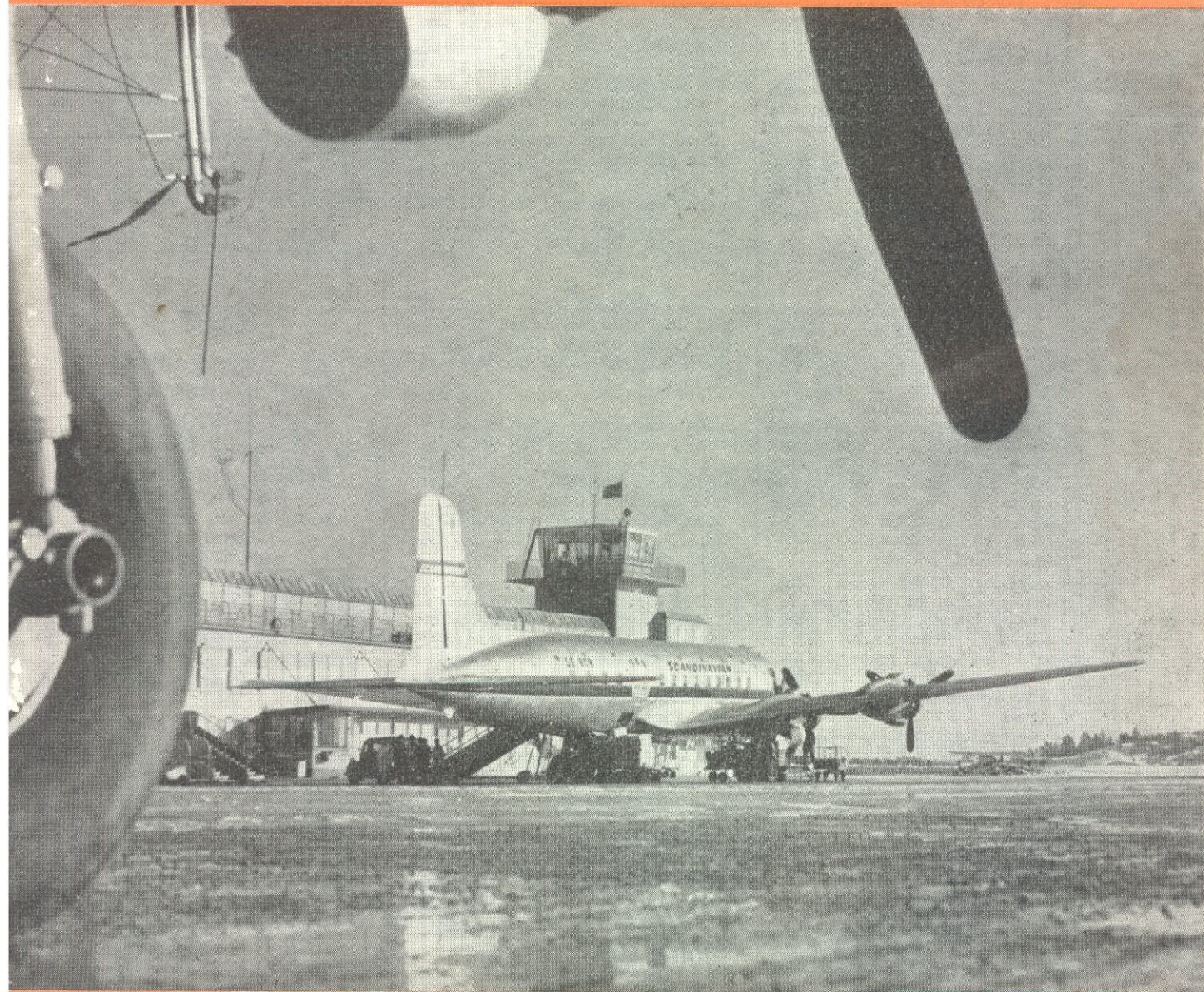


NR 2 - 18/4 - 1/5 1951

# Looping

TIDNING FÖR  
SPORTFLYG  
TRAFIKFLYG  
STRIDSFLYG



BROMMA 15 ÅR • TERMISKA HÖGER-  
SVÄNGAR • SVENSKA FALLSKÄRMSJÄGARE

65  
öre



# jätte billigt

— ett verkligt förmåns-  
erbjudande

## för LOOPINGS LÄSARE

Genom en överenskommelse  
mellan KSAK och Looping kan  
nu tidningens läsare erbjudas

## Boken om KSAK

till det fantastiskt låga priset  
av

**endast 3:50**

De av Loopings läsare som inte  
redan haft möjlighet att skaffa  
sig denna roliga och säkra  
skildring av det svenska fly-  
gets utveckling, bör inte för-  
summa detta tillfälle. Boken  
har fått en strålande press och  
måste anses vara bland det  
bästa som någonsin gjorts om  
vårt flyg. Boken är full av  
unika och vackra bilder. Lägga  
särskilt märke till de mer än  
50 år gamla flygbilderna från  
Stockholm.

Rekvirera boken redan i dag,  
då upplagan är begränsad. In-  
sätt 3:50 på Loopings post-  
girokonto 45 35 30, skriv namn  
o. adress tydligt samt »KSAK-  
boken» på talongen, så kom-  
mer boken portofritt. Ni kan  
också fylla i kupongen här ne-  
dan och skicka in den till för-  
laget, varefter boken kommer  
per postförskott. Då tillkom-  
mer postförskottsavgiften.

Till  
YNGVE NORRVIS FÖRLAG,  
Box 3063, Stockholm 3.

Var god sänd .... ex av Boken  
om KSAK (å 3:50 + postför-  
skottsavgiften) till

Namn .....  
Bostad .....  
Postadress .....

## Kort om flyg jorden runt

Saunders Roe, England, har  
övertagit utvecklingen av Ciervas  
helikopter »Air Horse», avsedd  
för 24—32 passagerare. En turbin-  
driven helikopter är under ut-  
veckling hos Fairey Aviation Co,  
England. Helikoptern som kallas  
»Rotodyne» är avsedd för 23 pas-  
sagerare och uppges få två gas-  
turbiner samt dessutom små rea-  
aggregat vid bladspetsarna. Man  
räknar med en marschfart på nära  
220 km/tim.

Det uppges emellertid att pro-  
jektet säkerligen kommer att  
kräva åtskilliga experiment innan  
man når fram till flygstadiet.

\*

Det brittiska flygbolaget BOAC  
gjorde 1950 en förlust på 5 miljo-  
ner pund mot 8 miljoner året in-  
nan.

\*

Det holländska flygbolaget KLM  
har inlett samtrafik med det syd-  
afrikanska bolaget SAA för resor  
via Lydda mellan Sydafrika och  
Europa.

\*

Den engelska flygjätten Braba-  
zon kommer antagligen att flyga  
till Paris under flygutställningen  
där i juni. Troligen kommer dock  
inte planet att landa utan gå till-  
baka till England utan mellan-  
landning. I varje fall blir det jät-  
tens första utomlandsflygning.

\*

Den italienska flygindustrin,  
SIAI Marchetti, projekterar ett  
transportplan med fyra reaaggre-  
gat, »Chimera 2», som uppges  
vara det största projekt italienska  
flygindustrin tagit upp sedan kri-  
get. Planet får vingar med kraf-  
tig pilform. Två av aggregaten  
placeras under vingarna nära  
kroppen och de två övriga vid  
vingpetsarna.

\*

Första exemplaret av Boeing  
TB-50D har i dagarna levererats  
från fabriken till amerikanska  
flygvapnet. Planet är en modifi-  
erad B-50 som skall användas för  
träning av besättningar i navige-  
ring, bombfällning etc. Träningen  
gäller inte bara besättningar på  
B-50 utan även andra plan, fram-  
förallt B-47 Stratojet.

\*

Den nya Piper Super Cub 1951  
har en 125 hk Lycoming motor som  
medför nära nog häpnadsväckan-



## Omslagsbilden

denna gång är hämtad från Brom-  
ma, som i dagarna fyller 15 år. Se  
den stora artikeln på sid. 12—15.

de prestanda om man får tro bo-  
lagets uppgifter. Med »liten last»  
lättar Supern under alla förhål-  
landen på mindre sträcka än fyra  
gångar flygkroppens längd — c:a  
30 meter — och under prov med  
två personer ombord har den le-

Forts. på sid. 10.

## Looping

Tidning för sportflyg,  
trafikflyg, stridsflyg.

**NR 2 - ÅRG. 1**  
**18/4—1/5 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  
Annonssavdelning 52 87 52

**Postgirokonto 45 35 30**

### Prenumerationspris:

Helår ..... kr. 15:50  
Halvår ..... » 8:00  
Kvartal ..... » 4:25  
Prenumeration kan ske di-  
rekt hos förlaget genom in-  
betalning på postgirokonto  
nr 45 35 30. Ange på ta-  
longen vad beloppet avser  
och från vilket nr tidningen  
önskas.

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

AB Falköpings Tidnings  
Tryckeri 1951





Det är en upplevelse  
att äta på

## *Flygrestaurangen* BROMMA

Från matsalsfönstren har Ni den bästa utsikten över flygfältet och dess livliga, fascinerande liv. I den kontinentala omgivningen smakar maten dubbelt bra.

*Öppen även för icke flygpassagerare!*

Tel. 28 05 08

## Flygbepudra!

Obs! Ingen nerkörd gröda.

Bepudringen utföres med  
preparaten  
BOXOL P - BOXOL HP  
APHICID P

JORDBRUKARE! Vid bepudring mot skadeinsekter använd Er av vår moderna metod. Ni får en snabb och effektiv bepudring till billigt pris.

Vänd Eder med förtroende till

### A.-B. Jordbruksflyg

Ett Beckerbolag

Stureplan 19 Stockholm. Tel. 20 50 98, 11 02 60.



Bepudringen utförd i vindstyrka av 12 met/sek.



# Statens pengar till sportflyget

I en cirkulärskrivelse till flygklubbarna begär chefsinstruktören för segelflyget uppgifter om antalet klubbmedlemmar som efter den 1 januari 1943 tagit eller sökt anställning i flygvapnet och civilflyget. Skrivelsen motiveras med att det »inför en förestående utredning om statsunderstödet till civilflyget (d. v. s. modell- och segelflyget) är nödvändigt att bl. a. statistiskt kunna bevisa rekryteringen till såväl flygvapnet som civilflyget...»

Oss förefaller det som om en utredning knappast skulle behöva sysselsätta sig med frågan om anslaget berättigande, vilket däremot chefsinstruktörens skrivelse tyder på. Nog är anslaget berättigat. Den statistik som kan presteras av klubbarna torde inte heller bli särskilt tillförlitlig, åtminstone inte för de första åren, varför detta underlag bör behandlas med den största urskiljning.

Däremot bör nog anslagets användning och proportionering göras till föremål för en ordentlig diskussion, i vilken man får hoppas att de aktiva får komma med sina synpunkter. Klubbarna har långt tidigare framfört önskemål om en utredning, men dessa önskemål har inte tillgodosetts med den motiveringen att man inte gärna kan frångå de riktlinjer som 1942 års flygutredning drog upp och efter vilka statsanslaget sedan utgått. Dessa riktlinjer har till nästan alla delar visat sig vara föga motståndskraftiga mot den utveckling svenskt sportflyg genomgått. Enbart önskemål om en utredning från dem som anslaget är till för, borde ju för övrigt ha varit nog för att ta upp frågan till behandling.

När det nu, av cirkulärbrevet från KSAK att döma, skall bli en utredning av, låt vara endast en »inofficiell» utredning inom den ansvariga organisationen, hälsas detta med tillfredsställelse av alla som har det minsta intresse för det svenska sportflygets utveckling — och för dess roll som stimulerande faktor vid rekryteringen till i första hand den viktiga försvarsgren som flygvapnet utgör.

Ett fortsatt stöd till svenskt sportflyg — varvid man inte bör glömma bort motorflyget — förefaller oss vara välmotiverat just för stimulans av rekryteringen till flygvapnet. Men det är i högsta grad påkallat att pengarna används på det rätta sättet. Att längre tveka med att göra en utredning av rådsla för att anslaget kanske drages in helt, är varken realistiskt eller rättfärdigt. Man kan för övrigt vara övertygad om att det vid en sådan utredning blir ganska lätt att prestera argument för ett fortsatt

anslag. Om kritiken mot 1942 års flygutredning därvid blir besk från de aktiva, behöver detta inte nödvändigtvis betyda någon animositet vare sig mot de dåvarande utredarna eller KSAK som 1943 fick uppdraget att utgöra det verkställande organet för det statsunderstödda svenska modell- och segelflyget. Utvecklingen har gått i banor som för nära 10 år sedan inte var lätta att ange.

Det kan inte understrykas tillräckligt kraftigt vilken stor för att inte säga avgörande betydelse anslagets användningssätt har i detta sammanhang. Bästa sättet att komma till klarhet om pengarnas användning måste vara att låta representanter för anslagsgivarna (d. v. s. i detta fall flygvapnet som ju också i första hand skall dra nytta av anslaget) och flygklubbarna (som gör arbetet) diskutera anslagsformerna. Det verkställande organet KSAK bör härvid bistå med underlag för diskussionen men i övrigt inta observatörens roll intill dess att de praktiska detaljerna skall utformas, varvid centralorganisationens mångåriga erfarenhet kan komma till ovärderlig nytta.

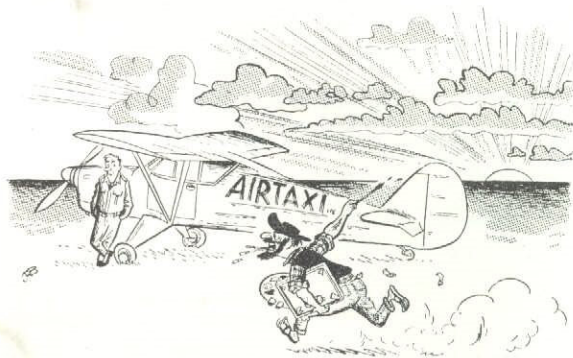
## Uppåt för charterflyget

Det ser ut som om charterflyget skulle gå mot en högkonjunktur av de optimistiska rapporterna från bolagen att döma. Att svårigheterna fortfarande är många kan dock inte döljas. Såväl med- som motgångarna tycks till stor del ha sitt upphov i Korea-konflikten. Trafiken från Europa till Fjärran Östern är mycket stor och det är svårt att skaffa flygplan i denna riktning. På kontinenten påstås det att charterbolagen erbjuder frakter upp till 20 % över IATA-priserna för charterplan till Östern. Om man får tro charterbolagen själva, så utnyttjar inte linjebolagen denna situation utan håller fast vid IATA:s taxor. Vilket för övrigt länder dem till heder...

Tillgången av last och passagerare lär inte vara lika stor i västlig riktning d. v. s. Östern—Europa, vilket naturligtvis skapar svårigheter för flygning av östgående laster från Europa eftersom tomflygning hem riskeras. Detta har föranlett en viss överanhopning av gods och passagerare i de europeiska länderna, men främsta anledningen till detta anses vara att många USA-byggda flygplan tillhörande europeiska charterbolag på senaste tiden sålts till amerikanska köpare. På grund av Korea-kriget har USA chartrat hundratals plan för transporter mellan USA och Japan och Japan—Korea, vilket i sin tur är orsaken till de amerikanska uppköpen i Europa.

Ökningen av frakter och minskningen av flygtonnaget i Europa har gjort det svårt att skaffa lämpliga plan, vilket medfört stimulans för charterfrakterna. Priset på flygplan har också gått upp kraftigt.

De svenska turistorganisationerna är ganska flitiga befraktare av charterplan. Blidberg-Metcalf i Göteborg meddelar att en hel rad charteringar med turister inom Europa under sommarsäsongen redan är klara. Många charterbolag ställer sig emellertid avvaktande för bortchartering av sina plan då man väntar att frakterna kommer att stiga ytterligare.



— Kvickt efter den där solnedgången...!



Aven om den flygintresserade allmänheten är väl medveten om att vårt lands flygindustri inte tänker vila på sina lagrar efter t. ex. det väl genomförda projektet J 29 är det gott att ha ett skrivet kungsord på den saken (se citatet ovan). Flygvapnets folk är till ytterlighet förtegnade när det gäller kommande nyheter. När därför general Nordenskiöld mellan tankstreck sätter in det lilla — »inklusive Sverige» — betyder det att även om det dröjer ännu ett tag innan vederbörande flotttiljer är uppsatta och fulltalligt utrustade med flygplan, så kommer vi att ha jaktplan med c:a 1500 km/tim. hastighet inom några år.

Och det betyder med all sannolikhet inte att flygvapnet väntar sig få importera sådana flygplan från USA eller Storbritannien. Tiderna är inte sådana. Visst skall Sverige försvara sig mot varje form av angrepp — om hr excellensen för utrikes ärenden, nota bene, kan finna det förenligt med landets politik att erkänna angriparen såsom angripare, vilket efter Korea inte längre är så säkert. Men framför allt skall Sverige försvara sig ensamt, storvulten och utan att behöva ta risken att blanda sig i atlantpaktstaternas farliga gemensamma försvarsåtgärder. Vi har ingen järnridå att ställa upp men nu skall vi åtminstone dra en plastgardin för köksfönstret mot den otäcka bakgården.

A-paktstaterna håller på att samordna sina flygstridskrafter i enlighet med en plan som påbörjades i smått redan under förra krigets tidigare skede. Ett av skälen att Storbritannien kunde göra så snabba framsteg på området inför Tysklands stora övertag i början var att dess flygindustrier samarbetade. All konkurrens mellan de olika firmorna sköts åt sidan och ett effektivt tekniskt konsultråd bildades med uppgift att snabbt distribuera forskningsresultat och nya erfarenheter till de olika bolagen. Tyskarna hade också ett sådant råd, som till olycka för deras industri bestod av rivaliserande politiska strebers och inte av väl samarbetande tekniker som i England.

År 1940 hade Tyskland nått ett gott stycke längre inom reaktions- och raket-motortekniken men redan ett par år senare hade Storbritannien tack vare detta samarbete tagit ledningen.

För närvarande håller Canada på att byggas ut till en väldig flygfabrik. SAAB hör till de större flygplantillverkarna i världen — det är väl frågan om någon

## Bak dragna gardiner

»— Alla länder med effektiv flygindustri — inklusive Sverige — arbeta nu med grundförsök för och konstruktion av jaktplan för farter väl över ljudets (omkr. 1500 km tim) ... Före 1960 torde folk få vänja sig vid eskadrar av jaktplan, som anlända före sitt eget ljud ...»

(Generallöjtnant B. G. Nordenskiöld i Ett År I Luften 1951)

motsvarighet finns i England för närvarande. Men i Canada lär de brittiska dotterföretagen till de Havilland och A. V. Roe för närvarande vara i färd att anställa enbart tekniker av olika kategorier till ett antal av 21.000 stycken! Samtidigt har distributionen av forskningsresultat och erfarenheter utsträckt att omfatta alla de mer betydande flygproducenterna inom paktstaterna.

Vad får vi av allt detta? Ingenting! Den som intet giver, honom skall intet heller varda givet.

Situationen för oss — och det är alla ansvariga inom flyget väl medvetna om — är lika lustig som för en lappby om hundra själar, som genom byledningen blir tvingad att rusta upp ett tiptop universitet och en allsidig industri av högsta klass för att bli i till-

reaktionsmotorområdet. Ungefär ett år efter utställningen ifråga lät man emellertid göra veterligt att såväl Flygmotor som STAL var sysselsatta med motorer med dragkraft i klass med de största utländska. »Den största utländska» torde vara Armstrong Siddeley »Sapphire» om 3.260 kp startdragkraft.

I och för sig är det inte så märkvärdigt att bygga en stor reaktionsmotor om man kan bygga en mindre. Det kan inte jämföras med svårigheten att konstruera en stor kolvmotor efter erfarenhet av mindre sådana. Att göra en alldeles förbaskat bra, stor reaktionsmotor är däremot inte så enkelt. En motor med absolut driftsäkerhet under alla förkommande klimatförhållanden, fältmässig, oöm och med lång gångtid mellan översynerna. En motor med lägsta möjliga vikt och bränsleförbrukning på största möjliga dragkraft, med vidast möjliga varvtalsområde och kanske med möjlighet att momentant ta ut flerdubbla maximala dragkraften.

För att åstadkomma en sådan fordras omsorgsfulla detaljstudier: strömningstekniska, förbränningstekniska, metallurgiska, för att nämna de viktigaste.

Efter att ett par år med framgång ha licensbyggt de Havillands motorer och bl. a. höjt dragkraften på den med oförändrad konstruktionsvikt, beslöt Flygmotor att bygga ett hittills enastående högtryckslaboratorium, vars huvuddel skall bestå av ett luftmagasin om 10.000 kubikmeter på 85 meters djup under Göta älv. Tre fullskaligerigar för maximalt 75 kg. luft per sek. med ett tryckfall av 8,5 atm skall utrustas för resp. prov med brännkammare, turbiner och gitter för stötmotorer. Fem småriggar om 10 kg/sek. skall finnas för strömningssprov, brännkammerprov och kalibrering av mätsonder.

Anläggningen beslöts i februari 1950 och vid det här laget lär man ha grävt och sprängt sig en bra

Forts. på sid. 11.



— Det här var det hemligaste jobb jag varit med om ...

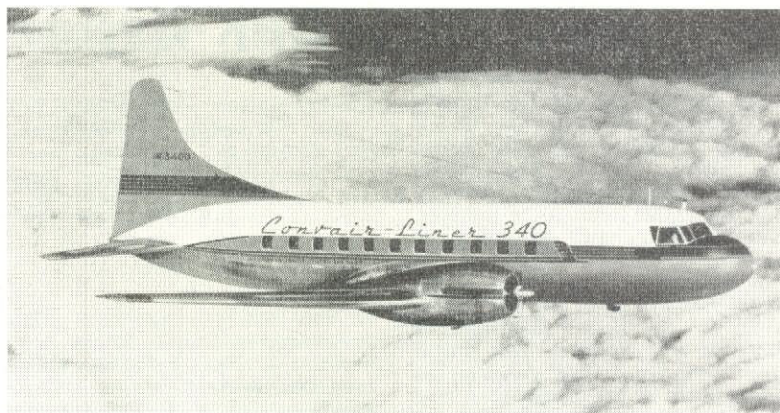
fälle att sköta moderneringen med något sänär arbetsro. I stället för att...

Låt oss då se på vad som gjorts och kan väntas av »lappbyns» hedervärda ansträngningar och låt oss börja med motorsidan.

Alltsedan STALs »Hemliga Skuten» blev en sådan publikframgång på utställningen Heat and Power 1949 har de ansvariga inte tillåtit någon ytterligare exponering av arbetsresultaten på



# Convair 340 ersätter DC-4



Det är inte endast i den alltid aktuella s. k. DC-3-klassen av trafikflygplan, som ett stort behov föreligger för nya flygplantyper. Under de två senaste åren har ett flertal flygbolag, såväl i Europa som annorstädes, varit på jakt efter en flygplantyp avsedd att ersätta och komplettera den välbekanta Douglas DC-4, varav sammanlagt något mer än 1.000-talet exemplar f. n. är i civilt och militärt bruk. Tillgången på civila DC-4:or är nämligen starkt begränsad bl. a. på grund av USA-flygets behov, och då typen inte heller längre helt fyller moderna fordringar, har de amerikanska Convair-fabrikerna i dagarna återupptagit tillverkningen av sin under drygt ett år (liksom i fallet DC-6) nedlagda tvåmotoriga Convair-Liner, dock i en något förstorad upplaga kallad Convair-Liner 340 och med plats för 44 passagerare.

Convair-Liner 340 är redan under serietillverkning för ett antal amerikanska bolag, däribland det välkända United Airlines, som beställt 30 st. av det totala antal på omkring 75, som Convair, när detta skrives, har beställning på.

Typen skiljer sig från föregångaren Convair 240 bl. a. genom den ca 1,4 m förlängda flygkroppen, 13 % ökad vingyta (genom en förlängning av spännvidden), ökad bränsletankvolym (565 l mer än i 240) samt nära 1,5 ton ökad flygvikt. Motorerna är samma typ som på föregångaren, d. v. s. två 2.400 hk Pratt & Whitney R-2800

## JÄTTE

Convair (Consolidated Vultee Aircraft Corp.) tillverkar f. n. i största utsträckning flygplan för amerikanska flygvapnet, bl. a. den berömda B-36 och den verkliga jätten, XC-99, som syns på bilden nedan. XC-99 är avsedd för trupptransporter och kan ta 400 fullt utrustade soldater, väger fullastad över 130 ton, har en spännvidd av drygt 70 m, är utrustad med sex 3.500 hk motorer med skjutande 3-bladiga propellrar som har en diameter av 5,8 m, och har en maxfart av mer än 450 km/tim.





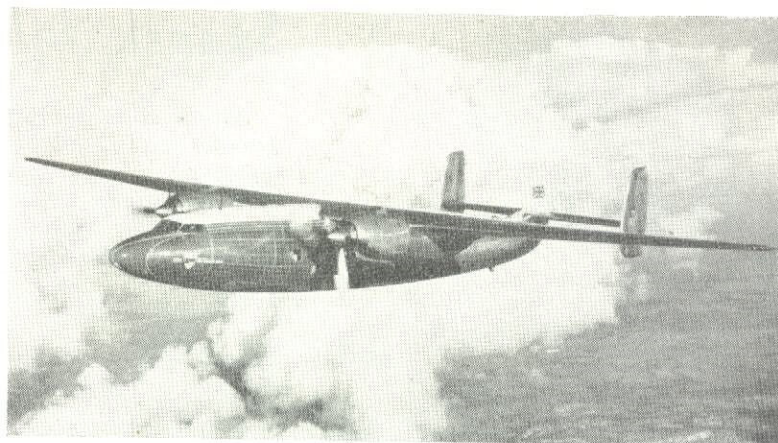
## Väldig trafikflyg- expansion

Den väldiga utvecklingen av trafikflyget sedan 1937 framgår av en statistik som uppgjorts av ICAO. År 1950 flög trafikbolagen i reguljär trafik mer än 18 gånger så många passagerare-miles som 1937 och transporterade 7 gånger så många passagerare över en distans som var 5 gånger så stor. Antalet passagerare per flygplan är nu  $3\frac{1}{2}$  gånger så stort som 1937. Mellan 1947 och 1950 ökade antalet passagerare med 44 %, posten med 58 % och frakten med 150 % och den flygna distansen har mer än fördubblats. Utvecklingen framgår av nedanstående siffror (miljoner) som upptar världens trafikflyg (med undantag av Sovjet och Kina sedan 1949):

|                 | 1937 | 1947   | 1948   | 1949   | 1950   |
|-----------------|------|--------|--------|--------|--------|
| Flygna miles    | 167  | 718    | 803    | 839    | 889    |
| Passagerare     | 4.1  | 21.1   | 23.6   | 26.5   | 30.3   |
| Passag.-miles   | 885  | 11,868 | 13,173 | 14,478 | 16,404 |
| Frakt ton-miles | —    | 203    | 314    | 390    | 518    |
| Post ton-miles  | —    | 90     | 116    | 128    | 143    |

Double Wasp, dock med den förbättringen att starteffekten kan tas ut på högre höjder än vad som tidigare varit möjligt. Dessutom sägs motorinstallationen vara så utförd att man — när beredskapsläget så tillåter — lätt kan förse Convair-Liner 340 med propeller-turbiner.

Redan nu undergår för övrigt en på motortillverkarens (General Motors) uppdrag ombyggd Convair-Liner de första flygproven, utrustad med två Allison T-38 turbiner om vardera 2.750 hk (den civila beteckningen på dessa mo-



## AMBASSADOR SNART I TRAFIK

Första serieexemplaret av det nya brittiska passagerareplanet Airspeed Ambassador undergår nu flygprov och BEA räknar med att sätta typen i trafik på de europeiska linjerna redan i sommar. Planet som kan anses vara av mycket konventionell typ är högvingat och försett med två kolvmotorer, Bristol Centaurus 661 på vardera 2 600 hk. Plats finns för 49 passagerare på korta linjer, där planet beräknas bli mycket ekonomiskt i drift. På linjen London—Paris exempelvis räknar man med en förbättring av ekonomin med inte mindre än 25 % jämfört med vad som nu presteras. Flygvikten blir max 23,5 ton, marschfarten 450 km/tim.

torer är Allison 501-A2). På 5.000 m har denna version en marschfart av 500 km/tim mot 435 för den »gamla» propellerdrivna typen.

För att återgå till Convair-Liner 340, som nu skall byggas jämsides med den av USA-flyget beställda militära övningsversionen T-29, ligger de prestandamässiga förbättringarna framför allt på den betalande lasten. På samma flygsträcka tar planet nämligen nära 1 ton mera last än typ 240. Ökningen i marschfart är enligt fabriken ca 15 km/tim, vilket allt-

så innebär att planet har en genomsnittlig marschfart av 450 km/tim (det är alltså fortfarande en god bit kvar till de imponerande »300 miles per hour» [483 km/tim], som redan den »gamla» typ 240 sades »marscha» på. Reds anm.).

Ytterligare en rad förbättringar, bl. a. är det elektriska systemet helt nytt, har också införts som ett resultat av erfarenheterna från de omkring 600.000 flygtimmar flygbolagen under ca två år ackumulerat med omkring 175 st Convair-Liner 240.

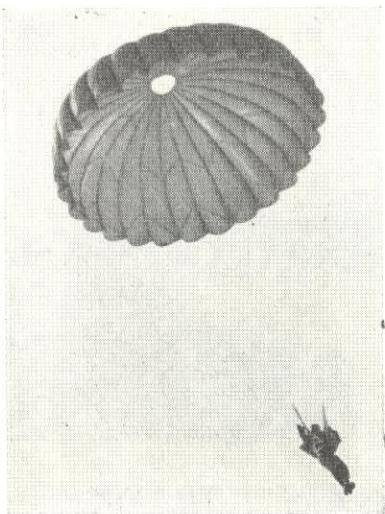
Denna bild visar första starten för Convair »Turboliner», dvs den version av Convair Liner som försetts med turbiner och som finnes omnämnd i artikeln. Första provflygningen gjordes vid nyåret i San Diego i Kalifornien. Planet är att anse som ett experiment.





# Svensk fallskärmstrupp

Några stora rubriker i världspresen lär väl inte det meddelandet åstadkomma att svenska fallskärmssoldater håller på att utbildas. Det skulle i så fall ha varit för så där 20 år sedan, när idén var ny. Däremot kan det ju tänkas att en eventuell angripare tycker det är ledsamt att det svenska försvaret skall få en sådan oberäknelig förstärkning.



Utbildningen av den första svenska kullen fallskärmssoldater är nu i gång vid Karlsborg. Först utbildades fem man till instruktörer, därav tre med tidigare gedigen utbildning i Belgien, Frankrike och England, under ledning av den nya fallskärmsskolans chef kapten Ivar Carlborg, som också fått sin utbildning utomlands.

Den 12 april ryckte första försökskursen på 30 man in för att genomgå den ytterst hårda skolan under sex veckor. Dessa trettio är till lika antal officerare, underofficerare och furirer och har tagits ut på frivillig väg. De lämpligaste i den kullen skall sedermera utbildas till instruktörer för den eventuellt kommande »massproduktionen» av svensk fallskärmstrupp. Hur det går med den saken är emellertid för tidigt att yttra sig om. Utbildningen av de 30 sker endast på försök.

Utan att gå in på några detaljer kan sägas att det förefaller en lekman som om skolan skulle vara upplagd på ett klokt och rationellt sätt. Man har tagit till vara det bästa av erfarenheterna

från främst USA, England och Frankrike och kommit fram till en utbildningsmetod som är en blandning av systemen från dessa länder men med huvudvikten lagd vid det engelska som ansetts passa svenskt psyke bäst.

»Markutbildningen» sker i en mångfald enkla och geniala apparater med hopp från tre slags torn som avslutning, varefter hopp från flygplan tar vid. A och O vid utbildningen är en systematisk drill som lär eleven behärska såväl kropp som nerver i alla situationer, ta bort all tvekan i avgörande situationer och få fram den hårdhet som är en förutsättning för att utbildningen skall »löna sig». Disciplinen går långt utöver vad man är van vid.

För hopp från flygplan — och det fordras många hopp för att få fram goda fallskärmssoldater — används en DC-3:a som inköpts av flygvapnet från ABA och som modifierats enligt amerikanska erfarenheter på området. Flygvapnets officiella beteckning på typen är Tp 79, och smeknamnet är »Pegasus». Som rådgivande experter tjänstgör engelsmanen Stan Kellaway, som själv gjort inemot 300 hopp och som under 12 år har kommanderat bortåt en halv miljon hopp, samt den svenske »commandon» greve Erik Lewenhaupt.

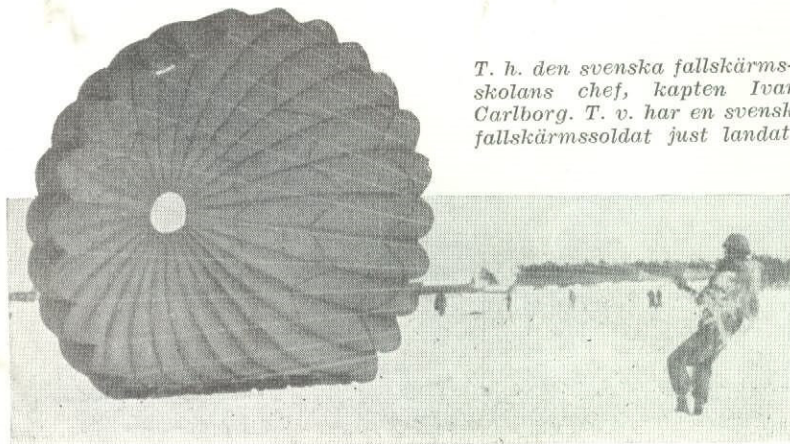
Själva hoppet är givetvis inte huvudsaken för utbildningen till

fallskärmssoldat. Det utgör endast en del av transporten till stridsområdet. Stridsutbildningen måste vara mycket god och träningen därefter. För att kunna ta ut allt vad som behövs av soldaterna är hela utbildningen lagd på frivillig basis. Den som tröttnar får åka hem när han behagar.

Bara förekomsten av fallskärmstrupp innebär givetvis en trumf för en försvarare. En eventuell fiende måste räkna med att behöva försvara sig även mot anfall bakifrån och måste således hålla trupp avdelad för detta ändamål. Likaså är det givetvis av värde att inom försvaret ha tillgång på folk som genom praktisk erfarenhet vet ungefär hur fientlig fallskärmstrupp kommer att handla i vissa situationer.

Transporten av fallskärmssoldaterna måste med nödvändighet bli en organisationsfråga av ganska stora mått om man vill ha en trupp med rimlig kraft. Dels fordras speciella flygplan, dels i viss mån specialutbildade besättningar på dessa samt — och det är inte minst viktigt — jaktskydd under själva transporten. Av denna anledning kan man förmoda att flygvapnet följer utvecklingen av arméns strävanden att skapa försvarskraft även i »tredje dimensionen» med det största intresse. Här fordras ett mycket intimt samarbete mellan de båda försvarsgrenarna för att ett gott resultat skall nås. Det finns anled-

T. h. den svenska fallskärmskolans chef, kapten Ivar Carlborg. T. v. har en svensk fallskärmssoldat just landat.





# Nya skolflygplan för RAF

Engelska Royal Air Force har i dagarna utsett Percival-fabrikens tvåsitsiga typ P.56 till sitt nya standardskolplan för den grundläggande skolningen. Den beställning, som Percival fått är mycket stor — det talas om 1.000-talet plan — erhöles i hård konkurrens med Handley Page-fabrikerna, som konstruerat sin H.P.R. 2 enligt samma specifikation som Percival.

P. 56, som är en lågvingad helmetallkonstruktion med sitsarna sida-vid-sida och fast landställ med sporrhjul, skiljer sig kraftigt från de plan i ungefär samma storleksklass som firman tidigare frambringat.

P. 56, som ännu inget namn fått, är i första utförandet, Mk 1, utrustad med en 420 hk Armstrong Siddeley Cheetah 17 stjärnmotor, vilken dock senare kommer att bytas ut mot en 550 hk Alvis Leonides av samma typ som är installerad i Percival Prince. Propellern är i båda fallen trebladig och av constant speed-typ.

P. 56, som har en spännvidd av 10,7 m och en längd av 8,7 m, väger med Cheetah-motor 1.840 kg fullastad. Toppfarten är 285 km/tim på 1.500 m höjd, stighastigheten 6,9 m/sek, stallfarten 103 km/tim, topphöjden 5.330 m och aktionstiden 3,7 timmar. Med Leonides (som medför ökad tankvolym och flygvikt) ökas toppfarten till 322 km/tim och aktionstiden till 4 timmar.

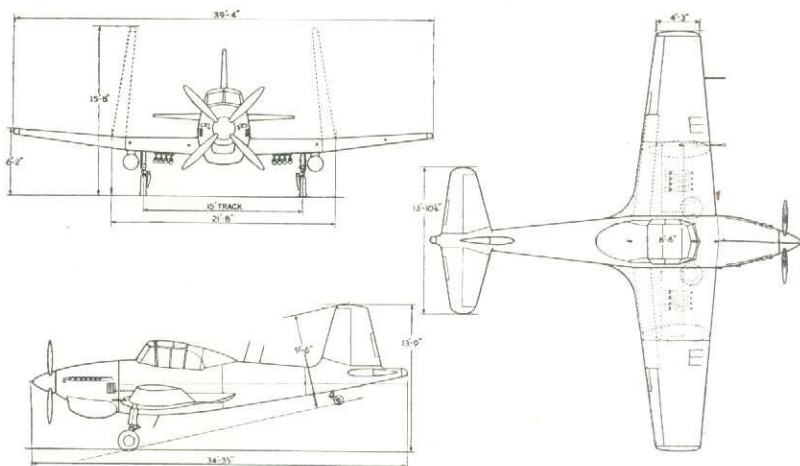
För den fortsatta utbildningen har RAF valt Balliol Mk 2, tillverkad av Boulton Paul Aircraft Ltd i Wolverhampton.

Balliol är ett lågvingat tvåsitsigt helmetallplan med platserna sida-vid-sida, avsett för dag- och nattträning i flygning, navigering, skjutning, bombfällning, raket-skjutning mot markmål, fotospänning och för bogsering av tunga glidflygplan.

Motorn är en Rolls Royce Merlin 35 på 1.280 hk, som ger en marschfart av 430 km/tim. Spännvidden är 12,0 m, maximala flyg-

ning tro att flygvapnet är berett att göra sitt bästa i den riktningen. Men det kommer säkerligen att kosta pengar, och slutgiltigt blir det väl som vanligt en avvägningsfråga om vad vi har råd att offra av andra ting för att få fram en slagkraftig svensk fallskärmstrupp.

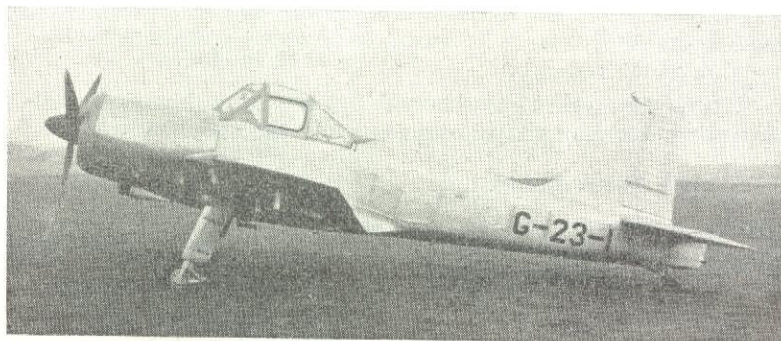
Y n.



Balliol Mk 2.

vikten 3.800 kg och vingbelastningen 164,5 kg/m<sup>2</sup>. Planet är konventionellt så till vida att det är utrustat med sporrhjulställ. Bland finesserna kan nämnas att vingarna är uppfällbara.

Percival P. 56.





# "Vihuri" — nytt finskt skolflygplan provfluget

Under senare år har nyheterna från den under kriget relativt omfångsrika finska flygindustrin varit nära nog obefintliga. Om skälet härtill behöver man kanske inte spörja när man dels tar i betraktande vapenstilleståndets bestämmelser, dels landets ekonomiska läge. Det sista flygplan Valtion Lentokontehdas (VL), som fabriken då hette, frambringade före den femåriga »tystnaden», var prototypen till ett enmotorigt propellerdrivet jaktplan — Pyörre Myrsky (Tyfonen) — med prestanda i ungefär samma klass som tyskarnas bekanta Me 109 i dess senare upplagor.

I samband med skadeståndsleveranserna till Sovjet ombildades »VL» 1946 och blev Valmet Oy, vilket är en förkortning av det finska namnet för statens metallfabriker, med fabriker i Tammerfors, Kuorevesi och Siuro. Efter kriget har Valmet, som enbart i Tammerfors sysselsätter omkring 2.000 personer, tillverkat praktiskt taget alla slags metallvaror, allt ifrån diesellok, fartyg och trådbussar till olika lags mätapparater. Några flygplan har man emellertid inte byggt.

Det var först på höstsidan 1949, som man första gången hörde ryktas att VL, eller rättare Valmet, åter börjat arbeta på ett flygplanprojekt, dock icke något stridsflygplan utan ett avancerat övningsplan för finska flygvapnets räkning.

Den 6 februari i år var prototypen till det nya flygplanet, som även det bär ett »vindnamn» — »Vihuri» (Vindilen) — klar för sin första provflygning. Planet är av helmetallkonstruktion och utrustat med en stjärnmotor av typen Bristol Mercury VIII på 830 hk, som driver en trebladig omställbar DH-byggt Hamilton-propeller. Av den gamla välkända Mercury-motorn, vilken liksom här i landet licensbyggdes i Finland före och under kriget, finns fortfarande ett antal exemplar tillgängliga och torde med tanke på importsvårigheterna vara den enda motortyp som kan komma i fråga vid en eventuell serietillverkning av »Vihuri».

Vad utseendet och den allmänna utformningen beträffar, är »Vihuri» modern, men relativt konventionell. Liksom på Royal Air Force's nya standardplan för den fortsatta utbildningen, Boulton-Paul »Balliol», om vars Mercury-utrustade prototyp »Vihuri» för övrigt påminner, är det infällbara landstället av den konventionella typen mot sporrhjul. Kabinöverbyggnaden däremot, följer snarare amerikanska linjer och är inte olik den på North American-fabrikens nya T-28.

Konstruktivt sett är flygkroppens främre del uppbyggd på ett svetsat stålrörsskelett med bakkroppen i helmetall skalkonstruktion. Även vingar och stjärtparti är utförda i skalkonstruktion med dukklädda roderytor.

»Vihuri» är mycket väl utrustad, och har bl. a. komplett radioutrustning, blindlandningsinstrument och radiohöjdmätare.

## Data och ber. prestanda:

|                |                       |                    |           |
|----------------|-----------------------|--------------------|-----------|
| Spännvidd      | 10,4 m.               | Toppfart           | 400 km/t. |
| Längd          | 8,7 m.                | Marschfart         | 350 km/t. |
| Vingyta        | 19 m <sup>2</sup> .   | Landningshastighet | 130 km/t. |
| Flygvikt       | 2.650 kg.             | Topp höjd          | 8.500 m.  |
| Vingbelastning | 140 kg/m <sup>2</sup> | Startsträcka       | 450 m.    |

## KORT OM FLYG . . .

Forts. fr. sid. 2.

dig klarat ett 6 meter högt hinder 50 meter från startplatsen. Med den av luftfartsstyrelsen godkända max. flygvikten 680 kg. klarar planet ett 15 m. hinder 155 m. från startpunkten i vindstilla. Planet är främst avsett för bepudring och besprutning och har givetvis stora förutsättningar för detta slags jobb. Det kan även utrustas med Whitakers tandemställ — två hjul i tandem på varje sida med endast hälften så högt tryck i ringarna på främre hjulparet som på det bakre — som visat sig mycket bra på ojämna fält.

I Looping bör även följande meddelande införas: Carl Crawford från Oklahoma satte nyligen nytt loopingrekord med en Supercub genom att i följd göra 1.874 loopings. Han startade kl. 6.42 och landade 11.30 och hade då slagit det gamla »rekordet» som uppges ha lytt på 1.633 loopings. Meddelandena antyder dels att Cuben är godkänd för avancerad flygning i USA samt att mr. Crawford bör ha haft litet svårt att skilja på upp och ner en bra stund efter landningen . . .

\*

Schweizarna har i dagarna ofentliggjort planer på anskaffning av en serie på 150 nya jaktbombplan för en kostnad av 175 miljoner francs. Flygplanen skall, om förslaget går igenom, bli av typ de Havilland D. H. 112 Venom Mk 1, en utveckling av den bekanta Vampire utrustad med Ghost-motor. I likhet med Vampire, som redan är i tjänst vid det schweiziska flygvapnet och även licensbyggs i landet, skall såväl Venom som Ghost tillverkas av schweiziska fabriker. Summan 175 miljoner francs, som blir betydligt högre om man räknar i kronor, kan kanske synas hög, men inkluderar inte endast licenskostnader, reservmotorer, reservdelar etc., utan även förlängning av ett antal startbanor för Venom-planen.

\*

Fransmännens licenstillverkning av Vampire-plan tycks nu ha kommit igång på allvar och uppgår f. n. till omkring 6 plan per månad, en kapacitet som dock skall fördubblas inom kort. För närvarande är man sysselsatt med en serie på 300 plan av typen Vampire 5 utrustade med engelskbyggda Goblin-motorer. När den-

Forts. på sid. 22.



## BAK DRAGNA . . .

Forts. från sid. 5.

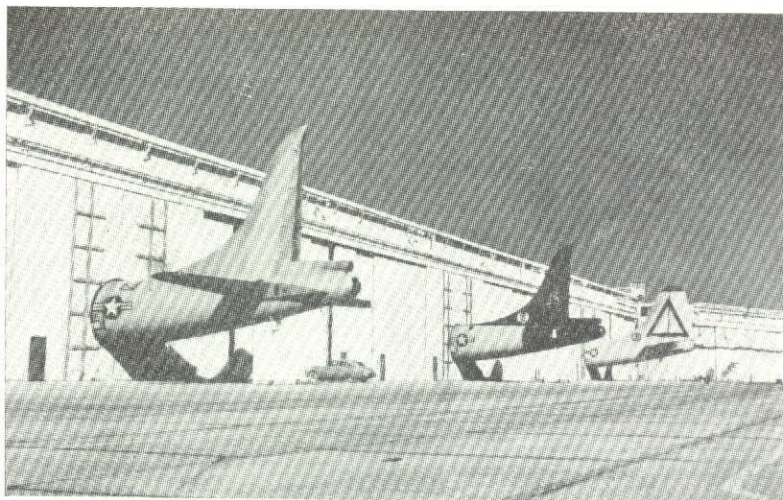
bit på väg ner mot de 10.000 kubikmeterna.

Den metallurgiska frågan rör främst de varmhållfasta materialen för stator- och rotorblad. Då licensen meddelades för tillverkning av de Havillandmotorerna fick vi också »receptet» på legeringarna för deras blad. Emellertid räcker det inte att känna de ingående metallernas proportioner — det finns en hel del knep med i tillverkningen som licensgivarna helt enkelt överlämnat åt oss själva att lista ut. Efter en del besvärligheter i början är de svenska bladen i dag goda nog för en brännkammartemperatur av 850° C som är i klass med brittiska och amerikanska motorer.

Just i skrivande stund, när Flygmotor rimligtvis borde etablerat en stadig plattform att klättra vidare på med hjälp av det nya laboratoriet, tillträder Mr. Val Cronstedt som sedan ett tiotal år varit hos Pratt & Whitney, posten som ledare för utvecklingen av reaktionsmotorer hos Flygmotor. Då förf. ingenting vet om Mr. Cronstedts speciella kvalifikationer på området är det svårt att gissa vilka särskilda uppgifter han kommer att föreläggas. Pratt & Whitney har emellertid byggt ett par motorer med såväl kompressorkylning som efterbrännare för momentan höjning av dragkraften, och det är ju antagligt att Mr. Cronstedt skall ställa sina erfarenheter på dessa områden till förfogande.

Först i oktober i år kan allmänheten räkna med att få närmare upplysningar om de båda stora motorer, som sedan länge kan räknas som färdiga.

Visserligen kan Flygmotors högtryckslaboratorium också användas för vindtunnelprov upp till 2 gånger ljudhastigheten men Flygforskningskommittén anser att FFA (Flygtekniska Försöksanstalten) också skall utrustas med en liknande anläggning helt för aerodynamisk forskning. Projektet avses omfatta en undertryckskammare 25 m. under jorden, som skall medge måthastigheter mellan 1,5 och 4 gånger ljudets och en övertryckskammare om 17.000 kubikmeter på 200 m. djup i förbindelse med Bällstavikens vatten och som kan ge 2,6 gånger ljudhastigheten vid atmosfärstryck i mätsträckan. Om riksdagen medger de 27,7 milj. kr. — som väl stiger till väl det dubbla innan arbetet är färdigt — skall anläggningarna kunna tas i



**STJÄRTAR** Stjärtpartiet på USA-bombjätten B-36 är för stort för att planen skall gå in i tillverkarens verkstäder i San Diego, där vissa modifieringar nu utföres. Därför kan man där få se denna lustiga syn, som givit upphov till benämningen »Operation Ostrich» . . .



**SLADDAR** En stridsflygare av i dag har många prylar att hålla reda på, inte minst slangar och sladdar av allehanda slag som kan ställa till väldiga förtret i händelse av plötslig avstigning. Amerikanerna har nu utformat den praktiska »slangen» som syns på högra bilden och i vilken samtliga el-ledningar, syrgasslangar etc. ingår. Hela anordningen kan lossas med ett enkelt handgrepp.

bruk någon gång 1956. Om vi i lugn och ro kan köra dessa tunnlar i några år måste den svenska aerodynamiska forskningen sedan kunna se framtiden an med tillförsikt. Med dessa tunnlar finns inom landet möjligheter att utföra alla slag av prov.

Men långt innan dess kommer SAAB att ha sin nya skapelse färdig, det jaktplan som general

Nordenskiöld förutsäger skall ha en hastighet av omkring 1500 km/tim. eller 1,2 gånger ljudets.

Det är inte längre fråga om vi i Sverige kan — för det kan vi. Det är bara beklagligt att vi inte skall få användning för vårt kunande i ett större sammanhang, som kunde ge mera utbyte av ansträngningarna.

Ch. Birch-Iensen.



# Bromma

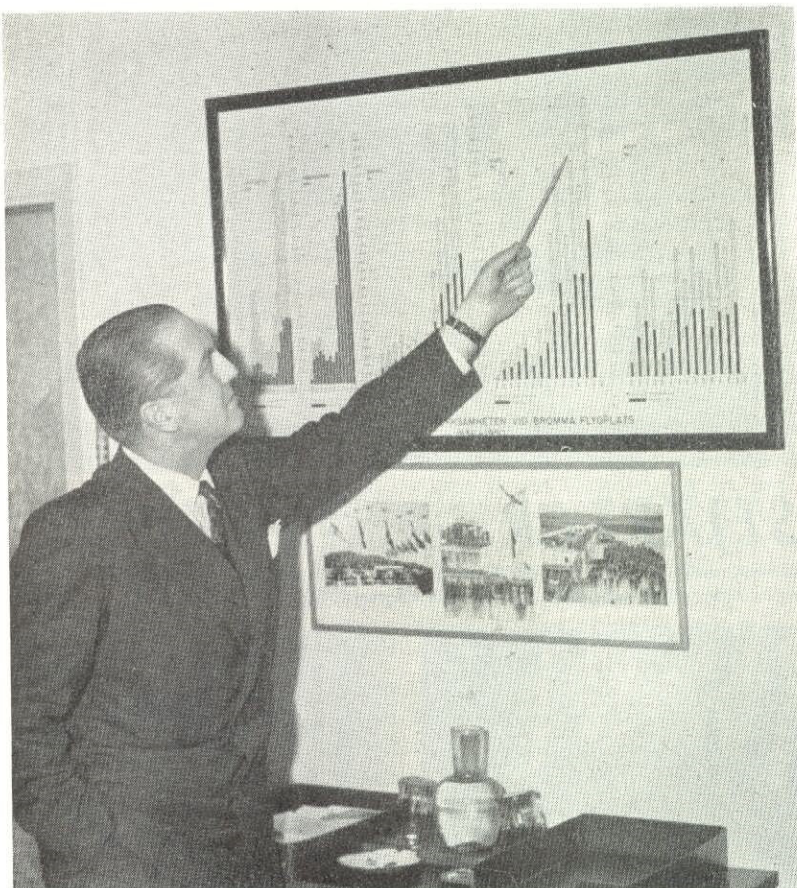
## 15 år

### Visste Ni . . .

... att Bromma under sina femton år förmedlat nära 1,5 miljon passagerare ...

... nära 23 miljoner kg gods, 11 miljoner kg bagage och över 6 miljoner kg post ...

... att på Bromma gjorts nära 300.000 starter och landningar ...



Det är en imponerande statistik över verksamheten som flygplatschefen Bertil Florman kan peka på. Nedan en bild från flygfältets tillblivelse och nedan till höger en bild från Brommas pampiga invigning 1936 med det tyska G 38 »Hindenburg» i luften över stationsbyggnaden.

Den 23 maj 1936, alltså för 15 år sedan, invigdes Bromma flygplats med en hejdundrande flygdag och uppvisning i vilken deltog representanter för så gott som hela det internationella flyget. Extra glans förlänades evenemanget genom kungens närvaro.

Det var ett betydligt anspråkslösare Bromma som besökaren mötte den gången än vad







som nu är fallet. Den snabba utvecklingen av trafikflyget har gjort en knappast tidigare tänkt utbyggnad av flygplatsen nödvändig, och man måste erkänna, att byggherrarna utträttat underverk om man tar i betraktande områdets utseende när första spadtaget togs.

Arkeologerna har möjligen fällt en del bittra tårar över områdets förvandling från ett ur deras synvinkel ytterst tjuvigt bebyggelse- och gravplatsområde från vikingatiden till modern trafikflygplats, men å andra sidan kan man säga,

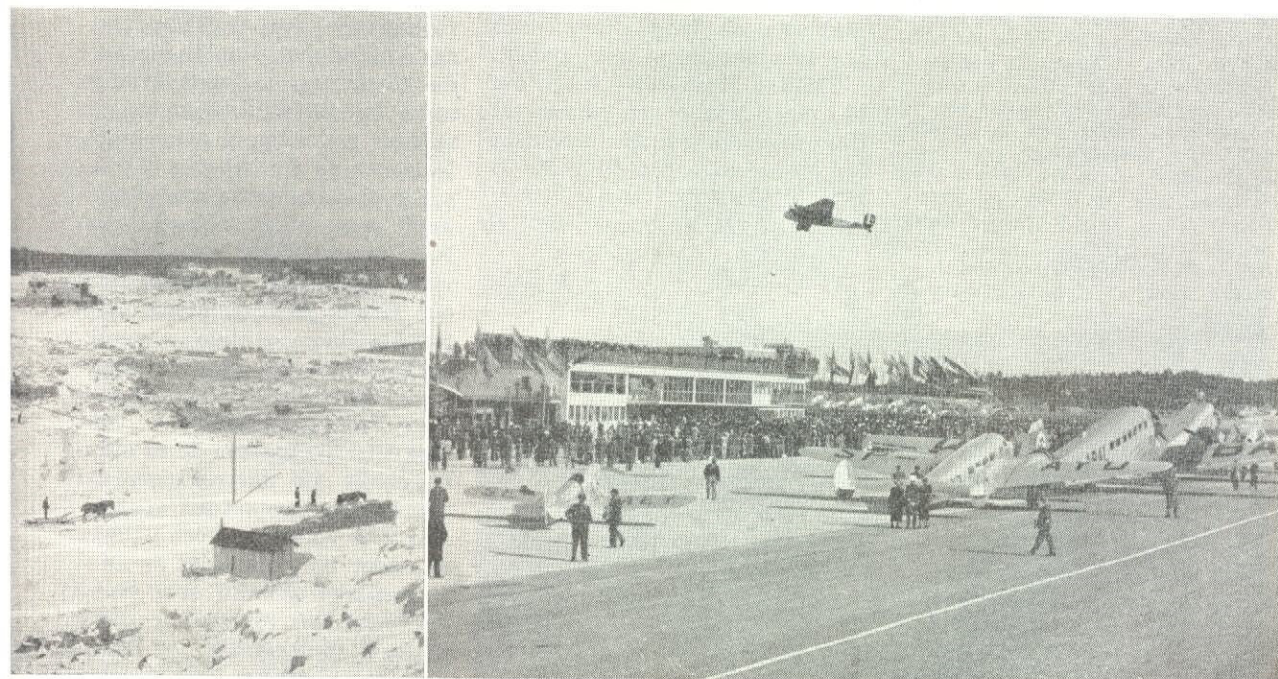
*De första spadtagen togs 23 oktober 1933.*

att hade inte flygplatsarbetena satts igång, så skulle arkeologien säkerligen ha varit åtskilliga rön fattigare. Fornforskarerna har under arbetenas gång varit mycket flitiga och hunnit göra en omfattande inventering och kartläggning, av vilken det framgår att området har en uråldrig historia även ur bebyggelsesynpunkt. Och det är en intressant historia, som vi emellertid är förhindrade att närmare gå in på här.

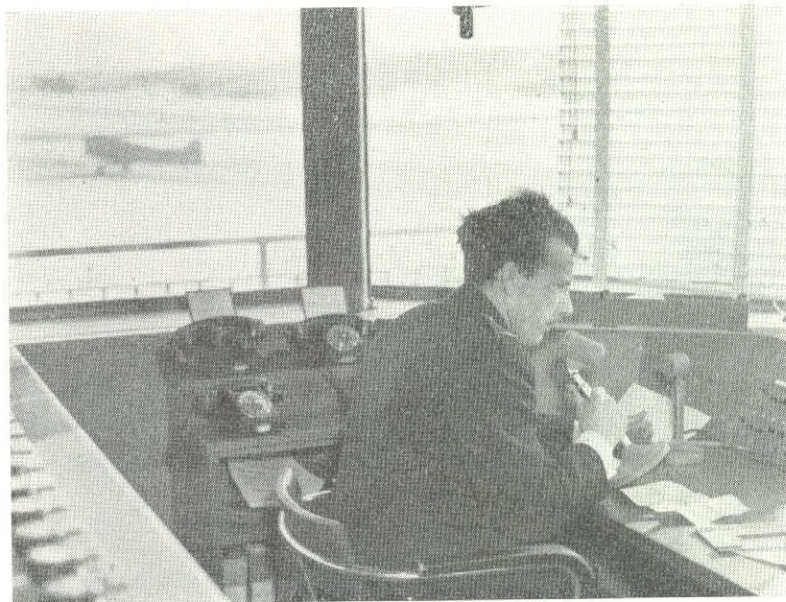
Enoch Thulin, flygdoktorn, var som bekant en mycket framsynt man, och redan 1918 skrev han till Stockholms stadsfullmäktige och framhöll att man borde göra någonting för att finna en kommunal flygplats för landflygplan i Stockholms närhet. I en redogörelse för flygplatsen Brommas tillkomst som flyghamnsstyrelsen givit ut kan man läsa följande:

### **Minst 300 m. . . .**

»Sett mot de krav, som man numera ställer på en landflygplats, äro de fordringar bolaget (Thu-







Trafikledartornet på Bromma är numera ett av de modernaste i världen. Här har TL Bengt Franzén radiokontakt med en landande DC-3.

lins) uppställde på en flygplats i Stockholm här av intresse. Enligt bolagets åsikt borde flygplatsen förläggas väster om staden, enär vindriktningen i Stockholm vore förhärskande västlig och vid vindens pressande över stadens byggnader oroliga 'luftbrännningar' ofta uppstode öster om staden. Flygplatsen borde hava en storlek av minst 300 m i alla riktningar, ytan borde vara så plan som möjligt, ungefär som en vanlig åker utan öppna diken, och finge icke slutta mer än 1 : 100 åt något håll. Endast gräs av högst ett par decimeters höjd finge växa på området. Omgivningarna borde på ett avstånd av minst 200 m åt alla håll vara fullständigt fria från byggnader och andra uppstående föremål, och ett bälte av ytterligare 200 m bredd utanför detta borde även vara fritt från högre byggnader och andra föremål av större höjd. Å flygplatsen borde finnas en hangar, som med tanke på förhärskande vindriktningarna helst borde förläggas vid områdets nordvästra eller sydöstra utkant och som icke borde hava mindre golvyta än 20×15 m och mindre höjd än 4 m, vidare en bensin- och oljeförrådsbyggnad, en reparationsbyggnad samt en bostadsbyggnad för en mekaniker och hammästare».

Mot bakgrunden av detta är det skäl att ta några siffror från det Bromma som finns i dag och som trafikeras av flygbolag från snart sagt hela värl-

den. Samtliga banor är givetvis hårdgjorda och tål ganska tunga saker, dock inte så mycket som man skulle önska. Efter specialtillstånd får flygplan på upp till 55 tons vikt landa där.

Banorna är 2025×60 m, 1410×40 m, 1220×40 m och 970×40 meter. Instrumentlandningssystem SBA finns i bägge riktningarna på långa banan och ILS i en riktning — mot sydost.

Thulins önskemål i fråga om hangarer kan också anses väl tillgodosedda. Luftfartsverket har två hangarer: 100×30×8 m och 42×16×5 meter. SAS/ABA har tre hangarer: 75×50



## Bromma . . .

forts. fr. föreg. sid.

×9 m, 120×50×9 m och 150×62×9 meter.

Den 30 juni 1933 beslöt Stockholms stadsfullmäktige godkänna Bromma som landflygplats för Stockholm i huvudsaklig överensstämmelse med den plan som flyghamnstyrelsen lagt fram. Och den 23 oktober 1933 sattes arbetena igång av arbetslöshetskommittén med sammanlagt 243 man. Arbetena utfördes sedan under en följd av år som statskommunalt reservarbete. Vid slutet av år 1937 hade drygt 6,5 miljon kronor använts och på hösten 1943 var summan uppe i nära 28 miljoner kr. I dag kostar Bromma, bortsett från vad de trafikerande flygbolagen och däribland främst SAS lagt ner där, åtskilliga miljoner mer. Flygplatsen har byggts ut varje år etappvis, och fortfarande pågår förbättringsarbeten tid efter annan.

Och ändå fyller inte Bromma kraven på en modern trafikflygplats, säger man. Åjo, det gör nog Bromma. Till dess fördelar måste sägas att den faktiskt ligger ganska centralt i förhållande till trafikflygplatser i allmänhet. Banlängderna i de förhärskande vindriktningarna är tillfredsställande och medger ytterligare utbyggnad. Däremot är det mindre väl beställt med banornas motståndskraft mot tunga belastningar. Här måste flygplatsledningen vara restriktiv. Trafikledning och service på flygplatsen fyller mycket högt ställda anspråk, även om det naturligtvis kunde vara bättre om utrymmena tillläte det. Bergknallarna runt omkring flygplatsen är en ständig källa till förtret som det nog inte är mycket att göra åt. Här har sprängts bort väldiga mängder berg men det är ändå en bråkdel av vad som borde sprängas bort för att göra flygplatsen förstklassig för verkligt tung trafik. Så mycket



## 15 ÅR BROMMA I SIFFROR

|            | starter o. landn | passagerare | gods kg.  | bagage kg. | post kg. |
|------------|------------------|-------------|-----------|------------|----------|
| 1936 ..... | 5338             | 20234       | 85752     | —          | 97134    |
| 1937 ..... | 16628            | 52533       | 490481    | —          | 297267   |
| 1938 ..... | 17216            | 48159       | 603994    | —          | 427539   |
| 1939 ..... | 12979            | 51762       | 739261    | —          | 388782   |
| 1940 ..... | 7822             | 29349       | 912112    | —          | 218506   |
| 1941 ..... | 5259             | 20814       | 617556    | —          | 256067   |
| 1942 ..... | 6320             | 27607       | 874605    | —          | 499310   |
| 1943 ..... | 6959             | 22954       | 1008959   | —          | 378776   |
| 1944 ..... | 12452            | 37834       | 1741397*) | —          | 502850   |
| 1945 ..... | 16649            | 97750       | 3017640*) | —          | 406486   |
| 1946 ..... | 34926            | 133854      | 3021644*) | —          | 374570   |
| 1947 ..... | 37061            | 175590      | 1761999   | 2191035    | 510926   |
| 1948 ..... | 37966            | 171263      | 1550108   | 2385200    | 492560   |
| 1949 ..... | 32608            | 213296      | 2254915   | 2851835    | 597867   |
| 1950 ..... | 33064            | 234895      | 3969149   | 3091856    | 719727   |
|            | 283247           | 1337894     | 22649572  | 10519926   | 6240367  |

\*) Inkl. resgods.

Till denna statistik bör för utförlighetens skull läggas, att flygtrafiken vid sjöflygplatsen Lindarängen var ganska imponerande även under Brommas första år. För de fyra första Brommaåren hade trafiken vid Lindarängen denna omfattning:

|            |      |       |        |       |
|------------|------|-------|--------|-------|
| 1936 ..... | 4310 | 24599 | 158355 | 46899 |
| 1937 ..... | 768  | 3638  | 45552  | 454   |
| 1938 ..... | 548  | 3273  | 43821  | 388   |
| 1939 ..... | 753  | 3363  | 47370  | 615   |

Efter 1939 har trafiken vid Lindarängen varit mycket blygsam ända intill nu, då en avsevärd uppgång kunnat konstateras. Av Brommasiffrorna får man en god uppfattning av krigets inverkan på trafiken.

pengar som skulle gå åt för den sakens skull går nog knappast att uppdrypa i det här landet.

Det är därför som Halmsjönprojektet tagits upp. När Halm-sjö-fältet blir så klart att trafiken kan sättas igång där, vet väl ingen. På Halmsjön blir det helt andra resurser i fråga om tung flygtrafik, men det blir också andra avstånd till Stockholms centrum och därmed också en rad andra problem, inför vilka Bromma fortfarande framstår som en mycket god lösning av den lättare och medeltunga flygtrafikens problem beträffande Sveriges huvudstad. Närheten till två flottflygplatser, F 8, Barkarby, och F 18, Tullinge, medför naturligtvis en del komplikationer för trafikledarna på samtliga platser eftersom kontrollzonerna delvis går i varandra, men det är inte värre saker än de klaras med de moderna hjälpmedel som nu finns.

Staten, dvs. Luftfartsverket,

\*

En av SAS Atlantjättar har nyss landat och syns här framsför Brommas nyligen utökade stationsbyggnader, som dock tyvärr ändå är för små.

övertog 1947 Bromma av Stockholms stad, men ledningen av flygplatsen kan ändå sägas ha varit mycket kontinuerlig. Flygplatschefen Bertil Florman har varit bas där under alla dess utvecklingsstadier.

En sak har Bromma som de flesta andra trafikflygplatser saknar; det har individualitet och skönhet. Och får man vistas på Bromma litet mer kontinuerligt, så finner man en utomordentlig trivsel därute. Bromma har också blivit en populär vallfartsort för söndagspromenerande stockholmare och landsortsbor som här försöker få en glimt av det imponerande verk som det moderna trafikflyget utför, sammanbindandet av all världens folk genom ett allt finmaskigare nät av flyglinjer i vilket nät Bromma utgör en icke oväsentlig maska.





# Termiska högersvingar

Den danske segelflygaren H. W. »Cowboy» Jensen, som var en av de positiva överraskningarna vid segelflyg-VM i Örebro, har i den danska flygtidningen Flyv skrivit en trevlig artikel om sina erfarenheter från VM. I denna artikel framför han den teorin, att det var hans högersvingar som hjälpte honom att nå de goda resultaten:



## Vårsegelflygaren

Cumulus mulliga, vita och mjuka,  
fasta som flickbröst har börjat att växa  
höga på sommarblå himmel, och solen  
driver den fuktvarma luften i höjden,  
bjudande flygaren vilsamma, lugna  
stunder på tysta och lydiga vingar.

Blåblommig längtan i fjärrskådaröga.  
Hår av kamel under blanksliten byxa.  
Dubbla par strumpor i välslörda pjäxor.  
»Cederströmshuva» och stickat om halsen.  
Rultar som välspäckad höstbjörn vid idet  
vårsegelflygaren runt kring sitt flygplan.

Motor på fullvarv i ettrigt bogserplan.  
Wire som spännes, propeller som piskar.  
Schwischande gräs emot vingspets och stabbe.  
Yrande dammoln. Nu lättar från fältet  
vidvingad fågel och surrande draghjälp.  
Klättringen börjar mot gungande höjder.

Gräplöjda åkrar och grönskande ängar,  
sorggröna grandungar, glättiga lövsnår  
blir som en matta i allmogefärger,  
mönstrad mer djärvt för var stigande meter.  
Blåögda sjöar md vassgula stränder  
hopbindas sirligt av bäckarnas silver.

Fartljudet hårdnar. Det trycker i sitsen.  
Stigmätarnålen vibrerar mot zenith.  
Loss ifrån släpet och bankning åt vänster!  
Släp-planet dyker som rovgirig jaktfalk.  
Brant blir spiralen i varmluftens kärna.  
Rymden är min! Jag är fri! Jag är fågel!

I k a r o s.

... En sak som jag är säker på hjälpte mig var att jag flög högersvingar. En så trång blåsa har närmaste karaktären av en virvelvind, vilket för övrigt alla uppvindar har tendens till. På norra halvklotet vrider sig blåsorna åt vänster. Då kurvradien beror av hastigheten (ju större hastighet desto större centrifugalkraft) bör man alltså flyga i högersving för att möta den roterande luften och således få en flyghastighet som är minus luftens rotationshastighet, vilket givetvis ger möjlighet till mindre kurvradie...

Red. tyckte det där lät mycket intressant. Själv har han varken tänkt på eller hört talas om högersvingens betydelse i detta avseende (i hans bekantskapskrets betraktas högersvingen närmast som en avancerad manöver...), men för att vara på den säkra sidan lät han frågan gå vidare till några kända svenska segelflygare.

## I praktiken ingen skillnad

STIG FÄGERBLAD, en av svenskt segelflygs pionjärer och chef för Segelflygskolan Alleberg de första fem åren av dess tillvaro, säger bl. a.:

»Jag har aldrig hört talas om detta fenomen förut, men det är troligt att det förhåller sig som Jensen säger. Därmed är det ju inte säkert att det alltid skulle vara en fördel att svänga höger i termik. Jag föreställer mig att det endast är i undantagsfall som spiralrörelsen i uppåtstigande luft blir så stark att det i praktiken gör någon skillnad om man svänger åt det ena eller det andra hållet. Ett riktigt klarläggande från meteorologerna skulle vara intressant.»



## Använd toalettpapper

Red. tog Stig på orden och lät frågan gå vidare till FV-meteorolog GÖSTA HÅKANSSON, chefs-meteorolog vid flera segelflygsm och senast chef för väderlektjänsten vid VM i Örebro. Gösta säger:

»Det var en sak som jag aldrig tänkt på. Resonemanget är riktigt men jag tror knappast det har något praktiskt värde. Jag tror med andra ord knappast att rotationshastigheten hos en luftblåsa är av den storleken att svängningshastigheten minskar något att tala om, om man flyger högersväng. Atminstone vid svag termik 0—3 m/sek kan rotationshastigheten inte ha någon praktisk betydelse. Det enda sättet att taga reda på detta är emellertid att göra praktiska försök t. ex. genom att släppa toalettpapper i en termikblåsa. Några som helst formler eller lagar att göra beräkningar med finns inte. Jag föreslår att vi gör undersökningar till sommaren.»

## Bra att växla varv

En aning missmodig på »Cowboys» vägnar efter dessa två nedslående uttalanden, överlät red. frågan till BENGT C:SON BERGMAN, chefsinstruktör för segelflyget och en av dem som varit högst uppe med segelflygplan i det här landet.

»Själv har jag inte gjort några sådana iakttagelser. Som bekant svänger ju en pilot gärna åt vänster beroende på att det ligger bättre till för vänstersvängar. Anbefalles av någon anledning högersvarv vid en flygplats, är man alltid betänksam, och detta är bevis nog att man helt enkelt inte vill svänga åt höger om man inte behöver. Så mycket kan jag emellertid säga, att jag personligen försökt motarbeta denna känsla och just när det gäller termikflygning. Det har t. o. m. hänt vid upprepade tillfällen att jag växlat varv i blåsorna. Anledningen har helt enkelt varit den, att jag fått bättre flygläge och därmed också bättre stighastighet. Det är ju tänkbart att Jensen har rätt, men jag har som sagt aldrig kommit underfund med att man har vunnit någon höjd eller att man kan svänga snävare och på så vis tvinga sig kvar i snävare blåsor genom att hålla högerkurva.»

## Flugan i kexburken

För att i någon mån rädda »Cowboys» upptäckarära fanns nu ingenting annat att göra än att koppla direkt in på det vetenskap-

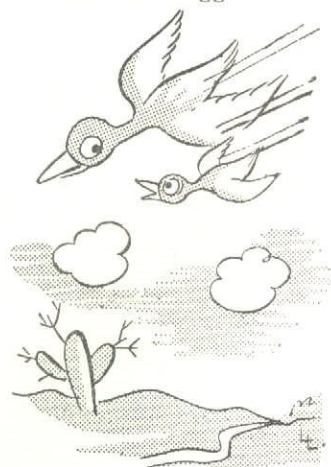
liga spåret (förbi det meteorologiska som vi följt tidigare) och kontakta BENGT OLOW, en av våra främsta segelflygare genom tiderna, rekordhållare i både höjd och distans, provflygare hos SAAB och därtill civilingenjör:

»Den gode Jensens påstående saknar grund. Oavsett åt vilket håll blåsan roterar (med de luftmängder det här är fråga om, torde rotationshastigheten f. ö. ej vara särdeles hög) måste flygplanets hastighet relativt luften vara densamma. Denna hastighet bestämmer vid given lastfaktor kurvradien i mediet, d. v. s. luften. Luftmassans eventuella rotation inverkar sedan på flygplanets bana relativt en fast punkt, d. v. s. jorden, men hur denna bana blir saknar i detta sammanhang allt intresse (jämför flygning i medvind och motvind).

Den gamla historien om flugan i kexburken!»

Därmed borde egentligen högersvängsteorin vara definitivt avså-

gad, men med vetskap om hur styvmoderligt uppfinnare och upptäckare i alla tider blivit behandlade (tänk bara på Perpetuum Mobile...) låter vi »Cowboy» Jensen få en chans till och låter Loopings spalter stå öppna ännu ett slag för eventuella inlägg.



— Mamma, jag vill nödlända...!

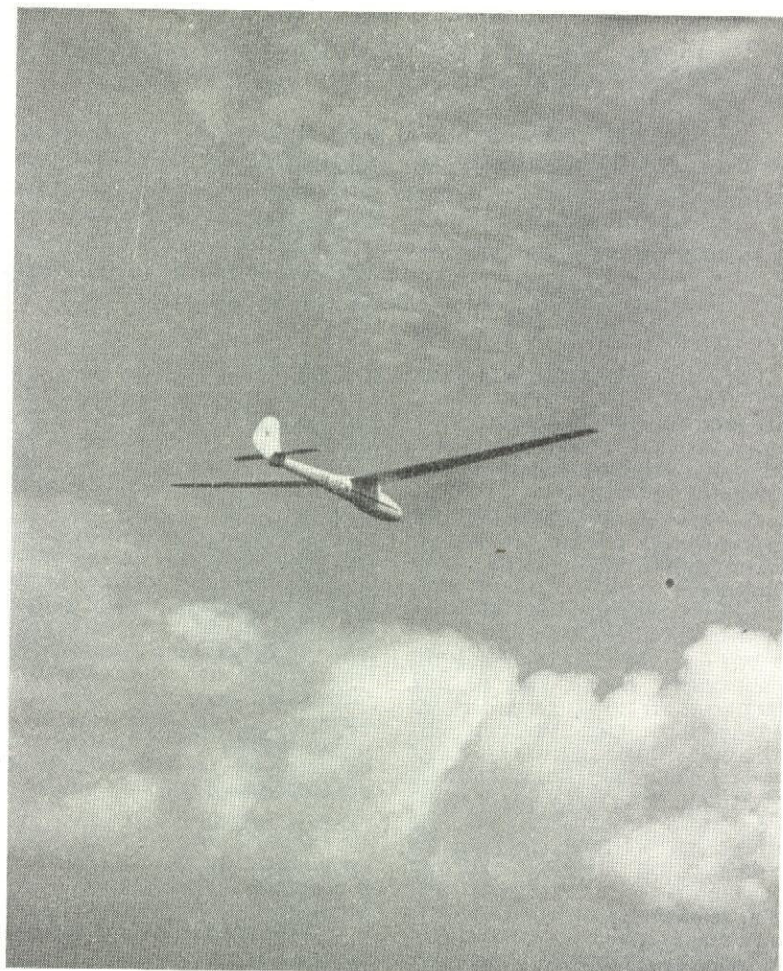


Foto: Gustav Hansson.



# Segelflyg - Publikoport?

I förra numret talade Olle Håkansson varmt för en segelflygtävling Ystad—Haparanda, en typisk distanstävling alltså med långa biltransporter som följd. Utan att ha hunnit läsa Olle Håkanssons inlägg kommer nu Kalle Svänsson och föreslår motsatsen — varvlopp o. dyl. för att helt få bort biltransporterna. Det är alldeles tydligt att en diskussion i dessa frågor behövs.

Våra svenska segelflygtävlingar har inte lockat någon publik att tala om. Och de kommer inte att göra det i fortsättningen heller, om vi fortsätter med våra traditionella tävlingsgrenar.

Det är främst händelserna vid målet, som i andra idrotter intresserar folk. Kan man följa hela uppgörelsen från början till slut, är det naturligtvis bäst. Men det är inte absolut nödvändigt.

Vill man göra segelflygning till publikoport, måste man ge folk möjlighet att direkt följa det som händer vid målet. Vi skulle alltså behöva flyga mot ett fast mål i stället för från en bestämd startplats. Men detta går inte att genomföra i praktiken, inte ens ifråga om hastighetsflygning på rakbana. Då återstår efter vad jag kan se, endast att göra flygningar med återkomst till startplatsen.

Men vad blir det då för propagandavärde i sådana tävlingar, säger man. Tänk vad det "slår" i pressen, när det den ena dagen flygs Örebro—Halmstad och nästa Örebro—Östersund. Ja, det är nog sant, men hur många är det, som tar något djupare intryck av detta? Vore det inte bättre, om man kunde få allmänheten mera direkt engagerad?

Segelflygningen behöver inte heller förlora sportsligt på, om man ägnar sig åt exempelvis distansflygning på triangelbana (varvlopp alltså), hastighetsflygning på triangelbana och hastighetsflygning på rakbana tur och retur i stället för åt distansflygning till angivet mål, distansflygning i förening med höjdflygning och hastighetsflygning på rakbana. Man får bort hela »biltävlingsmomentet», som kan inverka menligt på resultatet. Och fråga är väl, om man inte får ta bort höjdmomentet också. Men är det någon nackdel? Är inte höjdflygningen bra chansartad? Utgår man ifrån, att alla tävlingsdeltagare behärskar instrumentflygning — och det kan man väl förutsätta att de gör — beror det

helt och hållet på, vem som träffar på den största »gubben». Segelflygningen går ju inte heller enbart ut på att vinna höjd. Det gäller att vinna höjd och att omsätta den i distans — ibland på kort tid.

Många tycker naturligtvis, att mitt förslag är mer eller mindre omöjligt. Men är det inte traditionens makt, som gör sig gällande? Bör vi inte försöka »tänka om»? I flera andra idrotter har man numera helt andra tävlingsformer än dem man hade från början.

Och så blir tävlingarna mycket billigare på det här sättet. En distansflygning på 200 km. inne-

bär väl c:a 50 mils landsvägskörning, som kan beräknas kosta minst 250 kr. I jämförelse härmed är start- och flygplanskostnaden minimal. Den kan uppskattas till c:a 50 kr., och det oberoende av hur lång flygningen blir. Fråga är väl, om man inte av rent ekonomiska skäl måste överge de hittillsvarande tävlingsformerna.

Det är alldeles givet, att det fordras en hel del andra arrangemang också, för att segelflygningen skall bli en publikoport. Och det är också klart, att den inte kan bli det omedelbart i och med att man inför andra tävlingsformer. Det är en historia på lång sikt.

Men man måste börja någon gång och någonstans. Skulle vi därför inte försöka ordna ett läger i sommar, och där pröva, hur det kan ställa sig att segelflyga »annorlunda»? Det är så många saker, som måste klaras ut. En sak är emellertid klar redan nu. Och det är, att man inte är på långt när så beroende av att flyga i vindriktningen, som man hittills trott. Det visade ett flertal uppmärksammade flygningar här i landet förra säsongen.

Karl Svänsson.

## Segelflygnytt

Riksssegelflygtävlingen har börjat sjunde året i följd den 1 april. Årets regler innehåller endast några få korrigeringar. Den viktigaste är kanske att rapporteringstiden är dubbelt så lång som i fjol, d. v. s. 14 dagar. Huvudtävlingen gäller som vanligt vandringspriset Guldvingen, som Malmö tog i fjol och som Stockholms segelflygklubb har två in-teckningar i tidigare.

\*

En stor del av den svenska segelflygplanparken börjar få en del år på nacken och främst gäller detta övningssegelflygplanen. I många fall är ett utbyte aktuellt — inte minst av säkerhetsskäl, och frågan är nu främst vad som skall komma efter Grunau Baby. Chefsinstruktören lutar åt den åsikten att man inte gärna bör fortsätta med Baby utan bör övergå till en annan och mera ändamålsenlig typ. Enligt hans åsikt bör det gå bra att ta DK-eleverna direkt från Slingsby till Olympia eller liknande typ, och därför planerar KSAK att till

sommaren prova detta system på Alleberg. Om de nuvarande övningssegelflygplanen av typ Grunau Baby kunde bytas ut mot Olympia (den engelska Slingsby Prefect är också påtänkt), skulle också behovet av högvärdiga segelflygplan i stor utsträckning tillgodoses och man skulle så att säga slå två flugor i en smäll.

Det är väl knappast någon tvekan om att Olympia är bättre som övningsplan än Babyn, och efter utbildning i DK och med införande av skolningsradio bör risken att slå sönder vara mycket minimal. Fast naturligtvis är utbytet en historia på lång sikt — av ekonomiska skäl.

\*

KSAK:s segelflygkommitté har föreslagit införande av s. k. årtalsmärken inom segelflyget för att eliminera den stora luckan mellan silver- och guld-C. Förslaget har skickats ut till klubbarna som ombetts svara senast 25 april. Enligt förslaget skall ett stort och ett litet märke införas, vart och ett i valörerna brons, silver och guld. För märket fordras minst 10 timmars årlig segelflygtid plus minst 10 »prestationspoäng», varvid varje 300 m. höjdvinst ger en poäng och varje 10 km. flugen distans ger en poäng.



## Alleberg

sätter igång sina allmänna kurser den 10 juni. Säsongen upptar förutom instruktörskurser tre stycken DK-C-kurser om vardera tre veckor, tre AB-kurser och tre S-kurser samt F-flygning från 17 juni till 12 augusti. Trots den allmänna fördyringen har prisökningarna vid Alleberg blivit mycket ringa eller inga alls i vissa fall. Instrumentflygutbildningen som förut kostade 245 kr. har ökat med en femma, kursen för passagerartillstånd har gått upp från 120 till 135 kr., gummirepstarten från 1 kr. till 1:50 och återtransporterna från 2:25 per körmil till 2:50. Föreläggningen kostar nu 1:25 mot förut 1 kr. och maten 5:50 mot tidigare 5 kr. Själva flygavgifterna är desamma som tidigare med undantag av att de s. k. inflygningsstarterna gått upp med en femtioöring.

## Allebergspokalen

har under en lång följd av år varit ett ständigt vandrande pris som gått till den elev på Alleberg som nått årets bästa höjdvinst efter vinsk- eller gummirepsstart från Alleberg och med landning på startplatsen. Begränsningen av startmetoderna och kanske främst passusen att landning också skulle ske på Alleberg har gjort att resultaten blivit mycket blygsamma. Nu har segelflygkommittén föreslagit att pokalen fortfarande skall gälla bästa höjdvinsten men att startmetoden skall vara fri och landning skall få företagas var som helst. Vidare föreslås att pokalen skall för alltid tillfalla den som först får fem in-teckningar. Förslaget har i princip godkänts av donator, dir. O. Arnulf-Olsson i Göteborg, som f. ö. generöst lovat ställa miniatyrer till förfogande för pokalvinnarna i fortsättningen.

\*

KSAK:s centrala instruktörskurser börjar redan den 6 maj (om inte fältblötan är för svår) med en DK-instruktörskurs på Sävare vid Lidköping. Högst 8 elever tas emot i kursen som varar fyra veckor.

En glidflyginstruktörskurs på tre veckor med början den 17 juni går också på Sävare och samtidigt blir det en byggledarkurs på Alleberg. Där blir det också en segelflyginstruktörskurs under tiden 5—25 augusti. Dessa kurser tar max. 12 elever.

Modellflyginstruktörskurser blir det fyra stycken vid Alleberg även i sommar med Ragnar Oden-

man som bas. Första kursen blir 17—30 maj, den andra 1—14 juli, den tredje 15—28 juli och den fjärde 29 juli—11 augusti.

\*

Det kommer inte att bli något segelflyg-SM i år, vilket livligt är att beklaga, inte minst därför att nästa VM troligen går redan nästa år (förmodligen i England eller Frankrike) och vi väl knappast kan undvika att skicka åtminstone någon som försvarar de två VM vi har — och de enda titlar som hittills erövrats i denna sport. Eftersom det inte var något SM i fjol och inte blir något i år och KSAK väl knappast kan ha råd att både arrangera SM 1952 och skicka en representation till VM, så betyder det att vi får nästa SM tidigast 1953, ett uppehåll på hela fyra år. Beklagligt är det också ur den synpunkten att den representation, som vi innerligen hoppas kommer att skickas till VM, inte har någon som helst tävlingsrutin när den reser.

\*

En segelflygexpedition ur RAF befinner sig f. n. i Frankrike för att flyga i alperna. Expeditionen är baserad vid franska flygvapnets segelflygcentrum Saint-Aubin. Försök skall göras att slå höjdrekorde i lågvägar som anses vara lika bra som i Kalifornien där rekorden slagits på löpande band den senaste tiden.

## Vinn 100 000 i fransk segelflygtävling

Svenska segelflygare har av fransmännen inbjudits att delta i en tävling av mera ovanligt slag om ett nyinstiftat pris, Coupe Izarra. Priset går till den som med start från någon punkt inom 50 km. från Paris portar utför en segelflygning utan mellanlandning till flygplatsen Bayonne-Biarritz. Distansen är 620 km. Flygningen skall göras under 1951 och förutom Coupe Izarra får pristagaren 100.000 francs i kon-tanter. Dessutom utdelas två tröst-priser på 50.000 resp. 25.000 francs till de första som under försök landar söder om Garonne resp. Loire. Om någon lyckas erövra Coupe Izarra innan de båda tröst-prisen har utdelats, får han även dessa eller det återstående. Tävl-ingen arrangeras av flygtidning-  
en Les Ailes och flygklubben Les Ailes Basque, under kontroll av Aeroclub de France, medan Coupe Izarra har skänkts av en likör-firma i Bayonne.

\*

Amerikanen William S. Ivans båda segelflygnoteringar i absolut höjd och höjdvinst, gjorda den 30 december 1950 vid Bishop i Kalifornien, har nu godkänts som världsrekord av FAI. Den nya noteringen i absolut höjd är 12.832 m. och i höjdvinst 9.174,5 m. Var-med alltså Per Axel Persson har slutat figurera i världsrekord-tabellen — för den här gången.

## Riksmotor med Nordisk "final-final"

Riksmotorflygtävlingen går även i år, tredje året i följd meddelar KSAK. Det »stora priset» 1.000 kronor till vinnande klubb sätter riksorganisationen upp även denna gång — trots sparsamhetskampanjen — och tävlingen läggs upp efter i stort sett samma grunder som tidigare. Möjligen blir det någon ändring för bedömningen av landningarna. Major Nils Lundgren, F 7, håller i trä-darna för årets tävling som sannolikt får finalen förlagd till Sävare vid Lidköping. För att finansiera tävlingen planerar KSAK att vid finalen anordna en flygdag i samarbete med den lo-kala klubben. Finaldagen har pre-liminärt satts till den 19 augusti med den 26 som reservdag.

Segev i finalen kvalificerar till deltagande i den nordiska tävling-en, som arrangeras av Norska Aeroklubben i Oslo, troligen den 2 september. Reglerna för denna tävling, som enligt förslag skall gälla titeln »nordisk sportflygmästare», håller på att utarbetas.

## Örebroare bästa "kringelkryssare"

SAS och KSAK:s modellflyg-tidning »Modellflygsport» har ge-mensamt anordnat en pristävling i vilken det gällt att lista ut snab-baste resvägen till samtliga de städer som trafikeras av SAS. Res-an skulle givetvis ske med SAS-plan. Tävlingen kallades kringel-kryssning, och bästa »kryssare» blev Olle Blomberg, Örebro, som blev tre dygn snabbare än tvåan Sven-Erik Peterson i Varberg. Trea blev Per Johansson, Klippan. Segraren använde 784 timmar och 45 minuter för att besöka alla SAS-stationer. Han avslutade re-san i Bangkok. Juryn meddelar att detta visserligen är mycket bra rest, men det går att göra resan fortare.





Klubbsekreteraren Olle Esping (i mitten) förvaltare Erik Rapp, F 3 (i Cuben) och heltidsanställd mekanikern Arne Kjellström, som f. ö. håller på att utbildas till flyglärare.

\*

Det är minsann inte många flygklubbar som kan ståta med ett bättre läge än Linköpings Flygklubb. I det närbelägna SAAB har man inte endast en källa till nya medlemmar, klubben har också den ovärderliga förmånen att för verksamheten få disponera ett av landets största och bästa flygfält med nyanlagd 1.600 m. lång betongbana (i den mån den inte är upptagen av pilsnabba och pilvingade »Tunnor»).

Den 1 februari i år inträffade en händelse i klubbens historia, som — får man hoppas — kommer att vinna efterföljd på andra håll. Vid ett sammanträde på »Frimis» avslöjade nämligen klubbens ordf. kapten Claes Smith (icke okänd provflygare av B 17, B 18, J 21, Scandia m. fl. SAAB-plan) att SAAB beslutat tilldela klubben ett anslag på hela 7.500 kr. »att användas för stipendier åt SAAB-anställda, som önskar genomgå flygutbildning eller förnya sina certifikat». Härigenom minskas i år fem elevers egna kostnader för flygutbildning från c:a 1.700 kr. till endast 495, me-



Trots vargavintern har motorflygaktiviteten inom Lfk varit avsevärd. Här om vittnar de 80 flygtimmarna under mars. Här några av klubbens plan samt en »främmande» Ercoupe framför klubbens båda hangarer.

## ”Flygfarbror” i Linköping

dan 10 »»förfallna» certifikatinnehavare får certifikaten gångbara igen för 240 mot annars 390 kr. Genom stipendierna, som givetvis redan anammats av en rad flygsugna och SAAB-anställda medlemmar, blir klubben också i stånd att hålla de tidigare låga timpriserna, vilka på sistone legat i farozonen.

Nu skall man emellertid inte tro att det endast är »subsiderade» Saabare som klubben lever på. Klubben har faktiskt fler elever utan stipendier än med.

Verksamheten begränsar sig inte enbart till skolflygning. Östgötaflyg UPA, Linköpings Flygklubb, heter ett »dotterbolag» som har tillstånd till rundflygning, taxifygning och fotograferingsflygning. Östgötaflygs senaste verksamhetsfält är radarflygningar för luftvärnet. För att lättare kunna klara dessa uppdrag planerar man att skaffa ett helmetallplan. Vilken typ är ännu inte bestämt. F. n. utgöres klubbens motorflygpark av i allt fem flygplan; en fyrsitsig Caudron Pelican kallad »Agaton», två Piper Cub, en Klemm 35 och en D. H. Gipsy Moth, den senare inte av årets modell... Detta till trots är så-

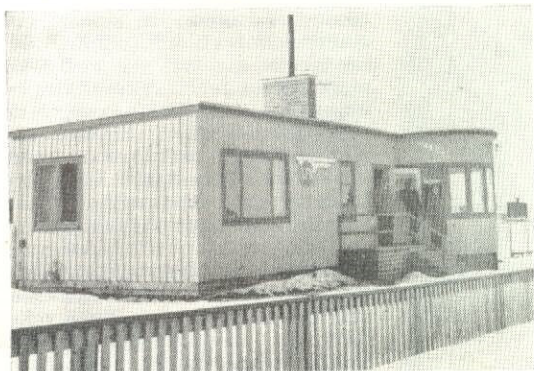
väl Mothen som Klemmen och en av Cubarna i alldeles speciellt god kondition tack vare nyligen genomgången stor översyn som klubben klarat i egen regi.

I segelflyget lyckades inte Lfk i fjol lika bra som året innan. Ett av skälen var att man hindrades av de då pågående arbetena på fältet. Även om det blir svårt att upprepa den fina placeringen i Riksegelflygtävlingen från 1949 är man inom segelflygsektionen förtröstansfull inför den kommande säsongen.

Enligt vad den arbetstygnde sekreteraren ingenjör Olle Esping — i det dagliga konstruktör på SAAB, där han bl. a. sysslar med Safiren — berättade vid det tidigare nämnda Frimis-sammanträdet, är man vad segelflygmateriellen beträffar åter väl rustad. Förutom en tidigare befintlig Baby-Falk (och tre glidare) har man i dagarna fått en splitter ny Olympia från Kockums i Malmö. Dessutom har klubben köpt en något begagnad Baby. Ännu ett segelflygplan kommer att hyras under säsongen. Dessutom hoppas klubben att i sommar som lån få disponera en tvåsitsare för DK-skolning. Först nästa år räknar man nämligen med att med statsunderstöd kunna få en Slingsby, samma typ som KSAK tidigare skaffat åt vissa klubbar och till Alleberg.

Liksom i fjol, då Olle Björling blev »klubbmästare» i segelflyg, tänker man också i år att ordna en liknande tävling. Ett klubbmästerskap kommer också att ge färg åt sommarens motorflyg. Och naturligtvis tänker klubben vara med i Riksmotorflygtävlingen och söka lägga beslag på KSAK:s »stora pris» tredje året i följd...

Hans G. Andersson.



Ännu trevligare än så här ser Lfks inventiösa klubbhus ut på sommaren, då man förutom blommor även har egen kaffeservering utanför knuten.



# 1.000 MODELLFLYGARE I SVERIGE

Det finns bara 1.000 modellflygare i landet, säger förste instruktören för modellflyget, ing. G. H. Dérantz hos KSAK i denna intervju, som faktiskt avslöjar intressanta symptom inom vårt flygs »ungdomsrörelse».

- Hur går registreringen?
- Tack, fint. Vi har plockat in över 5.000 själar bara under första kvartalet.
- Ett ovanligt gott resultat?
- Ahjovars, jag klagar inte. När man kommer igång så här bra i början på året brukar det också gå bra i fortsättningen. Det kommer förresten en del verkligt trevliga nyheter under sommaren som säkert kommer att locka till oss många nya medlemmar.
- Hur många modellflygare finns det egentligen i landet — om man nu räknar både med dem som redan är registrerade och med dem som du anser kan bli det?
- Tja, så där en tusen stycken — högst!
- Tusen stycken! Men hur stämmer det? Du har ju redan fem gånger så många i registret.
- Jag medger att uppgiften tarvar en förklaring. Faktum är att av »riktiga» modellflygare, d. v. s. sådana som systematiskt arbetar med märkestagning och som verkligen på allvar konstruerar och tävlar, har vi aldrig haft stort mer än ett tusental och jag tror inte heller att vi någonsin får flera av den sorten. Sporten är både för tidsödande och för dyrbar. Främst i fråga om resorna.
- Men alla de andra då, vad är det för folk?
- Det är ungdomar, huvudsakligen i skolåldern, för vilka modellflyget är mera en hobby än en sport. De flyger (om de nu inte bara bygger) för att det är roligt, inte för att jaga rekord eller tävla. Här har vi det verkligt stora materialet för utbredning av modellflyget — och flygtanken!
- Men lönar det sig då verkligen att understödja den lilla skaran »riktiga» modellflygare?
- Absolut! De utgör för de allra flesta ett eftersträfvansvärt mål. Men det är alldeles klart att de anslag vi har måste fördelas på ett rimligt sätt mellan de båda kategorierna. En sådan topp som de »riktiga» modellflygarna bildar måste man väl ha inom alla sportgrenar för att få bredd. Även om denna bredd aldrig lämnar hobbystadiet.

— Och vad har du att säga om linstyrningen, den modernaste formen av modellflyg?

— Jag gör här ingen skillnad mellan dem som håller på med friflygande modeller och linstyrda. Båda grenarna finns representerade i de två medlemskategorierna, även om linstyrningen kanske är något mera exklusiv utanför de tusendes krets. För övrigt har ju linstyrningen även hos oss accepterats officiellt och tagits upp på modellflygkommitténs arbetsprogram. I år får vi f. ö. vårt första SM i linstyrning.

— Råder det inte en viss motsättning mellan modellflygarna av den äldre »tidsflygarskolan» och linstyrningsentusiasterna?

— Visst gör det, det skall inte förnekas. Men sådana motsättningar finns det väl alltid mellan det äldre och det nyare. För oss på KSAK gäller det att söka jämna ut motsättningarna så gott det går och försöka laga så utvecklingen inte stoppas.

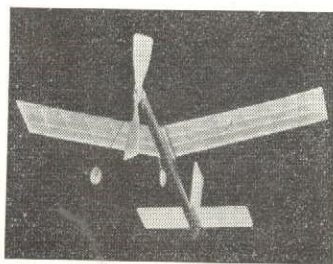
— Det är väl en väsentlig skillnad i anspråken hos de två kategorier av medlemmar som du talat om — de »riktiga» modellflygarna och »hobbyfolket»?

— Anspråken finns det strängt taget ingen gräns för om jag skall vara uppriktig, men om vi försöker att rent objektivt framföra behoven, så kommer vi nog fram till att de »riktiga» modellflygarna (kan inte Looping göra en pristävling om de bästa benämningarna på de båda kategorierna) bör ges ett mera kvalificerat stöd. Detta ger vi nu i form av ett antal centrala stortävlingar, som givetvis måste kompletteras med både små och stora tävlingar arrangerade av de lokala klubbarna själva. Vi ger vidare stödet i form av instruktörskurser som samtidigt ger utmärkt kvalificeringsmöjligheter för blivande elitflygare. Och vi ger stödet i form av ritningar till välflygande modeller.

Den större hobbybetonade gruppen behöver i första hand ledare, och här har vi redan början till ett mycket gott material i alla de slöjd-, yrkes- och folkskollärare som har hand om de ungdomar som huvudsakligen ingår i den stora skaran av registrerade. Vidare behövs ritningar, arbetsbeskrivningar och även arbetsmaterial till roliga små flygtyg, som det kanske vore pretentiöst att kalla för modellflygplan. Vi kommer med en hel del sådana nyheter till sommarens kurser på Nääs. Båda kategorierna får givetvis även i fortsättningen tidningen »Modellflygsport» gratis. Den ersätter en korrespondens som vi aldrig

Forts. på sid. 23.

## VI HAR! PIPPI!



**PIPPI** är en idealisk nybörjarmodell, lättbyggd, lätttrimmad och välflygande! Har bl. a. aerodynamiskt utformad propeller. Spännv. 465 mm. Pris endast 4:40 + porto.

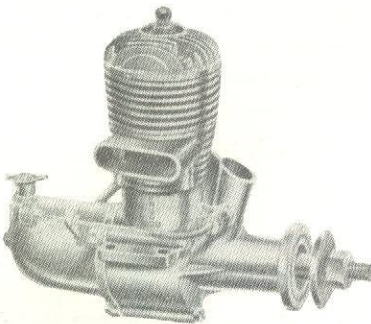
### KVALITETSDIESLAR!

Från den världsberömda E. D.-fabriken i England samt den svenska KOMET.

|                   |                    |           |
|-------------------|--------------------|-----------|
| E. D. BEE         | 1 cc., vikt 77 gr. | pris 45:— |
| E. D. Mk II       | 2 " " 183 " "      | 60:—      |
| E. D. Comp. Sp. 2 | " " 180 " "        | 63:—      |
| E. D. Mk IV       | 3.46 " " 162 " "   | 75:—      |
| KOMET             | 2.50 " " 165 " "   | 82:—      |

Portoavgiften tillkommer. Garanti och reservdelsservice till samtliga.

## WENTZELS



APELBERGSGATAN 48  
STOCKHOLM



bäst  
säkrast  
bekvämast  
punktligast  
men också billigast



FÄR NI

*Looping*

GENOM ATT

**PRENUMERERA**

Använd Eder i dag av tidningens

*Reklamerbjudande*

och prenumerera till det enastående billiga priset av endast kr. **9:75**

*för hela året*

Insänd kupongen i dag eller insätt beloppet direkt på postgiro nr 453530 och ange namn och adress tydligt på talongen.

**TILL YNGVE NORRVIS FÖRLAG, Box 3063, Stockholm 3**

...st reklamprenumerationer på flygtidningen Looping till 1951 års slut. Beloppet kr 9:75 för varje prenumeration insättes samtidigt härmed på tidningens postgiro / uttages mot postförskott (stryk det som ej gäller)

Titel och namn: .....

Bostad: .....

Adresspostanstalt: .....

*Looping*

den nya svenska flygtidningen  
den enda svenska flygtidningen

*Looping*

## KORT OM FLYG . . .

*Forts. fr. sid. 10.*

na serie är klar, övergår man till en förbättrad version försedd med franskbyggd Nene-motor samt katapultstol. Denna upplaga, som helt tillkommit hos de franska Sud Est-fabrikerna, kommer sannolikt att inom kort beställas i en serie på 210. Beteckningen är Vampire Mk 53 Mistral. Toppfarten har genom förbättringarna ökat från ca 870 till 925 km/tim, varjämte även stigförmågan och räckvidden ökats.

Sannolikt kommer också de Havilland Venom i nattjaktversion att licensbyggas i Frankrike.

\*

Den tredje internationella flygutställningen i Holland anordnas vid Ypenburg nära Haag 27—29 juli. I samband med utställningen arrangeras uppvisningar.

\*

ICAO — den internationella »luftfartsstyrelsen» — söker ex-

## *Tips för långflygare*

I artikeln »Tips för långflygare», i förra numret, ingick ett exempel som tyvärr var felaktigt, vilket helt får skyllas på redaktionen — icke på signaturen. Här följer nu det rättade exemplet:

Vi flyger ett plan som »normalt» med full vikt har en startsträcka av låt oss säga 500 m. Vi startar med detta plan från en flygplats som ligger 1 500 m över havet. P. g. a. den tunnare luften ökas därmed startsträckan med  $5 \times 7 = 35\%$ , d. v. s. till 675 m. Standardtemperaturen på denna höjd blir  $+15^\circ \text{C}$  minus  $5 \times 2^\circ = +5^\circ \text{C}$ . Temperaturen på platsen, som ligger mycket sydligt, är  $+30^\circ$ . Startsträckan ökas därmed ytterligare med  $25\%$  av 675 m till 845 m. Med ett motlut på  $1^\circ$  ökas denna sträcka med  $10\%$  till 930 m. Denna siffra gäller för start på bana. På torrt fält med kort gräs behöver man ytterligare  $10\%$ , d. v. s. cirka 1 025 m. Är fältet däremot mjukt eller gräset högt kan man behöva ända upp till 1 400 m.

*Red.*



skulle kunna klara med de blygsamma ekonomiska resurser som registreringen tillför KSAK.

— »Modellflygsport» ja, jag har lagt märke till att klubbarna sällan kommer till tals i den tidningen, fast den då och då inbjuder till diskussion. Vad gör KSAK av alla insändare som inte publiceras?

— Vi publicerar alla insändare som kan anses ha ett mera allmänt intresse, men tyvärr åtföljs de flesta insändarna av krav på *honorar*, och då måste jag tacka nej. »Modellflygsport» är inte upplagd som ett affärsföretag, och när prenumerationen inte kostar ett öre (det är registreringsavgiften som modellflygarna får betala) skall vi väl inte behöva »muta» modellflygarna att tala om vad de tycker och tänker. De påpekar ofta hur nödvändigt det är att de får prata av sig i pressen. Någon censur har vi alltså inte i »Modellflygsport». Och kom inte och tala om idealister — sådana finns inte bland modellflygarna fast det säjs så . . .

— Ajaj då! Det där låter illa. Kan det möjligen inte vara så att idealismen finns när det gäller den

egna klubben och de egna kamraterna men inte när det gäller KSAK?

— Kanske.

— Då förefaller det understöd som KSAK distribuerar mera verka som just understöd än som uppmuntran. Om understödskravet sätts före idealismen, tycks det som om förhållandet mellan de lokala klubbarna och modellflygarna å den ena sidan och centralorganisationen å den andra behövde klarläggas litet tydligare. Där bör väl »Modellflygsport» ha en stor uppgift — och kanske sin främsta.

— Jag kan bara svara att min uppfattning är den jag redan relaterat.

— Vilken av de olika understödsformerna anser du vara mest effektiv?

— Alla är bra och jag kan inte tänka mig att vara av med någon. Men tidningen är nog trots allt den som ger oss de största möjligheterna att göra något för och av modellflyget. Ur de anslagsgivande myndigheternas synpunkt är det vår huvudsakliga uppgift att bland ungdomen propagera för flyget och för de rekryteringsmöjligheter som finns där. Vi måste alltså i första hand skaffa modellflyget bredd. En av de metoderna är att stödja de 1000 tävlingsflygarna, men det finns som sagt andra metoder som ger resultat och som måste tillämpas samtidigt.

perter inom flygets olika områden för hjälp att bygga upp flyget i »utvecklade» områden. Länder som det främst gäller är Egypten, Etiopien, Thailand, Indonesien, Pakistan, Irak, Israel m. fl.

\*  
Finska Aero O/Y har i dagarna öppnat en ny daglig linje Helsingfors—Stockholm—Köpenhamn—Düsseldorf.

\*  
FAI har som världsrekord i höjd godkänt amerikanskan Mrs. Caro Bayleys flygning med en Piper Super Cub den 4 januari i år. Det nya rekordet som gäller för lätta landflygplan med 500—1000 kg startvikt, lyder på 9.206 m.

\*  
Som en direkt följd av det senaste sportflyghaveriet i närheten av Norrköping med en Cessna från Stockholm flygklubb, funderar man i ansvariga kretsar allvarligt på problemet hur man skall få bukt med dessa »onödiga» haverier. En diskussion om saken kan förväntas till att börja med.

\*  
Inrikesdepartementet har uppdragit åt flygförvaltningen att i samråd med länsstyrelserna i de nordligaste länen undersöka möjligheterna att med helikoptrar bättre bispringa befolkningen i de glest bebodda trakterna i Norrland. Utredningen har efter motion 1950 föreslagits av statsutskottet som ansett att en ordentlig utredning måste göras. Inrikeschefen Mossberg går nu och väntar på ett förslag med kostnadsberäkningar och flygförvaltningen funderar som bäst på hur detta

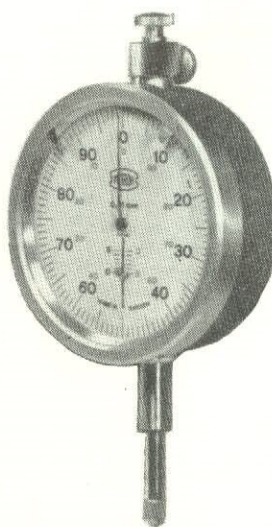
skall kunna lösas. Vi får kanske tillfälle att återkomma.

\*  
Norska flygvapnet avser att besöka Sverige i maj, förmodligen i samband med det officiella firandet av vårt flygvapens 25-årsjubileum, som skall firas dels med en utställning i samband med Svenska Mässan i Göteborg och en flygdag på F 9 den 27 maj samt en flygdag i Stockholm söndagen därpå.

## AIR NEWS YEARBOOK

I annonsen i föregående nr om Air News Yearbook har fel postgironummer angivits. Boken kan rekvireras till halva priset — 15:— kr. per del — från Red. B. Lingmark, Roslagsgatan 62, Stockholm.

POSTGIRO 19 64 65.



## FLYGKVALITET

KVALITET fordrar PRECISION

PRECISION fordrar KONTROLL

KONTROLL fordrar

**METRON**

PRECISIONSMÄTKLOCKOR

i förhållande till egenskaperna prisbilligast

Precisionsmätlockorna finnes numera i fyra utföranden:

- |            |                                                   |
|------------|---------------------------------------------------|
| Typ MI-5   | utan nollställningslås för separat fästöra        |
| Typ MIA-5  | med nollställningslås för separat fästöra         |
| Typ MIF-5  | utan nollställningslås med fästöra på baksidan    |
| Typ MIAF-5 | med nollställningslås och med fästöra på baksidan |

Metron tillverkar även mätstativ och mätplintar m. m.

BEGÄR OFFERT

## INSTRUMENT AB

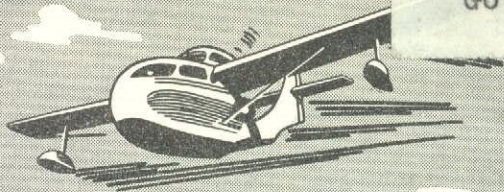
Johannesgatan 22, STOCKHOLM

Tel. 112802, 112803





Hr G. Rahm  
Nordanvindsg. 5 c/3  
Göteborg



**TAXI**

**RUND**

**FOTO**

**HELIKOPTER**

**AMBULANS**

**TRANSPORT**

**FLY**

*Gör tiden dryg -  
gör timmar till minuter*

**OSTERMANNS AERO AB**

TEL. 67 69 70 — 60 05 15

VAKTTELEFON ÖPPEN DYGNET RUNT: 60 59 17