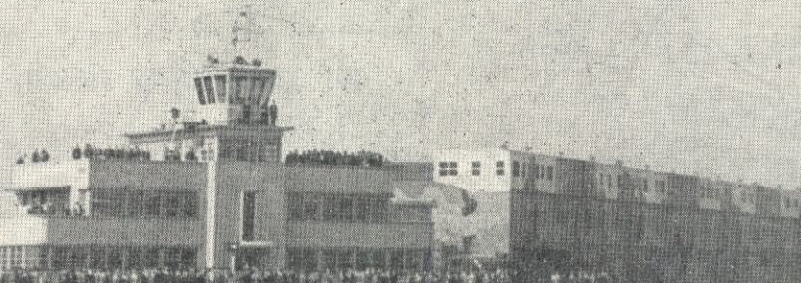
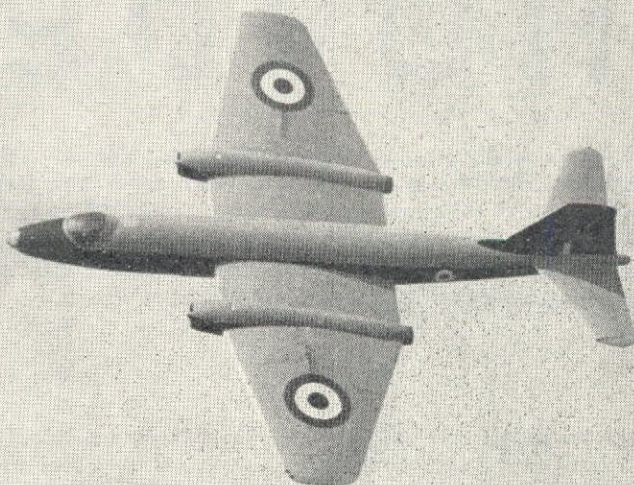


Looping

NR 3 - 2—15 maj 1951

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG



**DEN FLYGANDE VIKINGEN
U-BÅTSSKRÄCKEN NR ETT**

**65
öre**

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG

BEHÖVDES

I reklamen för den nya flygtidningen Looping har sagts att det är en tidning som behövs. Försäljningssiffrorna för de första numren bevisar sanningen i detta påstående. Looping har mottagits med ett enastående intresse av det flygsinnade Sverige. De många brev som tacksamma läsare sänt tidningen understryker hur stort behovet av en speciell flygtidning har varit och stärker redaktionen i dess uppfattning att det är en tidning av Loopings typ som det flygintresserade Sverige vill ha.



Till följd av pappersbristen är det ofta omöjligt att göra tidningen tillgänglig i alla tidningsaffärer — främst i mera avlägsna bygder. Bästa sättet att försäkra sig om att få tidningen punktligt varje utgivningsdag är att prenumerera. Looping erbjuder därför en verkligt förmånlig reklamprenumeration för hela 1951 till endast 9:75.

Insänd kupongen i dag eller sätt in beloppet direkt på postgiro nr 45 35 30 och ange namn och adress tydligt på postgirotalongen.

VARANNAN ONSDAG UNDER HELA 1951 FÖR ENDAST 9:75

**SÄKRAST
BEKVÄMAST
PUNKLIGAST
BILLIGAST**

**FÅR NI LOOPING
GENOM ATT**

PRENUMERERA

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 jorden runt

USA-FLYGET i Korea gjorde under mars över 20.000 starter med i genomsnitt 646 per dag och slog därmed stort det tidigare rekordet som sattes i januari och lydde på 14.000. Operationerna omfattade huvudsakligen anfall mot kommunisternas förbindelselinjer. Mer än 3.600 fordon förstördes, 191 broar förstördes helt eller delvis och 92 järnvägstunnlar spärrades. 18 ryska reaktplan av typ Mig-15 förstördes av det amerikanska flyget.

EN INTERNATIONELL helikopterkongress skall hållas i Paris under flygutställningen där i sommar.

DANSKA FLYGVAPNET skall enligt uppgift köpa engelska mål-

bogseringsplan av typ Firefly Mk 1 eller den typ som användes i Sverige av Svensk Flygtjänst för samma ändamål.

TJECKOSLOVAKIEN påstås vara i gång med flygprov med en egen och förbättrad version av det ryska reaktplanet Mig-15. Ryktet säger att 12 plan redan har färdigbyggts under konstruktörens eget överinseende vid Letov-fabrikerna nära Prag.

DET ENGELSKA flygbolaget BOAC har nyligen som lån övertagit det andra exemplaret av de Havillands readrivna passagerarplan COMET för praktiska prov. Man avser bl. a. att göra praktiska provflygningar mellan England och Kalkutta. Leveransen av de 14 exemplar av Comet som BOAC beställt beräknas kunna börja redan i sommar och man hoppas att typen skall kunna sättas i regelbunden trafik på BOAC:s linjer redan vid nästa årsskifte.

FLYGPROVEN med de Havillands lilla fyrmotoriga trafikflygplan HERON uppges nu snart vara slutförda, däribland även tropikprov i Afrika. En andra version av Heron med infällbart landningsställ projekteras. Heron, som är det minsta fyrmotoriga flygplan som någonsin byggts, har fått förnyad aktualitet bland annat på grund av bristen på flygtonnage till följd av Koreakriget och den spända politiska och militära situationen i dess helhet.

MOON LINER kallar KLM och SABENA sin nya kontinentala flyglinje Stockholm—Amsterdam—Bryssel—Paris och åter som börjar den 2 maj och som flygs med Convair. Moon Liner är en motsvarighet till SAS »Nattparisare».

ALLA AIR FRANCE' långdistansplan (Constellations och DC-4) som trafikerar varma länder kommer vid nästa generalöversyn att målas vita ovanpå för att temperaturen i passagerarkabinerna skall bli svalare och behagligare vid uppehållen på flygplatserna.

INOM TVA AR hoppas det engelska flygbolaget BEA kunna sätta in det nya 12—14-sitsiga helikoptern Bristol 173 på linjen London—Birmingham som den 1 juni

Forts. på sid. 26.

Flygare!

Om Ni värdesätter internationella kontakter och är intresserade av att följa flygets utveckling i USA, bli då medlem i AOPA, Aircraft Owners & Pilots Ass. Bland de många förmånerna får Ni »Flying» gratis.

För ytterligare upplysningar tillskriv: L. Malmsten, Magasinsgat. 4 B, Sala.



En rolig bok i engelska för alla flygintresserade

STIG GUNNARSKOG

Flygengelska

Ill. George Beverloo

»...en föredömlig kombination av intressant lektyr och skickligt upplagd språklära.»

Säger Civ.-ing. Sven A. Hansson red. för Teknisk Tidskrift och fortsätter...

»Nöjet med det både instruktiva och underhållande textinnehållet förhöjs i hög grad av det dristiga illustrationsmaterialet... utförliga ordlistor.»

»...ett odelat nöje att läsa den. Den rekommenderas varmt till alla modellflygare som tänker ägna sig åt flyg i någon form...»
Pris 9:75 Gebers.

Modellflygsport.

— — — — KUPONG — — — —

Till bokhandel eller HUGO GEBERS FÖRLAG, G:la Brogatan 26, Stockholm.

Härmed rekvideras ex. Stig Gunnarskog Flygengelska att sändas mot postförskott / mot efterkrav.

(Stryk det som ej önskas.)

Namn:

Adress:

Postadress: Lo

Looping

Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg. Utkommer varannan onsdag

NR 3 — ARG. 1

2—15 maj 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

Postgirokonton 45 35 30

Prenumerationspris:

Helår kr. 15:50
Halvår » 8:00
Kvartal » 4:25

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

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

AB Falköpings Tidnings Tryckeri 1951

PROVISORISKT GODKÄNDA FLYGPLATSER

I ett meddelande från det danska Luftfartsdirektoratet i april 1951 står följande att läsa:
Landingsplats på Fanø.

Et areal af strandbredden på vestsiden af Fanø ca. 3 km nord for hotellerne er indtil 1. november 1951 godkendt som midlertidig privat landingsplads til luftfartøjstyperne KZ-III, KZ-VII, Auster og lignende typer.

Start og landing må under ingen omstændigheder finde sted uden forud indhentet tilladelse fra badedirektionen, telefon Fanø 64 og 27 og kun til eller fra en i Danmark beliggende lufthavn eller landingsplads.

Av detta meddelande — som bara är ett av många — framgår att den danska luftfartsstyrelsen godkänner provisoriska fält för start och landning med vissa angivna flygplantyper. Det är sedan länge känt att de danska luftfartsmyndigheterna beträffande sådana flygplatser tillämpar en helt annan metod än de svenska. I Danmark gör man så, att man undersöker — eller låter undersöka — sådana platser som behövs för start och landning. Om undersökningen ger vid handen att start och landning kan ske utan risk, godkänner Luftfartsdirektoratet platsen i fråga för vissa typer och för viss tid — under förutsättning givetvis att markägaren ger



sin tillåtelse. Däremot tillåter inte danska luftfartsstyrelsen under några omständigheter att start och landning sker (utom i fall av nöd) på sådana platser som inte godkännts.

I Sverige godkänner inte Luftfartsstyrelsen några provisoriska flygplatser över huvud taget men bryr sig i gengäld inte om ifall flygaren använder vilken plats han finner för gott med markägarens tillstånd. Så länge det inte gäller yrkesmässig flygning.

Det svenska systemet kan synas mjukare och behändigare men har — eller kan ha — avsevärda konsekvenser ur försäkringshänseende.

Det vore främst ur privatflygarnas synpunkt önskvärt om Luftfartsstyrelsen toge upp denna fråga och utredde ifall det inte kunde finnas en möjlighet att åtminstone i vissa fall tillämpa det danska systemet — utan att därmed frångå det hittills tillämpade svenska. Det finns säkerligen många platser i Sverige där start- och landning med vissa flygplantyper under viss del av året kan ske utan den minsta risk. Om dessa platser av Luftfartsstyrelsen gavs ett restriktivt godkännande i stil med det danska systemet skulle antalet flygplatser kunna ökas väsentligt för åtminstone privatflygets del och därmed skulle flygfrekvensen kunna ökas kraftigt åtminstone under sommaren. Naturligtvis till förmån även för det affärsdrivande Luftfarsverket, som därmed skulle kunna notera större frekvens även på de avgiftsbelagda fälten.

Vad som i hög grad hindrar »småflygets» expansion är just bristen på start- och landningsplatser i nära anslutning till tätbebyggda centra. När nu av ekonomiska skäl några nya sådana platser inte tycks vara möjliga att åstadkomma, borde man väl försöka leta upp sådana områden som tillfälligt kunde tas i bruk. Sveriges »småflygare» skulle hälsa ett sådant initiativ med bravorop och säkerligen kunna bidra med mängder av förslag på platser för undersökning av Luftfartsstyrelsens experter.

ETT STORT FRAMSTEG inom flygtekniken

**BENDIX
SCINTILLA**

LÅGSPÄNNINGS TÄNDSYSTEM

Namnet BENDIX SCINTILLA
borgar för högsta möjliga
kvalitet och driftsäkerhet.



Repr. AB BIL AERO ELECTRIC
BIRGER JARLSG. 66 STHLM

Amerikanska marinflygets bombare Lockheed P2V Neptune har sedan typen först kom i tjänst 1945 genomgått en kontinuerlig utveckling och man är nu framme vid serieversionen P2V-5, som i dagarna går i tjänst främst som antiubåtsvapen. Även Storbritannien och Australien kommer att få den nya versionen för samma ändamål. Det är också på tal att Sydafrika, Nya Zeeland och Kanada skall erhålla ett antal P2V-5 för speciellt ubåtsbekämpning.



P2V-5 »Neptune», den nya versionen av västmakternas främsta flygande antiubåtsvapen.

U-båtsskräcken nummer ett

P2V måste anses vara en synnerligen lyckad grundtyp och har visat sig vara oöverträffad i första hand för ubåtsspaning och -bekämpning främst tack vare sin nära nog enorma flygsträcka beroende på stora bränslelastmöjligheter och ekonomisk gång.

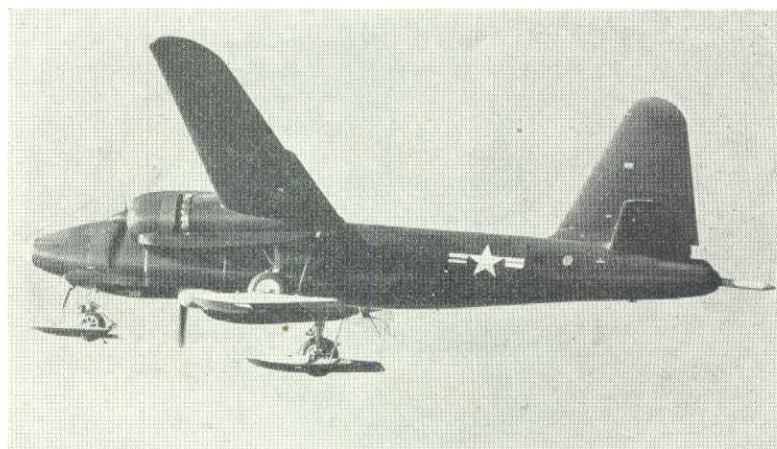
Det förtjänar för övrigt att nämnas att det var med en P2V-1 som det fortfarande gällande världsrekordet i distansflygning sattes i september 1946, då amerikanen Davies med tre mans besättning flög nonstop utan bränslepåfyllning den drygt 18.000 km. långa distansen från Perth i Australien till Port Columbus, Ohio, USA.

P2V har opererat under de mest skiftande förhållanden, från arktiska klimat i Alaska och Newfoundland till tropiska i den heta och fuktiga Panamazonen. Den är givetvis också i tjänst i Korea. De tidigare versionerna har så gott som uteslutande varit avsedda för patrullering och spaning, medan den senaste versionen också fått möjlighet att slåss mot ubåtar, bl. a. genom att den fått en kraftig kanon i nosen. Beväpningen består för övrigt av kulsprutor, raketprojektiler, sjunkbomber och även torpeder.

»Huvudvapnet» är den extremt stora utrustningen med

radar och andra instrument för spaning och navigering, och det anses att P2V-5 har möjlighet att ganska lätt upptäcka även ubåtar som går i undervattensläge med snorkel. Planet är bl. a. utrustat med ljudbojor försedda med automatiska radiosändare. Genom fällning av dessa ljudbojor runt det område där ubåten lokaliserats kan flottans fartyg direkt pejla sig fram till området och snabbt gå till action mot fienden, om planet själv inte anser sig ha möjlighet att ta död på ubåten.

P2V har två Wright R 3350 motorer med vatteninsprutning som ger en starteffekt av 3250 hk vardera. Trots sin storlek har P2V till och med kunnat starta från hangarfartyg. Detta skedde 1948 med hjälp av Jato raketaggregat och P2V är därmed det största flygplan som startat från ett fartyg. Planet startade från hangarfartyget »Franklin D. Roosevelt» vid Jacksonville i Florida och flög direkt till San Francisco via Panama, 8.300 km på 25 tim. 57 min.



Mera som ett kuriosum kan nämnas att amerikanerna även gjort försök — och lyckade sådana — med Lockheed Neptune på skidor, som framgår av denna bild tagen i november 1949. Det är första och så vitt vi vet hittills enda gången man provat skidlandställ på så stora flygplan. Avsikten är att eventuellt utrusta bevakningsplan i främst Alaskas arktiska ödemarker med skidlandställ för att underlätta baseringen.

Viscount slår igenom

Englands första propellerturbindrivna trafikflygplan har beställts även av utländska flygbolag. Mer än 50 plan under byggnad. »Snöskred» på väg?

Flygvikten på den seriebyggda versionen av Viscount anges nu till 23,84 ton med en maximal betalande last av 5,86 ton och en tillsatssikt av 9,4 ton. Maximala flygsträckan (i vindstilla) är enligt fabriken 3.300 km vid en marschfart av 490 km/t på 7,5 km flyghöjd. Serieprototypen Viscount 700 hade i början av mars avverkat omkring 100 timmar i luften och proven för ett preliminärt luftvärdighetsbevis var då i full gång. Efter förnyelse av luftvärdighetsbeviset har proven med den ursprungliga prototypen Viscount 630 nu återupptagits. Detta plan har hittills avverkat omkring 750 flygtimmar. De nu pågående proven med »630» omfattar speciella manöverprov samt utprovning av en nyligen installerad s. k. Decca-navigatör. En experimentversion utrustad med två Rolls-Royce Tay reamotorer, kallad Tay-Viscount provflögs 1950.

Efter en period av viss osäkerhet gentemot de propellerdrivna trafikflygplanens driftsekonomi och tekniska fullkomlighet för regelmässig trafik, ser det nu antligen ut att på allvar ha lossnat på denna viktiga front.

Vad som främst ger anledning till detta antagande, eller rättare konstaterande, är att Vickers-fabrikerna i dagarna med kort mellanrum erhållit två, visserligen begränsade, men dock beställningar från icke-engelska flygbolag

för sin nya och mycket omtalade propellerturbindrivna Viscount.

Hur detta plan ser ut, och hur det känns att flyga i detta världens första propellerturbindrivna trafikflygplan, kunde för övrigt en utvald skara stockholmska flyg- och trafikexperter i fjol våras konstatera vid det besök som Viscount-prototypen då gjorde på Bromma.

Av de båda omnämnda beställningarna är speciellt den senaste mycket anmärkningsvärd, efter-

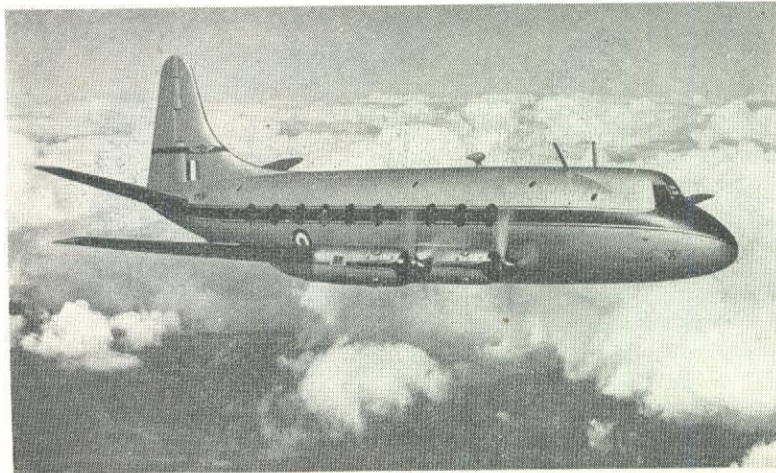
som den sannolikt kommer att medföra ett litet »snöskred» bland de olika flygbolagen, framför allt de i Västeuropa. Beställare är nämligen ingen mindre än AIR FRANCE, Frankrikes numera helstatliga flygbolag.

Redan 1949 ryktades det att Air France övervägde anskaffning av ett antal amerikanska Convair-Liner-plan, som ersättning för den tydligen mindre lyckade inhemska typen SO 30 P »Bretagne», varav en serie på 40 plan ursprungligen beställdes av staten. Framför allt uppenbarligen med tanke på Air France. Hittills har man emellertid endast lyckats övertyga ett av företagets dotterföretag samt det persiska bolaget Iranian Airways om typens förträfflighet. I stället för SO 30 P, som f. ö. blivit kraftigt försenad, har Air France på det europeiska linjenätet som ersättning fått sätta in DC-4, en lösning som ur ekonomisk synpunkt inte är särskilt lyckad och säkerligen också endast provisorisk.

Under den senaste tiden har emellertid nya rykten vetat berättat att bolaget aktivt intresserat sig för den engelska Viscount, som bekant utrustad med fyra propellerturbiner av typen Rolls-Royce »Dart» om 1.400 hk vardera. För någon vecka sedan kom den slutliga bekräftelsen på att Air France beställt sex Vickers Viscount 702 att levereras i början av 1953. Sammanlagt har Vickers därmed beställning på 50 Viscountplan, varav 28 för British European Airways (BEA), 12 för British West Indian Airways (ett av BOAC:s många dotterföretag) samt fyra för det irländska bolaget Aer Lingus.

De franska och irländska Viscount-beställningarna sägs ha medfört att även det holländska KLM (som tidigare har Convair-Liner) lär överväga en revidering av sina nyanskaffningsplaner ifråga om medelstora flygplan. Det kan dock i sammanhanget vara av intresse att notera att det belgiska SABENA, däremot — som första europeiska bolag — beställt två exemplar av den nya och förstorade Convair-Liner 340. Bolaget har tidigare ett mindre antal plan av versionen 240.

Tydligt är emellertid att såväl Convair som Martin (den senare med sin nya typ 4-0-4, varav hela 100 st. beställts av två amerikanska bolag) kommer att få kämpa hårt med Vickers — och varför inte också Armstrong-Whitworth med sin Apollo — i varje fall på den europeiska och engelskdominerade trafikflygmarknaden.



Världens modernaste trafikflygplan i den medelstora klassen är utan tvekan engelsmannens Vickers Viscount, varav en serie på 50 exemplar nu är under byggnad, bl. a. för BEA, Air France och Aer Lingus. Planet rymmer 40—53 passagerare och »marschar» på något under 500 km/t. Motorerna är fyra 1.420 hk Rolls-Royce Dart propellerturbiner.

Englands Canberra blir USA:s Martin B-57

”Världens bästa lätta bombare” licensbyggs i USA

Den 6 mars tillkännagavs samtidigt i Washington och London att det amerikanska flygvapnet uppdragit åt sin materielavdelning att hos Glenn L. Martins flygplansfabriker i Baltimore beställa ett antal lätta bombplan av den på sistone mycket omskrivna typen »Canberra», att byggas på licens från English Electric Company i Rugby, England, (här i landet även kända som tillverkare av ett anseende »Vampire»-plan för svensk räkning).

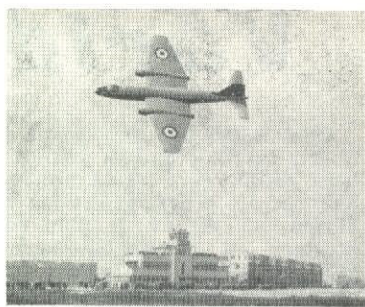
Nu aktuella planer gäller tillverkning av en version betecknad B-57A, speciellt avsedd för nattliga störningsanfall. Hur många »Canberra», som hittills beställts av det amerikanska flygvapnet är en hemlighet, men det ryktas om en första serie på 300 plan.

Beslutet att tillverka detta engelska flygplan, som för övrigt även skall byggas i Australien (och sannolikt även i Kanada och Frankrike), är så mycket mer anmärkningsvärt som det är första gången sedan första världskriget som licensstillverkning av ett utländskt krigsflygplan beordrats i USA. Det amerikanska flygvapnet använde visserligen under det senaste kriget åtskilliga engelska flygplan (Spitfire, Mosquito, Anson, Tiger Moth, m. fl.), men dessa var kanadabyggda eller »utlånade» av engelsmännen.

Ett seriebyggt exemplar av »Canberra», som förutom hos mo-

derfabriken English Electric, i hemlandet tillverkas av ytterligare tre fabriker (A. V. Roe, Handley Page och Short), utförde den 21 februari i år en uppmärksam non-stop-flygning över Nordatlanten, från RAF-basen i Aldergrove i Nordirland till Gander på Newfoundland — en sträcka på 3.235 km. Trots den kraftiga motvinden kunde flygningen genomföras på endast 4 timmar och 40 minuter, d. v. s. med en genomsnittshastighet av över 700 km/tim. Större delen av flygningen ägde rum på mer än 12 km höjd.

Efter överflygningen till USA har »Canberra» genomgått vissa jämförande prov med en del amerikanska typer, och att den engelska typen därvid infriat förhoppningarna framgår inte minst av ett yttrande av den amerikanske flygministern Finletter, nämligen »att »Canberra» är det bästa nu tillgängliga lätta bombplanet». För ögonblicket håller Martinfabrikernas experter på att närmare studera flygplanets konstruktion och förbereda tillverkningen. Beroende på det speciella ändamål för vilket USA-flyget tänker använda »Canberra», kommer emellertid en hel del modifieringar och ändringar att införas. Bland annat kommer sannolikt fast kanonbeväpning att införas, liksom också ställ för raketer och bomber. Redan i sin nuvarande



Denna vackra bild av Canberra togs nyligen vid den amerikanska flygplansfabriken Glenn L. Martins flygfält i Baltimore. Bilden återfinnes även på omslaget.

form har planet ett ovanligt stort invändigt bombtrum. Tecken tyder dock på att amerikanerna sannolikt här kommer att montera in stora extra bränsletankar.

Vidare är planet i sin engelska upplaga utrustat med reaktionsmotorer av typen Rolls-Royce »Avon» med vardera 2,7 tons statisk dragkraft. Då emellertid denna motor (i likhet med exempelvis R. R. »Nene») icke tillverkas under licens i USA, och då de engelska fabrikererna har svårt att täcka ens det inhemska behovet av dylika motorer, är det inte ägnat att förvåna om man i USA kommer att utrusta »Canberra» med de ännu starkare reamotorer av typen Armstrongs Siddeley »Sapphire» (i USA: J-65), som Curtiss-Wright nu bygger på licens. Dessa har i engelsk version en statisk dragkraft av ca 3,2 ton vardera.

Då flygplanet redan med »Avon»-motorer har en toppfart som snarare över- än understiger 900 km/t, kommer med »Sapphire»-motorer denna siffra troligen att närma sig 1.000 km/t.

*

Konstruktivt sett uppvisar »Canberra» en hel del intressanta och ovanliga drag. Sålunda har konstruktören, som f. ö. bär efternamnet Petter, föredragit att göra en vinge med överraskande litet sidoförhållande framför den numera allt vanliga pilformiga typen. Utanför de slanka motorgondolerna har vingen endast 13° pilform medan bakkanten är svept framåt 19°. Yttervingarna utmärker sig dessutom för en speciell typ av dykbromsar, vars »fingrar» förmår nedbringa planets hastighet under dykning utan ytterligare krav på omtrimning. I ursprungsversionen har planet vidare tryckkarbin för tre mans besättning med var sin katapultstol.

Om mannen som flög Richard Byrd över Atlanten 1927 och till Sydpolen 1928; som ledde evakueringen av Honkong och Shanghai inför japanernas tryck under andra världskriget; som organiserade de amerikanska flygbaserna på Grönland; som flygledes försåg norska frihetskämparna med proviant och vapen och som ledde överförandet av de norska polistrupperna från Luleå under krigets sista skede handlar den spännande följetongen

Den flygande vikingen

Börjar i detta nummer på sid. 11.

Världen flygrustar

USA: Säkra tecken tyder på att Boeing-fabrikernas nya jättebombare XB-52, vars första prototyp kommer att provflygas redan till hösten blir ett av de plan som kommer att efterträda Convair B-36 när denna skall avföras från det amerikanska flygvapnets första linje 1954—55. XB-52, vilken närmast är att betrakta som en förstörad upplaga av Boeings medeltunga reabombare B-47 Stratojet, är avsedd att kunna operera över i det närmaste samma distanser som B-36, med lika stor last men med avsevärt högre fart. Vilka motorer som XB-52 skall utrustas med är ännu inte känt, men det uppges att Pratt & Whitney's nya XJ-57, som har en statisk dragkraft av omkr. 4,5 ton, ligger väl till. Denna motor är emellertid ännu inte klar för serietillverkning. Vid de diskussioner som förts i amerikanska flygvapen-kretsar om en lämplig efterföljare till B-36:an, har avslöjats att priset för en serietillverkad B-52 beräknas uppgå till omkring 7,5 miljoner dollar, alltså *bortåt 40 miljoner svenska kronor!* En B-36:a kostar, enligt vad president Truman för några månader sedan omtalade, »endast» c:a 3,5 miljoner dollar. Något billigt vapen kan man knappast påstå att det strategiska bombflyget är.

*

Det amerikanska flygvapnet har på sistone utsatts för en hel del kritik från flygindustrins sida på grund av uppläggnings- och »mobiliseringsproduktionen». Anledningen är att flygvapnet utlagt en del flygplanbeställningar hos en rad stora bilfabriker trots att många flygplanfabriker ännu är lång ifrån helt utnyttjade. Flygvapnet försvarar sig emellertid med att en snabb omställning från bil- till flygplantillverkning tar åtskilligt längre tid att genomföra än en motsvarande utbyggnad av redan »inkörda» flygplanfabriker. Dessutom vill man inom flygvapnet ha minst två olika fabriker, helst i olika delar av landet — det senare för att minska verkan av eventuella bombningar — inkörda på samma flygplan- och även motortyp. Vad flygplantillverkningen beträffar har dock hittills endast två bilfabriker börjat lägga om sin produktion, nämligen *Kaiser-Frazer* och *General Motors*, vilka tillförts stora beställningar på respektive *Fairchild C-119 Packet* och *Republic F-84F*. Dessa flygplantyper är emellertid två av de viktigaste inom hela upprustnings-

En intressant redogörelse för världens fruktansvärda flygrustningsprogram.

Visste ni att modernaste bombplanet kostar 40 milj. kr. i serietillverkning?

programmet. C-119 är tydligen utsedd att spela i stort sett samma roll som Dakota gjorde under det andra världskriget, medan F-84F däremot blir en direkt efterföljare till sin berömda föregångare P-47 Thunderbolt, vilken under krigets senare del framför allt användes för jaktbombuppdrag.

Nu liksom under kriget är emellertid motorproduktionen den värsta flaskhalsen i produktionsprogrammet. För att avhjälpa detta har redan på nuvarande stadium ett flertal stora bilfabriker inlemmats i rustningsprogrammet. Sålunda har *Ford* i dagarna erhållit en av flyghistoriens största beställningar — 565 miljoner dollar — på världens f. n. starkaste kolvmotor Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major, vars senaste upplaga utvecklar nära 4.000 hästkrafter. Det lär röra sig om inte mindre än 10.000 motorer. Övriga biltillverkare, som nu skall producera flygmotorer är *Chrysler* (J-48 reamotorer), *Studebaker* (J-35 och J-33 reamotorer), *Packard* (J-47 reamotorer), *Chevrolet* (J-35), *Buick* (J-65 Sapphire), *Nash* (R-2800 Double Wasp) samt *Kaiser-Frazer* (Wright R-1300).

*

Hur många flygplan kommer USA att kunna producera enligt de nuvarande upprustningsplanerna? Visserligen har president Truman, liksom på sin tid Roosevelt, begärt en årsproduktion av 50.000 plan, men att det kommer att ta lång tid att nå detta mål är säkerligen även presidenten medveten om.

Under år 1949 byggdes i USA 2.544 militära flygplan. För 1950 har siffran hemlighållits, men enligt fackpressens experter var den inte högre än ca 3.000. Hur många plan som kommer att byggas i år är det ytterst få som riktigt vet. Uppskattningsvis pendlar siffrorna mellan 6.000 och 8.000 plan (även siffran 12.000 har nämnts).

För 1952 förutses en ökning av produktionen till mellan 15.000 och 20.000 plan. Detta är visserligen långt ifrån de av presidenten nämnda 50.000 planen, men siffran är icke desto mindre imponerande. Man får inte glömma att det är en viss skillnad mellan flygplanproduktion modell 1943 och den av årgång 1951. Ett jaktplan av i dag kräver exempelvis ungefär 5 gånger fler arbetstimmar att tillverka än ett av årgång 43. För att inte tala om bombplanen...

Hur många flygplan *Sovjet* producerar är naturligtvis en sak av intresse i detta sammanhang. För ett par år sedan spekulerade vissa »experter» med en årlig rysk produktion av omkring 40.000 plan. Numera tycks man snarare vilja sätta siffran vid omkring 12.000 plan, d. v. s. den produktion som USA väntas komma upp i om 1—1½ år.

*

KANADA: Kanadas produktionsminister C. D. Howe har nyligen yttrat att *Canadair Ltd.*'s licensstillverkning av det amerikanska reajaktpplanet *North American F-86E Sabre* sannolikt kommer att ha nått en kapacitet av *hela 50 plan per månad* i september detta år, mot för närvarande omkring 10 plan. Om nödvändigt, kan, enligt ministern, kapaciteten ökas till inte mindre än 300 plan per månad. En förutsättning är dock att motorleveranserna från USA (och senare Kanada) kan ökas. För närvarande erhåller *Canadair Ltd* ca 20 motorer (*General Electric J-47*) per månad. Den amerikanska motor, som f. n. används i den kanadabyggda F-86, skall ev. senare bytas ut mot helt kanadensiska reamotorer av typen *Avro Orenda*.

Vid sidan av F-86E tillverkar Kanada också nattjaktplan av den egna utmärkta typen *Avro CF-100 Canuck*, varav mer än 100 ex beställts av det egna flygvapnet.

*

ENGLAND: England har tack vare sina stora exportorder efter kriget, framför allt från Sverige, kunnat hålla sin flygindustri i ett betydligt bättre skick än vad som

Amerikanska flygvapnets tvåsitsiga »allväder»-jaktplan Northrop F-89 Scorpion med två Allison J-35 reaaggregat. Max hastighet omkring 960 km/tim.

varit möjligt om man, som USA, producerat krigsflygplan enbart för hemmamarknaden. Även om det är långt till USA:s resurser, har emellertid även engelsmännen vidtagit kraftåtgärder för att ytterligare öka flygplanproduktionen. Liksom i USA är emellertid flygproduktionen av betydligt mindre omfattning än vad fallet var vid krigsutbrottet 1939. En källa till tillförsikt är emellertid, att såväl vad USA som England beträffar, flygvapnet och framför allt jaktflyget är betydligt starkare än vad det var 1939—40. Enligt en amerikansk källa kommer den engelska flygindustrin att i december 1951 ha nått en produktionskapacitet av omkring 1.400 plan/år. För år 1939 var samma siffra 6.000 plan/år. Det upprustningsprogram som England nu åtagit sig, innebär emellertid att flygproduktionen fram till 1954 skall fyrdubblas. År 1950 uppgick utgifterna för flygplananskaffningen till 55 miljoner pund. För 1951 beräknas denna summa stiga till 200 miljoner och för 1954 till 400 miljoner pund eller nära 6 miljarder svenska kronor. De i det nuvarande upprustningsprogram-

met mest framträdande flygplantyperna är framför allt det lätta bombplanet *Canberra* samt de Havillands nya jaktplan *Venom*. Men även andra typer kommer, och i stort antal.

*

FRANKRIKE: Även om för Frankrikes del den militära flygplanproduktionen ännu vid slutet av 1951 inte beräknas ha nått upp i mer än omkring 300—400 plan per år (en amerikansk uppgift om 200 plan/år, verkar i hög grad pessimistisk eftersom redan i skrivande stund enbart licenstillverkningen av Vampire torde ha nått en kapacitet av 120—150 plan/år), utgör den franska produktionen ett icke oväsentligt tillskott, i varje fall till hemlandets försvar. Den utan jämförelse mest lovande punkten i upprustningen av L'Armée del Air, är reajaktpplanet Dassault MD 450 Ouragan, varav minst 300, ev. 350 skall byggas. Dassault-fabriken (privatägd), som gjort sig känd för stor leveransförmåga — man bygger f. n. minst 12 transportplan i månaden — siktar mot en kapacitet av hela 40 Ouragan-plan per

månad. Om man, som sagts, kommer upp i denna takt före årets slut återstår dock att se. Dassault har också nyligen färdigställt prototypen till en kraftigt förbättrad upplaga (med pilformad vinge) av Ouragan kallad MD 452 Mystère, som provflögs i slutet av februari. Vid ett prov helt nyligen uppnådde detta plan, varav sex provexemplar beställts, en fart överstigande det nu gällande världsrekordet 1.079 km/t. Som jämförelse kan nämnas att Ouragan gör max. 950 km/t. Mystère är i prototyputförande utrustad med en franskbyggd Rolls-Royce Nene, men kommer i serieversionen att förses med antingen en licensbyggd R-R Tay (förbättrad Nene) eller den helt franska motorn Atar 101, vilken som första »stora» franska reamotor nu gått i serieproduktion. Atar utvecklar en dragkraft av dryga 2,6 ton.

*

BENELUXLÄNDERNA: Under den närmaste framtiden är såväl Frankrike som Beneluxländerna (o. i viss mån också England som

Forts. på sid. 21.



svinga sig upp och ut över dalen. En bjässe är det, och han spänner sina vingar i en vilande glidflykt rakt ut från grenen, där han för ett ögonblick sedan satt dold för pojken blickar. Fascinerad följer den lille bytingen flykten. Ett gråsvart jättekors mot himlen, ett vingslag av de stora äventyret.

Han har inte glömt harpalten, men när han en stund senare kliver utför sluttningen ned mot dalen med det senaste koloniförvärvet innanför blusen, kan han inte låta bli att tänka på jättefågeln flykt. Och det suger i hans unga pojkhjärta av längtan att få se världen från skyn.

— — —

Tveid ligger vid Topdalsälven ungefär tre mil nordost om Kristiansand på Norges sydkust. Det är inget stort samhälle. När läkaren och apotekaren Lauritz Balchen och hans hustru Dagny, född Dietrichson, en oktoberdag 1899 begåvades med en son, räknade Tveid knappast mer än etthundrafemtio invånare. Det var mest smågårdar, som låg spridda längs älven eller klättrade upp mot sluttningarna. Doktor Balchen bodde i en av de äldsta gårdarna, ett komplex på tre hus med en långa i L-form och en i T-form. Där rymdes gott både apoteksrum, mottagning och läkarbostad. Gården låg mellan älven och landsvägen, som avgränsade den unge sonens lekplats under de första åren.

Han var inte gammal, när han själv utvidgade sina domäner. En vinterdag var han försvunnen, och halva Tveid var på benen för att söka efter doktors Bernt, som pojken kallades. Det var kallt och snötäcket låg tjockt, och i skymningen blev man tvungen att ge upp.

Nästa dag kom det en lugn och belåten men ganska hungrig Bernt hemvandrande. Han hade grävt sig en hydda i snön och övernattat där, lycklig över att få sköta sig själv och utmärkt väl tillfreds med den kyliga temperaturen.

— Det var ikke noet særligt, var hans enda kommentar till utflykten, när man förebrädde honom för hans expedition.

De orden ha med åren blivit ett favorituttryck för Bernt Balchen. När han som pilot fört amiral Byrds plan över sydpolen och efter lycklig återkomst stornades av ett koppel reporters svarade han endast med en skämtsam blinkning: — Det var ikke noet særligt.

Och samma svar var allt man lyckades pressa ur den tytlätne flygaren sommaren 1945, när Norges kamp var över och Balchen gjorde sig redo att flyga tillbaka till Oslo och hyllas som en av sitt lands stora befriare.

— — —

Hans vän Odd Arnesen har berättat en historia från Bernts barndom, som är ganska belysande. Under ett besök i Kristiansand hade Bernt fått ett blankt metallstycke av en officer, och när han kom hem, satt han på golvet och karvade i det med en kniv. Hans mor gick omkring och sysslade med sitt i rummet, när plötsligt Bernts metallbit exploderade och både hon och Bernt förpassades till var sitt hörn i rummet. Modern blev ifrån sig av förskräckelse och ropade förebrående till Bernt, som satt där och tittade på sina brända händer:

— Bernt, vi kunde ju ha blivit dödade bägge två! Den lille såg lugnt upp och svarade:

— Är det nånting att föra sånt väsen om då? Det påminner om Balchens replik, när han skulle

enrolleras i marinflyget. Arnesen berättar, att man på skämt avfyra en pistol bakom örat på Bernt, som utan att förändra en min fortsatte samtalet med officeren. När han slutat prata, vände han sig om och sade:

— Är det ni som står och skjuter här!

— Ja — men har ni inga nerver, människa?

— Nej, vad skall jag med sånt, svarade Bernt.

När Bernt var åtta år gammal, satte man obönhörligt punkt för friluftslivet i Tveid. Tre mil i sydväst vid Otrons mynning låg Kristiansand. Femton år tidigare hade en brand ödelagt de södra och centrala delarna av staden, och trähusen hade ersatts med stabila stenhus, som dock inte kunde beröva samhället dess karaktär av ett stort fiskeläge. Här fullbordade Bernt sin skolgång, som inte lovade någonting särskilt, om man bortser från hans tidigt ådagalagda skicklighet i matematik.

Han hade emellertid ganska klart för sig vad han skulle bli. En tid hade hans håg för friluftsliv lockat honom till planer på att bli antingen skogsman eller lantbrukare, och han hade också gått som elev på en lantbruksskola i Sverige. Men han hade hunnit ändra sig. Kristiansand hade artilleriskola, och dit siktade Bernt. Han gick sin egen väg, tystlåten men envist medveten om vad han ville. Artilleriskolan blev en etapp på vägen. När chefen för flygskolan i Horten gick igenom ansökningarna till kursen 1919 fanns Bernt Balchens namn bland aspiranterna, och en vacker dag anmälde sig en kraftigt byggd, linhårig och blåögd ung norrman till tjänstgöring.

Historien om hur Bernt Balchen lärde sig flyga blir väl aldrig fullt klarlagd. Hans instruktör i Horten var en löjtnant Wiik, som fem år senare störtade och dödades. Man kan våga gissningen, att ingen flyginstruktör i världen haft en lärankigare elev än Balchen. Man flög med Farmanplan, och kursen omfattade reglementsensligt ett betryggande antal timmar, innan eleverna släpptes ut på soloflygningar. Men det fanns en person, en av de yngsta i kursen, som i hemlighet hade roligt åt reglementena, och det var Balchen. Efter den första lektionen fann han och löjtnant Wiik varandra. Instruktören hade ingenting att meddela som inte eleven visste lika bra utom de rena handgreppen. Och efter exakt fyra timmar och tjugo minuters instruktionsflygning upplevde Horten sensationen att se Bernt Balchen gå upp för sin första soloflygning. Efter det provet anhöll löjtnant Wiik hos sin chef att få bli elev hos eleven.

— Den mannen är född flygare, yttrade Wiik. Han är redan nu bättre än våra bästa instruktörer!

Ingenting kan vara mer betecknande för Balchens karaktär än hans uthållighet att foga sig i de reglementsensliga instruktionsflygningarna ända till kursens slut.

Vad Balchen tänkte där han satt vid dubbelkommandots spakar i den gamla Farmankärran vet ingen. Men ett kan man vara övertygad om: Bernt Balchen hade fått ett grepp om sitt öde. Flygare skulle han bli och ingenting annat. Att se världen från skyn...

Örnungen hade provat vingarna.

»HEJ, BALCHEN! VAD GÖR DU HÄR?»

Bland kursdeltagarna i flygskolan fanns en ung man, som senare skulle göra sig herostratiskt ryktbar i Norges ockupationshistoria. Det var Erling Eliasson, som efter den tyska invasionen slöt sig till

Nasjonal Samling och för en tid blev luftfartsrådets chef hos Quisling. Senare uppenbarade han sig som chef för ett arbetsregemente och har väl sannolikt fått sitt straff som förrädare. Han gjorde ett halsstarrigt intryck och hade svårt att finna sig tillrätta med kamraterna.

Livet utanför skolan var annars som alltid bland flygare ett vänskapligt umgänge, där Balchen hade sin givna plats. Han hade ju redan skaffat sig ett solitt anseende som coming man, och när kursen var slut fortsatte han sin utbildning vid flygbasen i Kristiansand fram till 1924. Så följde en ny kommandering till Horten, som var marinflygets huvudbas. Till lärare där fick Balchen en löjtnant, som skulle bli hans vän för livet. Det var nuvarande generalen Riiser-Larsen.

I Horten arbetade Balchen på flygmaskinsverkstäderna med reparationer och nykonstruktioner. Flygvapnet var i febril utveckling, och alla klutar sattes till för att även med de begränsade norska resurserna hålla något så när jämna steg med vad som hände på kontinenten och i Amerika. Norge hade med Roald Amundsens forcering av nordvästpassagen och långt tidigare genom Fridtjof Nansens berömda skidfärd över Grönlands inlandsis och polar-expeditionerna ryckt fram i täten bland de stora upptäckarnationerna. 1922 hade Amundsen gjort sitt första försök att luftvägen nå nordpolen, och 1925 upprepade han det våghalsiga företaget, som finansierades även av amerikanen Ellsworth och Norsk Luftsejlsforening. Den 21 maj hade expeditionen startat från Kings Bay på Spetsbergen. Amundsen hade två Dornier Wal-flygbåtar, den ena med löjtnant Dietrichson som pilot och Feucht som mekaniker, den andra med löjtnant Riiser-Larsen som pilot och Omdal som mekaniker. Redan på 87° 43' nordlig bredd och 10° 20' v. l. måste expeditionen nödlunda. Ingen radioutrustning fanns ombord, och när den beräknade tiden för ett lyckosamt genomförande av företaget gått utan något livstreck från Amundsen, organiserades en undsättnings-expedition. Balchen fick anmodan att följa med tillsammans med löjtnanterna Lützow-Holm och Styhr.

Undsättningsexpeditionen flög Hansa-Brandenburg, ett tvåsitsigt rekognosceringsplan. Man hade för avsikt att starta från Amundsens bas i Kings Bay en natt klockan ett. Ett av planen hade emellertid fått en läcka i bensintanken, och starten mot Amsterdamön fick skjutas upp. Man arbetade febrilt med skadan hela natten. Tidigt på morgonen fick Balchen och hans kamrater syn på en liten sälfångare, som kom stickande in i hamnen med ovanligt mycket folk ombord. Det var »Sjöliv», en gammal skorv som var väl känd av folket i Kings Bay. Balchen stod och kisade mot sälfångarens däck, och plötsligt hörde han en röst från båten som ropade:

— Hej, Balchen! Vad gör du här?

Det var Omdal, mekaniker på Riiser-Larsens plan, och en gammal god vän till Balchen. Amundsen och hans män hade återvänt och räddningsexpeditionen kunde ställas in nästan innan den hunnit starta på allvar.

Omdal berättade för Balchen, att båda flygbåtarna fått nödlunda och att man tvingats inrikta sig på uppgiften att få upp ett av planen på isen. Med stora svårigheter hade man gjort i ordning en startbana och lyckats gå upp för att flyga till Brandy Bay, där »Sjöliv» tagit expeditionsmedlemmarna ombord.

Det blev en stor återseendets fest hos kolgruveingenjören Smith-Meyer den morgonen, och vid återkomsten till Oslo fortsatte festligheterna på Grand hotell, där Balchen var med, och som kulmen följde

audiens hos konungen. Det var Balchens första erfarenhet av undsättningsexpeditioner.

Maj månad 1926 gick helt i de stora polarexpeditionernas tecken. Världens blickar var riktade på Spetsbergen, som skulle bli bas för både Byrds flygföretag och Amundsen-Ellsworth-Nobile-expeditionens »Norge»-färd. Balchen hade lyckats placera sig som reserv för Amundsenturen och arbetade med de tekniska förberedelserna i Oslo och i Kings Bay. Det drog ihop sig till en magnifik duell, även om såväl Byrd som Amundsen vägrade att uppfatta varandra som konkurrenter.

I sina memoarer har Richard Byrd skildrat de vanskligheter, som mötte honom ända från det ögonblick på eftermiddagen den 29 april, då hans ängare »Chantier» ankrade upp utanför Kings Bay, och fram till triumfens sekund, då hans tremotoriga Fokker »Josephine Ford» lyfte från den startbana av snö, som hans besättning under tusen och en vedermödor lyckats göra i ordning. »Chantier» fick ankra ett par hundra meter ut från stranden och »Josephine» fördes i land på en flotte av sammanfogade valfångstbåtar. En och en halv kilometer från hamnen låg »flygfältet» på toppen av en lång sluttning, där Byrd anlade sin startbana. Samtidigt som Byrd och hans män slet med provflygningar och annat i snö och köld, arbetade Amundsen och Ellsworth allt vad tygen höll för att kunna ta emot »Norge» och Nobile. Känslan av konkurrens hindrade emellertid inte expeditionersmedlemmarna att för att begagna ett modernt ord fraternisera, och Amundsen skänkte bland annat Byrd en av sina kälkar som ett tecken på sin vänskap.

Det var under ett av Amundsens besök hos Byrd uppe på flygfältet, som Balchen första gången sammanträffade med sin blivande chef och vän. Det blev ett flyghistoriskt möte när den gamle väderbitne och örnaste polarhjärten Amundsen föreställde den tjugosexårige norske mekanikern för Lieutenant Commander Byrd, som var i uniform, och Floyd Bennett, Byrds oskiljaktige följeslagare. Ingen anade, att av dem endast Byrd och Balchen skulle vara i livet två år senare. Bennett mötte sitt öde, när han tillsammans med Balchen flög för att undsätta »Bremens» besättning senvintern 1928, och i juni samma år offrade Amundsen livet under sökningarna efter Nobiles expedition med »Italia».

Amundsen hade tidigare talat med Byrd om Balchen, och vid sammanträffandet i Kings Bay erbjöds den unge norske flygaren att vara med om den Grönlandsexpedition, som Byrd redan börjat planera till året efter. Balchen accepterade med glädje anbudet, som blev avgörande för hela hans liv.

Så gjorde Byrd och Bennett sin nordpolsflygning och nådde målet en vecka före Amundsen och Nobile. Underofficeren Geisler, en av Byrds män, kunde raka av det väldiga skägg han lagt sig till med som följd av ett bragelöfte, och »Chantier» gjordes klar att lämna Kings Bay. När den stälvade ut, var också Balchen ombord. Han hade i hast lyckats ordna permission från marinflyget. En viking drog i västerled tillsammans med de bästa kamrater han kunde önska sig. Balchens äventyrliga flygarbana, som skulle föra honom från pol till pol och över hela världen, hade börjat.

På resan över Atlanten började Byrd, Bennett och Balchen diskutera Byrds länge närda förhoppning att få göra en atlantflygning efter sina egna linjer, en direktflygning med sikte på att bevisa möjligheten av en trygg trafikrutt. Planen dryftades ganska ingående jämsides med Grönlandsprojektet, men något definitivt bestämdes inte.

Den 22 juni på morgonen var »Chantier» framme

i New York, och Balchen fick ett överväldigande intryck av Amerika och amerikanerna, som med en för honom främmande våldsamt hyllade Byrd, inkarnationen av det stora landets dådlust och pionjäranda. Medan kommandören fortsatte sin triumffärd, trädde Balchen i tjänst som pilot i en Observation Squadron på militärflygplatsen Miller Field utanför New York. Där stannade han en och en halv månad, en tid som han ägnade åt ett frenetiskt arbete för att sätta sig in i de nya förhållandena och tillägna sig de tekniska nyheter, som han mötte.

I slutet av september skulle nordpolsplanet »Josephine Ford» ut och rastas på en propagandaturne över staterna. Bakom detta företag stod amerikanska civilflygadministrationen och den stora Guggenheim Foundation, som finansierades av den chilenske koparkungen Guggenheim, ägare till bl. a. Anaconda Copper Mines. Bennett och Balchen var med på turen, som blev en enda kedja av banketter och officiella mottagningar. Balchen fick se åtskilligt av Amerika under den turen, och han och Bennett blev oskiljaktiga vänner. Tillsammans flög de 14.000 kilometer genom trettioen stater utan ett enda missöde.

När turnén var över anställdes Balchen som provflygare hos Fokker. Han trivdes utomordentligt med denna nya uppgift. Till Byrd sade han en gång, att han aldrig nåt så som när han fick gå upp med ett plan som aldrig förut varit i luften. Det var som att bryta arm med en obekant.

Hans tekniska skicklighet utvecklades på detta sätt snabbt, och han hade som få andra möjligheter att experimentera med olika plantyper. Någon har om Balchen senare fyllt det drastiska uttrycket, att han måste vara född med ett flygplan. Det är väl knappast något oriktigt att anta, att en människa kan födas med vissa utpräglade egenskaper, som tillsammans gör hennes särskilt skickad för flygning. Men när man på det viset försöker glorifiera en framgångsrik pilot glömmar man lätt den hårda träning och mödosamma insamling av erfarenheter som kanske mer än något annat karakteriserar en verklig flygare. Balchen tog ett djupt intryck av Byrds vetenskapligt noggranna förberedelser, en vana som med åren blev hans andra natur utan att hindra honom från att när det gällde snabb aktion ta vilka risker som helst. Men han brukar ofta påpeka, att kunnskap spelar huvudrollen framför talang och improvisation.

När oktober och hela november gått började planerna på en atlantflygning att ta fastare form. Projektet låg i luften och på åtskilliga håll förberedde man sig för en nonstopptur. Byrd arbetade i tysthet. Han hade bestämt sig för att undersöka, hur pass användbart ett tremotorigt plan var när det gällde sådan direktflygning. Ett enmotorigt skulle ju inte ens om företaget lyckades aldrig så många gånger kunna visa någon praktisk väg för trafikflyget, eftersom säkerhetskravet inte kunde anses vara uppfyllt, om alla chanser berodde av en enda motor.

Spänningen började stiga i USA, och vadhållningen började långt innan någon var startklar att anta fantastiska proportioner.

Det stod emellertid skrivet i stjärnorna, att Balchen och Bennett skulle få vänta på sin tur. För Bennett skulle det aldrig bli någon. Till att börja med kom Fokker emellan med en ny uppgift. Hans amerikanska fabriker hade levererat några en- och tvåmotoriga plan på skidor, »Standard Universal», till Canada, men så snart man försökte flyga planen kraschade de. När tre stycken efter varandra havererat bad den canadensiska staten Fokker om hjälp, och Fokker i sin tur anmodade Balchen att ta med sig tre mekaniker och resa upp till Canada för att

visa, att planen gick att flyga. Balchen slog till. Det såg ut att dröja, innan Byrd blev klar, och Canada var nytt för honom.

STADEN, DÄR MAN SKJUTER SIG FRAM.

Vintern 1927 lämnade alltså Balchen fabriken i New Jersey och för tillsammans med tre mekaniker från Fokkers till Canada för att visa vad planen kunde uträtta i det kyliga klimatet. Western Canada Railways flygare hade lyckats kvadda de tre maskiner, som fabriken levererat, ganska grundligt, och det såg ut att bli ett knepigt jobb att få dem flygande igen. Men Balchen trivdes storartat med uppgiften och satte genast i gång utrustningen av hundspann och anskaffande av de förnödenheter, som en långvarig vistelse i isolerade trakter kräver. De tre Fokkerplanen hade försetts med skidor på landningsställen, och för ovana flygare som det canadensiska bolagets hade konfrontationen med denna nyhet slutat med regelrätta kraschlandningar. Den första maskinen stod kvar på platsen för haveriet någonstans i ödemarken med nosen halvvägs intryckt, landningsstället all världens väg och en del skador på flygkropp och vingar.

Balchen och hans mekaniker var inom kort klara att ta itu med de ganska omfattande reparationerna. Det var inte precis detsamma som att ta hand om ett plan i någon av fabriken verkstäder. Här mötte man köld och en stickande blåst, som inte bara tog andan av en och gjorde det tio gånger besvärligare att arbeta, när händerna styvnade trots påpalsningen. Rapporterna om skadornas art hade dessutom inte varit tillräckligt utförliga, och det betydde, att både Balchen och hans medhjälpare fick ta all sin uppfinningsrikedom i anspråk för att lösa de problem, som man ställdes inför. Ännu värre skulle det bli en tid senare.

Tack vare Balchens förutseende hade man i alla fall god och rikligt tillmätt proviant till förfogande, och matsedeln kompletterades då och då med vilt, när man någon gång gav sig tid att byta ut verktygen mot ett jaktgevär. Och man hade det varmt och gott i tälten, där hundkörarna och mekanikerna samsades om utrymmet. Här visade Balchen ett första prov på sin organisationsförmåga och sina inspirerande ledaregenskaper, som senare skulle utvecklas så snabbt och få en så avgörande betydelse för hans karriär. Själv var han outtröttlig. När hans kamrater dödströtta efter en ansträngande dag vacklade tillbaka till tälten, tog sig Balchen en tur med ett hundspann eller på skidor, och morgonen därpå var han först i gång med jobbet, pigg och nyter och i strålande kondition.

Så småningom hade Balchen och hans Fokkergäng lappat ihop de tre maskinerna, och inför representer för Western Canada Railways gjorde han själv ett par lyckade provflygningar för att visa, hur enkelt det var att klara planen utan att bryta skidorna och kvadda resten vid landningarna.

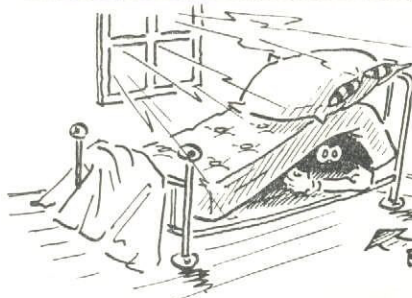
Bolaget blev imponerat och Fokker i New Jersey nöjd. Och när canadensarna utbad sig Balchens hjälp för att gå i land med vissa transportflygningar för regeringens räkning slog Balchen till med Fokkers medgivande. Canada trivdes han med. Temperaturen och det självständiga jobbet passade honom precis.

— Jag mår alltid bäst, när jag får röra mig i en atmosfär som är så där vid pass fyrtio grader under noll, sade Balchen en gång. Och även om det inte alltid var så kallt här, föredrog han Canada framför Stilla havet, som han senare skulle få pröva på.

Forts. i nästa nr.

äropå Brommas nu 15-åriga bullerproblem:

VI KÄNNER STARKT...

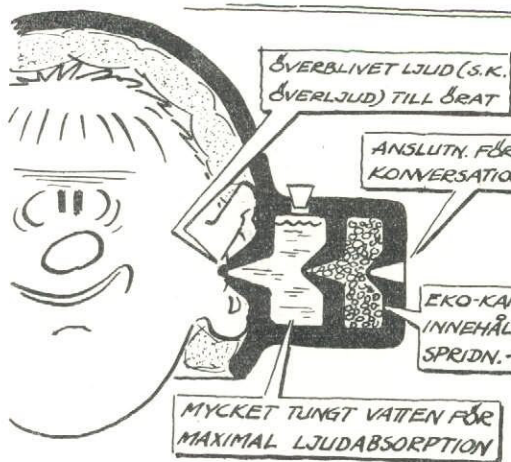
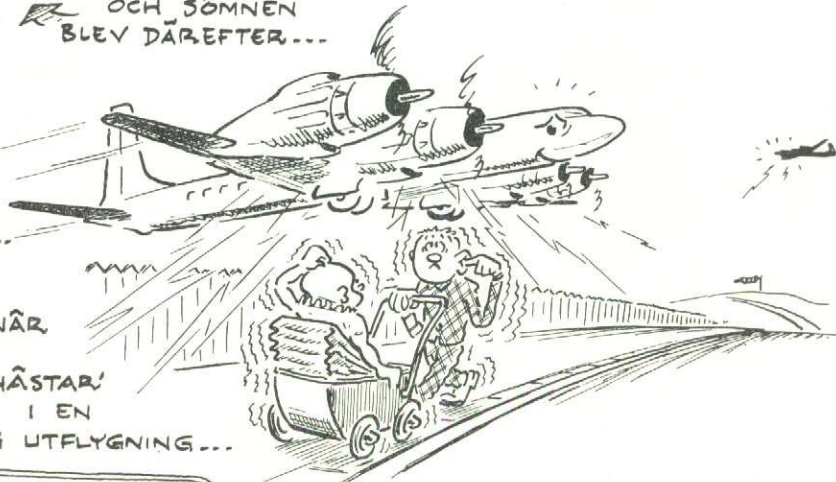


-- FÖR BULLERSKADAT FOLK SE'N DET "KRIGSÅR"
VI KÄMPERADE VÄGG-I-VÄGG MED BROMMAS
'ATLANTBANA'. DEN NATTLIGA KURIRTRAFIKEN
VAR DÅ SOM VÄRST
OCH SÖMNNEN
BLEV DÄREFTER...

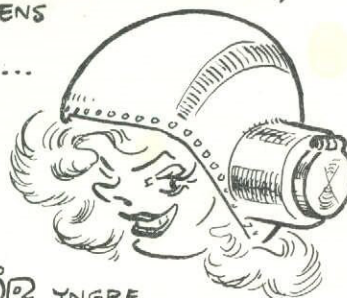
NU ÄR DET DOUGLAS-
SIGNATUR PÅ SLAMRET
OCH "SEXORNA" SVARA
FÖR KONSERTENS
TYNGRE PARTIER...

DET HAR F.Ö.

SINA FRÖJDER ATT
'KOMMA INUNDER' NÄR
9600 UNISONT
GNÄGGANDE 'HÅSTAR'
RASA FÖRBI I EN
EXTRA LÅG UTFLYGNING...



UTAN ATT FÖREGRIPA PÅGÅENDE OLJUDS-
UTREDNING HA VI I SAMRÅD MED SVENSKA
ÖRONFRÅMJADET FRAMVÄRKT
VIDSTÅENDE BULLERKASK SOM VI TROR
ÄR DEN IDEALISKA LÖSNINGEN PÅ DET
15-ÅRIGA PROBLEMET.
UR ETT MASSIVT EKSTYCKE (KVISTFRITT)
KAN VEM SOM HELST MED LÄTHET
FÖRFÄRDIGA KASKEN SOM, KOMBINERAD
MED S.K. KONVERSATIONSSLANG,
BÖR BLI VÅRENS
SUCCÉ I
BROMMABYGDerna...



FÖR YNGRE
FLICKOR MED TILLTALANDE
YTRE HAR DESSUTOM UT-
ARBETATS EN SPECIALMODELL
MED S.K. ÖRONLOCK MED
VILKA SKÖNHETERNA KUNNA
'UTESTÄNGA' TALTRÄNGDA
YNGLINGARS INVITER...

ACK JA, TIDEN ÄR
HÄRD, BROMMAKILLAR!



Svenskättling chef för New Yorks flygpolis

Det är nog inte så många som känner till att det finns flygpolis inte bara i romanerna utan också i verkligheten — och att den funnits i över tjugo år. City of New York Aviation Bureau startades nämligen den 24 oktober 1929 och har sedan dess varit i oavlatlig verksamhet.

Tanken på en flygande polisavdelning väcktes redan 1920 men kunde då inte realiseras. År 1929 blev emellertid den framsynte Grover A. Wahlen polischef i New York, och då det samma år inträffade inte mindre än nio flygolyckor i New York-området, insåg han att en polisavdelning, som också kunde ingripa i luften, var nödvändig.

Han fick tillstånd att låta vidareutbilda sju man av sitt folk som redan hade privatflygcertifikat samt därtill fem

rena nybörjare. Dessa tolv, vilka givetvis samtliga hade tjänstgjort inom poliskåren under en följd av år, skickades för utbildning till Curtiss-Wright flygskolan vid Valley Stream på Long Island. Samtidigt togs 24 andra polismän ut för utbildning till mekaniker på Roosevelt Aviation School.

Så snart de första förarna var utbildade fram till vad vi nu kallar B-certifikat (lägsta trafikflygarcertifikatet) öppnades flygpolisstationen på Glenn Curtiss Airport.

Styrkan bestod vid öppnandet den 28 mars 1930 av en chef, tre "sergeanter" och 29 patrullerande konstaplar, samtliga med certifikat som förare eller mekaniker. Flygplanparken bestod vid starten av ett 4-sitsigt amfibieflygplan och

tre 3-sitsiga amfibier (Savoia S-56).

New Yorks flygpolis är i dag inte mycket större än den var 1930. Största förändringen har förstås skett med flygplanparken. Nu användes ett landflygplan Stinson Reliant, två amfibieflygplan Grumman Widgeon och Grumman Goose samt tre helikoptrar av typ Bell-47. Den ena av dessa är modifierad och har plats för tre personer medan de båda andra är av konventionell typ med plats för två. Samtliga flygplan har hypermodern utrustning, radio och räddningsmateriel av olika slag. Helikoptrarna är av praktiska skäl utrustade med flottörer och kan landa var som helst — på land eller på vatten. De är också utrustade med bårar — en på varje flottör. Flygavdelningen är nu stationerad på Floyd Bennett Field.

Även om flygpolisens uppgifter i stort sett är desamma som gäller för poliskåren i dess helhet har den också många plikter som avsevärt skiljer sig från vad dess jordbundna kolleger sysslar med.

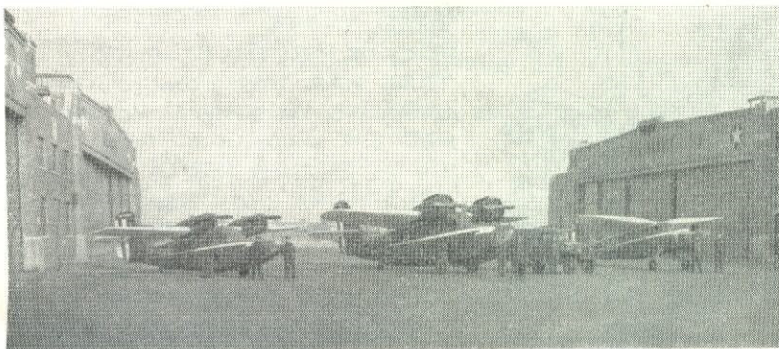
Flygpolisen har räddat livet på åtskilliga personer som ramlat i sjön eller kapsejsat med båtar, simmare som förts tills havs av strömmar, sömngångare som paralyserade av skräck har vaknat på hus-tak...

Vid ett tillfälle lyckades polisen även rädda en båt... Två personer var ute på en tur i Long Island-sundet med en snabbgående motorbåt. En av dem — som inte kunde simma — föll överbord, och hans kamrat hoppade över bord för att försöka rädda den nödställda. Tyvärr glömde han stanna båten innan han hoppade, med påföljd att båten med cirka 40 knops fart for omkring i vida och oberäknliga cirklar på vattnet. Det dröjde inte lång stund förrän fullständig panik bröt ut bland de många småbåtar som var ute samtidigt. Ingen visste hur det skulle gå



»Omlastning i New Yorks hamn från polisbåt till — helikopter.

Flygpolisens planpark, vartill kommer tre helikoptrar av typ Bell-47 — samma som används i Sverige av Östermans Aero.



NYTT BRITTISKT EXPERIMENTPLAN

Boulton Paul P. III.

Engelsmännen går på värre i ullstrumporna med flygforskningen, och inte minst framåt är de när det gäller forskningen på de höga hastigheternas område. För statens räkning har nu Boulton Paul Aircraft Ltd. i Wolverhampton byggt ett nytt experimentplan — »Boulton Paul P.111» — ett ensitsigt stjärtlöst reoplan med vinge av »delta-typ», utrustat med ett Rolls-Royce Nene reaaggregat. Planet har nyligen gjort sin första flygning. Spännvidden är 10,2 m och längden 7,95 m. Några detaljerade uppgifter om prestanda etc har icke offentliggjorts.

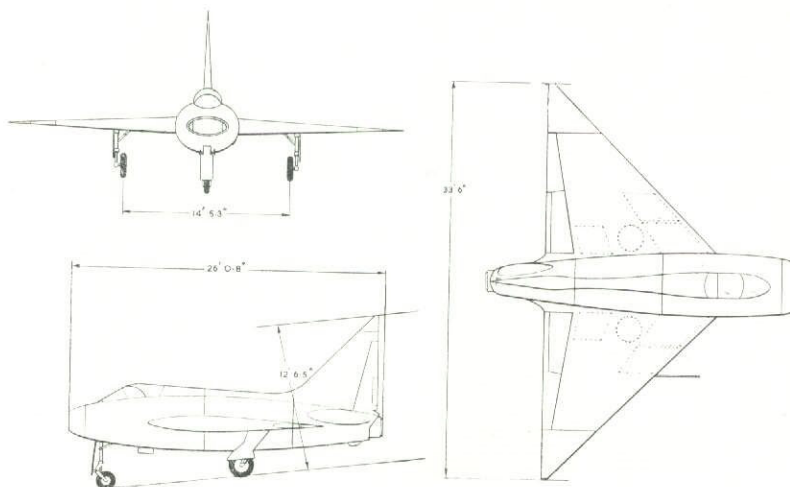
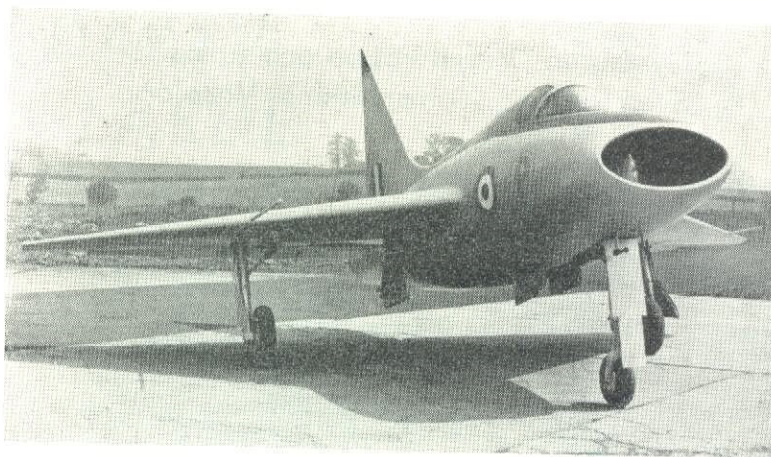
till att stoppa den obemannade båten innan en katastrof inträffade. Då uppträdde en av flygpolisens helikoptrar på valplatsen. En polisman lyckades att via helikopterns repstege komma ombord i motorbåten och stanna den, varefter helikoptern fortsatte till de båda nödställda båtägarna och räddade även dem.

Talrika är de spaningsuppdrag som flygpolisen fått och genomfört på ett lyckasamt sätt. Oftast har det gällt småbarn som villat bort sig i New Yorks utkanter med dess träske- och kvicksandsområden. Vid åtminstone ett tillfälle har man konstaterat att det lilla barnet ifråga helt enkelt löpt iväg för att få flyga helikopter hem...

Ibland händer det att flygpolisen får rycka in för att klara svåra trafikproblem. Per radio rapporteras från patrullplanet var trafikpropparna finns och vilka vägar trafiken lämpligen skall ledas för att få den att löpa. Enbart denna uppgift anses motivera upprätthållandet av flygpolisen i världsstaden.

✱

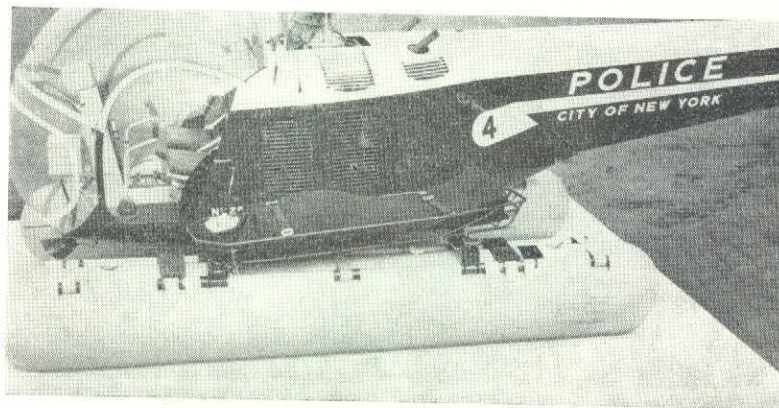
Polishelikoptrarna är utrustade med flottörer med en bär på varje.



Chefen för New Yorks flygpolis heter Gustav Crawford och är av svensk börd. Han är en mycket duktig flygare och har lett flygavdelningen de senaste 13 åren. Han berättar att en utvidgning av City of New

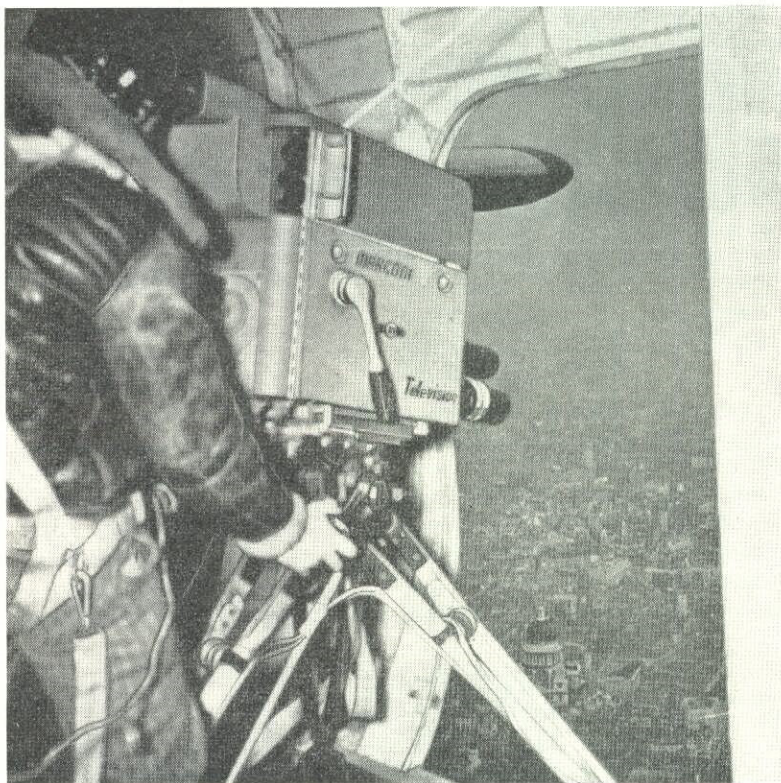
York Aviation Bureau snart kommer att vara nödvändig. Åtskilliga andra amerikanska städer har redan eller håller på att sätta upp flygpoliskårer efter New York-mönster.

Jørgen C. C. Elholm

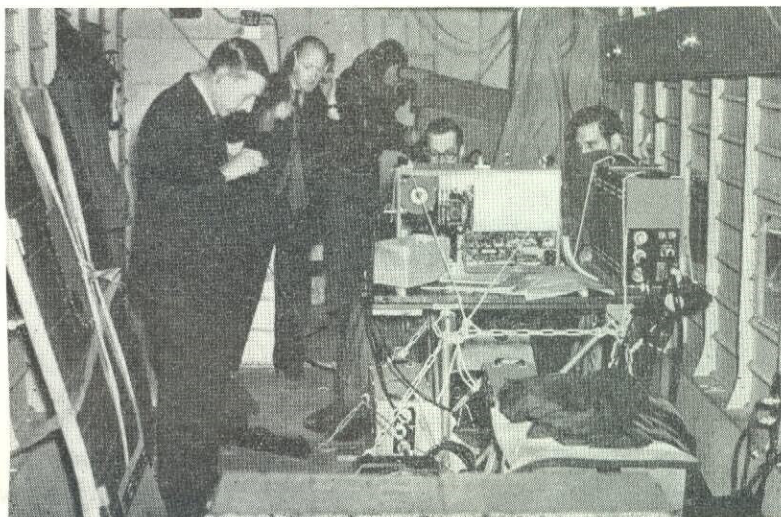


Television från luften

Flygburen TV nytt vapen och kalas för
Sven Jerring i framtidens Vasalopp



En bild från TV-sändningarna med fotografen och kameran i förgrunden och London med bl. a. St Pauls Cathedral nedanför. Nedan: Den provisoriska TV-stationen ombord i Bristol Freighter. Man ser kameran i bakgrunden.



Fastän de kanske inte riktigt förstod att uppskatta det, fick de engelska televisionsåskådarna för någon tid sedan vara med om ett experiment av utomordentlig vikt och betydelse. Två dagar i följd hände under ordinarie programtid plötsligt egendomliga ting på TV-skärmarna. Mot en orolig och fantastisk bakgrund av ljusfenomen av olika slag såg man plötsligt i fågelperspektiv de mest kända av Londons sevärdheter, St. Paul Cathedral, Big Ben, Hyde Park, Albert Hall, Buckingham Palace etc.

Efter en stund sågs ett fyrmotorigt passagerarplan flyga tvärs över skärmen följt av ett skolflygplan som utförde långsamma rollar. Och efter ytterligare en stund svepte en hel division reaktplan i stridsformering fram mot åskådarna. Slutligen, när skymningen föll över London, såg man en myriad av ljus från världsstaden blinka »under sig».

En TV-åskådare sade efteråt att han kände det som om han själv befann sig i luften över London, och på sätt och vis gjorde han det också. Han såg nämligen London med samma öga som en televisionskamera installerad i en Bristol Freighter, vars bakre dörr lyfts bort för att ge klart synfält.

För att eliminera vibrationerna, som kan ställa till ett kolossalt besvär allra helst som man här måste använda teleobjektiv för att komma de TV-fotograferade föremålen nära, var kamerans stativ monterat på kuddar av svampgummi och stagat med elastiska rep.

Vid tidigare prov över Bristol hade allt gått bra, men över London fick TV-personalen en mängd svårigheter att brottas med, vilka de dock klarade fint tack vare provflygning och -sändning omedelbart före de ordinarie sändningarna som gick programenligt.

Freighterns program första dagen — en lördag — omfattade två flygningar, den första på 2 timmar och 20 minuter, och den andra — efter endast tjugo minuter på marken — på en och en halv timme. TV-resultaten under dessa två första flygningar var inte särskilt lyckade, och efter landningen satte TV-teknikerna igång med att söka förbättra förutsättningarna för det kommande programmet och höll på med detta till söndagsmorgonen.

På söndagen började sändningen från 400 meters höjd över Victoria Station, och nu var resultatet så bra att man på skärmarna kunde följa trafiken på stationen trots att vädret var mycket kytigt och vinden hård. Den typiska London-röken — som dock inte var extremt besvärlig eftersom

det var söndag — gjorde också sitt till att försvåra sändningen. Allt efter som denna fortgick blev emellertid resultatet bättre och bättre, och vid flygningen över Hyde Park kunde man på TV-skärmarna till och med se ansiktena på folk som tittade upp mot flygplanet.

En hög RAF-officer sade efter sändningen i en intervju att nu är televisionen också ett vapen, som kan användas att avslöja fiendliga företag och för att leda angrepp mot dessa. En talesman för flygministeriet framhöll att den flygburna televisionen utgör det mest betydelsefulla steget i utvecklingen av flygspaningen sedan andra världskriget. Ett spaningsplan utrustat med TV och skyddat av jakt kan direkt leda ett angrepp utan den tidspilan som »vanliga» rapportering alltid medför.

Man får emellertid hoppas att televisionen inte skall behöva tas i anspråk för krigsbruk. Flygburna TV ger enorma perspektiv — bildligt och bokstavligen — för underhållnings- och nyhetstjänsten. Tänk bara vilka möjligheter en TV-kamera i en helikopter skulle ge exempelvis Sven Jerring när han refererar Vasa-loppet...

*

Okad Bromma-trafik

TRAFIKEN PÅ BROMMA fortätter att öka. Både siffrorna för enbart mars som för hela första kvartalet 1951 visar ökning i förhållande till motsvarande perioder förra året. Enda undantaget är siffran för posten som är lägre än 1950, sannolikt beroende på att postflyget till Stockholms skärgård förra året skedde från Bromma.

Passagerarsiffrorna och siffrorna för transporterat resgodis i den reguljära linjetrafiken visar en ökning på inte mindre än bortåt 30 %. Om man jämför mars månader 1951 och 1949 finner man att antalet passagerare ökat med inte mindre än 75 % och för hela första kvartalet uppgår ökningen till 60 %. Fraktgodset visar ännu större ökning eller cirka 50 % jämfört med 1950 och en fördubbling jämfört med första kvartalet 1949.

SPORTFLYGPLAN

önskas hyra maj-sept. för privatflygning. Min. 50 timmars flygtid. Svar till »Timplis».

DÄRAV LÄRDE JAG...



Under denna rubrik kommer kända flygare att i korta artiklar berätta om situationer och händelser under deras flygningar som blivit goda läxor för framtiden. Looping publicerar dessa artiklar i den förhoppningen att de också skall bli goda läxor för de flygare som läser dem. Veteranen Gösta Fraenckel berättar som »första man» charmfyllt om sina iakttagelser under orientering.

Frågan är kitslig, och valet är svårt, för se — i förtroende sagt — har jag nog gjort en hel del tramp i klaveret.

En gång i tidernas begynnelse flög jag utefter strecket från Stockholm till Göteborg. Vädret var vackert, sikten var god och det blåste inte alltför kraftigt — naturligtvis mot. Jag kände mig som en julängel upphängd under de vita molntapparna.

Hela tiden låg jag rätt på strecket — ända till Falköping. Där var jag på min mammas gata. Det var bara att passera Herrljunga, värgårda och Alingsås. Karta, klocka och kompass ägnade jag därtför mindre uppmärksamhet och övergick till filosofiska betraktelser. Rätt som det var råkade jag ta se att geografin inte passade ihop med kartan. Ingen av ovan angivna orter syntes till och blev förresten inte synliga sen heller.

Min lärare, Gösta Andréé, hade lärt mig att dra mig något åt norr, om jag flög bort mig på väg mot Göteborg. Göta älv och vanern kuppade av ofelbart. Jag röljde instruktionerna allt under djupa underingar över hur i helsike det varit möjligt komma ur kurs på det här viset.

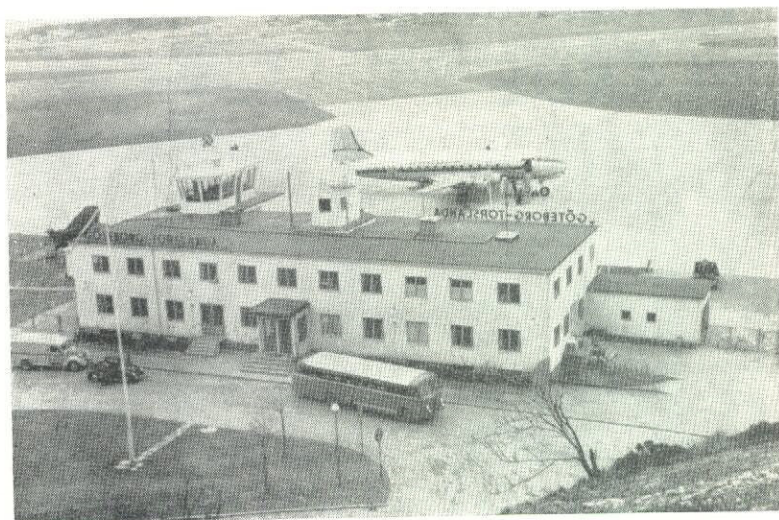
En tid senare flög jag från Malmö till Jönköping. Vädret var strålende. Likaså sikten. Det var ingen konst att följa strecket på kartan. — På fem, sex mils avstånd låg Taberg, norr därom syntes Vättern bortom en skymt av Jönköping. Så var den färden lyckligt avslutad.

Rätt som det var råkade jag se att Taberg och Jönköping inte syntes. I stället låg en massa skogar, åkerlappar och småsjöar, som jag inte hade ett dugg att göra med, framför mig och kompassen pekade åt skogen.

Den här gången var det — tack vare den fina sikten och min höjd över backen — inte svårt att vrida världen rätt igen. Samtidigt gick det upp en talgdank. Liksom förra gången hade jag tyckt att nu var saken klar och hade därmed slöat till. När jag på detta sätt äntligen förstätt, att man aldrig skall känna sig för säker, hur säker man än är, har jag alltid låtit minst ett öga vila på kompass, karta och klocka ända till slutet. Det har bekommit mig väl, fast jag kan inte neka till att jag stundom känt mig avundsjuk mot folk, som talat om att de har med sig en bok eller en tidning för att ha något att läsa när flygningen blir för långtråkig. Jag har aldrig kunnat förkorta resan på ett så angenämt sätt, när jag själv suttit vid spaken.

Vad jag lärt mig genom de två felflygningarna har jag låtit mig vara en läxa, som jag lärt mig utantill. Detektivboksläsning under flygning överläter jag åt andra.

TORSLANDA — ett fält med anor



Torslanda med en av SAS DC-6:or framför stationsbyggnaden.

Det sker stora ting på Torslanda flygplats vid Göteborg, vår äldsta flygplats och samtidigt vår kanske modernaste.

Torslanda är för närvarande föremål för en genomgripande förbättring, som när den är fullt genomförd om ett par år, gör Torslanda ännu populärare bland flygarna än vad det är i dag.

Förbättringarna består främst i »topphuggning» av en rad bergklackar (som det onekligen finns gott om) i inflygningsriktningarna och samtidigt en förlängning av en del banor. Den höga klacken sydväst vid inflygningen till bana 04 är redan avskalad, och där har, när arbetet blir fullt klart, inte mindre än 85.000 m³ berg sprängts bort och en jättestor plan om ca 83.000 kvadratmeter, slät som ett golv och med lutning 1:25, skapats. Skulle mot förmodan hädanefter en förare bedöma litet för långt vid landning mot sydväst, så har han en flera hundra meter lång extra bromssträcka i lagom motlut som extra fin säkerhet. Vid inflygning från sydväst blir bedömningen numera mycket enklare än tidigare, då den höga klacken är helt utjämnad.

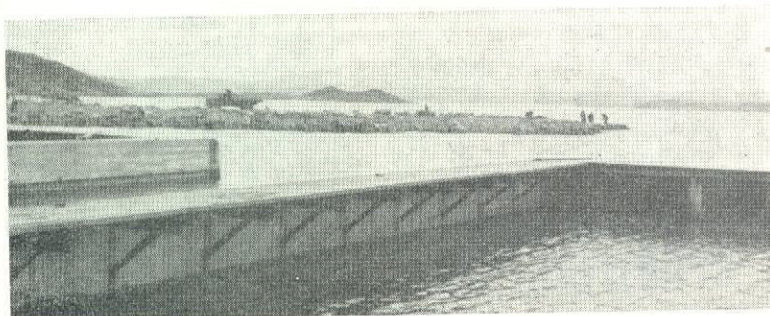
Även en ful bergsklack i inflygningsriktningen till bana 09 skall topphuggas på mängder av berg och bana 32 — sydost-nordväst håller på att förlängas mot sjösidan med hjälp av de stenmassor som sprängs bort i inflygningsriktningarna.

Bana 32 är för övrigt ett kapitel för sig. Denna bana ligger

redan 320 meter »i vatten» men är ändå den starkaste av Torslandabanorna. Genom ett stort fyllnadsprojekt skall denna bana ökas ut ytterligare ca 250 m ut i vattnet. Redan nu är man ute ett bra stycke i vattnet med en banbredd av 40 m, men när projektet är färdigt blir banan som sagt 300 m längre än nu och stråkbredden blir vid land 210 m och längst ut 90 m. D.v.s. fyllen får en areal av cirka 3½ har och kommer att rymma inemot 130.000 m³ sten som sprängts bort vid alla »topphuggningarna» runt fältet.

Förlängningen av bana 32 har gjort att den gamla slipen vid sjöflygplatsen inte kommer att kunna användas så länge till, men sjöflygarna får en ny och fin slip öster om banan. Den blir klar i september.

Chef för de stora arbetena på



Här pågår det väldiga utfyllnadsarbetet i bana 32:s förlängning. Fyllen blir 3½ har och kommer att rymma 130.000 m³ sten. I förgrunden den gamla slipen vid sjöflygplatsen som flyttas till andra sidan om fyllningen.

Torslanda, som nu drivs med ca 70 man och moderna maskiner och som beräknas komma att kosta 6 miljoner kronor, är ingenjör Bror Lindh.

Torslanda byggdes 1922—24 av Göteborgs stad och var då ett gräsfält 400×500 m. Flygplatsen invigdes den 5 augusti 1923 i samband med ILUG, den största internationella flygutställning och -uppvisning (plus tävlingar) som någonsin arrangerats här i landet. Det var Aeroklubben i Göteborg och KSAK som stod för det evenemanget.

För ögonblicket har Torslanda efter många utbyggnader en betongbana 1850×60 m och två banor 1160 resp. 1140 m långa och 40 m breda. Högsta tillåtna startvikten är f.n. 38 ton, men tillfälligtvis tål nog banorna högre belastning.

Den nuvarande stationsbyggnaden uppfördes 1938 men är som på alla andra håll för trång och man hoppas få en tillbyggnad av den kanske redan nästa år.

Flygplatsen passeras av bortåt 3.000 passagerare i reguljär linjetrafik i månaden. Det är f. n. endast SAS som trafikerar platsen i reguljär trafik (f. n. 14 starter och landningar om dagen) men chartertrafiken är ganska intensiv och beräknas öka ytterligare, och Göteborgs privatflygare är som bekant bland de flitigaste i landet.

Fältet är delvis vunnit genom invallning av de grunda havsvikarna och ligger inte mer än 85 cm över medelvattenytan. Därför har man fått utrusta det med en kraftigt tilltagen pumpstation på fem pumpar med en sammanlagd kapacitet om 171.000 lit/min. Före den senast beslutade utvidgningen hade Göteborgs stad lagt ner 2,5 och staten 14,5 miljoner kronor på Torslanda, och med de nu beslu-

Ordet fritt

Efter kriget omorganiserades flygvapnets rekrytering av förarpersonal och bl. a. upphörde flygvapnets aktiva reservofficerskader och allt understöd till flygklubbarnas motorflygskolor via KSAK drogs in. Flygvapnet syntes vilja handha all flygutbildning — utom segelflygutbildningen — samt på motorflygområdet vara »sig selv nok».

Redan nu efter endast några år tycks flygvapnet ha svårigheter med rekryteringen av flygande personal. Enligt uppgift lär tillgången endast vara ca 70 % av den erforderliga. Frankrikes, Englands och USA:s flygvapen har också haft rekryteringssvårigheter, vilka man dock försöker avhjälpa med bl. a. statsunderstöd

tade förbättringarna kommer flygplatsen upp i en kostnad av bortåt 23 miljoner.

Liksom göteborgarna är ytterst stolta över sin hamn så är de det också över Torslanda, fastän fältet kanske ligger en smula långt från centrum. En fin väg och goda bussförbindelser gör dock kommunikationerna mellan flygplats och centrum goda, och även om det varit på tal att försöka flytta flygplatsen, så torde dessa spekulationer numera helt ha skrinlagts.

Chefen för flygsäkerhetstjänsten på Torslanda, förste trafikledaren Bertil Brunnerup, anser att Torslanda bjuder minst lika stor säkerhet som vilken annan flygplats som helst i Europa, och han och hans medhjälpare i det moderniserade »tornet» har också fått så mycket moderna tekniska hjälpmedel för trafikregleringen att man inte har någon anledning att betrakta Torslanda som någon eftersatt flygplats utan tvärtom.

Man tror gärna på de optimistiska tongångar som flygplatschefen major »Moje» Hinnerson, anslår i en liten dikt som han skrev i Torslandas gästbok när han tillträdde i november 1943, en gästbok som sida upp och sida ned statar med »prominenta» namn från hela världen:

»Tjugoårig Du hävdar Din plats
bland flygfält på väntat manér.
Må Din framtid bli ljus och Din
livsinsats

för flyget ge mer och mer.
Må Du draga till landet och egen
stad

båd' inkomst och ära som få
och växa Dig större ur havets bad
allteftersom tiderna gå.»

Stöd åt motorflyget

till flygklubbarna. Dessa understöd uppgår till miljonbelopp och avser att skapa en bred bas för rekryteringen av unga flygare.

I Sverige har dock ännu — vad som synes — inte vidtagits andra åtgärder än att det diskuterats ett återupprättande i någon form av flygvapnets aktiva reservofficerskader med rekrytering av bl. a. studenter. Denna åtgärd tål nog att diskuteras. Troligen är reservofficerstiteln numera inte så åtråvärd som för några eller något decennium sedan.

Vad tjänar all anskaffning av materiel till om det inte finns tillräcklig personal med erforderliga rikhaltiga reserver?

Hos landets ungdom finns ett aldrig sinande flygintresse, men i de allra flesta fall måste detta intresse av ekonomiska skäl stanna vid modellflygbygge o. dyl. Ett understöd till flygklubbarnas motorflygskolor skulle resultera i att ungdomen mot skälighetskostnad skulle få möjligheter att pröva på en motorflygutbildning. Av de ungdomar som haft för avsikt att gå vidare till flygvapnet får man en automatisk »första gallring» billigare än vad det skulle ha blivit för flygvapnet med dess större organisation och därmed större kostnad per elev. Denna första gallring torde bli lika värdefull som om den skedde i flygvapnet, eftersom det som regel är f. d. lärarpersonal ur flygvapnet som handhar flygklubbarnas utbildning. Representerar för flygvapnet kunde givetvis ges en viss inspektionsrätt samt ge anvisningar för utbildningen.

Ett understöd till landets flygklubb behövs inte ske helt i direkta penningmedel utan delvis även indirekt genom att flygklubbarna finge utföra okvalificerad målflygning i en sådan utsträckning och till sådana priser att klubbens ekonomi — med låg skolflygkostnad — blev bärande.

Härigenom vann man även den fördelen att klubbens flygande

medlemmar, som inte övergår till fortsatt utbildning i flygvapnet, finge flygträning kostnadsfritt och sålunda vore en reserv för flygningar i krigstid (jämför England och USA under senaste världskriget).

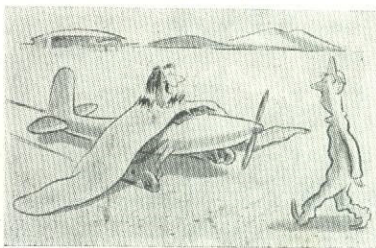
I det demokratiska utlandet har man genom krigserfarenheter kommit underfund med privatflygets värde för såväl rekryterings- som andra ändamål. Man frågar sig om inte även vårt svenska flygvapen snart tvingas inse detta och revidera sina sedan länge inrotade åsikter samt ägna privatflyget ett större och aktivare intresse. *Lasse Dahlbom.*

VÄRLDEN FLYG . . .

Forts. fr. sid. 9.

lider brist på reajaktpän i klass med F-86 Sabre) beroende av den amerikanska flygplanproduktionen, vilken f. n. tillför dessa länder ett större antal reajaktpän av typen F-84E Thunderjet. Även Holland och Belgien har emellertid nu fått fart på den egna flygindustrin och vad man för närvarande inriktar sig på är tillverkningen av en serie på 300 reajaktpän av typen Gloster Meteor 8, varav 150 går till Holland och lika många till Belgien. Hittills har denna tillverkning varit uppdelad mellan de båda holländska fabrikererna Fokker och Aviolanda, men i dagarna har beslutats att sätta upp en monteringslinje också i de belgiska Topsy-fabriker. Såväl delar som motorer har hittills huvudsakligen kommit från England, men så småningom skall hela flygplanen tillverkas i Holland och motorerna i Belgien.

ITALIEN: I egenskap av medlemstat i Atlantpakten har också Italien nu börjat rusta upp sitt efter kriget tämligen förfallna flygvapen, vars storlek hittills begränsats av fredsavtalet. Tills vidare håller man sig lydigt inom ramen för det i avtalet tillåtna, men att en revision är på väg visar inte minst talet om att tillföra italienarna ett hangarfartyg. Dylika får som bekant icke ingå i Italiens flotta. Vad flygindustrin beträffar arbetar denna f. n. med en beställning på 80 Vampire-plan, som licensbyggs av Fiat, Ambrosini och Macchi i samarbete. Dessutom tillverkas en hel del olika (även readrivna) »övningsplan» och man avser också att när Vampire-planen levererats, övergå till att bygga Venom-planen. Även motorerna licensbyggs — av Fiat.



— Lite hård sättning.

Gyrohorisonten farlig

Vid segelflyg-VM i Örebro i fjol var flera segelflygplan utrustade med gyrohorisonter. OSTIV — internationella segelflygkommissionens tekniska råd — har sänt ut följande meddelande för att varna för dessa horisonTERS egenheter.

Alla gyrohorisonter är försedda med en pendel, som påverkas av tyngdkraften. Denna pendel kallas "upprätare" (engelska erecter) och är i fysikalisk princip likställd med kulan i det vanliga blindflyginstrumentet. Denna pendel kan emellertid inte omedelbart påverka gyrot, så att instrumentet visar den lutning flygplanet verkligen har. Icke heller i vertikal riktning fungerar pendeln alltid. I sväng fungerar "upprätaren" på samma sätt som en "kula", varför den efter några minuters termiksvängar förmår gyrot att visa horisontell flygning, trots att flygplanet fortfarande är lutat. Det upprätande momentet hos de flesta gyroinstrument är omkring 4° per minut vid flygning med normal hastighet. Vid svängar med 30° lutning kommer gyrot att visa horisontellt igen efter 7,5 minuter. Sperry's gyrohorisont är i någon mån kompenserad för detta fel, men endast för sådana standardsvängar, som utföres av trafikflygplan under inflygning för landning och vid väntning. Då de svängar som utföres med segelflygplan är mycket snabbare, kommer det ovan relaterade felet att fortfarande vara ganska stort.

När ett segelflygplan rätas upp ur sväng kommer gyrot, vilket under svängarna återgått till horisontalläge, att visa en lika stor lutning som hållits i termiksvängarna, men åt motsatt håll. Gyrot kommer att återgå till horisontalläget efter en viss tid, vilken är beroende av lutningsvinkeln och det upprätande momentet.

Man frågar sig om ett sådant instrument verkligen ger en pilot de upplysningar som erfordras under termiksvängar. Han måste veta, att han lutar flygplanet i en bestämd vinkel under en tidsperiod, som är minst lika stor som den tid, som åtgår för "upprätaren" att verka, innan han kan vara säker på att gyrots indikering är korrekt. Detta kan han endast få veta av sin girindikator.

Dessa undersökningar håller inte för de indikationer gyrot gör vid rörelser kring längdlutningspenseras för fel som uppstår vid svängar, men det finns endast

axeln. En sak måste emellertid beaktas. Den vanliga gyrohorisonten är avläsbar för rörelser i längdlutning på 1° när. Ett segelflygplan kan mycket snabbt ändra längdlutningsvinkel med 3°. Om man vill kontrollera hastigheten med hjälp av gyrot måste därför längdlutningsvinklarna kunna kontrolleras med mycket snäva gränser på gyroskalan.

"SPIRALTERMİK"

Nya inlägg om termiska högersvängar.

TAGE LÖF, svensk segelflygmästare 1949 och 7:a i VM i fjol, därtill en av våra absolut främsta »Snälflygare», anför följande i diskussionen om de termiska högersvängarna, som drogs upp i fjorra numret med anledning av en artikel av »Cowboy» Jensen i den danska tidningen Flyg:

För fyra—fem år sedan hörde jag första gången talas om den teori som Jensen vidrör i sin artikel, nämligen att högersvängar i vänsterroterande uppvindar ger minskad kurvradie och därmed ökad stighastighet. Naturligt nog blev jag intresserad, för om det visade sig att teori och verklighet stämde överens, borde man aldrig svänga annat än åt höger under segelflygning. Efter samtal med en del väderkunnigt folk kom jag emellertid till den uppfattningen, att man inte alls var säker på att all termik roterade under uppåtstigandet. Att en del uppvindar gör det är ställt utom allt tvivel, ty dessa (vindarna) visar sig ju emellanåt, exempelvis i form av tromber.

Jag vill genast bekänna min osäkerhet inför möjligheten att matematiskt försöka leda problemet till lösning. Några praktiska iakttagelser har jag dock gjort och de kommer här.

Först och främst gällde det alltså att komma underfund med om termiken verkligen rör sig spiralformigt. Vid nybildning av

Ett gyro kan fullständigt komnågra verkligt dyrbara modeller, som är så fullkomliga. Den schweiziska firman Peravia har givit sig på problemet att konstruera en gyrohorisont speciellt avsedd för segelflygning. Detta instrument kommer att ha kompensation för felaktigheter vid svängar och känslig indikering för rörelser i längdlutning. Tills detta instrument kommer ut måste segelflygarna komma ihåg att deras gyrohorisonter inte håller sig till sanningen vid termiksvängar. Varje pilot måste ta reda på gyrots grad av opålitlighet under termiksvängar genom att svänga i god sikt under minst 10 minuter, varvid han vid urgång ur svängen kan anteckna sig till minnes hur stort fel gyrot visat i svängarna.

cumulusmoln förefaller det ibland som om delar av molnet roterar runt sin vertikala axel. Att med säkerhet påstå att det är en verklig företeelse och inte en synvilla kan jag inte, liksom jag inte heller kan bedyra att vridningen sker åt vänster. Lika ofta har nämligen rotationen förefallit att vara högergående. Detta skulle ju i så fall enligt teorin inbjuda den stackars villrådige segelpilotaren till vänstersväng. I allmänhet verkar det dock som om termikmolekylerna valde det kortaste avståndet mellan marken och de högre regionerna.

Skeptisk mot rotationen och dess möjligheter blev jag först när jag kom att tänka på och lägga märke till att både hökar och de bekväma fiskmåsarerna tycktes rata denna reklamerade metod att snabbare komma de övriga planeterna inpå livet. Höger- och vänstervarv i termiken förefaller lika omhuldade. Jag har till och med flerfaldiga gånger sett måsar sam haft mötande kurser i samma blåsa.

Mina egna försök att få ett trevligare värde på variometern har bedrivits på så sätt att jag i väl lokaliserade termikområden omväxlande flugit höger- och vänstervarv med lika lutning. Ännu har jag ingen gång uppnått resultat som tyder på att den ena svängningsriktningen skulle vara den andra överlägsen.

Forts. på sid. 27.

2 TJECKISKA SEGEL- FLYGPLAN

Tyvärr var inte Tjeckoslovakien representerat vid segelflyg-VM i Örebro så att vi kunde stifta närmare bekantskap med den materiell de tjeckiska segelflygarna använder. Innan Tjeckoslovakien blev folkrepublik hade vi som bekant nöjet att träffa tjeckiska segelflygare i ganska stort antal ett par år i följd på Älleberg, men deras flygplan har vi som sagt inte fått skåda på närmare håll.

Looping är nu i tillfälle att presentera ett par tjeckiska segelflygplan i ganska hög klass, »Sohaj 2» och »Lunak». Bägge är ensitsiga i trä- och dukkonstruktion. »Sohaj 2» är ett högvingat plan mycket likt Olympia och med ungefär samma prestanda. »Lunak» är midvingat och troligen av nyare konstruktion och åtminstone till det yttre elegantare.

»SOHAJ 2» väger tom 185 kg, har 15,0 m spännvidd och 14 m² vingyta. Vingbelastningen är 21,07 kg/m². Glidtalet anges till 1:27 vid 80 km/tim. Minsta sjunkhastigheten är 0,72 m/sek vid 67 km/tim. Bästa »marschfarten» påstås vara 100 km/tim då sjunkhastigheten är 1,5 m/sek, men det där med »bästa» beror väl i hög grad på situationen. Vikningshastigheten är så hög som 54 km/tim. Maximala tillåtna dykhastigheten med bromsar är 200 km/tim. En hel rad tjeckiska rekord har satts med »Sohaj 2»: Absolut höjd 6000 m; höjdvinst 5361 m; distans 398 km; målflygning 340 km och tur- och returflygning 250 km. Samtliga dessa rekord sattes 1950. Även tre bel-



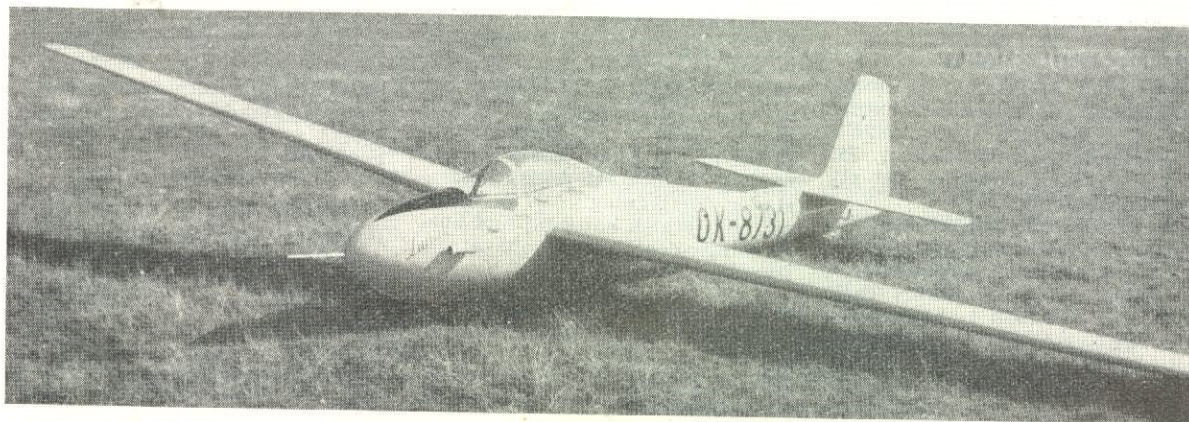
»Sohaj 2», de tjeckiska segelflygarnas »Olympia».

giska rekord har satts med »Sohaj 2».

»LUNAK» väger tom 200 kg, har 14,0 m spännvidd och en vingyta på 13,0 m². Vingbelastningen är 23 kg/m² och hållfasthetsfaktorn 12,5. Bästa glidtalet är 1:24 vid 80 km/tim, då sjunkhastigheten är 0,92 m/sek. Minsta sjunkhastigheten är 0,85 m/sek vid 72 km/tim och då med glidtalet 1:23,5. Det påstås att sjunkhastigheten är högst 1,1 m/sek längs

hela hastighetsskalan 55—95 km/tim, vilket faktiskt måste anses vara mycket bra. Anledningen torde vara att planet är utrustat med flaps. Landningshastigheten med flaps anges till 50 km/tim. Max tillåten bogserhastighet är inte mindre än 250 km/tim, max tillåten dykhastighet med bromsar 200 km/tim och utan bromsar hela 350 km/tim. Planet är i Tjeckoslovakien tillåtet för all avancerad flygning.

Om »Lunak» (nedan) är lika bra som den är vacker, gör den anspråk på en championstitel.



A.O.P.A.

AOPA är en relativt ung organisation. Den bildades så sent som 1939. Initiativtagarna var några flygare som reagerade mot att de dittillsvarande organisationerna främst styrdes av profitörer, flygbolag och flygfabriker. Klubbarna var små och ineffektiva. Många var dessutom endast rikemansklubbar utspädda med icke flygande medlemmar.

Ett av grundarnas första önskemål var att endast flygare och flygplanägare skulle kunna bli medlemmar i den nya organisationen. Så blev också fallet och detta är nog en av orsakerna till att AOPA med tiden blivit det officiella språkröret för alla amerikanska privatflygare och att AOPA:s generalsekreterare kan sätta ganska stor makt bakom orden när han talar med myndigheterna.

NYTTIGARE, ROLIGARE...

Ledstjärnan för AOPA:s arbete är att göra flygningen nyttigare, säkrare, billigare och roligare.

Succén var given redan vid starten. Inte mindre än 2.000 medlemmar hade anmält sig som medlemmar i organisationen innan den kunde ge dem någon hjälp. Ryktet om AOPA:s grundande spred sig som en präriebrand. 1.000 nya medlemmar per månad visade med all önskvärd tydlighet att detta var något som de amerikanska flygarna väntat på. De ville ha en organisation av och för flygare och inte en sådan bara för förmöget folk med ett mer eller mindre hycklat flygintresse. Det var ju för all del så modernt att vara air-minded och för att visa detta anslöt man sig till en flygklubb eller liknande förening. Kanske hamnade man också i någon styrelse där man sedan, utan att besitta någon kunskap, hade bestämmanderätt i för flygarna viktiga frågor.

40.000 MEDLEMMAR

I dag har AOPA mer än 40.000 medlemmar, de allra flesta naturligtvis i USA men även många i andra länder och världsdelar. Ja, t. o. m. i Sverige finnes det ett 20-tal medlemmar.

Medlemmarna skriver mer än 100.000 brev till sin organisation årligen och denna korrespondens är blodet i AOPA:s ådror. Tack vare den vet man i »högkvartret» hur flygarna vill ha det, mycket bättre än genom kommersiella undersökningar, vilka oftast är utspädda med åsikter hos

Aircraft Owners and Pilots Association, världens största flygarsammanslutning, presenteras här av signaturen »Flagship», som känner AOPA väl bl. a. såsom medlem.

folk som inte vare sig kan eller ens vill flyga utan bara drömmer om det.

HELHJÄRTAT STÖD

En organisation som AOPA kan endast existera om den helhjärtat stöder medlemmarna i deras önskemål. Detta är organisationens ledning fullt på det klara med, och det är klart att AOPA, som storebror åt 40.000 flygare, privatflygare ur alla samhällsklasser, trafik- och militärflygare, då och då kommer i strid med myndigheterna. Det har varit många heta duster mellan AOPA och CAA, den amerikanska motsvarigheten till vår luftfartsstyrelse. Speciellt har man arbetat för att få samma lagar och bestämmelser i alla USA:s delstater. Där rådde förut en förbistring som inte stod Baby-lons efter. Vad som var lag i den ena staten var bara ett dåligt skämt i den andra. I Oregon t. ex. måste alla flygplan registreras för en kostnad av 10 dollars trots att de redan var registrerade i Washington. Här ingrep AOPA och lyckades också stoppa påhitet.

BOJKOTT SOM VAPEN

Om någon flygplatschef, trafikledare, serviceman eller verkstad handlar felaktigt, ger dålig service eller tar för mycket betalt och inte tar reson när han uppmärksammas på sitt fel, då ingriper AOPA. Först med ett eller flera vänliga brev och hjälper inte dessa så kopplas AOPA:s jurister in (de är givetvis också flygare) samtidigt som saken publiceras i AOPA:s newsletters. Här återges händelsen, vederbörandes namn och adress anges och 40.000 flygare uppmanas att inte ha några affärer med syndabocken ifråga. Detta är en synnerligen effektiv bojkott.

AOPA undersöker rättsfall, bekostar vetenskapliga undersökningar, organiserar massflygningar och tvingar elkraftbolagen att gräva ner sina högspänningsledningar. Behöver en medlem hjälp så får han den utan kostnad. Men tro därför inte att AOPA understöder dårflygning. AOPA bedriver en energisk kampanj mot busflygning och annan ansvarslös flygning.

SAMARBETE MED CAP

Ett gott samarbete har etablerats mellan AOPA och CAP (Civil Air Patrol) vars verksamhet kraftigt understödes av statsmakter-

na. AOPA har genomdrivit en mängd reformer för sina medlemmar och många frågor väntar på sin lösning. AOPA-medlemmarna anser sig kunna vara säkra på att de bli lösta.

Hur finansieras då denna verksamhet? Jo, det är medlemsavgifterna som räcker till allt, trots att det bara kostar den enskilde medlemmen 5 dollar per år. Fem väl placerade dollar för den som vill vara med att »make non-scheduled flying more useful, safer, less expensive and more fun...»

Flagship

*

Nordiska Modellflygpokalen

De nya reglerna för Nordiska Modellflygarepokalen som aviserats tidigare i Looping är nu klara och ser i huvudragen ut så här:

Pokalen är uppställd för landskamp med gummimotormodeller mellan modellflygare från Danmark, Finland, Norge och Sverige. Pokalen är ständigt vandrande och tilldelas segrarlagets erkända nationella aeroklubb för tiden intill nästföljande tävling. En nål med avbildning av pokalen i miniatyr tilldelas varje medlem i det segrande laget.

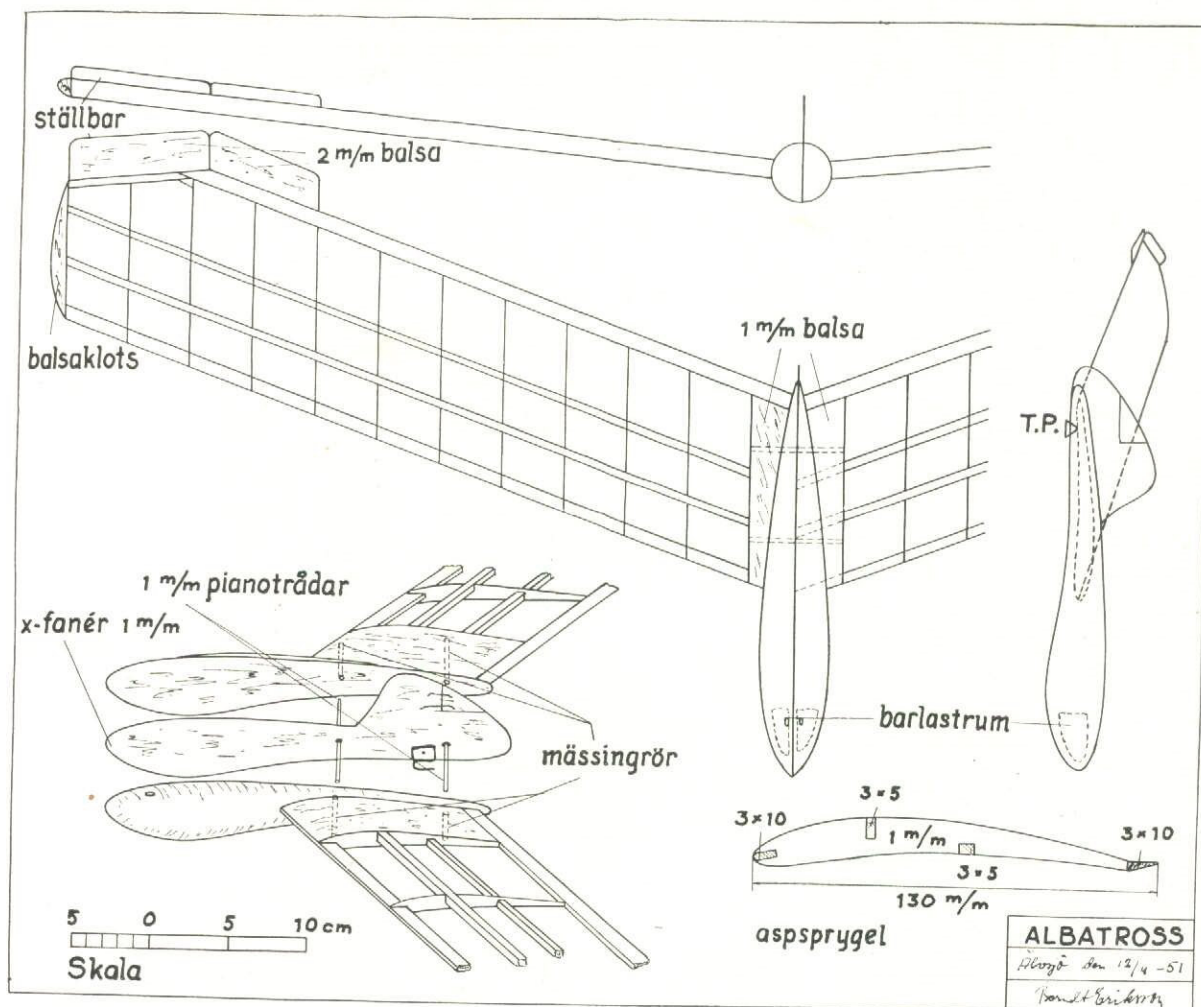
Tävling om pokalen skall hållas vartannat år och anordnas av den nationella aeroklubb som står i tur enligt av de nordiska länderna gemensamt uppgjord plan.

De modellflygplan med vilka tävlingen genomföres skall i konstruktionshänseende uppfylla FAI:s gällande internationella regler för VM-modeller i gummi-motormodellklassen.

Tävlingen om pokalen är en ren lagtävling och skall genomföras i överensstämmelse 1:o med FAI:s gällande regler för internationella modellflygtävlingar och 2:o med de bestämmelser för nordiska modellflygländskamper som uppgjorts av de nordiska länderna gemensamt.

*

GEORG H. DÉRANTZ, förste instruktör för modellflyget hos KSAK samt vice president i FAI:s modellflygkommission, har kallats till medlem i juryn vid de första VM-tävlingarna i hastighetsflygning med modellflygplan, som går i Knocke, Belgien, 29—30 juli.



Albatross — flygande vinge

Det lovvärda initiativet att lägga in en specialtävling med *flygande vingar* i KSAK:s senaste Vintertävling har resulterat i en mängd nykonstruktioner. KSAK:s modellflygavdelning meddelar på förfrågan att man nog kommer att fortsätta med flygande vingar och så småningom med andra specialklasser som tilläggstävlingar vid de centrala stortävlingarna. Ute i landet planeras också särskilda flygande vingetävlingar och man kan anta, att det svenska rekordet som nu ligger på blygsamma 2 minuter 56 sekunder (Staffand Vesterlund, Alvesta, 1948) inte kommer att bli så värst mycket äldre.

Looping presenterar här en av de intressantare nykomlingarna »ALBATROSS», konstruerad av Berndt Eriksson, Älvsjö Modellflygklubb. Modellen som går i klass S 1 har en spännvid av 96 cm. Den är helt byggd i balsa med undantag av spryglarna (asp) och mittkroppsskivan samt kroppshalvornas

innersidor (kryssfanér). Modellen är klädd med japannapper.

Den intressantaste detaljen är »vingfastsättning». Kroppen är kluven som framgår av ritningen. De båda halvorna med fast monterade vingar samt mittkroppsskivan med fenen sammanfogas medelst pianotrådsstavar i mässingshylsor och en gumminodd placeras runt flygkroppen omedelbart framför vingarna. Den elastiska monteringen minskar kvadriskerna samtidigt som hela modellen blir mycket bekväm att transportera.

Den oerhört spännande skildringen av hur den tyska väderlekstjänsten på Grönland under andra världskriget förintades under ledning av Bernt Balchen ingår i följertongen

DEN FLYGANDE VIKINGEN
som börjar i detta nummer

KORT OM FLYG . . .

Forts. fr. sid. 3.

i år på försök börjar trafikeras med Sikorsky S. 51. Efter S. 51, som endast är 3-sitsig, beräknar BEA kunna börja trafikera linjen med Bristol 171, som nu är i serieproduktion och som är 4-sitsig, för att 1953 börja trafiken med Bristol 173. Den regelbundna helikoptertrafiken i sommar sker till slutet av augusti med tre turer om dagen i vardera riktningen, i september med två dubbelturer om dagen och under vintern med en dubbeltur per dag. Flygtiden mellan de båda städerna blir cirka 70 minuter.

*

DEN ENGELSKE SEGELFLYGAREN Robert Forbes, som deltog i VM i Örebro förra året, har varit över i Kalifornien och prövat lävägorna över Sierra Nevada, vilket resulterade i ett nytt brittiskt höjdreord för tvåsitsiga segelflygplan med nästan exakt 5.000 meters höjdvinst. Han ligger dock fortfarande långt efter den senaste amerikanska noteringen som är mer än dubbelt så stor.

*

FLYGDAGAR blir det en hel del även i sommar. De KSAK-anslutna flygklubbarna har följande program för sommaren: 2—3 juni: Jönköpings Flygklubb, tävling om »Stjärnpokalen»; 3 juni: Gotlands Flygklubb, flygdag; 8—10 juni: Uppsala Flygklubb, flyguppvisningar i samband med jordbruksutställning; 9—10 juni: Västerdalarnas Flygklubb, Dala-Järna, flygdag; 17 juni: Östersunds Flygklubb, flygdag; 5 augusti: Segelflygskolan Alleberg, flygdag; 19 augusti: (reserv 26 aug.): KSAK och Lidköpings Flygklubb, flygdag med final i Riksmotorflygtävlingen; 2 sept.: Halle-Hunnebergs Flygklubb, Trollhättan, flygdag.

Samtliga dessa evenemang är sanktionerade av KSAK. Dessutom planeras distriktstävlingar i Riksmotorflygtävlingen.

*

OSTERMANS AERO anordnar traditionsenligt även i vår sina »Lindarängsdagar». Början gjordes redan den 29 april och fortsätter 1:a, 3:e och 6:e maj. Förutom utställning av flygmateriel med bl. a. Seabee, Catalina och en S 17, blir det rundflygningar med Seabee och helikopter, fallskärmsregn med choklad, uppvisning av racerbåtar och uppvisning på vattenskidor av Olle Dahlman, hastighetsflygning med linstyrda modellflygplan, småprat av Albin

Ahrenberg, uppvisning av Räddningskåren (med vilken Ostermans samarbetar). Som en extra attraktion denna gång inrättas ett särskilt postkontor med specialstämpel för de brev eller kort som besökarna vill skicka med helikopter, som varje eftermiddag under »dagarna» flyger in posten till Stockholms Bangårdspostkontor. I samband med evenemanget delas även priserna i Ostermans ungdomsvecka ut. Om man sedan tillägger att det blir visning av flygfilmer och utställning av bilar och båtar så bör man kunna dra den slutsatsen att den gamla fina flyghamnen kommer att invaderas, inte minst av ungdomar.

*

PHILIP WILLS, den engelske segelflygaren som också deltog i VM i Örebro, har tilldelats Britannia Trophy för sina insatser för segelflygets utveckling.

*

JUGOSLAVISKA Aeroklubben anordnar i slutet av aug. internationella fallskärmstävlingar som kommer att omfatta hopp mot markmål från 600 m, hopp med fördröjd utlösning från 2.000 m samt hopp över vatten. Vid den

Grunau Baby

i fullgott skick säljes. Ev. byte med motorflygplan. Svar till »Segelflyg».

fördröjda utlösningen måste hopparen falla fritt till högst 500 meters höjd. För varje 10-tal meter ytterligare fritt fall erhålles poäng... Ett stort antal länder har inbjudits deltaga.

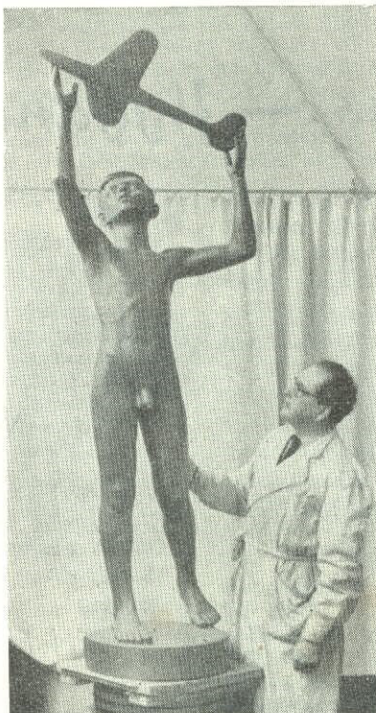
*

DET HOLLÄNDSKA flygbolaget KLM har satt in en ny Lockheed-Constellation-service Amsterdam—New York. Planen är utrustade med sovstolar av KLM:s egen konstruktion, »sleepairs». Bolaget har f. ö. tagit ut patent på konstruktionen.

*

ENLIGT DEN TYSKA flygtidningen Weltluftfahrt har den kända segelflygskolan Laucha i Östtyskland åter öppnats. Den skall bli högskola för segelflyget inom den östtyska folkrepubliken. Det meddelas också att segelflygskolan Ballenstädt — också i öst-

Nya vingar



I Salas stadspark skall i vår denna skulptur sättas upp. Den är gjord av skulptören David Wretling, som redan 1910 såsom mycket ung och försigkommen son till en snickare i Norrland, plockade ihop modellflygplan, inspirerad av Calle Cederström, Blériot och alla de andra stora flygpionjärerna. För 14—15 år sedan, berättar herr Wretling, fick han idén till skulpturen »Nya vingar». I det slutgiltiga skick som den nu befinner sig är den gjuten i tre exemplar. Ett exemplar skall som sagt ställas upp i Salas stadspark och på sockeln står: »Nya vingar. Till minne av Fredrik Fröberg, KFUM-pojkarnas vän.» Ett av de två andra exemplaren skall under våren provställas i det nya läroverket i Enskede.

Utan att vilja ingripa i den konstnärliga utsmyckningen av vare sig enskilda eller allmänna inrättningar kan man fråga sig var det tredje exemplaret skall hamna. Det finns faktiskt inte så värst gott om »flygkonst», så något av den som finns borde kanske tas om hand av flygets egna institutioner. Varmed inte är sagt att Sala och Enskede missunnas sina prydnader.

zonen — håller på att byggas upp och beräknas kunna öppnas under detta år.

*

ETT AVTAL har nyligen träffats mellan Johnson-Linjen och SAS enligt vilket tur- och retur-biljetter till Sydamerika kan säljas gällande för flygresan i ena riktningen och båtresa i den andra, varvid biljettpriset räknas med halva tur- och returpriset per flyg plus halva tur- och returpriset per båt.

*

AMERICAN AIRLINES har i dagarna köpt tre DC-6A fraktplan från Douglasfabrikerna för leverans 1952, varmed bolagets fraktplanflotta blir 16 plan. AA har nu 13 DC-4 för fraktfart vari är inräknat 7 plan som är engagerade i fraktfart på Korea. Bolaget har också en order inne på 17 DC-6B passagerarplan av samma typ som SAS avser att förstärka sin flotta med.

*

ANTALET FLYGPASSAGERARE över Atlanten ökade med 17 % under 1950 jämfört med 1949. Drygt 312.000 passagerare befordrades i reguljär linjetrafik mellan Nordamerika och Europa under 1950 mot 266.000 under 1949.

*

FLYGTEKNISKA FÖRENINGEN hade lördagen den 14 april ordnat en värfest för sina medlemmar jämte damer, något på sätt och vis unikt, eftersom det täckare könet hittills aldrig fått vara med någon gång under föreningens snart tjugoåriga existens. SAS restaurandirektör O. Starck kåserade om den inte minst i konkurrenshänseende så viktiga mat-hållningen ombord på flygplanen. SAS vackra kortfilm »På klassisk mark» visades och sedan trädde dansen till långt in på småtimmarna. Det hela var en lättsam omväxling i den energiska föreningens eljest mera allvarsfyllda verksamhet.

*

VIHURI SNABBARE

I artikeln om det nya finska skolflygplanet »Vihuri» i förra numret av Looping uppgavs toppfarten till 400 km/tim. »Vihuri» är snabbare än så. Siffran skall vara 440 km/tim.

Segelflyginstruktör

sökes för juni, juli, aug. Bostad kan ordnas. Sv. t. Norrköpings Automobil- och Flygklubb, N:a Strömögatan 25, Norrköping. Tel. 327 88 (efter kl. 18).

SNABBT TILL ADDIS ABEBA kommer man numera med hjälp av SAS och Ethiopian Airlines. Hela resan tar inte mer än litet över 30 timmar, och då har man ändå 3 timmar i Cairo. Man lämnar Stockholm, Göteborg eller Malmö på lördagsmorgonen och flyger med SAS via Köpenhamn—Hamburg—Frankfurt—München—Milano till Cairo, där EAL tar vid med sina Convairs, som nu insatts i stället för DC-3 och fortsätter via Port Sudan och Asmara till Addis, där man är framme kl. 16.00 på söndagen, svensk tid. På återvägen får man över ett dygn på sig i Cairo—SAS betalar övernattningen — och därför tar hemresan litet längre tid men ger å andra sidan större möjligheter att uppleva Cairo, pyramiderna m. m. Starten från Addis sker på lördagsmorgonen med ankomst till Stockholm, Göteborg eller Malmö måndag kväll.

*

STOCKHOLMS SEGELFLYGKLUBB har startat en medlemsvärningstävling med två veckors fri Allebergsvistelse (plus flygning) och 100 kr kontant som första pris.

”SPIRALTERMİK” . . .

Forts. fr. sid. 22.

Kontentan av min kontakt med problemet blir den, att svårigheten förefaller mig stor att bedöma om höger- eller vänstersväng skall användas och om en ökad stighastighet under berörda förhållanden verkligen erhålles, denna blir så liten att våra vanliga variometrar inte reagerar.

Till slut kan jag ju tillägga att betydelsen av att få ned kurvradien ytterligare kanske inte är så stor. Det är ju mycket sällsynt att man behöver utnyttja den minsta kurvradie ett segelflygplan kan prestera för att stiga maximalt i ett uppvindsområde.

*

En som borde ha erfarenhet av »spiraltermiken» är världsmästaren i segelflygning 1950: BILLY NILSSON, som vi träffar i Örnköldsvik, där han säljer bilar för allt vad tygen håller.

Billy är mycket kortfattad i sitt uttalande.

— Jag vill inte göra »Cowboy» ledsen, men jag tror inte ett dugg på teorierna om vänsterrotationen och nyttan av högersvängar i snåla blåsor. Titta på våra läromästare fåglarna: de svänger åt bägge hållen. Själv har jag tappat lika många blåsor i högervarv som i vänstervarv...

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 flygets utveckling, bör inte försumma detta tillfälle. Boken har fått en strålände press och måste anses vara bland det bästa som någonsin gjorts om vårt flyg. Boken är full av unika och vackra bilder. Lägg särskilt märke till de mer än 50 år gamla flygbilderna från Stockholm.

Rekvirera boken redan i dag, då upplagan är begränsad. Insätt 3:50 på Loopings postgirokonto 45 35 30, skriv namn o. adress tydligt samt »KSAK-boken» på talongen, så kommer boken portofritt. Ni kan också fylla i kupongen här nedan och skicka in den till förlaget, varefter boken kommer per postförskott. Då tillkommer postförskottsavgiften.

Till

YNGVE NORRVIS FÖRLAG,
Box 3063, Stockholm 3.

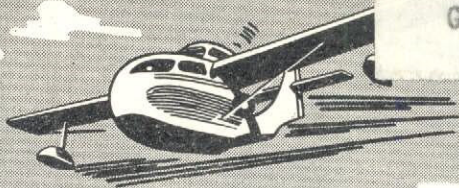
Var god sänd . . . ex av Boken
om KSAK (å 3:50 + postför-
skottsavgiften) till

Namn

Bostad

Postadress

Hr G. Rahm
Nordanvindsg. 5 c/3
Göteborg



TAXI

RUND

FOTO

HELIKOPTER

AMBULANS

TRANSPORT

FLYG

*Gör tiden dryg -
gör timmar till minuter*

OSTERMANS AERO AB

TEL. 67 69 70 — 60 05 15

VAKTTELEFON ÖPPEN DYGNET RUNT: 60 59 17