

NR 8 - Juli 1951

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG



Jul

**Har Sovjet flygburet pansar?
Ny fransk rea-helikopter**

**65
öre**

Kort om flyg jorden runt

FJÄRRSTYRDA ROBOTPLAN utrustade med radiosändare och manövrerade från följeplan med fullt utrustade radiostudios kommer troligen att användas av amerikanerna för psykologisk krigföring i ett eventuellt krig, sade en talesman för amerikanska krigsministeriet för kort tid sedan. Han tillade att nära en tredjedel av de kommunistiska fångar som tagits i Korea har kapitulerat som en följd av psykologisk krigföring, främst genom användande av speciella högtalarflygplan.

*
TRANS WORLD AIRLINES avser att öppna ett kontor i Oslo och senare möjligen även ett i Göteborg.

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg.

Utkommer varannan onsdag

NR 8 — ARG. 1

11 juli 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

NYA BRÄNSLEN för reamotorer och gasturbiner håller de brittiska flygteknikerna på att försöka få fram, vilket nödvändiggjorts av den gradvisa övergången till readrift inom både RAF och marinflyget och så småningom även inom trafikflyget. För närvarande användes som bekant fotogen. Teknikerna försöker nu hitta en typ av bränsle som både blir billigare och ger längre flygtider samtidigt som det uppfyller kraven på någorlunda »beständighet» för de enorma tryck- och temperaturskillnader som ett modernt flygplan utsättes för genom dess förmåga att operera på högst skiftande höjder inom små tidsintervaller.

*
EN NY TOLVSITSIG helikopter av typ S. 55 (Sikorsky) har nu gått i serieproduktion (på licens) hos Westland Aircraft i England. S. 55 påstås göra en marschfart av 160 km/t. Det första engelska serieexemplaret har nyligen provflugits. Det är utrustat med en 600 hk Pratt & Whitney motor, men man avser att senare installera en kraftigare version av den engelska Alvis Leonides. S. 55 skall användas för militära transporter medan den tidigare byggda mindre typen S. 51 Dragonfly (också licensbyggd av samma fabrik) användes av brittiska flottan för förbindelse- och undsättningsflygningar. Alla brittiska hangarfartyg och flygstationer kommer att utrustas med helikoptrar inom en snar framtid.

*
DET FÖRSTA REAPLAN i världen som är byggt för bränslepåfyllning i luften är under tillverkning hos Republic-fabrikerna i USA. Det är en utveckling av F-84E Thunderjet och har fått beteckningen F-84G. Det nya planet får givetvis längre flygsträckor, lär stiga snabbare och är lättare att underhålla än tidigare versioner av typen.

*
AUSTRALISKA trafikflyget gör för närvarande den ena uppmärksammade flygningen efter den andra, betingat av bl. a. en sjömansstrejk på Nya Zeeland. Nyligen flögs sju ton gummi från Sydney i Australien till Christchurch på Nya Zeeland där en fabrik var i största behov av råvara för ett speciellt ändamål.

*
SPANIEN har nyligen beviljats anslutning till den internationella luftfartsstyrelsen ICAO.

*
I AUSTRALIEN görs för närvarande kraftiga försök att sti-

OMBUD

FÖR

Looping

sökes för försäljning av lösnnummer och förmedling av prenumerationer i klubbar, verkstäder, flottiljer etc.

God förtjänst

Skriv efter anvisningar och villkor från

Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3

mulera sport- och privatflyget. Bland annat har hangaravgifterna för flygklubbarna sänkts med 50 % (från 30 till 15 shillings i veckan). Regeringen försöker också få fram flera flygplatser för privatbruk.

*
EN AMERIKANSK motorfirma, Diesel Power Corp. i Pittsburgh och Los Angeles har konstruerat en dieselmotor för flygplan vilken uppges vara klar för prov inom de närmaste veckorna. Motorn väger 106 kg. Flygfabriken Taylorcraft Inc. har köpt användningsrätten till motorn och skall göra flygproven med den.

*
JÄTTEFLYGBÄTEN Hughes H-4 med åtta motorer lär nu åter vara klar för flygprov efter ett avbrott på inte mindre än tre och ett halvt år, meddelas från USA.

*
TYSKA AEROKLUBBEN har inofficiellt informerats av den allierade kontrollkommissionen att den tillåtelse till segelflygning som tyskarna nyligen fått icke innefattar tillstånd till segelflygning närmare ryska ockupationszonen än 25 km, vilket givetvis i hög grad försvårar verksamheten. Atgärden har vidtagits för att undvika förvecklingar med ryssarna. Förbudet är så mycket smärtsammare för tyskarna som det berömda Wasserkuppe ligger inom det förbjudna området.

*
RUDOLF ABELIN, anställd hos Kockums Flygindustri i Malmö och en av de mest aktiva svenska

segelflygteknikerna, har nyligen rest till Holland där han för en tid skall tjänstgöra som segelflyginstruktör vid holländska aeroklubbens centrala segelflygskola.

*

TILL MODELLFLYG-VM i Jugoslavien reser, förutom Ragnar Odenman, även Rune Andersson »Bananen», Stockholm, som betalar resan och klarar övriga utgifter själv. KSAK har inte ansett sig ha råd att skicka mer än en man men har godkänt Rune Andersson som officiell representant för Sverige. Därigenom har naturligtvis våra chanser ökat betydligt att få en inteckning i det pampiga vandringspris, »The Swedish Glider Cup», som Osvald Arnulf-Olsson i Göteborg satte upp förra året och som jugoslaverna sensationellt tog hem första inteckningen i vid de inofficiella VM-tävlingarna i Trollhättan med Ragnar Odenman på andra plats. Rune Andersson tillhör liksom Odenman den absoluta eliten bland våra modellflygare i S-klassen och har stor internationell tävlingsrutin. Vi väntar med spänning på resultaten från Jugoslavien.

Internationell flygskola

I närheten av Southampton finns en stor internationell flygskola »Air Service Training», som omfattar följande utbildningsområden:

1) Elementary flying training for Private Pilots' Licences. 2) Commercial Pilots' Licences. 3) Senior Commercial Pilots' Licences. 4) Airline Transport Pilots' Licences. 5) Pilots' Instrument Rating. 6) Flying Instructors' Course. 7) Conversion to multi-engine aircraft. 8) Night flying and Astro Navigation Course. 9) Refresher Courses to meet requirements. 10) Flight Navigators' Licences. 11) Aircraft Radio Operators' Licences, first-class. 12) Conversion Course for the Aircraft Radio Operators' Licences, first-class. 13) Aircraft Radio Officers/Wireless Mechanic Course. 14) Aeronautical Engineering to all types of Aircraft Engineers' Licences. 15) Radar Courses. 16) Marine Radio and Radar Officer Courses.

Närmare upplysningar kan erhållas från Luftfartsstyrelsen, luftfartsinspektionen och utbildningssektionen, adress Stockholm 12. Man kan också skriva direkt till skolan: Air Service Training, Hamble, Southampton, England.

Nästa nummer av Looping

(nr 9—10) utkommer den

8

augusti

med ett stort och innehållsrikt

dubbelnummer

Av innehållet kan nämnas:

Rolf von Bahr

ger en utförlig och initierad rapport från den oerhört intressanta internationella *helikopterkonferensen i Paris*.

J. G. »Gidde» Karlsson

som är ledare för den svenska representationen vid 44:e *FAL-konferensen i Bryssel* berättar om en mängd intressanta sportflygproblem som diskuterats vid denna konferens

Fokker S 14

är namnet på ett nytt holländskt reaskolplan som nyligen provflugits och som presenteras i en stor artikel med intressanta bilder

Wakefield Cup

tävas det om vid Jämijärvi, Finland, 7—8 juli. Loopingsdubbelnummer innehåller ett stort reportage från denna tävling

Modellflyg-VM

i klass »Nordic Glider» går i Jugoslavien i augusti. I tävlingen deltar som svensk representant Ragnar Odenman, som i Loopings stora dubbelnummer presenterar ritning och arbetsbeskrivning på den modell som han konstruerat och byggt för detta VM.

Dessutom

innehåller dubbelnumret en intressant artikel om brandskydd i trafikflygplan, en utförlig statistik om världens största flygbolag och mycket, mycket annat.

Småflyg i försvaret

Dagspressen kunde häromdagen i en notis meddela »att arméchefen begärt bemyndigande att i augusti med användande av civila sportflygplan genomföra vissa artilleriflygningsförsök vid artilleriskjutskolan som en förberedande åtgärd för att förbättra artilleriets möjligheter att bekämpa fientligt artilleri.»

Notisen är i all sin oansenlighet sensationell till sitt innehåll. Det är svårt att säga hur länge talesmän för det svenska sportflyget — eller skall vi hellre säga småflyget — har försökt att få de militära myndigheterna intresserade av att ta småflyget i försvarets tjänst. Det rör sig om decennier. Redan innan andra världskriget bröt ut hade man både i England och USA räknat med småflyget som en viktig krigsfaktor och man hade även etablerat organisationer för att kunna ta detta småflyg i försvarets tjänst om så skulle behövas. När kriget sedan kom visade det sig att småflygplanen var till *mycket* stor nytta — i vissa fall var de helt enkelt ousläppliga — vilket gjorde att man i de krigförande länderna kom att lägga ännu större vikt vid »det långsamma flygvapnet» än man från början hade kalkylerat med.

Efter andra världskrigets slut och framför allt efter det kalla krigets utbrott har i första hand amerikaner och engelsmän, visa av småflygerfarenheterna under kriget, mobiliserat hela små arméer av sportflygplan med (till större delen) frivillig personal, organiserat rationell utbildning och träning för de speciella ändamål som det här blir fråga om och över huvud taget inrättat sig med tanke på att ta ut mesta möjliga av småflyget i händelse av krig.

Detta har visat sig inte minst i Korea, där amerikanerna använder småflyget för en mängd uppdrag, inte bara artillerieldledning och spaning utan också för andra uppdrag, ofta av ren stridskaraktär.

Det är glädjande att även det svenska försvaret nu hunnit fram till åtminstone »artilleriflygningsförsök» som »förberedande åtgärd». Om intet oförutsett inträffar som kullkastar planerna och tankegångarna, bör man kunna ta för givet att det svenska försvaret inom en inte alltför avlägsen framtid kommer att få ett avsevärt tillskott till krigsapparaten i form av små användbara civila flygplan och ganska väl utbildad personal, som här kan göra betydligt större insatser än vad den annars skulle ha kunnat.

Det finns för närvarande i Sverige några hundratal småflygplan, av vilka dock endast en mindre del är direkt lämpade för försvarsuppgifter. Hela materielbeståndet är emellertid på några få

undantag när i föga gott skick. Detta beror i första hand på att några nytillskott inte tillförts på ganska många år, vilket i sin tur berott på dels valutarestriktioner, dels på att småflyget snarare blivit hunsat än uppmuntrat såsom varande mer eller mindre onyttigt.

Personal borde det inte vara så svårt att få fram till ett försvarsaktivt småflyg. Av statistiken framgår visserligen att antalet privatflygcertifikat sjunkit närapå katastrofalt under de två senaste åren, orsakat av flygklubbarnas och de mindre flygfirmornas dåliga ekonomi, vilken i sin tur beror på eftersatt markservice, gammal och oekonomisk materiel och ett mer eller mindre passivt motstånd mot hela sport- och privatflygaridén från många håll.

Det finns dock fortfarande många goda och välutbildade privatflygare, vilka nu har poster inom försvaret som utan vidare borde kunna besättas av annan personal, och vilka med ganska liten specialutbildning kan användas i »småflygvapnet». Det finns dessutom en uppsjö på folk i flygklubbarna som är kvalificerade att sköta den marktjänst som behövs.

Allt detta folk kan organiseras till förband på frivillig väg, kanske enligt hemvärnsmodell. Småflygets folk har väntat i årtal på att få göra en insats i försvaret inom sitt eget intresseområde. Dte vore säkerligen till gagn för alla parter om småflyget — och inte minst flygklubbarna — gavs en chans att få visa vad det duger till.

Men det behövs krafttag för att göra en sådan organisation effektiv. I första hand behöver som sagt materielen förnyas om den skall stoppa för de påfrestningar den kan råka ut för i aktiv försvarstjänst. Större delen av de flygplanstyper som finns är inte heller ändamålsenliga och dessutom är antalet typer på tok för stort för att underhållstjänsten skall kunna bli effektiv och ekonomisk. Detta betyder att man, om man nu äntligen skall ta småflygets tjänster i anspråk i försvaret, måste göra ganska stora investeringar på en gång. Det är ett ofrånkomligt faktum som hade kunnat undvikas om man varit mera förutseende och inte stillatigande låtit den nationalegendom förfalla som i detta fall representeras av småflyget.

Om det nu blir allvar av funderingarna, finns det emellertid ingen anledning att bittert haka sig fast vid vad som försumrats utan i stället med friska krafter ge sig på nydaningsverket. Att det dock blir svårare nu att åstadkomma en effektiv organisation än vad det skulle ha blivit om man långt tidigare tagit itu med saken, får man ha klart för sig.



Piper "Jordbruks-Cub"

för bekämpning av skadeinsekter på gröda och skog. Ogräsutrotning. Konstgödsling m.m.

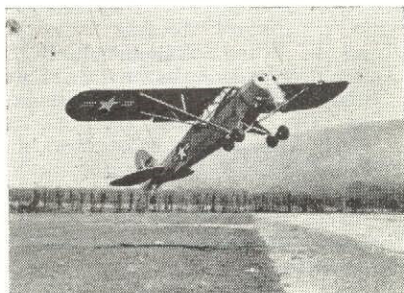
Super Cub lastar mer än 1/3 ton kemikalier. Toppfart 200, marchfart 175, lägsta flygfart med flaps 53 km/tim.

PIPER CUB

***Världens mest sålda flygplan
i sin klass. - Över 34.000***

Piper Cub har byggts.

Världsrekordet i höjd, 9.205 m, har satts med Piper Super Cub. Rekordet gäller för flygplan i klass II (under 1.000 kg flygvikt).



Piper Super Cub

startar på 4 gånger flygplanets längd! Med 680 kg flygvikt klaras ett 15 meter högt hinder på 150 m!



Piper L-21,

den senaste militära Piper-modellen, är en efterträdare till den från andra världskriget så berömda L-4 Cuben. L-21 har dubbelt så stark motor som L-4 och lastförmågan är mångdubblad. Vid prov har en L-21:a flugits med en tot. flygvikt ca 3 1/2 gånger planetens tomvikt!

ANA

AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK • NYKÖPING

Generalagent för **PIPER CUB**

Har Sovjet

flygburet pansar?

Enligt amerikanska (och japanska) uppgifter förfogar Sovjetarmén redan nu över vad USA i många år väntat på — flygburna stridsvagnar!

I Sovjetunionen, vars järnvägar och vägnät enligt utländsk expertis snarare gått bakåt än framåt under de senaste femtio åren, har transportflyget alltid tillmätts den allra största betydelse, framför allt av de militära myndigheterna. Trots detta har emellertid varken de ryska flygplanskonstruktörerna eller krigsmakten hittills utnyttjat de enastående möjligheter denna transportform erbjuder. Härom vittnar inte minst de transportplan som under de senaste fem åren konstruerats i Sovjet. Nästan undantagslöst har de nya typerna varit avsedda för persontransporter och några för godstransport specialbyggda plan har veterligen inte producerats — i varje fall inte i större serier. Berlinfliten blev emellertid en mindre behaglig överraskning för ryssarna, som av allt att döma hade hoppats kunna göra blockaden effektiv enbart genom att spärra tillfartsvägarna på marken.

Om ryssarna nu tagit lärdom av denna händelse och börjat tillämpa erfarenheterna på sitt eget transportflyg är inte känt. Vad som nyligen blivit känt är däremot att även ryssarna i flyghänseende kan bjuda på överraskningar. Mig-15:s uppdykande i Korea och Östtyskland är exempel nog. Tydligt är man i Kreml nu klar att servera den andra stora överraskningen, om man får tro

rapporter från USA och Japan, vilka överraskande väl stämmer med varandra. Enligt dessa skall ryssarna redan nu ha under serietillverkning en ny typ av transportplan som utan svårighet kan transportera en stridsvagn av typen T-34 (vikt 31 ton) nära 2.500 km. Visserligen har även amerikanerna redan nu ett transportflygplan, som förmår transportera en stridsvagn, men ännu så länge endast en lätt M-24 med ungefär halva vikten av en T-34. Redan under Koreakrigets inledningsskede gick rykten om att ryssarna vid överförande av stridsvagnar till Nordkorea — över Jalufleden — använt sig av för ändamålet specialbyggda transportflygplan. Någon bekräftelse på denna uppgift lämnades emellertid aldrig av det amerikanska flyghögkvarteret i Korea. Helt hämtade »ur luften» tycks emellertid inte uppgifterna ha varit.

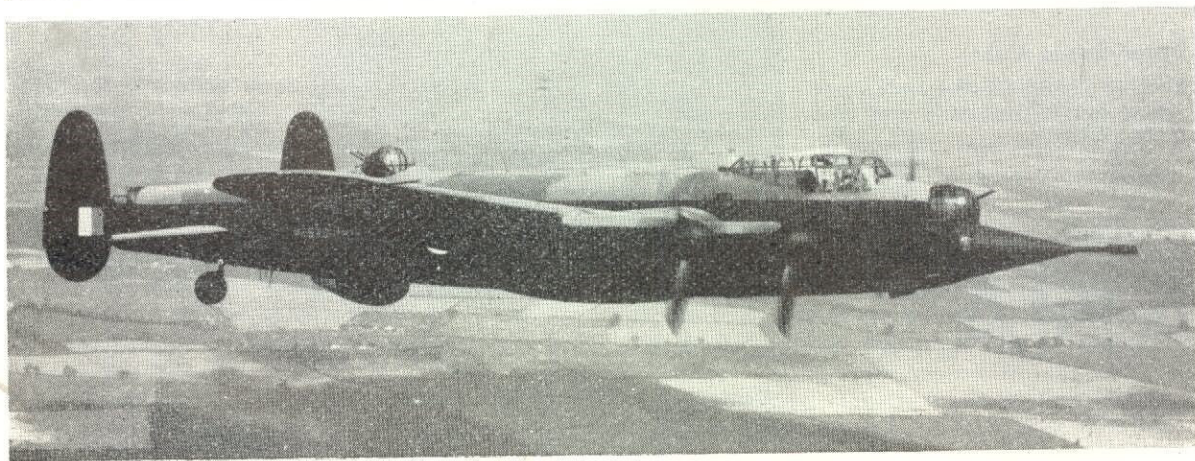
Enligt senaste amerikanska uppgifter lär nämligen den även i västerlandet kände ryske segelflygkonstruktören B. I. Cherniakovskij ha utvecklats ett stort lastflygplan speciellt konstruerat för stridsvagnstransporter. BiCh (004), som amerikanerna uppger att planet lär heta (numret verkar onekligen en smula egendomligt sett mot nuvarande rysk praxis), uppges vara utrustat med tre (!) stjärnmotorer om vardera

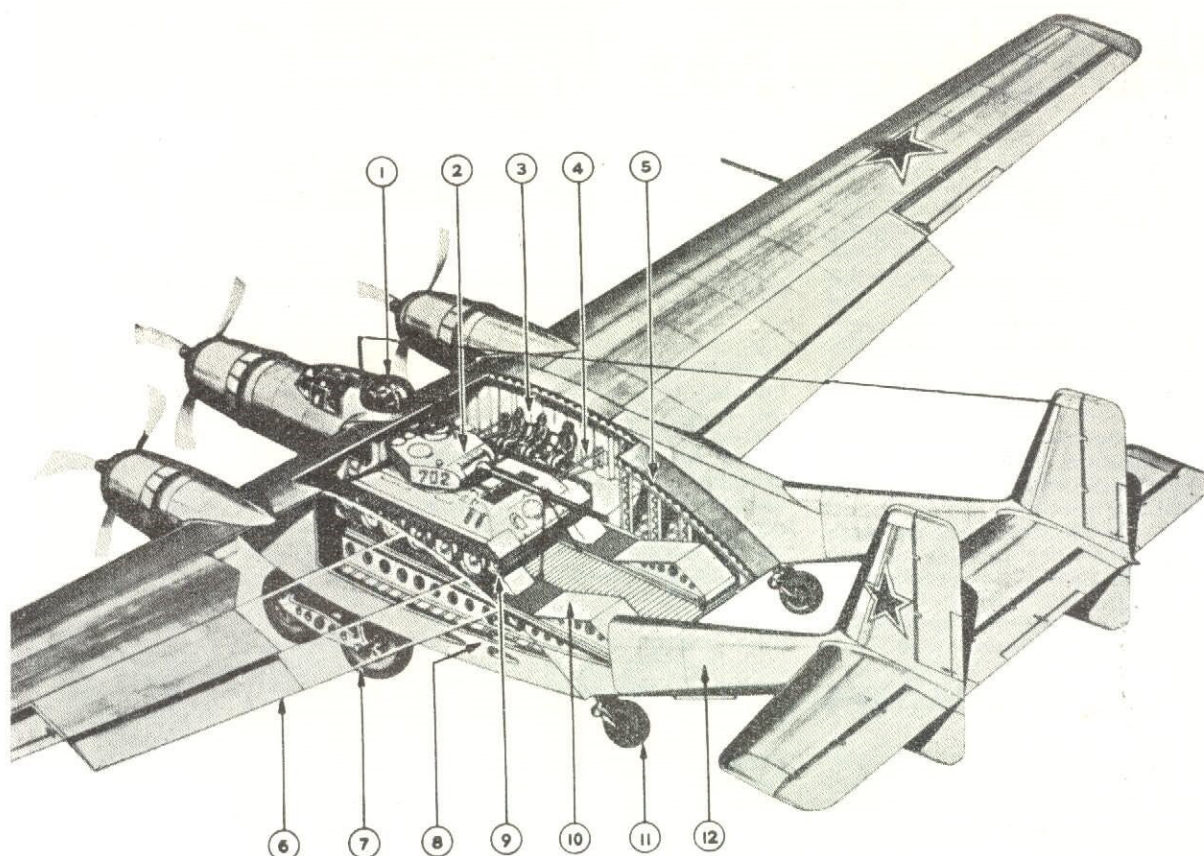
Antikytt...

KYTT OCH »LUFTGROPAR» kommer man hädanefter att kunna helt undvika om de försök utfaller väl som den engelska flygfabriken Boulton Paul nu håller på med. Hittills har det helt och

hållet berott på föraren (och i någon mån på flygplanets flygenskaper) om de värsta kytten kunnat motverkas med hjälp av rodren. Detta har emellertid inte kunnat ske förrän planet redan varit inne i kytten. Den nya uppfinningen består av en elektrisk anordning med en antenn som känner kytten innan planet hun-

nit in i dem. Genom elektriska impulser påverkas rodren automatiskt att motverka störningarna. Om apparaten, kallad »The Gust Alleviator», håller vad den lovar går flygpassagerarna en ljus och »luftgropsfri» framtid till mötes. Bilden nedan visar en Lancaster utrustad med försöksapparaturen.





1. Övre och undre kanontorn med 20 mm akan
2. Förankrad T-34 stridsvagn
3. Stridsvagnsbesättning
4. Förankringsarm för stridsvagn
5. Lastdörr med öppning för defensiv beväpning
6. S. k. high-lift flaps
7. Boggielandställ
8. Starttraketinstallation
9. Stoppklotsar för stridsvagnen
10. Ställbar lasttrappa
11. Dubbla sporrhjul
12. Stjärtbommar med högt placerade stjärtplan

3.500 hk och ha en spännvidd på omkring 50 meter. Vad motorutrustningen beträffar är det redan tidigare känt att man i Sovjet utvecklat en ny — sannolikt 28-cylindrig — stjärnmotor benämnd M-300 och med en uppgiven max. starteffekt av 3.000 hk.

Då amerikanerna vid åtskilliga tillfällen kraftigt lyckats höja effekten hos redan existerande motorer — sålunda har Pratt & Whitney-fabrikeras Wasp Major-motor ökat i effekt från 2.800 till över 4.000 hk — är det ingalunda otänkbart att ryssarna utfört samma konststycke. Ur konstruktiv och principiell synpunkt är det nya planet till stor del baserat på den efter kriget i Kanada utvecklade men inte serietillverkade CanCargo CBY-3 Loadmaster, vars vingprofilerade flygkropp utger planet extra lyftkraft (vingyta), även om den ryska typen är avsevärt större. Ifrå-

ga om utformningen av det för ett plan av denna art mycket viktiga landstället tycks däremot Cherniakovskij ha gått efter de linjer som tyskarna tillämpade bl. a. på sin omtalade sexmotoriga mastodont Messerschmidt Me 323 Gigant och den vid krigsslutet klara fyrmotoriga Arado Ar 232, vilka båda utmärkte sig för sina originella landställ med upp till tio hjul på vardera sidan av flygkroppen.

Något snabbt flygplan är givetvis inte BiCh (004). Uppskattningsvis anges toppfarten till ca 250 km/t och marschfarten till ca 200 km/t. Lastningen av stridsvagnar sker bakifrån mellan de båda stjärtbommarna genom att den bakre delen av vingen-kroppen fälls uppåt, enligt uppgift manuellt. Planet uppges vidare ha sex mans besättning, varav två är avdelade för att sköta de båda kanontorn med 20 mm automatkanoner som utgör planets defensiva beväpning. Tydligt räknar ryssarna med att endast i undantagsfall anordna jakteskort. Trots kanonerna utgör BiCh (004) i så fall det verkliga önskemålet för jaktflyget. Inne i flygkroppen finns dessutom en bänk för stridsvagnens fyra besättningsmedlemmar.

Hur det nya flygplanet ser ut får man en mycket god uppfattning om av ovanstående amerikanska teckning. Hur nära denna överensstämmer med verkligheten kan dock inte Looping uttala sig om.

HALLÅ, Stockholm Centre!

Flygtelegrafistens yrke är i utdöende! Flygbolagen över hela världen har som bekant stora ekonomiska svårigheter att kämpa emot, och som ett av leden i strävan mot högre inkomster och lägre utgifter har de börjat att mer och mer använda radiotelefoni i stället för telegrafi för förbindelse mellan flygplan i luften och markstationer. Om telegrafisten kan göras umbärlig ombord, ökas flygplanets betalande last med en passagerare eller cirka 75 kg. Samtidigt bortfaller telegrafistens lön.

Även på grund av de ökade marschhastigheterna för moderna trafikflygplan går utvecklingen i riktning mot telefoni. Redan nu flyger t. ex. en DC-6:a sträckan Stockholm—Köpenhamn på 1 tim. 20 min. Om några år flyger kanske ett turbin- eller readrivet

- Telegrafen bort inom flyget
- UK-system byggs upp i Sverige
- Även Atlanttrafik på telefoni
- "Flygengelska" klarar språkproblem

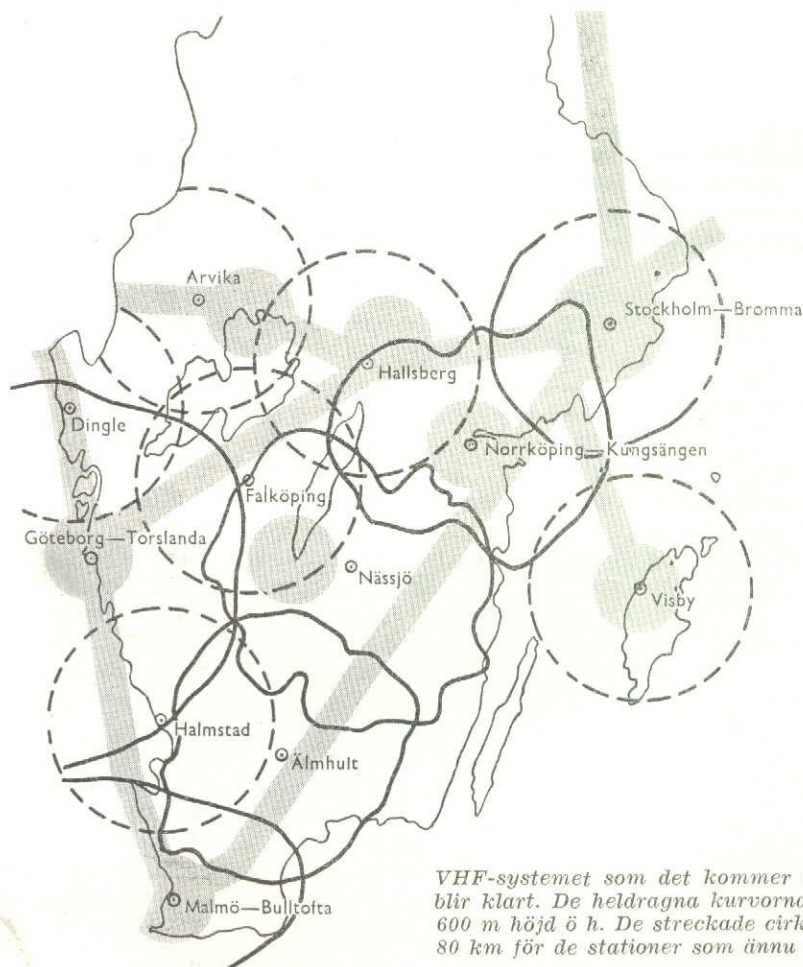
flygplan samma sträcka på 50 minuter eller mindre. Detta gör det nödvändigt att positionsrapporter, trafikregleringsmeddelanden o. dyl. från och till flygplan utväxlas utan onödiga dröjsmål direkt mellan piloten i flygplanet och trafikledaren på marken. Användes telegrafi måste alla meddelanden gå via flygtelegrafisten och telegrafisten på markstationen. Om piloten kan avlyssna trafiken mellan markstationen och andra flygplan, får han dessutom en klar uppfattning om övrig

flygtrafik i hans närhet. Ultrakortvågen är dessutom praktiskt taget fri från alla atmosfäriska störningar.

USA har, som i så mycket annat på flygets område, även varit föregångare i fråga om telefonikommunikation med flygplan. Övergången till telefoni skedde först för trafiken i flygplatsernas närzoner och ytterzoner. Numera godkänner den amerikanska luftfartsstyrelsen överhavsflygningar av amerikanska flygplan med användandet av enbart telefoni. Enligt vad som framkommit vid en företagen undersökning, försiggick under andra halvåret 1949 70 % av all kommunikation på Nordatlanten per telefoni. Sannolikt har telefonitrafiken procentuellt sett ännu större omfattning i Stilla Oceanen. I Europa är Storbritannien föregångare när det gäller telefoni på ultrakortvåg (VHF) för distriktstrafikledningarnas rörliga trafik. Övergång till telefoni i större eller mindre utsträckning pågår eller planeras i ett flertal länder, bl. a. i våra nordiska grannländer.

Radiotelefonin har således många fördelar, men den medför även vissa svårösta problem. Det största av dem är språkfrågan. Så gott som alla piloter inom trafikflyget torde kunna tala engelska hjälpligt, men det finns många länder där trafikledarepersonalen inte kan det. Försök göres bl. a. att åstadkomma en sorts förenklad »flyg-engelska» med ett mycket begränsat ordförråd och standardfraser.

En annan olägenhet som måste övervinnas, är att om det inte finns telegrafist ombord på ett flygplan, kan man inte tillgodogöra sig de väderleksutsändningar som nu sker genom s. k. »CQ-utsändningar» (CQ = »till alla») på telegrafi. Tio radiostationer har vardera tre minuter på sig



VHF-systemet som det kommer att se sig för södra Sverige när det blir klart. De heldragna kurvorna visar de praktiska räckvidderna på 600 m höjd ö h. De streckade cirkelarna visar den teoretiska räckvidden 80 km för de stationer som ännu inte hunnit rekognosceras.

att en gång i halvtimmen på en och samma frekvens sända väder-rapporter för ett antal flygplatser. Dessa sändningar sker i kodform, varför man i detta avseende inte utan vidare kan gå över till telefoni. Det är dock omöjligt att sända lika många väderrapporter som på telegrafi. Dessutom har telefonin inte samma räckvidd och inte heller samma läsbarhet under dåliga mottagningsförhållanden som telegrafi.

Även här i Sverige har vi kommit en bit på väg. I juli 1949 tog SAS första gången kontakt med Luftfartsstyrelsen om användande av telefoni i luftfartsledningarna och fick tillstånd att utföra vissa prov på VHF (ultrakortvåg) på linjerna i triangeln Stockholm—Norrköping—Visby. Under vintern 1949—1950 utarbetades dels en plan för fortsatta prov, dels en preliminär plan för övergång till VHF-telefoni, kompletterad med kortvåg (HF)-telefoni för södra och mellersta Sverige. Under våren 1950 utökades proven till att gälla även sträckan Stockholm—Helsingfors, där förutom SAS även Aero O/Y och Pan American Airways deltog.

Det preliminära VHF-systemet kommer att bestå av 10 à 12 fjärrmanövrerade sändare- och mottagarestationer, som utplaceras på lämpliga platser, belägna så högt som möjligt över havsytans nivå. Stationerna kommer att arbeta på tre olika frekvenser: 118,5, 118,9 och 119,3 Mc/s. De kommer att uppdelas i tre grupper och manövreras från distrikts- trafikledningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. För att utvärdera vilka platser, som är lämpliga för dessa relästationer, har en mängd räckviddsprov utförts och pågår fortfarande.

Den ungefärliga räckvidden för en VHF-station är i kilometer $4 \times \sqrt{\text{kvadraten i H}}$, där H = höjdskillnaden mellan sändare- och mottagareantennerna uttryckt i meter.

Det anses nödvändigt att förbindelse kan ernås från ett flygplan var som helst inom luftfartsledningarna på höjder ned till 600 m över havet och höjder ned till 900 m över havet på avstånd upp till 70 km från luftfartsledningarnas centrumlinjer. Vid planläggningen av proven har man räknat med en teoretisk räckvidd av 80 km för 600 meters höjd och 100 km för 900 meters höjd.

Vissa lämpliga platser har där- efter utsetts på kartan, varvid, förutom fordran att de bör ligga högt och fritt, hänsyn även tagits till att de bör ligga lämpligt till ur kraftförsörjningssynpunkt m.

m. Provflygningarna utföres av flygande personal från trafikledningarna och markpersonal från Telegrafstyrelsens radiobyrå. En Ercoype från Stockholms Flygklubb har utrustats med en sändare med en antenneffekt av 6—8 watt, dvs lika stark som de sändare, som vanligen förekommer i trafikflygplan. I en stor skåpbil har en sändare- och mottagarestation med en antenneffekt av ca 50 Watt inmonterats.

Vid proven har denna skåpbil ställts upp på de rekognoscerade platserna, varefter flygplanet under upprepade sändningar har flugits från och emot skåpbilen. De heldragna kurvorna på kartan visar de praktiska räckvidderna på 600 m. höjd ö. havet för de stationer som rekognoscerades under hösten 1950. De streckade cirklar- na visar den teoretiska räckvid-

den 80 km. för de återstående stationerna. Dessa platser undersöks just nu, varför resultaten ännu inte föreligger. Det förefaller dock som om man praktiskt taget skulle kunna få förbindelse med någon av stationerna var som helst ända ned till 600 m över havet.

Redan nu är stationerna i Stockholm, Norrköping och Malmö tagna i bruk. Stationerna vid Nässjö och Älmhult beräknas bli färdigställda denna sommar och övriga stationer under nästa år.

Som komplement och reserv för dessa VHF-stationer finnes redan nu färdigställda HF-stationer på två frekvenser (3062,5 och 5672,5 kc/s) i Stockholm, Göteborg och Malmö. Vissa prov med CQ-utsändning av väderleksrapporter pågår på dessa frekvenser.

O h l.

Elak Looping-läsare

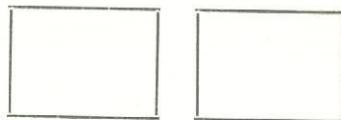
En av Loopings läsare tycker att man i många beskrivningar av stridsflygplan, och framför- allt om ryska sådana, får mer än svävande uppgifter. Strängt taget får man många gånger inte veta någonting alls om pla- net. Red. vill inte alls påstå att påståendet saknar fog, men det bifogade exemplet, som vi med nöje återger, är kanske inte alldeles rättvist.

*

Nytt rea (jakt-attack-bomb- spanings?)-flygplan!

Vi har nu fått säkra uppgif- ter om ett nytt superreakflyg- plan som tillverkas på löpande gummiband. På grund av spi- onfaran vill varken fabriken, konstruktören eller tillverk- ningslandet röja sig. Materia- let är en ny legering vars be- ståndsdelar är strängt hemliga men som i förhållande till sin hållfasthet lär vara minst dub- belt så tung som hittills exi- sterande legeringar för flyg- plan. En ny finess lär vara att det nya flygplanet som har be- teckningen XYZ-XX, är absolut idiotsäkert. Planets utseende är strängt hemligt emedan dess konstruktion, om vilken vi ingenting fått veta, är yt- terst epokgörande. Vi har emel- lertid lyckats erhålla ett par bilder av XYZ-XX, vilka vi här publicerar med ensamrätt för norra Europa sedan alla vik- tiga delar genom tillverkarens

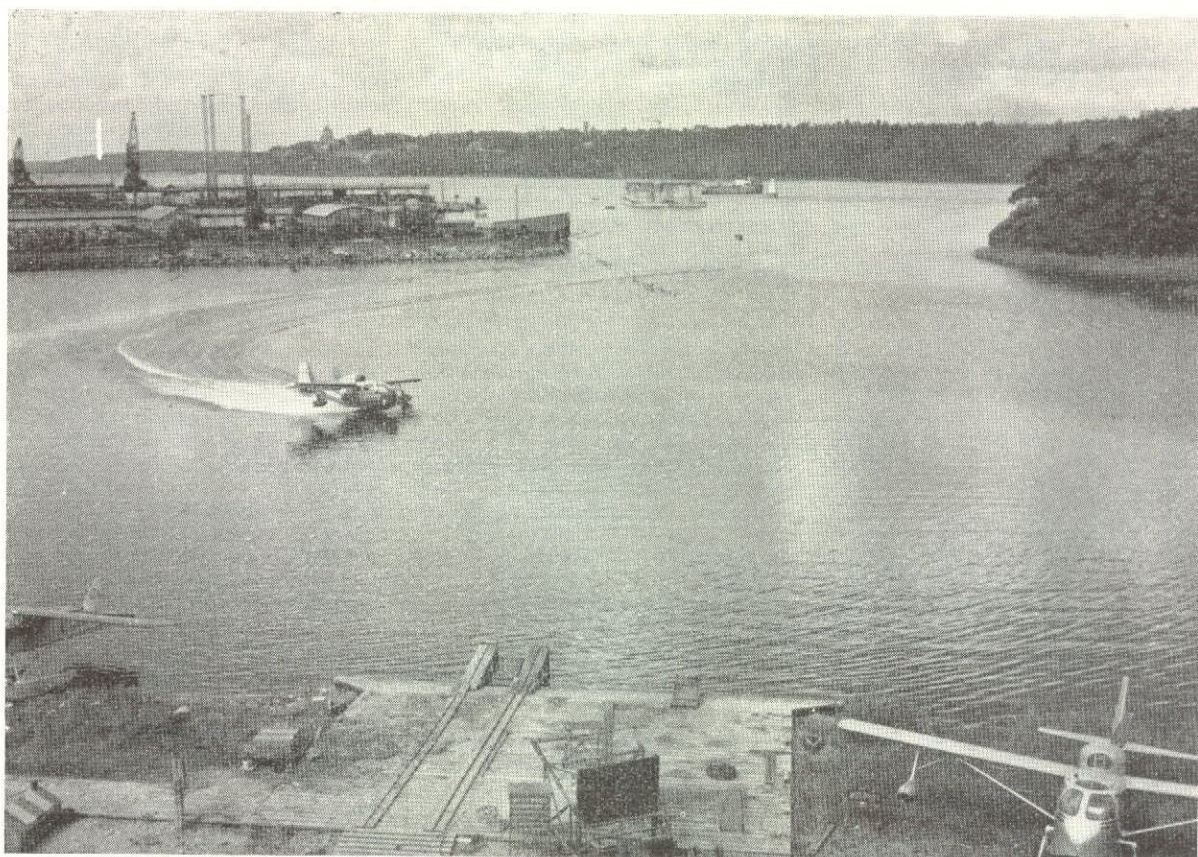
försorg bortretuscherats. Bild 1 visar framsidan och bild 2 baksidan.



XYZ-XX framifrån och bak- ifrån sedan alla hemliga delar bortretuscherats.

Data och prestanda:

Längd: Som bredden.
Bredd: Som längden.
Motor: Ett inverterat samt uppochnervänt reaaggregat av icke axialtyp. Dragkraft och varvtal skiftande.
Topp hastighet: Ej över 5.000 km/t.
Marschhastighet: Hemlig.
Vikningshastighet: Okänd.
Landningshastighet: Låg.
Dykhastighet: Hög.
Flygsträcka: Beroende på bränslelasten.
Bränslelast: I proportion till flygsträckan.
Bombast: Avsevärd.
Beväpning: Kanoner, kul- sprutor, raketer, och bomber till icke angivet antal och ka- liber.
Besättning: Troligen ej min- dre än en man.
Flygplanet måste anses kom- ma att utgöra ett utomor- dentligt tillskott till det till- verkande landets flygvapen!

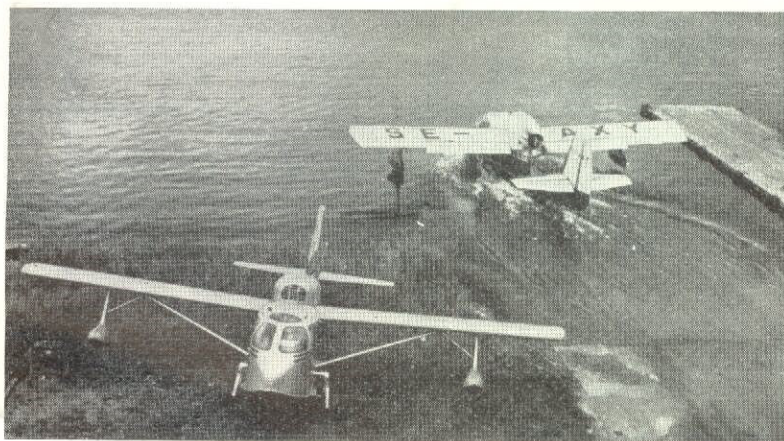


Lindarängen

Stockholms Flyghamn som det en smula högtidligt heter i officiella sammanhang är en idyll från det svenska flygets ungdoms-år som för några år sedan — när Bromma blev centrum för trafikflyget — glömdes bort och tycktes dö en stilla död i skönhet. Men Lindarängen har levat upp igen och med förnyad intensitet och

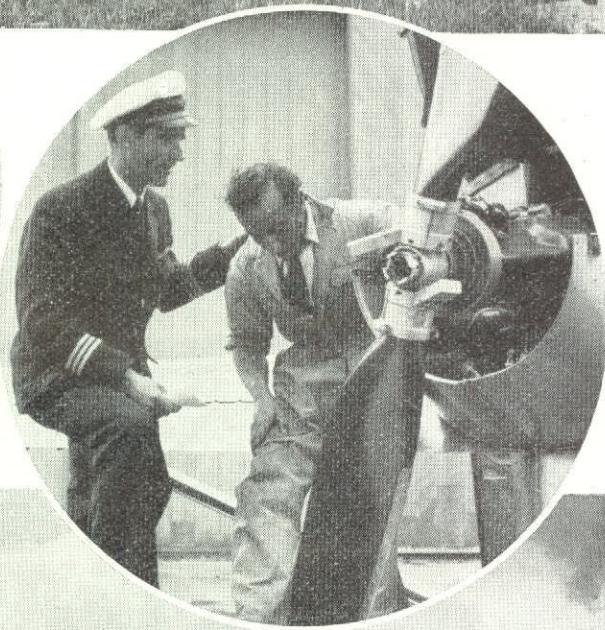
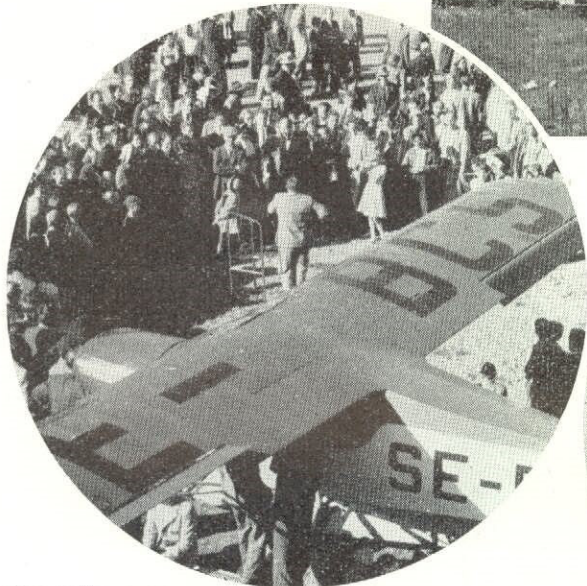
livsvilja. Nu är det framförallt Ostermans sjöflygavdelning som rumsterar i den tjugiga viken, vägg i vägg med, men ändå i förnäm avskildhet från Frihamnen. Under den isfria delen av året försiggår här en flygverksamhet av betydande omfattning. Mest är det taxiflyg och ganska mycket rundflygning (stockholmarna har

börjat få korn på sjöflygets tjustning) och inte minst ambulansflyg som har Lindarängen som huvudbas. Hela skärgårdsflygtrafiken går över Lindarängen, och den är inte så liten så här års. Den stora hangaren är proppfull med flygplan under de stilla dagarna och vid de goda och välplacerade sliparna ligger det fullt av flygplan på tofflor. Här vilar Ahrenbergs gamla hederliga Ju-52 ut om nätterna efter dagens slit med tidningstransporter vid samma slipp som för 27 år sedan var med om ABA:s historiska början med reguljär trafik på Finland. Vårt bildsvep får försöka ge en antydning om det Lindarängen som finns i dag och som trots synbar avskildhet lever ett hektiskt liv under sommarhalvåret — Sveriges enda »riktiga» sjöflygstation.



Den övre bilden visar den vackra Lindarängsviken med en av Ostermans Seabees på »steget». Här till vänster går en Seabee i vattenet på den bekväma betongslipen, idealisk för amfibieflygplan.

Här ligger en Cub och en S-17 i stilla ro medan änderna betar mellan tofflorna. I vänstra cirkelbilden pratar Albin Ahrenberg — en av Lindarängens urinnevånare — flyg på en av Ostermans populära Lindarängsdagar och i cirkeln till höger har chefen för Ostermans sjöflygavdelning Gustaf Persson något att säga mekaniker Jarl Lindqvist i en Seabee-motors skugga. Nederst en bild av stora hangaren på Lindarängen.





Ålleberg prövar nytt

Segelflygutbildningen i dubbelkommando (DK) tar alltmer fart, och i sommar kör den centrala segelflygskolan på Ålleberg tre sådana kurser i följd, vilket är det mesta som någonsin förekommit. Det är inte tu tal om annat än att DK-metoden är långt överlägsen den gamla »ensitsarmetoden», och ännu bättre kommer det att gå när den nya skolningsradion blivit fullt prövad. Det är ingenjör Olle Berg i Stockholm (pappa till Billy Nilssons och Tage Löfs suveräna distansradioutrustning vid VM) som i samarbete med KSAK konstruerat en liten behändig apparat — mottagare i segelflygplanet och sändare i en rem om halsen på instruktören på marken — vilken nu provas praktiskt på Ålleberg. De hittills gjorda försöken vid övergång från DK till EK samt vid inflygning på nya typer har givit stälalande resultat.

På den stora bilden tar DK-eleven Matts Knies från Hedemora på sig fallskärmen för den första ensamstarten i Baby-Falken. Han får god ledning från marken av instruktören tack vare Bergs fina radio.

Längst till vänster demonstrerar Olle Berg den nya radioanläggningen för KSAK:s presschef Alvar Zacke, och på bilden närmast här intill ger instruktör Karl-Göran Klevstigh goda råd till en elev på hanget.



Skolchefen Herje Westrin har dubbel anledning att vara glad. Dels är han purfärsk Guld-C-diplomat, dels har den nya radion redan besparat honom många bekymmer för både elever och materiel. Den vita »mejeristmössan» är i år högsta mod på Ålleberg...

Modellflyget trivs också storat på Ålleberg, där även i år centrala kurser för instruktörer anordnas. Här pratar kurschefen Ragnar Odenman linstyrning med Raymond Svärd, Jokkmokk.



Ariel III, fransk rea-helikopter

Det franska statsägda företaget S. N. C. A. S. O. rapporterar att prototypen till en reaktionsdriven helikopter enligt delvis nytt system är färdig och provflugen.

En av de besvärligaste stötestenarna på helikoptern i allmänhet är den mekaniska kraftöverföringen från motor till rotorblad och det höga flygtimpriset med helikopter beror till stor del på ömtåligheten hos rotornavet.

Belastningen på rotorblad och -nav är därför på den »klassiska» helikoptern sammansatt av böjning från lyftkraft, dragning från centrifugalkraften samt motorns vridmoment, som skall övervinna bladens luftmotstånd.

Genom att driva runt bladen från periferien slipper man vridmomentet och kan få en väsentligt enklare och lättare navkonstruktion, vilket är anledningen till de många reaktionsdrivna projekt, som kommit fram under det senaste decenniet.

Den motoriskt enklaste lösningen patentsöktes för ett 10-tal år sedan (av Å. Anderberg och förf.) och bestod av en rotor med enkla reaktionsrör vid bladspetsarna. Vår ursprungliga avsikt (utvecklad av Anderberg 1939–40) var att ta in luft vid navet, låta den komprimeras som i en annan radialkompressor i det ihåliga bladet, tillföra bränsle i en brännkammare vid bladspetsen och låta gasen strömma ut tangentiellt genom ett munstycke där.

Emellertid ansåg vi att det ihåliga bladet skulle bli alltför klumpigt och övergick därför till reaktionsröret med inlopp och diffusor vid bladspetsen, som skulle bli lättare och enklare.

Eftersom reaktionsrören inte arbetar förrän vid en viss, rätt hög inloppshastighet skulle det vara tvunget att starta rotorn på annat sätt innan den kunde dra sig själv upp till fullvarv. Systemet har på senaste tid praktiserats i U. S. A.

En reaktionsmotor utan detta ramjet-motorns startproblem är stötmotorn eller argusröret. Genom en startimpuls av komprimerad luft från ett tryckkärl kommer stötmotorn igång med sitt brummande och trots att den är långt större och tyngre än det enkla reaktionsröret har också helikopterrotorer utrustats därmed. Dess framtid som helikopter-motor är emellertid tvivelaktig. De tunga, knattrande klumparna vid bladändarna ger stor drag-

kraft längs bladen till rotornavet, bränsleekonomien är väl så dålig som för tidigare nämnda typer, driftsäkerheten mindre genom det heta, svängande ventilsystemet och oväsendet föga tilltalande. Endast en eller ett par försökstyper har byggts och hitintills har samtliga projekt att driva helikopter-rotorer med gasstrålar stannat vid prototyper.

Det är däremot tänkbart att det franska projektet kan ha större livaktighet. Den primära drivkällan hos S. N. C. A. S. O. S. O. 1120 Ariel III, som den imponerande typbeteckningen lyder, är en gasturbin av typen Turbomeca Artouste om 220 hk. Gasturbinen driver en kompressor, som matar luft igenom rotornavet till kanaler i rotorbladen och ut till brännkammare vid bladspetsarna. Idén har alltså likheter med vår tidigare nämnda men med den skillnaden att luften till bladkanalerna redan är åtskilligt förtätad och alltså fordrar mindre utrymme. Dessutom för gasturbinen mindre än den för en hel rotor. Hela anläggningens vikt blir däremot självfallet större.

Den reaktionsdrivna helikoptern utan vridande moment mellan rotor och flygkropp behöver inte den konventionella typens lilla styrande stjärtrotor för att hålla kursen. På Ariel III har sidstyr-

ningen lösts genom att den relativt långsamma gasstrålen från turbinen kan avlänkas åt höger eller vänster genom pedalkontroller av vanlig typ.

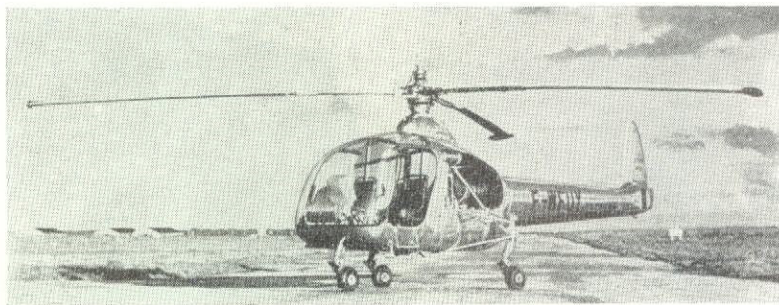
Prototypen för Ariel III har framställts på häpnadsväckande kort tid. Den byggdes efter erfarenheter från bolagets tidigare Ariel I och II med början den 5 juni 1950. Redan den 7 mars i år kördes den på marken och första provflygningen kunde äga rum den 18 april med gott resultat.

Den relativt låga vikten och rotorns stora lyftkraft har på Ariel III fått betalas med dålig bränsleekonomi — den drar ungefär tre gånger så mycket bränsle som motsvarande konventionell helikopter. Dess starka sida är att bära stor last över korta sträckor.

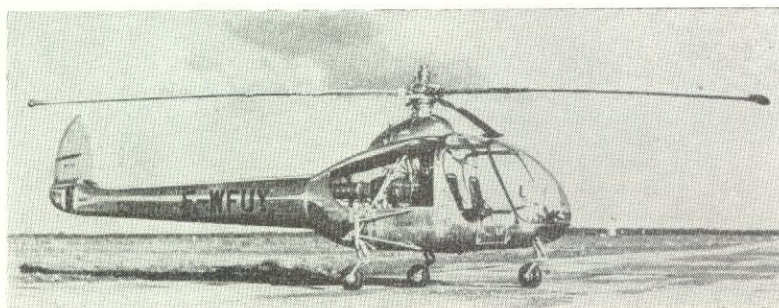
Med en nyttig last av 300 kg (tex 3 man) flyger den 250 km med hastigheten 135 km/t medan den över 100 km sträcka kan bära 450 kg. Dess praktiska svävtopphöjd är 1800 m men den kan lyfta vertikalt från flygfält på 2.600 m höjd och under horisontalflygning är den praktiska topphöjden 4.400 m. Den senare siffran är faktiskt lika god som för ett litet flygplan och mycket mer kan man inte dra nytta av utan att använda syrgasmasker.

En andra prototyp av samma helikopter håller f n på att byg-

Forts. på sid. 21



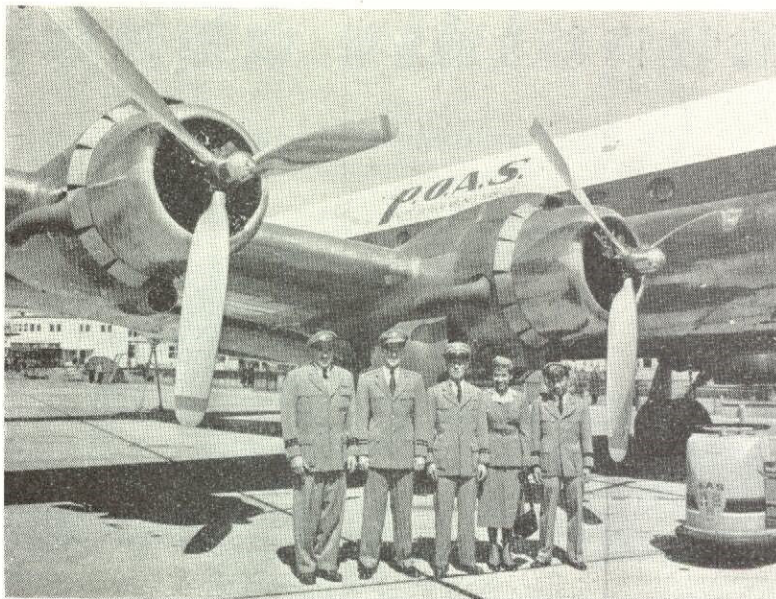
Ett par bilder av SO. 1120 Ariel III.



Besättningen på »City of Bangkok» strax före avresan. Mannen i mitten är mr Winakup. Längst till vänster kapten Hills och färdmekanikern »Larry». Till höger flygvärdinnan och telegrafisten.

Kastrup är den egentliga huvudentrén för flygresenärer till och från Skandinavien och här kan man bland flygpasagerare och flygpersonal finna en rikhaltig provkollektion på människor från öst och väst. Man blir inte förvånad om man så skulle möta en pergamentsgul kines, en kolsvart neger och en grönländare på en och samma gång.

Därför var det inte heller någon större anledning till att förvånas när jag mötte mr Chawrat Winakup, som promenerade utanför stationsbyggnaden i sin ljusa och



Mr Siam på Kastrup

sommariätta kostym. Det råkade emellertid finnas ett samband mellan denne mörkhyade, spenslige herre från Siam och en DC-4 som stod på stor översyn i DDL:s verkstadshangar. För ca tre och en halv månad sedan kom mr Winakup till Kastrup med detta flygplan, som bär namnet »City of Bangkok» för att DDL skulle taga hand om det för en 8.000-timmars översyn.

En sådan översyn är ett jättearbete under vilket man plockar ner flygplanet bit för bit, med undantag för själva flygkroppen, för att inspektera delarna, justera dem eller byta ut dem. Hur omfattande ett sådant arbete i själva verket är kanske man bäst förstår när man får veta att en sådan översyn kostar i runt tal en miljon danska kronor.

Flygplanet tillhör Pacific Overseas Airlines (POAS) i Siam och mr Winakup är en av bolagets siamesiska piloter. Under dessa tre månader har han inte bara hunnit att grundligt lära känna Köpenhamn, utan även varit i tillfälle att taga en DC-4 under okularbesiktning. Hittills har han endast tjänstgjort som andrepilot på typen, men när han kommer tillbaka till Siam skall han vara klar att gå som kapten. Siam har brist på egna piloter och har ta-

git amerikanare i tjänst som befälhavare, medan de infödda går som andrepiloter.

Mr Winakup har även passat på att genomgå en link-trainer kurs hos DDL. Det var hans första bekantskap med denna geniala flygövningsapparat. I Siam har man först helt nyligen fått ett par Linktrainers som gått till det siamesiska flygvapnet. Mr Winakup har gjort sammanlagt ett 30-tal timmar i »linken» hos DDL och flugit in sig på alla de flygplatser man skall passera på hemvägen till Siam. Speciellt har han övat instrumentflygningsförfarandet vid Hongkong där bolaget i mars i år förlorade en DC-4 som flög in i en bergvägg under dåligt väder. Flygplatsen där har ett ganska otrevligt läge intill höga berg som gör att inflygningar under dåligt väder måste utföras ytterst noggrant och exakt efter föreskrifterna.

— Men nu har jag tränat in förfarandet där om och om igen så jag kan det på mina fem fingrar, säger mr Winakup.

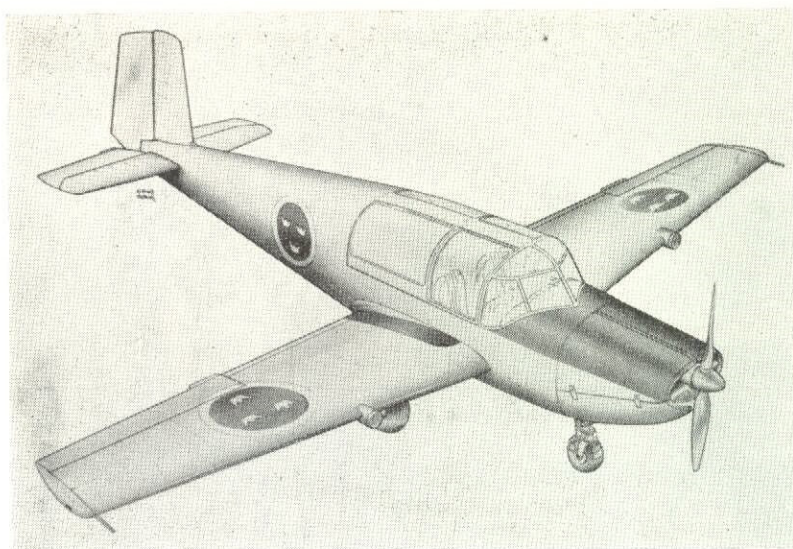
Någon vecka vecka innan översynen var klar kom bolagets chefpilot, kapten G. K. Hills, till Köpenhamn för att som befälhavare flyga »City of Bangkok» tillbaka till Siam. Han är en av bolagets amerikanska piloter och

har varit vid POAS i två år. Han är endast trettiofem år gammal, men har redan flugit i femton år och är en erfaren pilot. Under kriget flög han DC-4 som transportflygare i Stilla Havsområdet och efter fredsslutet flög han i Kina som trafikflygare. Nu har han tillsammans med fyra andra amerikanska piloter slagit sig ner i Bangkok. Även mekanikerpersonalen består av amerikanare och när »City of Bangkok» återvände till Siam följde även en dansk radiotekniker med för att taga anställning i bolaget.

Kapten Hills berättar att siameserna är duktiga flygare, men att deras sinne för det tekniska är dåligt utvecklat. Personligen anser han att Siam, i likhet med flera andra länder i Östern, på det tekniska området ligger ett par årtionden efter Amerika och Europa. Men Siam har, jämte några andra länder som saknar kvalificerad personal till att driva civil luftfart, av den internationella luftfartsorganisationen ICAO fått löfte om hjälp enligt ett omfattande tekniskt hjälpprogram.

POAS etablerades 1947 då ca hälften av bolaget kontrollerades av amerikanska intressen och den andra hälften av siamesiska. Numera är bolaget helt i den siamesiska statens ägo. Flygplanparken består av två DC-4:or och ännu en har inköpts. Dessutom har man tre DC-3:or och en Catalina. DC-4:orna går i trafik på reguljära router till Tokio och Singapore, som flyges två gånger i veckan med passagerare och frakt. Catalinan går i fraktfart till en sjöflygplats nära Hongkong.

Ali.



Safir blir Sk 50

Flygvapnet har nu slutfört underhandlingar med Saab om anskaffande av en skolversion av Safir, som under beteckningen Sk 50 nu skall ersätta de plan av typ Sk 25 (licensbyggda Bücker Bestmann) som f. n. användes för den grundläggande utbildningen.

Önskvärt hade givetvis varit om denna leverans kunnat utföras av Saabs egna fabriker, men då företagets egen kapacitet och tänkbara underleverantörer inom landet för den närmaste framtiden är helt utnyttjade för andra uppgifter, har Saab i stället valt alternativet att låta en utländsk

Överst den nya versionen i »artist impression», till höger en treplansskiss av Sk 50 och nedan den 1949 provade experimentversionen med 190 hk motor.

fabrik tillverka planen. Man har därvid bestämt sig för den holländska De Schelde-koncernen, vars skeppsbyggnadsverksamhet är välkänd (varvet bygger f. n. Svenska Amerika Linjens nya atlantångare), men som även förfogar över en flygplansfabrik i Dordrecht nära Rotterdam. Härigenom skapas också förutsättningar för fortsatt tillverkning och utveckling av Safir.

Även om Safir ursprungligen byggdes framför allt med tanke på privat- och affärsflyg, används planet redan i sin nuvarande form för såväl civilt som militärt skolbruk, bl. a. i Holland och Etiopien. Som typ är Safir ingalunda ny inom flygvapnet. Sålunda anskaffades redan 1947 ett mindre antal plan, vilka sedan dess svarat för en icke obetydlig del av stabs-transporterna.

Forts. på sid. 21.

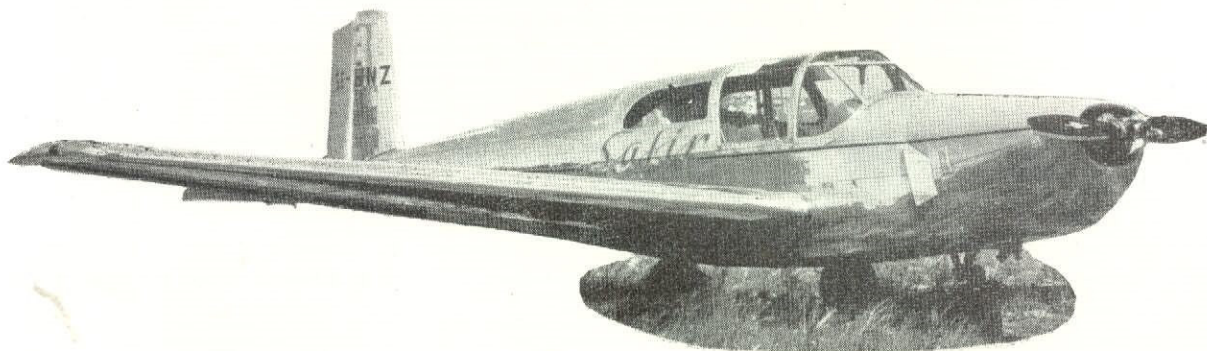
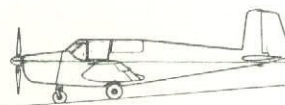
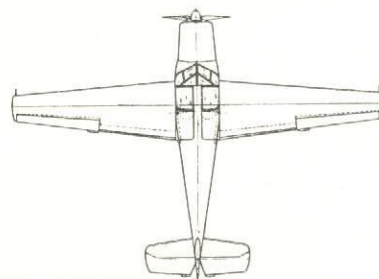
SAAB- 91 B

SAFIR TRAINER/TOURER

Typ: Tresitsigt lågvingat helmetallplan avsett för skol- och reseändamål.

Motor: en sexcylindrig luftkyld Lycoming 0-435-A med 190 hk starteffekt.

Spännvidd:	10,6 m
Längd:	7,85 m
Höjd:	2,2 m
Vingyta:	13,6 m ²
Tomvikt:	720 kg
Max. Flygvikt:	1 165 kg
Vingbelastning:	85 kg/m ²
Max. fart:	275 km/t
Max. marschfart	
(75 % effekt):	245 km/t
Ekonomisk marschfart	
(60 % effekt):	220 km/t
Stighastighet vid	
0 m höjd:	5,8 m/s
Tjänstetopphöjd:	5 500 m
Flygsträcka:	1 050 km
Startsträcka från fast gräsvall till 15 m höjd:	350 m
Landningssträcka på fast gräsvall från 15 m höjd:	320 m.



Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr.

Kapitlet om Little Norway, de blivande norska piloternas utbildningsplats i Toronto, kommer väl aldrig att bli fullständigt skrivet. Alltför många av rapporterna ha gått förlorade med norska gutter, som stoppades redan innanför gränsen av tysk gevärseld, andra villar för alltid i Atlanten, där fiskebåtar med norska patrioter kämpade en desperat kamp mot stormar, mörker, svält och tyska patrullbåtar över och under vattnet, och oräkneliga andra gick förlorade under flyktförsöken över finskt och ryskt territorium i obeskrivliga strapatser. Men en del finns bevarade, och de vittnar liksom de okända soldaterna om en frihetskärlek och ett fosterländskt patos, som saknar ord. Över Nordsjön och över Sibirien, Turkiet, Persien, till och med Japan gick de jagades väg till allierades arméer — och till Toronto. En modern vikingafärd i öster- och västerled, som ännu inte fått sin diktare, men som borde vara ämne till en norsk Odyssé, en offerviljans apoteos, en brinnande fackla att höja för de unga i den befriade nationen.

Riiser-Larsen övertog det omedelbara befälet över Little Norway, som skulle skänka det kämpande Norge så många hjältar. För Balchen stod det klart, att han inte kunde nöja sig med en plats som åskådare i det drama, som rullades upp. Riiser-Larsen var självskriven för sin viktiga uppgift. Balchen började känna sig onyttig. Vem behövde vara rekryteringsofficer för ett land, som med en försvinnande liten procents undantag endast önskade en sak: att rekrytera sig för att slåss?

När Royal Air Force erbjöd f. d. mekanikern, reservpiloten, atlantflygaren och sydpolsfararen Bernt Balchen en chans att inträda i vapnet som flight lieutenant, fanns det inte en skymt av tvekan hos Bernt. På den officiella framställningen svarade han med den lakonism, som alltid varit hans charm:

— O. K.

Det var i december 1940. Sedan de nödtorftiga formaliteterna ordnats, detachades Balchen till Bermuda med den dubbla uppgiften att delta i konvojpatrullering i luften och färjtrafiken med Catalinas till Pembroke i England.

I tre månader höll Balchen på med spaning åt konvojer och överflygningar av plan till England, en liten nätt tripp på tjugosex timmar, som han själv karakteriserar som busstrafik men som hans kamrater i vapnet sannolikt använder ett mindre respektlöst ord för. Så följde ett par veckors tjänst i Montreal, i slutet av mars beordrades han till San Diego, och den sjätte april kommanderades flight lieutenant Bernt Balchen till tjänstgöring i Far East.

FRAN SÖDERHAVET TILL GRÖNLAND.

Officiellt detacherad från det norska flygvapnet till Royal Air Force befann sig alltså den arktiske experten Bernt Balchen våren 1941 i tropikerna. Mannen som endast trivs i minst fyrtio graders köld hamnade i en miljö, där han normalt skulle ha känt sig lika hemma som en isbjörn i Sahara. Det första mötet med Manilla blev en fysisk påfrestning för Balchen, som han sent glömmmer. Han led i hettan. För första gången i sitt liv hade han svårt att an-

passa ig, men det hektiska arbetet räddade honom från att tänka på de egenartade omständigheterna. Japanerna visade en alltmer hotfull och öppet aggressiv uppsyn, övergreppen mot främlingar av olika nationaliteter hörde till dagordningen överallt, och Balchen enrollerades bland de piloter, som hade till uppgift att med flyg rädda politiskt viktiga personer, allierade medborgare, kvinnor och barn, som råkade i farozonen.

Balchen hade själv flugit den första Catalinan från Amerika till Manilla, en bravad, som han upprepade ytterligare två gånger. Han var alltså inte direkt främmande för de svårigheter, som mötte honom här. Självt beskriver han den första färden som en ganska trivial flygning.

Det skulle bli mindre trivialt i fortsättningen. Fjärran östern mötte honom på allvar i Singapore, häxkitteln, där japanska ligor hade vitt förgrenade nät av agenter, och där man mitt i den överhängande faran gjorde vanvettiga transaktioner och levde ett liv, som skulle få den fantasirikaste äventyrsförfattare att självmant ställa sig i skamvrån. Lyxkrogarna blomstrade, lönnmorden föranledde möjligen en eller annan uttråkad gäspning från det klientel, som besökte nattklubbarna och spelhållarna, där avgörandena visst inte alltid gällde pengar. Mitt i denna giftiga atmosfär jagade de politiska och militära ryktena varandra.

När det började osa hett på allvar, sattes RAF:s Ferry Command in på uppgiften att evakuera Shanghai och Hongkong. De besättningar, som avdelades för denna uppgift, hade i stor utsträckning tidigare stått under Air Commander Powells befäl, den lille jovialiske, korpulente trafikflygaren, som organiserade flygningarna från Amerika till Skottland och England vintern 1940—41, då amerikanerna själva förklarade det omöjligt att under den årstiden flyga över Atlanten i den skala, det var fråga om. När Balchen kallades till Royal Air Force var det närmast med tanke på hans erfarenheter som atlantflygare. Han förklarade kort och gott, att det gick. Inte utan förluster, men projektet höll.

Powell var chef för Ferry Command, och de flygare han samlade omkring sig och som nu delvis användes för Fjärran östern-företagen, var kanske den mest egenartade främlingslegion, som någonsin existerat. Där fanns amerikanare sida vid sida med norrmän, polacker, engelsmän, kanadensare, australiensare och fransmän, och bland dem fanns ett urval av de bästa piloter, som kunde skaffas, kärnan av Royal Air Force, som sedan sattes in mot Europa.

Dessa dare-devils flög praktiskt taget jorden runt utan pass. Även när Amerika var neutralt var det ingen, som frågade efter sådana formaliteter. Balchen blev av med sitt redan vid inresan till Amerika 1940, och ingen lär sedan dess ha bett att få se det.

Det var dessa gentlemän, som satt vid spakarna

LOOPING UTKOMMER NÄSTA GÅNG

den 8 augusti

MED nr 9—10 I STORT DUBBELNUMMER

på de plan, som räddade ett otal diplomater, kvinnor och barn undan japanska massakrer och hämndaktioner i Shanghai och Hongkong. Balchen själv flög den dåvarande kinesiske premiärministern Soong till Manilla och fick på köpet en underhållande pratstund om Kinas politiska linjer och utvecklingsförrhoppningar.

Under tiden som dessa aktioner pågick efterlystes Balchen oupphörligt av den amerikanske flyggeneralen Arnold. Han hade lyckats utforska så pass mycket att Balchen detacherats till Royal Air Force, men med de snabba omflyttningar, som ägde rum oupphörligt, dröjde det en rundlig tid, innan Balchen telegrafiskt nåldes av generalens kallelse.

Balchen befann sig just då på Manilla. Han hade anlänt på kvällen och väcktes mitt i natten med beskedet, att han oavsett kommandering skulle inställa sig snarast möjligt i Washington hos general Arnold i högkvarteret.

Tropikerna hade för länge sedan mist sin tjusning för Balchen, om de någonsin haft det. Han förstod dessutom halvkväden visa — den politiska och militära barometern för Nordeuropa dalade, och Balchen anade sin kommande uppgift.

Återstod att få en biljett till Clippern. Balchen tog sitt telegram, undersökte passagerarlistan och fann en man, som tillhörde Federal Bureau of Investigation, alltså en resenär med absolut företrädesrätt. Det behövdes bara ett kort samtal, och Balchen kunde inta hans plats.

General Arnolds namn sopade undan alla formaliteter som genom ett trollslag, och ett par dagar senare var Balchen i Washington, fick ett hotellrum, rakade sig, snyggade till sin blå Air Force-uniform och tog en bil till krigsdepartementet. Tjänstemännen tittade inte så litet nyfiket på den trygge officeren, som med norsk brytning bad dem underrätta Arnold att han väntade på företrädare. Till sist anmälde flight lieutenant Balchen hos generalen.

Vederbörande tjänsteman hann aldrig meddela Balchen, att han kunde stiga på. General Arnold rusade själv ut i väntrummet, skakade hand med Bernt och frågade förebrående:

— Var i hela fridens namn har du varit? Jag har sökt efter dig jorden runt och plötsligt hittar jag dig i Manilla! Vad har du gjort där?

— Jag har bara flugit omkring en smula, svarade Balchen...

Resten av samtalet ägde rum inne på generalens rum, medan den häpne tjänstemannen försökte återta sin värdiga min utanför.

— Vad skulle du tycka om att jobba för mig?

Det var general Arnolds första allvarliga fråga under detta dramatiska samtal.

Balchen tittade på sin vän generalen och log ett brett leende.



— OK.
— I så fall tänker jag skicka dig norröver. Vad har du för rang?
— Flight lieutenant, Sir.
— Är du nöjd med kaptens grad tills vidare?
— OK.
— Fint. Sök upp Spaatz för vidare order!

Kaptenen i åttonde amerikanska arméflygkåren Bernt Balchen skakade hand med sin chef och försvann glad som en spelman för att fullgöra sin första order i sin nya rang.

Samtalet i generalstaben mellan kapten Balchen och general Spaatz gick i samma stil som det föregående. När Balchen gjorde sin entré, stod generalen i telefon, kastade ett öga på den oanmälde besökaren och slängde telefonluren i klykan.

— Hallå Balchen! Här står jag och ringer runt staben för att få fatt på dig och så dyker du upp som gubben i lådan!

Och när de två klappat om varandra, fick Balchen en order, som i sin dramatiska lakonism torde sakna motsvarighet.

— Bernt, du skall till Grönland. Du skall bygga en flygbas för oss där. Jag bryr mig inte om, hur du gör det, men gör det snabbt.

Det var hela direktivet.

— Du gör precis som du vill, du vet vad du gör — och du kan Grönland!

ETT SKEPP KOMMER LASTAT...

Det är den första veckan i oktober 1941. Den amerikanska truppbåten »Monargo» stävar in i Söndre Strömfjord. Ombord befinner sig Bernt Balchen med femhundra speciellt valda män. Denna fjord, som skär in i den grönländska västkusten, ligger ungefär mitt emellan Holsteinsborg och Sockertoppen. Den förra platsen är Sydgrönlands nordligaste koloni med omkring trehundra invånare och med bland annat trankokeri, späckhus och administrativa byggnader. Det är kanske en av de mest natursköna platserna på Grönland, där den ligger med trähusen ovanför varandra och båtarna väl skyddade i den av naturen själv skapade hamnen och med det väldiga fjället Nasausak höjande sig bakom. Härifrån och till kolonien Sockertoppen är det fågelvägen 180 kilometer. Invånareantalet här är en halv gång till så stort som i Holsteinsborg och vackrast bland alla byggnader är kyrkan, som med sina högtidligt strama linjer speglar sig i vattnet mellan de nakna kliporna.

Mellan dessa båda kolonier skjuter Söndre Strömfjord in i den bergiga, sönderhuggna och vilda terrängen nästan ända upp till inlandsisen. På fartyget, som arbetar sig upp för fjorden, står denna oktoberdag den amerikanska besättningen och ser för första gången det land, som i månader, år och för några av dem kanske för alltid skall bli deras hemvist.

Detta var Grönland, den sagoomspunna ön, som den fredlöse islandsbonden Erik Röde för en tusen år sedan kom till, som ett par år senare islänningarna seglade till och upprättade boplatser på, som de nordamerikanska eskimåerna något tidigare hade vandrat ut till för att under årens lopp sprida sig runt efter öns kuster och bli bofasta, glömmade sina forna jaktmarker på fastlandet, som den norskfödde dansken Hans Egede bragte kristendomen, och som slutligen engelsmannen Ross, amerikanaren Pesry, norrmannen Nansen, fransmannen Quervain

Medan det ännu var fred. I juni 1937 var det genom Balchen klart för flyg Oslo—Stockholm. Här hälsar Bertil Florman Balchen välkommen till Bromma efter hans provflygning för den planerade linjen.

och de tre danskarna Knud Rasmussen, Peter Freuchen och Koch ägnat stora delar av sitt liv för att vetenskapligt undersöka och kartlägga.

Det var i sanning en märklig ö, som dessa amerikaner kommit till. Världens största ö. Från Kap Farväl, den sydligaste delen, och upp till Pearylandets nordligaste punkt kan man räkna 2.650 kilometer, d. v. s. en sträcka som motsvarar avståndet Chicago—Los Angeles. Den största bredden över ön är 1.050 kilometer, vilket skulle bli ungefär detsamma som flyglinjen Chicago—New York. På Grönland skulle man kunna få plats med både Mexiko, Guatemala och Honduras... Men av hela detta jättelika område är fem sjättedelar täckta av is och obeboeliga för människor och djur. Det är inlandsisen, som sedan tiotusentals år tillbaka vilar över det grönländska höglandet och endast släpper kustområdena fria till levande väsen, men där under större delen av året fjordarna ligger tillfrusna, temperaturen är en bra bit under nollpunkten och snömåttade vindar hänsynslöst piskar människornas ansikten.

Den väldiga ismanteln ligger inte stilla. Hur majestätiskt ensam den än vilar över det grönländska berglandskapet, växer och förändras den sig ständigt. Genom sitt eget oerhörda tryck lämnar den undan för undan mäktiga isvolymmer ifrån sig till havet nedanför. Då skälver marken milsvitt därifrån, havet är upprört och fragande, och det grönländska trotset möter en i all sin storhet. Och isbergen seglar i de mest skilda arkitektoniska skepnader, gnistrande i blå, gula och gröna färger, mot söder för att slutligen bli ett med Atlantens vågor. Men uppe på den grönländska gletschern faller snön i grävita massor, packar sig samman, kristalliseras och blir is: den dynamiska inlandsisen lever vidare.

Ute i dess kantområden går det glatta istäcket i dagen, ty här är temperaturen högre och solen smälter bort snön. Här finns också de lömska sprickorna, de ofantliga rämnorna, som det tycks utan någon botten, avgrunder som gör varje färd till ett livsfarligt företag. Och när sommartiden kommer, bildas av smältvattnet stora sjöar och älvar på ytan, vilka söker sitt utlopp under själva isen och så småningom når havet.

En gång trodde man att Grönlands inre var fritt från is. En oas i ett isens Sahara. Men forskarnas djärva resor från västkust till ostkust, från ostkust till västkust har visat motsatsen. Vi vet nu att en väldig issköld vilar över hela landet. När man väl från den isfria kusten kommit upp på inlandsisen, befinner man sig till en början på en höjd av c:a 600—800 meter över havet. Vandrar man sedan vidare blir det i en jämn stigning uppåt, som kulminerar ungefär i öns mittaxel med bortåt 3.000 meter.

Kustlandet är genomskuret av otaliga fjordar, mot vilka bergsväggarna ofta stupar lodrätt ned. När de ibland sänker sig terrassformigt, har sjöfåglar i tusental rätt sig sina bon på någon skyddad avsats. Sjöar och älvar finns det gott om, och över mark och klippor ligger snödrivor, som inte ens sommarens ständiga sol förmår smälta bort.

»Monargo» ångar sakta och säkert upp för fjorden. Sjömil efter sjömil lägger hon bakom sig. När man äntligen kastar ankar har man kommit ett-hundrafemtio kilometer från öppna havet.

Det blir plötsligt liv och rörelse på däck. Kommandoorden ljuder, flitiga och kunniga händer arbetar med lingångar och block, flinka fötter löper över däcksplankorna. Man är i färd att fira ned pråmarna. Snart guppar de där den ena efter den andra på vattnet längs efter båten. En del av männen är redan ombord och tar emot de kollin, som firas ned. Det är ett drygt arbete. Femhundra man

PIPER CUB

med Edo-flottörer och hjulstall,

TIGER MOTH

med flottörer och hjul, samt

KOMPLETT FLOTTÖRSTÄLL.

till Auster (fabriksnytt) till salu.

OSTERMANS AERO AB

Lindarängen, Stockholm 5

Tel. lokal: 67 69 70. Riks: 60 05 15

och utrustning skall fraktas över till stranden. Till detta kommer allt det material, som krävs för att bygga upp lägret, alla tekniska instrument, proviant, jeeps och traktorer. Allt som allt den nätta siffran av tolv tusen ton last.

Under avlastningen far Balchen med en del av sina män ombord på en präm till den norra stranden och börjar rekognosceringsarbetet. Det är en ojämn och klippig terräng, man kommit till, ogästvänlig och hård. Tack vare en väl sorterad uppsättning flygfotografier kan Balchen dock ganska snart bestämma sig för platsen, där lägret skall uppföras.

Den sjunde oktober satte man i gång hela den jättelika organisationen. Balchen och femhundra man, ensamma med naturen och den stora arktiska tystnaden. I dessa ödsliga trakter fanns inga eskimåer. Endast ripornas pip kunde höras, och en och annan gång kunde en snöhare förirra sig in mot utkanten av lägret. Dagar blev veckor och veckor blev månader. I tre skift arbetade man dag och natt och den sjunde december samma år hade man fått färdigt ett flygfält, som var 1.600 meter långt och 80 meter brett.

Lägret bestod nu av över hundra hus, men så skulle också varken officerare eller manskap behöva trängas. Balchen hade sin egen expeditiionslokal och hade även låtit uppföra gymnastiksalar och badhus med bastu. Chefen för konstruktionsavdelningen var ingenjör Heyss. Han fader var general och själv var han utbildad officer, mörk och lätt byggd, trevlig att ha att göra med och laddad med en strålände energi. En hel liten stad hade till stor del tack vare honom vuxit fram ur tomma intet, där var och en hade sin uppgift att sköta.

Två läkare, kapten Mac Bride och löjtnant Ondash, förestod sjukhuset, som hade en utmärkt operations-sal, försedd med komplett kirurgisk utrustning. Till denna slöt sig sjukhusbarackerna, som kunde ta emot ända upp till femtio å sextio patienter.

Mac Bride, som handhade de interna medicinska fallen, var en ung irländare på omkring trettiofem år. Han var utomordentligt skicklig men kunde aldrig helt förlika sig med ödemarkslivet och den tunga ensamheten på Grönland. Ondash, som var något år yngre, mindre till växten och mörk, hade specialiserat sig på kirurgi och utträttade här ett utomordentligt arbete. Dessa läkare hade till sin hjälp en Röda Kors-personal på tjugo man. Och det behövdes sannerligen, ty livet i denna isolering var inte utan risker. Alltid var det någon som hade vrickat en fot, fått en axel ur led eller råkat ut för en explosionsolycka, och stundtals inträffade så elakartade

olyckor att man blev tvungen att företaga amputationer. Men hur komplicerat ett fall än kunde vara, behövde Mac Bride och Ondash aldrig tillkalla hjälp från moderlandet. Så perfekt fungerade lägreets sjukvårdstjänst.

Balchens högra hand var sergeant Smith. Han hade varit fjorton år i den amerikanska armén, innan han nu kom till Grönland, och här avancerade han så småningom till kapten. Det var en karl som man kunde lita på i alla väder.

Och för att nämna ännu ett par namn bland alla dessa av Balchen så noggrant utvalda män, kommer kanhända sergeanterna Dollyman och Healy först i tur. Den förre var en jovialisk holländare, den senare en svarthårig irländare med ett verkligt gapåarehumör. Han kunde råka i de mest hopplösa situationer men alltid möta dessa med samma solvargsgryn. Dessa två, Dollyman och Healy, var hundspannsskörare och hade tidigare varit i tjänst hos amiral Byrd under två expeditioner. De kände sina hundar och — vilket var viktigare — hundarna kände genast, att här hade de att göra med suveräna förare, som det inte gick att duperas. Fram över is och snö, mellan gapande avgrunder och över förrädiska isar körde de båda sergeanterna. Ödet hade utsett dem att möta många äventyr på Grönland.

Och livet gick ständigt vidare. Nere i byn vid fjordkanten höll snickarna till, sågade, spikade fast plankorna och lät den ena baracken följas av den andra. Vågingenjörerna med arbetare fick meter efter meter av ny väg att löpa fram i den bergiga terrängen, och flygplatsen förbättrades undan för undan. I den ursprungliga utrustningen hade ingått ett Norsemanplan, men efter en tid kom en båt med ytterligare några canadensiska maskiner, försedda

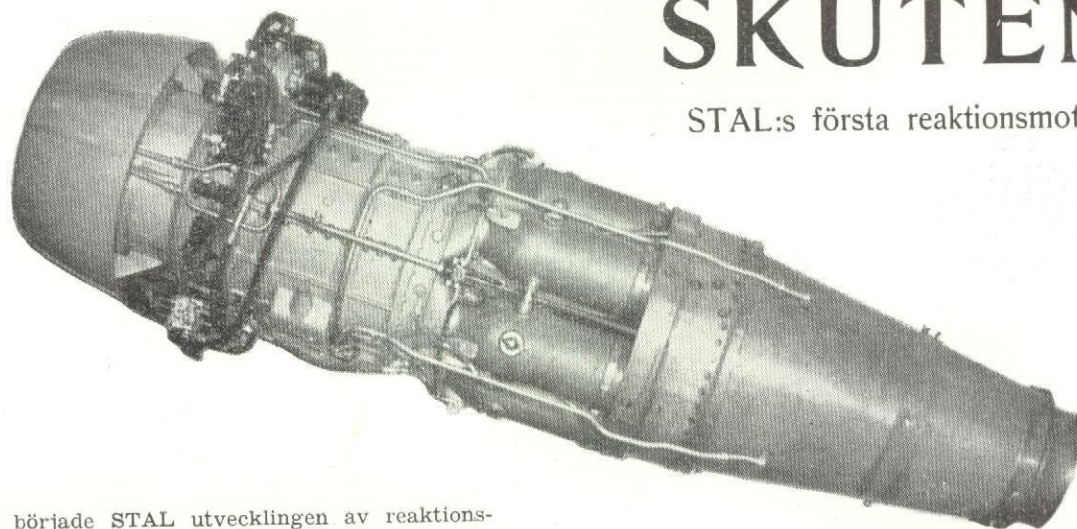
med hjul, som kunde utbytas mot flottörer eller skidor och alltså lämpade sig bättre för dessa trakter.

De fyra nya radiostationerna fungerade utmärkt. Samhällets meteorologer arbetade dygnet runt. Den amerikanska flygbasen på Grönland, B. W. 8, d. v. s. Blue West 8, var ett faktum, färdig att tagas i bruk som mellanstation för flyget mellan Amerika och England och samtidigt en ytterst viktig väderleksstation för de allierade. Det var med all rätt som Balchen den sjunde december med en känsla av stolt tillfredsställelse tog positionen och skrev i sin rapport: B. W. 8 66° 54' nordlig bredd, 50° 51' västlig längd.

Ungefär en månad tidigare än Balchen hade överste Giles avseglat från Amerika mot Grönland. Giles var överste redan före kriget. Det var en reslig man i alla avseenden. Han och Balchen kände varandra sedan gammalt, och deras samarbete på Grönland skulle också visa sig bli utomordentligt givande. Överste Giles byggde upp sin bas på i stort sett samma villkor som Balchen. Den låg emellertid längre ner mot öns sydligare del i trakten av Igali-ko, ungefär 50 kilometer nordöst om kolonien Julianehaab. Flygvägen härifrån och till B. W. 8 var 580 kilometer.

I november hände det något sensationellt på B. W. 8. Balchen hade, som han brukade göra om kvällarna, suttit och lyssnat i sin radio, då han av en ren slump fick in en tysk station. Detta var i och för sig inte något så säregnet. Det sensationella var att av all att döma måste sändaren ligga på Grönland! På Grönland, kanske inte långt från dem själva! Kunde detta verkligen vara möjligt? Det måste omedelbart undersökas.

Forts. i nästa nr



SKUTEN

STAL:s första reaktionsmotor

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

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



SVENSKA TURBINFABRIKS AKTIEBOLAGET LJUNGSTRÖM, FINSPÅNG

Ariel III

Forts. fr. sid. 14.

gas. Den skall ha samma gasturbin men i en förbättrad upplaga, som med samma vikt och dimensioner lämnar 275 hk i stället för 220 hk. Tomvikten blir 680 kg och startvikten inte mindre än 1.250 kg.

Över de nämnda helikoptertyperna arbetar det franska företaget liksom de flesta andra helikopterbyggare på ett kombinerat projekt för framtiden. Man syftar mot en flygmaskin, som med gasturbindriven rotor kan starta och stiga vertikalt. Vid önskad flyghöjd skall rotorn kunna frikopplas för autorotation medan gasturbinen i stället skall driva en eller flera propellrar med horisontell axel. Vid planflykt skall rotorn endast bära en del av tyngden medan resten överlätes åt fasta bärplan.

Genom ett sådant arrangemang kan färdhastigheten drivas upp betydligt över vad som är möjligt för en ren helikopter och den höga bränsleförbrukningen kommer i huvudsak att inskränkas till de vertikala flygmomenten, varigenom flygningen blir betydligt mera ekonomisk.

S. N. C. A. S. O. uppges ihärdigt sträva vidare längs denna väg och det lär inte dröja länge förrän företaget skall kunna visa upp en prototyp av detta intressanta rea-helikopter-kombinerade flygplan.

Ch. Birch-Iensen.

Safir . . .

Forts. fr. sid. 16.

De på den nya skol-Safiren införda ändringarna, som framför allt gäller en ökning av motoreffekten, innebär emellertid att Safiren på ett helt annat sätt än tidigare blir ägnad för den mycket krävande uppgift som den militära flygutbildningen ställer på materielen. Den nya version, som nu skall byggas hos De Schelde i Holland, bär beteckningen Saab-91 B. Typen överensstämmer i stora drag med en under 1949 utprovad experimentvariant och är liksom denna utrustad med en 190 hk amerikansk motor av typ Lycoming O-435-A med sex motliggande, luftkylda cylindrar. Tidigare versioner av Safir är som bekant försedda med en 145 hk engelsk D. H. Gipsy Major 10. Den nya versionen får

dessutom en manuell omställbar tvåbladig propeller, typ Hartzell, även denna amerikansk.

Förutom ifråga om motorinstallationen, som för övrigt ger flygplanet högre fart och avsevärt bättre stigförmåga, har även visserligen andra förbättringar vidtagits. Bland annat har kabinfönstren förstörats för att förbättra

Träning för nästa segelflyg-VM

Något junior-SM i segelflyg blev det inte, såsom meddelades redan i föregående nummer av Looping. Intresset har blivit betydligt större efter tävlingens avlysande...

Nästa VM i segelflyg blir sommaren 1952 antingen i USA, Frankrike, Spanien, Jugoslavien eller England... Samtliga dessa länder har sökt som arrangörer. Vem som får äran avgörs i dagarna vid FAI-konferensen i Bryssel, som vi får en utförlig rapport om i nästa nummer av Looping.

De tänkbara Sverige-representanterna har ingen som helst tävlingsträning till detta VM. För att i någon mån råda bot för detta har KSAK beslutat dra ihop ett litet träningsläger på Alleberg 10-20 juli, där man skall tävla efter de regler som skulle ha gällt för junior-SM samtidigt som man eventuellt lägger in en distansflygning om vädret blir bra. Det blir Billy Nilsson, världsmästare 1950, Tage Löf, svensk mästare 1949 och 7:a i VM 1950 samt Laroy Månsson, nybliven världsrekordhållare i tur och returflygning, som i första hand skall få några dagars drill på Alleberg. Dessutom kommer kanske någon mera från klubbhåll, medan flygvapnet inte anser sig kunna lediggöra någon mera än Laroy för denna träning.

Det blir ingen tävling i vanlig mening utan mera en prövning av Karl Svänssons och Yngve Norrvis högst nymodiga regler samt en uppmjukning inför kommande stortävling — var den nu kommer att äga rum. Det bör kanske tilläggas att det knappast ser ut att bli någon svensk segelflygtävling alls förrän tidigast 1953, dvs ett uppehåll på fyra år, vilket förefaller vara i längsta laget.

sikten bakåt — en stor fördel vid flygvapnets intensiva skolning med många plan i luften samtidigt. Dessutom har en allmän förstärkning av konstruktionen genomförts, varigenom planet blir tillåtet för all avancerad flygning vid en flygvikt av upp till 1,050 kg. Slutligen har flygsträcken förlängts genom en ökning av bränsletankvolymen från 135 till 175 liter.

Samtidigt som Safir kan sägas motsvara alla krav på modernitet, är det ett synnerligen väl utprovat och beprövat plan, som nu valts att förmedla den första kontakten mellan våra blivande flygare och deras »rätta element».

Rikssegelflygtävlingen

De individuella resultaten i Rikssegelflygtävlingen var den 30 juni enligt rapporterna till KSAK:

Distansmomentet klass 1: Bertil Pedersen Trollhättan 12,68; Hugo Hassel Karlstad 10,56; Sven Jonsson Karlstad 9,39; Henry Norrbom Linköping 9,0; Rolf Algotson Malmö 8,89; Ingvar Mathiasson Malmö 6,56. *Distansmomentet klass 2:* Olle Berg Stockholm 13,0; Sture Norlin Linköping 5,39; Kurt Börjesson Västerås 4,12; Sigvard Silesmo Örebro 3,65.

Höjdmomentet klass 1: Henry Norrbom Linköping 6415; Olov Henell Linköping 4965; Ingvar Mathiasson Malmö 4615; Göte Carlsson Eskilstuna 4080; Rolf Algotson Malmö 3530; Harry Carlsson Eskilstuna 3425; Karl-Erik Rosenquist Malmö 3175; Carl Olov Roslin Malmö 2025; Åke Andersson Eskilstuna 1925; Bengt Norbäck Västerås 1666; Sven Jonsson Karlstad 1550; Hugo Hassel Karlstad 1550; John Bohman Eskilstuna 1525. *Höjdmomentet klass 2:* Sven-Erik Lundin Linköping 5120; Bengt Johansson Linköping 4255; Olle Berg, Stockholm 3475; Sture Norlin Linköping 3390; Sigvard Silesmo Örebro 3000; Kurt Börjesson Västerås 1770; Lars Anders Boström Stockholm 1755; Stig Larsson Malmö 1750; Bengt Söderholm Linköping 1575; Lasse Fredriksson Västerås 1420; Jan-Erik Hedman Västerås 1060; Carl Molin Eskilstuna 1060.

FLYGMOTOR

Hirth typ H-M 60R till Klemm
25 köpes omgående.

Kristianstads Flygklubb
Box 90, Fjälkinge.

Slut med vikningshaverier

Vi gör fel vid överstegring!

Amerikanska luftfartsstyrelsen, Civil Aeronautics Authority (CAA), kungjorde för någon tid sedan ett landsomfattande program för omskolning av förare, flyglärare, »check-piloter» m. fl. Efter mycket ingående försök har man nämligen kommit underfund med att den metod för att ta ett flygplan ur överstegrat läge, som vi alla har lärt oss, är felaktigt!

Den huvudsakliga skillnaden mellan det gamla vanliga sättet och den nya metoden är, att man i stället för att dyka för att få upp farten, försöker hålla flygplannosen vid horisonten. Resultatet blir att det tar längre tid att komma ur det överstegradet läget, men att höjdförlusten minskas med omkring två tredjedelar.

Det plan som har använts för experimenten är en vanlig standard-Cub, som utrustats med »stall warning indicator», hastighetsmätare av helikoptertyp, radiohöjdmätare och lutningsmätare. Proven har visat att ett mycket enkelt instrument kan varna piloten i tid, så att överstegring kan undvikas.

Dylka »stall warning indicators» ingår numera ofta i standardutrustningen på moderna sportflygplan, exempelvis Piper Super Cub, som finnes i ett (!) exemplar här i Sverige. Även Cessna 140 SE-BPA är utrustad med ett sådant instrument. Konstruktionen är som sagt ganska enkel. Ett litet metallbleck vid vingens framkant påverkas av luftströmmen runt vingen så, att då farten går ned till i närheten av stallgränsen, en sirén börjar tjuta i kabinen och talar om för föraren att någonting är på tok. I vissa konstruktioner ingår även en röd lampa på instrumentbrädan. Denna lampa börjar lysa samtidigt med att sirénen börjar föra oväsen.

Trafik- och privatflygare, elever och flyglärare, flygjournalister och andra har flugit provplanet och lärt sig att förlora ett minimum av höjd vid urgång ur stall, att bli riktiga »höjdsnålare».

CAA har redan fått många praktiska och dramatiska bevis för att de nya teorierna håller streck. Under många år har i USA den största delen av alla haverier med lätta flygplan med personsador som följd, förorsakats av överstegring. En stor del av dessa haverier har resulterat i dödsfall. Rapporter från CAA:s femte region, vilken var den första som besöktes av provflygplanet under en rundresa i början av 1950, visar att antalet viknings-

haverier under de sex första månaderna 1950 var ungefär hälften av antalet för samma månad 1949. Ytterligare analyser håller på att göras för att utröna vilken betydelse den nya metoden hade för denna minskning. Motsvarande resultat för andra regioner kommer att studeras, då en rundresa genom dessa regioner avslutats.

Ohl.

När flyget var ungt

Trygge västgöten-majoren L. var med i flyget när det var verkligen ungt och var med som något slags spanare redan på Axvalls-tiden. Med en kärra av modell mycket äldre med rotande motor skulle han tillsammans med en förare göra en på den tiden ytterst äventyrlig färd upp mot Riksgränsen och berättar bl. a.:

— Vi skulle pröva detta nya snabba fortkaffningsmedel för militärt bruk och startade vår vådliga färd sedan vi utrustat en hel liten armé av mekaniker som med pulkor och annat följde oss i spåren med skidor för planet. Man måste nämligen ha olika sorters skidor för olika sorters före. Nysnö fordrade en sort, skare en annan o.s.v. Mekanikerarmén hade samtliga grejor med sig.

Gångtiden på motorn beräknades till hela 12 timmar, men eftersom distanserna var långa och marschfarten som högst 80 km/t var marginalen liten. Motvinden var tidvis mycket besvärlig och när tidsmarginalen hotade bli för liten gick vi ner vid en liten plats för att invänta mekanikerna. Vi fick redan då en mycket god uppfattning om flygets snabbhet, ty det dröjde inemot 14 dagar innan de hann fram. Eftersom tiden syntes mig lång tog jag under väntetiden jobb som lärare i svenska vid nomadskolan på platsen...

Vi kom så småningom fram till bestämmelseorten men fick motorstopp strax före landningen. Orsaken var lätt att konstatera; motorn hade gått precis 12 timmar och visste vad klockan var slagen!

DE NYA FLYGPLAN av typ C-97 Stratofreighter som byggs av Boeing för amerikanska flygvapnet och som i första hand är avsedda för trupp- och krigsmaterieltransporter levereras nu modifierade så att de kan användas som tankningsplan. Omändringen från tanknings- till trupptransportplan tar inte mer än drygt sex timmar och utförs enligt ett i detalj utarbetat system av 126 man.

*

SIGURD ISACSON, som driver den framgångsrika modellfirman med samma namn på Lidingö, har i dagarna släppt ut sin första (!) katalog, som faktiskt bör vara en liten guldgruva för alla händiga och flygintresserade grabbar. Bland annat kan nämnas att katalogens modeller är grupperade efter svårighetsgrad, vilket naturligtvis bör underlätta valet för åtminstone de mindre försigkomna. Katalogen är inte bara en katalog i vanlig mening utan även en — om även firmabetonad — uppslagsbok med många värdefulla anvisningar och tips. Inte minst är detta fallet med de många bra bildserierna. Sigurd Isacson vet fuller väl att grabbar gillar att kika i kataloger och har därför gjort sin premiärkatalog lättillgängligare än de flesta. Säkerligen till båtad för både kunder och säljare.

Ytterligare några ex av den eftersökta

AIR NEWS YEARBOOK finnes. 100-tals strålande bilder av senaste krigets flyg i bästa amerikanska gravyrtryck. Red. B. Lingmark, Roslagsgatan 62, Stockholm.

GRUNAU BABY

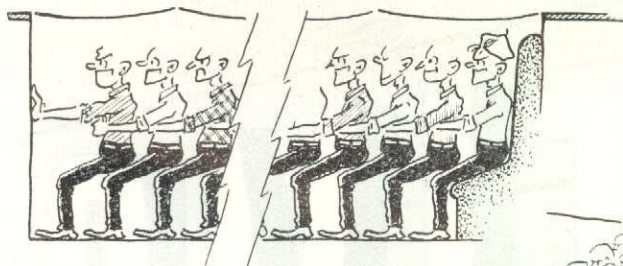
havererad till c:a 25 %, samt en transportvagn, typ masonite, till salu i befintligt skick.

Kristianstads Flygklubb

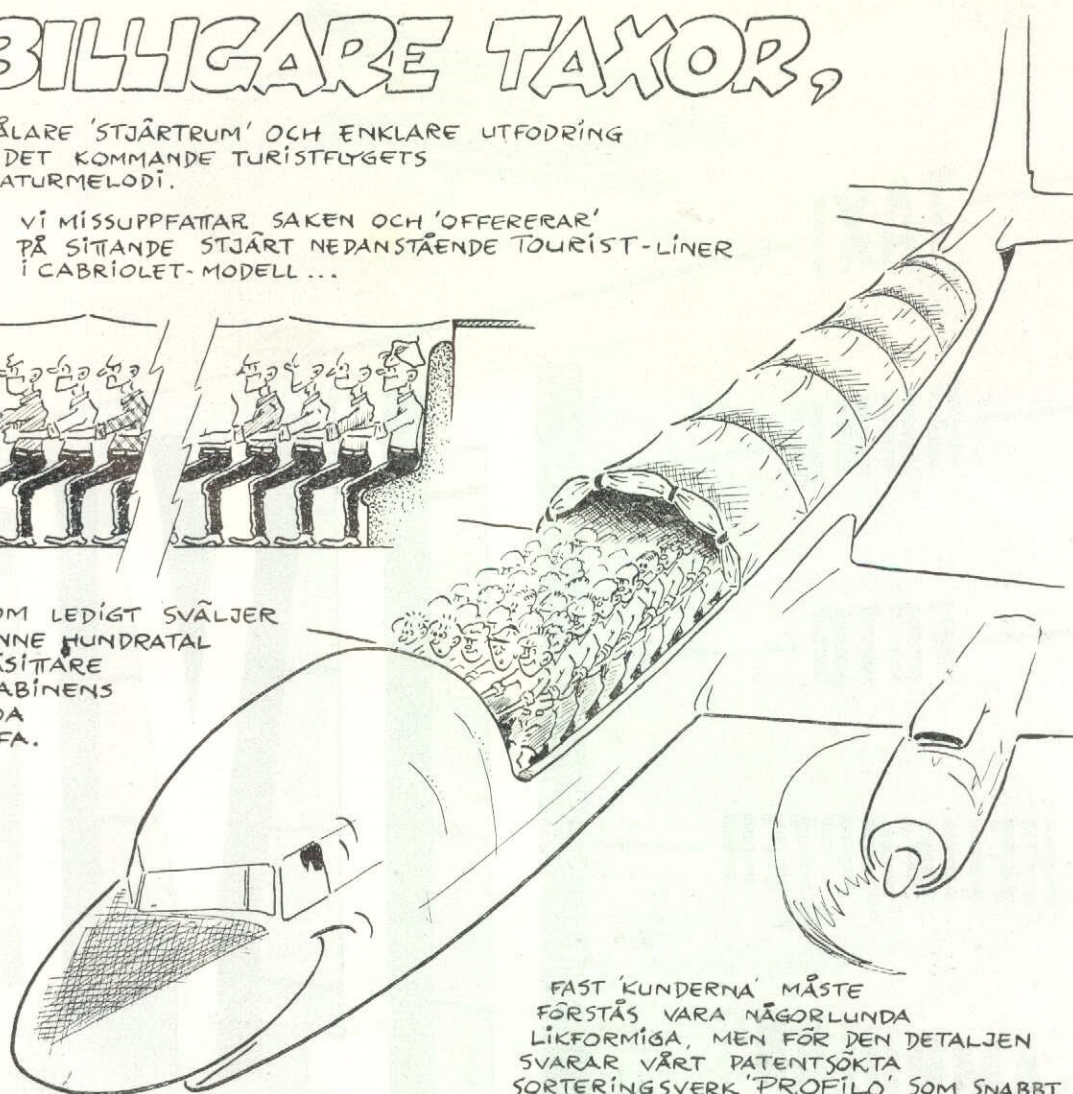
BILIGARE TAXOR,

-- SNÄLARE 'STJÄRTRUM' OCH ENKLARE UTFODRING
BLIR DET KOMMANDE TURISTFLYGETS
SIGNATURMELODI.

VI MISSUPPFATTAR SAKEN OCH 'OFFERERAR'
PÅ SITTANDE STJÄRT NEDANSTÄENDE TOURIST-LINER
I CABRIOLET-MODELL ...

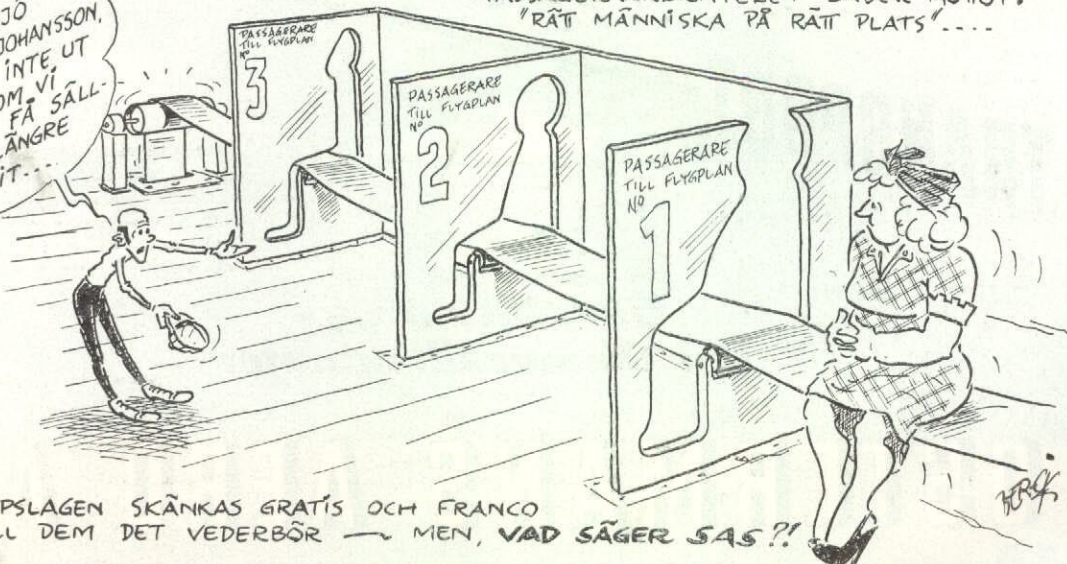


... SOM LEDIGT SVÄLJER
TIVENNE HUNDRTAL
KNÄSITTARE
I KABINENS
ENDÅ
SOFFA.



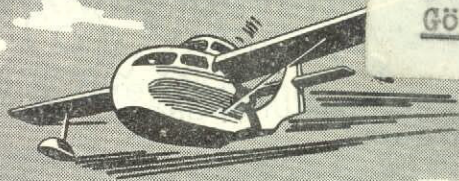
FAST 'KUNDERNA' MÅSTE
FÖRSTÅS VARA NÄGORLUNDA
LIKFORMIGA, MEN FÖR DEN DETALJEN
SVARAR VÅRT PATENTSÖKTA
SORTERINGSVERK 'PROFILO' SOM SNABBT
OCH EFFEKTIVT DIFFERENTIERAR
PASSAGERARKLIENTELET UNDER MOTTO:
'RÄTT MÄNNISKA PÅ RÄTT PLATS'....

JA, ADJÖ
DÅ FRU JOHANSSON,
DE SER INTE UT
SOM OM VI
SKULLE FÅ SÄLL-
SKAP LÄNGRE
ÄN HIT...



-- UPPSLAGEN SKÄNKAS GRATIS OCH FRANCO
TILL DEM DET VEDERBÖR -- MEN, VAD SÄGER SAS?!

Hr Gunnar Rahm
Nordanvindsgatan 5 c
Göteborg III



TAXI

RUND

FOTO

HELIKOPTER

AMBULANS

TRANSPORT

FLYG

*Gör tiden dryg -
gör timmar till minuter*

OSTERMANNS AERO AB

TEL. 67 69 70 — 60 05 15

VAKTTELEFON ÖPPEN DYGNET RUNT: 60 59 17