oktober 1951

Limhamns Modellflygklubb

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG

Seabee på Siljan, rast för Nils Holgersson. Se artikel inuti tidningen

Kalla krigets flyg

90 öre

Den sensationella typserien börjar i detta nr.

Människan och tekniken

Människan – och kanske främst människans svagheter — har väl sällan ställts i så bjärt kontrast till tekniken som vid den konferens om säkerhetsproblemen inom luftfarten, och speciellt sådana som sammanhänger med den mänskliga faktorn, som var anordnad på Ingenjörsvetenskapsakademien den 25 september. Vid denna konferens, som arrangerats av IVA i samarbete med Luftfartsstyrelsen, var spetsarna inom svenskt och skandinaviskt flyg närvarande och där framfördes för kanske första gången i Sverige de modernaste rönen inom det psykotekniska området när det gäller urval av flygande personal och undersökning av haveriorsaker. Där deltog bl. a. dr D. J. van Lennep som är chef för psykotekniska institutet i Utrecht och som utarbetat ett helt nytt system för testning av flygande personal. Där var KLM-representanten J. J. van Balkom från Amsterdam som ägnat hithörande problem speciell uppmärksamhet inom sitt bolag samt sist men inte minst engelsmannen P. G. Tweedie, haveriutredningsexpert från Ministry of Civil Aviation i London och själv erfaren trafikpilot.

Chefen för den svenska luftfartsstyrelsen C. Ljungberg yttrade bl. a. i sitt hälsningsanförande:

Den reguljära luftfartens framtid är framförallt beroende av säkerhet, ekonomi och regularitet. Dessa tre faktorer är intimt beroende av varandra; utan tillfredsställande säkerhet och regularitet kan inte en acceptabel ekonomi uppnås.

Säkerheten har under de senaste åren efter kriget blivit avsevärt förbättrad. I Amerika förolyckades i den reguljära luftfarten endast en passagerare på ca 150 miljoner personkilometer. Denna siffra är fortfarande högre än för järnvägar men tål jämförelser med vissa andra samfärdsmedel.

De avsevärda framsteg som vunnits har framgått som resultat av ett systematiskt arbete i syfte att eliminera anledningarna till haverier. Flygmaterielen har således blivit mera tillförlitlig, instrumenteringen och navigeringshjälpmedlen mera fulländade, markorganisationen mera betryggande och effektiv, kännedomen om väderlekens inflytande o. s. v. mera fullständig. Metodisk utbildning, träning och kontroll av den flygande personalen har även bidragit till ökad säkerhet.

Trots alla dessa framsteg har erfarenheten dock givit vid handen, att en riskfaktor kvarstår såsom den jämförelsevis mest betydande, nämligen den mänskliga faktorn. Det är ett faktum, att de flesta haverier förorsakas av förarfel av olika slag. Omkring 80 % av haverierna inom den reguljära luftfarten hänför sig till denna kategori.

Strävandena att eliminera denna haveriorsak följer i huvudsak två linjer. Den ena innebär att man söker underlätta förarens arbetsuppgifter och begränsar följderna av ett misstag. Detta är huvudsakligen ett materiel-tekniskt problem som måste tillmätas största betydelse. Den andra linjen bygger på en systematisk träning och utbildning av förarpersonalen särskilt med hänsyn till bemästrandet av förekommande risker av skilda slag. Som ett viktigt led i dessa strävanden har under senaste tiden vidgad uppmärksamhet ägnats åt möjligheten att redan i förväg införa psykoteknisk testning såsom en normal procedur för utgallring av vissa mindre lämpliga personer. Metoden synes vara av stor betydelse främst i samband med nyrekryteringen av förare.

Konferensen gav ett starkt intryck av den väldiga betydelse som de psykiska faktorerna har när det gäller flygsäkerheten. Redan uppgiften att 80 % av alla haverier inom den reguljära luftfarten beror på personalfel säger mycket, men intrycket förstärktes efterhand som experterna på området lade fram sina erfarenheter. Starkaste intrycket gjorde kanske mr Tweedie, den engelka haveriexperten, som utan att vara vetenskapsman lade fram ett bevismateriel från sitt eget verksamhetsområde som inte gav något övrigt att önska i fråga om vare sig realism eller övertygelseförmåga. Vi måste gå djupare till de personliga faktorerna, de personliga problemen, ansåg mr Tweedie, som i sin dagliga gärning finner de mest otvetydiga bevis på att personfrågorna pockar på den största uppmärksamhet när det gäller flygsäkerheten. Många fler haverier än vi någonsin tror har orsakats av psykisk obalans hos föraren.

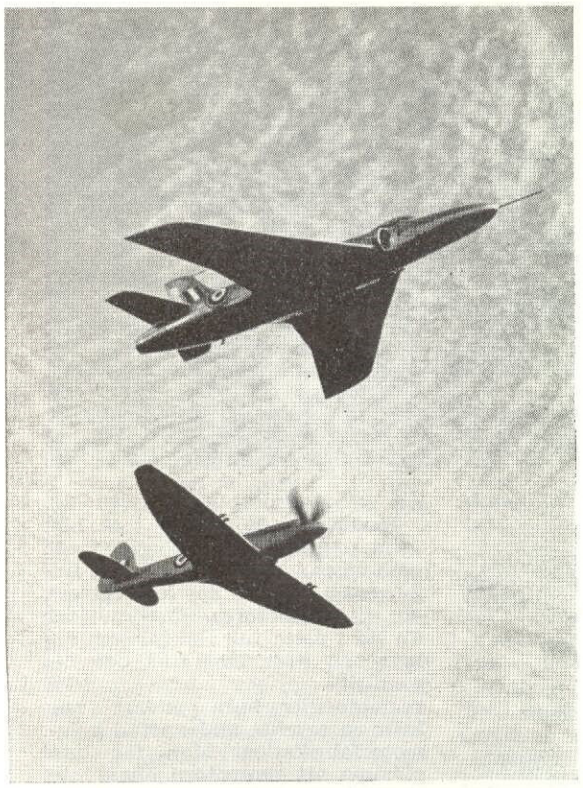
van Balkom gick djupare och gjorde gällande att själva förekomsten av faromoment i flygarens yrke många gånger tvingar denne att inta en mer eller mindre medveten hjälteattityd som liksom försätter honom i en mellanställning mellan realitet och fantasivärld. Han kan många gånger inte göra sig fri från faromomentet i yrket. Hans umgängeskrets påminner honom ständigt om det och därför glorifierar han omedvetet sig själv och hamnar psykiskt i en halvvärld. Detta bidrar i hög grad till att öka riskerna i kritiska situationer samtidigt som den indirekta förmedlingen av observationer genom radio, pejlingar, väderleksuppgifter etc. försätter flygaren i en situation där han inte själva direkt observerar ett händelseförlopp eller ett tillstånd utan endast är en registrator av intryck som lämnas utifrån. Av detta drog van Balkom den slutsatsen att vi främst måste sträva efter att utveckla instrumenten så att de ger en bättre bild av förhållandena och inte som nu endast lämnar sifferuppgifter som flygaren genom erfarenhet och fantasi skall översätta till en levande bild av verkligheten.

Dr Lennep redogjorde i ett långt men tyvärr ganska svårbegripligt föredrag om det system som utarbetats vid psykotekniska institutet i Utrecht för testning av flygande personal. De erfarenheter man där fått stämde väl överens med dem man fått på andra håll och visar att den psykotekniska testningen är utomordentligt värdefull främst när det gäller urvalet av flygande personal.

Luftfartsinspektör Tord Ångström framhöll i en orienterande redogörelse att man i Sverige tog upp dessa spörsmål redan för tre år sedan, i första hand luftfartsstyrelsen och ABA och att man inlett ett givande samarbete med bl. a. KLM för vars räkning Utrecht-institutet gjort omfattande undersökningar. Luftvärdighetsfaktorn spelar numera i hela världen inte in i mer än 7—8 % av alla haverier, vilket innebär ett jätteframsteg på materielområdet. Man efterlyser nu faktiskt minst lika kraftiga tag på personalområdet. Det förarbete som gjorts hittills bör kunna initiera åtgärder vars räckvidd i haveriförebyggande syfte kan bli mycket stor.

Konferensen, som på ett utomordentligt sätt klargjorde de väldiga psykologiska problem som måste lösas innan en hundraprocentig säkerhet i luften kan uppnås, är ett led i en ständigt pågående världsomspännande kampanj mot flygolyckorna och visade att man dock har kommit ganska långt och utan tvivel är inne på rätt väg. Man fick den uppfattningen att även det svenska flygets representanter ser både modernt och fördomsfritt på problemen.

Årets Farnborough



Englands nya reajaktplan Vickers »Swift» tillsammans med samma firmas berömda »Spitfire».

Vad man främst frapperas av då man söker samla intrycken från den koncentration av engelsk flygindustri som utställningen och uppvisningen vid den årliga »SBAC Show» utgör, är hur det arbetas för högtryck med utsikt åt alla håll. Därmed menas att man när det gäller flygplanen inte enbart inriktar sig på ökad motorstyrka och större hastigheter utan även siktar på bättre ekonomi och större lastkapacitet. Reamotorn står naturligtvis i centrum för intresset, men man vill både utveckla dess styrka och dess ekonomi, vilket senare nog inte är det lättaste. Den är fortfarande mycket »törstig».

Sjätte och sista dagen på Farnborough var som vanligt allmänhetens dag, och det uppges att man den dagen räknade in inte mindre än 100.000 åskådare. Så det är tydligen inget fel på flygintresset i England. Den nämnda åskådarsiffran bör ses mot bakgrunden av att Farnborough ligger ungefär sex svenska mil från Londons centrum.

Man visar gärna det senaste, men, men, man kommer tyvärr alltid fram till den »järnridå» som kallas den hemliga listan. Överallt har man nytt på ritbordet eller i laboratoriet men ingenting eller mycket litet får yppas av detaljer. Det är en delvis ny linje i engelsk flygpolitik.

De båda flygplan som imponerade mest och som tilldrog sig största intresset var självfallet nykonstruktionerna Hawker 1067 och Vickers Valiant.

Hawker 1067 är ett enmotorigt reaplan med stark pilform och bakåtsvept fena. Det var det snabbaste av de visade planen och när det susade fram över banan böjde sig till och med grånade flygveteraner som under ett slag. Det är ett ensitsigt jaktplan med Rolls-Royce Avon motor, vilken vi säkerligen får tillfälle att återkomma till rätt ofta i framtiden Den är säkerligen en av de främsta i sitt slag i världen just nu. Hawker 1067 gjorde flera svep över flygplatsen i en fart som enligt speakern var betydligt över gällande världsrekord, d. v. s. över 1100 km/tim.

Vickers Valiant är ett pilvingat bombplan med fyra reamotorer1 också typ Rolls-Royce Avon. Man lade särskilt märke till planets vackra och rena linjer. De i vingen nära roten inbyggda motorerna åstadkommer inte någon som helst utbuktning på vingytorna. Detta flygplan liksom Hawker 1067 står förstås fortfarande på hemliga listan (det flög första gången så sent som den 18 maj i år) och därför är det omöjligt att få några tillförlitliga data- och prestandauppgifter. Valiant lär emellertid redan vara beställt i ett större antal av RAF och uppges vara avsett att bära även atombomber.

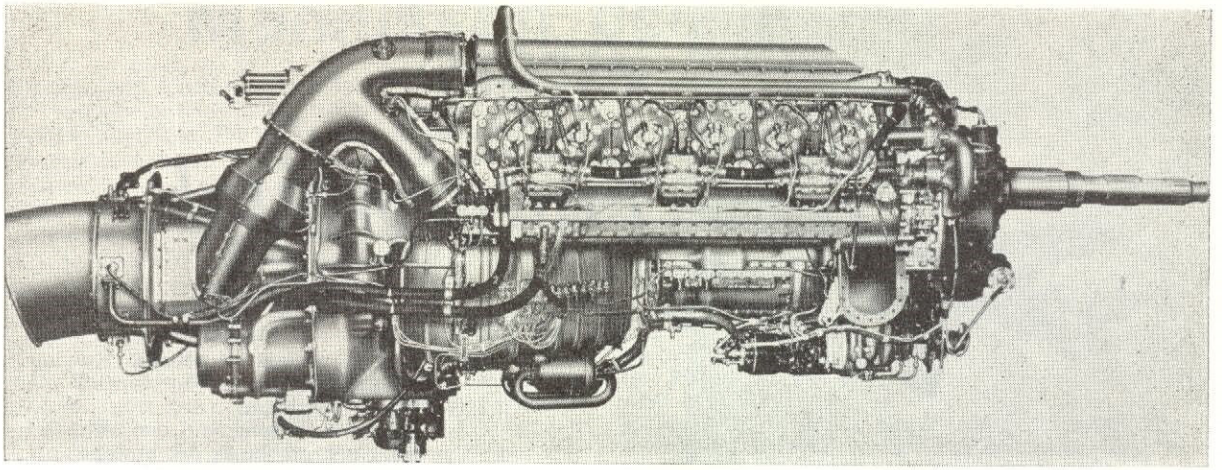
På den militära sidan fanns dessutom den vackra Canberra som ju dock varit med på Farnborough två år tidigare och som presenteras utförligare på annan plats i detta nummer i serien »Kalla krigets flyg». Canberra är redan i serieproduktion och licenstillverkas dessutom bl. a. i USA. Short visade också upp ett bombplan, S. A. 4 med fyra Avon-motorer placerade över varandra i par på vardera vingen. Här var det av naturliga skäl inte fråga om någon smidig motorinbyggnad och planet gjorde ett ganska klumpigt intryck.

Förutom den nya Hawker 1067 visades ifråga om jaktplan både gammalt och relativt nytt från så gott som samtliga de stora engelska firmorna. Reamotorn dominerade givetvis och det var nästan något av en sensation när man någon gång fick höra en kolvmotor smälla.

Något i skymundan kom de civila flygplanen. Där fanns De Havillands vackra Dove och dess fyrmotoriga kusin Heron. En för BEA byggd Meteor visades på marken men flögs inte. Vid ett besök hos De Havilland i Hatfield såg vi att serietillverkningen av detta plan var i full gång.

Vickers visade sin Viscount med fyra gasturbiner och Handley Page Hermes med samma motorutrustning sågs också.

Loopings utsände medarbetare Eric Jägerblom rapporterar från den brittiska flygutställningen och ger ett intressant tvärsnitt genom brittisk flygindustri av i dag.



Napiers compoundmotor »Nomad».

Den gamla engelska skolan av kraft och nytta på bekostnad av skönhet demonstrerades av Blackburn, vars fraktplan var en fruktansvärd klumpeduns. Man undrade om det skulle kunna lyfta, men naturligtvis gick det bra. Fyra Bristol Centaurus om 2820 hk vardera är ju också en god kraftkälla. Intrycket förbättrades då flygplanet var i luften där det visade sig förvånansvärt manöverbart. Man får ju inte heller glömma att det kan bära bortåt 20 tons betalande last.

Bland ovanligare typer fanns här också en Short Sealand amfibie som trots sitt kompakta yttre visade en förvånansvärt kort startsträcka. Denna egenskap hade i ännu högre grad en Scottish Aviation Pioneer Mk2 med Leonides-motor som med hjälp av motorstyrkan och många och stora klaffar lyckades starta och landa på några tiotal meter. Slutligen bör här nämnas Austers kombinerade ambulans- och fraktplan på fyra hjul, ett plan som bör vara mycket användbart för en mångfald ändamål.

Som ett slags mellangrupp mellan militära och civila plan kan man räkna de olika utbildnings- och övningsplan som var representerade. Där fanns, för att nämna några, De Havillands vackra Chipmunk, Handley Page H. P. R2 och Percival Provost som alternativt försetts med kolvmotor Alvis Lenonides och Armstrong Siddeley Mamba gasturbin.

Det finns ett speciellt område som engelsmännen offrar mycket arbete och pengar på, nämligen experimenttyperna, dels nya konstruktioner som avviker från de konventionella, dels sådana flygplan som utgör ett slags flygande laboratorier. I den första gruppen dominerade de deltavingade planen med Avro 707 (med Rolls Royce Derwent) i första rummet och i den andra gruppen märktes förstås Avro Ashton. Bägge dessa har tidigare omnämnts i Looping.

Motorerna före planen

Innan vi går närmare in på motordetaljerna, bör framhållas att motorfrågan i England omfattas med sådant intresse att flygplanskonstruktionen nästan kommit i efterhand. Den i det föregående så ofta nämnda Rolls-Royce Avon motorn är den mest aktuella just nu, då den på en för reamotorer framstående sätt förenar styrka och tillförlitlighet med ekonomi. Den är dock inte den starkaste av dagens reamotorer utan där ligger fortfarande Sapphire före med sina 3500 kg dragkraft. Sapphire har monterats in i några flygplan, bl. a. Canberra och den Meteor som häromdagen satte världsrekord i snabb stigning, men denna motor är för stark för bägge dessa plan. Man kan stiga med fullt motorpådrag och man kan gå ned med minskad motoreffekt men man kan inte flyga horisontellt med motorerna på fullt pådrag. Det klarar planen helt enkelt inte, inte ens den kraftiga Canberra. Nu dröjer det väl inte länge förrän denna brist undanröjts, men ett faktum är att motorkonstruktörerna ligger ett bra stycke före flygplanskonstruktörerna och när dessa senare hunnit ifatt bl. a. Sapphire, så har motorsidan hunnit ytterligare ett steg framåt. Både hos Bristol, De Havilland och Rolls Royce m. fl. är ännu större reamotorer under konstruktion.

Man måste nog anse det som ganska betecknande att USA numera köper licenserna för tillverkning av engelska reamotorer på ett mycket tidigt stadium. Engelsmännen började utvecklingen på detta område och är inte hågade att släppa ledarplatsen ifrån sig.

Readriften dominerar i så hög grad dagens flyg i England att man nästan tycker synd om de firmor som fortfar att koncentrera sig på kolvmotorer. Förståndigast är väl i detta fall Bristol som arbetar på båda fronterna ungefär parallellt medan andra typiska reamotortillverkare endast har kvar en mycket undanpetad kolvmotorfabrikation. Man får inte glömma att reamotorn ännu inte slagit igenom för småplan. Armstrong Siddeleys Adder och Mamba samt Rolls-Royce Dart är exempel på reamotorer i babyklassen men de är dock inte av det slag som lämpar sig för mindre flygplan av civil typ. Därför är det nog litet för tidigt för kolvmotortillverkarna att slänga yxan i sjön. En firma som kommit fram alltmer i rampljuset är Alvis Ltd i Coventry och dess populäraste motor just nu är Leonides på 570 hk. Denna motor har funnit användning på många håll inte minst på helikoptrarna. De mindre och världsbekanta Gipsy- och Cirrusmotorerna tillverkas alltjämt.

En nyhet på motormarknaden är Napiers Nomad, en kombinerad kolv- och reamotor. Den har förut nämnts i Looping men vi kan nu ge en del nya detaljer. Den består av en 12-cylindrig 2-takts dieselmotor med liggande cylindrar, sex på vardera sidan. Avgaserna från denna motor går över till en reamotor under kolvmotorn. Två hjälpbrännkammare finnas dessutom från vilka genom ytterligare tillförsel av bränsle högre dragkraft kan tas ut momentant, exempelvis vid start. Kraften överföres till två motroterande propellrar, en för vardera motorn som ger 1500 hk vardera vartill kommer 320 lbs »thrust» från reamotorn. Motorn är rätt stor och tung (1900 kg) och troligen rätt

dyr, men dess fördel ligger i driftekonomin. För fraktplan eller för långdistansflygning bör den passa bra.

De äldre Rolls-Royce-motorerna Nene, Derwent och Dart används fortfarande för fullt. De Havilland har ännu inte kommit fram med någon efterföljare till de populära Goblin och Ghost, men det torde inte dröja länge innan nyheter dyker upp även här. Bristol tillverkar Theseus och Proteus och den nya Olympus som vi ännu inte har några närmare detaljer om. Armstrong Siddeley har sina Viper, Mamba och Python i full tillverkning liksom den nya Sapphire.

Sapphire är en reamotor med axialkompressor och ringformad förbränningskammare. Diametern är 0,95 m och längden 3,4 m. Den ger cirka 3500 kg dragkraft och bränslekonsumtionen uppges vara 0,91 kg/tim per kg dragkraft. Licensen för tillverkning har redan köpts av USA där motorn bl. a. skall användas i licensbyggda Canberras.

Innan vi lämnar motorerna bör vi också nämna de startaggregat som har sitt speciella intresse. intresse. Armstrong Siddeley har arbetat sedan 1947 med sin Snarler som nu är färdig och som utprovats i en P 1040. Bränslet i den är flytande syre och metanol-vatten. Funktionstiden är tre minuter med fullt pådrag. De Havillands motsvarande anordning heter Sprite och har en dragkraft på nära 2500 kg. Den har provats bl. a. i en Comet.

Mellansäsong för koptrarna

Det är tydligt att 1951 blivit ett slags mellanår för helikoptertillverkningen eller också har SBAC-utställningen kommit vid en olaglig tidpunkt. Det nya som skall komma fanns endast i modellform medan redan välkända typer demonstrerades in natura, nämligen Bristol 171 och Westland Sikorsky S-51. Ciervas tillverkning har numera övertagits av Saunders-Roe, som ännu inte är klar att släppa ut några nya uppgifter om vare sig sin Skeeter eller de större typer man håller på med.

Westland har sin S-55 för 8—10 personer under tillverkning. Den har ännu så länge en Pratt & Whitney Wasp-motor men skall senare få en engelsk motor. En hel rad intressanta projekt har Westland i bakfickan. De har tidigare nämnts i Looping men för att friska upp minnet hos läsarna kan vi tala om att de betecknas med W80, W81 och W85. De båda sistnämnda är de intressantaste eftersom det här blir fråga om readrift. W81 skall få en dubbel Mamba och W85 sex reaaggregat i rotorspetsarna. Hur imponerande W85-projektet är framgår i viss mån av följande data: Längd 19,5 m, höjd 5,5 m, sittplatser 102, maxfart 193 km/tim, vikt 24 ton, last 14 ton.

Bristol arbetar också för fullt och dess helikopter 173 beräknas flyga i slutet av året. Den är i »mellanstorleken» och har två rotorer medan alla Westlands projekterade koptrar nöjer sig med en. Air Horse, den oviga apparat vi såg flyga för några år sedan, har inte skrinlagts trots den svåra olyckan med prototypen, utan arbetet går vidare och nr två av typen lär också blir flygklar i år.

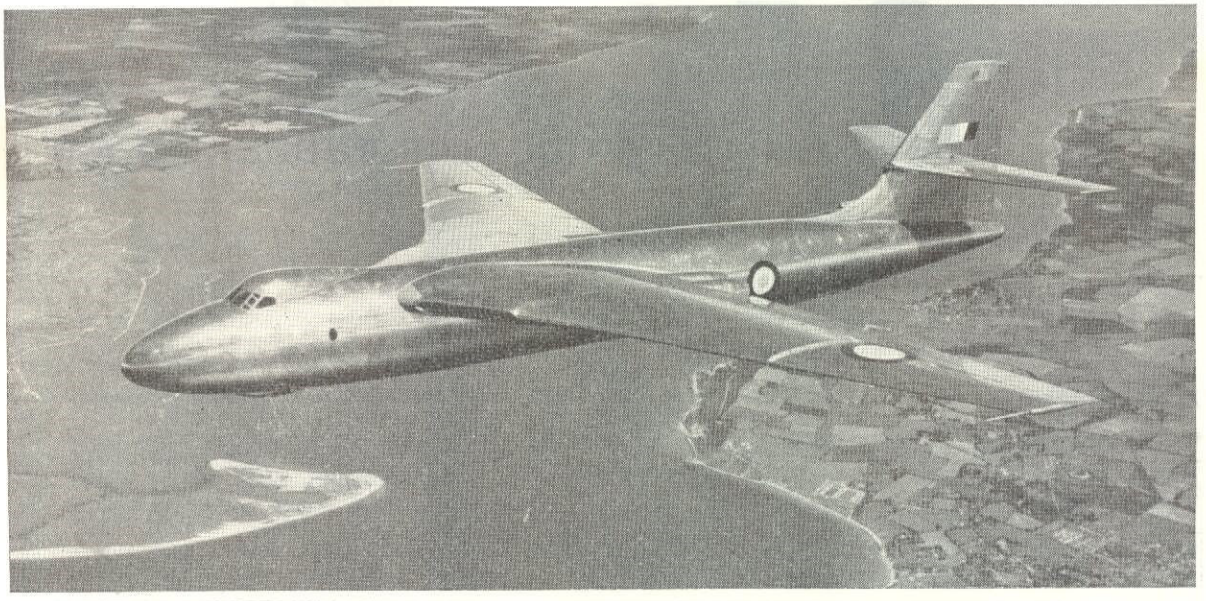
Britternas första reabombare, den eleganta Vickers »Valiant».

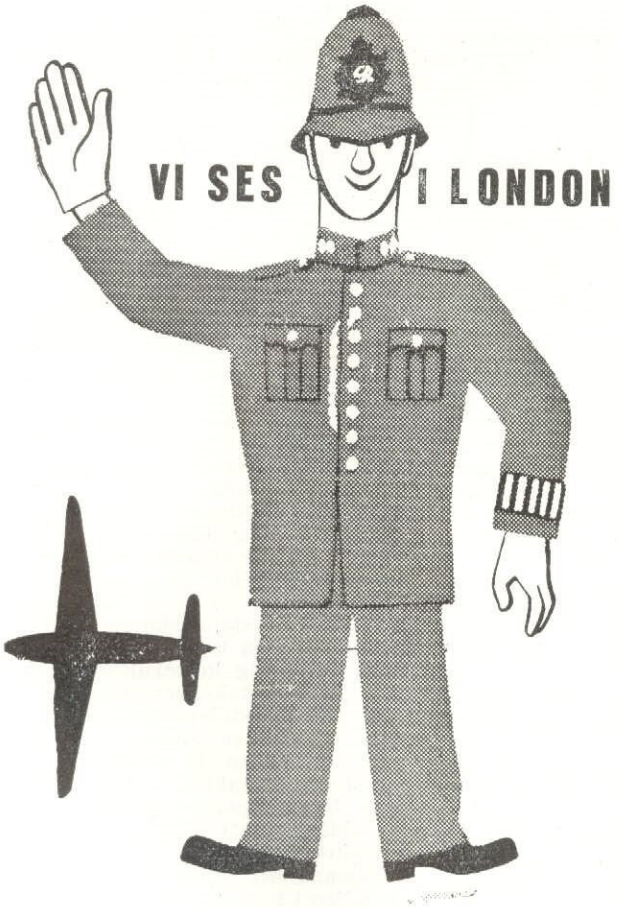
Smidd vinge

En sensation på detaljkonstruktionens område såg vi hos Armstrong Whitworth, »firman som alltid har något nytt i görningen». Det var vad firman själv kallade »solid wing» eller »machined aerofoil». Det är svårt att finna ett svenskt uttryck för denna konstruktion. I korta drag innebär det hela att man medelst maskinsmide framställer stora delar av en vinge, t. ex. en översida resp. en undersida med dess innerförstagning och på den senare de erforderliga hopfogningsflänsarna. Framkanten och andra detaljer framställs som göt. Fördelarna är många, framförallt en enorm minskning i monteringsarbete och vidare en absolut jämn vingyta utan skarvar eller nitar samt slutligen fullkomlig likhet vid tillverkningen. För de snabba reaplanens tunna vingar lär konstruktionen vara idealisk, eftersom man här även får en viktsminskning på köpet. Kostnaden lär bli densamma som vid vanlig konstruktion när det gäller enstaka eexmplar medan vid masstillverkning priset per ex sjunker starkt. Härtill kommer den ur produktionssynpunkt viktiga faktorn att flygplanets totala monteringsplanering förenklas och att utrymme sparas i verkstäderna. Det blir mycket intressant att följa denna konstruktion i fortsättningen.

Utrustning av många slag

Även om man, som fallet är med Loopings medarbetare, sysselsatt sig i många år med utrustningsdetaljer för flyget, står man inför en svår uppgift när det gäller att välja det intressantaste på





tag *trivselvägen*

BEA

tag **BEA**

Eder resebyrå — vår agent — lämnar gärna alla upplysningar beträffande priser, tider och platsbeställning

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

Norrmalmstorg 1, Tel. 23 39 00, Stockholm

DUNLOP

Flygplansdäck

Hjul

Bromsar

Pneumatisk och

Hydraulisk

utrustning

DUNLOP RUBBER CO A-B

NORRKÖPING

AVD. AERO - TEL. 365 30

Från och med detta nummer utkommer Looping såsom månadstidning. Samtidigt ökas lösnummerpriset till 90 öre medan prenumerationspriset sänks till 9:50 för helår och 5:00 för halvår. Om ni prenumererar på Looping för hela 1952 nu, erhåller ni tidningen gratis under resten av detta år.

detta område som visades på Farnborough. För att inte förfalla till en ensidig uppräkning nöjer vi oss med några stickprov.

Air Trainers Ltd som tidigare licenstillverkat apparater för flygträning på marken av den amerikanska typen Link Trainer, välkänd i Sverige, har nu börjat tillverka egna konstruktioner, bl. a. en Flight Simulator för reaplan.

På radio och radarfronten har vi Ferranti Ltd vars 1000 Mc/s avståndsmätare nyligen frisläppts efter ingående prov. Den finns monterad vid London Airport, i Rom och Kairo och har visat sig särskilt bra för de snabba reaplanen (främst Meteor) som flyger på stor höjd och därför behöver noggrann avståndsindikering till den plats där landning skall ske. Arbetsområdet är över 300 km med en noggrannhet av plus minus 3 %. Gossor har också nyligen fått fram en del radarutrustning som kännetecknas av stor frihet från ekon från fasta föremål på marken och förenkling av fältutrustningen.

Firman Electro-Hydraulics, som tillverkar diverse detaljer för landningsställ och för hydraulik har nu bl. a. fått fram en ny tvåstegs pump med ett maximalt arbetstryck av 4000 p.s.i. Det är f. ö. en allmän tendens att höja trycket från tidigare 1700 till 3000 p.s.i eller mer. Då man talar om engelsk hydraulik måste man också nämna Dowty, vars många geniala konstruktioner under en följd av år använts inte bara i England utan över snart sagt hela världen.

Namnet Dunlop förbinder man kanske i alltför hög grad med dess gummiringar. Firman tillverkar också hela hjul, och minte minst berömd är den för sina bromsar. Dess senaste bromskonstruktion, lamellbromsen, användes numera på de flesta moderna flygplan.

På vår vandring har vi kommit fram till de firmor som på ett eller annat sätt har med bränslefrågorna att göra. Flight Refuelling Ltd är mycket stolt över sin prestation för någon tid sedan då tre flygplan på en gång tankade i luften. En liten nyhet på detta område är att anslutningen för trycktankning standardiserats i England.

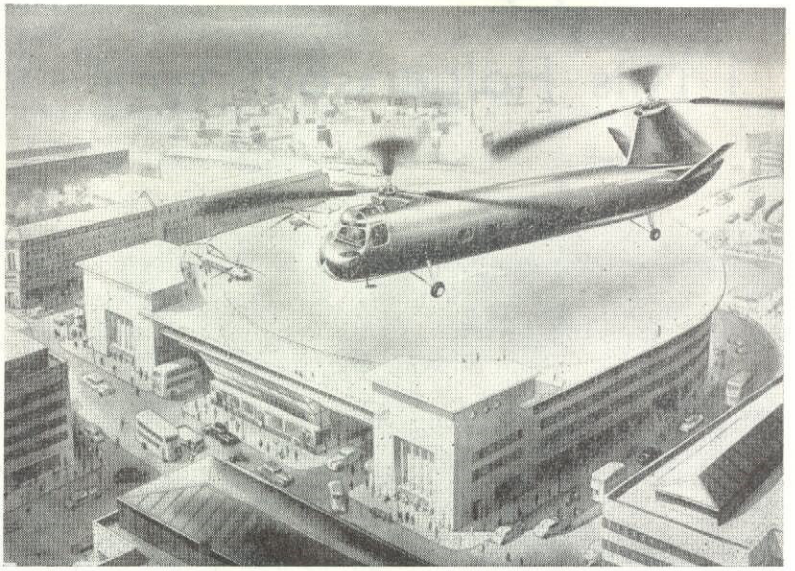
På flyginstrumentsidan dominerar nu som tidigare Smith's. Denna firma leverar ju även KLG-tändstiften, en affärsgren som nu minskat avsevärt i omfång genom reamotorns segertåg. Detta konstaterade också konkurrenten Lodge som dock föreföll rätt belåten med det svenska intresset. En annan firma som fått sin produktion minskad av samma skäl är den välkända kolvringstillverkaren Wellworthy som måste taga upp andra tillverkningar. Däremot arbetar eldsläckningsfirmorna Pyrene och Graviner för högtryck.

Bland de brittiska experimentplanen tilldrar sig »Avro 707» (här versionen B) stort intresse.

Den firma som tagit lösningen av filterproblemen till sin livsuppgift är Vokes. Det är svårt att nämna något nytt från denna firma hos vilken en så konstant utveckling pågår. Den gör filter för allt som blåser eller rinner och med förbigående av alla detaljer vill vi endast nämna dess oerhört viktiga insats i den senaste ökenkriget där Vokes-filtren mångdubblade flyg- och tankmotorernas livslängd.

Farnborough-utställningen är en årligen återkommande fantastisk koncentration av vad den brittiska flygindustrien uträttat. 1951 års utställning har kanske givit besökaren mindre av nyheter än de tidigare. Detta beror säkerligen inte på någon nedgång i den brittiska arbetsintensiteten. Snarare ligger nog orsaken i en av politiska skäl nödvändiggjord återhållsamhet i den annars så glada brittiska frispråkigheten.

En artist impression av Bristols stora helikopter »173» som snart är klar för provflygning.



Lars Madsén och Yngve Norrvi diskuterar flygvägen under »Akkas» stjärt.

Yngve Norrvi:

Flygande vagabond

i Nils Holgerssons spår

I samarbete med Folket i Bild har Looping under sommaren och hösten gjort en flygning »i Nils Holgerssons spår.» Det har varit Lars Madsén, den kände radioreportern, som varit Nils Holgersson, och förare av »Akka» (ledargåsen i Selma Lagerlöfs ryktbara gåsflock hette så) har varit Yngve Norrvi, som här börjar sin tidigare annonserade artikelserie om resan.

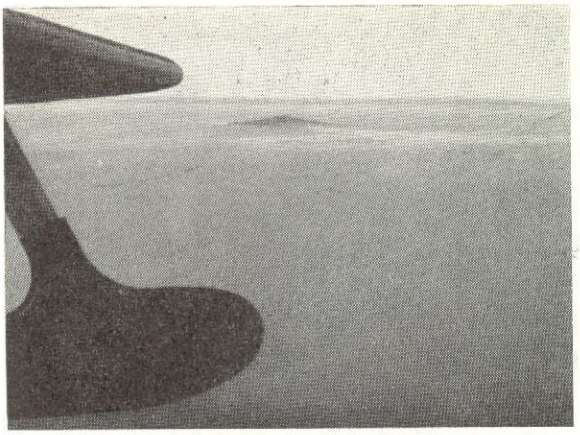
Flygningen som nästan hundraprocentigt följt den rout som finns angiven i Selma Lagerlöfs bok, har utförts i tre etapper (den tredje är för övrigt när detta skrives ännu inte slutförd) och i den mån det varit möjligt anslutit till de årstider som den äkta Nils Holgerssons resa ägde rum under. Första etappen, som klarades under tiden 15 maj—2 juni, omfattade hela södra Sverige med undantag av västkusten och Värmland, och flögs i en Seabee från Ostermans. Andra etappen från Stockholm längs hela Norrlandskusten, Lappland från Treriksröset och längs fjällområdet ned till Karlstad har gjorts under tiden 30 augusti—20 september i sjöflygplan Piper Super Cruiser och Cessna med tillfälligt gästspel i en Seabee. Sista etappen är som samt ännu inte klar när detta skrives, men den kommer att omfatta området från Värmland längs västkusten ned till södra Skåne.

Som till Kapstaden

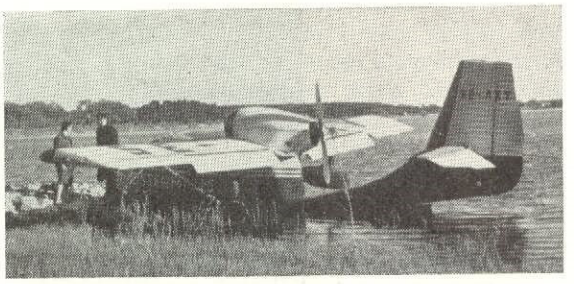
Första etappen omfattade drygt 6000 km, en mycket krokig färdväg således. Andra etappen blev drygt 5000 km, ganska krokig den också. Sista etappen blir den kortaste men sammanlagt blir det ändå en mycket respektabel sträcka, en bra bit nedanför Kapstaden från Stockholm.

Lars Madsén skall i Folket i Bild göra en mycket omfattande artikelserie med reportage från alla de platser som besökts under turnén. Han kommer att lägga upp denna serie som den moderna Nils Holgerssons syn på Sverige av i dag ur social, ekonomisk, industriell, kulturell synvinkel. Säkerligen kommer han också att dra många roliga paralleller mellan det Sverige som den första Nils Holgersson såg — för snart femtio år sedan — och det den moderne gåsapågen skådat. Det är helt enkelt en både social, kulturell,

Limhamns Modellflygklubb



På vänstra bilden: Blå Jungfrun gör verkligen skäl för sitt namn när man ser den så här uppifrån. Vi är på väg mot Gotland. Nedan: »Akka», Lars Madsén och Nisse Gustavsson på Våmbsjön i Skåne, den egentliga startplatsen för den »riktiga» Nils Holgersson.



ekonomisk och industriell revolution som ägt rum på dessa femtio år.

Det är första gången som ett Nils Holgerssons-reportage (det har annars gjorts många under årens lopp) görs per flyg och så i detalj följer den klassiska routen. Enbart att flyga denna rout med alla dess nödvändiga utvikningar har varit en upplevelse, ur flygarens synpunkt, en upplevelse som fått extra krydda tack vare det utomordentliga ciceronskap som den mycket land- och folkkunnige Lars Madsén utövat. Flygningen har varit en fantastiskt spännande och givande lektion i hemlandets geografi. En flygning, späckad av lustiga händelser och episoder. En flygning full av glädjeämnen och förtret. En flygning som givit den relativt oerfarne flygaren massor av nyttiga lärdomar och erfarenheter.

För det rent »flygiska» skall lämnas en redogörelse i en serie artiklar i de följande numren av Looping. När jag nu tänker tillbaka på vad som har hänt under den remarkabla färden, vet jag ännu inte vad dessa artiklar kan komma att ge, men stoffet bör vara rikligt nog för att kunna åstadkomma en både rolig och intressant skildring, som kanske kan vara andra sportflygare till en smula nytta. I början blev färden ur flygsynpunkt tämligen händelsefattig, men det tog upp sig så småningom och blev ganska besvärligt.

*

De 96.000 sjöarnas land

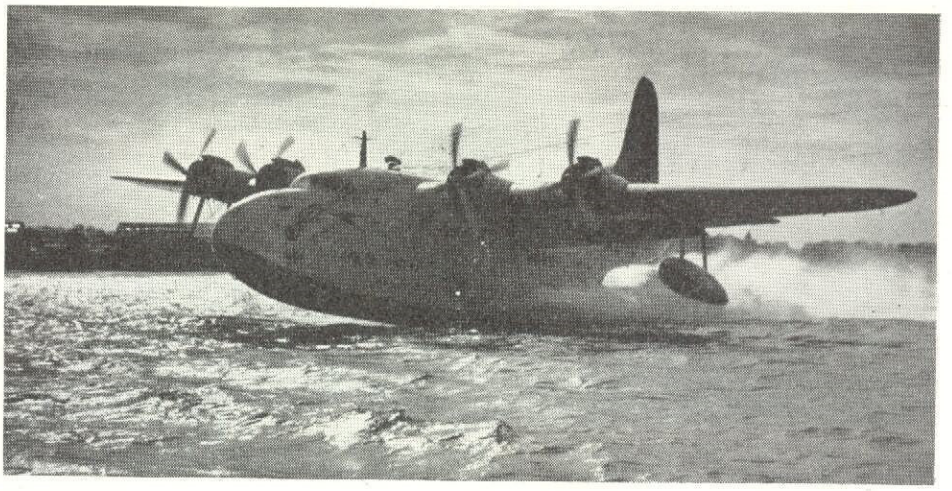
Det hela började lång långt före den 15 maj 1951, det datum vilket var bestämt som startdag. Utan att göra anspråk på att vara klyftigare än andra hade jag i samma stund som idén med flygningen kom upp, gjort klart för mig att det fordrades inte så litet förberedelser från pilotens sida för att få det hela att klaffa. Först och främst begrep jag att det nog var nödvändigt att inte bara kunna hantera ett landflygplan någorlunda anständigt utan att den moderna Nils Holgerssons »gåskarl» utan tvivel även borde behärska tekniken att göra en del av våra 96.000 sjöar plus havsvikarna till start- och landningsplatser. Eftersom jag inte prövat på sjöflygningens konst så hände det sig redan på hösten 1950 och flygchefen hos Ostermans Aero, Gustaf Person, fick det tvivelaktiga nöjet att sätta mig in i sjöflygningens mysterier. För att göra det hela ännu mera rationellt och invecklat valdes ett amfibieplan, Seabee, för ändamålet, varigenom (om jag lyckades gå i land med det) jag skulle slå två flugor i en smäll; dels bli sjöflygare, dels få en betydligt tyngre typ än jag förut handskats med införd i certifikatet.

Efter åtta timmars mycket intensiv skolning, där inte mycket glömdes bort av vad en Nils Holgerssons-resa skulle kunna bjuda på, ansågs jag kapabel att klara ett sådant flygetyg som Seabee på egen hand, till och med fylld ända upp till »randen av luftvärdighetsbeviset» med last.

Det vore skamligt att förneka att jag kände mig ungefär lika stolt när utbildningen var klar som den gången i tidernas morgon då faderskapet erkände förekomsten av fjun på hakan och anförtrodde rakgrejorna i ens darrande konfirmandnävar ...

Forts. på sid. 21

»Akka» i Kalmar med slottet som pampig bakgrund. Med dyning i sundet skulle det ha varit omöjligt att lägga till vid detta stenkummel. Nu stannade vi bara för tankning. Det finns dock bättre tilläggsplatser i Kalmar.



Den brittiska flygbåten »Solent» som man nu funderar på att rusta upp för militärt bruk.

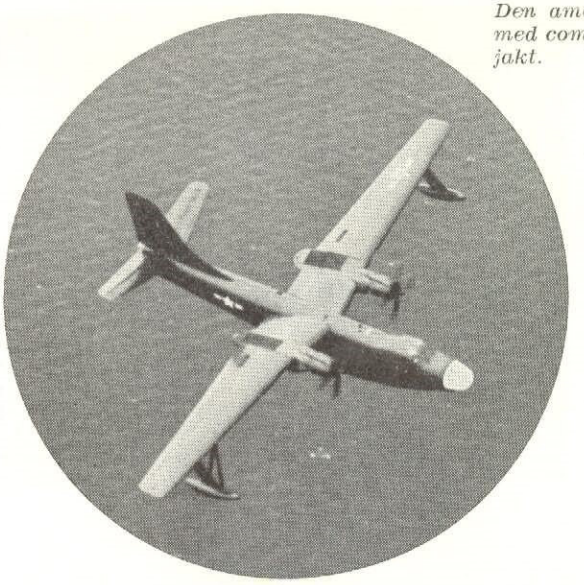
Flygbåten lever kvar — i uniform

Flygvärlden — speciellt den i Storbritannien — är för närvarande uppdelad i två olika läger. De som är *för* flygbåtar, och de som är *mot* dessa. I övriga länder torde denna strid till större delen redan vara ett avslutat kapitel, och till vilket håll segern gått vet väl de flesta redan. Amerikanerna, till exempel, var redan ganska tidigt på det klara med att flygbåtar aldrig skulle kunna hävda sig mot det landbaserade flygets bättre ekonomi, framför allt i drift, och detsamma torde väl även ha varit orsaken till att ABA på sin tid bytte ut sina flottörförsedda Junkers Ju 52 mot landbaserade dito. Och inte heller är det väl så många som tror att det nuvarande SAS, Region Norge, (f. d. DNL), skulle fortsätta att flyga med *Short Sandrigham* flygbåtar längs den nordnorska kusten om ordentliga flygfält funnes att tillgå?

Vad som ovan anförts gäller naturligtvis endast flygbåtar i civil kommersiell tjänst. Den militära användningen av flygbåtar måste ses med helt andra ögon än de som avgör deras öde inom trafikflyget. I det senare fallet är det givetvis endast och allena den militära effektiviteten och lämpligheten som är avgörande, ingalunda den ekonomiska faktorn.

I England går emellertid striden vidare även när det gäller flygbåtarnas civila förutsättningar, och bland de argument som hörs kraftigast (från flygbåtstillverkarna) är att sjöflyget i motsats till det landbaserade inte behöver några miljonslukande flygplatser med halvmilslånga startbanor, som det allt större landflyget tenderar att göra nödvändiga. Argumentet är naturligtvis i och för sig hållbart, frågan är bara om sjöflyget med dess besvärliga underhålls- och driftspro-

Ovan: En »artist impression» av Saunders-Roe »Princess», som byggs i tre exemplar. Flygvikt 140 ton(!), drivkraft 10 turbiner. Nedan: Saunders-Roe »Duchess», en brittisk jätteflygbåt med sex reamotorer. Prototypen under arbete.



Den amerikanska flygbåten Martin P5M »Marlin», utrustad med compoundmotorer och radar och främst avsedd för ubåtsjakt.

blem *i längden* förmår att bibehålla denna låga intialkostnad, framför allt vid den stordrift som dagens trafikflyg utan överdrift kan sägas vara.

Man frågar sig för övrigt i sammanhanget varför flygbåtarna numera så gott som helt försvunnit från flyglinjerna — även de engelska! Inte kan väl detta enbart bero på någon slags diskriminering från de flygtrafikdrivande företagens sida mot flygbåtsfabrikanterna? Skälet måste helt enkelt vara att landflygplan ovedersägligen är flygbåtarna överlägsna i ekonomi. Hur skall man annars förklara alla de för en icke initierad allmänhet så egendomliga händelser, vilka på sista tiden inrapporterats från det gamla »sjösinnade» England?

1949 erhöll det statliga brittiska flygbolaget BOAC tolv (av ursprungligen 18 beställda) flygbåtar av den från den bekanta *Short Sunderland* utvecklade versionen *Solent,* utrustade med moderna Hercules-motorer och med en ekonomisk marschfart på avsevärt mer än 325 km/tim, d. v. s. även prestandamässigt relativt tillfredsställande plan. Trots att inga allvarligare anmärkningar riktats mot typen, som för övrigt fortfarande används i mindre antal av det Nya Zeeländska flygbolaget Quantas (inom vars linjenät inga moderna flygfält finns att tillgå!), togs samtliga plan ur trafik redan under 1950, varefter de lagts upp hos Short-fabrikerna i Belfast på Nordirland. Sedan dess har det varit ganska tyst om det hela tills det nyligen i parlamentet togs upp till behandling en fråga om det brittiska marinflygets flygbåtspark, och nödvändigheten av en förstärkning och modernisering av denna. Därvid väcktes förslag att de i Belfast upplagda Solent-flygbåtarna skulle byggas om för militärt bruk i väntan på modern materiel, i stället för som planerats, *huggas upp* och säljas som skrot!

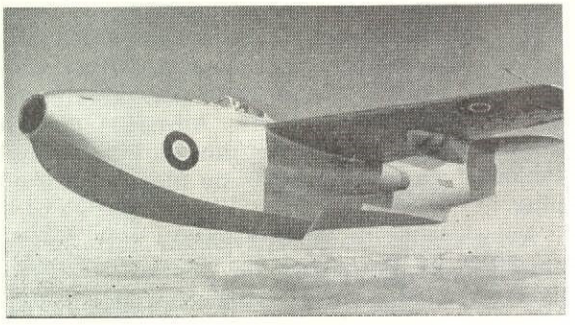
En annan egendomlig, men tyvärr på sätt och vis ganska typisk händelse inom efterkrigstidens engelska trafikflyg (affären Avro Tudor skall här ej beröras) är utvecklingen i »fallet» *Saunders-Roe Princess* — de tre jättelika tiomotoriga turbinmotordrivna passagerarflygbåtar, som varit under byggnad sedan 1947 men som ännu inte fullbordats eller ens provflugits. Det mest intressanta med detta oerhört kostsamma projekt är emellertid inte den långa tid det har tagit att bygga planen, utan fastmer det faktum att BOAC (som ursprungligen utsågs till »ägare» av planen) tackat nej till att sätta planen ens i försökstrafik, under motivering att »serien» är för liten för att rättfärdiga de stora kostnader som driften skulle medföra — och detta redan innan ens prototypen provflugits! I stället lär det numera ha bestämts att Royal Air Force skall överta Princess för transportändamål. Huruvida detta framkallat någon större entusiasm hos RAF är dock inte bekant.

Flygbåtarnas utsikter inom det kommersiella flyget är sålunda ganska dystra, och läget förbättras ingalunda av att världens största »flygbåtsbolag» — BOAC — inte bara tagit sina flygbåtar ur tjänst, man har också lagt ner större delen av sina stora flygbåtsbaser, däribland den berömda i Southampton.

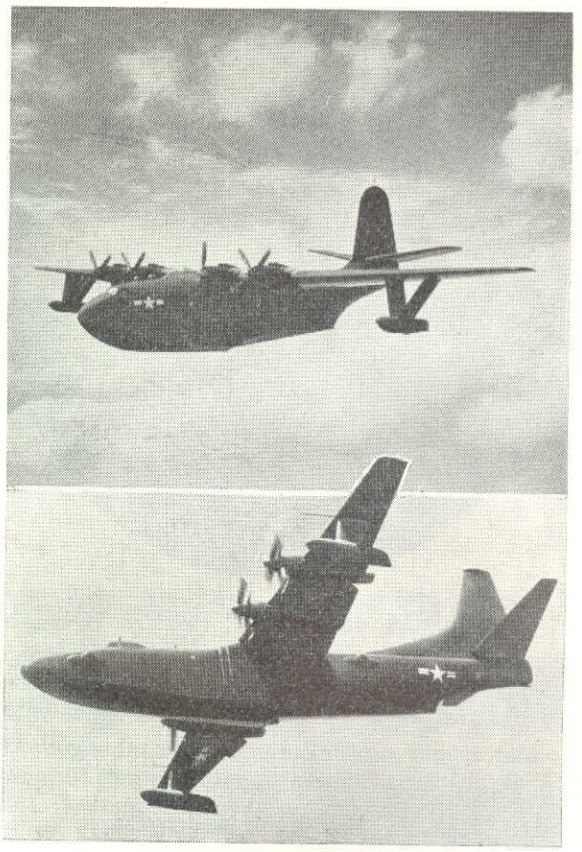
Såsom redan tidigare framhållits bibehåller dock flygbåten sin ställning i stort när det gäller den rena militära användningen. Man har därvid funnit att flygbåten synnerligen väl lämpar sig för följande uppgifter:

1) ubåtsjakt samt minspaning och — bekämpning,
2) sjöräddnings- och bevakningsuppdrag samt

Det brittiska Saunders-Roe SR/A1 var den första readrivna jaktflygbåten i världen. Prototypen provflögs i juli 1947, men sedan har man inte hört mycket talas om planet.



Överst: Den amerikanska 4-motoriga transportflygbåten Martin JRM »Mars». Därunder R3Y-1 som med sin toppfart på 620 km/tim torde vara världens snabbaste propellerdrivna transportplan.



3) flygtransporter inom exempelvis oceana områden där flygfält saknas.

I USA tillverkas också för närvarande flygbåtar för samtliga dessa användningsområden, under det att engelsmännen t. v. nöjer sig med att undersöka möjligheterna till en efterföljare till den bekanta men numera föråldrade Short Sunderland för fjärrspaning och ubåtsjakt.

Vad beträffar flygbåtar för direkta stridsuppgifter, är Martin den enda amerikanska firma som f. n. tillverkar dylika. Under andra världskriget byggde detta företag närmare 1.200 tvåmotoriga spaningsflygbåtar av den kända typen *PBM Mariner,* och av dessa är ett betydande antal fortfarande i tjänst bl. a. för minspaning i Koreanska farvatten. Ett 25-tal efterkrigsbyggda exemplar av en amfibievariant av denna flygbåt är också i tjänst inom US Navy.

Martin P5M Marlin, den flygbåt som fabriken nu serietillverkar i betydande antal, är en direkt utveckling av Mariner-flygbåten, avsedd framför allt för ubåtsjakt. Planet är av denna anledning försett med massor av radarutrustning, varav en del koncentrerats till det lustiga näsformiga nospartiet. Jämfört med föregångaren uppvisar givetvis Marlin en hel del andra nyheter bl. a. de avsevärt starkare Wright-motorer av compoundtyp, vilka vardera utvecklar 3.250 hk. Vidare skiljer sig Marlin från Mariner genom det nya enkla stjärtpartiet och en helt ny hydrodynamisk utformning av flygkroppen, vilken senare inkluderar s. k. hydroflaps för underlättande av manövreringen på vatten. Det första serieexemplaret av Marlin provflögös den 22 juni i år, och tillverkningen är nu i full gång.

En flygbåtsamfibie, som blivit mycket populär inom såväl det amerikanska flygvapnet som flottan, är *Grumman-fabrikernas* tvåmotoriga typ *Albatross (SA-16 i flygvapnet),* vilken nu tillverkas i mycket stora serier huvudsakligen för räddningstjänsten. SA-16, som nyligen presenterades i en version utrustad med spaningsradar samt ett nytt kombinerat skid-hjullandställ, är utrustad med två 1.425 hk Wright R-1820 stjärnmotorer och kan medföra upp till ca 2 ton betalande last, bestående antingen av 10 passagerare, tolv bårar, eller enbart frakt. Albatross har en marschfart på hela 360 km/tim och kan med fälltankar flyga mer än 4.000 km utan mellanlandning.

Av speciella transportflygbåtar förfogar det amerikanska flottflyget för närvarande endast över ett mindre antal fyrmotoriga *Martin JRM Mars,* vilka emellertid sedan flera år går i ständig trafik mellan flottbasen Alameda i Kalifornien och flottbaserna i Stilla Havet, företrädesvis Honolulu. Även i detta avseende pågår emellertid nyanskaffning. Sålunda har man nyligen beslutat bygga ett mindre antal av *Convair*-fabrikernas stora turbinmotordrivna flygbåt *XP5Y-1,* vilken provflögs för första gången i april 1950. XP5Y-1, som är utrustad med fyra Allison T-40 turbinmotorer (varje motor består av två kopplade T-38) om vardera 5.500 hk.

Jämfört med JRM Mars, som har en flygvikt på ca 75 ton, är Convair *R3Y-1* (som XP5Y1-kommer att heta i transportversion) trots sina kraftigare motorer ett något mindre plan. I gengäld har flygplanet utomordentliga fartprestanda, och torde med sin toppfart på 620 km/tim vara ett av världens absolut snabbaste propellerdrivna transportplan — trots nära 60 tons vikt. Hur stor lastkapacitet flygplanet har, är emellertid inte känt.

Avslutningsvis kan sägas att flygbåten trots vissa nackdelar ur ekonomisk synpunkt, fortfarande besitter möjligheter som ännu är ouppnåeliga med landflygplan, och att detta kommer att föra även denna form av flygtekniken framåt.

Gnomo.

Var mans "blåslampa"

Sportflygarens önskedröm håller på att bli verklighet i Frankrike just nu. Ett tvåsitsigt helmetallplan utan en komplicerad kolvmotor, utan propeller och lättantändligt bränsle i tanken — m. a. o. ett litet enkelt reaplan, en privatflygarens "Vampire"!

Man är ju annars van vid att de stora nyheterna på flygets område kommer från U. S. A. Att Frankrike i detta fall står för denna första klassens sensation beror på den subventioneringsmetod som franska staten tillämpar beträffande flygindustrien. Genom kraftigt ekonomiskt stöd uppmuntrar nämligen statsmakterna experimentverksamhet ända fram till det ögonblick prototypen är färdig för serieproduktion. Att sen få pengar till serieproduktionen har visat sig vara ett betydligt svårare problem för fabrikerna — och resultatet, jo, ett antal högintressanta och okonventionella prototyper.

Vi skall inte sysselsätta oss med för- och nackdelarna av detta system utan i stället ta en titt på ett av resultaten — de lätta reaplanen. Fouga får anses vara den fabrik, som gått i spetsen för utvecklingen. Den började sina försök med att helt enkelt montera ett litet rea-aggregat på ett segelflygplan. Fyra olika typer har sett dagens ljus, Sylphe, Cyclope, Gemeaux och Lutin. Av den förstnämnda konstruerades inte mindre än 6 prototyper!! Det är emellertid ofrånkomligt att samtliga dessa typer och den ännu enklare Emouchet »Escopette» verkar flygplan med »utombordsmotor». S. I. P. A. 200 däremot är en helgjuten konstruktion, som trots att den ännu bara förekommer i prototyp verkar »färdig».

S. I. P. A. 200 är ett tvåsitsigt (sida vid sida) helmetallplan, konstruerat enligt principen bärande skal. Vingen har laminär profil, rektangulära vingspetsar och högeffektiva klaffar. Roderorganen är monterade på två tunna stjärtbommar à la Vampire. Landstället är indragbart och av noshjulstyp. Huvudhjulen är försedda med hydrauliska bromsar. Drivaggregatet är en Turbomeca »Palace» som utvecklar 150 kg. dragkraft vid starten och 120 vid normal marschfart.

Specifikation:

Spännvidd	7,2 m
Längd	5,12 m
Vingyta	8,5 m²
Tomvikt	289 kg
Bränsle och olja	160 »
Bagage	15 »
Förare + passagerare	166 »
S:a	630 kg

Pestanda:

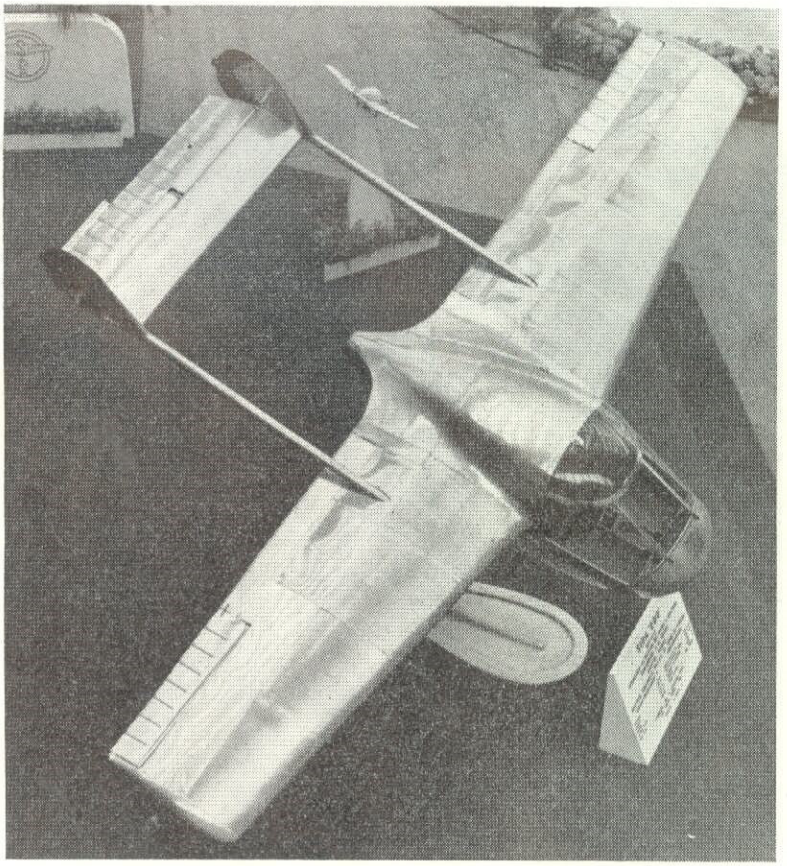
Marschhastighet på 1000 m höjd	430 km/tim
Max marschhastighet på 1000 m höjd	380 »
Topphöjd	8.000 m
Max flygsträcka	600 km

S. I. P. A. 200 är avsedd att serieproduceras för såväl militärt som civila ändamål. I den militära versionen hoppas man den skall fylla kraven på en snabb, lätt och billig förbindelse- och övningsmaskin.

Klubbar och privata piloter hoppas att S. I. P. A. 200 skall bilda inledningen till en ny sportflygets era i Frankrike. Man erkänner visserligen att bränsleförbrukningen är i högsta laget, men är övertygad om att de franska teknikerna snabbt skall kunna bemästra även denna svårighet. Sen får man bara hoppas att serieproduktionen i detta fall verkligen kommer igång och var mans »blåslampa» blir en realitet.

Th. Akrell.

S. I. P. A. i modell vid utställningen i Paris i somras.



Sportflygplan

önskas köpa, gärna haveriskadat eller utan luftvärdighetsbevis. Svar till »Skolflyg», d. t. k.

Kalla krigets flyg

en sensationell typserie för både samlare och andra

börjar nu

Vi vet att läsekretsens intresse för flygplanstyper är mycket stort. Vi vet också att kravet på vederhäftiga uppgifter om presenterade typer är minst lika stort som själva typintresset. Det är med detta som utgångspunkt som Looping nu startar sin tidigare annonserade typserie, som vi kallat »Kalla krigets flyg».

*

Det är redaktör Hans Andersson, även känd under smeknamnet »Tomten» som står för denna serie, vars kvalitet och aktualitet kan garanteras vara av absolut första klass. Hans Andersson är nämligen en av världens(!) främsta typkännare och äger en sällsynt förmåga att dra ut det väsentliga i några korta vändningar. Genom ett mångårigt och kontinuerligt studium av flygutvecklingen har Hans Andersson lyckats skaffa sig en ingående kännedom om flyget i alla dess former, men huvudsakligast har han koncentrerat sig på den industriella utvecklingen, varmed han således kan anses vara den idealiska typserieredaktören.

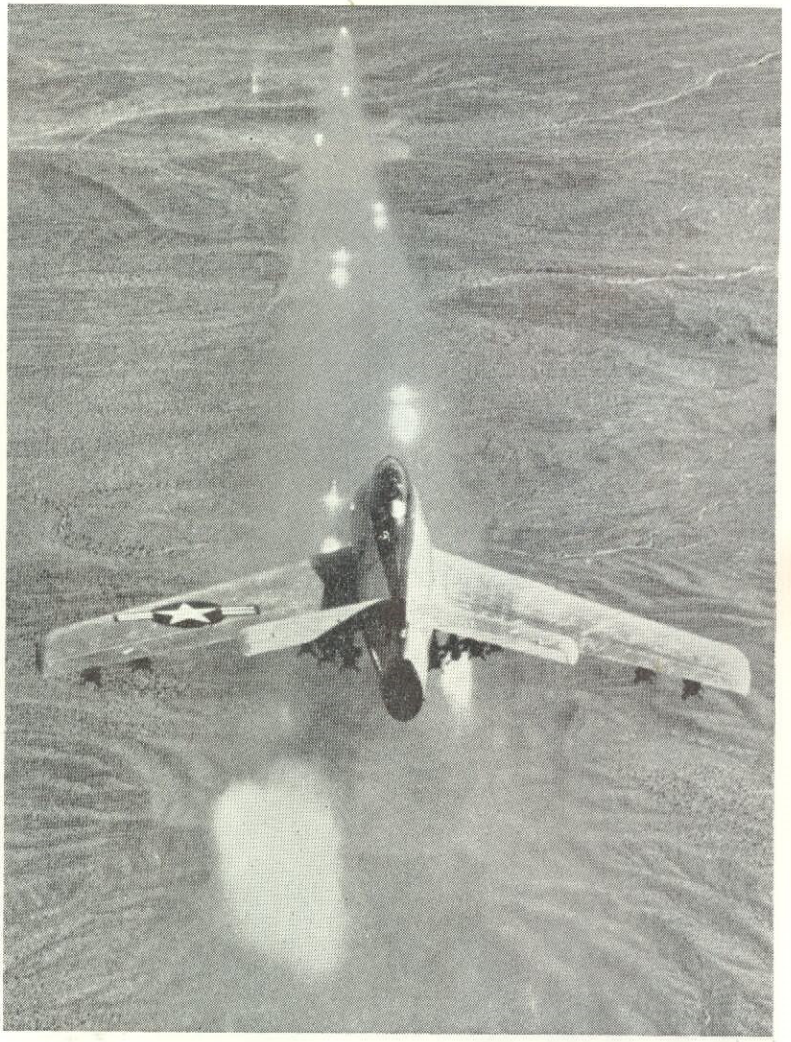
*

Som författaren säger i sitt förord avser denna serie främst att ge en så fullständig bild som möjligt av det stridsflyg som har betydelse i upprustningen under det nu pågående »kalla kriget.»

De lämnade uppgifterna och bilderna är inga andrahandssaker utan har skaffats direkt från tillverkarna. Undantagen utgörs i detta fall av de ryska typerna där av kända skäl andra utvägar har måst användas.

*

Det är redaktionens förhoppning att denna serie skall kunna bidra till att öka kunskaperna om det mäktiga vapen som flyget numera utgör och att den skall bli till glädje både för den genuine typsamlaren, som samlar för samlandets egen skull, och för andra kategorier av läsarna, modellbyggarna inte minst.



FULLTRÄFFAR

i fråga om bilder kommer ni att finna till övermått i den nu påbörjade serien Kalla krigets flyg. Här en praktbild av amerikanska flygvapnets nyaste reajaktplan i serieproduktion, F-84F Thunderjet under skjutprov med raketer vid Muroc i Californien.

Kalla krigets flyg

Av Hans Andersson

Förord

Den fantastiska utveckling flyget genomgår, och den stora betydelse detta vapen tillmätes av världens politiska och militära ledare torde vara uppenbara ting för flertalet av jordklotets läskunniga.

I flyget ser västerlandet ett medel att uppväga österns stora överlägsenhet i folkresurser, men att inte heller de asiatiska folken är blinda för flygets betydelse visar inte minst den jättelika upprustning, kvalitativt likaväl som kvantitativt, som sovjetflyget undergått sedan slutet av det andra världskriget. Ledarna i Sovjet har tydligen satt sig i sinnet att till varje pris försöka visa västern att man i detta avseende inte har något att lära av de »dekadanta kapitaliststaterna». Resultatet har blivit en i »fredstid» aldrig tidigare skådad kapplöpning, framför allt mellan USA och Sovjet, där målet tycks vara att sätta såväl flygstyrkor som industri på total krigsfot, och där kostnaderna redan nu börjar närma sig de hundratals miljarder som de sista världskrigsårens flyg kostade enbart Amerika. Atombomben spelar givetvis en avgörande roll i denna kapprustning.

I nuvarande situation är läget i stort sett följande: USA har med stora ansträngningar lyckats skaffa sig en överlägsenhet på atomflygområdet, en överlägsenhet som man gör allt för att inte mista. Samtidigt försöker USA att så skyndsamt som möjligt utjämna det kvantitativa försprång i taktiskt flyg som Sovjet i detta nu besitter, och vilket ryssarna nu gör allt för att bibehålla samt komplettera med ett atombombflyg av samma art som Amerikas. Atombombhemligheten lär ju ryssarna redan för länge sedan ha kommit över och börjat exploatera i stor skala. Största skillnaden sägs av amerikanska experter ligga i att medan USA räknar sina atombomber i hundratal, räknar Sovjet ännu så länge sina i tiotal.

Inte minst händelserna i Korea har ännu en gång givit de få återstående tvivlarna, speciellt dem i vårt eget krigsskonade land, ett nytt och ännu mer påtagligt bevis för vad flyget förmår när det gäller att försvara sig mot en på marken mångdubbelt överlägsen, men i luften svag angripare.

Det är detta, det kalla krigets flyg (erkännas skall att det på sina håll redan nu är nog så hett), som Looping i den nu förestående serien vill ge en något så när fullständig bild av. Avsikten är inte bara att ge så många och tillförlitliga sifferuppgifter som möjligt om de mer än femtiotalet noggrant utvalda flygplantyper som serien skall omfatta, utan även uppgifter om respektive flygplantyps status ur produktionssynpunkt m. m., utan vilka upplysningar man svårligen kan bedöma stridsvärdet hos en enskild flygplantyp, eller kanske ett helt flygvapen.

Med andra ord,, serien är avsedd att ge både den genuine typsamlaren och den militärt intresserade en chans till vederhäftig upplysning i ett ämne där motsatsen tyvärr alltför ofta förekommer. För att såväl modellbyggaren som luftbevakaren — andra ej att förglömma — skall få ut så mycket som möjligt av varje beskrivning, skall dessa om möjligt alltid kompletteras med korrekta treplansskisser.

I serien kommer icke att tas med sådana äldre och välkända flygplantyper, som när detta skrives visserligen fortfarande spelar en viss roll i upprustningen av en del länders flyg, men vilkas betydelse och stridsvärde i händelse av storkrig är mycket ringa. Dessutom är i flertalet fall redan nu arbetet på dessa typers utbyte mot modern materiel så långt framskridet att det endast torde vara en fråga om månader innan de helt försvinner ur respektive flygvapens s. k. första linjer. Framhållas bör emellertid att red. icke heller tillåtit sig några överdrifter åt det andra hållet, d. v. s. genom att ta med sådana nya typer som i bästa fall eventuellt kan komma att bli föremål för serietillverkning. Sådant händer nämligen emellanåt.

Och så till slut en förhoppning att denna serie skall bli mottagen med intresse och att den skall bli till glädje och nytta för alla samlare.

Hans Andersson.

1 Kalla krigets flyg:

Hawker Sea Hawk

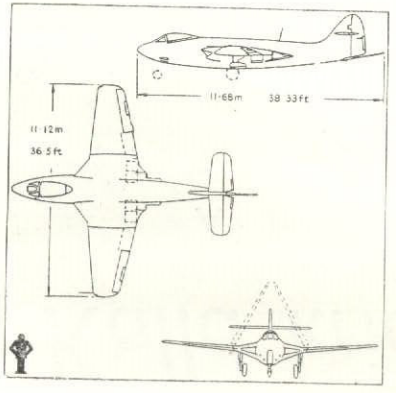
I motsats till det amerikanska marinflyget (US Navy), vars jaktförband i Korea redan nu till större delen är utrustade med hypermoderna reajaktplan av typerna Grumman F9F Panther och McDonnel F2H Banshee, har dess brittiska motsvarighet först i slutet av augusti detta år fått sitt första fältmässiga reajaktförband — en division Vickers Supermarine Attacker — avsedd för det splitternya hangarfartyget Eagle. Sedan Koreakrigets utbrott har emellertid Amiralitetets beställningar på reajaktplan kraftigt utökats, och vad man därvid främst inriktat sig på är — förutom den tidiga nämnda Attacker — Hawker-fabrikens Sea Hawk samt den ännu nyare De Havilland Sea Venom, den senare avsedd för såväl dag- som nattoperationer. Ännu ett nytt marinjaktplan, Vickers Supermarine 508, utrustat med två Rolls-Royce Avon-motorer, har för övrigt nyligen offentliggjorts.

Hawker Sea Hawk är, vad utseendet beträffar, ett relativt konventionellt rakvingat flygplan, i den mån reajaktplan nu kan sägas vara konventionella. Sea Hawk debutflög redan i september 1947 och borde därför vara ganska väl utprovad när den nu om någon månad börjar tillföras Royal Navy. Skall man vara riktigt noga, så är emellertid dagens Hawker Sea Hawk inte helt identisk med typ N.7/46, som planet ursprungligen kallades. Bland annat saknade föregångaren serieversionens fällbara vingar och annan specifikt marin utrustning.

Vad det konstruktiva beträffar är Sea Hawk inte fullt lika konventionell som i fråga om de yttre linjerna. Speciellt anmärkningsvärt är det delade utloppet från reamotorn, vilket enligt tillverkaren medger osedvanligt stora utrymmen för bränsletankar såväl bakom som framför motorn. Dessutom kan emellertid flygsträckan ytterligare ökas med hjälp av två 410 liters fälltankar under vingarna.

Sea Hawk är Royal Navy's första fullt seriemässiga jaktplan utrustat med noshjulställ, och är dessutom försett med tryckkabin samt katapultstol.

Några prestandauppgifter har visserligen ännu inte offentliggjorts för Sea Hawk, men av allt att döma ligger planet i den s. k. 600 miles-klassen, d. v. s. toppfarten är omkr. 950 km/tim.



Hawker
Sea Hawk F. Mk. 1

Typ: Ensitsigt hangarfartygsbaserat dagjaktplan.

Motor: en Rolls-Royce Nene 4 reamotor med 2,27 ton statisk dragkraft.

Beväpning: fyra 20 mm automatkanoner (i nosen).

Spännvidd: 11,9 m.

Längd: 12,2 m.

Vingyta: ..... 25,8 m².

Tomvikt: ..... kg.

Flygvikt: ..... kg.

Vingbelastning: ..... kg/m²

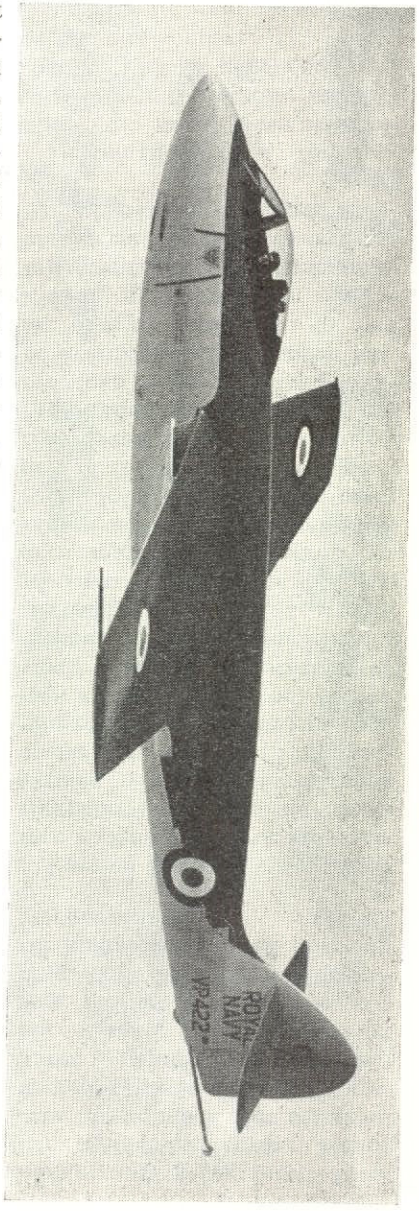
Toppfart: 950 km/tim*).

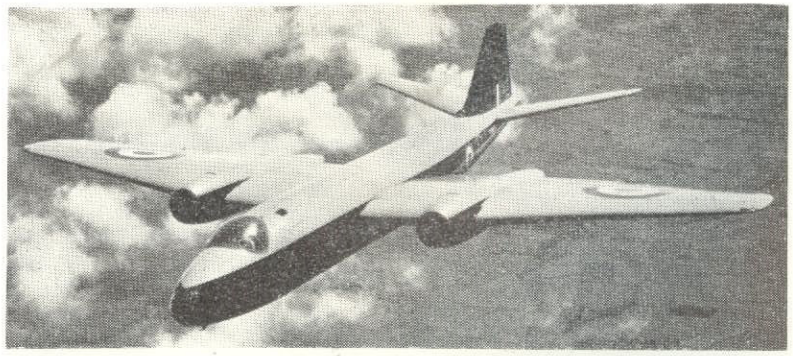
Marschfart: ..... km/tim.

Topphöjd: ..... m.

Flygsträcka: ..... km.

**) Obekräftad uppgift.*

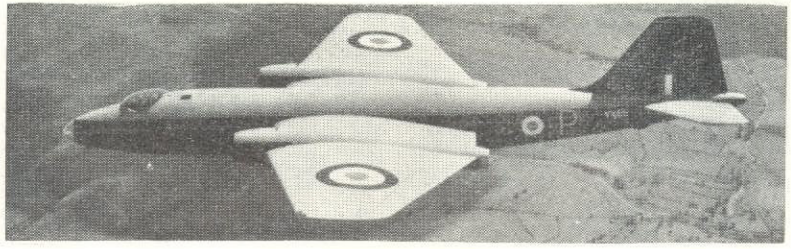




2 Kalla krigets flyg:

Canberra

Det engelska reabombplanet Canberra som med ens gjorde det förut (i flygsammanhang) tämligen okända företaget English Electric Co Ltd världsberömt i samband med en uppvisning på Farnborough 1949, konstruerades ursprungligen för horisontalbombfällning från stora höjder där dess fart skulle utgöra enda skyddet mot fientligt jaktflyg. Sedan dess har emellertid kraven på ett starkare taktiskt flyg vuxit, varmed Canberra alltmer kommit i förgrunden för intresset. Detta intresse mynnade våren 1951 ut i det mycket remarkabla beslutet att låta licenstillverka Canberra i USA för det amerikanska flygvapnets räkning samtidigt som tillverkningen i England utvidgades kraftigt. Förutom hos English Electric tillverkas Canberra även av Avro, Handley Page och Short. Den brittiska tillverkningen är f. n. inriktad på tre versioner; bombversionen B. Mk.2, fotospaningsvarianten P.R. Mk.3 och »målfinnar»-versionen B. Mk.5.



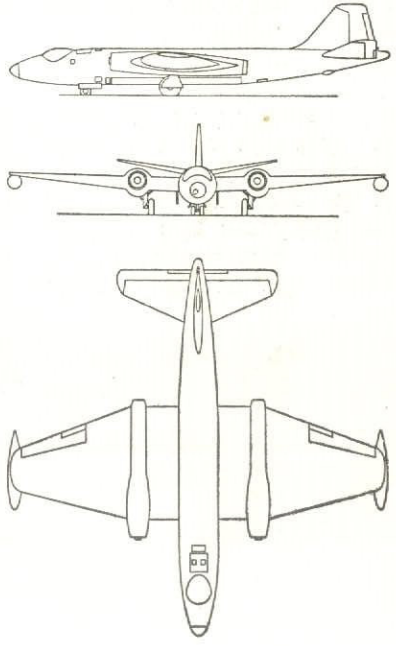
Det var B. Mk.2 som nyligen i två exemplar överflögs till USA för att hos den amerikanske tillverkaren — Glenn L. Martin Co — ligga till grund för Martin B-57A, som Canberra skall heta i USA. B-57A får två mans besättning (B. Mk. 2 har tre man) och är dessutom avsedd för något som amerikanarna kallar för »night intruder missions», vilket fritt översatt blir ungefär nattattackplan. USA-versionen får vidare helt täckt nos (istället för originalets glasdito) och fasta kanoner i nosen.

Den engelska versionen, eller rättare versionerna, är normalt utrustade med två reamotorer av typ Rolls-Royce Avon med ca 2,9 tons statisk dragkraft vardera. Då dessa motorer inte licensbyggs i USA, kommer den amerikanska B-57 Canberra sannolikt att utrustas med två motorer av den ännu starkare och ävenledes engelska typen Amstrong Siddeley Sapphire J-65, vilken nu licenstillverkas av Curtiss-Wright.

Även den amerikanska Canberratillverkningen blir mycket omfattande. Fullt utbyggd väntas den amerikanska Canberraproduktionen komma att sysselsätta omkr. 8.000 personer enbart hos Martin, detta trots att 60 procent av planets totala vikt representeras av delar utlagda hos underleverantörer.

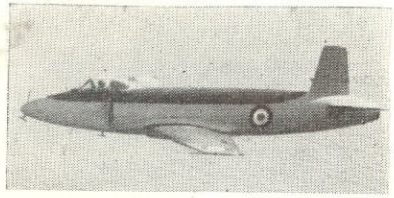
English Electric Canberra B. Mk. 2

Typ: tvåmotorigt lätt bombplan för taktiska uppgifter.
Besättning: tre man.
Motorer: två Rolls-Royce Avon med 2,95 ton statisk dragkraft vardera.
Beväpning: ingen.
Spännvidd: 19,5 m.
Längd: 20,0 m.
Vingyta: 89 m².
Tomvikt: ..... kg.
Flygvikt: ..... 20 ton*)
Vingbelastning: ..... kg/m².
Toppfart: 850 km tim.*)
Marschfart: ..... km tim.
Topphöjd: ..... m.
Flygsträcka: 3,500 km. *).
**) Obekräftade uppgifter.*



3 Kalla krigets flyg:

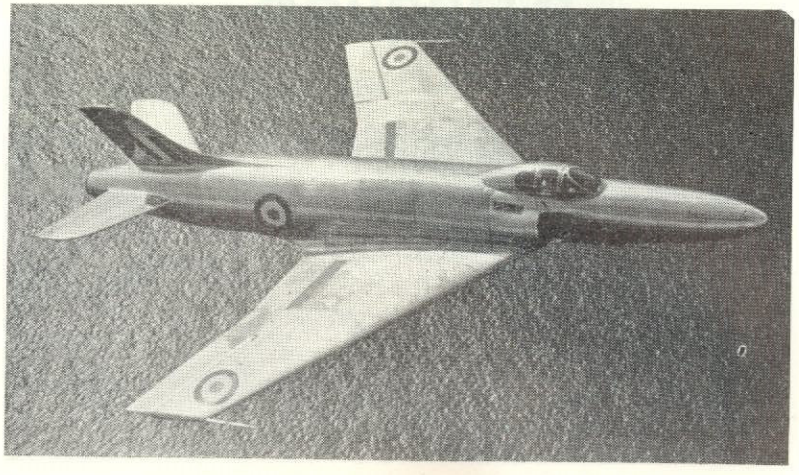
Swift

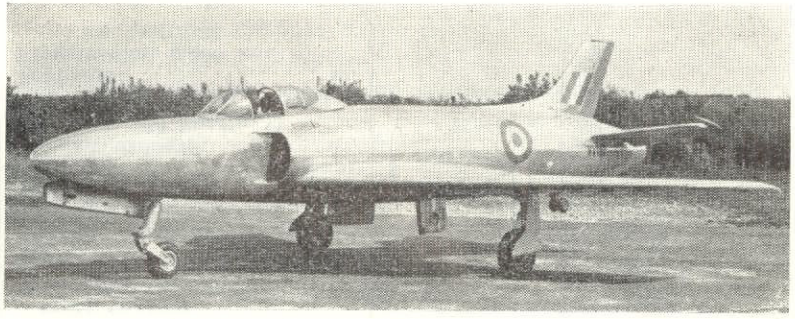


Brittiska marinflygets »Attacker» från vilken typ »Swift» utvecklats.

Mycken kritik har de brittiska flygmyndigheterna bestått för deras saktfärdighet när det gällt att få fram moderna pilvingade reajaktplan till serietillverkning. Att denna kritik varit befogad framgår inte minst av att RAF inte på minst ännu ett år kommer att förfoga över några jaktplan som i farthänseende kan mäta sig med amerikanarnas och ryssarnas senaste typer, d. v. s. F-86 Sabre och Mig-15. De reajaktplan som nu är i tjänst inom RAF och fortfarande byggs i stora serier, är om man undantar vissa smärre förbättringar, helt tillkomna under det andra världskriget, och kan trots ökningar i motoreffekt m. m. inte mäta sig med de efterkrigskonstruerade typerna. Bland dessa senare kan för övrigt även räknas vår svenska Saab-29 (J 29) »Tunnan», vilken typ, trots den licensbyggda engelska Ghostmotorn, torde vara överlägsen samtliga de typer av reaplan som nu är i tjänst vid RAF.

Helt nyligen har dock flygministeriet bestämt sig för serietillverkning av både Vickers-





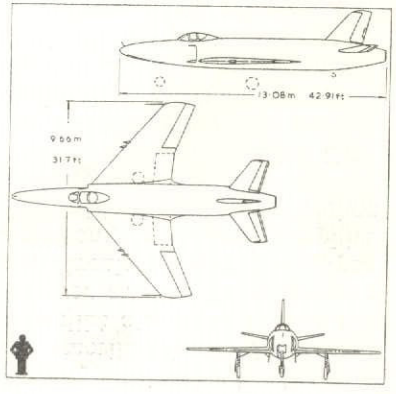
Vickers-Supermarine Swift F. Mk. 1.

Typ: ensitsigt dagjaktplan.
Motor: en Rolls-Royce Avon reamotor med 2,95 tons statisk dragkraft.
Beväpning: fyra 20 mm automatkanoner (i nosen).
Spännvidd: 9,67 m.
Längd: 13,08 m.
Vingyta: 25,73 m².
Tomvikt: ..... kg.
Flygvikt: ..... kg.
Vingbelastning: ..... kg/m².
Toppfart: 1.100 km/tim.*)
Marschfart: ..... km/tim.
Topphöjd: ..... m.
Flygsträcka: ..... km.

*) *Obekräftad uppgift.*

Supermarines och Hawkers tidigare såsom experimentplan betraktade pilvingade typer 535 (Swift i serie) respektive P. 1067.

Supermarine Swift är den tredje utvecklingsformen i direkt nedstigande led från den hangarfartygsbaserade och rakvingade Attacker, vilken typ helt nyligen började levereras till marinflyget. »Mellanfädrena» var Supermarine 510 (med pilvinge och sporrhjul) samt typ 535 med pilvinge och noshjulställ. I motsats till dessa, vilka alla är utrustade med »vanliga» R. R. Nene-motorer med 2,27 tons dragkraft, har Swift en Rolls-Royce Avon, vars statiska dragkraft uppgår till nära 3 ton. Swift har vidare anordningar för efterförbränning av utloppsgasen, vilket som bekant kraftigt förbättrar stighastigheten hos ett reaplan.



Flygande . . .

Forts. fr. sid. 11

Ingen salting precis . . .

Längre fram, när flygningen med Nils Holgersson redan var igång, erinrade jag mig att Gustaf Person, min lärare, vid ett tillfälle under utbildningen yttrat att »färdig sjöflygare» blir man aldrig. Själv ansåg han sig kunna mycket litet av denna konst — fast han då hade närmare 1000 timmar på Seabee. Nu var jag visserligen mogen nog till åldern att begripa att jag med mina åtta timmar inte kunde anses som någon vidare salt sjöflygarkille, och ju längre tiden led och flygningen fortskred, desto klarare förstod jag hur rätt den kloke och blygsamme Gustaf hade haft. Mitt första råd till dem som tänker bli sjöflygare är därför: Tro inte att du är färdig sjöflygare för att du kan starta och landa och lägga till. Under sjöflygning händer så mycket och tillstöter så många oberäknade faktorer att endast lång erfarenhet kan göra dig fullfjädrad. Planläggning, förutseende, erfarenhet behövs i rikt mått om man skall klara sig igenom en serie sjöflygningar utan missöden. Men märk väl att denna erfarenhet inte kan vinnas på annat sätt än genom att ge sig sjöflygningen i våld.

Vad som gör sjöflygningen dels svårare, dels och framförallt roligare än vanlig landflygning är att man vid sjöflygning inte har några iordningställda fält med vindvisare, parkeringsplatser, hangarer, bränslebilar etc. att lita till. Man får vid alla tillfällen vara sin egen »flygplatschef», sin egen hamnkapten, sin egen hopp-iland-Kalle. Ofta också sin egen tankservice. Man kommer till nya vatten. Varje plats måste rekognosceras. Finns det sten eller grund? Finns det timmerstockar, dyktimmer? Var skall planet läggas till? Duger den bryggan? Är det sten i botten? Kan planet ligga här över natten även om vinden vänder och friskar i?

Ja, allt detta gör det hela som sagt svårare och kräver försiktighet och kanske ett par extra varv på låg höjd. Men ni alla som inte prövat sjöflygningen kan inte ana hur livat det är, just detta att åtminstone få låtsas att man är sin egen herre.

*

Det här blev en lång utvikning. Den 15 maj startade vi alltså. Routen var så där ungefärligt upplagd med hänsyn till de möjligheter som fanns att utan förhandsavisering kunna få bränsle. Södra Sverige är inte så förfärligt omfångsrikt. Det finns flygplatser här och var med bensin och olja, som kan användas om man bara fäller ner Seabeens hjul. Med enbart sjöflygplan är det betydligt värre, vilket jag nogsamt skulle få erfara på norra etappen senare.

Lars Madsén hade haft ett par dagars pingstledighet och skulle hämtas upp vid en brygga i Sommen en bit norr om Tranås.

Landkänning . . .

Som mekaniker och rådgivare fick jag på första etappen med mig verkmästare Nils Gustavsson från Ostermans, och det var en välsignad känsla att ha en kunnig mekaniker och därtill flygare bredvid sig i förarkabinen på denna första långa Seabee-flygning. Om jag bortser från en rätt våldsam tilläggning vid den sportstuga på en ö i Sommen där Lars stod och viftade, så gick allting bra. Försynen var nådig, annars kunde en av stödflottörerna gått åt skogen vid första tilläggningen, och det hade onekligen varit snöpligt att behöva avbryta den så stort upplagda flygningen redan innan den riktigt hade hunnit börja . . .

Till förmån för mitt renommé som flygare bör jag kanske tillägga att den fula tilläggningen i Sommen, orsakad av nervös virrighet vid hanterandet av Seabeens speciella propellerreversering, var det enda allvarliga tillbudet under hela färden. Vare jag alltså rentvådd från misstanken att »Akka» fått en fullständig novis vid kontrollerna. Vad Nisse Gustavsson tänkte lär jag väl dock aldrig få reda på i detalj . . .

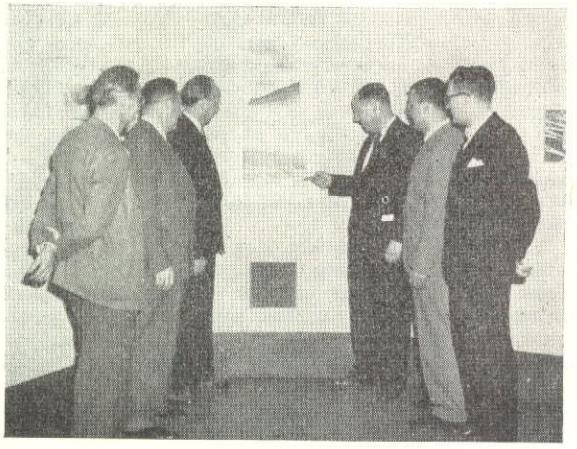
Från Sommen gick vi i det närmaste raka vägen till Jönköping för att tanka sedan vi gjort ett par högfärdssvängar över Gyllene Uttern och med vingtippningar påkallat gamle flygarvännen Rolf Gyllensvans uppmärksamhet, eller åtminstone trott oss göra det.

På Jönköpings alltid lika granna och vänligt inbjudande flygplats hälsades vi av »Kagge» Rydelius breda grin och fick oss ett par nya mustiga historier till livs medan besinen rann ner i »Akkas» rymliga gummipåse, och med full tank och följda av »Kagges» välsignelser satte vi sedan kurs mot Malmö. Sikten var finfin och för att utnyttja flygningen redan nu innan vi riktigt hunnit koppla in på Nils Holgerssons-spåret, som

Forts. på sid. 38

Utmärkelse för svenska segelflygbilder

Vid segelflyg-VM i Örebro i fjol visades bl. a. en bildutställning med anledning av Ållebergs 10-årsjubileum, fotograferad och sammanställd av denna tidnings redaktör Yngve Norrvi som då var informationschef i KSAK. Jämsides med Ållebergsutställningen visades en vacker kollektion amerikanska segelflygbilder. När dessa bilder returnerades till USA åtföljdes de, på begäran av amerikanerna, av en kollektion på drygt 20-talet svenska segelflygbilder, samtliga tagna av Yngve Norrvi. I dagarna har i brev från USA meddelats att dessa bilder under det gångna året utställts i en rad amerikanska städer, bl. a. New York, Philadelphia, San Francisco, Los Angeles m. fl. De har rönt stor uppmärksamhet och belönats med utmärkelser från flera av de amerikanska fotoklubbar som haft utställningarna om hand. Större delen av bilderna är tagna vid Ålleberg. På bilden betraktas en Ållebergs-bild av en samling prominenta amerikanska fotoexperter vid öppnandet av utställningen i Arnot Art Gallery i New York.



Många vill

hoppa fallskärm

Det var en liten försöksballong red. släppte upp i förra numret det där med fallskärmsklubben. Vi tyckte det kunde vara intressant att se om det bland Loopings läsekrets fanns något intresse för den i Sverige helt okända fallskärmssporten, som florerar ganska yppigt på sina håll utomlands. Vi gjorde det med anledning av att KSAK vänt sig till en del myndigheter och frågat om deras inställning till dess funderingar på att ta upp fallskärmssporten.

Vi kan redan nu meddela att av svaren på vår förfrågan att döma är intresset för fallskärmssport i Sverige mycket stort.

Det har kommit in många svar, spontana svar, roliga svar, och skörden visar ett intresse för att inte säga entusiasm, som ger oss anledning att pejla litet djupare i saken.

Innan vi går vidare kan vi nämna att svaren på vår fråga om intresset för fallskärmssport i Sverige i samtliga fall varit positiva. Svar har kommit från alla delar av landet och från de mest skilda kategorier av människor. Gruppen studerande är störst, men i övrigt finns de mest olikartade yrken representerade. Det är järnvägstjänstemän, guldsmeder, teknologer, tecknare, chaufförer, järnverksarbetare, affärsbiträden, fotografer, kontorister, svarvare, typografer, jordbrukare.

Yngst i samlingen är två fjortonåringar och äldst är en godsägare från Östergötland som är född 1906. Annars håller sig genomsnittsåldern kring 21 år. Även damerna vill vara med och hoppa om tillfälle ges. Hittills har vi fått in svar från en 24-årig servitris i Hagalund och en 18-årig damfrisörska i Jönköping. Men det kommer säkert fler.

Eftersom frågeförsöket slog så väl ut låter vi kupongen inflyta även i detta nummer och ber de intresserade skicka in sina svar snarast möjligt. OBS.! Svaret är inte på något sätt »bindande».

Vi gör det därför att det tydligen finns ett allvarligare intresse för fallskärmssport här i landet än man föreställt sig. Detta intresse bör både omhuldas och tillvaratagas. De militära myndigheterna ser också mycket positivt på de tankegångar som föranlett undersökningarna.

Luftfartsstyrelsen har som väntat inte alls kunnat mobilisera någon entusiasm för förslaget om fallskärmssport i Sverige. Den intar en kallt avvisande hållning som det heter i högtidliga sammanhang. Man anordnar inte tävlingar med livbojar, har en representant för styrelsen yttrat på tal om saken. Nej det kan så vara, men livbåtar tävlar man ibland med, och i varje fall förekommer det övningar med räddningsmateriel... Så den liknelsen var inte särskilt välfunnen.

Om fallskärmssporten skall tagas upp i Sverige, så är det givet att den skall och måste bedrivas i sådan form att man har garantier för den största tänkbara säkerhet. Det är inte alls meningen att utan vidare släppa opp folk i luften och sedan vänta på att få se om de törs hoppa eller inte och sedan medaljera dem som törs...

Vi har kontaktat kapten Nils-Ivar Carlborg, som är chef för den försöksutbildning av fallskärmsjägare som armén bedrivit i sommar. Kapten Carlborg är mycket intresserad för Loopings undersökning och har lovat att ställa sin sakkunskap till förfogande om det visar sig möjligt att i en eller annan form ta upp en civil utbildning av fallskärmshoppare.

— En sådan utbildning skulle givetvis i hög grad underlätta rekryteringen till en eventuell svensk fallskärmsjägarkår, kanske mest därför att man genom att göra fallskärmssporten mera känd skulle ha möjlighet att undanröja en mängd missförstånd. De flesta människor tror att fallskärmshopp är någonting mycket farligt och riskfyllt. Det är farligt om man inte är utbildad, men sedan man väl fått den behövliga träningen är det knappast farligare att vara fallskärmshoppare än att cykla, sportflyga, segla eller åka bil.

Kapten Nils-Ivar Carlborg som är chef för arméns fallskärmsutbildning är mycket intresserad av en civil svensk fallskärmssport.

*

Så långt kapten Carlborg, som själv fått sin utbildning utomlands och som stått för utbildningen av de instruktörer som nu finns

Forts. på sid. 36

"OPP Å HOPPA"...

I LOOPINGS "GALOPPARE" OM INTRESSET FÖR EN TILLTÄNKT FALLSKÄRMSSPORT REGISTRERADES MASSOR AV TILLSKYNDARE:

MEN I BAKGRUNDEN INTÄR LUFTFARTSSTYRET EFTER VANLIGHETEN EN YRKESMÄSSIGT SKEPTISK ATTITYD...

VARFÖR INTE LITE "OSKYLDIGA" HIMLASPRÅNG I EN TILLVARO SOM GENLJUDER AV PROFFSBOX'ETS MÖRDARSMOCKOR — SÄJ..?!

USA segelflyger

KARL-ERIK ÖVGÅRD
fortsätter sin rapport från amerikanska segelflygmästerskapen

En tydlig tendens gör sig gällande när det gäller amerikanska segelflygplan. Man strävar först och främst efter hastighet. Man vill flyga i kraftig termik och så gå med hög speed till nästa uppvind. På tävlingarna i år var det dock kraftiga uppvindar endast två av de fem tävlingsdagarna. Det skulle därför ha varit roligt att se ett par Weihe flugna av ett par bra förare. Inte hade planen haft någon möjlighet att konkurrera med RJ-5 om första platsen, men om andra och tredje skulle de nog haft en chans. Till och med Olympia borde ha haft möjligheter att komma ganska långt upp i prislistan.

Släpvagnarna var byggda för permanentade amerikanska vägar och mycket låga. De följde mycket bra med i både 100 och 120 km hastighet. Men för våra backiga grusvägar är de nog inte användbara utan vissa ändringar.

En del av deltagarna använde plus den vanliga variometern en av ny typ, som grundar sig på de elektriska impulser som uppstår genom värmeförändringar i luften. De är ytterst känsliga och därför värdefulla i snåltermik. När föraren tvingats ner på låg höjd och till varje pris måste få fatt i en många gånger mycket snäv uppvind, då är den här variometern oumbärlig. Tips för Spanien!

ORGANISATION

Uppe på Harris Hill samlades under tävlingarna en hel del segelflygare från Europa av de mest skilda nationaliteter. De flesta klagade på den till synes slappa organisationen. Men de som gjorde det tror jag inte riktigt hade haft tillfälle att sätta sig in i det hela. Man måste betänka att USA inte har någon fast organisation som t. ex. vårt land. »The Soaring Society of America» har t. ex. inte en enda avlönad tjänsteman. Inte ens redaktören för den officiella tidskriften »Soaring» har någon som helst ekonomisk ersättning för sitt arbete. Alla arbetar därför frivilligt. Sett ur denna synpunkt tycker jag själv att det är beundransvärt att år efter år kunna anordna amerikanska mästerskap. Skulle det därför ibland bli en aning improviserat, så är det inget att säga om. På det hela taget fungerade organisationen bra.

RESULTAT

Dick Johnson med sin RJ-5 stod i särklass. Men så seglade han första dan iväg 57 mil och slog från början knock-out på sina medtävlare, trots att han inte hann hem till andra tävlingsdagen. För 12 år sedan var han med i Elmira och tog då som 16-åring sitt Silver-C. Eftersom han lagt ner över 2.000 byggtimmar på sitt plan, så kände han det utan och innan. MacCready var som de flesta goda flygare från Californien inte med. Resorna är ju en aning dryga. Men frågan är om han i år skulle ha haft någon chans mot Johnson!

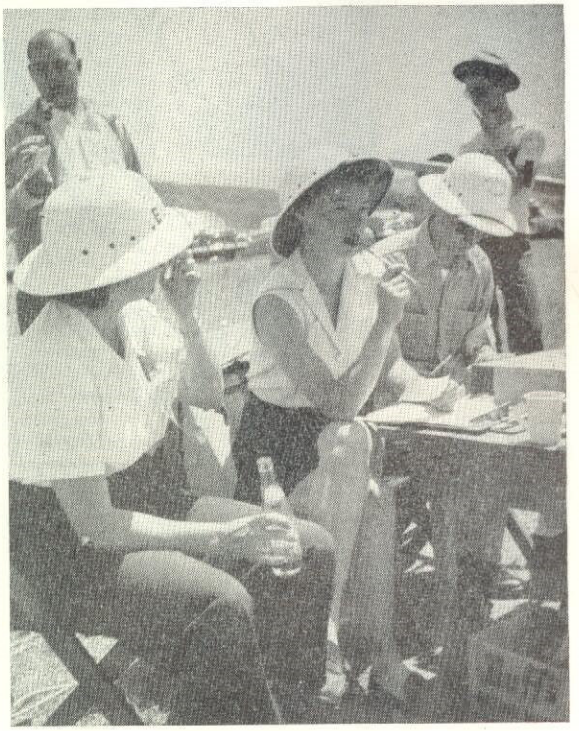
Höjdvinsterna blev i allmänhet ganska små. Endast en av deltagarna nådde över 3.000 m. Det var enda gången under tävlingen en cumulonimbus drog fram över trakten. De allra flesta flygarna hade för övrigt varken utrustning eller utbildning för att våga sig in i molnet. Genom att molnbasen i allmänhet är hög, tycks segelflygarna få betydligt färre tillfällen till blindflygning i USA än hemma hos oss.

Vad damernas mästerskap beträffar är det inte mycket att säga. Tre startade: den första kvaddade vid första landningen, då ett majsfält kom i vägen, den andra lyckades aldrig komma loss från fältet, den tredje, Betsy Woodward, flög och segrade.

VAD VI SKULLE KUNNA TA UPP

Under dagar med fri flygning hade förarna rättighet att välja fritt mål och fick 20 % tillägg till detta. Sedan målet nåtts, stod det dock honom fritt att söka flyga hemåt. Han fick då poäng för varje flugen km (mile). Lyckades han komma hem, så blev det i stället 40 % tillägg i poäng till den flugna distansen. På så sätt kunde

Sekretariatet arbetar, svettas och dricker cola-cola.



en förare t. ex. efter en lång flygning nästa dag försöka sig på en tur-returflygning. Han sparade på så sätt både sig själv, kamraterna i laget och bogserbilen.

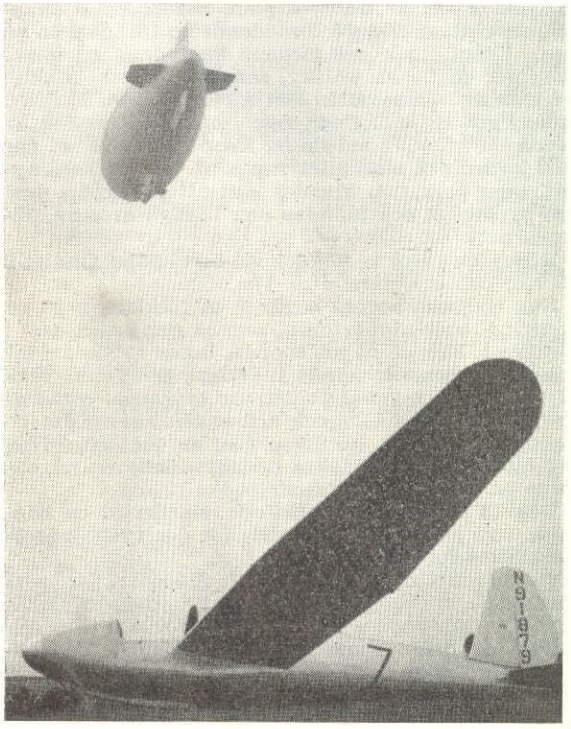
På morgonen samlades man för att i lugn och ro gå igenom dagens väderlek. Medan därefter tävlingsjuryn i sitt rum diskuterade dagens flygningar, vidtog en högst angenäm halvtimma. Förarna fick redogöra för gårdagens lyckade eller misslyckade flygningar. Det var inte bara gemytligt utan också lärorikt.

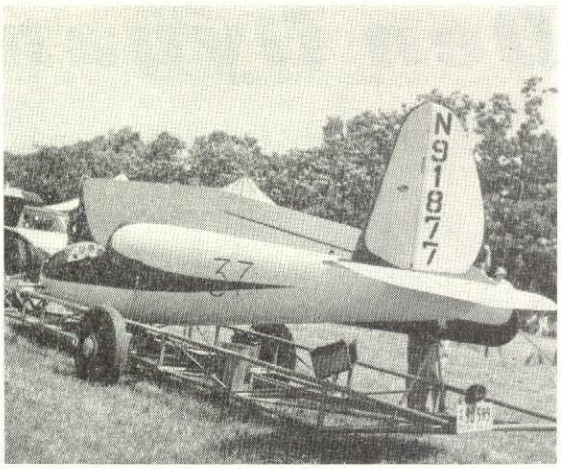
Amerikanernas sätt att ta hand om publiken var föredömlig. Från morgon till kväll fick de besökande genom en kunnig och intresserad speaker veta litet om segelflygning i allmänhet, om väder och vind och om aktuella saker på fältet. Annars blir ju en segelflygtävling mycket lätt en ganska trist historia för en icke sakkunnig publik. Men här fick den just de kommentarer som behövdes och blev på så sätt mera aktivt intresserad av det hela. Publiktillströmningen var också så kraftig att det var lönt att lägga ner litet arbete. Den fotoutställning, som var anordnad samtidigt, gjorde god reklam för segelflyg och inte minst för vårt eget genom det goda bildmaterial som var översänt från KSAK och som bar Yngve Norrvis signatur.

ABSOLUT INGENTING FÖR OSS

Årets tävling var rekord i fråga om antalet deltagare och i fråga om kvaddar. Summa elva

Ett lufskepp sökte landa på Harris Hill under tävlingarna men gav efter en stund upp försöket. Det blåste litet för kraftigt den dagen.





Schweizer 1-23 på en låg transportvagn. Planet har till det yttre ganska stora likheter med Olympia och är något bättre vad flygegenskaper beträffar. Med ett plan av denna typ nådde William Ivans 12.832 m i Californien i vintras.

haverier, de flesta dock av relativt hygglig art men dock så kraftiga att planet åtminstone för någon dag var satt ur funktion. Dvs 25 % av deltagarna havererade någon gång. Nu måste vi dock från början fastslå att ett amerikanskt mästerskap till att börja med inte behöver betyda att alla de bästa förarna ställer upp. För övrigt har man inte bara A-flygare, som alltså verkligen kan flyga utan också en B-klass. Det fanns till och med några som tillhörde en C-klass. De hade inte Silver-C. Det är naturligtvis i de två sista grupperna vi har att söka de flesta haverierna.

Många av deltagarna tycktes inte ha en aning om vad en landning egentligen är. De kom nerrusande med 100 km och drog i bromsen. Planen var stabila och höll merendels. Men sen försökte de samma modell ute i majsfälten och då gick det egendomligt nog inte så bra längre. Varpå beror denna okunnighet? Amerika har som nämnts ingen fast organisation, inga centralt utbildade instruktörer, inga bestämda träningsprogram. Den ene segelflygaren lär den andra precis som den ena bilisten förr i tiden lärde den andra köra bil. I bägge fallen kan resultaten bli goda men många gånger också dåliga.

STÄMNINGEN PÅ HARRIS HILL

Även om segelflygarna skulle tillhöra skilda nationaliteter och tala skilda språk, så har de i allmänhet mycket lätt att umgås med varandra. De har ju så mycket gemensamt att tala om. Segelflyget är ju till sin karaktär mera internationellt betonat än kanske någon annan sport. På Harris Hill hade utlänningarna det mer än lätt att få kontakt med de amerikanska segelflygarna och för övrigt med alla andra på berget. Kanske beror det på att samtliga oavsett ev. rang och ställning i samhället vid alla tillfällen

Forts. på sid. 28.

Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr

Rapporterna från Bluie West 8 om existensen av en fientlig väderleksstation på Grönland hade i högsta grad upprört de allierade, men trots intensiv flygspaning hade praktiskt taget ett helt år förflutit, utan att man kunnat lokalisera den tyska basen.

En dag var en grupp på två B-17 och fyra jaktplan av typ B-38 på väg till England. Starten hade gått från B. W. 8 och de hade sedan flugit tvärs över inlandsisen. Strax efter det de lämnat den grönländska kusten bakom sig, råkade de in i ett dimbälte. De försökte komma ut ur detta, men tydligen var det av mer än vanliga dimensioner, ty planen förlorade sig allt djupare in i tjockan och kunde till slut inte orientera sig sinsemellan. Hade det bara varit ett enda plan skulle situationen inte varit så värst riskfull, men nu var det sex maskiner. Vilket ögonblick som helst kunde en ordentlig kollision inträffa. Enda möjligheten var att per radio söka kontakt med någon av väderleksstationerna och förhöra sig om utsikterna att landa på närmaste hjälpfält.

Men man måste vara försiktig. De flög nämligen i närheten av de delar av Grönland, där tyskarna kunde förmodas hålla till. Alltså kunde man inte anropa radiostationerna på annat sätt än genom code. Snart nog fick de svar. Den flygplats, de önskade landa på, låg fullständigt insvept i dimma, upplyste man dem om, och enda utvägen var att söka sig norr ut mot en annan hjälpstation, som skulle göras beredd att ta emot dem.

De ändrade sin kurs och flög mot det angivna målet. Underligt nog ville inte sikten bli bättre. Man förhörde sig på nytt, men codesvararen försäkrade dem om, att de skulle fara längre mot norr. De gjorde som de blivit beordrade, men insåg till slut det hopplösa i en tjocka, som snarare ökade än avtog i mäktighet.

Löjtnant Mc Manus i en B-38 meddelade de övriga fem planen, att han skulle gå ner på låg höjd och undersöka landsningsmöjligheterna på istäcket. Snart befann han sig på femtio meters höjd, och med den nedfirade draggen släpande efter maskinen flög han kilometer efter kilometer och prövade istäcket. Tydligen ansåg han det tillräckligt jämnt, för han beslöt att våga en landning med nedfällda hjul och pådragen motor. Det såg ut att gå bra. Maskinen tog mark och rullade fram över isen. Då gick plötsligt noshjulet sönder, och i nittio kilometers fart slog maskinen runt och ett stort, svart rökmoln utbredde sig över olycksplatsen.

De övriga tvekade inte ett ögonblick. En efter en dök de ned mot isen och med indragna hjul och glidande på bensintankarna landade de lyckligt. Piloten på ett av jaktplanen kostade t. o. m. på sig en liten »slow-roll», innan han tog mark! Han hade nämligen sett att Mc Manus var oskadd och firade denna glada upptäckt med ett litet konststycke.

En fantastisk prestation, enastående i flygets historia. Sex maskiner hade nödlandat på inlandsisen utan att ett enda människoliv gått förlorat. Visserligen hade ett plan kraschat, men ändå!

Det var tjugofem stycken glada män, som med verklig inspiration satte igång med att bygga upp ett läger. När detta väl var färdigt, plockade man fram förråden. Maten delades upp för femton dagar. Några av flygarna smälte snö till dricksvatten, andra satte upp radioantennerna, och därefter startade man ett par flygmotorer för att ladda upp batterierna och sända iväg en rapport till hjälpfältet. Så var man färdig för en måltid, den första på tjugo timmar.

Nu återstod inget annat än att vänta. Till att börja med på oväder, ty man tog denna dag från den glada sidan. Detta kom mycket riktigt vid åttatiden på aftonen och varade i tre dygn. Men tack vare en smula uppfinningsrikedom hade man det ganska skönt inne i de två flygande fästningarna. Ett par stora syrgasflaskor och några avgasningsrör hade konstruerats om till utomordentliga kaminer. Olja fanns det gott om, och med repet från en fallskärm tjänstgörande som veke kunde man även använda dessa hemmagjorda kakelugnar som Agaspisar.

Stormen tröttnade efter tre dagar, och de tjugofem kunde börja röra sig ute. Större delen av dagen fördrev man med att förstöra bombsiktet på den illa tilltygade P-38. Det kan tyckas ha varit en väl enkel och kortvarig underhållning för över två dussin män. Alldeles riktigt, men vi får inte glömma, att de var påhittiga. Leken tillgick så, att man ställde sig på hundra meters avstånd och tävlade i prickskjutning på bombsiktet!

Radion var på, och ur högtalaren ljöd dansmusik från Reykjavik. När första undsättningsplanet vid middagstiden kretsade över dem, fick föraren av detta till sin kolossala häpnad se fyra stycken av den stackars nödlandade gruppen dansa swing på det ena B-17:s vingar. Enligt vad han efteråt sade, var det nära att han fallit för frestelsen att själv landa och deltaga i spektaklet.

Allt gick väl i lås även i fortsättningen. Vädret var fint och tillät transportplan, B-24 och Catalinamaskiner att nedsläppa förnödenheter till männen på isen. Utom mat och medicin kastade man en dag även ner en flaska whisky, som för säkerhets skull packats in i en sovsäck. Det gick bra, som Balchen sade. Flaskan höll. Enda felet var att kapsylen av någon outgrundlig anledning lossnade på vägen ner mot jorden och innehållet ranns ut. Det var beklagligt, men pojkarna kivades om att få ligga i just den sovsäcken och inandas den härliga aromen följande natt.

Efter en vecka nådde ett hundspann fram till platsen och evakuerade de tjugofem.

När flygarna sedan begärde en förklaring på de underliga code-rapporterna, som så när bragt dem i fördärvet, blev de något snopna. Ingen av de amerikanska stationerna kände till dessa. Det fanns bara en lösning på mysteriet: det var tyskarna, som hade listat ut deras code och helt enkelt agerat amerikansk radiostation, antingen från en ubåt eller från den hittills inte upptäckta hemliga sändaren någonstans på Grönlands ostkust.

Den 13 mars 1943 inträffade emellertid en händelse, som skulle bli avgörande för den tyska väderleksstationens öde.

Det var tre stycken danskar i Slädpatrullen, som var ute på en rekognosceringstur i nordvästra Grönland. De hade med sina hundspann färdats från den ena hyddan till den andra och hade kommit fram till Sabineön. Det var en ödslig trakt, där inga eskimåer bodde. Stor blev därför deras förvåning, när de på avstånd såg ett par gestalter röra sig på snöfältet.

Typserien "Kalla krigets flyg" börjar i detta n:r

Det kunde vara fiender. Man beslöt sig för att tills vidare draga sig tillbaka till en enslig hydda i närheten och tillbringa natten där.

Nästa morgon spände de hundarna för sina slädar och så försiktigt som möjligt gav de sig till den plats, där främlingarna föregående dag hade synts till. Något spår av dem såg man inte nu. De var försvunna. Man steg in i ett nybyggt hus. På golvet låg två sovsäckar och en grön uniform med hakkorset på ena ärmen. Tyskar!

De tre började genast undersöka huset närmare. Men så uppfattade deras tränade öron ett misstänkt ljud. De tittade ut genom dörren. Ett par soldater närmade sig på skidor. Olyckligtvis hade danskarna spänt hundarna från slädarna. Det gavs ingen tid att sela. De rusade fram till slädarna, ryckte åt sig sina skidor, lämnade platsen hals över huvud och kom så småningom fram till Eskimones, ett av deras högkvarter.

Nu visste man det äntligen. Tyskarna hade sitt tillhåll på Sabineön.

Den 24 mars blev Eskimones överfallet av en handfull tyskar. De kom farande med de hundspann, som de tre hade blivit nödsakade att lämna kvar, och var utrustade med automatgevär och handgranater. De öppnade en häftig skottlossning, och danskarna, som bara ägde vanliga gevär, hade ingen chans att göra motstånd. Det återstod för dem bara att försöka fly sin väg helskinnade. Och de hade lyckan med sig. Men tre hundspann och slädar fick de lämna efter sig åt tyskarna. Som väl var hade de en transportabel radiosändare och kunde skicka iväg ett meddelande om vad som hade hänt Eskimones.

Tyskarna härjade vitt och brett bland flertalet av deras tillhörigheter och lade beslag på allt som kunde vara av något värde. Dannebrogen och hundra rävskinn lät man emellertid vara ifred. Detta stoppade de in i en av hyddorna, och ovanpå högen lade de en papperslapp med följande text:

Mars 24: Amerika beskyddar sina försvarsintressen här på Grönland. Vi gör detsamma. Vi är inte i krig med Danmark, men förvaltningen på Grönland gav order om att fånga eller skjuta oss och dessutom gav ni väderleksrapporter till fienden. Ni gör Grönland till krigsskådeplats. Vi har stannat lugnt på våra platser utan att anfalla er. Men nu vill ni ha krig och därför skall ni också få det. Men kom ihåg, att om ni skjuter med illegala vapen, vilka ni har till hands här på radiostationens vind, måste ni ta ansvar för följderna, emedan ni ställer er själva utanför krigets lagar. Märk att vi har lagt alla personliga tillhörigheter och alla skinn i denna hydda, under det att vi har förstört radioapparaterna, som arbetar för Amerika.

Kommendanten för Tyska Krigsmaktens Detalj i Eskimones.

Efter skövlingen av Eskimones begav sig tyskarna med sin chef, löjtnant Ritter, hem igen till sin bas på Sabineön. På vägen dit mötte de tre danskar, som hade varit ute och satt fällor för rävar. Tyskarna ropade halt till dem, men föraren på ledarsläden, Eli Knudsen, uppfattade inte snabbt nog kommandoordet. Det blev hans död. En av tyskarna sköt honom omedelbart. De två andra danskarna tog man med sig som fångar till Sabineön. — Eli Knudsen begrov man och placerade ett träkors och en dansk flagga över hans grav.

Någon tid senare inträffade två händelser, som måste betraktas som ganska unika. En dag uppmanade nämligen löjtnant Ritter den ene dansken att packa ihop sina grejor och bege sig hem. Han var fri av någon anledning. Det andra fallet var ändå kuriösare. Ritter tillsade den återstående dansken att ta med sig sin packning och visa honom vägen till en väderleksstation vid Mackenzie Bay. Han skulle plötsligt tjänstgöra som guide. Tysken och dansken gav sig i väg. När de hade skidat fram ett par kilometer, höll den senare upp ett ögonblick och stark som han var, slog han med ett enda slag tysken till marken och avväpnade honom. Det var ombytta roller.

Så började dansken med Ritter efter sig den långa resan till Slädpatrullens huvudkvarter i Scoresbysund. Det blev en färd på 560 kilometer och varade i över en månad. Fångvaktare och fånge drack ur samma mugg. De t. o. m. låg i samma sovsäck. I början av maj kom man fram till Scoresbysund och här överlämnades Ritter till amerikanarna.

— — —

Vad spaningsflyg inte hade kunnat upptäcka, hade Slädpatrullen av en ren tillfällighet stött på. För den som flugit över Grönland är det inte svårt att förstå, att tyskarna kunnat undgå att bli observerade av det amerikanska flyget. Allting försvinner i snö- och ismassorna. En människa blir som en liten svart prick på ett stort vitt pappersark, och en snöig hydda är fullständigt osynlig för flygspanaren.

Tack vare uppgifterna, som Slädpatrullen lämnat, kunde Balchen rita in den tyska basens läge. Amerikanska och tyska soldater hade under så gott som ett helt år legat i närheten av varandra med ett avstånd av endast tretton mil — det var det fantastiska resultat, som Balchen kom till!

På Balchens rapport till Washington följde omgående order att utplåna den tyska basen på Sabineön samt att bomba det av Slädpatrullen övergivna Eskimones, som tyskarna nu kunde tänkas använda som förpost.

Våren var redan kommen till den södra delen av Grönland och vissa dagar låg snösörjan flera decimeter tjock på B. E. 2, vilket försvårade uppstigningar och landningar. Washington föreslog därför Balchen att som utgångsbas för anfallen mot tyskarna använda sig av flygfältet utanför Reykjavik, Meeks Field. Avståndet härifrån och till Eskimones och Sabineön blev ungefär detsamma som från det grönländska B. E. 2.

Så lämnar Bernt Balchen Grönland och far till Island för att samarbeta med general Marshall. Generalens högkvarter, nyssnämnda Meeks Field, är en hel liten stad på sex till sju tusen invånare. I en av de många barackerna av plåt, de s. k. Nissen huts, gör Balchen och Marshall upp de taktiska direktiven och den trettonde maj startar Balchen sina B-17 lastade med 300-pundsbomber mot Eskimones.

Det är strax före midnatt, och vårnatten försilvras av ett arktiskt månsken. Planen lättar och börjar sin långa resa mot nordväst. Efter en liten stund lyser midnattssolan fram och när maskinerna vid 3-tiden på morgonen närmar sig Eskimones, ligger det i klaraste dagsljus.

Först flyger man på låg höjd över platsen så att alla planen skall kunna orientera sig. Man ser radiostationen och de små husen. Men inte ett enda tecken till liv. Dörrar står på vid gavel, fönsterkarmar med krossade rutor hänger snett ut ur hyddorna, en del av husen är svarta av brandrök, av andra syns bara förkolnade rester.

Trots att Eskimones ligger helt utdött under dem,

måste de ändå utföra sina order. Maskinerna vänder och flyger för andra gången över den lilla stationen. Bomber släppes ner och byggnaderna skjutes i brand. När maskinerna flyger tillbaka mot Island, finns ingenting kvar av det forna Eskimones.

Men det viktigaste återstod: förintandet av den tyska basen på Sabineön.

Efter en natts konferens hade general Marshall på alla punkter godkänt Balchens plan. Utom den rent militära utrustningen hade Balchen försett besättningarna på de fyra deltagande planen med proviant för en och en halv månad, för den händelse något oförutsett skulle inträffa. Man kände ju ännu så länge inte till något exakt om det tyska luftvärnets styrka, och man måste följaktliegn räkna med eventualiteten av nödlandningar.

Till sitt förfogande hade Balchen utom sina två B-17-bombare (Flygande fästningar) två B-24:or (Liberatorplan). Omkring klockan fyra på morgonen den tjugofemte maj startade han från Meeks Field mot Sabineön. De båda B-17 startade först och de snabbare B-24:orna en halvtimme senare. Ordern var att de båda grupperna skulle upprätta förbindelse med varandra över ön Bontekoe vid Grönlands östkust.

Strax före klockan nio samlades alla fyra planen över Bontekoe i solen så att tyskarna inte skulle upptäcka dem. Balchen flög därefter tillsammans med kapten Turner sitt B-17 för att rekognoscera den tyska basen och samtidigt få denna att avslöja sitt luftvärn. Under tiden väntade de tre övriga på vidare order från Balchen.

Med B-17:s fyra motorer på högsta varvantal flög Balchen och Turner på tusen meters höjd över Sabineön. Den badade i strålande solsken. Gnistrande vita snöfält och svarta klippmassiv i ett. Nu såg de redan lägret. Det låg på östra sidan av ön, alldeles intill Hansabukten. Bland de olika byggnaderna urskilde de ett tvåvåningshus, som de antog vara radiostationen, en ganska stor en-våningslänga och ute i själva bukten en tysk trålare. Den låg infrusen i isen med masterna och skorstenen kapade och var utomordentligt väl camouflerad med snö runt båda sidorna. Vidare upptäckte de ett flygfält, som var anlagt nedanför ett mindre berg. På detta var uppställt ett antal luftvärnskanoner. De såg soldater springa omkring, synbarligen helt överraskade, ty någon eld mot maskinen öppnades inte.

Balchen återvände till samlingsplatsen och gav de tre andra planen instruktioner. De skulle på tusen meters höjd fälla bomber över lägret men framför allt koncentrera sig på de två huvudbyggnaderna och inte förrän i sista hand på den tyska trålaren.

Anfallet började. Först kom en B-17. Det gick i en svepande båge genom dalen upp mot den tyska basen, men bombfällaren, som under en längre tid hade flugit omkring i solljuset och nu mötte den förvirrande bilden av svarta klippor och vit snö, kunde inte helt sikta in de två huvudbyggnaderna. Bomberna gick vid sidan om målet.

Balchen gav piloten order om att upprepa anfallet och kom så själv med det andra B-17-planet. Han störtdök. Motorerna vrålade. Hela maskinen skakade, när han rätade upp den och på femton meters höjd flög över tvåvåningshuset. De främre kulsprutorna pepprade på allt vad de förmådde, och när man lämnat huset bakom sig, fortsatte akterskytten med eldgivningen. Balchen gjorde en sväng och flög tillbaka. Nu möttes han av maskingevärseld från tyskarna och en kanon avfyrades så gott som horisontalt mot hans plan, men utan att få in någon fullträff.

De två stora B-24 var nu i antågande och gjorde en perfekt överflygning. Från den ena maskinen föll bomberna med utsökt precision. Båda huvudbyggnaderna stod i brand och förstörelsen på de andra husen var katastrofartad. En fullständig villervalla rådde i lägret. Den andra Liberatorn brummade över stationen men släppte underligt nog inte några bomber. Den svängde och upprepade manövern. Denna gång kom bomberna och mitt i prick.

Samtliga maskiner hade nu övergått att laborera på låg höjd. Kulsprutor, brandbomber och maskingevär arbetade i ett. Situationen var hopplös för tyskarna. Något försvar presterade de inte längre. De sprang huller om buller utanför barackerna, lätta byten för Balchen och hans män.

När hela stationen stod i ljusan låga, anföll Balchen basbåten i Hansabukten och sköt över trettonhundra skott i dess skrov. Bensintillgången var begränsad. Efter en sista kontrollöverflygning blev man tvungen att vända hem till Meeks Field igen.

Dåligt väder och andra vidriga förhållanden gjorde det omöjligt för Balchen att inom den närmaste tiden göra en ny långflygning till Sabineön. Inte förrän den tjugoförste juli kunde han ge sig i väg.

Några veckor tidigare hade Coast Guard sänt två båtar, Northland och Northstar, med marktrupper till samma plats för att ta upp striden med eventuellt överlevande tyskar.

Nu inträffade det lustiga, att just som Balchen flög in över Hansabukten, stävade Northland in samtidigt. — Blachen gjorde en tur över tyskarnas läger men kunde inte se något misstänkt. Allt var öde och tomt. Av den tyske trålaren syntes heller ingenting. Endast ett stort hål i isen vittnade om att den måste ha fattat eld vid beskjutningen och sjunkit. Han radierade, innan han flög tillbaka, sina iakttagelser till Northland, som därefter landsatte de beväpnade Coast Guard-männen.

En systematisk undersökning företogs. Man fann telefonkablar, som en gång måste ha gått från trålaren över stranden till radiostationen. Själva lägret var fruktansvärt sönderbombat. Stora kratrar trängdes med varandra. Överallt låg tyska uniformer spridda omkring. Flygfältet hade gjorts helt odugligt. Här fann man bl. a. en fallskärm av rött tyg. Under denna stod en stor låda, som innehöll splitternya uniformer, arktiska kläder samt ett helt parti danskt smör.

Nästa dag gick man över till sydsidan av ön. När en av soldaterna gick runt ett klipparti, fick han till sin häpnad se en person sitta hopkrupen på en avsats. Han gick försiktigt fram mot honom, beredd att försvara sig om mannen skulle bruka våld. Men denne blev sittande kvar helt stilla och gav sig omedelbart.

USA segelflyger

Forst. fr. sid. 25.

uppträdde i skjortärmarna. Det beror på att det är så varmt där, kanske någon säger. Nå, låt det bero på klimatet eller vad som helst. Huvudsaken var att det fanns en känsla av trivsel och samhörighet i luften, som var välgörande.

Till sist en varning till våra segelflygare. Underskatta inte amerikanskt segelflyg! Toppen är bra. Den dag USA sänder fullt lag till en internationell tävling, blir det utdelning. Johnson, MacCready, Robinson och Co är inte bortdaltade miljonärssöner utan hårda segelflygare, som inte är bortkomna i ett åskmoln.

Österrikare vann segelmodell-VM i Jugoslavien

Svenskarna borta i dramatisk tävling

Oskar Czepa från Österrike blev triumfator i årets hårda men något turbetonade uppgörelse om VM-titeln i internationella segelmodellklassen och tog därmed en inteckning i Osvald Arnulf-Olssons ståtliga vandringspris »The Swedish Glider Cup». Tävlingarna hölls på ett flygfält i närheten av den stora turistorten Lesce-Bled i norra Jugoslavien. Fyrtiotvå tävlande från tolv nationer ställde upp till start. Sverige, som representerades av Kurt Sandberg, Ragnar Odenman och Rune »Bananen» Andersson hade ingen större framgång och bäste svensk, Rune Andersson, kom först på åttonde plats.

Tävlingsorganisationen var upplagd efter svenskt mönster och tävlingen var indelad i tre perioder med fri start efter anmälan hos valfri tidtagargrupp. Tyvärr fanns det dock bara fyra tidtagargrupper, vilket var alldeles för litet för en tävling som denna. Det blev nästan alltid köbildning, vilket gjorde att de tävlande sällan kunde starta just när de ansåg det lämpligast ur väderlekssynpunkt. Varje period omfattade två timmar. Den första varade från kl. 10 till 12 varefter det blev ett uppehåll under den varmaste tiden på dagen till kl. 3. Detta antagligen för att i någon mån eliminera »tuppflygningar» och för att de tävlande inte skulle få värmeslag.

Nyckfullt väder

Vind och väder varierade mycket under tävlingen. Termik fanns det gott om och många termikflygningar gjordes ända in i slutet på sista perioden. Både vindarna och termiken var emellertid mycket nyckfulla till följd av flygfältets läge. Det låg nämligen i en mycket trång dalgång, som på bägge sidor omgavs av över 2000 meter höga bergskedjor med bl. a. Jugoslaviens högsta topp Triglav på 2850 m.

När tävlingen började var det soligt och klart och nästan vindstilla. Så småningom blev vinden kraftigare och i andra perioden blåste det rätt friskt. Det otrevliga var att vinden växlade riktning då och då. När det blåste längs med dalen gick det bra att flyga, men blåste det tvärs över blev det kraftiga nervindar som följd och den som då startade fick snabbt ner sin modell igen.

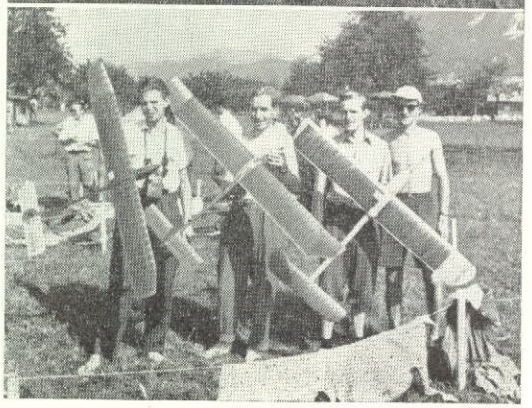
En som hade oturen att få upp sin kärra i dessa »alpvindar» var Ragnar Odenman, som i första perioden endast fick 61 sek. trots en bra start. Bättre tur hade Kurt Sandberg och Rune Andersson. Sandberg startade alldeles i början av första perioden då det var nästan lugnt och hans modell fick lagom mycket termik för att hålla sig uppe i max.tid, som var 5 min i denna tävling. »Bananens» kärra fick efter en dålig start också termik men det blev inte mer än 4.12 min. Då första perioden var slut var det fem deltagare som stått med max tid, däribland slutsegraren Czepa.

Svensk bortblåsning

I andra omgången startade Kurt Sandberg först av svenskarna. Hans modell fick efter en fin start genast termik men den drev iväg

Oskar Czepa skakar hand med fjolårssegraren Stjepan Bernfest, Jugoslavien. Det stora priset i mitten på bordet är »The Swedish Glider up». Mannen längst till höger med protokollet i handen är jugoslaviske aeroklubbens representant M. Matowitz, som i fjol deltog i FAI-konferensen i Stockholm.

En del av det österrikiska laget under tävlingen. Längst till vänster segraren Oskar Czepa, vars kufiska modell skymtar under armen på mannen med ryggen mot kameran.



Den svenske representationen vid segelmodell-VM i Jugoslavien. Fr. vänster Ragnar Odenman, Rune Andersson och Kurt Sandberg. Längst till höger hjälpredan Kurt Wennbo.

så långt i den tilltagande vinden att tidtagarna inte såg den i mer än 4.16 min. Ragnar Odenman gjorde på nytt en s. k. krutstart men inte heller denna gång gynnades han av några uppvindar och modellen var nere igen efter 3.05 min. Rune Anderssons modell som nu startade perfekt, fick åter termik med bortflygning som följd. Liksom vid Sandbergs start blåste det så hårt att tidagarna inte såg den i mer än litet över 4 minuter.

Av de som hade max tid i första perioden var det endast engelsmannen Monks som även i andra lyckades få full tid. De andra hade emellrtid alla över 4 minuter, så toppen hade i stort sett samma utseende vid andra periodens slut som vid första. Monks ledde alltså och efter honom kom Petkovski, Jugoslavien. Trea var Czepa, fyra Leppert, Tyskland och som femma låg bäste svensk Kurt Sandberg.

Czepas flygande penna

Den segrande modellen, av jugoslaverna kallad »den flygande pennan», var den mest kufiska segelmodell sign. skådat under sin modellflygarbana. Kroppen var två (2) meter lång och hade sitt största tvärsnitt i en påskäggsliknande strömlinjeformad utbyggnad längst bak. Den övriga delen av den långa kroppen hade triangulärt tvärsnitt och var inte mer än 3 cm tjock. Den runda strömlinjeutbyggnaden i aktern var också fäste för stabilisatorn, som var V-formad. Trots den stora V-formen, ca 45—50°, fanns det även en fena, som liknade ryggfenan på en haj och som satt längst bak på ovannämnda utbyggnad. Vingen var det enda på denna modell som var av konventionell typ och var ganska vacker med sina elliptiska spetsar och »enkla» V-form. Den var också mycket fint byggd med bred torsionsnäsa både vid fram- och bakkant. Profilen var mycket välvd och ganska tunn. Även stabilisatorn hade en bärande profil, som var av Clark Y-typ men tunnare.

Modellens flygegenskaper var mycket goda med sitt långsamma flacka glid och verkade ha fantastiskt låg sjunkhastigkade ha dålig stigförmåga, sähet. Startegenskaperna var det sämre med och modellen verkert beroende på den långa momentarmen mellan vinge och stabilisator.

Ordet fritt:

Förste instruktören för modellflyget G. H. Dérantz svarar på sign. G. H:s inlägg i förra numret.

Det är alltid roligt att få se prov på aktivitet hos de »riktiga modellflygarna», även om denna bara tar sig uttryck i en liten gliring åt KSAK. — På det hela taget är det för närvarande nämligen mycket dåligt ställt med aktiviteten. Att detta är en tidstypisk företeelse som tyvärr är ganska vanlig inom de flesta ungdomsorganisationer gör ju inte saken bättre.

För modellflygets vidkommande kan vi ju t. ex. kontsatera att *en enda* klubb sent omsider förklarade sig villig att arrangera den senaste Vintertävlingen och att *ingen* klubb ville ha besvär med SM 1951. (Vingarna ryckte in som räddare, men det var på vippen att vi blev utan SM i år!) Detta bör ses mot bakgrunden av att KSAK svarar för alla kostnader i samband med arrangemangen med undantag av eventuella utgifter för hederspriser.

Under sådana omständigheter klagar man från klubbhåll på att det ordnas för få tävlingar! — Och så skjuter man skulden på KSAK! — Är det inte litet väl starkt!

Klubbarna måste göra klart för sig att de stekta sparvarna inte finns på matsedeln. KSAK har varken ekonomiska eller andra resurser att »mata» klubbarna med tävlingar. De aktiva modellflygarna måste svara för den väsentliga delen av den aktiva modellflygverksamheten. När detta till på köpet kan ske genom att deltagarna utövar sin hobby är det väl inte för mycket begärt!

Enligt FAI:s officiella statistik är Sverige och Jugoslavien de enda länder i världen vars aeroklubbar kan utnyttja ett permanent statsanslag för sin modellflygverksamhet. Den omständigheten att den kvalificerade modellflygverksamheten ute i världen kan bedrivas i tillfredsställande utsträckning utan speciella anslag från staten synes tyda på att *den högre tävlingsverksamheten* skulle kunna bedrivas utan statsstöd även i Sverige.

Staten ger årligen KSAK pengar

Forts. på sid. 36

Maskros är ett ogräs...

Tävlingens största otur hade förmodligen Kurt Sandberg då hans tredje start misslyckades helt genom att linan fastnade i marken just när han drog upp. Det var en maskros(!) som linan fastnade i, och modellen hann upp till cirka 20 meters höjd innan linan häftig lossnade med påföljd att modellen kopplade och stallade till marken på 40 sek. Sedan »Bananen» inte lyckats få mer än 2 1/2 min, så var alla svenskarna borta ur tätstriden. Svenskarna var dock inte ensamma om att ha otur. Ledande Monks åkte ner till fjärde plats efter en start på 2 1/2 min. Petkovski, som låg tvåa efter andra perioden, ledde även ett bra tag i tredje, men så kom Czepa, vars välflygande monstrum (se rutan) hade hållit sig uppe i max tid, och tog tätplatsen som ingen sedan kunde hota.

Prisutdelningen hölls ett par dagar efter tävlingen i samband med en festlighet på det hotell i Bled där alla de utländska deltagarna bodde. Fjolårets segrare Stjepan Bernfest överlämnade den svenska pokalen till den lycklige Czepa. Alla de tävlande fick f. ö. som minne en speciellt för denna tävling präglad medalj som var både stor och vacker.

»Balder»

Resultat:

1.	O. Czepa, Österrike	300	271	300	871
2.	L. Petkovski, Jugoslavien	300	279	221	800
3.	A. Hansen, Danmark	300	245	252	797
4.	R. C. Monks, England	300	300	154	754
5.	P. Serres, Frankrike	227	198	300	725
6.	A. Avonts, Belgien	190	286	222	698
7.	H. Leppert, Tyskland	265	300	132	697
8.	Rune Andersson, Sverige	252	253	150	655
9.	K. Hansen, Danmark	232	110	300	642
10.	L. Bausch, Holland	300	115	222	637
12.	B. Hansen, Danmark	300	101	232	633
16.	Kurt Sandberg, Sverige	300	256	40	596
21.	H. Spring, Finland	143	201	183	527
24.	S. Teuro, Finland	234	105	118	457
25.	Ragnar Odenman, Sverige	61	185	188	434
27.	R. Wallenius, Finland	291	70	52	413
40.	H. Ekelund, Danmark	125	23	125	273

Full pott för Göteborg i modellflyg-SM

Var grundorsaken ligger är svårt att säga, men det är verkligen dåligt beställt med tävlingsverksamheten inom det svenska modellflyget. Bästa beviset får man kanske av att inte en enda klubb velat åta sig att arrangera SM i år. Det finns dock åtskilliga klubbar som har både rutin och resurser för ett sådant arrangemang.

Till slut »räddade» stockholmsklubben Vingarna SM genom att arrangera mästerskapen tillsammans med dess traditionella Olle Lindh-tävling. Och sålunda hände det att modellflyg-SM återigen arrangerades i Stockholm, den här gången på Skarpnäck den 23 september.

*

Det blev en fin tävling, dels beroende på det granna höstvädret, men svag stadig vind (och kanske litet för mycket termik för att göra tävlingen helt rättvis), dels beroende på rutin hos både funktionärer och tävlande.

Tyko Stark var tävlingsledare och klarade ruljangsen lätt och lekande på sitt jovialiska sätt utan att alltför mycket lita till förhandskalkyler och planläggning på papperet. Litet ont om tidtagare var det i första perioden medan modellerna var någorlunda hela och inga bortflugna. Sedan blev det mängder av bortflygningar och kvaddar i legio, vilket gjorde att tidtagarna väl räckte till i fortsättningen.

*

Man fick ett starkt intryck av att deltagarna i dessa stortävlingar är närapå desamma gång efter gång, och detta intryck befästes efter en titt i startlistorna. Det är en liten elit som håller sig tämligen konstant år efter år. Många nya namn förekommer inte. Detta är naturligtvis en brist och tyder tyvärr på en mycket dålig nyrekrytering. En ändring bör nog med snaraste komma till stånd om inte sporten skall stagnera. Det tar dock i allmänhet en rundlig tid innan en nybörjare får sådan tävlingsrutin att han med någorlunda framgång kan konkurrera i en stortävling, och sköter man inte nyrekryteringen kontinuerligt, uppstår det för eller senare ett vakum som kan bli nog så svårt att fylla. Enda sättet att fylla nytt blod i elitkadern är nog att klubbarna tar sig själva i kragen och ordnar fler tävlingar och försöker få med nya grabbar efter hand.

*

Det var säkerligen inte en tillfällighet att Aeroklubben i Göteborg den här gången tog hem så gott som allt vad som fanns att vinna av titlar. Göteborgsklubben torde vara en av de få som är på »uppgång», inte minst genom bra tävlingsverksamhet, och det är väl närmast Börje Börjeson som får ta åt sig äran av detta. Att han var glad åt göteborgarnas framgångar var inte att ta miste på, och främst gladde han sig kanske åt kometen Roald Olsson, som »upptäcktes» vid Tempotävlingen i våras och nu med bara 16 år på nacken tog hem segern i G-int före sådana internationella storheter som Olle Blomberg, Sture Sandberg, Helge Eliasson, Arne Blomgren, Helge Wannberg m. fl.

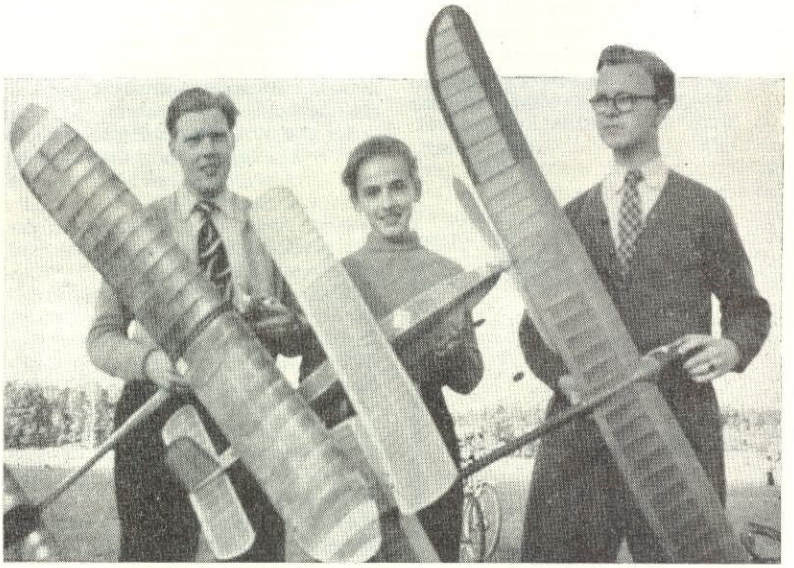
Litet tur var det väl som spelade in, men Roald gör ett strålande byggarbete och börjar få tävlingsrutin också. Han blir nog ett namn i Wakefield om han »matchas» lika förståndigt i fortsättningen av »farbror Börje».

Det blev faktiskt nya mästare över lag — utom i lag, där Göteborg upprepade fjolårssegern. Folke Karlsson, Göteborg, vann S-int med god marginal före Lennart Olsson, Bjuv. Fjolårsmästaren Rune »Bananen», Vingarna, som nyss kommit hem från VM i Jugoslavien kunde inte göra något åt saken. Rune gör sig som vanligt bäst i internationella sammanhang, vilket kanske bäst framgår av att han under hela sin modellflygartid bara lyckats bärga ett SM, och det var just i fjol.

I G-int tog som sagt Roald Olsson, Göteborg, titeln, med en sekund före Olle Blomberg, Kumla, medan fjolårsmästaren och mångdubble Wakefielddeltagaren Arne Blomberg kom först på 8:e plats, detta dock delvis beroende på bortflygning i första perioden varigenom han helt gick miste om den andra.

I F-klassen tog Rune Andersson, Cumulus i Stockholm, hem en tämligen överlägsen seger före Erik Hult, Örebro, och Ragnar Odenman, Stockholm. Fjolårsmästaren Börje Börjeson, Göteborg, hade tidernas otur, då han flög bort inte mindre än samtliga sina tre modeller i första perioden... Ja, det gick så till att den första åkte iväg i trimningen. Den andra gjorde en krutstart till minst 500 meter innan motorn behagade stoppa. Motortiden blev mångdubbelt den tillåtna genom att timern hakat upp sig. Modellen flög bort men Börje fick enligt

Forts. på sid. 36



Tre nya svenska mästare. Fr. v.: Rune Andersson, Mfk Cumulus, Stockholm, Roald Olsson och Folke Karlsson, Göteborg.

Mållandningstävling med segelflygplan

Att segelflygtävlingar i sin nuvarande form inte drar några större åskådarmassor är väl känt, och det kanske är bäst så. Men det är odiskutabelt att intresset för sporten skulle öka om vi kunde göra det möjligt för publiken att följa tävlingen hela tiden. Kalle Svänsson har talat varmt för segelflygtävlingar på tur- och returbanor och på triangelbanor. Idén är god och värd att prövas riktigt ordentligt. Med radio i segelflygplanen och täta rapporter till startplatsen samt goda mellanattraktioner skulle man säkert kunna hålla en publik intresserad.

Men man kan även ordna tävlingar i betydligt blygsammare form. Tävlingar som både stimulerar intresset hos klubbarnas medlemmar, ökas flygsäkerheten och som kan vara roliga att titta på för åskådare. Ett exempel härpå har segelflygarna i Karlstad visat. Sedan en del år har man nämligen i slutet på varje flygsäsong ordnat en mållandningstävlan med segelflygplan, öppen för alla medlemmar med C-diplom. Tävlingen kräver inga extra anordningar och är framför allt billig. En blygsam anmälningsavgift, som går till anskaffning av priser, samt ordinarie startavgifter är hela kostnaden.

Förutom att man skall landa så nära ett utlagt märke som möjligt går tävlingen ut på att man inte får ta mark utanför ett s. k. målområde. Gör man det, så får man straffpoäng som omedelbart sänder en ner i botten på prislistan. Detta målområde symboliserar ett normalt svenskt gärde, som man kan väntas komma att använda sig av vid utelandning. På detta område måste man ner, annars kan det betyda haveri. Genom att målområdet är markerat med dukar vänjer sig den mera ovane redan på hemmafältet att se hur mycket plats man behöver vid en utelandning. De tävlande skall göras uppmärksamma på att huvudsaken inte är att få så liten poängsumma som möjligt utan att man säkert kan landa på en mindre yta. Maskinskada medför diskvalificering.

Erfarenheterna i Karlstad har varit mycket goda. Intresset som ju sjunker med den avtagande termiken när hösten kommer har genom tävlingen åter visat stigande tendens med flera starter och en gladare klubbkassör som följd. Då även andra klubbar visat intresse för saken kan det kanske vara lämpligt att kortfattat återge tävlingsreglerna. Får vi så hoppas att tävlingen vinner gehör inom våra klubbar. Kanske kan vi komma fram till en slags Riks-segelflygtäcling i mållandning. Några praktiska hinder finns inte och en liten anmälningsavgift per deltagare kunde bli några hyggliga prissummor för bästa klubbar. Saken är värd att tänka på.

kalla krigets flyg

Sensationell typserie börjar i detta nr.

Kortfattade tävlingsregler för mållandningstävlan.

1) Tävlingens genomförande: Varje deltagare skall utföra fem bedömningslandningar och så att tre landningar utföras en dag och de andra två en annan dag. Detta för att få en bättre uppfattning om vederbörandes jämnhet.

Om det är praktiskt möjligt skall samtliga deltagare tävla samma dagar så att tävlingen inte genom olika väderleksbetingelser blir orättvis. På så vis kan hela tävlingen genomföras på två flygdagar.

2) Deltagare: Rätt att deltaga i tävlingen har alla klubbmedlemmar, som avlagt proven för C-diplom.

3) Flygplan: För tävlingen användes övningssegelflygplan av typ Grunau Baby eller Baby-Falk. Skulle någon deltagare önska använda annan flygplantyp skall detta tillåtas, såvitt icke typen ifråga kan anses enklare att bedömningslanda än nämnda typer.

4) Startmetod: Tävlingsstarter skall ske med vinsch eller annan metod, som åtminstone ger samma utgångshöjd som normal vinschstart.

5) Målområde: Se skissen. Områdets storlek är 50×100 meter med den längre sidan parallell med vindriktningen. Området markeras med vita dukar på c:a var tjugofemte meter. Det T-formade landningsmärket ligger mitt i målområdet. Landning skall utföras som 2×90°.

6) Mätning: Avståndet till märket mätes med centimetergraderat stålmåttband sedan segelflygplanet stannat. Avståndet räknas från en punkt lodrät under planets nosspets till skärningspunkten mellan centrumlinjerna på de båda staplarna hos landningsmärket.

7) Linjeman: Den kortsida av målområdet, varifrån landning sker, skall bevakas av linjeman, vilken avgör om planet tar mark innanför eller utanför målområdet. Helst bör åtminstone två linjemän finnas.

8) Straffzoner: Landning utanför målområdet bestraffas med kraftigt poängtillägg. Straffzon I sträcker sig 50 meter åt alla håll från målområdets gräns. Straffzon II sträcker sig 50 meter åt alla håll utanför zon I o. s. v. Det räcker med att flygplanet vidrör marken i straffzon för att man skall få motsvarande straffpoäng.

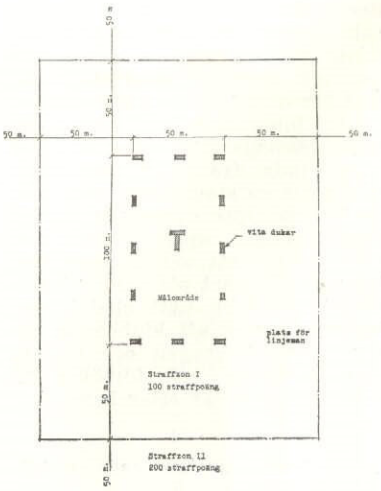
9) Poängberäkning: Poängtalet för varje landning är lika med antalet meter från landningsmärket. T. ex. 5,78 = 5,78 poäng. Om flygplanet berört eller stannat i straffzon tillägges det poängtal, som vederbörande redan fått genom avståndet till märket, 100 poäng för varje straffzon.

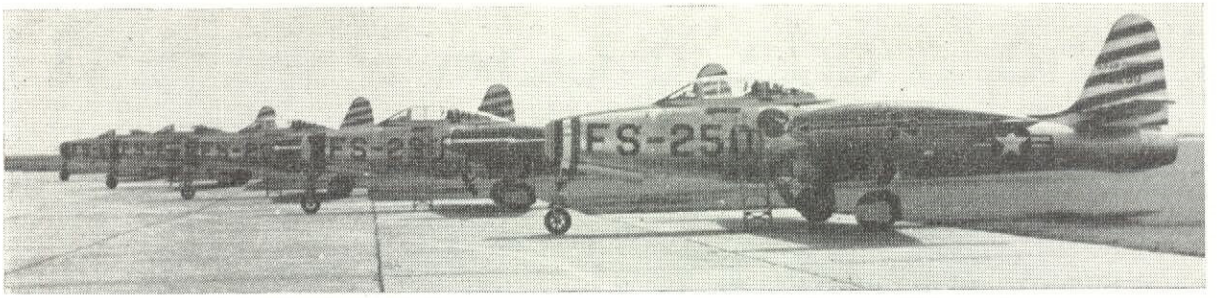
Den som erhållit minsta poängsumma vinner tävlingen.

10) Diskvalificering: Deltagare, som skadat flygplanet, diskvalificeras ur tävlingen och skall som sådan skymta i prislistan.

Inom Värmlands Flygklubb tävlas varje år om ett särskilt vandringspris. För anmälningsavgifterna inköps hederspris.

Olle Håkansson.





"The Skyblazers"

Amerikanska flygvapnets fenomenala reaakrobater övar precisionsflygning varje dag men har inget extra betalt

När de första reajaktplanen av typ Thunderjet F-84E överlämnades till det danska flygvapnet på Kastrup i närvaro av general Eisenhower hade den stora publiken (man beräknade att ca 40.000 människor hade samlats runt flygfältet), säkerligen mest lockats av den förebådade uppvisningen av de amerikanska reaakrobaterna, »The Skyblazers», från 36. Bomber-Fighter-Wing i Fürstenfeldsbrück i Tyskland. »The Skyblazers» utgör det amerikanska flygvapnets speciella uppvisningsgrupp och den uppvisning de presterar med sina röda och silverglänsande Thunderjets hör till det mest fantastiska man kan se i flygväg. Red. såg dem vid en uppvisning på kontinenten i fjol och kan helt instämma i den entusiastiska bekrivning som signaturen Ålli här lämnar.

De fem flygplanen startade i formation och genomförde uppvisningsprogrammet med en sådan precision att man fick intrycket av att de var fastsydda i varandras vingspetsar. Efter starten kom de nära nog ur synhåll innan de vände och man såg till slut bara de svarta rökslöjorna som de lämnade efter sig. Men så kom de tillbaka, dök ner över flygplatsen i svindlande fart och steg sedan brant mot höjden som de varit fästade i himmelskupan med ett gummiband. Man såg formeringens silhuettmönster mot himlen medan det vinande ljudet ännu låg kvar i markhöjd. Formeringen gjorde en stigande roll som om den varit en enda maskin och en förare istället för fem. Att hålla sin plats under en sådan manöver hör till det svåraste i avancerad flygning, men de gjorde det med sådan elegans att det såg ut att vara rena skämtet. Inte för ett ögonblick släppte någon sin plats i formeringen. En och en halv meter mellan vingspetsarna och varken mer eller mindre. De fortsatte med branta svängar, dykningar, rolls, loopings etc.

Så lämnade nummer 5 formeringen och försvann ett tag utom synhåll för att roa sig på egen hand, medan de övriga fortsatte en ännu mer halsbrytande uppvisning nu, då de *bara* var fyra i formationen. Nu blev det ryggflygning, hjulning och deras egna specialmanövrer med 90 graders kursändring under stigande halvroll etc. Med en hastighet av 900 km/t flög de sedan runt fältet med formationen i vertikalläge, en flygning som de själva anser som den mest påfrestande på grund av de centrifugalkrafter de utsätts för — upp till 5 1/2 g. Då har de verklig användning för de vinröda g-dräkter som de flyger i.

Som avslutning på uppvisningen gjorde de sin »The Bombshell». Efter en lodrätt stigning upp till 1500 meters höjd splittrades formeringen som då en fyrverkeripjäs exploderar och från var sitt håll dök de sedan ner mot fältet. Medan man som bäst följde deras förehavanden skars åskådarmängdens mummel plötsligt sönder av ett visslande tjut. Det var 5:an O'Brien som helt oväntat uppenbarade sig och korsade fältet i grästoppshöjd så att t. o. m. de höga herrarna på tribunen hukade sig. Sedan kom det slag i slag. Från var sitt håll kom de in över fältet på absolut lägsta höjd, så att vi stackars åskådare kom alldeles vilse med huvudvridningarna och bara blinkade. Den sammanlagda hastigheten då de passerade varandra var cirka 1800 km/tim, så det var gott att veta att dessa korsflygningar gjordes efter ett upplagt mönster.

Denna fenomenala flygteknik är resultatet av två års specialträning och hittills har »The Skyblazers» gjort 21 uppvisningar inför 6 miljoner åskådare i Paris, Bryssel, Antwerpen, Madrid m. fl. platser. Chef för gruppen är kapten H. K. Ewans, veteran från striderna i Stilla Havet. De övriga i gruppen är tvillingbröderna Bill och Buck Patillo samt Lawrence Damewood och reserven John O'Brien. För att hålla sig i högsta flygtrim flyger de praktiskt taget varje dag med en flygtid av 8—10 timmar i veckan. Deras lön är 504 dollars i månaden inklusive flygtillägg, vilket innebär att de inte har mer betalt än de andra flygofficerarna i det amerikanska flygvapnet. De anser också själva att deras träningsflygningar och uppvisningar inte innebär större risker än den taktiska flygningen inom flygvapnet — men man får förstås passa på ordentligt.

Ålli.

OM NI
PRENUMERERAR
på LOOPING nu
för 1952
så får ni de återstående
numren för i år
GRATIS

Måne, made in USA

Charles Birch-Iensen är förskräckligt elak mot en viss mr Bergen, som tycks ha interplanetariska funderingar av det mindre vetenskapligt banala slaget . . .

En kulturskribent fnös härom dagen åt förhållandet att medan den svenska bestsellern för närvarande var en bok om bästa sättet att hålla vikten nere man sålde i USA massupplagor av en handbok i atombombskydd.

Skribenten ifråga kunde ha ägnat sig åt att fnysa åt amerikansk television och dess publik i stället, såvitt förf. kan bedöma av en rapport om en NBC-TV-föreställning den 2 maj.

Vice överingenjören hos Glenn L. Martin, hr William B. Bergen höll föredrag om kommande jordsatelliter, deras användning i krig och fred och här är något av vad han yttrade.

Understrykande att han talade uteslutande som privatman sade hr Bergen att vetenskapsmän inom raketforskningen liksom hans egen erfarenhet med vätskeraketer pekade på att det skulle vara möjligt att inom 10—15 år sända iväg en raket som inte återvände till jorden.

Martins Vikingraket har redan nått en hastighet av 6 500 km/t och nått en höjd av 170 km. Med föga mer än fyrfaldiga hastigheten skulle den kunna bli en jordsatellit, d v s ständigt kertsa kring jorden på samma sätt som månen fast naturligtvis på mindre avstånd.

Hr Bergen påpekade, att frånsett raketmännens egen förtjusning över att skicka iväg en sådan klump skulle den kunna bli till glädje också för allmänheten genom att användas som relästation för kortvågsradio och television. En satellit på 600 km höjd skulle eliminera behovet av koaxialkablar och jordbundna reläsändare och kunna sända ett televisionsprogram över halva jordklotet samtidigt.

Bland satelliternas militära möjligheter framhöll hr Bergen att en sådan spaningsraket, utrustad med televisionskamera och sändare, skulle kunna hålla ögonen på snart sagt varenda plats av intresse på jordklotet så att varje fientligt företag skulle avslöjas på bildskärmen hos observatören redan i sitt allra första stadium.

Den skulle också kunna vara bärare av t ex en stor vätebomb, sade hr Bergen, som med satellitens hastighet av mer än 27.000 km/t alltid skulle vara mindre än 1 timme från varje mål och kunna dirigeras mot målet från kontrollstationer.

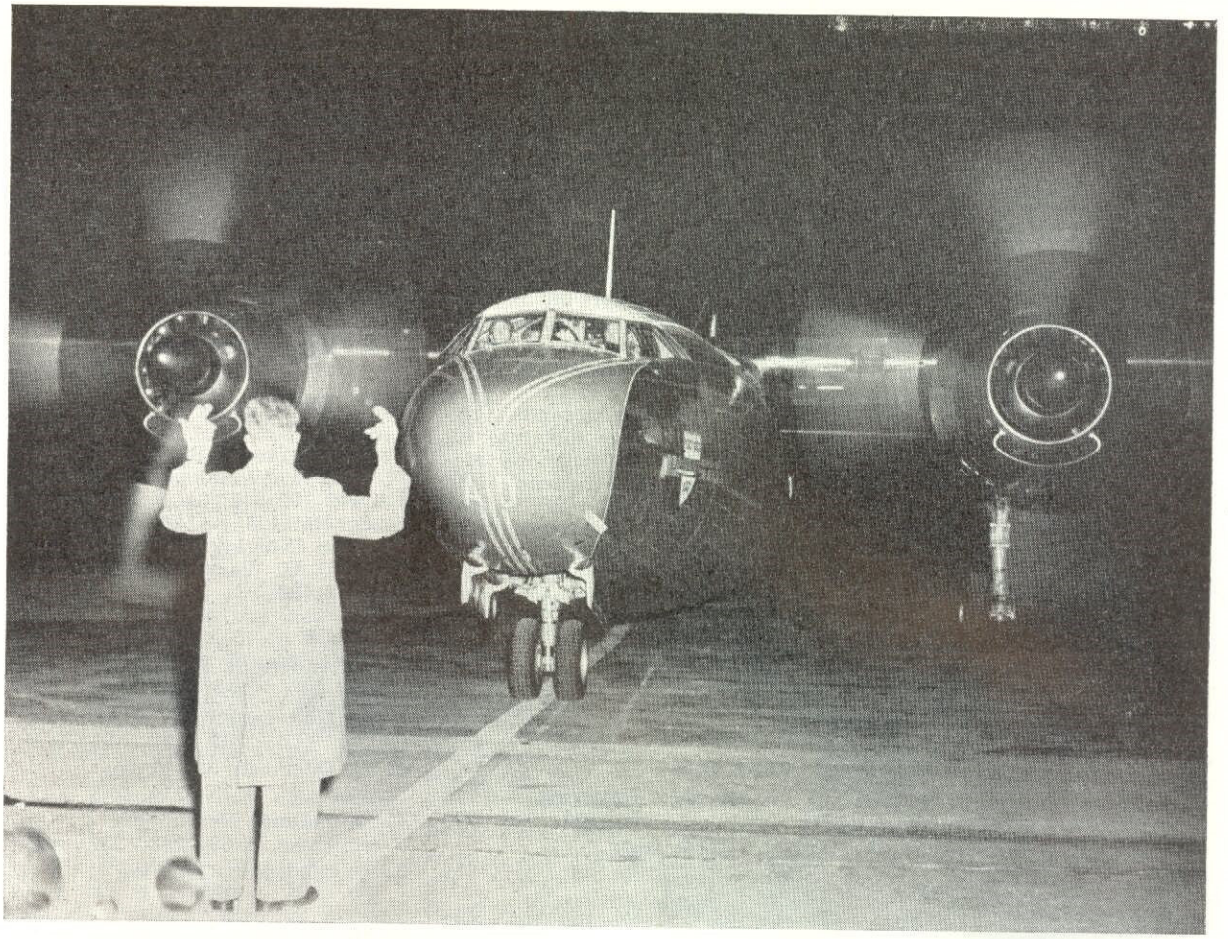
Hr Bergen påpekade till slut att också människor skulle kunna sändas upp i världsrymden i en satellit och stanna där så länge de önskade samt att, fast projektet ännu hade smak av Stålmannen och Buck Rogers-fantasier, det inte skulle dröja mycket länge innan det förverkligats.

Efter ett sådant föredrag är det väl knappast underligt om de amerikanska borgarna springer till bokhandeln för att i god tid få reda på hur det är bäst att gömma sig undan atombomben.

För en oskyldig svensk förefaller det emellertid som om hr Bergen inte varit ute så mycket som privatperson som i ärendet att stimulera en okunnig och lättpåverkad allmänhets intresse för Glenn L Martins raketprogram.

Man misstänker att televisionens vänner skulle bli lätt irriterade om programmen återsändes per jordsatellit. En sådan på 600 km höjd har en jämviktshastighet av över 27 000 km/t och avverkar ett varv runt jorden på 1 t 30 m. Eftersom de korta televisionsvågorna inte når bortom horisonten kan de från 600 km höjd inte rätt gärna träffa halva jordklotet samtidigt. Väl täcker de en yta med radien 2.830 km vilket blir en kolossal massa kvadratkilometer men från en punkt rakt under satellitens bana kan man tillfölje dess raska flykt inte se någonting av den mer än precis 12 minuter i stöten varefter den televisionsbitne svärjande får sitta och glo på en tom skärm i 1 t. 18 min. innan nästa 12-minutersperiod åter börjar o. s. v. Och eftersom endast en ringa del av jordens befolkning bor på bemälda storcirkel får resten se ännu kortare tid, vilket kanske i och för sig inte är stor skada men förargligt för hr Bergen.

Beträffande vice överingenjörens syn på de militära möjligheterna synes de också lätt överdrivna. Frånsett att spaningsraketen på 600 km höjd inte skulle kunna överblicka riktigt halva jordklotet (men väl dess militärt intressanta delar) kan förf. knappast tänka sig att en aldrig så tekniskt fulländad televisionskamera skulle från denna höjd (ev. plus litet horisontalavstånd) genom natt och dåligt väder kunna hålla reda på mer än markorganisationerna. En kolossal flottsammandragning i Genevesjön eller vid Sachalin kan säkert iakttagas från den,



Ambassador, — *det nya brittiska trafikflygplanet som BEA skulle ha haft i trafik för flera månader sedan, har blivit leveransförsenat. Här taxas en Ambassador in efter provflygning i mörker.*

men inte förrän den blivit så stor att dess tillkomst i förväg rapporterats av flitiga spioner. De flesta människoverk är trots allt bara flugsmuts på jordytan.

Den mest anslående punkten i hr Bergens föredrag, den om vätebomben kan också tas med större lugn än den tydligen gjort i USA. Om man lägger till 50 procent på hr Bergens entimmes avstånd till varje tänkbart mål så är det i alla fall fel att föreställa sig att bara den tiden skulle vara nödvändig för en satellit, som redan är under gång. Om satelliten susar omkring över jordekvatorn är det sannerligen inte så enkelt att få den att slå ner t ex på nordpolen, om så skulle vara önskvärt. En sådan kursförändring vore inte möjlig utan hjälp av raketkraft. Visserligen kan satelliten fungera som en på vanligt sätt styrd glidbomb i atmosfären men för att få den dit ned måste hastigheten nedbringas och därtill fordras bromsning med raketen. Med all säkerhet kommer det att bli billigare och effektivare att vänta med avfyrandet av en sådan stridsraket tills målet är bestämt och raketen från början kan riktas i sin komplicerade ballistiska bana.

Självfallet har hr Bergen rätt i att människor kan vistas ombord på en jordsatellit, när en tillräckligt stor sådan kan avsändas, och stanna där så länge de önskar och syre och livsmedel räcker. Säkerligen vore vistelsen på satelliten för en forskare utomordentligt intressant men knappast nöjsam — om raketen inte ges en rotation som ersättning för den upphävda tyngdkraften ombord blir man säkert snart på misshumör av att gå med magen i halsgropen hela tiden.

Men den springande punkten förblir ändå svårigheten att försätta satelliten i dess mer eller mindre eviga bana. Hr Bergen säger »föga mer än fyrfaldiga hastigheten» av en Viking-raket men talet fyra inger i det här fallet raketmannen stor respekt. Om jordsatelliten skall drivas på samma sätt som Vikingraketen med ett bränsle som inte ger gasstrålen högre hastighet än 2 500 m/s måste den, för att nå de nödvändiga 7.520 m/s, ha ett förhållande mellan tomvikt och startvikt mindre än en tjugondel. Det betyder att mer än 95 procent måste utgöras av bränsle medan knappa 5 procent skall fördelas på rakethölje, bränsletankar, raketmotor, styranordningar med radiokontroll, televisionsapparatur och den hemtrevliga vätebomben.

Kärnfysikens landvinningar skrider emellertid allt snabbare med varje dag som går och det är långt ifrån omöjligt att man den vägen finner ett sätt att få betydligt högre raketutloppshastigheter än dagens teknik förmår. Om det än ligger inom möjligheternas yttersta gräns att bygga en jordsatellit med dagens vätskeraketmotor kan vi nog för den skull i lugn och ro ägna oss åt bantningslitteraturen tillsvidare.

Vi behöver ju inte ens ängslas för television förrän under 1952.

Ch. Birch-Iensen.

KORT OM FLYG . . .

Forts fr sid. 2

KSAK:s ÅRSMÖTE blir lördagen den 17 november kl. 13 på Gillet i Stockholm. Klubbarna påminnes om att klara sina rapporterings- och betalningsskyldigheter till KSAK i god tid före årsmötet för att inte gå miste om rösträtten.

KSAK:s direktansluna medlemmar håller sammanträde i KSAK-huset onsdagen den 31 oktober kl. 16, bl. a. för att välja ombud till årsmötet.

*

DEN FRANSKA serieproduktionen av Vampire har nu kommit i gång. De fyra första serieprovplanen har provflugits.

Fallskärms . . .

Forts. fr. sid. 22.

inom svenska armén, för vars hopparutbildning han är chef.

Man bör kanske tillägga att det ju också kan vara ett rent sportsligt nöje för många människor med speciell läggning att vara med om fallskärmshopp. Utan tvivel ger sporten spänning så det förslår, och det är kanske detta som gjort den så populär utomlands.

Hur stort intresset är framgår kanske i någon mån av att Stockholms Segelflygklubb helt nyligen, inspirerad av Loopings undersökning, vid ett samkväm engagerade de bägge svenska fallskärmshopparna kapten Carlborg och löjtnant Falkheimer för ett föredrag och orientering om fallskärmshoppning. Kvällen blev mycket lyckad, och det blir nog fortsättning. Medlemmarna diskuterade mycket allvarligt möjligheterna att sätta igång, och fackmännen lovade beredvilligt att ställa sin sakkunskap till förfogande om myndigheterna ger med sig.

Vi lovar att fortsätta våra undersökningar i denna sak och hoppas att de läsare som har intresse för den, snarast meddelar sig med redaktionen. Fyll i kupongen och sänd in den i dag. Skriv Loopings fallskärmsklubb på kuvertet. Vi återkommer i nästa nummer.

Modellflyg-SM

Forts. fr. sid. 31.

reglerna göra omstart. Det blev en fin start även med den tredje modellen. Tidtagaren knäppte 715 sek innan den försvann. Och försvunnen är den fortfarande. Så där stod Börje med en fin tid och tre modeller i terrängen utan att kunna göra ett dyft åt utvecklingen i fortsättningen. Det är säkert skönt att som Börje kunna flina åt alltihop när sådant händer.

Några revolutionerande nykonstruktioner sågs just inte till denna gång. Standarden på modellerna var genomgående hög och främst fäste man sig kanske vid Roald Olssons utomordentliga arbete på Tempomodellen som han vann med och som gjorde att han också fick extrapriset för bästa KSAK-modell. Och så ger vi toppen i prislistan.

Tabellen ger totaltiderna periodvis samt slutsiffran sedan justering gjorts för tider över 360 sek (maxtid).

Klass S-int

1) F. Karlsson Göteborg 377 926 270 990
2) L. Olsson Bjuv 230 282 347 859
3) R. Schedvin Stockholm 177 490 265 802
4) G. Åbergh Norrköping 485 76 630 796
5) R. Hagel Malmö 735 660 71 791
6) Å. Larsson Umeå 576 218 179 757; 7) R. Odenman Stockholm 576 182 198 740; 8) R. Andersson Stockholm (»Bananen») 160 780 197 717; 9) I. Silesmo Örebro 179 160 390 699; 10) R. Andersson Stockholm 146 142 580 648.

Klass G-int

1) R. Olsson Göteborg 220 415 270 850
2) O. Blomberg Kumla 397 172 317 849
3) S. Sandberg Umeå 345 112 540 817
4) S. Adolfsson Vederslöv 758 245 77 682
5) H. Eliasson Göteborg 119 417 166 645
6) K-E Persson Bjuv 105 376 76 541; 7) A. Håkansson Malmö 236 112 192 540; 8) A. Blomgren Stockholm 428 — 136 496; 9) O. Carlsson Norrköping 758 67 — 427; 10) H. Wannberg Ö-vik 131 131 161 423.

Klass F

1) R. Andersson Stockholm 381 313 70 743
2) E. Hult Örebro 232 196 93 521
3) R. Odenman Stockholm 75 114 258 447
4) C-E Aunér Norrköping 69 198 157 424
5) B. Börjesson Göteborg 715 — — 360
6) H. Svensson Norrköping 117 108 128 353; 7) G. Hult Örebro 83 149 72 304; 8) G. Ågren Uppsala 94 113 89 296; 9) A. Lundberg Norrköping 58 101 117 276; 10) O. Blomberg Kumla 120 88 64 272.

Olle Lindh-tävlingen

1) Roald Olsson Göteborg 850
2) Olle Blomberg Kumla 849
3) Sture Sandberg Umeå 817

Lagtävlingen

1) Göteborg 1995; 2) Mfk Gamen Norrköping 1647; 3) Umeå Mfk 1574; 4) Bjuvs Mfk 1400; 5) Göteborg (2) 1398; 6) Aerokl. i Malmö 1331; 7) Mfk Cumulus Sthlm 1249; 8) Vingarna Sthlm 1213; 9) Mfk Cirrus Örebro 866; 10) Karlstad Mfk 834. Inte mindre än 17 lag deltog i tävlingen vilket får anses vara ovanligt mycket.

*

HANDLEY PAGE'S försöksflygplan H. P. 88 som havererade och förstördes för en tid sedan skall nu uppstå i en andra upplaga, meddelas från fabriken. Det är meningen att fortsätta de avbrutna experimentflygningarna med detta andra plan.

SÄND IN KUPONGEN I DAG!

Till Looping, Box 3063, Stockholm 3.

1) Jag vill vara med och hoppa fallskärm som sport.
2) Jag vill inte vara med och hoppa fallskärm som sport.
3) Jag vill inte vara med och hoppa fallskärm som sport, men är intresserad av att på annat sätt arbeta för fallskärmssporten i Sverige.

(stryk det som ej önskas)

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Yrke: ..... Födelseår: .....

Ordet fritt . . .

Forts. fr. sid. 30

till modellflyget. *Dessa medel är avsedda för nybörjarverksamheten och utgör ett slags rekryteringsanslag för flyget i sin helhet.* Eftersom en topp är nödvändig inom all sport har KSAK inte helt behövt utestänga den kvalificerade modellflygverksamheten från statsunderstödet. Hit går t. ex. anslaget till den centrala tävlingsverksamheten. Detta förhållande måste klubbarna göra klart för sig!

Signaturen G. H. bekänner sig i sin insändare till de 200 »riktiga modellflygarna». Men det finns 7.800 andra modellflygare också. Eftersom statsanslagets primära mål och myndigheternas bestämda fordran på KSAK är att vi skall ge modellflyget en ansenlig *bredd,* kan vi inte låta de 200 ensamma bestämma vad som skall stå i tidningen. För övrigt bör modellflygarna ha i åtanke att de inte betalar ett öre för tidningen. Registreringsavgiften, 1: 50 per år och medlem täcker inte modellflygets sekretariatskostnader, ännu mindre tidningen.

Jag hoppas att jag med dessa rader i någon mån har kunnat klarlägga KSAK:s och myndigheternas inställning till det statsunderstödda modellflyget. Med litet god vilja skulle klubbarna kunna ge modellflyget en ordentlig uppryckning — men om en sådan uppryckning låter vänta på sig är det fara värt att en omdisposition av de medel som f. n. utgår till modellflygverksamheten kan komma att påfordras.

G. H. Dérantz.

BREVLÅDAN

Vore tacksam om Ni kan upplysa mig om, ifall det i Tyskland under Världskrig II, fanns någon flygplanstyp med beteckningen Messerschmitt Me-410. Om inte, fanns det någon annan typ med detta nummer? Vilka data och prestanda hade den?

»Intresserad».

BÖRJA SAMLA

flygplanstyperna i Loopings sensationella serie »Kalla krigets flyg» som börjar i detta nummer!

Skräddarsydd Olympia

Sigurd Larsson, alias »Flygarlasse», i Stockholms Segelflygklubb, som för några år sedan gick i backen med en Kranich och miste ena benet på kuppen, har inte tappat lusten för flygning. I september 1945 började han planlägga tillverkningen av en egen Olympia och nu står den färdig på Skarpnäck. Huven är modifierad, mycket till det bättre, och bakkanterna på vingar och roder har gjorts spetsiga vilket medfört bättre strömning och större vingyta. 4150 kr. har kärran kostat Lasse i kontanter plus 7000 arbetstimmar. Landets oss vetande enda med framgång hemgjorda flygplan och ett av de vackraste hantverk vi sett.

Svar: Me 410 var en direkt utveckling av ME 210, och skilde sig från denna huvudsakligen genom motorutrustningen. Me 410 var nämligen försedd med två Daimler-Benz DB 603 på 1.700 hk vardera i stället för föregångaren DB 601 motorer. Me 410 kom fram 1943 och byggdes i tre huvudversioner: en bomb-, en jakt- samt en spaningsversion — alla tvåsitsiga. Jaktversionen (Me 410A—1/U2) förekom bl. a. utrustad med en 50 mm automatkanon. Planet hade i bombversion följande data och prestanda: spännvidd 16,4 m, längd 12,4 m, vingyta 36,2 m², tomvikt 6.150 kg, flygvikt 10.670 kg, toppfart 625 km/tim, stigtid till 6.000 m 10,7 min samt topphöjd 10.000 m. Normala bomblasten var 500 kg, och beväpningen omfattade två 20 mm och två 7,9 mm fasta vapen samt två bakåtriktade fjärrstyrda 13 mm automatkanoner. En anmärkningsvärd detalj hos detta plan var dess synnerligen kraftiga bepansring, som vägde inte mindre än 477 kg.

Red.

Vem tar Guldvingen?

Looping har gjort en preliminär sammanställning av de inkomna resultaten i Rikssegelflygtävlingen. Med reservation för alla ändringar som kan inträffa sedan resultaten finkontrollerats och kanske nu saknade resultat hunnit rapporteras (sammanställningen gjordes den 29 september) har vi kommit till följande resultat för tävlingen om Guldvingen: Västerås leder med platssiffra 85, därefter kommer Aeroklubben i Malmö och Stockholms Segelflygklubb med vardera 89, därefter Linköping med 91 och Eskilstuna med 96.

Så hård har aldrig tidigare striden om vingen varit. Varje liten förskjutning i platserna är nu betydelsefull. I nästa nummer kommer en fullständig redogörelse för årets tävling.

Flygande . . .

Forts. fr. sid. 21

ju inte började förrän i Vemmenhög i södra Skåne, tog vi den vackra Nissastigen ned mot Halland. Från Halmstad stack vi ut mot Hallands Väderö och konstaterade dess nära nog skrämmande ensamhet i ett av en frisk västan upprört hav som absolut inte skulle ha gått att landa på med Seabee. Ett par varv kring Kullen hann vi också med, varefter vi gick ett stycke utanför kusten ned till Malmö.

Gåsapågen segelflyger

Bulltofta är en fin plats för sportflygplan på sommaren när fältet är torrt. Man blir också sällan så väl omhändertagen som på detta skåningarnas blivande storflygfält. Flygklubben hade snart fått reda på att Madsén var flygande i stan, och den påpasslige Ivar Andersson som är sekreterare i Aeroklubben i Malmö var inte sen att arrangera en segelflygning med »gåsapågen» Lars. Det var Karl-Erik Rosenquist som tog upp Lars på dennes första segelflygning. Det blev termiknapp bums och 1000 meters höjdvinst efter koppling på 300 m. Det var verkligen som att flyga på en gåsarygg, tyckte Lars Madsén efter den lyckade färden i Kranich under vilken man var ute ett bra stycke över sundet åt Danmark till.

*

Efter en del rundflygningar i Skåne — bl. a. hälsade vi på i Höganäs och provade det utomordentliga fält som Nordvästra Skånes Flygklubb disponerar där, flög runt kusten, landade på Våmbsjön (precis som vildgässen i Nils Holgersson-sagan) och åt middag hos baron Ramel på Övedskloster (som Nils Holgersson också besökte — dock utan att bli bjuden på middag) var vi så småningom klara att göra Blekinge och fortsätta österut. Lars Madsén hade mycket att stå i på marken med att samla material för sin stora artikelserie, och det gällde, och har gällt hela resan, och så långt möjligt försöka få tiderna att klaffa med hans »marktjänst».

Bränslekrångel

För att klara bränslet tills vi kom till Visby kontaktade jag flygvapnet för att få mellanlanda på F 12:s fält vid Kalmar. Det blev blankt avslag. FV vill inte alls ha civila flygplan hopblandade med sin trafik (vilket man kan förstå). Det finns naturligtvis risk när man blandar ihop långsam och snabb trafik, fast man kan ju å den andra sidan fråga om det inte är lika riskabelt att blanda ihop FV-plan med civila flygplan på *civila* flygplatser som ju faktiskt förekommer. Nåja, nu ska vi inte vara spetsfundiga utan bara konstatera att man absolut inte skall räkna med att få använda flottiljflygfälten ens om man behöver det för tankning. Rinkaby vid Kristianstad hade vi fått använda, men då måste vi först göra anhållan (och helst en skriftlig och helst några veckor i förväg) hos Flybo i Ängelholm. När vi svarade att det var nog litet sent påtänkt, så erinrades vi av en mycket irriterad FV-officer om att sådana här flygningar bör *planeras* i förväg. Det är nog så sant. Jag tillåter mig bara i det sammanhanget påpeka att vi faktiskt hade planerat och ganska grundligt, men reportagearbete är nu en gång inte riktigt detsamma som excersis . . . Senare kontakt med FV har grundmurat min uppfattning att man där inte kan och kanske inte heller vill hjälpa en sportflygare om han skulle behöva det för att slippa ifrån en del besvär med tankningen på längre flygningar inom landet. Det är bara att konstatera detta ledsamma faktum.

Tack vare BP klarade vi nu tankningen ändå i Kalmar hamn, även om den var ganska besvärlig i den dyning som sundet ofta bjuder på.

Vi hade alltså varit på Övedskloster — f. ö. som de första flygande gäster slottet någonsin haft med undantag av den riktiga Nils Holgersson för ett halvsekel sedan. Vi startade från Våmbsjön i en tyst och stilla och närapå ljum majkväll, just när blodbokarna i slottsparken fått sin brandskrud och kajorna flög som små svarta andeväsen ut och in i lövverket. Vi var en smula sena och kom ner på Ivösjön vid Bromölla just i det ögonblick då Luftfartsstyrelsen bestämt att det skall vara mörkt. Med motorlandning på ganska högt varv i den skumma bleken gick »Akka» ned hur snällt som helst. Sedan drog vi in henne i Ifvöverkens skyddande prråmhamn för natten med själva driftschefen halande i repändarna.

Mot öster

Efter att ha gjort Blekinge och flugit med specialtillstånd över det förbjudna området utanför Karlskrona, gick vi ut med kurs på Ölands södra udde, varvade Långe Jan ett par gånger, surrade iväg på ett par hundra meters höjd över Alvaret till Färjestaden, där vi tog »rakt över» och landade i Kalmar, fick BP-bensin, litet innanför västen och stack sedan iväg igen. Den här gången var Nisse och jag ensamma. Lars stannade i Småland för att idka »marktjänst» ett par dagar medan vi andra åkte hem till Stockholm och skötte tidningsjobb och annat.

I Kalmar förenades hela sällskapet ett par dagar senare igen. BP fyllde villigt på våra tankar igen och så satte vi kurs österut, tog upp »tråden» vid Färjestaden, gick norrut till Ölands norra udde och stack sedan rakt på Gotland. Vädret var strålande varför vi inte hade några som helst bekymmer med navigeringen. När Öland och fastlandet släppte hade vi redan Gotland i sikte. Lilla Karlsö som Nils Holgersson gästade och där han hade en del spännande ting för sig med rävar och annat, ville vi också besöka. Det gick bra att landa utanför ön. Det var litet vind och nästan ingen dyning. Men att komma i land på ön visade sig omöjligt. Botten var proppfull med stenar, bumlingar stora som sportstugor. Vi försökte att försiktigt med nedfällda hjul på Seabeen lirka oss in till stranden, men det var stopp, och vi fick till slut ge upp. Under tiden vi övat landläggning hade vinden behagat svänga från NV till rent sydlig. Sådant kan gå fort. Och det betydde att vi hade en lång och bra startsträcka framför oss. Ner till Tyskland ungefär . . .! Sådant är man glad åt när man har stor last i ett sjöflygplan som vi hade den gången. Vi kom upp smärtfritt och fortsatte mot Visby sedan vi flugit runt hela södra Gotland.

Där »hakar vi på» i nästa nummer.

— Överlast och överlast Det är ju i alla fall bara vi två — och pojken . . .

liv ej död

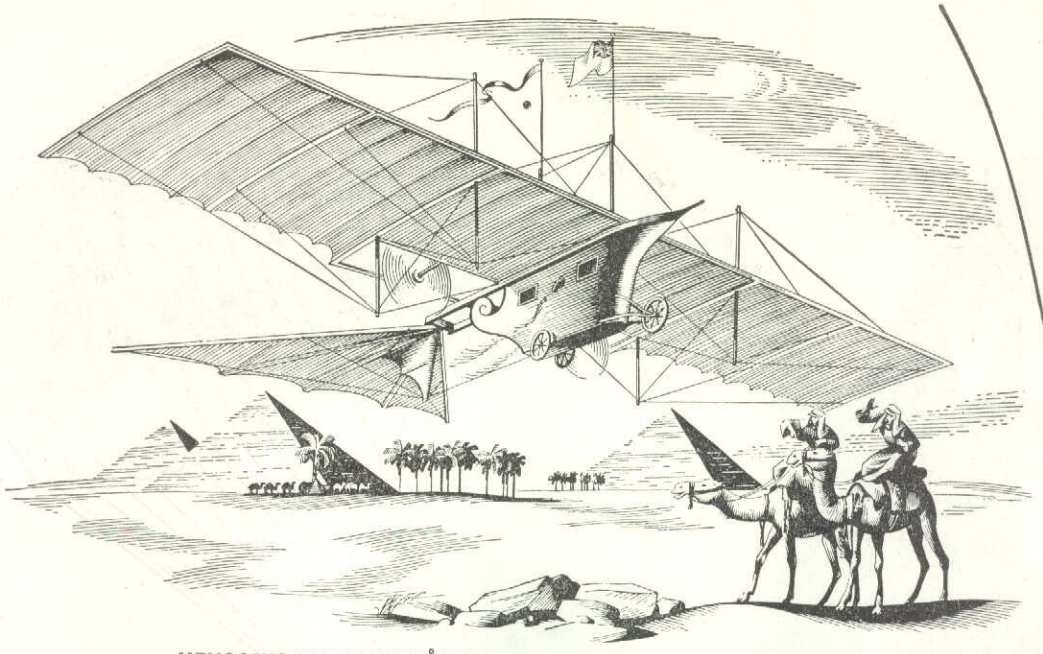
Repr. Å. FORSMARK
Bromma Flygplats
STOCKHOLM 40
Tel. 28 46 86

Till nödställda människor på havet kommer hjälp ovanifrån i form av kraftiga sjövärdiga livbåtar, fästa vid 100-fots fallskärmar. Flygplan kan snabbast nå platsen, och fallskärmar kan landa livbåtarna säkert och exakt inom räckhåll för de nödställda, vars räddning beror på den snabbhet med vilken hjälpen kommer.

Pioneer Parachute Company leder världens tillverkning av dessa kraftiga tillförlitliga fallskärmar, som används vid hjälpaktioner över havet. Alltid där människor är i fara, alltid när hjälp måste komma från luften, finns det en Pioneer-fallskärm, precisionstillverkad för detta ändamål. Över hela världen är Pioneer-fallskärmarna erkända och uppskattade för sina säkra prestationer i alla de hårda och riskfyllda uppgifter, som de är kallade att fylla.

Fallskärmarna gör skillnaden!

PIONEER PARACHUTE CO. INC.
MANCHESTER, CONNECTICUT, U.S.A.
CABLE ADDRESS: PIPAR, Manchester, Conn. U.S.A.



HENSON'S FLYGANDE ÅNGVAGN 1842. *Konstruktion:* Trådspänt monoplan av spant- och bomkonstruktion. Pivotupphängd stabilisator med vertikalt sidoroder, vilka båda manövreras från passagerarhytten. Fjädrande landningsställ med noshjul. *Dimensioner:* Spännvidd 46 m. Vingbelastning 2,5 kg/m². Max. flygvikt 1360 kg. *Kraftkälla:* 25 hästkrafters ångmaskin med en vikt av 10 kg/hkr. *Propellrar:* 2 st. 2-bladiga skjutande.

Henson's flygplan, som ritades för "Aerial Steam Navigation Co." men aldrig kom till utförande, var avsett för passagerar- och posttrafik på sträckan London-Indien-Kina.

Vad Henson inte tänkte på... Om Henson på den tiden kunnat förverkliga sin profetiska dröm — vilka oanade svårigheter skulle han då inte fått kämpa med på vägen till Kina! Inga flygplatser, ingen navigeringshjälp, ingen väderlekstjänst och naturligtvis inte heller någon BP Aviation Service med det i våra dagar så välkända gul-gröna emblemet, vilket kännetecknar den effektiva drivmedelstjänst, som erfordras för nutida långdistansflygningar.

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY, LTD.

AVIATION BP SERVICE

REPRESENTANT I SVERIGE: SVENSKA BP OLJEAKTIEBOLAG