10 okt. 1952

flygtidningen

# Flygning

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben. Organ för Svenska Pilotföreningen, Stockholms Flygklubb m. fl.

Pris 90 öre
I Finland 90 fmk.
I Danmark 1:75, Norge 1:80



Radiokontrollerad modellflygning är en fin hobby. Den engelske RAF-översten C. H. Taplin (på bilden) har varit i Sverige och lärt ut en del finesser till de svenska modellflygarna.

**I detta nummer: Stort reportage från Farnborough**

**För SAS del**
har den i våras introducerade turistklassen på Nordatlanten blivit en stor framgång, i det att antalet passagerare på routerna mellan USA och Skandinavien under månaderna maj, juni, juli ökade med inte mindre än 55 procent jämfört med motsvarande period 1951. I siffror innebär detta 11 000 passagerare mot 7 000. Turistklassen har också medfört en klar förlängning av säsongen och SAS beräknar att under hela sommarhalvåret 1952 få befordra 22 000 passagerare på dessa router, varav tre fjärdedelar i turistklass, mot 14 000 samma tid förra året.

**Europeisk turistklass 1953**
Från den första april 1953 kommer turistklassen att lanceras också inom det europeiska trafikflyget. SAS startar då nattligt turistflyg från Skandinavien till Tyskland och Schweiz samt till Nice och Rom. Eventuellt igångsätts liknande trafik också till England. SAS planerar också att eventuellt sätta in turistflyg under dagen på router, där behov visar sig finnas.

Som bekant startade SAS för två år sedan Nattparisaren och senare har nya nattrouter börjat trafikeras mellan Skandinavien å ena sidan och Belgien, Holland och Finland å den andra. Dessa har i realiteten varit natt-turist-förbindelser, även om de flugits med samma antal passagerare, som gällt för dagtrafiken.

SAS nya europeiska turistklass kommer däremot att trafikeras med 77—80 passagerare i DC-6 B, med 60 i DC-6, med 55 i DC-4 och med 32 i Scandia.

De exakta biljettpriserna på de olika natt-turist-sträckorna har ännu inte bestämts, men det räknas generellt med cirka 25 procents nedsättning i jämförelse med motsvarande förstaklass-priser.

**Årets Visbytrafik**
har för SAS del givit ett mycket gott resultat. Under de tre månaderna juni—juli—augusti flög sålunda sammanlagt 15.552 passagerare mellan Visby och fastlandet. Bästa månad blev augusti då 6 085 passagerare befordrades.

**KLM öppnar 27 oktober** en ny linje Amsterdam—Mexico City med DC-6 med en tur i veckan. Prins Bernhard har lovat följa med på invigningsturen.


*Looping*

Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg

**NR 10 — ÅRG. 2**
**Okt. 1952**

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för Svenska Pilotföreningen Stockholms Flygklubb m. fl.

Utkommer en gång i månaden
Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3
**Redaktör och ansvarig utgivare:**
**Yngve Norrvi**
**Organisationschef:**
Paul Pitkänen
**Annonschef:** Erik Jägerblom

Telefon:
Redaktion och exp. 21 83 06

Postgirokonto 45 35 30

**Prenumerationspris:**
Helår ..... kr. 9: 50
Halvår ..... » 5: 00
Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på postgirokonto nr 45 35 30. Ange på talongen vad beloppet avser och från vilket nr tidningen önskas.



EFTERTRYCK FÖRBJUDES



AB Falköpings Tidnings Tryckeri 1952






**FLYG**
**PASSAGERARE-**
**GODS** över hela världen

**Blidberg, Metcalfe & Co., AB**
Flygavd.

Stockholm, Skeppsbron 24
Tel. 20 32 41, 20 06 20

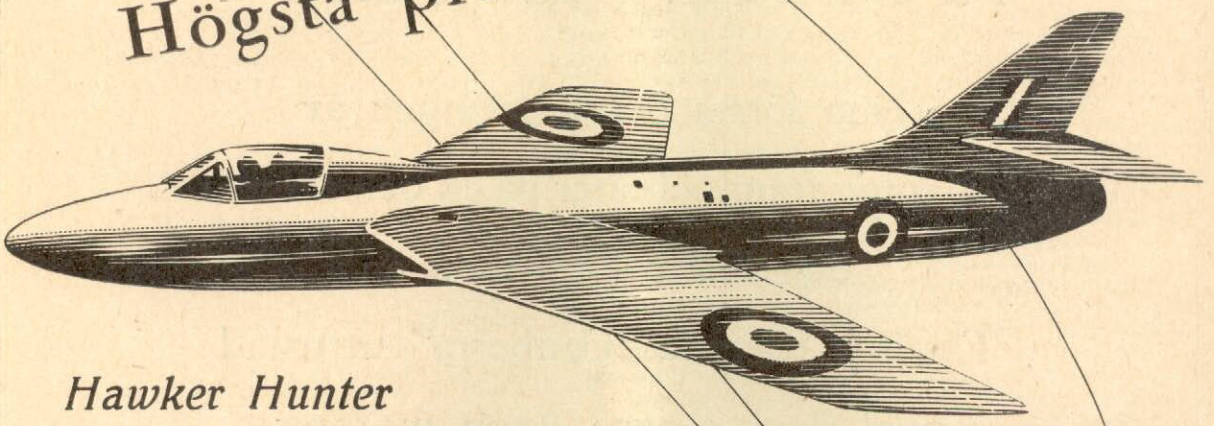
Göteborg, Skeppsbron 5—6
Tel. 13 49 60, 11 02 24

Telegram: »BLIDBERGAIR»

Välj
**Jönköpings Posten**
som annonsorgan — läses av de flesta inom alla folkgrupper i Jönköpings köpstarka handelsområde.

**Hedberg & Holmgren**
TEL. 20 98 56, 20 98 76 · KUNGSGATAN 56, STOCKHOLM
**GARDINSPECIALISTEN SOM SKAPAR TRIVSEL**

# Högsta prioritet för R.A.F.



## *Hawker Hunter*

*. . . . världens förnämsta jaktplan*

Största möjliga ansträngningar göres nu inom Hawker Siddeley-gruppen för att snarast förse R. A. F:s divisioner med den utomordentliga Hawker Hunter, världens förnämsta jaktplan. Förutom maximi-»pådrag» vid Hawkers fabriker i Kingston, skall nu detta dagjaktplan med högsta prioritet även byggas vid helt nya fabriker i Squire's Gate, Blackpool. Ett omfattande samarbete inom hela Hawker Siddeley-gruppen påskyndar produktionen så att den dagen snabbt närmar sig, då Hunter-divisioner susar fram över brittisk jord.

Ett dylikt samarbete mellan de olika medlemsföretagen är ett utmärkande drag för Hawker Siddeley-gruppens smidigt utformade organisation. Detta industriella samvälde, det största i sitt slag i världen, använder nu sina väldiga resurser, dygnet om, till uppbyggandet av den fria världens försvar.

# Hawker Siddeley Group

*PIONJÄRER . . . . . OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGET*

**"Group"-huvudkontor: 18, St. James's Square, London, S. W. 1.**
A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER, AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING AND HIGH DUTY ALLOYS




# ACHIEVEMENT

Den första överflygningen av
Atlanten fram och åter på en och samma
dag har utförts med en
English Electric "Canberra" utrustad
med Rolls-Royce Avon motorer,
vilka även utgöra kraftkällan
för de Havilland Comet II.

ROLLS-ROYCE
*Aero*
ENGINES
*FOR SPEED AND RELIABILITY*

**Repr.: SALÉN & WICANDER AB, Flygavdelningen. Styrmansgatan 4, Stockholm.**
**Tel. 67 93 40 (växel)**

# Storbrass och Sandön

Atlantpaktstaternas första stora kombinerade sjö- och flygmanöver, »*Exercise Mainbrace*», har ägt rum i farvattnen kring Skandinavien under tiden 11—25 september. Övningen är den största i sitt slag som förekommit. Inte sedan Jyllandslaget under första världskriget har en så väldig koncentration av sjöstridskrafter varit sammandragen i de nordliga farvattnen, och övningen utgör ett vackert bevis på att Atlantpaktorganisationen redan nu har fått stadga och slagkraft. Inte mindre än omkring 160 större krigsfartyg, många hundra mindre fartyg och farkoster samt närmare 1.000 flygplan från sex länder har deltagit i den gigantiska övningen, som gick ut på att öva samverkan för försvar av Norge—Danmark mot ett ryskt anfall från nordost och söder. (Sverige, som ju inte är medlem av Atlantpakten, lämnades taktfullt som en vit fläck under operationerna, en situation som nog inte kommer att bli lika idyllisk om det en gång skulle bli allvar av.)

Det stora antalet deltagande flygplan gav sin speciella prägel åt denna »sjömanöver». I själva verket har »Storbrass» framför allt varit en flygmanöver, där fartygen tilldelats rollen att främst utgöra baser för flyget och därigenom skapa förutsättningar för överskeppning av hjälptrupper. Sjömakt har i våra dagar till stor del blivit liktydig med luftmakt.

Sammansättningen av de tunga sjöstyrkorna visar bäst hur flyget dominerat denna övning. Av britternas åtta rustade hangarfartyg deltog fyra, nämligen *Eage, Illustrious, Theseus* och *Triumph*. Vidare den kanadensiska *Magnificent*. Av USA:s tjugofyra hangarfartyg deltog en fjärdedel, nämligen *Midway, Franklin D. Roosevelt, Wasp, Wright, Salerno Bay* och *Mindoro*. Karakteristiskt för det moderna sjökrigets utveckling är att endast två slagskepp deltog, nämligen den amerikanska *Wisconsin* och den brittiska *Vanguard*. Danskt och norskt landbaserat jaktflyg (huvudsakligen Thunderjets), deltog i manövern, mest i rollen av »fientligt» attackflyg. Vidare deltog bl. a. flygplan ur den brittiska Coastal Command, Bomber och Training Command samt ur Förenta Staternas Strategic Air Command och mindre förband ur Atlantpaktförsvarets norra och centrala europeiska »command». Jämfört med dessa flygstyrkor ter sig de deltagande lantstridskrafternas skäligen flygsamma: några brigader danska och norska trupper samt en bataljon på 1.500 man ur den hårdföra amerikanska marinkåren, vars uppgift blev att landstiga på Jyllands sandstränder för att hjälpa danskarna, som antogs vara hårt trängda av »fienden» i söder, samtidigt som »fientliga» styrkor utsatte Köpenhamn och andra danska hamnstäder för förödande bombardemang.

Operationsområdets väldiga utsträckning — från Island till Bornholm och från Sönderjylland till Narvik — visar den moderna krigföringens rörliga karaktär. En stor del av hangarfatrygsflyget har moderna reaplan, vilket ytterligare ökat operationernas tempo, och de snabba hangarfartygen har möjliggjort snabba ombaseringar så att flyget kunnat slå hårt på vitt skilda avsnitt.

Trots den väldiga apparat som mobiliserats och som säkert gett värdefulla erfarenheter när det gällt att trimma samman flygstyrkorna från så många nationer, är det tydligt att »Storbrass» endast kan ha gett begränsade erfarenheter av hur ett framtida luftkrig kommer att gå till. Det strategiska bombflyget, som bekämpar fienden redan på hans baser, slår sönder hamnar, fabriker, järnvägar och kraftverk, kunde helt naturligt inte delta i övningen under realistiska villkor. Atombomben och robotvapnen tycks inte heller ha ingått i kalkylerna, åtminstone officiellt. Dessa vapen kommer att ge ett framtida krig ett helt annat utseende. Men avsikten med »Mainbrace» har inte varit att i detalj repetera en försvarsuppgift utan helt enkelt att utröna om de samverkande styrkorna kunnat fungera i ett område, vilket tydligen anses som sannolik krigsskådeplats om något skulle hända.

Av det som sipprat ut om manöverns resultat är det glädjande att höra, att övningsledningen tydligen har kommit till det resultatet att Danmark kan försvaras, en uppgift som blir lättare i den mån allierat flyg stationeras på danska baser redan i fredstid. Vad Norge beträffar ser man optimistiskt på möjligheterna att försvara Narviksområdet — lärdomarna från 1940 har inte glömts — medan man får sätta ett stort frågetecken för Nordnorge. Läget torde dock bli gynnsammare om allierat flyg baseras på norska baser i händelse av krigsfara.

Därmed är vi inne på Sveriges situation.

Så som det militärpolitiska läget är, ligger vårt land mellan de två frontlinjerna. Ingen situation kan vara obehagligare och mer riskabel, men så länge Sverige bygger sin utrikespolitik på antagandet att vi inte kommer att bli anfallna av Sovjet är det inte mycket att göra åt den saken. Kanske tror man att vi under alla omständigheter skall få hjälp. Den väldiga apparat som satts igång för »Storbrass» visar emellertid att det inte är en enkel och självfallen sak när flera länders flyg skall samverka under pressande förhållanden, då varje dag och timme är dyrbar. Här kan man citera den stora amerikanska tidningen New York Herald Tribune, som skriver: »*Snabbheten i moderna flottoperationer, nödvändigheten av perfekta förbindelser, intim lagsamverkan och exakta manövrer, kräver lång övning och riktiga handlingslinjer för att övervinna språksvårigheter och de skilda traditionerna i de olika deltagande flottorna.*» Vad som gäller det fartygsbaserade flyget gäller i samma mån det landbaserade. Om någon tror att flygförband från den ena dagen till den andra kan ombaseras till ett annat land tar han gruvligt miste.

Skulle Sverige bli angripet får vi alltså klara oss själva rätt länge. Det var också förutsättningen för den stora krigsmaktsövning, som under två olika skeden ägt rum under september. I båda skedena var uppgiften att avslå en fientlig invasion över Östersjön. Krigsmaktsövningen har, inte minst på grund av militärledningens mörkläggning, i någon mån kommit bort i skuggan av »Storbrass». Svenska folket bör emellertid veta, att flygvapnets och flottans övningar i Östersjön den 11—15 september var bland de största manövrer som hållits här i landet. Med hänsyn till omständigheterna kan övningarna mycket väl jämföras med »Storbrass». Omkring 40 krigsfartyg och 400 flygplan var i aktion dag och natt. Tack vare en alltmer fulländad luftbevakning med vaksam radarspaning gjorde jaktflyget en utmärkt insats. Övningens tyngdpunkt blev »slaget vid Gotska

*Forts. på sid. 29.*

GODFREY
SIR GEORGE GODFREY & PARTNERS LTD

# LUFTKONDITIONERING AV FLYGPLAN

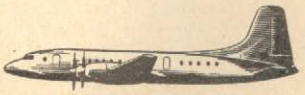
Sir George Godfrey and Partners Limited — specialister på konstruktion och tillverkning av utrustningar för luftkonditionering av flygplan — producerar en rad friskluftsaggregat för att tillgodose behovet av dylika utrustningar till alla moderna flygplan. Godfrey luftkonditioneringsutrustningar finns nu i De Havilland Comet, Airspeed Ambassador, Vickers Viscount, Handley Page Hermes och Bristol Britannia. Andra aggregat är i serieproduktion för Royal Air Force.

SIR GEORGE GODFREY & PARTNERS LIMITED
HANWORTH MIDDLESEX ENGLAND

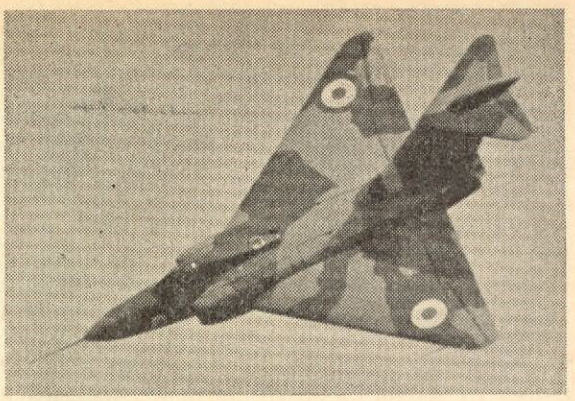



## Bristol Britannia

**... speciellt konstruerad för tjänst på BOAC:s medellånga och långa trafiklinjer, kommer att i olika versioner ta 50 till 100 passagerare i trivsamma tryckkabiner, som genom den vibrationsfria gången hos de fyra Bristol Proteus gasturbinerna kommer att ge högsta möjliga komfort och i det närmaste ljudlös flygning i alla klimat och under alla flygförhållanden.**



THE Bristol AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND
Repr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Bromma, Stockholm.



**Gloster Javelin, tvåmotorigt allväderjaktplan som valts för »super priority» produktion och som påstås ha en toppfart som överstiger 1.300 km/t.** (foto: Butler-Green)

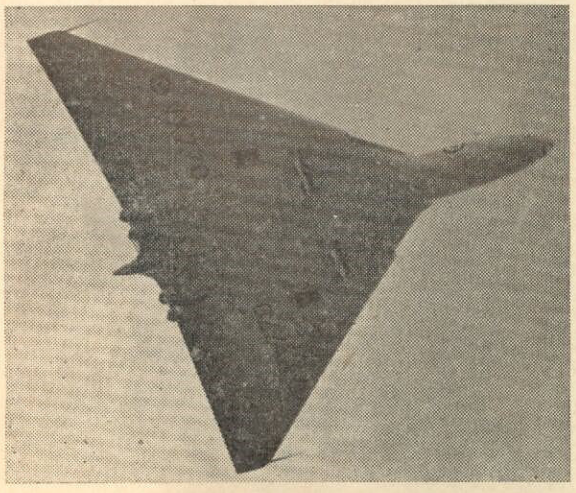
# Farnborough 1952

## *Av Loopings utsände medarbetare Hans G. Andersson*

»Delta-året 1952» kallar Hawker-Siddeley-gruppen av den brittiska flygindustrin detta onådens år, och nog fanns det deltavingar så det förslog på SBAC:s (Society of British Aircraft Constructors Ltd) nyligen avslutade väldiga flygmässa på Flygfältet vid Farnborough — det brittiska flygvapnets försökscentral några mil utanför London. Närmare bestämt visades fyra olika typer — varav två avsedda för serietillverkning — av detta slags flygplan, som av allt att döma kommer att bli det förhärskande under det närmaste decenniet.

Betecknande för läget är också att det var bland deltavingarna som den mest uppseendeväckande av engelsmännens flygtekniska nyskapelser var att söka, nämligen Avro-fabrikens imponerande fyrmotoriga och deltavingade reabombare A v r o 6 9 8, vilket plan är så purfärskt att den provflögs så sent som den 30 augusti i år — två dagar före Farnboroughmässans öppnande.

Naturligtvis fanns det bland övriga 55 militära och civila flygplantyper på Farnborough även många andra som imponerade stort, inte minst på en utländsk iakttagare. Minst lika märkliga som de många nya flygplantyperna var emellertid de förarprestationer som de dagliga uppvisningarna bjöd på. Tyvärr fick som bekant just denna avdelning en synnerligen tragisk epilog i John Derrys katastrofala haveri med en av prototyperna av d e H a v i l l a n d s nya tvåmotoriga allväderjaktplan D. H. 1 1 0, varom mera på annan plats i detta nummer.



**Avro 698, 4-motorig deltavingad reabombare, den mest uppseendeväckande av engelsmännens flygtekniska nyskapelser, provflögs första gången så sent som två dagar före Farnborough-utställningens öppnande.** (foto: Butler-Green)

De snabbaste flygningarna under Farnborough-veckan den 2—7 september (den 1 sept. hade förarna fått order att hålla nere farten) var emellertid de som Neville Duke utförde med det nya och mycket eleganta reajaktplanet H a w k e r H u n t e r, som vid upprepade tillfällen passerade Mach 1 under dykningar från 12 km. höjd. Det var också främst från Hunter som de omskrivna »kanonsmällarna» emanerade.

Man hör ofta den kritiken att »visst kan engelsmännen bygga eleganta flygplan, men bygga flygplan i verkliga serier kan de inte. Sådant kan bara amerikanerna». Med all aktning för amerikanernas prestationer på detta område, måste man i sanningens namn också erkänna engelsmännens förmåga härvidlag. Detta visar inte minst deras insatser under kriget då den engelska flygindustrin trots tysk bombning och andra svårigheter lyckades frambringa inte mindre än 125.000 flygplan, varav bland annat mer än 21.000 Spitfires, 14.000 Hurricanes, 9.000 Lancasters m. m. Efter kriget har den engelska flygindustrin naturligt nog inte kunnat ståta med lika imponerande produktionssiffror, ett förhållande som dock helt måste ses mot bakgrunden av det kvantitativa förfall som RAF enligt mångas åsikt delvis varit utsatt för på grund av efterkrigstidens drastiska nedskärningar i budgeten.

## Farnborough 1952:

Enligt vad som nyligen meddelades i underhuset tilläts nämligen vid en tidpunkt efter kriget, RAF:s styrka i första linjen att sjunka till mindre än 1.000 flygplan, vilken siffra knappast kan sägas vara imponerande för en stormakt. Givetvis är också detta den primära orsaken till att engelsmännen i dag till stor del saknar modernt jaktflyg! På grund av denna relativt sena start har emellertid den pågående engelska flygupprustningen kunnat inriktas på en serie hypermoderna jakt- och bombplanstyper, vilka då de kommer i tjänst om två eller tre år — fortare går det tyvärr inte trots »absolut prioritet» och annat — av allt att döma kommer att vara minst ett strå vassare än motsvarande typer i tjänst utomlands. Påpekas bör emellertid att det var en avsevärd risk Storbritannien tog då det inte — trots tillgång på flera till synes lovande prototyper — igångsatte serietillverkning av pilvingade jaktplan vid samma tidpunkt som USA, Sovjet och — Sverige.

Att den nya Churchill-regeringen dock gör sitt allra bästa för att återge RAF en styrka värdig dess berömmelse, är emellertid uppenbart bl. a. eftersom av de 56 olika flygplantyperna på årets Farnborough-utställning, hela 34 stycken redan kommit eller kommer i serietillverkning. Av ytterligare statistik kring denna mässa kan också nämnas att bland de visade planen endast 24 var kolvmotordrivna medan resten utgjordes av plan med antingen »ren» readrift eller propellerturbiner. Dessutom kan tilläggas att av de utställda flygplantyperna, 12 var helt nya för året, eller nya versioner av tidigare visade flygplantyper. Dessa nykomlingar var:

**1) deltabombaren Avro 698, 2) reajaktplanet Supermarine Swift, 3) transportflygbåten Saro Princess, 4) fjärrspanings- och ubåtsjaktplanet Avro Shackleton, 5) reabombaren Canberra med Olympus-motorer, 6) Canberra med Avon-motorer och efterförbränningsaggregat, 7) trafikplanet Comet med Sprite raketmotorer för start, 8) tvåmotoriga reajaktplanen de Havilland DH 110 och 9) Gloster Javelin (f. d. GA-5), 10) trafikplanet Bristol Britannia, 11) Vickers Viscount 701 samt 12) passagerarhelikoptern Bristol 173.**

# Nya militära typer

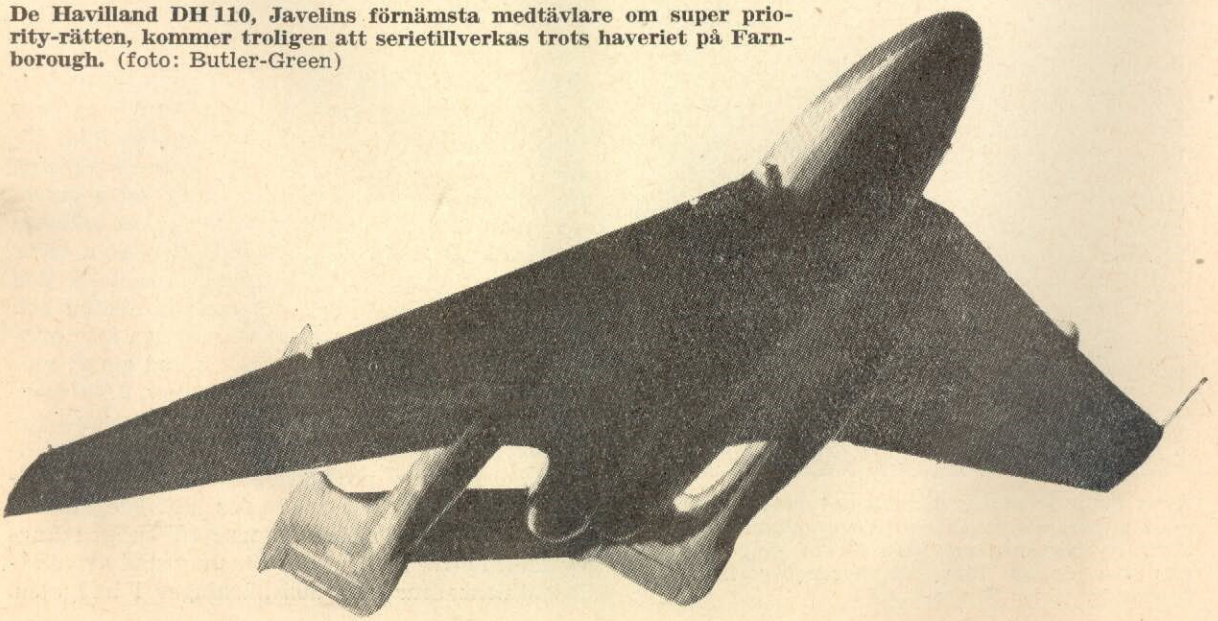
För att återgå till utställningens nyaste typ d. v. s. *Avro 698*, vilket plan inom parentes sagt redan seriebeställts i avsevärt antal utan inväntande av utprovningsresultaten, kan detta plan utan vidare betecknas såsom världens mest avancerade bombplan.

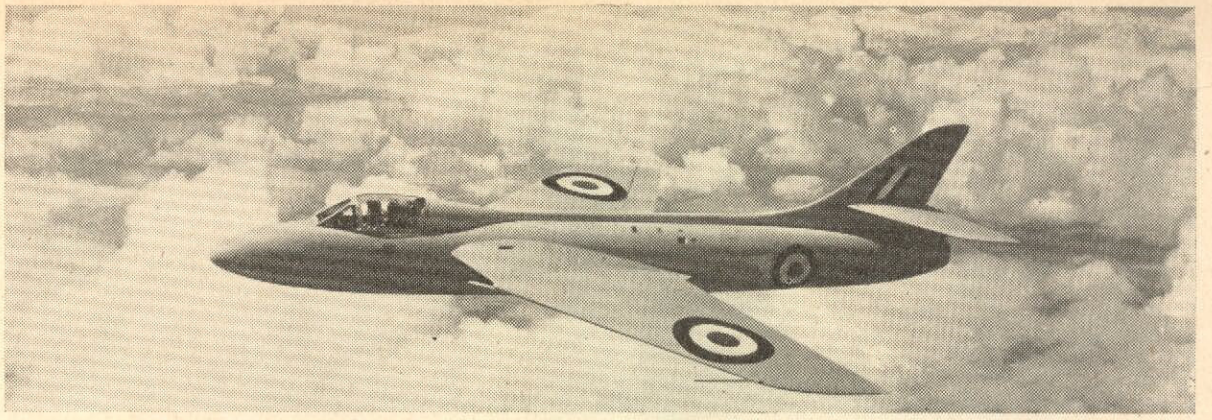
### 698 med »satelliter»

Avro 698, som gjorde sin uppmärksammade entré över Farnborough den 2 september (på marken visades den inte) åtföljd av två små »satelliter» i form av de deltavingade försöksflygplanen Avro 707A och B (den ena röd och den andra blå), är närmast att betrakta som en direkt utveckling av typ 707A. Enligt uppgift är 698:an precis 3 ggr så stor — dimensionellt sett — som 707A, vilken nära släktskap också tydligt framträder. Enligt Sir Roy Dobson, verkställande direktör för Avro, kan det nya Avro-planet »flyga fortare, högre och längre med större last, mera ekonomiskt än något annat plan i världen» (vilket skulle bevisas...).

Typ 698 är resultatet av det synnerligen omfattande forskningsprogram som Avro inledde 1947 med sina små deltavingade plan av typ 707, vilka försök sägs ha övertygat såväl bolagsledning-

**De Havilland DH 110, Javelins förnämsta medtävlare om super priority-rätten, kommer troligen att serietillverkas trots haveriet på Farnborough.** (foto: Butler-Green)





en som försörjnings- och flygministerierna om att deltavingen är den enda möjliga vägen att, med nuvarande motoreffekter och bränsleförbrukning, nå de prestanda och egenskaper som krävdes. Den planform som utvecklats för Avro 698 är enligt uppgift av mycket enkel och kraftig konstruktion med utmärkta aerodynamiska egenskaper, vilket sägs göra det nya planet bättre lämpat än andra för sina uppgifter, antingen det användes som bomb- eller som transportplan. Härtill kommer dess utomordentligt rena linjer, dess stora vingyta (med åtföljande låga vingbelastning), och goda flygegenskaper vid alla farter. Avsaknaden av komplicerade lyftorgan såsom slots och flaps, gör också planet enklare ur underhållssynpunkt.

Några närmare data- och prestandauppgifter om Avro 698 — bortsett från att prototypen är försedd med fyra Rolls-Royce Avon-motorer med omkring 3.000 kg statisk dragkraft vardera — har naturligt nog inte offentliggjorts, även om en mängd rykten är i svang, vilka bl. a. vet berätta att serieversionen av 698:an kommer att förses med Olympusmotorer med omkring 50 procent mera dragkraft. Det enda som egentligen sagts om dess prestanda är försörjningsminister Duncan Sandys inte alltför avslöjande yttrande, att Avro 698 kommer att kunna:

a) flyga med en fart i närheten av ljudets,

b) transportera en stor bomblast över långa sträckor (sic!),

c) flyga på höjder som ger planet avsevärd immunitet mot fientligt jaktflyg och luftvärn.

## Javelin

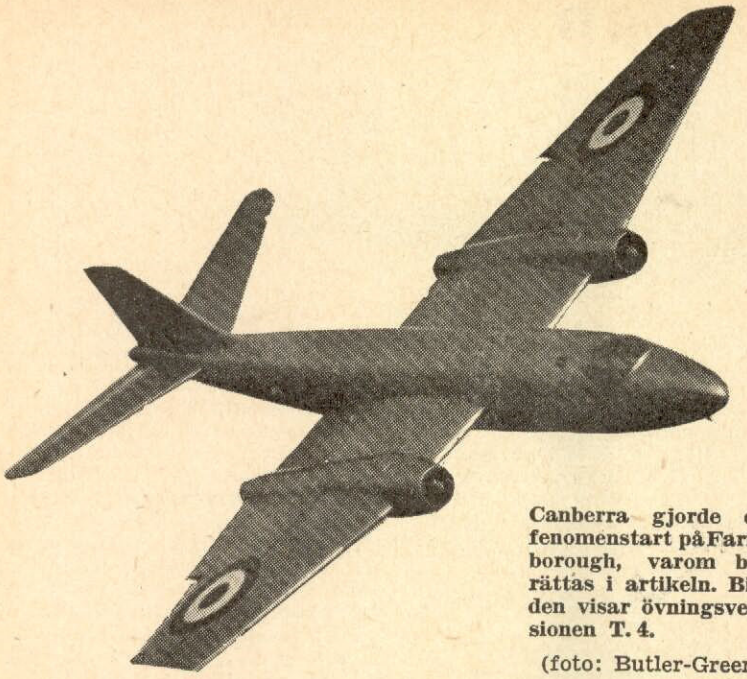
Liksom Avro 698 är även nästa deltavinge — *Gloster Javelin* — en Hawker Siddeley-produkt. Om detta flygplan vet man inte mycket mer än att det är ett snabbt tvåmotorigt tvåsitsigt allväderjaktplan med lång flygsträcka, utrustat med två Armstrong Siddeley Sapphire reamotorer med sammanlagd statisk dragkraft på 7.540 kg. d. v. s. om det är fråga om den senaste versionen av denna motortyp, vilket man kan anta.

I motsats till Avro 698 har Javelin normal stabilisator, vars främsta funktion lär vara att underlätta utgång ur spin. Prototyp nr 2 — nr 1 havererade i juni detta år — är f. ö. även försedd med en bromsfallskärm monterad på stabilisatorns översida. Javelin, som valdes för »super priority»-produktion framför konkurrenten D.H. 110, har en spännvid på 15,9 m och en längd av hela 17,4 m. Enligt obekräftade uppgifter lär Javelins toppfart väl överstiga 1.300 km/tim, men något sådant visades i varje fall inte på Farnborough, där speciella restriktioner för typen lade hinder i vägen för en demonstration av denna enorma fart. I stället fick man nu snarare det intrycket att D.H. 110 f. n. är ett snabbare flygplan än Gloster Javelin, trots 110:ans svagare Avon-motorer. Enligt uppgift var det f. ö. främst deltavingens större utvecklingsmöjligheter som fällde utslaget vid valet av RAF:s nya allväderjaktplan.

Mycket talar emellertid för att D.H. 110 trots allt kommer att serietillverkas, men om köparen blir Royal Air Force eller någon annan är ännu obekant. Även

**De båda bilderna på denna sida visar Hawker Hunter, som noterade den högsta hastigheten under Farnboroughutställningen (över ljudhastigheten) och sägs vara snabbare i planflykt än både Mig-15 och Sabre. Beväpning fyra 30 mm akan?**





**Canberra gjorde en fenomenstart på Farnborough, varom berättas i artikeln. Bilden visar övningsversionen T. 4.**

(foto: Butler-Green)

110:ans mått har nyligen offentliggjorts,och de är: spännvidd 15,5 m och längd 15,9 m. Dess prestanda är emellertid ännu hemliga, men det är känt att planet den 9 april 1952 f. f. g. nådde överljudshastighet — i dykning — och att detta mångfaldiga gånger upprepats, senast under Farnborough-mässan. Det havererade exemplaret var prototyp nr 1.

## Swift

En annan militär nykomling på årets mässa var *Supermarine Swift,* ett enmotorigt ensitsigt readrivet dagjaktplan, vilket tillsammans med den likaledes pilvingade men något snabbare Hawker Hunter nu tillverkas med högsta prioritet för RAF. Swift, som gjorde sin första provflygning den 1 augusti 1951, visades nu i sin andra *beväpnade prototyp,* (endast två vapen), vilken också utmärkte sig för sin nya nos och sina modifierade luftintag. Swifts dimensioner är spännvidd 9,9 m och längd 12,6 m, medan motorn är en Rolls-Royce Avon med en nominell statisk dragkraft på 2.950 kg.

En god uppfattning om planets fartprestanda ger den rekordflygning som Swift i juli 1952 utförde mellan London och Bryssel, en sträcka på dryga 322 km, vilken avverkades på endast 18 minuter och 3,3 sekunder, d. v. s. med en medelfart av omkring 1,075 km/tim. Slutligen kan nämnas att en ny Swift-variant, troligen med modifierad vinge, lär vara i antågande.

## Hunter

Av exakt samma årgång som Swift är den tidigare omnämnda *Hawker Hunter,* vilken även denna är en direkt utvecklingsform av de tidigare efterkrigsårens experimentella pilvingade och rakvingade reajaktplan. Liksom Swift är också Hunter utrustad med en Avon-motor, vars dragkraft, enligt talesmän för SBAC, gör Hunter snabbare än både Sabre och MiG-15 i planflykt. Härtill kommer att Hunter även ifråga om beväpningen är överlägsen konkurrenterna. En av de mest kända brittiska hemligheterna är nämligen att Hunter är försedd med fyra kanoner om 30 mm kaliber, varom också vittnar de ordentligt tilltagna kanonportarna på den på Farnborough demonstrerade 2:a prototypen.

Ihågkommas bör emellertid att både Sabre och MiG-15 är standardjaktplan av idag, medan det kommer att dröja till 1954 innan vare sig Hunter eller Swift är i tjänst i nämnvärt antal. Hunters fina prestanda är därför minst sagt välbehövliga... Jämfört med Swift är Hunter ett något större flygplan; spännvidd 10,3 m och längd hela 13,8 m!

Vidare kan nämnas att under Farnborough-veckan även talades om en kommande Hunter-version — F. Mk. 2 — med omkring 7 grader större pilform på vingarna samt försedd med A. S. Sapphire-motor.

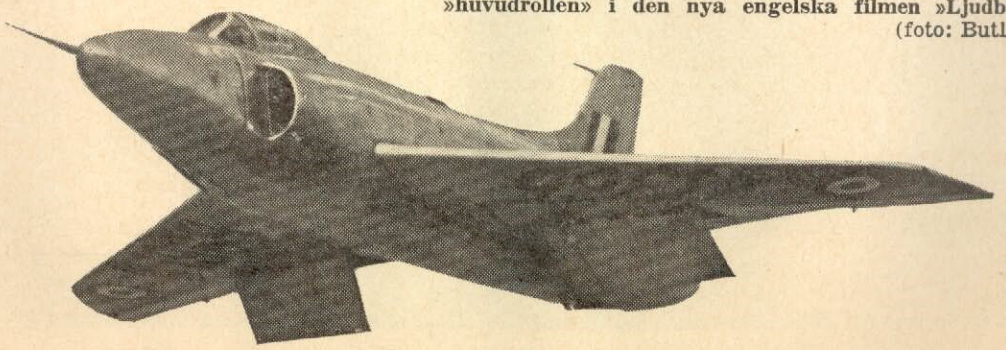
## Ny Valiant

Ännu ett nytt brittiskt krigsflygplan som skall byggas med »högsta prioritet» är den tunga (eller enl. modern internationell standard »medeltunga») reabombaren *Vickers Valiant,* vars andra prototyp visades upp under mässan. Jämfört med sin förolyckade föregångare har den nya versio-

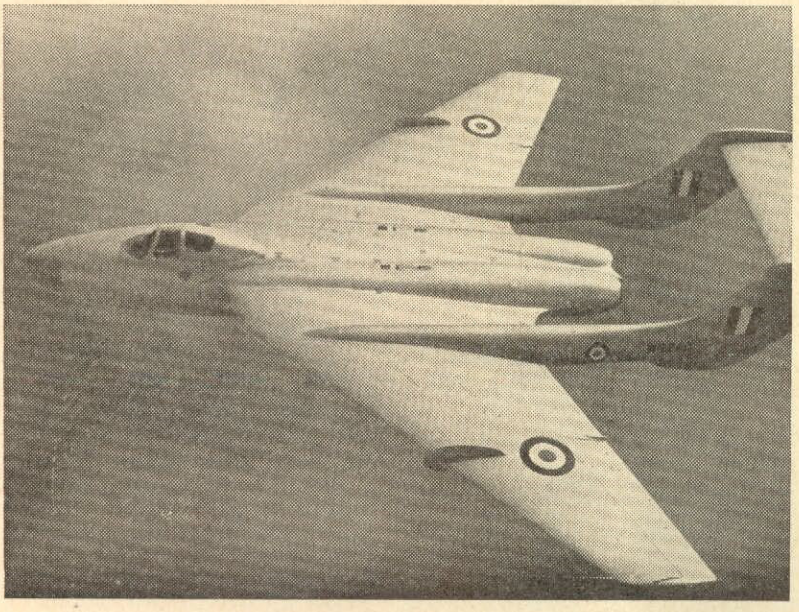
*Forts. på sid. 12.*

**Supermarine Swift, ett nytt dagjaktplan som provflögs den 1 augusti 1951 och nu är under serietillverkning. Typen spelar »huvudrollen» i den nya engelska filmen »Ljudbarriären».**

(foto: Butler-Green)



# Katastrofen



**En av prototyperna till DH 110.**

Lördagen den 6 september, andra publikdagen under Farnborough-utställningen, inträffade katastrofen med reaplanet De Havilland 110, varvid föraren John Derry, teknikern Tony Richards samt 27 åskådare miste livet. Detta är i sammandrag den officiella redogörelsen för katastrofen:

»Efter en dykning under vilken ljudhastigheten (Mach 1) uppnåddes, flög flygplanet runt fältet på cirka 500 m höjd. Efter att ha gjort en överflygning med stor hastighet framför publiken gjorde planet en sväng på låg höjd och kom in från norr. Då inträffade olyckan.

Planet bröts sönder i luften och stora bitar föll ned såväl innanför som utanför avspärrningarna. Motorerna lossnade och fortsatte i flygriktningen. Den ena slog ned mitt bland åskådarna medan den andra hamnade på ett tomt område. Delar av kabinen slog ned i slutet av den bana som var i bruk och skadade en del människor.

Flygplanet var den första av de prototyper till DH 110 som flögs redan tidigare under utställningen och hade gjort 150 flygtimmar sedan jungfruflygningen för ungefär ett år sedan. DH 110 hade gjort över 100 flygningar under vilka ljudhastigheten överskridits.

Det finns ingen anledning tro att katastrofen hade något samband med den överljudsflygning som föregick densamma. Den tydliga knall som hörs när ljudhastigheten överskrides är på intet sätt farlig för vare sig besättningen eller flygplanet. Detta har konstaterats vid en mångfalld vetenskapliga experiment.

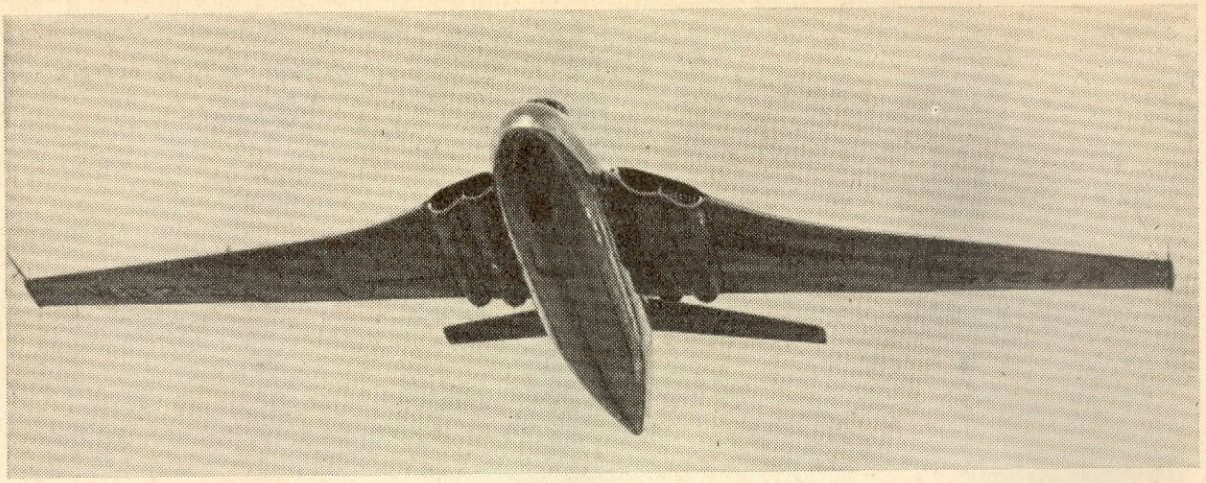
Besättningen två man är normal för detta flygplan.

Olyckan inträffade ungefär mitt i programmet. Nästa flygplan i tur stod redan klart för start med motorn i gång, och så snart banan rapporterades klar från vrakdelarna, fortsattes programmet, vilket kulminerade i en överljudsflygning, ackompanjerad av den numera välbekanta dubbelknallen (supersonic double bang), Av Neville Duke i Hawker Hunter.



**John Derry, förare av katastrofplanet, var född den 5 december 1921 och var en av världens mest kända provflygare. Redan som 18-åring tog han anställning i RAF när kriget bröt ut och fick till en början arbeta som signalist och skytt. 1944 började hans egentliga stridsflygkommendering. Efter krigsslutet blev han chef för en dagjaktskola. I slutet av 1946 anställdes han hos Vickers-Supermarine som provflygare och i oktober 1947 kom han till De Havilland som experimentprovflygare under John Cunningham. Efter att Geoffery De Havilland omkommit under provflygning av DH 108, fortsatte John Derry provflygningarna med denna typ och satte i april 1948 nytt världsrekord på 100 km bana med 975 km/t. Den 6 september 1948, alltså exakt på dagen fyra år före Farnborougholyckan, nådde han ljudhastigheten under dykning med DH 108 och var den första brittiska pilot som någonsin nått denna hastighet.**

**När experimentarbetet med DH 108 var avslutat kopplades Derry in på DH 110, och den 26 september 1951 flög han detta plan för första gången.**



**Vickers 4-motoriga reabombare Valiant, prototyp nr 2. Valiant sägs vara engelsmännens första atombombbärande flygplan.** (foto: Butler-Green)

## Farnborough 1952:

*Forts. fr. sid. 10.*

nen modifierade luftintag med »läppar», istället för de av typ »brevlåda» som fanns på prototyp nr 1. Valiant (fyra R. R. Avon) är som bekant engelsmännens första atombombbärande flygplan, för vars tillverkning Vickers Armstrongs huvudfabriker i Weybridge totalmobiliserats. Några data och prestanda har inte heller i detta fall offentliggjorts, men man kan anta att toppfarten överstiger 1000 km/tim. Valiants topphöjd lär också vara osedvanligt stor.

Enligt uppgift lär Valiant så småningom även komma i en något förstorad *transportvariant* för upp till 120—130 passagerare och med en marschfart på hela 965 km/tim!

### Fenomenstart av Canberra

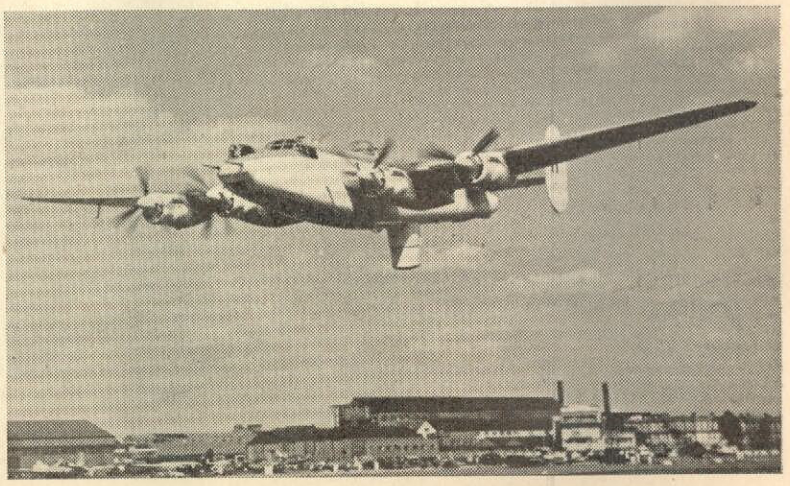
Bland andra intressanta militära typer med aktuell anknytning kan nämnas reabombplanet *English Electric Canberra* — även det ett prioritetsplan — vilket inte endast förekom i *tre olika standardutföranden* (varav en [T. 4] för övningsändamål), utan även i *tre försöksversioner* avsedda att användas som »flygande provbänkar» för nya motorinstallationer. Nyast bland dessa var den s. k. *Olympus-Canberra* med två motorer av den nya och synnerligen kraftiga typen Bristol Olympus, vars statiska dragkraft f. n. anges till något över 4.200 kg och vars specifika bränsleförbrukning trol. är den lägsta i världen. Med dessa enorma kraftresurser kan Olympus-Canberra emellertid inte använda fullt pådrag i planflykt, utan detta får endast ske under stigning, på grund av planets relativt låga kritiska Mach-tal. Samma förhållande torde sannolikt även gälla för *Sapphire-Canberra* (visad redan i fjol).

Nästa nya flygplan-motorkombination är en Canberra utrustad med *Avon-motorer med efterbrännkammare*. Vid demonstrationen av detta flygplan bogserades planet ända ut på banan, varefter motorerna direktstartades med fullt pådrag. Läsarna kan kanske själva föreställa sig den sensation ens stackars öron fick utstå då Avon-motorernas dryga 3 ton dragkraft plus efterförbränning — vilket torde ha tillfört planet omkring 40 procent extra dragkraft — formligen ryckte loss det nära 20 ton tunga planet från banan inom 20 sekunder samt efter en rullsträcka på uppskattningsvis 300 meter! Minst lika imponerande var emellertid de demonstrationer som detta plan gav i fråga om stigförmåga, i vilket avseende för övrigt även Olympus-o. *Sapphire-Canberra* excellerade.

Den direkta anledningen till efterförbrännarproven med Canberra lär för övrigt vara att utprova en dylik installation lämpad för inmontering i jaktplanet Swift, Hunter, Javelin och D. H. 110, vilka alla enligt uppgift är avsedda att kunna utrustas med denna extra drivkälla. Sålunda lär exempelvis såväl Javelin som D. H. 110 vara kapabla för *överljudsfart i horisontalflykt* med efterförbränning.

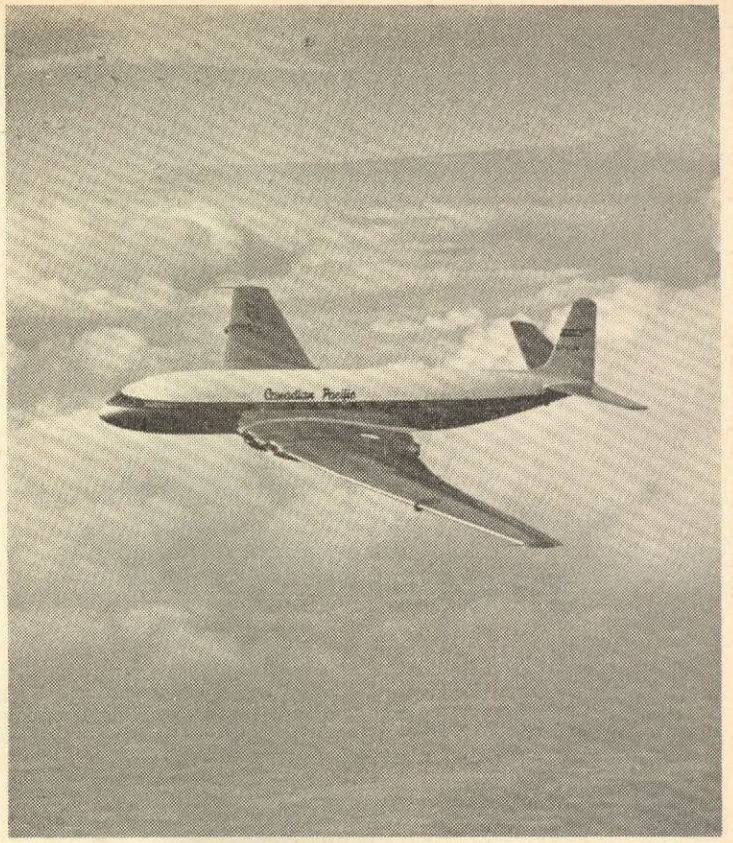
Sist i raden bland de nyaste engelska krigsflygplanen är *Avro*-fabrikens stora fjärrspanings- och ubåtsjaktplan *Shackleton*, för tillfället uppträdande i den nya och betydligt mera strömlinjeformade versionen *M.R. 2*, som f. ö. demon-

*Forts. på sid. 18.*



**Fjärrspanings- och ubåtsjaktplanet Avro Shackleton M. R. 2.** (foto: Butler-Green)

**Comet 1 A, målad i Canadian Pacifics färger, tar större bränslelast och har 44 pasagerarplatser mot 36 för Comet 1.**



## Farnborough 1952:

# TRAFIKPLAN

Att korta startsträckor för tunga flygplan inte är något militärt privilegium, visades med all önskvärd tydlighet av en *de Havilland Comet* utrustad med två D. H. Sprite raketmotorer förutom de fyra vanliga Ghost-motorerna. Sprite, som endast väger något över 400 kg fullt laddad, är på Comet monterad mellan vardera motorparet. Trots att Sprite utvecklar en dragkraft av hela 2,270 kg under en tidsrymd av nio sekunder(!), märks dess existens egentligen endast i planets avsevärt förkortade startsträcka. Något större oväsen i stil med Avon-Canberra, eller någon anmärkningsvärd rökutveckling förekommer inte heller. För ögonblicket tilldrar sig dock Sprite det största intresset från militärernas sida.

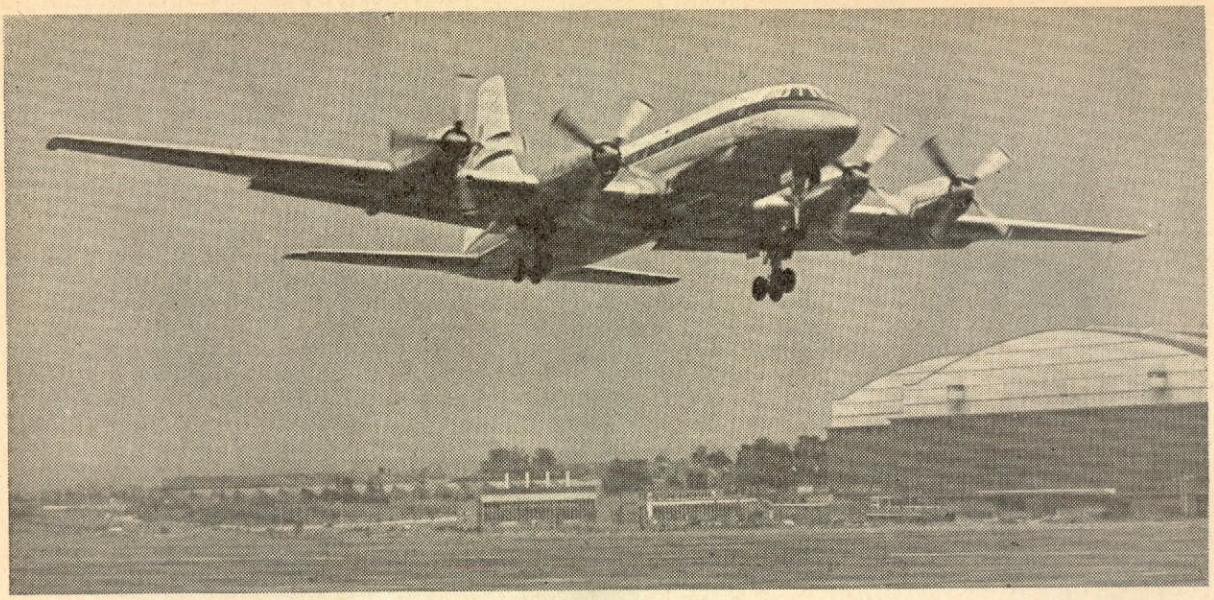
Ytterligare en Comet-nyhet var den *Comet Series 1A*, som de Havilland utställde målad i flygbolaget Canadian Pacific:s färger, och som skiljer sig från BOAC:s Comet Series 1 bl. a. genom sin ökade bränslelast, vilken medger ca 20 procent längre flygsträcka, samt 44 i stället för 36 passagerarplatser. Samtidigt har flygvikten ökat med ca 2,2 ton. Medan Avon-utrustade *Comet Series 2* tyvärr lyste med sin frånvaro, pratades i stället desto mera om ännu nyare Comet-versioner, bland vilka dock endast den närmast liggande *Series 3* är den enda »officiellt» kända.

Denna kraftigt förstorade Comet-upplaga med drygt 5 meter längre flygkropp, större spännvidd, kraftigare Avon-motorer och sist men absolut inte minst, plats för *60—75 passagerare*, är det för övrigt som vissa amerikanska flygbolag visat så stort intresse för att det till och med figurerat uppgifter om undertecknade beställningar. (Något som dock i skrivande stund ej skett!) En förutsättning för att amerikanerna skall kunna acceptera Comet Series 3 var emellertid att leverans kan ske inom 3—4 år, vilket dock torde vara ganska svårt att efterkomma eftersom detta flygplan ännu ej är färdigkonstruerat! Ännu mera avlägsna är naturligtvis de s. k. *Comet Series 4, 5 och 6*, vilka endast lär vara påtänkta. Av dessa nya versioner lär en komma att förses med motorer av typ Bristol Olympus, en annan med A. S. Sapphire samt en, slutligen, med den nya och ännu »hemliga» Rolls-Royce Conway, varom man intet annat vet än att den är »förskräckligt stark!»

Det nyaste och mest uppmärksammade civila flygplanet på Farnborough var emellertid ingalunda Comet, utan fastmer den spitternya *Bristol Britannia*, vars första provflygning ägde rum så sent som den 16 augusti i år. Britannia, som hittills beställts i 25 exemplar av BOAC, är närmast avsedd att insättas som ett turistkomplement till de snabba förstaklasslinjer som bolaget nu flyger med Comet till Afrika och Asien, och som om ett par år (när Comet 2 kommer i tjänst) skall sträckas ut även över Nordatlanten. I turistutförande rymmer Britannia upp till 104 passagerare.

Även om detta plan ifråga om fart — men väl ekonomi och vackra linjer — inte kan direkt mäta sig med Comet, är flygplanet icke desto mindre att betrakta som ett av världens snabbaste propellerdrivna trafikflygplan — för propellerdriven är Britannia även om drivkällan är gasturbiner. I serieversion lär nämligen planet få en marschfart av omkring 650 km/tim. Som jämförelse kan nämnas att den helt »propellerlösa» Comet Series 1 har en marschfart på ca 790 km/tim.

Britannia är för närvarande försedd med fyra propellerturbiner av typ Bristol Proteus 2 med vardera 3.200 hk axeleffekt, vilka på serien kommer att bytas ut mot lika många Proteus 3 med vardera 4.100 hk axeleffekt plus några hundra kg extra dragkraft. Det internationella intresset för Britannia är f. ö. mycket stort och det finns engelsmän som påstår att Britannia är viktigare än t. o. m. Comet för det brittiska civilflygets framtid. Vem vet? Omtalas bör kanske även att också



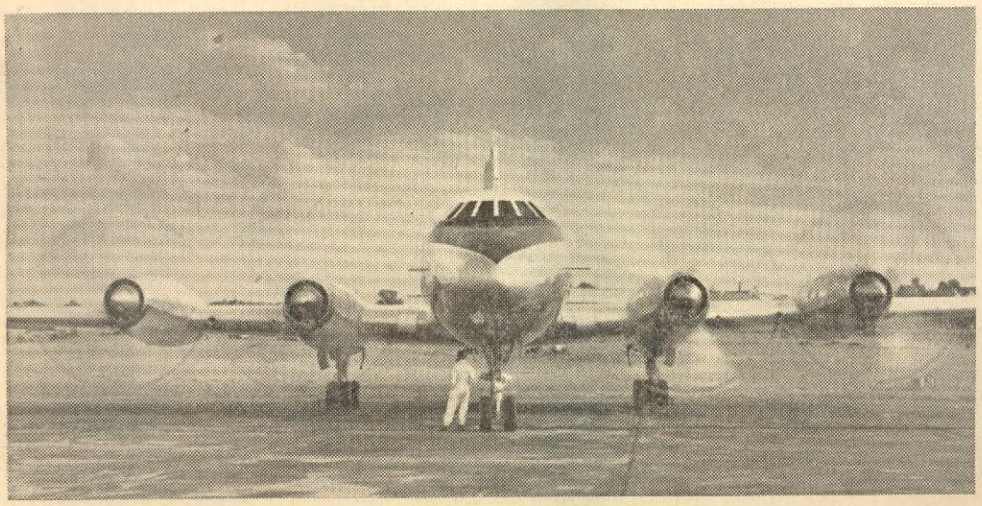
RAF visat påtagligt intresse för detta lovande flygplan...

Ett annat viktigt civil flygplan som också väckt stort intresse utomlands, och för vilket i likhet med Comet avsevärda beställningar influtit, är *Vickers Armstrongs Viscount 701,* vars första serieexemplar i år framvisades. Viscount är liksom Britannia fyrmotorig men betydligt mindre och avsedd för max. 53 passagerare. Dess fyra Rolls-Royce Dart propellerturbiner ger planet en marschfart på ca 525 km/tim. Även om Viscount under uppvisningarna på Farnborough var mycket lätt lastat, var det onekligen imponerande att bevittna hur planet efter en överflygning med tre av de fyra propellrarna flöjlade, *stigande* avlägsnade sig utom synhåll *fortfarande med endast en motor igång.* Viscount har bl. a. beställts i 26 exemplar av BEA, som väntar sig att kunna sätta planet i trafik i början av nästa år.

Den tekniskt sett märkligaste av de civila typerna var emellertid varken Comet, Britannia eller Viscount, utan den mycket omskrivna och länge förväntade tiomotoriga flygbåten *Saunders-Roe Princess,* vilken i år gjorde sin debut inför en större publik. Princess, som är ett av världens absolut största flygplan — dess skrov lär exempelvis vara den största metallstruktur som någonsin byggts för ett flygplan — är trots sin storlek ett mycket snabbt flygplan, eller vad sägs om en marschfart på ca 600 km/tim för ett plan med en normal flygvikt på 142 ton? Den direkta orsaken till dess höga fart är väl dock knappast att finna i dess aerodynamiska utformning, utan snarare i den oerhörda styrkan hos dess tio Bristol Proteus 2 propellerturbiner, vilka tillsammans utvecklar mer än 32.000 hk!

En bidragande orsak till dess prestanda är sannolikt också dess specialkonstruerade motroterande åttabladiga de Havilland-propellrar. Trots sina fina fartprestanda motsvarade emellertid inte Princess trafikflygets krav på driftsekonomi, varför den slutliga ordern på tre flygbåtar av denna typ övertogs av RAF, som avsåg att använda Princess för trupptransporter med utrymme för 250 man.

På grund av den nya regeringens besparingsåtgärder samt på grund av att tillgängliga Proteus-

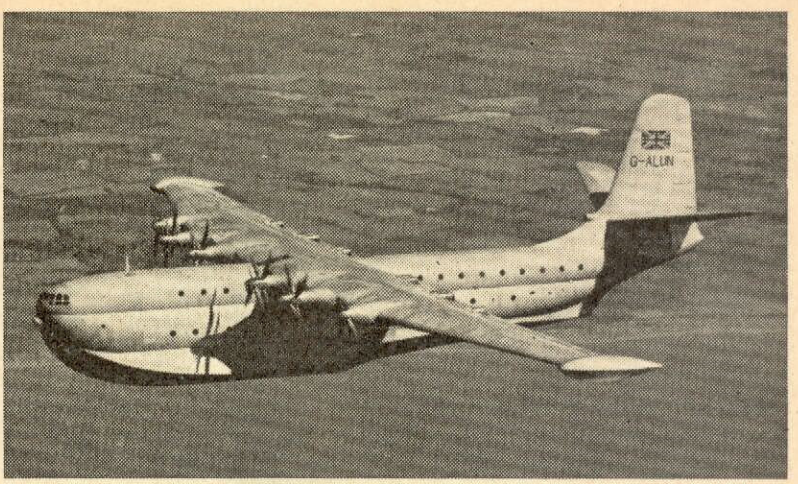


**Bristol Britannia med fyra turboprops var Farnboroughs mest uppmärksammade civila flygplan.**

**Britannia kör upp sina fyra Proteusturbiner. I turistutförande tar Britannia 104 passagerare och marschar på 650 km/t. Prototypen provflögs första gången så sent som den 16 aug. i år.**

motorer måste reserveras för den ur många synpunkter viktigare Britannia, kommer emellertid de båda återstående delvis redan färdigställda Princess-skroven att konserveras i väntan på en förbättring i tillgången på Proteus-motorer och i Storbritanniens ekonomi...

En positiv överraskning i årets flyguppvisning var onekligen helikopterprogrammet, som bjöd på mycket elegant flygning med flera intressanta typer, bland vilka den för året nya *Bristol 173* var den intressantaste. Intressant därför att den gav en imponerande bild av hur pass stabil och manövrerbar även en ganska ny




## Farnborough 1952:

**Saunders-Roe Princess med tio Proteus-turbiner — åtta i par och två i singel. Flygvikt drygt 140 ton! Nedan: Bristol 173, som så småningom skall förses med stubbvingar.** (foto: Butler-Green)

— och stor — helikopter kan göras. Bristol 173, som rymmer 13 passagerare och två mans besättning, hade nämligen endast tillbringat ca 12 timmar i luften. Med två 550 hk Alvis Leonides-motorer har 173:an en toppfart på ca 230 km/tim. Den planerade serieversionen av denna helikopter kommer dock sannolikt att utrustas med två 14-cyl. Alvis Leonides Major-motorer på 700 hk vardera, och får dessutom plats för 15—21 passagerare. En nyhet med denna version blir också dess två par diminitiva s. k. stubbvingar, vilka enligt uppgift nu håller på att prövas på en Bristol 171. Troligen kommer BEA att intressera sig en hel del i denna nya 173-version, men det allra största intresset kommer dock säkerligen att koncentreras till den nyligen påbörjade *40-sitsiga Bristol 181.*



**Viscount 701, vars första serieexemplar visades på årets Farnborough, gjorde en praktfull uppvisning — steg på en motor! BEA har beställt 26 stycken.**



**Farnborough 1952:**

# "Gamla" typer

I den imponerande samling av 56 olika flygplan som visades i luften och på marken vid Farnborough, fanns som nämnts en hel del typer som också visats på tidigare mässor, men vilkas aktualitet ingalunda var mindre av detta skäl. Tyvärr lägger emellertid utrymmet hinder i vägen för en mera detaljerad redogörelse för dessa typer, varför vi får nöja oss med en ytterst summarisk genomgång. Till de mest aktuella av dessa typer hör onekligen Blackburn and General Aircraft's fyrmotoriga transportplan *GAL 60 (Universal),* som seriebeställdes för RAF strax före Farnboroughmässans öppnande. Detta jättelika plan, som skall kunna medföra upp till 130 soldater i militär och 6—8 bilar (+ 40 passagerare!) i civil version (för silver City's »bilflyglinjer» över Kanalen), är försett med fyra Bristol Centaurus-motorer på tillsammans 11.750 hk.

Andra (inte minst för Sverige) mycket aktuella flygplan var nattjaktplanet *D.H. Venom N.F. 2 (J. 33),* vilken typ (liksom dess ensitsiga dagjaktvariant) just nu även håller på att tillföras RAF (och i marin version för Royal Navy) samt övningsplanet *Vampire T. Mk. 11,* vilket enligt uppgift likaledes kommer tillföras det svenska flygvapnet. Venom förekom även i en försöksversion med *efterförbränning,* ett arrangemang som lär vara avsett för *nattjaktversionen!*

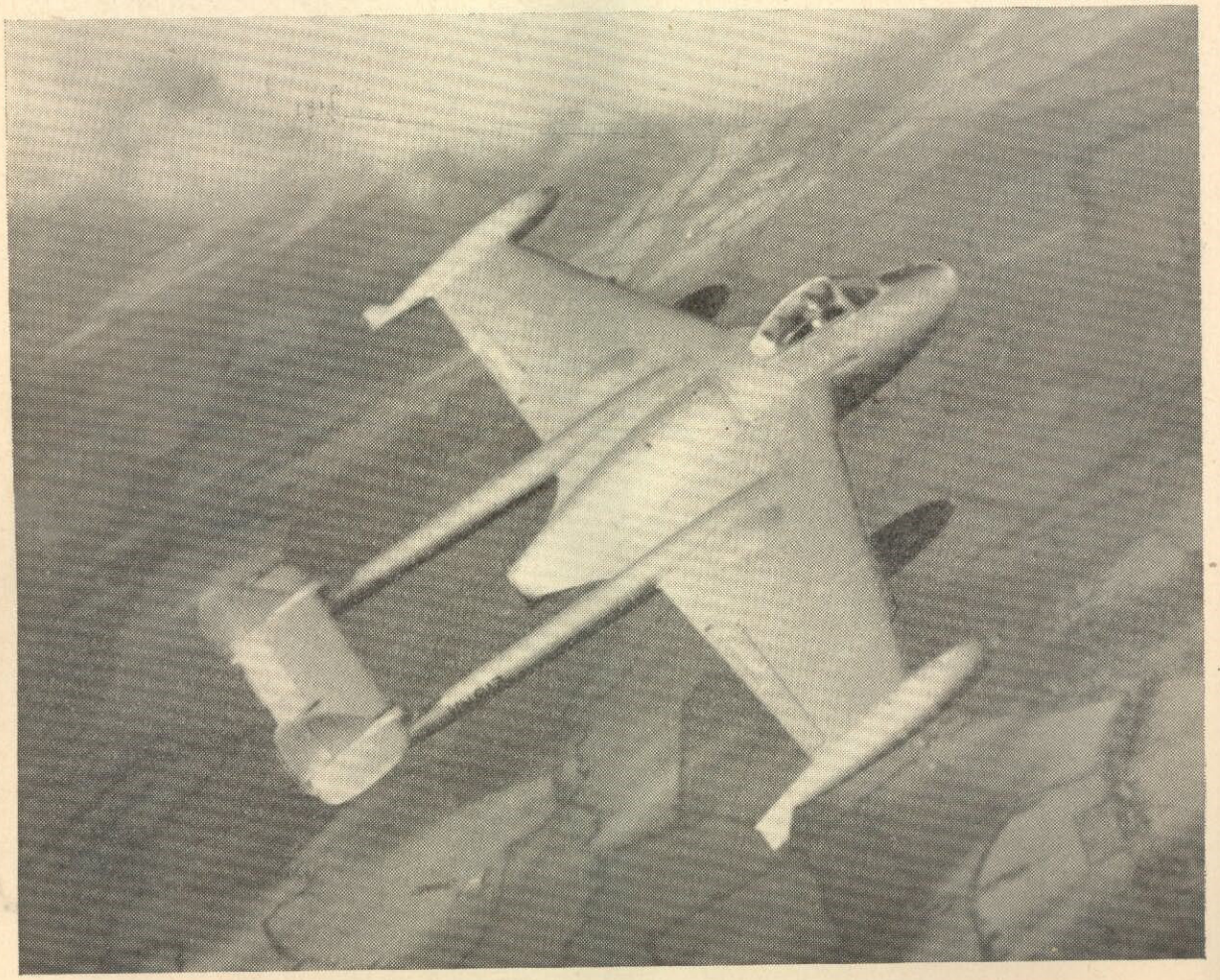
Bland övriga utställda typer kan nämnas det propellerturbindrivna ubåtsjaktplanet *Fairey Gannet* — som byggs med högsta prioritet för Royal Navy,

det 4-motoriga readrivna försöksbombplanet *Short SA-4,*

det marina reajaktplanet *Hawker Sea Hawk* (vilket just nu håller på att komma i tjänst),

det 2-motoriga försöksjaktplanet *Supermarine 508* (vilket ev. lär komma i en serieversion med pilformade vingar och normalt stjärtparti),

**De Havilland Venom, som svenska flygvapnet nu får, har nu börjat komma ut på RAF-förband.**



**Det lätta 4-motoriga trafikplanet DH Heron.**



*Gloster Meteor* i nattjakt- och övningsversion,

det propellerturbindrivna attackplanet *Westland Wyvern* (vilket också håller på att komma i tjänst i mindre serie),

det marina reajaktplanet *Supermarine Attacker* (vars tillverkning för Royal Navy och Pakistans flygvapen snart skall upphöra till förmån för Swift),

det fyrmotoriga lätta trafikflygplanet *de Havilland Heron* (för dagen uppträdande i japanska bolagsbeteckningar),

den välkända *D.H. Dove* (i amerikansk »executive»-version),

övnings- och trafikflygplanet *Handley Page (Miles) Marathon,*

det lätta transportplanet *Percival Prince,*

skolflygplanen *Percival Provost, de Havilland Chipmunk* och *Auster Aiglet* (den senare synnerligen elegant demonstrerad av Ranald Porteous, som f. ö. även passade på att uppfinna en ny avancerad manöver),

lätta transportplanet *Scottish Aviation Pioneer 2* (vars start- och landningsprestanda nästan skrämde helikopterkonstruktörerna),

lätta transportplanet *Auster B-4 Ambulance Freighter,*

»jordbruksplanet» *Auster Autocar,*

transportplanet *Bristol 170 Freighter* (varav nära 200 exemplar lär ha beställts och mer än 110 exemplar levererats),

övningsplanet *Boulton Paul Sea Balliol* (vilket nu håller på att komma ut på förband),

femsitsiga helikoptern *Bristal 171 Sycamore,*

tvåsitsiga helikoptern *Saunder-Roe Skeeter* (vars uppvisn.-flygning imponerade stort),

passageraramfibien *Short Sealand* (nyligen hemkommen efter en världsomspännande demonstrationstur),

*Forts. på nästa sida*



**Fairey projekterar ett mellanting mellan helikopter och vanligt flygplan för 40 passagerare.**

# Farnborough-planen i siffror

| Tillverkare | Typbeteckning | Användning | Motor(-er) (statisk dragkraft = dk) | Spv. m | Lgd m | V-yta m² | Flygvikt kg | Toppfart km/tim | Topphöjd m | Flygstr. km | Allmänt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sir W. G. Armstrong Whitworth Aircraft Ltd, Coventry | A. W. Meteor N. F. 11 | nattjaktfpl | 2 R. R. Derwent à 1.600 kg. dk | 13,1 | 14,8 | 34,7 | 8.780 | 850 | | | Mod. Gloster Meteor |
| Auster Aircraft Ltd, Rearsby, Leicester | Auster B-4 | lätt tpfpl | 1 Cirrus Bombardier à 180 hk | 11,3 | 7,5 | | 1.180 | 180 | | 500 | |
| | Aiglet Trainer | skolfpl | 1 D. H. Gipsy Major 1 à 130 hk | 9,8 | 7,1 | | 907 | 203 | | 400 | "Vingklippt' Aiglet |
| | Autocar | 4-sits. resefpl | 1 Cirrus Major 3 à 155 hk | 11,0 | 7,1 | 17,1 | 1.090 | 185 | 3.350 | 800 | |
| Armstr. Siddeley Motors Ltd, Cocentry | Sapphire-Canberra | försöksfpl | 2 A. S. Sapphire à 3.770 kg dk | 19,5 | 20,2 | 89,0 | | | | | "Flygande provbänk" |
| A. V. Roe & Co Ltd, Manchester | Avro 698 | T. bombfpl | 4 R. R. Avon à 2.950 kg dk | | | | | | | | Seriebeställd |
| | Shackleton M. R. 2 | ubåtsjfpl | 4 R. R. Griffon à 2.450 hk | 36,6 | 23,6 | 132,4 | | | | | 10 mans besättning |
| | Avro 707 A och B | försöksfpl | 1 R. R. Derwent à 1.600 kg dk | 10,4 | 13,1 | | | | | | måtten gäller 707 A |
| Blackburn & General Aircraft, Ltd, Brough, E. Yorks | Universal (GAL 60) | T. tpfpl | 4 Bristol Hercules à 2.020 hk | 49,4 | 30,3 | 270,5 | 48.900 | 385 | | | Prototyp av GAL 65 för RAF |
| Boulton Paul Aircraft Ltd, Wolwerhampton | Sea Balliol T. 21 | skolfpl | 1 R. R. Merlin 25 à 1.245 hk | 11,9 | 10,7 | 23,2 | 3.800 | 480 | 9.900 | 1.800 | Marin vers. av RAF:s Balliol T. 2 |
| | P. 120 | försöksfpl | 1 R. R. Nene à 2.270 kg dk | 10,2 | 9,0 | | | | | | Havererade före mässan |
| Bristol Aeroplane Co, Ltd, Filton, Bristol | Typ 175 Britannia | trafikfpl | 4 Bristol Proteus 2 à 3.200 hk | 42,6 | 34,7 | 195 | 59.000 | 600 | 8.000 | 8.000 | Serievers. får starkare Proteus-motorer |
| | Typ 173 | helikopter | 2 Alvis Leonides à 550 hk | | 23,8 | | 4.800 | 230 | | | Rymmer 13 passagerare |
| | Typ 171 | helikopter | 1 Alvis Leonides à 550 hk | | 12,8 | | 2.360 | 227 | | | Rymmer 5 personer |
| | Typ 170 Freighter | tpfpl | 2 Bristol Hercules 730 à 2.040 hk | 33,0 | 20,8 | 138 | 19.050 | 370 | 7.470 | 1.700 | Med 32 pass. + bagg. |
| | Olympus-Canberra | försöksfpl | 2 A. S. Sapphire à 3.770 kg dk | 19,5 | 20,2 | 89,0 | | | | | "Flygande provbänk" |
| The de Havilland Aircraft Co., Ltd, Hatfield, Herts | D. H. 110 | nattjaktfpl | 2 R. R. Avon à 2.950 kg dk | 15,5 | 15,9 | | | | | | |
| | D. H. 115 Vampire Trainer | skolfpl | 1 D. H. Goblin 3 à 1.520 kg dk | 11,6 | 10,5 | 24,4 | 5.000 | 885 | 12.200 | 1.360 | Byggs av Airspeed Ltd. |
| | D. H. 112 Venom F. B. 1 | dagjaktfpl | 1 D. H. Ghost à 2.270 kg dk | 12,7 | 9,7 | | | | | | Byggs också i Italien och Schweiz |
| | D. H. 112 Venom N. F. 2 | nattjaktfpl | 1 D. H. Ghost à 2.270 kg dk | 12,7 | 10,7 | | | | | | J 33 i Sverige. Sea Venom Id. m. N. F. 20 |
| | D. H. 104 Dove (Ser. 5 o. 6) | lätt tpfpl | 2 D. H. Gipsy Queen 70 Mk 2 à 385 hk | 17,4 | 12,0 | 31,1 | 3.996 | 340 | 5.900 | 800 | Serie 5 tar 20 % större bet. last än tid. vers. |
| | D. H. 114 Heron | lätt tpfpl | 4 D. H. Gipsy Queen 30 à 250 hk | 21,8 | 14,8 | 45,2 | 5.675 | 320 | | 1.740 | |
| | D. H. 106 Comet Series 1 | trafikfpl | 4 D. H. Ghost à 2.270 kg dk | 35,0 | 28,4 | 187,2 | 47.627 | 790 | 12.200 | 4.000 | Serie 1 A väger 49.895 kg |
| | D. H. 106 Comet Series 2 | trafikfpl | 4 R. R. Avon à 2.950 kg dk | 35,0 | 28,4 | 187,2 | | 800 | 12.200 | 5.600 | |
| | D. H. C. 1 Chipmunk | skolfpl | 1 D. H. Gipsy Major 8 à 145 hk | 10,5 | 7,8 | 15,9 | 907 | 222 | 5.100 | 446 | Kanada-konstruerad typ |
| | Sprite-Comet | försöksfpl | 4 D. H. Ghost à 2.270 kg dk | 35,0 | 28,4 | 187,2 | | 790 | 12.200 | 4.000 | Försökstyp med två D. H. Sprite raketmotorer |
| | Re-heat-Venom | försöksfpl | 1 D. H. Ghost à 2.270 kg dk | 12,7 | 9,7 | | | | | | Försöksfpl utrust. med efterförbränning |
| English Electric Co., Ltd, Preston, Lancs. | Canberra B. 2 | L. bombfpl | 2 R. R. Avon à 2.950 kg dk | 19,5 | 20,2 | 89,0 | | | | | Byggs nu av 4 eng. fabr. samt i USA och Austr. |
| | Canberra T. 4 | övn. bombfpl | 2 R. R. Avon à 2.950 kg dk | 19,5 | 20,2 | 89,0 | | | | | Som B. 2 men med dubbelk. |
| | Canberra B. 5 | L. bombfpl | 2 R. R. Avon à 2.950 kg dk | 19,5 | 20,2 | 89,0 | | | | | I prioritetsproduktion |
| | | | | | | | | | | | Prototyper tur o. retur över Atlanten på 10 timmar |
| Fairey Aviation Co., Ltd, Hayes, Middx. | Gannet A. S. 1 | ubåtsjfpl | 1 A. S. Double Mamba à 2.640 hk | 16,6 | 13,1 | | | | | | |
| | Firefly A. S. 7 | ubåtsjfpl | 1 R. R. Griffon à 2.450 hk | 13,6 | 11,7 | | | | | | |
| Gloster Aircraft Co., Ltd, Hucclecote, Glos. | Javelin F. (AW) 1 | nattjaktfpl | 2 A. S. Sapphire à 3.770 kg dk | 15,9 | 17,4 | | | | | | I prioritetsproduktion |
| | Meteor T. 7 | skolfpl | 2 R. R. Derwent à 1.600 kg dk | 11,3 | 13,3 | 32,5 | 6.410 | 945 | 13.000 | 750 | |
| Handley Page (Reading) Ltd, Criclewood, N. W. 2 | Marathon Trainer | skolfpl | 4 D. H. Gipsy Queen 70 à 345 hk | 19,8 | 15,9 | 46,3 | 6.850 | 375 | 6.000 | 2.000 | Anv. även som trafikfpl |
| Hawker Aircraft Ltd, Kingston-on-Thames, Surrey | Hunter F. 1 | dagjaktfpl | 1 R. R. Avon à 2.950 kg dk | 10,3 | 13,8 | | | | | | I prioritetsproduktion |
| | Sea Hawk F. 1 | dagjaktfpl | 1 R. R. Nene 4 à 2.270 kg dk | 11,9 | 12,1 | 25,8 | | | | | I prod. för Royal Navy |
| Percival Aircraft Ltd, Luton, Beds. | P. 50 Prince | L. tpfpl | 2 Alvis Leonides à 550 hk | 17,3 | 13,0 | 33,9 | 4.989 | 373 | 7.000 | 1.800 | |
| | P. 57 Sea Prince | L. tp., skolfpl | 2 Alvis Leonides à 550 hk | 17,3 | 13,0 | 33,9 | 5.240 | 350 | 7.000 | 2.100 | I prod. för Royal Navy |
| | P. 56 Provost | skolfpl | 1 Alvis Leonides à 550 hk | 10,7 | 8,8 | 20,0 | 1.930 | 320 | 7.600 | 1.000 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rolls-Royce Ltd, Derby ... | Avon-Canberra (Re-heat) | försöksfpl | 3 R. R. Avon à 2.950 kg dk | 19,5 | 20,2 | 89,0 | | | | | | "Flygande provbänk" för Avon med efterförbränn. |
| Saunders Roe Ltd, East Cowes, Isle of Wight .... | SR/45 Princess<br>Skeeter | T. tpflygbåt<br>2-sits helik. | 10 Br. Proteus 2 à 3.200 hk<br>1 Cirrus Bombardier à 180 hk | 67,0 | 45,3<br>9,5 | 490,0 | 142.000<br>980 | 610<br>150 | | | 8.900<br>475 | Har kostat 165 milj. kr.<br>Urspr. Cierva-konstr. |
| Scottish Aviation Ltd, Prestwick, Ayrshire ..... | Pioneer 2 | L. tpfpl | 1 Alvis Lionides à 550 hk | 16,0 | 10,5 | 36,2 | 2.450 | 260 | | | 645 | En först. version påtänkt |
| Short Bros & Harland, Ltd, Belfast, N. Ireland .... | Sealand<br>SA-4 | L. tpamfibie<br>försöksfpl | 2 D. H. Gipsy Queen 70 à 385 hk<br>4 R. R. Avon à 2.950 kg dk | 18,0<br>33,2 | 12,8<br>31,1 | 33,4 | 4.130 | 300 | 6.340 | | 940 | Även i flygbåtsvers.<br>2 prototyp bombfpl |
| Vickers-Armstrong Ltd, Vickers House, Westminster, London S. W. 1 | Viscount 701 | trafikfpl | 4 R. R. Dart à 1.400 hk | 28,6 | 24,8 | 89,3 | 23.800 | 545 | 8.700 | 3.350 | | I serie för BEA, Air France m. fl. |
| | Valiant B. 1<br>Attacker F. 2<br>508<br>Swift F. 1<br>Varsity T. 1 | T. bombfpl<br>dagjaktfpl<br>dagjaktfpl<br>dagjaktfpl<br>skolfpl | 4 R. R. Avon à 2.950 kg dk<br>1 R. R. Nene à 2.270 kg dk<br>2 R. R. Avon à 2.950 kg dk<br>1 R. R. Avon à 2.950 kg dk<br>2 Bristol Hercules 265 à 2.000 hk | 11,3<br>12,5<br>9,9<br>29,1 | 11,4<br>15,2<br>12,6<br>20,3 | 21,0<br>27,4<br>91,0 | 5.350<br>16.820 | 950<br>455 | 13.700<br>8.750 | 950 | | För Royal Navy<br>Prototypfpl för Royal Navy<br>I prioritetsproduktion<br>Utv. från Valetta-Viking |
| Westland Aircraft Ltd, Yeovil, Somerset ..... | Wywern T. F. 4<br>S. 51 Dragonfly H. R. 3 | attackfpl<br>4-5-sits helik. | 1 A. S. Python à 3.700 hk<br>1 Alvis Leonides à 550 hk | 13,4 | 12,8<br>12,4 | | 9.100<br>2.600 | 165 | 4.250 | 400 | | I prod. för Royal Navy<br>I prod. för bl. a. armén.<br>Sikorsky-licens |

# Saknat på Farnborough

Liksom under tidigare SBAC-mässor på Farnborough uteblev också i år ett antal nya flygplantyper, som av den ena eller andra anledningen inte kunde delta. I det ena av tre kända fall — det splitternya deltavingade försöksplanet Boulton Paul P. 120 — förolyckades planet dagarna före mässan (piloten klarade sig dock), medan i de övriga två, tekniska missöden eller förseningar utgjorde orsaken. P. 120 var egentligen en direkt utvecklingsform av samma firmas tidigare deltavinge P. 111, och var liksom denna försedd med en Rolls-Royce Nene-motor. Den väsentliga skillnaden mellan de båda planen var att P. 120 utrustats med en fena och stabilisator nära påminnande om de på ett konventionellt plan. Anledningen härtill lär ligga i den svårighet som man har med en konventionell deltavinge — av den typ engensmännen tycks ha helt fastnat för — då det gäller att häva en spinnrörelse. P. 120, som provflögs i augusti, hade en spännvidd av 10,19 och en längd av 9,02 m.

Mest intressant bland de typer vars deltagande hindrades av tekniska skäl var emellertid Handley Page-fabrikernas nya fyrmotoriga reabombare H. P. 80, vilken närmast lär ha tillkommit som en garanti ifall deltavingen Avro 698 inte skulle hålla vad den lovat, samt för att kunna göra en praktisk prestanda-jämförelse mellan ett deltabombplan och ett relativt normalt flygplan byggda efter samma specifikation. H. P. 80, vars närmaste föregångare experimentplanet H. P. 88, havererade under flygplov förra året, är emellertid försedd med en ganska okonventtionell vinge. Denna är nämligen pilformad längs ungefär halva vingens längd, varefter pilformen övergår till en lätt omvänd dylik. Liksom Avro 698-prototypen är H. P. 80 utrustad med fyra R. R. Avon-motorer, men några ytterligare uppgifter är inte kända. Enligt uppgift förorsakades dess uteblivande från Farnborough av något fel på landställsmekanismen. Att man väntar sig mycket av H. P. 80 prestandamässigt framgår inte minst av de uppgifter som framlagts för trafikprojektet H. P. 97 (vilken lär vara en civil upplaga av H. P. 80), och där det talas om marschfarter på hela 960 km/tim.

Ytterligare ett nytt deltaplan som ursprungligen väntades uppträda på Farnborough, men som inte hann provflygas, var Short-fabrikernas experimenttyp S. B. 5. Några detaljerade uppgifter om detta plan är inte kända, men det ryktas att planet utrustats för gränsskiktsbortsugning, vilket torde vara en nyhet för en deltavinge. Motorn är en R. R. Avon och flygvikten lär ligga vid ca 22 ton.

# "Supersonic bangs" eller smällarna på Farnborough

Folk pratar just nu en hel del om de kanonskottsliknande smällar (eng. supersonic bangs), som upprepade gånger hördes under Farnborough-veckan, då reajaktplanen Hawker Hunter och de Havilland 110 dök med överljudshastighet över flygplatsen. LOOPINGS red. har irriterats över de många minst sagt egendomliga uppgifter, som varit synliga i dagspressen om dessa smällar, och har därför vänt sig till några framstående aerodynamiker för att få ett klarläggande av orsakerna till fenomenet.

Det märkliga är emellertid, att man inte ens i dessa kretsar ännu tycks vara fullt överens om de direkta orsakerna. Sålunda påstår somliga, att smällen förorsakas av ackumulerat buller — ljudet förflyttar sig som bekant "endast" med 340 m/sek, även om flygplanet råkar färdas fortare — medan andra åter anser, att smällarna orsakas av flygplanets s. k. bokvåg, vilken dock under normal planflykt inte kan uppfattas av det mänskliga örat, eftersom den endast utgöres av en plötslig tryckstegring. Tryckstegringen tycks emellertid på något sätt omvandlas till ett buller, som det mänskliga örat kan uppfatta. Vid utgång ur en kraftig dykning med den fart det här är fråga om träffar bogvågens kraftigare del marken endast under en mycket kort tidsrymd med resultat, att en eller två kraftiga smällar höres.

Naturligtvis har även andra teorier lanserats av andra experter, men ovanstående kan kanske räcka, tills experterna själva kommit överens om en plausibel förklaring på detta fenomen, som dock t. v. anses sakna betydelse ur aerodynamiska och andra synpunkter.

## *Farnborough . . .*

*Forts. fr. sid. 12.*

strationsflögs på ett mycket övertygande sätt. Bättre kavaljerstarter än Johnny Bakers får man faktiskt leta efter. Shackleton, som tillsammans med den ävenledes nya och för ubåtsjakt avsedda *Fairey Firefly* 7, var utställningens enda två krigsflygplan med *kolvmotordrift,* är försedd med fyra Rolls-Royce Griffon-motorer om vardera 2.450 hk. Shackleton M.R. 2:s närmaste föregångare — M.R. 1 — ingår redan i några tiotal exemplar i Coastal Command, och avsikten är att också versionen M.R. 2 skall gå samma väg, om möjligt i ännu större antal.

*Forts. fr. sid. 16.*

övningsplanet Vickers Varsity samt den licensbyggda 4—5-sitsiga Westland-helikoptern S 51.

Dessutom visade Handley Page modeller av ett 4-motorigt readrivet trafikplan — H. P. 97 — för upp till 150 passagerare,

Fairey I, en modell av sin projekterade 40-sitsiga readrivna helikopter Rotodyne,

Scottish Aviation modell av ett nytt lätt tvåmotorigt trafikflygplan Pioneer 4 jämte en modell av en förstorad version av den enmotoriga Pioneer 2.

Naturligtvis fanns det även mycket, mycket annat av intresse på årets Farnborough-utställning — f. ö. den trettonde i ordningen — men mera orkar inte signaturen att berätta om . . . i detta nummer.

Nämnas bör dock kanske publiksiffran: 300.000!

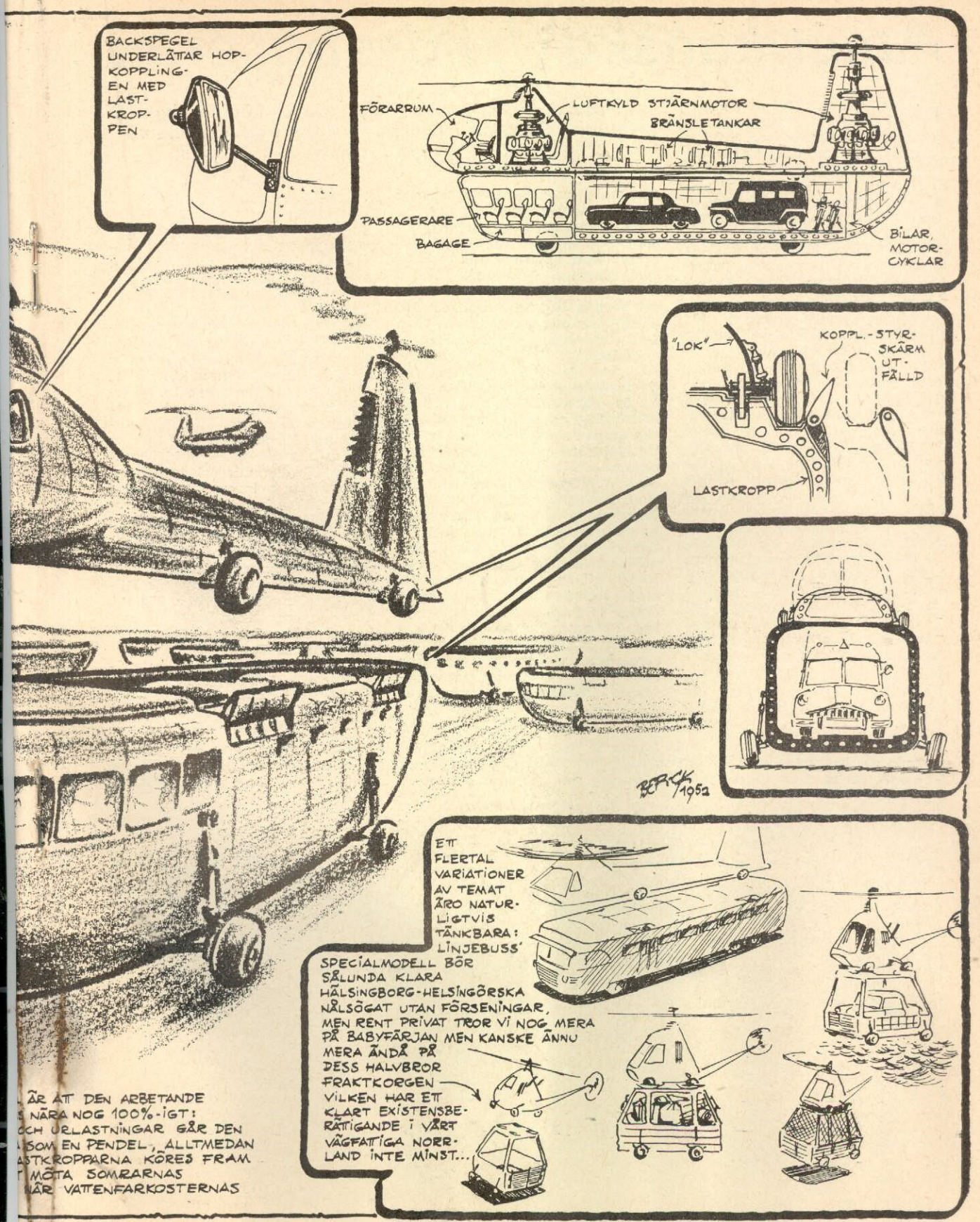
# Allra nyaste öresundsfärjan

SILVER CITY AIRWAYS, SOM DE SENASTE ÅREN MED STOR FRAMGÅNG SYSSLAT MED AUTOMOBILFÄRJNING ÖVER ENGELSKA KANALEN PLANERAR EN SENSATIONELL RATIONALISERING AV RÖRELSEN MED HJÄLP AV SPECIALKONSTRUERADE 2-VÅNINGS JÄTTEHELIKOPTRAR:

"ÖVERVÅNINGEN-LOKOMOTIVET" TAR ETT SÄKERT GREPP OM SIN UNDRE PARTNER, LYFTER DEN PÅ NÅGRA RÖDA MINUTER ÖVER PÖLEN OCH BÄR SEDAN PÅ ÅTERVÄGEN HEM EN LIKA VÄLPACKAD BOTTENVÅNING-GODSFINKA... O.S.V.

BORTSETT FRÅN DE UPPENBARA MILITÄRA FÖRDELAR DENNA TRANSPORTMETOD ERBJUDER, VÅGAR VI PÅSTÅ ATT PROJEKTET RENT C·I·V·I·L·T SKULLE LÅTA SIG REALISERAS I VÅRT LAND MED STOR UTSIKT TILL FRAMGÅNG...
VID ÖRESUNDS SMALASTE DEL T. EX., SKULLE EN HELIKOPTERSERVICE BESTÅENDE AV ETT "LOK" OCH TVÅ-TRE LASTKROPPAR ÅSTADKOMMA EN TRANSPORT VAR 10:E MINUT I VARDERA RIKTNINGEN...

SYSTEMETS MEST PÅTAGLIGA FÖRDEL ÄR ATT DEN ARB
MASKINEN—"LOKET"—KAN UTNYTTJAS NÄRA NOG 100%
FULLKOMLIGT OBEROENDE AV I- OCH URLASTNINGA
SIN ROUTE FRAM OCH TILLBAKA SOM EN PENDEL
DE I FÖRVÄG EMBARKERADE LASTKROPPARNA F
FÖR AVHÄMTNING...— NÅGOT ATT MÖTA SOMRAR
"KONTINENTALA" BILKÖER MED NÄR VATTENFARE
ORK BÖRJAR TRYTA..??


BACKSPEGEL UNDERLÄTTAR HOPKOPPLINGEN MED LASTKROPPEN
FÖRARRUM
LUFTKYLD STJÄRNMOTOR
BRÄNSLETANKAR
PASSAGERARE
BAGAGE
BILAR, MOTORCYKLAR
"LOK"
KOPPL.-STYRSKÄRM UTFÄLLD
LASTKROPP
BERCK 1952
ETT FLERTAL VARIATIONER AV TEMAT ÄRO NATURLIGTVIS TÄNKBARA: LINJEBUSS' SPECIALMODELL BÖR SÅLUNDA KLARA HÄLSINGBORG-HELSINGÖRSKA NÅLSÖGAT UTAN FÖRSENINGAR, MEN RENT PRIVAT TROR VI NOG MERA PÅ BABYFÄRJAN MEN KANSKE ÄNNU MERA ÄNDÅ PÅ DESS HALVBROR FRAKTKORGEN — VILKEN HAR ETT KLART EXISTENSBERÄTTIGANDE I VÅRT VÄGFATTIGA NORRLAND INTE MINST...
ÄR ATT DEN ARBETANDE
NÄRA NOG 100%-IGT:
OCH URLASTNINGAR GÅR DEN
SOM EN PENDEL, ALLTMEDAN
ASTKROPPARNA KÖRES FRAM
T MÖTA SOMRARNAS
NÄR VATTENFARKOSTERNAS

# Amerikanska Ishavsbaserna

**Einar Sverre Pedersen redogör här för ishavsbaserna och deras betydelse bl. a. för framtidens transpolara flyglinjer**

Kastar man en blick på en karta i polarprojektion över norra halvklotet finner man mycket snart att polarområdet skiljer sig avsevärt i utseende från vad man är van att se på den traditionella merkatorprojektionen. Ishavet ligger som ett stort innanhav mellan Eurasien och Nordamerika och över detta innanhav går ett stort antal av de kortaste linjerna mellan industricentra i Amerika och Eurasien.

General Arnold, chefen för amerikanska flygvapnet under andra världskriget, sade en gång: »Blir det ett tredje världskrig kommer Nordpolen att bli dess strategiska centrum.» General Spaatz, general Arnolds efterträdare som chef för USAF, skrev den 30 juni 1948 sin berömda »Report of the Chief of Staff of the USAF to the Sectretary of the Air Force», och som bilaga till denna rapport fanns en karta över norra halvklotet där åtta storindustriområden var utmärkta. Dessa områden var utmärkta därför att de med sin väldiga produktionskapacitet skulle komma att bli avgörande faktorer i ett framtida krig. Det anmärkningsvärda är att storcirklarna från USA till de olika industricentra i Sovjet går över polarområdet.

Det s. k. »polarkonceptet» är byggt på general Arnolds citerade uttalande och general Spaatz karta. Det går i korthet ut på att i ett framtida krig långdistansbombarna kommer att lägga sina router över polarområdet när de skall angripa strategiska mål i Eurasien eller Nordamerika. För att stoppa sådana anfall är det därför av största betydelse att äga luftherraväldet över polarområdet.

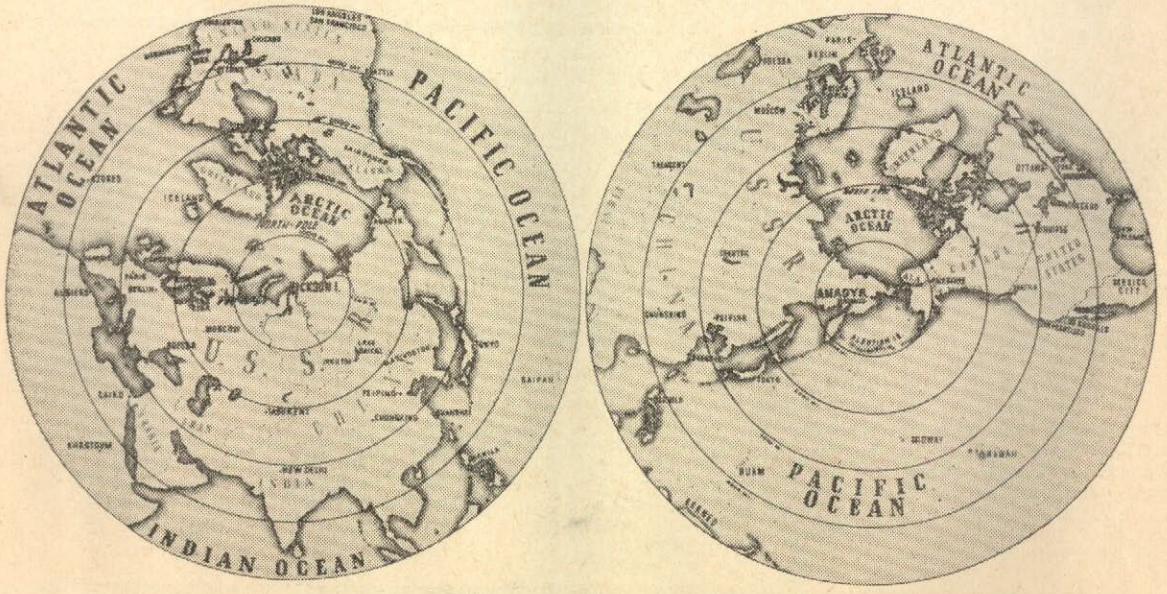
Polarkonceptets viktigaste mål är därför att utbygga det nödvändiga nätet av flygplatser och radarstationer för ett effektivt jaktförsvar av Arktis. Amerikanerna och kanadensarna har länge varit på det klara med att Nordkanada har legat helt öppet för angrepp norrifrån. Efter andra världskrigets slut har en hektisk verksamhet varit igång i den nordamerikanska sektorn av Arktis för att ändra på detta förhållande. En rad baser av stor strategisk betydelse har byggts och både det amerikanska och det kanadensiska flygvapnet som intimt samarbetar i detta avseende har skaffat sig värdefulla erfarenheter av flygning över polarområdet.

Från tidningarna känner vi till den kritik som framkommit i samband med de nyligen publicerade uppgifterna om de senast utbyggda baserna i polarområdet. Vissa amerikanska militärexperter anser att dessa baser inte längre har en strategisk betydelse som står i proportion till de väldiga anläggningskostnaderna. När det gäller långdistansbombarna är kanske denna synpunkt riktig, därför att de amerikanska fjärrbombarna i dag kan täcka hela Eurasien från baser i Japan, England och Nordafrika.

Men när det gäller jaktförsvaret av Nordkanada och luftherraväldet över polarområdet är nog inte kritiken berättigad. Den kortaste vägen för ryska bombflygplan för angrepp på industriområden i Nordamerika går fortfarande över polarområdet. Moderna reajaktplan har ännu inte tillräckligt lång flygsträcka för att kunna operera från baser i Alaska och Labrador och täcka hela Nordkanada. De kritiska militärexperterna anser att bränslepå-

*Forts. på sid. 29.*

**Avståndet mellan cirklarna på desa kartor är 1000 miles. Den yttre cirkeln på den vänstra visar vilket område ett bombplan med en aktionsradie på 5000 miles kan täcka med start från Dickson Island på sibiriska kusten. Den högra visar det område som täcks med start från Anadyr, en annan rysk ishavsbas.**



BALBO presenterar kända flygfigurer

# Bertil Florman

Bertil Florman är bra nära jämnårig med den nu jubilerande Arbetsgivarföreningen och säkert har han under de gångna åren också ställt till med mycket arbete men därmed slutar också alla jämförelser.

Hans efternamn ger en association av att hans samröre med flyget skulle vara ungefär av samma datum som ABA:s tillkomst men det är faktiskt ännu äldre. Kongl. Flottan fick in honom som väre år 1924 och då några av de värnpliktiga ingenjörerna tillfrågades om de ville tjänstgöra vid flottans nystartade flygavdelning på Hägernäs var han en av de ivrigare. Där fick han syssla med de imponerande 240 hk Maibachmotorerna till gamla Hansa och ändå finare Rolls Royce Eagle, vilket naturligtvis kunde passat vem som helst bättre än att gå i maskin på de koleldade pansarskeppen.

Det blev flygutbildning och på senvintern förflyttning till Karlskrona där man flög Friedrichshafen. Vi, sena tiders barn, anser nog Friedrichshafen vara ett långsamt flygplan men det kunde dessvärre icke vara nog långsamt för Bertil Florman. Följden blev en fördärvlig spin, som inte hävdes förrän strax under markytan med totalhaveri för Friedrichshafen och ett långvarigt spolierande av skönhetsvärdena i ynglingens ansikte. Huvudet såg ut som en hårt sparkad fotboll en regntung dag och det är med vemod man tar del av en av hans »vänners» kommentar:

— Och ändå slutade inte truten att gå på dig!

Det gjorde den nämligen inte och enda skillnaden mellan då och nu är, som femtioåringen beredvilligt visar, en ringa förskjutning av nollmeridianen mot öster i ansiktets topografi.

Nu började emellertid kusinerna Carl och Adrian göra sig gällande i svenskt flyg; ABA bildades och Bertil gav sig också de civila intressena i våld hos det nystartade Flygindustri i Limhamn. Där byggde han Junkers K 30, ett häpnadsväckande modernt stridsplan med vridbara stridstorn både över och under kroppen, och framför allt Ju 52:ans föregångare G 24, som demonstrerades under en alltmer sägenomspunnen tur över Baltikum ner i Europa med K. G. Lindner, kaptenen Bremer och Bertil Florman i besättningen.

Oavsett K. G. Lindners alla senare insatser för och inom svenskt flyg menar jubilaren nu i perspektivets belysning att ingenting kan mäta sig med att Lindner lyckades få vevaxelbrott på mittmotorn *precis vid Aten;* de tre veckornas nödtvungna uppehåll glömmer han aldrig.

På våren 1927 kom Bertil Florman över till släkten i ABA och så är det faktiskt i år ett dubbeljubileum — det är inte många som kamperat ihop med linjetrafiken i ett kvartssekel. Stockholms lufthamn hette då Lindarängen och man flög under sommarhalvåret medan det på vintern mest gällde att rulla tummarna med värdighet. Emellertid kunde han naturligtvis inte hålla sig ifrån själva flygandet och vintern 1928 åkte han för nöjes skull omkring med kumpanen Lindner i Malmö och kastade reklamlappar. Det bar sig inte bättre än att de räknade fel på bränslet och fick motorstopp rakt över staden.

En tät granhäck nere på en gård blev räddningen. En stilla, blå rök steg upp från det runtslagna och rakade flygplanet, de båda uppochnervända svor litet försynt för sig själva och så strömmade ängsliga borgare till platsen.

— Ta't lugnt, ta't lugnt, de e inte farlet, de e inte farlet, skrek de.

— Far åt helvete, det vet vi väl bäst själva, lät det från resterna av flygplanet och så klev de två ur.

Redan innan Bertil Florman blev Lindarängens flygplatschef 1929 hade man insett nödvändigheten av en landflygplats och Bromma hade kostnadsberäknats till summa 238.000 kr. Då bygget började 1933 stod priset i 1,4 milj. och i dag torde de nedlagda beloppen röra sig kring 60 milj. varav 15—20 mkr kommer för SAS räkning.

Då ständige stationschefen år 1936 blev stolt fader till sin förstfödde son gratulerade hans vänner översvallande till den dubbla öppningshögtidligheten; Bromma flygfält invigdes samtidigt.

Men även om Bertil Florman varit knuten till fälten har han också sökt åstadkomma liv och rörelse på dem. Han medverkade vid bildandet av Sveriges Modell- och Segelflygförbund 1933—34 (men frånkänner sig blygsamt dess andliga fadersskap) och säger att erfarenheterna från denna koloss på lerfötter varit ovärder-

*Forts. på sid. 29.*





**Vänstra bilden visar förutom den i dagarna 50-årsfyllande Bertil Florman, blygsamt skymtande till höger, prins Bernhard, Gustav VI Adolf, drottning Louise och drottning Juliana**

**Bertil Florman är inte bara flygplatschef — han är charmör också. Flygarflickan Alice swingar med Bertil på ett KSAK-party.**



**Framgångsrika Arboga-flygare. Till vänster Nils Mattsson, som segrade i den svenska motorflygfinalen, och till höger om honom klubbkamraten Sven O. Holmström, som blev tvåa i den svenska finalen och som segrade i den nordiska.**

# Dubbel svenskt i nordisk motorflygfinal

**I sexton år har den pampiga Nordiska Flygarpokalen stått och väntat på att bli föremål för ädel kamp nordiska sportflygare emellan. Och den 31 augusti 1952 blev det äntligen av det vi länge väntat på. Då gick nämligen, efter ett upphåll sedan 1936, Nordiska Motorflygtävlingen, arrangerad på ett föredömligt sätt av Norsk Aeroklubb med Jarlsbergs flygplats utanför Tönsberg som start- och målplats.**

Tre man från vardera av de fyra nordiska länderna Danmark, Finland, Norge och Sverige ställde upp i tävlingen, som blev en hård uppgörelse men ändå gick helt i gemytets och stortrivselns tecken.

Tävlingen gick på en drygt 200 km lång bana med mellanlandningar på Furnebu vid Oslo och Rygge söder om norska huvudstaden samt med massor av uppgifter inlagda under vägen. Tävlingsformen var tämligen främmande för utlänningarna och kanske mest för svenskarna, och man får inte förtänka deltagarna att de blev en aning konfunderade när de en kvart före sin start fick en karta plus fyra tätskrivna ark med order. De flesta sade sig nog, att »det här klarar vi aldrig».

Vitsen med det hela var emellertid att verkligen sätta flygarna på prov, inte minst i fråga om att hålla tankarna samlade. Det hör också till historien att det var ett tämligen tröttkört dussin flygare som efter tävlingen taxade in till uppställningsplatsen på Jarlsberg.

Ingenting är felfritt här i världen, och de norska reglerna hade det felet att det var omöjligt att innan det fullständiga protokollet låg färdigt ens gissningsvis förutsäga vem som kunde bli etta eller vem som skulle sluta jumbo. Sista man landade vid tretiden på eftermiddagen, men protokollet låg inte klart förrän klockan nio på kvällen, efter en verklig kraftprestation av tävlingskommittén med löjtnant Foss som chef.

Protokollet blev en glad överraskning för svenskarna. *Sven O. Holmström* från Arboga, 2:a i svenska finalen fjorton dagar tidigare, stod nämligen som segrare med bara 86 prickar, *Bengt Lönnqvist*, Stockholms Flygklubb, blev trea med 102 och den tredje svensken *Nils Mattson*, Arboga Flygklubb, femma med 111 prickar. Därmed blev Sverige även segrare i lagtävlingen med sammanlagt 188 prickar för de två bästa, Holmström och Lönnqvist.

Så här såg resultatlistan ut:

1. Sven O. Holmström, Sverige, Cub 86
2. Odd Grundseth, Norge, Cub 94
3. Bengt Lönnqvist, Sverige, Auster 102
4. Brian Jörgensen, Danmark, KZ-3 106
5. Nils Mattsson, Sverige, Cub 111
6. Håkon Dahler, Norge, Cub 119
7. U. af Forselles, Finland, Moth 134
8. J. Öhman, Finland, Auster 137
9. Kjell Thoresen, Norge, Cub 141
10. Max van Hauen, Danmark, KZ-3 146
11. V. Aaltio, Finland, Cessna 147
12. Nygaard Jensen, Danmark, KZ-3 152

Lagtävlingen (tvåmannalag):

1. Sverge (Holmström—Lönnqvist) 188
2. Norge (Grundsedt—Dahler) 213
3. Danmark (Jörgensen—Hauen) 252
4. Finland (Forselles-Öhman) 271

Det bör kanske nämnas att svensken Lönnqvist, gemenligen kallad »Löken», fick vänstervingen på sin Auster skadad av en lastbil under uppehållet på sista landningsplatsen Rygge. »Löken» gav emellertid inte slaget förlorat utan anlade ett »första förband» på vingen med de medel som stod till buds och tog sig fram till Jarlsberg och gjorde en hyfsad bedömningslandning som avslutning på det hela. Med en tredjeplacering individuellt som följd. »Löken» torde förresten snart vara mogen för benämningen »den ständiga trean». Han flyger mycket jämnt varje tävling och kommer oftast på tredje plats men har ännu inte lyckats få en fullträff. Den kanske kommer.

Det var en hel del känt flygfolk från alla de nordiska länderna med och tittade på nypremiären. Främst bör kanske nämnas

*Forts. på sid. 30.*

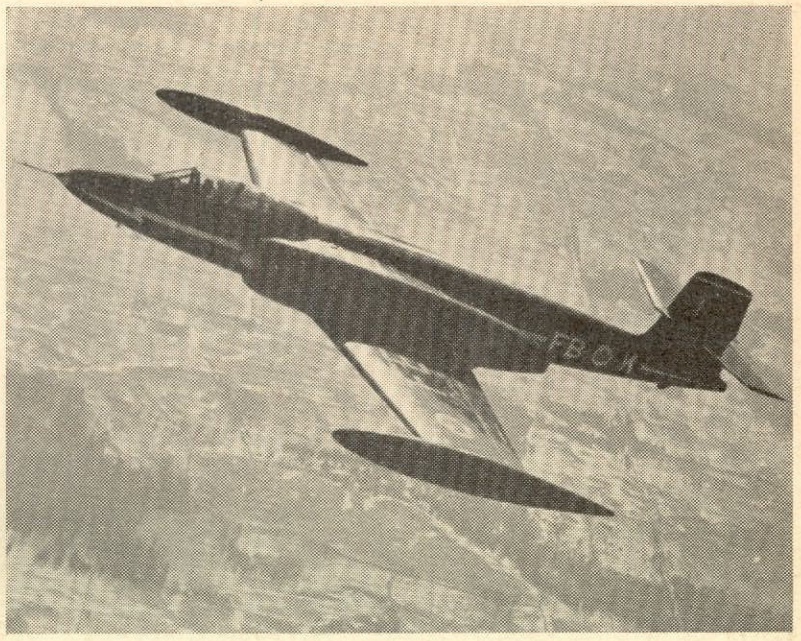
# Avro Canada CF-100

En av de mest effektiva av atlantpaktens fjorton medlemsstater är otvivelaktigt Kanada, som redan under det senaste kriget synnerligen verksamt bidrog till de allierades styrka genom att bl. a. bygga flera flygplan per kapita än något annat demokratiskt land. Betecknande för nuläget är att Kanada åtagit sig att ställa upp inte mindre än fyra kompletta jaktflottiljer (= ca 300 plan) samt dessutom leverera 400—500 Kanada-byggda Sabreplan direkt till RAF, vilket som bekant lider brist på moderna reajaktplan i klass med Sabre och MiG-15. En Sabre-flottilj har redan överförts till Storbritannien.

Sin storlek till trots har emellertid den kanadensiska flygindustrin länge arbetat med uteslutande utländska — företrädesvis engelska — konstruktioner, vilken beroendeställning under kriget medförde stora tekniska och andra nackdelar. Med tanke på dessa erfarenheter samt inför risken att vid ett nytt krigsfall åter bli beroende av utlandet ifråga om flygplan — och motorkonstruktioner, igångsattes strax efter krigsslutet inhemsk flygteknisk utveckling efter kanadensiska krav men med utnyttjande av senaste utländska rön. Ett primärt krav härvidlag var att såväl flygplan som motorer skulle kunna byggas med till övervägande delen inhemska resurser, f. ö. en tankegång som ingalunda är främmande för oss svenskar. Som exempel kan nämnas att Kanadas första egna reajaktplan (= CF-100) till 90 procent är framställt inom landet, ett resultat som dock är möjligt endast i högt industrialiserade länder.

Det var 1946 som arbetet på det första alltigenom kanadensiska krigsflygplanet — det tvåmotoriga allväderjaktplanet CF-100 (ibland kallad Canuck, vilket namn dock ej är officiellt) — påbörjades hos Canada Ltd i Toronto under ledning av de två mycket erfarna engelska konstruktörerna Edgar A. Atkin och John Frost och en stor stab huvudsakligen inhemska tekniker. Utvecklingen av den reamotor som var avsedd för detta flygplan anförtroddes även den åt Avro Canada, det engelskägda företag som 1945 uppstod ur den av kanadensiska staten drivna Victoryfabriken, vilken under kriget bl. a. byggde Lancasterplan för RAF. Hösten 1945 hade denna fabrik 300 anställda, i dag är siffran nära 10.000!

Bolagets motorutvecklingsarbete började egentl. redan långt innan CF-100 projekterades såtillvida att Avro Canada Chinook, en försöksmodell av den för CF-100 avsedda

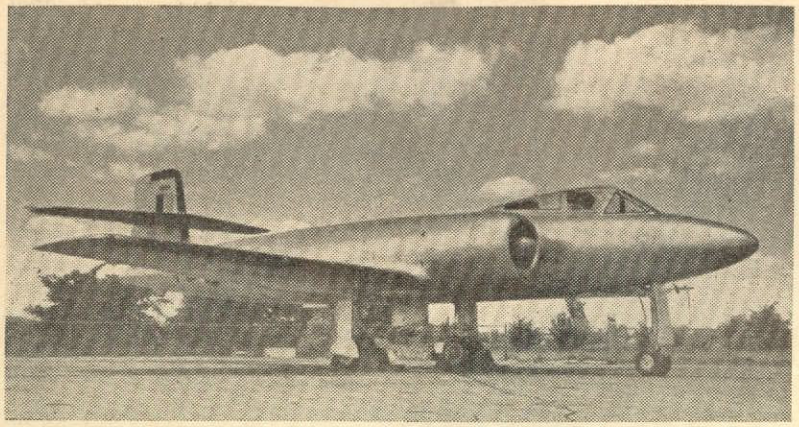


*Det kanadensiska allväderjaktplanet Avro Canada CF-100 i prototyputförande med R. R. Avon-motorer samt fälltankar.*

Orenda (= indianska för »källa till all kraft»), provkördes redan i mars 1948. Orenda-motorn, vars exakta statiska dragkraft ännu är hemlig, men som officiellt ligger i »över tre ton»-klassen, provkördes i februari 1949, och har när detta skrives kommit i full serietillverkning.

För det treåriga flygrustningsprogram på 1,5 miljarder dollar som Kanada 1950 påbörjade, planerades ursprungligen för 1952 en månatlig produktion av 40 Orenda-motorer. Huruvida detta program kunnat hållas är dock inte känt.

Avro Canada CF-100 är som redan nämnts ett tvåmotorigt reaplan med allvädersjakt som främsta uppgift, i vilken roll det på ett utmärkt sätt kompletterar de Sabreplan som Canadair-fabrikerna nu licensbygger i stor skala. Såsom framgår av vidstående bilder är CF-100 ett ovanligt stort flygplan som enligt tillverkaren inte endast lämpar sig för allväderförsvar, utan även för bl. a. a) attackändamål, b) fjärrspaning samt c) bombning. Man har även tänkt sig att modifiera CF-100 för fartygsbasering. Veterligen kommer dock planet främst att användas i sin ursprungliga roll för vilket ändamål det är försett med en synnerligen omfattande radar-



*Närbild av serieversionen av CF-100 med kanadensiska Avro Orenda-motorer. Observera den originella placeringen av motorerna.*

utrustning som handhas av en särskild radarnavigatör.

I prototyputförande debuterade CF-100 i januari 1950, då den gjorde sin första provflygning utrustad med två Rolls-Royce Avon-motorer med vardera 2.950 kg statisk dragkraft. Detta på grund av att alla prov med Orenda-motorn ännu ej avslutats. Den Avon-försedda CF-100 havererade f. ö. senare. I juni 1951 var emellertid en CF-100 utrustad med Orenda-motorer klar för provflygning, vilken förlöpte utan missöden.

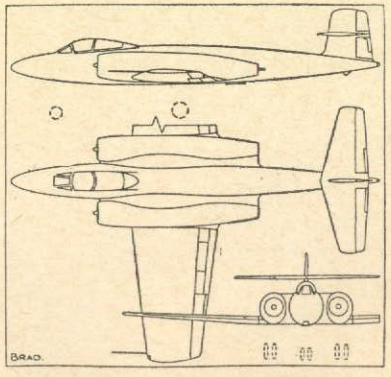
För sin storlek är CF-100 ett synnerligen snabbt flygplan — toppfarten lär ligga vid ca 1.050 km/tim — med utomordentlig stigförmåga och en flygsträcka som med lätthet medger non-stop-flygning över Atlanten. Att dess fart, som f. ö. fortfarande är hemlig verkligen är hög, framgår inte minst av det faktum att en CF-100 under en flygning från Toronto till Montreal noterade en genomsnittsfart av 1.026 km/tim, vilket, skyndar sig fabriken att tillägga, inte är dess toppfart.

CF-100 var redan före sin första provflygning föremål för en journalistisk incident i det att en icke alldeles okänd engelsman i en amerikansk tidskrift lät publicera en samling på mystiskt sätt erhållna data- och andra uppgifter om planet, vari bl. a. omtalades att beväpningen omfattade fyra 30 mm automatkanoner. Det är dock inte alldeles säkert att denna bestyckning bibehållits, då det nyligen omtalades att en orsak till förseningen av leveransprogrammet för CF-100 var långtgående förändringar ifråga om beväpningen. Om detta innebär att kanadensarna efter färskaste USA-mönster helt gått in för s. k. jaktraketer, är dock inte känt.

Känt är emellertid att den uppgivna förseningen av CF-100 inte är allvarligare än att en eller två divisioner (25—50 plan) av denna typ väntas vara i tjänst vid 1952 års utgång. Troligen kommer en del av de förband som skall överföras till Europa att utrustas med CF-100. Antalet beställda flygplan är hemligt, men man kan förutsätta att en tidig och obekräftad uppgift om 80 plan numera avsevärt ökats.

Av intresse att notera är även att två förbättrade versioner av CF-100 omnämnts i pressen, nämligen CF-100 Mk 4 med en starkare version av Orenda-motorn samt CF-103 med bakåtsvepta vingar och ännu starkare Orenda-motorer. Några bekräftelser på dessa versioners existens föreligger dock ej.

Vad har nu denna »livförsäkring» kostat Kanada? Enligt vad som uppges har CF-100 och Orenda tillsammans dragit ca 35 miljoner dollar — omkring 175 miljoner kronor — i direkta utvecklingskostnader. Av detta kommer inte mindre än 140 miljoner på motorn och 35 miljoner på planet. Onekligen en hel del pengar, men lika fullt en struntsumma för de som fått lära sig vad ett effektivt luftförsvar kan betyda för ett lands, ja, hela världens framtid.



*Treplansskiss av Avro Canada CF-100, Kanadas första alltigenom inhemska krigsflygplan.*

## AVRO CANADA CF-100

**Typ: tvåmotorigt reaktionsdrivet allväderjaktplan.**

**Besättning: 2 man.**

**Motorer: två Avro Orenda axialmotorer med »över 3 ton» statisk dragkraft.**

**Beväpning: fyra 30 mm automatkanoner.**

**Spännvidd: ..... 15,86 m.**

**Längd: ..... 16,00 m.**

**Vingyta: ..... m²**

**Tomvikt: ..... kg.**

**Normal flygvikt 10.540 kg.*)**

**Max. flygvikt: 12.350 kg.*)**

**Vingbelastning ..... kg/m² (norm. flygv.)**

**Toppfart: .. 1050 km/tim.*)**

**Marschfart: ..... km/tim.**

**Stighastighet vid 0 m .... .... m/sek.**

**Topphöjd ..... m.**

**Max. flygsträcka: .... km (med fälltankar)**

**) Obekräftade uppgifter.*

# J 33–modern svensk nattjakt

## Av Loopings flygmilitäre medarbetare

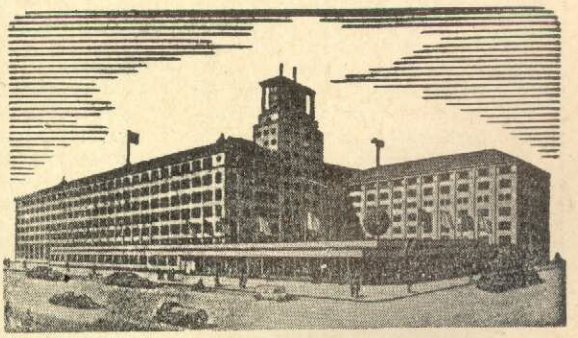
Vårt luftförsvar har nu fått ett värdefullt tillskott i och med att nattjaktflottiljen F 1 i Västerås får sina en aning föråldrade J 30 Mosquito ersatta med det moderna reanattjaktflygplanet De Havilland Venom N F 2. Prestanda för det nya nattjaktflygplanet är i det närmaste dubbelt så goda som för den äldre, propellerdrivna typen. (Venom N F 2 beskriven i nr 9 av Looping.)

Det speciella nattjaktflygplanet växte fram under andra världskriget. »Radarns födelse» medförde bland annat att man fick möjligheter att upptäcka och kunna beskjuta fientliga flygplan i mörker och i moln. Nattjakten blev ett motmedel mot de fientliga bombarna, som tidigare genomfört sina förstörelsebringande företag i skydd av mörkret. Taktik och teknik utvecklades snabbt och i dagens läge innebär ett modernt nattjaktflyg, att man har möjligheter att ingripa mot fientliga anfall under vilken tid på dygnet som helst och under vilka väderleksförhållanden som helst. I och med att nu även de moderna bombplanen blivit readrivna är det ett ofrånkomligt krav att nattjakten skall vara utrustad med readrivna flygplantyper, om man skall ha någon som helst möjlighet att ingripa mot bombstyrkorna. Utvecklingen synes gå mot en enhetstyp för all slags jakt, den så kallade »allvädersjakten». Den moderna bombfällningstekniken med radarbombsikten har gjort det möjligt att fälla bomber från stor höjd utan marksikt. För att effektivt kunna ingripa mot bombplan, som utför dylik bombfällning under dager i skydd av moln krävs det jaktflygplan med radarsikten, med andra ord vad vi i dag menar med nattjaktflygplan.

Vad innebär då den nya nattjaktflygplantypen för vårt försvar? — Möjligheterna att ingripa mot fientliga företag under mörker ökar givetvis genom att flygplanet har mycket förnämliga prestanda. Startberedskapen kan hållas hög — reaflygplanen behöver ju inte varmköras utan startar direkt. Detta medför att ett fientligt företag kan mötas i ett tidigt skede, innan det nått fram till sitt mål och hunnit fälla sina bomber. Flygplanets goda stighastighet — närmare 50 m/sek — innebär även att insatsen t. ex. mot ett bombförband, som går mot Stockholm, kan ske långt ute till havs även om förbandet anflyger på stor höjd. Flygplanets topphöjd ligger på omkring 15.000 m, vilket är mer än vad något reabombflygplan i dag med bomblast kommer upp till. Den höga flyghastigheten medför givetvis ökade möjligheter till snabb insats — de praktiska maxhastigheterna för de moderna bombflygplantyperna torde inte kunna mäta sig med Venom's. Flygplanets radar- och navigeringsutrustning står på toppen av vad som finnes i bruk för närvarande. Erfarenheterna visar även att radarutrustningen, som ju är ganska ömtålig, fungerar bättre i reaflygplan med dess vibrationsfria gång. Vad beväpningen beträffar, så är den fullt i klass med flygplanet i övrigt. Att reaflygplanet är en bättre skjutplattform för flygplanvapen är ju en allmänt omvittnad och erkänd sak. Instrumentflygegenskaperna är en viktig faktor för ett nattjaktflygplan, där så gott som all flygning sker på instrumen, vare sig det nu är under mörker eller i dåligt väder. Därvidlag erbjuder ett readrivet flygplan stora fördelar. Frånvaron av propeller med dess gyralmoment medför att instrumentflygningen blir enklare och mindre tröttande för föraren — med ökad effektivitet som följd.

Även för markpersonalen medför flygplantypen förbättringar. Underhållstjänsten är enklare, åtkomligheten bättre och som slutresultat får man kortare totaltid för flygplanet på marken — vilket innebär flera flygplan i luften för effektiv insats.

Sammanfattningsvis kan man säga att flygvapnet i och med införandet av flygplan J 33 får möjligheter att snabbt ingripa mot snabba bombförband på stor höjd och att effektivt bekämpa dessa. Det nya nattjaktflygplanet blir »en stark tagg i vår igelkott», ett påtagligt bevis för vår vilja att slå vakt om vår frihet. Man har nu bara att hoppas att vi får flera nattjaktflottiljer — vårt land är vidsträckt och vinternätterna långa och mörka.

ÅH Goda varor till låga priser

ÅHLÉN & HOLM AB

STOCKHOLM 20

**Elektronisk hastighetsmätare** för flygplan har enligt Teknisk Tidskrift konstruerats i England. Hastigheten mätes genom bestämning av den tid som behövs för att joner, som har alstrats vid en punkt på flygplanet, skall av luftströmmen föras till en annan punkt.

×

**»Elephant Girl»** kallar man en höna som det visat sig mycket praktiskt att ha med som sällskap åt elefanter när sådana transporteras med flyg. Det är KLM:s speciella djurstewards som upptäckt att elefanter förhåller sig lugna och städade även på stor höjd, bara de som sagt får sällskap med en höna. I det sammanhanget kan nämnas att KLM, liksom de flesta flygbolag, transporterar all möjliga djur (SAS har som bekant präglat slogan »allt utom giraffer».) En tjur på 700 kilo flögs för en tid sedan med KLM från New York till Rom. Vid ankomsten dit vägde den 6 kilo mer än vid avresan från New York, troligen beroende på den goda servicen ombord och i KLM:s djurhotell på Shiphol där bjässen tillbringade en lugn och behaglig natt under resan.

×

**Över 100 miljoner dollar** i flygbiljetter gick genom internationella trafikflygförbundets (IATA) Clearing House i London under första halvåret 1952, vilket är rekord i institutionens femåriga historia. Totala värdet av IATA:s trafik under första halvåret 1952 var 100.435.000 dollar, vilket innebär en ökning med 33 % jämfört med samma period 1951, då summan var 75.303.000 dollar. Enbart under juni 1952 såldes för över 18 miljoner dollar eller 36 % mer än under juni 1951.

**32.800 passagerare** ökade BEA sin trafik med under juli jämfört med samma månad 1951. Totala julitrafiken 1952 var för BEA 177.100 passagerare mot 144.300 under samma månad 1951.

×

**Silver City Airways,** som specialiserat sig på bilfärjning med flygplan över Engelska kanalen, har beställt tre stycken Blackburn & General Universal Frigther Mk 2. Detta beslut kommer ungefär samtidigt som bolaget beslutat sänka biljettpriserna på i vissa fall ända till 50 %.

×

**De två amerikanska piloter** som gjorde den första helikopterflygningen över Atlanten har tilldelats »Distinguished Flying Cross». Överlämnandet skedde i Washington av amerikanske flygvapenchefen general Vandenberg.

# SAS i vinter:

## Johannesburg med i SAS hittills största vintertrafikprogram

Den 26 oktober är det åter dags för ett nytt vintertrafikprogram för SAS. Och som vanligt kan det annonseras som det mest omfattande i det skandinaviska trafikflygets historia. Ökningen jämfört med motsvarande period föregående år är också ansenlig — inte mindre än 15 procent.

De viktigaste nyheterna är för långlinjernas vidkommande införandet av begreppen Royal Viking och Globetrotter på Nordatlanten och Nairobilinjens planerade förlängning ned till Johannesburg.

Förändringarna på routerna till USA innebär bl a att SAS sätter in sina nya DC-6 B som förstaklassflyg, samtidigt som namnet Royal Viking introduceras för dessa. Passagerarantalet reduceras samtidigt till 36 och flygningarna kommer att gå nonstop New York —Glasgow utan mellanlandning på Gander, varigenom restiden USA—Stockholm via Oslo skärs ned till sjutton timmar och tio minuter.

Turistklassen döps på motsvarande sätt till Globetrotter och i denna klass upprätthålles trafiken med DC-6 i 60-passagerarversionen. Trafiken blir daglig med fyra Royal Viking och tre Globetrotter i veckan och routerna går via Oslo, Köpenhamn, Hamburg eller Bremen.

En annan nyhet i SAS Nordamerikatrafik är att man genom att Helsingfors nya flygplats vid Sjöskog invigs i slutet av oktober, får tillfälle att öppna direkt förbindelse från den finska huvudstaden till New York två gånger i veckan. En av dessa turer blir Royal Viking och en Globetrotter.

Johannesburglinjen kommer enligt planerna att öppnas för trafik i början av 1953 genom att den nuvarande Nairobi-routen förlängs 3 000 kilometer söderut till Sydafrikanska Unionen. Det blir en förbindelse i veckan i vardera riktningen på den cirka 10 700 km långa linjen. Restiden blir 35 tim. och 20 min. varav effektiv flygtid 28 tim. 45 min.

På de övriga interkontinentala SAS-linjerna till Fjärran Östern, Teheran, Buenos Aires, Santiago och Cairo sker inga förändringar utan frekvensen från sommartidtabellen bibehålles oförändrad.

Inom Europa flyger Nattparisaren för första gången en vinter och vidare blir det natttrafik till reducerade priser också mellan Stockholm och Helsingfors. Till Europa i övrigt upprätthåller SAS under vinterperioden trafik en eller flera gånger i veckan från Skandinavien till Athen, Geneve, Istanbul, Lissabon, Madrid och Wien. Dagliga förbindelser är det till Amsterdam, Brüssel, Glasgow, London, Paris, Zürich och de viktigaste handelscentra i Västtyskland.

Inom Skandinavien upprätthålles trafik flera gånger om dagen mellan de fyra nordiska huvudstäderna samt mellan Göteborg å ena sidan och Oslo resp. Köpenhamn på den andra. För Malmös förbindelser med Köpenhamn sörjer den s. k. pendeln, som dels trafikeras med JU-52 och dels — en gång var vardag med DC-3, då planet Stockholm—Malmö på kvällarna fortsätter över till den danska huvudstaden.

Inom den övriga svenska inrikestrafiken sker även vissa förändringar. Den länge av främst norrbottningarna eftertraktade Scandian sätts sålunda nu in i trafik mellan Luleå och Stockholm, varigenom dels trafikkapaciteten på denna sträcka ökas och dels flygtiden skärs ned med 25 minuter till 2 timmar 45 minuter. Göteborg får vidare en daglig morgontur med DC-3 till Stockholm och en kvällsdito därifrån. Förbindelsen Stockholm — Göteborg — London är nedlagd under vintern och i dess ställe får göteborgarna en Scandiaförbindelse till Köpenhamn på morgnarna med anslutning till planet Köpenhamn—London. Och Visby får som vanligt en eller fler förbindelser om dagen med Stockholm.

## Ishavsbaserna . . .

*Forts. fr. sid. 22.*

fyllning i luften skall lösa detta problem, men i det fallet har man ännu inte nått så långt att man helt kan basera krigföringen på denna metod.

För att vara säker på att kunna behålla luftherraväldet över det arktiska lufthavet undersöker nu amerikanerna möjligheten att upprätta framskjutna baser på de stora isöarna i Ishavet.

Ryssarna har också en intensiv verksamhet i Arktis i gång och under de senaste fem åren har ett stort antal flygplatser anlagts längs deras polarkust. De har dessutom framskjutna baser på Frans Josefs land och säkert också på flera av de andra öarna utanför sibiriska kusten.

*SAS planer på trafik över polarområdet har avancerat så långt att man nu planerar två provflygningar från Kalifornien till Skandinavien över Arktis. Dessa provflygningar sker med nya DC-6B från Douglas-fabrikerna i Santa Monica. Alla tillstånd är ännu inte klara, men om det hela går i lås räknar man faktiskt med en linje redan i vår på sträckan Skandinavien—Los Angeles över Thule på Grönland, Vancouver och San Francisco. Även beträffande Fjärran Östern-trafiken är SAS intresserad av en omläggning av linjerna över Arktis. På sträckan Japan—Europa skulle tidsvinsten bli 23 timmar! Man förstår vad detta betyder i ekonomi.*

Men låt oss inte fördjupa oss helt i militärstrategiska betraktelser. Anta hellre att det tredje världskriget i n t e kommer. Polarområdet har ändå sin stora aktualitet. De militära flygbaser som anlagts i Arktis kommer i framtiden att användas av det civila trafikflyget och kan göra det ekonomiskt möjligt att driva reguljär linjetrafik över polarområdet.

Av de otaliga storcirkelrouterna som kan projekteras över Arktis skall här bara nämnas den mest aktuella: Linjen Skandinavien — Nordgrönland — Kalifornien. Denna route är i dag praktisk genomförbar och kan komma att få stor såväl ekonomisk som strategisk betydelse för Skandinavien.

De stora anläggningskostnader som baserna i polarområdet dragit är inte bortkastade pengar. I framtiden kommer säkerligen den civila lufttrafiken att betala upprätthållandet av flera av dessa baser och små samhällen kommer att växa fram runt dessa avlägset belägna flygplatser. Polarkonceptet har gjort verklighet av drömmen om transpolar lufttrafik.

## Bertil Florman . . .

*Forts. fr. sid. 23,*

liga under hans senare kommitté-arbete i olika sektioner inom KSAK. Stockholms Segelflygklubb hade honom bland stiftarna som snabbt fick igång bygge av och flygning med ett par Grunau 9 glidplan; segelflygskolan på Älleberg var också till en del hans verk.

En jubilars främsta skyldighet är att ha önskemål. Några av Bertil Florman är ett tillgodoseende av småflygets behov, i första hand ett bra och lättillgängligt fält vid Stockholm och en sportflyghangar med vettiga hyror på Bromma. En mild suck stiger ur hans bröst: han har (peppar och salt) sluppit vara med om något stort trafikhaveri på flygplatsen men skulle gärna se att flygpassagerarna i säkerhetens intresse åkte baklänges.

Naturligtvis är det alldeles fel att skriva om Bertil Florman bara som flygplatschef — de flesta människor har ändå ingen aning om att han är det när de träffar honom på glada partier, svingande den festliga basfiolen. Men det är väl för att understryka denna sin verkliga position han någon gång låter sig komma till synes på tidningarnas bilduppslag, blygsamt skymtande i den enkla VoV-uniformen i bakgrunden mellan denna världens store.

*Balbo.*


Önskas köpa

Flygplan typ Klemm 35

Upplysningar om gångtid m. m. samt lägsta pris lämnas till

FIGGE BERGMAN
Kärrlundsgatan 63
Göteborg Tel. 25 61 10

För utbildning till

helikopterförare och helikoptermekaniker

anställes omedelbart, erfaren välmeriterad flygpersonal. Skriftlig ansökan med betygsavskrifter och referenser till

OSTERMANS AERO AB
Stockholm 7

FLYGPLAN

KLEMM-35

Täckt. Med dubbelkommando. Säljes eller bytes mot förslag.

Tel. Stockholm 23 19 00

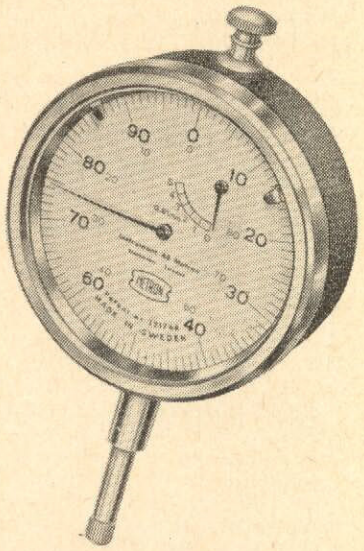

## Storbrass . . .

*Forts. fr. sid. 5.*

Sandön» på kvällen den 14 och natten till den 15 september, då spaningsflyget upptäckte en »fientlig» invasionsflotta på väg mot svenska kusten. Genom förenad insats av attack- och jaktflyg samt förband ur flottan tillfogades fienden enligt stridsdomarnas bedömning så svåra förluster, att fienden sannolikt knappast mäktat med en landstigning mot den av kustartilleri försvarade kusten. Under en realistisk övning visades alltså att den av många traditionsbundna militärer underkända principen om periferiförsvar av flyg och flotta mycket väl är genomförbar i praktiken (en teori som engelsmännen fann bekräftad redan 1940).

För en längre insats mot upprepade anfall är emellertid vårt flygvapen för svagt. Och den största svagheten är kanske, att det bara är ett halvt flygvapen. Vi saknar nämligen strategiskt bombflyg, det flygslag som enligt samstämmiga utländska experter är det verkligt avgörande. Av ekonomiska skäl kan vi inte själva hålla oss med bombflyg utan måste lita till utländsk hjälp. Men skall den utländska hjälpen komma precis när vi bäst behöver den? Och hinner vi i så fall improvisera den nödvändiga samordningen? På de frågorna kan ingen ge svar, allra minst så länge Sverige fortsätter att ställa sig utanför det regionförsvar i stor skala som är karakteristiskt för den moderna tiden och som betonas allt skarpare i den mån flyget som stridsmedel utvecklas i styrka, snabbhet, räckvidd och slagkraft.

# Det mesta i mätverktyg



Begär upplysningar
och offerter från

**INSTRUMENT AB**

METRON

Rörstrandsgatan 46
STOCKHOLM
Tel. 308027, 308028, 308081


**Befattningen som**

## generalsekreterare

**i**

**KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN**

**är till ansökan ledig.**

Befattningen tillträdes den 1 januari 1954.

Kompetensfordringar: Sökande bör vara väl insatt i allmänna flygfrågor, behärska utländska språk — företrädesvis engelska — i tal och skrift, äga god organisationsförmåga och förhandlingsvana samt sinne för ekonomi. Vid representativa egenskaper fästes även avseende.

Ansökan, ställd till styrelsen för Kungl. Svenska Aeroklubben, åtföljd av de handlingar sökanden önskar åberopa och med angivande av ungefärliga löneanspråk, skall vara inkommen till KSAK:s generalsekretariat, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm, senast den 31 oktober 1952. Inkomna ansökningar komma att behandlas konfidentiellt.

Ytterligare upplysningar kunna erhållas genom nuvarande generalsekreteraren, överste Enell, tel. 23 23 65.

## Stockholms Flygklubb:

Efter uppehåll under sommaren börjar från och med oktober de sedvanliga klubbträffarna i KSAK:s lokaler första torsdagen i varje månad. Ett flertal för klubben livsviktiga frågor väntar på sin lösning under hösten och vintern och det vore av betydelse att få till stånd en regelbunden kontakt mellan klubbmedlemmarna för att genom diskussioner under fria former bidraga till att få fram goda uppslag.

Skolverksamheten har varit ganska livlig under sommarmånaderna. Antalet skolflygtimmar under denna tid uppgick till över 130. För närvarande är 16 elever under utbildning. Ett temporärt avbräck har det dock blivit i verksamheten genom att klubbens båda Cessnor f. n. är obrukbara av brist på reservdelar. De blir nog inte flygklara förrän i början av november. Till dess måste skolningen ske med en förhyrd Cub. Det är inte någon större skillnad på att flyga Cub och att flyga Cessna. Övergången sedermera till Cessna vållar därför inte några svårigheter för eleverna, och det finns således ingen anledning för den, som önskar börja sin skolning nu att uppskjuta företaget.

Efter en lyckad start i början av året med en kurs i radiotelefoni har verksamheten med teoretisk undervisning i klubbens regi utvidgats till att avse samtliga ämnen som ingår i proven för A-certifikat och radiotelefonicertifikat. Anordningen har haft den fördelen med sig att undervisningen blivit avsevärt billigare för eleverna. Den ledes av ingenjör A. Carlens med undantag för en praktisk kurs i motorlära, som klubbens chefmekaniker A. Kjellgren ombesörjer.

Not-Olle.

## *Dubbel svenskt . . .*

*Forts. fr. sid. 24.*

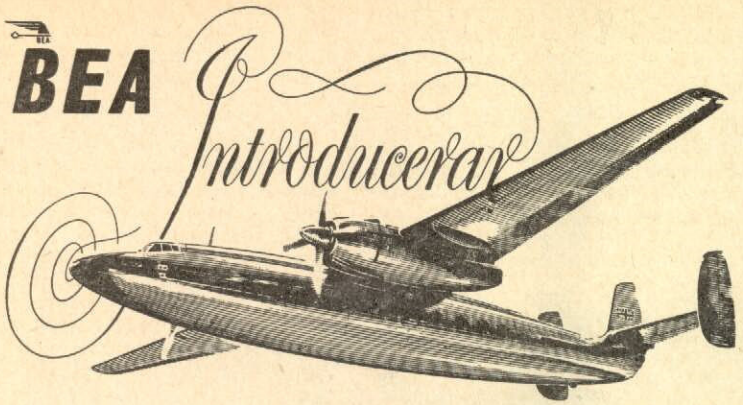
själen i hela tävlingen, Norsk Aeroklubbs ordförande *Sindre Hesstvedt*. Där syntes — och hördes — även veteranerna *Gösta Fraenkel* och *Osvald Arnulf-Olsson* som åkt upp från Göteborg. *Gunnar Rotsman* från Linköping var med i juryn tillsammans med *E. Kerke*, Finland, *Vagn Prytz*, Danmark, och *F. Andvig*, Finland. *Karl-Eskil Sahlman* i Stockholms Flygklubb tillsammans med Loopings medarbetare hade flugit över till tävlingen i en »sparkcykel» (Ercoupe) och Stockholms-Tidningen hade i stället för K. A. Larsson (Don Carlos), som alltid brukar vara med när det händer något inom flyget, skickat sin medarbetare *Robert Schützer* i Grumman med *Herje Westrin* som förare.

Den norska pressen ägnade tävlingen stor uppmärksamhet och även den norska radion.

Något beslut om var tävlingen skall gå nästa år fattades inte, men nu väntar sig väl de flesta att den skall gå i Sverige någon gång på höstkanten 1953.

*Yngve Norrvi.*

**BEA** *introducerar*



**THE**

# ELIZABETHAN

**högvingat monoplan**

**på routen STOCKHOLM—LONDON**
**från 27 oktober.**

**Från den 27 oktober i år sätter BEA in ett nytt, högvingat monoplan: THE ELIZABETHAN, på linjen Stockholm—London. Det betyder att London-resan nu kan göras ännu b e k v ä m a r e: tryckkabin, perfekt ljudisolering, luftbyte i kabinen var 90:e sekund, stadig gång. Och dessutom blir den ur u t s i k t s s y n p u n k t en upplevelse: vingplaceringen ger enastående siktmöjligheter!**

**tag** *trivselvägen*

**tag BEA**

**BRITISH EUROPEAN AIRWAYS** Norrmalmstorg 1, Stockholm tel. 233900


## SAS PROVAR HELIKOPTER

I samarbete med SAS chefspilot i Bodö, flygkapten John Stranderud, har Rolf von Bahr på uppdrag av SAS utfört vissa rekognosceringar och på ort och ställe studerat möjligheterna att nästa år börja provflygningar med helikopter på vissa router i Nordnorge.

De aktuella helikopterlinjerna är planerade att sträcka sig från Harstad på den ena sidan till Svolvaer respektive Narvik på den andra. Harstad har valts till utgångspunkt dels med anledning av att SAS mellanlandar där på routen Oslo—Bodö—Tromsö—Kirkenes, dels för att den geografiska belägenheten även i övrigt gör staden lämpad för helikoptertrafik.

Den helikopter som är avsedd att sättas in i trafiken, kommer enligt von Bahr att bli av typ Westland Sikorsky S-55 med plats för 10 passagerare.

Ett par saker förefaller en utomstående betraktare något egendomlig i detta sammanhang; för det första tycks den enda firma, åtminstone i Skandinavien, som har mångårig erfarenhet av praktisk helikopterverksamhet, helt ha glömts bort i sammanhanget, nämligen Ostermans Aero. Man får förmoda att denna firma med fem års praktisk erfarenhet av kommersiell helikopterflygning borde ha värdefulla råd och anvisningar att ge. För det andra verkar det något optimistiskt att för prov i vår välja en Westland 55 (som oss veterligt ännu inte är färdigutprovad) för provflygningar på så pass krävande router som det här blir fråga om. Intressant är projektet onekligen och det är glädjande att SAS, som ett av de första bolagen i världen frånsett BEA, tar upp helikoptertanken i ett så omfattande sammanhang.

Yngve Norrvi.


## Vi erbjuda Eder

Engelsk flygplansväv
Tandade band
Tändstift

**RESERVDELAR TILL**
Auster V
Cirrus Minor II
Gipsy Six
Gipsy Major

SKOL-, RUND-
TAXI-, FRAKT-,
REKLAM-, FOTO-,
samt
CHARTERFLYG,
AMBULANSFLYG
med
2- och 8-sitsiga flygplan

Flyg med

DUELLS aero

TORSLANDA — GÖTEBORG
Tel. 62 02 18

**FLYGTEKNISKA FÖRENINGEN anordnar den 9 oktober på Teknologföreningen i Stockholm ett föredrag av flygdir. H. Kjellson om »Flygande tefat — fantasi eller verklighet».**

×

Focker håller på att bygga två prototyper till ett nytt tvåmotorigt turbinplan för 28 passagerare med beteckningen F.27 »Friendship». Prototyperna får två Rolls Royce Dart-turbiner men konstruktionen medger även installation av Wright Cyclone 955 kolvmotorer. Planet som är högvingat byggs i en passagerarversion och en fraktversion. Maximala flygvikten beräknas till 14,5 ton och ekonomiska marschfarten på 6000 m till 395 km/t.

×

**BOAC** har nu 135 man utbildade för tjänstgöring på Comet; 24 kaptener, 16 andrepiloter, 20 navigatörer, 29 signalister, 24 stewards och 22 flygvärdinnor.

**BOAC** avser starta en flyglinje London—Tokio över Nordpolen under 1954. Troligtvis kommer turbinplan av typ Bristol Britannia, som just nu undergår provflygning, att användas på routen. BAOC har beställt 26 exemplar av typen.

×

**JAL-Japanese Air Lines Co** — har fått sin första DC-4 av de tre som hyrts från Northwest Airlines. Japanska besättningar är under utbildning i USA, men hittills är det folk från Northwest som gör flygningarna för JAL.

×

**5.000 sårade har hittills** räddats med helikoptrar ur Korea-kriget enbart av amerikanska arméns Third Air Rescue Scadron.

×

**»Boeing kommer** redan under sommaren 1954 att kunna presentera prototypen till ett reaplan för kommersiellt bruk», har bolagets president William Allen sagt för kort tid sedan. Det lär inte vara frågan om någon version av vare sig B-47 eller B-52 utan en helt ny typ. Både Douglas och Lockheed håller också på med förberedelser för tillverkning av reatrafikplan, varför man kan utgå ifrån att engelsmännens Comet rätt snart får konkurrens.

×

**ICAO,** den internationella luftfartsstyrelsen, har hållit en konferens i Rom och beslutat om en ny konvention för reglering av »tredje mans rätt» vid olyckor orsakade av flygplan av främmande nationalitet.

×

**250 procents ökning** av flygtrafiken inom IATA räknar organisationens direktör Sir William Hildred med att resultatet för 1952 skall bli i jämförelse med 1947, d v s på fem år. Enligt beräkningarna kommer IATA:s medlemmar enbart under 1952 att ha fraktat inte mindre än 45 miljoner passagerare.





LOOPINGS
OMBUD

uppmanas att redan nu förbereda försäljningen av det stora

***JULNUMRET***

som blir ett verkligt slagnummer!

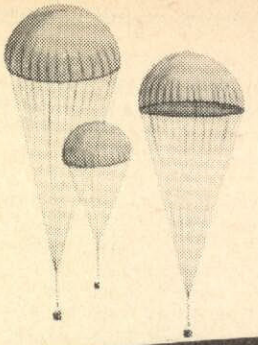
Närmare anvisningar utsändes utan särskild begäran under oktober.

**NYA OMBUD ANTAGAS**

Begär upplysningar från

**LOOPING, Organisationsavd. Box 3063, Stockholm 3.**

# inga hinder



## för tillförsel av män och förråd i krig och fred



**Det finns ingenting som hindrar kombinationen flygplan—fallskärmar. I krig eller fred överför de tillsammans män och material, ammunition och vapen, livsmedel och sjukvårdsutrustning till vilken plats som helst — var och när det behövs.**

**Numera kan med lastfallskärmar fällas en jeep, en kanon eller gods vägande flera ton med samma säkerhet som en liten låda penicillin. Intet annat transportsätt kan klara detta lika snabbt och säkert.... Oftast kan en sådan leverans inte klaras alls med något annat transportmedel.**

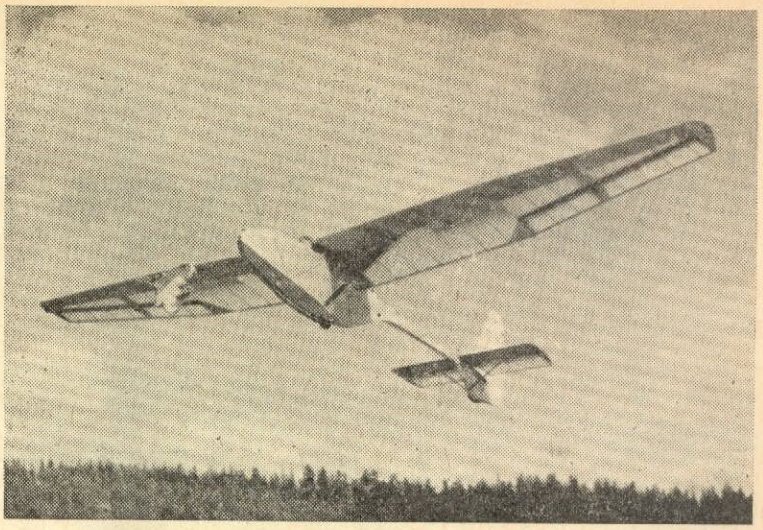
**Under ständig forskning, experiment och prov har Pioneer Parachute Company's väldiga fallskärmsindustri arbetat sida vid sida med amerikanska försvaret och flygindustrin för att utveckla detta nya transportmedel. Pioneer fortsätter att ställa sina erfarenheter och sina stora resurser till förfogande för att ytterligare utveckla nyttiggörandet av den moderna fallskärmen.**

*Fallskärmar gör skillnaden*

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

**Representant för Sverige och Finland:** ÅKE FORSMARK, Kummelvägen 9, Alsten, STOCKHOLM

*Teknologernas splitternya PIK-5 startar.*



# Klubbtävling på Jämijärvi

**C. HAGELSTAM ger några glimtar från de finska segelflygklubbarnas senaste tävling, som kanske är något att ta efter för våra klubbar.**

Sedan 1950 har de finska segelflygarna varje sommar mött upp för en klubbtävling med övningsplan av Grunau Babyklassen. Idén mottogs från början gynnsamt, och i år ställde 7 klubbar upp, Helsingfors Segelflygklubb med två lag. Enligt tävlingens mening skall de tävlande inte vara »äss» utan klubbarna sänder i regel lag bestående endast av medlemmar som inte erövrat Silver-C. Att resultatnivån härigenom varit blygsam har uppvägts av att genomsnittssegelflygaren fått sin chans och intresset bland klubbarnas yngre medlemmar sporrats.

Under årets tävling 3—12.8 var vädret synnerligen ofördelaktigt även om man räknar med den cirrusslöja som enligt lagen om alltings jäklighet lägger sig över en ort där segelflygtävlingar hålles. Första tävlingsdagen utlystes den 5.8 med fri distansflygning på programmet och en lovande molnfri himmel ända från morgonen. Tyvärr förblev himmeln molnfri dagen igenom tack vare en västlig havsvinds termikstrypande verkan. För många tävlande bestod flygningen endast av glidflykt från den obligatoriska urkopplingshöjden om 500 meter, och dagsbästa blev Tavastehus lag med 30.9 km följd av Strömbergs lag med 19.9 km. Poäng gavs efter den flugna sträckan baserande sig på att de tre främsta resultatens medeltal gav 100 poäng och de övriga flugna sträckorna gav poäng i förhållande härtill. Tavastehus fick första dagen 136 poäng och Strömberg 87.5. Trots att samtliga deltagande landade i terrängen inträffade inga haverier.

Efter två dagars regn och blåst utlystes andra tävlingsdagen den 8.8 med fri distans som tävlingsuppgift. En spännande kapplöpning uppstod mellan de tävlande som gav sig i väg i en svag nordlig vind och en från söder annalkande cirrusslöja med tillhörande varmfront. Innan cirrusgardinen släckte all termisk aktivitet hann piloten från Uleåborgs lag avverka 77.6 km vilket placerade honom på första plats för dagen och gav 114 poäng, andra blev Seinäjoki med 65.4 km, 96 poäng följd av Polytekarnas plan med 89.5 poäng. Samtliga deltagare gjorde ett diskutabelt val av flygriktning genom att gå på sydlig kurs i svag medvind i stället för ostlig kurs i sidvind med antagligen gynnsammare termiska förhållanden. Under dagens tävling försattes Helsingfors Segelflygklubb ur spel genom att planet skadades i landningen.

Efter skralt väder hölls tredje tävlingsdagen den 10.8 med hastighetsflygning till Björneborg som uppgift. Här spelade vädret sitt sista spratt genom att försämras så snabbt att ingen deltagare hann fram till målet. Bäste man landade 6 km från Björneborgs flygfält i en veteåker. Ef-





FOCKE-WULF G.M.B.H.
BREMEN-FLUGHAFEN · HUNEFELDSTRASSE 1–5
Telefon 50800 und 50718 · Telegramm-Adresse: Fockewulf Bremen

KRANICH III + WEIHE
Generalagent för Skandinavien:
Ingeniørfirmaet
Rasmussen & Thyregod
Peder Skrams Gade 26, København K.
Telf. C. 7157

ter landningen stegade en bonde fram, granskade planet och konstaterade i förebrående ton att det saknade motor, vilket piloten måste medgiva. Hur tusan ger du dig till att starta med maskinen i sådant skick var bondens reaktion.

Tillfällen till flera tävlingsdagar gav väderguden inte, varför den slutgiltiga placeringen blev:

1. Tavestehus Segelflygklubb 210
2. Uleåborg Segelflygklubb 190
3. Strömsbergs Segelflygklubb 164
4. Seinäjoki Segelflygklubb 119
5. Polyteknikerna Segelflygklubb 89,5
6. Helsingfors Segelflygklubb II 83
7. Helsingfors Segelflygklubb I 81
8. Åbo Segelflygklubb 31 p.

Tavastehus Segelflygklubb erövrade den av KSAK (Osvald Arnulf-Olsson) donerade »Götakannan», ett antal andra pris delades ut och jumbopriset, en äkta rysk samovar med inskriptionen »Häng i till slutet» överräcktes högtidligen till bo Segelflygklubb.

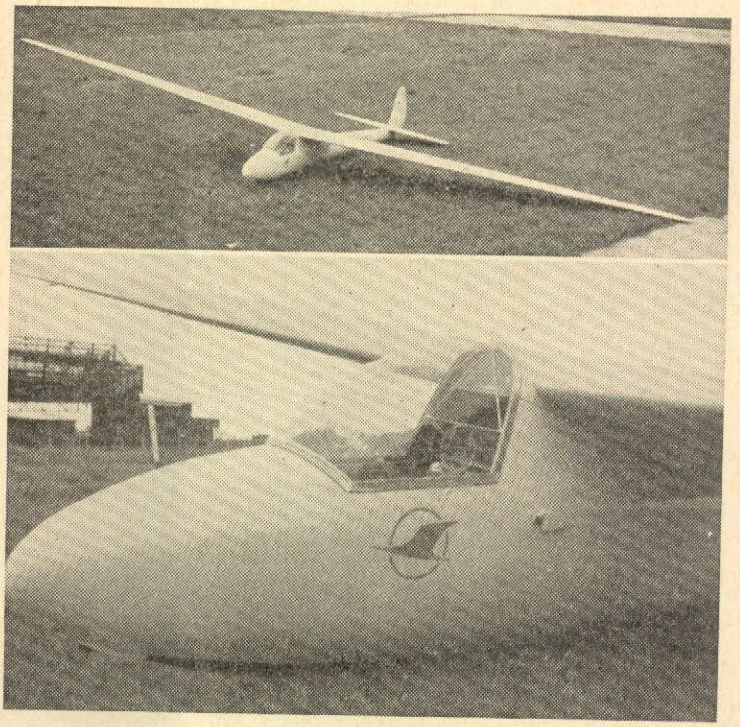
Under tävlingen gjordes 18 terränglandningar av vilka endast en ledde till maskinskada, vilket med beaktande av landningsmöjligheterna i trakten av Jämijärvi måste betraktas som tillfredsställande. Planen som användes var antingen av typ Grunau Baby II eller IIb (med dykbromsar) eller PIK-5, alla byggda i klubbarna. Största stötestenen var för klubbarnas vidkommande anskaffandet av transportvagn och bil, antalet deltagare hade sannolikt stigit till det dubbla om denna fråga hade klarats för de uteblivna klubbarna.

Tävlingens ekonomi klarades genom en gemensam aktion av flera parter, Shell och Esso donerade gemensamt 400 liter flygbensin och 800 liter bilbensin, Finlands Flygförbund stod för hyran för bogserplanen och tävlingsledningens och meteorologens uppehälle på ämijärvi. Klubbarna svarade för segelflygplanens transporter till och från tävlingsplatsen. De tävlande behövde på så sätt betala endast sin vistelse under tävlingstiden på Jämijärvi.

För nästa år väcktes förslaget om att samtidigt med tävlingen mellan träningsflygplanen hålla finska mästerskapen så att de högvärdiga maskinerna skulle tävla samtidigt men i egen klass. Om detta går att genomföra återstår att se.

Årets resultatnivå ligger betydligt under de senaste årens, men det kan till största delen skrivas på vädrets konto, och med årets erfarenheter i minne börjar antagligen förberedelserna för nästa sommars tävlingar i flera klubbar redan i höst.

# Till nästa segelflyg-VM?



**Ett par bilder av den modifierade Focke-Wulf-Weihen. Lägg märke till den vackra huven och ytfinishen!**

De svenska planen i senaste segelflyg-VM var inte i bästa skick, helt enkelt beroende på att de börjar bli gamla. Till kommande VM måste vi ha nya plan om vi skall tänka på att konkurrera om tätplatserna. Mycket talar för att man fortfarande kan hysa förtroende för Weihe såsom typ, just därför att dess allroundegenskaper är så goda. Att välja flygplan till en segelflygtävling är ungefär som att välja båt till en kappsegling; hårdvind eller lättvind? Det beror på vädret. I »brakväder» behövar man tunga, snabba flygplan (jämför med hårdvindsbåten), i snålväder behövs lätta plan med minimal sjunkhastighet, som emellertid inte kan komma så fort framåt.

Weihe ligger liksom mitt emellan, d. v. s. goda exemplar av Weihe. Nu bygger Focke-Wulf Weihe på löpande band och har gjort en hel del förbättringar. Huven representerar kanske den viktigaste. »Vollsicht-Haube» kallar tyskarna den och meddelar att planets prestanda blivit avsevärt bättre med denna huv än med den gamla typen. Det är lätt att förstå. Att lägga märke till är också den verkligt vackra kroppsytan i nospartiet. Här finns inga inbuktningar för spanten. Den modifierade Weihen är vidare försedd med tyngdpunktskoppling (se bilderna) snett bakom huvens bakkant. Denna kopplings värde kan diskuteras. För tävlingsändamål behövs den inte och bör nog bort för att få bättre strömning kring kroppen. Vidare bör man nog plocka bort pitotröret och placera givaren i nosen som gjorts på de Weihe vi använde i Madrid. Därmed kommer man ifrån både igenfrysningsrisken och en avsevärd mängd skadligt motstånd.

Weihe kostar nu 15.000 DM, så det är mycket pengar som skall skrapas ihop för att vi skall få en högvärdig representation vid nästa VM.

# Om VM i Graz

## berättar Rune Andersson, medlem i det svenska laget

Som i korthet meddelades i förra numret av Looping vann jugoslaven Borislav Gunic VM för segelmodeller i Graz och Jugoslavien fick därmed sin andra inteckning i »Swedish Glider Cup».

Av oss svenskar blev Ragnar Odenman bäst. Han placerade sig som nr 8 efter tre goda flygningar. Kurt Sandberg kom på 17 plats, även han med förhållandevis goda starter. Signaturen gjorde som en del andra, bl a förre världsmästaren Oskar Czepa, bort sig redan i början genom att palla för snålt i det lugna men fuktiga vädret med stall som följd och kom först på 26 plats. Den svenska insatsen blev alltså ungefär densamma som föregående år då tävlingarna gick i jugoslavien.

Tolv nationer deltog i tävlingen, som var mycket välorganiserad och trevlig. Det var f. ö. glädjande att se det väldiga intresset för modellflyg. Vad sägs t ex om att en publik på 3.000 personer tittade på tävlingarna trots att de hölls i svinottan och trots att fältet låg långt från stan.

Starterna gick som vanligt i tre omgångar. De första två gick på fredagen mellan klockan 5 och 7 på morgonen, och den tredje på lördagen mellan 5 och 6 på morgonen. Det lugna och så gott som uppvindsfria vädret gjorde att resultaten blev fullt rättvisa. En nackdel var förstås fukten. I sista perioden, då det började blåsa en aning, inträffade det fenomenet att luften i ett 10—20 meter tjockt skikt närmast marken rörde sig åt ett håll medan luften däröver blåste åt det motsatta. De flesta var dock med på noterna och startade mot den starkare höjdvinden.

Något som före tävlingen verkade ganska hårt var att tävlingsstarterna skedde på en i förväg fastställd exakt tid och att starten skulle vara slutförd inom tre minuter inklusive utdragning av linan. De fastställda starttiderna fick dock bytas hur som helst mellan medlemmarna i resp. lag. Det visade sig att alla tävlande klarade av sin start inom loppet av de tre minuterna, varför varje period var avklarad på mindre än en timme. Det värsta för oss svenskar var nog värmen. 35 grader i skuggan var det om dagarna och den temperaturen kom t o m de infödda att kippa efter andan. Att vi svenskar blev ganska slut berodde kanske också på att vi var trötta förut efter en liten nätt tågresa på 52 timmar.

Tyskarna visade denna gång framfötterna ordentligt och belade andra och tredje platserna genom Hacklinger och Säman. Hacklinger hade tävlingens kanske bästa och finast bygda modell. Hade inte hans modell varit vit utan haft någon färg som synts bättre för tidtagarna, hade han säkert vunnit.

Engelsmännen hade man nog i allmänhet väntat sig mer av efter deras goda insatser förra året och eftersom de har haft hårda uttagningstävlingar. Av deras modeller att döma tycktes det dock ha varit mycket termik under dessa uttagningar. Bäste britt kom på 11 plats, medan de övriga hamnade på 19, 32 och 36 platserna.

Våra danska vänner gick det däremot ganska bra för, och det kunde ha gått ännu bättre. Efter två omgångar låg exempelvis Arne Hansen på 3 plats och Börje Hansen på 5:e. I tredje starten stallade Arnes modell ordentligt och därmed var han ur räkningen. Börje ryckte däremot upp sig i sin sista flygning och blev 4 i slutprotokollet.

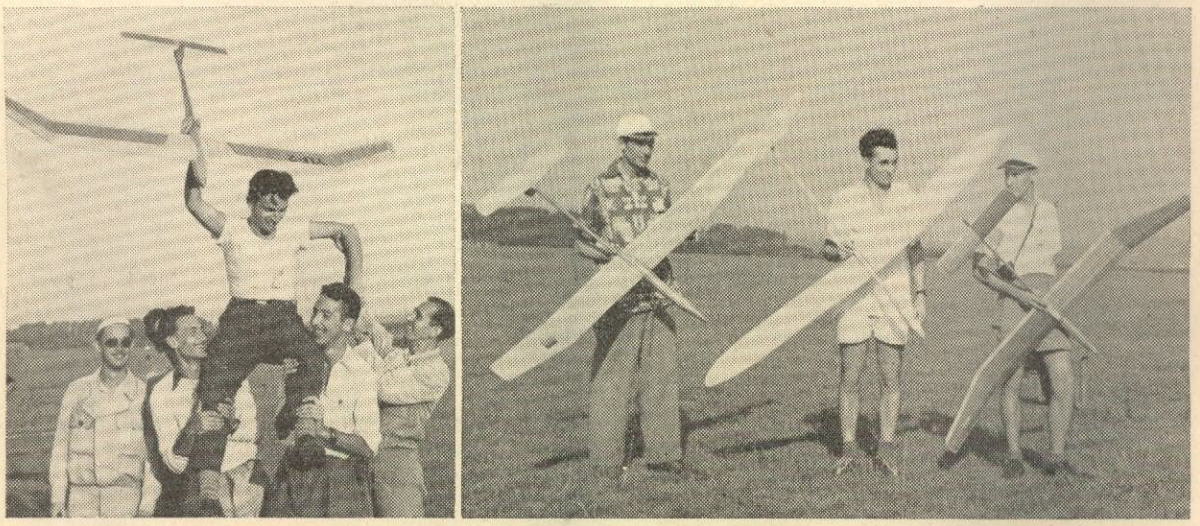
Nr 5 och bäste österrikare var Josef Stelzmüller, som var den yngste lagmedlemmen. Förra årets världsmästare Czepa kom som sagt bort redan i första perioden och hamnade på 28 plats.

Om segraren och hans modell samt några av de andra intressanta modelltyperna återkommer jag i nästa nummer.

Bananen.

**Utdrag ur resultatlistan:**

1. Gunic, Jugoslavien 849,0; 2. Hacklinger, Tyskland 810,4; 3. Säman, Tyskland 802,5; 4. Hansen, Danmark 766,9; 5. Stelzmüller, Österrike 731,7; 6. Fresl, Jugoslavien 688,2; 7. Templier, Frankrike 671,4; 8. Odenman, Sverige 663,3; 9. Schoder, Schweiz 659,6; 10. Tasic, Jugoslavien 647,5; 11. Byrd, England 637,4; 17. Sandberg, Sverige 569,3; 26. Andersson, Sverige 447,0.



*Vinnaren och världsmästaren Borislav Gunic hyllas av sina jugoslaviska lagkamrater. Till höger det tyska laget Säman, Hacklinger och Pegel, som blev bästa nationslag.*

# Blåsigt SM i Halmstad

Årets modellflyg-SM blev i huvudsak ett Götalandsmästerskap. Deltagare från nord- och mellansverige saknades dock inte helt, även om de på grund av de långa resorna var alltför fåtaliga. De mest långväga tävlingsgästerna kom ända från Umeå. Tyvärr blev det mycket blåst redan från början trots att tävlingen började kl 7 på morgonen. Till på köpet kom det termik, varför det hela blev en aning chansartat. Det rådande vädret gjorde naturligtvis att kvaddarna blev ganska många. Än var det motorkärror som med dunder och brak körde i backen, än var det segelkärrvingar som knäcktes i högstarterna.

Som vanligt såg man förstås många av de gamla tävlingsuvarna i startlistan och de stod sig i allmänhet ganska bra i konkurrensen. Tyvärr var de bättre G-flygarna från Stockholm med världsmästaren Arne Blomgren i spetsen inte i tillfälle att deltaga, men det blev hård fight i alla fall i denna klass, i vilken Anders Håkansson från Malmö utgick som segrare. Han var säkert dagens gladaste segerherre ty han hade kämpat hårt för att rehabilitera sig efter sin litet skrala insats i Wakefieldtävlingen. Tiden, som blev hela 831 sek, var även den bästa av de tre klassvinnarnas. Lars Gunnar Larsson, Norrköping, och Charles Moberg, Göteborg, kom på 2:a resp. 3:e plats, även de med mycket goda tider. 4:a men med samma tid som Charles Moberg kom VM-tvåan Jan Nilborn, Malmö. Fjolårsmästaren Roald Olsson hade inte hunnit hämta sig riktigt från storkvaddarna i Norrköping och hamnade på 9:e plats.

Överraskande segrade i S Ebbe Carlsson från Linköpingskadern, en klubb som ju har stolta traditioner att försvara på segelmodellernas område. Segrartiden blev 810 sek efter tre fina flygningar, den sista med maxtid. Tvåan K. E. Persson, Bjuv hade också max-tid i sin sista start men hade en lite för svag första flygning på 1.54 min. VM-deltagande Kurt Sandberg, Halmstad, gjorde en god prestation som lyckades klara 3:e-platsen trots dåligt utgångsläge, och trots att han hade ett styvt arbete som tävlingsfunktionär.







*Överst: En nyhet för modellflygarna var prispallen. Chefen för F 14, överste Christian Nilsson, delar ut priser till Karl-Erik Persson, Bjuv, Ebbe Carlsson, Linköping, och Kurt Sandberg, Halmstad.*
*I mitten: Ebbe Carlsson, Linköpingseskadern, som blev svensk mästare i S-klassen.*
*Nederst: Börje Börjeson, Göteborg, med sin berömda »Pladuska»*

Börje Börjesson vann kanske tävlingens mest förtjänta SM-tecken i F efter en hård dust med en gammal veteran på segelmodeller, Bertil Dahlqvist, Halmstad, vilken kom tvåa. Båda hade jämna, uppåtgående serier, men f. ö. var tiderna i F ojämna.

Lagsegern vann Aeroklubben i Malmö rätt överlägset genom Anders Håkansson, Rolf Hagel och P. Håkansson. Sammanlagda tiden blev 2055 sek, vilket är hela 332 sek före tvåan, som var Aeroklubben i Göteborg.

Arrangemangen har Halmstadsklubbens energiska mannar all heder av, ty allt gick lugnt och väl i lås. Som alltid fanns det förstås frågetecken att sätta någonstans och denna gång gällde det startplatsen, som valdes alldeles åt pipan därför att någon väderfjärrskådare hade sagt att vindriktningen strax skulle ändra 90°, vilket den naturligtvis inte gjorde. Men eftersom det var fält även utanför själva flygplatsen gick det bra ändå, även om modellflygarna fick jaga som hinderlöpare över taggtrådsstängslen.

Flygflottiljen, F 14, hade inte bara välvilligt ställt fältet till förfogande, utan ordnade även mat och logi för modellflygarna. Och det för en billig penning. Tack!

Bananen.

**De bästa resultaten:**

**Segelmodeller:**
1. Ebbe Carlsson, Linköping, 810 (231—219—360);
2. K.-E. Persson, Bjuv, 716 (114—242—360);
3. Kurt Sandberg, Halmstad, 691 (144—345—202);
4. P. Nilsson, Göteborg, 652; 5. Kaj Nilsson, Bjuv, 620.

**Gummimotormodeller:**
1. Anders Håkansson, Malmö, 831 (194—334—303);
2. L. G. Larsson, Norrköping, 737 (180—197—360);
3. Charles Moberg, Göteborg, 696 (139—360—197);
4. Jan Nilborn, Malmö, 696; 5. H. Eliasson, Göteborg, 657.

**Förbränningsmotormodeller:**
1. Börje Börjeson, Göteborg, 649 (167—197—285);
2. B. Dahlqvist, Halmstad, 611 (147—202—262);
3. P. Håkansson, Malmö, 606 (87—164—355);
4. S. O. Lindqvist, Örebro, 555; 5. H. Flood, Linköping, 553.

**Lagtävlingen:**
1. Aerokl. i Malmö, 2055; 2. Aerokl. i Göteborg, 1723; 3. Linköpingseskadern 1617; 4. Aerokl. i Göteborg II, 1309; 5. Halmstads Flygklubb, 1302; 6. Aerokl. i Göteborg III, 1288; 7. Aerokl. i Malmö II, 1244; 8. Norrköpings Flygklubb 1004; 9. Norrköpings Flygklubb II, 943; 10. Örebro Scoutkår, 868.

Svenska Pilotföreningen

Postfack 5045, Stockholm 5

**PILOTTRÄFF**

**Hösten har kommit och tiden är mogen att begynna verksamhetsåret med pilotträff. Vi hoppas på samma stora anslutning som sist och den gången var det minsann ingen, som var ledsen. Alltså på KSAK torsdagen den 9 okt. kl. 19.30. Film, kaffe, historier och flygarsnack samt överraskningar.**

**Styrelsen.**

**Fiskeutfärd**

SPF anordnar lördagen den 18 okt. en utfärd till Nåttarö med återkomst den 19:e på kvällen. 12 man får plats i turen, som går med tåg till Nynäshamn och därifrån abonnerad båt. Förläggning i Stockholms Stads fiskestugor. Utrustning: Matsäck för två dagar, spinnspö, sovsäck, gummistövlar samt vad annat du kan finna vara nyttigt. Anmälan direkt per telefon till undertecknad senast den 14:e.

Huzell, tel. 28 74 28.

**Årsmötet**

SPF årsmöte 1952 avhålles lördagen den 9 nov. kl. 15.30 på Byggnadsföreningens restaurant, Norrlandsgatan 11, Stockholm. Efter sammanträdet sedvanlig supé.

Mera härom i cirkulär till medlemmarna.

**Flygstyrmän**

Provåret som styrmän gör efter avklarad första utbildning följande medlemmar: A. Lindman, G. Andrée, A. Törnblad, R. Blom, B. Gunnfors, O. Lundin, L. Nyström, alla f. d. vpl. f.f. samt T. Haglund, res.off. De tillhör SAS-kursen som började 15 april i år.

**Nya medlemmar**

Trafikflygare Arne Gundersen, Gällivare och fältflygare Bo Hagman, Luleå.

×

*Styrelsen* har sammanträtt tre gånger i höst varvid bl. a. följande viktigare ärenden ventilerats: Nordisk yrkesflygarunion, obligationsföreningen, normer för SPF:s hedersmärke samt höstens föreningsliv.

## KSAK:s direktanslutna medlemmar

kallas till sammanträde onsdagen den 22 oktober kl. 16.00 för att bl. a. utse ombud till KSAK:s årsmöte.

Lokal:
KSAK, Malmskillnadsgat. 27
Stockholm

*Samkväm är ordnat efter sammanträdet varför förhandsmeddelande om deltagande är önskvärt, gärna per telefon 23 23 65.*

**Rekryteringsrapport till FV.** Samtidigt som de anslutna klubbarna sänder in sina verksamhetsrapporter till KSAK skall i år en särskild uppgift lämnas om hur många av klubbmedlemmarna som sökt anställning vid flygvapnet. Vidare skall meddelas vilka åtgärder som klubbarna vidtagit för att sprida kännedom om vårt flygvapen om hur man vinner anställning där. Från flygvapnet har meddelats att stor hänsyn kommer att tagas vid fördelningen av den aktuella segelflygmaterielen till den rekrytering som klubbarna lämnat.

## nytt från KSAK

Red.: G. H. Dérantz

**Handbok för flyglärare** av Olle Haglund, som KSAK gav ut 1946, har försetts med aktuella ändringar och tillägg. Bokens råd och anvisningar är enligt LFS av sådant värde att varje privatflygare (elever såväl som utbildade piloter) bör äga den. KSAK säljer handboken för kr. 3: 50.

×

**KSAK:s FAI-handlingar.** Nya kompletterade bestämmelser för handlingar som KSAK utfärdar i egenskap av medlem i FAI (carnet, identitetskort, internationellt flygföraredиplom och sportlicens) har utarbetats och utsänts till anslutna flygklubbar. Direktanslutna medlemmar kan rekvirera bestämmelserna direkt från KSAK.

×

**Skandinaviska lättnader.** Luftfartsstyrelsen har meddelat, att danska och norska årskort för landning och parkering av privatflygplan gäller även på LFS flygplatser. Motsvarande bestämmelser gäller för svenska flygplan som besöker Danmark och Norge.

×

**Sydamerikanskt.** Club Aereo de Mexico, A. C. anordnar en tävling på sträckan Mexico City—Port of Acapulco den 8 november. Samtliga FAI-anslutna länder har inbjudits att delta.

## *Kallelse till årsmöte*

Befullmäktigade ombud för KSAK:s anslutna organisationer och direktanslutna medlemmar kallas till årsmöte i Stockholm lördagen den 15 november 1952 kl. 13.00.

Lokal:
GILLETS
FESTVÅNING
Brunkebergstorg

*Styrelsen sammanträder på KSAK kl. 1000 och på Gillet omedelbart efter årsmötet.*

×

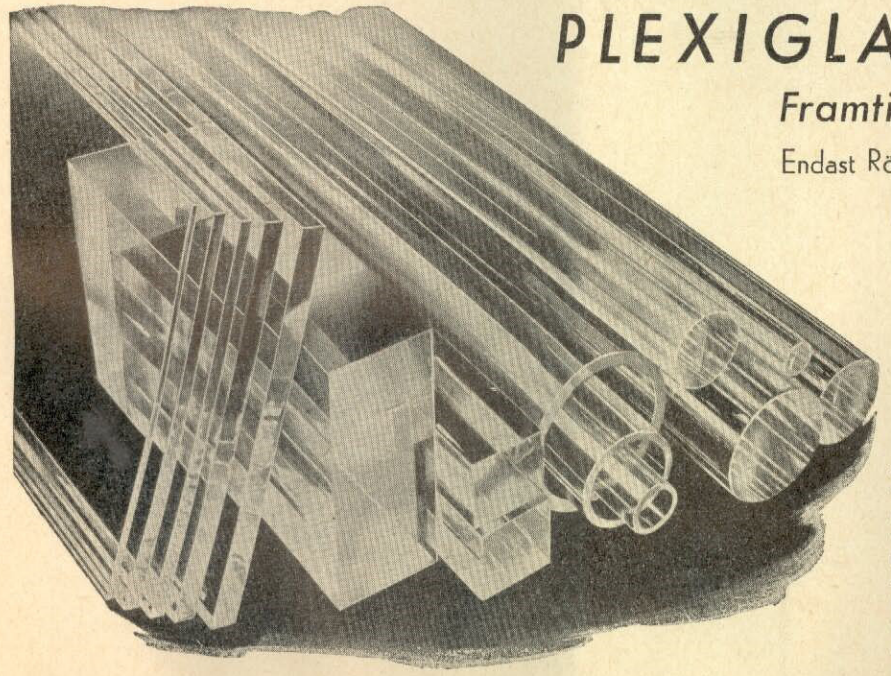
*Valkommittén sammanträder på KSAK kl. 0900.*

# DUNLOP

*Flygplansdäck*
*Hjul*
*Bromsar*
*Pneumatisk och*
*Hydraulisk*
*utrustning*



**DUNLOP RUBBER Co AB** NORRKÖPING
Avd. Aero - Tel. 365 30



# PLEXIGLAS

*Framtidsmaterialet*

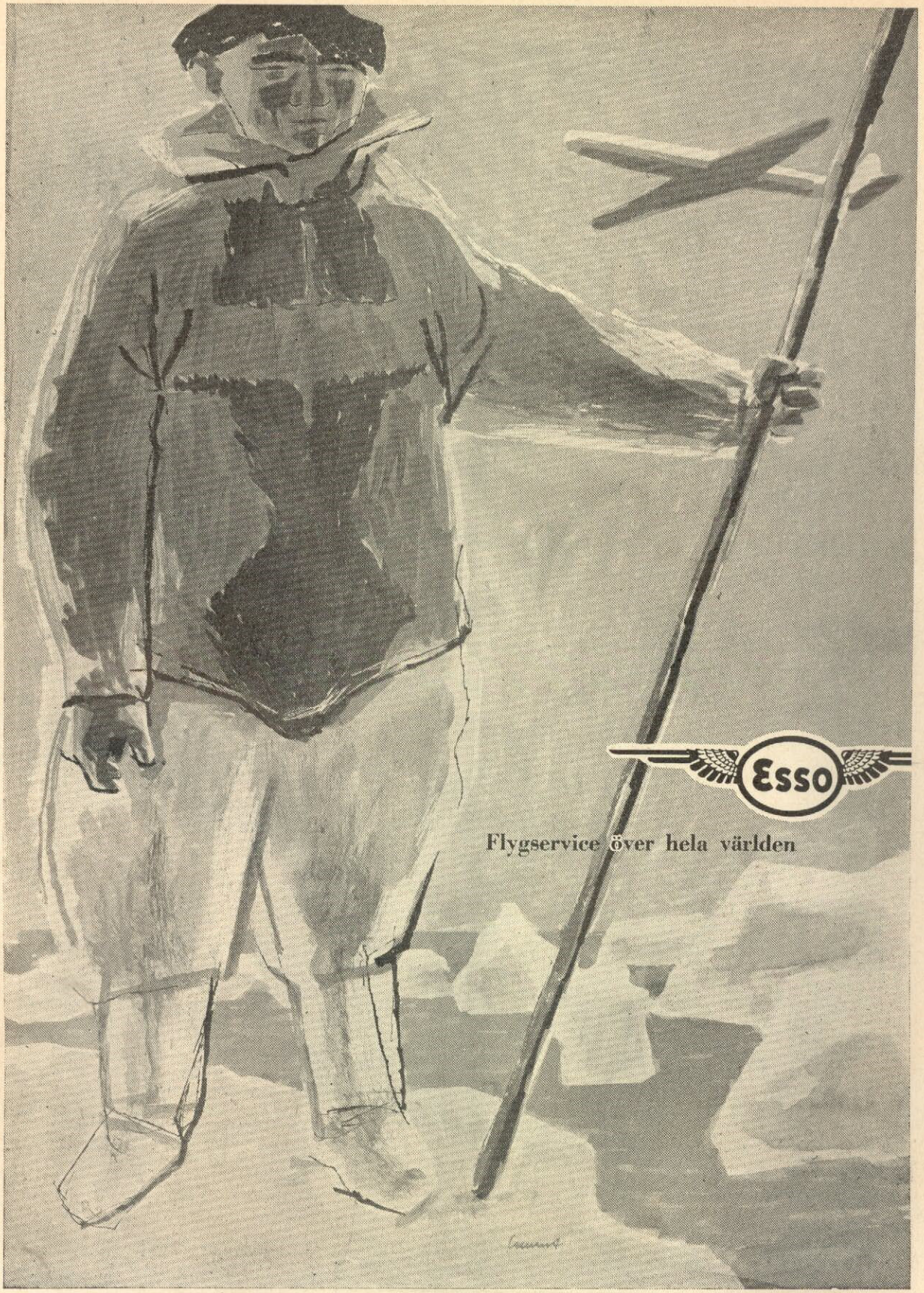
Endast Röhm & Haas tillverka
*PLEXIGLAS*

**PLEXIGLAS är lätt att bearbeta. Med vanliga verktyg för trä- eller metallbearbetning kan det sågas i band- eller cirkelsågar samt filas, borras, gängas, stansas, sammanfogas och poleras. PLEXIGLAS levereras i plattor, block, rör, bult (rund och fyrkantig) och finns i lager.**

GENERALAGENT FÖR SVERIGE:

## ANDRÉN & SÖNER

Kaptensgatan 6, Stockholm. Telefon 67 92 00.


ESSO
Flygservice över hela världen