11 nov. 1952

flygtidningen

Looping

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



USA:s nyaste och äldsta reastridsplan, Lockheed F-94 C Starfire och dess föregångare F-80 Shooting Star

Flygstaden Linköping

115 år i luften. KLM-chefen Albert Plesman har nyligen, i samband med att världens äldsta flyglinje fyllde 33 år, överlämnat bolagets speciella »flygtimmesmedalj» till en del av den flygande personalen inom bolaget. Medaljerna är i guld, silver och brons och erhålles för resp. 20.000, 15.000 och 10.000 flygtimmar. Denna gång var det 75 KLM-anställda som fick medaljen. Fyra förare och en telegrafist fick den i guld. De 75 som mottog medaljen denna gång har tillsammans tillbringat mer än en miljon timmar (eller 115 år) i luften!

×

Flygkarta för passagerare. Ett britiskt radiobolag håller på att konstruera en karta som är avsedd att monteras i passagerarkabinen på flygplan och som automatiskt visar planets position under hela flygningen.

×

Vickers Viscount har demonstrerats i Västtyskland för bl. a. representanter för de tyska myndigheterna och den tidigare tyska flygindustrin samt för pressen. Man kan förmoda att detta är ett led i en brittisk försäljningsoffensiv med tanke på det kommande tyska trafikflyget. Kanske man också vågar sig på en gissning om trevare att få till stånd licenstillverkning i Tyskland.

×

Helikopterpost. I dagarna kommer helikoptrar att sättas in för flygning av post mellan New Yorks tre stora flygplatser, La Guardia, Idlewild och Newark.

×

Helikopterpionjären Igor Sikorsky uttalade vid en tillställning i Los Angeles nyligen att han var övertygad om att inom tre till fem år transporthelikoptrar lika stora som DC-3 kommer att vara i kommersiell trafik.

×

Sin tredje reatrafiklinje med Comet har BOAC nu startat, London—Singapore. Restiden är 27 timmar i riktning mot Singapore med en effektiv flygtid av cirka 20 timmar. Routen går via Rom, Bahrain, Karachi, Kalkutta, Rangoon och Bangkok och totaldistansen är nära 12.500 km. På återvägen görs en utvikning till Dehli. Restiden den vägen är 34 tim. 20 min. Under första tiden trafikeras linjen en gång i veckan. Från början av november dubbleras trafiken med ytterligare en Comet, som flyger en något differentierad route med en total längd av 12.700 km.

TULLFRI STEK

En amerikan flög för en tid sedan med KLM från Amsterdam till London. Med tanke på den knappa mattilldelningen i England köpte amerikanen med sig en prima holländsk stek på så där en fem kilo, som han bar i ett paket under armen när han steg in till tullen på London Airport. Tulltjänstemannen upplyste emelertid vänligt men bestämt om att det inte var tillåtet att införa rått kött i England. Amerikanen hade inte varit amerikan om han inte fattat situationen och handlat därefter. Kvickt tog han köttklumpen, räckte den till den holländske flygkaptenen och beordrade återflygning och stekning av köttet i Holland.

Köttet flögs tillbaka till Shiphol, där en markvärdinna tog hand om det, och en halvtimme senare gick hon med det nu välstekta köttet till nästa plan som skulle till London.

Och några timmar efter att tullen avvisat amerikanens råa kött, kunde denne utkvittera en väldoftande stek, som enligt lag och förordning hinderfritt kunde föras genom tullen. Varpå det troligen blev huggsexa.

Väldig ökning av flygtrafiken. Den amerikanska »Aviation Bulletin» har publicerat en statistik från det amerikanska trafikflyget under åren 1946—1951. Därav framgår bl. a. att trafiken under femårsperioden ökat cirka 78 % i fråga om passagerare och post, medan fraktflyget ökat med inte mindre än 515 % under samma period.

×

Den spanske segelflygaren Juez, som vann den tvåsitsiga klassen i senaste segelflyg-VM, samt hans markpersonal har tilldelats den spanska förtjänstmedaljen av första klass med pension!

Looping

Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg

NR 11 — ÅRG. 2
Nov. 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

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.

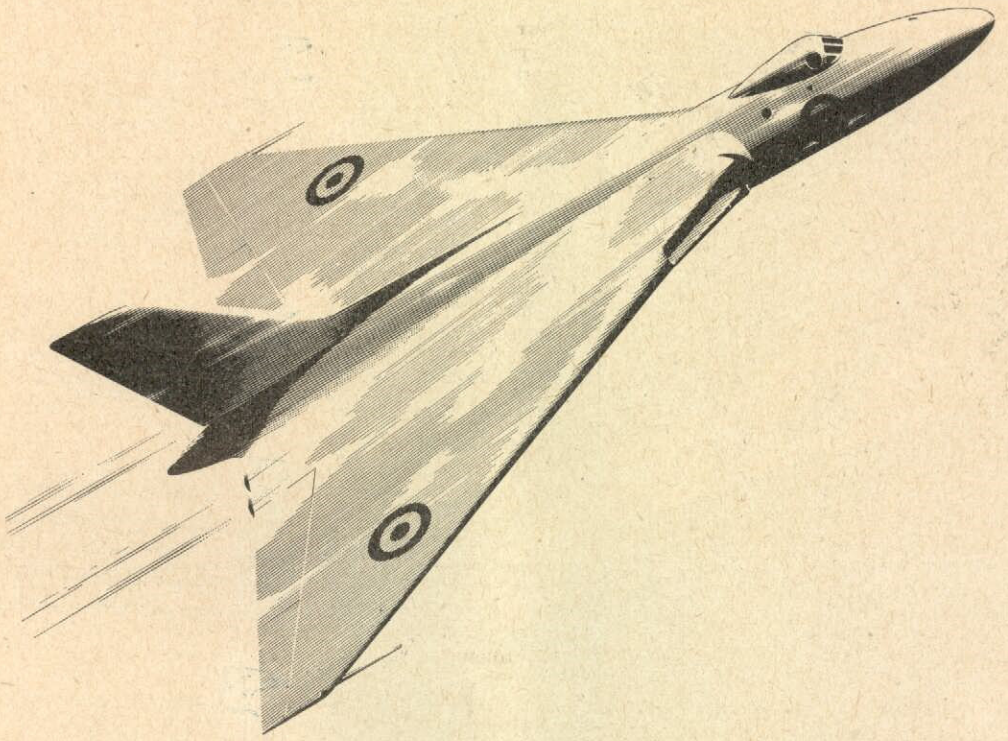
EFTERTRYCK FÖRBJUDES

AB Falköpings Tidnings Tryckeri 1952

Beg. ev. havererat
SPORTFLYGPLAN
önskas köpa. Svar med pris till »Sportplan», Looping fvb.

Om Ditt flygplan krånglar och behöver en mindre tillsyn, vänd Dig då till oss:
Service-Lådan, Box 240, Solna 2.

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



Avro 698

Världens första Delta-bombplan

På Farnborough-utställningen — där flygexperter och toppar från hela den fria världens flygvapen samlas — är det varje år e t t flygplan, som fångar intresset och dominerar hela flyguppvisningen. 1952 var »Avro 698» den stora nyheten, som allmänt ansågs vara det mest intressanta och imponerande flygplanet. Efter många års tålamodsprövande forskning och provflygningar med flygplan av deltaform har Avro skapat »698», det modernaste och mest effektiva bombplanet i världen. Det kan transportera en större bomblast snabbare, längre och mer ekonomiskt än något annat flygplan.

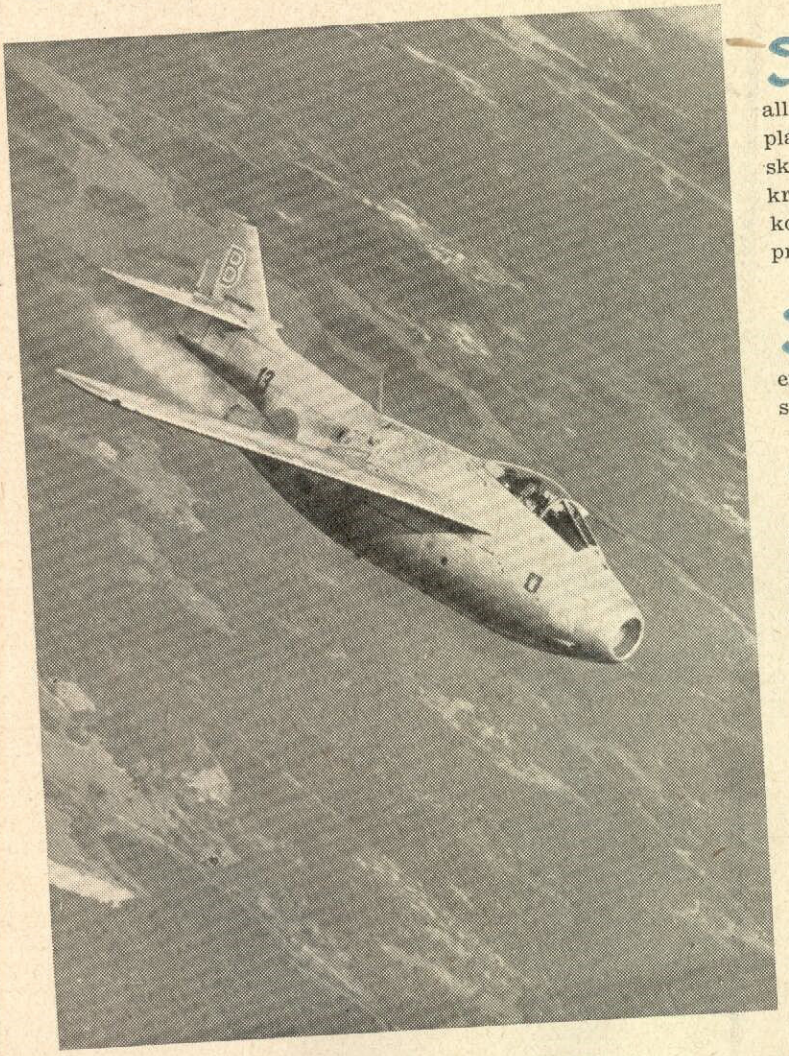
Under ett år har nu Hawker Siddeley-gruppen givit R. A. F. dess bästa jaktplan för ortsförsvar, Hawker Hunter; dess oöverträffade och mångsidiga nattjakt- och eskortplan, den deltavingade Gloster Javelin och nu, »Avro 698», vapnet, som framför alla andra skall bidraga till den fria världens försvar i händelse av ett anfall. Detta — om något — är ett bevis för vår ställning som föregångsmän inom reaktionsflyget.

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.

SPÄNNANDE FAKTA • AKTUELL SÅ DET BRÄNNS



I Kalla krigets flyg får ni veta allt om samtliga moderna flygplan i hela världen som i dag skulle gå till attack om ett nytt krig bröt ut. Allt om konstruktioner, licenser, data, prestanda, produktion

K alla krigets flyg betecknar en händelse inom svensk flyglitteratur

F yrtiofem av världens aktuellaste stridsflygplan beskrivs utförligt och sätts in i sitt rätta militära, historiska och politiska sammanhang

B ildurvalet är av högsta klass och mycket rikligt

B eställ i bokhandeln eller direkt från förlaget

E n bra julklapp

Kalla krigets flyg

Den sensationella typserien med nytillägg och omarbetningar — NU SOM BOK

Kalla krigets flyg, **författad av Hans G. Andersson, gör anspråk på att vara det förnämsta moderna samlingsverk om flygplantyper som någonsin utgivits på svenska språket.**

UTKOMMER inom kort

Beställning kan ske på vidstående kupong. Ännu bättre är att sätta in beloppet (8: 50 per ex) på postgiro 45 35 30. Då slipper Ni ifrån postförskottsavgiften. Skriv namn och adress på talongen samt »Kalla krigets flyg».

Till YNGVE NORRVIS FÖRLAG, BOX 3063, STOCKHOLM 3

Jag beställer härmed ..... ex av Kalla krigets flyg att sändas mot postförskott omedelbart efter utgivningen. Pris per ex 8: 50 + postförskottsavgift.

8:50

Namn: .....

Bostad: ..... Postadress: .....

På flygets skuggsida

eller medel mot flygsjuka

De flesta av oss lever fortfarande i föreställningen att allt som har med flyg att göra är underkastat den ständiga och snabba utvecklingens lag.

Man gör så gärna jämförelser när man vill framhålla att något går framåt. Vi jämför vårt flygvapen nu med vårt flygvapen för tio år sedan och konstaterar relativt belåtet att det var tusan vad det gått framåt. Då hade vi jaktplan som gjorde 500 km/t. Nu är vi uppe i över 1.000. Vi gör samma reflexion visavis flygindustrin. Saab för tio år sedan var en liten bondsmedja jämfört med vad det är i dag. Med trafikflyget är det samma sak. Titta i en ABA-tidtabell för tio år sedan och jämör den med en SAS-dito i dag! Ni kommer vid den jämförelsen att känna er äldre än ni egentligen är.

Enda skillnaden på s p o r t f l y g e t förr och nu är strängt taget att medan man förr var brinnande i tron och stark i flygarandan, är man i dag utpräglat pessimistisk i den mån man orkar mobilisera några reaktioner alls. De flesta av privat- och sportflygets proselyter har redan givit upp sin tro, sin idealism och blivit knarriga och sura medelålders herrar, bittra av motgångar och brist på förståelse, buttra men utan fränhet i repliken när de tvingas tala om sina förlorade positioner.

Man försöker visserligen fortfarande på sina håll att i propagandistiska vändningar med siffror och diagram visa att även sport- och privatflyget håller jämn takt med den övriga utvecklingen. Att man då och då lyckas med detta är egentligen endast ett bevis för hur seg tron ändå är. Och hur gärna man än vill behålla sin barnatro i detta fall är det inte utan att man begriper de pessimistiska surpupporna. För vad har de egentligen fått för allt sitt knog att med ord och åthävor predika flygtankens utbredning? Förutom dålig ekonomi och förstört familjeliv har ur deras möda inte kommit något annat påtagligt än de storheter som vi nu mer eller mindre beundrar (och avundas): Flygindustri, flygvapen, trafikflyg eller med andra ord hela det flyg vi i dag har. Men äran har andra snott...

Det kan naturligtvis för en kontemplativ natur vara angenämnt att fördjupa sig i beundran över vad som blivit av det lilla frö som man själv en gång sådde. Ungefär lika angenämnt som för sparvmammam som av blind nitälskan och kanske omedveten kärlek göder upp gökungen och som tack en vacker dag får en spark i baken och åker ur boet.

Det är inte min mening att här försöka pådyvla »det stora flyget» någon medveten gökungementalitet (däremot möjligen sportflyget litet väl mycket av blind nitälskan och missriktad amour mot den i vissa avseenden litet för storvulna släkten). Men det vore nog inte ur vägen om »det stora flygets» representanter tog sig en funderare på sina dagars upphov och tänkte efter om det inte trots allt vore på sin plats att visa om inte precis stolthet över den luggslitna föräldern så dock en pietetsfull högaktning, när nu åldringen snart går att reda sitt sista läger på resterna av gamla gistna Cubar, knarkande Klemmar och flämtande Mothar, sörjd och saknad och följd till graven endast av en liten hop försagda A-certifikat, vandrande som en vingklippt gåsflock i slagskuggan från de storas ljudsnabba parad.

Jag är djärv, fräck och ofin nog att tro, att sportflyget fortfarande har sin stora betydelse och alltid kommer att få det (kalla det förresten gärna något annat än sportflyg). Det behövs nämligen, inte minst av psykologiska skäl, som ett forum för dem som nerifrån vill komma upp i det stora flyget. Och det behövs likaså såsom någonting att återvända till för dem som varit uppe i det blå men inte får vistas där längre. Det behövs också som en uppsamlingsplats för det spirande flygintresset, det som ännu inte anser sig moget för språnget upp till de stora höjderna och som skulle gå helt förlorat om det inte fanns en liten plattform på lägre höjd att ställa sig på och kanske fundera en stund över om och när nästa steg skall tagas. Många av oss behöver — även när vi är helt unga — fundera ett slag mellan varven. Det behöver inte betecknas som ett utslag av obeslutsamhet eller vankelmod, snarare som gott omdöme.

Det påstås — men är inte bevisat — att sportflyget inte gör någon nytta. På sätt och vis kan man nog hålla med om att det är onyttigt i dag. Men varför? Jo, främst därför att de yttre förutsättningarna för att det skall komma till påtaglig och direkt nytta saknas. Den materiel som finns är omodern och oekonomisk. Start- och landningsmöjligheterna är ytterst begränsade. Det finns ingen service vare sig i fråga om bränsle eller reparationer som möjliggör rationell utnyttjning av den lilla materiel som finns. Man kan inte i dag annat än undantagsvis använda ett sportflygplan att resa med. Man kan bara använda det att flyga ett antal timmar med för att upprätthålla certifikatet. Och den nyttan är — det skall erkännas — en smula diskutabel när den ställs ensam för värdering.

Sportflyget är medvetet eller omedvetet nonchalerat av de stora, och därmed också av allmänheten. Vi borde nog — innan vi lägger sportflyggubben i en kanske för tidig grav — diskutera igenom hans sjuka ordentligt för en gångs skull. Kanske han »bara» har begåvats med en allvarlig bristsjukdom, som lätt kan botas om man hittar den riktiga medicinen. Och kanske han efter tillfrisknandet skulle bli en riktigt bra bundsförvant till de stora bröderna — eller sönerna — i den stora flygfamiljen.

Därför föreslår Looping och Stockholms Flygklubb såsom varande nära anförvanter till den stabbige, att alla intresserade träffas och diskuterar igenom fallet, djupt och ingående och utan hämningar. Samtliga sjukjournaler kommer att finnas tillgängliga vid den diskussion som anordnas på Stallmästargården den 16 november, d. v. s. dagen efter KSAK:s årsmöte. Se annons i detta nummer på sid. 29.

Yngve Norrvi.

P. S. Det är möjligt att diagnosen vid sammanträdet kommer att lyda på obotlighet och att majoriteten av de församlade sakkunniga kommer att ordinera omedelbar avrättning av den sjuke för att bespara honom onödigt lidande. Inte minst inför så spännande alternativ bör arrangörerna kunna påräkna stort intresse för evenemanget.

P. A. Norlin: SAS sluter ringen

Chefen för Scandinavian Airlines System, direktör Per A. Norlin, väntar att vi under de närmast kommande åren skall få se en fortsatt utbyggnad av världens trafikflyg med en kraftig stegring i passagerarfrekvensen. I en intervju med Loopings medarbetare förutspår han, att turistflyget kommer att öka i popularitet, medan den nuvarande standardklassen utvecklas till en speciell lyxservice för dem, som önskar större bekvämlighet, sovplatser och de extra tjänster, denna klass består med. Det blir också i denna klass, som man kan räkna med att reaflyget skall insättas. Men det dröjer ännu en sju, åtta år, och de nuvarande DC-6 och DC-6B kommer att göra tjänst länge till i standard- och turistklassen.

Vad beträffar SAS närmaste framtidsplaner, så har vi ju redan annonserat en ytterligare utbyggnad av vårt linjenät, säger direktör Norlin.

— Närmast blir det Nairobi-linjen, som efter nyår utsträcks till Johannesburg. Ännu intressantare är dock de planer, vi har på nya linjer till den amerikanska västkusten och Fjärran Östern via de arktiska trakterna. När dessa planer realiseras, har SAS slutit sin cirkel jorden runt.

— Att på detta sätt skapa en snabb förbindelse Skandinavien—Fjärran Östern är för övrigt ett gott bevis på flygets förmåga att kunna frigöra sig från gammalt ingrott tänkande. Man kommer inte längre att färdas den långa vägen österut för att resa till Japan, i stället färdas man den betydligt kortare vägen nordväst via polarhavet.



P. A. Norlin

— Vi var alla optimister efter det stora luftfartsmötet i Chicago 1944, men våra drömmar om luftens frihet infriades inte, när freden kom. Restriktioner av olika slag lade hinder i vägen för en fri konkurrens, och endast genom bilaterala avtal länderna emellan kunde så småningom, ofta med stora svårigheter, det trafikunderlag säkerställas, som är en nödvändig förutsättning för en lönsam trafik.

— Vilka framtidsutsikter anser ni att flyget har? Kan man räkna med hårdare konkurrens? Kommer biljettpriserna att sjunka eller stiga? Vilket blir förhållandet mellan turistflyg och lyxflyg? Vad kan flygbolagen göra för att hålla sina omkostnader nere?

— Den närmaste 10-årsperioden kommer att för den internationella luftfarten vara av stor betydelse. Nya reaktionsdrivna trafikflygplan kommer att få avstånden i tid räknat att krympa väsentligt. Skandinavien—New York på 8—10 timmar kommer att bli ordinär restid. Nya taxeformer kommer att göra luftfarten tillgänglig för en större allmänhet. Redan nu har passagerarfrekvensen visat glädjande tecken på ökning, och denna uppgång har varit särskilt markant efter turistklassens införande på Nordatlanten. Vi väntar därför, att när nu turistklassen börjar i Europa nästkommande april, så skall den ha samma stimulans på resandefrekvensen här.

— Givetvis måste man räkna med hård konkurrens. Men man får inte heller glömma, att konkurrensen är vår stimulans. Den tvingar oss att göra vårt bästa för att ge allmänheten den säkra och pålitliga flygtrafik som den vill ha, samtidigt som kostnaderna måste hållas nere.

— Utan ansträngningar att skära ner våra kostnader skulle nuvarande biljettpriser inte ha kunnat hållas. En så pass kraftig reducering som 25—30 procent i biljettpriserna för dem som tar turistflyget, placerar trafikflyget inom ekonomiskt räckhåll för en mycket stor kategori resenärer. Man undgår därvid nog inte, att nuvarande standardklass berövas en del passagerare.

Lufthansa kommer

— Vad innebär ett pånyttfött tyskt Lufthansa för SAS? Räknar ni med ytterligare konkurrens och att den marknad SAS skapat sig i Tyskland skall gå förlorad?

— Det kommer att ta någon tid, innan den nya tyska luftfarten har hunnit komma i full utsträckning. Jag tror dock, att det kommer att finnas plats för oss alla. Givetvis kan vi inte räkna med att få behålla den tyska inrikestrafiken. Däremot hoppas vi på att i gott samförstånd med det tyska flygföretaget utveckla de övriga flygförbindelser på Tyskland, Som SAS under åren byggt upp. Med kännedom om tysk grundlighet och förmåga att organisera vågar jag förutspå, att det nya Lufthansa snart skall ha ett vittomfattande linjenät i gång.

— Vad är SAS' inställning till reaflyget, och när planerar SAS att köpa readrivna passagerarplan?

— Givetvis följer vi utvecklingen på reaflygets område med största uppmärksamhet. För

Forts. på sid. 33.

Saab producerar nu J 29 på löpande band för det svenska flygvapnet.



Saab
F 3
CVM
Fc
Flk

Flygstaden Linköping

Det finns nog ingen svensk stad som i så hög grad förtjänar benämningen flygstad som Linköping. Ett bevis för detta är bland innat att man även i utländska flygkretsar faktiskt känner till stadsnamnet Linköping trots de två underliga prickarna över o-et och det högst egendomliga uttalet . . .

Äran av detta har naturligtvis i första hand Saab, som är en av de svenska industrier som kanske är mest kända utanför vårt lands gränser vid sidan om våra tillverkare av kylskåp, kullager och metaller.

Men flygstaden Linköping är inte bara Saab. Snarare är den nu mycket dominerande flygindustrin i Filbyters stad en frukt av den flyganda som mer eller mindre tvingats på de goda linköpingsborna. Man behöver bara erinra om de stolta traditioner som F 3, Östgöta flygflottilj, upprätthåller sedan gamla flygkompaniets dagar ute på Malmslätt. Denna erinran gäller även den ena av flygvapnets/flygförvaltningens tre stora centrala verkstäder CVM, som har anor sedan flygets allra första barndom och från det embryo till stridsflyg som i flygålderns morgon tog sig uttryck i »baronens hangar» och »grevens hangar» på Malmslätt, där trots moderniteter av alla slag sekelskiftets lövsågarglädje fortfarande dominerar arkitekturen.

Flyget i Linköping fullständigas dock inte med att man räknar upp storheterna Saab, F 3 och CVM. Dit hör också Fc, försökscentralen (Flygförvaltningens materielavdelnings försökscentral), samt sist men inte minst Linköpings Flygklubb som är en av våra livaktigaste, som kan fira 20-årsjubileum nästa år och vars styrelse domineras av kända profiler från hela det samlade »stora flyget» i Linköping med omnejd.

Att linköpingsborna är stolta över sitt flyg behöver man inte ta miste på, men någon direkt kärlek i samband med stoltheten är svårare att spåra hos »mannen på gatan». Mångt och mycket av det gamla traditionsbundna i den östgötska handelsmetropolens kultur har naturligt nog fått maka åt sig rätt avsevärt under den nära nog explosionsartade utvidgning som präglat flygets utveckling för Linköpings del. Detta har haft till följd inte bara bostadsproblem och trafikproblem och andra svårigheter utan även att mycket »gammalt och vant» när det gällt livsföringen blivit rubbat.

Sanningen är nog närmast den att den äldre linköpingsbon känner sig en smula störd i sin livsrytm och många gånger önskar flyget åt fanders — ända tills han börjar fundera på vad det betyder i fråga om utveckling för staden, inte minst i ekonomiska sammanhang. Om man gjorde det något våldsamma tankeexperimentet att allt vad flyg heter i Linköping plötsligt upphörde att finnas till, eller om verksamheten lades ned, så inser man lätt vad detta skulle få för ekonomiska följder för den snabbt växande och nu ytterst livaktiga staden; det skulle helt enkelt betyda katastrof! Ty flyget dominerar sedan ett halvdussin år staden fullständigt och är lika vik-

tigt för Linköping som gruvdriften för Kiruna och sjöfarten för Göteborg.

<>

Saab i Linköping med dess hundratals underleverantörer runt om i landet är numera vår enda flygindustri och som sådan ett livsvillkor för vårt försvar med därmed sammanhängande konsekvenser. Alla som ägnat saken en tanke vet att Saab på de senaste tio åren utvecklats till en flygindustri som trots begränsade resurser till följd av vårt lands relativa litenhet arbetat sig upp till en av världens absolut främsta kvalitetsindustrier.

Det är inte tu tal om annat än att de herrar från den svenska storindustrin som på 20-talet bad regeringen göra en sakkunnig undersökning av förutsättningarna för en inhemsk »flygplanstillverkning» hade vissa storhetsdrömmar. Ihärdigast i fråga om flygintresset på industrisidan var kanske direktören för AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping, Erland Uggla, och det var också mycket tack vare honom som ASJ så småningom fick igång flygplanstillverkning. År 1931 låg första konstruktionen klar, ett högvärdigt tresitsigt sportplan med namnet Viking. Typen byggdes bara i två exemplar. Nästa typ, kallad Ö 9 och beställd av flygvapnet och betecknad av de ansvariga själva som det fulaste och otympligaste i flygplansväg, kom inte alls till seriestadiet, och man insåg nu att den inhemska marknaden inte medgav tillverkning av så många plan av en viss typ att konstruktions- och andra kostnader betalade sig. Därför såg man sig om efter licenser från utlandet och under åren 1932—34 byggdes vid ASJ 25 skolplan av typen Sk 10 (Raab-Katzenstein Tigerschwalbe) för flygvapnets räkning. Sedan gjorde ASJ ett mindre antal jaktplan av typ Jaktfalken och samma år, 1934, kom Viking 2 till. Den såldes till Stockholms-Tidningen och fick namnet Zefyr. Det var onekligen ett mycket bra plan för sin tid, men marknaden var för dålig och produktionen inskränkte sig till enbart prototypen. Åren 1935—37 tillverkades en serie Tiger Moth för flygvapnet och dessförinnan hade man sysslat med en mindre beställning på det engelska Hawker Hart.

Det var i och med att Flygvapnet 1936 blev en självständig försvarsgren som förutsättningarna för en svensk flygindustri började se gynnsammare ut. Tillsammans med det tidigare etablerade Svenska Aeroplan AB i Trollhättan bildade Järnvägsverkstäderna år 1937 AB Förenade Flygverkstäder, som avsågs att bli en förmedlande länk mellan dess båda ägare och Flygförvaltningen, med vilken ett leveranskontrakt tecknades. Tillverkningen bedrevs dock av de båda delägarna var för sig.

Det dröjde inte länge förrän Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning i Linköping fick så mycket att göra, att en ny verkstad måste uppföras, och den stod färdig i början av 1938. Det verkliga eldprovet fick fabriken samma år då Flygvapnets beställning på 20 Sk 12 Focke-Wulf Stieglitz kom. Denna beställning skulle effektueras på samma tid som om planen beställts hos licensgivaren.

Året därpå, 1939, sålde Järnvägsverkstäderna sin flygplansavdelning och sin gjuterianläggning samt aktieinnehav i AB Förenade Flygverkstäder till Svenska Aeroplan AB (Saab) för 6½ milj. kr, och därmed kan man säga att den svenska flygindustrins nya era började. Efter diverse kapitalinvesteringar bl. a. från Järnvägsverkstädernas sida ansågs Saab 1944 vara ett fullständigt konsoliderat och räntabelt företag och dess fortsatta utveckling och stora betydelse för svenskt flyg känner var och en till. Just nu är Saab i farten med att utöka sin verkstadsareal med 10.000 m², vilket säger en del om industrins omfattning.

Saabs nuvarande chef och verkställande direktör Tryggve Holm kommer direkt från Järnvägsverkstäderna och vet nog bättre än någon annan vilken betydelse flygindustrin fått för Linköpings del inte minst i ekonomiskt avseende, liksom han har det något knåpiga göromålet att hålla i de trådar som skall länka in denna storindustri i samhällets mer eller mindre normala liv. Det betyder inte minst bekymmer för arbetskraft och dess placering i en redan överbefolkad och delvis alltför snabbt växande stad. Och det är kanske främst han som får bära kritiken för importen av utländsk arbetskraft från dem som känner den fulla sysselsättningen hotad när utlänningarna kommer farande.

1/4 milj. om året till utbildning

Vid Saab i Linköping finns nu drygt 260 utländska fackarbetare, främst tyskar och italienare och till



Vänstra bilden: Saabs verkställande direktör Tryggve Holm.



Högra bilden: Saabs chefskonstruktör Lars Brising visar 29:ans katapultstol vid ett studiebesök.

Det svenska flygindustrin lägger ned mycket arbete på yrkesutbildningen. Här visar yrkeslärare Sune Eriksson (drätselkammarens ordförande i Linköping) några grabbar i yrkesskolan hur en stjärnmotor fungerar.



större delen verktygsarbetare. Tryggve Holm är frank nog att påstå, att dessa utländska verktygsarbetare inte kan anses utgöra någon fara för de svenska industriarbetarnas fulla sysselsättning utan snarare betyder att Saab kan hålla tusentals av svenska jobbare med arbete. Det finns nämligen inte kvalificerade svenska verktygsarbetare att uppbringa. Hade importen inte kunnat ske, skulle detta helt enkelt ha betytt att industrin inte kunnat utvecklas som önskvärt är vare sig ur sysselsättningssynpunkt eller försvarssynpunkt.

Bostadsproblemet har inte tillspetsats genom arbetarimporten vid Saab, säger Tryggve Holm. Ty genom att Saab fått höga vederbörandes tillstånd att importera arbetare har automatiskt också givits tillstånd att uppföra barackbostäder åt dem. Och detta utan att stadens byggkvot i övrigt minskats.

Importen av utländska fackarbetare har helt enkelt betytt räddningen för den svenska flygindustrin, säger Tryggve Holm, men tillägger att man i övrigt inte bör överdriva personalproblemet. Det är visserligen stort men inte värre än för andra industrier. Och Saab lägger ned åtskillig möda — och stora pengar — på att sörja för återväxten. Saab har således en treårig yrkesskola, med ett 20-tal elever i varje klass. Denna skola kostar Saab ungefär 200.000 kr pr år. Vidare har Saab också sörjt för utbildningen av kvalificerade flygtekniker, vilken faktiskt är att betrakta som en ren högskoleutbildning. De direkta kostnaderna per år för denna skola är 27.000 kronor, men genom att eleverna använder halva sin tjänstetid på att gå i skolan, blir de verkliga kostnaderna cirka 50.000 kr om året. Denna Saabs »högskola» examinerade för övrigt ut sina första »civilingenjörer» i oktober i år.

Saabs och svensk flygindustris »starke man» på konstruktionssidan är konstruktionschefen Lars Brising. Det är närmast han som tagit ansvaret för och sedermera äran av sådana konstruktioner som J 29 och Draken och som också står för konstruktionen av det senaste uppmärksammade tillskottet till vårt flygvapen, Saab 32. Det är också Lars Brising som håller i de mycket hemliga trådarna till kommande typer.

Inte råd — och tid — till misstag

Största bekymret tycker Lars Brising egentligen inte är att konstruera högvärdiga stridsflygplan som står väl i nivå med stormakternas. Nej, bekymret är snarare att den inhemska marknaden är för liten ekonomiskt sett för det väldiga typarbete som måste utföras. För Saabs — d. v. s. svensk flygindustris — del gäller det med tanke på de begränsade resurserna både i fråga om pengar och kvalificerade tekniker »helt enkelt» att undvika misstag. Vi har inte råd — eller snarare tid — att göra misstag på så invecklade och dyrbara konstruktioner som moderna stridsflygplan utgör. Hittills har vi ju lyckats ganska bra.

När man pratar med Lars Brising faller det sig som den naturligaste sak i världen att börja fråga om »de stora flygproblemen». Vi tar fram den gamla käpphästen om fartutvecklingen när det gäller jaktplanen och frågar om en modern konstruktör med skapelser över 1000 km/tim-strecket bakom sig tror på att utvecklingen kommer att gå lika fort i fortsättningen som under den senaste tiden. Hastigheterna har ungefär fördubblats på de senaste tio åren i fråga om jaktplan i serieproduktion. Kan man verkligen tänka sig att denna tendens kommer att fortsätta? Och på detta svarar Lars Brising, att han för sin del inte tror på någon stagnation. Hastigheterna kommer att öka avsevärt fortfarande! Vilket ger oss anledning fundera över vad vi nästa gång skall få erfara i fråga om Saab-skapelser.

— Anses verkligen hastigheten vara den enda saliggörande när det gäller jakt?

På detta ger Lars Brising det något orakelmässiga svaret, att likaväl som ökade hastigheter, bättre stigegenskaper, längre aktionstider etc, är önskvärt för vissa typer av stridsplan, har man å den andra sidan kommit fram till den punkt i utvecklingen, då en viss stabilisering i konstruktionshänseende för stridsplan i underljudsfartområdet kan anses ha inträtt. Man behöver inte bara hypersnabba jaktplan; man behöver också ändamålsenliga stridsflygplan för andra uppgifter, där farten inte är avgörande. Det vill med andra ord säga att utvecklingen troligen går mot två principiellt skilda typer av stridsplan av vad vi nu kallar jaktflygplan; dels allt snabbare och högreflygande jaktplan för mer eller mindre defensiva uppgifter, dels attack- och jaktplan för lägre höjder i underljudsområdet.

Öka FV eller exportera

Sedan är vi förstås tillbaka till det lilla Sveriges möjligheter att fortsätta konkurrera kvalitetsmässigt med stormakterna inom flygindustrin. Och på detta svarar Lars Brising ungefär på samma sätt som man i början av 30-talet resonerade inom ledningen för Järnvägsverkstäderna: »...det är knappast tänkbart att tillverka så många plan av viss typ för försäljning inom landet, så att konstruktions- och andra kostnader betalar sig.»

Det är ingen hemlighet att de serier som Flygvapnet kan köpa är för små för att tillverkningen inom



landet skall kunna anses ekonomisk — även om de svensktillverkade planen av senaste och modernaste slag inte ställer sig nämnvärt dyrare än motsvarande utländska. Det kan nämnas att enbart verktygsuppsättningen till J 29 kostade 12 miljoner kronor! Enligt obekräftade men tämligen säkra uppgifter gick utvecklingskostnaderna för 29:an upp till 30 milj. kronor innan serietillverkningen påbörjades.

Det är den snabba utvecklingen som ger dessa resultat eller rättare sagt framtvingar denna disproportion mellan konstruktions- och tillverkningskostnader.

Någon annan möjlighet att få rätsida på detta förhållande finns för vår del inte än att antingen öka ut Flygvapnets materielbeställningar (d. v. s. öka Flygvapnet såsom helhet) eller också skaffa utländska köpare . . .

Annars blir det nödvändigt att fortsätta som vi gör nu. Även om det sistnämnda alternativet blir det antagliga, så får man framhålla, att vi har anledning vara ganska belåtna. Ty Saabs skapelser har i högsta grad bidragit till att skaffa vårt Flygvapen och därmed hela vårt försvar en ansenlig respekt.

Och innan vi slutar vår betraktelse över Saab för att övergå till andra komponenter i begreppet flygstaden Linköping, är det måhända skäl att återge följande uttalande från en ansvarig inom Saab: »Saab har aldrig producerat i så snabb takt som nu och har nu väl kommit upp i den tillverkningstakt som Flygvapnet blivit lovat . . .» Vilket kan vara trösterikt att veta för en skattetyngd och frihetsälskande svensk medborgare.

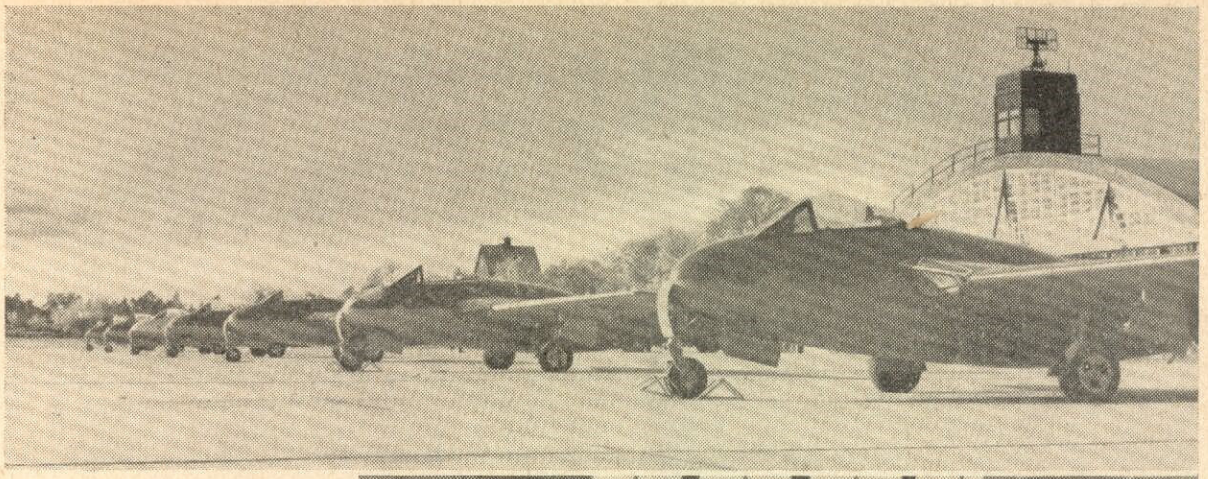
<>

Östgöta Flygflottilj, F 3, är den traditionsrikaste av våra flygflottiljer, där den lever på gammal ricinoljebestänkt mark från det ärevördiga Flygkompaniets dagar. På Malmen har det svenska Flygvapnets vagga stått, men det betyder inte att F 3 skulle vara någon relik från en förgången tid. Malmslättsflottiljen är minsann lika modern och framåt som någon annan, och dess nye chef, överstelöjtnant Nils Magnus von Arbin, är en av de yngsta i vapnet. F 3 skiljer sig från landets övriga flottiljer strängt taget endast i fråga om stämningen. Det står fortfarande något av sekelbörjans punschdoft kvar över snickarglädjen och krusidullerna på många av lokaliteterna, en stämning som enbart angenämt bryter mot raderna av modern reajakt (hittills J 28 Vampire) framför divisionshangarerna.

Vad som i hög grad bidrar till att skapa stämning på denna flottilj är landets enda verkliga flygmuseum, som den tidigare flottiljchefen överste Beckhammar skapat och som nu finns inrymt i en av Malmens gamla lägerhyddor. Detta museum är väl värt ett besök och ger en härlig doft av den gamla tiden. Där finns inte bara sådana sevärdheter som flygplan av antikaste slag, apparatur och vapen, där finns också — bland mycket, mycket annat, en sådan raritet som en bit tyg från det plan med vilket bröderna Wright i december 1903 utförde världshistoriens första flygning.

Som rättesnöre har den nye flottiljchefen följande tänkvärda och kanske något dubbelbottnade sentens på en prydlig skylt på sitt skrivbord: Why

Några bilder från CVM. Överst en av monteringshallarna med enbart J 28B inne. Därunder en interiör från motoravdelningen med Goblinmotorer under montering. Mittbilden visar kontroll av gyroinstrument och därunder den del av finmekaniska avdelningen som sysslar med översyn och reparationer av gyroinstrument. Nedersta bilden visar det nya kontrollrummet för provkörning av reamotorer.





Ovan: Modernt på gamla Malmen, 28:or på plattan. Till höger fyra Malmenchefer: Fr. v. nytillträdande Fc-chefen major Åke Sundquist, avgående Fc-chefen major Åke Sundén, chefen för CVM flygdir. Harald Larsson och nye chefen för F 3, överstelöjtnant von Arbin.

make it difficult! With a little more effort you can make it impossible». Skylten är ett minne från flottiljchefens tid som flygattaché i London, och är ärligt stulen från Rolls Royce enligt den bekännelse som gjordes för Loopings frågvise medarbetare.

Några speciella problem har väl inte F 3, men fältfrågan har sina besvärligheter. En ny permanentad bana står på dagordningen, men en sådan kommer att ställa till trassel med bl. a. rikshuvudväg nr 1, som förmodligen måste flyttas, vilket blir en stor affär. Flottiljen står snart i tur att få ny materiel, J 29, och den redan 29-utbildade chefen håller nu som bäst på att organisera utbildningen av en division på den nya typen.

<>

Centrala Flygverkstaden vid Malmslätt, CVM, har anor från den tid då det svenska flyget föddes, och dess chef flygdirektör Harald Larsson har varit med så gott som från början. Han gjorde sin värnplikt på Malmen 1918 och hade då redan varit med hos Thylin i Landskrona. 1926 var flygdirektör Larsson bland de utexaminerade i landets första flygingenjörskurs och när CVM officiellt etablerades 1936 i samband med att Flygvapnet blev självständigt blev han dess chef.

Numera skiljer man ganska strikt mellan tillverkning av flygmateriel å den ena sidan och underhåll och översyn å den andra. Vilket betyder att Saab numera helt fått överta nytillverkningen medan de centrala verkstäderna sköter underhållet. Så har det emellertid inte varit tidigare. På CVM har exempelvis skett ganska stor tillverkning. Där byggdes inte mindre än cirka 200 flygplan fram till 1936. Alla flygvapnets Fokkrar byggdes således där och den sista typ som levererades därifrån var B 4:orna. Även om den stora verkstaden med cirka 1000 anställda fortfarande sysslar med tillverkning av vissa detaljer — bl. a. reservdelar —, är dock huvudverksamheten flygplan- och motoröversyner. Verkstäderna blir mer eller mindre specialiserade och CVM har nu J 28 Vampire och reamotorer av typ Goblin som huvudobjekt för verksamheten. Vid vårt besök fanns det för övrigt enbart Vampires inne och inte ett enda kolvmotorplan, vilket kan anses utgöra ett ganska bra bevis för det svenska Flygvapnets modernitet. CVM är vidare specialist på gyroinstrument, medan de båda andra verkstäderna i Västerås och Arboga tagit hand om andra apparatspecialiteter.

CVM som ligger liksom vägg i vägg med F 3 är ett stort och modernt skött industriföretag med högkvalificerad personal och modern maskin- och apparatutrustning. Det är kanske inte så många Linköpingsbor som tänker på att en mycket stor del av dess befolkning har sin utkomst vid verkstäderna ute på Malmen, på F 3 och Fc, Försökscentralen, men så är dock förhållandet. En mycket stor del av personalen vid dessa tre flygvapenenheter bor nämligen i flygstaden Linköping.

<>

På Fc finns det liksom på flottiljen en både spirituell och dubbelbottnad engelsk sentens på chefens bord, och den lyder så här: »Making a date with an aeroplane on test is like making an appointment with a lunatic prima donna in an unreliable car in a thick fog.»

Det är den nu avgående chefen för centralen, major Åke Sundén som funnit den böra beaktas av centralens personal, och det finns all anledning tro att den nye chefen major Åke Sundqvist skall behålla den på skrivbordet till den verkan det hava kan.

Försökscentralen blev »eget företag» 1943 och utgjorde dessförinnan en del av CVM, d. v. s. en provnings-, experiment- och forskningsavdelning. Sedan dess har centralen byggts ut och spelar numera en utomordentligt viktig roll i Flygvapnets materielanskaffning, -kontroll och -utveckling.

Fc måste vara en underbar arbetsplats för unga, fantasifulla tekniker, som här får arbeta tämligen



Flygingenjör Åke Romander ses här vid manöverbordet i Fc:s flygande provbänk Tp 80.

fritt och ge utlopp åt sin experiment- och utvecklingslusta vid sidan av den kanske inte fullt så roliga men dock nödvändiga rutinkontrollen av diverse materiel.

Centralens nuvarande uppgifter medger inte att en utomstående tillåtes tränga alltför djupt i dess förehavanden, men så mycket får man dock erfara vid besöket, att det här bedrivs ett experiment- och uppföljningsarbete som har den allra största betydelse för materielutvecklingen inom vårt stridsflyg.

Vad som kanske mest imponerar på en lekman vid en titt i de trevliga anläggningarna på Malmen är mätlaboratoriet, där man mäter mikroskopiska rörelser i till synes stel och kall och orörlig materiel, analyserar hypersnabba rörelseförlopp, exempelvis hos reaturbiner, med hjälp av »synkroniserat ljus», eller filmar med en av världens snabbaste kameror med en kapacitet av upp till 3000 bilder i sekunden.

Leveranskontroll i vanlig mening är inte Fc:s uppgift, men det hindrar inte att centralen provflyger vartenda serieplan som Saab levererar till vapnet. Och under konstruktionen och utvecklingen av varje ny typ kopplas Fc in på ett mycket tidigt stadium. Det vill med andra ord säga att Fc är det organ inom Flygvapnet som i första hand håller tummen på ögat på leverantörerna. Vilket emellertid inte betyder att centralens huvuduppgift i det avseendet skulle vara att bara säga nix när en sak inte passar eller inte fyller fordringarna.

Major Sundén, som för övrigt är en av våra mest berömda provflygare, vill särskilt framhålla att centralen så långt möjligt söker bannlysa den negativa kontrollen. En sak får av Försökscentralens folk inte underkännas med mindre än godtagbara förslag till förbättring lämnas samtidigt till leverantören eller konstruktören i fråga. En sådan kontrollinstitution finns det anledning att ha förtroende för.

Linköping vore ingen riktig flygstad utan en flygklubb. Den finns också och är en av våra livaktigaste med både segel- och motorflyg på programmet. Linköpings Flygklubb »bor» vägg i vägg med Saab, använder dess fält (när inte reatrafiken lägger hinder i vägen) och har egna hangarer och eget klubbhus. Klubben är också på annat sätt lierat med »det stora flyget» i Linköping; ordförande är nämligen ingen mindre än chefskonstruktören på Saab, Lars Brising, själv sportflygare sedan många år, och i styrelsen finner man många andra representanter för både flygindustrin och Flygvapnets lokala detachement.

Saab-ingenjören Olle Esping har varit med i klubben sedan 1941, först som kassör och sedan 1943 som dess sekreterare. Dessförinnan var han med i Jönköpings Flygklubb, sedan den bildades 1933, d. v. s. samma år som Linköpings-klubben. Olle Esping berättar att klubben beträffande segelflygverksamheten nu helt övergått till DK-utbildning i Slingsby, vilket alla är nöjda med. Klubben har god tillgång på goda instruktörer och årets diplomskörd är något större en tidigare, hela 49 diplom. Genom att Saab-fältet blir allt oåtkomligare för segelflygning har det i år varit dåligt med prestationssegelflygningarna, som annars varit en av Linköpings-klubbens starka sidor. 1360 starter med segelflygplan har gjorts under året — delvis på flottiljfältet — och intresset har varit gott. Nu hoppas man för segelflygets del på att få ett högvärdigt plan av typ Weihe av den materiel som Flygvapnet överlåter.

Motorflygverksamheten är ganska intensiv, inte minst beroende på det aktiva intresse som Saab visar. Sedan 1951 ger bolaget stipendier till sådana Saab-are som vill lära sig flyga eller fortsätta att upprätthålla sina certifikat. Totalt har klubben nu mellan 40 och 50 aktiva motorflygare, varav de allra flesta inte får några stipendier från Saab, så det är inte enbart på »subvention» som klubben lever. Men den har ett utomordentligt stöd genom dessa stipendier.

Som vi tidigare nämnde är chefskonstruktören på Saab Lars Brising ordförande i klubben. Den posten har han tagit av verkligt intresse för privatflygningen. När vi pratar om flygstaden Linköping så där i största allmänhet med Lars Brising och nämner det där tankeexperimentet för honom om hur det skulle gå för Linköping om allt flyg i staden plötsligt upphörde, så svarar Brising litet roat, lite polemiskt och kanske en aning ironiskt: »Ja, då skulle kanske stan få ett verkligt tillfälle att stödja flygklubben . . .»

YNGVE NORRVI



Två profiler ur Linköpings Flygklubb: Instruktören och mekanikern Arne Kellström, som fått hela sin utbildning i klubben, samt »ständige» sekreteraren Olle Esping.

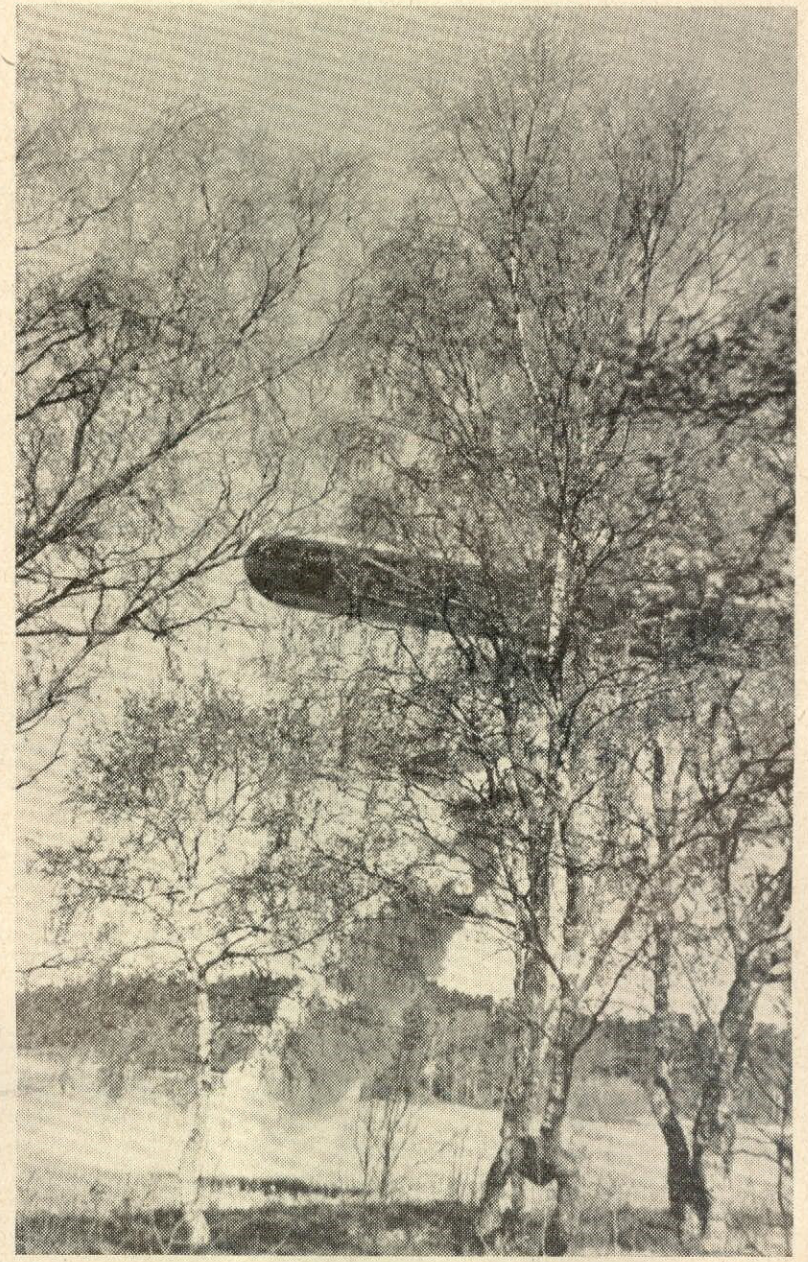
Svenskar lär finnar pudra

De finska jordbrukarna har uppmärksamt följt de insatser, som gjorts i Sverige för insektbekämpning från flygplan. I ännu högre grad än Sverige är de finska tegarna små och maskinparken begränsad; det vore en dröm för småjordbrukarna att kunna överlämna arbetet med insektpudring på ett snabbt och effektivt servicebolag.

I slutet av augusti hölls ett stort lantbruksmöte på Tourla egendom i närheten av Åbo och arrangörerna hade i god tid försäkrat sig om AB Jordbruksflygs, Stockholm, medverkan för demonstrationspudring.

Gamle segelflygaren och infanteristen Bertil Asklöf fick uppdraget att föra sitt bolags och landets färger och kom över med sin 85 hk Cub lagom för att möta ett väder, som i puderarbetet på hemmaplan skulle förmått honom att hålla sig på backen. Det trodde representanterna för det finska luftfartsverket också, och även utan alla hänsyn till om pudret skulle falla utanför demonstrationsåkern tog de för givet att ingen skulle komma på idén att ge sig upp från den anvisade tourlategen. Vindstyrkan pendlade kring 60 km/tim och fältet tillät start endast i sidvind.

Med hjälp av stadig handräckning vid vingspetsarna gav sig emellertid Asklöf iväg och klev över det första diket på så sätt att han först lättade på ena vingspetsen och fick över ena hjulet och sen på motsvarande sätt det andra. Därefter var han snart nog i luften och i diket fanns kvar endast några av åskådarnas hakor, som tappats i förvåningen över att ett flygplan kunde hanteras så.



De finska tegarna är små och de svenska puderflygarna skickliga...

Även om Asklöf denna gång råkade ut för vad flygpudringens vedersakare brukar andraga mot metoden — att pudret blåste från fältet — väckte det nya redskapet och tekniken stor entusiasm inte bara bland flygfolket utan framför allt bland jordbrukarna. Oljeväxtodlingen har tagit fart i Finland och ryps odlas så långt norrut som i Vasa på Östersunds latitud; därmed har också växtparasiterna fått större spridning och pudringsbehovet är stort. Vad som också är särskilt aktuellt för finska förhållanden är de möjligheter flygpudringen erbjuder att med lämpliga hormonderivat utrota sådana björkslyen och bestånd av småbuskar, som försvårar timmerflottningen.

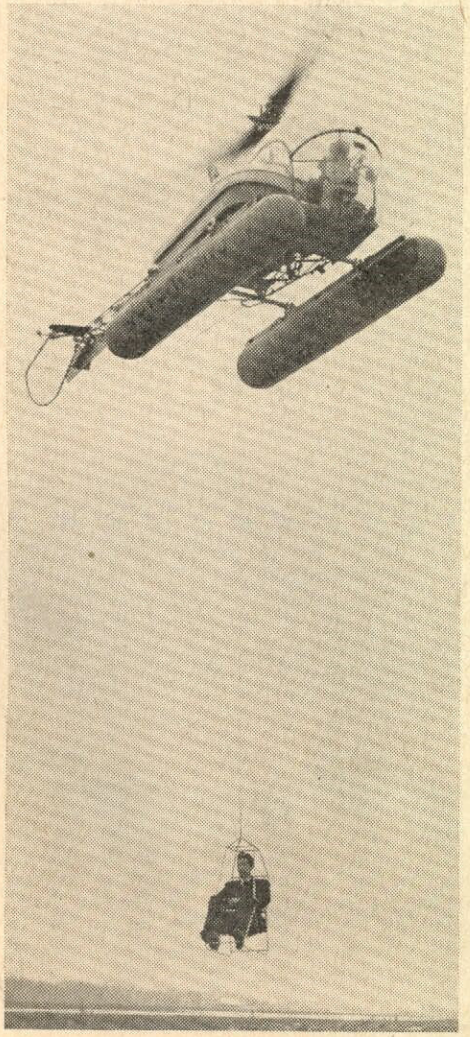
Finska Hushållningssällskapet, som inbjöd till demonstrationen, avser i sitt land att skapa en motsvarighet till det svenska AB Jordbruksflyg. Med hänsyn till de speciella svårigheter som möter puderförarna i deras flygarbete har man vänt sig till direktör Kilgren i Jordbruksflyg med förfrågan om finska förare kan få del av de svenska erfarenheterna genom att utbildas i Sverige. AB Jordbruksflyg håller på att vända sig till utländska marknader med malmletning och andra specialiteter men som exportartikel må man säga att undervisning i konsten att flyga lågt och långsamt är anmärkningsvärd.

Scarlet.

Ska vi behålla helikoptern?

Frågan om de svenska myndigheterna skall officiellt acceptera helikoptern som ett bra redskap för i första hand ambulans-, livräddnings- och undsättningsändamål är ännu inte fullt utredd. Högarna av nådiga yttranden på Konungens bord är emellertid i stadig tillväxt, och trots vissa smärre variationer i argumentering och framställningskonst, tyder samtliga akter på att helikoptern i en dunkel framtid kommer att kunna känna sig upptagen i kretsen av samhällsnyttiga företeelser även i vårt land och få det officiella bemötande den förtjänar. Att kossan dör medan gräset växer är dock ett ordstäv som fortfarande har aktualitet i sammanhanget. Ostermans Aero, Nordens enda helikopterfirma, har nu snart hållit på i sex år med att övertyga oss om helikopterns stora nytta utan att få ut just annat än högtidliga — och tråkiga — remissyttranden. Helikoptern är fin-fin säger man. Och sedan händer ingenting mer.

Nu får bland annat Norrland ytterligare en chans att pröva helikoptern praktiskt. Skulle man inte kunna tänka sig att myndigheter och andra berörda snodde undan sina skrivelser litet fortare så de fick litet tid över till handling, innan det är för sent?



Denna stol, som man sitter mycket bekvämt i och inte kan ramla ur, är utmärkt för exempelvis undsättning av skeppsbrutna. Tekniken att använda den utan vinsch har Ostermans personal utvecklat till virtuositet. Vid start placeras stolen i sin lina framför koptern. Denna lyfter ett par meter, sträcker linan och tar korgen varligt med sig. Vid landning sätts korgen ned först på ett lämpligt ställe, därefter landar koptern några meter bakom. Föraren har hela tiden full kontroll över både kopter och korg. En vinsch är egentligen onödig, säger de som arbetar med materielen.

Norska flygvapnet har köpt sex helikoptrar av typ Bell 47, som börjar levereras inom kort. Finland köper en. Ostermans förmedlar affären och skall också utbilda personalen. I februari kommer sex man från norska flygvapnet till Stockholm för att lära sig flyga helikopter och i sällskap har de en hel rad teknisk personal, som samtidigt skall utbildas för att kunna ta hand om materielen. Ostermans ligger också i underhandlingar om utbildning av två finska förare, som främst skall flyga för Imatran Voima, Finlands största kraftverksbolag.

Helikopterstationen i Stockholm kommer att finnas kvar men dessutom kommer Ostermans att stationera en helikopter i Östersund under vintern och en i norra Lappland. Platsen är ännu inte definitivt bestämd.

Betyder detta att helikoptern blivit även officiellt accepterad eller är det av ren optimism över den positiva norska synen på helikopterfrågan som föranlett bolaget att göra dessa dispositioner? Looping har kontaktat bolagschefen Lennart Osterman och får följande besked:

— Vår verksamhet är under utveckling och naturligtvis har norrmännens resoluta handlande uppmuntrat oss. Men den svenska helikopterfrågan är tyvärr långt ifrån löst. Den har för myndigheternas vidkommande fortfarande inte kommit längre än till pappersstadiet.

Bolaget disponerar nu fyra helikoptrar och ligger i underhandlingar om ytterligare en. För den eller de maskiner som stationeras i Stockholm har vi så pass mycket arbete en tid framåt att vi kan hålla fullgod beredskap för ambulans- och undsättningstjänst. Femhundra flygtimmar per år och maskin måste vi ta ut för att inte verksamheten skall ge förlust, men vi räknar med att det tekniskt är möjligt att ta ut både två och tre tusen flygtimmar per år och helikopter. Detta innebär således att våra fyra, eventuellt fem, maskiner representerar en avsevärd beredskapstillgång för landet, varav inte bråkdelen utnyttjas.

— För de helikoptrar som vi stationerar i Norrland ställer sig saken annorlunda. Där är tillgången på uppdrag i det närmaste obefintlig. Eller rättare sagt:

där liksom på andra håll ligger massor av arbetsuppgifter och väntar, men det finns fortfarande ingen i det presumtiva uppdragsgivarlägret som tar några initiativ.

— Vi gör försöket på eget bevåg och utan några garantier. Vi vill ge dem det vederbör ännu en chans att verkligen pröva helikoptern praktiskt och vi hoppas nu att i första hand norrlänningarna skall acceptera vårt erbjudande inte bara i ord utan också i handling. Det är självklart att vi måste ha uppdrag för helikoptern för att kunna hålla den i beredskap. Femhundra timmar om året tror jag inte skall vara någon svårighet att »konsumera». Då får man ambulansberedskapen på köpet.

— Det förhåller sig faktiskt så att tillgången på helikopteruppdrag utomlands börjar bli god, och vi har bl. a. frestats mycket av ett stort arbete i Schweiz. Sådana åtaganden betyder emellertid att den planerade ambulanstjänsten här hemma måste inskränkas. Vi önskar emellertid hellre tjäna landets egna intressen så långt möjligt och hoppas kunna hålla våra maskiner inom landet, där de onekligen behövs. Om detta skall lyckas beror inte längre på oss...

— För att kunna möta en större efterfrågan på flyguppdrag, håller bolaget på att utöka sin personal. Två nya förare är just nu under utbildning i Stockholm. Det är den kände fjällflygaren Arne Gundersen, vars erfarenheter av Lappland bör bli en stor tillgång när det gäller helikoptertjänsten i de nordliga ödemarkerna, samt Fritz Wahlgren, som har stor erfarenhet såsom reportage- och taxiflygare under de mest skiftande förhållanden. De blir klara med sin utbildning i slutet av november.

×

Det rör sig således inom skruvflyget också här. Det kan verkligen vara på tiden att vi officiellt accepterar helikoptern och tar den i samhällets tjänst på allvar. Även om de rent humanitära uppgifterna ligger närmast till — och kanske är tacksammast att utnyttja som argument för att påverka svårflirtade myndigheter — får man inte glömma de många andra områden, där helikoptern bör bli ett utmärkt komplement. SAS har redan annonserat intresse för helikoptern i reguljär trafik och våra militärer torde inte vara helt opåverkade av de utländska erfarenheterna av skruvflyget.

×

LOOPING FRÅGAR: Tänker myndigheterna i Jämtland och Lappland — och föralldel också Stockholm — praktiskt visa den uppskattning av helikoptern, för vilket uttryck givits i bl. a. officiella skrivelser? Ni kommer under vintern att få tillgång till helikoptrar för ambulans- och undsättningstjänst. Kommer något att göras för att erfarenheterna skall bli så mångsidiga som möjligt? Kommer några initiativ att tagas för att bereda helikoptern arbete så att den kan »försörja sig» under beredskapstiden?

Ett jasvar på dessa frågor betyder att landet kan ta i sin tjänst ett av de effektivaste redskap som utvecklats för humanitära ändamål.

Inga svenska reamotorer

Ryktena om att flygvapnet »brutit affärsförbindelserna med STAL» torde vara överdrivna och ännu mer överdrivna är nog uppgifterna om att hela den svenska flygmotorindustrin skulle hotas av arbetsbrist till följd av flygvapnets funderingar på att skaffa sig utländska reamotorer i stället för tidigare påtänkta svenska.

Enligt vad Looping erfarit är hela flygmotorfrågan under omprövning, och man gissar nog inte mycket fel om man säger, att den nya svenska reamotor, »Dovern», som avsetts för de nya typer av stridsflygplan som projekteras på Saab, visat sig inte fylla de krav som både beställare och flygplanskonstruktörer ställer.

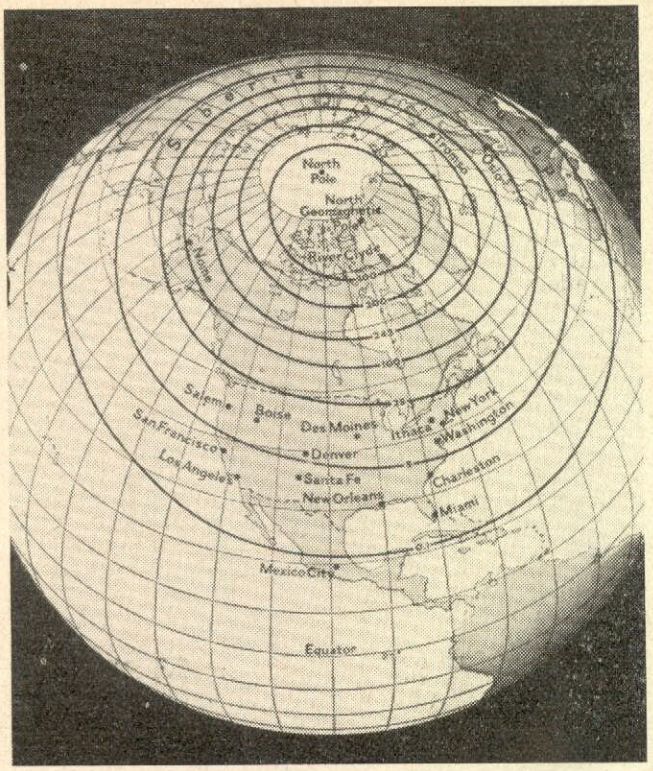
Detta kan visserligen kännas bittert för de svenska motorkonstruktörerna men får ändå inte uppfattas som något underbetyg. För det första kan den svenska flygmotorindustrin omöjligt ha hunnit skaffa sig samma erfarenheter som exempelvis den engelska och amerikanska, som ju har haft och har ett helt annat ekonomiskt underlag. För det andra bör man komma ihåg att hela den svenska flygindustrin, inte minst av politiska orsaker, tvingats ta upp konstruktion och produktion av materiel, som man inte skulle ha brytt sig om, ifall enbart ekonomiska argument fått gälla.

När flygvapnet inledde sitt samarbete med Stal var situationen den att man inte vågade räkna med tillgång på reamotorer utifrån av den klass det här gäller. Nu tycks den situationen ha ändrats. Av allt att döma är det engelsmännen som offererat licens för Avon-motorn på sådana villkor, att man i svenska ansvariga kretsar bedömer en sådan affär gynnsammare än att forcera utvecklingen och produktionen av en helt svensk motor i samma klass. Det kan tänkas att inte bara ekonomin blir den utslagsgivande faktorn när beslutet fattas. Tidsvinsten är viktig den också.

Om vi bedömer situationen riktigt, så kommer SFA i Trollhättan att ganska snart börja licenstillverka Avon-motorn. Dovern läggs på hyllan som ett mer eller mindre avslutat kapitel medan forsknings- och utvecklingsarbetet hos Stal fortsätter, och också i mindre forcerad takt. Det finns ingen anledning tro, att flygvapnet och dess leverantörer skulle bedöma den nu uppkomna gynnsammare situationen som permanent. Det politiska läget är så pass labilt att några långtidsutfästelser från något håll är otänkbara. Därför kan inte Stals »mångåriga experiment på reamotorområdet anses bortkastade». De erfarenheter man vunnit kan komma till nytta mycket snabbt. Det kan till och med tänkas att just de erfarenheter Sverige har genom bl. a. Stal och Sfa varit avgörande för det engelska erbjudandet. Och måhända också avgörande för ett antagligt accepterande från svensk sida av detta erbjudande. Det krävs åtskilligt av tekniskt kunnande även att licensbygga en modern reamotor av den klass det här är fråga om.

Förmodligen kommer ett beslut till förmån för Avon att avsevärt påskynda utvecklingen av nya svenska stridsflygplan samtidigt som man på motorforskningssidan får en smula andrum. Någon risk för den fulla sysselsättningen torde inte Avon-projektet innebära.

YNGVE NORRVI



Denna karta visar antalet norrskensdagar per år. Aurorazonen ligger längs den linje som anger max antal norrskensdagar, alltså 243. Denna linje passerar Hudson Bay, Sydgrönland, Island och Nordnorge.

SAS börjar inom kort flyga över polarområdet, i första hand på planerade linjer mellan Skandinavien och amerikanska västkusten sedermera även Fjärran Östern. En av bolagets specialister på polarnavigation Einar Sverre Pedersen, vilken tjänstgör som navigatör på SAS första arktiska flygning, berättar här om en mängd intressanta navigationsproblem i samband med polarflygning.

Polarnavigation

Det komplex av problem som hänför sig till polarflygning kan uppdelas i följande huvudgrupper:

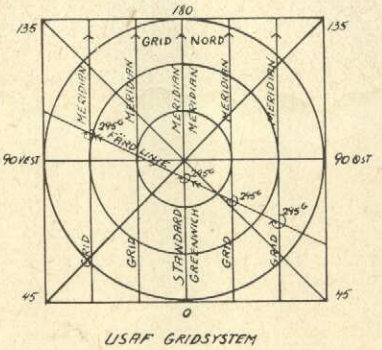
Flygtekniska problem;
Navigationstekniska problem;
Radiotekniska problem;
Meteorologiska problem;
Utrustnings- och räddningstekniska problem.

Dessa huvudgrupper kan givetvis i sin tur delas upp i ett otal underavdelningar som delvis griper in i varandra. Som exempel kan nämnas nedisningsproblemet, vilket är såväl ett flygtekniskt som ett meteorologiskt problem.

Beträffande de flygtekniska problemen vill jag endast framhålla att de när det gäller polarflygning inte nämnvärt skiljer sig från dem som sammanhänger med flygning exempelvis över Nordatlanten, varför jag inte närmare går in på dem här. Detsamma gäller också de meteorologiska problemen. Isproblemet är exempelvis betydligt mindre i polarområdet än över Nordatlanten.

De navigationstekniska problemen är däremot så högst olika dem vi känner till från Nordatlanten eller andra långdistanslinjer, att vi skall närmare skärskåda dem. Men innan vi gör detta är det kanske lämpligt att i korthet beröra de utrustnings- och räddningstekniska problemen.

Klimatförhållandena medför att man under polarflygning måste vara så utrustad med kläder och räddningsmateriel att man i händelse av nödlandning kan klara livet intill dess räddningen kommer. Utsikterna att komma helskinnad från en nödlandning på exempelvis Grönlands inlandsis eller ute i Ishavet är också ganska stora. Helt nyligen utspelades för övrigt ett spännande drama just på den grönländska inlandsisen där ett transportflygplan med tolv mans besättning nödlandat och så småningom även räddades.



USAF GRIDSYSTEM

Amerikanerna som i dag är de ledande på polarflygningens område tack vare Bernt Balchens ovärderliga arbete att skapa intresse för polarflygningen och dess problem, har helt förstått betydelsen av att lära besättningarna att kunna klara sig efter en nödlandning i polarområdet.

»Arctic Survival», konsten att överleva i Arktis, ingår som en mycket viktig faktor i de blivande polarflygarnas utbildning. I Fairbanks i Alaska och Goose Bay på Labrador finns s. k. »Arctic Indoctrination Schools», som alla flygbesättningar måste genomgå innan de får flyga på polarrouterna. Examen vid dessa skolor sker på så sätt att eleverna med flyg sätts ned på en plats långt ute i ödemarken, medförande normal räddningsutrustning, och där får de försöka klara livhanken några dagar intill dess flyget kommer tillbaka och hämtar dem igen. Det säger sig själv att eleverna har det största intresse av att lära sig »Arctic Survival», eftersom det hänt att det tagit veckor innan flyget blivit i stånd att hämta dem tillbaka till följd av dåliga väderleksförhållanden.

Navigationstekniska problem

Huvudproblemen i polarnavigationen hänför sig till meridianernas konvergens mot den geografiska polen, isogonernas konvergens mot såväl den magnetiska som den geografiska polen samt sist men inte minst den magnetiska kompassens oanvändbarhet på de höga magnetiska bredderna. (Isogoner är linjer med samma missvisning.)

När man flyger i närheten av den geografiska polen, kommer vilken färdlinje som helst, bortsett från nord/syd-linjen, att skära ett stort antal meridianer, snabbt och under ständigt skiftande vinkel. En kort distans längs en sådan färdlinje representerar ofta en förändring i längd på många grader. För att undvika de svårigheter som detta medför i det att den rättvisande kursen förändras varje gång en meridian skäres, väljer man en speciell meridian som standardmeridian och drar sedan upp ett gridnät av linjer som är parallella med standardmeridianen på kartan.

För närvarande användes två populära gridsystem. I det första, som RAF använder vid sina polarflygningar, väljes Greenwichmeridianen som standardmeridian med riktningen från Nordpolen mot Greenwich som gridnord.

I det andra systemet, som användes av de amerikanska och kanadensiska flygvapnen, väljes också Greenwichmeridianen som standard, men riktningen från Greenwich över Nordpolen och vidare längs 180° meridianen är här gridnord. Det är alltså 180° skillnad mellan dessa båda system.

Om man nu skall lägga ut färdlinjen för en flygning i närheten av Nordpolen, mäter man endast vinkeln mellan färdlinjen och standardmeridianen eller en av de parallella gridmeridianerna. Kursen blir då uttryckt i gridgrader och antalet gridgrader förändrar sig inte på hela distansen därför att gridmeridianerna skäres under exakt samma vinkel som standardmeridianen, eftersom dessa är parallella. På detta sätt blir man oberoende av meridianernas konvergens.

Innan vi går vidare måste vi klara av ett par definitioner. Först är det begreppet konvergens som betecknar vinkeln mellan en rättvisande meridian och standardmeridianen (eller en gridmeridian). Konvergensen benämnes väst när den rättvisande meridianen ligger öster om standardmeridianen och öst när den rättvisande meridianen ligger väster om standardmeridianen.

Vi kan sätta upp formeln:

Gridkurs = Rättv. kurs $\pm$ västlig längd / — östlig längd

Begreppet gridvariation betecknar vinkeln mellan den magnetiska meridianen och en gridmeridian:

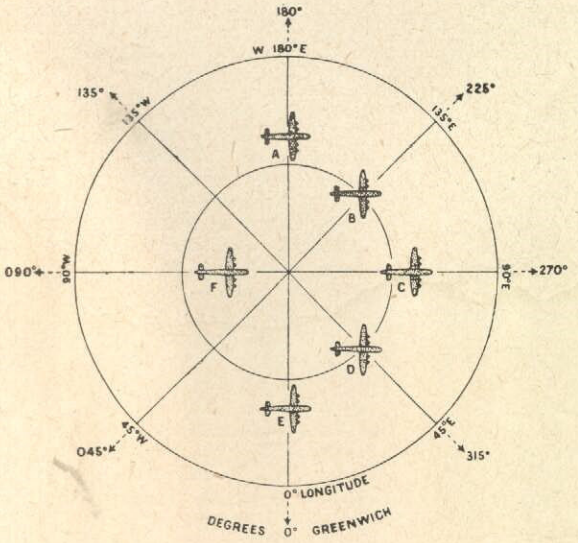
Gridvariation = konvergens $\pm$ magnetisk variation.

Isogriver är linjer med samma gridvariation. Isogriver kan konstrueras på vilken kartprojektion som helst genom att sammanbinda skärningspunkterna mellan isogoner och linjer med samma konvergens, som har samma värde.

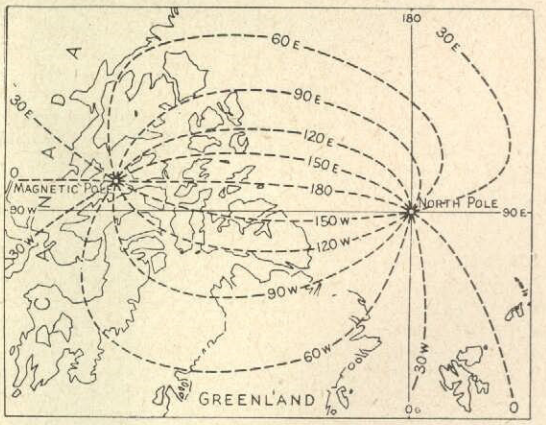
Vill man ha sin magnetiska kurs när man känner sin gridkurs, lägger man till eller drar ifrån gridvariationen från gridkursen.

Magnetisk kurs = gridkurs $\pm$ gridvariation.

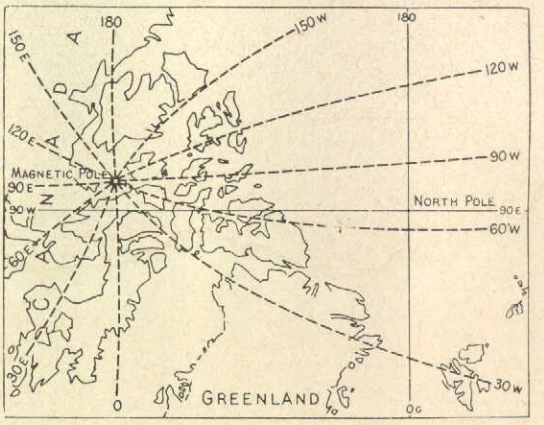
Vid konstruktionen av isogriver löser man upp den knut av isogoner som ligger vid den geogra-



Denna figur visar hur sex flygplan, vilka alla flyger samma gridkurs, har olika rättvisande kurs beroende på vilken sida om polen de befinner sig på. A flyger väst, B = sydväst, C = syd, D = sydost, E = ost och F = nord.



Kartan visar isogonernas konvergens mot den magnetiska och geografiska polen.



Genom att konstruera isogriver kan man upplösa den ena konvergeringspunkten vid Nordpolen.

fiska polen, men även isogiverna konvergerar mot den magnetiska polen.

Följande kartprojektioner är användbara för polarnavigation: Den gnomoniska, den stereografiska och den ekvidistanta polarprojektionen, den inverterade merkatorprojektionen och Lamberths modifierade konforma projektion.

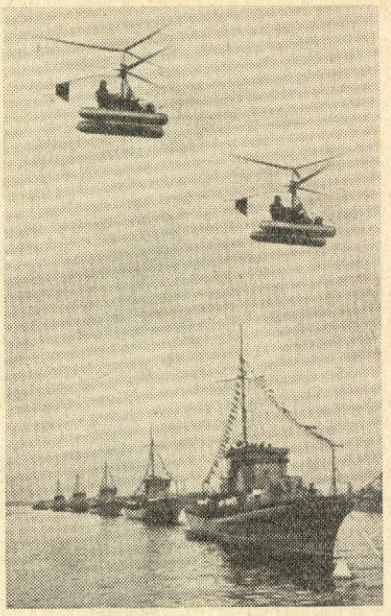
Av dessa projektioner är Lamberths den som för närvarande mest användes för navigation i polarområdet. Amerikanska flygvapnet använder denna projektion för alla sina polarflygningar.

På höga magnetiska latituder är den magnetiska kompassen oanvändbar, och man är därför hänvisad till andra hjälpmedel som är oberoende av jordmagnetismen för styrning efter gridkurser. Kursgyrot intar här kompassens plats. Ett vanligt kursgyro har emellertid den ovanan att det »vandrar», upp till 20° och kanske mera i timmen. Därför måste gyrot kontrolleras och »rättas» med jämna och täta mellanrum, oftast var tionde minut, med hjälp av astrokompassen.

Ny amerikansk solkompass

Amerikanerna har konstruerat ett kursgyro som endast »vandrar» en grad per timme, och när detta gyro kommer som standardutrustning blir polarnavigatörernas arbete betydligt lättare. För närvarande måste två navigatörer arbeta samtidigt under en flygning i polarområdet. Den ena navigatören utför allt kartarbete vid navigationsbordet, fastställer vindavdrift, fart och position samt ger föraren den gridkurs han skall styra. Samtidigt kontrollerar den andra navigatören gyrot med hjälp av astrokompassen, för en grafisk tabell över kursgyrots vandring samt tar dessutom alla sextantskott på stjärnor, måne, planeter eller solen, och bestämmer därmed planets position. Astro- eller stjärnnavigation är fortfarande det bästa navigationshjälpmedlet i polarområdet. Speciellt under vinterhalvåret när stjärnorna är synliga dygnet runt råder utmärkta förhållanden för astronavigation. Under sommarhalvåret står solen ständigt över horisonten och månen eller de starkare planeterna kan också användas i den mån de befinner sig över horisonten.

Den svåraste tiden för polarnavigation är tiden omkring vår- och höstdagjämningen, då skymningsperioderna är längst.



RYSK HELIKOPTER

Vid de senaste flyguppvisningarna på Tjudinoflygfältet vid Moskva och även på Flottans dag visades en »Vertolet» (höjdskruvare), som enligt denna bild har en del gemensamt med de amerikanska enmanshelikoptrarna. Den ryska hoppikoptern är konstruerad av en rysk ingenjör vid namn Kamov och har som synes två motroterande rotorer och saknar stjärtrotor. De flottörer som de båda exemplaren på bilden är utrustade med kan troligtvis ersättas med hjulställ. Anledningen till att två koptrar placerats på bilden är förmodligen att man på ett diskret sätt vill tala om att koptern byggs i serie.

Amerikanerna har emellertid konstruerat en solkompass som sätter navigatörerna i stånd att kontrollera kursen med solen även när denna står under horisonten. Denna solkompass är baserad på det fenomenet att ljuset från himlen är polariserat perpendikulärt i riktningen till solen.

Inom »Aurorazonen», det område inom vilket antalet norrskensdagar är störst, uppträder ofta kraftiga magnetiska oväder som förorsakar synnerligen dåliga radioförhållanden. Radiopejlingar blir därför högst opålitliga och radiohjälpmedel såsom Loran och Consol är i dessa områden inte till någon större hjälp. Den nordatlantiska Lorankedjan täcker ett område som sträcker sig upp till mitten av Grönland och Consolstationerna på Sola i Norge och Bust Mills på Irland når upp till cirka 70° nord mellan Grönland och Norge.

Radar- och trycknavigering

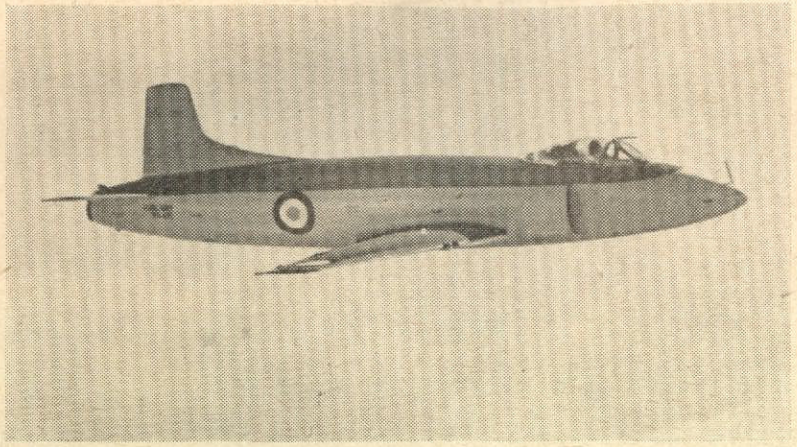
Näst efter astro- är radar det bästa navigationshjälpmedlet i polarområdet. Kartläsning på radar kan visserligen vara svår, därför att de topografiska kartorna över polarområdet i allmänhet inte är tillfredsställande. Detta förhållande rättas emellertid till efterhand. De amerikanska och kanadensiska flygvapnen har utfört ett jättearbete under de senaste fem åren för att kartlägga hela den USA-kanadensiska sektorn av Arktis.

Med hjälp av en metod som kallas »targettiming» kan emellertid navigatören fastslå hastighet och avdrift genom radar. Denna metod är mycket använd både över land och istäckt hav och ger mycket goda resultat.

En annan metod som kommer alltmer i bruk över polarområdet är den s. k. »singleheading»-metoden. Den går i korthet ut på att navigatören med hjälp av lufttrycket på flyghöjden över start- och destinationsplatsen beräknar en genomsnittsavdrift för hela den distans som skall flygas. Denna avdrift lägges sedan till eller drages ifrån gridkursen och man får då den genomsnittliga gridkurs som skall hållas på gyrot. Denna metod användes första gången under den flygning som Bernt Balchen utförde 1949 Fairbanks—Oslo nonstop.

Nya navigationsmetoder är ständigt under utveckling, och engelska, amerikanska och kanadensiska flygvapnen bedriver ett intensivt forskningsarbete på detta område. Det finns heller ingen orsak att tro att de stora flygbolagen skulle ligga på latsidan när det gäller forskning inom polarnavigationen. De har insett betydelsen av de transpolara linjerna, och det var säkert ingen som blev förvånad när Sir Miles Thomas, chefen för BOAC, på ett IATA-möte i Genève nyligen framhöll att brittiska turbinplan snart kommer att flyga från London till Tokio med 100 passagerare via Nordpolen.

25 Kalla krigets flyg:



Vickers-Armstrongs Supermarine Attacker F.B. Mk. 1 är det brittiska marinflygets första readrivna standardjaktplan för fartygsbasering. Ovan ett av de första serieexemplaren som levererades 1951.

Supermarine Attacker

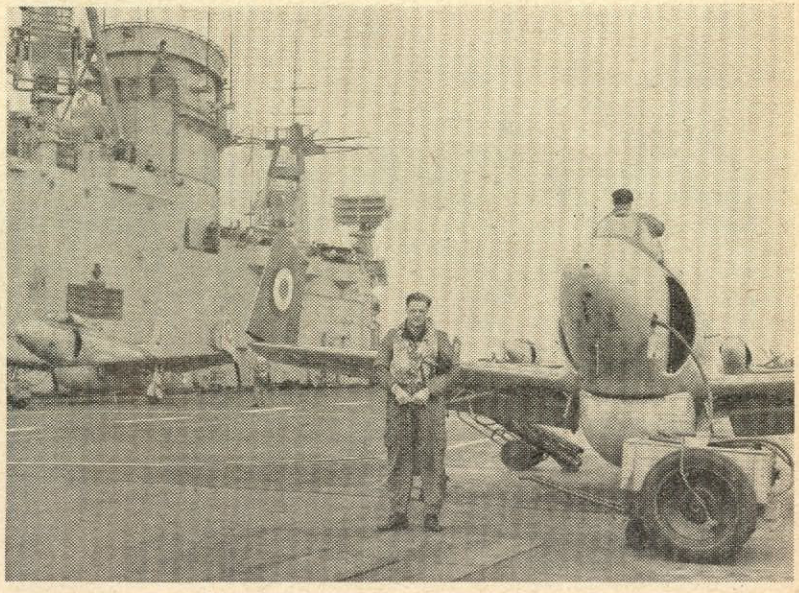
Vickers-Armstrong Supermarine Attacker har i sin utvecklingshistoria vissa beröringspunkter med vår svenska Saab-21 R. Liksom denna tillkom nämligen Attacker som ett slags mellansteg i övergången från kolvmotor- till reaktionsdrivet jaktflyg — låt vara att de engelska konstruktörerna kunde starta sitt arbete på Attacker från helt andra utgångspunkter än våra svenska i fallet »21 R». Readrivna flygplan hade funnits i England ända sedan 1941, men Sverige ägde ingen praktisk erfarenhet av reaflyg förrän flygvapnet i juni 1946 fick hit sina första Vampireplan.

Medan vår »21 R» i hög grad var att betrakta som ett led i strävandena att skaffa erfarenhet av reaflygplan i allmänhet, var Attacker främst ett försök att så snabbt som möjligt få fram ett jaktplan, som kunde utnyttja den stora dragkraften hos den 1944 splitternya Rolls-Royce Nene, vars ursprungliga dragkraft — 1.800 kg — snart ökades till 2.270 kg.

Attacker, som konstruerades efter en Air Ministry-specifikation av årgång 1944, var ursprungligen avsedd för RAF, vilket även gällde den Attacker-prototyp som gjorde sin första provflygning i juli 1946. RAF:s intresse för typen svalnade emellertid ganska snart, vilket möjligen berodde på de förbättrade prestanda som man vid denna tidpunkt började utvinna ur den förbättrade versionen Mk 4 av Gloster Meteor, vilken i motsats till Attacker redan befann sig i full serietillverkning.

Det brittiska marinflyget saknade däremot readrivna jaktflygplan, vilket resulterade i att såväl den andra som den tredje Attacker-prototypen byggdes om i enlighet med marina krav. Bl. a. innebar detta införande av ett nytt huvudlandställ med större »slaglängd», bromskrok för landning på hangarfartygsdäck, acceleratorfästen för katapultstart, fästen för startraketer m. m. De första flygproven ombord på fartyg ägde emellertid inte rum förrän på senhösten 1947, varefter ett mindre antal serieflygplan beställdes av amiralitetet främst för det nya hangarfartyget Eagle, vilket då var under byggnad.

Det lär ha klagats en del här i landet över de förseningar som inträffade med leveranserna av Saab-21 R, vars första prototyp provflögs i mars 1947. Serieleveranserna av detta plan började nämligen inte förrän vid årsskiftet 1949/50. Som jämförelse kan det kanske vara intressant att veta hur lång tid det tog innan den engelska Attacker kom i



Det första hangarfartyg som utrustats med Attackerplan är det splitternya Eagle på 37.000 ton. Här en bild från flygdäcket på Eagle med några Attacker under klargöring för start. Lägg märke till de fällbara vingspetsarna (för att spara utrymme).

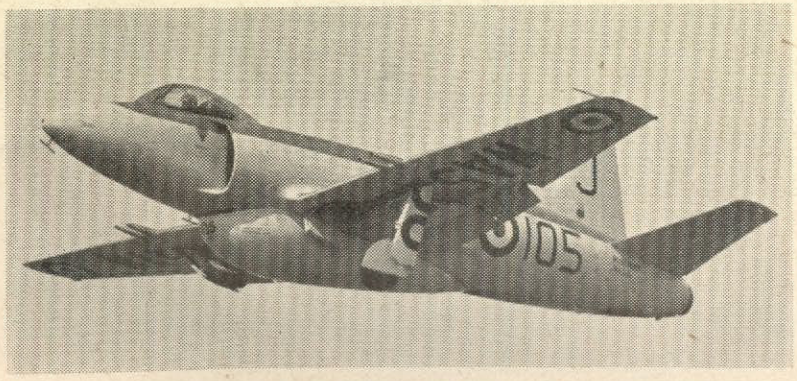


Ett Attacker-plan under landning med klaffar och landställ nedfällda. Observera att beväpningen är placerad i vingarna.

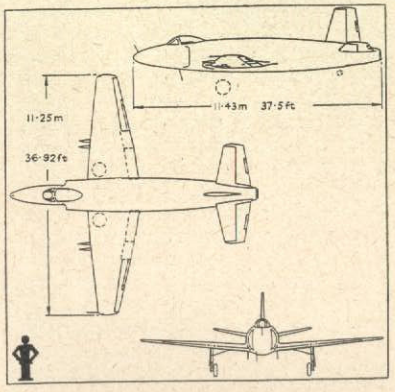
tjänst. Trots att som redan nämnts prototypen flög i juli 1946, kunde den första Attacker-divisionen (åtta fpl) inte sättas upp förrän i augusti 1951!

Även om det naturligtvis här rör sig om en flygplantyp med avsevärt bättre fartprestanda än »21 R», är detta förhållande inte mindre anmärkningsvärt eftersom det ur brittisk synpunkt var fråga om ett konventionellt flygplan med rak vinge (f. ö. tagen direkt från den propellerdrivna föregångaren Spiteful), sporrhjulslandställ, vingbeväpning etc. Härtill kommer att förseningen av Attacker inte är någon isolerad företeelse, vilket framgår av att ett annat engelskt reajaktplan — Hawker Sea Hawk — vilket debuterade i prototyp den 2 september 1947, ännu (i oktober 1952!) inte tillförts marinflyget i nämnvärt antal. Inflikas bör att båda dessa flygplantyper är rakvingade och konventionella med toppfarter under eller omedelbart över 950 km/tim.

Någon särskild glädje av Nene-motorns större dragkraft fick därför inte engelsmännen, medan däremot ryssarna torde tacka Gud (eller Stalin) för dess tillkomst. Genom engelsmännens tillmötesgående fick nämligen Sovjet inköpa ett 10-tal Nene-motorer under första kvartalet 1947, vilket medförde att man redan h ö s t e n 1 9 4 9 förfogade över ett aktningsvärt antal hypermoderna pilvingade reajaktplan av typ MIG-15 (troligen provfluget i juli 1947) utrustade med en k o p i a av Nene. I Korea nedskjutna MIG-



Attacker med sin karakteristiska extratank monterad under kroppen. Vad man vinner i flygsträcka förlorar man dock delvis i stigförmåga och fart. Tanken kan emellertid kastas vid strid.



Treplanskiss av Vickers-Armstrongs Supermarine Attacker i prototyp.

SUPERMARINE ATTACKER F. B. MK. 1*)

Typ: enmotorigt readrivet jaktplan för land- och fartygsbasering.

Besättning: 1 man.

Motor: en Rolls-Royce Nene 3 radialmotor med 2.270 kg statisk dragkraft.

Beväpning: fyra 20 mm automatkanoner. Vidare kan medföras antingen två 450 kg:s bomber eller fyra 136 kg:s raketprojektiler.

Spännvidd: ..... 11,25 m.

Längd: ..... 11,43 m.

Vingyta: ..... 21,0 m²

Tomvikt: ..... 3.537 kg.

Normal flygvikt: ... 5.330 kg.

Max. flygvikt: 6.375 kg. (med 1.136 l extra bränsletank).

Vingbelastning: .. 253 kg/m² (normal flygv.)

Toppfart: ..... 941 km/tim.

Stighastighet vid 0 m: 32 m/s.

Topphöjd: ..... 13.725 m.

Flygsträcka utan extratank: 950 km.

Flygsträcka med extratank: 1.915 km.

**) Attacker förekommer även i en version benämnd F. B. 2 utrustad med en Rolls-Royce Nene 102 med 2.315 kg dragkraft.*

plan har t. o. m. visat sig vara utrustade med förbättrade versioner av Nene med dragkrafter på mellan 2.500 och 2.700 kg.

Sett mot bakgrunden av det ovan sagda måste man därför erkänna att de ryska flygplanskonstruktörerna bättre än de engelska förstått att utnyttja Nenemotorns möjligheter. Som bekant gör emellertid engelsmännen numera kraftiga ansträngningar för att rätta till detta sakernas tillstånd. Endast framtiden kan visa om de kommer att lyckas.

Vid sidan av tillverkningen för det brittiska marinflyget har Attacker även exporterats i mindre antal. Beställare har därvid varit Pakistans flygvapen, vilket på detta sätt lyckats skaffa sig ett reajaktplan med större toppfart än det indiska flygvapnets Vampires. För Pakistans del torde detta vara av större betydelse än vad Sovjetflyget förfogar över i fråga om reaflyg.

Tillverkningen av Attacker är emellertid nu på upphållningen eftersom all tillgänglig tillverkningskapacitet hos Supermarine behövs för produktionen av den avsevärt modernare efterföljaren Swift, vilken nu byggs med högsta prioritet. Sammanlagda antalet byggda Attacker-plan torde inte överstiga 150.

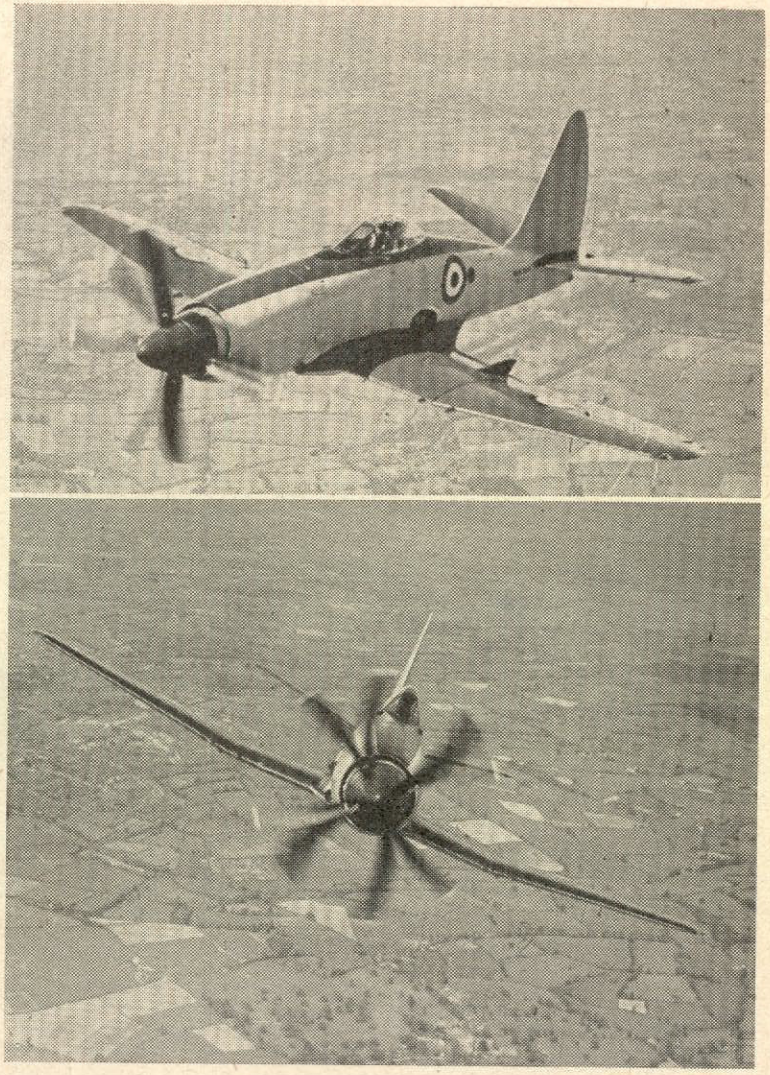
---

26 Kalla krigets flyg:

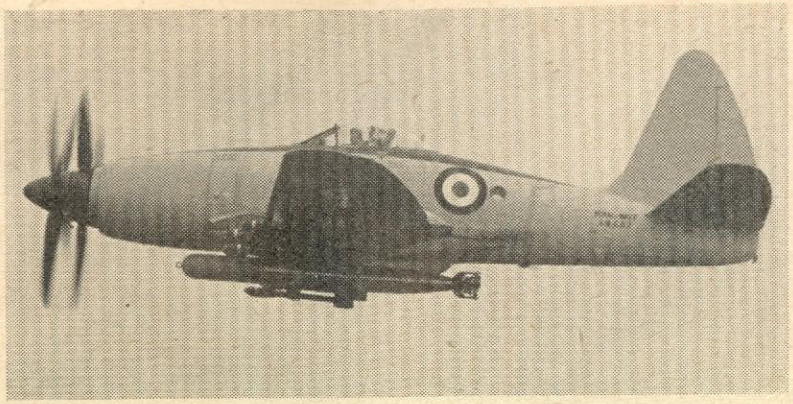
Westland Wyvern

Ett brittiskt krigsflygplan som ursprungligen ansågs ganska lovande var Westlandfabrikens »torpedo strike fighter» (torpedbärande jaktplan) Wyvern, vars första kolvmotordrivna upplaga Wyvern T. F. Mk. 1 (en 3.500 hk Rolls-Royce Eagle) gjorde sin första provflygning i december 1946. Av denna version byggdes emellertid endast ett 15-tal exemplar trots de goda fartprestanda planet lär ha uppvisat. Toppfarten angavs nämligen till 735 km/tim, vilket med tanke på planets storlek och vikt (troligen över 8 ton) var ett utmärkt resultat. Sannolikt måste dock den 24-cylindriga H-motorn Eagle ha vållat vissa besvär, ty Wyvern modifierades så småningom och utrustades med en propellerturbin av typen Armstrong Siddeley Python, vilken torde vara den första propellerturbinen i världen som nått seriestadiet.

Wyvern T. F. Mk. 2, som den första Python-försedda versionen kallades, gjorde sin första provflygning i mars 1949 och i juni påföljande år var typen klar för sina första flygprov från hangarfartyg. Resultatet av dessa synbarligen lyckade prov blev en ytterligare provserie på 13 flygplan. Samtidigt färdigställdes också en



Det brittiska propellerturbindrivna jakt- och attackplanet Westland Wyvern är ett ganska ovanligt flygplan. Dess enda egentliga motsvarighet är den nya amerikanska Skyraider-utvecklingen Douglas A2D Skyshark. Wyvern är emellertid den vackrare av de två. Wyvern har som framgår av denna expressiva bild, en fantastiskt ringa frontyta.

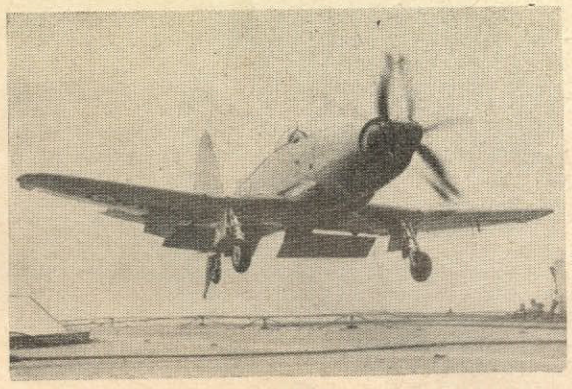


Wyvern, som nu äntligen skall börja levereras i serie till det brittiska marinflyget, kan medföra en imponerande militär last. Här ses det med en 50 cm torped samt 16 raketprojektiler.

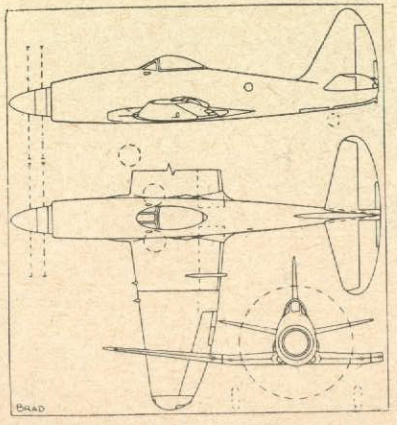
försöksversion av Wyvern som i stället för Python-motorn utrustades med en Rolls-Royce Clyde propellerturbin på 3.500 hk, men eftersom denna motor aldrig blev föremål för serietillverkning, stannade denna Wyvern-variant på försöksstadiet, vilket för övrigt även blev fallet med en förolyckad tvåsitsig övningsvariant benämnd Wyvern T. Mk. 3.

I betydligt större antal än samtliga sina föregångare kommer dock den senaste Wyvern-varianten T. F. Mk. 4 att byggas, och de första planen av denna typ har redan levererats till marinflyget. Närmare bestämt är det (liksom i fallet Attacker) det nya hangarfartyget Eagle, som i första hand skall tillföras ett antal Wyvernplan för att ersätta de omoderna kolvmotordrivna Blackburn Firebrand som Eagle 1951 utrustades med i väntan på den försenade Wyvern. Någon verklig storserietillverkning av typen torde dock inte vara aktuell, enligt obekräftade uppgifter rör det sig endast om ett 50-tal plan.

Även om Wyvern officiellt klassas som jaktplan, är planet enligt svensk nomenklatur närmast att betrakta som ett attackplan, varvid det närmast torde kunna jämföras med den amerikanska Douglas A2D Skyshark, vilken även denna är försedd med en propellerturbin. Man tar dock säkerligen inte fel om man antar att Skyshark kommer att bli ett i sitt slag betydligt viktigare plan än Wyvern, vilket till inte ringa del har sin grund i den avsevärda skillnaden ifråga om produktionsresurser hos respektive tillverkare. Prestandamässigt sett torde emellertid Wyvern väl uthärda en jämförelse med den senare tillkomna Skyshark. Som ett annat exempel på Wyverns moderna konstruktion kan nämnas att det var det första propellerdrivna engelska flygplan som utrustades med katapultstol, vilken anordning som bekant inte förrän helt nyligen kommit till allmän användning på brittiska krigsflygplan.



Wyvern under landning på ett hangarfartyg. Obs. den nedfällda bromskroken.



Treplanskiss av Westland Wyvern.

WESTLAND WYVERN

T. F. MK. 4

Typ: enmotorigt propellerdrivet jakt- och attackplan för fartygsbasering.

Besättning: 1 man.

Motor: en Armstrong Siddeley Python 2 propellerturbin med 3.670 hk axel-effekt.

Beväpning: fyra 20 mm automatkanoner samt en 50 cm torped plus 16 st 27 kg:s raketprojektiler, eller andra alternativa laster i samband med eller utan fälltankar.

Spännvidd: 13,42 m (med fällda vingar blir spännvidden 5,5 m).

Längd: ..... **12,88 m.**

Vingyta: ..... **m²**

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

Flygvikt: ..... **9.100 kg*)**

Vingbelastning: ..... **kg/m².**

Toppfart: ..... **800 km/tim*)**

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

Topphöjd: ..... **m.**

Flygsträcka utan fälltankar: ..... **km.**

Flygsträcka med fälltankar: ..... **km.**

** Obekräftade uppgifter.*

GUNNAR KNUTSSON

Att Knut Erik Anders Gunnar Knutsson är Public Relations Director för tre länders flygbolag är kanske inte så bekant som bolagets goda relationer med allmänheten, men det är alltså honom de beror på.

Om han fritt fått utvecklas efter sina föräldrars intentioner skulle man sannolikt skytt att ha med honom att göra, för han var på god väg att bli tandläkare. Vi har en släng av ledgångsreumatism (på honom) och en mycket omdiskuterad guldbrygga att tacka för att odontologie kandidaten efter hot om relegering släppte borren för ett annat vasst instrument.

Detta var 1928 och de få, som då sysslade med flygeri hette antingen Florman eller ansågs ändå litet galna. När Knutas tog till pennan var det för att skriva om idrott; det hade han gjort redan i idrottsbladet Akademisk Idrott och hade höga praktiska kvalifikationer. Bland annat blev han akademisk juniormästare i Thor, Uppsala, genom att som ende deltagare kliva över 160 cm i höjd. Han var antagligen Sveriges genom tiderna sämste högerback vilket på ett fint sätt antyddes genom hans vedernamn Bastin (Arsenals fenomenale vy). Till slut blandade han ihop bollen och sig själv, sparkade av sig menisken (nej, den sitter på knät) och var därmed färdig för en anställning hos TT i Idrottsbladet.

Några år senare fann han vägen till Tips för Tippare, ett organ som skulle fördärva affärerna för Tipstjänst och förmedla allt i hästväg kring totalisatorn. Det värdefullaste tipset, som bestods Knutsson, kom efter två månader då tidningen inte kunde betala hans lön. En så fin vink om framtidsutsikterna kunde inte misstolkas och i april 1937 finner vi honom hos Svenska Dagbladet.

Här hade man fått för sig att han skulle bli flygmedarbetare och skickade tvärt ut honom på Bromma för ett stort flygdagsreferat. Det lär ha blivit en vild och pittoresk beskrivning; det mesta var fel men flygbolagen var över lag smickrade över att operera med flygplan av egen konstruktion och tillverkning.

År 1939 for han med Bertil Florman och Flygnings redaktör Mohlin till Sälen. Det skulle bli fin segelflygning däruppe; Florman slog sönder flygapparaten varefter Mohlin kvaddade bilen samt ryggen på Knutsson. Efter en tid på Sabbatsberg följde mer ryggvärk och ett världskrig. För att rekreera sig for Knutas åter upp till det farliga stället Sälen, vilket råkade inträffa den 9 april 1940. Han ville naturligtvis genast störta över gränsen för att titta på det fina kriget kring Narvik men polske ministern ville inte ta honom med utan pass. I stället kom en något svullen norsk herre farande förbi och bjöd honom åka med. Han hette Tryggve Lie och har inte krympt sen dess. Det måste ha varit en mycket anslående syn när de två i en och en halv meter djup snö krälade omkring stenblocken under bomber och eld från He 111:or och Knutas var mycket stolt och lycklig över sin kunskap över att de otäcka maskinerna också kunde skjuta bakåt sen de passerat över platsen. Någon dag senare, den 12 april, fick han som ende journalist träffa kung Haakon och det reportaget lände honom till mycken och snart legendarisk gloria.

Med så från krutrök i näsborrarna var ju Knutas omistlig för Försvaret och flygstaben fick så småningom en stabsredaktör Med Kaptens Tjänsteställning för krigsbruk.



Tidskriften Flyg fick honom som redaktör och Loopings överskrivare får inte ta illa upp för min komplimang åt G. K.som den där skapade Flygs glansera. Det kan naturligtvis bero på samma sak som kom redaktören Willy Kleen att kalla de knutssonska honoraren för ren förskingring men partiskheten beror i så fall på att det var jag som fick dem.

Flygjournalisternas Klubb med uppgift att få en hygglig standard och bredd på informationen kring flyget är i mycket Gunnar Knutssons skapelse. Saab Sonics Tomten och jag var en lång tid förtretade över att vi inte var självskrivet invalda (— det var ju vi, som fyllde Flyg —) och hotade till slut att bilda Flygjournalisternas Världsunion, som för tid och evighet skulle trakassera den ynkliga lokalföreningen. Då valdes vi in.

Den 1 april 1946 var det inget skämt när SILA kallade G. K. till sig som publicitetsman. Danskar och norrmän ville emellertid också ha glädje av förhållandet och så bildades fyra månader senare SAS där han nu är Public Relations Director. Få har väl som Gunnar Knutsson sittmuskler och utsöndringsorgan dimensionerade för den representationen. Det är emellertid inte bara att sitta. Han hittas mera sällan hemma och har väl gjort sina 300 000 km flygning i tjänsten vid det här laget, kors och tvärs över kontinenter och världshav. Han var n ä s t a n orsaken till att jag förlorade mitt signaturskägg vid en flygdag i Ystad, han ser till att rätt person vinner flygbiljetterna i frågesporten, han lärde fotografen Eric Collin den viktigaste portugisiskan i Sydamerika (orden Gin, Whisky och Cognac), han schasade undan lejonen åt drottning Elizabeth nyligen i Nairobi och har till och med fått visa sin trogna fru Maggie Världens Gräddtårta, Kilimandjaro. Har han under allt detta någon gång ont i huvudet, så beror det främst på den otäcka och bullrande grävmaskinen framför administrationsbyggnaden på Bromma, som elakt folk påstår gräver efter SAS organisationsplan . . .

En ishavsskeppares luftdop

Av

Åke Liljeberg

Det var för några år sedan jag träffade den knarrige ishavsskepparen Hansen och som en kanske något besvärande gäst trängde in i hans domäner med flygmaskin och andra moderniteter, vilka illa stämde överens med den gamla ishavsskutans ändamål och hedervärda traditioner. Det var med kritiska ögon och ett visst missnöje han iakttog arrangemangen på akterdäck, där flygplanet skulle placeras för den långa sjöresan från Köpenhamn till Grönlands ödsliga ostkust. Ty isens och de hemlighetsfulla fjordarnas land var målet för den expedition jag hade lyckan att få bli deltagare i, tack vare att den till sin moderna utrustning även räknade flygplan som något oumbärligt. Där uppe i de isfyllda fjordarna kunde ett flygplan snabbt förflytta sin last av vetenskapare och utrustning från en plats till en annan, oberoende av drivis och bergsryggar, och var därigenom överlägset fartyg och motorbåtar. Det gällde bara att ha en isfri fjordvik för start och landning.

Nåja, Hansens knarrighet låg väl mest på ytan, för i hjärtat fanns värme som kunde motstå den strängaste kyla och den öppna vänligheten kom fram allt eftersom dagarna på sjön skred framåt.

Min mekaniker och jag delade hytt akter ut intill salongen och i närmaste grannskap med expeditionschefen, kaptenen och förste styrmannen. Vi delade platser vid matbordet och aftongroggarna och i synnerhet de senare visade sig vara inspirationskällor till pratstunder och diskussioner av nära nog outtömligt djup. Den gamla tidens goda ställdes mot den nya tidens oväsen som, enligt kapten Hansen, främst representerades av flygmaskinen. Hans inställning mot detta nya transportmedel förblev envist negativ. Ombord betraktade han det i varje fall som onyttig last. Ett fartygsdäck var säkra plankor att sätta sina fötter på, men flygmaskinerna, som for omkring i luften och ramlade ner här och där som änder under en sjöfågelsjakt, var ingenting för en gammal skeppare att sätta sin tro till.

Att komma med motargument till kapten Hansen fordrade en väl behärskad teknik. Hans förmåga att tysta munnen på en motsägare hade kunnat göra den värsta barrikadagitator försagd. Men mitt i alltihop lyste det alltid en glimt i ögonvrån, en återspegling av den klara källa av stillsam humor han hade inom sig.

Kapten Hansen var även till det yttre typen för en gammal skeppare. Han var kraftig och senig, men magen hade med åren fått en myndig rundning, som kom klockkedjan av guld att framträda på en framskjuten och väl synlig plats. Ansiktet hade en färg som påminde om det välsmakande oportovin som alltsom oftast brukade serveras till middagsdesserten.

På däck rörde han sig med den gamle sjömannens vägande gång och befälhavarens resliga hållning. Utan att göra sig någon brådska var han ändå med överallt där det skedde någonting och dök överraskande upp där det för tillfället inte skedde någonting. Han höll sin egen ordnande hand över allt ombord och höll gamla sedvänjor till sjöss i praktisk åminnelse. Men han var därför ingen Varg-Larsen och besättningen hjälpte villigt till att hålla hans fana högt. Vid alla kritiska tillfällen, om det nu var dimma eller svåra isförhållanden, så stod Hansen alltid uppe på bryggan och nosade, vilken tid på dygnet det än var.

Det var dock ett område ombord, vilket han helst tycktes vilja undvika. Det var platsen akterut där vårt flygplan stod surrat. Ansvaret för flygplanet så länge det var ombord hade han anförtrott förste styrmannen och det var han som fick kommendera och leda det känsliga arbetet när flygplanet skulle sjösättas eller tas ombord efter en flygning.

Jag gissade på att kapten Hansen betraktade vårt flygplan som en slags rival till hans verksamhet och någonting som han inte helt kunde inordna under sin domvärja.

Alla övriga ombord visade alltid ett ohöljt intresse för våra flygningar och följde spänt våra manövrer vid start och landning. Kapten Hansens hela attityd inför detta var överlägsen, liksom en vuxen grabb som betraktar småbarnens lekar. Ibland gick han demonstrativt ner i sin hytt när de andra tyckte det var som mest spännande.

Den enda omsorg han någon gång kunde visa den av oss på flygavdelningen så omhuldade maskinen, var med en brummande tillrådan à la:

— Se nu till att få ombord den där dunderkassen innan den blir knust av ett isberg rätt som det är!

Förutom vår uppgift att transportera proviant och materiel till de utspridda lägergrupperna, skulle vi med jämna mellanrum utföra isrekognoscering längs kusten för att i tid kunna varna för den norrifrån annalkande stora drivisen som, när den kom, kunde stänga oss inne i fjorden och hålla oss inlåsta där helt fram till nästa sommarperiod. På dessa rekognosceringar skulle kaptenen eller förste styrmannen följa med, därför att de bäst kunde bedöma om issituationen kunde vara farlig för oss. Det blev alltid förste styrmannens uppgift att följa med. Kaptenen hade alltid viktigare saker att uträtta ...

Men så hände det sig en dag att styrmannen var i land för att tillsammans med några av besättningen skaffa färskvatten, och underligt nog blev det bestämt att isrekognoscering skulle göras samma dag. Kapten Hansen kom själv och meddelade mig detta och förklarade att han själv skulle följa med. Han ville själv få sig en titt på isen för att se hur pass det var.

Det var ett förvånande intresse kaptenen denna dag visade vår maskin, där den låg förtöjd vid fartygsaktern. Han övervakade till och med tankningen och såg till att flytvästar och proviant kom ombord ordentligt.

Han spatserade sedan fram och tillbaka på däck, rökande sin pipa och kisande mot skyn med tankfull min. Han kände dess teckenspråk och tydde det särskilt omsorgsfullt denna dag då han utmanat ödet. Hans blick dröjde då och då fundersamt vid de mandelformade vita molnen som liksom vilade sig på de högsta bergstopparna. De signalerade föhnvind uppe i bergen, en vind som kunde tränga ned i fjorden och röra upp

vattnet till stormkokning när den var på det humöret. För oss flygare var dessa oskyldiga vita moln tecken på en våldsam turbulens,— luftens stormvågor — och så länge de fanns där gjorde man i varje fall klokt i att avhålla sig från att sticka näsan upp bland bergen. Men vår flygning i dag skulle gå åt det andra hållet, ut från fjorden till kusten och drivisflaken.

Efter frukosten bordade vi flygplanet. Kapten Hansen gjorde sig ingen nervös brådska, som de flesta annars gör när de för första gången skall upp i ett flygplan. Han kom naturligtvis med nedlåtande anmärkningar om hur trångt och smått det var inombords. Mekanikern hjälpte honom med fastspänningsbältet och jag tyckte mig se en liten ogillande ryckning i mungipan.

Vi startade och flög längs fjorden ut mot kusten och höll lagom höjd för att bekvämt kunna iakttaga det som fanns under oss. Hansen hade tänt sin pipa och såg med stoiskt lugn rakt fram, men så småningom började han försiktigt kika ut genom fönstret och blev intresserad av fågelperspektivet. Jag bad honom byta plats med mekanikern som satt bredvid mig i förarkabinen. Hansen gillade arrangemanget och släckte innan förflyttningen försiktigtvis pipan och stoppade den i fickan.

— Ja, här ser man ju lite bättre, anmärkte han med en belåten nick.

Hans bestämda min hade mjuknat och han började intressera sig för instrument och spakar.

— Det är ju en hel del mixter här ska jag säga. Men det var fan vad det går långsamt.

— Vi gör 120 knop just nu, svarade jag stillsamt. Men det här med höjden förvillar en smula, tillade jag för att liksom mildra slaget . . .

Det blev i övrigt inte så mycket med konversationen. Hansen upplevde under ovanlig tystnad sin första flygning. Vi nådde fram till kusten och isen och Hansen tog fram sin karta, studerade isens utbredning och rörelseriktning och gjorde anteckningar. Han trivdes tydligen med sin upphöjda utsiktspunkt och fann den praktisk.

Snart började han dirigera mig än hit, än dit. Rätt som det var ville han ner på masttoppshöjd för att få en titt på istjockleken och hans iver att se på detaljer var långtifrån så begränsad som vårt flygplans manöverförmåga, vilket jag försiktigtvis bad honom taga en viss hänsyn till.

Med tanke på de väldiga områden som Hansen funnit nödvändigt att överblicka just denna dag, måste jag också påminna om vårt alltmer avtagande bensinförråd och att det var dags för oss att vända tillbaka till fartyget.

Redan nästa dag ville Hansen göra om flygningen. Han hade funnit att isen visade en del misstänksamma rörelser, som vi måste vara på vår vakt emot. Jag betvivlade inte alls att så var fallet, även om det fanns skäl att misstänka att vår gode skeppare mer än gärna ville göra om luftturen för dess egen skull.

Före alla andra var kaptenen ute vid planet följande morgon och jag fann att han även bjudit telegrafisten på en flygtur. Ombord i flygvapnet började Hansen genast undervisa den i flygning komplett oerfarne telegrafisten hur denne skulle spänna fast sig o .s. v.

— Så här spänner man bältet, telegrafist, och inte på det där tokiga viset. Här, på den här platsen ser man bättre. Kom hit här! Och här har han livbältet liggande. Och kom nu ihåg att man ska vara försiktig i såna här åkdon!

Denna dag hade de vita mandelformade molnen brett ut sig en smula och blivit fler till antalet. Men vi hade tyvärr inte gett oss tid till några meteorologiska spekulationer före starten, utan helt förlitat oss på den strålande sol som under natten endast tagit sig ett par timmars paus bakom bergstopparna i nordväst.

Men föhnvinden hade kommit i lektagen och smög sig omärkligt ned för fjällbranterna. Det kändes först som en svag darrning i flygplanet. Sedan kom det ett par tomhål i luften, som kom oss alla fyra att lätta ifrån våra stolar ett par ögonblick och kaptenen att se på mig med en förnärmad blick. Det var den första varningen från de demoniska makterna. Föhnvinden hade trängt ned i fjorden. Mötet mellan varm och kall luft resulterade i en virveldans som började längst in, där fjorden var som trångast, som en piruett på lätta tår, men blev till en svängande bondpolka ju bredare fjordens vattengolv blev i sitt lopp mot havet.

Vi kom att bli de ofrivilliga deltagarna i dansen. Det kom fler och fler körare. Vi tog spjärntag i våra stolar för varje kast. Fjordstormen var över oss innan vi egentligen hunnit komma underfund med det.

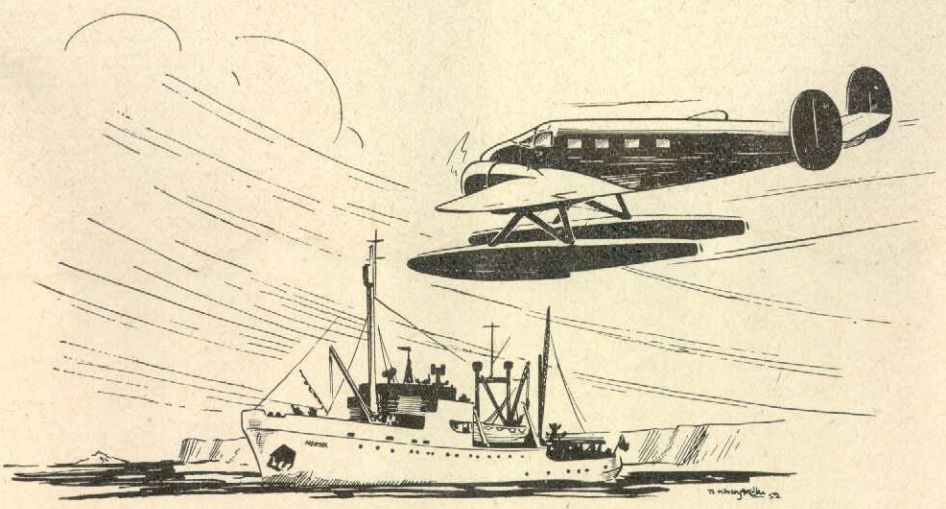
— Jag tror vi vänder, ropade jag till kaptenen.

— Ja, gör så. Det här verkar ju lite oroligt.

Det blev värre och värre. Fjorden såg ut som en kokande gryta och jag tackade min skapare att vår bas låg i en skyddad vik, där det borde vara en chans att finna någorlunda smult vatten.

Vindarna steg än rakt upp som

Forts. å sid. 39



Loopings Frågeföljetong



Luftfartslagstiftning är ett ord som inte bara genom sin konstruktion och fonetiska tyngd åvägabringar rysningar efter ryggraden på folk som skall avlägga prov för flygcertifikat. Ämnet med allt vad det innebär är direkt tråkigt så där i största allmänhet med dess virrvarr av paragrafhänvisningar, »må», »jämlikt» och andra sköna juridiska ordblomster, vilket bl. a. haft till följd att folk som verkligen behöver kunna en del om »lufträtt» inte orkar stoppa i sig mer än det absolut nödvändigaste och knappt det.

Loopings redaktion har funderat både länge och väl på saken och kommit underfund med a) att flygfolk i allmänhet kan för lite om luftlagar, trafikregler etc., b) att detta främst beror på att ämnet serveras för torrt och tråkigt, c) att detta möjligen (observera att vi säger möjligen) skulle kunna rättas till genom att göra en »frågeföljetong» av ämnet.

Början göres nu och fortsättning följer i nästa, därnäst nästa o. s. v. följande nummer av Looping intill dess att antingen ämnet är uttömt eller redaktionen (eller läsarna) och svarsförfattaren har tröttnat och somnat från alltsammans.

Redaktionen kommer att ställa en serie frågor, som trafikinspektören i Kungl. Luftfartsstyrelsen J. G. »Gidde» Karlsson välvilligt lovat att besvara. Om läsarna också vill ställa frågor i ämnet, så är det bara att skriva ett brev till red. Han lovar arbeta in dem i sitt frågemanus efter hand.

I syfte att förebygga alla insunationer om reds intelligensnivå etc, ber han få påpeka att frågorna inte utgör någon indikator på reds kunskaper — eller brist på sådana — i ämnet. Och så på huvudet in i det ämne, som, om vi visar tillräckligt tålamod, skall göra oss alla ganska flygrättssakkunniga . . .

Fråga 1: Om bl. a. lågsniff

Det finns bestämmelser om hur högt — eller rättare sagt hur lågt — man får flyga över glest bebyggda områden, över tättbebyggda områden, över vatten osv. Vilka höjdbestämmelser gäller?

Över vatten får man väl flyga hur lågt som helst? Hur kommer det sig förresten att våra bepudringsflygare får flyga i grästoppshöjd, medan andra åker på böter när de »lågsniffar»?



Svar 1:

Man får inte — utom förstås i samband med start och landning — flyga på lägre höjd än 150 m, och denna regel gäller flygning över såväl land som vatten. Över folksamling eller tättbebyggt samhälle måste man upp på minst 300 meters höjd eller ännu högre, så att man i händelse av motorstopp alltid kan nödlanda utanför folksamlingen eller bebyggelsen.

Från ovanstående höjdbestämmelser kan luftfartsstyrelsen lämna dispens. Detta sker endast vid flygning, där uppdragets art så påfordrar, exempelvis vid bepudring, viss flygfotografering, militär samverkan m. m. Dispens beträffande bestämmelsen angående flygning över tättbebyggt samhälle lämnas normalt inte.

Till ovanstående, som väl får anses utgöra svar på red:s fråga, skulle jag vilja foga följande:

De i vårt land f. n. gällande minimihöjderna är i överensstämmelse med de internationellt vedertagna. Varje stat har givetvis rätt att för sin del fastställa minimihöjder, som ligger högre än de internationella — och så sker också på många håll.

Men hänsyn till det störande motorbuller som åstadkommes av överflygande plan har på sistone en del röster höjts för att öka minimihöjden över våra städer till 600 eller 1000 m. En sådan restriktionsåtgärd vore givetvis tråkig, men den kan bli ofrånkomlig, om rund- och privatflygare i alltför hög grad utnyttjar minimihöjden såsom den normala flyghöjden över städer och samhällen.

Fråga 2: När mörkret faller på

För en tid sedan var det en flygare som fick böta för att han landat på en flygplats efter mörkrets inbrott. Detta förefaller underligt med tanke på att en stor del av exempelvis den reguljära flygtrafiken går under natten. Måste man ha särskilt tillstånd för att få flyga i mörker.

Svar 2:

Flygning under mörker är inte något som är förbehållet endast trafikflyget. Däremot finns det en hel del bestämmelser, som måste iakttagas i samband med mörkerflygning. Förmodligen hade den bötfällde flygaren försyndat sig i detta avseende.

Jag skall här ge en översikt av bestämmelserna i fråga.

Först och främst måste flygplanet vara försett med navigationsljus (= lanternor), och denna skyldighet hänför sig enligt de nya trafikregler för luftfart, som träder i kraft i höst, till tiden mellan solnedgång och soluppgång.

När det sedan blir så mörkt att man — som det heter i bestämmelserna — »inte tydligt kan urskilja ett framträdande obelyst föremål på avstånd över 5 km» måste följande krav beträffande flygplan och förare uppfyllas:

Flygplanet måste enligt luftvärdighetsbeviset vara godkänt för flygning under mörker, vilket i sin tur förutsätter att flygplanet är försett med full-



ständig instrument- och belysningsutrustning.

Föraren måste ha genomgått särskild utbildning i mörkerflygning och får medföra passagerare endast under förutsättning att han under senaste halvår utfört minst fem stycken flygningar under mörker.

De nu angivna bestämmelserna gäller generellt vid mörkerflygning inom landet. Vid mörkerflygning inom s. k. »kontrollerat luftrum», d. v. s. luftled, inflygningsområde eller kontrollzon måste ur trafiksäkerhetssynpunkt de s. k. IFR-bestämmelserna tillämpas (IFR = Instrument Flight Rules), vilket bl. a. innebär att en ganska omfattande radioutrustning måste finnas ombord, föraren måste ha instrumentbevis, av trafikledningen godkänd färdplan måste följas, radioförbindelse upprätthållas och kontinuerliga positionsuppgifter lämnas.

Trafikledningen har emellertid möjlighet att, om trafikförhållandena medgiver detta, lämna tillstånd till flygning under mörker inom kontrollerat luftrum, utan att IFR-bestämmelserna behöver tillämpas. Sådant tillstånd lämnas som regel för ut- och inflygning genom kontrollzon i samband med start och landning på en trafikflygplats.

Fråga 3: Får farmor spaka?

Får jag ha DK-spak och dito sidroderpedaler monterade i ett flygplan om jag flyger med passagerare? Jag har inte flyglärarbevis eller -kompetens.

Svar 3:

Detta är tillåtet endast under den förutsättningen att passageraren har certifikat, som berättigar också honom att föra ifrågavarande flygplan.

Fråga 4: Öglor på varvet

Jag har fått lära mig att man vid en flygplats alltid måste flyga i vänstervarv, alltid göra svängar åt vänster så att man hela tiden har flygfältet på sin vänstra sida samt att det är förbjudet att flyga rakt över en flygplats. Trots detta har jag sett både att flygplan gjort högersvängar under trafikvarv, gjort vänstersvängar (»öglor») på trafikvarvet och dessutom flugit rakt över fältet — utan att halshuggning (ja, inte ens bötfällning) drabbat piloten. Hur kommer sig detta?

Svar 4:

Den allmänna regeln är, att sväng efter start och före landning skall ske åt vänster.

Från denna »vänstervarvsregel» kan trafikledaren anbefalla eller medge undantag. Sålunda kan han generellt anbefalla högervarv genom utläggande av högervarvstecken (= pil, med skaftet högerböjt). Vi avser dock t. v. icke tillämpa detta vid svenska civila flygplatser.

Trafikledaren kan dessutom för att göra trafiken smidigare i individuella fall anbefalla eller medge högersväng efter start eller före landning.

I närheten av flygplats gäller vidare, att flygning antingen skall ske i anslutning till det landningsvarv, som utföres av andra flygplan eller så att detta landningsvarv helt undvikes. Något försök att närmare precisera landningsvarvets utsträckning har inte gjorts i trafikreglerna, och detta torde väl vara i det närmaste ogörligt med hänsyn till olika flygplanstypers skilda krav i detta avseende.

Under iakttagande av ovanstående får man gå in över en flygplats och man får även göra en »ögla» på landningsvarvet, om så skulle vara lämpligt för att exempelvis öka avståndet till ett framförliggande plan i varvet.

Fråga 5: Om ledmotiv

Är det verkligen förbjudet för andra än trafikflygplan att använda luftfartslederna? Var finns de svenska luftfartslederna? Om det är förbjudet att flyga i dem, hur skall man då kunna passera dem? Under eller över?

Svar 5:

Nej under dager och VFR-förhållanden, d. v. s. vid flygning som utföres med avstånd till moln ej understigande 600 m i horisontalled och 150 m i vertikalled och med en flygsikt av minst 5 km, är man oförhindrad att flyga i luftled.

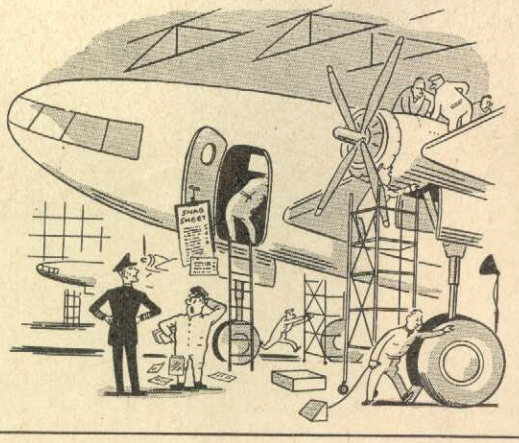
Däremot bör man med hänsyn till den större flygfrekvensen i lederna hålla en extra noggrann uppsikt. Under mörker eller under IFR-förhållanden, d. v. s. vid flygning under sämre väderleksförhållanden än vad som ovan angavs, måste man emellertid vid flygning i luftled följa de regler, som gäller för IFR-flygning inom kontrollerat luftrum. Med hänsyn till att IFR-bestämmelserna, som tidigare berörts, bl. a. innefattar stränga krav beträffande flygplanutrustning och besättningens kvalifikationer är det f. n. i stort sett endast trafikflyget, som på civilsidan kan tillämpa dessa.

Flygplan, som ej fyller dessa krav, och som måste korsa en luftled och inte har möjlighet att göra detta under VFR-förhållanden, är hänvisade till att gå under leden, då flygning över leden med hänsyn till ledens höjd (5000 m över havet) väl knappast kan ifrågakomma.

Under mörker och goda väderleksförhållanden kan flygplan med radio få tillstånd av trafikledning att korsa luftled utan att IFR-bestämmelserna behöver iakttagas.

De bestämmelser för flygning inom luftled, som här angivits, gäller i princip även för flygning inom andra kontrollerade luftrum, nämligen inflygningsområden och kontrollzoner. Beträffande läget och utsträckningen av våra kontrollerade luftrum hänvisas till kartan (publiceras i ett kommande nummer).

Forts. i nästa nr.



— Nåja, om bränsleförbrukningen var lika låg som oljetrycket och om marschfarten var lika hög som cylindertemperaturen på fjärde motorn, så skulle jag vilja kalla det för ett bra flygplan . . .

/De Havilland Gazette/



Klart för start. Kurt i framsits och Bertil i baksits.

Mittbilden visar en interiör från en cirkelrund hangar i Grimberg, som sågs och beundrades.

Nederst: Kvinnlig flygmek i Grimberg, Simone Heuvelmans.





Stigtomta–Paris

Bertil Lindblom, tekniker vid F 11, och fotografen Kurt Eklund, har gjort en sportflygning till kontinenten. Här berättar Kurt Eklund om resan.

Idén att flyga till Paris kom Bertil och jag på när vi samtidigt låg på F 11 »sjuka» och hade långtråkigt och han en dag i Looping läste inbjudan till svenska sportflygare att deltaga i det s. k. Champagnerallyt. När man ligger sjuk längtar man ju ut mer än någonsin, och det var kanske tack vare detta det hela blev av, trots att vi inte kunde deltaga i rallyt. Det blev ju tyvärr för få anmälningar från Sverige så det svenska deltagandet uteblev, men när vi fick det svaret hade vi redan ordnat en hel del papper, tillstånd och andra handlingar, och vi beslöt att göra trippen ändå. Söndagen den 13 juli startade vi från Stigtomta flygfält i en blå- och silverfärgad Klemm 35, förhyrd från Östra Sörmlands Flygklubb.

Och det var något vi inte ångrade. I Hamburg fick vi den bästa service som tänkas kan. Stora katastrofvagnen var framkörd och flygfältets start- och landningsvakt var hygglig och gav oss husrum över natten. Likadant var det på hemvägen när vi gick ner i Bremen. Folk var fantastiskt hyggliga och pappersgranskningen gick snabbt. För papper är något som man måste ha med sig i parti och minut när man gör en sådan här tripp. Vi hade en stor portfölj alldeles full.

Det var meningen att vi skulle stanna i Hamburg endast en natt, men då vi utlovades stark motvind och över huvud taget dåligt väder, fann vi för gott att slå oss till ro ännu ett dygn i den gästvänliga staden. Även på flygningen ner hade vi haft motvind. Det tog tre timmar från Malmö till Hamburg men vi flög ju inte den kortaste vägen, då vi på Bulltofta fått rådet att gå först till Kastrup och sedan ned längs danska öarna. Att vi fick stanna en dag extra i Hamburg gjorde att vi hann bese staden tämligen grundligt. Vi fick också inbjudan från en dansk-tysk familj att vara deras gäster, men vi kunde tyvärr inte acceptera, då ju husrum redan var ordnat. Denna familj berättade att hamburgborna alltid drar sig ut till flygfältet på söndagarna, där det finns särskilda åskådarläktare. Omkring 2000 personer hade varit

där denna söndag, och man hade per högtalare upplyst om ett svenskt sportflygplan var på inflygning, att det var på väg till Paris och att det var en tyskbyggd Klemm 35.

På tisdagen fortsatte vi till Holland där vi landade i Eelde. Vädret var fortfarande dåligt och molnbasen var låg, men några missöden inträffade inte.

Grimbergen utanför Brüssel var nästa mål, där vi hade den stora äran att sammanträffa med inspektören för de belgiska flygfälten, Carlos Goethals, som bl. a. berättade om sin tid vid Royal Air Force, där han varit jaktinstruktör. När vi lämnade Brüssel fick vi, som vi senare upptäckte, ganska felaktiga uppgifter om vindstyrkan, vilket gjorde att vi inte siktade rätt på Paris. Mörkret kom och vi blev tvungna att landa på ett fält öster om staden, som visade sig vara ett militärt flygfält. Vi väntade oss en hel del obehagligheter när vi kom ner och fick se att det var ett övningsfält för reaktionsflyg och fick höra att det var förbjudet för privatflygare. Fransmännen var hur hyggliga som helst, bjöd på vin och lovade att inte andas om vårt olovliga tilltag. De hjälpte oss att skaffa nattlogi och beställde dessutom en härlig middag åt oss i det närbelägna Melun.

Nästa morgon flög vi till vårt egentliga mål, flygplatsen Touses le Noble vid Versailles, som låg endast 10 min. flygning från Melun. I Paris stannade vi från onsdag morgon till lördag eftermiddag, och hann förstås med en hel del. Tiden gick tyvärr alldeles för fort och snart var vi på hemväg. Vi hade räknat med samma route som under nedresan, men Eeldefältet var avstängt, varför vi fick gå till Bremen i stället. Men först hade vi Brüssel, där vi lunkade omkring i stan hela natten. På morgonen ordnade trafikledaren så att vi fick flyga direkt till Bremen, som hade en utomordentligt elegant flygplats. Och från Bremen flög vi nonstop Malmö. Denna flygsträcka var den längsta vi gjorde på en gång och de 53 milen avverkades på 2 timmar och 35 minuter. Vi hade medvind hela vägen hem och kom till flygplatserna tidigare än vi hade beräknat.

Vad vi mest lade märke till på hela resan var den synnerligen goda servicen i Tyskland. Vi fann också att det är betydligt lättare att navigera över Sverige än på kontinenten, där ett ständigt soldis gör att sikten blir inskränkt. Hela denna tripp var mycket givande och kostnaderna för den blev inte så avskräckande, c:a 1.200 kr. med bensinkostnader och landningsavgifter inräknade. Och gör man som vi, bor på ett litet hotell i Montparnasse och ibland som omväxling till maten på den rumänska restaurangen, köper sig lite bröd, vin och frukt, blir inte heller levnadsomkostnalerna onormalt höga. Och den enda reparationen på planet var tändstiftsbyte i Holland och det ansåg vi vara en bagatell på 25 timmars effektiv flygning.

Privatflyg eller inte!

Svenskt privat- och sportflyg har bekymmer. Hur utvecklingen skall gestalta sig är inte betydelselöst ens för dem som i dag anser att detta »småflyg» saklöst kan försvinna.

Looping och Stockholms Flygklubb inbjuder härmed till en

runda bords konferens

i Stockholm söndagen den 16 november för att få till stånd en allmän diskussion, ur vilken möjligen kan komma förslag till lämpliga åtgärder för en uppryckning av privat- och sportflyget. Lokal: Stallmästargården. Tid: kl. 10.00.

LOOPING, Box 3036, STOCKHOLM 3

Jag ämnar delta i Rundabordskonferensen på Stallmästargården i Stockholm den 16 november. Jag deltar även i lunchen. (Stryk det som inte passar.)

NAMN .....

BOSTAD .....

POSTADRESS .....

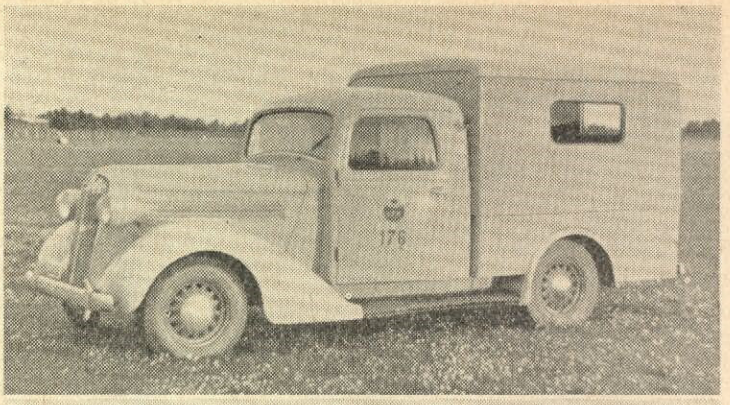
Alla som är positivt eller negativt intresserade hälsas välkomna. För att få en uppfattning om antalet deltagare, ombedes Ni meddela Edert deltagande före den 12 november till Looping, Box 3063, Stockholm 3. Använd kupongen eller skriv Edert meddelande på ett brevkort.

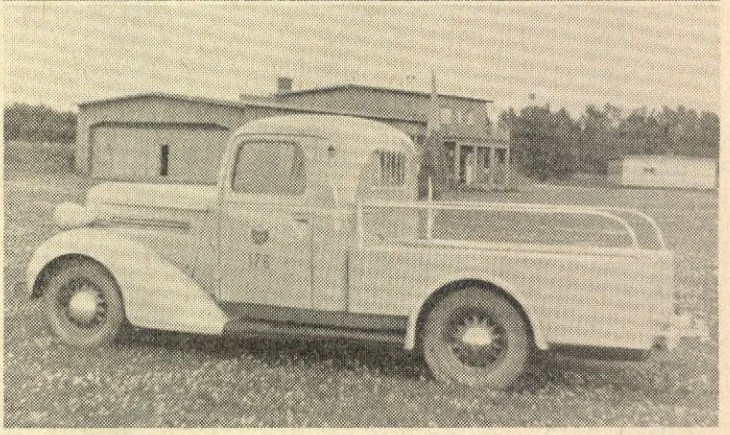
I samband med konferensen arrangeras en enkel lunch till ett ungefärligt pris av 5:— kr pr kuvert. Meddela om Ni önskar delta i denna lunch.

Praktisk klubb-bil

En klok organisation och genomgående standardisering av materielen har varit bidragande orsaker till att Sverige på 10 år lyckats skapa ett segelflyg i klass med utlandets främsta. Emellertid har det visat sig att bilfrågan inte kunnat standardiseras på tillfredsställande sätt.

När Värmlands Flygklubb skulle skaffa ny bogserbil beslöt därför gruppledningen försöka åstadkomma en biltyp lämplig för de flesta uppgifterna inom en klubb. Bilen skulle alltså vara användbar såväl såsom bogserbil för skolning som paketvagn och såsom hämtningsbil vid sträckflygningar. Likaså skulle bilen vara användbar som mindre buss vid längre transporter. Däremot skulle bilen ej vara försedd med vinschaggregat, enär man då skulle behöva en alltför stark och bensinslukande motor, särskilt med tanke på att klubben har DK-flygplan. Det stötte inte på några större svårigheter att förena dessa fordringar. En fortfattad beskrivning torde därför vara av intresse för alla klubbar.





Som bogserbil och paketvagn

Bilen är en Dodge skåpvagn av 1937 års modell. Vid köpet var skåpet redan borttaget så att endast själva chassit med motorhuv återstod. En lastbilshytt med plats för tre personer i bredd påmonterades. Den stora bakrutan gjordes öppningsbar för skolning. Bakom hytten uppbyggdes sedan ett två meter långt och lika brett lastflak, vars yttersidor inkläddes med karosseriplåt. Lastflaket placerades så lågt som möjligt och drogs upp över bakhjulen, så att naturliga sittplatser bildades. Ett avtagbart rörräcke omslöt flaket på tre sidor. Bakom de bakre hjulen finns inbyggda skåp för bensindunkar och verktyg.

Bakre stötfångaren utgöres av en U-balk, på vilken även urkopplingsanordning för bogserwire, kulkoppling och säkerhetskedjor för transportvagnen är monterade. Wiren från urkopplingen går obruten genom ett rakt rör fram till förarhytten och är fastsatt vid en spak i golvet, omedelbart bredvid föraren. Genom att undvika bryttrissor går urkopplingen mycket lätt och säkert.

Som hämtningsbil och buss

Erfarenheterna har visat att längre hämtningar från sträckflygningar är en rätt tröttsam historia och bör ägnas största uppmärksamhet. Ofta befinner sig hämtningsmanskapet på väg ett dygn och skall sedan direkt till arbetet på morgonen, utschasade och ur stånd att prestera fullgott arbete. Man får inte bli förvånad om många arbetsgivare sedan inte kan uppbjuda någon större förståelse för segelflyget. För att inte tala om den risk, som en uttröttad bilförare med en stor släpvagn utgör i trafiken.

För att bereda hämtningsmanskapet möjlighet till vila tillverkades en pålyftbar "sovkupé" med plats för två britsar. Denna kan lätt lyftas på flaket av fyra man och har genom skjutfönster förbindelse med förarhytten. Två madrasser 1,90 meter långa med sidoskydd à la sovvagn gör det möjligt att sova under gång. Under läger kan sovkupén användas som mindre sportstuga. Det är meningen att förse hämtningsbilen med radio så att förbindelse med flygplanet i luften skall kunna upprätthållas. Slutligen kan fordonet användas som mindre buss med god plats för nio personer.

Vad kostar nu härligheten? Tro det eller inte, men Värmlands Flygklubb har inte behövt betala mer än 6.000:— kronor totalt. Därav betalar staten 70 %. Sedan är det en annan fråga om andra klubbar möter samma förståelse hos vederbörande verkstäder som Värmlands Flygklubb gjort hos Karlstads Karosserifabrik, där bilen köpts.

Olle Håkansson.

SFK: Flygintresse trots allt!

Hur besvärligt det än är i klubbarna, så finns det ändå ett stort flygintresse att tillvarataga. Det vittnar inte minst den sifferspräng da årsberättelse som Stockholm Flygklubb nu håller på att göra upp för det verksamhetsår som slutade den 30 september. Av denna framgår bl. a. att klubbens flygtid ökats med drygt 300 timmar jämfört med föregående år, och detta trots att klubbens båda Cessnor stått grounded flera månader till följd av utmattningsfel på stabilisatorerna. Nya från USA väntas. Klubben har således haft det svårt med flygplan, främst med skolflygplan. I annat fall hade årsresultatet i flygtid räknat blivit rekord. Vi gratulerar. I skolflygning är årsresultatet 490 timmar mot 155 förra året! Klubben har gott om elever f. n. Målflygningen har däremot sjunkit från 278 till 121 timmar, tyvärr. Uthyrningen har ökat från 666 timmar till 717. Sammanlagda flygtiden för året är 1528 tim mot 1227 året förut.

En stor del av äran för årets framgång får väl klubbens lärare och flygchef Eskil Sahlman ta åt sig, och som ett bevis på Loopings beundran för denna storartade gärning, att trots alla motigheter lyckas hålla rotation på verksamheten, inför vi nedanstående SFK-emblem, något utökat med en om inte precis snäll så dock ganska välfunnen karikatyr av Sahlman himself. Teckningen är utförd av tillgiven klubbmedlem...



Ett bra Ållebergsår

Segelflygskolan Alleberg är ständigt föremål för ändringar i fråga om kurser och uppläggning, vilket bara är som det skall vara, eftersom det faktiskt är på Alleberg man främst prövar det nya inom vårt segelflyg. Av den rapport som skolchefen Lennart Ståhlfors lagt fram om årets verksamhet framgår med all önskvärd tydlighet att den nu för första gången körda DK-utbildningen i etapper till A, B och C är något som man nog kommer att ta fasta på. Skolchefen säger visserligen försiktigt att det ännu är för tidigt att yttra sig om erfarenheterna, och att hans kritik hittills inskränker sig till att det är svårt att hålla kurstiderna på de endast en vecka långa »småkurserna», men siffrorna för erövrade diplom talar ändå sitt tydliga språk. Förra året var skörden av A-, B- och C-diplom på Alleberg sammanlagt 70. I år har antalet blivit 122.

Att sedan flygtiden samt summan av de högre märkesvalörerna blivit mindre beror varken på skolan eller kursuppläggningen utan helt enkelt på det miserabla vädret, som ingen råder över. Skolan har haft fullt upp att göra hela säsongen (som emellertid tenderar att bli väl kort). Sämst har deltagarantalet varit i S-kurserna. Endast 4 certifikat har skolan orkat med i år. Detta har dock sin förklaring. Skolchefen säger:

»Elevantalet (i S-kurserna) har minskat årligen från 1947, då certifikatbestämmelserna ändrades och det inte längre blev nödvändigt att avlägga certifikatproven på hang eller i termik.»

Det vill med andra ord säga att klubbarna har övertagit större delen av certifikatutbildningen, som Alleberg före 1947 var så gott som ensam om.

Skolchefen säger vidare att antalet deltagare i F-flygningen varit bättre än tidigare, men anslutningen till specialkurserna (bl. a. instrumentflygning) kunde vara större.

Årsresultatet är i sammandrag (siffrorna inom parentes avser fjolåret): A-diplom 52 (37), B 42 (23), C 28 (10) S-cert. 4 (8), silver 1 (6), guld 0 (2).

Dessutom har vid skolan utbildats 10 segelflyginstruktörer, 6 biträdande byggledare och 54 modellflyginstruktörer. Sammanlagda segelflygtiden blev 702 timmar mot 819 förra året. Antalet starter var 3334 mot 3766 året innan.

Ållebergspokalen för året vanns av Einar Ek, Västerås, med en höjdvinst av inte alltför imponerande 2886 m.

Slutligen kan nämnas att den nya tvärbanan (ost/väst) kunnat tagas i bruk. Mot vanligheten har emellertid vinden nästan dagligen legat nord/sydlig under så gott som hela säsongen. Detta förklarar i någon mån att flygtiden i hangvind under 1952 inte blev mer än — 45 minuter!

Detta bör verka chockerande för en segelflygare av gamla skolan. Under skolans första år fick man den absolut större delen av flygtiden just på hang. Numera börjar det tillhöra sällsyntheterna med hangflygning. Förr sa man att det var dåligt med termiken på Alleberg och höll sig mest till den mera pålitliga hangvinden. Numera säger man att hangvinden inte är någonting att lita på och håller sig mest till termiken. Antalet flygtimmar är i stort sett lika år från år. Har vädret ändrat sig eller är det segelflygarna? Vi tror mest på det sistnämnda.

Ikaros.

Facit i Guldvingen:

Eskilstuna och Halle-Hunneberg bäst

Rikssegelflygtävlingen är klar för året. Eskilstuna vann Guldvingen som väntat, medan Halle-Hunnebergs Flk vann lagtävlingarna i både höjd och distans. Malmö tog historiens första seger i hastighetsmomentet. Så här ser den starkt förkortade resultatlistan ut:

Höjd klass 1: 1) Bertil Ståhl, Halle-Hunnebergs Flk, 10.120; 2) Esbjörn Staaf, Stockholms Segelflygklubb, 9.575; 3) Åke Andersson, Eskilstuna Flk, 8.855; 4) Lars Fredriksson, Västerås Flk, 8.745.

Höjd klass 2: 1) Olof Carlsson, Borlänge, 8.790; 2) Raoul Gunnars, Borlänge, 6.690; 3) Ingemar Ehrenström, Eskilstuna, 6.155; 4) Lennart Dourén, Halle-H, 6.035; 5) Einar Ek, Västerås, 5.840.

Höjdmomentet individuellt oavsett klass vanns således av Bertil Ståhl.

Lagtävlingen i höjd vanns av Halle-Hunnebergs Flk (Ståhl, Larsson, Pedersen) med 25.030 m. Tvåa blev Eskilstuna Flk (Andersson, Corell, Eklind) med 24.715 och trea Stockholms Segelflygklubb (Staaf, Flodén, Perback) med 20.970 m.

Distans klass 1: 1) Vincent Larsson, Halle-H, 275,76; 2) Ingvar Mathiasson, Malmö, 256,37; 3) Bertil Pedersen, Halle-H, 168,48; 4) Lars Johan Söderström, Eskilstuna, 145,80; 5) Stig Larsson, Eskilstuna, 117,37.

Distans klass 2: 1) Karl-Henrik Bittner, Stockholm, 155,00; 2) Björn Perback, Stockholm, 123,00; 3) Bertil Johansson, Malmö, 110,97; 4) Sven-Åke Adolfsson, Halle-H, 102,24; 5) Olof Carlsson, Borlänge, 89,10.

Distansmomentet individuellt vanns således av Vincent Larsson.

Lagtävlingen i distans vanns också av Halle-Hunnebergs Flk (Larsson, Pedersen, Adolfsson) med 546,48 poäng. Tvåa kom Aeroklubben i Malmö (Mathiasson, Johansson, Sjöberg) med 458,06 och på tredje plats kom Eskilstuna Flygklubb (Söderström, Larsson, Andersson) med 353,17 poäng.

Hastighet klass 1: 1) Karl-Erik Rosenqvist, Malmö, 45,74; 2) Folke Eklind, Eskilstuna, 40,57; 3) Åke Andersson, Eskilstuna, 38,70; 4) Ivan Persson, Malmö, 33,05; 5) Carl-Olof Roslin, Malmö, 30,54.

Hastighet klass 2: 1) Olle Persson, Malmö, 29,46; 2) Rune Eklind, Eskilstuna, 16,38.

Lagtävlingen i hastighet vanns av Aeroklubben i Malmö (Rosenqvist, Persson, Roslin) med 109,33 poäng. Tvåa kom Eskilstuna (Eklind, Andersson, Corell) med 107,77 och på tredje plats Malmös andra lag (Persson, Sjöberg, Dahlén) med 88,04 poäng.

Tävlingen om Guldvingen tog Eskilstuna hem den här gången med platssiffra 41 (F. Eklind, R. Eklind, Å. Andersson, I. Ehrenström, L. J. Söderström, L. Corell, S. Larsson, C. Eklind). Bara hårsmånen efter placerade sig Malmö med platssiffra 42. Resultatlistan för Guldvingen fick följande utseende:

1) Eskilstuna 41; 2) Malmö 42; 3) Halle-Hunneberg 57,5; 4) Eskilstuna lag 2, 99; 5) Stockholms Segelflygklubb 119,5; 6) Malmö, lag 2, 133,5; 7) Västerås Flk 186; 8) Eskilstuna, lag 3, 218; 9) Linköpings Flk 240,5; 10) Malmö, lag 3, 301.

Västeråsseger över Eskilstuna

Den årligen återkommande tävlingen mellan flygklubbarna i Eskilstuna och Västerås har hållits på Johannisberg i Västerås. Tävlingen, som beskrevs i decembernumret av Looping 1951, går ut på att pricklanda på idealtid. Tävlingen går med 10-mannalag. Hela tävlingen var mycket jämn och spännande ända tills en medlem av E:tuna-laget lyckades landa innanför straffzonen. Detta renderade Västeråsarna ett försprång som motståndarna ej förmådde hämta in. Västeråslaget avgick därför med segern och fick därmed sin andra inteckning i det av dir. Schollin-Borg, Eskilstuna, uppsatta vandringspriset.

nytt från KSAK

Red.: G. H. Dérantz

SFR:s Hjälpfond. Ansökningar om bidrag ur Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond skall vara KSAK tillhanda senast den 5 december. Ansökan, som skall innehålla åldersbetyg samt intyg som styrker behovet av understöd, skall ställas till Styrelsen för Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgat. 27, Stockholm.

Fondens stadgar kan erhållas efter hänvändelse till KSAK:s sekretariat.

Operalogen har varit mycket välbesatt under säsongen. Medlemmarna erinras om att dessa logeplatser, som reserverats för KSAK, kostar 7: 50 för medlem och 11:— för medlems gäst. Ordinarie pris är 15:50.

Klemm-förrådet har av KSAK försålts till förvaltare John Karlsson, Box 38, Falköping, dit landets Klemm-ägare kan vända sig för att få reservdelar. Motorer eller motordelar finns ej att få.

Cirkulär i färg är en nyhet som KSAK nyligen infört. Meddelanden av allmän karaktär som utsändes till klubbarna kommer även i fortsättningen att tryckas på vitt papper. Däremot kommer motorflygcirkuläreN att stencileras på blått papper, segelflygcirkuläreN på gult papper och modellflygcirkuläreN på grönt.

Årsmötet. Som tidigare meddelats äger KSAK:s årsmöte rum på Gillet i Stockholm lördagen den 15 november kl. 13.00. Kallade är befullmäktigade representanter för KSAK:s anslutna organisationer och direktanslutna medlemmar.

KSAK:s styrelse sammanträder på KSAK lördagen den 15 november kl. 10.00 och på Gillet samma dag omedelbart efter årsmötet.

Valkommittén sammanträder på KSAK lördagen den 15 november kl. 09.00.

SM i segelflyg 1953

KSAK har nyligen gjort en rundfråga till klubbarna om lämpligaste tiden för 1953 års segelflyg-SM, som enligt planerna skall äga rum på Ålleberg. Hittills har svar ingått från 15 klubbar. Fem av dessa har ansett att tävlingarna bör äga rum i juni, fem andra har för sin del hållit på juli som den bästa månaden, medan de återstående fem lika energiskt ivrat för augusti. Det tycks sålunda vara ganska likgiltigt till vilken av dessa tre sommarmånaderna man förlägger tävlingen. KSAK är synnerligen nöjd med resultatet av rundfrågan, vilket visar att den tidigare förhärskande åsikten att segelflygtävlingar endast skulle kunna tänkas i juli inte längre omhuldas av klubbarna. Nu behöver man inte spräcka den redan förut korta Ållebergssäsongen.

Flygmotor

210 HKR »Gipsy Queen II», körd endast 400 tim., noggrant loggboksförd, med tvåbladig metallpropeller och hydrauliskt ställbara blad, 212 cm. Förmånligt pris. Fullt komplett. Div. 24V mtrl såsom nya och beg. generatorer, startmotorer, 9-poliga boschmagneter, pumpar, strålkastare m. m. Fpl-stolar (förarstolar B-18) kr. 20:—. Cylindrar efter 18-cyl. motor efter DC-4:a, dekorativa som prydnad, kr. 30:— st.

AUTOTEKNIK, KARLSTAD

Tel. 128 97 - 178 07

Julkorten. KSAK har i år låtit trycka jul- och nyårskort av ny typ med KSAK-märket i blått ståltryck och texten »God Jul och Gott Nytt År» i blått boktryck. Korten är dubbla i format 9 × 13 cm. Pris kr. 2: 50 för 10 kort med kuvert. 25 kort med kuvert kostar kr. 5: —.

En mindre upplaga av de gamla korten med tryck i blått och guld finns också kvar. Priset är kr. 3: — per sats om 10 kort med kuvert.

Sätt in ett belopp motsvarande antalet önskade satser på KSAK:s postgirokonto 55 570 och specificera ordern på talongen, så sändes korten portofritt.

Nyhet — korrespondenskort. KSAK har låtit trycka korrespondenskort med emblemet i blått ståltryck, avsedda för medlemmarna. Priset är detsamma som för de nya jul- och nyårskorten.

Världens snabbaste REA-PLAN som tjusiga, flygande skalamodeller!

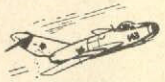


Amerikas fruktade Korea-jaktplan SABRE, Rysslands MIG-15 och Sveriges berömda Saab DRAKEN — Du kan nu bygga och flyga dem själv! De senaste årens tjusigaste nyhet för modellbyggaren är dessa flotta byggsatser med spant, ribbor m. m. i härlig balsa med japanpappersklädsel samt trevlig ritning i full skala av Björn Karlström. Alla modellerna garanteras flyga med Jetex Junior REA-MOTOR (eller som swing- och glidplan). Du får en prydnadsmodell som varenda kamrat måste avundas Dig — och för bara 4: 85!

Bygg alla ÖRN-seriens REA-plan:



SABRE



MIG-15



DRAKEN

Ingenjör SIGURD ISACSON LIDINGÖ

Till
INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGÖ

Sänd genast mot postförsk. + porto:
..... SABRE 4:85 ..... MIG 4:85
..... DRAKEN 4:85 ..... ÖRN-CEMENT, stor tub 0:90, ...JETEX J:R REA-MOTOR, m. tillb. 12:50.

Namn .....

Adress Loo.11-52

Norlin . . .

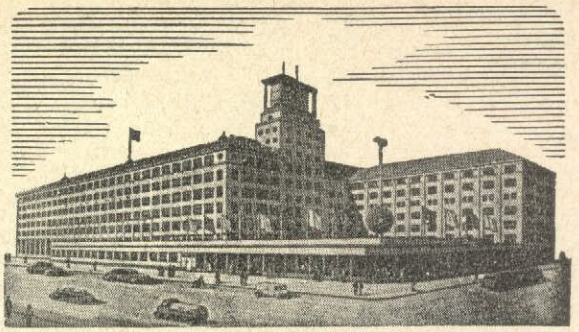
Forts. fr. sid. 6.

närvarande finns det emellertid inte någon typ, som är ekonomisk, och det kommer att ta avsevärd tid, innan en sådan typ kommer att byggas i större antal. Framemot 1960 torde man emellertid ha kommit fram till readrivna passagerarplan, som tillfredsställer alla krav på god ekonomi.

— Då blir det också aktuellt för SAS att skaffa reaplan. Innan vi bestämmer oss, kommer vi att grundlig undersöka vad marknaden har att bjuda. Visar det sig, att engelsmännen kan behålla sitt försprång och har de ur alla synpunkter bästa planen, kommer vi att beställa dem i England. Har amerikanerna bättre plan, går beställningen till USA.

— Även om vi köper reaplan, kommer våra DC-6 och DC-6B flygplan att i många år tjänstgöra som turistklassplan.

Gunnar Kristiansson.



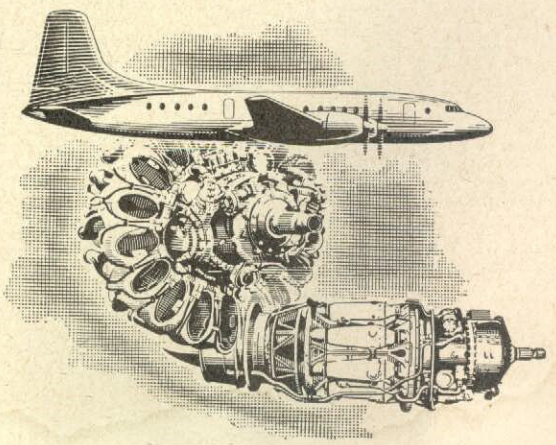
ÅH Goda varor till låga priser

ÅHLÉN & HOLM AB
STOCKHOLM 20

I nuets tjänst . . .

planering för framtiden . . .

Britannia trafikflygplan . . . Typ 171 och 173 helikopters . . . Proteus gasturbiner och Olympus reamotorer . . . tillsammans med de över hela världen använda »Bristol» Hercules och Centaurus slidmotorer, utgör betydelsefulla skapelser i Bristol Aeroplane Company's aktuella produktionsprogram . . . ett mångsidigt program redo att möta nuvarande och framtida behov inom flyget över hela världen.



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

Syn på VM-modeller

VM-VINNAREN Borislav Gunic, arkitektstuderande från Belgrad med både fallskärmshoppning och segelflyg som fritidssysselsättning förutom modellflyg, kan konsten att bygga fina modeller. Och vackra är de också. Vad sägs t. ex. om hans VM-modell, som är den 44:e i ordningen sedan han började med modellflyg efter krigsslutet. Den är inte precis någon utpräglad lugnväderskärra och inte heller blåstkärra utan något mittemellan. Vingprofilen (MVA-301) är mycket välvd och ganska tunn och stabilisatorprofilen är av den mycket omtyckta förtunnade Clark Y-typen. Att märka är modellens korta nos, som gör att momentarmen i förhållande till kroppslängden blir rätt stor. V-formen på vingen är också förhållandevis stor men den har antagligen gjort så för att få modellen startsäker.

Byggmaterialet är så gott som uteslutande balsa. Undantag är endast kroppsspanten, som är av 1,5 mm plywood, och vingfastsättningshistorierna. Longerongerna på den undre halvan av kroppen är utformade som stringers och ligger »utanpå» spanten. Övre, bakre, delen av kroppen uppbyggd på ett elegant utformat fackverk. Från vingen och fram till nosblocket är översidan helt klädd med balsa.

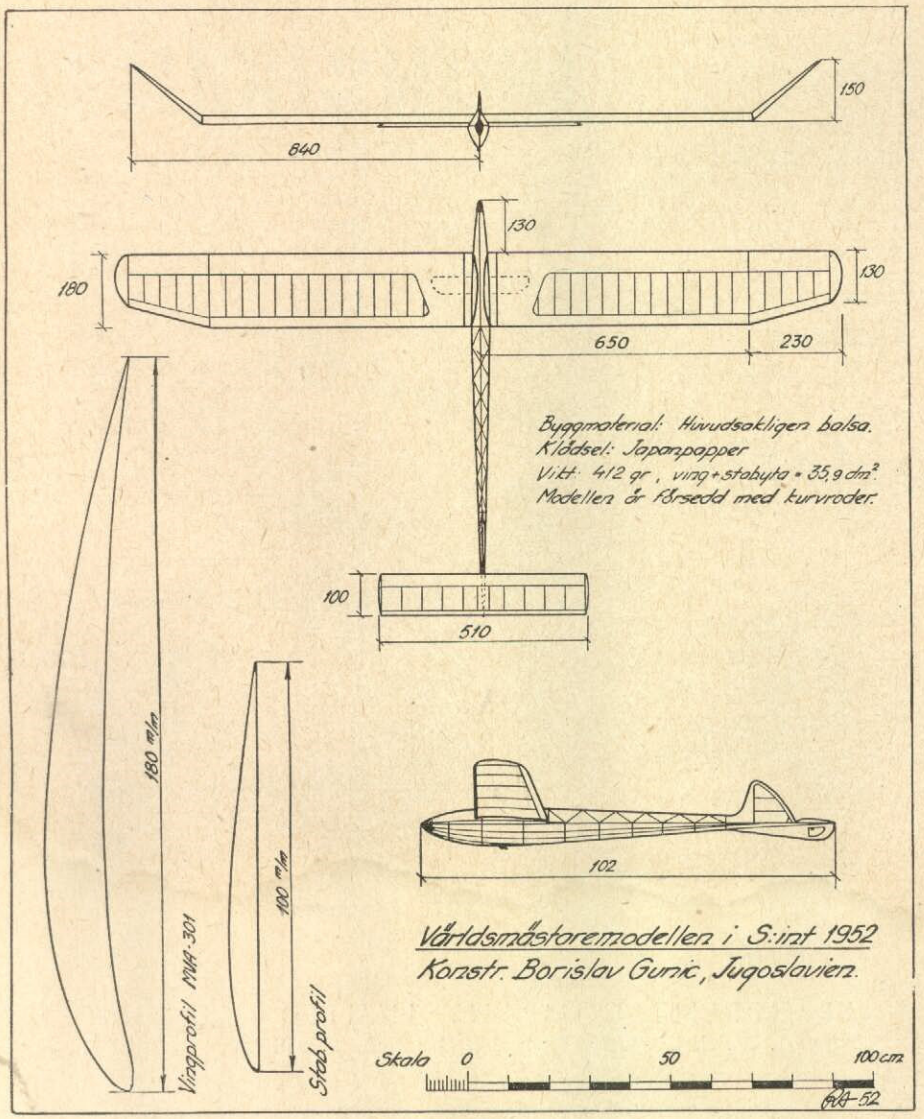
Fenan, som för tidsutlösningens skull sitter framför stabben, är byggd av lätt, fin balsa i elegant form. Underfenan är ungefär som vi brukar göra sådana, nämligen av ett 2 mm balsaflak. Den är försedd med en kurvroderklapp, som genom en tunn nylonlina på kroppens undersida står i förbindel med den infällda startkroken.



De schweiziska modellerna var av utpräglat nordisk typ, kanske lite elegantare än våra.

Vingen har den i Sverige mycket omtyckta tippformen och är försedd med en 55 mm bred torsionsnäsa som utgör det huvudsakligast bärande elementet. Framkanten verkade vara omkr. 15 mm bred och bakkanten är 25 mm bred. I mittpartiet där infästningsanordningarna sitter är den helt klädd med balsa. Stabilisatorn är liksom vingen uppbyggd med en kraftig torsionsnäsa.

De övriga modellerna i tävlingen var av i huvudsak två typer; dels lättvindsmodeller med mycket välvda, tunna profiler och mer eller mindre tandpetarliknande kroppar, dels modeller av den mera s. k. nordiska skolan. Österrikare och tyskar hade modeller av den förra typen. Speciellt utpräglade var förstås de österrikiska tandpetarna med sina bortåt 2½ m långa kroppar. En del hade helt enkelt bara en lång pinne med en påskäggliknande





Tvåan i VM, tysken Hacklinger, demonstrerar sin eleganta och mycket välbyggda modell.

×

Lång kille och kort modell. Engelsmannen Royle (även med i Wakefield i Norrköping) med sin »Sunnanvinds»-liknande skapelse. Därunder: Kort kille och lång modell. Österrikaren Steltzmüller poserar med sin typiska lugnväderskärra.





svulst längst bak vid stabilisatorn. Men flög gjorde de. Sjunkhastigheten var fantastiskt låg, och det var bara synd att de var svåra att få upp på hygglig höjd. Tysken Hacklingers modell tillhörde också det här beskrivna släktet och var mycket fint byggd, om möjligt bättre än Gunics. Den var också mycket formskön med elliptiska vingspetsar och stort sidoförhållande. Trots den tunna välvda profilen flög Hacklingers modell underkritiskt varför han hade måst anbringa en c:a 1,5 mm tjock turbulenstråd framför vingens framkant.

Modeller av den utpräglat nordiska skolan, vilka i allmänhet både startade och flög litet för dåligt i det lugna vädret, hade förutom vi svenskar även engelsmän och schweizare. Italienarna och fransmännen hade som vanligt vackra skapelser, men de var nog i bräckligaste laget. I sin helhet måste dock sägas att de deltagande modellerna var mycket välbyggda och några riktiga s. k. rishögar syntes inte till. De skulle inte heller ha haft skuggan av en chans i denna hårda VM-tävling.

Rune Andersson.

Olle Lindh-tävlingen

Den sjätte tävlingen om vandringspriset »Till Olle Lindhs Minne», som varje höst arrangeras av Vingarna, vanns av Stig Gröning, Norberg, med en Tempomodell. Förra årets vinnare Roald Olsson, Göteborg, ställde inte upp, och av de övriga fyra som har var sin inteckning i den värdefulla pokalen ställde endast Åke Larsson, Vingarna, upp och han blev tvåa.

Tävlingen hade i år utökats en hel del. Dels hade man en s. k. experimentklass i G, där modellerna fick se ut hur som helst bara inte gummisnodden vägde mer än 30 gr, dels en fri S-klass där enda reglerna var en minimi vingbelastning av 10 gr/dm² och en maximal startlinlängd av 50 m. I den förra klassen vann Åke Larsson, Vingarna, och i den senare Hans Olsson, även han från Norberg, som alltså hade en stor dag.

Vädret var lite för blåsigt och solen tittade fram endast någon enstaka gång. En enda riktig termigflygning blev det därför och det var i S-klassen där Hans Olssons S 1:a flög 4,55, som alltså blev dagens överlägset bästa tid.

Några andra större sensationer inträffade inte, undantaget att svenske mästaren i S Ebbe Carlson LEN inte kom bättre än på 7:e plats.

Till nästa år är det meningen att experimentsklassen i G skall bli den ordinarie vid tävlingen om Olle Lindh-pokalen. Denna ändring kommer att göras för att nedskära modellernas flygförmåga så mycket att Skarpnäcksfältet skall räcka till som tävlingsplats, vilket nu inte är fallet.

Bananen.





Hans Olsson och Stig Gröning, båda från Norberg, ler segerleendet efter en lyckad dag.

»Pappa» Tyko Stark delar ut priser på Skarpnäck.

Fallskärmsutrustning. Hur skall man vara klädd när man provar fallskärmar? Frågan går vidare till en av Englands främsta fallskärmsprovhoppare major Williams, som gärna håller till uppe i startosfären när han hoppar för att pröva de senaste nyheterna i fråga om skärmar för uthopp under höga hastigheter.

För det första bär han en specialhjälm (»jet-age-helmet») som är vitmålad och utexperimenterad i samarbete med flygmedicinska institutet. Hjälmen är gjord i två delar, dels en inre ljudisolerad tyghjälm i vilken radiohörlurarna är inbyggda, dels en yttre kraschhjälm av bl. a. nylon.

Framför ansiktet bär hopparen vidare en syrgasmask till vilken hör ett instrument som mäter andningsverksamheten. Hopparen har på sig en tvådelad dräkt till skydd mot kylan, och denna dräkt är så konstruerad att hopparen inte skall behöva komma i den prekära situationen att tappa stövlarna (eller byxorna) vid uthoppet. Något som faktiskt annars förekommer.

I en liten låda under skärmen finns de vetenskapliga mätinstrumenten, som via elektriska ledningar mäter hopparens puls, andning, hudtemperatur, kroppens rotation och acceleration m. m.

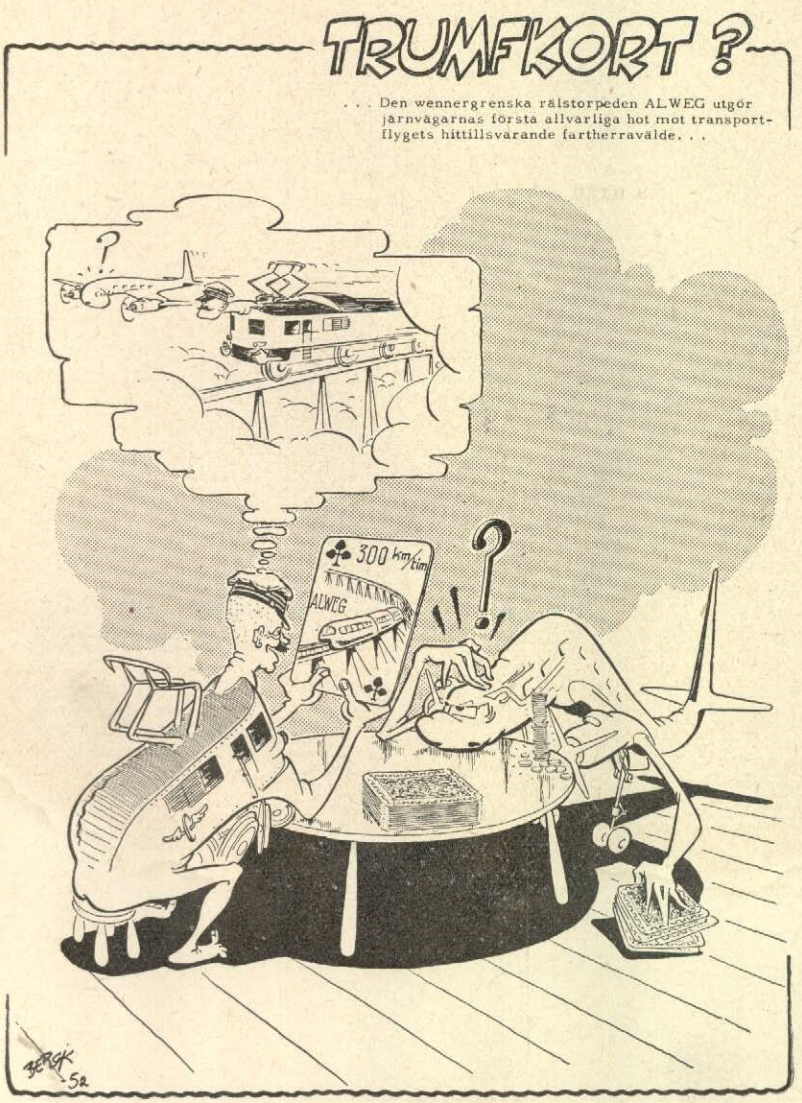
På armen har hopparen vidare en precisionshöjdmätare och han kan dessutom mäta tidsintervallerna mellan olika händelser med tillhjälp av ett stoppur.

Sist men inte minst har hopparen — en fallskärm ! Major Williams har två. Den som skall provas samt reservfallskärmen för den händelse något oförutsett skulle inträffa. Det är alltså en hel del som en fallskärmsprovhoppare skall ha med sig och hålla reda på. Det viktigaste av allt han har att tänka på är dock fortfarande att inte glömma dra i snöret . . .

Italiensk fjärrstyrd bombare redan 1942

Den italienske generalen F. Raffaelli har i en tidningsintervju avslöjat att en Savoia-Marchetti 79 under hans ledning redan 1942 konstruerades som radiokontrollerat bombplan och flög utan bemanning. Det startade den 13 augusti från Villacidro på Sardinien, lastad med en 1000-kilosbomb för att anfalla den allierade medelhavsflottan. Piloten hoppade ut med fallskärm strax efter starten och planet flögs sedan med radiokontroll från ett annat flygplan. Experimentet misslyckades. Planet vägrade plötsligt att lyda order och fortsatte att flyga in över Nordafrika där det slutligen kraschade mot ett berg söder om Constantine.

Efter detta första försök beordrade italienska flygvapnet en tekniker vid namn Sergie Stefanutti att konstruera en A.R.-4 för radiokontrollerad flygning och utrustad med en 2-tonsbomb. Planet var klart den 8 september 1943 och order om en försöksflygning hade gått ut. Piloten skulle hoppa strax efter starten varefter planet per radio skulle dirigeras mot ett mål vid Salerno, där 5:e amerikanska armékåren höll på att landstiga. Innan planet startade kom dock meddelandet om vapenstilleståndet. Planet plus ritningar och andra dokument förstördes av italienarna.



×

Flera Canberra-rekord. En English Electric Canberra har satt sträckrekord London — Madrid med tiden 9 tim. 56 min. Starten skedde från London Airport, bränslepåfyllning gjordes vid Fayid i Suezkanal-zonen, varefter flygningen fortsattes direkt till Nairobi. Ett annat Canberra-rekord har satts på distansen Binbrook i England till Malta och åter. Distansen som är 4.690 km avverkades med en genomsnittsfart på 780 km/t, ett uppehåll på drygt en timme för tankning på Malta inbegripet.

Brevlådan

Fråga:

1) Avtar dragkraften hos en reamotor på höga höjder och i så fall varför? Vad kan man göra för att motverka effektminskningen?

2) Vad är den specifika vikten för flygfotogen?

3) Räknar man en reamotors bränsleförbrukning i liter eller kg pr kg dragkraft och timme?

4) Finns det någon reamotor med en bränsleförbrukning av ett kg per kg dragkraft och timme eller mindre?

5) Hur många graders pilform har vingarna på Saab J 29?

S. O. Fransson.

Svar:

1) Ja, eftersom dragkraften är direkt proportionell mot den insugna luftmassans vikt. Någon patentmedicin för att motverka dragkraftsminskningen på stor höjd finns inte, i varje fall inte med en given motortyp. Det enda sättet att försöka kringgå en del av atmosfärens ofrånkomliga verkningar torde vara att använda antingen efterförbränning eller vatteninsprutning.

2) Ca 0,8.

3) Kg per kg dragkraft/timme.

4) Ja, omkring 90 procent av alla moderna reamotorer i serietillverkning just nu har en specifik bränsleförbrukning under 1,0 kg per kg dragkraft/timme.

5) 25 grader längs större delen av vingframkanten. Vid roten har emellertid 29:ans mycket tunna vinge (som är tunnare än många andra pilvingar) avsevärt större pilform.

Utlandsresenärer. KSAK har i oktober gett ut en ny P. M. angående resor till utlandet med privatflygplan, innehållande de ändringar och tillägg som gjorts sedan föregående upplaga trycktes. Det är av största vikt att varje utlandsresenär som tänker färdas i eget flygplan noga tar del av denna P. M.

KSAK:s verkställande utskott har på förekommen anledning beslutat att i Sverige tillämpa en i utlandet gällande bestämmelse att sådan medlem skall avstängas från möjligheterna att erhålla tullcarnet som uppenbart visat sig sätta sig över carnetbestämmelserna, vilka han skriftligen förbundit sig att följa.

*

Flygsjuketabletter är riskabla för flygande personal, har amerikanska flygvapnets medicinmän konstaterat. Vid en flygskola har 12.500 prov gjorts med eleverna, varvid man kommit underfund med att tabletterna har en inte ringa negativ effekt på flygarnas allmänna kondition. En flygpassagerare tänker inte och behöver inte tänka på detta, då han ju endast vill komma ifrån en ev. luftsjuka.

Div. flygmateriel

bl. a. propellrar för Piper Cub till salu för omgående leverans.

FIGGE BERGMAN
Kärralundsg. 63 A, Göteborg
Tel. 25 61 10

Priserna i KSAK:s lottförsäljningstävling. Det preliminära resultatet från de båda lottförsäljningspristävlingarna i Flyglotteriet föreligger enligt följande uppställning. Här återfinnas de klubbar som redovisat inom den tid som föreskrivits i reglerna.

Anslutna flygklubbar:

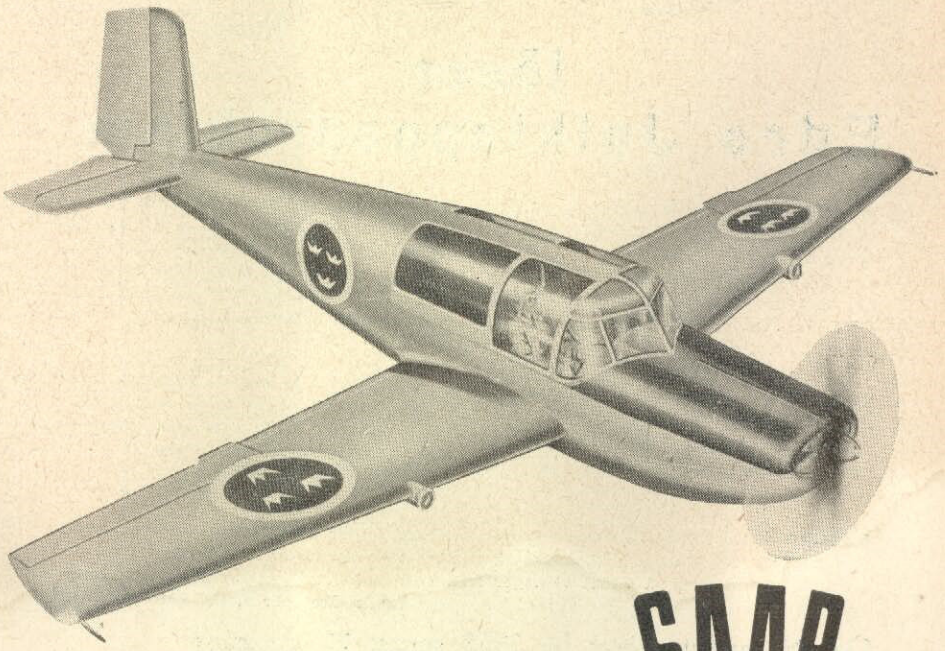
Östra Sörmlands Fk försålt 2.510 lotter, prissumma 1.200 kr; Aerokl. i Malmö 1.621, 800; Stockholms Fk 1.604, 600; Nordv. Skånes Fk 1.020, 400; Uppsala Fk 530, 300; Borl.-Domnarvets Fk 300, 200.

Modellflygklubbar:

Norra Ångerm. Fk, Mfs försålt 868 lotter, prissumma 500 kr; Sundsvalls Fs, Mfs 810, 300; Solna Lärov. Eskader 250, 200; Guldvingen, Sthlm, 243, 100; Torpets Mfk, Hägerst., 209, 100; Borlänge Mfk 200, 62:50; Götene Mfk 200, 62:50; Kiruna Mfk 200, 62:50; Falkarna, Norrtälje 200, 62:50; Lärov. Mfk, Lyckeby, 197, 50.

Vinstsumman för de anslutna klubbarna utgör således 3.500 kr och för modellflygklubbarna 1.500 kr.

Vinsterna utbetalas den 20 nov.



SAAB Safir

FLYGVAPNETS NYA SKOLPLAN

SAAB

SVENSKA AEROPLANAKTIEBOLAGET
LINKÖPING - TROLLHÄTTAN

Julnumret av Looping — *ett fynd för alla flygvänner*

kommer 3 december

UR INNEHÅLLET:

LOOPING
blir ännu bättre
Från nyåret får tidningen ett delvis nytt utseende med omslag i konsttryck och genomgående mera påkostad utstyrsel

FLYGA MOT VÅREN — en flygare berättar och värmer er i vinterrusket med tjusiga stämningar.

LUFTPOST 1870. Flyget-ballongen i striden om Paris vintern 1870. En intressant skildring om hur den belägrade världsstaden bröt tyskarnas järnring med ballonger, brevduvor, mikrofoto ...

FLYGFAMILJEN DOUGLAS. Från DC-1 till DC-9. En världsberömd familj som ni först nu lär riktigt känna.

Looping

REPORTAGE • PRISTÄVLINGAR • ETT SLAGNUMMER •

Dubbelt så stort som vanligt

☆

löser Edra Julklappsproblem

DET ÄR BESVÄRLIGT att välja julklappar. Och dyra är de också för det mesta. Har ni tänkt på hur glad eder flygintresserade vän, fästman, svärfar, grabb, make skulle bli om han fick Looping för hela det kommande året i julklapp — och dessutom en extra fin present på själva julafton!

SÅ HÄR LÖSER ni enklast edra julklappsproblem: Beställ Looping till den eller de som ni vill uppvakta med en julgåva. Gör beställningen på rekvisitionskupong B på nästa sida, så sköter vi om resten.

VI SÄNDER till gåvans mottagare Loopings stora julnummer i ett elegant presentomslag samt ett vackert julgåvekort, på vilket vi anger från vem gåvan kommer.

BILLIGT FÖRE 20 DEC. Gör edra juklappsprenumerationer nu. Ju förr ni gör dem desto säkrare är ni på att julgåvan kommer till adressaten i rätt tid. Absolut sista datum som beställning skall vara inne är den 20 dec. för att gåvorna med säkerhet skall komma mottagarna tillhanda före julafton.

BESTÄLL NU — BETALA I JANUARI! Om ni gör eder juklappsbeställning senast 20 dec. kostar helårsprenumerationen **plus årets stora julnummer** inte mer än ordinarie helårsprenumerationen, d. v. s. 9:50 (+ 50 öre för extra portokostnader).

Gör som sagt beställningarna nu. Betalningen kan ni skicka oss under loppet av januari. Vi sänder er ett färdigutskrivet inbetalningskort, som ni kan posta till oss någon gång efter nyåret när ni får bättre om tid.

Om Ni prenumererar för 1953 senast 20 december får Ni årets stora JULNUMMER gratis

Detta är ett förmånserbjudande som endast gäller till den 20 dec. 1952. Insänd prenumerationsavgiften kr 9:50 före denna dag på postgiro 45 35 30 så kommer tidningen i Eder brevlåda regelbundet varje månad från och med julnumret 1952 till och med julnumret 1953. Ni kan också göra beställningen på kupong A (se nästa sida). Vi tar då ut prenumerationsavgiften mot postförskott. Då tillkommer dock postförskottsavg.

1:75

En ishavs . . .

Forts fr. sid. 25.

fontänkaskader, än rakt nedåt i darrande virvlar. Med våld fick jag hantera rodren för att återtaga jämvikten efter varje krängning. Ett par gråbleka ansikten stirrade ut från passagerarkabinen. Deras halsar ömsom sträcktes, ömsom trycktes ihop som bälgen på ett dragspel, allt eftersom flygplanet trycktes nedåt eller kastades i höjden. Telegrafisten trodde till en början att all flygning, mer eller mindre, var på detta vis och höll sig modigt lugn trots de besvärande känslorna. Själv försökte jag till en början se ut som det hela roade mig, vilket resulterade i att kapten Hansen började uttala sig om mitt sätt att flyga i ordalag som inte direkt var smickrande för hans uppfostran. Mekanikern skrek någonting åt dem med en överlägsen sakkunskap i stämman. Men snart stod allvaret tämligen klart för oss alla fyra.

En massa lösöre, som vi oförståndigt nog hade liggande osurrat i kabinen, flög fram och tillbaka framför skepparens och telegrafistens förvridna ansikten, vilka inte alls tycktes uppskatta detta bidrag till underhållningen.

Jag kan så här efteråt inte riktigt minnas hur länge vi på detta sätt kämpade med stormen och hur vi nådde fram till den inskärning i fjorden som sköt upp som en vattenfylld dalgång mot ett fjällbäcksdelta och där vi hade vår bas. Men att komma dit var som att från ett rasande oväder i ödemarken slinka in genom dörren till en varm och ombonad stuga. Det blev med ens så lugnt och skönt och tyst. Man kunde riktigt förnimma den lättade utandning som spred sig genom hela flygplanet. De spända musklerna slappnade av och man återtog den normala andhämtningen.

Åsynen av fartyget där nere, som lojt låg och svängde kring sin ankarkätting, må i synnerhet för kapten Hansen ha tett sig som den trygga modersfamnen, som trots allt storhjärtat tager emot sitt barn när det kommer hem efter att olovandes ha varit ute på rackartyg.

— Det här är i alla fall säkra plankor att trampa på, förkunnade kapten Hansen när han från lejdaren satte sin fot på däck. Men det kan vara trevligt att flyga som omväxling också, fastän inte bryr jag mig så mycket om sån där svängkarusell som i dag inte. Om det åtminstone hade blåst nånting att tala om!

Åke Liljeberg

Rekvisitions-KUPONG A Förmånspren.

(Se annons föreg. sida)

Till LOOPING, Box 3063, STOCKHOLM 3

Jag prenumererar härmed på Looping för år 1953. Prenumerationsavgiften (kr. 9:50 + postförskottsavg.) uttages mot postförskott. Eftersom denna rekvisition sker före den 20 december 1952, motser jag enligt löfte Loopings stora julnummer 1952 utan kostnad.

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Rekvisitions-KUPONG B Julklappspren.

(Se annons föreg. sida)

Till LOOPING, Box 3063, STOCKHOLM 3

Jag julklappsprenumererar härmed på Looping för år 1953 och önskar tidningen samt presentkort sänt till följande person(er):

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

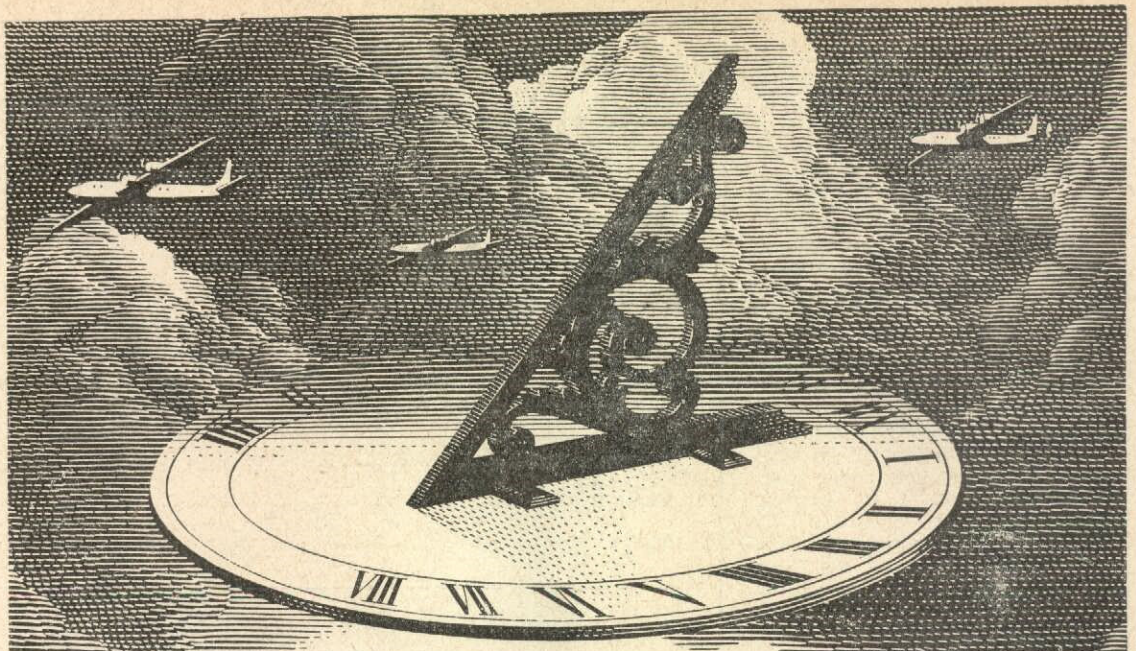
Då denna rekvisition är gjord före den 20 december 1952, anhåller jag att även Loopings stora julnummer 1952 sändes i särskilt presentomslag till ovanstående adress(er) utan särskild kostnad med angivande av att prenumerationen är en gåva från undertecknad. Betalningen kr 9:50 per prenumeration (+50 öre för extra portoavg.) erlägges senast under januari 1953, sedan jag erhållit bekräftelse på att prenumerationen verkställts.

Ovanstående julklappsprenumeration(er) är beställd(a) av undertecknad:

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....



Även tiden flyger!

När det gäller minuterna kan Ni lita på BP Aviation Service. På flygfält över allt i världen står BP i beredskap och betjänar Er på kortast möjliga tid. Många flygbolag — inklusive SAS-ABA — tankar regelbundet hos BP. Dess omfattande service bygger på de världsomspännande resurser och den good-will som kännetecknar

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY, LTD

AVIATION BP SERVICE

SVENSKA BP OLJEAKTIEBOLAG • STOCKHOLM 3 • TELEFON 34 00 20 • TELEGRAM AIRBEEPEE

355-23-1