Looping



Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

Julnummer

12
DEC. 1952

PRIS 1:75 I Danmark 3:85
I Norge 3:95

SPÄNNANDE FAKTA • AKTUELLT 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

Kalla krigets flyg betecknar en händelse inom svensk flyglitteratur

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

Bildurvalet är av högsta klass och mycket rikligt

Beställ i bokhandeln eller direkt från förlaget

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".

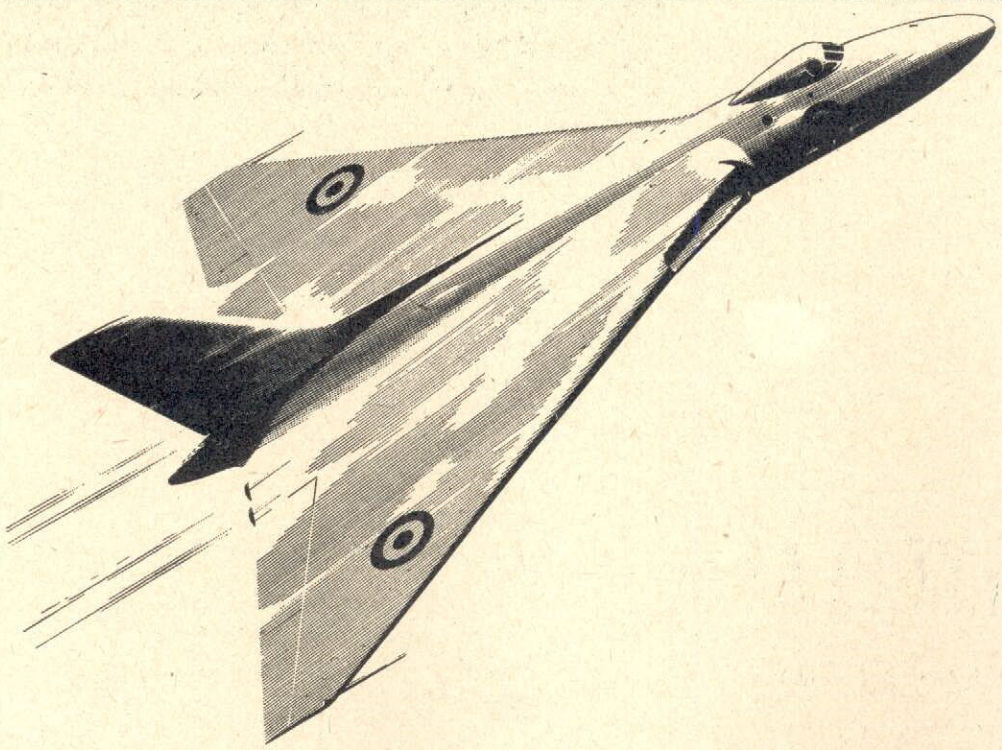
Till YNGVE NORRVIS FÖRLAG, BOX 3063, STOCKHOLM 3

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

Namn: .....

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

8:50



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 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.

Ett bra tips i dyra tider...

Ge en årsprenumeration på Looping med årets julnummer som julklapp. Beställ nu — betala efter nyår. Priset är 9: 50 + porto.

Looping - Sveriges enda flygtidning

Önskas köpa

Klemm 35 eller Piper Cub. Svar med pris, gångtid m. m. till

Einar Lundin
Drottninggatan 13, Eskilstuna

FLYGPLAN

Percival Proctor Mark 5

med 210 hk, Gipsy Queen motor, säljes förmånligt vid snabb affär. Total gångtid endast 360 tim.

MOTORFIRMA
UNO RANCH

Karl Gustavsgatan 25, Göteborg C.
Tel. 13 71 84, 13 71 86, 13 71 89.
Telegr.-adr. UNORANCH

En pärm

för hela årgången av LOOPING kostar endast 3: 45. Den kommer portofritt om beloppet insättes på postgiro 45 35 30. Ni kan också rekvirera den mot postförskott (då tillkommer postförskottsavg.) från

Yngve Norrvis Förlag
Box 3063, Stockholm 3

EN LOOPING-PÄRM PRYDER BOKHYLLAN

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

Looping nr 12-1952 julnumret

INNEHÅLL: *Sidan*

Flygvapnet och privatflyget 7
Den galna ungdomen 8
Flyga mot våren, *av Åke Liljeberg* 10
En ny handelsväg 12
Balbo presenterar Hans Ostelius 14
Djungelflyg 16
Robotvapnen inte färdiga, av *Sven Holmberg* 18
Hårdare, snabbare slag. *Loopings flygmilitäre medarbetare presenterar A 32 Lansen* 21
Flygfamiljen Douglas. *En intressant släktkrönika av Curt Gille* 22
Luftpost 1870 28
Leidarsteinen är luftburen. *En artikel om modern malm- och oljeletning av Scarlet* 31
Sk 50 Drömplanet 34
Starfire raketskjuter 36
Så gick det till. *Luftresa modell Ä* 39
Flyg ända in i Norden 42
Balbo om Stallmästarmötet 44
Helikopternytt mm 46
KSAK:s årsmöte 49
Vaxholmsgubben spår 50
Reaflygfält 51
Looping har fått »Snurren» 52
Nyheter från Sovjetunionen 54
»Bazooka» — en originell G1-modell. 62
Brevlådan 67
Korsord 70

Looping **Nr 12 December 1952 Årg. 2**
Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg

OFFICIELLT ORGAN FÖR KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN.
ORGAN FÖR SVENSKA PILOTFÖRENINGEN.
Utkommer första onsdagen i varje månad.

Redaktör och ansvarig utgivare: Yngve Norrvi. **Chef för annons- och organisationsavd.:** Birger Gripstad.

Telefon: 21 83 06. Postgiro: 45 35 30. Postadress: Looping, Box 3063, Stockholm 3.

Prenumerationspris: Helår kr 9: 50. Halvår kr 5: —.

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

YNGVE NORRVIS FÖRLAG, BOX 3063, STOCKHOLM 3.

Eftertryck förbjudes.

AB Falköpings Tidnings Tryckeri 1952

Våra flygburna verktyg tjänar hela näringslivet

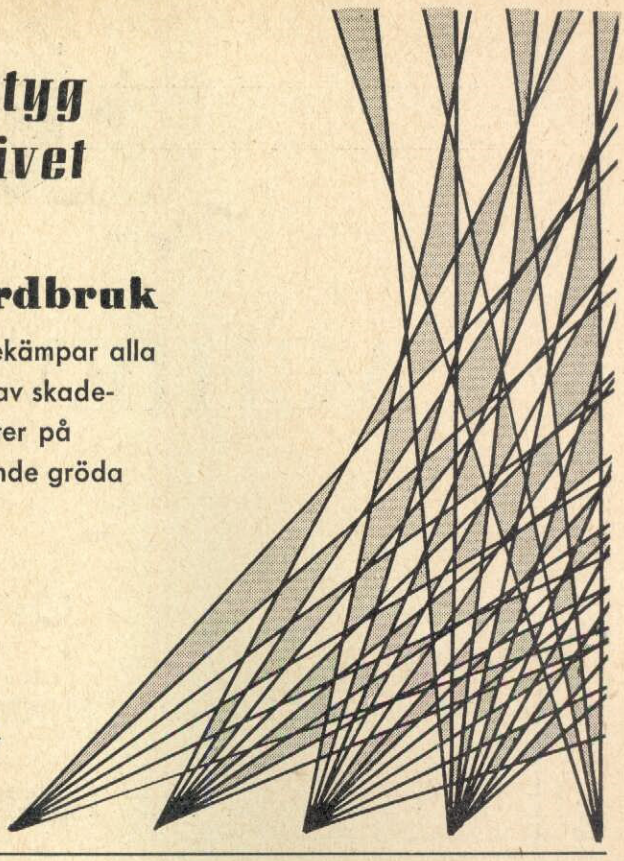
Bergsbruk

— inventerar områden på magnetiska och andra industriellt intressanta mineral såsom asbest etc. samt oljeförekomster.

— djupmäter malmkroppar för rymdbestämning och industriell värdering.

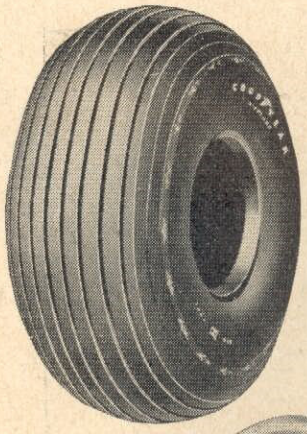
Jordbruk

— bekämpar alla slag av skadeinsekter på växande gröda



AB JORDBRUKSFLYG

representerar LUNDBERG EXPLORATIONS LTD, Toronto
Adress Stureplan 19, Stockholm C
Tel. 11 02 60, 20 50 98



Flygplansring ribbad

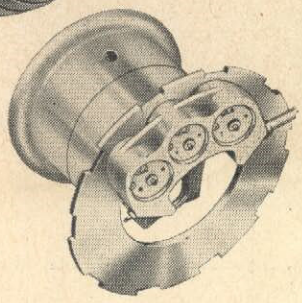
Säker landning

med ringar, hjul och bromsar från Goodyear

Goodyear flygplansringar »tar stöten» när planet tar mark. Det är hela flygjättens tyngd multiplicerad med landningshastigheten, som de måste ta upp och avfjädra. Men de ger inte efter vare sig för hetta, utmattning eller kraftig åverkan, ty de är resultat av många års forskning och experiment.

Landningshjulen måste också ha bromsar, som ger säkerhet vid landningen och noggrann kontroll vid alla markmanövrer. Den första skivbromsen introducerades av Goodyear för åtskilliga år sedan — nu har forskning och praktisk erfarenhet givit den en tillförlitlighet, som är enastående på detta område.

Hjul med skivbroms



CROSS WIND landningsställ patenterat av Goodyear tillåter säker landning i sidvind

Tillförlitliga

GOODYEAR

produkter för flyget



ACHIEVEMENT

Över

12.000 gasturbin-motorer

har byggts efter

Rolls-Royce

konstruktionsritningar.

ROLLS-ROYCE

Aero

ENGINES

FOR SPEED AND RELIABILITY

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

Flygvapnet och privatflyget

Loopings och Stockholms Flygklubbs maratondebatt om privatflyget blev en delvis stimulerande historia. Tyvärr blev diskussionen något förryckt bl. a. genom att flygvapnets talesmän uppfordrades att direkt svara på vissa frågor där förlagsställarna och flygvapnets representanter hade olika mening. Flygvapnets grundinställning till huvudfrågorna blev därigenom måhända inte fullt klar för alla. Det är inget tvivel om att flygvapnet är positivt inställt till privatflyget liksom över huvud taget när det gäller att skapa ökat flygintresse inom olika kretsar, vilket också framhölls från flygvapenhåll. En representant för flygvapnet framlägger här FV:s synpunkter på frågan om privatflyget kan hjälpa till med utbildningen av flygvapnets förare. I sammanhanget kan vara skäl att konstatera att »stallmästarmötet» inte diskuterade i vad mån en ökad flygverksamhet inom klubbarna skulle kunna stimulera flygvapnets rekrytering, en kardinalfråga som det finns anledning att återkomma till.

Debatten på Stallmästargården kom att till mycket stor del röra sig om flygvapnets ställning till privatflyget. Skulle inte flygklubbarna kunna hjälpa till med utbildningen av flygvapnets förare, antingen genom att göra en grovgallring, innan eleverna kommer till flygutbildningen på Ljungbyhed, eller genom att åtaga sig en del av den grundläggande flygutbildningen för aspiranter och fältflygare? Kan flygvapnet ge privatflyget ökat tillträde till sina flygplatser? Och kan inte privatflyget åtaga sig vissa uppgifter inom vårt försvar?

Diskussionen blev stundtals ganska het, när åsikterna bröt sig om vad som borde göras från det militära flygets sida för att stödja privatflyget och om privatflygets möjligheter att hjälpa flygvapnet.

Tanken att låta flygklubbarna hjälpa till med den militära flygutbildningen är inte ny. Den har prövats utomlands, bl. a. i England och Förenta Staterna under kriget, när det gällde att oberoende av kostnadshänsyn utnyttja alla tillgängliga resurser för att snabbt producera flygförare till krigstjänst.

Den största gallringen på Ljungbyhed sker efter ungefär 15 timmars flygutbildning, då de elever som inte passar för fortsatt utbildning får resa hem. För flygvapnet skulle det säkerligen vara ett önskemål om denna gallringsprocent kunde minskas. Sannolikt är det en hel del pojkar som drar sig för att söka till flygvapnet, bl. a. därför att de kanske måste sluta sin anställning och sedan riskerar att efter en tid få återvända till det civila igen. Om pojkarna på förhand visste ungefär vad de ger sig in på och vilka deras förutsättningar för flygvapnet är, så skulle antagligen flygvapnets rekrytering stimuleras. Ungefär så resonerar förespråkarna för tanken att låta flygklubbarna göra en insats på detta område. Men vilke skulle konsekvenserna bli?

För det första är det inte troligt att utbildningen på Ljungbyhed skulle kunna kortas av om detta system tillämpades. Alla blivande aspiranter eller fältflygare kan inte rimligen gå till en flygklubb och få en förberedande flygutbildning, eftersom det inte går att ordna sådan överallt i landet. Och dessutom skulle det vara nödvändigt att alla sökande till denna flygklubbsutbildning genomginge flygvapnets uttagningsprov innan utbildningen började. Detta skulle kräva en stor, personalslukande och dyr organisationsapparat. Det är svårt att tänka sig hur en sådan förberedande flygutbildning skulle inordnas i ett lämpligt tidsschema. Det gäller här 17—20 års pojkar, som sannolikt endast i undantagsfall kan ägna annat än fritid åt flygutbildningen. Instruktörsfrågan sammanhänger också med detta. Flyglärarna måste följa flygvapnets utbildningsmetoder, vilket förutsätter att de är utbilddade där. I praktiken torde detta inte kunna lösas på annat sätt än att huvuddelen av flyglärarna kommer från flygvapnet. Med hänsyn till kravet på enhetlighet måste flygvapnet sannolikt ställa flygplan till förfogande. Om såsom redan antytts största delen av flygutbildningen måste förläggas till kvällar och veckohelgerna, utnyttjas dessa lärare och flygplan dåligt. Systemet blir därför både dyrbart och kräver stor insats av personal och flygplan.

Ett intressant spörsmål är också, på vad sätt ett sådant system skulle gagna flygklubbarnas verksamhet. För dem återstår ju i alla fall ett vitalt intresse att ge flygutbildning åt sådana klubbmedlemmar som vill ägna sig åt flygningen som hobby och att bereda dessa medlemmar tillfälle att underhålla sin flygfärdighet. Det är därför svårt att inse att vare sig klubbarna eller flygvapnet skulle ha någon reell vinst av att någon form av förberedande utbildning för flygvapnet ordnades vid flygklubbarna. Under alla förhållanden måste man fråga sig om inte de pengar som denna verksamhet skulle kosta flygvapnet, skulle användas bättre bl. a. genom att öka rekryteringspropagandan.

Vad beträffar möjligheten att ge privatflyget ökat tillträde till flygvapnets flygplatser, så skulle ett sådant tillstånd säkerligen stimulera det privata flygintresset. En anledning till att privatflyget har det så besvärligt i vårt land, är såsom också påpekades i debatten just bristen på flygplatser. Flygvapnet måste vara restriktivt i detta hänseende av flera orsaker. Först och främst flygsäkerheten. Vid flygvapnet flygs det med snabba reaplan, som har kort aktionstid och därför måste komma ned mycket snabbt på fältet. Detta kräver en ytterst sträng trafikdisciplin, innött i en hård skola. Radioförbindelse och andra kommunikationer måste fungera. Det är inte svårt att föreställa sig bilden av ett sportplan utan radio, som med 150 km i timmen ligger och trängs i landningsvarvet med ett par divisioner J29. Om den civile föraren dessutom kanske flyger något tiotal timmar om året, så är det uppenbart att hans flygtrim inte räcker till för att garantera att säkerhetskravet tillgodoses.

Och dessutom: När flygplanet kommer ned behöver det tankning och kanske mekanikerservice, väderrapport, tillgång till omklädnadsrum, telefon m. m. Det skulle kräva ökad personal, ökade utrymmen och mer stationsutrustning. Kan det vara riktigt att detta bekostas av flygvapnets medel?

Möjligheterna att utnyttja privatflyget för militära uppgifter, t. ex. målgång, sambandsflygning, enklare spaningsuppdrag m. m., håller på att utredas av sakkunniga. Det kan bli tillfälle att återkomma till denna verksamhet, när utredningen lagt fram sitt resultat.

Det är ett starkt önskemål att kontakterna knyts fasta mellan militärflyget och privatflyget till båtnad för båda parter. Flygvapnet är positivt inställt till varje form av verksamhet som ökar intresset för flyg, alltså också till privatflyget. Men man får inte begära att flygvapnet skall hålla privatflyget i gång. Det måste privatflygarna göra själva.



Den galna ungdomen . . .

Har vi någon lekfullhet kvar, vi som varit med om när svenskt flyg vuxit upp till en storlek och styrka, som pionjärerna hoppades på men innerst inne aldrig trodde skulle bli verklighet? Börjar vi inte bli väl mycket tyngda av allvar och ansvar och vänder vi oss inte bra tungt och ovigt när det skall lekas. Vi har lekt färdigt. Vi har glömt att ungdomen har en annan syn på tingen än den äldre generationen. Vi har glömt att vi fick ta leken i egna händer när vi var unga. Vi tycks också ha glömt bort att vår egen ungdom och flygets inträffade samtidigt. Det gynnade oss.

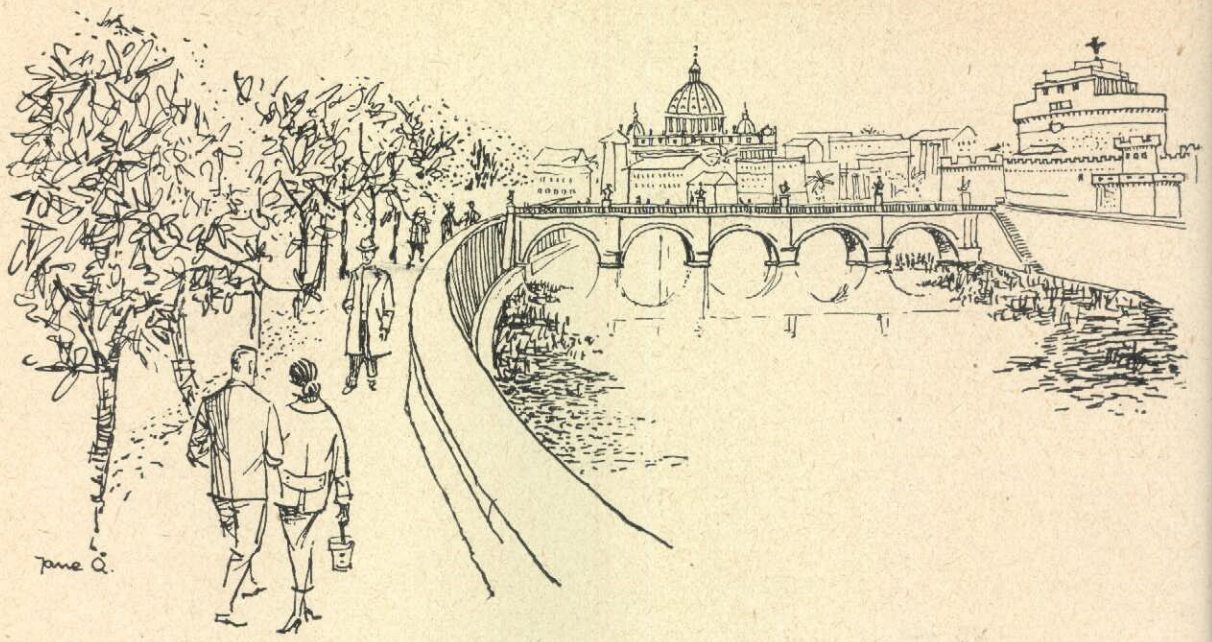
Den ungdom som nu växer upp får dagligen veta vilket oerhört allvar det ligger i allt vad flyg heter. Och visst ligger det allvar i det. Alltför stort allvar till och med. När flygpionjärerna var unga fick de veta att allt vad flyg hette var galenskap. Varmed den effekten uppnåddes, att hade inte ungdomen varit intresserad tidigare, så blev den då. Ty ungdomen har i alla tider haft faiblesse för galenskaper.

Dem vi kallar flygpionjärer hade ingen svårighet att mobilisera entusiasm. Mycket av kunskaper tyngdes de inte av, inte heller av erfarenheter. De kom liksom skickligheten med tiden. Allvaret fanns på botten och gav näring åt den djärva fantasin och resultatet blev en allvarsam och rolig lek som nu utmynnat i att vi har ett flyg som det finns anledning för många att avundas oss.

Men har den ungdom som skall ta vid i morgon fått tillfälle att leka den allvarsamma leken? Har den haft möjlighet att leka sig fram till entusiasm och djärva framtidsdrömmar? Nej. Och resultatet håller på att bli ambitiösa arbetstagare som jobbar enligt kontrakt med en hygglig pension som enda framtidsdröm.

Lämna plats för ungdomen så att den kan få leka. Låt den vara litet galen och entusiastisk. Då först blir den allvarlig, ansvarskännande — och kanske till slut lika tråkig som vi!





Flyga mot våren

Alltför få kan unna sig förnöjelsen att från trist kyla och gråslask flyga våren till mötes, såvida man inte har ett jobb som ger sådana upplevelser utan kostnad eller t. o. m. ger betalt för det. Det senare hör bl. a. till trafikflygarens förmåner och detta gör mig så flott att jag i det följande bjuder på en snabbtripp mot våren.

För att inte i onödan behöva uppehålla oss i det skandinaviska klimatet, förflyttar vi oss genast några timmar framåt på resan. Vår DC-4 har kurs mot Frankfurt med Hamburg en halvtimmes flygning bakom sig. Men ännu har vi inte upplevt något vårbetonat. Med isiga vindrutor flyger vi inne i ett tjockt grått molntäcke och från marken rapporteras regn, låga moln och dålig sikt. Vi bereder oss på att göra en radarlandning i Frankfurt. »Frankfurt Airways» dirigerar oss till Staden beacon, där vi får ligga i väntläge med början på 8000 fot. Fram och tillbaka flyger vi över radiofyren. Två minuter mot norr och så tillbaka igen. Tre hundra meter under oss ligger ett annat plan och flyger i samma spår, tre hundra meter under honom ligger ännu ett osv. En för en plockas vi ned till lägre höjd. Slutligen får vi landningsnummer 1. Rein-Main GCA övertar kontrollen över oss och leder oss in till finalen, där »talk-down» avlöser och börjar »prata ner» oss till landningsbanan.

— Sväng till höger två grader. Öka sjunkhastigheten något, ni ligger 60 fot över glidbanan. Utmärkt! Nu ligger ni fint. Very nice!

Vår nästa mellanlandning görs i München. Även där hänger regnskyarna tungt över omgivningarna, men det känns betydligt varmare i luften. På väderstationen studerar vi väderkartan och den är minsann färggrann med röda, blå och lila frontlinjer tillsammans med grönfärgade regnområden. Det hela är uppblandat med gula fläckar som utmärker dimområden. Men vi ser också att Alperna ligger som en mur mellan Nordeuropas regnrusk och Söderns sol.

Meteorologen lovar också att vi skall möta fint väder halvvägs över Alperna. Hans fingrar följer kartans frontlinjer och isobarer och han uttalar besvärjelser, som för oss invigda dock är klart språk. Vi vill om möjligt flyga »on top», men han kan inte helt säkert säga på vilken höjd molntäckets översida ligger, men upp till 20.000 fot . . .

— Då får vi flyga i moln. Hur är det med isbildningsrisken?

— Ingen fara. I varmluften här kan det endast bli lätt isbildning. Förresten är det en chans att molntoppen har börjat sjunka nu, men det är svårt att säga något bestämt.

Ingen lätt uppgift att vara meteorolog. På väggen bakom sig har han ett tänkespråk som berättar hans yrkes tragik:

»Many critics, no defenders,
Wheatermen have two regrets:
When they »hit» no one remembers,
When they »miss» no one forgets.»

Vi bestämmer oss för att flyga via Insbruck och Bolzano och korsa Alperna på en höjd av 5.000 meter. Nästa mellanlandningsplats blir Milano. Med full stigeffekt på våra fyra motorer stiger vi allt högre och höjdmätarnas visare vrider sig runt som klockor i sken. Innan vi nått 3.000 meter tar vi på våra syrgasmasker. Vår DC-4 har ju ingen tryckkabin och det känns genast litet lättare om

Av

Åke Liljeberg

huvudet sen man fått några klunkar syre. Då och då hamrar en kraftig regnskur mot flygkroppen. Det låter som man skulle kasta ut en bunke torra ärtor över ett plåttak.

Så märks plötsligt en ljusning i det grå runt om oss. Vi börjar närma oss molntoppen och solstrålarna från ovan tränger igenom. Det går ytterligare några minuter, men så med ens kommer vi ut på den böljande snövita översidan av molntäcket.

Vi följer vår radiokompassnål som en smula ostadigt visar på Bolzano. Vi stiger ännu högre för att nå vår säkerhetshöjd. Under molntäcket döljer sig vassa alptoppar och ju mer luft man har mellan dem och planet, desto säkrare känner man sig.

Så tunnar den vita mattan under oss ut och får stora hål genom vilka vi ser blåvita toppar sträcka sig uppåt med svarta avgrunder mellan sig. Kartan kommer fram och vi försöker hitta gamla kännemärken från tidigare alpflygningar. Radiokompassen svänger oroligt fram och tillbaka och tycks vara osäker på var den har Bolzano. Radiovågorna tar sig krokvägar ibland här mellan bergen. Men nu går båda våra radiokompassers nålar runt och pekar bakåt, ganska säkra på sin sak. Vi måste ha passerat Bolzano. Det stämmer. Den långsmala bergssjön under oss är Lago di Garda.

Skymningen har fallit och Poslätten framträder i suddig struktur. Någonstans där ute på de vattensjuka vidderna glimmar en skarpt lysande punkt som blir allt större. För att vara säkra på att vara förbi terränghöjderna innan vi börjar gå nedåt, går vi mot radiofyren Piacenza, som ligger ett gott stycke ut på slätten. Den lysande punkten har fått storlek och form av en väldig, flammande eld och vår mekaniker säger sig veta att det är en brinnande oljekälla.

Radiokompasserna har svårt med Piacenza också och vår telegrafist är bekymrad. Men nu har vi ju marksikt. Han ropar i alla fall upp Malpensafältet vid Milano och frågar om fyren vid Piacenza är all right. Man kan höra stationssignalen, men den drar inte radiokompassen.

En gäll röst svarar på ledbruten engelska:

— Piacenza work no good. Sometimes yes, sometimes no. You understand?!

En halvtimme senare rullar vi ut på Malpensafältets landningsbana. Vi lämnar våra trenchcoats kvar ombord. En ljum vind och en doft av kryddad mylla möter oss när vi går över plattan till stationsbyggnaden. En lång dags flygning börjar göra sig märkbar och trötthetен stramar i ansiktet. Men en kopp café espresso piggar upp och snart känner vi oss klara för dagens sista etapp: Milano—Rom.

Starten går ut mot nattmörkret och ljusen från Milano sjunker allt djupare under oss. Över oss står stjärnhimlen som en kupa. Våra motorer dånar och lyfter oss högre och högre. Vi skall över ännu en bergskedja — Apenninerna. Som spöken i natten kan vi se de snöstrimmiga topparna röra sig bakåt under oss och i mörkret mellan dem blinkar ljusen från bergsbyar.

Efter en timmes flygning kan vi börja gå ned. Inflygningen till Ciampinofältet göres via Civitavecchia. De italienska namnen sjunger oss till mötes i radiolurarna och man tycker sig se de ivriga gesterna bakom dem. Ljusskimret från Rom kommer allt närmare. Där nere går en utsövd besättning och väntar på att få övertaga vår DC-4 och fortsätta till Kairo. Själva gläder vi oss åt att istället få sätta kurs mot våra hotellsängar. I morgon då skall vi ut och hälsa våren. Två dagar har vi på oss innan vi skall vända tillbaka mot norr.

Och här är det vår. Det känner vi och det ser vi när vi tar vår morgonpromenad. Sol från klarblå himmel. Grönskande träd vid Piazza Vittorino. Lätta kläder på glada människor. Vårens primörer bjuds ut av energiska röster i salustånden: färsk potatis, ljusröda läckra morötter, sparris, saftigt gröna ärtskidor, blommor i prunkande färger. En violbukett i blåaste blått tar vi med att friska upp hotellrummet med.

Inne i en svalkande bar beställer vi ett glas vermouth, som serveras i ett rymligt dricksglas till ett pris motsvarande en svensk 25-öring. Därinne ligger Orvieto- och Chiantivin i bastklädda flaskor, travade i manshöga pyramidstaplar. Det är ingen rostfri lyxbar, utan ett stämningsfullt gammalt näste med inpyrd vindoft i de mörka väggarna och med bardisken våt av spillt vin.

Eftermiddagspromenaden förläggs till Gianicolo, där vi vid Tassos nu förskrumpna och grånade ek faller i meditation över Roms skönhet, sådan vi ser den från höjden ovanför S:t Peterskyrkan. I en klosterträdgård nedanför oss blommar redan körsbärsträden och från klosterskolans stenlagda gård hörs de svartklädda småflickornas glada skratt när de leker »ta fatt».



En ny handelsväg . . .

Chefsnavigatören Einar Sverre Pedersen på SAS premiärflygning Californien—Kastrup över Thule berättar här om den historiska tilldragelsen ur navigatörens synpunkt. Det kan vara skäl att hänvisa till samma författares artikel i föregående nummer av Looping, där han skriver högst sakkunnigt om de speciella navigationsförhållanden som råder i Arktis.

ARILD VIKINGS transpolara flygning blev en stor framgång. Tidtabellen kunde hållas utan svårighet och ingenting oförutsett inträffade.

Den första etappen av flygningen, från Los Angeles till Edmonton i Canada som är 1.328 nautiska mil (2.460 km), tog 6 timmar och 46 minuter och vi hade en genomsnittlig motvindskomponent på 35 knop (ca 65 km/t). Luftleden via Salt Lake City och Great Falls följdes. Bortsett ifrån att vi under denna del av flygningen passerade över mycket vackra fjällområden, inträffade ingenting av speciellt intresse.

Vi hade beräknat ett uppehåll på två timmar i Edmonton. En timme och 57 minuter efter landningen var vi klara med vädergenomgång och färdplanering för den intressantaste delen av resan, etappen Edmonton—Thule.

DENNA ETAPP var planlagd som en gridflygning och förde oss så nära som 150 sjömil (ca 275 km) från den magnetiska nordpolen. På grund av det jordmagnetiska fältets svaga horisontalkomponent är de vanliga magnetkompasserna oanvändbara i ett stort område kring den magnetiska nordpolen. De gyrostabiliserade magnetkompasserna anses vara oanvändbara 500 sjömil (ca 925 km) från den magnetiska nordpolen, men redan då vi passerade över Athabaskasjön cirka 850 sjömil från polen började våra magnetkompasser att bli oroliga och vi fann det därför säkrast att övergå till flygning på gyro.

Vårt speciella »low precession gyro» kunde kopplas direkt på autopiloten och genom att koppla ur fluxgatekompassen (en gyromagnetisk induktionskompass) och koppla in gyrot till denna kompass huvudindikator kunde vi avläsa gyrots riktningsindikation.

ÖVERGÅNGEN från flygning på fluxgatekompassen till flygning på gyro utgjorde det kritiska momentet på denna etapp. Med hjälp av vår Kollsman periskopsextant som också kan användas som astrokompass dirigerades planet in på den önskade gridkursen (se artikeln i föregående nr av Looping) och gyrot ställdes samtidigt in på denna gridkurs. Autopiloten kopplades därefter in och planets kurs kontrollerades nu av gyrot. Efter 20 minuter tog vi en checkning på vår gridkurs samtidigt som vi kontrollerade att gyrot visade samma gridkurs som det ursprungligen inställts på.

Skillnaden mellan gridkursen, avläst enligt astrokompassen och gyrots kursindikation utgör då precessionen (vandringen) under 20 minuter. Om den gridkurs som avlästs på astrokompassen är större än gyrots indikation, är precessionen till höger och kursen måste korrigeras till vänster.

En grafisk framställning av gyrots precession, en s. k. gyrograf, fördes hela tiden i det att vi tog kurscheckar på stjärnorna var 20:e minut.

För övrigt tog vi vår position genom »trestjärnsfix» varje timme och kontrollerade på så sätt om den beräknade färdlinjen följdes. Förhållandena för astronavigation var perfekta. Jupiter, Arcturus, Vega och Deneb stod klara och starka mot polarhimmelen.

DE VINDUPPGIFTER vi fått hos meteorologerna i Edmonton stämde bra och även radioförhållandena var goda. Redan två timmar efter starten från Edmonton kunde vi få in Thule radiofyr på radiokompassen och radiofyrarna i Cambridge Bay och Resolute Bay (i nordkanadensiska arkipilagen) gick också in fint.

Precis fem timmar efter starten från Edmonton var vi tvärs den magnetiska polen och två timmar senare låg vi över Thule och fick besked om att vi hade landningsnummer tre. Detta gav oss litet tid att se på Thule uppifrån. Redan på långt håll såg det ut som om vi närmade oss en medelstor stad av ljuset på himmelen att döma. Och när vi sedan befann oss rakt över Thule ver-

Glöm inte

att förnya prenumerationen på

Looping

Prenumerationspriset för helår är endast 9:50

Besättningen på Arild Viking som genomförde den första kommersiella flygningen Californien — Skandinavien via Thule på Grönland. Sittande längst till vänster artikelförfattaren, navigatören Einar Sverre Pedersen



kade platsen också som något av en liten stad. Nere på Piktufik Boulevard var bitrafiken livlig och längs 6:e gatan gick en reguljär busslinje...

Kajanläggningar, lagerhus, kraftverk och baracker var spridda över ett stort område och längre in låg den jättestora flygplatsen, nyckeln till framtidens kommersiella lufttrafik över Arktis.

Totala flygtiden från Edmonton till Thule blev 7 timmar och 25 minuter på den 1.696 sjömil (3.140 km) långa etappen. Den genomsnittliga medvindskomponenten var 12 knop (ca 22 km/t).

EFTER TVÅ TIMMAR och 4 minuter var vi åter i luften. Då magnetkompasserna inte är särskilt pålitliga i närheten av Thule, satte vi startbanans gridkurs på vårt gyro. Vi måste stiga till 10.000 fot (drygt 3.000 m) ut över havet och flög sedan tillbaka över Thule radiofyr innan vi satte kursen på Kastrup.

Från Thule till Grönlands ostkust måste vi flyga gridkurser på gyrot och kontrollera gyrot med astrokompassen var 20:e minut. Vi hade flugit i mörker hela tiden från Edmonton, men nu började det ljusna i söder, ungefär samtidigt som vi passerade Grönlands ostkust. En stark rodnad över horisonten i söder gav en fantastisk belysning. Vi kunde inte se oss mätta på det vidunderliga fjäll- och fjordlandskapet på ostkusten som försvann alltför snabbt akterut.

Under en halv timme flög vi över tät packis och skymtade snart Jan Mayens egendomliga vulkankägla vit av snö rakt förut. De norska radiostationerna Muggbukta på Grönland och Jan Mayen sände oavbrutet så att vi kunde ta kontinuerliga radiopejlingar på dem, vilket i hög grad underlättade navigationsarbetet.

ÖVER JAN MAYEN gjorde vi en extra sväng runt ön för att hälsa folket på radiostationen. Och därmed var den intressantaste delen av flygningen slut. Under resten av färden användes endast de konventionella navigationsmetoderna.

Vi passerade väderskeppet Polarfront och för att inte komma för tidigt till Köpenhamn reducerades farten. Ålesund på Norges västkust passerades 7 timmar och 7 minuter efter starten från Thule och då var vi praktiskt taget framme.

KLOCKAN 21.49 landade vi på Kastrup i ett miserabelt väder 11 minuter före tidtabellen. Flygtiden på den 2.082 sjömil långa disansen från Thule till Kastrup blev 9 timmar och 57 minuter och motvindskomponenten var tio knop på denna etapp trots 80 knops (!) medvind över Grönländska inlandsisen!

Totala flygtiden från Los Angeles till Kastrup blev 24 timmar och 8 minuter. Som jämförelse kan nämnas att vi använde 30 timmar och 20 minuter för att komma från Kastrup via New York till Los Angeles.

En ny handelsväg var funnen, en handelsväg som kommer att få en kolossal betydelse för Skandinavien i framtiden.

EINAR SVERRE PEDERSEN

HANS OSTELIUS

Trots uttalade avsikter i den vägen har Hans Ostelius ännu icke låtit sätta upp bronsplattan på huset vid södra ändan av Gaffelgränd i Ystad, den torftiga byggnad vars innanmäte med stigande förvåning såg honom födas och växa upp. Men han gör det säkert. Hur långt gränd ens namn får tyngas med symbolisk innebörd är väl osäkert, däremot är det landets bredaste och charmantaste gränd, som strax leder ut till stora landsvägen, hamnen och vida världen.

Seende möjligheterna till trafik också i andra riktningen stegade skolgossen Hans upp till borgmästare Stenberg på rådhuset och talade om för honom hur han med fria händer skulle göra Ystad till landets turist- och sommarstad nummer ett. Numera är han inte så känslig längre men borgmästarens kallsinne drev honom den gången över till staden Lund där han 1924 avlade en glänsande studentexamen med C i huvudämnet grekiska.

Den så mogenhetsexaminerade ynglingen hade en märklig karriärambition, som han senare visat sig väl uppfylla. Han ville bli kosmopolit.

Karriär i den branschen kräver emellertid grundliga förstudier och Hans gav sig ut på gesällåren i Europa med tanke att ta Amerika senare. Till fots och per motorcykel, givetvis av märket Rex, genomkorsade han kontinenten och hamnade småningom i Paris där han snart anpassade sig väl, lärde sig tala tjuvars och prostituerades argot och levde bohemliv på tjugotalets glada sätt. Särdeles inkomstbringande var naturligtvis inte detta liv och folk, som känner honom, berättar om hur han klarade sig ur en svår knipa på ett sätt som blev grundläggande för hela begreppet Ostelius. Det var då han gick upp till en ogillande men rik släkting och erbjöd sig att byta namn för en kontant erkänsla av fem långschalar. Det antogs ögonblickligen och femtusen var pengar på den tiden.

På samma försynta sätt steg han en dag in på Grand Hôtel i Paris och talade om för direktören att han, H. O., var den man de behövde.

Sedan direktören övertygats och Hans avancerat från hisspojke till vice direktör var det, säger han, bara hans taktkänsla som fick honom att flytta över till London i stället för att definitivt fördriva sin välgörare. I England betalade det sig inte att vara bohem och Hans gick med entusiasm in för att i stället bli gentleman. Fortfarande låter han sy sina kostymer vid Savile Row även om han senare funnit en bättre skjortskräddare i Italien.

I London började han arbeta i flygbranschen som ABA:s man vid Leicester Square och man kan anta att adressen till en början attraherade honom lika mycket som arbetet, för vilket han tog en återförsäkring genom att samtidigt vara agent för Svenska Amerika Linjen. De som inte ville flyga kunde alltid stoppas i en båt och alla parter var nöjda.

Sällskaplig till yvighet började han bilda skålklubbars mångfald och förenade så det nöjsamma med det nyttiga. Hur många som vaknade med ömt huvud på söderhavskryssning eller i ett bullrande aeroplan efter sådana möten vet man inte, men Ostelius avancerade så småningom till internationell skålklubbspresident. Han bildade också en klubb för alla flygbesättningar, som trafikerade Croydon Airport och inledde den med en magnifik lunch på ett av de flottaste hotellen, dit samtliga flygande inbjudits tillika med ett fåtal hedersgäster ur notabiliteten.



Det var en god lunch; Hans begrep snart att den kanske också var dyr och när hovmästaren kom med notan visade han med en flott gest över mot lorden-hedersgästen, som förstummad men fattad också tog fram checkboken. Han lär icke ha förekommit på klubbens vidare bespisningar.

Vid krigsutbrottet återbördades Hans Ostelius efter en räddning ur Paris till fosterlandet, där han på Flygstaben upprättade departementet Ostelius, Ostelius & Ostelius med uppgift att göra svenskarna flygsinnade.

Den osteliska flygpropagandan gör på en gammal teknokrat som skrivaren ett rätt bizarrt intryck. Han skiljer icke på flyget och Hans Ostelius och i ingetdera fallet spelar det honom någon roll vad som sägs, så länge det sägs något. Och det gör det, länge.

Som föredragshållare i och utom radion med flyg och sig själv som ämne har han nått en popularitet som överglänser det mesta och under lång tid rycktes allt folket med av hans begreppsförblandning och trodde att flyg var detsamma som Hans Ostelius.

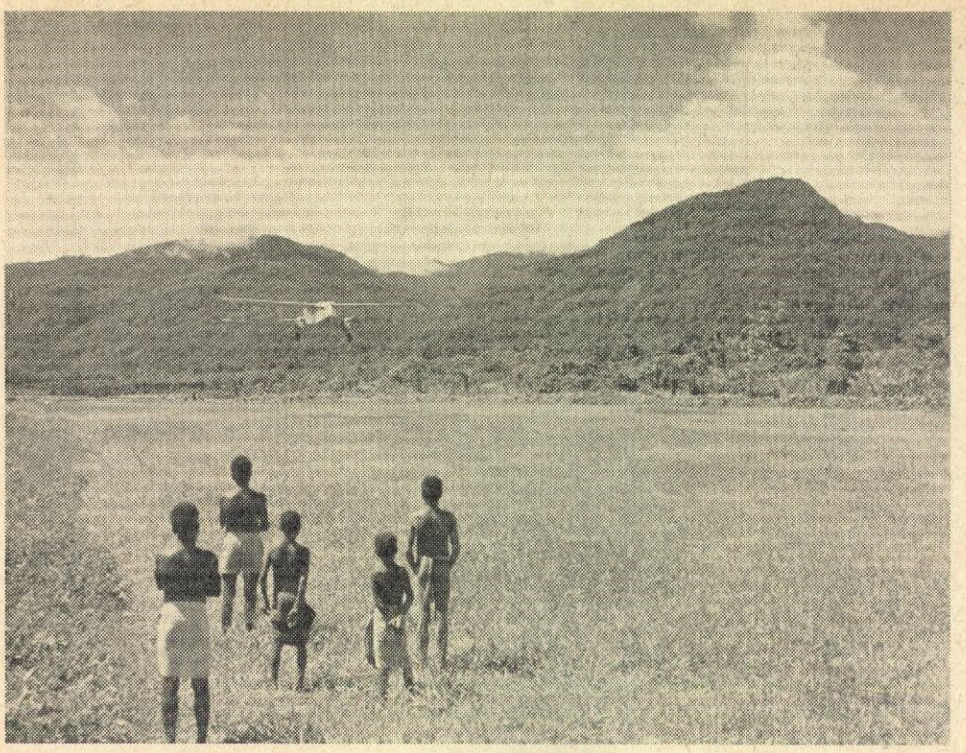
Efter kriget kuskade Hans med all världens olika flygbolags medverkan runt klotet, gästade maharadjor, uppvaktade därigenom berömda ladies och förvred huvudet på myndigheter och personer, som borde vetat bättre. Efter en föredragsturné i hemorten krävde Tomelilla drätselkammare honom på utebliven nöjesskatt och Hans protesterade indignerat mot den mikrokosmiska inställning, som jämställde honom med tivoli eller marknadsnöjen.

Det är en av hans principer att avvisa sådana krav; annars är man benägen hålla med drätselkammaren. Det borde vara nöjesskatt på honom. Vad Tomelilla förlorade på gungorna den gången lär emellertid staten få igen på karusellen. Hans Ostelius är för dagen biografförbundets propagandaman och kulturskribenterna börjar ängslas på allvar för Åsa-Nisse.

Om han i morgon är tillbaka i flygbranschen eller något annat är egalt; hans profession är alltid Hans Ostelius.



God jul i Tomtinge Tower



Ett flygplan kommer till Kokoda i norra delen av det bergiga Papua. Här finns inga vägar, flyget är enda transportmedlet.

DJUNGELFLYG

Flyget har erövrat papuanernas hemlighetsfulla land. Enda kommunikationsmedlet på Nya Guinea.

På Nya Guinea, näst Grönland jordens största ö, har flyget fått en utbredning och betydelse som vi knappast kan göra oss en föreställning om och som man föga känner till i andra länder. Terrängen på papuanernas och dvärgfolkens hemlighetsfulla ö är nämligen sådan att flyget är det enda möjliga kommunikationsmedlet. Nya Guineas areal är större än Skandinaviska halvöns men det är ett så gott som väglöst land och då endast få av floderna är segelbara, kan man endast med flyg komma in i landet med dess djupa dalar, spetsiga berg och ogenomträngliga djungler.

Ett nät av flygförbindelser har också kommit till på senare år och man har på Nya Guinea skapat en flygservice som utgör ett nytt kapitel i världsflygets historia.

Att t. ex. flyga in i Tapini-området är emellertid något av en bragd, oberoende av planens förträfflighet. Européer som gör färden är också som regel överens om att man skulle vara vansinnig om man gjorde om färden. »Flygfältet» i Tapini har byggts praktiskt taget utan hjälp av maskinell utrustning, då det inte varit möjligt få fram maskiner och folk genom de oändliga vildmarkerna. Själva landningsplatsen ligger på en bergsluttning, omgiven av branta bergsidor och djupa avgrunder (se bilden). Luftförhållandena i detta område är också mycket besvärliga och när man går ned för att försöka landa på det lilla primitiva fältet så är det första man får se nere på marken ett nyligen störtat plan ...

Ett annat flygfält som kräver mycket skickliga flygare med goda nerver är Goilala. När vårt plan skulle landa här bad föraren oss passagerare att blunda. Och det var inte utan att man hade god lust att göra det när maskinen krängde som ett fartyg i full storm i kastvindarna. Kapten W. Forgan-Smith, chefspilot i Quantas Empire Airways, berättade att många piloter sökt sig till Nya Guinea, men efter en första titt på landskapet och »flygplatserna» har de vänt hem igen. Det är inte bara bergen, urskogarna och de förrädiska vindförhållandena som gör flygningen

över papuanernas ö till ett äventyr. Dimmor och lågtgående moln gör också sitt till att få den mest djärve tveksam.

Men flygbolagets personal arbetar vidare och allt fler flyglinjer kommer till. Olyckshändelser är dock tyvärr ännu så länge alltför vanliga. Kapten Forgan-Smith berättar om alla de undsättningsexpeditioner han varit med om. Man har fått stor vana att kasta ned livsmedel, vatten etc. till nödlandade. »Free-dopping» kallar man detta, det innebär att livsmedlen kastas ned i en väska som ligger inuti en större väska. Denna kan vid nedslaget brista utan att innehållet i den inre väskan skadas. Även »storpedo-metoden» praktiseras här. Storpedon ser ut som en torped och är som regel försedd med fallskärm. I en sådan fallskärm kan t. o. m. så ömtåliga ting som ägg och ölflaskor kastas ned utan att krossas.

Otroligt mycket återstår ännu innan flygförbindelserna med de hittills erövrade distrikten i detta jordens mest svårtillgängliga land kan anses förstklassiga. Men vad pionjärpiloterna på Nya Guinea redan gjort för att öppna porten till öns hemlighetsfulla inre är värd all beundran.

V. Gadsby.



»Balus», infödingarnas ord för fågel, har landat vid Koinanteu. Ett evenemang av stora mått är varje start och landning för befolkningen. När man sett bilden nedan, som visar »flygfältet» i Tapini, anar man att det är ett evenemang även för besättningen..



Robotvapnen inte färdiga

Bluff eller revolutionerande krigsteknik? Den frågan ställer inte bara lekmannen inför de uppgifter om nya rotbotvapen, som då och då återges i tryck. Många som följer den vapentekniska utvecklingen i pressen och litteraturen är lika osäkra i sin bedömning av robotvapnens värde. När det gäller andra militärtekniska nyheter, t ex flygplan, atomvapen och teleteknisk utrustning, är man visserligen på ansvarigt håll ytterst restriktiv i fråga om vad som får talas om, men vissa klara uppgifter släpps dock fram. Robotvapnen däremot omges med en tät slöja av sekretess. När då och då några vagt formulerade officiella tillkännagivanden kommer om nya robotvapen lämnar de inte skribenterna någon ro, utan det sättes igång med kannstöperier där fantasin ofta får fylla ut vad som fattas i fråga om fakta. Resultatet blir lätt, att nyheterna om robotvapnen når allmänheten i förvanskad form, som försvårar en objektiv bedömning.

- **Fjärrstyrningen robotarnas akilleshäl**
- **Television och radar robotens synsinne**
- **Tyskarna först med jaktrobot**

Av Sven Holmberg

Varför är man så hemlighetsfull just om robotvapen? Ja, svaret ligger i själva vapnets idé. Det som skiljer roboten från andra vapen är att den är fjärrstyrd. Detta innebär att vapnet får vissa styrimpulser utifrån. Principen för dessa styrimpulsers förmedling, d. v. s. hur robotprojektilens bana påverkas, måste bevaras som en hemlighet. Däri ligger vapnets värde, eftersom en motståndare som vet hur robotens bana dirigeras, själv kan skaffa sig den apparatur och utrustning som behövs för att hindra att roboten når sitt mål. Ju mindre som är känt om vapnet, desto svårare blir det att skydda sig mot det. Fjärrstyrningen är robotvapnens akilleshäl, som inte får blottas.

Fjärrstyrningen

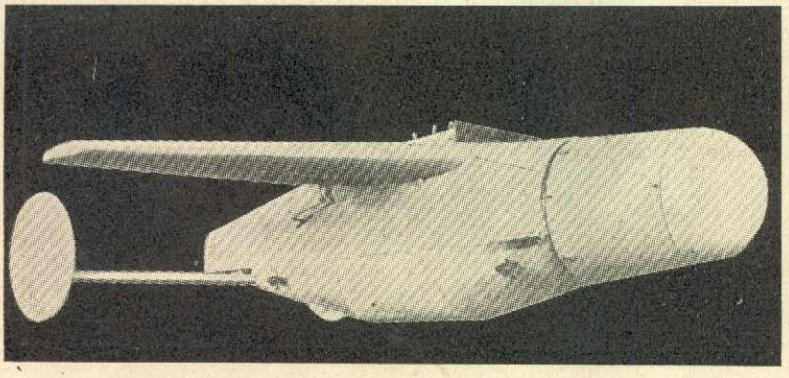
Man skiljer på styrning och stabilitet. En robotprojektil måste ha en stabil bana. Detta kan man nå bl. a. genom rotation, vingar, fenor eller andra stabiliseringsytor. Stabiliseringen av roboten är ingalunda någon enkel sak, men ojämförligt lättare än fjärrstyrningen. Styrningen baserar sig alltid på ett mätförfarande. På ett eller annat sätt beräknas robotens felläge, varefter denna beräkning omsättes i en styrimpuls som påverkar robotens bana. Sättet att påverka robotens bana varierar. Impulserna kan antingen utgå från målet eller från någon observationspunkt utom roboten. Det är alltså i båda fallen fråga om en fjärröverföring.

De fysikaliska möjligheterna till fjärröverföring är elektro-, ljus-, ljud- eller värmevågor, vilka i sin tur ger styrimpulserna. Det är alltid ytterst små energimängder som kan överföras. Därför behövs det någon form av förstärkare. Det som har möjliggjort sådan förstärkning är utvecklingen inom elektroniken.

Ett sätt för fjärrstyrning är att använda radar. Målet, exempelvis ett bombplan, fångas upp på en radarskärm på marken. Samma skärm visar också en bild av den utskjutna robotens läge. Genom radioöverföring kan robotens roder påverkas så att den ledes mot sitt mål. Det finns också exempel på konstruktioner där roboten har en televisionsmottagare. Den bild som televisionsmottagaren »ser» överföres trådlöst till marken, varefter roboten på motsvarande sätt som förut har antytts, dirigeras mot målet.

En annan styrningsmöjlighet är att använda en riktad radiostråle som pekar mot målet. I roboten finns en teleteknisk apparatur som kan leda roboten i strålens mitt.

»Bat», amerikansk målsökande attackrobot som användes mot japanerna i Stilla Havet 1945. Roboten fälldes från ett flygplan och hade en maximal räckvidd av ungefär 20 km.



När det gäller målsökande robotar kan man låta någon strålning från målet — värme, ljus eller radiovågor — fångas upp i roboten och ge styrimpulserna.

Dessa typer av fjärrstyrning är inte teoretiska spekulationer utan har prövats praktiskt. Mot slutet av andra världskriget fanns det bl. a. på tyskt och amerikanskt håll robotar som prövades i strid. Några sådana kommer att nämnas här i fortsättningen.

Jaktrobotar

Bombplanen blir alltmer motståndskraftiga, samtidigt som deras hastighet i förhållande till jaktflyget ökas. Detta innebär krav på större verkan av det enskilda skottet och på större precision. Automatkanonen har länge varit standardbeväpningen i jaktplan. Men kalibern hos dessa kan inte ökas utan att vapnet blir alltför tungt och skrymmande. Man övergår då till jaktraketer som har avsevärt större vapenverkan vid träff i målet. De kan också utrustas med »proximity fuse» — svensk beteckning zonrör. Dessa grundar sig på radarprincipen och bringar raketen att krevera i närheten av målet, även om raketen inte träffar flygplanet. Om projektilen är tillräckligt stor, kan avsevärd skrotverkan åstadkommas även vid en krevad nära målet. Nästa steg i utvecklingen är att utrusta raketen med en målsökningsanordning, och då är man framme vid jaktroboten. Jaktrobotens målsökare påverkas av det flygplan som ligger inom dess räckvidd och ger styrimpulser åt roboten så att den av sig själv ledes mot målet. Det anses att jaktroboten kan ge tillräcklig precision för att inom rimliga avstånd få träff i moderna flygplan. Ett exempel på jaktrobot är den tyska *Hs 298* som började produceras 1945 men aldrig kom i krigsbruk. Den hängdes upp under ett jaktplan och hade ungefär 1500 meters räckvidd. Hs 298 var ett mittvingat monoplan med raketmotor, försett med radiofjärrstyrning och »proximity fuse».



»Matador» är en amerikansk markrobot som har prövats i koreakriget. »Matador» är ett förarlöst flygplan, som sänds upp från en transportabel plattform och används för taktiska uppgifter. Räckvidd högst 200 km.

Attackrobotar

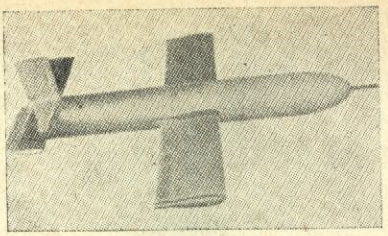
Dessa vapen kan avses mot mål på land eller mot fartyg och skjuts ut eller fälles från flygplan. En attackrobot mot fartygsmål kan vara försedd med en målsökningsanordning med samma principiella konstruktion som i jaktrobotar. När det gäller robotar mot markmål, torde målsökare icke kunna användas utom i undantagsfall på grund av svårigheterna att få tillräcklig kontrastverkan mellan målet och dess omgivning för att ge styrimpulser åt roboten. Markroboten torde därför ledas från det utskjutande flygplanet eller från ett speciellt observationsflygplan.

Attackrobotens stora värde jämfört med bomben eller raketen är att den kan avskjutas på stort avstånd från målet, utanför luftvärnets räckvidd, vilket bl. a. i fråga om örlogsfartyg är ytterst värdefullt. På grund av att sådana mål som örlogsfartyg utrustas med ett allt kraftigare luftvärn, tvingas attackflyget att göra sina anfall på stort avstånd, vilket i sin tur minskar precisionen vid bombfällning och raketskjutning. Attackroboten ger god precision även när den skjutes utanför luft-

värnets räckvidd. Genom att luftvärnets effektivitet nedgår kan attackroboten komma att öka kravet på jaktskydd för sjöstyrkor.

Tyskarna använde några olika typer av sådana attackrobotar redan under andra världskriget, men de blev inte fullt färdiga innan krigsslutet. Ett exempel var *Hs 293*, som var en glidbomb vilken med viss framgång användes mot de allierades handelsfartyg. Den såg ut som ett monoplan, hade en raketmotor som ökade hastigheten, och en blixtrande ljuskälla som gjorde det möjligt att observera roboten efter utskjutningen. Vikten var ungefär 850 kilogram. Man fortsatte utvecklingen av Hs 293. Bl. a. visade det sig svårt att observera robotens fallbana med hjälp av observationsljuset. Man utrustade den då med en televisionsmottagare. Bilden av robotens »synfält» överfördes trådlöst till det dirigerande flygplanet. Den bild som man tog emot och projekterade på en skärm visade sig emellertid otillfredsställande. Hs 293 var också försedd med en anordning som automatiskt skulle förstöra den vid nedslaget så att den inte oskadd kunde komma i fiendehand. Amerikanerna lyckades emellertid komma över ett exemplar av denna robot och kunde därigenom ingående studera hur den skulle kunna störas. En annan attackrobot med målsökningsanordning var den likaledes tyska Bv 246. Den kom emellertid aldrig till operativ användning.

En av de attackrobotar som användes under kriget var det amerikanska flottflygets *»Bat»*, som icke utan framgång fälldes mot japanska fartyg. Den hade ingen motor utan kan karaktäriseras som en glidbomb. »Bat» var sannolikt det enda vapen under andra världskriget utrustat med målsökare. Den fälldes från stor höjd. Sprängladdningen vägde ungefär 450 kg. Maxhastigheten uppgick till ungefär 650 km/tim.

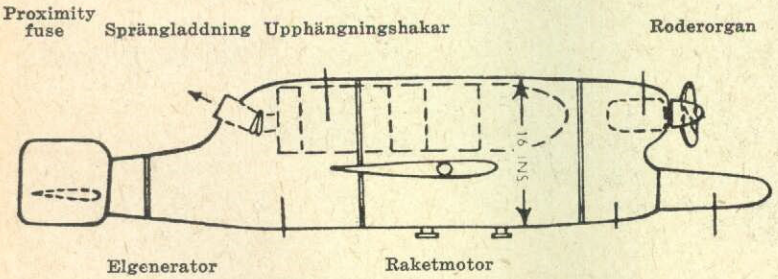


Luftvärnsroboten Fairey Stooge var den första brittiska robotprojektilen. Den kom till 1944. Teoretisk maxhastighet 1500 km/t.

Luftvärnsrobotar

Av stort intresse är de möjligheter som finns att effektivisera luftvärnet. I kampen mellan vapen och motmedel leder flyget framför luftvärnet och det ser inte ut som om fjärrluftvärnet har några möjligheter att knappa in på försprånget utan att bryta helt nya vägar. Det är framför allt de stora flyghastigheterna och den ökade precisionen hos flygplanvapnen som är anledningen till luftvärnsartilleriets eftersläpning. Man ser då en möjlighet att utnyttja robotvapen i stället. En luftvärnsrobot kan ledas fram mot målet genom fjärrstyrning. När roboten kommer i målets närhet, kan en målsökare överta styrningen enligt samma princip som på en jaktrobot. Även luftvärnsrobotar utexperimenterades av tyskarna under kriget. Den som kom längst i utvecklingen var *»Wasserfall»*, som fjärrstyrdes från marken och hade en målsökningsanordning. Den hade överljudshastighet. När kriget slutade var Wasserfall utprovad till ungefär 70 procent. Allvarliga försök gjordes att gömma undan konstruktionen för de allierade efter kriget men detta lyckades inte.

I USA är de mest namnkunniga luftvärnsrobotarna *Ryan Firebird*, som är 3 meter lång och har 15 cm diameter, samt *Nike* som uppges kunna nå ett mål på 10 km höjd och 15 km vågrätt avstånd. Det har sagts att amerikanerna hyser stora förhoppningar om Nike.



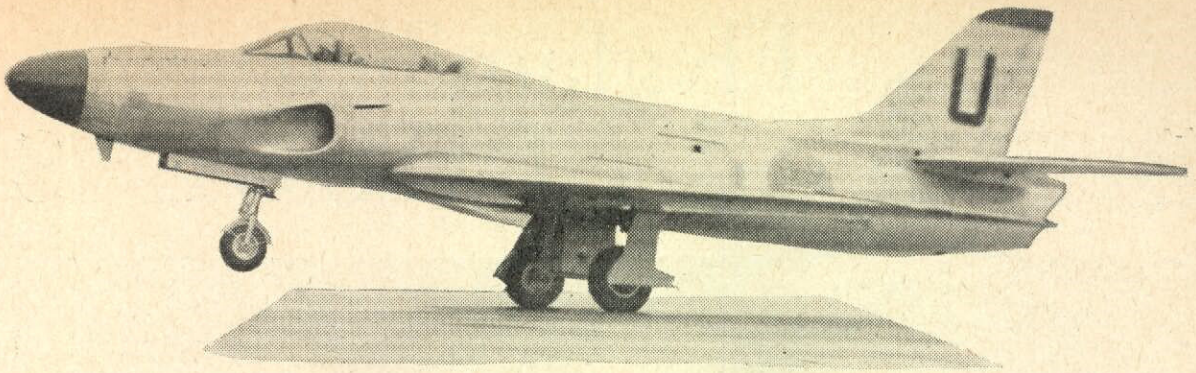
Den tyska Hs 298 är ett exempel på en jaktrobot från andra världskriget. Den utexperimenterades och var klar för produktion när kriget slutade. Längd cirka 2 meter.

Markrobotar

I koreakriget har man använt denna typ av robotar, nämligen *Matador*, som egentligen är ett förarlöst flygplan. Sannolikt är den att anse som ett experiment snarare än ett färdigt vapen. Denna typ av robotar förespås en framtid som beväpning på örlogsfartyg, i kustförsvaret, som komplement till det långskjutande artilleriet och attackflyget. I framtiden räknar man också med möjligheten att få fram fjärrobotar som kanske rentav kan användas för interkontinental krigföring Men dit är steget långt. Svårigheten är här inte att få tillräcklig räckvidd utan det är precisionen som sannolikt inte blir tillräcklig på stora avstånd. Detta torde också sammanhänga med svårigheten att på långa avstånd föra över styrimpulser. Att överhuvud inom överskådlig framtid få fram en fjärrobot med tillnärmelsevis samma precision som bombflyget bedömes inte troligt på experthåll. Att märka är att de tyska V1 och V2 inte hörde till gruppen robotvapen, eftersom de inte var fjärrstyrda.

Det är inte möjligt att i en kort tidskriftsartikel redovisa ens huvuddragen av de problem som är förknippade med robotvapnens konstruktion, produk-

Forts. på sid. 65



Hårdare, snabbare slag!

Loopings flygmilitäre medarbetare om A 32 «Lansen«.

Flygvapnets senaste tillskott, attackflygplanet A 32 »Lansen», betyder att ännu ett viktigt steg har tagits för att förse vårt flygvapen med ultramodern materiel. Flygvapnet är främst avsett som ett attackflygplan för insats mot mål på marken eller till sjöss och är därför beväpnat med automatkanoner, bomber och raketer. Det är tvåsitsigt med besättningsmedlemmarna placerade i tandem i en gemensam tryckkabin. Bägge har katapultstolar, vilka skjutas ut snett bakåt-uppåt. Luftintagen är av s. k. »flush-let»-typ och ligger i kroppssidorna strax framför vingen. Motorn i provflygplanet är en engelsk Rolls Royce Avon. Landningsstället är av numera konventionell noshjulstyp. Noshjulet fälls in uppåt-framåt i kroppen och huvudstället uppåt-inåt i vingen och kroppen. Vingen har kraftig pilform, kraftigare än på J 29, och är i likhet med 29:ans vinge försedd med automatiska slots för att ge bättre manöverförmåga vid låga farter. Landningsklaffarna är av s. k. Fowlertyp och rör sig under utfällningen bakåt-nedåt, varigenom vingytan ökas och start- och landningshastigheten kan nedbringas. Stabilisatorn är omställbar under flygning och såväl skev- som höjdroder är servostyrda. Flygplanets maxfart beräknas ligga över 1.100 km/tim.

Om man nu skall lägga skönhetssynpunkter på ett flygplan — och varför inte — så måste man säga att »Lansen» är ett mycket vackert flygplan med sin långa, slanka flygkropp och pilformade vingar — man får ett intryck av fart och styrka. Det ligger nu nära till hands att söka jämföra »Lansen» med vad man har i utlandet av motsvarande flygplanstyper. Detta visar sig emellertid vara ganska svårt — dels har man inte tillgång till öppna uppgifter om prestanda och dels är det svårt att få fram typer, som på ett rättvisande sätt kan jämföras med A 32. Engelsmännen har inget motsvarande 1-motorigt attackflygplan, det skulle i så fall vara D. H. Venom FB Mk 1, och en jämförelse mellan dessa torde utfalla helt till A 32:ans fördel. Inte heller Amerika eller Sovjet har något 1-motorigt reaattackflygplan, som utan vidare kan jämföras med »Lansen».

Vad man däremot kan säga är att det nya svenska attackflygplanet varken prestandamässigt eller ur skönhetssynpunkt står något efter av vad som utländsk flygindustri av idag kan framställa.

När »Lansen» så småningom kommer att ersätta våra nuvarande propellerdrivna attackflygplan, kommer detta att innebära en avsevärd utökning av våra attackförbands slagkraft. Möjligheterna att exempelvis ingripa mot en kustinvasion ökar avsevärt: readriften medför att startberedskapen kan hållas högre, förbanden kan komma i luften snabbare; den höga hastigheten innebär, att man hinner möta ett fientligt invasionsföretag i ett tidigare skede och att man på så sätt kan hinna att slå flera gånger; slagen kan dessutom utdelas hårdare genom att man med snabba attackflygplan har större möjligheter att undvika jakten och luftvärnet och att man kan utnyttja överraskningen i högre grad än med ett långsammare flygplan.

Vid bekämpning av alla slags mål på marken och till sjöss har Koreakriget till fullo visat att reaflygplanen är sina föregångare propellerflygplanen överlägsna. De tvivelsmål i detta avseende, som framfördes i början av Koreakonflikten, har visat sig vara ogrundade, möjligheterna att skjuta och träffa rätt är mycket större med reaflygplan. Den höga hastigheten utgör intet hinder — man har ju möjligheter att dra ned farten. Reaflygplanens kortare aktionstid uppväges av deras större flyghastigheter — man kan nu flyga samma sträcka på en timme, som man med propellerflygplan gjorde på två timmar. Flygteknikens utveckling har helt enkelt tvingat fram readrivna attackflygplan. Det är därför med tillfredsställelse man konstaterar att vårt lilla land med sina begränsade resurser ändock har möjligheter att följa med i denna utveckling — som ju på detta område gått framåt med minst sagt stormsteg de sista åren — och få fram flygmateriel, som står fullt i nivå med utvecklingen utomlands.

»Lansen» är vacker, snabb, effektiv.



Flygfamiljen DOUGLAS



DC-6B, det största av de civila transportplan som Douglas hittills seriebyggt

De fjorton DC-6B som SAS beställt börjar nu levereras på löpande band. Två kom som bekant redan på försommaren och sex till lär komma under loppet av månaderna november—december—januari. Därmed har ytterligare en av medlemmarna av den välartade luftfararfamiljen Douglas förenat sig med sina släktingar i Skandinavien. Ur SAS synpunkt är DC-6B den fjärde medlemmen. DC-3, DC-4 och DC-6 finns redan här förut. Av den övriga syskonskaran är för övrigt också »tvåan» mantalskriven på våra breddgrader; finska flygvapnet lär f. n. ha något från Aero OY inköpt exemplar i sin ägo.

Sammanlagt fjorton olika DC-typer har fötts under årens lopp — ja till och med femton om man räknar med »krigsinvaliden» DC-2½. Detta betyder att så många som nio DC-bröder aldrig haft sin hemvist på våra landamären. Detta är dock fullt förståeligt, dels eftersom två av dem ännu inte kommit så långt som till serieleverans, dels eftersom fyra försvann ur produktionen innan de hann tagas i trafik — vissa projekt till och med innan prototypen var färdig.

Äldst i gänget är, som sig bör, DC-1. Och aningen oegentligt är det kanske att kalla den för bror eller syster till de övriga typerna. Far eller mor skulle vara rättare. Det är nämligen från »ettan» som de flesta DC-plan härstammar i rakt nedstigande led.

Det var i början på trettiotalet, som DC-1 (Douglas Commercial-1) såg dagens ljus i Kalifornien. Närmare bestämt gjordes flygdebuten den 7 januari 1931. Som numreringen antyder var »ettan» det första i raden av trafikflygplan hos Douglas. De tidigare tio åren av företagets tillvaro hade helt och hållet ägnats militärerna. Men nu ansågs tiden vara kommen för Douglasfabrikerna att känna sig för som tillverkare också för civila ändamål.

DC-1, som endast blev tillverkad i ett exemplar — prototypen — var ett lågvingat, tvåmotorigt helmetallflygplan med linjer, som fortfarande går igen i samtliga serier av DC-plan, som därefter tillverkats.

Början var således nu gjord. Med de erfarenheter, som vanns under konstruktionsarbetet och senare under de kommersiella flygningarna i Transcontinental & Western Airlines regi grep sig Douglas omedelbart an med DC-2, vilken närmast kan sägas vara »ettan» i serieproduktion. Dess två niocylindriga motorer gav en marschfart av 230—240 kilometer i timmen och därmed blev »tvåan» det dittills snabbaste bland världens trafikflygplan. Passagerarkabinen var försedd med fjorton bakåtfällda stolar, ljudisolering, toalett, kapprum och ett litet pentry. Besättningen utgjordes av två piloter och en flygvärdinna.

En intressant släktkrönika av Curt Gille

Konstruktionen var på många sätt revolutionerande. Ur ekonomisk synpunkt var det främst underhållskostnaderna, som pressats ned. De låg betydligt under dem, som gällde för andra gängse typer. Bl. a. var det möjligt för tre mekaniker att byta motor på mindre tid än två timmar. På de andra flygplanstyper, som då var i tjänst, fick man undantagslöst räkna med åtta timmars arbete för tre man för samma procedur.

Av DC-2 blev det under de närmaste åren tillverkat 138 exemplar, av vilka fortfarande en del gör tjänst. Det verkliga genombrottet fick typen i den stora flygtävlingen London—Melbourne 1934, Mc Robertson Race. KLM deltog nämligen där med en »tvåa» och lyckades med denna erövra en uppmärksammad andraplacering. Bl. a. fick en rad specialbyggda racermaskiner se sig besegrade. Framgången fäste på allvar uppmärksamheten på typen, och fabriken blev snart överlupen med order.

DC-3 kommer...

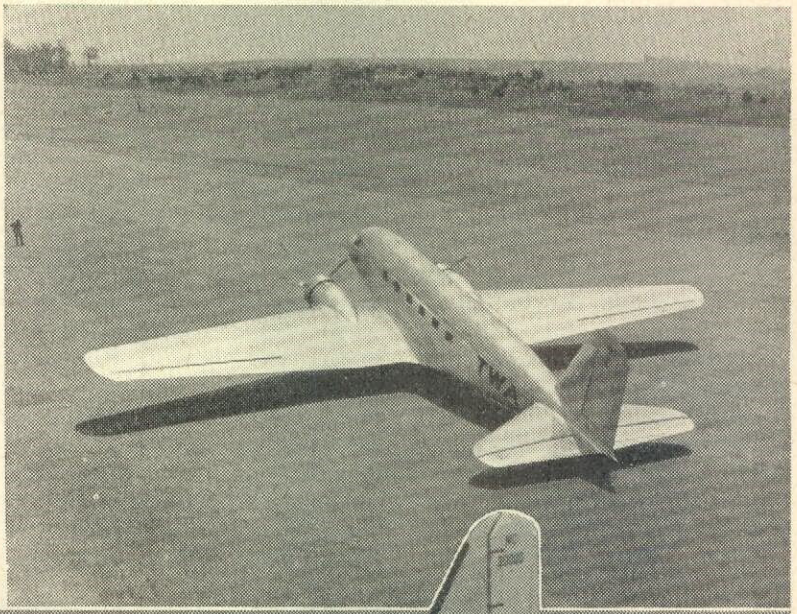
Tillverkarna fick dock inte leva på sina lagrar någon längre tid. Snart ville de ledande amerikanska flygbolagen ha något ännu bättre — och Douglasledningen beslöt att gå dem till mötes. Och så stort var förtroendet för fabrikens förmåga, att de första tjugo exemplaren beställdes redan innan det ens förelåg några ritningar. Det var egentligen bara en sak, som var säker — det nya flygplanet skulle bli en förstorad och förbättrad DC-2.

Så kom DC-3-an till. Det blev ett trafikflygplan, som i alla avseenden var överlägset sin föregångare. Bl. a. hade marschfarten höjts till 270 km/tim och passagerarkapaciteten utökats till 21 platser. Den 15 december 1935 blev det historiska datum, då DC-3 låg i luften för första gången och i juni 1936 debuterade den i trafik.

Under åren närmast före det andra världskriget hann fabriken släppa ut inte mindre än 480 »treor» med resultat att Douglas vid krigsutbrottet dominerade världens luftfart till över 90 %. Under krigsåren fortsattes sedan produktionen i ett alltmer stegrat tempo och först i maj 1946 levererade Douglas den sista i serien. Med tillverkningsnummer 10.691! Trots att det då var mer än tio år sedan det första exemplaret färdigmonterats var flygplanen identiskt lika. En triumf för Douglas projekteringsavdelning!

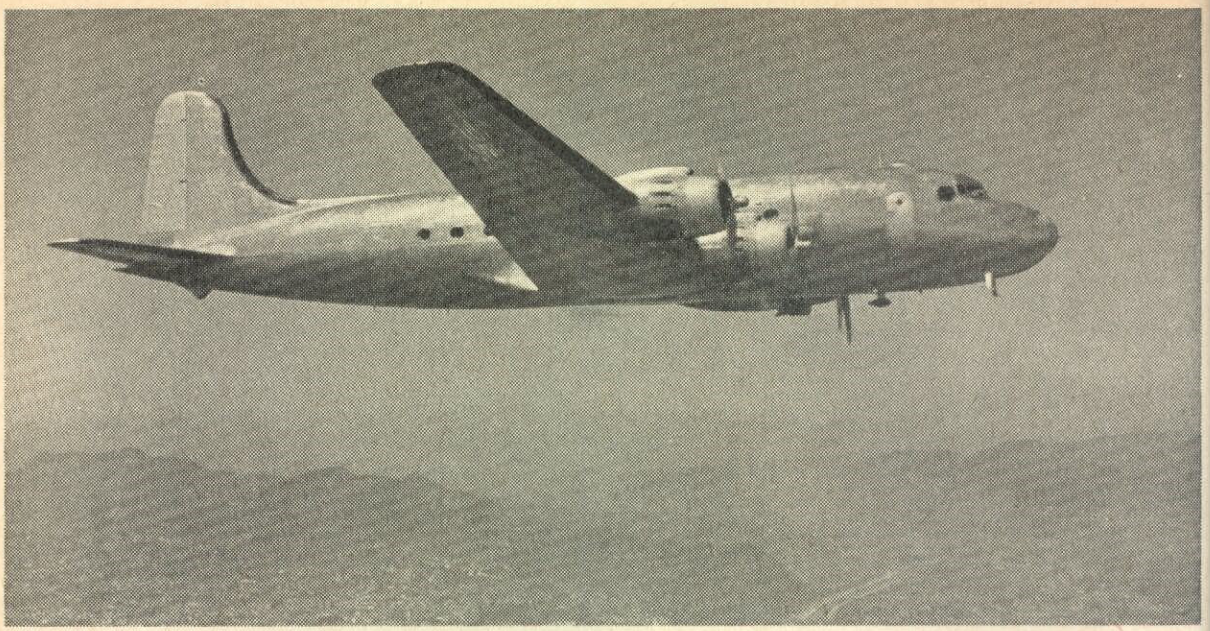
...och skriver historia

DC-3-an fick under kriget tillfälle att skriva historia och gjorde det på ett sådant sätt att general Eisenhower efteråt framhållit att det var främst fyra vapen, som de allierade hade att tacka för sina segrar. Ett av dessa var jeepen, ett annat var trion C-47, C-53 och R 4 D, de tre militära





Överst ursprungstypen till DC-serien, DC-1, som bara byggdes i ett ex. Nedan DC-3 som byggts i nära elva tusen exemplar!



DC-4 »Skymaster» har gjort sin viktigaste insats i militära sammanhang. Berlinliften, 80.000 flygningar över Atlanten och 20.000 över Stilla Havet är kanske dess märkligaste insatser.

versionerna av »trean». Och som i fråga om alla andra krigsveteraner, har det också kring dessa vuxit upp en flora av anekdoter och legender.

Krigsinvaliden DC-2½

En av dessa handlar om hur DC-2½ kom till. Det var på en flygning mellan Hongkong och Chungking 1941, som ett plan tillhörande China National Airways Corporation måste nödlanda, svårt skadat av japanskt stridsflyg. Ett femtiotal skotthål kunde räknas efteråt och höger vinge var fullständigt demolerad. Planet verkade överhuvudtaget mest upplagt för att aldrig flyga mer. Piloten, kapten Wood, hade dock en annan åsikt och begärde en ny vinge från Hongkong.

Nu fanns det dock ingen DC-3-vinge på lager där och inte heller visste man var man kunde få tag på någon. Allt som fanns var en vinge till en DC-2. Den var tre meter för kort och byggd för att ta betydligt mindre last än en DC-3-vinge. »Skicka den», sa kapten Wood. Och den kom. Väl fastsurrad under kroppen på ett annat flygplan flögs den de 1.500 kilometrarna till Kiuchin, där Wood och hans besättning väntade.

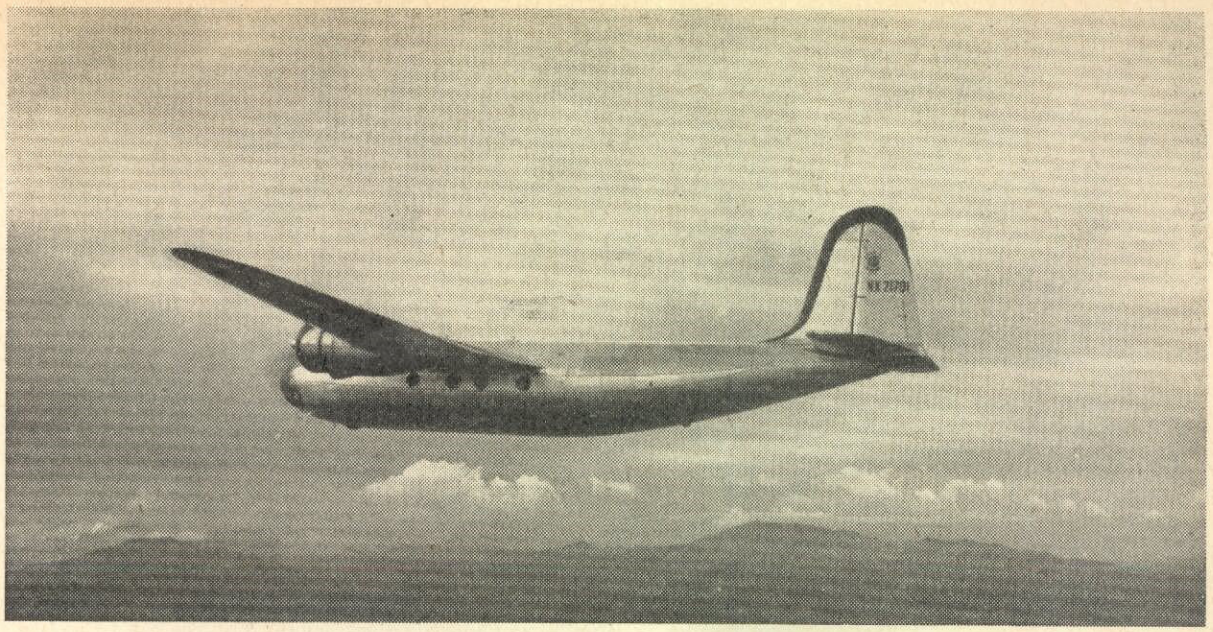
Operationen gick sedan lyckligt och den nya vingen monterades på. Och trots att planet på marken verkade lida av höggradig invaliditet, lyckades man få upp det i luften. Väl där, flög det som en dröm — enligt Wood.

Med 74 passagerare...

En annan gång, i Burma, lär en »trea» lyckligt ha klarat en start med inte mindre än 74 passagerare ombord — allihop flyktingar. Det var 21 kvinnor, 21 barn, 10 indier och 21 fullt utrustade soldater — samt överste Jimmy Doolittle, som nu var på väg hem igen efter den berömda raiden mot Tokyo. Efter det att planet lättat,

DC-6 utgör ännu huvudparten i bl. a. SAS luftflotta. 175 exemplar är för närvarande i trafik jorden runt hos ett tjugotal bolag.





Inte alla DC-plan är lågvingade. DC-5, som var en förkrigskonstruktion och som endast tillverkades i elva exemplar, var högvingat

gick överste Doolittle fram till piloten i cockpiten och förklarade: »Hade jag haft en aning, om att du skulle vara dum nog att starta med allt det här folket ombord, skulle jag aldrig ha följt med. Jag skulle hellre ha *gått* hem».

Vid de stora avgörande krigsoperationerna var naturligtvis C-47, C-53 och R 4 D med och gjorde sina insatser. Enbart D-dagen låg över 1.200 av dem i luften över Normandie och flög fallskärmstrupper, drog glidplansläp och transporterade vapen, ammunition och de andra förnödenheter, som en offensiv kräver.

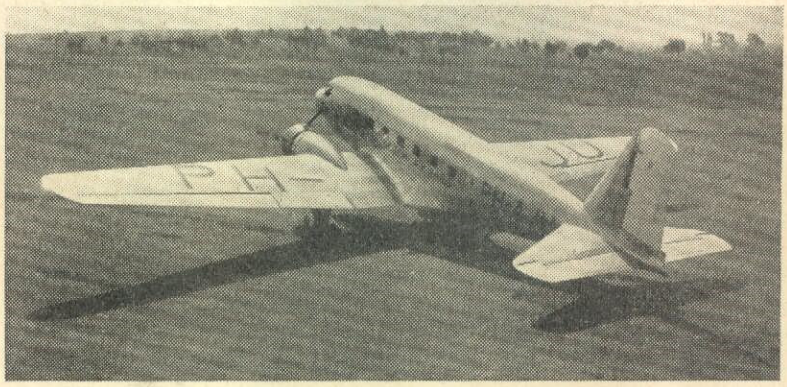
Gamla 3:or som nya

Hur många DC-3-or, som för närvarande är i tjänst jorden runt, är svårt att uppskatta — men mindre än 6.000 är det med säkerhet inte. Över 110 olika flygföretag i alla världsdelar har dem i trafik och dessutom fullgör en stor del av dem fortfarande militärtjänst. Det kommer att ta många år innan den sista av dessa veteraner är definitivt fastlåst vid marken. Man kan aldrig nöta ut en DC-3, den kan möjligen bli omodern, som amerikanska piloter säger. Så finns det också »treor» som legat mer än 56.000 timmar i luften!

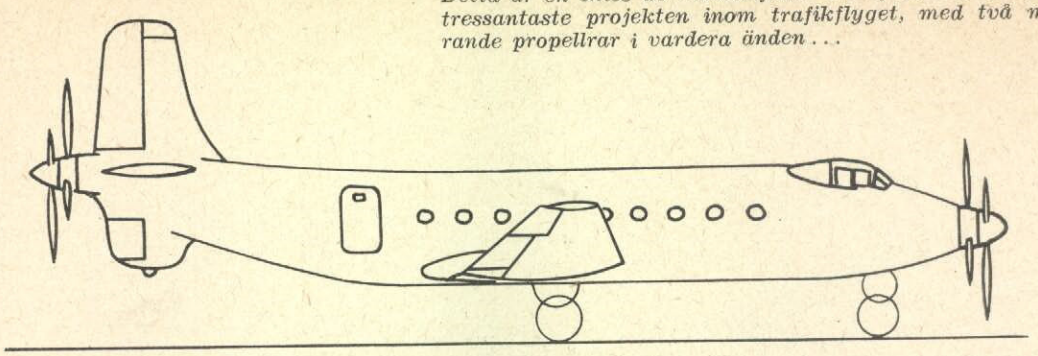
Typen är nu naturligtvis underlägsen de modernare trafikplanen i hastighet, kapacitet, ekonomi och också i bekvämlighet. Men så länge det inte finns någon riktig ersättare kommer »trean» att spela sin roll inom luftfarten. Positionen har kanske t. o. m. förstärkts något de senare åren. 1949 beslöt Douglas nämligen att ge typen en ordentlig »brush up». Med resultat att Super-DC-3 kom till. Gamla DC-3-or blir som nya för bara halva den kostnad, som nya plan betingar. Douglas ger dem mer bakåtsvepta vingar, ny stjärt, kraftigare motorer, längre flygkropp och ett helt nytt infällbart landställ samt gör dessutom en del andra förändringar, varigenom typens livslängd beräknas bli fördubblad. Marschfarten har höjts till över 300 kilometer i timmen och passagerarkapaciteten är ökad till 31 platser. Det är med andra ord en veritabel ansiktslyftning, den gamla arbetshästen får.

Nästa nummer i ordningen i Douglas-familjen är, som sig bör, DC-4. Typen kom till åren före kriget och den var från början avsedd att bli trafikflygets verkliga långfarare. Bl. a. var »fyran» ursprungligen utrustad med en sådan finess som tryckkabin. Nordatlanten skulle erövras åt luftfarten!

DC-2 var på sätt och vis DC-1 i serieproduktion och revolutionerade på sin tid flygtrafiken



Detta är en skiss av »sidolinjens» DC-8, kanske en av de intressantaste projekten inom trafikflyget, med två motroterande propellrar i vardera änden . . .



Genom omständigheternas makt fick den dock först göra sin insats i de militära versionerna. Stormaktskriget kom emellan.

Som en intressant kuriositet kan förtjäna nämnas, att beteckningen DC-4 redan tidigare burits av ett annat långlinjeplan. Även detta var utrustat med fyra motorer — dessa var för övrigt starkare än den nuvarande »fyrans» och av samma typ, som nu Scandian är försedd med — men till skillnad mot andra DC-plan hade det tredelad stjärt. Det var också större än det plan vi känner under namnet DC-4. Att typen aldrig kom att tillverkas tillskrives det faktum, att de amerikanska flygbolagen helt enkelt ansåg den vara för stor för det aktuella behovet.

Douglas arbetade dock vidare och den nya »fyran» — Skymaster — hade vid tiden för Pearl Harbour-smällen kommit så långt, att de nio första planen var färdiga att levereras till de civila beställarna inom de närmaste veckorna. Men nu trädde USA in i kriget och försvaret fick med ens ett kraftigt behov av flygplan, som kunde befordra stora mängder soldater och vapen långa sträckor på kortast möjliga tid. DC-4-an modifierades sålunda hastigt till C-54 och R 5 D — av bl. a. kostnadsskäl plockades tryckkabinen bort — med resultat att det första exemplaret av den militära versionen kunde levereras så snart som åtta veckor efter det japanska överfallet. Av trafikplanet, som var avsett att bli »the skymaster» på de interkontinentala luftrouterna, hade det blivit ett trupptransport- och fraktflygplan med anmärkningsvärd räckvidd.

Fram till augusti 1947, då den sista »fyran» levererades — det var South African Airways som stod som mottagare — producerades sedan i rask takt cirka 1.200 DC-4, varav 79 färdigställdes efter kriget direkt för civila ändamål. Dessa fredsfyror har nu sällskap med ett par hundra ombyggda krigsveteraner, som efter stilleståndet sålts till olika flygbolag. De dominerar långlinjetrafiken på många håll och flyger fortfarande fler passagerare tillsammans än något annat existerande fyrmotorigt flygplan. Bl. a. har SAS nio »fyror» i sin tjänst.

80.000 gånger över Atlanten

»Fyrans» krigsinsats blev — liksom »treans» — av det historiska slaget. Den uppträdde på alla fronter och hade överallt sitt livs match. Enbart på de för de allierade livsviktiga förbindelselinjerna över Nordatlanten gjordes dagligen i medeltal över 20 flygningar i vardera riktningen och sammanlagt utfördes nära 80.000 transporter över Atlanten eller Stilla Havet under krigsåren. Av dessa misslyckades endast tre. Två plan försvann spårlöst i havet och ett måste nödlanda intill ett fartyg.

Till denna siffra 80.000 bör också läggas de över 20.000 flygningar över Stilla Havet, som Pacific Division ATC utförde 1946 — utan en enda förlust. »Fyran» innehar därmed ett ganska enastående driftsrekord bland världens alla långlinjeplan!

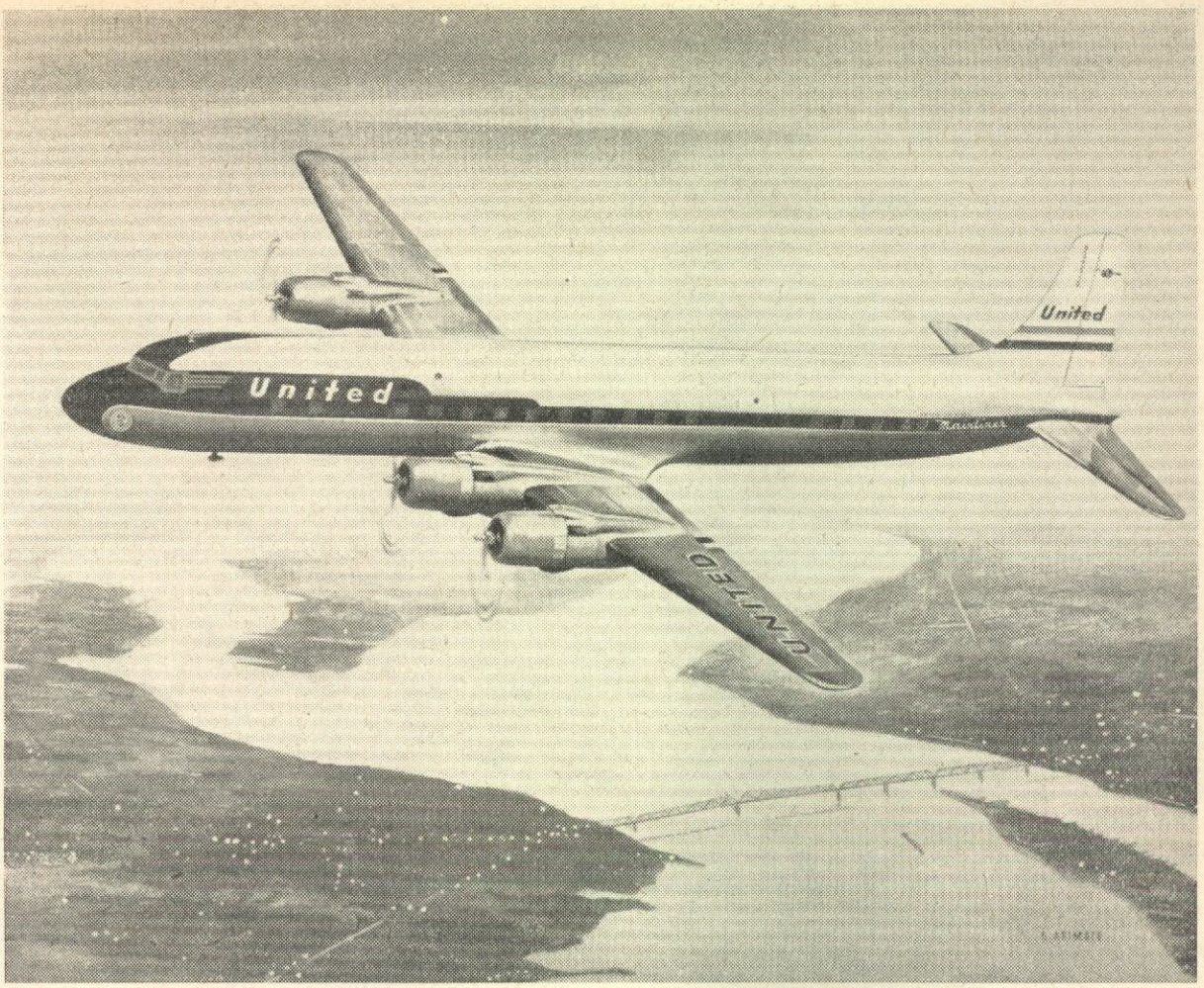
Efter kriget har DC-4 fortsatt sin insats. Luftbron till Berlin byggde således i stort utsträckning på just denna typ och i dessa dagar är den i betydande antal insatt i trafiken mellan USA och Korea via Japan.

DC-4 var inte det enda trafikflygplan, som Douglas arbetade med alldeles före kriget. Också DC-5 är en produkt av den tiden. Det hann dock bara tillverkas elva plan, innan fabriken måste ställa om till krigsproduktion.

»Femman» var ett tvåmotorigt flygplan, som speciellt var avsett för trafik på relativt korta sträckor. Passagerarantalet var 22 och marschfarten omkring 300 km/tim. Det mest anmärkningsvärda med projektet är att typen var högvingad, till skillnad mot alla andra av Douglas hittills serietillverkade trafikflygplan.

Om »femman» blev en relativt snabbt passerad epok i Douglas leverans-historia, blev nästa nummer i ordningen — DC-6 — en betydligt långvarigare succé. Den är en direkt utveckling ur »fyran» och vid första ögonkastet är det ganskat svårt att se några egentliga skillnader mellan de två systerkonen. Ett gott lekmanna-knep är därvidlag att se på fönstren. DC-4 har nämligen runda sådana och »sexan» fyrkantiga. Spännvidden är densamma och kroppssektionen likaså, men vad längden beträffar, leder »sexan» med cirka två meter.

Dess prestanda visar dock att DC-6 är ett helt nytt flygplan. De fyra motorerna lämnar sålunda en starteffekt av 9.600 hkr tillsammans och de ger vidare planet en normal marschfart av cirka 450 km/tim. Planet hade vidare försetts med tryckkabin, värmeavisning och reversibla propellrar. Beträffande en rad andra tekniska



Den nya DC-7 »efter omräkningen» är nu i serieproduktion och har bl. a. beställts i stort antal av United Airlines. Startvikten är 53 ton och marschfarten 585 km/tim.

detaljer är det också stor skillnad mellan de två planen. I många avseenden blev det så väsentliga nykonstruktioner att det till och med var ett mindre steg i utvecklingen från DC-3 till DC-4 än från DC-4 till DC-6.

Antalet passagerare rör sig i regel mellan 48 och 60. Den sistnämnda siffran gäller när »sexan» sätts in som Globetrotter för SAS på Nordatlanten. 175 exemplar av DC-6 går för närvarande i trafik jorden runt hos sammanlagt ett tjugotal flygbolag. Av dessa är dussinet fullt dekorerade med SAS-emblemet och de skandinaviska färgerna.

»Sexan» har i sin tur fått avläggare — DC-6 A och DC-6 B. Av dessa har A-versionen, eller Liftmaster, som den också kallas, tillverkats i 25 exemplar. Det var på sin tid det första fyrmotoriga flygplan, som från början avsetts för enbart godstransport, vilket bl. a. märks i dess utrustning. Det finns således speciella anordningar för lossning och lastning och genom att flygkroppen förlängts en och en halv meter i det främre partiet har utrymmet ombord ökat avsevärt samtidigt som det blivit möjligt att placera lastportar framför och bakom vingarna.

Konstruerandet av lastplanet DC-6 A ledde till ett liknande plan för passagerare. Därmed är utvecklingen framme vid DC-6 B, det största och modernaste av de civila transportflygplan, som Douglas hittills kunnat seriebygga och leverera. Över 160 exemplar av B-versionen har nu beställts, varav en hel del redan är i trafik. Första leverans skedde i april 1951. 14 plan har SAS tecknat sig för, som omnämndes i ingressen, och av dessa har hittills i november 1952 två tagits i bruk.

Därmed borde historien ha avancerat till DC-7 — »sexans» nära släkting och nästa långlinjeplan, som nu befinner sig under serietillverkning hos Douglas. Men innan den står i tur, gör utvecklingen en liten krök, och vi får — på vad som kanske kan kallas för en »sidolinje» — en ny rad plan i nummerserien, nämligen DC-7, DC-8 och DC-9. Tre från varandra skilda typer av vilka ingen kom att serietillverkas för

Forts. på sid 66.



»Snart vidgades synkretsen. Under mina fötter utbredde sig Paris...»

LUFTPOST 1870

Ballongen kom att spela en mycket viktig roll för Paris under fransk-tyska kriget 1870—71. Staden var utsatt för en järnhård belägring i över fyra månader, från den 19 september till den 28 januari, då kapitulationen skedde. I det följande har gjorts en kort sammanfattning av fakta om försöken att medelst ballonger bryta den belägrade stadens isolering. Uppgifterna är till större delen hämtade ur en bok »Luftresor», utgiven i Stockholm år 1874. Samtliga bilder är hämtade ur denna bok.

»Hvad betydde väl det, att några djerfva 'vägfinnare' (piétons) åtogo sig, att tränga igenom den jernring, som omgaf staden, och att en och annan verkligen lyckades utföra det mer, än djerfva, vågstycket? Paris kunde endast då föredraga det väldiga trycket, om man lyckades att åtminstone här och der lossa på banden; och stadens försvar kunde, lika väl som landets, endast på det vilkoret blifva uthållande och möjligen krönas med framgång, att den andliga förbindelsen fortfarande, trots belägringen, hölles vid makt mellan hufvudstad och nation.»

Så skriver vår sagesman bl. a. i ovannämnda bok, vari också berättas om de många fåfänga försök som gjordes att bryta isoleringen. Om försök med ihåliga korkar och glaskulor i floden, sönderslitna telegrafkablar osv.

Till slut kom man på idén med ballonger. Ballongseglingen var vid denna tid inte särskilt omhuldad i Frankrike, och den materiel som fanns var illa åtgången och föga förtroendeingivande. Generalpoststyrelsen satte emellertid igång nytillverkning av ballonger och redan den 23 september hade två verkstäder öppnades för detta ändamål under ledning av ett par kända ballongseglare.

Det räckte emellertid inte med att söka få ut meddelanden från Paris. Det var också önskvärt att kunna erhålla meddelanden utifrån, inte minst från budbärarna själva; om de lyckats, var landningen skett, vilka iakttagelser de gjort under färden etc.

För detta ändamål anskaffades ett stort antal brevduvor, av vilka många visserligen omkom eller försvann under försöken att återvända till Paris, men många återvände dock med kärkomna budskap från världen utanför preussarnas ring av män och vapen kring världsstaden.

Det förtjänar för övrigt att nämnas att försök även gjordes med hundar, som togs med i ballong och sedan sändes tillbaka. Ingen av dessa lyckades emellertid

ta sig tillbaka till Paris och man måste ge upp försöket.

Mikrofoto lösningen

Det var först när en fransk konstnär vid namn Dragon kom att tänka på fotograferingsapparaten samt det då nyligen uppfunna systemet att på mycket små ytor kopiera bilder av stora format, som ballong- och brevduveposten fick sin stora betydelse. Dragon inrättade ett fotografiskt laboratorium i Paris och lyckades sedan ta sig ur staden för att upprätta liknande laboratorier även i Bordeaux och en rad andra städer, och nu kom postförbindelsen igång på allvar.

Militära meddelanden av olika slag, affärs- och privatbrev »mikrofotograferades» och sändes i stora mängder dels per ballong från Paris, dels med duvor i omvänd riktning. Risken att meddelandena skulle hamna i tyskarnas händer tog man gladeligen, då man visste att fienden inte skulle kunna läsa dem. Det var först sedan man stoppat in meddelandena i ett fotoelektriskt mikroskop och fått bilden projicierad på en duk som läsningen kunde börja.

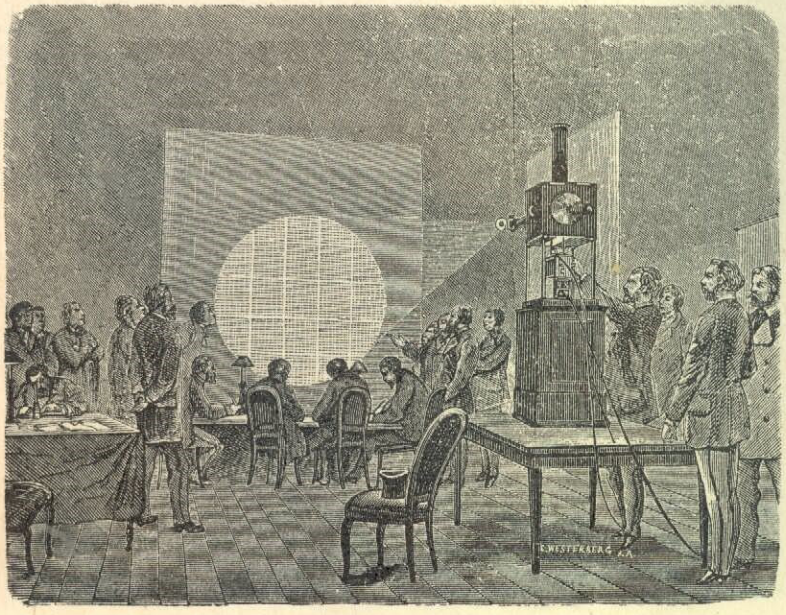
Från Paris sändes med ballong under denna tid inte mindre än närmare 100.000 meddelanden utförda med mikrofotografering och till Paris kom med duvor en korrespondens, som »förvandlad i vanligt boktryck, representerar ett bibliotek af vida mer, än hundra band . . .»

Från den 23 september till den 28 januari företogs inte mindre än 64 resor med ballong från Paris. Utom de 64 förarna befordrades 91 passagerare, 363 duvor och en korrespondens på omkring 3 miljoner vanliga brev.

Många olyckshändelser inträffade givetvis under dessa mer eller mindre våghalsiga färder. Fem ballonger togs av tyskarna, om två säger en lakonisk rapport »landingsplats okänd». En ballong landade i Norge, efter en våldsamt kuslig färd. För att få en så realistisk bild som möjligt skall vi låta en av de franska ballongförarna själv berätta om ett flygning från Paris under belägringen. Det är den kände »aeronauten» *Gaston Tissandier*, som den 30 september lämnade Paris i en ballong, som var i mycket dåligt skick. »Celeste» rymde 26.050 kubikfot och var således av mellanstorlek. Tissandier var ensam ombord.

Vi ger Tissandiers berättelse om färden i sammandrag.

Projicering av mikroskopiska depescher





Gaston Tissandier

»Loss, ropade jag. Ballongen höjde sig långsamt, nästan trögt. Vaugirards gasverk och grupperna af, helsande vinkande vänner försvunno blott småningom för mina blickar, och jag svängde oupphörligt min hatt för att besvara deras helsningar. Men snart vidgade sig synkretsen. Under mina fötter utbredde sig Paris, i sin imponerande storlek; fästningsverken omgåfvo det såsom ett perband. Vid Vaugirard urskiljde jag röken av skotten, hvilkas dunder doft och rullande återskallade ända upp till mig.

». . . Icke en menniska på vägarna, icke en vagn, icke ett bantåg. Alla broar voro förstörda, ruiner på ruiner! Icke en soldat, icke en skildtvakt, intet, intet, öfverallt kyrkogårdens ödslighet . . .»

». . . Klockan tio. Solen brände, men hon bevingade min ballong. Under inverkan af hennes varma strålar utvidgade sig gasen i Céleste. Hon strömmade ut genom bihanget öfver mitt huvud och besvärade mig genom sin qvävande lukt . . .»

». . . Visaren på min breguet-barometer vred sig temligen raskt kring skalan. Han sade mig, att jag oafbrutet steg. Plötsligt stannade han på en punkt, som motsvarar 1700 mèter öfver havsytan.

Hettan blef verkligen odräglig. Hur jag än vred och vände mig, träffade och brände mig öfverallt den glödande solen; jag kunde knappast afkyla mig med litet vatten. Jag tog af mig min paletot, satte mig på mina brevsäckar, stödde armbågarna mot gondolens kant och betraktade under tystnad det underbara panorama, som utbredde sig för mina blickar.»

Flygblad åt tyskarna

». . . Vinden dref mig imellertid allt mera åt vester, såsom jag såg af min kompass . . . Jag fick se preussarne djupt under min gondol . . . Inga kulor kunde nå mig . . . Jag tog min kikare . . . De sträckte på sig och vände hufvudena efter min Céleste. Hvilken fröjd för mig, att vara utom skotthåll för dem, att veta att de icke kunde uppfånga mina bref och läsa mina depescher! Men i detta ögonblick påminde jag mig, att man lemnat mig tio tusen proklamationer, affattade på tyska språket och ställda till den fientliga armén.

Jag kastade hastigt ut några hundra. Jag såg dem fladdra i luften och långsamt falla till jorden. På detta sätt utströdde jag väl ett tusen stycken; resten af mitt förråd sparade jag för andre preussare, som jag kunde komma att träffa under min färd.»

Luftvärnet i aktion

». . . Céleste höll sig på 1500 mèters höjd och skar luften med vindens snabbhet. Det var egentligen den utomordentliga värmen hon hade att tacka för sin ståtliga flygt. Utan honom skulle mitt ömkliga fartyg ha sjunkit och jag sannolikt råkat midt in ibland preussarne. Bakom Versailles sväfvade jag öfver en liten skog, vars namn är mig obekant. Alla träd voro fälda, marken jemnad och en dubbel rad af tält höjde sig midt imot hvarandra. Jag hade knappt kommit inom detta lägers område, förrän soldaterna marscherade upp; jag såg på långt håll deras bajonetter glimma. Hundra gevärspipor höjdes och det blixtrade till in i ett rökmoln. Först några sekunder derefter hörde jag under min lilla farkost kulornas pipande, ända tills vinden förde mig från denna ogästvänliga trakt. I stället för att svara i samma tonart, öfversållade jag mina angripare med ett verkligt regn af proklamationer.»

». . . Icke utan en viss oro upptäckte jag, att jag med stor hastighet dref mot en skog, ty Céleste började sjunka. Jag kastade ut af min ballast, och mitt förråd var snart uttömdt. Imellertid kunde jag ännu icke vara långt ifrån Paris. Det imottagande, som fienden beredt mig då jag flög öfver ett av hans läger, ingaf mig ingen lust att redan nedstiga . . .»

». . . . min barometer visade mig dock att jag oafbrutet sjönk. Kölden trängde genom märg och ben. Tusen, 800, strax derpå blott 600 — och ännu föll Céleste oupphörligt!

I samma ögonblick sväfvade jag öfver en korsväg. En mängd folk hade samlat sig der. Store Gud! Det var preussare. Något längre bort stodo ännu flere; der var till och med uhlaner, som sprängde fram från alla håll! Och jag hade blott en enda påse ballast! Jag kastade ut min sista packe proklamationer, men ballongen hade förlorat mycket gas; det lilla som fanns qvar, sjönk långsamt ihop; stigkraften hade nedgått nästan till noll.

Lågsniff över tyska linjerna

Jag befann mig ännu på omkring 400 mèters höjd. En kula kunde lätt hinna mig. Om någon soldat skulle lägga an på mig, var jag fast besluten att slunga en hel brefpåse i huvudet på honom. Befriadt från en sådan börda, skulle mitt förlamade luftskepp snart åter få vingar. Hur lifligt jag än önskade, att punktligt uppfylla min sändning, skulle jag dock utan tvekan ha offrat alla mina depecher, om jag derigenom kunnat rädda mitt lif. Lyckligtvis hade vinden friskat upp. Såsom en pil susade jag fram öfver träden. Uhlanerna såga förbluffade efter mig, men icke en enda kula hotade mig. Färden gick öfver gröna ängar, öfver gärden, inhägnade med vänligt grönskande hagtornshäckar. Det var snart middag och jag var redan nära marken. Jag såg åter menniskor samlade, hvilka blickade upp till mig. Men denna gång var det franska bönder, i blusar och träskor. De sträckte armarna i höjden, de liksom vinkade, ropade åt mig. Skogens närhet gjorde dock hvarje landning farlig. Jag fortsatte derför min färd så länge som möjligt, och nedkastade imellertid till det goda folket några exemplar af en tidning från Paris, som redaktören lemnat mig vid affärden . . .»

Happy landning . . .

». . . Vid synkretsen visade sig en liten stad. Det var Dreux med sitt bollverkslika, fyrkantiga torn. Nu behöfde jag icke längre spara den trötta, andfådda Céleste. En menniskovåg välte mig till mötes. Jag ropade nedåt med mina lungors hela styrka:

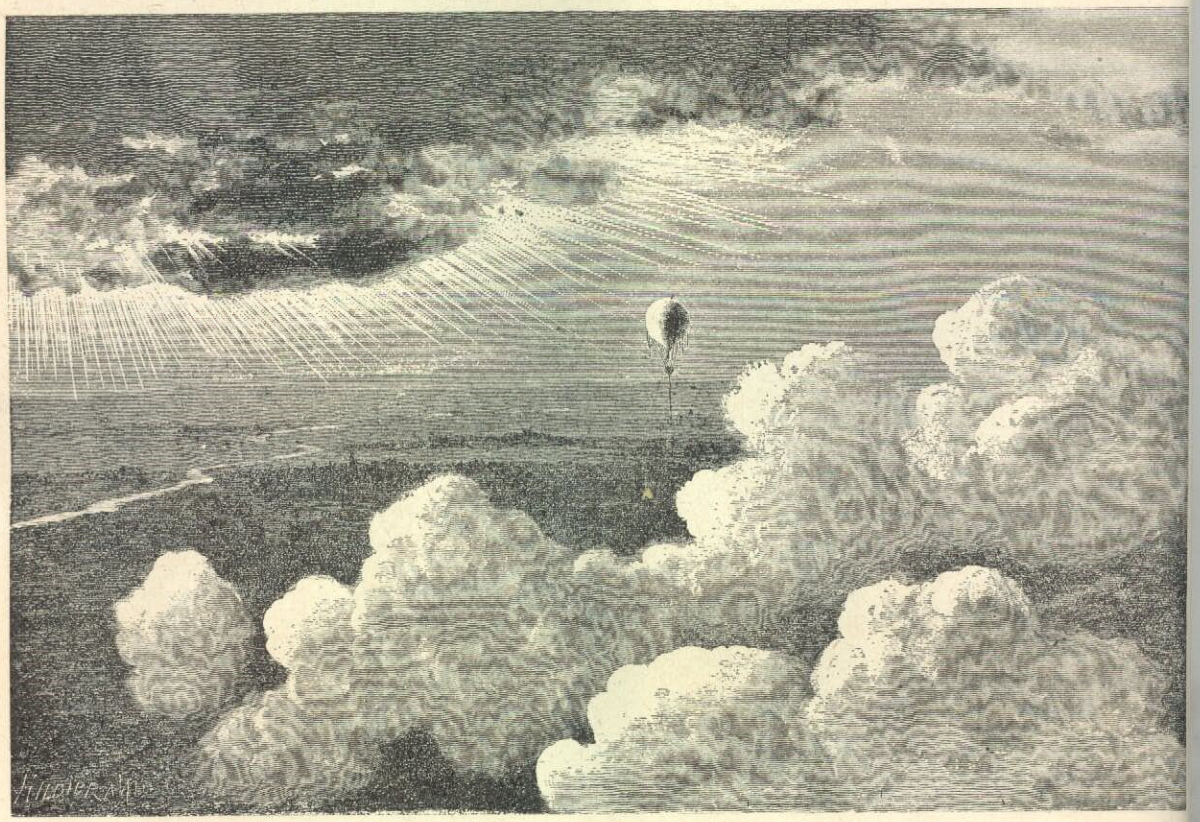
'Finns det preussare i trakten?'

En här af tusen röster svarade: 'Nej, nej, kom ned.'

Jag befann mig nu på endast 50 mèters höjd öfver marken och mitt släptåg snuddade redan vid gräset — men då fattades jag af en vindstöt och slungades mot en kulle. Ballongen tog en öfverhalning. Jag fick en förfärlig stöt. Min gondol rycktes omkull och mitt hufvud studsade mot marken. Jag ämnade kasta ut min sista påse ballast, för att om möjligt hålla fartyget flott några ögonblick till; men derunder tappade jag knifven, hvarmed jag stod i begrepp att skära af det garn, som höll ihop ankartåget. Céleste höjde sig genast på nytt; hon gjorde ett sista språng på 60 mèter och störtade derpå tungt till marken. Denna gång hade det lyckats mig att få loss ankaret och upp ventilen. Ballongen stod stilla. Dreux's invånare skyndade hopvis till platsen. Jag hade visserligen försträckt en arm och fått en kula i hufvudet, men jag kände det ej — ty jag var ju bland vänner!»

». . . Trettio tusen bref! utropade postmästaren, i det han misstroget stirrade på mig; ty på hans lilla kontor inkommo kanske icke mer, än tusen om dagen. Men den oförtrutne mannen rustade sig med glad ifver till att befordra hvarje lapp, och hvad de officiella depecherna beträffar, skulle jag personligen öfverföra dem till Tours.»

»Solen bevingade min ballong. Under inverkan av hennes varma strålar utvidgade sig gasen i Célste . . .»



Jordbruksflyg har Lundbergs malmletningsinstrument monterade i två Miles Gemini, en plantyp väl lämpad för magnetisk prospektering.



Leidarsteinen är flygburen

Från vikingarnas vattenkompass till megnetometern som på två år prospekterat lika mycket som markbundna malmletare på 300 år. Scintillometern skyggar för närkesskiffer och har kartlagt Gotlands oljefyndigheter. Av Scarlet.

"Leidarsteinen" i goda runor, som man kan anta gav rötter åt skånskt uttal, var vikingarnas namn för ett stycke magnetisk järnmalm, som placerades på en träbit i en vattenskål och så tjänstgjorde som kompass under sjöfärderna. De visste, att »ledarstenen» i närheten av en magnetitfyndighet vek av från nordsydriktningen mot malmen och det är inte osannolikt att de på så sätt lokaliserade vissa nya malmer. I varje fall hade de den bestämda uppfattningen att nordpolen inte var något annat än en järnmalmklump ofantligt mycket större än någon i våra landamären.

Hur mycken vikt man bör fästa vid vikingarnas systematiska järnmalmletning med detta instrument är väl osäkert; på Axel Oxenstiernas tid satte han den i varje fall i system och införskaffade från Tyskland gruvkompasser för att spåra upp nya malmer.

Elektroteknikens utveckling under vårt sekel satte spår också på malmletningen och redan på tjugotalet bildades det ännu aktiva bolaget Elektrisk Malmletning. Medverkande var den då ganska färske bergsingenjören Hans Lundberg från Malmö, som emellertid snart drog vidare till Kanada för att vidareutveckla metoder för geologisk inventering.

Malmletning på marken är emellertid ingen sinekur för sin utövare — det innebär till största delen promenader i vilken terräng som helst — och Lundberg önskade ta sina instrument upp i luften både för framkomstens och utblickens skull. Han var till och med så ivrig att han inte gav sig tid att anskaffa nödvändig flygmaskin (eller om han inte trodde på dem mer än jämt 1923) och byggde i stället en jättelik drake. Nu är Hans Lundberg rätt stor själv, och om också draken tog både honom och instrumentet upp i luften, så kom de också ner igen fort nog och Lundberg slog sig erbarmligt.

Därefter höll han sig på marken ännu några decennier och ägnade sig åt utvecklingen av metodik och instrument. Den erfarenhet han så förvärvade tillät honom snart att lösa så pass kuriösa uppgifter som att leta rätt på omtvistade shakesperianska dokumentgömmor, bestämma läget av meteorjärnet i den stora arizonakratern, leta fram skelettet av en 15000:årig mexikanare och sist, men icke minst, finna en under förbudstiden hemlighetsfullt nedgrävd skatt bestående av fyrtio lådor champagne.

Under kriget besvärades de allierade av tyska ubåtar och Lundberg Explorations gjorde sitt för att lösa svårigheterna. Gruppen konstruerade en flygburen magnetometer med sådan känslighet, att den ofelbart lokaliserade en ubåt när planet flög över platsen där den låg.

Ur detta instrument utvecklades efter kriget ett malmletningsinstrument. Vid malmletningsprospektering är det inte längre frågan om någon extremt uppdriven känslighet men däremot perfekt orientering. Medan det för ubåtsinstrumentet var lämpligt att mäta det totala magnetiska fältets styrka (som är störst i riktning söder om en magnetisk kropp på norra halvklotet) sorterade det nya instrumentet bort alla komponenter utom den vertikala. Längs en begränsad sträcka i norr—söder kan det jordmagnetiska fältet anses konstant och då instrumentet flygs över en magnetisk kropp ger det alltså största utslaget vertikalt över den.

Sedan några år sker ett intimt samarbete mellan Lundberg Explorations i Toronto och det svenska AB Jordbruksflyg, som representerar den lundbergska metodiken i det nätta distriktet Gamla



Hans Lundberg och hans kanadensiske platschef i Sverige, Lloyd Leach, nålar fast kurvor efter flygprospektering.

Världen. Bolaget har för närvarande två instrument installerade i ett par Miles Gemini, vars träkonstruktion och flygegenskaper är utomordentligt väl lämpade för magnetisk prospektering. Mottagardelens spolar sitter upphängda i en gyrostyrd kardan i ett luftkonditionerat utrymme längst bak i kroppen, där motorernas magnetstörningar är minst. Mätsignalen leds fram till instrumentet, placerat på andreförarens plats i kabinen, där den förstärks med möjlighet till stegvis förändrad känslighet samt registreras på en kontinuerligt frammatad pappersremsa.

Flygningen precisionsjobb

Sverige är ju rikligen begåvat med magnetiska malmer och gruvbolagen är angelägna att anlita bolagets service för inventering av förekomsterna. Tidigare har praxis i vårt land inneburit fullständig diskretion kring prospekteringen, vilket kunde innebära att samma företag mätte samma område åt flera beställare, varvid naturligtvis de senkommande kunde finna allt av värde redan inmutat. Med flygprospekteringens tillkomst och fantastiska snabbhet ansåg direktör G. B. Kilgren i Jordbruksflyg emellertid ett sådant förfarande oriktigt och en karta med prospekterade områden tjänar nu som rättesnöre för beställarna, som därigenom också alltmer kommit att respektera varandras gränser.

Sedan området fastlagts på kartan bestäms avståndet mellan de parallella linjer längs vilka flygningen skall ske. Beroende på önskad noggrannhet varierar det från 1.000 m ner till 100 m och linjerna förläggs möjligast vinkelrätt mot områdets geologiska struktur.

Flygningen utförs av en förare och en observatör, varvid förarens uppgift är att på lägsta möjliga flyghöjd hålla planet på kartans linje, ett precisionsarbete, som över enformiga tassemarker helt kräver sin man. Observatören håller ett vakande öga på instrumentet och fixerar den geografiska orienteringen genom att då planet passerar karakteristiska terrängpunkter samtidigt märka kartan och mätremsan med samma bokstavstecken. Det är ibland omöjligt att exakt följa de kartritade linjerna t. ex. då geografin inte stämmer med kartbilden men med fixpunkternas hjälp får man så god orientering, att en indikation kan bestämmas på tio meter när.

Flygningen är utomordentligt fordrande genom det höga kravet på precision och oavlåtlig uppmärksamhet hos besättningen och i regel anses tre timmars flygpass vara ett fullt tillräckligt dagsverke. För att öka arbetskapaciteten har bolaget numera gått in för att ha dubbla besättningar på varje flygplan.

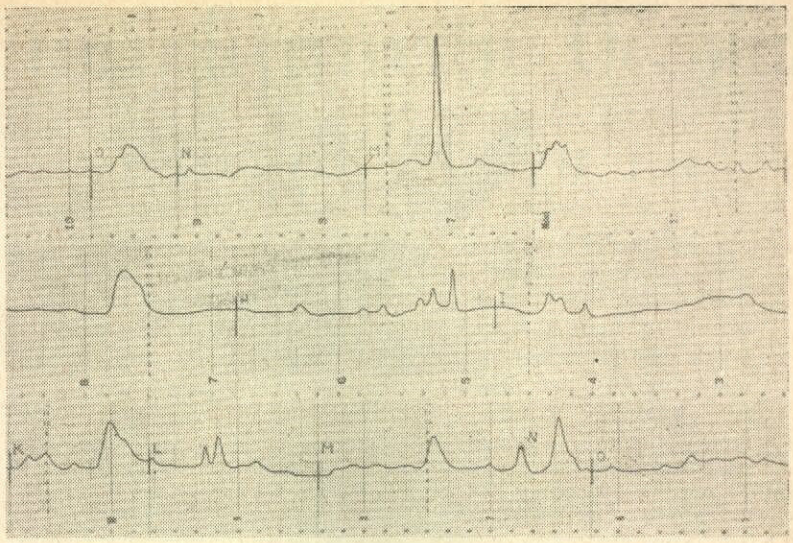
På bolagets nyetablerade kontor, Lindhagensgatan 132 i Stockholm, matas flygremsorna genom en korrektör, som ritar om mätkurvan i rätvinkliga koordinater och en standardlängdskala, som utjämnar olikheter i flyghastighet under prospekteringen. Lagda i kartföljd bredvid varandra eller ännu bättre med kurvorna utklippta och uppnålade på kartan ger dessa remsor en utomordentligt klar bild av de magnetiska malmernas fördelning i området. De kan också användas som material för magnetiska kartor, som är litet bekvämare att hantera.

Störningarna ger resultatet

Strängt taget indikerar utslagen inte magnetisk järnmalm utan magnetiska störningar, som ju också kan ha sin källa i andra magnetiska mineral. I början av bolagets verksamhet kontrollerades flygmätningarna genom mätning på marken; numera anses emellertid noggrannheten så stor att provborrning för undersökning av mineralet i regel sker direkt efter flygmätningen vilket innebär en avsevärd besparing av både tid och pengar.

Bergsingenjör Lundbergs metodik och hans egen tolkningskonst medger emellertid inte bara en lokalisering av malmerna. Efter flygning på olika höjder över en intressant fyndighet kan han ur signalens försvagning med höjden också utläsa malmkroppens djup, volym och orientering i berggrunden. Problemet är lätt löst för en liten, isolerad malmkropp men är en stor och av ho-

Redan genom att lägga mätremsorna bredvid varandra får man en god uppfattning om malmens fördelning.



nom ensam behärskad konst när det gäller kroppar av godtycklig storlek och orientering, i synnerhet om de ligger i närheten av andra och större malmer.

Sedan gruvbolaget genom provborrning känner malmens kvalitet är det alltså möjligt, att genom djupmätning dels skapa en nöjaktig tredimensionell bild av malmen, uppskatta dess industriella värde och gruvtekniskt fastlägga den lämpligaste inschaktningen.

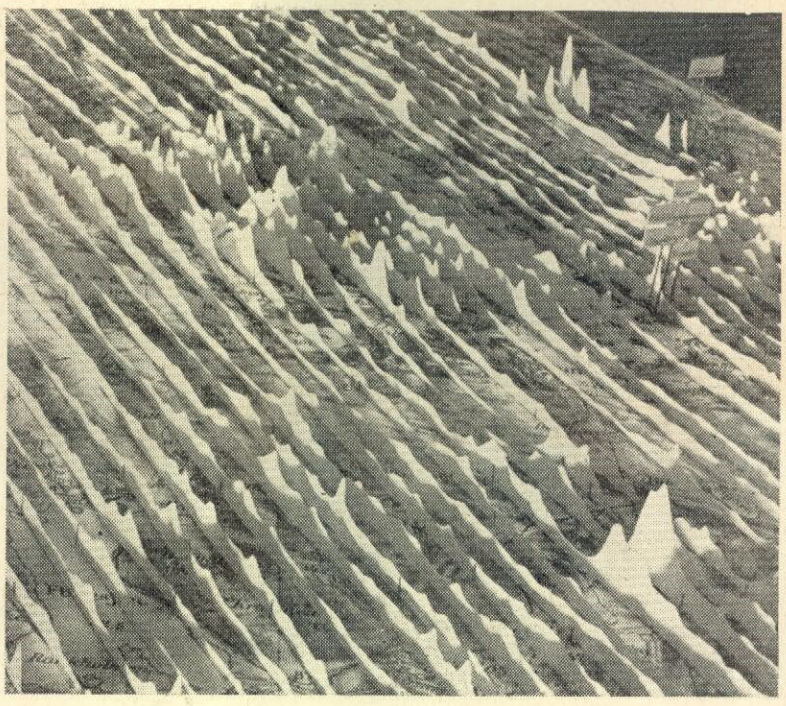
Ny malm för miljarder

Flygprospekteringen har medfört inte mindre än en revolution för bergshanteringen. Sedan Jordbruksflyg för knappt två år sedan började magnetisk prospektering har så mycket undersökts från luften att det skulle ta omkring 300 år för markbundna malmletare — och de skulle ändå tvingas att lämna luckor vid en del sjöar, myrar och oländiga berg, som flygplanet obehindrat kartlägger. I ett isolerat område har prospekteringen visat på malm för åtskilliga miljarder kronors värde och vad man funnit i allt låter sig inte värdera under de närmaste åren. Bergmästaren i Falun lär ha hotat med uppsägning efter att på några få månader ha fått in över tretusen ansökningar om inmutningsrätt som följd av malmflygandet. För tio år sedan trodde många att Sveriges malmtillgångar var kända och led mot sitt slut; flygprospekteringen har visat raka motsatsen och det är väl bara bergmästarna, som känner den oväntade lyckan som en tung belastning.

Sedan något år flyger Jordbruksflyg med ännu ett av Lundberg Explorations röntgenögon, scintillometern. Det är ett instrument för mätning av radioaktivitet, olikt geigerräknaren genom sin fantastiska känslighet för gammastrålar. Geigerräknaren registrerar huvudsakligen partikelstrålning och som den snabbt dämpas i luft får man vid flygmätning en falsk bild av markstrålningen som störs av den kosmiska från ovan. Kristallen i scintillometern är så känslig för gammaglimtarna att de sporadiska strålkvanta från rymden får en försvinnande verkan på bilden. Också scintillometern är självregistrerande och den radioaktiva prospekteringen i bolagets Super Cub tillgår i huvudsak på samma sätt som den magnetiska. Känsligheten är sådan, att visaren kan ge maximalt utslag för en vanlig självlysande klocka, skygga för en bit byggmaterial som framställts av de uranhaltiga närkesskiffrarna från luften och tala om var sjukhusen förvarar sina radiumnålar.

Scintillometern har naturligtvis sin givna användning för att spåra upp radioaktiva mineral men Hans Lundberg har genom en intressant teori dessutom utvecklat

Forts. på sid. 60.



De utklippta kurvorna uppnålade på kartans flyglinjer ger en överskådlig bild av malmfälten.

Sk 50 - drömplanet

för nya FV-flygarna

Flygvapnets nya skolflygplan Sk 50, d. v. s. Saab-91B »Safir Trainer-Tourer», börjar nu levereras från Saabs licensfabrik i Holland. Flygvapnet har redan fått ett antal exemplar. Loopings medarbetare har varit i tillfälle att flyga det nya skolflygplanet, som kan göra en gammal sportflygare yr i mössan av lycka. Rena drömplanet!



Loopings medarbetare sätter sig tillrätta i Sk 50 med major Åke Sundén såsom »copilot» och övervakare.

Man gör naturligt nog omedelbart jämförelser med »gamla» Safiren när man sätter sig i Sk 50, och hur mycket man än beundrat den äldre Saab-skapelsen, så måste man tillstå, att här har gjorts en ytterst förnämlig »brush up».

Utseendemässigt skiljer sig inte Sk 50 särskilt markant från föregångaren. Vad interiören beträffar lägger man särskilt märke till den verkligt förnämliga instrumenteringen, arrangerad så det är en fröjd åt det. Den tredje aktra sitsen är borttrollad på skolversionen men kan enkelt nog återinföras.

Vad som främst gör »det nya planet» är givetvis den starkare motorn, en 190 hk Lycoming, som tillsammans med den ställbara Hartzell-propellern ger planet utsökta stig- och fartegenskaper, samtidigt som de goda lågfartsegenskaperna från »gamla» Safiren behållits. Tack vare de 190 hästarna finns det gott om kraft över vid avancerad flygning.

Sk 50 bör vara det idealiska skolflygplanet. Roderharmonien närmar sig fulländningen. Planet reagerar snabbt och mjukt och tillåter alldeles säkert perfekt och ren flygning för den mycket skicklige piloten. Men samtidigt är planet snällt och tillåter ganska grova fel utan att göra mer än en diskret antydan om att fel har begåtts.

Om man exempelvis under normal planflykt lägger planet i *brant* sväng utan extra motorpådrag känner man mycket tydligt när farten är för låg i förhållande till bankning och svängradie. Men ännu vid så låg fart som 130—140 km/t kan man hålla planet kvar i den branta svängen och få den ren. Stallningsegenskaperna vid flygning rakt fram med eller utan motor är minst lika förnämliga som på original-Safiren. Utan klaff börjar planet bli lite sladdrigt nedåt 110 km/t. Vid ytterligare höjt nosläge börjar en försynt skakning som tilltar efterhand som farten ytterligare går ned men utan att bli direkt obehaglig. Slutligen viker sig planet rakt fram men behåller ända fram till vikningen god verkan på skevrodren. Med två man ombord och full tank (175 liter) inträffar vikningen vid ungefär 80 km/t och blir då ganska mjuk om man inte »vräker» in planet i vikningen med andra roder, då man givetvis kan få en ganska våldsam överhalning.

Vad som till en början ställde vapnets utbildare skeptiska till typen som skolflygplan var må-

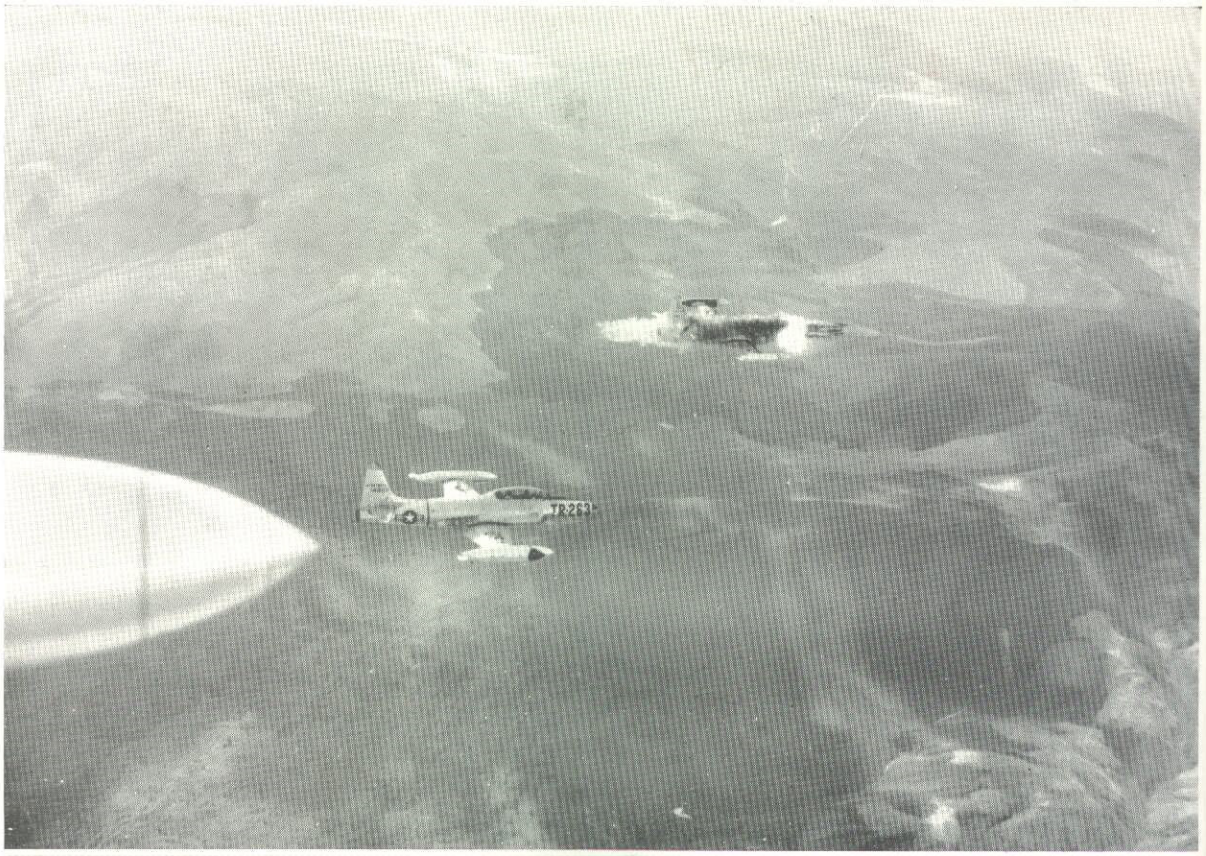
Forts. å sid. 60

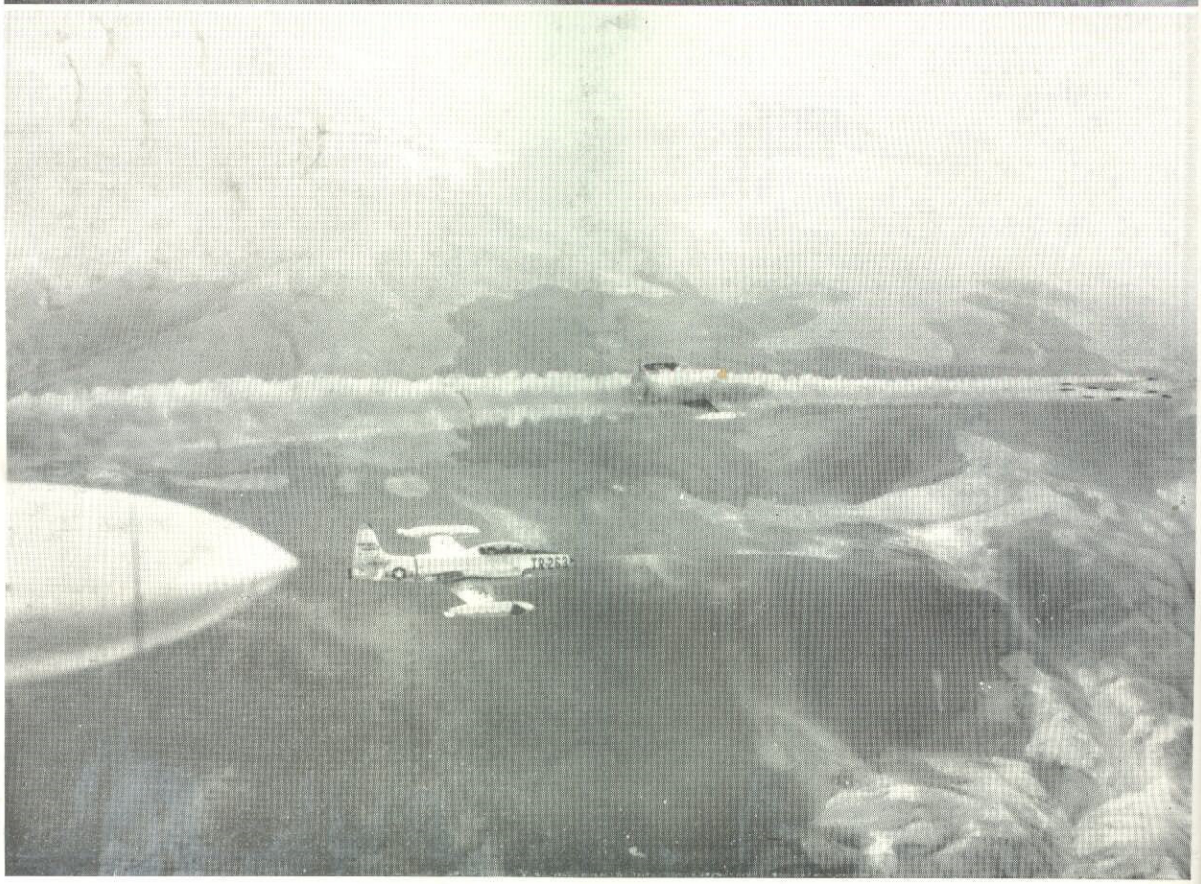
Sk 50 är vacker inte bara i luften (se bilderna på nästa sida) utan även på marken. Sitsarrangemanget, instrumentering etc ger mycket god kontakt mellan lärare och elev.











STARFIRE

RAKET-SKJUTER

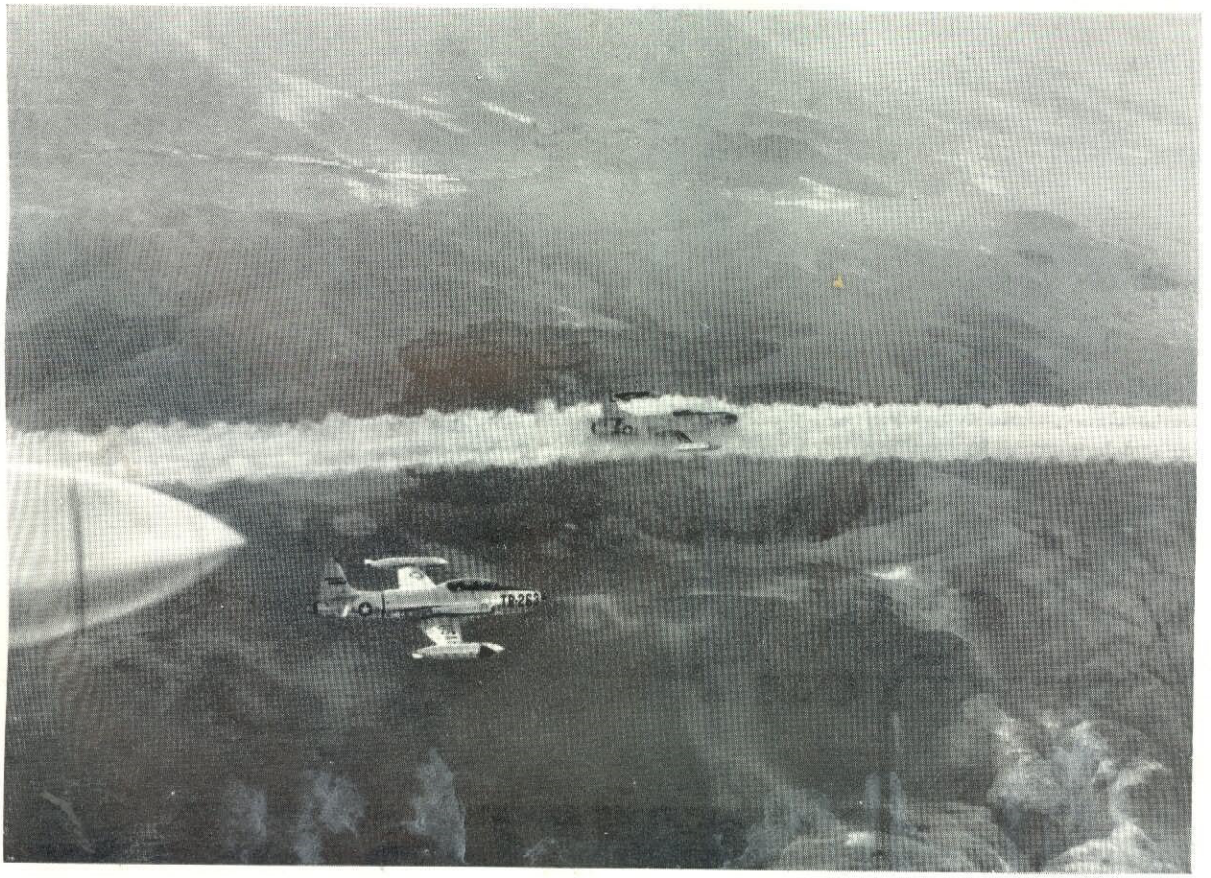


Det senaste tillskottet till USA:s krigspotential är "Starfire", som nu är i serieproduktion hos Lockheed för amerikanska flygvapnet.

Starfire säges vara det första jaktplan i världen som har "en fullständig raketbeväpning". Planet bär 24 stycken 2,75 tums stridsraketer i en ring av avfyringstuber runt nosen.

Genom en fulländad radarutrustning är Starfire i stånd att lokalisera fienden på långt avstånd, beräkna avstånd och fart, sikta och öppna eld, och allt detta fullständigt automatiskt! Planet kan alltså på sätt och vis betraktas som ett robotplan, fastän det är bemannat. Besättningens uppgift är att flyga planet till stridsområdet — oftast vägledd genom markradar — slå på 'the eletronic crew" vid lämplig tidpunkt, betrakta resultatet och sedan flyga hem och landa . . .

Vi är här i tillfälle att visa tre skjutbilder tagna från ett annat plan. Mellan fotoplanet och den skjutande Starfire, ligger ett annat plan av samma typ för observation av provskjutningen. Starfire är avsedd att insättas mot fientliga bombförband och kan slåss på höjder upp till 14.000 m. Topphastigheten uppges vara över 1.000 km/t och stighastigheten "högst i världen".



OPERATION Columbus



En upptäcksfärd — ett hisnande reseäventyr utan like till → **USA**

Var med om Operation Columbus!

Looping inbjuder just Er till en hisnande upptäcktsresa till Nya Världen. En strålande färd, ett äventyr utan like! Stig in i Atlantplanet på Bromma och gör tillsammans med Loopings medarbetare det kanske intressantaste flygreportage som någonsin gjorts. Se Idlewild, världens största trafikflygplats, upplev New York, flyg över den amerikanska kontinenten, sola Er på Californiens Stilla Havskust, se Hollywood, Chicago, Detroit, Niagara, Elmira! Se världens största flygfabriker bakom kulisserna!

Det kostar Er inte ett öre. Denna drömresa utgör första priset i den originella tävling "Operation Columbus" som Looping utlyser inom kort. En tävling med mängder av priser i vilken vem som helst kan deltaga.

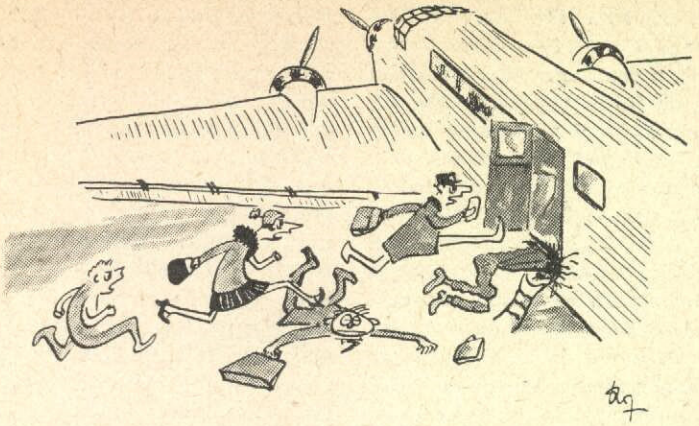
Detaljer om denna fantastiska resa, kanske just Er resa, får Ni i nästa nummer av Looping *som utkommer första veckan i januari.*

STOCKHOLM
NEW YORK
CALIFORNIEN
HOLLYWOOD
NIAGARA
DETROIT
CHICAGO
ELMIRA . . .

med **SAS**



>> OPERATION COLUMBUS >>



. . . ända till dess tillsägelse kommer att man får gå ut på flygplanen . . .

Så gick det till: FLYGRESAN

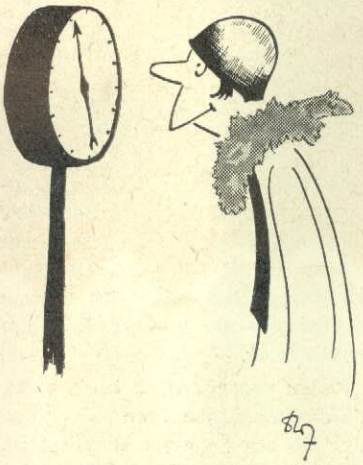
Från en trägen Looping-läsare fick red. häromdagen ett brev med ungefär följande lydelse:

Helt nyligen råkade jag bläddra i en volym »Så går det till», författad av Marius Wingårdh i början av det ljuva trettiotalet. Det fulländade verk inom detta område, som boken ifråga gjorde anspråk på att vara, hade naturligtvis ej utelämnat något så aktuellt som hur man uppför sig vid en flygresa. Kunde det inte vara roligt för Loopings läsare att ta del av hur man bara för tjugo år sedan såg på flyget?

Joodå, det tycker red. som med största förtjusning läst det flyg- och kulturhistoriska dokumentet. En »50-talistisk» tecknare Olle Carlsson, har tillåtits göra utsmyckningen. Looping motser någon sorts uppmärksamhet från Fornminnesförbundet . . .

Flera av de olika luftbolagen försäkra i sina prospekt, att man med luftresan »vinner tid, glädje och vederkvicklse samt att man sparar reskostnader». Dessa omdömen äro icke ogrundade. Vad beträffar inbesparingen av reskostnader må beaktas, att flygpriserna för längre sträckor i många fall understiga kostnaderna för en 1:a-klass tågbiljett å samma sträckor, varjämte man på grund av tidvinsten med flygresan icke behöver räkna med kostnader för måltider, övernattning och alla andra extrautgifter, som vanligen åtfölja en lång resa.

Ombordstigningen tar som regel sin början vid flygbolagets kontor. Särskilda omnibussar befordra passagerarna kostnadsfritt ut till flygfälten, och det är all anledning att begagna dessa busslinjer, enär flygfälten vanligen ligga ett gott stycke utanför städerna och en droskbil dit ut kan kosta dryga pengar. Dessutom försäkras man om att icke komma på villospår, ty passagerare, som följt med flygbolagets omnibuss, drivas i flock genom diverse spärrar, kontrollrum och annat fram till rätt maskin.



Stundom väges även passagerarna själva!

Redan i flygbolagets kontor, där samling för passagerarna plägar ske omkring 45 minuter före flygplanets annonserade avfärd, befrias de resande från sitt bagage. Detta väges och ingen tillåtes att medföra mera än 15 kg. Stundom väger man även passagerarna själva. Under luftfärden får man i passagerarekabinen icke medföra bagage, som är större än en portfölj. Den resande rekommenderas därför att i god tid placera rökverk, fickplunta och andra förnödenheter så att det finnes inom räckhåll under färden. Bagaget förses med kontrollnummer och instuvas i särskilt lastrum å maskinen, är sålunda oåtkomligt under färden.

Vid framkomsten till flygplatsen ordnas en hel del formaliteter. Här visiteras resepass och stundom även bagage. Vidare kontrolleras flygbiljetterna, och vid många flygplatser utdelar man till passagerarna prospekt, kartor över flygrouten och andra trycksaker, som kan vara av intresse. Slutligen finnes på flygplatserna även möjlighet att växla till sig utländskt mynt för den händelse färden skulle sträckas ut över landets gränser.

Passagerarna tillåtas icke att taga plats i maskinen förrän några minuter innan denna skall starta. Man får alltså giva sig till tåls, ända till dess tillsägelse kommer att man får gå ut på flygplanen. Då uppkommer vanligen något,



... enär en trafikflygning aldrig visat sig så vådlig, att man måste sitta fastsurrad för att komma med.

som kunde med ett milt uttryck kallas rusning bland passagerarna, som i samlad trupp skynda fram mot den väntande maskinen och krångla sig in genom dess trånga dörr. Väntetiden fördrives lämpligen med att iakttaga, huru bagage, post och gods stuvas in på maskinen, som står utanför flygpaviljongen. Man kan också ta plats vid flygpaviljongens bardisk.

De flesta i bruk varande trafikplan äro av s. k. Junkerstyp. I dessa är passagerarekabinen uppdelad på två avdelningar, av vilka den främre, som ligger omedelbart bakom förrarrummet, blott plägar innehålla fyra platser, och den bakre, som sträcker sig ända ut mot flygkroppens bakdel, innehåller ett flertal platser och längst bak, vid ingångsdörren, ett litet toalettrum. De bästa platserna i maskinen äro utan tvekan att söka i den mindre avdelningen. Där är rökning vanligen tillåten. Där finnes en reservutgång och där har man den bästa kontakten med besättningen i förarummet, om man skulle önska sända telegram, få besked om positionen eller eljest har några önskemål.

I alla passageraresäten — de utgöras för övrigt av välbyggda, bekväma länstolar, stundom ställbara, alltid försedda med fickor och ofta utrustade med uppfällbara småbord — ligga ett par livremmar, som äro avsedda att spännas om midjan. Dessa remmar kan man lugnt lägga åt sidan enär en trafikflygning aldrig visar sig så vådlig, att man måste sitta fastsurrad vid platsen för att komma med. Spännen och hakar på remmarna göra den eljest härliga länstolen obekväm i sitsen, om man icke iakttager försiktighetsmåttet att flytta undan remmarna. I stolens fickor och andra skrymslen anträffas mängder av trycksaker. Här finner man till resans förljuvande prospekt, plankartor, tidtabeller, små paket med steriliserad vadd att användas mot örsprång eller näsblod, vykort, reklamsaker och rejäla papperspåsar till bruk vid förefallan-



... rejäla paperspåsar till bruk vid förefallande luftsjuka.

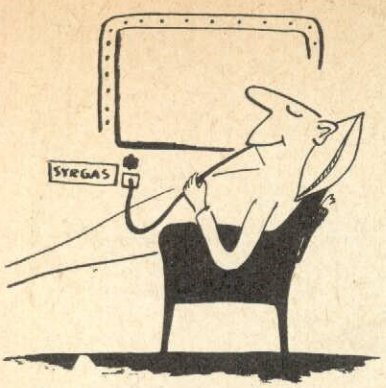
de luftsjuka. Allt detta kan lämpligen studeras under färden eller efter densamma medtagas såsom souvenirer. På små bagagenät i taket ligga flytvästar och diverse räddningsredskap — dock sällan fallskärmar.

Sedan passagerarna tagit plats, klaffas maskinen igen och göres klar för start genom att först gå upp i lyftläge, d. v. s. köra fram till den plats på flygplanen, varifrån starten lämpligast kan ske. Härunder finnes tillfälle för den ängslige passageraren att ångra alla sina synder, vilket befinnes vara fullkomligt onödigt, eftersom luftresorna numera kunna betraktas som fullkomligt trygga och förbundna med ytterst minimala risker. Sedan maskinen väl nått startläget dragas motorerna på för fullt, och inom kort känner man hur maskinens stjärt höjer sig från marken. Den förut starkt sluttande kabinen kommer i horisontalläge, och efter ett par obetydliga dunsar upptäcker man plötsligt genom fönstret, att man har en hel del hustak och träd under sig.

Under färden skall man till en början göra upptäckten, att olika lufttryck hastigt göra sig påminta. Man hör motorerna dåna med olika ljud och uppfattar dessutom en hel serie underliga skuggningar eller bitoner i de medresandes och sin egen röst, eller i blotta skramlet av någon persedel i kabinen. Detta beror av lufttryckets inverkan på örhinnorna och man bör nu sätta igång med upprepande sväljningar, helst försöka att rapa, samt stoppa bomull i öronen. Nästa sensation av lufttryckets förändringar ger sig vanligen tillkänna i form av en retning längst uppe i näsan. Det kännes som början till näsblod — som stundom även kan uppstå. Även mot denna känsla äro talrika sväljningar, en konst-



Under luftfärden får man i passagerarkabinen icke medföra bagage som är större än en portfölj.



... syrgasapparater, som genom slangar servera starkt syrehaltig luft.

gjord hosta och försök till invärtes rapningar det bästa remediet. På några minuter försvinna dessa förnimmelser, och man kan börja intressera sig för landskapet.

Det tjänar ingenting till att försöka känna igen sig från luften. Endast bitvis kan man ha glädje av den förträffliga flygkartan, då man finner någon särskilt typisk punkt i landskapet: en järnvägsstation, en stad, en stor flod, en autostrada o. s. v. I övrigt är orienteringen från kabinen ytterst svår. Till och med ovanför sin egen hemort kan man icke utan svårigheter känna igen sig. Kommer härtill, att maskinen tidvis sticker in i moln eller passerar över molnbankar, blir man lätt bortvillad.

Med molnen komma luftgroparna. Man kan nästan på förhand räkna ut när gungningen skall börja. Ser man att maskinen nalkas ett moln och tycks vilja dyka in i detta, kan man vara förvissad om att just i molnet få känna en kraftig sättning. Det känns ungefär som om hisslinan hade gått av vid femte våningen och man störtade till andra våningen, där någon förtänksam själ fyllt hisstrumman ända till botten med mjuk bomull. Störtningen i en luftgrop slutar nämligen med en mjukt fjädrande svikt, som varligt för maskinen uppåt igen.

På väggen bakom förarrummet plägar sitta ett slags barometer, vars visare anger maskinens höjd över marken. Det är av stort intresse att följa denna höjdmätares svängningar, och särskilt i svåra luftgropar är det en tröst att se densamma ange rikligt avstånd från marken.

Vid olika tillfällen under färden stickas från förarerummet ut s. k. positionskort. På dessa har flygtelegrafisten antecknat maskinens läge, höjd, hastighet och övriga data av intresse för passagerarna.

Servering på flygplanen förekommer endast å de långa flygsträckorna. Därvid plägar en steward eller stewardess gå omkring med en bricka och bjuda smörgåsar, kaffe, te, likör eller andra förfriskningar, även lagad mat enligt en viss, begränsad table d'hôte. Servisen utgöres oftast av celluloidtallrikar eller pappersas-



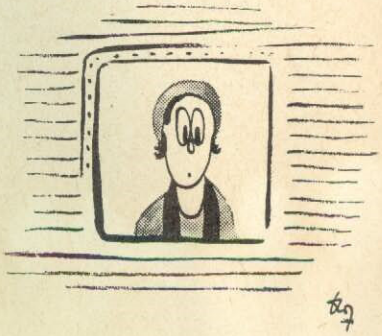
Placera fickpluntan inom räckhåll ...

sietter, och man får äta med aluminiumbestick.

I flertalet Junkersmaskiner har man möjlighet att erhålla friskluft genom en slang vid passagerarsätena. I de maskiner, som trafikera Schweiz och ofta röra sig på en höjd upp till 4.000 meter, äro kabinerna försedda med syrgasapparater, som genom slangar servera starkt syrehaltig luft till passagerarplatserna.

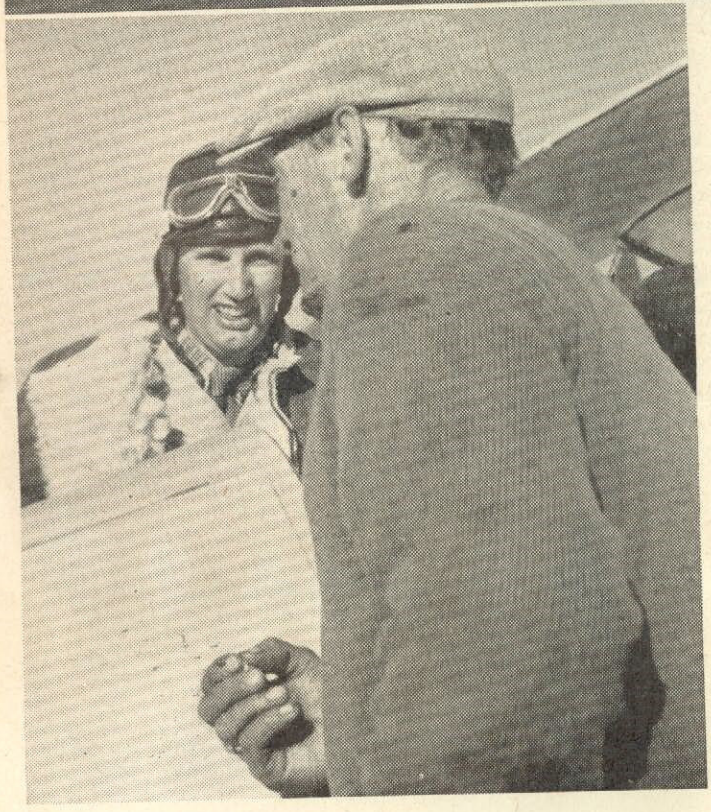
Vid framkomsten, som vanligen bebådas av att man nalkas en töckenstod med underliggande hustak och ett eller annat gnistrande fönster, gör man klokt i att ånyo börja svälja, hosta och försöka rapa invärtes. Nu tilltager nämligen lufttrycket allt efter som höjdmätarens visare börjar peka mot bottnen och trycket på trumhinnorna kan, särskilt om landningen sker från stor höjd, vara nästan pinsamt. Omedelbart före landningen har man intryck av att se marken stiga upp och lägga sig mot fönstren, då planet gör en sväng för att komma i landningslänge. Ögonblicket efter faller den tillbaka och försvinner ur sikte, då planet svänger åt andra hållet. Dessa sensationer kunna vara rätt så pikanta, helst som man utan höjdmätare lätt kan tro sig svepa fram så nära marken, att skorstenar och annat ligga omedelbart intill vingspetsen. Vid själva landningen erfar man, huru maskinen först doppar stjärten i marken och kort därpå börjar hoppa även på framhjulen. Farten reduceras hastigt och man känner, hur bromsarna börja verka på hjulen. Nu följer oftast en rundresa på själva flygplatsen, och snart stannar maskinen definitivt invid flygpaviljongen.

Från maskinen pekas passagerarna in i paviljongen, som ingen undslipper för visitation av biljett, pass, bagage och andra formaliteter. Flygbolagets bärare draga iväg med bagaget, och passagerarflocken matas genom de olika spärrarna fram till utgången, där bussen väntar för vidare befordran till flygbolagets kontor inne i staden. Liksom vid ombordstigningen bör man vid avstigningen icke underlåta att begagna denna omnibus för att bekvämt och billigt (flyggäster befordras kostnadsfritt) nå resemålets mera centrala delar.



Efter ett par obetydliga dunsar upptäcker man plötsligt att man har en hel del hustak och träd under sig ...





Flyg –

ända in i Norden . . .

En holländsk kvinnlig reporterfotograf Jane Weyl från Haag besökte Sverige en gång i våras och på försommaren. Under sina resor kom hon också till Lappland, som imponerade mycket med sina höga berg, myrar, skogar och sin ödslighet. Men vad som kanske gjorde det starkaste intrycket var nog ändå att vintern fanns kvar där uppe när det var full sommar i hennes hemland. Bästa beviset för hur besvärligt det är att bo i Lappland ansåg Jane den serie bilder vara som hon tog från diverse flygövningar vid Gällivare, vilka bilder vi härmed har nöjet visa — utan andra kommentarer än att vi förstår att Jane var imponerad av svårigheterna. Hon gick dock med på att flygförhållandena givetvis kan vara bättre . . .





Loopings alla
läsare — till lands
till sjöss och i
luften önskas
en God Jul
och ett Gott Nytt År



Balbo om STALLMÄSTARMÖTET:

Att leta efter konsekvens, stringens och fasthållande vid de anbefallda stora linjerna i diskussionen på Stallmästaregården vore som att leta efter en knappnål tappad i en annan höstack; referenten nöjer sig därför med att återge inläggen i den ordning de kom.

Upp steg alltså överste Enell, underströk att vad han sade inte skulle tillmätas någon (officiell) betydelse samt slog ett slag för billigare flygfält. Privatflygarna skulle inte begära att hållas med fina hårdgjorda banor på hundra meters bredd när de kunde nöjas med smala stråk så lagda, att de anslöt sig till naturliga formationer. Han hade fått en broschyr med anvisningar för kommuner hur sådana skulle anläggas från USA och tyckt den vara så bra att han beställt ytterligare 150 exemplar för översättning (!).

Ingenjören Dahlbom, Esso, ville i stället rädda privatflyget genom en genomgripande översyn av dess flygmateriel och utrustning samt på något sätt koordinera den civila flygutbildningen med flygvapnets för att man skulle kunna räkna på mer stöd därifrån. Han ansåg att privatflygarna borde kunna ta hand om en myckenhet halvmilitär flygning redan i fredstid, målflygning och bogsering, sambandsflygning med cubar och liknande, som skulle kunna hjälpa upp ekonomien.

Barsk och besk i replikerna var för dagen överste Falk, FV, som genmälde, att man först borde se över klubbflyget med avseende på organisation, funktion och ekonomi innan man tänkte på att hänga sig på försvaret. Flygvapnet, som har hand om all »försvarsflygning», är minst av allt någon Social Nämnd som kan lämna bidrag till fattiga hobbyutövare utan att noga se till vad som erhålles i gengäld. Okvalificerad målflygning lämnas ut på entreprenad till klubbarna, sade han, (250 tim till 20.000 kr) men hela målflygningen kostar 2,5 miljoner och måste huvudsakligen överlämnas åt ett företag med en fast organisation, lämplig flygmateriel och FV-utbildade förare. Falk menade att cubflygarna i Korea sköts ner som sittande kråkor så snart de inte hade ett tätt jaktparaply över huvudet; här har vi inte jaktplan till det priset.

"Privatflyget vansinnigt och omgivet av dåliga rådgivare..."

Gamle kämpen Albin Ahrenberg (han måste alltid kallas så i referat) fnös indignerat; under andra världskriget hade tusentals cubar flugit utan obestritt flygskydd och de han sett och sålt var inte särskilt nedskjutna. De snabbare antagonisterna i Korea borde inte vara farligare och han trodde inte på stora förluster där. Däremot ansåg han att den nuvarande klubbflygmaterielen var föråldrad och dyrbar. Den borde begravas under mycket jord, hela flygets ekonomi skulle samordnas och plan skaffas i stora enhetspartier. Att köpa US-plan vore däremot galenskap så länge vi måste betala en femma för varje dollar med en tvåkronas köpkraft.

Kalle Svänsson, en delvis obehörig från Stockholms Segelflygklubb, ville utom tävlan veta anledningen till att för få flyger för litet. Så länge privatflygarna inte har skäl att köpa fler flygtimmar är antingen deras eller förblir privatflygets ekonomi miserabel.

Arne Leibing rasade mot understödstagarandan, som spritt sig också i de forna entusiasternas led. Han ville ordna en svensk Civil Air Patrol efter amerikanskt mönster och besvarade frågan om privatflygets existensberättigande med att trafikflyget inte längre kan klara sin rekrytering med folk från FV.

Major Hessle, Försvarsstaben, försäkrade att det fanns behov av småflyg för samband, bevakning och liknande uppgifter under krig men att formerna för dess utnyttjande inte var klarlagda.

Propagandans betydelse underströks av red. Pelle Löfström, Svenska Dagbladet, som gav KSAK en känga för kortsynthet och bristfällighet i uppläggningen. Häri fick han strax hjälp av Gunnar Knutsson, SAS, som ansåg KSAK:s primära uppgift vara propaganda och fann det ytterst märkligt att man där ansåg sig ha råd till allt möjligt annat men inte till huvudsaken nämligen en avlönad propagandachef. I sinom tid replikerade H. Enell att propaganda hade man inte råd till men att hela



Gamle kämpen Albin Ahrenberg: Begrav det nuvarande privatflyget under mycket jord!



Gunnar Knutsson, SAS: KSAK:s primära uppgift är propaganda. Hela flyget behöver långsiktig propaganda.

KSAK, varje plan i luften vore propaganda. I Storbritannien, sade han, hade under kriget 80 av hundra privatflygare gått till RAF.

Aeroklubbens i Malmö ing. Wigre tyckte att klubbekonomin borde kunna klaras om A-förarna fick ta betalt när de flög med vänner och bekanta. Han ville föreslå att FV:s grundläggande utbildning till dels förlades vid klubbarna och sade att ett sådant arrangemang i England gett billigare RAF-utbildning. Varför fick man förresten inte landa på FV:s flygfält?

Överste Falk replikerade Wigre med att delutbildning för FV vid klubbarna vore en dubbelorganisation med elefantiasis. Skulle FV hålla en dubbel uppsättning skolplan och efter klubbflygningen återta dem? FV arbetar billigast på egen hand och har inte råd att hålla småflygfälten ständigt bemannade för strökunders betjäning.

Överdirektör Winberg, Luftfartsstyrelsen, befäste med mild stämma och statistisk bakgrund att det var något galet i privatflyget sånär som på sektorn för »övrig yrkesmässig flygverksamhet», som visat en märklig blomstring. Till stor del berodde detta emellertid på de höga flygplanpriserna och han bad församlingen tänka sig parallellen, att personbilar skulle byggas i serier om högst 100 exemplar. Flygindustrin är helt inriktad på militära uppdrag och man skall inte räkna med att den än på länge kan syssla med bygge av folkflygplan i större serier.

Gösta Frænkel i Göteborg skakade sitt glesa skägg; han hade varit med redan 1904, då bilarna byggdes styckevis och bilisterna ansågs som hopplösa idioter. Ännu slogs han för sina kikhosteflygningar, vars goda verkan läkarna inte vill vara med på, trots att folk nu undrar hur han kan vara en så stor idiot att han själv betalar för att bevisa att han är det. Liksom vägar motströvigt byggdes i seklets början måste fält ordnas, öppnas och underhållas nu; avgifterna måste ner och tullen hutas åt, så att den inte bara egenmäktigt trakasserar flygarna.

Major Nils Lundgren FV, försökte visa flygvapnets vänliga ansikte. Dess fält får (i någon utsträckning) disponeras av klubbarna, FV deltar beredvilligt i klubbarnas flygdagar och FV är i sig själv en utmärkt propaganda för flyget.

Stockholms Flygklubbs flyglärare Karl-Eskil Sahlman trodde inte så mycket på FV-propagandan. Tvärtom, den höga kassationen på Ljungbyhed slog ned osäkra aspiranters mod så att de kanske inte flög alls. För övrigt menade han att flygutbildning, liksom numera snart sagt varje form av yrkesutbildning, bör subventioneras av samhället.

Forts. på sid. 64.

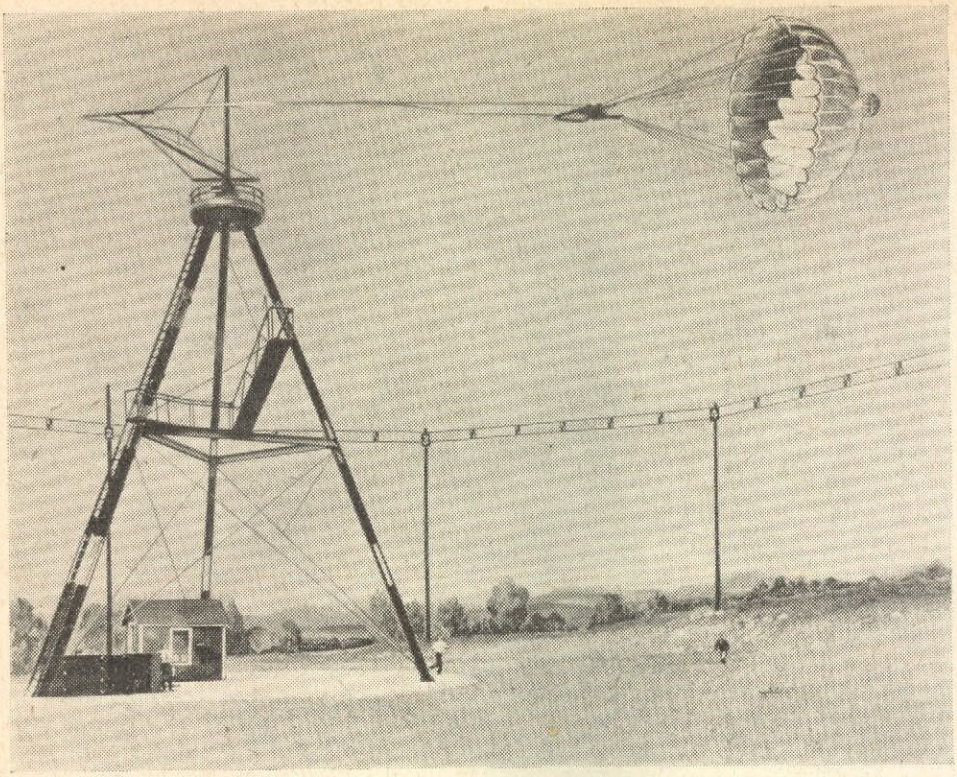


En glimt från Stallmästarmötet. Intresset var stort under hela den långa maratondiskussionen.



Närmast kameran nye chefen för Luftfartsstyrelsen överdirektör Winberg, t. v. direktör Osvald Arnulf-Olsson i Göteborg och längst bort Gösta Fraenkel.

Brommas och Stockholms Flygklubbs Bertil Florman (stående) var ordförande och Loopings Yngve Norrvi inledare och »sekreterare».



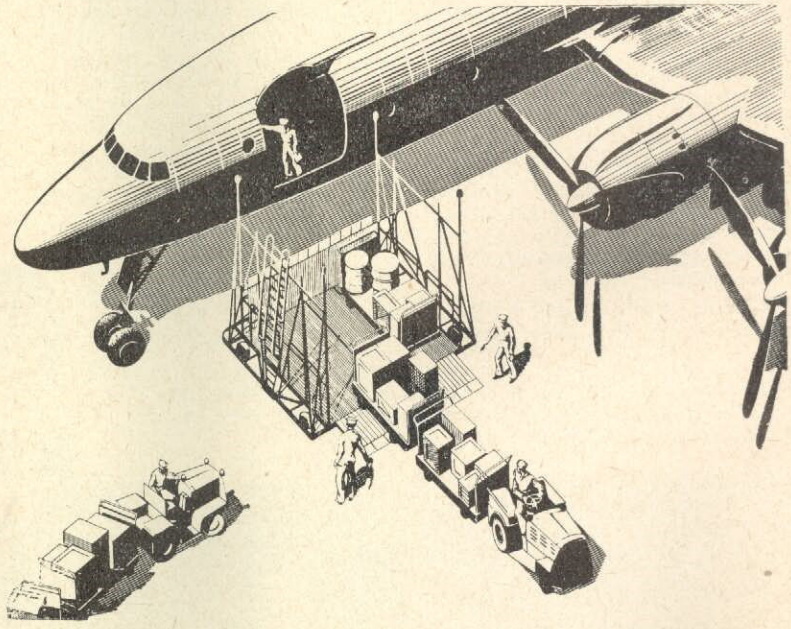
Pioneer

Pioneer Parachute Co i USA är en av världens största fallskärmsindustrier och tillverkar en stor del av västmakternas skärmar för krigsbruk. Bilden visar det provtorn i vilket skärmarna utsättes för de hårdaste påfrestningar. I detta torn undersöks vidare hur skärmar av olika slag beter sig under olika förhållanden.

Constellation

Lockheeds Super Constellation, utrustad med turbocompound motorer närmar sig nu sin fullbordan. Det första exemplaret är byggt för amerikanska marinen. En civil version börjar levereras redan nästa år. Tolv flygbolag har beställt 69 plan hittills av denna typ, vilken anses beteckna »det mest uppseendeväckande framsteget inom amerikanskt flyg på tio år», för att nu citera en talesman för tillverkaren.

En speciell fraktversion av typen är också under produktion. Teckningen till höger visar en speciell godshiss som Lockheed konstruerat och som i hög grad underlättar lastning och lossning. Hissen som är transportabel lyfter drygt sex ton till en höjd av fyra meter.

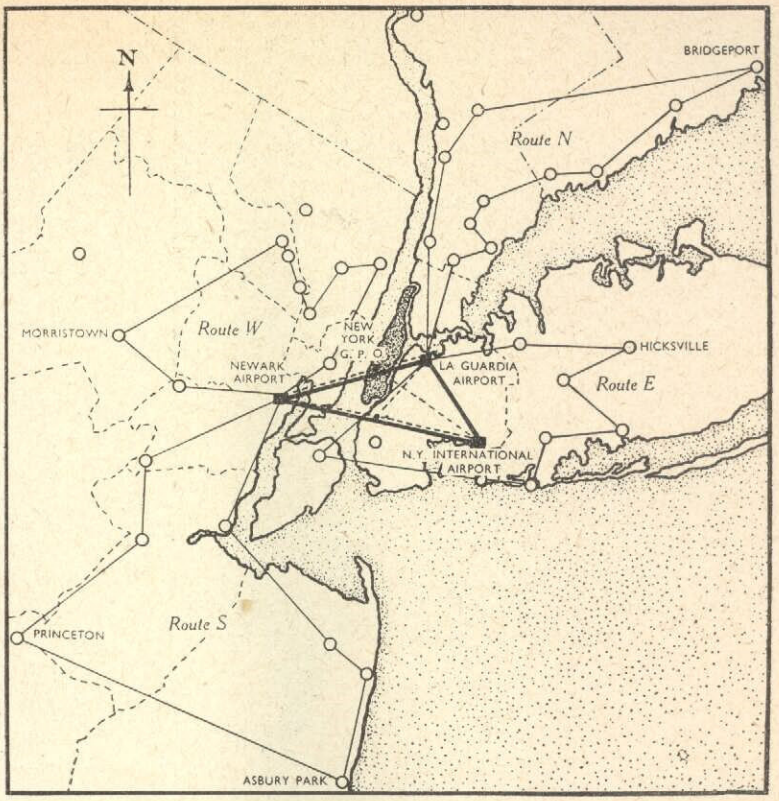




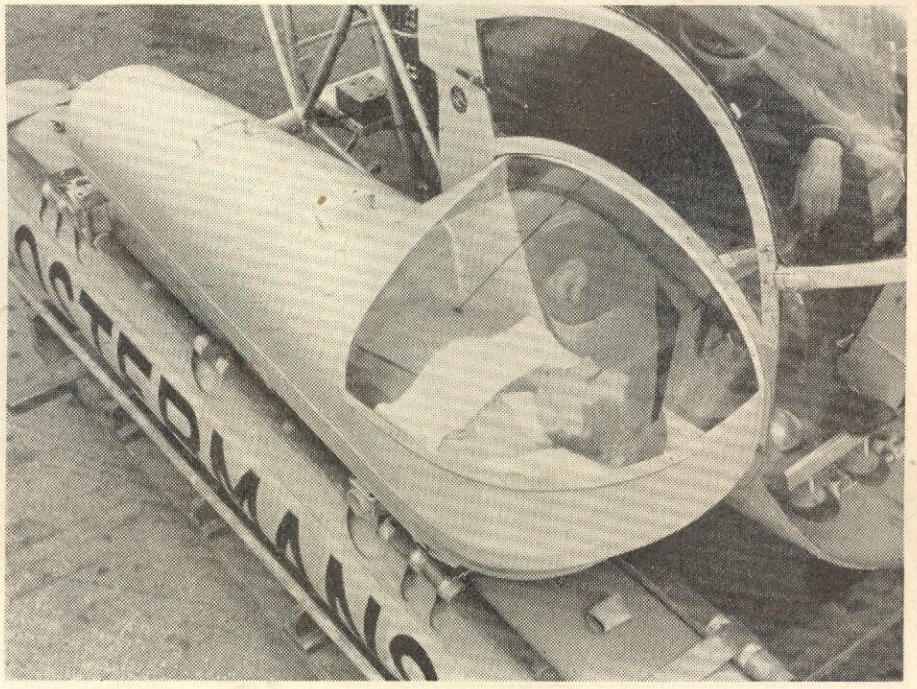
Helikopter-nytt



För inspektion av de många anläggningar som sorterar under Port of New York Authority, broar, tunnlar och flygplatser, används bl. a. en helikopter av typ Bell 47. Här landar den på Authority's kontorstak på södra Manhattan.



Den 15 oktober startade New York Airways inc. postservice med helikopter inom New York-området. En Sikorsky S-55 används och routen är La Guardia, Idlewild och Newark, de tre stora trafikflygplatserna inom området. Nästa år skaffar bolaget ytterligare två helikoptrar av samma typ och skall då trafikera även routerna N, E, S och W enligt kartan. Den nuvarande routen omfattar cirka 30 km. De övriga routerna representerar en radie från New York på cirka 80 km.



Den inbyggda båren i en specialkonstruerad kabin på ena pontonen är den senaste finnessen på Ostermans ambulanshelikoptrar. Den sjuka är helt skyddad för väder och vind. Sjukkabinen och förarkabinen är sammanbyggda. Bårplatsen har uppvärmning och sjukvårdaren sitter hela tiden bredvid den sjuke och kan ge honom den hjälp han behöver. Pontonerna ger möjlighet till landning snart sagt överallt, på vatten och land. Har vi egentligen råd att inte använda ett så utmärkt hjälpmedel i vår ambulans- och räddningstjänst?



IRVIN-FALLSKÄRMEN

har räddat c:a 60.000 liv varav 121 svenska

AIR CHUTES IRVIN

Tillverkas och försäljes av

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Banérgatan 29 — Stockholm

Vi erbjuda Eder

Engelsk flygplansväv
Tandade band
Tändstift

RESERVDELAR TILL

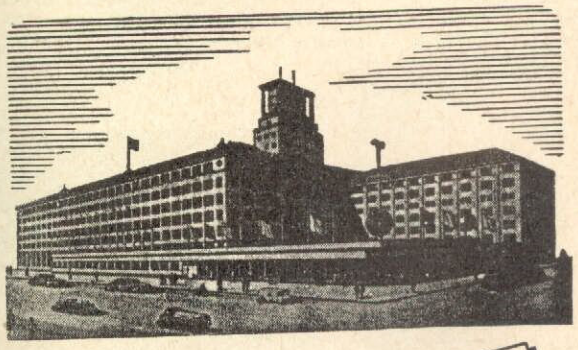
Auster V
Cirrus Minor II
Gipsy Six
Gipsy Major

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

Flyg med

DUELLS aero

TORSLANDA — GÖTEBORG
Tel. 62 02 18



ÅH *Goda varor till låga priser*

ÅHLÉN & HOLM AB

STOCKHOLM 20

KSAK:s årsmöte

Senaste KSAK-årsmötet tillhörde de mera fridsamma. Ganska mycket folk hade samlats men frågorna avverkades på löpande band under som vanligt suverän regi av generalsekreteraren.

Det enda som framkallade någon diskussion var motionerna, fem stycken den här gången. Aeroklubben i Malmö motionerade om att alla överföringskostnader för förare och flygplan vid riksmotorflygtävlingarna skulle sammanräknas och kostnaderna sedan delas lika mellan de deltagande klubbarna. Som ett alternativ föreslog motionären att arrangerande klubb till självkostnadspris ställer flygplan till förfogande för sådana klubbar som inte kan delta med egna plan.

Motionen mottogs ganska kallt och överlämnades efter en stunds diskuterande till motorflygkommittén som får fundera vidare på den och se om någonting kan göras.

Stockholms Flygklubb motionerade också om Riksmotorflygtävlingen och ville ha en uppdelning i två klasser i såväl distrikts- som finaltävlingarna. B-klassen skulle stå öppen för sådana som inte tävlat tidigare samt för sådana som tävlat tidigare med undantag för dem som deltagit i närmast föregående finaltävling. Vidare föreslogs B-klassen endast öppen för dem som under sin flygarbana inte haft högre certifikat än A. Flygvapenutbildade skulle inte få ha högre utbildning än grundläggande flygutbildning (GFU) för att få tillhöra klass B.

A-klassen föreslogs principiellt öppen för alla piloter oavsett utbildning. Till tävling i A-klassen hänvisas även deltagare i föregående års finaltävling i B-klassen.

Stockholms-motionen upptog också ett förslag om revidering av prickbelastningen vid navigeringsprov samt beträffande prickbelastningen vid landningsproven. Det föreslogs bl. a. att man kunde bibehålla nuvarande prickbelastningar i landningsproven men medge att den tävlande som så önskar får göra en tredje landning och att den sämsta landningen av de tre räknas bort.

Frågorna diskuterades rätt livligt och motionen fick en del försvarare. Resultatet blev att motorflygkommittén skall titta närmare på vad som kan göras åt reglerna.

Norrtäljes Flygklubbs motion att KSAK skall försöka få Norrtälje flygplats som permanent tullflygplats avvisades sedan man konstaterat att tullmyndigheterna intar en direkt avvisande hållning till projektet.

Stockholms Segelflygklubb kom med en motion i vilken det ifrågasattes om Allebergsskolan fyller de nuvarande kraven på utbildning, då utbildningsmetoderna avsevärt förändrats sedan skolan etablerades. Årsmötet beslöt efter något parlamenterande att överlämna motionen till segelflygkommittén för en utredning.

Slutligen motionerade Värmlands Flygklubb om införande av koefficientberäkning för olika flygplanstyper vid SM i segelflyg. Avsikten var att möjliggöra ett deltagande även från dem som inte har högvärdig materiel.

Koefficientförslaget föll på grund av svårigheterna att den vägen komma fram till full rättvisa, men årsmötesdiskussionen gav dock förslagsställarna rätt i princip. Införandet av en enhetstyp vore dock en bättre lösning.

I styrelsen invaldes som ordinarie ledamöter tandläkare S. Dahl, Östersund, och godsägare G. B. Kilgren, Uppsala, i stället för överste C. O. Hugosson, Östersund, och slöjdlärare Georg Lind, Göteborg. Styrelsesuppleant i stället för överste H. Kring, Boden, blev direktör G. Lithander, Göteborg.

Listan på de utmärkelsetecken som utdelades var ganska lång. Arne Blomgren, Stockholm, fick guldmedaljen för sin VM-seger i Wakefield-tävlingen. Guldplaketter fick J. E. Berglund, Gnesta (»den flygande landsfiskalen»), T. Collén, Blekinge Flygklubb, N. Larsson, Aeroklubben i Malmö, och Herje Westrin, Stockholm, tidigare förste instruktör vid KSAK och chef för Älleberg. Silverplaketten fick Hugo Hassel, Värmlands Flygklubb, och bronsplaketten överlämnades till K. F. Gernandt, Skövde Flygklubb, C. Johansson, Luleå Flygklubb, O. Lindén, Värmlands Flygklubb, och F. Wizén, Gotlands Flygklubb.

Som avslutning på årsmötet, som leddes av ordinarie ordföranden direktör Tage Wärn, utdelades en del av priserna i årets Rikssegelflygtävling och senare på kvällen samlades man till en kamratmiddag på Aeroklubben.

—*i*



De sju vandringspriserna med miniatyrer och de segelflygplaketter som utdelas i de individuella tävlingsmomenten i Rikssegelflygtävlingen. Från vänster till höger ses LOOPINGS VANDRINGSPRIS (hastighetsmomentet lagtävling oavsett klass), SEGELFLYGINTRESSERADES VANDRINGSPRIS (hastighetsmomentet individuellt oavsett klass), TEKNIKENS VÄRLDS DISTANSPRIS (distansmomentet individuellt oavsett klass), INGENJÖR TORSTEN KREUGERS VANDRINGSPRIS (distansmomentet lagtävling avsett klass och som förutom av miniatyren åtföljes av ett kontantpris på 1000 kronor), GULDVINGEN (uppsatt av direktör Gösta Fraenckel), DIREKTÖR CARL AUGUST WICANDERS VANDRINGSPRIS (höjdmomentet lagtävling oavsett klass), KSAK:s VANDRINGSPRIS (höjdmomentet individuellt oavsett klass).

Vintern blir kall med mycket snö

. . . spår Vaxholmsgubben

Meteorologernas ovilja att spå väder för längre tid framåt samt Loopings egenskap av månadstidning har gjort det nödvändigt att tillkalla en alldeles särskild auktoritet, för att Loopings läsare inte skall gå och vara alldeles ovetande om det väder som kommer. Ty att det kommer väder, kan man vara övertygad om. Även meteorologerna av facket är ense med oss på den punkten.

Vaxholmsgubben ger här nedan vinterns väder i ett nötskal. För att läsarna skall kunna bilda sig ett absolut säkert omdöme om vilken kapacitet som därmed egentligen släppts lös i spalterna, har vi även tagit med vädret för november månad, som är slut när detta nummer kommer ut. Manuskriptet lämnades dock redan den 31 oktober och författaren har icke haft någon som helst chans att göra ändringar i korrekturet.

Vaxholmsgubben bor för det första inte i Vaxholm utan i Huddinge. För det andra är han ingen gubbe utan en synnerligen spänstig 44-åring. Men annars var det rätt! Hans borgerliga namn är Gert Edgar Pontus Wikner, och han är inte bara spågubbe utan bygger sina »prognoser» på en utförlig väderleksstatistik. Att han sedan är expert på »gamla märken» gör bara bilden fylligare. Wikner är en friluftsmänniska av stora mått. Han har kört turister med hundspann i fjällen i många år, åker skidor och drar gäddor med samma fermitet som han spår väder. Slutligen kan omtalas att han inte ens är född i Vaxholm utan i Ockelbo.

Allmän översikt

Den kommande vintern lovar att bli både kallare och nederbördsrikare än närmaste föregående års. Säreget för vintern blir dock att även södra och mellersta delarna av landet tidvis får synnerligen riklig nederbörd, oftast i form av snö. Nederbörden faller företrädesvis i samband med sydvästliga, västliga till nordliga vindar. För landets östra delar blir de ostliga till nordostliga vindarna de nederbördsrikaste.

Södra Sverige

November: Månaden inledes och avslutas med övervägande uppehållsväder. För årstiden soliga dagar men kalla nätter kännetecknar dessa perioler. Lägsta temperaturen råder mellan 8 och 12. Nederbördsrikaste dygnen mellan 13 och 27.

December: Mildväder inleder månaden. Kallast mellan den 8 och 13. Rikligaste nederbördsperioden mellan den 14 och 24. Månaden slutar med kyla.

Januari: Tre utpräglade köldperioder infaller i början och medio samt i slutet av månaden. Kallast mellan den 8 och 13. Det ostadigaste vädret och de starkaste vindarna råder mellan den 17 och 25.

Februari: Kallaste perioden varar i stort till den 10. Största nederbörden faller mellan den 12 och 21. Vindarna då sydvästliga till nordliga och tidvis hårda. Månaden slutar med starkt stigande dagstemperatur men kalla nätter.

Mars: Mildväder och tidvis nederbörd inleder och avslutar månaden. Kallaste perioden mellan den 12 och 19. Nätterna i inlandet blir kalla med tidvis starka köldgrader.

Mellersta Sverige

(omfattande distrikten mellan en linje i söder från Västervik i öster till Strömstad i väster till en linje i norr från Gävle i öster mellersta Dalarna till norska gränsen)

November: Månaden blir som helhet både kall och nederbördsrik. Hårdaste vindarna av västlig till nordlig riktning råder mellan den 11 och 25 medförande nederbörd. Början och slutet bjuder mest på uppehållsväder med frostkalla nätter.

December: Sydvästliga till västliga vindar, mildväder och nederbörd inleder månaden. Kallast mellan den 6 och 14 samt mot månadsskiftet. Rikligaste nederbörden mellan den 13 och 23.

Januari: Tre korta men starka köldperioder kännetecknar månaden. Dessa infaller i början, medio och under de sista sju dagarna. Nederbörden som helhet riklig under mellantiden.

Februari: Månaden får stora likheter med föregående. Kölden dock mindre och av mera kortvarig natur. Starkaste vindarna och ostadigaste vädret mellan den 8 och 13 samt mellan den 16 och 24.

Mars: Riklig nederbörd kännetecknar som helhet hela månaden. Största nederbördsmängderna infaller mellan den 6 och 11, 22 och 26. Kallast är det mellan den 10 och 21.

Norrland

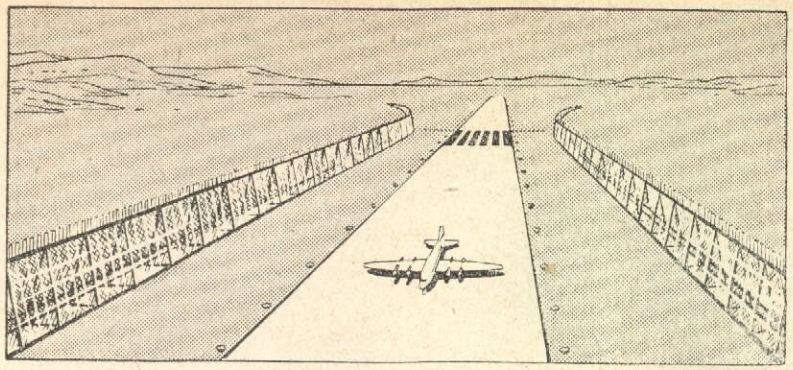
November: Rikligaste nederbörden faller mellan den 11 och 22. Vindarna övervägande nordliga. Kallaste perioderna under månaden första och sista veckan.

December: Månaden kännetecknas av riklig nederbörd och för årstiden hårda vindar. Största nederbörden faller mellan den 8 och 22. Månaden slutar med köldgrader.

Januari: Tre utpräglade köldperioder råder mellan den 1 och 5, 12 och 16, och 25 till den 31. Största nederbörden faller under mellanperioderna.

Februari: Nederbörden faller företrädesvis under perioden från den 15 fram till den 23. Vindarna då först sydliga senare västliga och tidvis hårda. Månaden kännetecknas i övrigt av hög och klar luft med stark solinstrålning men kalla nätter.

Mars: Månaden blir som helhet ostadig med sämsta vädret i distriktets västra delar. Vindarna då övervägande västliga till nordliga. Hårdast mellan den 17 och 26. Kallaste perioden mellan den 10 och 16.



Jordanoffs reafält med »vindsilarna» och plattformen.

Reaflygfält

Assen Jordanoff har i den amerikanska flygtidningen Flying framfört ett projekt om konstruerandet av flygplatser för reaflygplan enligt delvis helt nya revolutionerande principer.

Jordanoff framhåller med rätta de väldiga kostnader moderna flygplatser drar både i anläggning och underhåll och anser att man snarast möjligt bör komma fram till en lösning som medger anläggandet av endast en bana, användbar under alla vindförhållanden.

Den lösningen skulle enligt Jordanoff ligga i att vid sidan av banan, som givetvis bör ligga i den lämpligaste riktningen med hänsyn till förhärskande vindförhållanden, inflygningsmöjligheter etc, placera »vindsilar», varigenom banan även vid sidvindsförhållanden skulle medge riskfri start och landning. »Silarna» skulle »riva sönder» luftströmmen och åstadkomma ett lugnt område närmast marken. Det framgår i någon mån av teckningarna hur man tänkt sig det hela.

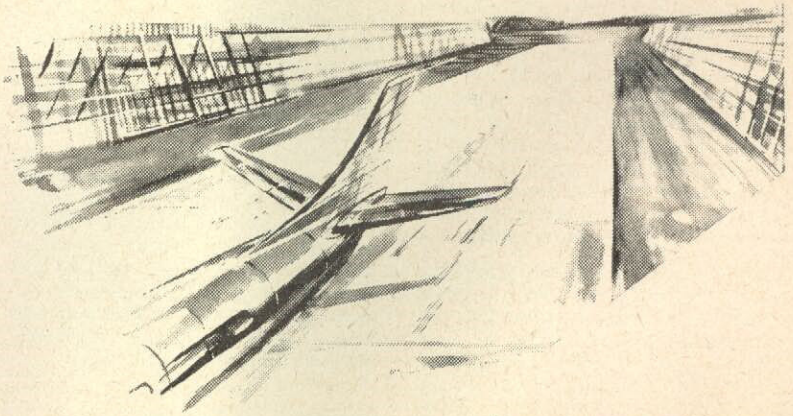
Till yttermera visso tänker sig Jordanoff att den på detta sätt vindskyddade banan skulle vara högst på mitten, där en »startplattform» skulle byggas upp. Genom att banan sluttar åt bägge håll, skulle starten underlättas och dessutom skulle banans lutning verka direkt bromsande vid landningarna.

Genom denna plattformsidé bleve det visserligen nödvändigt att göra banan längre än normalt, eftersom man samtidigt tänkt sig möjligheten av att kunna starta i bägge riktningar med plattformen som utgångspunkt, eller också att använda ena banhalvan för start och den andra för landning. Det är givetvis ingenting som hindrar att endast ett av alternativen, i främsta rummet då »vindsilen», prövas.

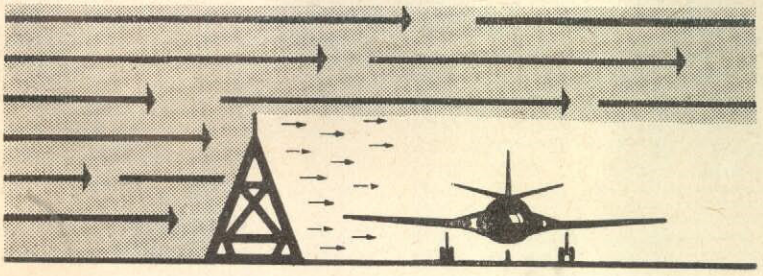
Artikelförfattaren har talat med en rad fackmän, däribland flera trafikpiloter, vilka samtliga uttalat sig positivt för idén och ansett att den bör prövas.

Vindsilsidén verkar vid första anblicken mycket bestickande, men det återstår givetvis att se hur ett eventuellt försök utfaller i praktiken. Det råder ingen tvekan om att anläggningskostnaderna för flygfälten skulle kunna nedbringas avsevärt om idén kunde realiseras. Inte minst skulle flygplatsernas jordbehov kunna inskränkas avsevärt genom att bara en enda bana behövde byggas, även om denna bana behöver göras betydligt längre än hittills.

Det skall bli intressant att se vilka öden den Jordanoffska idén går till mötes.

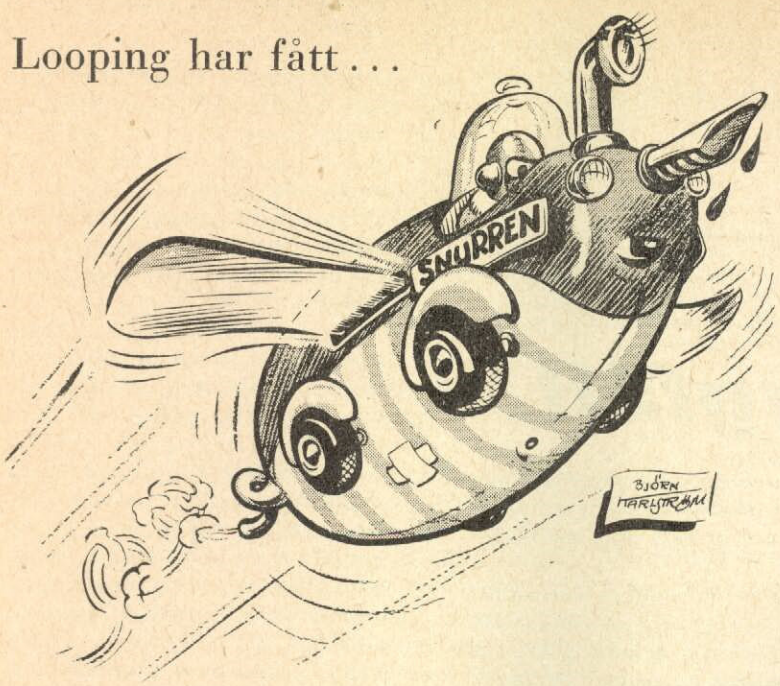


Genom banans lutning skulte såväl start som landning underlättas.



»Vindsilen» åstadkommer ett lugnt och turbulansfritt område närmast marken.

Looping har fått . . .



. . . ”SNURREN”

Ett reportageplan har länge stått på Looping-redaktionens önskelista. De konstruktioner som kunnat visas upp har dock i intet fall funnit nåd inför den kritiska sakkunskapen på denna redaktion. I vårt väldiga bibliotek fann vi då till slut i ett uppslagsverk om den sibiriska förhistoriska flygindustrin en del uppgifter om en vibrakopter, konstruerad av Nejtvjikijkovskij och seriebyggd vid Maligromykomolotovistailiniskoja-fabrikerna i Kromosovkjiområdet för åtskilliga decennier sedan.

På grundval av dessa uppgifter satte redaktionen en berömd svensk konstruktör, som tills vidare önskar var anonym, på uppgiften att skapa ett reportageplan enligt de sibiriska principerna. Och resultatet har blivit *XYZ-1ABC Mk 1 »Snurren»*. Direkt!

Såsom synes av bilden är det en urtypisk vibrakopter av renaste prototyp. Den kommer att presenteras utförligt i ett kommande nummer av en specialsakkunnig från den firma som byggt skapelsen, AB Svensk Björntjänst, men redan nu kan vi meddela att »Snurren» har en isblåsekyld Head-motor på 7,5 cl (mellanstora torpargrinsmodellen) och är utrustad med två kulpennor, en bläckspruta samt misstankar som vid behov kan fällas hur som helst.

I planeringen ingick den förhoppningen att »Snurren» (namnet är ett resultat av en pristävling som red. själv vann) skulle bli klar i god tid att användas för insamlandet av material till Loopings planerade stora rötmånadsnummer, men tack vare utomordentliga förenklingar har planet redan nu kunnat insättas i tjänst, och det första »Snurren»-reportaget gjordes vid den väldiga diskussion om privatflyget, som nyligen ägde rum i Stockholm och från vilken Loopings medfarne medarbetare bl. a. meddelar:

Flygets stjärngossar

”Snurren” visade utomordentliga landningsegenskaper redan i första ronden när vi med en elegant knix satte den i flygentusiasten Tore Wretmans berömda sillsallad på Stallmästaregården. Intresset bland de församlade lunchgästerna var otroligt stort, vilket inte minst berodde på att Bertil Flormans förslag om att ajournera diskussionen till efter lunch antagits enhälligt (det enda förslag som nådde verkligt god uppslutning).

Bland de ajournerade lunchgästerna upptäckte vi bl. a. Gösta Fraenckel, som kom direkt med Moth från Orsa där han förlorat en viktig nyckel och i stället fått låna en av Stallmästargårdens bekväma brusfåtöljer. På diskussionsstället pågick en mycket anslående demonstration av luciakandidater från det närbelägna Solna, och större delen av diskussionsdeltagarna hade under förmiddagen inmönstrat för befattningar såsom stjärngossar vid förefallande behov. Av denna anledning hade i diskussionssalen under förmiddagen rått stort svängrum, till förmån inte minst för Albin Ahrenberg och Gunnar Knutsson, som bägge arbetade hårt för mera ambitiös idealism resp. propaganda inom flyget.

När ordet propaganda utsades, reste sig flygpropagandans främste förespråkare i landet, Harald Enell i Aeroklubben, och gav en sifferspäckad redogörelse för den senaste broschyrdistributionen till 150 av landets storkommuner, vilka erhållit i genomsnitt ett exemplar vardera. Förståeligt nog utlöste detta våldsamma applåder, som endast överträffades när Kalle Svänsson korades till hedersidiot i den på morgonen instiftade flygidiotklubben, vars medlemsantal steg kraftigt under dagen och tillfördes en del verkligt kvalificerade nummer.

Att få någon ordentlig hållhake på diskussionen gick inte — mycket beroende på att luciakandidaterna stannade på stället längre än beräknat — men det är alldeles tydligt att diskussionen fyllt ett verkligt stort behov, även om det inte direkt kunde fastställas vari detta behov består. Initiativtagaren Yngve Norrvi hyste vid vårt frånträde goda förhoppningar om att det skulle gå att finna något slut på diskussionen, även om han för ögonblicket inte kunde precisera medlen. Han hade emellertid själv avstått från att prata vid något tillfälle och hoppades att även andra skulle följa detta humanitära exempel.

Innan »Snurren» lyfte f. v. b. till ett luciasammanträde i Solna, fick vi kontakt med en av förgrundsfigurerna i diskussionen, överste Gregor Falk, som ansåg att privatflyget har en mängd uppgifter att fylla. Han kunde emellertid inte hitta någon för tillfället men lovade att återkomma.

Det lovar även

Wing Over

(i »Snurren» medfaren medarb.)

Svenska Pilotföreningen

Postfack 5045, Stockholm 5

Nya medlemmar:

R. Edlund, A. Strömgren, Östersund; B. Löwerot, Stockholm; T. Svensson, R. Wall, R. Björklund, A. Nordström, E. Lindberg, Ö. Hökbrandt, Uppsala. Samtliga fältflygare.

1952 års årsmöte

inleddes med att deltagarna hedrade bortgångne medlemmen Gösta Hyltén-Cavallius minne med en tyst minut.

De givande, sakliga och trevliga förhandlingarna leddes av Martin Skoog inför drygt 20 deltagare. Verksamhets-, kassa- och revisionsberättelserna föranledde inga erinringar och sedan Kjell Ahlberg tackat styrelsen för dess arbete under året beviljades denna ansvarsfrihet. De därpå följande valen resulterade i att v ordf Stig Lindström och sekr Olov Gidlund omvaldes medan ledamot utan särskild funktion blev Bengt Gunnfors, då Lennart Ståhlfors avsagt sig omval. Suppleanter blev Hans Asp och Kurt Pettersson. Härigenom består styrelsen av fyra fältflygare och lika många vpl ff.

Styrelsens förslag till instiftande av hedersteckнen och stadgar härför föranledde ingen diskussion och då denna tanke är nästan lika gammal som föreningen, blev det enhetliga bifallet ett tydligt bevis på, att instiftelsen hälsade välkommen.

Frågan om medlemsorgan för 1953 vållade heller ingen som helst svårighet och här kan det vara på sin plats att citera styrelsens verksamhetsberättelse: »... *vill styrelsen uttrycka sin stora tillfredsställelse med Looping, dels dess sätt att vara renodlad, saklig och vederhäftig flygtidskrift, dels att SPF får ha den som organ och fönster utåt.*»

Efter diskussion om årsavgiftens storlek enades årsmötet om att höja den till kr. 15: — inklusive prenumerationsavgift för Looping, enär förra årets förlust inte fick upprepas, medel fonderas för utmärkelsetecknen samt att premieobligationsstocken borde utökas.

Årsmötet rekommenderade styrelsen, att träffarna skulle fortsätta och försök skall då göras att inbjuda utländska piloter, som tillfälligt gästar Stockholm. Vidare borde medlemsförteckning utarbetas och distribueras samt försök göras att tillsätta lokala kontaktmän på orter där flera medlemmar finnes.

Däremot blev det avslag på följande förslag: Bildandet av en obligationsförening, bildandet av en Nordisk Pilotförening, upprättandet av en fond för piloter som råkar i ekonomisk misär exempelvis genom olycksfall samt att föreningen skulle för en billig penning förmedla lån av flygplan till medlemmarna.

—*g*.

Utdrag ur stadgarna för förtjänsttecknet

§ 1. **Instiftelse och ändamål.**

b) Förtjänsttecken för föredömlig handling må av styrelsen tilldelas den svenske flygare som under utövning av flygtjänst under svåra förhållande genom en synnerligen rådig, uppoffrande eller omdömesgill handling visat ett gott föredöme. Förtjänsttecknet utdelas snarast efter beslut och på sådant sätt som styrelsen finner lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

§ 2. **Förslagställare.**

b) Envar har rätt att föreslå utdelande av förtjänsttecken. Sådant förslag åtföljt av en utförlig motivering skall skriftligen ingivas till styrelsen efter det de nhändelse inträffat, som föranlder förslaget.

§ 3. **Utredning och beslut.**

b) Inkommer förslag till utdelande av förtjänsttecken beslutar styrelsen, om utredning skall företas eller ej. Skall utredning ske tillsätter styrelsen en särskild kommitté härför, som skall bestå av tre med dessa bestämmelser väl införstådda ledamöter. Kommittén inlämnar efter verkställd undersökning rapport till styrelsen. Ärendet avgöres tidigast 14 dagar därefter. Röstning sker sluten och för bifall erfordras enhälligt beslut av styrelsens sex ledamöter eller vid någons förfall dennes suppleant. Protokoll föres ej över inkomna förslag. Först efter bifall göres anteckningar till protokollet. Vid avslag förstöres samtliga handlingar i ärendet.

§ 4. **Utmärkelsernas utseende.**

b) Förtjänsttecknet utföres såsom ett minnesföremål på vilket föreningens medlemsnål anbringas.

Styrelsemöte den 13 november

Utöver de rutinmässiga frågorna behandlades frågan om publicerande av förtjänsttecknet, vidare diskuterades cirkulär till medlemmarna, nytryckning av stadgar, lokala kontaktmän, utgivande av medlemsförteckning (kommer sedan medlemsavgifterna 1953 strömmat in). Nästa pilottträff skall hållas först i februari.

Snöröjning av våra flygplatser

Luftfartsstyrelsen har meddelat hur vinterfälthållningen på de civila flygplatserna sköts under den kommande bistra tiden

Flygplats	Banor och stråk röjas		Banor och stråk vältas/sladdas enligt skiss	Anmärkningar
	enligt bansystemet	enligt skiss		
GÖTEBORG/ Torslanda	×			
JÖNKÖPING			×	1)
KARLSTAD	×			1)
MALMÖ/ Bulltofta			×	Se även NOTAM A 81/52
NORRKÖPING/ Kungsängen		×		
STOCKHOLM/ Bromma	×			Utom bana 09/27
SUNDSVALL—HÄRNÖSAND		×		1)
VISBY		×		1)
ÖREBRO		×		1)
Övriga flygplatser				Ingen snöröjning

Anm.: 1) Vid hastiga förändringar kan p. g. a. personal- och materielläget ett snabbt iordningställande av banor och stråk icke alltid påräknas.



Аминат Султанова.



В. Селиверстова.



Мастер спорта П. Сторчинско (справа) и инструктор-парашютист Н. Федчишин перед прыжком.

SOVJETHOPP

Ryssarna är såsom alltid oerhört roade av att hoppa högt — nedåt. Den ryska tidskriften Ogonjek berättar sålunda att flygaren V. Kryljanov för en tid sedan tog med sig den kände fallskärmshopparen P. Stortjinenko upp till en höjd av 10.600 meter, där det var 52 grader kallt. Om på grund av kylan eller inte, men Stortjinenko steg av, trots att han inte såg ett dyft av det bördiga och fredsälskande Sovjetunionen. Detta inte minst beroende på att det var natt.

Stortjinenko hade fallskärm, men brydde sig inte om att lösa ut den, vilket onekligen säger något om vilka kraftkarlar det finns på andra sidan rullgardinen. Kamrat Stortjinenko berättar själv: »Sedan jag fallit några sekunder med ansiktet nedåt, upptäckte jag ljus från en stad (namnet hemligstämplat av militära skäl), men sedan kom jag in i ett tjockt molntäcke och jag visste inte om jag var upp eller ned (i Sovjet är man alltid uppåt, kamrat Stortjinenko). Ännu värre blev det när jag kom in i en hagelskur (ryska björnhagel) som trummade mot mina skyddsglasögon. Jag kastade sedan en blick på armbandsurets självlysande visare och såg att sekundvisaren endast hade gjort ett halvt varv, fastän jag enligt beräkningarna skull falla i tre hela minuter innan jag öppnade fallskärmen.

Ljusen nerifrån marken blev nu allt tydligare. När tre minuter hade gått öppnade jag skärmen, vilken fungerade (skönt, annars hade detta aldrig blivit berättat). Ett häftigt ryck kändes och Stortjinenko tände på signalraketen. Detta var dock onödigt, tillägger han med äkta rysk blygsamhet, då jag landade hela tre hundra meter från den bestämda punkten. (Siktmedlen har alltid varit ryssarnas svaga punkt.)

Stortjinenko hade emellertid gjort ett fritt fall på 9.800 m, vilket lär vara rekord, och trots att vi är medlem i Loopings fallskärmsklubb, vill vi inte göra om det.

De ryska damerna är inte mycket sämre (än Stortjinenko). I dagsljus hoppade Aminat Sultanova nyligen och föll fritt 7.400 m innan hon utlöste skärmen, men det rekordet blev inte gammalt, för natten efteråt hoppade en annan ryska, Seliverstova, och lät sig falla 8.400 m, utan att öppna skärmen. Hon hann dock få upp den innan hon nådde marken. De är då för omöjliga i Sovjet!

Bilderna visar de två ryskorna Aminat Sultanova och Seliverstova samt därunder kamrat Stortjinenko.

RYSKA BASER I ARKTIS

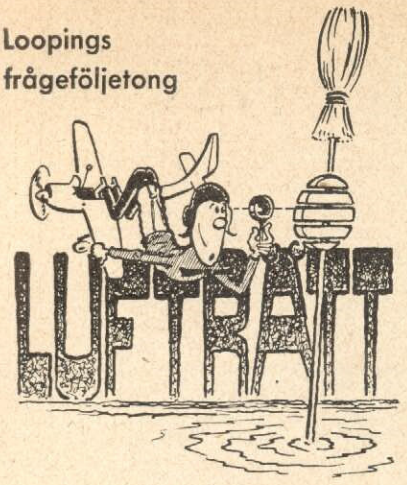
Enligt rysk atlas av 1951 består Sovjets viktigaste polarstationer och flygbaser runt den arktiska kalotten av följande orter, räknade från Murmansk österut:

Poljarnoje (den stora örlogs- och flygbasen vid Murmansk), *Russkaja Gavan* (på Novaja Zemljas nordspets), *Narjan Mar* (vid floden Petjoras utlopp i Ishavet), *Chabarovo* och *Anderma* 600 km vidare österut, *Rudolfsön* (den nordligaste ön i Frans Josefs land). Därefter kommer den stora basen *Dickson* vid Jenisejs mynning, vidare *Schmithön* utanför Zevernaja Zemljas nordspets på 83 grader N. B. och absolut närmaste punkt mot Nordpolen, vidare har vi den stora basen *Nordvig* (20.000 innevånare) vid floden Chagangas utlopp i Ishavet, därefter *Buckalak* i Renbukten med 15.000 innevånare. Så kommer den stora basen *Tiksi*, som är en av hamnarna för den Norra sjövägen vid floden Lenas utlopp, *Nisjnij Kolyma, Ust Tjauk, Kap Schmith* och till slut *Dechneva* vid Berings Sund.

Vad som är anmärkningsvärt och som visar vilken vikt ryssarna lägger vid dessa gudsförgätna platser uppe i det nordligaste Sibirien är att nästan samtliga av dessa uppräknade orter nu har innevånareantal på över 15.000 personer vardera. 1937 då ryssarna första gången flög över Nordpolen var större delen av dessa platser mer eller mindre obebodda.

I. L.

Loopings
frågeföljetong



Fråga 6. Om förbjudna områden.
Vilka områden i Sverige är förbjudna för överflygning? Gäller sådant förbud även militära flygplan?

Svar 6.
Vi har tre slags områden, där rätten till överflygning är inskränkt:

a) förbjudna områden
b) restriktionsområden och
c) farliga områden.

Inom de förbjudna områdena får, som namnet anger, flygning inte utföras. Sådant förbjudet område kan ha tillkommit antingen av sekretesskäl eller av flygsäkerhetsskäl.

Sekretessområden är belägna i följande delar av landet:

1. Norra Norrland
2. Norr Härnösand
3. Öster Gävle
4. Öregrunds skärgård
5. Stockholms skärgård
6. Norra Gotland
7. Blekinge skärgård

Inom sekretessområdena kan tillstånd till civil flygning endast lämnas av försvarsstaben. Något förbud för militär flygning inom dessa områden finnes icke.

De områden, som förbjudes av flygsäkerhetsskäl, är exempelvis sådana områden, där intensiv militär skjutverksamhet bedrives eller där flygvapnet bedriver flygövningar utan iakttagande av gällande trafikregler.

Dessa områden är:

1. Rosersberg (ö. gräns 3.000 m)
2. Bofors, Villingsberg
3. Norra Vättern (övre gräns 12.000 m. TL F6 kan lämna tillstånd till genomflygning.)
4. Västerås flygövningsområde 1.700—7.000 m. TL F1 kan lämna tillstånd till genomflygning.)
5. Ljungbyheds flygövningsområde (övre gräns 2.500 m. TL F5 kan lämna tillstånd till genomflygning.)
6. Medhamn.

De flesta av de områden, som är förbjudna av flygsäkerhetsskäl, avser även militär flygning.

Så har vi de s. k. restriktionsområdena. Här finns inget förbud för överflygning, men vid överflygning skall för området gällande regler iakttagas.

Så t. ex. får skjutområden vid Karlstad, Örebro och Visby icke genomflygas utan föregående anmälan till skjutledaren, vilken anmälan normalt bör lämnas genom trafikledaren på respektive flygplatser.

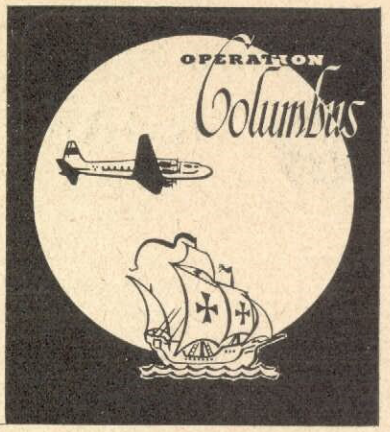
Området omkring Älleberg är likaså ett restriktionsområde, genom att flygning under IFR-förhållanden inom detta område endast får utföras av segelflygskolans plan.

Ett slags restriktionsområden ur den civila luftfartens synpunkt är även när- och ytterzonerna vid de militära flygplatserna. Sålunda får de militära närzonerna (5 km radie, 500 m höjd) inte genomflygas utan tillstånd från vederbörande flygplats trafikledning. Ytterzonerna (30 km radie, 3000 m höjd) får ej genomflygas under IFR-förhållanden utan tillstånd från vederbörande trafikledning.

Slutligen har vi för luftfart farliga områden. Här föreligger inget förbud för överflygning, men dylik flygning kan vara förenad med viss risk. Beträffande farliga områden i anslutning till flygvapnets skjut- och bombfällningsplatser föreskrives, att överflygning av dessa områden undvikas och att nödvändig genomflygning skall ske med noggrann uppsikt.

Flygning över arméns och marinens skjutplatser, som uppgår till ett 80-tal, får ske utan inskränkning. Vid dessa sker nämligen en kontinuerlig övervakning av luftrummet, och skjutningarna avbrytes, så snart flygplan iakttages flyga in in mot riskområdet.

Med undantag för arméns och marinens skjutplatser är samtliga ovannämnda områden av permanent natur kungjorda i luftfartsstyrelsens informationspublikation AIP (Aeronautical Information Publications). Tillfälligt upprättade områden kungöres i informationen NOTAM.



Fråga 7: Om fotografering
Vem skall man vända sig till för att få publicera fotografier, som man tagit från flygplan?

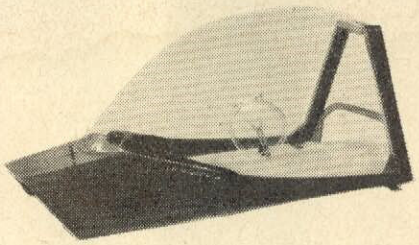
Svar 7:
Flygfotografier kan vara för vårt lands säkerhet farliga dokument, om de kommer i orätta händer. Kamerans användning i flygplan har därför omgärdats med en hel del lagparagrafer.

Det är sålunda föreskrivet, att kamera över huvud taget icke får medföras ombord på privatflygplan utan försvarsstabens tillstånd. Vid yrkesmässig flygning gäller den lättnaden att kamera får medföras, om den är så förvarad »att den icke kan användas under luftfärd».

Fotografering från flygplan får endast ske efter särskilt tillstånd av försvarsstaben. Försvarsstaben skall sedan även granska fotografierna före eventuell publicering.

Den avdelning inom försvarsstaben, som handlägger dylika ärenden är »Flyg- och luftsförsvarsavdelningen och adressen är Försvarsstaben, Flyg- och luftförsvarsavdelningen, Stockholm 90.

PLEXIGLAS-HUVAR till Grunau Baby



Olympia, Baby-Falken
Weihe och Kranich

Flyginstrument,
flygplanduk, perlonlina, bult mm.

BIRGER NILSSON
Box 98 - Falköping

nytt från
KSAK
Red.: G. H. Dérantz

»Övgård-Spende»

Tyska aeroklubben har för att hedra Karl-Erik Övgårds minne gjort en insamling bland sina medlemmar. Aktionen som gått under namnet »Övgårds-Spende» lär ha inbringat över 2000 RM.

Bertil Florman

har valts till vice president i F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) för tiden 1952—53. Han representerar på denna post de fyra nordiska ländernas aeroklubbar, Kongelig Dansk Aeroklub, Finlands Flygförbund, Norsk Aero-Klubb och Kungl. Svenska Aeroklubben.

KSAK:s vintertävling i modellflyg

Bollnäs Modellflygklubb är den enda som aspirerat på Vintertävlingen och dit kommer 1953 års VT sålunda att förläggas. Man avser att låta tävlingen gå i februari på sjön Warpen, bara några hundra meter från den centrala delen av Bollnäs.

Stor modellflygkurs i Stockholm

Den första modellflygkursen som anordnas av KSAK och Studieförbundet Medborgarskolan pågår som bäst i Stockholm, där cirklar med sammanlagt ett 50-tal medlemmar arbetar på S:t Görans Ungdomsgård. Denna kursen var den första men ingalunda den enda. Både i Stockholm och ute i landet har cirkelverksamheten startat, även om den verkliga rusningen kan väntas först på nyåret.

Julkorten

KSAK har som tidigare meddelats 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 555 70 och specificera ordern på talongen, så sändes korten portofritt.

Diplomskörden

Antalet glid- och segelflygdiplom var den 18 november: 6414 A-, 3863 B- och 2405 C-diplom.

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.

Verksamheten 1953

För flygklubbarnas orientering lämnade KSAK:s generalsekreterare en redogörelse för de preliminära planerna för 1953 vid årsmötet den 15 november. Han underströk särskilt, att uppgifterna var att betrakta som preliminära och reserverade sig bland annat för ändringar i planerna som kan bli aktuella på grund av minskade anslag, VU-beslut, personalsvårigheter m. m. Här följer det preliminära årsprogrammet:

JANUARI:
Rikssegelflygtävlingen börjar den 1 januari. Bestämmelser för SM i segelflyg distribueras. Distribueringen av flygvapenmaterielen och av statsmedlen för redovisade diplom börjar. Modellflygpropaganda i samarbete med Studieförbundet Medborgarskolan under Ostermans ungdomsvecka 2—7 januari. Regeringen framlägger proposition för riksdagen om de nya statsanslagen.

FEBRUARI:
KSAK:s Vintertävling i modellflyg genomföres i Bollnäs.

MARS:
Senast den 1 mars skall anmälan om planerade flygdagar vara inlämnade till KSAK för sanktion. Ev. anordnas en eller flera radiotelefonikurser under månaden.

APRIL:
Materielinspektionerna på flygklubbarna börjar och fortgår april—maj. Anmälningar till SM i segelflyg och tävlingsförberedelser. Ållebergsprospektet utsändes till skolor och enskilda. Stipendierna distribueras. Östersunds flygklubb arrangerar segelflygvecka i Åre under påskhelgen.

MAJ:
Slutdistribution av säkerhetsmateriel. Bestämmelser och regler för KSAK:s Riksmotorflygtävling utsändes. DK-instruktörskurs anordnas under 4 veckor på lämplig flygplats.

JUNI:
SM i segelflyg i början av månaden. Ållebergsskolan startar med DK-ABC-, DK-A-, DK-B- och DK-C-kurser, F-flygning, instrumentkurser och passagerarkurser, modellflyginstruktörskurser m. m. Byggledarkurs startar på Ålleberg och på slöjdseminariet Nääs.

JULI:
Gruppchefsmöte, sannolikt på Ålleberg. Distriktstävlingar i Riksmotorflygtävlingen.

AUGUSTI:
Flygdag på Ålleberg i början av månaden. Final i KSAK:s Riksmotorflygtävling på lämplig flygplats. Civilflygets dag i samband med Stockholms 700-årsjubileum. Ållebergsskolan slutar för säsongen. Glidflyginstruktörskurs och ev. segelflyginstruktörskurs, beroende på tillgängliga anslag.

SEPTEMBER:
Nordiska Motorflygtävlingen i Danmark. Rikssegelflygtävlingen slutar den 30 september. Flygklubbarna inlämnar önskemål om segelflygmateriel.

OKTOBER:
Klubbarnas rapporteringsmånad. Årsmöteshandlingar distribueras.

NOVEMBER:
Årsmöte m. m.

DECEMBER:
Fördelning av materielanslag och medel för redovisade diplom. Utsändande av bestämmelser och regler för Rikssegelflygtävlingen 1954.

×

Dessutom pågår under hela året vanliga löpande ärenden, framställningar till myndigheterna, service m. m., utländska förbindelser och konferenser, V. U.-sammanträden, Chefsinstruktörens inspektioner, besök på klubbarna av generalsekreteraren och intendenten, samarbete med Studieförbundet Medborgarskolan, Flygmedicinska nämnden m. fl., utgivning av »Modellflygsport», klubbhusverksamhet o. s. v.

Vidare tillkommer de modellflygtävlingar för vilka tidpunkten ännu inte är bestämd, t. ex. SM, Nordiska Mästerskapen i Norge samt deltagandet i Wakefieldtävlingen och ev. övriga modellflyg-VM.

Bättre än Weihe?

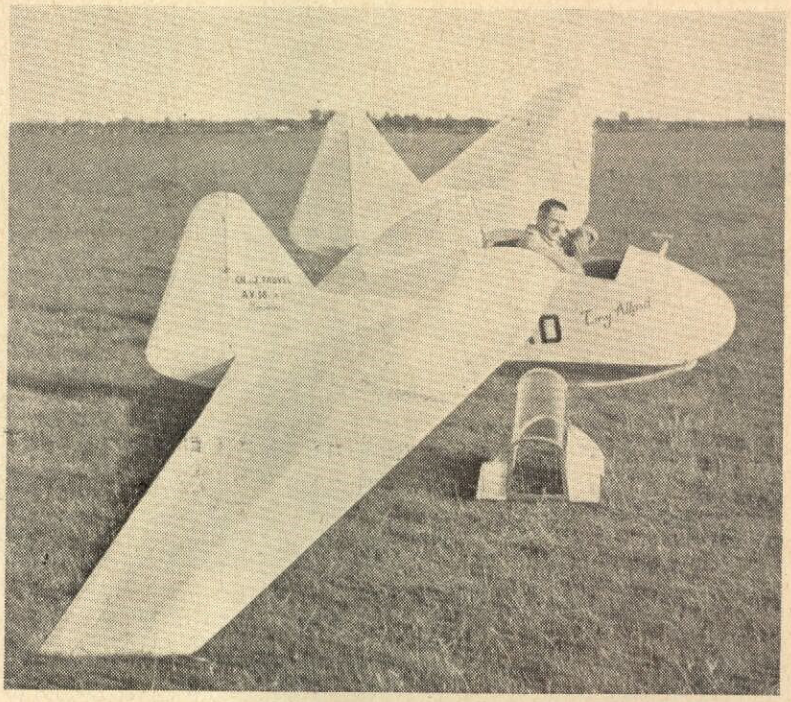
TORSTEN FRIDLIZIUS är på resa i södra Europa och rapporterar senast från Frankrike om ett segelflygplan som imponerat kolossalt på honom, AV-36. Så här skriver Fridlizius:

Äntligen tycks man ha lyckats få fram ett nytt, praktiskt och framförallt billigt segelflygplan. AV-36 har flugits i Frankrike och med ypperligt resultat.

Konstruktören till den okonventionella och lyckade skapelsen är överstelöjtnanten och ingenjören Charles Fauvel. En herre som under kriget flög alla typer av de allierades stridsplan.

Någon vintunnelsmodell byggdes ej för detta dock mycket avancerade plan. Prototypen byggdes, flögs och flög så väl, att provflygaren — rekordmannen Eric Nessler — under en flygning landade hela 460 km från startplatsen. Han hade under denna flygning en genomsnittshastighet av 71 km/tim. Ett par Weihe nådde under samma dag och under samma betingelser ca 300 km.

Skulle då detta plan, som endast mäter 12 m i spännvidd och är avsett för skolverksamhet, vara Weihe överlägset? Teoretiskt är det underlägset med sitt något sämre glidtal. Praktiskt däremot är det under vissa förhållanden överlägset. Vid en termiksväng exempelvis, beskriver den inre vingspetsen en cirkel »stor som ett 20-francs mynt». D. v. s. planet och kan »hänga med» i även mycket trånga uppvindskanaler. AV-har en ytterligt snäv kurvradie ten — 112 kg — och lätt att 36 är dessutom tåligt, lätt till viktransportera. Vid en transport tar man endast av noskåpan, lyfter upp planet på en nätt transportkärra — och sim-salabim planet är lastat — utan besvärande nedmontering. Fauvel är att gratulera till sin lyckade konstruktion, och vi svenskar undrar nu bara om — och i så fall när — den franska Baby-ersättaren skall leta sig hit. Må det inte dröja för länge!



Visar variometern rätt?

Lars-Johan Söderström i Eskilstuna vill ha svar på en lufttäthetsfråga

Det intressantaste instrumentet när man segelflyger är ju variometern. När den visar på stig, vet man ju, att det bär uppåt och tvärtom när den står på sjunk. Variometerns verkningssätt grundas ju på att lufttätheten avtager med höjden över marken. Stiger flygplanet kommer luften i variometern att rusa ut i den omgivande, allt tunnare atmosfären genom ett fint rör. Det härigenom uppkommande tillfälliga övertrycket i variometern utnyttjas att via utväxlingar av skilda typer påverka en visare, som angiver stighastigheten. Men nu är frågan den, om variometern visar rätt på alla höjder.

Nere vid marken avtar lufttrycket med 1 mm kvicksilverpelare för en stigning av 11 meter. På ca 5000 meters höjd avtar lufttrycket med 1 mm på ca 22 meter. Men tryckskillnaden 1 mm måste väl göra samma utslag på variometerdosan antingen denna befinner sig vid marken eller 5000 meter upp i atmosfären? 1 mm tryckskillnad måste vara ett och samma mått på det antal molekyler, som måste passera ut från variometern på båda nivåerna. Om detta är sant, betyder det att en stigning på 11 meter pr sekund vid markytan måste ge samma utslag på variometern som en stigning av 22 meter per sekund på 5000 meters höjd. Variometern blir då alltmer missvisande med höjden och detta till segelflygarens fördel. Stighastigheterna skulle i verkligheten vara betydligt större än vad variometern visar. Saken kan diskuteras.

Lars-Johan Söderström

Mera pengar till Övgård-fonden

Sedan förra redovisningen har inkommit ytterligare 387 kr. till Karl-Erik Övgårds Minnesfond:

W. Dollfuss, Schweiz 117: 09; Halle-Hunnebergs Flygklubb 225: 00 (insamlat vid årsmöte); E. Kjällkvist, Spånga 20; Börje Thalén, Sundbyberg 25.

I fonden finns nu 6.300 kr. Postgirokontot är 457256 och bidrag mottagas fortfarande tacksamt. Inom den närmaste framtiden kommer en fullständig rapport från fondens bestyrelse att lämnas.

Kort om flyg från hela världen

Madame Jacqueline Auriol, svärdotter till den franske presidenten, fick nyligen Harmon International Aviatrix Trophy av president Truman vid en ceremoni i Vita huset. Överlämnandet anslöt sig till madame Auriols världsrekord för damer i hastighet på 100 km bana som hon satte den 12 maj 1951 och som ännu gäller. Rekordet som lyder på 818,181 km/t, sattes med en franskbyggd Vampire.

Bilden till höger är tagen när madame Auriol en gång i somras flög Lockheeds T-33 jet trainer. Hon har för övrigt över 1.000 flygtimmar och redan bortåt hundratalet i reaplan.

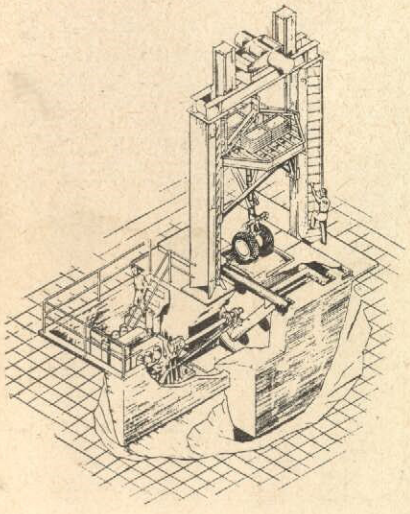


×

Newark Airport vid New York får inom kort sin nya instrumentlandningsbana färdig, vilken kommer att medföra att 92 till 94 % av all trafik dras bort från de tätbebyggda områdena på New Jersey. Den nya banan har kostat 9 miljoner dollar och har forcerats fram efter de svåra olyckorna för ungefär ett år sedan, då inte mindre än 119 människor dödades vid en serie haverier. Man räknar med att flygplatsen med normalt mycket omfattande trafik (se Looping 8/52) inom kort åter skall bli tillåten för den civila lufttrafiken och kunna avlasta Idlewild och La Guardia.

Landställsprov

Lockheed har konstruerat en apparat för experiment med landställ. Stället hängs upp i ett torn i vilket det kan röra sig upp och ned. Stället belastas med upp till 30 ton, varefter en trumma sätts i rörelse mot hjulen. Farten kan bli upp till 250 km/tim.



Comet 3, en utveckling av De Havillands reatrafikplan Comet 1 och Comet 2, har enligt tillverkaren hunnit en bra bit på väg i konstruktionshänseende. Trean blir betydligt större än föregångarna och kommer att få en flygvikt av omkring 70 ton. Motorerna blir fyra Rolls Royce och marschfarten uppges bli omkring 800 km/t. I förstaklassversion skall trean ta 58 pasagerare och i turistversionen 78. Prototypen beräknas komma i luften under 1954 och första serieleveransen tror man skall kunna ske under 1956. Det hör till saken att Pan American har beslutat att köpa tre Comet 3 av De Havilland för leverans under 1956. Köpet sägs ha möjliggjorts genom att BOAC gått med på en förskjutning av sina leveranser till PAA:s förmån. Kontraktet sägs vidare innehålla en överenskommelse om leverans av ytterligare sju Comets 1957.

Helikopterlooping

Walter Frimodig, flygchef och helikopterförare i Ostermans Aero ses här i skönt sällskap med Loopingförsäljande skådespelerskorna Astrid Söderbaum och Gunnel Wadner på en uppvisning.



Tio miljarder dollar ämnar amerikanska flygvapnet använda för utvecklingen av det strategiska atombombflygets två stora trumfess den sexmotoriga reabombaren Boeing B-47 Stratojet och den åttamotoriga Boeing B-52 Stratofortness, enligt vad som meddelas från Seattle.

×

Maks Arbajter, den jugoslaviske segelflygaren som tillsammans med sin landsman Borisek gjorde överraskande goda insatser vid segelflyg-VM i Örebro 1950, vann årets jugoslaviska mästerskap i segelflygning i Borovo. Tjugosju piloter deltog. Segraren fick sammanlagt 1118 poäng medan tvåan Zvonomir Rajn hade 1115,9. Hårt alltså. De fem första flög Weihe. Orao 2 kom på sjätte plats.

×

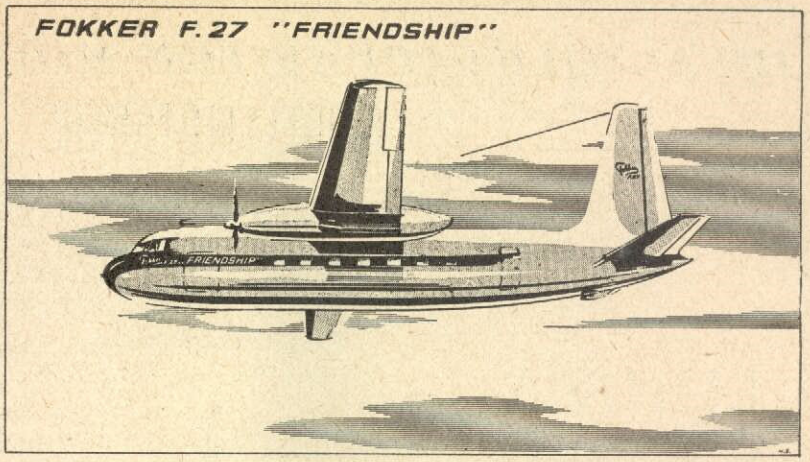
Danska flygvapnet har köpt två helikoptrar av typ Bell 47D1.

×

10.000 starter kom nyligen Surrey Gliding Club i London upp till med sitt tvåsitsiga segelflygplan »Daisy» av typ Slingsby T21. Första starten gjordes i febr. 1949.

×

Ingen civil Valiant. Vickers-Armstrongs förnekar bestämt att någon civil version av bombplanet Valiant skulle existera. Däremot har bolaget inte förnekat möjligheten av ett reatrafikplan någon gång i framtiden. Detta plan kommer dock att i så hög grad skilja sig från Valiant att det skulle vara absurt att kalla det för en civil version av denna typ.



F. 27 »Friendship»,

det nya tvåmotoriga turbinplan för 28 passagerare som Fokker håller på att konstruera (se Looping nr 10/52) kommer att se ut så här.

JAL till IATA? Presidenten i det nya japanska flygbolaget Japanese Air Lines (JAL) har nyligen meddelat att bolaget ämnar söka medlemsskap i IATA såsom fullt jämbördig medlem med övriga bolag.

×

Argentinska segelflygförbundet underhandlar med den tyska firman Focke-Wulf i Bremen om köp av tio tvåsitsiga segelflygplan av typ Kranich 3. Argentina söker som bekant segelflyg-VM 1954.

×

Rotol, den engelska firman som bl. a. tillverkar propellrar och som äges av Rolls-Royce och Bristol, har enligt ett meddelande övertagit samtliga aktier i British Messier Ltd, som tillverkar landställ och hydrauliska anläggningar för flygplan.

×

44.000 flygtimmar måste SAS-planen avverka i vinter för att klara vintertrafikprogrammet. Det är 7.000 timmar mer än motsvarande period föregående verksamhetsår, d. v. s. en ökning med omkring 20 procent. Den flotta, som står till det skandinaviska flygföretagets förfogande för att klara denna intensiva trafik består av 49 flygplan.



Det finska skolflygplanet »Vihuri», som presenterades redan i Looping nr 2/51 är det första militära plan som finnarna konstruerat och byggt efter kriget. Här en bra bild av planet som är utrustat med en 830 hk Bristol Mercury 8 och gör en toppfart i planflykt av cirka 440 km/t.

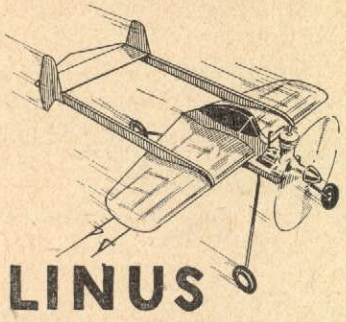
×

Modernt TL-torn

Bilden till höger visar det nya nya TL-tornet på Lutons flygplats i England, som användes bl. a. av English Electric, Napier and Son och Percival.



IDEALJULKLAPPAR FÖR MODELLFLYGARE



LINUS

Den nya linkontrollmodellen

Välflygande, lättmanövrerad och lättbyggd! Spännvidd 400 mm, avsedd för 0.75—1.5 cc. motorer. Byggsatsen innehåller färdig motorbädd, fena och stabilisator, vingbakkanter med färdiga sprygelspår, tryckta balsaspryglar samt färdiga ballonghjul av trä. Ritningen är otroligt utförlig, en med 35 illustrationer försedd steg-för-steg-anvisning medföljer.

Pris: Byggsats inkl. ritn. kr 8: 25 + porto.

Jättekatalogen

106 sidor i format 220×300 mm. med över 1000 illustrationer erh. mot ins. av kr 1: 25 i frimärken.

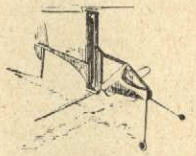
MODELLMOTORER!

DIESLAR

E. D. »Baby» 0.5 cc	Kr	47: —
E. D. »Bee» 1 cc	»	48: —
E. D. Comp. Spec. 2 cc..	»	63: —
E. D. Mk III ser. 2, 2.46 cc	»	75: —
KOMET (nya) 2.49 cc ..	»	58: 50
E. D. Mk IV, 3.46 cc	»	75: —

GLÖDSTIFTSMOTORER

FROG »500 GP», 5 cc .. » 55: —



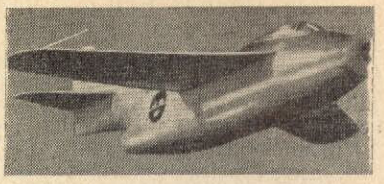
NYHET! HELIKOPTERMODELLEN

AERO-SWING

Modellen är mycket lättbyggd, alla delar äro färdiga för mont. Prima eng. gummisnodd samt ritn. och utförlig anv. medföljer. Längd 345 mm. Rotordiameter 285 mm.

Pris kr 3: 85 + porto.

AKTUELLA SKALAMODELLER



J 29 »FLYGANDE TUNNAN»

Byggsats skala 1:25*	Kr	5: 50
» » 1:50** ...	»	3: —
» » 1:100** ..	»	1: 40

GLOSTER »METEOR»

Byggsats skala 1:25*	Kr	7: 25
» » 1:50** ...	»	3: 50
» » 1:100** ..	»	1: 50

MIG 15

Byggsats skala 1:50** ...	Kr	3: —
» » 1:100** ..	»	1: 40

F-86E »SABRE»

Byggsats skala 1: 50** ...	Kr	3: —
» » 1:100** ..	»	1: 40

SAAB »SAFIR»

Byggsats skala 1:25*	Kr	4: —
» » 1:50** ...	»	2: 50

AUSTER AUTOCRAT

Byggsats skala 1:25*	Kr	3: —
» » 1:50** ...	»	2: 50
» » 1:100** ..	»	1: —

WENTZELS BALSALIM, tub Kr 0: 50

Portoavgift tillkommer.

* Spantbyggd
** Skiktbyggd

WENTZELS

Apelbergsgat. 48, Stockholm C

Leidarsteinen . . .

Forts. fr. sid. 33

en metodik, som gör instrumentet till en överlägsen spårhund vid — oljeletning.

Teorin går ut på att grundvatten från stora djup i berggrunden långsamt vandrar mot avdunstningen vid markytan. En oljeförekomst släpper inte genom något vatten; däremot läcker den en aning olja kring kanterna, som lösas i vattnet och därigenom möjliggör att vattnet kan lösa det radium i berggrunden, som bildas genom sönderfall av små mängder uran. Följaktligen bör man kunna vänta sig en högre radiumkoncentration längs randen av en oljeförekomst än annorstädes liksom ett minimum rakt ovanför oljan.

När scintillometern sattes in över kända oljefyndigheter bekräftades hypotesen till fullo och metodiken ger redan en träffsäkerhet fem gånger så stor som de bästa äldre metoder. Här gäller emellertid i ännu högre grad än vid magnetiska mätningar att tolkningen är en stor och svårbemästrad konst. Gammastrålningen är svag och variationerna kan bero på så många andra ting än förekomsten av olja.

Bolaget har på egen risk prospekterat praktiskt taget hela Gotland efter olja och även om det är allt för tidigt att yttra sig om resultatet tycks en del intressanta hemligheter bli avslöjade. I Portugal har vissa områden undersökts och för närvarande är scintillometern ute på ett annat europeiskt uppdrag.

En undersökning av det så flitigt provborrade området vid Falsterbonäset i Skåne tycks ge vid handen att borrarna åtminstone träffat tavlan även om de inte sett pricken. Naturligtvis är den lundbergska metoden inte ofelbar men det förefaller, som om en ny borrning efter de flugna indikationerna borde ha omkring 60 procents chans att ge olja och det är en hög chans i ett annars så hasardartat spel.

Scarlet

Sk 50 . . .

Forts. fr. sid. 34

hända noshjulstället som man ansåg underlätta landningen i alltför hög grad. Och visst är Sk 50 lätt att landa, men den medger dock fina punktlandningar med relativt låg stjärt och sättning enligt gamla trepunktssystemet. Det händer ingenting om man har för hög eller litet för låg fart vid landningen, vilket bör vara lugnande för lärarna, men det finns å andra sidan bara ett sätt att göra den perfekta landningen på, och det känner nog eleverna när de blir litet varma i kläderna.

Sk 50 är som en dröm för den som suttit och knarkat i mer eller mindre »idiotsäkra» kärror, där säkerheten helt tagit loven av ras och roderharmoni. Sk 50 är som en mycket snäll rashäst. Jag avundas alla de grabbar som i fortsättningen skall få sin grundutbildning på denna typ. Faran är bara att de blir bortskämda...

Yngve Norrvi.

Loopings julklapp till modellflygarna:

"BAZOOKA"

En originell G 1-modell. Ritningar på sid. 62—63.

Bazooka är en originell G1:a som konstruerats av Ronald Borg, Vingarna. Utmärkande för modellen är den fällbara propellern och den baldakin, på vilken vingen ligger. Bazooka har gjort många mycket bra flygningar och har för en så liten modell ovanligt god stabilitet. Som ritningen visar saknar modellen landningsställ, vilket ansetts överflödigt eftersom propellern är fällbar och markstart aldrig användes för G1-modeller.

Kroppen är av diamond-typ och lär inte vålla några svårigheter. Se till att motorfästet blir starkt. Vingbaldakinen är uppbyggd av 1 mm pianotråd och bambu. Linda fast den ordentligt med sytråd och förstärk med lim. Fyll i främre delen av av nosen med balsaflak och putsa sedan kroppen med sandpapper.

Propeller-aggregatet

Limma ihop nosblocket av balsaflak och plywood. Kontursåga propellerbladsämnena och tälj till bladen så att de får en största tjocklek av 3 mm, dock inte vid bladroten, och med ungefär 2 mm välvning. Skär till centrumdelen av propellern efter att först ha företagit nödvändiga borrningar i densamma. Linda fast plåten med gångjärnen och fäst sedan bladen vid dessa, som består av 1 mm pianotråd. Böj till dem, så att de passar bladets form, linda med sytråd och använd extra mycket lim. Axelns form framgår av ritningen. Spiralfjädern kan man köpa i en järnhandel. Se till att propellern är rätt avvägd. Man kan kläda bladen med siden, om man vill ha dem starka. Stoppskruven skall placeras så att bladen lägger sig utefter två motsatta sidor av planet.

Vingen och stabilisatorn

Vingen bygges i ett stycke. Spryglarna är av 0,8 mm balsaflak. Skär ut två spryglar i 1 mm plywood och det behövliga antalet spryglar i form av rektanglar, något större än plywoodspryglarna. Sätt ihop alltsammans med pianotråd med en plywoodsprygel på var sin sida av bunten. Skär sedan bort överflödig balsa. Vingens främre del klädes med 0,8 mm balsaflak. Stabilisatorn bygges på samma sätt som vingen och spryglarna formas efter samma metod. Ändskivorna är av 1 mm balsaflak och fenan är av 2 mm balsaflak, som slipas och limmas fast vid kroppen.

Vingen och stabilisatorn klädes med vitt japanpapper. På originalmodellen kläddes kroppen med rött japonsiden för att kunna motstå eventuella motorsprängningar.

Gummimotorn utgöres av 14 stängar 1/28″×1/4″ Dunlop och är 74 cm lång. Trimma stoppskruvens längd, så att motorn stoppas när den ännu är något spänd. Se till att vingen och stabilisatorn inte är skeva. Provglid och företag nödvändiga justeringar genom flyttning av vingen och pallning av stabilisatorn. Sätt trimrodret så att modellen glider i högersvängar. Var försiktig i början av motortrimningen, eftersom vridmomentet är rätt stort, och låt inte modellen kurva för kraftigt. Antagligen kommer lite nedpallning (ung. 2°) och möjligen sidopallning åt höger att behövas. Korrekt trimmad stiger modellen nästan lodrätt under första delen av motorflykten och vrider sig sakta runt sin egen axel på grund av det stora vridmomentet och fortsätter sedan i stora cirklar ända tills bladen fälles in.

Totalvikten på originalmodellen är 105 g.

Ronald Borg

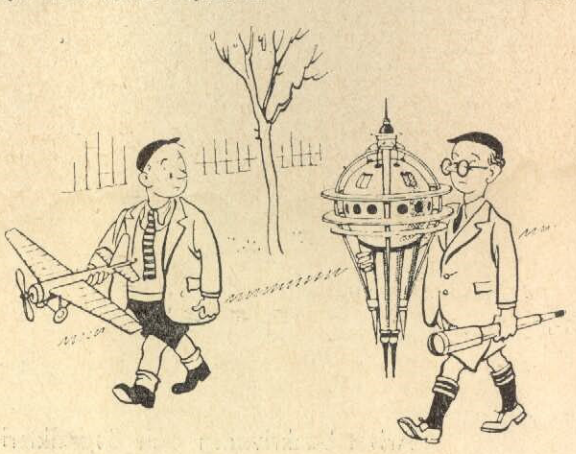
ORDET FRITT:

Vad gör MTO?

För ett år sedan utsändes i Looping ett upprop till Sveriges modellflygare beträffande bildandet av en tävlingsorganisation. Förslaget upptogs på de flesta håll med tillfredsställelse från modellflygarnas sida och i januari i år samlades en talrik skara i Stockholm och efter livlig diskussion bildades Modellflygets Tävlingsorganisation. Deltagarna från södra Sverige anmälde visserligen på många punkter avvikande meningar, men genom majoritetens tydligen bergfasta tro på en ljusnande framtid tack vare den nya organisationen greps även dessa av den allmänna entusiasmen och utlovade sin medverkan. Ett nytt möte skulle utlysas under vinterns lopp och organisationen skulle börja sitt arbete i tid före den egentliga tävlingssäsongen. Månad efter månad har sedan modellflygarna med för varje gång allt större besvikelse bläddrat igenom Looping utan att finna den allra minsta lilla notis om hur arbetet fortlöpt.

Trots allt får man nog konstatera att tävlingsverksamheten är på väg uppåt, men att säkerligen åtskilligt kunde göras för att få ännu bättre fart på den. Det kan utan tvekan diskuteras om den föreslagna organisationen är den rätta, men min egen uppfattning är den, att huvudsaken i nuvarande läge inte är hur det göres utan att det göres något. En sak som är säker är dessutom att tävlingsverksamheten är den punkt där arbetet för modellflygets popularisering skall sättas in, sedan följer utan tvivel andra

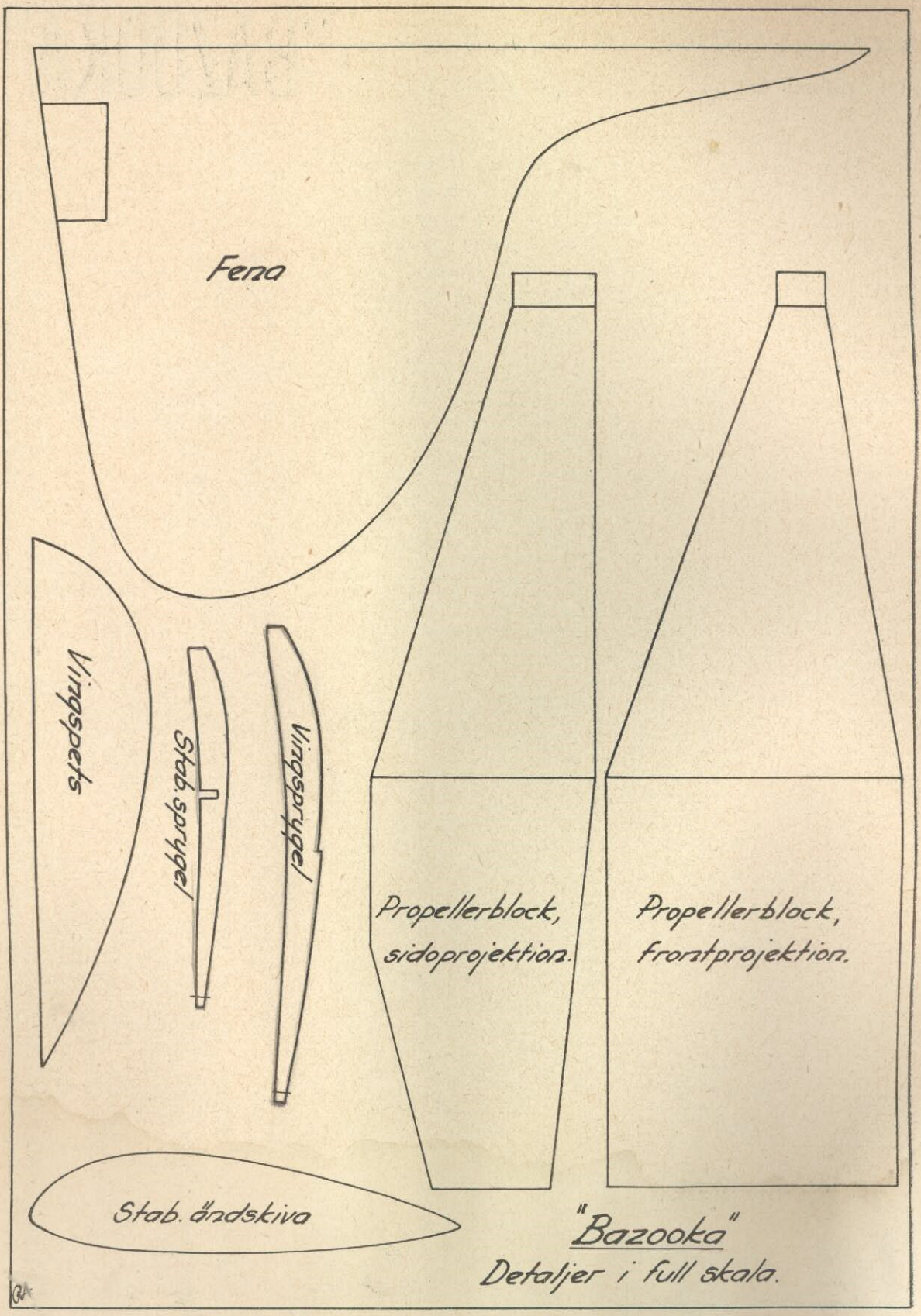
Forts. på sid. 65.



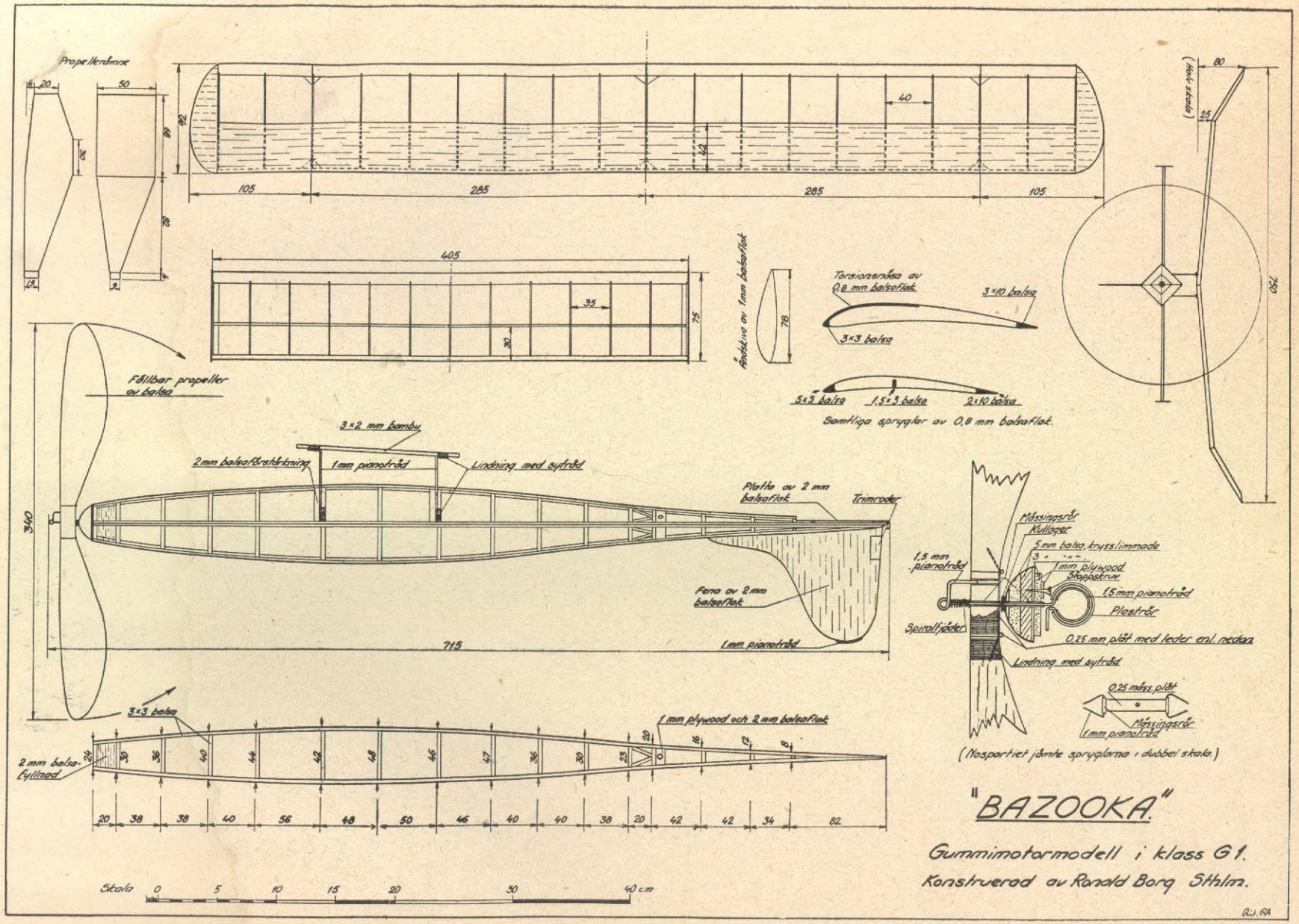
Modellbyggare!

Vårt nya nattjaktplan J 33 finns nu i modell, skala 1: 100, replika 1:—. Skala 1: 25 spantbyggd 5:—. Porto tillkommer.

O. ANDERSSONMODELLER
Ringv. 13, Östersund



Arbetsbeskrivning och översiktsritning på sid. 61—63.



"BAZOOKA."

Gummimotormodell i klass G1.

Konstruerad av Ronald Borg Sthlm.

R.J. 49

Stallmästarmötet . . .

Forts fr. sid. 45

Pioneer-dir. Åke Forssmar (som vill ha folk i luften för att de ska få anledning hoppa ut i hans fallskärmar) hade försökt intressera industrin för att lägga egna flygstråk intill fabrikerna och skaffa förslagsvis fyrsitsiga plan för stabernas tjänsteresor. Han hade funnit direktörerna mycket positiva men deras fruar sade blekt och bestämt nej. Därför skulle man skicka in femtekolonnare bland kvinnorna för att vinna dem för flyget. Tullen på små flygplan är orimlig då ingen svensk industri konkurrerar med utlandets småplanstillverkare.

Åke Gävert, lfs, trodde inte på privatflygets framtid i mellan- och sydsverige, där det går mycket fortare att ta tåget eller åka bil mellan orterna. I Norrland lönar det sig och där har man också börjat flyga.

Kalle Svänsson tyckte, att det pratades för mycket om flygutbildningen, som han varnade att se som ett självändamål. Man måste först se, om privatflygningen hade något egenvärde och rätta sig efter svaret på den frågan.

Einar Alkfors, ABA Flygklubb, ansåg att FV överreklamerade sin utbildning. Trafikflyget tar förare utan denna grundskolning och utbildar själv; rekryteringen till FV borde lika väl kunna ske från A-förare i lämplig ålder. Unga adepter borde premieras när de skolat fram till sitt A.

Intresserad av utbildningskostnaderna vid F5 och klubbarna frågade Åke Hjertstrand vad en skoltimme vid F5 kunde kosta. Trots långt och ihärdigt funderande ville överste Falk emellertid inte ens ge storleksordningen av timkostnaden.

Major Sven Holmberg, FV, tyckte att det frågades för mycket vad FV kunde göra för privatflyget i stället för vad privatflyget kunde göra för att klara sig själv. Han undrade om landskommunerna hade klart för sig vad flygstråk kunde betyda för deras blomstring och föreslog, att man skulle sätta till en kommitté för utredning av privatflygets försäljningsvärde i sin helhet.

Wigre återkom och frågade, varför det skulle vara så absurt med privatflygsubventioner, när trafikflyget får sin slant för att hållas igång. I sydsverige reser man nog väl så långt som i Norrland — till utlandet nämligen.

Knutsson replikerade Wigre, att SAS visst icke skodde sig på statens bekostnad. De subventioner SAS får tar staten mer än väl igen i form av olika slags avgifter.

ABA:s flygklubb kom att bli föremål för mycken diskussion genom L. Westbergs inlägg, där han sade att medlemskap i KSAK bara kostade pengar och gav platt intet i utbyte.

Ahrenberg lät privatflygets hjälprop eka i lokalen. Var finns den idealism, som inte frågar efter omedelbar valuta för uppoffringarna? Vore privatflyget lönande skulle SAS säkert ha sådant för att hjälpa upp sin ekonomi. I KAK finns folk med fina bilar, som vid krigsfara genast blir mobiliserade — så borde det också vara i KSAK. Utbildningen skall betalas av eleven själv; däremot ville Ahrenberg gärna tänka sig en statens yrkesskola för flygförare.

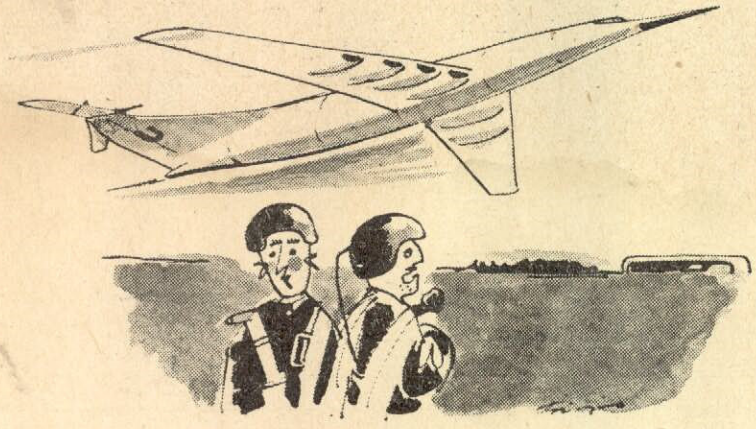
Kalle Svänsson tyckte att diskussionen började bli urspårad och trevlig vid det här laget. I varje flygidealist gömmer sig en egoist, som vill tillfredsställa sina egna lustar; låt honom göra det och betala för det. Den snåla ABA-klubben är naturligtvis klok, som klarar sig bra på egen hand och privatflyget är högst tvivelaktigt som transportmedel.

Loopings Yngve Norrvi gav sig själv några uppmuntrande ord för att han lyckats hålla käft så länge efter sitt inledningsanförande som satt igång det hela. Han ansåg att FV var den part som borde hjälpas och att ett positivt stöd från privatflygarna med rekryteringen till FV säkert skulle ge en god ränta i form av hjälp tillbaka.

KSAK:s Bengt C:son Bergman ville fånga in det blivande flygfolket i spädbarnsåldern för att flygvapnet skulle bli väl inrotat i tid. Man borde valla omkring småkillarna — och flickorna — på flygplatserna och flygbita dem ordentligt. Bergman var övertygad att varje förälder med glädje skulle tillskjuta de 120 kr, som behövdes för att telningen skulle få känna på två timmars verklig flygning (stor munterhet i lokalen, där många föräldrar fanns).

Efter en sammanfattning av hr ordföranden Bertil Florman beslöts tillsättandet av den holmbergska kommittén för flygmarknadsundersökning, som skulle bestå av fem representanter för de olika slagen av flygverksamhet. Av de närvarande valdes Ahrenberg för »övrig yrkesmässig luftfart» och Norrvi för privatflygarna. Därmed får densamme tillfälle att grundligt sticka in huvudet i boet för alla de getingar, som han med sitt oförfärade och ytterst välkomna initiativ kallat samman till Stallmästargården. De var säkert hundrafemtio stycken.

Forts. på sid. 68.



Allra kallaste krigets flyg . . .

Den fäller en atombomb tre gånger utan att landa . . .

Robotvapnen . . .

Forts. fr. sid. 20.

tion och användning. Överföringen av styrimpulserna, styrningen, stabiliseringen, framdrivningen, hettan på grund av friktionen mot luften vid stora hastigheter, samordningen av produktionen som innefattar tusentals detaljer från olika tillverkare, brist på teknisk expertis och de stora kostnaderna för experiment och produktion är några av de många förhållanden som påverkar det fortsatta utvecklingsarbetet.

Robotvapnen är inte färdiga ännu och kan knappast bli det utan att ha prövats i krig. Och ändå återstår den kanske allra svåraste frågan som väl aldrig blir fullt klarlagd: Hur skall man kunna hindra att fienden skaffar sig kännedom om de metoder som finns att störa robotens bana? Det innebär ingen underskattning av robotvapnens framtida betydelse att uttala den uppfattningen att robotvapnen kan bli ett mycket viktigt komplement till andra vapen men att de sannolikt inte kan ersätta dem.

Vad gör MTO? . . .

Forts. fr. sid 61.

grenar automatiskt med. Jag vill bara visa på en sådan sak som landsomfattande uttagningar i G, S, F och linkontroll. En resa till t. ex. Jugoslavien skulle säkerligen få de flesta S-flygare att på allvar lägga manken till. Tempotävlingen var ett steg i rätt riktning (se bara på Nilborn och Roland Olsson), låt den komma igen.

Arbetet för modellflyget är frivilligt och många medlemmar i interimsstyrelsen har säkerligen genom sin sysselsättning mycket liten tid till övers för hobbyverksamhet och det kan man naturligtvis ej säga något om, men har man åtagit sig en sak så bör man väl genomföra den innan man slår sig till ro, annars gjorde det ursprungliga upproret mer skada än nytta. Att t. ex. bibringa myndigheterna och allmänheten en gynnsam uppfattning om tävlingsverksamhetens betydelse torde väl efter ett definitivt misslyckande vara lönlöst.

Modellflygarna runt om i landet väntar med spänning på fortsättning!

Med Modellflyghälsningar

Bertil Dahlqvist.

HALLANDS DM I MODELLFLYG

har ägt rum på F 14 i Halmstad i det allra bästa modellflygväder. Att man just valt F 14 såsom tävlingsplats berodde på fältets lämplighet och storlek samt att de halländska modellflygklubbarna till större delen är koncentrerade till södra delen av länet. Ett tack till F 14 vill de halländska modellflygklubbarna på detta sätt framföra för visat tillmötesgående. Med tillfredsställelse är man överens om att halländska modellflyget är på uppgående både kvantitativt och kvalitativt. Brist på lokaler gör att verksamheten på en del ställen är minimal men en uppgång har dock skett och det på grund av ökad tävlingsverksamhet samt intimt samarbete för tävlingarnas främjande mellan klubbarna. Man har en inofficiell länsorganisation, vilken ledes av Bertil Dahlqvist, Laholm, Kurt Sandberg, Halmstad, samt Karl och Stig Lindehov i Varberg.

För att återgå till DM-tävlingen intog deltagandet i klass Sint det största intresset och verkligt goda resultat noterades. Sålunda vanns Sint av Stig Lindehov, Varbergs FK, mfs med 895 sek., närmast följd av Bertil Dahlqvist, Laholms Mfk, på 694 sek. Landslagskämpen Kurt Sandberg, Halmstads FK, belade fjärde plats i protokollet efter Tommy Carlsson, Varberg, som blev trea.

Klasserna Gint och F samlade ett fåtal deltagare och Hallands modellflygnestor Bertil Dahlqvist, Laholm, kunde efter tävlingen åka hem som dubbel DM-man år 1952. Utöver tävlingen om DM hade en tävlingsklass S1 anordnats för nybörjare.

Lintofs.

×

Från Sigurd Isacson har kommit tre flygande reaplansmodeller i skala 1/25: Mig-15, Sabre och Saab Draken. Modellerna som ritats av Björn Karlström finns i byggsats och är lätta att bygga. Speciellt Draken torde vara lättare att bygga än de flesta andra spantmodeller. Som motor används Jetex Junior eller Minijet som medger betydligt längre flygningar än som hittills varit möjligt med små skalenliga modeller. Utströmningshastigheten av gaserna från dessa små reamotorer lär för övrigt vara nära dubbelt så stor som ljudhastigheten.

×

Nytt rekord i hastighetsflygning med flersitsiga segelflygplan på 100 km triangelbana har satts av tysken Günther Haase vid Klippeneck i Tyskland. Det nya rekordet lyder på 80,338 km/t. Det tidigare rekordet i denna klass, som innehades av fransmannen René Fonteilles, lydde på 65,981 km/t.

×

Den film som Karl-Erik Övgård tog hit om Hohe Tatras vågmoln, »Molnbildning i fjällterräng», finns att hyra. Hänvändelse kan göras till fru Gerty Övgård, Sigtunastiftelsen, Sigtuna.

Berömda REA-plan i flygande modeller!

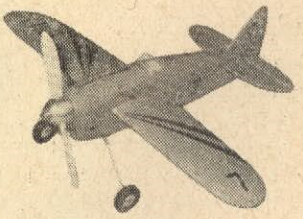


Tidernas tjusigaste modellbyggarnyhet: flotta modeller av Amerikas SABRE, Rysslands MIG-15 och Sveriges Saab Draken. Alla spant och ribbor i balsa. **Garanteras flyga** med Jetex REA-MOTOR (eller som swing- och glidplan). Genom kupongen får Du vilken som helst av dessa avundsvärda modeller för **bara 4: 85.**

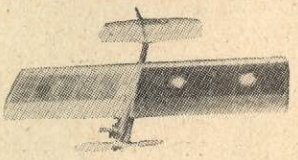
Till Ing. SIGURD ISACSON, Lidingö
Sänd genast mot postförskott + porto: ..... SABRE 4: 85 ..... MIG-15 4: 85 ..... Draken 4: 85 ..... ÖRN-CEMENT, stor tub 0: 90 ..... JE-TEX J:R REA-motor, m. tillb. 12:50
Namn: .....
Adress: .....
Looping nr 12-52

Bill och Gregor

Två nya linkontrollmodeller för 1—2 cc.



BILL teamracer i en mycket gedigen byggsats för kr. **14:50.**



GREGOR, stunt »kärra» för avancerad flygning.
Byggsats endast kr. **8: 50.**

Porto tillkommer!
KATALOG mot 25 öre i frim.

O. Andersonmodeller
Ringv. 13, Östersund
Postgiro 94 402

393:- kostar BLAUPUNKT elektronaggregat **'AMATEUR II'** komplett. Kan anslutas direkt till belysningsnätet.
Demonstreras kostnadsfritt hos oss.
KAMEROR, film, framkallning, kopiering och FÖRSTORING.
Julklappstips: ALLT för mörkrumsarbetet **NORRA FOTO** **Norrtullsgatan 67 Tel. 336319 Sthlm**

Douglas . . .

Forts. fr. sid. 27.

civilt bruk, även om den ursprungliga »sjuan» byggdes i 14 exemplar. Den hann dock från skrivbordsstadiet fram till leveransflygningen att byta namn och användningsområde. Typen är nu känd som den militära C-74 Globemaster.

Så kommer vi till sidolinjens DC-8 — en av de intressantare konstruktioner, som gjorts inom trafikflyget. Två prototyper såg dagens ljus, men någon serietillverkning kom aldrig igång.

»Åttan» började projekteras mot slutet av kriget. För att minska vingprofilen hade konstruktörerna plockat bort motorerna från vingarna och i stället lagt dessa i flygkroppen under förarens plats. Propellrarna, som var två och motroterande, var i sin tur placerade i stjärten. Drivkraften överfördes genom ett system av axlar. Planet var vidare något större än nuvarande Scandian och dess marschfart var projekterad till omkring 350 km/tim.

Ändpropellrar...

Under 1946 gjordes vissa provflygningar med de två prototyperna, varvid det ena planet störtade — förmodligen på grund av alltför kraftiga vibrationer i flygkroppen. Douglas ingenjörer fortsatte sedan ytterligare en tid med att försöka fullända konstruktionen — bl. a. projekterades en version med fyra propellrar — två motroterande i vardera ändan på kroppen. Den kom dock aldrig att få pröva vingarna i verkligheten och strax därefter lades arbetet på typen ned.

DC-9 — som är det högsta hittills utanför Douglas konstruktionskontor kända DC-numret — blev ett betydligt mer konventionellt flygplan. På de ritningar, som släpptes ut, påminde den i hög grad om SAAB Scandia. Det skulle ha blivit ett tvåmotorigt lågvingat flygplan försett med tryckkabin och styrbart noshjul. Marschfarten var projekterad till 400 km/tim och startvikten till 14.330 kg.

»Nian» lämnade dock aldrig projektstadiet — andra saker kom emellan. Dels visade det sig, att intresset hos de amerikanska luftfartsbolagen inte var så stort som väntat för typen ifråga, dels började jet-åldern mer och mer att pocka på uppmärksamhet även på trafikflygplanens område.

Douglas räknar om

De första »sjuorna», »åttorna» och »niorna» kom således aldrig ut i kommersiell trafik. Och Douglas började räkna om. DC-6 var redan i trafik och nästa nummer i ordningen borde således rimligtvis bli DC-7. Och när den presenterades visade det sig vara en ren fortsatt utveckling från »den gamla hederliga Douglasserien». Syskonskapet var omisskännligt.

»Sjuan», som nu ligger under serietillverkning, är cirka en meter längre än DC-6 B och har en max startvikt på 53 ton. Den är utrustad med fyra motorer på vardera 3.250 hk starteffekt och dessa är avsedda att ge planet en marschfart av 585 km/tim. Första leverans beräknas ske 1953 och typen är förmodligen i trafik i början på 1954.

DC-8, flygvikt 100 ton

Med den nya DC-åttan är Douglas definitivt inne i jet-åldern också när det gäller trafikflygplan. »Åttan» är enligt de upgifter som sommaren 1952 synts i fackpressen, försett med fyra Pratt & Whitney J-57 turbojets med en dragkraft av över 3000 kg vardera. Passagerarantalet beräknas bli 70—80 i första klass och omkr. 120 i turistklass. Planet är försett med i 35 grader bakåtsvepta vingar, spännvidden lär vara 38,7 meter, längden 40,8 meter, max startvikt 99.800 kg och marschfarten omkring 900 km/tim. Allt enligt de preliminära uppgifter, som står att få för närvarande. Prototypen är kostnadsberäknad till 30—40 mill. dollars och varje därefter tillverkat exemplar bräknas gå på omkring 3 mill. dollar. Första leverans eventuellt 1958.

»Åttan» kommer dock med säkerhet att få sina prestanda ändrade en hel del, innan den ger sig ut på sin första reguljära passagerarflygning någon gång mot slutet av 50-talet. Det enda, som på det nuvarande stadiet med någon så när säkerhet kan sägas är, att det knappast behöver råda någon tvekan om, att den blir en värdig efterföljare till tidigare DC-plan. Douglas ställning inom luftfarten förpliktar.

Curt Gille.

Nya rekord. FAI har godkänt följande internationella flygrekord:

Hastighet för förutbestämda distanser: Gander—Belfast 26 augusti 1952 med Canberra. Förare R.P. Beamont, Storbritannien. Tid 3 tim. 25 min. 18,13 sek. Genomsnittshastighet 974,503 km/t.

Belfast—Gander—Belfast. Samma dag och samma flygplan. Tid 10 tim. 3 min. 29,28 sek. Genomsnittshastighet 663,038 km/t.

London—Nairobi 28 september 1952 med Canberra. Förare D. Claire, Storbritannien. Tid 9 tim. 55 min. 16,7 sek. Genomsnittshastighet 687,611 km/t.

CLASS C-1B (flygplan med 500—1000 kg startvikt):

Madrid—London: 6 tim. 49 min. 16,9 sek. 184,954 km/t.

London—Stockholm: 6 tim. 37 min. 45,9 sek. 216,378 km/t.

Stockholm—London: 8 tim. 43 min. 18,5 sek. 164,468 km/t.

London—Stockholm—London: 15 tim. 45 min. 8,5 sek. Genomsnittshastighet 182,127 km/tim. Samtliga dessa rekord har satts av engelsmannen Thomas William Hayhow i en Auster Aiglet med en d. h. Gipsy Mk 1 G. Stockholmsflygningen utfördes den 9 aug. 1952.

CLASS C-1A (flygplan med mindre än 500 kg startvikt):

Distans i rak linje: Från Wichita till Montpelier 2.191.102 km, den 9 augusti 1952 av Robert C. Faris, USA, i en Mooney M-18L med 65 hk Lycoming motor.

Class C-2A (sjöflygplan med startvikt under 600 kg):

Hastighet på 100 km bana: 175,106 km/t och *hastighet på 500 km bana:* 169,567 km/t av Charles L. Davis, USA, 29 augusti 1952 i en Piper Super Cub med en 125 hk Lycoming motor.

Brevlådan

Fråga:
1) Hur gammal skall man vara för att få taga A-certifikat i motorflyg?
2) Underlättar mitt C-diplom i segelflyg motorflygutbildningen?
3) Vad är kostnaden för A-certifikat?
4) Kan man erhålla statsstipendier? I så fall hur mycket?

Leif Eriksson, Johanneshov.

Svar:
1) 18 år.
2) En del av segelflygtiden kan få tillgodoräknas.
3) Cirka 2.000 kr.
4) Nej.

Fråga:
1) Hur många flygtimmar erfordras för B-certifikat?
2) Är det nödvändigt att flyga flermotoriga plan för att erhålla B-certifikat?
3) Får man för B-certifikat tillgodoräkna sig de flygtimmar man erhållit i A-1- och A-2-utbildningen?
4) Kan det tänkas finnas större möjligheter att i USA civilt utbildas till trafikflygare?
5) Kan man tillgodoräkna sig den flygtid man erhållit i Sverige för uppflygning för B-certifikat i USA?
6) Var kan man få utbildning på sjöflygplan och hur många flygtimmar erfordras dessförinnan?
7) Kan man i Sverige få utbildning i avancerad flygning? I så fall hur många flygtimmar erfordras?
8) Brukar flygskolorna hyra ut flygplan och vad kostar det i timmen?
9) Vad kostar det att lära sig flyga helikopter i Sverige? Hur många flygtimmar erfordras dessförinnan?

Leland Frödelius.

Svar:
1) Minst 200 timmar, varav minst 30 timmar som befälhavare på flygplan på mer än 1000 kg startvikt.
2) Certifikat erhålles för viss klass av flygplan (ex 1-, 2-, 3- eller 4-motoriga, land- eller sjöflygplan, maxvikt så och så etc). Det betyder att certifikatet är begränhat till den eller de flygplantyper som man erhållit utbildning på.
3) Ja.
4) De rent tekniska möjligheterna därtill är säkerligen större i USA än här.
5) Ja.
6) Utbildning kan ske direkt på sjöflygplan. Vid omskolning från landtill sjöflygplan krävs ett visst antal starter för godkänd lärare. Dessutom krävs viss övning i ombordläggning etc. F. n. finns ingen skola för sjöflygutbildning i Sverige.
7) Flygskolor kan efter ansökan få tillstånd att utbilda i avancerad flygning om därtill lämplig materiel finnes. Eleven skall vara väl influgen på flygplanet innan utbildningen börjar. Har man en god grundutbildning bör 12—15 timmars utbildning ge relativt hygglig resultat. Den grundligaste utbildningen får man givetvis annars hos flygvapnet.
8) Klubbarna hyr vanligen ut flygplan till sina medlemmar. Priset varierar mellan 40 och 70 kr per flygtimme beroende bl. a. på flygplantyp.
9) En helikopterutbildning i Sverige kostar f. n. 15.000 kr. Före utbildningen skall eleven ha minst 30 flygtimmar i vanligt flygplan. För att få B-certifikat på helikopter bör eleven inneha B-certifikat för konventionella flygplan innan helikopterutbildningen börjar. Efter avslutad helikopterutbildning erhålles då ett begränsat B-certifikat intill dess att ett större antal flygtimmar på helikopter hunnit erhållas.

Fråga:
Med en förhoppning att min fråga skall vara av intresse även för andra kalenderbitare än jag själv, vore jag tacksam om Loopings Red. om möjligt kunde meddela data och prestanda för följande tyska flygplantyper från tiden före sammanbrottet: 1) Arado 232, 2) Arado 234, 3) Arado 240, 4) Bachem Natter, 5) Dornier 335, 6) Focke Wulf Ta 152, 7) Focke Wulf Ta 183, 8) Heinkel 162, 9) Heinkel 218, 10) Heinkel 219, 11) Heinkel 280, 12) Junkers 188, 13) Junkers 388, 14) Junkers 287, 15) Messerschmitt 262, 16) Siebel 204D och 17) Henschel 132B.

Svar:
1) Transportplanet Ar 232 byggdes i två huvudversioner, -A med två BMW 801 à 1.600 hk, och -B med fyra 1.050 Bramo Fafnir. Versionen Ar 232B — den vanligaste p. g. a. bristen på BMW 801 — hade en spännvidd på 33,5 m och en längd av 23,54 m. Med 4,6 ton nyttig last var flygvikten 21,4 ton. Toppfarten var 340 km/tim och marschfarten 290 km/tim. Normala flygsträckan var 1.060 km.

2) Reabombplanet Ar 234 byggdes också i två versioner, Ar 234B och -C. B-versionen, som var tvåmotorig (234 var fyrmotorig) och utrustad med Junkers JUMO 004 reamotorer med 900 kg dragkraft, hade följande data och prestanda: spv 22,75 m, lgd 12,69 m, normal flygvikt 8.500 kg, toppfart 756 km/tim och topphöjd 11.500 m. Den fyrmotoriga C-versionen (fyra BMW 003) hade en toppfart på 878 km/tim, men hann aldrig komma i tjänst.

3) Några pålitliga data och prestandauppgifter för Ar 240 föreligger tyvärr inte, men det uppges att serieversionen av detta höjdspanings- och jaktplan var försett med två Daimler-Benz DB 603 på 1700 hk vardera, att spännvidden var 15,1 m, längden 12,11 m, och toppfarten 565 km/tim.

4) Raketjaktplanet Ba 349B hade en spv på endast 3,49 m (den startades från ramp), en lgd av 6,25 m, en vingyta av 4,8 m², startvikt 2.230 kg, toppfart 1.000 km/tim, stighastighet 11.400 m/min, aktionstid 4,36 min vid 800 km/tim på 3.000 m höjd.

5) Do 335 byggdes i huvudsakligen tre varianter, varav två (A-0 och A-1) var ensitsiga jaktbombplan och den tredje — A-6 — var en tvåsitsig nattjaktversion. Den ensitsiga A-1-versionen var liksom de övriga försedd med två Daimler-Benz DB603E på 1.830 hk vardera (en motor skjutande, den andra dragande), vilka gav följande data och prestanda: spv 13,81 m, lgd 13,87 m, vingyta 38,75 m², flygvikt 9.712 kg, toppfart 768 km/tim, topphöjd 11.400 m och max. flygsträcka 2.060 km. Den tvåsitsiga nattjaktversionen A-6, som hade en flygvikt på 10.200 kg, gjorde max. 690 km/tim. Topphöjden var 10.200 m.

6) Jaktplanet Ta 152 förekom i fem olika versioner bland vilka Ta 152H var den absolut snabbaste. Med en 1.700 hk (denna effekt ökades kraftigt genom vätskeinsprutning) Junkers JUMO 213E med tvåstegskompressor hade planet en toppfart av hela 770 km/tim på 12.500 meters höjd! Spännvidden var 14,78 m, men några ytterligare uppgifter har red. inte tillgängliga för ögonblicket.

7) Reajaktplanet Ta 183, vilket enligt uppgift fått stå modell för många efterkrigsjaktplan (bl. a. MiG-15), hade inte hunnit provflygas i april 1945. Typen var av blandad trä- och metallkonstruktion med pilvingar, och beräknades med en reamotor av typ Heinkel-Hirth S 011 med 1.300 kg dragkraft, få en toppfart av 950 km/tim. Max. flygtiden beräknades till 3 tim.

8) Reajaktplanet He 162 Volksjäger hann däremot komma i tjänst i avsevärt antal. Detta för billig massproduktion specialkonstruerade plan hade med en BMW 003 med 800 kg dragkraft följande data och prestanda: spv 7,21 m, lgd 9,06 m, vingyta 11,15 m², flygvikt 2.515 kg, toppfart 788 km/tim, stighastighet vid O m 1.280 m/min, topphöjd 11.985 m samt max. flygsträcka 998 km.

9) Något plan med beteckningen He 218 känner inte red. till.

10) Nattjaktplanet Heinkel He 219 var försett med två 1.570 hk Daimler-Benz DB 603, det hade en spännvidd av 18,44 m och en längd av 14,83 m. Ytterligare uppgifter saknas t. v.

11) He 280 var ursprungligen avsedd som konkurrent till Me 262 men utklassades helt av Me-konstruktionen, varför serietillverkning ej blev aktuell. Några närmare uppgifter föreligger tyvärr icke.

12) Ju 188 var en förstorad upplaga av föregångaren Ju 88 utrustad med två 1.600 hk BMW 801. Dess data och prestanda var: spv 21,95 m, lgd 14,93 m, vingyta 55,74 m², toppfart 523 km/tim.

13) Ju 388 var i sin tur en direkt utveckling av Ju 188 utrustad med två BMW 801TJ motorer på vardera 1.865 hk. Toppfarten var med dessa motorer 592 km/tim och max. flygsträckan 2.160 km.

14) Reabombplanet Ju 287, som provflögs i prototyp, var försett med fyra Junkers JUMO 004 motorer med en sammanlagd dragkraft på 3.232 kg.

Forts. på sid. 70.

Sagt om Looping:

"... an outstanding example"

Från en läsare i New York, som läser svenska men helst uttrycker sig på engelska, har vi fått följande spontana erkännande som vi givetvis är stolta över:

»I just want to drop you a note to tell you how glad I am to regularly receive your aviation magazine. I world also like to compliment you on the way you edit this magazine and for the interesting articles and information that you have.

I just received your Farnborough issue which, i think, is an outstanding example and in my opinion, you compare very favorably with foreign aviation magazines, especially considering the difference in resources, and I think that all aviation people in Scandinavia should be happy to have this fine product at their disposal.

Sincerely yours,
L. G. Romberg.»

Jag väljer FLYGET

FLYGVAPNET antar under juni 1953:

- **Officersaspiranter** (studentexamen, ålder högst 22 år)
- **Reservofficersaspiranter** (flygförare och luftbevakare, stud.ex. el. motsvarande, ålder högst 24 år)
- **Fältflygare** (realexamen, 18—21 år)
- **Flygingenjörsaspiranter** (stud.ex., inträdeskompetens vid Tekniska högskolan, ålder högst 22 år)
- **Meteorologaspiranter** (stud.ex., högst 24 år)
- **Reservintendentsaspiranter** (stud.ex. eller motsv., ålder högst 24 år)



Krävande yrken men lönande

Till FLYGSTABENS PERSONALAVDELNING, Stockholm 80.

Sänd mig broschyr om

aspirantutbildning, fältflygarutbildning

(stryk det som ej önskas)

Namn .....

Adress .....

Postadress ..... Lo

Ansökningstiden utgår **1 februari 1953**

Bliv ombud

för

Looping

i Er hemort
i Er vänkrets
i Er skola
på Er arbetsplats

Begär upplysningar och villkor från

YNGVE NORRVIS FÖRLAG
Box 3063 - Stockholm 3

Stallmästarmötet . . .

Forts. fr. sid. 64

Det skall bli roligt att se vad kommittén skall kunna prestera till privatflygets frälsning. För lyssnaren till och referenten av stallmästarmötet förefaller det finnas några korn att låta gro och gnaga på.

Samhället måste inse, att den sjuka kon inte skall mjölkas helt ihjäl utan sättas på grönbete ett tag eller för alltid. Fält- och hangaravgifter måste bekostas av allmänna medel — det är allmänheten, som har glädje av flyget. Tullen på småflygplan måste slopas — den skyddar intet och gör dyrt dyrare. Drivmedelsskatten skall bortfalla oavsett använda kvantiteter och tid för redovisning. Luftfartsverket har mycket och klokt folk, som borde kunna användas bättre än för en mastodontisk och dyrbar organisation. Riksförsäkringen (och detta diskuterades inte) är också en dyrbar historia; vad är det klubbarna håller på att betala med 6 kr premie per flygtimme för sina flyglärare?

Om patientens tillstånd skall dömas efter antalet läkare och mediciner kring sjukbädden bör man efter stallmästarmötet råda privatflyget att snarast skriva sitt testamente för konkursboet. Det finns sjuklingar som efter sådana självbetraktelser argt reser sig upp och aldrig dör.

CUB-SKIDOR

till salu. Svar till »Nya Cub-skidor» Looping f. v. b.

bärande styrka



Det är en fantastisk bärkraft som de tunna linorna i en lastfallskärm utvecklar när den försiktigt lyfter ned sin betydelsefulla last till marken ... en bärkraft som möjliggör leverans av män och materiel, i fred, i krig, på varje önskad punkt, när som helst!

Fallskärm och transportplan utgör en enhet med ojämförbar snabbhet och säkerhet som möjliggör leverans av vapen, jeepar, livbåtar till nödlandade flygare, stålkonstruktioner till broar, proviant, läkemedel — gods av alla slag — till platser ofta omöjliga att nå med andra transportmedel!

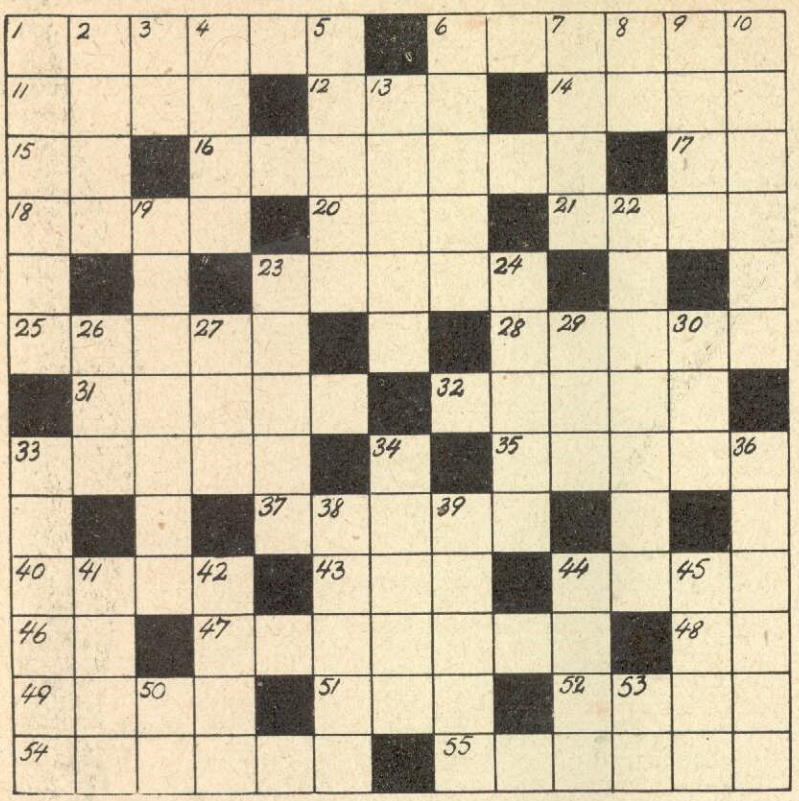
De enastående prestationer som lastfallskärmarna utfört under krig är direkt omsättningsbara i fred. Såväl i krig som i fred arbetar Pioneer Parachute Company vidare med forskning och konstruktion för att bistå amerikanska krigsmakten och flygindustrin att utveckla nya metoder och förbättringar för att göra fallskärmen ännu mera användbar, ännu mera effektiv!

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

Fallskärmarna gör skillnaden!

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

Loopings julkorsord



Lösningarna skall vara insända till LOOPING, BOX 3063, STOCKHOLM 3, senast den 10 januari 1953. De tre först öppnade rätta lösningarna belönas med Flygets årsbok Ett år i luften 1953. Pristagarnas namn publiceras i Looping nr 2/53, februarinumret.

VÅGRÄTT

1) Måste man göra både pudlar och 29:or
6) Sammanbinder tryckpunkter
11) Gustaf Ericsson
12) Är ofta kvinnlig sådan
14) På sätt och vis faktura
15) Otrevlig när den uppträder i förgasaren
16) Skall vara så kort som möjligt till operationshöjd
17) Sådant kan vara sådant för exempelvis murarhantlangare
18) Bör man slå om friheten
20) Skandinaviska Aero Aktiebolaget
21) Slingra sig
23) Är Bohusläns klippor — förutom att de är härliga att solgassa sig på
25) Svensk flygpionjär, still going strong
28) Ordnad hög
31) Väna små trolltyg
32) Bär brud
33) Modellflygpappa som gör skäl för namnet
35) Hade på känn
37) Prima karolin och oftast för trång i Stockholm
40) Vanlig söndagsföda
43) Står det på varvräknaren
44) Konstperson
46) Ibland itu
47) Något avancerat framför näsan
48) Klarar ni 46 våg så är lösningen given
49) Träffa, möta, kråkfågel
51) God, mycken och i tid, härlig lön för skånings id
52) Kan man både förhoppningar och farhågor
54) Strömtaxa
55) Brittisk priority fighter

LODRÄTT

1) Kan man på många politikers fredsvilja
2) Falla ihop eller brusa upp
3) Kan inte eskimån sälja fast han har så han kan
4) Stång
5) Kan vi flygare göra med värme eller pulsation eller bådadera
6) Där kommer luften in.
7) Av detta är det ej goda
8) Hemtrevligt pojknamn
9) En liten stark och modern jäkel...
10) Kan också en krokig vara
13) Flygplan registreras på dess —
19) Sägs ibland i stället för telegraferade
22) Börjar svenska försvaret ha det ganska gott ställt med
23) Knoga på och stavas ibland annorlunda
24) Bör studeras av jorden-runt-flygare
26) Soffliggares främsta karaktärsegenskap
27) Regler för flygning i dålig sikt
29) Erfarenheter
30) Slår man ibland, övergår man ibland. Bra blickfång
33) Anställd hos skandinaviskt transportföretag
34) Efter larvstadiet
36) Lärjungar
38) Hejdar farten
39) Var med om den första jorden-runt-flygningen
41) Befrämjar renlighet
42) Utan hinder
44) Föga hjälpsam
45) Chef i parti
50) Beteckning för dragkraft
53) Nils Torstensson

Brevlåda . . .

Forts. fr. sid. 67.

Dess projekterade serieversion (som var under byggnad då kapitulationen kom) hade med sex JUMO-motorer följande beräknade data och prestanda: spv 20,1 m, lgd 18,29 m, vingyta 58,84 m², flygvikt 21.790 kg, toppfart 864 km/tim samt max. flygsträcka 1.890 km.

15) Me 262, som byggdes i inte mindre än 1.400 exemplar, var i sin vanligaste version Me 262H-4 utrustad med två Junkers JUMO 004B-4 reamotorer med 927 kg statisk dragkraft vardera, vilka gav planet följande data och prestanda: spv 12,5 m, lgd 10,59 m, vingyta 21,0 m², flygvikt 6.175 kg, toppfart 848 km/tim, stighastighet 1.432 m/min samt flygsträcka 950 km.

16) Det tvåmotoriga övningsplanet Siebel Si 204D (som även tillverkades efter kriget i Frankrike såsom NC 701, bl. a. för det svenska kartverket) hade i tysk originalversion med två 440 hk Argus As 411 motorer följande data och prestanda: spv 21,28 m, lgd 11,95 m, vingyta 46 m², flygvikt 5.600 kg, toppfart 346 km/tim, topphöjd 7.500 m och flygsträcka 1.800 km.

17) Henschel 132 var ett intressant readrivet flygplan avsett för attackändamål med föraren liggande på magen. Det var försett med en Junkers JUMO 004 reamotor som gav planet en toppfart av 796 km/tim på 1.000 m höjd. Hs 132 kom emellertid aldrig i tjänst, och några ytterligare data är f. n. icke tillgängliga.

Prenumerera nu för 1953

Ingen flygintresserad kan vara utan

Looping

som är frisk i stilen
från i kritiken
fartfylld

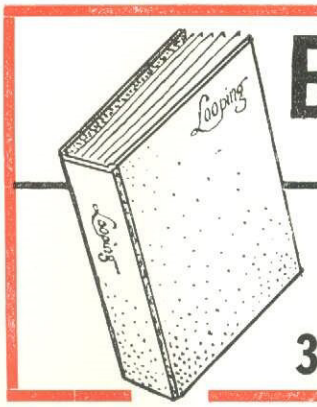
Ni kan antingen

sända in prenumerationsavgiften direkt på vårt postgirokonto 45 35 30 och då märka talongen "Prenumeration Looping 1953"

eller

skicka in nedanstående kupong med Edert namn och Er adress, varefter vi skickar Er ett inbetalningskort på kr. 9:50 + 25 öre i portoavgift. (Om Ni inte vill klippa sönder tidningen, så skriv av talongen). Var god skriv tydligt, texta helst.

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



BIND själv IN Er Looping

3:45

i förlagets eleganta specialpärm, en prydnad för bokhyllan. Skaffa Er den både för de gamla årgångarna och den kommande.

Prenumerationskupong

Till **LOOPING** • Box 3063 . Stockholm 3

Jag prenumererar härmed på Looping för 1953. Prenumerationsavgiften (kr. 9:50 + portoavgift) erlägges sedan jag erhållit inbetalningskort från Eder.

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

Till

YNGVE NORRVIS Förlag

Box 3063 . Stockholm 3

Sänd ..... pärm(ar) för Looping à kr. 3:45 + postförskottsavgift till

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....


ESSO Flygservice över hela väriden
Esso