6 JUNI 1952

flygtidningen

Looping

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

Pris 90 öre
I Finland 70 fmk.
I Danmark och Norge 1:50



'The new jet look' som Lockheeds piloter i dagarna lanserat påminner om gamla riddarhjälmar. Jungfrun ser lika förtjust ut som på gamle kung Arthurs tid . . .

Tryckta ordet flyger

39 miljoner flög 1951. Under fjolåret befordrade medlemmarna i den internationella luftfartsorganisationen IATA (som representerar 85 % av världens reguljära lufttrafik) inte mindre än 39 miljoner passagerare, d. v. s. 107.000 per dygn. Därmed var den reguljära lufttrafiken 25 % större än år 1950. Följande uppgifter belyser närmare omfattningen av den internationella »storindustri» som de 62 IATA-bolagen representerar:

Under 1951 var bruttointäkterna 12,1 miljarder kr; det sammanlagda routenätet var 1,2 miljoner km; bolagens sammanlagda personal uppgick till ca 200.000 personer; IATA-bolagen hade ca 2.500 flygplan i trafik, representerande över 40 olika typer. Under åren 1947—51 ökade den internationella luftfarten i omfång till det dubbla.

Under 1952 räknar man med fortsatt ökning av trafiken. Oljestrejken i USA ha remellertid betytt ett stort bakslag och blir den långvarig kommer den att få stor betydelse för de driftsmässiga och ekonomiska resultaten för flygtrafiken under innevarande år.

×

Flygproduktionen i USA under 1951 steg med 50 % och beräknas att under 1952 komma att stiga ytterligare 100 % (i flygplanvikt räknat) utan att därmed flygindustriens produktionskapacitet kommer att vara fullt utnyttjad. Således beräknar man under 1952 komma att bygga 12.220 flygplan, varav 9.000 militära och 3.220 civila. Under 1953 beräknas antalet till 18.300 flygplan och av dessa skall 15.000 komma på den militära sidan och 3.300 på den civila. Men takten i produktionen skall öka vidare och påföljande år, 1954 alltså, skall 21.500 flygplan levereras, varav 18.000 militära. Och ändå, säger man, behöver flygindustrien bara arbeta för halv maskin för att uppfylla detta program.

F. n. har USA sammanlagt en halv miljon anställda i sin flygindustri och nästa år skall denna siffra ha utökats med 300.000. Man räknar dock med att om ett par år ha hunnit rationalisera tillverkningen så pass att de anställdas antal skall kunna minskas ner till 775.000 och då ändå vara kapabla att producera ett antal av 50.000 flygplan per år. Denna höga tillverkningssiffra skulle väl endast komma i fråga om den politiska utvecklingen skulle fordra fullt pådrag. Planerna går nämligen t. v. ut på 21.500 per år under 1954 och 1955. Sedan räknar man med att produktionen av krigsflygplan skall kunna minskas med 45 %. Tillverkningen av civilflygplan skulle hålla sig omkring 3.500 per år och från 1956 ev. 4.000. Vid denna tidpunkt tänker man sig f. ö. att flera av flygbolagen börjar att byta ut sina flygplan mot rea- och turbindrivna.

SJÖFLYGPLAN

För en reportageflygning i Lappland under senare hälften av aug. och början av sept. (ca 3 veckor) önskas hyra ett 3—4-sitsigt sjöflygplan.

Planet skall vara i utmärkt skick, ha kort startsträcka, god stigförmåga och relativt lång flygsträcka. Vid marschhastigheten fästes mindre avseende. Flygtiden beräknas till 25—40 timmar.

Svar med timpris etc till **»Sjöflygplan», Looping, Box 3063, Stockholm 3.**

Looping

Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg

NR 6 — ÅRG. 2

Juni 1952

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för Svenska Pilotföreningen Stockholms Flygklubb m. fl.

Utkommer en gång i månaden

Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3

Redaktör och ansvarig utgivare:

Yngve Norrvi

Organisationschef:

Paul Pitkänen

Annonschef: Erik Jägerblom

Telefon:
Redaktion och exp. 35 39 57
Annonsavdelning 52 87 52

Postgirokonto 45 35 30

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

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

AB Falköpings Tidnings Tryckeri 1952

piloter *anställas i* SAS

Sökande, som skall ha avlagt realexamen (motsvarande) och äga goda kunskaper i engelska, skall ha minst 350 timmars flygtid och vara i åldern 20—30 år.

Under utbildningskursen, som avses börja omkring den 1 oktober detta år och pågå 5 à 6 månader, utgår aspirantlön. Efter godkänd kurs löneförmåner enligt gällande avtal.

Närmare upplysningar genom kapten Ahblom, tel. 28 90 00 ankn. 148 eller Personalkontoret ankn. 135.

Ansökningshandlingar med meritförteckning, betygsavskrifter, foto, uppgifter om värnpliktsförhållanden och flygutbildning samt övriga data och referenser insändas senast den 15/6 1952 till

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
SVENSKA REGIONEN
Personalkontoret, Bromma, Stockholm 40

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



Personal och
utrustning
kan landas med
Pioneer fallskärmar
på varje plats,
hur otillgänglig
som helst . . .

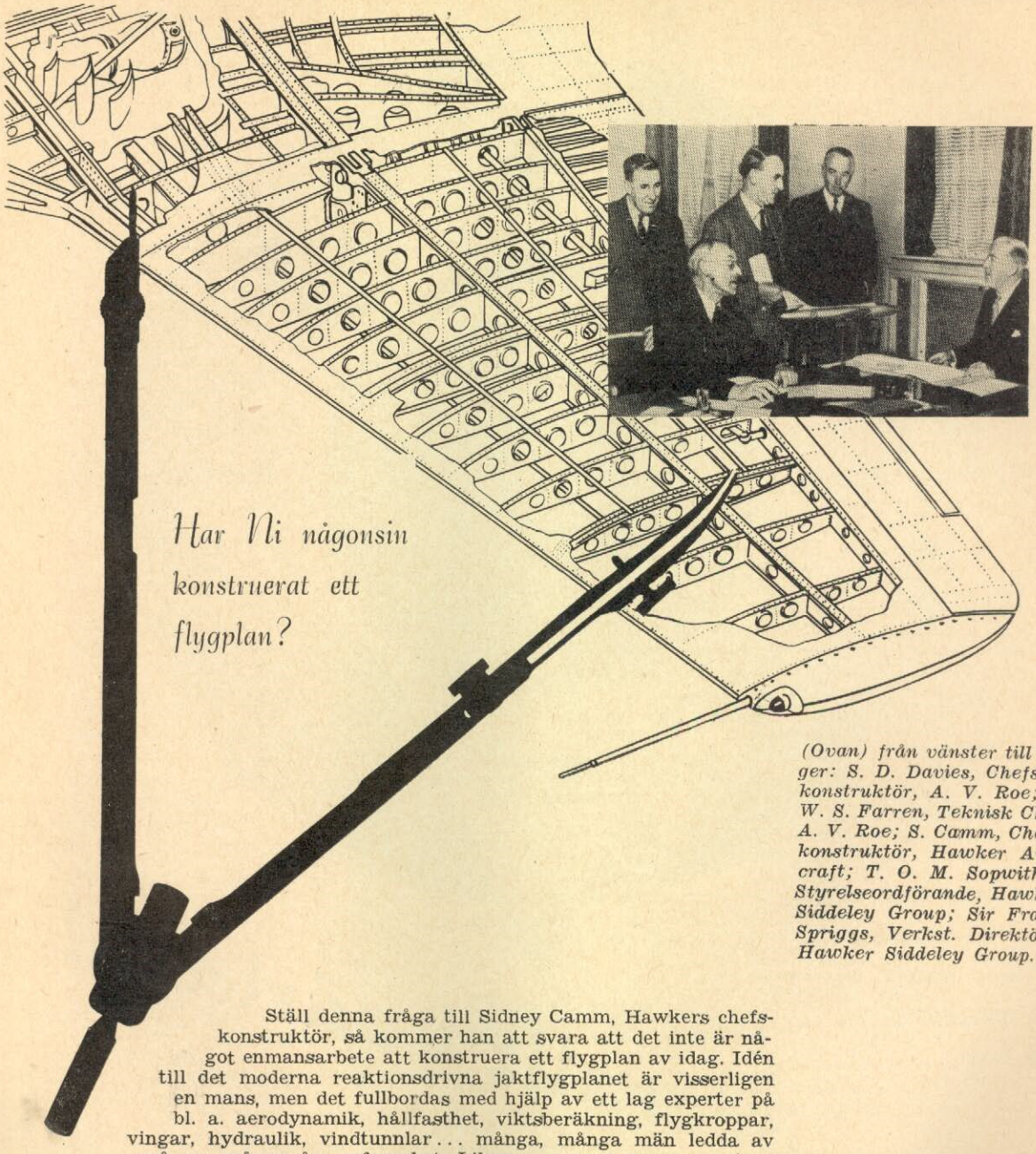
överallt i världen!

Det spelar ingen roll vad som skall fällas . . . antingen det är stridande trupp eller en pilot som måste lämna ett havererat flygplan, medicin eller proviant, artilleripjäser eller ammunition, jeepar eller material till broar . . . allt kan landas säkert med fallskärm var som helst i världen! Fallskärmar tillverkade av Pioneer används av FN-trupperna i Korea och av de allierade på varje punkt runt kompassen och har säkert landat allt som över huvud kan fraktas i ett flygplan.

Alla dessa framgångsrika operationer är resultatet av ett oförtröttat arbete av amerikanska flygvapnets fallskärmstekniker . . . plus vår egen forsknings- och utvecklingsverksamhet och tillgång till de resurser som världens största fallskärmstillverkare disponerar. Fallskärmar konstruerade för speciella ändamål och tillverkade av Pioneer, innebär bättre egenskaper.

Fallskärmarna
gör skillnaden

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



Har Ni någonsin konstruerat ett flygplan?

(Ovan) från vänster till höger: S. D. Davies, Chefskonstruktör, A. V. Roe; W. S. Farren, Teknisk Chef, A. V. Roe; S. Camm, Chefskonstruktör, Hawker Aircraft; T. O. M. Sopwith, Styrelseordförande, Hawker Siddeley Group; Sir Frank Spriggs, Verkst. Direktör, Hawker Siddeley Group.

Ställ denna fråga till Sidney Camm, Hawkers chefskonstruktör, så kommer han att svara att det inte är något enmansarbete att konstruera ett flygplan av idag. Idén till det moderna reaktionsdrivna jaktflygplanet är visserligen en mans, men det fullbordas med hjälp av ett lag experter på bl. a. aerodynamik, hållfasthet, viktsberäkning, flygkroppar, vingar, hydraulik, vindtunnlar... många, många män ledda av många, många års erfarenhet. Liksom en man sammansvetsar dessa individuella experter till ett lag, som därigenom konstruerar utomordentliga flygplan, organiserar Hawker Siddeley-gruppen sina olika företag till ett lag, genom vars samarbete ännu bättre och mera fulländade flygplan tillverkas. Störst i sitt slag använder nu detta industriella samvälde helt sina väldiga resurser till uppbyggandet av den fria världens försvar.

Hawker Siddeley Group

PIONJÄRER . . . OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGET

"Group"-huvudkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1.

A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER, AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING AND HIGH DUTY ALLOYS.

Flyget – ungdomens yrke!

När man som flygare då och då diskuterar med modern ungdom om flygaryrket i samband med yrkesval, är det en fråga som ofta framställes och som tycks spela en större roll nu än för ett tiotal år sedan. Många frågar nämligen: »Hur mycket betalt får man?» Denna krassa, rent ekonomiska syn på ett yrke kanske är ett tidens tecken som går igen på alla områden, men man ställer sig onekligen frågan: Är dagens ungdom mindre idéellt inriktad än för tio år sedan?

När undertecknad för 11 år sedan tillhörde den glada, förhoppningsfulla skara ynglingar, som med den vita mössan på nacken kom till Ljungbyhed för att lära ig att flyga, var det ytterst få som överhuvudtaget talade om löner. Det var flygningen som var det stora intresset, det var yrket man såg upp till, alla hade en brinnande lust att bli flygofficer därför att man kände, att man skulle trivas med yrket.

Det är fullt klart att man inte helt kan förbise den ekonomiska faktorn när man väljer ett yrke. Men frågan är om man inte idag lägger för stor vikt vid vad man får i reda pengar. Det är naturligtvis många yrken som lockar dagens ungdomar, när skolans portar stängs bakom dem, många »fria» yrken med höga topplöner och som det synes goda framtidsutsikter. Talesättet om att »statens kaka är liten men säker» utövar ingen större lockelse på den som endast ser till pengarna. Flygvapnet kan kanske inte erbjuda några höga topplöner efter kort tid men väl löner, som är fullt konkurrenskraftiga med många andra »fria» yrken.

Dock är det väl inte alltid pengarna, som är orsaken till att man väljer ett yrke. Den förre chefen för det engelska flygvapnet, lord Tedder, har en gång yttrat följande ord till dem, som väljer sin levnadsbana: »Jag har vid olika tillfällen blivit tillfrågad av ynglingar med planer på att gå in vid flygvapnet: 'Vad har flygvapnet att erbjuda mig?' Mitt svar är: 'Din fråga intresserar mig inte. Vad jag är intresserad av, är vad Du har att erbjuda flygvapnet.' Jag anser det inte mer än rätt och billigt att en blivande flygofficer tar reda på vilka möjligheter, som erbjuds honom vad gäller tjänstgöring, löneförmåner, befordran etc, men jag är övertygad om att vårt vapens stolta historia skrivits av män, som sökt in av en *önskan att tjäna* och inte därför att de efter så och så många tjänsteår skulle få så och så många kronor i pension.» — Man måste verkligen hoppas för vår egen skull, att denna önskan att tjäna inte alldeles har försvunnit bland vår ungdom.

Tendenser till minskat antal sökande till flygaryrket har man även i Amerika och England. Den amerikanska militärskribenten Hanson Baldwin har nyligen behandlat problemet. Han framhåller att för den amerikanska ungdomens del spelar det nuvarande läget av till hälften fred och till hälften krig en viss roll. Det förvirrar begreppen. Koreakriget lämnar den amerikanska ungdomen kall och ingen känner en idéell sporre att tjäna det militära. Andra världskrigets minnen har ännu inte förbleknat och man vill ha fred och trygghet. Han anser även att den moderna ungdomen ser mera realistiskt på tingen och att flygaryrket därmed har förlorat sin romantiska glans.

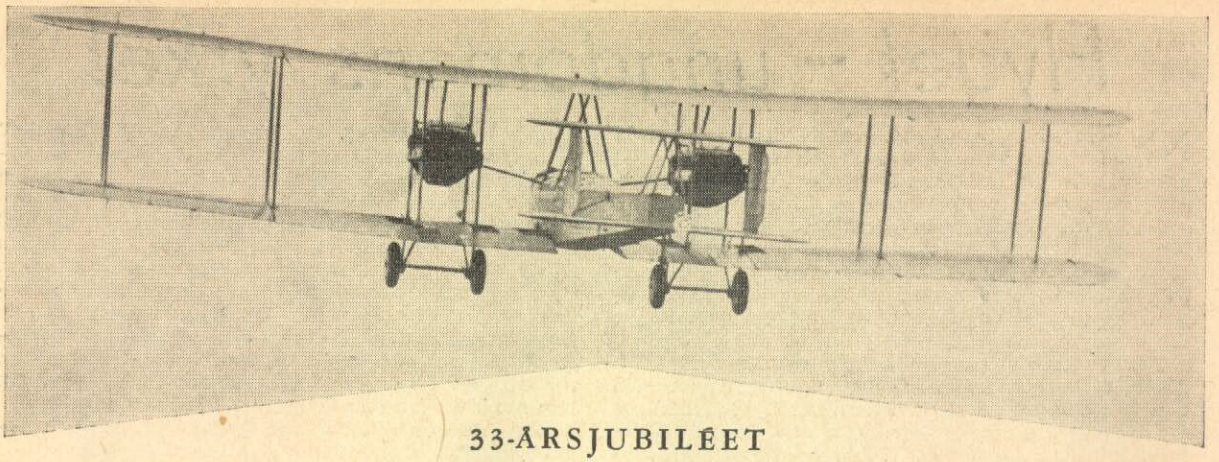
Även om det nu är så, att glansen kring flygarens yrke har förbleknat och givit plats för en mera saklig och kanske rent av teknisk syn på yrket, har då inte detta yrke så mycket att bjuda en yngling av idag med ett tekniskt intresse, att han söker sig dit? Svaret måste onekligen bli jo. Flygarens yrke är rörligt och omväxlande. Han får se hela vårt land och även främmande länder under flygningar och övningar av de mest skiftande slag. Han får en god teknisk utbildning inom ett vapen, där utvecklingen aldrig står stilla utan går framåt med stormsteg. Han uppfostras till att ta ett stort ansvar för personal och materiel. Han får lära sig att högst av allt värdesätta det goda kamratskap, som är utmärkande för flygvapnet och han uppfostras till laganda för att uppfylla de krav, som ställs på honom för att han skall utgöra en viktig länk i landets försvar.

Men framför allt, han får flyga! Denna odefinierbara känsla, som sedan urminnes tider hägrat för människan, att besegra även luften, den blir för honom vardagsmat. Men en vardagsmat, som ständigt är lika ny och inspirerande, något som för den verklige flygaren aldrig kan komma att te sig tråkigt eller slentrianmässigt. Mången ungdom av idag säger, att han vill ha ett yrke där han trivs, och att trivas nu för tiden innebär att ha gott om pengar. När man rannsakar detta sätt att se på tingen litet djupare, kommer man fram till att pengar betyder inte allt. Det finns något djupare, som skapar den verkliga tillfredsställelsen med ett yrke och skapar trivsel. I det avseendet finns det nog få yrken, som kan ge så mycket som flygarens och betecknande nog hör man aldrig någon flygare, som ångrar sitt yrkesval.

Många drar fram risken för haverier som ett skäl till att man inte skulle söka till flygvapnet. Denna risk kan aldrig helt avlägsnas och den skall inte förnekas. Men haveirfrekvensen visar en nedåtgående kurva. Flygvapnets experter och all dess personal arbetar oavlåtligt på att minska dessa risker genom att höja flygsäkerheten. Genom gedigen utbildning för att skapa skickliga och ansvarskännande flygare söker man eliminera de riskmoment, som uppstår genom den mänskliga faktorn. Den tekniska tjänsten inriktas på förbättringar av alla slag och en noggrann kontroll av all materiel. Väderlekstjänsten ser till, att all flygning planeras med hänsyn till rådande och kommande väderleksläge och den flygande personalen får en gedigen utbildning i meteorologi .

Det finns många som tror, att de måste sluta att flyga moderna reaflygplan efter en fem, sex år och därför drar sig för att bli flygare. Visserligen fordrar jaktflygarens tjänst, att han har ett visst mått av fysisk trim, något som han bibringas genom trevlig och omväxlande idrott i många former, men flygning med reaflygplan är inte enbart ett ungdomens monopol. Erfarenheter från Korea visar, att det även behövs äldre män med erfarenhet för att leda »laget» i luften till goda resultat. Och det är ännu långt kvar till dess att robotåldern är inne. Även när den en gång kommer, måste det finnas bemannade flygplan. Det finns intet som tyder på att något annat skulle bli fallet.

För modern ungdom med framåtanda och rätt sinnelag skänker flygaryrket tillfredsställelsen av att ha ett ansvarsfullt, trevligt och omväxlande yrke, som förutom goda ekonomiska förhållanden ger rika tillfällen till individuellt handlande och bra framtidsutsikter i en god kamratkrets. Känslan av att kunna tjäna sitt land i dess första försvarslinje vid ett försvar av vad man anser vara frihet och rätt ger mer än vetskapen om att bara kunna lyfta en stor månadslön i ett konjunkturbetonat »fritt» yrke.



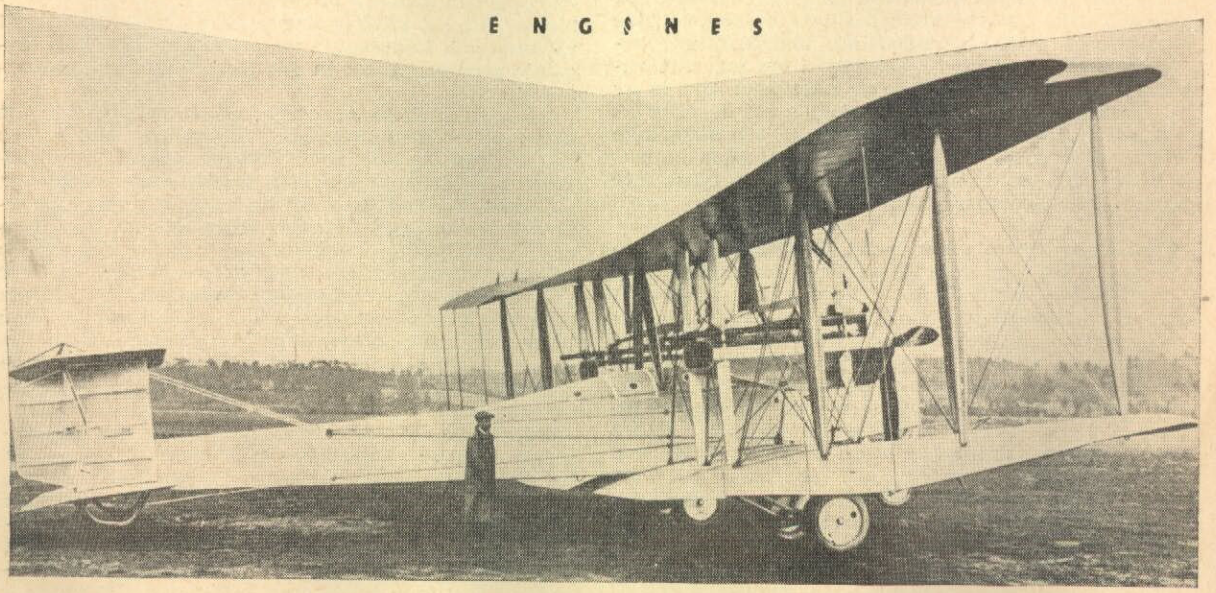
33-ÅRSJUBILÉET

av

DEN FÖRSTA ATLANTFLYGNINGEN

Den 14/15 juni 1919 utförde Alcock och Brown
sin historiska flygning från Newfoundland till Irland.
Deras Vickers Vimy bombflygplan var utrustat med
två 360 hkr Rolls-Royce Eagle motorer.

ROLLS-ROYCE
Aero
ENGINES



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



Turist över Atlanten

Fyratusen meter luft och lika mycket vatten — kanske mera — har vi under oss, vi resenärer i Harald Viking som är en av SAS första turist-DC-6:or över Atlanten. Det alltmer internationella, alltmer trånga men inte desto mindre lika stelt vänliga Bromma ligger långt bakom oss. Även Gardemoen norr om Oslo med dess improviserade bierbar har vi lämnat för en bra stund sedan. Vi har även smakat av det skotska teet i Prestwick och nu gungar vi fram över Atlanten.

Vi åker turistklass bevars och försöker känna det som om vi åkte någon sorts tredjeklass. Joo, visst är det litet trångt i stolarna, det skall inte förnekas, och inte har man så värst mycket utrymme över för benen, men värdinnan är lika stort solsken som i »de luxe», captain lika vänligt meddelsam, farten är lika god och tryggheten lika stor.

Det är vår förbaskade plikt att berätta om hur det är att åka turistklass över Atlanten, och medan vi dånar fram över det stora vattnet söker vi känna efter hur det är.

Och medan vi känner, så somnar vi. Klockan var redan 12 när vi startade från Prestwick. En del av passagerarna har ställt tillbaka klockorna sex timmar för att »acklimatisera» sig med amerikansk tid, men jag fortsätter att räkna småländskt. När jag vaknar visar min klocka fyra på morgonen.

Vi glider fram i en egendomlig natt av diffust mörker. När jag släcker den lilla läslampan får jag en känsla av att det enda ljuset i världen har blåsts ut!

Där nere ligger ett täcke av tunna flockmoln men då och då gapar ett mörkare hål mot mig där nere, en skymt av mörk och obetäckt Atlant. Ett hål liksom lagom stort att hoppa ner igenom ... men uppskattningsvis är det lika stort som den storkommun i vilken min hemsocken numera utgör en integrerande del ...

Snett bakom mig — mot nordost — rodnar horisonten svagt. Tryggt gräver sig Harald Viking fram mot väster. Vi har litet motvind har man sagt ute i cockpiten. Mellan 25 och 30 knop. Det gör att gryningen skall komma att hinna ifatt oss något tidigare än annars. Men ännu när jag ser ut efter en timme har inte den tunna och bleka strimman av ljus i nordost blivit nämnvärt bredare.

Det är någonting fantastiskt detta att på åtta—nio timmar göra »vattenhoppet» mellan Europa och Amerika. Jag tänker på Charles Lindbergh som för 25 år sedan gjorde samma färd — fast i omvänd riktning. Det var en bragd. Det jag gör nu är ett lätt-

jefullt gnidande på stussen som — det skall erkännas — börjar bli litet nedsutten. Möjligen åstadkommer jag även ett uttråkat gäspande då och då. Man sover inte särskilt bra när man flyger, och litet sämre än vanligt blir det förstås med sömnen i turistklass. Ty stolarna är som sagt trängre, och mittgången i kabinen har blivit så smal att den inte längre inbjuder till några längre spatserturer för att mjuka upp knäna.

Men när jag tänker på att jag varje timme jag sitter i denna stol och på mindre än ett dygn transporteras från Stockholm till New York, så tjänar jag så där omkring 30 blanka enkronor — jämfört med om jag skulle åka »first class». Det avgör saken åtminstone för min litet plånbokstunna del.

×



På återfärden över Atlanten, från New York till London, fick jag tillfälle att åka turistklass i en DC-6B, den plantyp som SAS sätter i trafik när som helst. I denna maskin som inte är nämnvärt större än DC-6 är utrymmet bättre trots att man tar 20 passagerare mera.

Turistklassprovet blev för min del inte helt lyckat eftersom det sammanföll med indragningarna till följd av oljestrejken i USA, och hemfärden blev mycket av en »lift» med tummen upp litet här och var i världen och mycken osäkerhetskänsla inför möjligheten att inte få plats. Idlewild vid New York var som en kokande gryta med massvis av resenärer som fastnat. Men det är inte flygbolagens fel. Det är snarare ett bevis på hur beroende vi blivit av reguljär service på flyglinjerna. Trafikflyget har blivit et tav de viktigaste transportmedlen på långdistanserna. Ett transportmedel som är oerhört känsligt för störningar. Enbart av den anledningen har turistklassen med dess större kapacitet sitt berättigande.

Skulle man vara en smula kritisk kunde man möjligen säga att turistklassen alldeles tydligt infördes en smula för tidigt. Det hade kanske varit bättre om bolagen väntat tills leveranserna av ändamålsenligare turistflygmateriel kommit längre på väg. Men som färdsätt betraktat är turistflyget lika värdefullt för normalt penningsutrustat folk som möjligheten att kunna åka svensk tredjeklass på tåg. För min del tror jag att turistklassen rätt snart blir standardklass. Den är mer än fullt acceptabel ur bekvämlighetssynpunkt. Gnäller man över trängseln är man bortskämd.

Och så vill jag bara uttrycka min stora beundran för SAS utomordentliga service och SAS-folkets vänlighet och hjälpsamhet överallt. Tack för god skjuts!

Yngve Norrvi



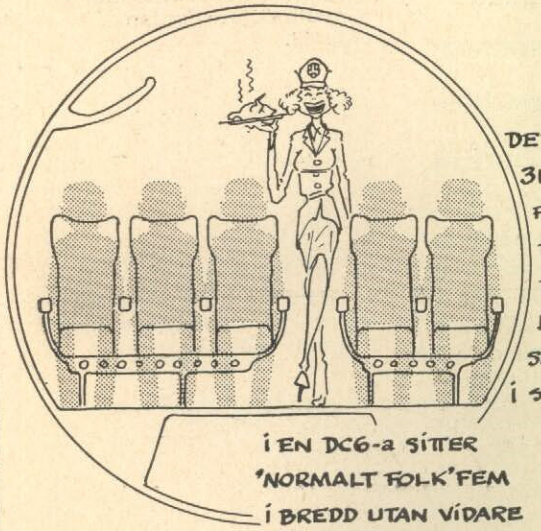
Herrar och damer turistflygare, var goda tag plats, säger Olle Järvheden i SAS pressavdelning och visar på stolarrangemanget i DC-6:ans stora kabin. (Ovan).

Gander på New Foundlands östkust är en av de vanligaste platserna för teknisk mellanlandning på Atlant-routerna.

TURIST I DET BLÅ...

DET HAR KOMMIT NYTT FOLK BLAND TRAFIK-FLYGERIETS KUNDKRETS PÅ SISTONE. TURISTSERVICE HETER SCHLAGERN FÖR DAGEN OCH ÄVEN OM DET FOLKLIGA ÄNNU INTE TAGIT FORMERNA AV TYROL~BRALLOR OCH VANDRARPJUCK FÅR ALLT FÖRNÄMITETERNA FINNA SIG I EN TILL-TAGANDE DEMOKRATISERING AV LUFTRESENÄRERNAS SKAROR...





I EN DC6-a SITTER 'NORMALT FOLK' FEM I BREDD UTAN VIDARE MEN ÄR MAN SKAPT SOM EN SPÄRRBALLONG..

DET ÄR KLART, 3100:- KALLA FÖR EN USA-TRIPP TUR & RETUR SNYTER INTE VILKEN BAGARLÄRLING SOM HELST UR NÄSAN, MEN OM MAN BETÄNKER ATT MOTSVARANDE STANDARDPLÅT BRAKAR LÖST PÅ 4300:- FÅR MAN ANSE MELLANSKILLNADEN SOM EN RIMLIG GOTTGÖRELSE FÖR EV. SVEDA O VÄRK I STUSSEN TILL FÖLJD AV LINDRIGT RYMLIGA STOLSITSAR.



...FÅR MAN TA' KONSEKVENSERNA OCH INHANDLA TVENNE PLÅTAR BREDVID VARANN. HELST.



FÖR DEN BEVINGADE TURISTEN KVARSTÅR EMELLERTID DET BEHAGLIGA FAKTUM ATT HAN UNDER VAR OCH EN AV SINA 40 FLYGTIMMAR STOCKHOLM~NEW-YORK~STOCKHOLM 'TJÄNAR' HELA TRETTIO ST. ENKRONOR !!~VILKET BLIR DET FÖRSTA FLYG-BOLAG SOM SERVERAR TURISTRABATTERNA I FORM AV 'TIMLIGA' SPARSLANTAR I DET BLÅ?!

Det tryckta ordet flyger

De förgyllda åren omedelbart efter krigsslutet gav åtskilliga tidningar en impuls att skaffa eget flyg. De dåmera icke krigförande hade mängder av smärre flygplan, som de inte ansåg sig ha råd att underhålla i en fredlig värld och därför gärna sålde billigt åt dem, som trodde sig gå i land med kostnaderna. Flygvapnet tillhandahöll kadrer av förare, som intet högre önskade än ett civilt, välbetalt flygjobb. T. o. m. pengar fanns på en del håll.

Självfallet borde varje tidning med anseende ha åtminstone ett eget flygplan, ständigt till hands för reportageresor, direktionsflygningar, snabbdistribution av tidningar när Hemmalaget vunnit över stora Otäcka Bortalaget och vad icke allt ett flygplan kan användas till.

Noggrannare kalkyler visade emellertid att privatmannen och företaget såtillvida har det lika ställt som att ett flygplan med besättning är en dyr leksak, om den inte utnyttjas höggradigt. De flesta reportageresor görs enklare per markbundna transportmedel från närmaste redaktion, taximorden sker sällan i närheten av godkända flygplatser och amfibieplan har begränsningar, som inte framgår av namnet.

Ännu har bara de stora dagstidningarna St. T — AB samt DN — Exp lyckats bära kostnaderna för lyxen och de flygmärkta reportagen är sällsynta. Man flyger ut att möta ett besökande örlogsfartyg, fotograferar en präktig eldsvåda eller, som nyligen skedde, har turen att från första parkett få följa ett prima flyghaveri med besättningen hoppande i fallskärm.

Däremot har konkurrensen mellan de stora dagstidningarna drivit fram en rätt avsevärd distribution av upplagorna; självfallet bara en bråkdel av vad som spottas ut från tryckeriet men ändå tillräckligt för att en hel liten armada av flygplan skall lyfta från Bromma för att snabbt fördela tidningar till orter, som inte så snabbt nås av tåg eller båt.

Det finns t. o. m. en tidning, som helt och hållet bygger på flyget i så hänseende. Nej, det är inte Looping utan veckotidningen Sverigenytt, som inte handlar om flyg men däremot flygs ut över hela världen till prenumeranter i sjuttio länder. Den är till för svenskar i utlandet, först och främst dem, som bor långt från hemlandet och för att de skall få den medan nyheterna är något sånär färska är den också gjord för flygdistribution. De åttasidiga numren trycks på ett speciellt, svensktillverkat flygpapper och väger inte mer än 13 gram per exemplar. Ännu kl. 12 på mån-

Charles Birch-Iensen berättar om modern tidningsdistribution

dagarna bryts de sista nyheterna in och kl 17 är de första exemplaren per SAS på väg till Sydamerika, där hr Andersson i Buenos Aires kan läsa dem på torsdagen. Till New York kommer de onsdag morgon och i Colombia har man dem redan samma kväll.

Bland prenumeranterna märker man missionärer i det mörkaste Afrika, som sedan SAS gjort sitt till Nairobi och andra flygbolag tagit vid intill närmsta lokala flygfält får sitt exemplar utburet per löpare genom kanske 200 km djungel eller mer. Det går naturligtvis inte så fort men än så länge går det inte fortare.

Knepigare att hålla reda på är prenumeranter på långfarande fartyg. En lastbåt till förslagsvis Sidney vill kanske ha sina Sverigenytt i första hand till Tunis och Haifa, Aden och Bombay. I regel söker tidningen själv hålla reda på destinationen; byter fartyget hamn alltför oregelmässigt blir det rederiets sak att sköta posten. Genomsnittligt ombesörjer SAS transporten till omkring 75 procent världen över.

Sak samma gäller de också för utlandsboende avsedda Times Weekly Edition från London och New York Herald från Paris. Ett vackert exempel på flygdistributionens snabbhet visar den dagliga London Times flygupplaga, som man i Stockholm kan köpa dagsfärsk på eftermiddagen.

Men också inom Sverige flygs tidningar i ganska stor utsträckning. En stor del av distributionen av huvudstadens morgontidningar går i Svenska Pressbyråns regi och flygs med SAS på de reguljära inrikeslinjerna, dit man väl också får räkna den över Köpenhamn till Malmö. Planet landar 10.30 på Kastrup, 400 kg tidningar lastas om och kl. 10.50 är de långt före tidningståget malmöborna tillhanda. I motsatt riktning går några av de största malmötidningarna; Sydsvenska Dagbladet är hos Stockholms tidningsförsäljare redan före middagstid.

Övre Norrland får via Luleå motta 350 kg tidningar dagligen från Stockholm; det är ingen stor motvikt mot Norrskensflamman men kanske någon. I medio av maj, när detta skrivs, är intendenten Häggner på Pressbyrån orolig för hur det skall gå med luleåtidningarna under bensinransoneringen för inrikesflyget — läget är vacklande och man vet ännu ingenting om eventuella inskränkningars storlek. Delvis gäller samma sak gotlänningarna, som tre gånger i veckan undfägnas med kulturorganen per SAS linjetrafik men övriga dagar genom flygbolaget Airtaco, chartrat för ändamålet av Pressbyrån.

Airtaco är inget litet bolag med dess 35 anställda och fem tvåmotoriga flygplan i tjänst, varav 2 Avro Anson, 2 Avro 19 och 1 Lockheed 12 A.

Förutom Pressbyråns uppdrag flyger Airtaco också på direkta kontrakt med tidningarna och skeppar dagligen de båda kämparna Aftonbladet och Expressen till Sundsvall, Karlstad, Lidköping och Trollhättan i kvantiteter, som varierar mellan 3—3,5 ton. På söndagarna fördärvar samma kvällstidningars sportextranummer sabbatsvilan för de sju förarna, som då får flyga dem till Örebro, Karlstad, Norrköping och Jönköping, varvid mängden springer upp till 5,5 eller ibland 6 ton. Dagssiffrorna ökar långsamt men säkert och flygningarna hålls med stor regularitet — på Sundsvallslinjen, som är den värsta ur vädersynpunkt, har man från 15 jan till dags dato inte haft mer än två inställda flygningar. Alltsedan bolagets Lockheed Hudson förra sommaren abrupt avslutade en flygning efter motorstopp i starten från

Bromma har man också varit förskonad från svårare störningar.

Det händer att man hinner sticka emellan med annat arbete mellan tidningsflygningarna. I regel får Airtaco det stora ansvaret att föra blomman av landets hopp och fruktan (Speedwayförarna med Vargolle i spetsen) till deras tävlingsplatser; nu senast var det till Trondheim. Motorcyklarna vågar man dock inte forsla tillsammans med förarna, de får åka landsvägen med mekanikerna. Någon gång chartras ett flygplan för transport av maskindelar till havererade fartyg i fjärran land, senast gav en sådan besättningen en solskensdag på Mallorca.

Tre stycken Airspeed Consul har Transairbolaget och flyger med dem 700—800 kg Aftonblad och Expresser till Söderhamn och Rommehed. Också för de tre transairförarna blir söndagarna fördärvade genom sportextra; det är örebroarna, som är så begivna på sportnyheter att de lördag och söndag kräver extraladdningar om 1500—1600 kg. Tidningsflyg är det ettåriga bolagets i stort sett enda uppgift och som det i allmänhet inte kräver mer än två och en halv timmes daglig flygning bör det inte vara alltför betungande för de åtta anställda.

Kvällskollegan AT har som specialflyg Aero Nord, som med 2 Airspeed Consul och 3 Lockheed Lodestar förser Jönköping, Karlstad, Örebro och Norrköping med 600—700 kg.

Första DC-6B här

Den första av SAS fjorton beställda DC-6B har nu levererats. Den kom med full last från Kalifornien via New York till Bromma pingstafton. Nästa exemplar kommer inom någon månad, och före årets slut skall de första åtta vara levererade. De följande sex kommer under vintern 1953/54. Hela leveransen med reservdelar kostar cirka 110 miljoner kronor. I turisttrafik tar DC-6B 81 passagerare.

Bensinransoneringen ligger i maj som ett hotande spöke framför samtliga tidningsflygbolag. Deras verksamhet kan inte anses höra till det absolut oumbärliga; å andra sidan kan de knappast inskränka driften utan att lägga ner den helt. Det går inte för dem att flyga sina tidningar bara halva vägen för att spara bensin och så få linjer, som de trafikerar är situationen dyster om bensinbolagen måste knappa in på tilldelningen. En ljuspunkt härvidlag är att den motorkategori som användes, inte kräver flygbensin av högsta oktantal, på vilken bristen är störst.

Då den amerikanska bensinbolagsstrejken nu synes vara på väg att hävas kan man hoppas att bristen skall kunna vara hävd till sommaren. Till Olympiaden stundar ett våldsamt transportbehov, inte bara för tidningar utan också för passagerare, som vill flyga både till och från Helsingfors. SAS materiel förslår inte för den uppgiften och de smärre bolagens nu större erfarenhet och deras ökade samarbete med luftfartsverket torde göra dem skickade att ta sin del av det.

Ch. Birch-Iensen.



IRVIN-
FALLSKÄRMEN

har räddat c:a 30.000 liv varav 107 svenska

AIR CHUTES
IRVIN

Tillverkas och försäljes av

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Banérgatan 29 — Stockholm.

Jag minns:

Sista hoppet

Bland några dagböcker jag har, skrivna under perioder som varit fyllda av något mer än den vanliga vardagens trivialiteter, har jag plockat fram en från 1948, bläddrat och levt tillbaka i minnena.

Det var det året Palestinakriget mellan judar och araber rasade som värst. Det var också det året som Folke Bernadotte mötte sitt tragiska öde under sitt försök att förlika de stridande parterna.

Genom en rad tillfälligheter kom jag att hamna på arenan för det tragiska spelet och bli en medagerande i de händelser där liv och död kommer så nära varandra. På lagom avstånd ser man ett krig som en stor och tragisk händelse, men på riktigt nära håll kan man inte längre fånga helheten i det som sker, men väl detaljer och de små händelser som försvinner i det stora hela och blir förglömda kapitel utom för dem som varit med. Det var omkring ett sådant litet kapitel i min dagbok som mina tankar dröjde kvar efter läsningen.

En dramatisk historia från Israel, berättad av Åke Liljeberg.

Jag tjänstgjorde som pilot i ett amerikanskt flygbolag som utförde charterflygningar till den av judarna behärskade delen av Palestina. Det vapenstillestånd som slutligen trädde i kraft, medförde att våra flygningar tillfälligt avstannade och de besättningar som då råkade befinna sig i Palestina blev liggande kvar sysslolösa i väntan på händelsernas vidare utveckling. Jag hörde till dem som på det viset kom att få leva en tids innehållslöst dagdrivarliv, vars växlingar utgjordes av Tel Avivs badstrand om dagen och de intill liggande barerna på kvällen.

Denna tillvaro hade naturligt nog sina behag, men blev i längden alltför enformig och trist, och när jag en dag tillfrågades om jag hade lust att åtaga mig ett specialuppdrag, svarade jag därför beredvilligt ja.

Judarna hade brist på piloter och det fåtal de hade tjänstgjorde i flygvapnet. Det uppdrag jag fått gällde flygningar vid en skola för fallskärmssoldater i närheten av Haifa. Man saknade besättning till den Curtiss Commando som skulle användas vid hoppövningarna och man behövde två piloter och en telegrafist. Det råkade bli tre svenskar som tog jobbet och vi tyckte det skulle bli intressant att pröva på något nytt.

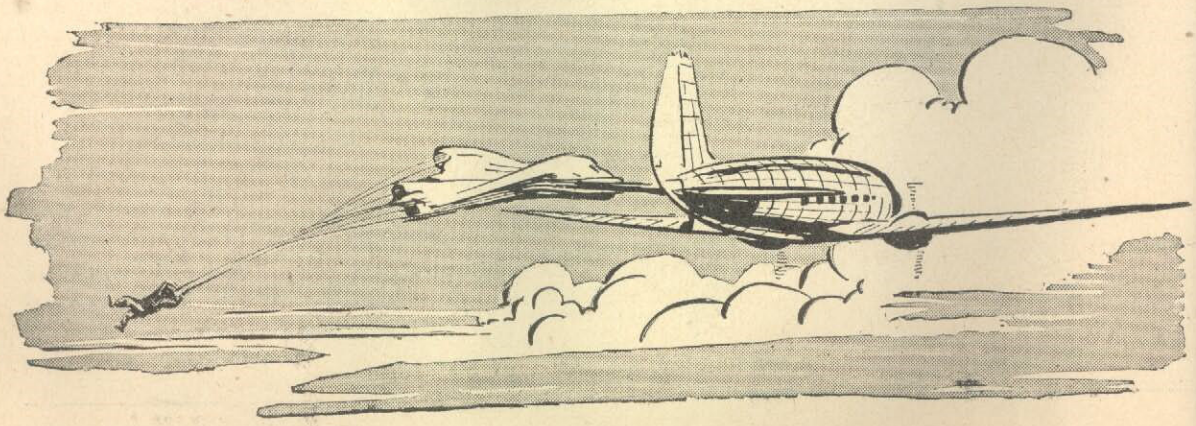
Någon dag senare flög vi upp till Ramat David, en liten by några mil från Haifa. Flygfältet där hade under kriget anlagts av engelsmännen och var omgivet av gamla flygplanvärn, luftvärnsställningar och en mängd flygplanskrot. Sedan engelsmännen efter mandattidens utgång lämnat Palestina, hade judarna övertagit fältet och använde det som bas för sin något blandade kollektion av bombplan. Utbildningen av fallskärmstrupperna hade även förlagts dit.

Ett par dagar efter vår ankomst till Ramat David gjorde vi vår första flygning där och började med att övningsfälla proviantbehållare. Dagen efter startade vi med 34 blivande fallskärmsjägare som skulle göra övningshopp från 400 meters höjd. Det skulle bli deras första fallskärmshopp och för de flesta även deras första flygning. Det var inte att undra på att deras ansikten var en smula spända och bleklagda då de klev ombord. Men instruktörerna gjorde sitt till för att morska upp stämningen.

Efter starten gick jag ut i kabinen för att vara med och se hur det gick till och samtidigt filma några av uthoppen. Ute i kabinen ljöd sång och hurrarop blandat med luftdragets oväsen från dörröppningen, från vilken dörren hade kopplats bort. De satt på kabingolvet i två rader med sina fallskärmspackar på ryggen och mellan dem gick en av instruktörerna fram och tillbaka. Här och där mönstrade han en fallskärm och då och då tog han sin cigarrett ur munnen och skänkte någon ett bloss och sade några ord till dem som såg litet betänksamma ut. Så sjöng de under hans anförande sina fallskärmsjägarsånger medan vi flög runt en halvtimme för att ge dem litet »luftvana».

Den förste som skulle hoppa var en av instruktörerna, en ung kapten som prövat jobbet i engelsk tjänst under kriget. Han skulle göra det första hoppet för att det skulle kännas lättare för de andra att sedan följa efter. Första dagen skulle man hoppa en och en, nästa dag två och två och slutligen skulle hoppen ske i ström och med full utrustning.

Han hängde där som en mask på en krok, nedslängd i en strömvirvel.



Så hukade han sig ner i dörröppningen ...



— o —

Vi började inflygningen mot det öppna fält över vilket hoppen skulle göras och kaptenen reste sig från sin plats och gjorde sig i ordning. När den första signalen på ringklockan kom, gick han fram till dörröppningen. De övriga hejade i korus en rimramsa och han log och nickade tillbaka. Det var som en mässa, en slags hemlig ritual, föreföll det mig och spänningen steg i kabinen. Vid nästa signal, tre ringningar på klockan, vände han blicken till en av sina kamrater, ropade något till honom och höjde två fingrar till en hälsning ... Så hukade han sig ner i dörröppningen och fattade tag med båda händerna för att ge fart åt uthoppet.

På vardera siadn om honom stod en instruktör. Utanför dörröppningen brusade fartvinden som en vild storm. Om några ögonblick skulle han kasta sig ut där, utlösningslinan skulle rassla till i sin krok i takwiren, sträckas när han fallit fri från planet och draga ut utlösningshandtaget på fallskärmen och sedan skulle han dala ner mot jorden med den camouflagemålade fallskärmskalotten svävande över sig.

Flygplanet minskade hastigheten och så efter några ögonblick kom hoppsignalen. Allas blickar var riktade på honom. Man såg honom krypa ihop och taga sats och så försvann han ut genom dörröppningen och drevs av fartvinden ögonblickligen bakåt. Det rasslade till i wiren i taket i vilken utlösningslinan löpte, den sträcktes till med en snärt och så kändes en duns som kom hela flygplanet att rycka till. Allt skedde på en och samma sekund, men stöten i flygplanet dröjde kvar och gav mig en otäck känsla i halsgropen, en aning om att det inte var riktigt som det skulle vara. Och det var det inte heller. Instruktörerna hade ögonblickligen reagerat och en av dem hängde sig ut genom dörröppningen för att se bakåt. Och då märkte jag att utlösningslinan satt som en spänd sträng från taket och ut genom dörröppningen, istället för att hänga lös och frigjord.

Hoppet hade misslyckats, men det var inte hopparens fel. Vi kom efteråt underfund med att utlösningslinan hade haft en knut som sträckt linan när endast en liten del av den löpt ut från fallskärmshöljet och detta gjorde att fallskärmen utvecklades omedelbart efter uthoppet. Fallskärmen och de tilltrasslade linorna hakade fast i stabilisatorn och höjdrodret.

Jag lutade mig också ut genom dörröppningen och såg den camouflagefärgade fallskärmskalotten snodd omkring stabilisatorns framkant. Några meter bakom flygplanets stjärtparti hängde han i sina linor. Luftdraget slet i honom och snodde honom ibland runt i cirklar. Han viftade förtvivlat med armarna och på hans mun kunde man se att han skrek och bad till oss. Han famlade efter linorna, han försökte dra sig in mot flygplanet med dem, men hans kamp var en hopplöshetens förtvivlade kamp.

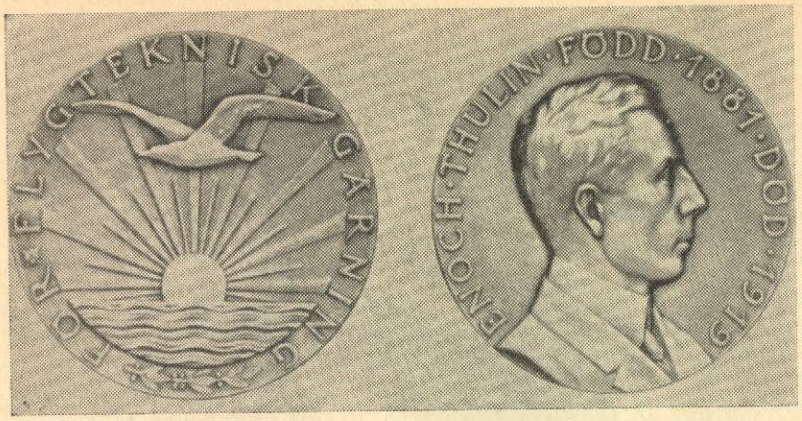
Bertil, som satt vid spakarna, hade genast fått veta vad som hänt och började stiga upp till högre höjd i tanke att med några branta svängar kunna få fallskärmen att lossna. Några av linorna hade även hakat sig fast omkring höjdrodret och gjorde det besvärligt att manövrera flygplanet. Under tiden försökte vi att tillverka en stång med vilken man skulle försöka nå skärmen och peta loss den, men det misslyckades. Vi försökte även krypa längst akteråt i flygplanet och med en yxa hugga hål i plåten för att den vägen kunna göra någonting, men efter en stund måste även den planen uppges.

Några av de unga fallskärmsjägarna hade rest sig upp från sina platser för att se vad som verkligen hänt, men de beordrades strängt av sitt befäl att sätta sig ner igen. De såg på varann och lydde. Bleka ansikten och frågande ögon, men tysta, pinsamt tysta. Om någon hade skrikit ut, så hade kanske det där kalla greppet om strupen släppt, men det var bara han därute som skrek och honom kunde vi inte höra. Vi satt här med våra liv, medan döden slet i den ensamme därute. Det var en hemsk känsla. Det värsta i vår situation var kanske att vi var så hopplöst hjälplösa. Inte ens de tväraste manövrar med flygplanet kunde få skärmen att lossna. Detta skulle säkerligen ha räddat honom, eftersom själva fallskärmskalotten inte tycktes vara uppriven, men den hängde envist fast. Ingenting hjälpte och vi förstod att det var en dödsdömd vi släpade efter oss.

Han hängde där som masken på en krok, nedslängd i en strömvirvel. Han var så ensam, fast vi bara var på några meters avstånd från honom. Det var som att bevittna en avrättning, en långsam avrättning ... Minuterna där uppe i flygplanet blev som en natts sömnlösa timmar med miljoner tankar. Skulle vi bli tvungna att landa med honom hängande där bak? Blodspår efter oss när vi rullade ut på landningsbanan! Samma skräcktankar lyste genom ur allas ansikten.

Vi kunde nu se att han hängde medvetslös och virvlade runt. Ibland kom han i pendling upp och ner. För varje pendling påverkades höjdrodret och vi måste nu båda sitta vid spakarna för att hålla maskinen i normalt flygläge.

Forts. på sid. 37.



Thulinmedaljen utdelas av Flygtekniska Föreningen i guld, silver och brons såsom en utmärkelse och erkänsla för flygteknisk gärning. Utdelandet av medaljen i guld och silver skall godkännas av Ingenjörsvetenskapsakademien.

Bristol Aeroplane Co. har visat sin helikopter typ 171 »Sycamore» i Stockholm och gjort en flera dagars demonstration av den intressanta maskinen inför snart sagt allt vad landet kunnat uppbringa av flygexperter och flygsinnat folk över huvud taget.

Stockholm var sista demonstrationsplatsen i en mycket omfattande turné som omfattat Belgien, Holland, Tyskland, Danmark, Norge och slutligen Sverige. Helikoptern har flugit »för egen maskin» hela vägen från England, en distans på ca 2.500 km. Denna flygning är den längsta som någonsin företagits med helikopter i Europa. Turnén har gått utan missöden. Hemresan till England gjorde dock koptern i »magen» på en Bristol Frighter.

»Sycamore» väckte stort intresse och ingav förtroende. Vad man främst fäste sig vid var den vilsamma och vibrationsfria flykten som ingav passagerarna en känsla av trygghet och komfort. Men nog blir det litet trångt att sitta tre i baksits. Det går dock om ingen av de tre där bak är för hårt pumpad . . .

»Sycamore» provflögs för första gången redan 1947 och har sedan genomgått mycket grundliga prov — både i arktiskt och tropiskt klimat. Så man får säga att Bristol gått grundligt till väga. Serieproduktionen är nu i full gång.

Konstruktören heter *Raoul Hafner,* känd pionjär på autogiro- och helikopterområdet. Beträffande konstruktionen vill firman speciellt framhålla rotorhuvudet som betecknas som en synnerligen enkel, kraftig och långlivad konstruktion.

Demonstrationskoptern var utrustad med blindflyginstrument, bl. a. gyrohorisont. Den kan även mycket lätt utrustas med radar. Genom att rotorn är inklinerad framåt redan vid själva konstruktionen flyger 171 i nära nog horisontalläge med en mycket liten lutning framåt. Därför slipper passagerarna det i koptrar annars rätt vanliga obehaget att mer eller mindre »hänga i selen».

»Sycamore» är utrustad med en 570 hk Alvis Leonides motor. Rotorn som är trebladig har en diameter av 14,8 m, maximala flygvikten är 2360 kg, varav betalande lasten utgör 454 kg. Genom några enkla handgrepp kan koptern ändras om till ambulans med plats för förare, sjukvårdare och två patienter på bårar.

Genom sin storlek och relativt långa flygsträcka kan Bristol 171 kanske vara något att tänka på för svenska förhållanden, inte minst vid spanings- och räddningsaktioner i våra skärgårds- och fjälltrakter.

×

Flygtekniska Föreningen helikopterminded

—

Thulinmedalj till fyra

Flygtekniska föreningen passade på att hålla sitt årsmöte i samband med helikopterbesöket. Den aktiva och pigga föreningen passade på att göra hela mötet synnerligen helikopterbetonat. Således hade två engelska helikopterexperter inbjudits att hålla föredrag i samband med årsmötet, dit även en rad icke medlemmar inbjudits. *Dr G. S. Hislop* från BEA talade om helikopterekonomi med utgångspunkt från de erfarenheter BEA fått av fem års provdrift av reguljär post- och passagerartrafik i England. Hislop ansåg att man redan nu kan betrakta helikoptern som ett ekonomiskt transportmedel på kortare linjer mellan tätt befolkade centra. Ekonomien förbättras med utnyttjande av de större typer som är på väg. Helikopterns stora värde för specialuppdrag kan aldrig ifrågasättas.

Oliver Fitzwilliams från Westland Aircraft talade om framtidens jätteheliköptrar och uppehöll sig främst vid de engelska reaktionsdriftprojekten. Enligt talaren bör man inte alls bli förvånad om det om några år dyker upp konstruktioner kapabla att ta både fyra- och femhundra passagerare, kanske mera.

×

Vid årsmötet valdes verkstadsdirektören i flygvapnet *Stig Bjarnholt,* Stockholm, till ordförande efter avgående luftfartsinspektören *Erland Ljung.* Flygvapenchefen *general Nordenskiöld* utdelade på föreningens vägnar Thulinmedaljen: i guld till *generalmajor Nils Söderberg* i Trollhättan och *professor Sten Luthander* vid Tekniska Högskolan samt i silver till de bägge Saab-ingenjörerna *Lars Brising* och *Tord Lidmalm.*

General Nordenskiöld hyllade medaljörerna i korta tal i samband med utdelningen och fann det ägnat att förvåna att våra tekniker kunnat skapa så högklassiga ting inom flyget med tanke på de små grundresurser vi har i förhållande till stormakterna. Det är inte minst tack vare våra flygtekniker som vår försvarssituation kan anses tämligen ljus.

Vid ett samkväm senare på kvällen utdelades Thulinmedaljen i brons till *bankdirektör Karl Arvid Norlin* för hans insatser till Flygtekniska Föreningens fromma.

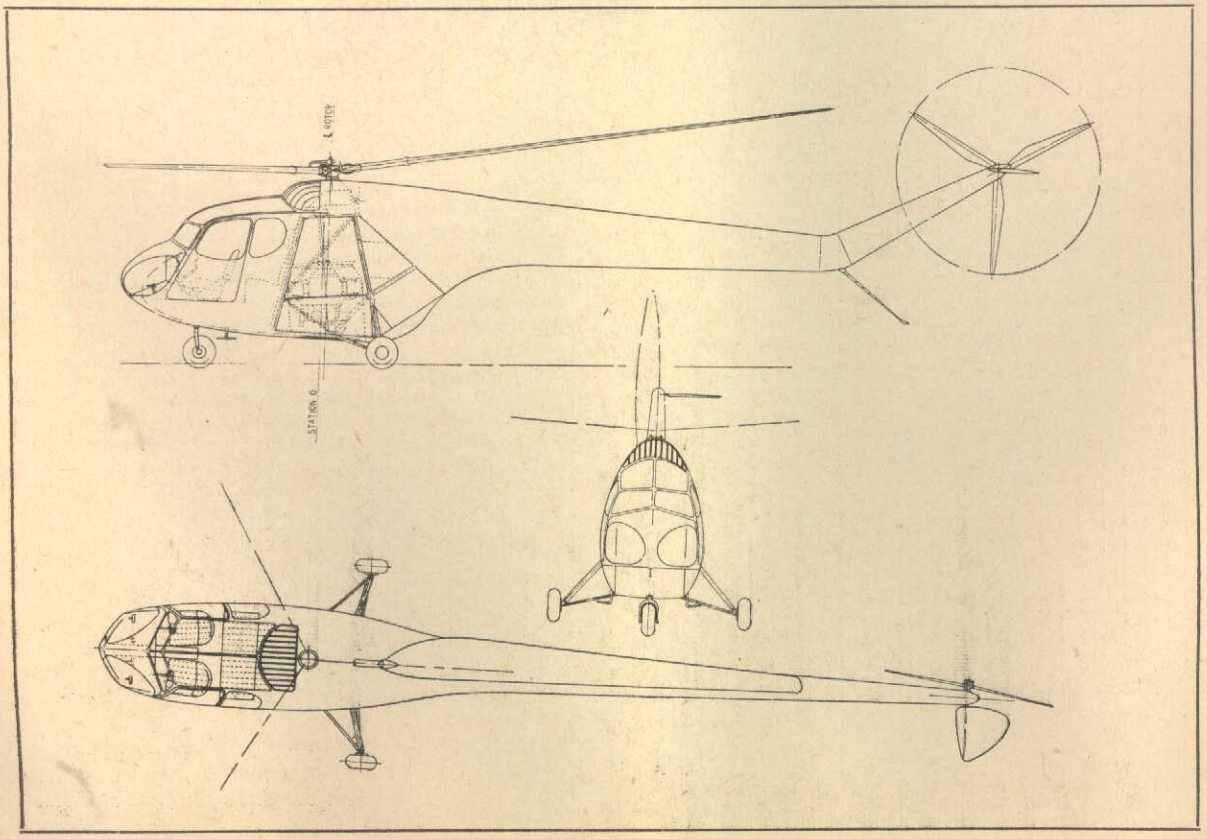
I helikopterns tecken

Ännu större Bristolhelikopter

Vid en tillställning med dans nyligen hos Bristols meddelade en talesman för helikopteravdelningen att BEA visar stort intresse för Bristols tvårotoriga helikopter »Bristol 173», men för att göra den mer ekonomisk torde det bli nödvändigt att öka betalande lasten. Resultatet torde bli »Bristol 181», en förstorad version av 173 i stånd att ta 40 passagerare. BEA vill ha 181 i drift 1958, vilket skulle betyda att provflygningarna måste börja under 1955. Detta vågade inte Bristols talesman vid tillställningen lova, men han meddelade dock att arbetet på den nya helikoptern skulle börja omedelbart efter dansen ...



Nedan en treplanskiss av Bristol 171 »Sycamore». Till höger: En specialversion av Bristol 171 är utrustad med en vinsch med vilken nödställda kan halas ombord utan att helikoptern ens behöver landa.



'Segelflygare' i ballong

För någon tid sedan fick vi tag i en bok om »Luftresor» med författarnamnen Glaisher, Flammarion, Fonvielle och Tissandier i guldtryck på det slitna bandet. Boken är tryckt 1874 och innehåller intressanta, spännande, vetenskapliga och dramatiska skildringar om hur man gjorde »luftresor» för något hundratal år tillbaka i tiden. Samtliga författare var på sin tid världsberömda ballongseglare.

Läsningen av denna bok framkallar intressanta bilder av ballong-erans stora pionjärer. Man kommer dem in på livet. Men man frestas givetvis även att dra paralleller med modern flygning. Inte minst har vi frapperats av hur i många stycken den gamla ballongseglarkonsten liknar modern segelflygning. Den var givetvis inte så variationsrik som segelflygningen är i dag, gav inte så stora möjligheter och hade inte samma inriktning och framförallt inte samma teknik, eftersom man på den tiden knappast hade en aning om luftens kraftkällor men spänningen och sporten var ungefär lika.

Vi har tagit oss friheten att här publicera några av bokens många vackra teckningar för att med dess hjälp försöka ge en uppfattning om skönheten, dramatiken och spänningen i ballongseglingen. Först vill vi dock fästa uppmärksamheten på den rapport som Sveriges förste ballongförare August Saloman gjorde efter sin certifikatflygning den 15 juli 1901 från Wien till Keszthely i Ungern. (Denna rapport ingår inte i boken.) Distansen var 174 km, maximala höjden 3.000 m och flygningen tog 7 timmar och 15 minuter.

Om ni tittar på diagrammet från flygningen, så slår det er säkerligen hur stora likheter det har med ett barogram från en segelflygning i dag. Lägg också märke till hur höjdkurvan följer väder och terräng; nedsvep bakom kullarna och över sjöarna, kraftigt stig under cumulus ... En segelflygare kan titta länge på detta över 50 år gamla »barogram».



Denna bild visar den engelske ballonseglaren och vetenskapsmannen J. Glaisher jämte medhjälpare i den ballong som han använde för främst meteorologisk forskning.

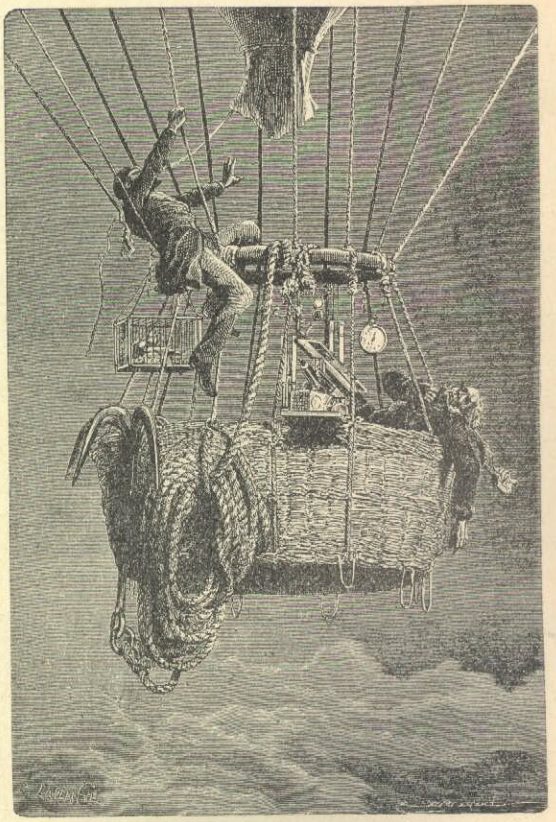
Bland de många vackra och fantasifulla »luftbilderna» har vi fastnat för denna, hämtad ur Flammarions avsnitt i boken. Författaren skriver bl. a.:



»Vi sväfvade i det renaste ljus, under den klaraste himmel. Högt öfver jorden med dess dimslöja gick vår luftiga väg. Här herrskar ljus, här strålar värme, här är rymden full av glädje. Då man befinner sig i skötet af denna nya verld, tyckes det som lemnade man dödens dystra rike för att träda in i en ny tillvaro, och som lemnade man molnen under sig för att uppstå i en förklarad himmel...»

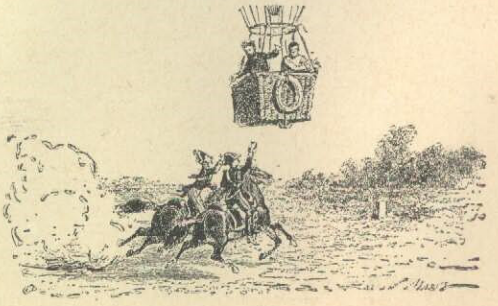
Nu för tiden uttrycker vi oss kanske litet annorlunda men vi tycker nog ungefär detsamma.

År 1862 nådde Glaisher och Coxwell en höjd av 11.000 meter. Flygningen höll på att sluta med en katastrof. Glaisher gjorde såsom vetenskapsman mycket noggranna iakttagelser under hela flygningen, inte minst av sina och medhjälparens fysiska och psykiska reaktioner. Vi gör några utdrag:

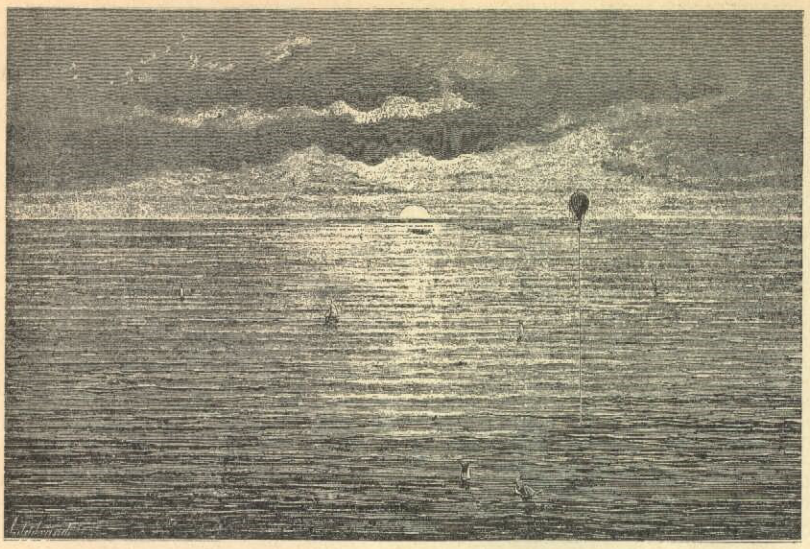


»Klockan 1 t. 34 m. märkte jag, att Coxwell's krafter småningom började aftaga. Derpå var ej att undra, ty han hade hela tiden varit sysselsatt med att öfvervaka och manövrera ballongen. Klockan 1 t. 39 m. uppnådde vi 6.437 méter... Termometern visade —13°... Hittills hade jag utan svårighet nedskrifvit mina anmärkningar, under det min följeslagare, såsom nyss sades, börjat förlora krafterna. Det dröjde dock icke länge förrän det blef mig sjelf omöjligt att urskilja termometerns qvicksilfverpelare, urets visare eller gradindelningen på något af mina instrument... Men jag måste liksom koncentrera all själens kraft i ögat, för att slutligen af barometerns stånd öfvertyga mig om, att vi nått den oerhörda höjden av 11.000 méter... Utmattad ville jag stödja mig med högra armen mot bordet. Jag förmådde det icke. Denna arm, som ännu alldeles nyss egde hela sin styrka, nedhängde maktlös, liksom afbruten... Nu var jag oförmögen till hvarje, äfven den minsta rörelse. Coxwell's gestalt upplöste sig i en skuggbild, och då jag försökte att tala med honom, nekade mig till och med tungan sin tjenst»

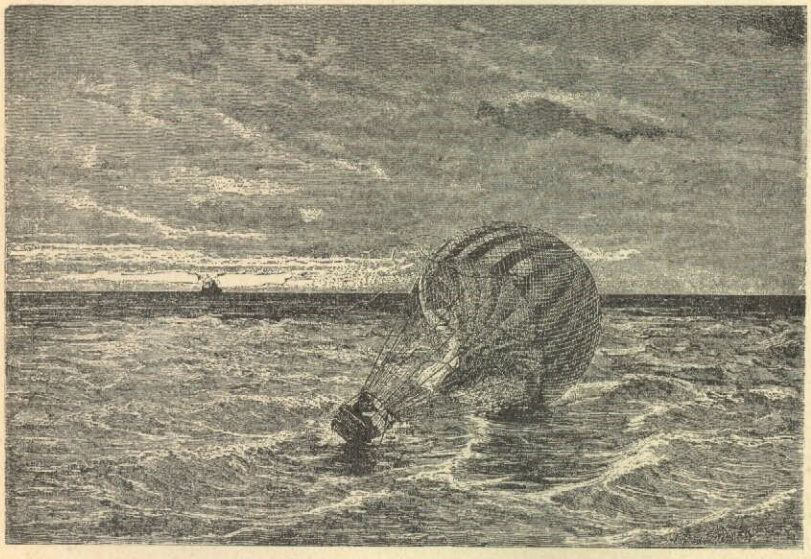
Bilden visar den situation då Coxwell klättrar upp för att frigöra ventillinan som fastnat och omöjliggjorde utsläppande av gas för nedstigning. Egendomligt nog lyckades Coxwell, trots att han svårt medtagen, att göra linan fri, och de båda ballongseglarna kunde så småningom få ballongen att sjunka.



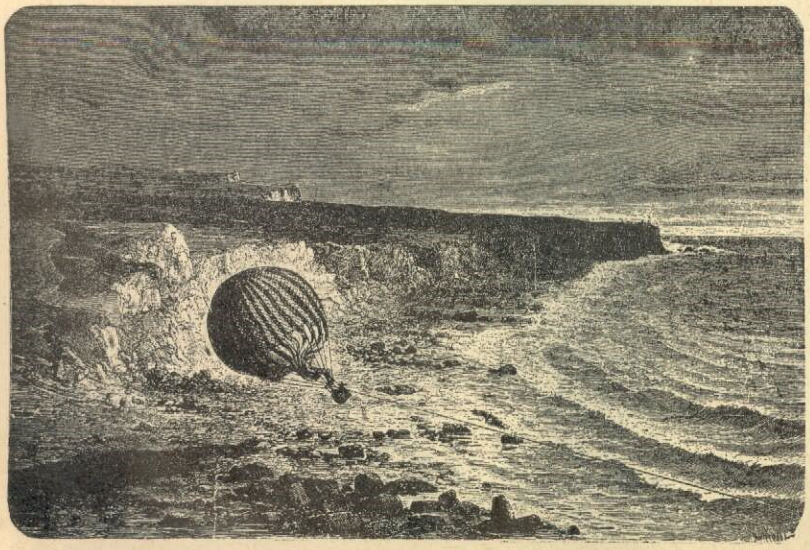
Flammarion antecknar en lustig episod från en flygning i Frankrike, som illustreras av den lilla teckningen till höger: *»Efter att hafva passerat Seinen, drogo vi fram på ringa höjd öfver marken, och jag höll just på att anteckna en hygrometer-observation, då vi nedifrån fingo höra ropet: 'Edra papper, mine herrar!' Hvem ställde denna dumma fråga till oss? Hon utgick från två gensdarmer, hvilka redo fram den till Saint-Germain ledande vägen...»*



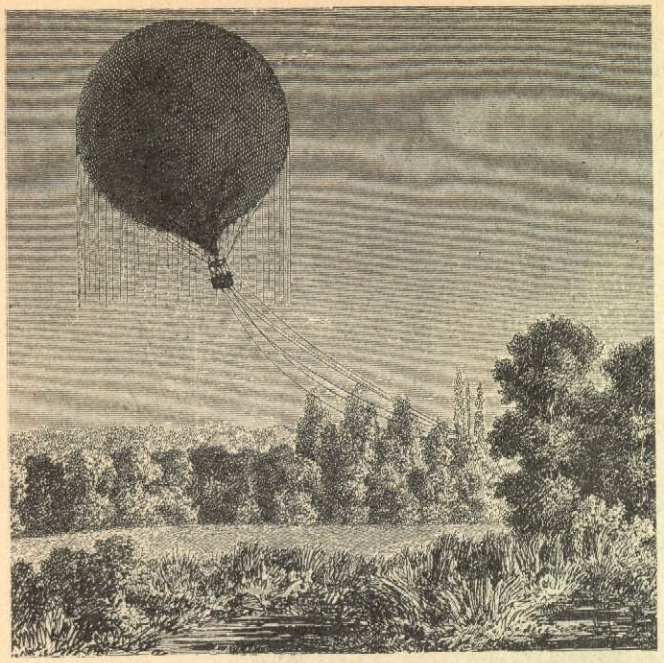
Att segla med ballong över vatten kunde naturligtvis ha sina besvärligheter och var väl inte alldeles ofarligt. De tre bilderna på denna sida ger några situationer. Överst en vacker solnedgång över havet. Man får hoppas att det blåser pålandsvind . . .

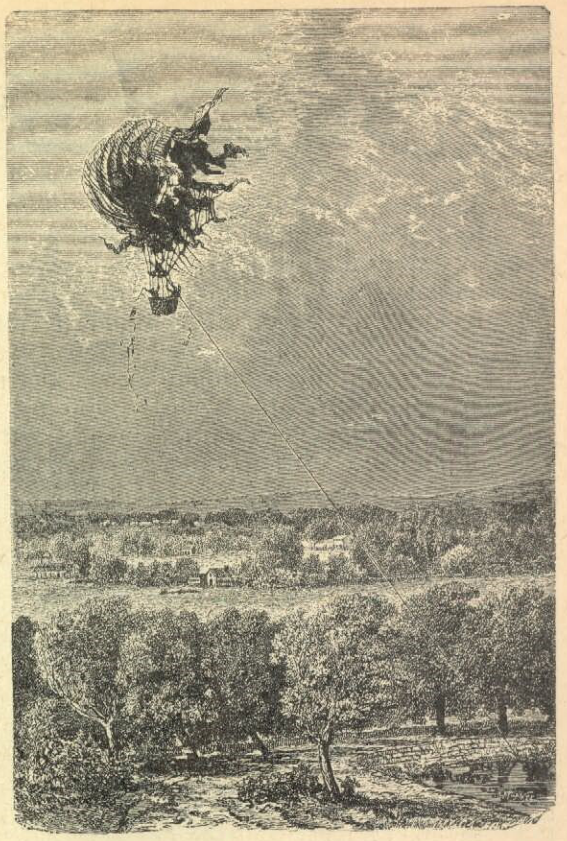


En landning på havet med ett fartyg inom relativt behagligt avstånd. Oftast lyckades man klara både livhanken och den dyrbara ballongen, såvida man inte hamnat alltför långt från land. Med tanke på att man ofta flög i moln och hade besvärligt att bestämma vindriktning och -styrka är det egendomligt att inte flera haverier till havs förekom. Engelsmännen hade det i det fallet mest besvärligt. Många dramatiska flygningar över kanalen förekom dock med molngenomgång mitt ute över vattnet och gas så det nätt och jämt räckte över till fastlandet.



En dramatisk landning på själva kanalstranden efter en överhavsflygning.





Likheterna med segelflygning är som tidigare sagts många gånger frapperande. Ovan en väl ansatt »bedömningslandning» i en skogsglänta. På bilden till höger har sprängning av ballongen måst göras för att landning skall ske på beräknad plats. Känner ni segelflygare igen hämtningsbilden här nedan? Flygplanvagnen är visserligen en kärra och bogserbilen en kraftig ardenner, men nyfikenheten hos den församlade folkskaran är sig lik, och stämningen tycks också vara det...



"Snarler"

Att förse flygplan med raketaggregat för att momentant öka hastigheten (exempelvis under strid) eller för att förkorta startsträckan, är ingen ny idé. Inte heller är det någon ny erfarenhet att dylika raketer kan ha sina risker samt att de konsumerar närapå ohyggliga mängder bränsle.

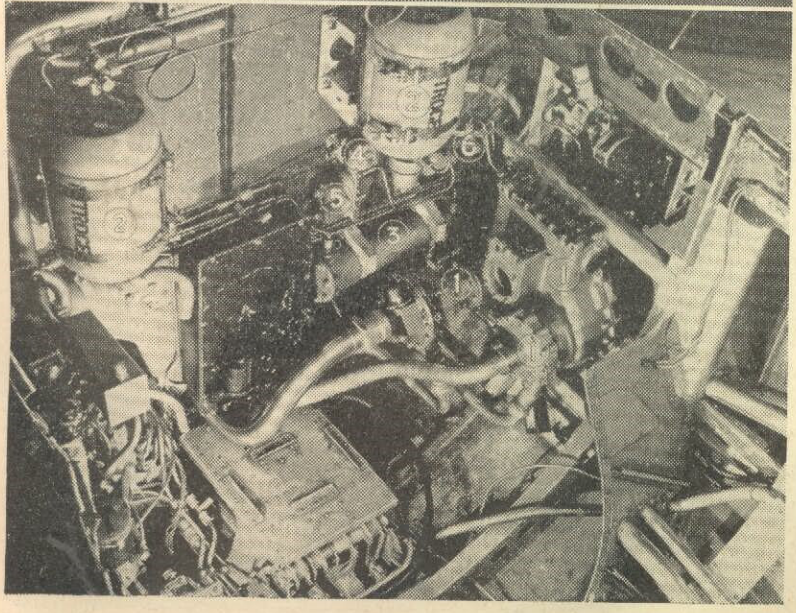
En av de mera uppmärksammade konstruktionerna på området är den brittiska firman Armstrong Siddeleys »Snarler», som på försök apterats på försöksflygplanet Hawker P 1072 och som betecknas som en mycket stor framgång på området.



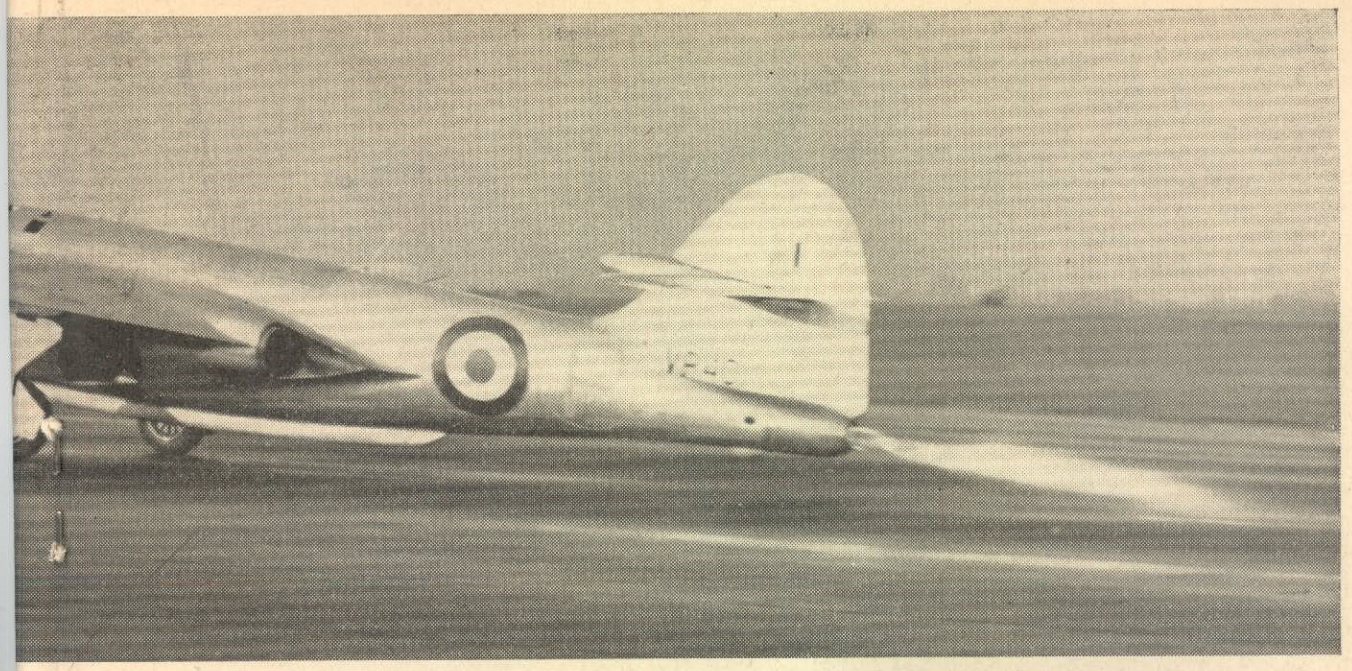
»Snarler» drivs med flytande syre och metanol och arbetssättet beskrivs som knappast mer komplicerat än när en sodavattensflaska sprutar över . . .



Bilden till vänster visar brännkammaren i stjärten på en Hawker P. 1072. Skyddskåporna har tagits bort för inspektion av aggregatet.



Snarler-installationen i P. 1072. Siffrorna betecknar: 1. pumpsystem. 2. gasbehållare. 3. filter. 4. reduceringsventil. 5. reglage. 6. luftventil.



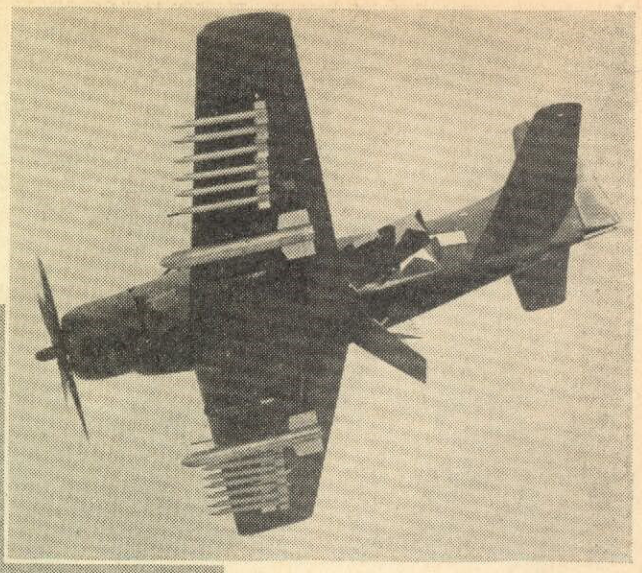
Bilderna på dessa sidor avslöjar ett vackert arbete vid installationen av »Snarler» på P. 1072. Efter den första flygningen som »Wimpey» gjorde upp till 11.000 meter yttrade han: »It goes up like a bloody rocket!» Vilket väl närmast kan översättas med »Hon stiger min själ som en raket . . .» Bilden ovan visar P. 1072 under en start med raketaggregatet i funktion. Lägg märke till utloppsflamman.

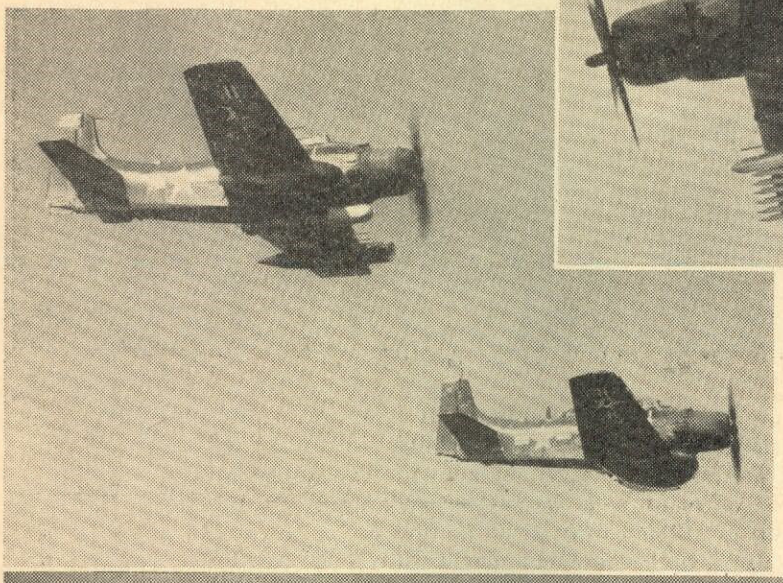
Här laddas P. 1072 upp för den första provstarten med »Snarler», som Armstrong Siddeley började konstruera hösten 1947 och som omgivits med mycket stor sekretess. »Snarler» är det första brittiska vätskeraketaggregatet. Det väger inte mer än drygt 100 kg men lämnar inte mindre än 1.000 kg dragkraft vid havsytan. Ett enormt krafttillskott.



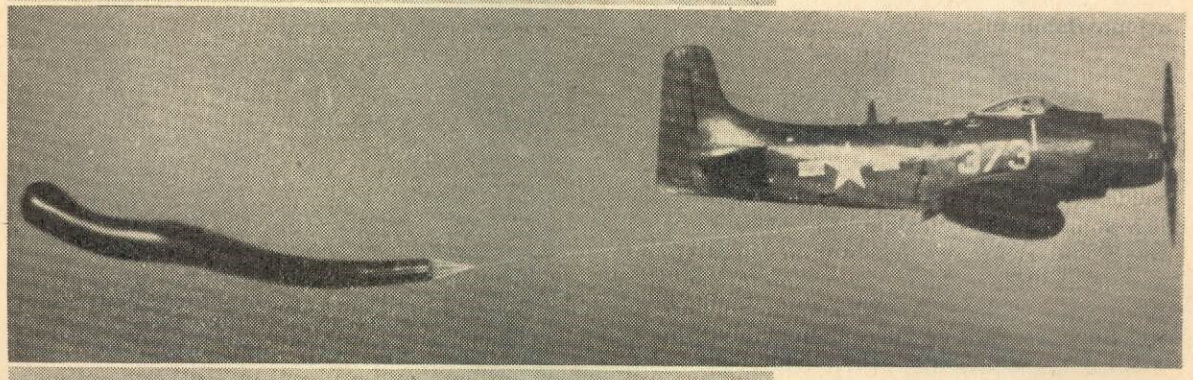
”Skyraider”

I föregående nr presenterades Douglas AD-4 »Skyraider» kortfattat under rubriken »Världens fulaste». I serien »Kalla krigets flyg» följer i detta nr en utförligare beskrivning. Här ytterligare bilder av den intressanta typen.

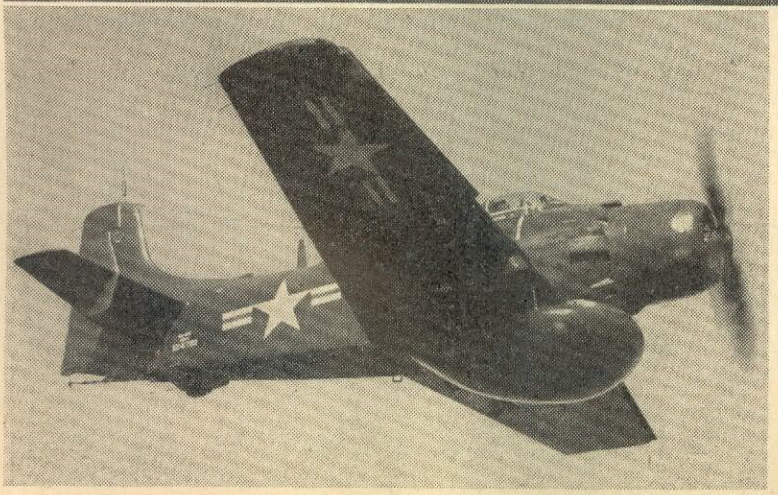




Till vänster: Ett farligt ubåtsjaktpar; det undre planet är utrustat med radar för lokalisering av ubåtar. Det övre bär bl. a. en 1000 kg torped.



Skyraider användes även för måldragning.



En praktfull bild av en radarutrustad Douglas AD-4W. Vackert är det kanske inte men farligt — för ubåtarna. Skyraider används också hangarfartygsbaserad.

19 Kalla krigets flyg:

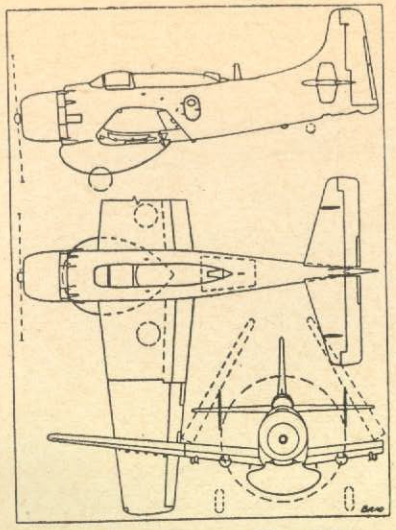
Douglas AD-4 Skyraider

Ett av de få kolvmotordrivna attackflygplan som fortfarande tillverkas i stor skala är Douglas-fabrikernas hangarfartygsbaserade typ AD Skyraider, varav åtskilligt mer än 1.000 exemplar tillförts det amerikanska marinflyget. En hel del av dessa anfaller dagligen mål i Nordkorea från amerikanska hangarfartyg. Sedan november 1951 ingår Skyraider i mindre antal även i det brittiska marinflyget, som dock uteslutande använder typen för ubåtsjakt.

Liksom så många andra nu aktuella typer av krigsflygplan, kom Skyraider fram i det andra världskrigets elfte timme. Provflygningen ägde rum i april 1945. Ursprungligen var typen avsedd att efter Douglas SBD Dauntless överta rollen som marinflygets störtbombare »nummer ett». Som bekant har emellertid störtbombtekniken numera nästan helt för-



Skyraider visar upp sina fällbara vingar och fruktansvärda beväpning bestående av en 450 kg bomb, två »Timy Tim» 30 cm (raketer) och 12 st. 12,7 cm raketer.



Treplansskiss av Skyraider.

svunnit ur flertalet flygvapen och i stället har attackflyget gjort sitt inträde på arenan. Denna övergång till andra dykvinklar har dock inte gjort Skyraider omodern, tvärtom. Jämsides med den ensitsiga attackversionen som inom parentes kan medföra ända upp till 4,5 tons bomblast (!) samt operera även från små eskorthangarfartyg (dock inte med 4,5 ton bomber), har nämligen ett otal andra varianter sett dagens ljus, därav många flersitsiga. Tyngdpunkten i Skyraider-tillverkningen har dock alltid legat på attackflyget, och av de omkring 1.000 byggda exemplaren torde mer än 600 vara ensitsiga attackversioner. Som exempel på hur anskaffningen har fördelat sig på de olika varianterna kan nämnas att US Navy 1949 beställde 236 st AD-4 (ensitsiga attackplan), 29 st AD-4N (tvåsitsiga attackplan för nattoperationer), 39 st AD-4Q (tvåsitsiga radarstörningsplan) och 52 st AD-4W (tresitsiga radarspaningsplan för ubåtsjakt). Allt som allt lär mer än 22 olika Skyraider-versioner hittills ha byggts. Mest anmärkningsvärd är måhända den splitternya AD-5 som ännu ej börjat seriebyggas. Dess skrov är nämligen konstruerat så att planet snabbt kan modifieras till vilket som helst av 12 olika utföranden, bl. a. även till transportplan. Enligt tillverkaren skall speciella byggsatser levereras så att dylika ombyggnader skall kunna utföras enbart med tillhjälp av verkstadsresurserna ombord på hangarfartygen. Tidigare specialversioner krävde nämligen ändringar i planets struktur.

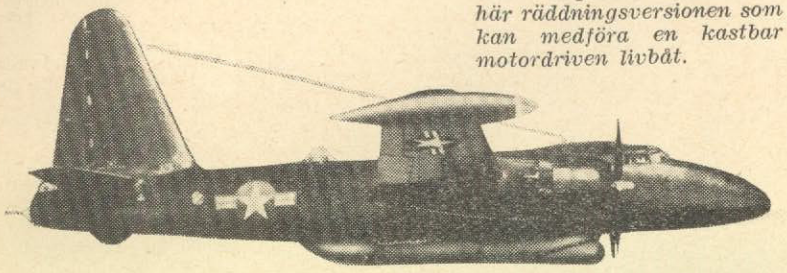
Även om Skyraider sålunda är ett synnerligen användbart flyg-

Forts. på sid. 25

DOUGLAS AD-4 SKYRAIDER

Typ: enmotorigt attack- och ubåtsjaktplan för hangarfartygsbasering.
Motor: en Wright R-3350 Cyclone 18-cyl. stjärnmotor med 2.700 hk starteffekt.
Besättning: 1—3 man.
Beväpning: två fasta 20 mm automatkanoner (AD-5: fyra 20 mm akan) samt 12 raketer.
Bomblast: max. 4,5 ton, normal 907 kg.
Spännvidd ..... 15.24 m
Längd ..... 12,0 m
Vingyta ..... 37,2 m²
Tomvikt ..... 4.966 kg
Flygvikt ..... 7.560 kg
Vingbelastning .. 243 kg/m²
Toppfart ..... 585 km/tim
Topphöjd ..... 7.600 m
Flygsträcka ..... 2.400 km

20 Kalla krigets flyg:



ARS Neptune kallas den här räddningsversionen som kan medföra en kastbar motordriven livbåt.

Lockheed P2V5 Neptune

Vid ett flyktigt betraktande av USA:s styrka i luften glömmer man ofta lätt att ta hänsyn till den synnerligen aktningsvärda styrkan hos det marina flyget, vilket numerärt sett torde vara »det tredje starkaste flygvapnet i världen» efter USAF och Sovjet, med 6.000—7.000 krigsflygplan i första linjen. Av denna styrka utgör de s. k. partull- (search) och ubåtsjaktplanen en synnerligen viktig del. Det f. n. viktigaste i raden av dylika flygplan är otvivelaktigt Lockheed-fabrikens tvåmotoriga Neptune, vilket redan i hundratals exemplar ingår i US Navy:s landbaserade förband och som nyligen även börjat levereras till vissa NATO-länder, bl. a. England (vars Coastal Command lär skall få 52 dylika plan) och Australien. Inte minst viktigt är också att Neptune länge var det enda marina planet med tillräcklig kapacitet att kunna medföra en atombomb av »normal» storlek. Neptune, som f. n. är det största av marinflygets krigsflygplan, började levereras i serie i december 1945, och hann därför aldrig göra krigstjänst under andra världskriget. I Korea har dock Neptune kommit i bruk, även om typen där ännu ej mött sin arvfiende — ubåten.

Det mest utmärkande draget hos Neptune är dess stora räckvidd, vilket också bevisades den 29 september och 1 oktober 1946, då ett modifierat plan av denna typ (P2V-1) med fyra man ombord satte nytt världsrekord i distansflygning genom att flyga non-stop från Perth i västra Australien till Columbus i Ohio, en sträcka på 17.976 km, vilken tillryggalades på en tid av 55 timmar och 17 min. Fullt så lång är naturligtvis inte Neptunes normala flygsträcka, varför en *viss* överlast av bränsle var nödvändig. Vid starten från Perth vägde också rekordplanet hela 38.600 kg mot versionens max. startvikt av 26.300 kg! Av denna för ett tvåmotorigt plan oerhörda vikt, utgjorde sinte mindre än 22.890 kg av bränsle, d. v. s. ungefär en och en halv gång planets tomvikt. Man skall inte förvåna sig över att startraketer användes för att »få loss» planet från terra firma.

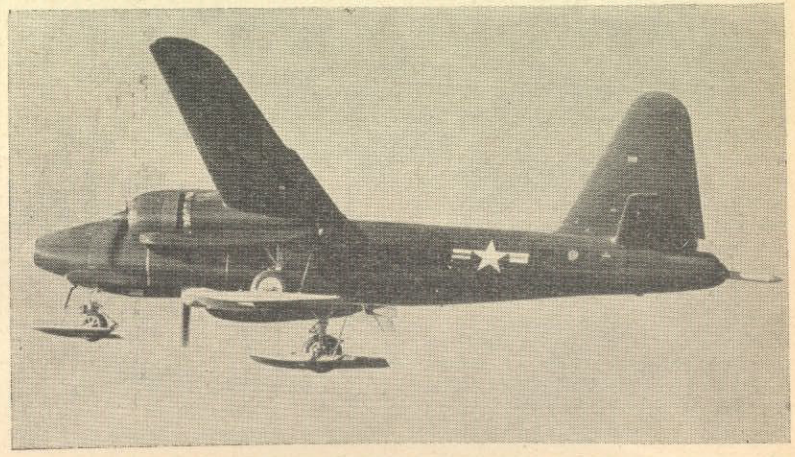
Andra Neptune-rekord värda att notera är en non-stop-flygning på nära 8.300 km med start från hangarfartyg (landa kan inte P2V ombord på »vanliga» hangarfartyg) i februari 1950 samt den anmärkningsvärda flygning som 1949 utfördes från ett hangarfartyg, varvid ett plan (av typ P2V-3C) med rakethjälp startade och flög 6.400 km samt halvvägs fällde en bomblast på 4,5 ton (= en atombomb).

Konstruktivt sett är Lockheed Neptune ett relativt konventionellt plan med noshjulslandställ. Neptune är emellertid det första flygplan som seriemässigt utrustats med Wright-fabrikens s. k. kompound-motorer, alltså vanliga kolvmotorer där avgaserna används för att driva tre små turbiner, vilka omvandlar ca 20 procent av avgaserna till drivkraft. Genom införandet av kompound-

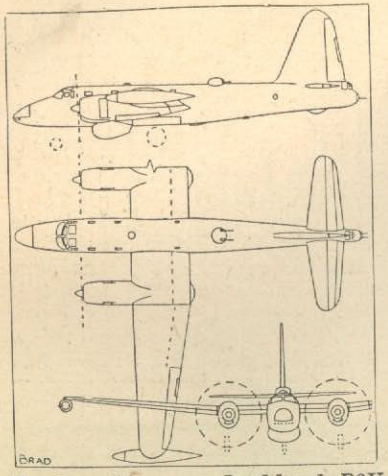


Från och med versionen P2V-4 är Neptune-planet försett med kompoundmotorer i vilka avgaserna driver tre små turbiner.

motorer uppges versionen P2V-4 (vilken var den första som försågs med dylika motorer) ha fått



Världens största krigsflygplan på skidor kallar Lockheed denna arktiska räddningsversion av Neptune.



Treplansskiss av Lockheed P2V Neptune.

ca 20 procent större räckvidd än sina föregångare med precis samma bränslelast. Kompoundmotordriften börjar nu på att komma i allmänt bruk i USA, såväl militärt som civilt. Bland flygplan som försetts med denna utvecklingsform av Wright Cyclonemotorn är Douglas DC-7 och Lockheed Super Constellation, Martin P5M Marlin, Fairchild C-119H Packet, m. fl.

I sina tidigare utföranden P2V-2, -3 och -4) är Neptune försedd med en normal plåtklädd nos innehållande bl. a. en för ett plan i denna klass synnerligen kraftig fast beväpning omfattande sex 20 mm automatkanoner, förutom rörlig och »lös» beväpning (= raketer). Den version av Neptune som nu tillverkas — P2V-5 — och som började levereras till USA-flottan i april 1951, är emellertid försedd med ett rörligt glastäckt kanontorn i nosen med dubbla 20 mm akan. Även i aktern har Neptune ett motordrivet torn med två 20 mm akan. Den rörliga »ryggbeväpningen» består dock av 12,7 mm kulsprutor. I sina senaste upplagor är Neptune också utrustad med en jättelik s. k. radom under flygkroppen för ubåtsjakt. Versionen P2V-5 är vidare utrustad med en ny typ av fälltankar vid vingspetsarna. Den ena av dessa tankar innehåller förutom bränsle även en strålkastare med en ljusstyrka på 70 miljoner normalljus.

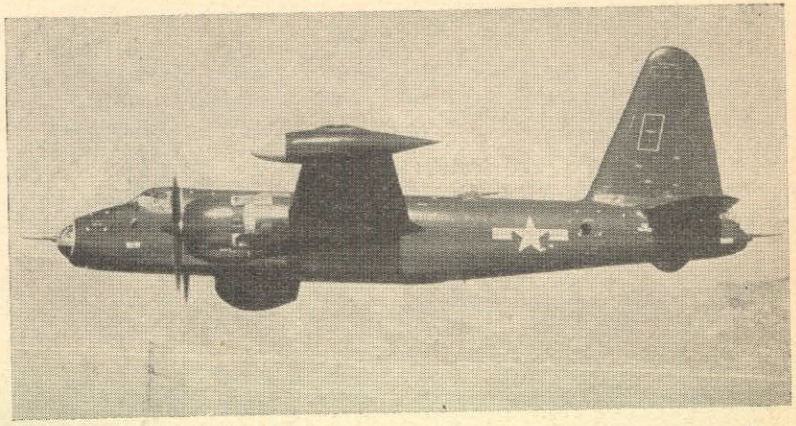
Lockheed Neptune är inte bara ett krigsflygplan. Det förekommer även i olika räddningsvarianter försedda med stora kastbara motordrivna livbåtar. Vid spaningar över arktiska områden utrustas också Neptune med ett slags skidhjullandställ.

De på senare tid kraftigt ökade beställningarna på Neptune har medfört att en så stor del av tillverkningen spritts ut på underleverantörer att egentligen endast själva slutmonteringen utförs av Lockheed själva, f. ö. ett allt vanligare förfaringssätt inom västerlandets flygindustrier.

LOCKHEED P2V-5 NEPTUNE

Typ: tvåmotorigt ubåtsjakt- och fjärrspaningsplan.
Motorer: två Wright R-3350 -30W Turbo-Cyclone kompoundmotorer med 3.250 hk starteffekt vardera.
Besättning: 8 man.
Beväpning: fyra 20 mm automatkanoner och två 12,7 mm tunga kulsprutor i tre motordrivna torn. Dessutom kan sexton 12,7 cm raketer medföras under vingarna.
Bomblast: Max 3.630 kg (invändigt) bestående antingen av bomber, minor, torpeder eller sjunkbomber. Under vissa betingelser kan en »vanlig» atombomb (vikt 4,5 ton) medföras som alternativ last.

Spännvidd	**30,5 m**
Längd	**23,43 m**
Vingyta	**92,9 m²**
Tomvikt	**18.100 kg**
Flygvikt	**32.660 kg**
Vingbelastning	**394 kg/m²**
Toppfart	**565 km/tim**
Topphöjd	**7.900 m**
Flygsträcka	**6.700 km**



Lockheed P2V-5 Neptune, det amerikanska ubåtsjaktplan som nu även ingår i det engelska flygvapnet, kan medföra en atombomb.

Skyraider . . .

Forts. fr. sid 23.

plan, är man på sina håll ganska tveksam om dess livslängd som attackplan speciellt i områden där fientlig jakt kan tänkas uppträda. Naturligtvis är det framför allt erfarenheterna från Korea som därvid talar sitt tydliga språk. Förutom nedskjutningsrisken är det även andra faktorer som talar för att en övergång till reaplan är både önskvärd och nödvändig. Det har nämligen visat sig att exempelvis reajaktplan som McDonnell Banshee visat sig mera effektiva som attackplan än Skyraider, trots den begränsade last de fartygsbaserade reaplanen kan medföra. Anledningen är, att reaplanen visat sig kunna utföra upp till tre anfall under samma tid som Skyraider utför ett, och dessutom med betydligt mindre förluster än de propellerdrivna planen. Observeras bör i detta sammanhang att i Korea attackflygets största förluster inte härrör från det fientliga jaktflyget utan från luftvärnet. Dessa och andra iakttagelser har medfört att starka krafter f. n. är i rörelse inom det amerikanska marinflyget för en omedelbar övergång till »ren» readrift även inom attackflyget och u t a n att först ha avverkat det mellanstadium med propellerturbindrift som den ur Douglas Skyraider utvecklade A2D Skyshark representerar!

Flottiljprofilen

Ambulansförare "Doggen" Olsson F 21

Mer än halva jordens omkrets — närmare bestämt 25.000 kilometer — flyger »Doggen» Olsson varje år under sina 50—60 turer till ödemarkernas folk i Lappland. »Doggen» är inte precis någon nybörjare på »flygeriet» och sådana hör ju inte heller hemma på en plats som denna. I år är det förresten precis tjugu år sedan »Doggen» började sin flygutbildning.

Till försvaret kom han redan vid femton års ålder, då Skeppsgossekåren i Martrand tecknade kontrakt med ynglingen Nils Olof Fredrik Olsson från Boden. Det blev långkontrakt och 1932 hade han kommit så långt, att han fick välja mellan underofficersskolan och flygskolan. Vem skulle inte ha valt flygskolan? »Doggen» gjorde det naturligtvis och trivdes bra i luften. Efter några års flygning ville han emellertid prova möjligheterna vid SJ och där hade han, när kriget kom, hunnit fram till lokförarkursen.

Profilen fick nu vända ryggen åt de norrländska järnvägarna och i stället börja bevaka vårt lands kuster. Åren gick och snart fann »Doggen» att han blivit för gammal för en karriär vid järnvägen. I stället accepterade han ett förslag att gå in på flygvapnets stat — han tillhörde nämligen Flottan och gjorde en del av sin beredskap vid Flygvapnet i blåkrage och rundkullig mössa utan skärm, underdånigt beundrad av flygstationens »piassavaförare». Han hade nämligen ett stort broderat flygemblem på vänstra överarmen. I Flygvapnets tjänst har han nu hunnit ända fram till fanjunkargraden. Sedan några år tillbaka är han som sagt ambulansflygare i Boden och hans distrikt är hela övre Norrland.

Att en ambulansflygare upplever mer än en »vanlig» flygare, bevisas väl av de böcker, som företrädare till Olsson författat och i vilka de ger glimtar ur både sitt och patienternas liv. »Doggen» funderar inte på någon bok ännu, fast han säkert har stoff nog för en sådan.

— I första hand skall jag väl flyga så länge jag håller, sedan får vi se vad det kan bli, är hans syn på den saken. Detta hindrar naturligtvis inte att medarbetaren



plockar honom på några smakbitar från livet bortom allfartsvägarna:

— Man kan naturligtvis inte följa vartenda fall man kommer i kontakt med, säger profilen, men ibland får man lust att undersöka, hur det gått för en eller annan som haft det speciellt besvärligt. Ett sådant fall är mannen som på vårsidan släppte ut sin häst på bete och som tack för det fick båda benen och en arm avsparkad. Dessutom hade han ett flertal revben intryckta.

Vi fick bud och lovade komma upp och titta om det var landnings- och startbart. En råk om ungefär 700 meters längd var användbar och jag tog chansen.

Mannen var illa skadad, men



han klagade aldrig över de fruktansvärda smärtor han måste ha. Sjuksystern fixerade de skadade lemmarna och så åkte vi. Efter någon dag ringde jag till sjukhuset och frågade hur det stod till med honom. Svaret blev »näranog hopplöst». Efter någon vecka var karlen bättre och fyra månader efter olyckan ringde sjukhuset och undrade om vi kunde frakta hem honom. Han var fortfarande gipsad, men ville gärna hem. Han fick följa med på en övningsflygning och var så glad att tårarna rann, när han återsåg sin hembygd. Nu är han fullt återställd. Vi på ambulansen är lika glada som de sjuka och deras anhöriga, när sjuklingarna kommer hem friska.

Biskop Bengt Jonzon fick en vinter vara med om en äventyrlig flygning; biskopen hade insjuknat svårt och skulle hämtas. När vi hunnit en bit på hemväg, började motorn krångla. Nödlandning var enda utvägen och den gjordes på en myr med ungefär 200 meter användbar landningssträcka. Det fanns en gård i närheten och därifrån larmade vi en reservambulans till närmaste sjö, varefter vi transporterade sjuklingen dit. Därmed var emellertid bara en obetydlig del av arbetet gjort; ett motorbyte på platsen föreföll ogenomförbart och lyckades först sedan en våghalsig bonde åtagit sig att med häst och släde dra' ut reservmotorn till flygplanet på myren. Hästen gick i snö långt upp på halsen, men gick gjorde han.

Ambulansen håller dock inte till bara uppe i Lappland. Specialfall måste ibland forslas söderut. En gång fick »Doggen» köra en patient ända ner till Malmö och till Stockholm har det också varit sjukresor. Från Tromsö har ambulansen en gång hämtat en sjuk svensk.

Några som prisar flygambulansens bedrifter är ett gäng beredskapsmän, som skulle mucka från sin förläggning i Suorva. När muckardagen var inne, fanns det absolut ingen annan möjlighet att komma hem än att anlita ambulansen — och den kom, trots att sjukdomen den här gången »bara» var hemlängtan.

— Det vackraste och mest stämningsfulla jag varit med om under mina år som ambulansflygare, säger profilen, är en jordfästning uppe i fjället. Lapparna hade hittat en död, som snarast borde ner i jorden. Lappar skyr nämligen platser, där det finns döda. Vi fann honom — en flykting, som stupat av trötthet — och grävde ner honom. Prästen läste något och vi sjöng så gott

"Vindflöjel" spar bensin

»Ett instrument som kan spara 200 gallons (760 l.) bränsle för ett trafikflygplan under en atlantflygning, borde göras tillgängligt för alla flygplantyper», förklarade E. S. Hensley, chefen för »luftfartsinspektionen» inom Civil Aeronautics Administration i USA, under en diskussion angående anfallsvinkelindikatorer (Angle of Attack Indicator).

Mr Hensley meddelade, att försök nyligen gjorts med sådana indikatorer, speciellt konstruerade för stora flygplan, och efterlyste ett praktiskt och billigt instrument, användbart för såväl stora som små flygplan.

Den viktigaste delen av instrumentet är en »vindflöjel», monterad i ostörd luft framför flygplanet. På stora flermotoriga flygplan är detta ganska enkelt att anordna, men betydligt svårare på mindre enmotoriga sådana. Det är där nödvändigt att placera flöjeln på ett långt spröt framför vingen och nära vingspetsen, väl utanför propellerströmmen. En sådan konstruktion blir lätt ömtålig för yttre påverkan och gör det dessutom svårare att ta flygplanet in och ut ur en välbelagd hangar.

Ett flygplan i atlanttrafik kunde genom användning av anfallsvinkelindikator rapportera en avsevärd bränslebesparing. Under långa flygningar måste flygplanet trimmas om allt eftersom bränslelasten minskas. Genom oavbruten indikering av flygläget kan flygplanet trimmas för ekonomisk och effektiv flygning bättre än den skickligaste pilot skulle kunna göra det utan hjälpmedel. Liknande besparingar skulle kunna göras för sportflygplan med sådan utrustning.

Anfallsvinkelindikatorns viktigaste användning är emellertid som »stall warning indicator» och som ett hjälpmedel vid urtagning ur överstegrade lägen. Den kan kombineras med ett signalhorn eller en varningslampa, som varnar föraren när hans flygplan håller på att förlora lyftkraften och överstegras. Efter en överstegring visar instrumentet hur man bäst skall behandla flygplanet för att återfå normalt flygläge med minsta möjliga höjdförlust.

I större flygplan kan anfallsvinkelindikatorn även användas som ett enkelt hjälpmedel vid instrumentflygning.

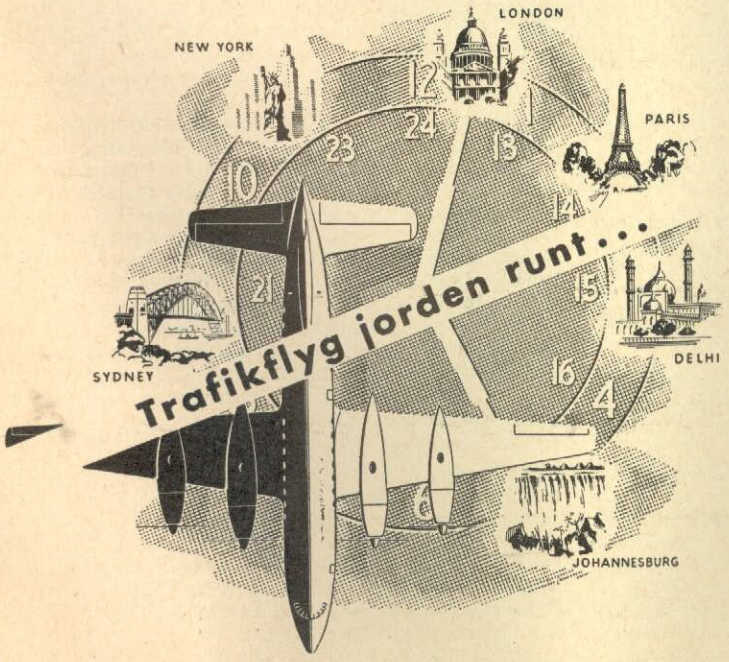
Instrumentets användning som »stall warning indicator» för förebyggande av överstegringsolyckor och dess förmåga att hjälpa piloten att trimma sitt flygplan till det bästa »kilometer/liter-läget» är emellertid de viktigaste skälen varför CAA rekommenderar dess användning för att göra privatflygningen billigare och säkrare.

---

vi kunde. Den begravningsplatsen skäms inte för sig; så ensamt på den vilda vidden vilar inte många före honom.

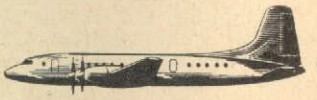
— Jag börjar bli gammal, slutar berättaren, och mitt fordon, det propellerdrivna flygplanet, tycks också vara föråldrat för det här arbetet. Helikoptern blir väl dess efterträdare och det finns ingen anledning till missundsamhet, eftersom helikoptern kan göra vad vi inte kan. Vi har ju såväl vår som höst perioder, då vi absolut inte kan hjälpa dem som lider och det känns bittert många gånger. För längre transporter finns det nog i alla fall fortfarande arbete för den gamla materielen och där blir jag väl med så länge jag får.

E—m.



Bristol Britannia

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



THE Bristol AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

Repr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Bromma, Stockholm.



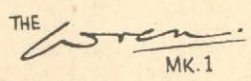
BERÖMDA FLYGTECKNARE:

Mannen som uppfann flygkarikatyren

Chris Wren i närbild







Chris Wren »Mk 1», ett självporträtt utformat som en treplanskiss . . .

Två berömda söner med namnet Chris Wren kan London stå med — den ena ritade kyrkor med utsökt eleganta torn på 1600-talet, den andre ritar flygplan för tornsvalor i våra dagar. Båda har en obestridlig hand med ritstiftet och i varje fall den moderne Wren har humor. Vartill kommer en välvårdad mustach.

Det där med humor har stor betydelse. Utan denna egenskap hade Chris Wren nr 2 aldrig kunnat komma på idén att rita oddentifications eller flygplankarikatyrer.

Redan 1922 gjorde de första karikatyrerna av Wrens hand sin entré i The Aeroplane. (22 juni i fall någon vill titta efter). Teckningen ses härintill: det är en Avro 504 K, med vilken Wren f. ö. gjorde sin första flygning vid 21 års ålder. Chris teckningar blev snart mycket populära och hans lycka var gjord. Han blev snabbt känd över hela världen och karikatyrerna — med eller utan rim — fick under andra världskriget bistra generaler att skina upp — oavsett sida.

Men långt dessförinnan hade det hänt en hel del för Chris Wrens del. Sålunda hade han fötts i juli 1908 och redan vid mycket späd ålder blev han flygbiten. Pappa Wren var lika flygintresserad som sonen och under världskriget 14—18 tjänstgjorde han i RFC och RAF.

Chris konstnärliga anlag gjorde sig tidigt gällande och en klok fader satte grabben i St. Martins School of Art. När Chris kom ut i marknaden var det dåliga tider, men han slog sig i alla fall fram och blev en hygglig reklamtecknare.

Flygbacillen fanns dock kvar. Som frivillig anslöt han sig 1932 till 604 Fighter Squadron som flygplanmontör och fick företrädesvis lappa och laga nästan förhistoriska Westland Wapitis och Avro 504s. Till samma squadron anslöt sig också andra berömdheter, t. ex. John Cunningham, som avancerade till chef under andra världskriget.

Naturligtvis ritade Chris en hel del flygplan speciellt för sin egen squadron och blev mer eller mindre officiellt utnämnd till auktoriserad flygplantecknare. Strax innan andra världskriget bröt ut blev Wren vapentekniker på sin reservflottilj.

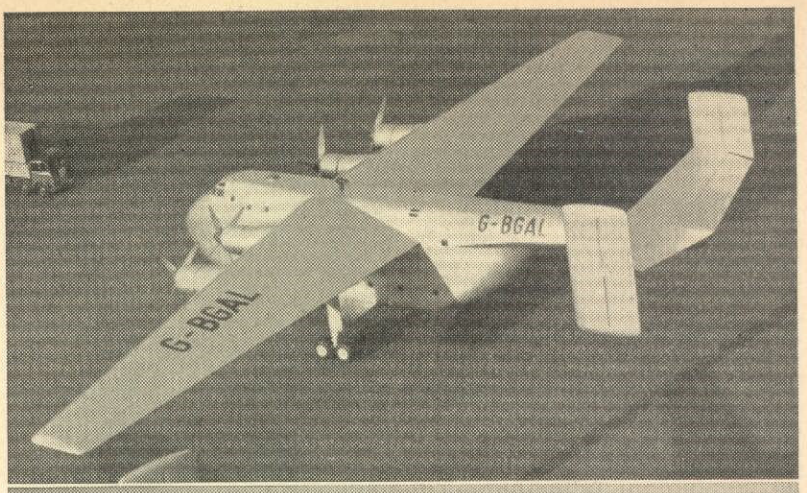
Ibland räckte inte pengarna och ett sätt att skaffa extra inkomster var att rita flygplan. Peter Masefield, teknisk redaktör på The Aeroplane och senare boss för The Aeroplane Spotter, begrep att karikatyrerna hade stora möjligheter vid undervisning i flygplanigenkänning. På hans rekommendationer engagerades Chris i RAF Aircraft Recognition School och utvecklade där en våldsam aktivitet som lärare (med officers rang). Där stannade Wren till 1943 då han blev kommenderad till Combined Operations som flygigenkänningslärare.

I jobbet ingick också utarbetandet av övningsprogram och kurser för alla tre vapenslagen. Under slutet av kriget fick han sitt mest meriterande krigsjobb: flyttades över till Technical Intelligence på Flygministeriet där han fick sammanställa de knapphändiga uppgifterna om japanska flygplan. Som redaktör för den militära Aircraft Recognition Journal satt han sedan till 1947 då han definitivt lämnade RAF och flyttade över till SBAC (Society of British Aircraft Constructors) som kontaktman med pressen. I oktober 1948 var Chris trött på allt informerande och blev freelancar.

Det är ett lyckligt liv han lever den gode Chris Wren. Under 1950 t. ex. gjorde han en 9 veckors flygutflykt till Australien, Nya Zealand, Nya Guinea, Borneo, Hong Kong, Ceylon och Singapore. Det blev sammanlagt över 51.000 flygkm. Annars är det flygningar inom och utom England praktiskt taget varje månad. Om äventyren i luften har Chris flera gånger berättat i engelska radion, och mer har han att berätta just nu, eftersom han flaxar omkring i Canada, Australien och USA för tillfället.

Och nu teckningarna! De kan uppdelas huvudsakligast i tre grupper, nämligen Oddenfications, Wrenderings och Wroundabout. Oddentifications eller karikatyrerna kördes i sex år i The Aeroplane. Sammanlagt 300 karikatyrer inflöt, samtliga med rim och ramsor. Karikatyrerna publicerades sedan i tidningar över hela världen, dock utan något honorar. Särskilt tyskarna var mycket förtjusta i de Wren-

Blackburn Freighter





*** Blackburn och General Aircraft Ltd i England meddelar att Ministry of Supply har begärt färdigställande av företagets transportplan Mark 2 Universal Freighter, på vilket arbetet legat nere en tid.**

Prototypen undergår f. n. provflygning och försök med fällning av stridsvagnar och andra tunga vapen.

Planet utrustas med fyra Bristol Centaures motorer i stället för de nuvarande Hercules-motorerna. En del förstärkningar görs också för att medge tyngre transporter än vad som ursprungligen avsetts. Betalande lasten kommer att öka till omkring 20 ton, men trots detta anses planet få utomordentliga start- och landningsegenskaper. Maximala marschhastigheten kommer att bli ca 360 km/tim. Med 20 tons betalande last lär planet kunna landa på en 600 meters gräsbana — och även starta därifrån. Totalvikten blir cirka 65 ton.

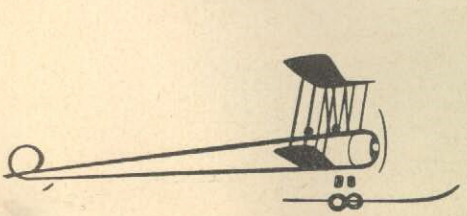
---

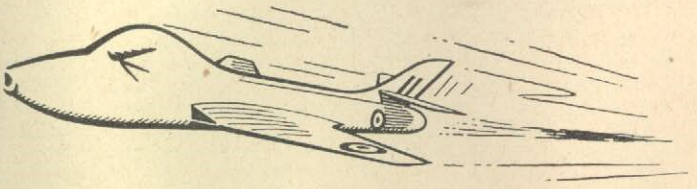
ska, humorfyllda teckningarna (de hade lite svårt att teckna humoristiskt då) men rimmen ändrade de — ramsorna var ju fyllda av satir mot tyskarna.

Wrenderings, (vilket bör tolkas som en sammandrag av Wrens renderings, d. v. s. tolkningar) var något som Wren började med efter kriget. Det var små serier om flygevenemang, och både flygplan och människor karikerades å det obarmhärtigaste. Wrenderings blev det engelska flygets eget »Folk i farten» och resultatet blev att Wren själv fick bli i farten. Han inviterades till det ena evenemanget efter det andra och fick snart en vana att svepa drinkar som ligger i klass med Peter Cheynes deckare Slim Callaghan. Det var f. ö. på ett flygparty på berömda Ritz som signaturen första gången trasslade in sig i Wrens mustascher efter att av den rödfrackade »namnutskrikaren» blivit presenterad som »mr Thunderstorm» (herr Åskväder).

Till det yttre ser Chris Wren ut som en högst vanlig engelsman. Han bälgar ledigt ett par liter öl om dagen och tycker inte alls att fradga i mustaschen är missprydande. Hans klädsel är inte på minsta vis artistisk, men hans ytbehandling är strålande, de Havilland skulle inte kunna göra bättre. På självporträttet ovan — utformat som en treplansskiss — har vännen Chris plitat Mk. 1. Hans andra version, Mark. 2, är mera svårfångad. Det är då han skrattar. Mustaschen vippar som en gammal Moth i slipströmmen från en 4-motorig Sunderland, öronen vibrerar och glasögonen skakar så man skulle kunna tro att han höll på och landade på F 1. Det har han dock inte gjort ännu. Men nog vore han hjärtligt välkommen, han skulle kunna ge vårt Flygvapen och vår flygindustri fin publicity världen över.

Wingström.





Till vänster Chris Wrens första oddentification, Avro 404k, som publicerades i The Aeroplane 1932. Till höger Hawker P. 1067 sådan Chris Wren ser den.

klubb-KONTAKT

SFK

SFK:s vårmöte hölls på Stallmästaregården. Vice ordföranden Bror Lindh förde klubban. Ingen fick smäll på fingrarna av den, allra minst flyglärare Sahlman, som i stället fick en välförtjänt eloge för åstadkommen förbättring av klubbens finanser. Med tillfredsställelse kunde man konstatera att det inte heller fanns anledning att vara elak mot styrelsen.

Under den fria diskussionen riktade Åke Hjertstrand en allvarlig maning till klubbens medlemmar att under eventuella flygresor utomlands med användning av carnet noga följa föreskrifterna för carnetens utfärdande och brukande. Du som ämnar flyga utomlands, förvissa Dig under resan själv om att efter inflygning i ett land vederbörande s. k. »bis»-blad i Din carnet riktigt påstämplas, avskiljes och återsändes till den tullflygplats, varifrån utflygning från närmast förut besökta land företagits. Om möjligt bör Du själv ombesörja dess avsändande, ty Du är själv ytterst ansvarig för att berörda kontrollåtgärd vidtages. Likaledes bör Du själv tillse att carneten i övrigt rätt påstämplas och användes av tullmyndigheterna. Framför allt måste Du komma ihåg att ha flygplanet med Dig tillbaka vid återkomsten till Sverige och försäkra Dig om bevis därpå genom att tillse att Du får carneten försedd med den svenska tullmyndighetens inflygningsanteckning. Inträffade fall av underlåtenhet i nu angivna hänseenden ha vållat KSAK obehag och extra arbete. Vi måste göra allt för att söka undvika sådant och sätta en ära i att motsvara det förtroende vi visas genom utfärdande av en carnet. Skaffa därför instruktioner från KSAK i god tid och studera dem noga.

Klubbens största bekymmer under de gångna vinter- och vårmånaderna har varit lokalfrågan. På grund av ombyggnad måste klubben flytta från lokalen i hangarbyggnaden. Ett erbjudande att få disponera en mindre, gammal barack verkade ej så uppmuntrande. Flygplatschefen har emellertid låtit upprusta denna barack och förvandlat den till en verkligt trevlig liten expeditions- och klubblokal. En särskild liten byggnad för reparationsverkstad finns också. Klubben har fått dessa byggnader placerade i en lugn, avsides vrå av flygfältet med egen parkeringsplats för flygplanen. På så sätt har klubben åtminstone för sommaren och hösten fått lokalfrågan löst på ett utmärkt sätt. Trevnaden kan ytterligare ökas genom placering av en trädgårdsmöbel utanför klubbstugan. Klubbens ekonomi tillåter emellertid inte en sådan extravagans. På mötet efterlystes därför donatorer.

Efter mötets avslutande vidtog den glada delen av programmet. Till tonerna av klubbens egen marsch tågade man in till ett festligt dukat långbord, arrangerat av klubbmedlemmen och källarmästaren Tore Wretman. För musiken svarade klubbens egen orkester, d. v. s. vår klubbkamrat Lulle Ellboy hade haft godheten att ställa sig själv och sin orkester till förfogande under hela kvällen. Som vocalist uppträdde söta och välsjungande Inger Berggren.

Överste festbasen Arne Carlens stod själv för en rolig programpunkt; han förevisade en serie högst egenhändigt utförda karikatyrer; en förnämlig blandning av skämt och allvar, som skildrade klubblivet och klubbens verk-

Ny jätte-bombare

Amerikanernas nyaste tunga reabombare Boeing YB-52, utrustad med åtta reamotorer, har nyligen gjort sin första flygning — från fabriken i Seattle till Larson Air Force Base i Washington. Ytterligare uppgifter om planet hålles strängt hemliga.



samhet efter den nya lokalens tillkomst. Carlens tog även en titt in i framtiden och visade bland annat hur han föreställde sig exteriören av klubbstugan vintern 1952—53 med alla flygplanen översnöade på parkeringsplatsen utanför stugan. Detta gav en allvarlig tankeställare. Den bistra verkligheten är nämligen att klubben icke tillförsäkrats hangarplats för större delen av sina flygplan under den kommande hösten och vintern. Allt måste göras för att snarast möjligt lösa den frågan, så att materielen inte äventyras.

Not-Olle

×

Jönköpings Flygklubbs »Stjärntävling» går 14—15 juni och omfattar dels en ankomsttävling till Jönköpings flygplats, dels en spanings- och navigeringstävling med start och landning på Jönköpings flygplats. Till de fem främsta i tävlingen utgår kontantpriser med sammanlagt 300 kronor, vilket kanske kan vara av intresse för dem som tycker det blir en smula dyrt att vara med... Roligt att vara med i Stjärntävlingen är det alltid.

Vandringspriset »Stjärnpokalen», som det är en förfärlig strid om och som kan »gå bort» för alltid denna tävling (höga makter förbjude det), är en fin sak i silver, en pokal krönt med en örn. På den svarta ebenholtzsockeln finns en karta upptagande de olika flygrouterna i tävlingen med utgångsstationerna utmärkta med safirer och slutstationen Jönköping med en stor rubin. Priset är komponerat av arkitekt Fritz Triebel.

När denna tidning utkommer har anmälningstiden redan gått ut, men red. hoppas ändå på flitigt deltagande i Stjärntävlingen. Det är den värd.

Glöm inte

att prenumerera på

Looping

för 2:a halvåret 1952!

×

Det är billigare, bättre, bekvämare!

För 5:— kr. får ni tidningen till årets slut och det stora julnumret utan extra kostnad.





Flygräknare

United Airlines i USA har infört lysande siffertavlor i trapporna till sina nya Convair 340, som skall sättas i trafik i sommar. Tavlan visar flygningens nummer. Flickan heter Margie Gebert.

Över 1000-lappen till KEÖ-fonden denna månad

Maj har varit en ganska bra månad med avseende på tillströmningen av medel till Karl-Erik Övgårds Minnesfond. 1161 kronor har kommit in från givare både här hemma och ute och totalsummman är nu uppe i drygt 5.500 kr. Från en insamling på SAS har kommit 515 kr. och från flygklubarna i Göteborg, Visby, Kalmar, Gävle och Jönköping har kommit ytterligare insamlingsbidrag. Här månadens redovisning:

C. Leissner, Lidingö 20; SAS gm Stig Booh 515; N. G. Grimskog, Johanneshov 25; Martin Broman, Karlstad 10; Arne Back, Malmbäck 10; Hans Jansson, Köping 5; Gunne Bengzon, Ulricehamn 5; Henry Palm, Arboga 3; Anton Nilsson, Lockarp 10; E. L. Lillpers, Orsa 10; Fru K. Lindström, Bromma 5; Kjell Karlsson, Bromma 10; Hans Lindeberg, Stockholm 5; Kurt Persson, Linköping 10; K. Stålhandske, Nynäshamn 10; prof. Bergeron, Uppsala 20; meteorolog R. Berggren, Uppsala 10; Olle Öhström, Stockholm 10; Olle Tidblom, Bromma 10; Vera och Yngve Lindgren, Falköping 10; Bo Dreiwitz, Stockholm 10; »Peo», Stockholm 25; B. Brunnerup, Göteborg 5; Roland Hallberg, Göteborg 5; Gösta Tärnlund, Göteborg 10; Sten Calvert, Göteborg 10; Bengt Micrander, Göteborg 10; Osvald Arnulf-Olsson, Göteborg 25; Gotlands Flygklubb gm L-O Wallin 60; Kalmar Flygklubb 110; Gävlebygdens Flygklubb 45; Jönköpings Flygklubb och Allmänna Brand, Jönköping 108,42; John Serafin, Detroit, USA 25.

Vi tackar för alla bidrag och påminner ännu en gång om fondens postgironummer 45 72 56. Alla bidrag redovisas i Looping.

×

Resedagbok och fartygsjournal i ett

Luftfartsstyrelsen har upprättat en ny typ av resedagbok som skall ersätta både den resedagbok och den fartygsjournal, som tidigare utfärdats för sådana flygplan som inte går i linjefart. Priset på den nya resedagboken är 10 kr.

Australisk sjöräddning

Australiska flygbolaget National Airways har övat sina besättningar i sjöräddningstjänst. Apparaten i mitten är en drake, vilken liksom ballongen används att bära radioantennen.



ORDET FRITT:

Om segelflyginformation

Har med intresse tagit del av meningsutbytet mellan signaturerna »KSAK vakna» och »Allvarligt förbannad».

Visst har den förstnämnde tagit i ordentligt, men är det egentligen så underligt? Kan det inte betraktas som ett utslag av okunnighet? En följd av bristande information från KSAK. Eller kan »Allvarligt förbannad» eller någon annan påstå motsatsen?

Jag har gått igenom samtliga nummer av Looping, som ju skall vara bl. a. segelflygarnas speciella organ, och med undantag för de båda insändarna har tidningen inte innehållit mer än ca 3 1/2 sida om VM och spanskt segelflyg. Två sidor avser ledaren och en helsidesteckning i nr 12, 1951. Återstoden utgörs av notiser och liknande i 6 olika nummer under 9 månader.

Skulle det inte gått att få fram mera ingående uppgifter om det arrangerande landets segelflyg? Hade det varit omöjligt att åstadkomma en artikel om de meteorologiska förutsättningarna för prestationsflygningar i Spanien? Hade det inte gått att få ihop några uppgifter om vilka flygplantyper andra nationer har för avsikt att deltaga med? Skulle man inte kunnat lämna några uppgifter om de modifieringar, som enligt uppgift utförts på de svenska »VM-Weihena»? Har det inte funnits något att säga om den radioutrustning, som är avsedd att utnyttjas av svenskarna under VM? Alla »journalistiska spekulationer» att förglömma.

Det sagda kan sammanfattas i frågan: Har KSAK verkligen hållit segelflygarna tillfredsställande informerade om segelflyg-VM 1952? En fråga som måste besvaras nekande.

Häri ligger inget angrepp på sekretariatets personal. Segelflygavdelningen har inte med den här saken att göra, och att informationschefen inte räcker till är förklarligt, när han också skall vara 1:e instruktör för modellflyget och tryckeriföreståndare(!).

»Allvarligt förbannad» verkar skuldmedveten, när han trots rubriceringen av »KSAK vakna»:s inlägg som »skäll» kostar på sig så ingående redogörelser för förberedelserna till VM och KSAK:s ekonomiska och personella bekymmer. Detta intryck förstärks, när man märker, hur han försöker komma ifrån huvudfrågan — bristande information till *segelflygarna* — genom att fråga vad *allmänheten* f. n. vet om OS i Helsingfors.

»Något så när Initierad».

*

Till detta vill red. endast foga den upplysningen att det verkligen varit mycket svårt att få fram informationer från Spanien om VM. Allvarliga försök har på sistone gjorts att få direkta meddelanden från de spanska arrangörerna, dock utan nämnvärda resultat. Vi hänvisar i övrigt till innehållet i detta nr, där en del nyheter om VM redovisas. De journalistiska spekulationerna har varit litet svåra att åstadkomma till följd av den närapå totala bristen på faktaunderlag. Spekulationer som hänger helt i luften anser vi ha intet värde alls.

Red.

TILL VAD NYTTA?

En pessimist om svenskt privatflyg

Ett studium av svensk privatflygareutbildning, som den nu bedrivs, blottar en sådan mängd underligheter att man måste fråga sig varför den över huvud taget förekommer i nuvarande form.

Denna utbildning handhas nu till större del av flygklubbar och kostar eleven 2.000—3.000 kronor. Tyvärr måste man nog konstatera att det kostar klubben minst lika mycket, i de flesta fall t. o. m. mer. Klubbarna håller ofta sin skola igång trots förluster som kanske kan täckas med donationer e. dyl. Privatpersoner och firmor satsar alltså en hel del pengar på att utbilda privatflygare i den mån klubbarna inte ännu lever på pengar sedan krigsårens målflygningar.

Signaturen har aldrig hört talas om att någon driver t. ex. en bilskola trots stora förluster därför att han är intresserad av bilkörning. Här måste det vara något fel med flygskolans uppläggning ekonomiskt sett. Om man för detta på tal blir svaret oftast att eleverna inte har råd att betala mer och därför tigger man pengar av herr X för att utbilda herr Y till flygare. Y får så småningom ett certifikat som han vidmakthåller kanske två år och sedan låter förfalla. Till vad nytta har då X offrat pengar till denna flygutbildning? I landets intresse säger någon, men landet hade säkert haft mycket större nytta av X:s pengar till något annat ändamål t. ex. för vetenskap och forskning.

Vad har då Y haft för roligt för sina och X:s pengar? Tja, första året flög han omkring litet med vänner och bekanta som betalade hans flygning, andra året gick det kanske också men sedan var passagerarskaran så liten att den inte räckte till herr Y:s 10 timmar för certifikatförnyelsen. Och så var flygaren herr Y ingen flygare längre. Men ingen saknar honom. Han var aldrig någon sportflygare, han visade aldrig någon gnista för flyget, han försakade intet för flyget. Herr X betalade en hel del av hans utbildning och hans vänner betalade för förnyelsen av certifikatet i total ovisshet om hans kvalifikationer för rundflygning. Till vad nytta? Svara den som kan.

Jag är säker på att ingen kan ge ett logiskt och hållbart svar på denna fråga och konstaterar då att flygskolning inte är så allmännyttig att den bör betalas med donationer. Alltså; eleverna måste betala vad det kostar att flyga även om deras antal härigenom starkt reduceras. Denna reducering är förresten av godo om man härigenom får fram flygare som har litet av egen geist och gnista. Men den dag vår försvarsmakt får samma inställning till flyget som exempelvis USA:s, då blir privatflygningen nyttig även här. Men då är det staten som skall hjälpa Y att vidmakthålla hans certifikat och inte hans vänner och bekanta.

Som avslutning vill jag uppmana berörda parter att studera Civil Air Patrol men gör det innan alla flygklubbar gått i likvidation.

Flagship.

×

Herr Dysterkvist-Flagship torde ha rätt så tillvida att mycket är galet. Men är det ändå inte trots allt flygklubbarnas något orealistiska ekonomiska optimism som gjort det möjligt att över huvud taget hålla privatflygintresset något så när levande? Det vore säkert en stor förlust på lång sikt för »det stora flyget» om klubbarna helt anlade Flagships synpunkter.

Red.

Massuppbåd i Segelflyg-VM

Laroy Månsson kommer inte med till segelflyg-VM i Spanien. Det är ett dystert faktum i de annars både optimistiska och genomgripande förberedelserna för det svenska deltagandet i tredje segelflyg-VM. Han kan inte bli ledig från jobbet, och således får vi inte heller i år veta vad Laroy går för i tävlingshänseende.

Men annars är det som sagt bara uppåt i den svenska segelflygarrepresentationen, som håller på att organiseras med Gidde Karlsson som drivande — och rivande — bas.

Förare blir Billy Nilsson och Tage Löf, vilka som lagmedlemmar får Olle Berg, Stockholm (radiospecialist), K. O. Söderlund, Örnsköldsvik, E. Ramström, F 6 Karlsborg, A. Olhager och T. Pettersson, Stockholm, samt S. Samuelsson, Ljungbyhed. Det blir ett par garvade gäng med stor tävlingsvana allihop.

I »staben» ingår förutom Gidde Karlsson, verkmästaren på Ålleberg, Yngve Lindgren, som skall se till att flygplanen hålls i trim, Gösta Håkansson, Halmstad, som är — utan överord — en av världens absolut bästa segelflygmeteorologer (han stod för prognoserna vid VM i Örebro) kommer med som väderrådgivare. Från F 11 kommer Gösta Karlsson med som bilspecialist och truppen fullkomnas av Yngve Norrvi, som blir truppens allmänna »observer» och kontaktman för den svenska pressen.

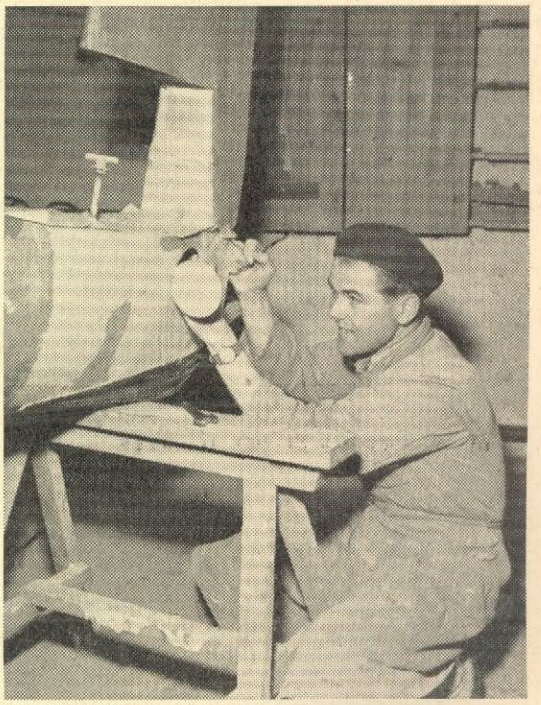
Stor möda har lagts ned på att göra utrustningen så tip top som möjligt. Ålebergsskolans Weihes SCN och SCM har genomgått en fullständig renovering och fått en finish som väl aldrig några svenska tävlingsflygplan tidigare. Nya huvar, spetsade bakkantslister, borttagning av alla utvändiga instrumentgivare etc. etc.

Olle Berg blir som sagt chef för radiodetaljen. Och det är inte småsaker han har att ta hand om. Inte mindre än fem kompletta VHF-stationer plus en reserv medföres. En i vardera flygplanet, en i vardera hämtningsbilen och en i »stabens» reservbil.

När den välrustade 12-mannagruppen (Yngve Norrvi ansluter i Madrid senare genom SAS-flyg) startar från Ålleberg den 16 juni med bilar, flygplan och allt det övriga kan man nog säga att allt har gjorts som rimligen kan begäras för att resultatet skall bli gott.

Några detaljer om tävlingarna har vi ännu inte lyckats få från Spanien, mer än att 19 nationer med 63 deltagare är anmälda. Så det blir nog en svår pers för Billy och Tage att försvara Sveriges stolta VM-traditioner. Ingen av dem har emellertid någon överdriven respekt för konkurrenterna, och det kan kanske vara en tillgång. Att räkna med den tredje VM-segern i följd för Sverige torde dock vara i optimistiskaste laget. Hela världens segelflygare har inriktat sig på att den här gången sätta Sverige på plats.

USA kommer med hela fem man om allt går i lås; R. Jonsson, världsrekordhållaren i distans kommer med sin RJ-5, Paul Mac Cready flyger en Schweizer 1—23 med förlängda vingar, vilket också Paul Schweizer från Elmira gör. Han är för övrigt chef för Schweizer-fabriken. Från USA kommer vidare Stanley Smith samt möjligen även Bill Beuby från Californien. Han vill träna i Sverige någon vecka före VM och helst hyra en Weihe eller en Moswey här i stället för den Kranich som han fått låna i Spanien.



Yngve Lindgren i arbete med den svenska VM-materielen.



Svenska VM-planer smidas: Från vänster: Olle Berg, Billy Nilsson, Gidde Karlsson, Tage Löf och Yngve Lindgren.

Inför Wakefield

Förberedelserna för Wakefield-tävlingen (och VM för gummimotormodeller) i Norrköping pågår nu för fullt både på KSAK och i Norrköpings Flygklubb, där en särskild kommitté sköter de lokala arrangemangen, meddelar Georg Dérantz i KSAK.

Beträffande uttagningen av det svenska Wakefield-laget har inte förrän de senaste dagarna kommit in så många namnförslag att en uttagning varit tänkbar. Nu har emellertid den av MTO utsedda kommittén bestående av Georg Dérantz, Terje Larsson i Malmö samt Tyko Stark i Stockholm gjort sitt val och meddelat följande:

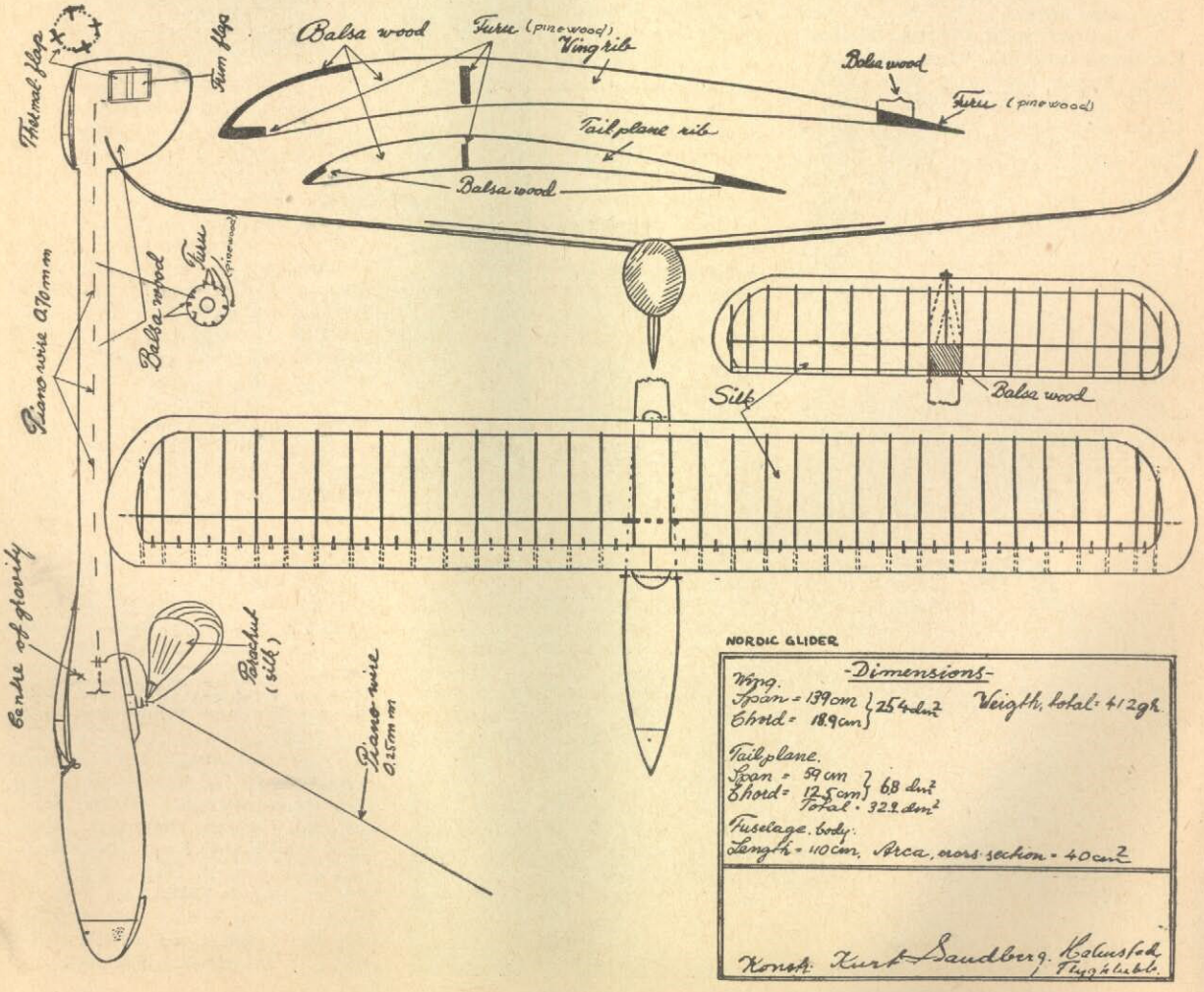
Till VM-tävlingarna för gummimotormodeller i Sverige den 10—14/7 nomineras dels följande sex man att ingå i det svenska laget: *Sune Stark*, Vingarna, *Arne Blomgren*, Vingarna, *Börje Börjeson*, Aeroklubben i Göteborg, *Anders Håkansson*, Aeroklubben i Malmö, *Roald Olsson*, Aeroklubben i Göteborg och *Jan Nilborn*, Aeroklubben i Malmö, dels följande modellflygare att i härnedan angiven ordning ifrågakomma som reserver resp. proxy-flygare: *Helge Wannberg*, Norra Ångermanlands FK, Örnsköldsvik, *Helge Eliasson*, Aeroklubben i Göteborg, *Anders Deurell*, Vingarna, *Bengt Johansson*, Vingarna, *Charles Moberg*, Aeroklubben i Göteborg, *Tage Andersson*, Vides MFK, Vederslöv, *Lars Ljungberg*, Vingarna, *Örjan Gahm*, Vingarna, *Kjell Eklund*, Vides MFK, Vederslöv, *Åke Larsson*, Vingarna, *Willard Jansson*, Gimo MFK, *Lars Gunnar Larsson*, FK Gamen, Norrköping, *Stig Gröning*, MFK Örnen, Norberg, *Henry Borg*, Vingarna, *Ronald Borg*, Vingarna, *Sven-Åke Sjögren*, Fagersta FK, *Owe Carlson*, FK Gamen, Norrköping, *Göran Hansson*, Gimo MFK, *Nils Sture Sandberg*, Umeå FK och *Bengt Lindh*, Norrtälje MFK Falkana.

Till VM-tävlingarna för segelmodeller i Österrike den 13—17/8 nomineras följande deltagare: *Rune Andersson*, Vingarna, *Kurt Sandberg*, Halmstads FK och *Ragnar Odenman*, Mfk Cumulus, Enskede, den sistnämnde för deltagande i huvudsak på egen bekostnad. Därest endast två eller en man kan komma ifråga bör deltagarna utses i den ordning de här angetts.

Till VM-tävlingarna för linstyrda modeller i Belgien den 4—7/7 bör Sverige i första hand söka sända en observatör, varvid *Börje Börjeson*, Aeroklubben i Göteborg i första hand bör komma ifråga. Därest ekonomiska förutsättning-

NORDIC GLIDER

Denna modell är konstruerad av Kurt Sandberg i Halmstad och det första exemplaret har flugit ända sedan 1946. Med denna modell vann Sandberg SM 1948 och deltog med den i VM både 1950 och 1951.





FLYG PÅ SJÖN

Ett NYTT tävlingsplan i G1 som slår allt! Spv. 70 cm, flott kabinmodell som med balsaflottörer även flyger på sjön.

- Silver-MÅSEN allt av. gummimot. 9:75
- STOR tub ÖRN-cement lim 1:10
- FLOTTÖRER till Silver-Måsen . . . 2:50
- KATALOG med NYA modeller och Saab's DRAKEN 0:40 i frimärken

Sänd in annonsen med namn och adress till ING. SIGURD ISACSON, LIDINGÖ

ar härför finnes bör *Per-Axel Eliasson* och *Olle Eriksson* sändas vilka förklarat sig önska deltaga i huvudsak på egen bekostnad (ett bidrag på 250: — per man har nämnts), såvida icke *Bengt Thelander* och *Lars Höwing* skulle vara villiga att deltaga på samma villkor, i vilket fall de sistnämnda i nämnd ordning bör lämnas företräde. Eriksson och Eliasson tillhör MFK Star-Flyers, Stockholm, Thelander, MFK Hang, Bromma och Höwing FK Raketerna, Lidingö. Därest *Bengt Lundström* och *Jan Gullbrandsson* från Aeroklubben i Göteborg kan delta på samma villkor tillstyrkes även deras deltagande.

Till VM-tävlingarna för friflygande motormodeller i Schweiz den 14/9 och till F-grenen i Nordiska Landskampen i Danmark den 2—5/7 har alltför få aspiranter anmälts för att en tillfredsställande uttagning skall kunna göras. UK önskar återupptaga frågan efter pingst då vissa planerade tävlingar genomförts, vilka kan tänkas ge UK ett mera rikhaltigt urval för uttagningarna.

Till S-grenen i Nordiska Landskampen i Danmark den 2—5/7 nomineras följande deltagare: *Ragnar Odenman*, MFK Cumulus, Enskede och *Folke Lernegren*, Aeroklubben i Göteborg.

Beträffande finansieringen av den internationella representationen omtalar Georg Dérantz att KSAK ställt ett belopp till förfogande och han anser personligen att man bör få så mycket pengar över sedan Wakefield-tävlingen i Norrköping tagit sitt, att ett deltagande kan bli möjligt både i Nordiska Landskampen i Danmark och Swedish Glider Cup i Österrike. *Bananen.*

×

U-kontrolltävling i Solna. Solna Läroverkseskader har haft sässongpremiär för den i dess årsserie ingående hastighetstävlingen för U-kontrollmodeller. Tävlingen som hölls i Hagaparken samlade en för en modellflygtävling ovanligt stor publik. Bäste man sammanlagt blev Ulf Modin med 230,4 poäng. På andra plats kom Åke Stenå med 220,3. Snabbast var Åke Stenås modell som i en start nådde 91 km/tim.

Vingarna kvällstävlar. Vingarna i Stockholm kommer som vanligt att i sommar köra sina traditionella kvällstävlingar med tillhörande bullfester. Dessa tävlings- och trimningskvällar har visat sig ha en viktig funktion att fylla, då man i det på sommarkvällarna oftast lugna vädret verkligen kan fintrimma modellerna. Många är förvisso också de bucklor, den fina Wakefield-pokalen inberäknad, som Vingarnas grabbar hämtat hem tack vare kvällstrimningarna. Så det är verkligen något att rekommendera åt andra modellflygklubbar. B—n

Stockholmsmästerskapen i modellflyg gick den 27 maj på Skarpnäcksfältet med »Pappa Stark» som tävlingsbas. Drygt 20-talet man ställde upp i tävlingen som gick på kvällen. Vädret var fint men det blåste litet för kyttigt för att några verkligt goda tider skulle uppnås. För att det hela skulle hinnas med före mörkningen kunde endast två starter göras i varje klass.

I G—1 segrade Ragge Odenman, Cumulus, före klubbkompisen Kjell Eklund. G—2 vanns som sig bör av världsmästaren Sune Stark, som med sin reservwakefield skrapade ihop hela 326 sek. Tvåa blev Lars Gunnar Larsson från Cumulus. Unge Lars Ekström från Guldvingen vann S—1 med 242 sek, vilket belönades med priset för dagens bästa prestation. Holm från Cumulus kom tvåa och S. O. Ridder, Vingarna, trea med en modell av tidigare aldrig skådad form.

I S—2 dominerade däremot de gamla kämparna med Åke Sahlberg, Vingarna, som mästaren med Rune »Bananen» och Ragge Odenman tätt i hälarna. F-klassen blev en duell mellan de båda cumulusarna Ragge O. och Rune Andersson, som slutade med att Ragge fick stryk med endast en sekund.

Resultat:

G—1: 1) Ragnar Odenman, Cumulus 185 sek; 2) Kjell Eklund, Cumulus 181; 3) Bernt Eriksson, Älvsjö 153.

G—2: 1) Sune Stark, Vingarna 326; 2) G. Larsson, Cumulus 165; 3) Örjan Gahm, Vingarna 119.

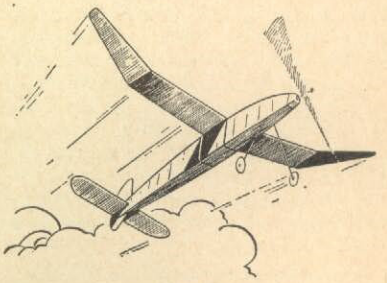
S—1: 1) Lars Ekström, Guldvingen 242; 2) Holm, Cumulus 189; 3) S. O. Ridder, Vingarna 56.

S—2: 1) Åke Sahlberg, Vingarna 340; 2) Rune Andersson, Vingarna 338; 3) Ragnar Odenman, Cumulus 301.

F: 1) Rune Andersson, Cumulus 151; 2) Ragnar Odenman, Cumulus 150.

Mfk Falkarna i Norrtälje anordnar i september en tävling om Falkarnas vandringspris i klass G—int och S—int. Meningen var att tävlingen skulle ha gått i augusti men på grund av den ökade trafiken på flygfältet bl. a. till följd av Olympiaden har Lfs inte kunnat ge tävlingstillstånd då. Vi återkommer.

HUGIN bästa G:lan



Hugin Spv. 800 mm.

Säkraste o. mest prisvärda G:lan som givits ut i byggsats. **Sensationellt goda flygegenskaper.** En välbyggd HUGIN uppnår lätt 3—5 min. flygtid.

Att observera . . . ★ Fällbar propeller ★ Termikbroms (Fuse) **★ Trimroder ★ Förlängd gummimotor med spärr ★ Konstruktör Paul Kuniss.**

Komplett kvalitetsbyggsats med kontursågad propeller, äkta japanpapper, ritning i full skala med beskr., Dunlop tävlingsgummiband etc. **★ Obs! Ni får god valuta för pengarna, »HUGIN» kostar bara 6: 50 pr byggsats.**

Och så katalog nr. 9



Guldgruvan för varje modellflygare. Största sorteringen av byggsatser, motorer och tillbehör. Flera intr. trimanvisn. för diesel och glödstiftsmotorer, även bränslerec. Tips för linkontrollflygning m. m. Erh. mot 65 öre i frim.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI = MALMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:

..... st Hugin ..... Kr. 6:50
..... st KATALOG med suppl. 0:65
..... st SEMO BALSALIM (stor tub) 0:75

Namn .....
Adress .....
Postadr. .....
Skriv tydligt! TEXTA! Tack!

Looping

nytt från KSAK

Red.: G. H. Dérantz

Ållebergspersonalen 1952. Som tidigare meddelats kommer Lennart Ståhlfors att tjänstgöra som skolchef på Ålleberg i sommar. Astrid Andersson blir som vanligt sekreterare, men det blir en ny husmor, fröken Vera Landert. Förvaltaren John Karlsson och verkmästaren Yngve Lindgren, som båda är årsanställda, är redan i full fart på segelflygskolan.

Som instruktörer tjänstgör Bo Holmberg och Karl-Göran Klevstigh hela sommaren. Olle Berrek, Thorleif Gummesson o. Erik Westling har var sin av de tre DK-A-B-C-kurserna i nämnd ordning.

Två vinschförare är anställda, Curt Bornhed och Curt-Olof Jansson, samt två lärlingar, Karl Thor och Anders Östenberg.

SEGELFLYGARTINGET INSTÄLLT

Det länge efterlängtade segelflygartinget har KSAK sett sig nödsakad att inställa, eftersom ännu två dagar efter anmälningstidens utgång endast 5 man man från 3 klubbar hade anmälts som deltagare.

Champagnegaloppen. Det blir inget svenskt deltagande i Rally Mercier.

Flygdag. Det är nu definitivt bestämt att KSAK:s flygdag kommer att arrangeras i samarbete med Arboga Flygklubb den 24 augusti.

Segelflyg-VM. Vid anmälningstidens utgång hade sammanlagt 63 ekipage från följande 19 länder anmälts att deltaga: Argentina, Australien, Belgien, Canada, Danmark, Egypten, England, Finland, Frankrike, Holland, Italien, Norge, Portugal, Schweiz, Spanien, Sverige, Sydafrika, Tyskland och U. S. A.

KSAK:s kommittéer. Landsfiskal J. E. Berglund, Gnesta, och trafikinspektör J. G. Karlsson, luftfartsstyrelsen, har lämnat sina uppdrag i KSAK:s kommitté för hjälpflyg och flygmedicin. Till inval har föreslagits 1. flygläkaren Arne Frykholm och byråingenjör Bengt Kellin.

300.000. Riksdagsmotionerna om återhöjning av KSAK:s statsanslag till det förutvarande beloppet 390.000 kronor föll igenom. För budgetåret 1952—53 utgår sålunda endast 300.000 kronor. Genom penningvärdets ytterligare försämring innebär detta en fortsatt minskning av anslaget vilket givetvis avsevärt kommer att återverka på KSAK:s möjligheter att stödja verksamheten.

Veteran avgår. Konsul Birger Månsson, ordförande i Norrköpings Automobil- och Flygklubb, har meddelat att han önskar lämna sina uppdrag inom klubben. Konsul Månsson var med om att bilda klubben 1923 och har alltsedan dess tillhört klubbledningen. Både där och i KSAK:s styrelse har han gjort positiva insatser av sällsynta mått. Han har i sin stad lyckats förmå stadsfullmäktige att bygga en stor och förnämlig segelflyghangar, som av staden ställts till flygklubbens fria förfogande. Det är i hög grad hans förtjänst att klubben i dag har ett eget klubbhus och en stor och förnämlig flygplanpark med tillhörande utrustning. Närmare 300.000 kronor har han under årens lopp varit med om att samla ihop till klubben, som är skuldfri, då nyvalde hedersordföranden Birger Månsson lämnar ledningen i andra händer.

Motorflygets vandringspriser.

Bestämmelser för SAS:s vandringspris:

1. Priset utgöres av en silverpokal (värde 1.500 kr).
2. Pokalen är uppsatt 1952 av Scandinavian Airlines System som vandringspris i Nordiska Motorflygtävlingen.
3. Pokalen tilldelas det segrande laget i under punkt 2 ovan nämnd motorflygtävling.
4. Pokalen förvaras av den nationella aeroklubben i det land, det segrande langet tillhör; den skall bevaras på betryggande sätt, försäkrad till fulla värdet.
5. I punkt 4 nämnd nationell aeroklubb skall låta på pokalen ingravera årtal och eget namn, varvid föregående stil vid ingravering i möjligaste mån följes.
6. I punkt 4 nämnd nationell aeroklubb skall senast en månad före nästa tävlingstillfälle översända pokalen i oskadat skick till den nationella aeroklubb, som åtagit sig att arrangera ifrågavarande års tävling.

GENERALSEKRETERAREN AVGÅR 1953

Vid KSAK:s senaste styrelsesammanträde meddelade KSAK:s generalsekreterare överste Harald Enell sitt beslut att avgå vid utgången av 1953. Med anledning av detta tillsatte styrelsen en kommitté med uppdrag att förbereda utseendet av lämplig efterträdare. I kommittén valdes Konsul B. Månsson (ordf.), Överste G. Falk (flygvapnet), Luftfartsinspektör Tord Ångström (luftfartsstyrelsen), Flygplatschef B. Florman och Fabrikör T. Stark.

7. Pokalen är vandrande intill dess att samma nationella aeroklubb erövrat pokalen antingen tre (3) år i följd eller fem (5) gånger utan ordningsföljd.
8. Skulle den Nordiska Motorflygtävlingen hava upphört helt eller hava varit inställd för en tid av 3 år eller ock i avsevärd grad ändra karaktär, åligger det senaste årsvinnare att på anmodan från SAS återlämna pokalen till SAS att därstädes förvaras intill dess att ny tävlan om pokalen kan komma till stånd.
9. Till den nationella aeroklubben i det land, det segrande laget tillhör, utdelas en minnespokal (vilken kan utgöras av en miniatyr av vandringspokalen eller ock givas annan form). Minnespokalen utgöres tills vidare av en miniatyr av vandringspokalen, bekostad av SAS. Denna minnespokal överlämnas såsom ständig egendom.

Bestämmelser för KSAK:s vandringspris:

1. Priset utgöres av en silverpokal (1931 värd 2.500 kr), benämnd »Nordiska Flygarpokalen».
2. Pokalen är uppsatt av KSAK:s Internationella Luftfartsutställning i Stockholm (ILIS) år 1931; KSAK har uppsatt pokalen 1952 som vandringspris i Nordiska Motorflygtävlingen.
3. Pokalen tilldelas den individuelle segraren i under punkt 2 ovan nämnd motorflygtävling.
4. Pokalen förvaras av den nationella aeroklubben i det land, den individuelle segraren tillhör; den skall bevaras på betryggande sätt, försäkrad till fulla värdet.

5. I punkt 4 nämnd nationell aeroklubb skall låta ingravera årtal, årsvinnarens namn och flygplantyp på pokalen, varvid föregående stil vid ingravering i möjligaste mån följes.
6. I punkt 4 nämnd nationell aeroklubb skall senast en månad före nästa tävlingstillfälle översända pokalen i oskadat skick till den nationella aeroklubb, som åtagit sig att arrangera ifrågavarande års tävling.
7. Pokalen är sålunda ständigt vandrande intill dess annorlunda må varda bestämt av KSAK efter samråd med övrika nordiska länders nationella aeroklubbar.
8. Skulle den Nordiska Motorflygtävlingen hava upphört helt eller hava varit inställd för en tid av 3 år eller ock i avsevärd grad ändra karaktär, åligger det senaste årsvinnare att på anmodan av KSAK återlämna pokalen till KSAK att därstädes förvaras intill dess att ny tävlan om pokalen kan komma till stånd.
9. Till den individuelle segraren utdelar och bekostar det arrangerande landets nationella aeroklubb en minnespokal (vilken kan utgöras av en miniatyr av vandringspokalen eller ock givas annan form). Denna minnespokal överlämnas till segraren såsom dennes ständiga egendom.

SAS vill ha flygare

Som framgår av annons i detta nummer söker SAS nya piloter. För att få en närmare orientering om vad saken gäller, har Looping vänt sig till kapten Sven Ahblom som handhar rekryteringen av bolagets flygande personal. Kapten Ahblom meddelar att det nu närmast gäller en styrmanskurs på cirka 30 man, varav det är meningen att ungefär hälften skall tagas från Sverige och de övriga från Danmark och Norge. Detta kommer sannolikt att bli det årliga rekryteringsbehovet, framhåller kapten Ahblom. Kursen beräknas börja den 1 oktober och tar 5 till 6 månader.

Sökande till kursen skall ha minst 350 flygtimmar såsom förare, därav minst 10 timmar vardera i mörker- och instrumentflygning. Helst bör han även ha sitt B-certifikat utfärdat.

Ekonomin spelar naturligtvis sin stora roll även här. Och några ekonomiska svårigheter bör det inte bli fråga om för de flygare som sätter sig på SAS skolbänk. Begynnelselönen under kursen blir 800 kr. i månaden, utan flygtilllägg. Efter kursens slut kommer ett provår med en lön av 13.000 kr plus 1,75 i tillägg per flygtimme. Under andra tjänstgöringsåret är lönen 17.700 kr, varpå den stiger successivt till maximalt 24.800 kr. Varje flygstyrmans ambition är givetvis att bli kapten, vilket renderar honom en minimilön av 26.400 kr om året. Som högst kan han sedermera som kapten komma upp till en lön av 34.300 kr.

Anmälningstiden till den nu annonserade kursen utgår den 15 juni, så det är inte många dagar att vinka på.

Sista hoppet

Forts. fr. sid. 13.

Omedelbart efter det olyckan hänt, hade vi meddelat detta per radio till markstationen och efter vårt misslyckande att manövrera honom fri från flygplanet, fick vi anvisning att flyga ner till Haifa. Vi kontaktade livräddningsstationen i Haifas hamn och bad dem gå utanför hamnen med en motorbåt. Vi ämnade gå ned på lägsta höjd över vattnet och minska hastigheten till lägsta möjliga och så få honom att koppla sig lös från fallskärmen. En idiotisk tanke, men faktiskt den enda möjlighet som återstod. Ett under kunde ju rädda honom. Bara han nu vaknade till medvetande !

När vi kom till Haifa hade vi flugit i nära en timmes tid med honom hängande efter oss och maskinen blev allt svårare att manövrera och förskräckelsen hade blivit till en vanmäktig oro. Ute i kabinen satt alla tysta och bara väntade, stirrade ned i golvet och rökte nervöst de cigarretter som delats ut. Ingen ville längre se ut. Någon vände sig bort och kastade upp och hoppades att ingen skulle märka det.

Då fick vi syn på motorbåten, som med full fart kom ut från hamnen, gick vi ner så lågt vi någonsin kunde, minskade farten och fällde ut klaff. Vågtopparna närmade sig oss mer och mer. Då och då kände Bertil efter att höjdrodret lydde, — man fick ta i kraftigt. Vi passerade tätt intill motorbåten, men ingenting hände. Han hängde fortfarande kvar. Svettdropparna brände i våra ansikten, det gällde att hålla balansen, att måtta säkert, att hoppas ...

Då vi för tredje gången passerade över motorbåten kände vi det. Det kändes liksom en lättnadens suck i flygplanet och rodren kunde åter röras så behagligt. En av instruktörerna kom störtande fram till oss:

— Gå hem och landa! Han har hoppat!

Han hade gjort sitt sista hopp. Utan fallskärm. Han hade kopplat sig loss från fallskärmsselen och störtat i havet. Något under skedde inte.

Vi erbjuda Eder

Engelsk flygplansväv
Tandade band
Tändstift

RESERVDELAR TILL

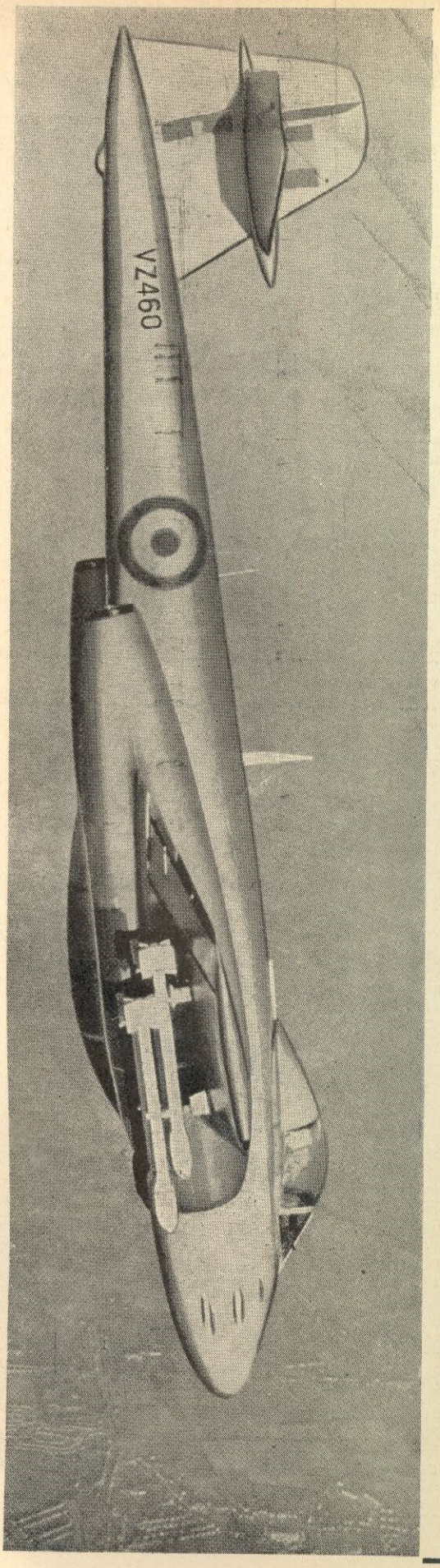
Auster V
Cirrus Minor II
Gipsy Six

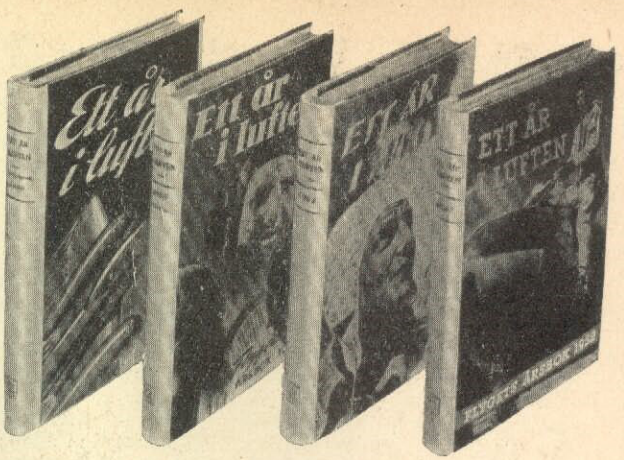
SKOL-, RUND-
TAXI-, FRAKT-,
REKLAM-, FOTO-,
samt
CHARTERFLYG,
AMBULANSFLYG
med
2-, 3- och 8-sitsiga flygplan

Flyg med

DUELLS aero

TORSLANDA — GÖTEBORG
Tel. 62 02 18





ETT ÅR I LUFTEN

FLYGETS ÅRSBOK 1952

Ny, större, vackrare och -
lika billig som 1949, 50, 51.

Redaktion: Bill Bergman, Yngve Norrvi, S. Artur Svensson.

Medarbetare: Sveriges ledande flygskribenter.

Bland artiklarna i år: Flygåret 1951. **Av G. A. Westring.** Flygvapenjubileet. USA:s flygvapen, i text och bildsviter, kartor, diagram och tabeller. **Av Gösta Norrbohm.** Överljudshastigheter med deltaformade fartmonstra. Det nya SAS. **Av Per Norlin.** Privatflyg i kristid. **Av Hans (Tomten) Andersson.** Aktuellt om segelflyg och modellflyg. **Av G. H. Dérantz.** Segelflyga med reamotor. **Av Rudolf Abelin.** 12 000 m höjd på 187 sekunder — flygrekorden just nu. **Av Yngve Norrvi.** Över regnbågens rymder. **Av Ch. Birch-Iensen.** Svenska flygmotoraktiebolaget — framtidsmotorernas vagga. **Av Gunnar Engellau.** Perspektiv på evigheten. Flyget i litteraturen. Flygexlibris. Bergshangarer och jaktledningscentraler — unikt bildreportage. Svenska flygvapnet i utlandets press. Flygmuséer. **Av Carl Norberg** m. fl. Flyga blint och landa med instrument. **Av Ove Müller-Hansen.** Flygpojkarna. **Av S. G. A. Dalborg.** Utlandsflygningarna. **Av Sigurd Beck-Friis.** Vägen till vingarna. **Av S.-E. Lange.** Krönika. **Av Y. Norrvi.**

320 sidor i boktryck, djuptryck och offset + 400 bilder, varav över hälften i djuptryck eller färg. — Bilderna — som vanligt i toppklass!

»För dem som vill följa med flygets moderna utveckling finns inget enklare sätt än att placera årsboken i händerna på vederbörande. — Den är en toppbok bland flygböcker.»

Å. L. i »Göteborgs-Posten» 21/3 52.

»Om denna fjärde årgång av det svenska flygets årsbok kan man bara upprepa vad som har framhållits om de tidigare, nämligen det rikhaltiga innehållet, den utomordentligt långt drivna kvaliteten hos tryck och bildmaterial samt den slösande generositeten med färgplanscher, kartor etc.»

sah i »Teknisk Tidskrift» 15/4 52.

Pris: inb. i klotband med skyddsomslag i färgtryck kr. 15: —.

I närmaste bokhandel eller från

ALLHEMS FÖRLAG - MALMÖ

TRELLEBORG



TRELLEBORG balanserar sina däck

och placerar en röd punkt på den plats, som skall ligga mitt för ventilen.

Med balanserade hjul blir bilens gång en helt annan och ringarna bli ej ojämnt slitna.

TRELLEBORGS GUMMIFABRIKS AKTIEBOLAG • TRELLEBORG

Limhamns Modellflygklubb

LIMHAMN

