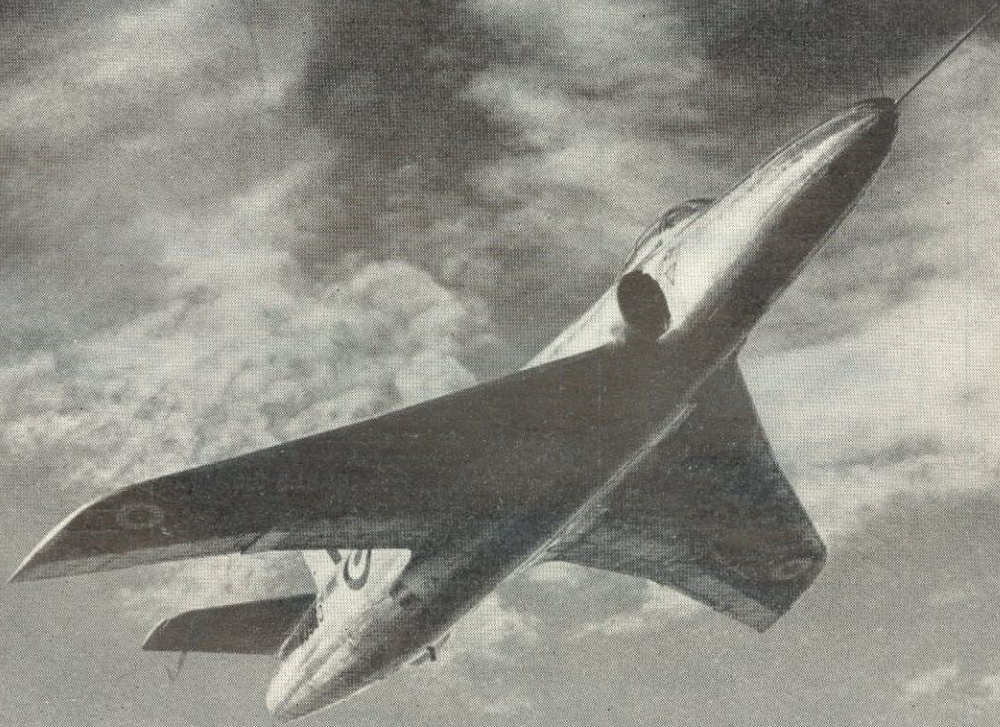


december 1951
JULNUMMER

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG

Med detta nummer följer en bilaga.



Gratis till Paris!

Rolig pristävlan med Paris-resa som 1:a pris i detta nr.

90
öre

Kort om flyg jorden runt

STOR PRINSESSA

Den brittiska jätteflygbåten »Princess», flygvikt 140 ton, har nu kommit så långt att första exemplaret flyttats ut ur verkstaden hos Saunders Roe på Isle of Wight. Planet är så stort att fennan och yttervingarna måste monterats utomhus. I samband därmed kan meddelas att ett särskilt bolag har bildats för att flyga dessa jättar, »Princess Air Transport Company». Tillverkaren Saunders Roe äger 75 % av aktiestocken.

SAS FLYGPLANFLOTTA består nu av 56 flygplan, varav 23 är fyrmotoriga (12 Douglas DC-6, 9 Douglas DC-4 och 2 Sandring-

ham flygbåtar), 2 är tremotoriga (Ju 52) och 31 tvåmotoriga (25 Douglas DC-3 och 6 Scandia). SAS har dessutom beställt ytterligare 8 flygplan av den nya och något större DC-6-typen DC-6-B till en kostnad av c:a 1 million dollar per plan för leverans under 1952. Dessa flygplan motsvarar en kapitalinsats av c:a 80 miljoner kronor — de 8 beställda nya DC-6-B icke inräknade.

En liten uppfattning om hur flyget har krympt jordklotet får vi av nedanstående som ger restiden till några av de längst bort liggande destinationsorterna för SAS DC-6:or.

Stockholm—Tokio	54,45 t.
» —Buenos Aires	43,15 »
» —Santiago de Chile	49,15 »
» —Nairobi	27,45 »
» —New York	22,40 »
» —Tel Aviv	15 »

3 GGR LJUDET

Douglas X-3 experimentplan genomgår f. n. markprov vid en av amerikanska flygvapnets baser. X-3 är synnerligen okonventionellt. Planet drivs av en Westinghouse J-40 reamotor med efterförbränning med en dragkraft av inte mindre än 5.440 kg. Man räknar med att X-3 skall nå machtalet 3.0 på höjder av 60.000—90.000 m (!). Flygproven beräknas ta sin början i vår.

NY REAJÄTTE

Boeing 473 är beteckningen på ett nytt Boeing-projekt. Det är ett trafikflygplan med fyra reamotorer, förmodligen en version av B-47 Stratojet och med plats för 60—97 passagerare. Maximala flygvikten uppges till 61.5 ton.

FRANSKA VENOM

D. H. Sea Venom kommer att licensbyggas i Frankrike av SNCADu Sud-Est sedan dess serie av »Mistrals» är färdig. Förberedelser är redan igång vid fabrikerna i Marseilles-Marignane.

»PACKETS» FÖR BELGIEN

Belgiska flygvapnet kommer att ersätta sina transportplan av typ Dakota med Fairchild »Packets», förmodligen inom det amerikanska hjälpprogrammets ram.

AIR FRANC-EXPANSION

Air France har nyligen under-tecknat ett kontrakt med Vickers-Armstrongs om köp av inte mindre än 12 Vickers »Viscount» gasturbinplan. Leveransen skall börja 1953. Hela köpesumman uppgår till över 2 miljoner pund.

Nästa nummer av Looping

utkommer den 9 jan.

Omslagsbilden

Omslaget pryds denna gång av en utomordentlig bild av det nya brittiska reaktplanet Vickers »Swift» som redan är i serieproduktion för RAF.

SERIE-HERON I LUFTEN

Första serieexemplaret av De Havillands lilla fyrmotoriga trafikflygplan Heron kommer i luften innevarande månad.

FÄRFLYKT

Som experiment har Australian National Airways transporterat 134 får i en Bristol Freighter från Kangaroo-ön till Adelaide och man har för avsikt att inrätta en speciell »färlinje» för transport av ö-får till australiska kontinenten. I sammanhanget kan nämnas att transporten av kött per flyg i Australien, »Operation Air Beef», i år slagit alla rekord. Under årets säsong transporterades flygledes över 1,5 miljon kg kött från Glenroy till Wyndham.

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg.

Utkommer en gång
i månaden

NR 15 — ARG. 1
December 1951

Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3

Redaktör och ansvarig
utgivare:

Yngve Norrvi

Bitr. red. och annonschef:
Erik Jägerblom

Telefon:

Redaktion och exp. 35 39 57
Annonsavdelning 52 87 52

Postgirokonto 45 35 30

Prenumerationspris:

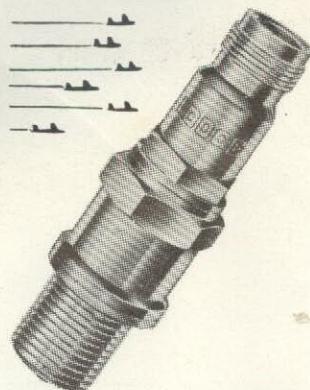
Helår kr. 9: 50

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 1951



LODCE

FLYGTÄNDSTIFT

det mest använda i Sverige
i kolv- och reamotorer.

AB AERO-BEHÖR
Kungsgatan 27 Stockholm

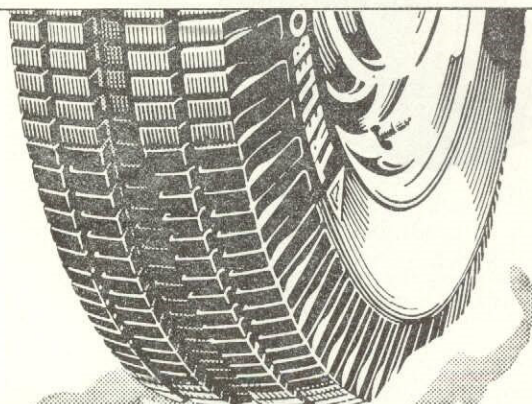
TRELLEBORG

För säkerhets skull

kör på

TWITTMER

i vinter



"Rälsen" som styr vagnen

bygges upp av packad snö genom den djupa skåran i däckets mitt. Det dubbla mönsterdjupet och de mjuka rörliga lamellerna ge dessutom ett följsamt och fast grepp i vägbanan. Egenskaper av största vikt vid både drift

och inbromsning. Detta är några av de fördelar WITTMER skänker Eder.

TWITTMER^{*)}
håller vagnen på vägen

^{*)} Svenskt patent Nr 124499

Tillverkare:

TRELLEBORGS GUMMIFABRIKS AKTIEBOLAG
TRELLEBORG



IRVIN- FALLSKÄRMEN

har räddat c:a 30.000 liv varav 107 svenska



Tillverkas och försäljes av

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Banérgatan 29 — Stockholm.

ORIGINAL, I ETT STYCKE, UPPBLÄSBAR

LIVRÄDDNINGSVÄST

Br. pat. 64.7188
Br. provpat. 1911

LEVERERAD TILL

B·O·A·C AND B·E·A

ENKEL, SÄKER OCH FULLKOMLIGT
SJÄLVREGLERANDE



- 1** Drag västen över huvudet
- 2** Lägg banden runt midjan
- 3** Knyt banden säkert under västen fram-till
- 4** Blås upp västen genom att draga i röda knappen

Munstycket på vänster sida kan användas om så erfordras



Frankenstein-specialiteter

Uppblåsbara livräddningsvästar för flygpasagerare och -personal, flygoveralls, uppblåsbara skyddsdräkter, livräddningsvästar och specialbeklädnad för seglare. Specialister på militär livräddningsutrustning.

Gummiimpregnerade nylontyger, impregnerade glasfibertyger för bensintankar till flygplan etc. Vatten- och oljebeständiga tyger impregnerade med syntetiskt gummi »Neoprene».

P. FRANKENSTEIN & SONS
(Manchester) LTD

BEAUFORT DIVISION - BIRKENHEAD

Head Office

VICTORIA RUBBER WORKS - NEWTON HEATH - MANCHESTER 10 - ENGLAND

Godkända av AID — ARB KNOWLES

Nya flygplatstaxan

Om Kmt säger ja till Luftfartsstyrelsens förslag, kommer en ny flygplatstaxa att gälla från nyåret för de svenska civila flygplatser som tillhör eller förvaltas av luftfartsverket. Det framlagda taxeförslaget innehåller en hel del rätt omvälvande nyheter, av vilka främst kan nämnas den, att man för flygplan med högst 1.500 kg maximalt tillåten flygvikt kan köpa årskort, som gäller för obegränsat antal landningar under ett helt år. För sådana flygplan i yrkesmässig luftfart skall enligt förslaget årskortet kosta 500 kr, för skolflygningsverksamhet 200 kr och för privatflygning 50 kr. Årskorten, som skall ställas ut för visst angivet flygplan, gäller tolv kalendermånader.

Samtidigt med förslaget om årskort föreslås höjda avgifter för enstaka landningar. Således kommer enstaka landningar med flygplan på högst 1.500 kg på flygplatser av klass 1 och 2 att kosta 2 kronor och 1:50 på flygplatser av klass 3 och 4. I det sammanhanget bör nämnas att flygplatserna hänföres till avgiftsklasser sålunda:

Klass 1: Bromma.

Klass 2: Torslanda, Kungsängen.

Klass 3: Bulltofta, Örebro, Karlstad, Sundsvall/Hörnösand, Jönköping, Visby.

Klass 4: Övriga land- och sjöflygplatser.

För flygplan med över 1.500 kg högsta tillåten flygvikt föreslås följande landningsavgifter:

	Avgiftsklass för flygplats			
	1	2	3	4
	Avgift för varje påbörjat 100-tal kg av flygplanets högsta tillåtna flygvikt			
1. Trafik inom Sverige	0:55	0:40	0:25	0:15
2. Annan trafik	0:65	0:50	0:30	0:20
3. Sjöflygplan vid landning på sjöflygplats (oavsett trafikslag) samt helikopter	0:15	0:15	0:10	0:10

Av mera allmänt intresse i taxeförslaget är kanske att rabatt med 80 % av landningsavgiften erhålles vid skolflygningar då flygplanets vikt överstiger 1.500 kg samt vid vissa övningsflygningar. En rabatt på 50 % erhålles vid rundflygning, vid demonstrations- eller propagandaflygningar och vid typprov- eller leveransprovflygningar.

Avgifterna för parkering under bar himmel blir dyrare än nu när det är fråga om enstaka parkeringar. För småflygplan med högst 1.500 kg flygvikt kostar det enligt förslaget 1:75 på flygplatser av klass 1, 2 och 3 och 1:50 på klass 4. Även i detta fall kan årskort köpas. De kostar 225 kronor för flygplan i yrkesmässig luftfart, 200 kr för skolflygplan och 150 kr för privatflygplan. Löses årskort blir parkeringsavgifterna väsentligt lägre än nu. Priset kan också sänkas genom att man betalar in ett antal parkeringsavgifter i förskott. För 25 parkeringsavgifter inbetalda i förskott får man parkera en hel månad, och betalar man in 70 avgifter på en gång i förskott får man parkera sitt flygplan i tre månader.

Även hangaravgifterna kan man få ner genom att betala i förskott.

Över huvud taget präglas det nya taxeförslaget av en strävan att förenkla betalningsprocedurerna, vilket i högsta grad är önskvärt, inte minst ur luftfartsverkets synpunkt. Med tanke på det »underskott» som luftfartsverket ideligen måste räkna med i sin verksamhet, måste man nog säga att taxeförslaget utgör en ganska väl utfunderad kompromiss, som gör det bästa möjliga av en inte särskilt lustig situation. Vilken givetvis skulle vara en helt annan om flygfrekvensen med framförallt de mindre flygplanen vore livligare. Och det blir den inte förrän det a) finns flera flygplatser, b) bättre markservice och c) billigare hangaravgifter . . . För närvarande utnyttjas vissa flygplatser ytterst kient. Genom införandet av årskorten kan man förmoda att luftfartsverket har velat stimulera till ökad småflygverksamhet, för att därmed bättre kunna motivera bibehållandet av de få flygplatser som finns. Som bekant har statsrevisorerna, utan tanke på de dåligt utnyttjade fältens viktiga roll som säkerhetsfaktorer, yrkat på nedläggning av åtskilliga av de mindre fälten. Detta har luftfartsstyrelsen gått emot.

Inrikesflyget ökar

De klyftiga män som för inte länge sedan yrkade på att subventionerna till den inrikes reguljära flygtrafiken (och de facto att den skulle läggas ned) har nu fått sig en liten tankeställare. För det verksamhetsår som slutade den 30 september visar nämligen den reguljära svenska inrikestrafiken en genomsnittlig uppgång med 20 % jämfört med närmast motsvarande period. Största ökningen faller på Luleålinjen, där antalet resenärer ökat med hela 75 % från 3.668 till 6.316. Samtidigt har frakt- och godsmängderna fördubblats resp. tredubblats.

SAS anser på goda grunder att en starkt bidragande orsak till detta goda resultat är det arbete de lokala trafikkommittéerna i Malmö, Visby, Sundsvall, Härnösand och Luleå lagt ned. Genom olika initiativ har de lyckats öka förståelsen för inrikesflyget.

Detta innebär således att de klyftiga männen (se ovan) som ville motverka utvecklingen i stället har kommit att främja den — vilket förmodligen inte alls var meningen. Hade de inte yrkat på indragning av subventionerna, så hade väl aldrig de där trafikkommittéerna kommit till.

Subventioner är ett otyg, då de inte avser att vara kapitalinvesteringar på längre sikt. Inrikesflyget skall inte ha understöd, men det bör ha hjälp att komma över »de magra åren». De feta börjar närma sig, i det här fallet tack vare subventionerna, vilka bör vara så avvägda att de snabbast möjligt gör sig själva överflödiga.

Svenskt i ICAO-toppen

Chefen för den svenska luftfartsstyrelsen, överdirektör Carl Ljungberg, har kallats till posten såsom generalsekreterare i den internationella luftfartsstyrelsen ICAO. Dir. Ljungberg har accepterat det för såväl honom som svenskt flyg ytterst smickrande ambudet och kommer att tillträda posten i april 1952. Förordnandet gäller för fem år. Det kan tilläggas att medlemsstaterna i organisationen var i stort sett ense vid valet trots att antalet sökande kandidater var mycket stort. Nuvarande generalsekreteraren, fransmannen A. Roper, avgår i vår med pension.

Flyggjular och julflyg



SAS specielle jultomte är flygkapten Svante Palm, som varit i tjänst fyra jular av sex möjliga — en har han tillbringat i Buenos Aires, en i London, en i Bangkok och en i New York. Och i år blir det New York igen! En julafton har han dessutom vaknat i Rom, men eftersom han flög så att han landade på Bromma på kvällen, räknas den bland »hemma-jularna».

En riktig skandinavisk jul hör därför inte precis till de saker, Svante Palm blivit bortskämd med under sina sex år i SAS. Men han flyger sina julaftonflygningar frivilligt — och det gör också de andra ungarlarna, som är i tjänst ombord på DC6-orna vid jultiden. Julen är familjernas högtid framför alla andra och därför ordnas det så långt det är möjligt så, att papporna får vara hemma på marken hos maka, barn och julgran. Och de ogifta flyger — för de vet, att när de själva en gång får familj, då kommer företaget och deras ogifta kamrater så långt det är möjligt att se till, att också de får vara hemma, när det är dags för julgröten att stå på bordet.

Men lite jul får också de flygande. Inga plan brukar ligga i luften själva julaftonkvällen, utan då är flygkaptenerna, flygstyrmännen, navigatörer, telegrafister, mekaniker, pusers och flygvärdinnor gäster hos de olika små SAS-kolonierna, som ligger strödda över hela världen — från Tokyo till New York, från Santiago till Luleå. Där firas julen på äktskandinaviskt vis med julgranar, som det sist anlända planet hemifrån fört med sig och med julskinka, julklappar — och jultomte.

Förra året landade Svante Palm på Idlewild på

Hur är det att fira flygjul — i luften eller i marktjänst — berättar här några som upplevt det. Kontenta: Julstämningen finns överallt.

julaftonförmiddagen. Julaftonkväll i New York — det föreföll inte så särdeles lockande. Men en långfarande SAS-pilot har vänner överallt och en av dessa tog honom med hem till sig en bit utanför världsstaden. Julaftonen där kommer han sent att glömma — bl. a. kanske för att de från julaftonfirandet så småningom gick direkt till julottan! Som en förmildrande omständighet bör man kanske nämna, att denna började så tidigt, som det överhuvudtaget är möjligt att börja en otta på juldagsmorgonen — nämligen exakt kl. 00.00. Eller 24.00 på julaftonkvällen, det beror på, hur man räknar.

Det råder en förtätad stämning på flygplanet, när helgen är inne. Passagerarna är på väg hem för att fira jul och är glada och förväntansfulla och flygvärdinnan bjuder på »extraförplägnad» och framme hos besättningen kanske det står en liten julgran i en blomkruka på navigatörens bord. Och heter flygkaptenen Svante Palm, då sitter han säkert på befälhavarens plats i cockpiten och är ledsen över, att det inte är några barn med ombord, så att han kan få gå ut bland passagerarna och »leka jultomte». Men barn flyger nästan aldrig på julafton — de är hemma och väntar på tomtens i stället.

Plan som möts, utbyter hälsningar, och en hälsning kanske också skickas iväg ned genom etern från något av de många flygplan, som trafikerar Nordamerikarouten, till de väderskepp, som ligger och gungar 5—6.000 meter under dem och där troget gör sina insatser i luftfartens säkerhetstjänst. Det gjorde i alla fall Svante Palm förra året. På IATA:s vägnar tackade han flygets sjöbundna tjänare:

»Detta är Scandinavian YO-KLU på flygning NR 3831. Jag har blivit ombedd av de reguljära flygbolagen i International Air Transport Association att sända Er våra varmaste tillönskningar om en God Jul och lyckligt, framgångsrikt och fredligt Nytt År. Var och en ombord uppskattar det faktum, att ni tillbringar helgen ute på Atlanten borta från Edra hem för att göra våra flygningar snabba, lätta och bekväma. Vi är tacksamma för Ert beskydd. Gud välsigne Er allesammans.»

Helikoptertomte

Den moderne tomtens har slängt släden och sålt getabockarna. Alla snälla barn, som sitter i stugorna och väntar på paket skall inte lyss till bjällerklang. Nej motorsurr är nutidens tomtesignal.

Ätminstone fick helikopterförare Nils Gunnar

FlottiljJul

Om julfirandet på en flottilj kan sergeant Harry Nilsson från F 18 berätta:

— Inte är det synd om det folk, som måste stanna kvar på post under julen, säger sergeant Nilsson. Dagarna innan jul, när permittenterna får börja resa hem, ser de som skall vara kvar förfärligt sura ut. Men när julafton kommer med all den goda maten som husmödrarna lagat till och det trevliga gemyt, som är typiskt för en flottilj-jul, ja då är det slut på allt dåligt humör.

Under beredskapen var det många som fick smak på det militära julfirandet och gärna stannade kvar frivilligt. Jag har själv varit med om ett flertal sådana jättetrevliga jular.

Något köstående förekommer inte under hela helgen: Matsalen

är bara öppen en kvart, för man skall komma samtidigt och sedan slår man sig ner vid långbordet. Julgran finns det naturligtvis och svagdrickat är utbytt mot julmust. Till och med julklappar får man. Ingenting får saknas när flygsoldaterna firar jul.

Riktigt helt släpper flygaren dock inte kontakten med de hemmavarande: Telefonerna används flitigt hela julaftonen. Varje man vill gärna önska de sina en glad och trevlig jul och tala om hur trevligt de själva har det, slutar den flottilj-julälskande sergeanten.

Looping önskar alla sina
läsare i luften och på
marken

God Jul

"Tornjul"

Hur det känns att sitta i »tornet» en julafton? Ja, det kan du väl lätt sätta dig in i själv, säger trafikledaren på Bromma, Bengt Lönnqvist, när medarbetaren ringer upp honom. Tänk att sitta här och se flingorna falla på de tända julgranar, som skall välkomna amerikaresenärerna till old Sweden. Tänk att här är aldrig helg, rätt vad det är, så kommer det en kärra nerdimpande.

Och likväl har vi inte direkt otrevligt: På julafton brukar flygkapten Svante Palm komma upp med »Cellos» sista och önska oss en riktigt trevlig jul. Det hände också en gång att en kärra från Södern förärade oss en hel låda vindruvor. Cigarretter och andra godsaker brukar det också komma och själve amerikanske flygattachén har en gång sänt oss en hälsning med vidhängande »klapp».

Alla vackra grabbar blir ju gifta till sist, slutar trafikledare Lönnqvist, och hos frun och ungarna vill jag nog i alla fall helst fira min julafton.

Grimskog från Ostermans Aero den uppfattningen, när han under december förra året »gjorde» hela Själland med jultomten i »baksätet» på sin helikopter. Färden började den 2 december och sedan åkte Grimskog och tomten omkring bland städerna varje lördag och söndag fram till jul. Sammanlagt nitton städer fick besök av de två herrarna, som gjorde en strålande succé vart de kom.

Tomten — och Grimskog med för den delen — var utsända av en dansk chokladfabrik, som på det sättet ville göra reklam för sina produkter, av vilka smakbitar kastades ut i fallskärmar. På varje plats hade man ett åttiototal hjälptomtar, som bland annat demonstrerade de olika fortskaffningsmedel en tomte kan använda för sina färder. Där fanns allt från häst och vagn till bil och så kom förstås det modernaste — helikoptern.

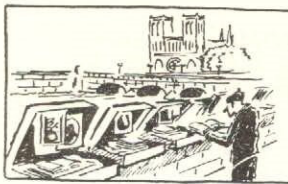
I småstäderna var den mottagande skaran i genomsnitt 3—4 tusen personer med stadens borgmästare i spetsen. Efter landningen trollade tomten, som förresten hette Olai och var en skicklig amatör trollkarl, fram chokladkakor av olika slag. Köpenhamns flygande tomte var ingen mindre än skådespelaren Ib Schönberg och kring hans »nedkomst» hade ett mycket pampigt program ordnats.

— Det var nog inte lätt att vara familjejul-

tomte i danska hem det året, slutar Grimskog sin berättelse, alla barn ville naturligtvis få sina klappar av en helikoptertomte.

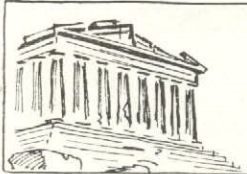


Generalsekreteraren i danska aeroklubben och Köpenhamns helikoptertomte, Ib Schönberg.



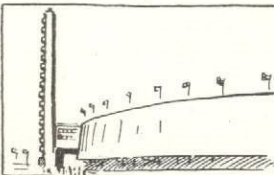
En stad med vin av
årgång god
till bredden fylld av
kvinnors mod...

Här det sägs att Ru-
dolf dansar
tittande på flickors
kransar.



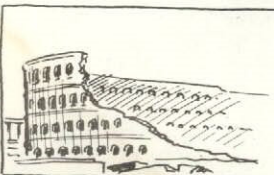
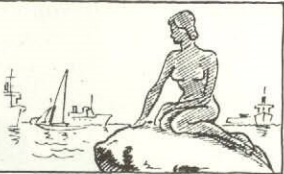
Vaggan påstås här ha
stätt
till kulturm — som
snart förgått.

Tvenne ändar sägs
den staden
ha — och tillhör stör-
sta graden.



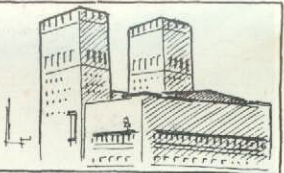
Här blir mycket spark
och spring.
Mitt i namnet finns
ett »ing».

Detta är ej Jungfru-
sund.
Ett torn här finns
som sägs va' »rund».



Alla vägar hit sägs
gå.
Brandkärn hade här
förfärligt sjå.

Denna stad har änd-
rat namn.
Här bor en kung och
finns en hamn.



Senioritor gångar på
dess gator.
Här finns också en
diktator.

Världsberömda äro
dess symboler;
operett och vals med
fler trioler...



Flygkryss:

Looping och SAS bjuder på
lönande tidsfördriv 1300
kr. väntar på pristagare

Den här julhelgen behöver inte bli långtråkig? När Ni läst reglerna för denna tävling och plockat fram den SAS flygtidtabell som medföljer detta nummer som bilaga, så har Ni startat det roligaste av tidsfördriv: Att resa — även om det på detta stadium endast sker på papperet.

Är Ni tillräckligt ihärdig och använder Er fantasi och kombinationsförmåga på rätt sätt, så kan denna »pappersresa» bli tjuvig verklighet. Första pris utgörs nämligen av en fullt betald flygresor med SAS moderna flygplan Stockholm—Paris—Stockholm plus 100 kronor i fickpengar. Andra pris är en gratisresa med SAS-flyg Stockholm—Malmö—Stockholm (eller omvänt) och tredje pris är en gratisresa med SAS-flyg Stockholm—Göteborg—Stockholm (eller omvänt). Dessutom utdelas sju exemplar av den nyaste »Ett år i luften» som tröstpris, för dem som kommer litet på efterkälken i denna »flygtävling» till tio av Europas städer med start från Bromma.

Först gäller det

att med ledning av de tecknade symbolerna samt texten här till vänster fundera ut vilka tio städer som skall besökas. Det bör inte vara så svårt. Varje bild representerar en stad (Stockholm är inte medräknad) och texten vid sidan av bilden är till för att hjälpa Er ytterligare på traven.

När Ni

känner Er säker på vilka städer som menas, tar Ni fram tidtabellen och söker med ledning av denna lägga upp en resrut som på snabbast möjliga tid för Er runt till dessa tio städer samt tillbaka till Bromma. Tabellen upptar inte bara SAS linjer utan även vissa anslutningar med andra flygbolag. Som Ni ser är det ett väldigt flygnät, som det går fort att komma fram på.

För att göra det svårare

har tävlingsarrangörerna emellertid bestämt att endast SAS egna linjer får användas. SAS-nätet är upplagt med tanke på samtrafik med andra bolag, och därför kan det bli rätt benigt att komma fort fram här och var när man är så strängt bunden till ett enda bolag. Detta svårighetsmoment har införts därför att det annars skulle bli alldeles för lätt att kуска runt Europa på några dagar.

Var och en

av de tio städerna skall angöras, d. v. s. landning skall ske där, men vi bryr oss inte ett dugg om hur

TÄVLINGSJURYN

består av red. Olle Järvheden, SAS; ing. Georg Dérantz, KSAK; red. Yngve Norrvi, Looping. Om två eller flera prisberättigade tävlande kommer till samma resultat, äger juryn rätt att verkställa lottning om priserna.

Rolig julpristävling

länge Ni stannar på varje plats. Vi bryr oss heller inte om i vilken ordning Ni besöker städerna, om Ni besöker dem mer än en gång eller om Ni dessutom besöker andra städer. Startdag är valfri.

Resultatet

av Edra ansträngningar skall skrivas ned på ett papper med angivande av dag och klockslag för avgångs- resp. ankomsttider till

Spara flygtidtabellen som medföljer detta nr. Den skall användas i tävlingen.

de städer som besöks. Längst ned på papperet summerar Ni ihop restider i dagar, timmar och minuter. Märk väl: det är inte tiden i luften vi vill ha reda på utan hela den tid Ni haft att göra att besöka de tio städerna från det Ni lämnar Bromma och till dess Ni slutgiltigt landar där igen. Ni skall inte kalkylera med tänkbara förseningar e. dyl. Tabellens tider gäller.

Tävlingsuppgifterna skall vara Looping tillhanda senast den 15 januari 1952. Resultatet av tävlingen publiceras i februari numret av Looping.

Mycket nöje på resan!

- 1:a pris Flygresa med SAS Stockholm—Paris—Stockholm plus 100 kr. kontant.
2:a pris Flygresa med SAS Stockholm—Malmö—Stockholm ell. omvänt.
3:e pris Flygresa med SAS Stockholm—Göteborg—Stockholm eller omvänt.
4:e—10:e pris Böcker.

FÖRKLARINGAR TILL TIDTABELLEN

Den flygtidtabell som medföljer som bilaga till detta nr gäller för vinterhalvåret. Den innehåller hela SAS linjenät samt anslutningslinjer.

I tävlingen gäller det emellertid att endast »flyga» på SAS linjer.

Beteckningen på varje linje är gjord så att man dels kan utläsa vilket bolag som trafikerar linjen i fråga, dels vilket nummer linjen har. Det senare saknar betydelse i detta sammanhang.

SAS har på sina linjer beteckningen SK. För utförlighetens skull ger vi här även övriga bolags tabellbeteckningar.

SK = Scandinavien Airlines System

AF = Air France

AV = Ali Flotte Riunite

AY = Aero O/Y, Finland

BA = BOAC

BE = BEA

CE = Central African Airways

EC = East African Airways

EI = Aer Lingus Teoranta, Irland

ET = Ethiopian Air Lines

FI = Flugfelag Islands

IA = Iraqi Airways

IB = Lineas Aereas Espanolas

ID = Indian National Airways

IL = Air India

KL = KLM, Holland

LA = Linea Aerea Nacional, Chile

LO = Polskie Linie Lotnicze

MS = Misrair, Egypten

OK = Ceskoslovenske Aerolinie

PA = Pan American World Airways

SN = Sabena, Belgien

SR = Swissair, Schweiz

YU = Jugoslovenski Aero-Transport

Dagar

En del linjer trafikeras endast vissa dagar. Detta står också i tabellen. En sträcka markerad med en betyder att förbindelsen är daglig.

Följande symboler, på tabellen angivna med en ring runt om, betyder:

W = endast vardagar.

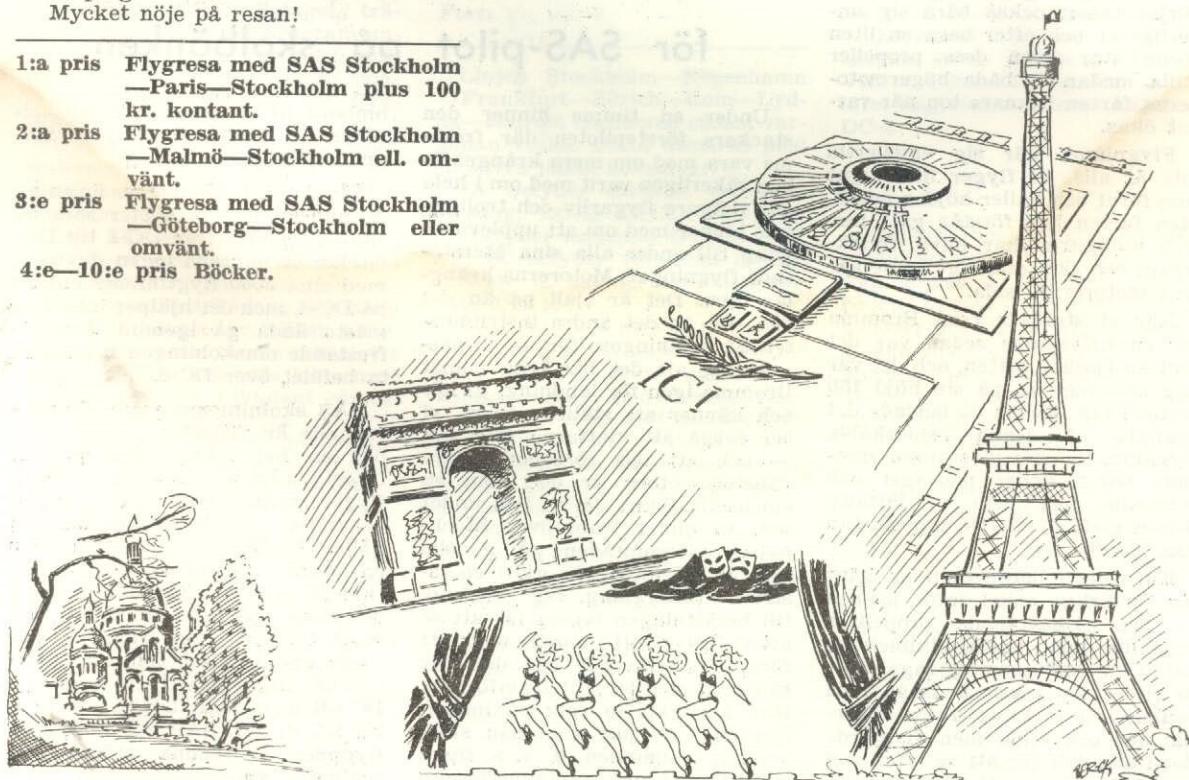
1 = måndagar, 2 = tisdagar,

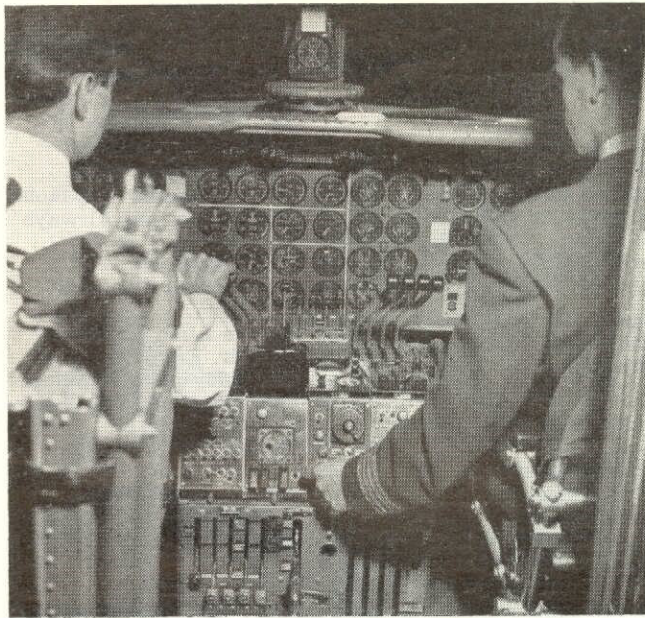
3 = onsdagar, 4 = torsdagar,

5 = fredagar, 6 = lördagar,

7 = söndagar.

Forts. på sid. 11.





Fel på motor ett! Fel på tvåan också! Vi sitter i ett av SAS DC-6:or på drygt ett par tusen meters höjd med ett präktigt molntäcke under oss — som går nästan ner i marken — och en av cirruslöjor något matt solbelyst novemberhimmel över oss. Väns-ter yttermotor går ner i varv för att slutligen stanna helt och propellern flöjlas. Det ser en smula, ska vi säga egendomligt ut. Så börjar tvåan också bära sig underligt åt och efter bara en liten stund står även dess propeller stilla medan de båda högermotorerna får en ilsknare ton när varvet ökas.

Flygplanet bär sig emellertid inte åt alls. Vi flyger lika lugnt som förut och håller höjden också. Men farten har förstås gått ner. Och svängarna har blivit försiktigare och sker ständigt åt de aktiva motorernas sida.

När vi startade från Bromma för en halvtimme sedan var det ganska tjockt i luften, och det var nog inte mer än på sin höjd 150 meter i tak. Redan då började det krångla på denna remarkabla flygning. Väns-ter yttermotor spottade redan under pådraget och stannade just som vi lättade. Sexan gick emellertid upp nästan lika bra för det.

Egentligen borde man ha känt sig förfärligt enkel inför åsynen av två stillastående propellrar högt där uppe under himmelskupan. Och sanningen att säga gjorde vi det nog också. Passagerarna brukar inte få kliva fram i förarkabinen och kika, men vi gjorde det i alla fall för att se efter vad som stod på. Joodå, där stod på

en hel del. Den stackars förstepiloten hade till råga på allt fått sikten helt skymd av en skärm framför vindrutan så han inte kunde se en tum. Den skärmen hade han även när vi startade på tre motorer.

Idel krångel

för SAS-pilot på skolbänken

Under en timme hinner den stackars förstepiloten där framme vara med om mera krångel än han säkerligen varit med om i hela sitt tidigare flygarliv och troligen inte hinner med om att uppleva en gång till under alla sina återstående flygningar. Motorerna krånglar igen. Det är tjall på än det ena och än det andra instrumentet. Så småningom förstår vi passagerare att det bär iväg hemåt Bromma igen för landning. Vi hör och känner att stället går ut, vi ser också att klaffarna fälls ner — och att den förbenade yttre vänstermotorn är död som en spickesill. Snart ser vi ljus under oss. Vi glider fram över Stockholms ytterområden på ganska låg höjd. Piloten har gjort en instrumentinflygning. Jag går fram till besättningen lagom för att se att vi ligger rätt i banan, trots att föraren fortfarande har den där skärmen med tji sikt framför sig. Han har gått in spik på instrumenten. Och just som han skall avsluta landningen, d. v. s. flyga in i sikt på den minimihöjd som

är tillåten, så ryter mannen på andrepilotens plats att det inte går att landa!

Det blir pådrag igen. Hela den väldiga proceduren med ökat motorvarv, klaffar, ställ etc. etc. Och så upp i dimman igen — på tre motorer förstås.

Läsaren har säkert redan förstått, antingen att författaren ljuger, att ovanstående är inledningen till en dålig flygnovell, eller kanske att det är fråga om skolflygning. Det sista är rätt.

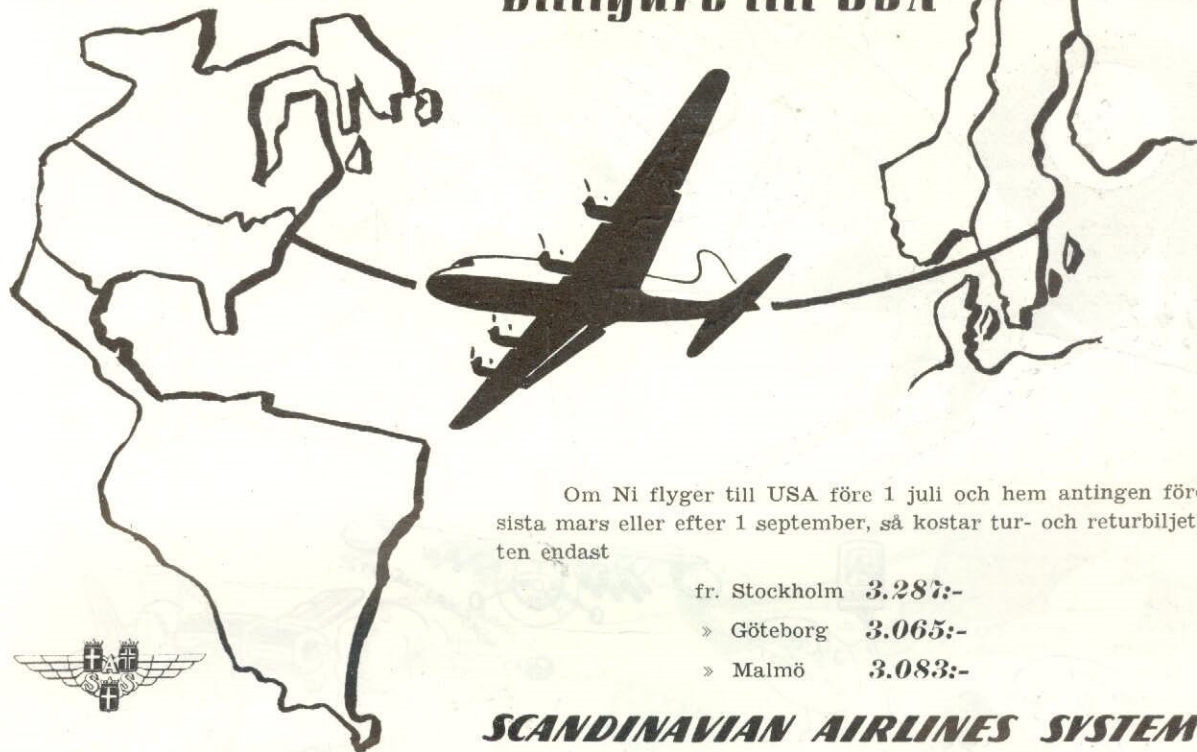
Vi har tillsammans med ett dusin andra journalister fått vara med om en riktig skolflygning, som inte var »tillrättalagd» på minsta vis. På förstepilotens plats satt flygkapten Olov Lindberger och flög på instrument ända fram till det ögonblick, då instruktören och chefpiloten Svante Palm behagade dra skärmen åt sidan efter två timmars intensiv övning och det var klart för slutgiltig landning på det nu mörkblöta Bromma. I förarkabinen befann sig också en färdmekaniker som haft ett herrans sjå både att utföra instruktörens störningsorder och rätta till det som krånglade — också på order. Som övervakare av det hela och i någon mån som förmedlare till pressen befann sig

ombord även chefen för omskolningen till DC-6 flygkapten Stephenson.

Flygkapten Lindberger är en av de ganska många piloter som nu skall omskolas från DC-4 till DC-6. Han är minsann ingen duvunge med sina 3000 flygtimmar enbart på DC-4, men det hjälper inte, han måste ändå gå igenom den påfrestande omskolningen för att få ta befälet över DC-6.

SAS skolningsprogram för närvarande är jättestort. SAS utbildar en hel mängd nya piloter, flygstyrmän som har en avsevärd flygerfarenhet men som i alla fall behandlas som nybörjare när det gäller trafikflyg. Dessutom sker en omfattande omskolning av förare på DC-3 och Scandia till DC-4 och förare på DC-4 till DC-6. Och snart blir det även fråga om att skola om de mest erfarna DC-6-förarna till de nya flygplan av typ DC-6B som skall börja levereras till SA Si vår. SAS har köpt åtta flygplan av denna större och snabbare typ.

NVA flyger Ni över 1.000:- billigare till USA



Om Ni flyger till USA före 1 juli och hem antingen före sista mars eller efter 1 september, så kostar tur- och returbiljetten endast

- fr. Stockholm **3.287:-**
- » Göteborg **3.065:-**
- » Malmö **3.083:-**

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

SAS utbildning av förare är en väldig organisation som både kräver tid och pengar. Bolagets tränings- och checkningsprogram under 1951 beräknas kosta 3,5 miljoner kronor, så det är inte småslantar som läggs ned för flygsäkerheten.

Utbildningen av telegrafister, mekaniker, trafikassistenter, flygvärdinnor m. m. är en annan stor historia.

Den här skolflygningen vi fick vara med om var uppenbarligen inte märkvärdigare än alla de andra, men vi åskådare fick ändå en stark känsla av vilket jättearbete som både lärare och elever tar på sig för att fylla kraven på fullgod personal. Likadant går det till även när de övriga piloterna en efter en med jämna mellanrum plockas upp för kontroll i luften. Då liksom nu krånglar »allting» och de skall ögonblickligen kunna klara upp situationen.

Man får förtroende för en sådan personal. Och efter en sådan här pärs som åskådare begriper man bättre än förut att det inte bara är sättet att bära upp en flott uniform som gör en god trafikpilot. Det är mycket och nervslitande och svett drivande jobb också.

Ikaros.

PRISTÄVLING

Forts. fr. sid. 9.

Linjen Stockholm—Köpenhamn—Frankfurt—Zürich—Rom—Lydda—Nairobi trafikeras endast varannan vecka. Detta utmärks med en siffra jämte bokstäver.

4A betyder sålunda varannan torsdag, ex.vis 13/12, 27/12 etc. 5B betyder varannan fredag, 14/12 etc. 6C betyder varannan lördag, 1/12 etc. 7D betyder varannan söndag, 2/12 etc.

En tunn linje genom en »plats-cirkel» anger att linjen i fråga är genomgående. Man kan alltså komma vidare med samma plan.

Se noga upp med pilarna som anger riktningen. Avgångs- och ankomsttiderna läses således i pilarnas riktning. Lagg märke till att beteckningar o. dyl. finns såväl över som under linjerna och att de i ett fall avser till orten ifråga, i ett annat fall flygning från samma ort.

Flygplanstyper

I tabellen kan man också utläsa vilka typer av flygplan som användes på respektive linjer: CAN = Canadair 1V (Argonaut), CONV = Convair Liner, CONST

= Lockheed Constellation, DC-4 = Douglas DC-4, DC-6 = Douglas DC-6, IL-12 = Ilyushin 12, LL = Lockheed Lodestar, M 202 = Martin 2-0-2, SCAN = Scandia, VIK = Vikers Viking. I de fall då intet angives trafikeras linjen av DC-3.

Lokal tid

Slutligen bör de tävlande göras uppmärksamma på att de tider som anges i samtliga fall är lokaltider, varför man aldrig behöver bry sig om att räkna med »främmande klockslag». Men det kan kanske se litet lustigt ut, för att ta ett exempel på sådan tidsförskjutning, att det från Stockholm till Helsingfors tar 2 tim. 35 min. med en Scandia, medan det från Helsingfors till Stockholm med samma plan bara tar 45 minuter. För att nu inte tala om Mariehamn: Man kan starta därifrån kl 11.45 och är i Stockholm redan 11.25, d. v. s. 20 minuter innan man ens hunnit starta... Allt det där beror givetvis på lokaltidernas förskjutning, och det är skönt att slippa bry sig om det. Som resande är vi endast intresserade av att ankomst- och avgångstider korresponderar.

TOMTEN KOMMER...



FLYGISKA ÖNSKELISTDRÖMMER

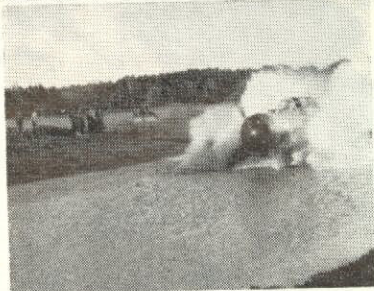
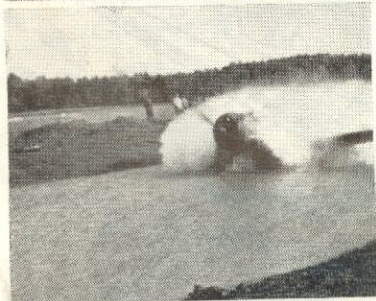
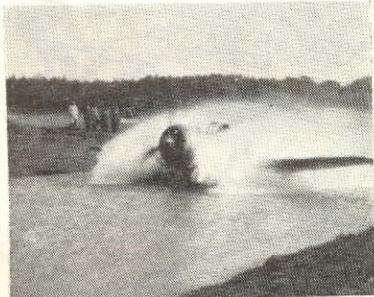


Vatten bromsar bra

Ett flytande flygfält på Värtan diskuterades för några år sedan. I det smått sensationella förslaget ingick att man för att förhindra överrullning i banändarna skulle använda vattenbassänger för uppbromsning. Värtanförslaget kom som så mycket annat icke till utförande, och idén med bromsbassängerna trodde man också hade stoppats in i glömskans rymliga skåp. Så är emellertid inte fallet. En kommitté har i flera år haft ärendet om hand, och det har slutligen överlämnats till flygdirektör K. Kjellson, som nu gjort slag i saken och efter diverse beräkningar anställt prov som är rätt intressanta.

Proven har skett på Skarpnäck utanför Stockholm. Där har anlagts en provisorisk bassäng i en av banändarna, 30 meter lång och med en meters djup på det djupaste stället. Flygkapten Richard Ossbahr från Svensk Flygtjänst har tjänstgjort som »provflygare». Flygplan av typ Miles Martinet har använts.

Det har hela tiden varit fråga om rullprov, eftersom det ju abso-



Några bilder från proven på Skarpnäck. På den nedersta bilden var hastigheten 70 km/tim. Lägg märke till den låga nosen.

lut inte är meningen att man skall landa i vattenbassängerna. De skall tjänstgöra som någon sorts säkerhetsanordning för att bromsa upp rullningen, då den tenderar att bli för lång.

Man började med 30 cm vatten och en rullhastighet av 40 km/tim. Bromsverkan var mycket god. Efterhand ökades vattendjupet till 60 cm och hastigheten till 70 km/tim, varvid en nära nog fantastisk bromsverkan kunde noteras.

Emellertid har man vid försöken direkt kunnat fastslå att bassängerna måste göras längre, kanske dubbla längden, och att vattendjupet samtidigt bör vara mindre. Sluttningsvinkeln i bassängen måste vara mycket flack samt att alltsammans passar bra till plan med noshjulsställ medan plan med sporrställ kan riskera att slå på nosen om inte mycket stor försiktighet iakttages.

Experimenten har visat att man för att få bästa resultat dels måste ge bassängen en mycket svag sluttning samt att bottnen i den måste utgöra en direkt fortsättning av banan och bestå av hårdgjort material. Vid försöken med Martinet belastade man till en början stjärten med 100 kg och ökade sedan till 200 kg. Trots detta blev uppbromsningseffekten så stor att planet tenderade att vilja gå över på nosen. Vilket emellertid inte skedde. Detta kan direkt motverkas genom att sluttningen göres flackare, bassängen längre och vattendjupet mindre.

De som deltagit i proven anser bromsbassängen vara en utomordentligt säkerhetsåtgärd, som emellertid inte på något sätt kan bidra till att göra fälten kortare. På helt maskfria banor kan det till och med vara en viss risk att anlägga dylika bassänger, enär förarna kan frestas att sätta planen i dem. Däremot skulle dylika bassänger utan tvekan innebära ökad säkerhet i ändarna på banor med markerade masker och som

inte utan stora kostnader kan göras längre. I sådant fall kan man tänka sig att arrangera bassängerna så att de kan flyllas ytterst snabbt till för varje flygplanstyp lämpligt djup genom fjärrmanövrering från trafikledningen. Däri- genom skulle bassängerna innebära en mycket stor säkerhetsinrättning bl. a. i sådana fall då nödlandningar måste företagas på korta banor. Dessutom vill delta- garna i proven med skärpa fram- hålla att påståendet att dylika bassänger endast skulle kunna användas sommartid, saknar egentligt fog. Det är ingenting som hindrar att man använder vätskeblandningar som tål kylan.

De gjorda försöken, som kan betraktas såsom unika i sitt slag, har således visat att man med relativt ringa kostnader, proportionellt sett, kan åstadkomma extra säkerhetsanordningar för att förebygga överrullning vid forcerade landningar, vid felbedömningar etc. Däremot är det otänkbart att anläggandet av bromsbassänger skulle kunna sänka fordringarna på banlängderna, eftersom de långa banorna behövs just vid starterna.



**PASSAGERARE-
GODS** över hela världen

Blidberg, Metcalfe & Co., AB
Flygavd.

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

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

Telegram: »BLIDBERGAIR»

Nya världsrekord

FAI HAR GODKÄNT amerikannen Fred J. Ascanis hastighetsnotering på 100 km bana 1023,039 km/tim som världsrekord. Det sattes i Michigan den 17 augusti i år med ett reoplan North American F-86 E. Det tidigare rekordet i denna kategori innehades av amerikanskan Jaqueline Cochran och lydde på 755,668 km/tim, vilket sattes den 10 december 1947 med en Mustang. Ascanis rekord är även nytt världsrekord alla kategorier i hastighet på slutna bana.

*

Ryskan Anna Samocadovas den 20 juli i år nådda resultat i målflygning med segelflygplan 364,035 km har också godkänts som nytt världsrekord för damer. Det gamla rekordet som innehades av ryskan E. Prokhorova lydde på 343,018 km och sattes den 19 juni 1940.

*

Ett fullständigt fantastiskt världsrekord i distansflygning med modellflygplan har satts av ryssen Gueorguy Lioubouchkine, som den 22 juli 1951 nådde 356,794 km med en gasmotordriven modell med 4,4 cm³ cylindervolym. Nämnas bör att det tidigare distansrekordet, som innehades av ryssen Serge Malik, lydde på 210,62 km och sattes den 19 september 1947. Även detta rekord sattes med en gasmotordriven modell med en motor på 7,5 cm³ cylindervolym.

Som jämförelse kan nämnas att det svenska rekordet i distansflygning med modellplan lyder på 69,2 km och sattes 1945.

*

BILLIGARE KOPTERLIFT

Biljettpriset på BEA:s helikopterlinje mellan Northolt-flygplatsen och London Airport har sänkts från 11 till 10 shillings.

HOLLAND MOT ÖSTER

KLM startar reguljär trafik Amsterdam—Tokio och Sydney i december.

DC-3 FÅR BLI ÄLDRE

»Åldersgränsen» för DC-3 i reguljär trafik var ursprungligen satt till 31 december 1953 då alla flygplan av denna typ skulle tagas ur trafik. Nu har emellertid denna bestämmelse upphävts och man kan vänta att denna trafikflygets trotjänare, det mest använda trafikplanet i världen, kommer att gå länge än på de reguljära linjerna.



Bristol 173

Den nya stora brittiska helikoptern Bristol 173 med två rotorer har nu hunnit fram till markproven. Här tre nytagna bilder av skruvjetten.

SAS har som bekant 25 flygplan av denna typ i trafik.

TYSKT TRAFIKFLYG

Det tyska trafikflyget kommer enligt envisa rykten att delvis byggas upp med hjälp av det holländska flygbolaget KLM. Förre KLM-chefen i Sverige Harry Laponder som nu är chef för KLM i

Väst-Tyskland, har varit i Sydamerika och där gjort ett uttalande för en argentinsk tidning i vilket det heter att KLM skall utbilda 40 unga tyskar till trafikpiloter. Det kommer tydligen inte att bli fråga om någon omskolning och nyutbildning av gamla tyska piloter ur Luft-Hansa, vilka dessa starkt protesterar emot.



Planer för nästa etapp. Lars Madsén t. v. och författaren t. h.

FLYGANDE — ~~NO~~ Tredje VAGABOND: artikeln

Man vet inte från ena målet var man skall äta det andra. Och inte heller vad man skall äta. Därför hade vi vid det här laget börjat utveckla en vana att två i gänget skulle beställa maten utan att fråga den tredje — för att på så sätt bereda honom en liten extra överraskning. Efter att samtliga fem gånger i följd fått fläskkotlett (som är gott) upphörde dessa överraskningar av sig själva...

Om våra flygningar över Mellansverige är just inte så mycket att orda. Har man ett bra flygplan går det utan några andra intermezzon än de som möjligen kan uppträda i samband med »markjobbet», d. v. s. i vårt fall det journalistiska. Sommartid är det merendels gott väder. Med möjligheten att kunna landa på vatten behöver man inte vara särskilt orolig för vare sig det ena eller det andra i dessa sjörika trakter där terrängen är ganska

“Sabotörer“ i Seabee

Förra gången träffades vi i Linköping, där vi fick bevittna hur ett stort och bra flygfält (SAAB-fältet) kan användas både som fotbollsplan, segelflygfält och fält för småplan utan att man inkräktar på »stora banan» och utan att strängt taget någon part har olägenhet av det hela. Stora Saab-serien i fotboll gick för fullt på flera planer på en gång. Men det var söndag och några provflygningar med Tunnor och andra fortfärdiga ting pågick förstas inte.

Den dagen »gjorde» vi Östergötland grundligt, och det intressantaste var nog kanalvägen från Motala till Söderköping, en otroligt tjusig bit av vårt land även från luften. Det var en sån där strålände sommarsöndag med ulliga cumulus och kytt som kom det att vattnas i termikkrävan på en segelflygare. Seabeen gick långa stunder på tomgång och höll höjden ändå, trots att man påstår att dess sjunkhastighet utan motor är ungefär densamma som ett pianos... Så ni kan förstå att det var termik. Vi hade en vän östgötaflicka i en av baksitsarna

under färden. Hon kämpade tappert i kyttan men föreföll litet blek under solbrännan när vi landade på Kungsängen. Där offrade hon frukosten i en av Kungl. Luftfartsverkets porslinsstolar och fortsatte att tycka att flygning är underbart. Tapper flicka!

Lars mädde lika prima som vanligt, varför det nu synes ogörligt att få honom att offra en enda tugga på hela färden. Medan vi nu talar om mat — om också i ett »negativt» sammanhang — bör det omtalas att de tre »Holgerssönerna» Lars Madsén, Nisse Gustafsson och undertecknad vid det här laget kommit att bli ett litet roligt och trivsamt luftgäng. Mat var alla förtjusta i, i synnerhet Lars och jag. Det blir litet oregelbundet med mattiderna när man leker Nils Holgersson.

flack. Det är inte heller några större problem med bränslet, eftersom avstånden är relativt små. Andra bullar blir det när man kommer norröver, och dit skall vi styra kosan redan nästa gång.

Men först en liten redogörelse för flygningen i stort över Mellansverige. Vi satte av Lars i Norrköping, där »Kråkan» Holm väntade med sin bil och tog ut Lars på strövtåg i Östergyllen medan vi for hem till Stockholm och gjorde annan nytta. Ett par dagar senare plockade vi upp Lars i Linköping, flög med honom över Södermanland, åt fläskkotlett (!) i Mariefred, landade i Örebro och gjorde några rundturer över Närke, Tiveden och uppåt Kilsbergen. Återvändande till Örebro och stack raka vägen upp mot Dalarna.

Lars satte vi av vid Sollerön, den granna ön i Siljan med världens roligaste folk. Siljan var besvärlig med allt timret, och värst var dyktimret, som vi dock lyckades undvika. Vattenståndet var mycket högt. Vi försökte gå in till land men hängde upp »Akka» på en brygga som inte syntes och ankrade därför ett stycke ut. Sol-

Av
Yngve Norrvi

leröborna, som det skulle vara mycket att berätta om (det gör Lars i sin tidning), tänkte väl på Siljans sänkning och sa att »nu är det så högt vatten i Siljan att det går ända upp till stranden...»

Någon flygbensin finns inte på Sollerön, men det är inte långt till Orsa och Hans Peterson, så Nisse och jag drog igång och stack iväg de få kilometerna till det fina fältet för att fylla på bensin.

Vi hade ingen brädska, så vi följde med Orsa-Pelle in till »stan» och fick bl. a. veta att orsaborna gärna vill att SAS skall inrätta weekend-turer Stockholm—Orsa. Och det gör kanske SAS en gång när bolaget får flygplan så det räcker. Det skulle säkert bli trevligt både för de flygande turisterna och för masarna, som är mer turistminded än man många gånger tror.

Hemvägen från Sollerön tog vi över Rättvik, Falun, Säter, Hedemora, Avesta, Sala, Västerås, Köping, Arboga och tillbaka till Örebro, där skymningen just bredde sig över skofabriker, slott och »stjärnhus», när trafikledare Sundberg antecknade oss i liggaren och hjälpte oss skaffa husrum för natten.

Med Örebro som bas gjorde vi ytterligare utflykter. Vi gjorde bl. a. en mellanlandning vid det stora Eriksberg, fideikommisset som är stort som ett halvt landskap, och upplevde många intressanta ting under en vacker sommarförmiddag. När vi omsider skulle upp ur sjön, norra viken av Yngaren, hade det satt igång att blåsa småspik tvärs över sjön. Sjön började bli litet grov i bortre landet, så vi ville inte gå ut på bredare vatten utan gick så långt under land vi någonsin kunde och brakade iväg mot skogen på andra sidan. Det var långt dit, men Seabeen tycker inte om sjö, och det var i sista ögonblicket vi fick upp henne innan nedsvepen från skogsridån blev omöjliga. Det var faktiskt litet obehagligt att sitta där med fullvarv på motorn och propellerreglaget längst framme och känna att här är det fråga om vem som är starkast i längden, Seabeen eller nedvinden. Försiktigt fick jag henne att svänga och kom så småningom ut över ett flackt skogsbälte där de vertikala strömmarna var litet medgörligare. Och himmel vad det sedan gick undan hem till Lindarängen i medvinden! Därifrån gjorde vi dagen därpå en rolig utflykt till Gävle längs hela den intressanta och vackra Upplandskusten med en extra sväng över Understens fyr som låg där ensam och trotsade en hård sydost.



Välkände Hans Peterson i Orsa hjälper Nisse Gustafsson att tanka.

Från Gävle tog vi vägen över Horndal, där man har så mycket el-kraftmojänger att man inte får tala om hälften. Där gick vi tyvärr miste om ett riktigt äventyr. Bara en halv timme innan vi landade (det var en lördagseftermiddag) hade man blåst eld upphör i en övning med traktens hemvärn. Den övningen gick ut

på bekämpning av sabotörer mot kraftanläggningarna, av vilka sabotörer en del kunde tänkas landa med flygplan eller släppas ner i fallskärm!!! Hade vi kommit iväg bara litet tidigare från Gävle, så hade vi säkert haft en hel skock präktiga hemvärnsmän på oss när vi intet ont annande förtöjde »Akka» vid en badbrygga. Jössus, det kunde ha blivit livat! Och tänk vilket inslag i övningen — för hemvärdet. Nu hade som sagt gubbarna hunnit lägga av muskedundren innan vi uppenbarade oss. Vilket faktiskt var synd. Lars, som har en viss känsla för dramatiska effekter, var mycket ledsen över vår försening.

Från Horndal flög vi i en stillnande och ljum försommarkväll hem till Lindarängen och summerade vid en köttbulle och stimulerande drycker våra intryck av den första etappen i vår Sverige Runt-resa.

Vi enades om att vi hade haft roligt, att resan varit givande ur alla synpunkter. Vi visste inte — fast jag nog anade det — att den andra etappen skulle komma att bjuda på betydligt fler besvärligheter, men kanske också lustigare ting att berätta.

Nästa gång flyger »Akka» mot norr.



Sommaridyll. »Akka» vilar sina trötta vingar i Mariefred, medan besättningen ser på sta'n.



Åt häcklefjäll

Några intressanta fakta om isländskt trafikflyg,
förmedlade av
NJALL SIMONARSON

Foto: Hans Malmberg

Fastän Islands befolkning inte uppgår till mer än 150.000, har flyget där en mycket stor omfattning. Detta gäller helt och hållet trafikflyget. Det isländska flygbolaget, »Flugfélag Islands», grundades den 3 juni 1937 och fyller alltså 15 år till sommaren. Huvudkontoret fanns till en början i Akureyri men flyttades 1940 till Reykjavik sedan bolaget reorganiserats (i någon mån genom amerikansk inverkan).

Första planet

köptes i april 1938, ett enmotorigt sjöflygplan Waco med plats för fyra passagerare. Två år senare fördubblades flottan med ytterligare en Waco och strax därpå fördubblades den ytterligare med två D. H. Rapides.

Nu disponerar F. I. en DC-4, tre DC-3, två Consolidated Cansos, en Catalina, en Grumman Goose, en H. D. 89 och en Noordyun Norseman. Alla isländska trafikflygplan bär namn med tillägget »fæxi», en benämning på de isländska ponnies, vilka ända in på senaste decennierna varit de enda transportmedel som existerat på Island.

Till 18 platser

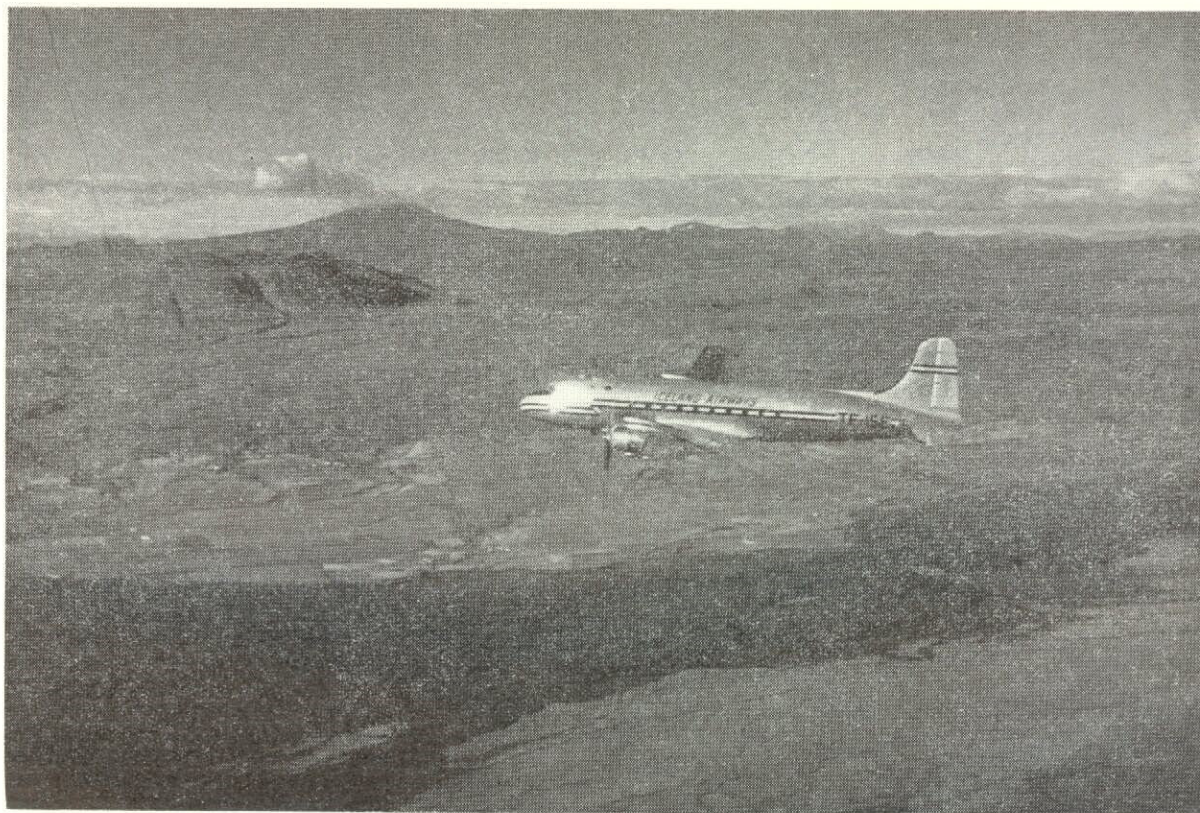
på Island driver F. I. nu reguljärt flyg vid sidan om ambulansflygning och charterflygningar till

Flugfélag Islands DC-3 har mellanlandat på en av öarna utanför kusten.

alla delar av landet. Under fiskesäsongen chartras F. I:s plan för fisktransporter längs hela kusten. Dessa fiskflygningar har ofta varit till stort gagn för fiskarna, inte minst därigenom att flygarna upptäckt en rad nya givande banker, som annars inte skulle ha uppmärksamats.

På sommaren 1945 gjorde F. I:s Catalina flera turer till England och Danmark. Det var början till Islands internationella trafikflyg. På våren 1946 hyrde F. I. flygplan från Scottish Aviation Ltd. för reguljär trafik mellan Reykjavik, Prestwick och Köpenhamn. Denna trafik med skotska plan pågick till juli 1948, när en DC-4 anskaffades och sattes in på dessa linjer.





F. I:s DC-4 »Gullfaxi» i luften över Hekla.

Förutom den nuvarande reguljära internationella trafiken mellan Reykjavik, Prestwick, London, Köpenhamn och Oslo, utför F. I. charterflygningar i mycket stor omfattning. F. I. har flugit penicillin till sjuklingar på Grönland och syriska emigranter från Damaskus till Venezuela, för att nu ta ett par exempel. I fjol landade isländska trafikplan i 16 främmande länder.

Utbildningen

har F. I:s piloter — som alla är infödda islänningar — fått antingen i USA, Kanada eller Storbritannien. Under årens lopp har de skaffat sig mycket god erfarenhet av flygning i allt slags väder i dessa i det hänseendet ofta svåra trakter och de känner också terrängen utomordentligt väl, vilket är en förutsättning för att kunna driva reguljär flygtrafik på Island med någorlunda gott resultat.

Flygtransporterna

har kommit att bli en nödvändighet i dagligt isländska liv. Det är lika naturligt för islänningen i dag att ta flyget när han skall resa någonstans som det är för en svensk att ta tåg eller buss. Vissa områden, och vidsträckta sådana, på Island är helt och hållet beroende av flyget i kommunikations-

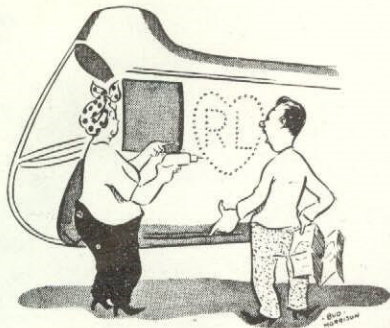
hänseende. Framförallt är de sydöstra delarna av landet i det närmaste helt isolerade utan flyget. F. I:s reguljära linje på detta område trafikeras med DC-3 en och två gånger i veckan och transporterar — förutom passagerare — allt mellan himmel och jord, till och från gårdarna i dessa trakter. Allt det folk behöver flygs från Reykjavik och på återvägen för planen med sig av gårdarnas produkter, kött, smör etc. för försäljning i stan. Förra hösten flögs evempelvis flera hundra levande får från Fagurholsmyri på sydöstkusten till en plats 300 km därifrån på sydvästkusten. Under vintrarna händer det ofta att F. I:s plan får ta utrymmena fulla av hö som sedan släpps ned till isolerade gårdar som genom kraftiga snöfall inte kan skaffa foder åt djuren. På detta sätt har flyget räddat många värdefulla djurbesättningar.

Flygfrekvensen

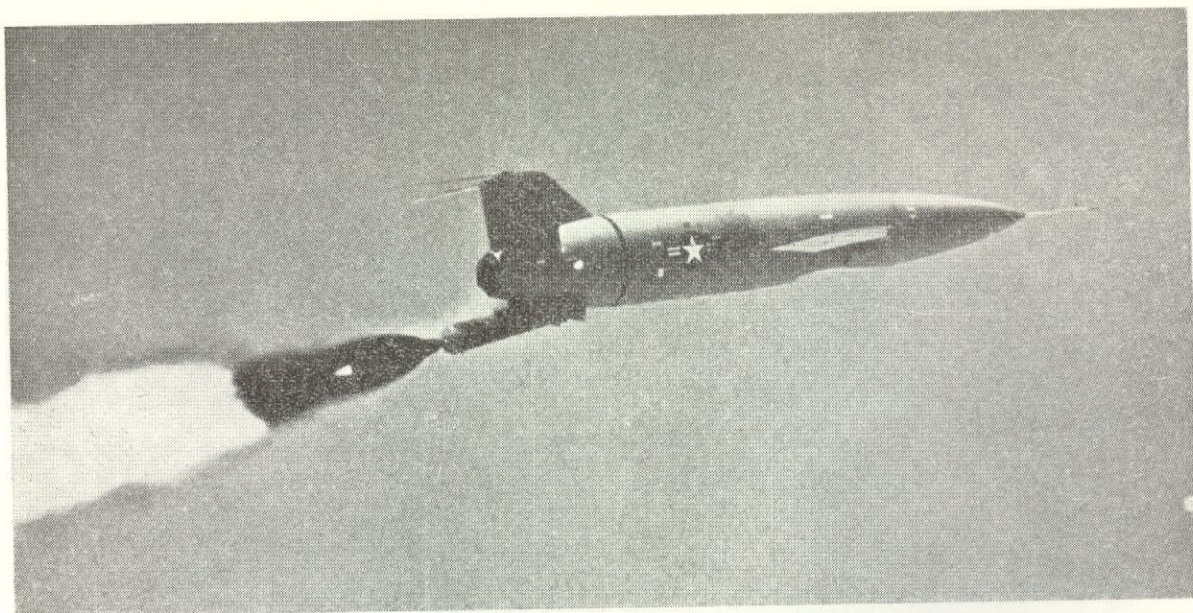
har ökat kolossalt på Island. År 1938 transporterade F. I. 770 passagerare och bara några få kilo last. Under 1945 flögs 7143 passagerare och 1949 ökades denna siffra till hela 32.039 passagerare. Under de första 8 månaderna i år flögs 19.848 passagerare, därav

16.683 på internationella linjer. Även frakten visar imponerande siffror. År 1947 utgjorde F. I:s flygfrakt drygt 32 ton, under 1950 tiodubblades denna siffra (!) och under de första åtta månaderna i år har F. I. hunnit transportera nära 405 ton gods.

Med tanke på den ringa folkmängden kan man tryggt påstå, med ovanstående siffror som bakgrund, att islänningarna är i högsta grad flygintresserade. Flyget växer sig alltmer in i folks medvetande. Flyget är inte bara populärt — det är en nödvändighet i detta land där det varken finns järnvägar eller landsvägar i egentlig mening. Man tror isländskt flygfolk på deras ord när de säger: »Flyget har kommit för att stanna!»

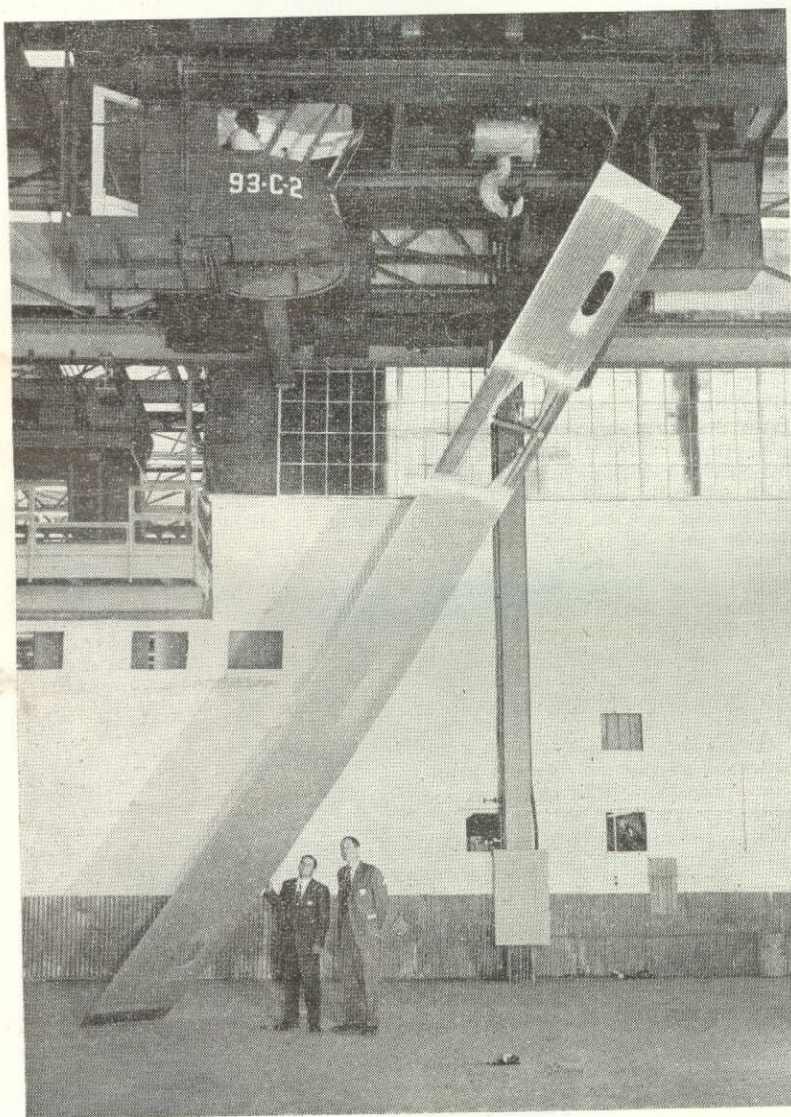


— Är det inte tjuusigt, ingenjörn?



Flygande bomb

Den stackars fredsduvan får allt svårare konkurrenter i sitt eget element. Amerikanska flygvapnet har redan satt upp en bombflottilj som praktiskt taget inte får en enda pilot. Hela flygplanparken kommer att bestå av missiler, sådana som på bilden ovan. Det är en Matador B-61 som nu produceras på löpande band hos Glenn L. Martin i Maryland, USA. Träningen av den personal som skall tjänstgöra vid denna flottilj har redan börjat i samarbete med amerikanska forskningsinstitutioner. Man kan för övrigt om B-61 säga att det är det första verkliga bombplanet, eftersom det är en bomb nästan så stort det är. Till skillnad från sina tyska föregångare under andra världskriget kan B-61 styras under flykten — från marken eller från följeplan.



Vingstycke

Vidstående tio meter långa del av en vinge till en Super Constellation är tillverkad i ett enda stycke och kan anses utgöra resultatet av många års forskning hos Lockheed. Det är den största enhetliga del till en vinge som någonsin tillverkats och skulle, framställd enligt tidigare metoder, representera en samling av många tusen delar. Det märkliga är dessutom att konstruktionen är betydligt starkare utan att därför väga mer. Serietillverkningen sägs bli oerhört mycket billigare än med äldre metoder.

Optimister från Piper

Två representanter för Piper Aircraft Corporation i USA, världens största tillverkare av lätta motorflygplan, har i dagarna besökt Sverige och sin generalagent här, AB Nyköpings Automobilfabrik. Det var Pipers försäljningschef Jake. W. Miller och exportagenten Frank Sheridan Jonas, som givit sig ut på en rundresa i Europa och delvis även Afrika för att undersöka försäljningsläget.

Under stockholmsvistelsen besökte de båda herrarna bl. a. Kungl. Svenska Aeroklubben där generalsekreteraren överste Harald Enell berättade om Aeroklubbens verksamhet och läget för privat- och sportflyget. Användningen av Piper Cub för artilleriledning, spaning och andra ändamål diskuterades med överste Lindström, och bepudringsflyg med AB Jordbruksflyg.

Ur affärssynpunkt kunde resan hit av kända orsaker icke bli så givande för Piper-representanterna. De kände emellertid väl till våra importsvårigheter.

De berättade bl. a. att Piper-fabriken tillverkat över 35.000 flygplan och att produktionen för närvarande är sex flygplan om dagen. För 1952 kommer det i huvudsak att bli samma typer som nu tillverkas. Många förbättringar på de olika modellerna har emellertid gjorts. Följande Piper-modeller kommer alltså att finnas: PA-18 Super Cub, den tvåsitsiga modellen med 125 hk motor, Jordbruksflygplanet benämnes PA-18A och den militära versionen L-21. En fyrsitsig version av Piper Cub tillverkas i två modeller som kallas PA-20 Pacer, P-22 Tri-Pacer. Huvudsakliga skillnaden är att Tri-Pacer är försedd med noshjul och kopplade sid- och skevroder.

År 1953 har Piper för avsikt att släppa ut ett helt nytt flygplan i marknaden som nu är under konstruktion, ett två-motorigt, 4-5-sitsigt plan med en beräknad marschfart på 250 km/tim. Samma motortyp användes som i övriga Piper-modeller, alltså Lycoming på 125 hk. Vad detta betyder ur servicesynpunkt torde stå klart för en var som det minsta sysslat med flyg.

Cirka 12 % av Pipers produktion går på export. Denna siffra skulle emellertid vara betydligt högre om icke dollarbristen funnes.

Piper Cub kan sägas vara det utan jämförelse ledande planet när det gäller bepudring och besprutning. Cubar har levererats till snart sagt alla delar av värld-

den och intresset för bekämpning av skadeinsekter o. dyl. breder alltmer ut sig. Planen levereras fullt utrustade från fabriken för bepudring eller besprutning.

Naturligtvis blev det även tal om det nya amerikanska specialplanet Ag-1 för jordbruksändamål, och Piper-representanterna svarade diplomatiskt att det är säkerligen ett bra flygplan för ändamålet. Det tar bl. a. större last än Super Cub och har många goda egenskaper. Någon konkurrens är man hos Piper emellertid inte rädd för, eftersom det troligen blir svårt att finna köpare som vill betala vad detta plan kommer att kosta. Förmodligen blir Ag-1 bortåt fyra gånger så dyrt som Super Cub. Beträffande andra nya typer av småflygplan, så får man tänka på att när man kommer upp i kategorien reseflygplan, så ser kunden i första hand på marschfarten och då får man akta sig för att lägga ner alltför stora kostnader för att få fram extra låg flygfart. Om man icke skyr några kostnader kan man givetvis konstruera ett flygplan med närapå vilka egenskaper som helst. Priset är alltid en myc-

ket viktig faktor vid konstruktion och tillverkning av flygplan, och inte minst vid försäljningen.

På tal om privatflyget, hade herrarna Miller och Jonas den uppfattningen att försäljningen trots allt kommer att öka. Det tvåsitsiga flygplanet har dock sett sin bästa tid. Utvecklingen går tydligt i riktning mot fyrsitsiga flygplan, användbara för både resor och skolning. Radioutrustning och instrument har också förbättrats åtskilligt på sista tiden. Det är nu möjligt att få exempelvis en Piper Pacer utrustad för instrumentflygning i nästan samma omfattning som ett större trafikplan.

Vi är inte alls pessimistiska när det gäller flyget, poängterade Mr Miller med eftertryck. Nya användningsmöjligheter för flyget dyker ständigt upp. De flygplan vi nu tillverkar har f. ö. sådana prestanda och ställer sig så pass billiga i drift, att det faktiskt lönar sig för både affärsmän och lantbrukare att begagna sig av dem i än större utsträckning än nu.

Till detta kan bara fogas, att Piper med sina Cubar har åstadkommit ungefär samma »demokratisering» av småflyget som en gång Ford gjorde det i fråga om bilismen, och även om mycket av det herrarna från Piper sagt måste betraktas som »reklamtext», så finns där så många ovedersägliga fakta, att man gott kan stryka under dem.



Piper-besök på KSAK. Från vänster mr. Frank Sheridan Jonas, överste Harald Enell och mr. Jake W. Miller.

KSAK:s årsmöte

Den traditionella privat- och sportflygarträffen, KSAK:s årsmöte, var denna gång mycket livligt besökt. Mötet förflöt lugnt utan att någon av de i flera fall mycket intressanta och viktiga frågor som stod på dagordningen föranledde åsiktsbrytningar av större betydelse. Flitigaste motionären var denna gång som så många andra Aeroklubben i Malmö.

Sammanträdet leddes säkert av ordföranden Tage Wärn med sedvanligt väl organiserad assistens av generalsekretären överste H. Enell. I styrelsen omvaldes direk-

tör Osvald Arnulf-Olsson, Göteborg, och generalmajor Nils Söderberg, Trollhättan, såsom vice ordförande. Vidare omvaldes i styrelsen civilingenjör S. A. Hansson, Stockholm, tekn. dr. Uno Lamm, Ludvika, kommandör K. G. Ågren, Malmö, och direktör Gösta Ahlén, Stockholm. Nyvalda i styrelsen blev ingenjör Gunnar Rotsman, Linköping (som tidigare tillhört styrelsen och VU), civilingenjör Hans Rudberg, Hälleforsnäs, och flygingenjör N. O. Seefeldt, Västerås. De ersatte ingenjör A. Hansson, Stockholm, överingenjör F. Petré, Västerås, och överingenjör E. Rydberg, Trollhättan. Som suppleant i styrelsen nyvaldes byrådirektör Walter Persson, Stockholm (SMHI) i stället för kommandörkapten E. Sundblad, Djursholm.

I verkställande utskottet blev dr. Lamm, Ludvika, ordinarie le-

damot i stället för dir. Ahlén, Stockholm. Civiling. Hans Rudberg, Hälleforsnäs, invaldes som ny suppleant i VU, där numera som flygvapnets representant överste G. Falk inträtt i stället för överste T. Rapp. Kommittéernas sammansättning blev oförändrad.

Efter årsmötet utdelades en del utmärkelsetecken. Sune Stark fick högsta utmärkelsen, guldmedaljen, för sin VM-seger i Wakefieldtävlingarna i Finland i somras. Generalmajor Nils Söderberg, Trollhättan, och överste T. Rapp, Stockholm, fick guldplaketten, medan silverplaketten utdelades till postjänsteman Lennart Andersson och teknolog B. Börjeson, Göteborg, segelflyginstruktör K. Härlin, Visby, herr Edgar Carlsson, Stockholm, droskägare E. Blomqvist, Sundsvall, och direktör D. van Reis, Ludvika.

ORDET
FRITT

Galonerna på rätt plats

De mindre flygbolagens flygande personal tycks vid ett ytligt bedömande bestå nästan uteslutande av flygkapten. D. v. s. förarna är oftast iförda uniformer med kaptens gradbeteckningar, men man finner snart att deras kvalifikationer sällan motsvarar den höga graden. Gradbeteckningarna tycks komma till helt godtyckligt. Vid t. ex. rundflygningar kan detta säkert medföra en ökad passagerarfrekvens, ty folk i allmänhet är ju rätt svaga för uniformer och galoner, men folk får en alldeles felaktig uppfattning om flygaryrket så länge praktiskt taget varenda yrkesflygare kallar sig kapten, om ej i ord så genom gradbeteckningarna.

Inom den civila sjöfarten förekommer samma



gradbeteckningar och samma titlar som inom flyget men det finns klara bestämmelser mellan arbetsgivaren och sjöbefälet om titlar och grader i förhållande till kompetens. Där förekommer inga självtagna titlar. Detta ger den fördelen att när man t. ex. träffar en sjökaptän så är det en sjökaptän man träffar och inte en 3:e styrman. Träffar man en flygkapten från ett mindre bolag så har man ingen aning om hans kompetens, han kanske bara är en 3:e styrman trots galonerna. En trafikflygare av 3:e klass (alltså innehavare av ett B-certifikat) med befäl ombord på t. ex. en Piper Cub är väl inte mer flygkapten än vad en skeppare ombord på en gruspräm är sjökaptän?

Varje trafikflygare med yrkesstolthet (obs. ej högfärd) bör ha intresse av att yrket respekteras, men för att uppnå denna respekt är det nödvändigt att inte vem som helst kallar sig flygkapten. Det har faktiskt hänt att privatflygare utfört kommersiella flygningar iförda kaptensgaloner. Alla är väl överens om att detta är felaktigt och bör beivras. Så värst mycket bättre är det väl inte när en nykläckt B-förare kallar sig flygkapten? Den titeln borde vara förbehållen förare med minst C-certifikat. Tag t. ex. SAS eller handelsmarinens gradbeteckningar som föredöme och sanera litet i galonfloran.

Yrkesflygarnas egna organisationer borde kunna komma med ett förslag till enhetliga gradbeteckningar med relation till vederbörandes kompetens. Om inte måste man konstatera att flygarna älskar sina galoner och man har bara att vänta att få se t. ex. en Auster fördd av en herre iförd hemmagjord generalsuniform!

Den värsta galonfloran har nog mer sitt ursprung hos driftiga ledare av de mindre flygföretagen än hos personalen själv. Det bör vara rätt pinsamt för en enkel och duktig rundflygare med exempelvis B-certifikat att behöva kliva omkring bland folk med granna epåletter och skinande galoner som ger intryck av operett. Ännu värre måste det vara att, iförd denna grannlåt, sammanträffa med folk vars officiella kompetens och ställning ger moralisk rätt att pryda sig med guldränder i större eller mindre antal.

Som avslutning bör kanske påpekas att denna artikel icke riktar sig emot någon eller några personer utan mot ett system som saknar allt system.

Flagship.

Flottiljprofilen:

“Kalle Bult”
alias Carl Svensson F 18



Vem känner Carl Svensson? Ingen? Det är med Carl Svensson som med Karl Karlsson, man känner bara deras »artistnamn». Carl Svensson alias Kalle Bult är minst lika känd bland flottiljernas folk, som Karl Karlsson-Jularbo bland landets dragspelare.

Kalle Bult har varit med om det mesta inom militärflyget. Att nyanställd arbetaren vid en av flygvapnets flottiljer Carl Svensson, som en dag för många år sedan ställde ifrån sig »pappslungan» med »mackorna» skulle bli välbeställd verkställare av 2. klassen Kalle Bult anade väl ingen. Om han fick sitt namn Kalle Bult ganska fort, så fick han i stället arbeta desto hårdare för att bli verkställare. Men vad spelar det för roll, när jobbet är ens stora passion.

Det har med åren blivit så, att om cheferna vill ha något omöjligt utfört, så vänder de sig till Kalle. Han ordnar vad som helst på rekordtid. Detta torde mest bero på att Kalle Bult aldrig lyckats lära sig 48-timmarsveckans välgörande inverkan på människokroppen. Och när Kalle fortsätter dygn efter dygn, då fortsätter också hans medarbetare. Kalle hör nämligen till dem som kan entusiasmera folk så att de jobbar.

Man försökte driva ganska friskt med den käcke söderkisen i början, något som man snabbt slutade med, när det visade sig att han gav igen och det med rejäl ränta. Massor med historier cirkulerar på verkstäderna om Kalle Bult: det blir ju gärna mer eller mindre sanna sådana kringfärgklickarna i vår dystra tillvaro. När man börjar prata om Kalle kommer alltid någon av historier-

»Flottiljprofilen» är namnet på en ny liten serie, som läsarna kommer att uppbyggas med en tid framåt.

na med och det vore otraditionellt att inte berätta en sådan även i detta sammanhang:

Kalle har i alla tider gillat mjölk bättre än de flesta andra drycker. Han blev därför inte förvånad, när han på en av sina födelsedagar inte kunde få upp ytterdörren, därför att bussiga

kamrater på förstukvisten ställt lika många enlitersflaskor med mjölk som Kalle fyllde år. Förvånade blev däremot kamraterna, när de på aftonen höjde sina glas till en skål för Kalle och fann att de läskade sina strupar med rent friskt vattenledningsvatten.

En färskare historia är följande:

Kalle fann en dag att en av 22:orna fått en läcka på ena benet. Det byttes packningar och drogs åt. Men när Kalle följande morgon kom till verkstaden, fanns det åter en pöl på golvet. Reparationen upprepades. På den tredje dagens morgon svor Kalle: det fanns fortfarande en pöl vid benet.

En noggrannare undersökning gav vid handen, att läckaget orsakats av flottiljhunden, som i sin nöd inte kunnat finna någon lämpligare plats.

Man påstår att Kalle sedan den dagen inte är särskilt förtjust i flottiljhundar. Man skojar nämligen inte ostraffat med Kalle, allra minst i tjänsten.

—ng.



Bombträff i Götet

Aeroklubbens i Göteborg traditionella flygtävling om Karholmspokalen och Sporren har lyckligen fullföljts. Mången kanske undrar vad denna tävling går ut på, varför en liten rekapitulering i stora drag kan vara på sin plats. De tävlande är indelade i 2 klasser: certifikatinnehavare och s. k. spanare. För den förstnämnda kategorien gäller det att från 30 m höjd med 1/4-kilos sandsäckar söka träffa ett cirkelmål på marken efter en inflygning på 500 m rakbana i normal marschfart. Samma bestämmelser gäller för passagerarna/spanarna med undantag av att målet här utgöres av ett cirka 50 m långt streck. Bägge målen är markerade med sägspan eller flaggor. »Bombernas» antal är 3 och poängantalet beräknas efter antalet meter från nedslagsplatsen till målet.

Det blåste friska fläktar från Kattegatt ute på Torslanda tävlingsdagen, men detta till trots hade ett stort antal tävlande infunnit sig. Bland de först startan-

de såg man oförbrännelige Gösta Fraenckel, för dagen »iklädd» sin blåa Moth SE-AGF (Obs. GF), och pigge byggmästaren Nils Olofsson, »omgiven» av gul GV-38 och 5-årig sonson, vilken han »uppbyggde» med råd och dåd före starten. Annars var det mest gamla hederliga Austrar, tillhöriga Duells Aero, som duellerade, ända tills den fruktade bombkastaren »Kagge» Rydelius från Jönköpings flygklubb damp ner på fältet i en liten knallröd Lärka, levererade en vits i förbifarten, intog sin bomblast samt försvann upp till de riktiga lärkorna. Även det svaga könet (hm) var starkt representerat i form av käcka flygarflickorna Lilly Eriksson och Gunilla Tellander, som för tillfället slitit sig från sina plikter att spä väder resp. rita hus och nu gjorde sitt bästa för att träffa tävlingsledningen, dock utan att lyckas! Annars var striden mycket jämn och först på slutet kunde den definitiva prislistan fastställas och den såg ut så här:

Karholmspokalen:

1. Brunnerup.
2. Rydelius (!).
3. Käck.

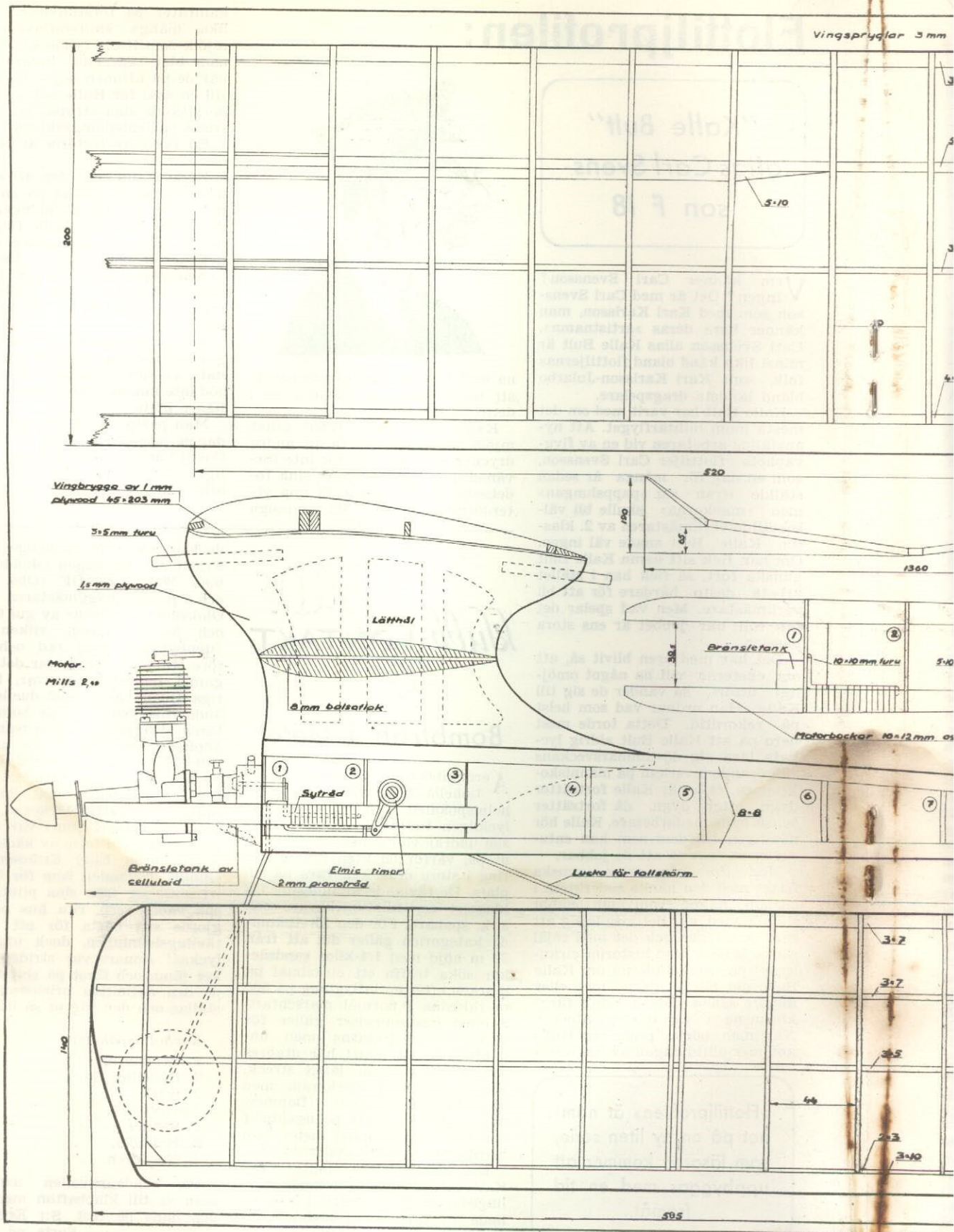
Sporren:

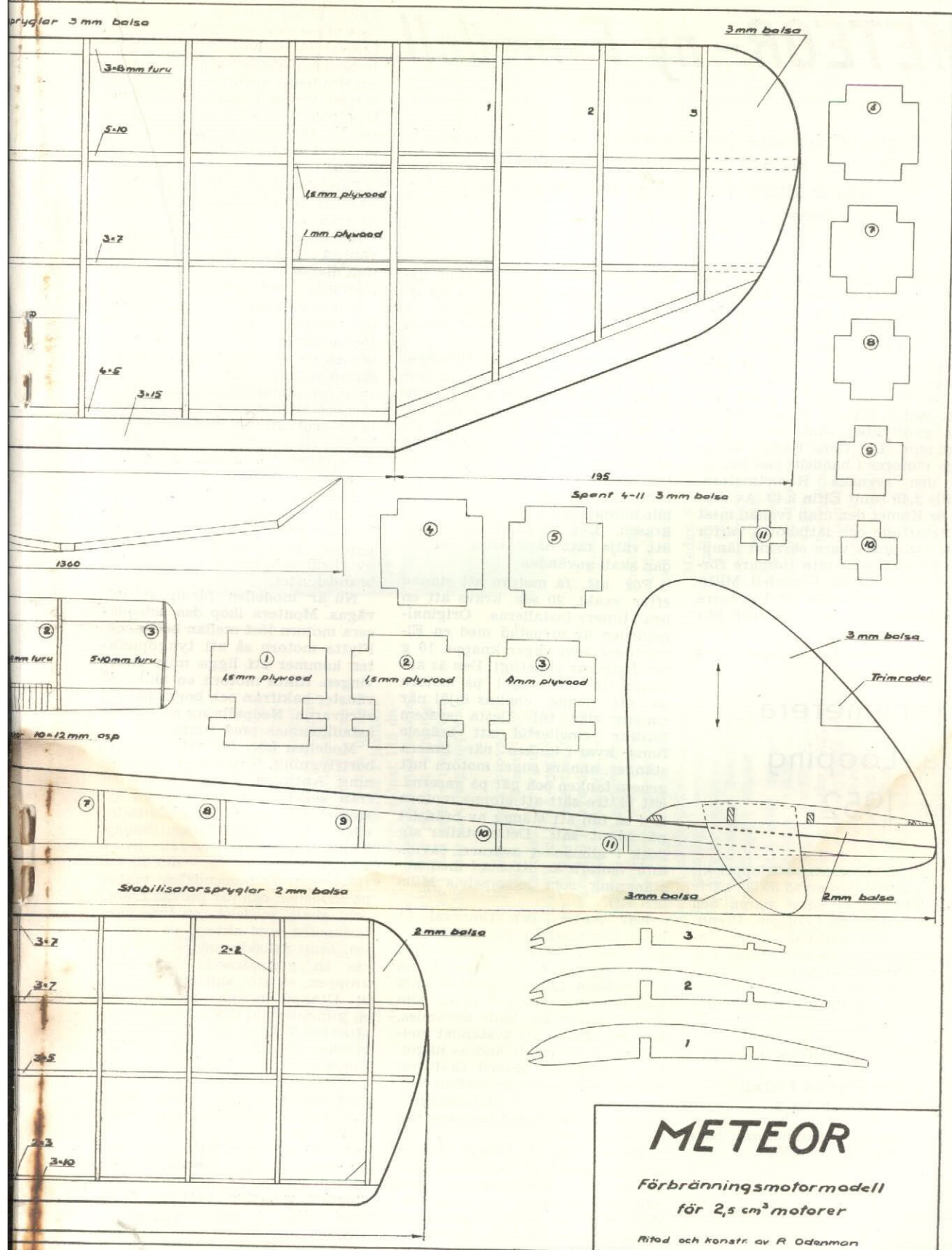
1. Sander.
2. Holmdal.
3. Nordgren.

På söndagskvällen samlades man så till klubbafton med supé och dans på rest. S:t Erik, där

Forts. på sid. 45

Byggbeskrivning till denna modell återfinnes på sid. 26.





för Looping. Eftertryck förbjudes.

METEOR-ny F-modell

Ragnar Odenmann har konstruerat en relativt enkel F-modell, som härmed överlämnas till Loopings modellflygintresserade läsare. Fullständig ritning återfinnes på sid. 24—25 i detta nr.

Meteor är konstruerad efter den nya internationella F-regeln, som föreskriver en motorstorlek av högst 2,5 cm³, en vikt av högst 200 g per cm³ cylindervolym samt en maximal motortid av 20 sek. På grund av den korta motortiden gäller det att välja en stark och lätt motor, för att utgångshöjden för glidflykten skall bli tillräckligt stor. Det finns många lämpliga motorer i handeln just nu, bl. a. den svenska Kometmotorn, Mills 2,49 samt Elfin 2,49. Av dessa är Komet den utan tvekan mest lättstartade och lättskötta varför den kan anses vara särskilt lämplig för den som inte tidigare försökt sig på någon F-modell. Mills- och Elfinmotorerna är lite mera svårbemästrade och modellen blir

betydligt mera svårtrimmad genom att motorerna är så högvarviga. Men kan man bemästra den saken, så blir naturligtvis höjden efter 20 sek. avsevärd.

Enligt ovan nämnda viktsregel skall modellen med en 2,5 cm³ motor väga minst 500 g. Eftersom motorvikten håller sig kring 130—160 g kan man tillåta sig att dimensionera rätt kraftigt utan att behöva vara rädd för att vikten skall bli för hög. En F-modell behöver verkligen vara stark; det blir hårda smällar vid en eventuell krasch. Det är därför tillrådligt att välja rätt hård balsa, där sådan skall användas.

För att få motorn att stanna efter exakt 20 sek. krävs att en bra »timer» installeras. Originalmodellen är utrustad med en Elmictimer som väger knappa 10 g och fungerar ypperligt. Den är ansluten till luftintaget på motorn så att denna chokas ihjäl när timern slår till. Detta system fordrar emellertid att bränsle finns kvar i tanken när timern stänger, annars suger motorn luft genom tanken och går på gaserna. Ett bättre sätt att stoppa motorn är i så fall att stänga av bränslet på något sätt. Detta ställer sig dock i allmänhet svårare, såvida inte motorn är utrustad med avstängning som exempelvis Mills och ED.

När motor- och timerval är klart kan vi sätta igång och bygga kroppen. Först kapas motorbockarna till och spikas upp på byggbrädan. Limma sedan de båda tvärpinnarna emellan dem. Om annan motor än Mills användes, kan det tänkas att avståndet mellan bockarna måste ändras något. Om exempelvis Komet skall användas, bör avståndet mellan bockarna vara 34 mm. Motorbockarna kan då lämpligen minskas ned till 10×10 mm.

Medan limmet torkar utsågas samtliga spant och inplaceras mellan de båda bottenlisterna med undantag av spant 1—3 som limmas fast på motorbockarna och sedan limmas till bottenlisterna. I spant 1—3 skall innan dess ha

gjorts urtag för den plywoodram som utgör stomme till baldakinen. Limma så de båda övre 8×8 listerna på plats och stick ned plywoodramen i spanten. På båda sidor om denna limmas 8 mm balsafлак, som profileras enligt ritningen. Vingbryggan göres av 1 mm plywood med fibrerna gående på tvären.

Landstället som är enbent bockas till av 2 mm pianotråd och limmas och lindas mot en av motorbockarna. Till hjul användes ett vanligt trähjul med ungefär 45 mm diameter eller ett lätt svampgummihjul enligt ritningen.

Tillverkningen av stabilisator och vinge kräver inga närmare förklaringar. Var noga med att höjden på vingknäckarna överensstämmer med ritningen! På undersidan av stabilisatorn limmas två stycken stödfenor mot de näst yttersta spryglarna. Fenan i 3 mm balsa sticks ned mellan mitterspryglarna på stabilisatorn och limmas

Lämplig klädsel till vinge och kropp är japansiden medan stabilisatorn klädes med tjockt japanpapper. Bränsletanken tillverkas av tjock celluloid och limmas till brandskottet.

Nu är modellen färdig att avvägas. Montera ihop den och placera motorn löst mellan bockarna. Flytta motorn så att tyngdpunkten kommer att ligga mitt under vingen. Rikta motorn en aning åt vänster bakifrån och borra hål för skruvarna. Nedpallning av motorn åstadkommes med tunna brickor.

Modellen bör, för att förhindra bortflygning, förses med tidsutlösning. Antingen kan användas det från segelmodellerna vanliga systemet med uppfällbar stabilisator eller också fallskärmsutlösning. Fallskärmen bör i så fall ha en storlek av ungefär 25×25 cm (storleken är beroende av vikten på modellen och får provas fram) och skall medelst en tråd vara förbunden med aktern på modellen. Inuti fallskärmsluckan placeras en gummisnodd tvärs över kroppen, så att skärmen kastas ut. Utanpå luckan slutligen träs en gummisnodd och i denna fästes »fusen». Tråden blir på detta vis mycket lättåtkomlig och lätt att tända.

Börja trimningen av modellen med handkast och justera glidet med tunna pallningslister. Prova sedan med lågt varv på motorn och kort motortid. Sätt trimrodret en aning åt höger för att förhindra nedskärning åt vänster i motorflykten. Modellen skall rätt trimmad stiga i snäva spiraler åt vänster och sedan kurva åt höger i glidflykten.

Prenumerera på Looping för 1952

Sätt in prenumerationsbeloppet kr. 9:50 på postgiro nr 45 35 30, skriv »Looping 1952» samt namn och adress tydligt på talongen. Prenumeration kan också ske genom insändandet av nedanstående kupong, varvid betalningen uttages per postförskott. Då tillkommer emellertid postförskottsavgiften.

POSTA KUPONGEN I DAG!

Till Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3

Undertecknad prenumererar härmed på Looping för 1952.

Namn:

Bostad:

Postadress:

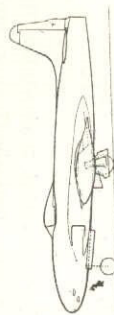
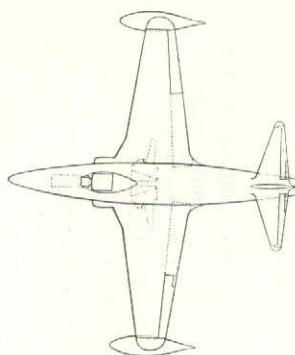
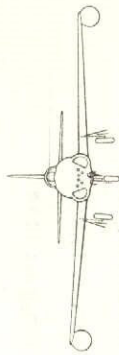
Shooting Star

Få flygplansfabriker i världen har lyckats göra sina produkter så välkända som Lockheed-fabriker i Burbank, Californien. Detta gäller inte bara fabriken berömda fyrmotoriga trafikflygplan Constellation utan i nästan lika hög grad dess reaktjaktplan F-80 Shooting Star. F-80 var det

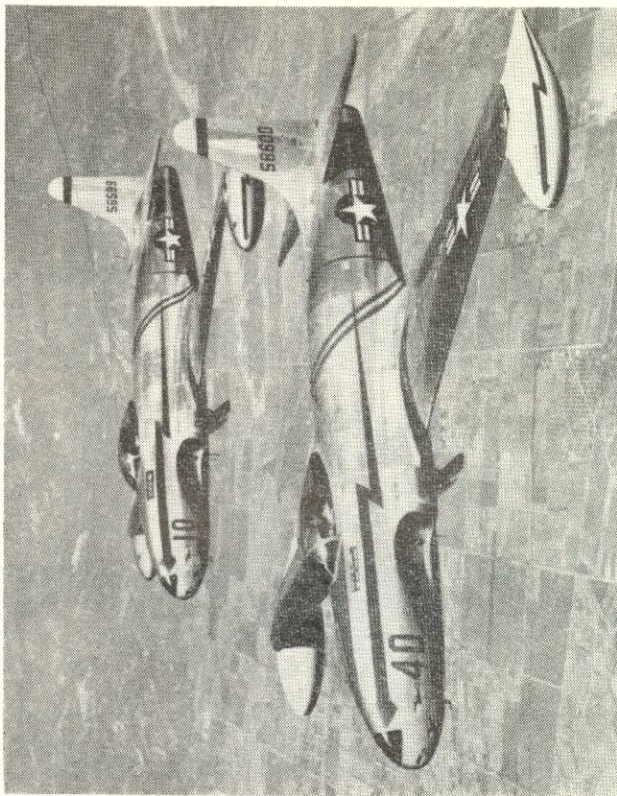
första amerikanska reaktjaktplan som godkändes för massproduktion under det andra världskriget. Det konstruerades ursprungligen kring en engelsk de Havilland H-1 (föregångare till Goblin) reaktormotor, och provflögs också utrustat med denna motor i januari 1944, enligt uppgift endast 143 dagar efter konstruktionsarbetets påbörjande. Hur mycket sanning som ligger i den senare uppgiften kan dock inte Looping upplysa om...

Redån på den första provserien av F-80, eller YP-80 som typen just då kallades, övergick man emellertid till en USA-byggt reaktormotor av General Electric-fabrikat, låt vara till större delen konstruerad efter Whittle-patent. Denna motor, som sedermera erhöll beteckningen J-33, bibehölls även på den första serieversionen av Shooting Star F-80 A, och har sedan dess i olika utföranden använts på samtliga versioner av den nu nedlagda ensitsiga typen, vars 1.727:e exemplar överlämnades till USA-flyget i augusti 1950.

Varken F-80A eller den senare F-80B hann komma i tjänst under andra världskriget, varför Koreakriget blev den krigiska debut för USA:s första seriebyggda reaktjaktplan. Vid dettas utbrott i juni 1950 insattes omedelbart de i Japan stationerade fem F-80-flottiljerna till FN-styrkornas hjälp. Mycket tyder också på att det främst var denna effektiva flyghjälp i form av omkring 375



Treplansskiss av Lockheed F-80 Shooting Star.



TVå Lockheed F-80 Shooting Star med de karakteristiska luftbromsarna utfällda.

Shooting Star-jaktplan som då räddade FN-armén från att kastas i havet.

Medan F-80-förbanden vid överförandet till Japan främst var avsedda för örikets luftförsvär, har deras uppgifter i Korea från början omfattat angrepp mot olika slags markmål såsom fordon, truppanhoppningar, järnvägar etc. Dess vapen har förutom av den fasta bestyckningen av 6 st 12,7 mm kulsprutor, utgjorts av såväl raketprojektiler som napalm-bomber och vanliga sprängbomber, varjämte F-80 även flitigt använts för fotospaningsuppdrag. Denna senare version, RF-80, är försedd med två 61 cm automatiska lodkameror och en 15,3 cm snedbilds-

kamera. Kameranosen lär snabbt kunna bytas mot en mera krigisk dito.

F-80, som fram till 1950 byggdes i huvudsakligen tre olika versioner, F-80A, -B och -C, alla ensitsiga dagjaktplan, lever idag vidare i två vitt skilda utföranden, av vilka det ena, T-33 (tidigare TF-80C) endast är en tvåsitsig övningsversion av den föregående F-80C. T-33 byggs för övrigt numera även i Kanada av Canadair Ltd, utrustad med Rolls-Royce Nene reamotor.

F-94, ett helt nytt flygplan

Med utgångspunkt från övningsplanet T-33 har Shooting Star numera också utvecklats till ett nattjakt- eller rättare allväders-

Lockheed F-80C Shooting Star

Typ: ensitsigt reajaktpian för såväl områdesförsvaret som attackändamål.

Motor: en Allison J-33-A-23 (Modell 400) radialmotor med 2,45 ton statisk dragkraft (med vatteninsprutning).

Beväpning: sex 12,7 mm tunga kulsprutor samt alternativt åtta 12,7 cm raketprojektiler eller två 454 kg bomber.

Spännvidd: 11,85 m.

Längd: 10,52 m.

Vingyta: 22 m².

Tomvikt: 3.741 kg.

Flygvikt: 6.963 kg.

Vingbelastning: 316,5 kg/m².

Toppfart: 935 km/tim vid 5,8 tons vikt och vatteninsprutning.

Marschfart: km/tim.

Topp höjd: 13.440 m.

Flygsträcka: ca 3 timmars aktionstid (inkl. markkörning och start).

Lockheed F-94 B*)

Typ: tvåsitsigt allväderjaktpian.

Motor: en Allison J-33-A-33 (Modell 400-D9) radialmotor med ca 2,4 ton statisk dragkraft (utan efterförbrännareffekt).

Beväpning: fyra 12,7 mm tunga kulsprutor (i kroppen).

Spännvidd: 11,85 m.

Längd: 12,3 m.

Vingyta: 22 m².

Tomvikt: 4.350 kg.

Flygvikt: 6.960 kg.

Vingbelastning: 316 kg/m².

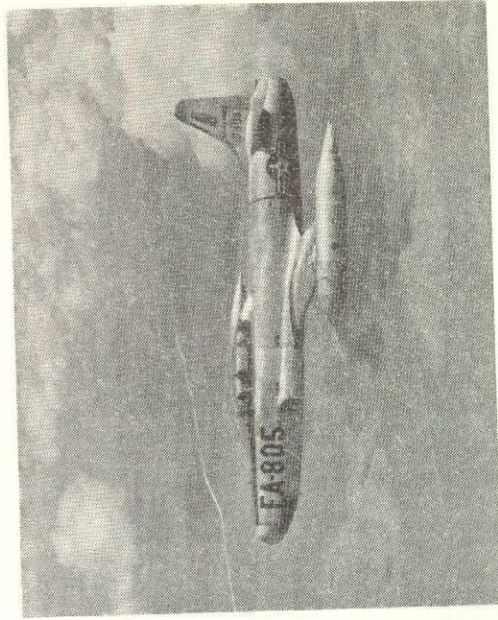
Toppfart: 880 km/tim.

Marschfart: km/tim.

Topp höjd: 13.700 m.

Flygsträcka: 1.600 km (utan fälltankar).

*) Obekräftad uppgift.



Lockheed F-94 är en tvåsitsig nattjaktversion av Shooting Star. F-94, som för närvarande byggs i stora serier, är närmast en utvecklingsform av Shooting Star's tvåsitsiga övningsversion T-33, vilken även denna massproduceras.

jaktpian kallat F-94, vilken typ redan hunnit debutera i Korea.

Via T-33 har den nyare F-94 delvis blivit ett helt nytt flygplan på vilket släktskapen med Shooting Star blivit allt svårare att upptäcka. Bland det som främst ändrat dess utseende, är tillkomsten av den långa radarnosen samt den något ansvallda bakkroppen med dess efterförbränningsaggregat. F-94 var för övrigt USA-flygets första serietyp utrustad med denna finess.

Sedan F-94 debuterade 1949 har flera olika versioner av denna typ sett dagens ljus. Sålunda har förutom versionen F-94A, vilken var den första seriebyggda, en ny version F-94B börjat tillföras flygvapnet, vartill kommer den ännu

nyare samt kraftigt modifierade upplagan F-94C (ett tag kallad F-97), vars serieproduktion nu är under uppläggning hos Lockheed. Denna version, som bland annat utmärker sig för en helt ny och tunnare vinge samt pilformade stjärthöjdpian, är också utrustad med en betydligt kraftigare motor, nämligen en USA-byggd Rolls-Royce Tay (utveckling av Nene), i USA kallad Pratt & Whitney J-48. Dess statiska dragkraft är 2.85 ton. Med efterförbrännare lär F-94 C stiga till 3.660 m på en minut!

Sin ålder till trots är tydligen Shooting Star som typ betraktad fortfarande väl lämpad för vidare utveckling, även om dess ursprungliga funktion nu övertagits av andra och modernare plan.

7

Kalla krigets flyg:

F-86 Sabre

höjder över 10.000 m har bättre flygenskaper än F-86 samt c) att F-86:s beväpning (vilken består av sex 12,7 mm kulspjutor) är otillräcklig vid bekämpning av moderna flygplan.

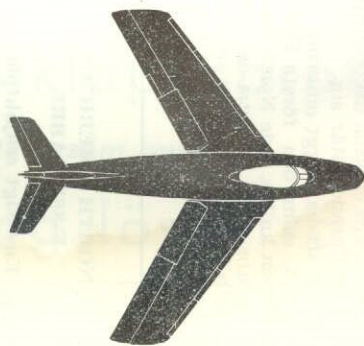
Det är inte ofta man kan beskyllda amerikanerna för konservatism, men i fråga om reaflygets beväpning är detta faktiskt befo-gat. Trots att erfarenheterna från andra världskriget bestämt peka-de mot allt grövre flygplanvapen, har det amerikanska flygvapne-tet (obs! ej marinflyget), hit-tills behållit fast vid 12,7 mm vapnen för jaktflyget — ett förfaringsätt som medfört att USA f. n. helt saknar tidsenligt beväpnade dagjaktplan! Än värre är emellertid att F-86, som i dag

är de allierades snabbaste stan-dardjaktplan, i beväpningshänse-ende inte nämnvärt torde kunna förbättras då grundkonstruktio-nen inte tillåter installation av grövre vapen än de nuvarande. Man är med andra ord tvingad att hålla fast vid de gamla 12,7:orna så länge man bibehåller F-86, vil-ket att döma av de nuvarande be-ställningarna ser ut att bli ganska länge.

F-86, som var det första ameri-kanska reajaktpaketet med bakåt-svepta vingar och stjärtplan, prov-flögs den 1 oktober 1947. I enlig-het med dåtida amerikansk praxis hade emellertid serietillverkningen påbörjats långt innan den första prototypen flög, varför det första serieplanet debuterade redan i maj

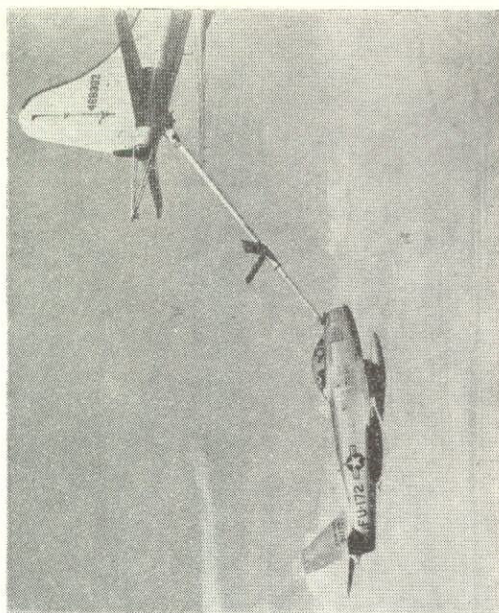


Närmare 150 Kanada-byggda F-86 Sabre har redan lämnat Canadair-fabriken i Montreal. Ovan en av de första. Nedan en 3-plan-stävs av F-86 Sabre.



Det hypermoderna sovjetbyggda reajaktpaketet Mig-15:s plötsliga uppdykande i Korea senhösten 1950, ledde som bekant till att även USA i kampen om lufterra-väldet satte in sitt modernaste jaktplan North American F-86 Sabre. Resultatet av denna åtgärd visade sig snart i form av ett stän-digt stegrad antal nedskjutna Mig-15, vilken typ ditills inte haft någon fullt värdig motståndare på FN-sidan. I början av november 1951 kunde USA-flyget registrera sitt 100:e nedskjutna Mig-15, alla »troliga» fall samt skadade plan oräknade, vilka segrar främst måste skrivas på F-86:s konto, även om såväl F-80 Shooting Star som F-84 Thunderjet här dragit sitt strå till stacken.

Trots dessa framgångar och de små förluster som F-86-förbanden åsamkats, har insatsen av dessa flygplan ingalunda medfört den överlägsenhet ifråga om jaktflyg som man på FN-håll hoppats upp-nå. Tvärtom har man funnit att F-86 i flera viktiga avseenden t. o. m. är underlägsen Mig-15. Bland annat har det konstaterats att a) det ryska planet stiger bättre än F-86, b) att Mig-15 på



F-86 Sabre lufttankas från en Boeing KB-29F »flygande tankvagn».

1948. I motsats till de båda prototyperna, som var försedda med motorer av typ General Electric J-35, var serieversionen utrustad med den då helt nya och oprövade motorn J-47. Trots serietillverkningens snabba igångsättande och den bland flygplankonstruktörer föga populära kombinationen nytt plan—ny motor (en dylik kräver i allmänhet mycket långvarig utprovning innan den blir mogen för serietillverkning) kunde F-86 ganska snart överlämnas till den första amerikanska jaktflottillen som ett tämligen väl utprovat och effektivt stridsmedel.

Att planetets fart redan från början stod på den absoluta toppen visar inte minst det absoluta världsrekord i hastighetsflygning med 1.079 km/tim som major Richard L. Johnson den 15 september 1948 satte med en fullt beväpnad F-86 — en notering som trots flygteknikens enorma utvecklingsfakt fortfarande står sig.

Efter att ha byggt omkring 700 F-86 A, som den första Sabre-versionen kallas, lade North American-fabrikerna i slutet av 1950 om tillverkningen till att omfatta dels en förbättrad upplaga av den



Treplansskiss av F-86D.

NORTH AMERICAN F-86E SABRE

Typ: Ensnitsigt reaktiplan avsett främst för s. k. områdesförsvar.

Motor: en General Electric J-47 axialmotor med 2,36 ton statisk dragkraft.

Beväpning: sex 12,7 mm tunga kulsprutor (i kroppen). Kan även utrustas med 16 st 12,7 cm raketprojektiler.

Spännvidd: 11,3 m.

Längd: 11,45 m.

Vingyta: 25,4 m².

Tomvikt: 4.550 kg.

Flygvikt: 8.200 kg.*

Vingbelastning: 322,8 kg/m².

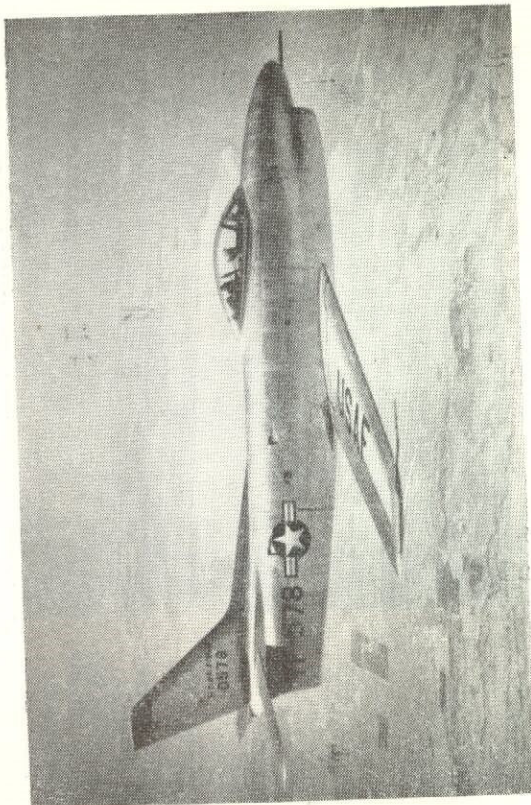
Toppfart: över 1.050 km/tim.

Marschfart: km/tim.

Topphöjd: 15.000 m.*

Flygsträcka: normalt ca 2.000 km; med fälttankar ca 3.200 km.

*) Obekräftade uppgifter.



F-86D heter en ny och seriebeställd version av Sabre avsedd för operationer under alla slags väderleksförhållanden. Observera »radarmåsan». En marin upplaga av F-86D kallad FJ-2 har nyligen beställts för basering på hangarfartyg.

»vanliga» typen, benämnd F-86 E, dels den mera kraftigt modifierade versionen F-86 D, den senare avsedd att operera under alla slags väderleksförhållanden, och för den skall utrustad med en helt ny »radarmos». F-86D, som i motsats till F-86E ännu inte börjat levereras i serie, skiljer sig vidare från föregångaren bl. a. genom en i bakroppen inbyggd efterförbrännare, vilken kraftigt förbättrar planetets stigförmåga och topphöjd. En version av F-86D kallad FJ-2 har också beställts av USA-flottan för hangarfartygsbaser. Det var för övrigt för denna version som North American med en F-86D nyligen utförde en serie prov med marinflygets nya 7 cm jaktraket »Mighty Mouse» (Stålmosen), varav inte mindre än 24 st medfördes under vingarna på F-86.

En femte och utomordentligt viktig Sabre-version är också den splitternya F-86 H, varav ett mycket stort antal nyligen lär ha beställts sedan det framkommit att det nya och mycket lovande »taktiska» attack-jaktplanet Republic F-84F Thunderjet (USA-byggt A. S. Sapphire-motor) inte omedelbart kan börja massproduceras på grund av svårigheter med planetets vingbalkar, vilka ej kan framställas utan hjälp av den redan tidigare till bristningsgränsen utnyttjade kapaciteten vid landets plåtpressningsverkstäder.

Slutligen kan nämnas att såväl Kanada som Australien bygger F-86E på licens för sina respektive flygvapen, och att av dessa båda länder, Kanada redan byggt mer än 150 dylika plan!

Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr

Underhandlade man till exempel på Berns eller någon annan stockholmsrestaurant kunde man vara nästan säker på att männer, vid borden närmast var utskickade av den internationellt ryktbare svenske kriminalisten för att dra Gestapo vid näsan. Och ägde konferensrum privat var huset omsorgsfullt bevakat. Att transporter pågick kunde man naturligtvis inte dölja, men när och hur det skedde var frågor som Gestapo gick bet på.

Den första flygningen ägde rum den 31 mars 1944. Från detta datum till den 7 maj 1945 genomfördes inte mindre än femhundrafemtio flygningar med mer än 4.500 passagerare, 400 ton last och 100 ton post. Utom amerikaner och normän flögs representanter för inte mindre än aderton nationer över till England från Bromma och vice versa.

Företaget, som i den militära terminologien betecknades som »Sonnie project», hade utarbetats på order av general Carl Spaatz av ATC:s europachef general Hoag och övrste Balchen i intimt samarbete med norska londonregeringen och de svenska myndigheterna. Den sistnämnda instansen hade visat sig tillmötesgående men med snäv marginal. Det var inte bara de tyska jaktplanen och midnattssolen som hindrade operationerna. Från svenskt håll tillät man endast tre starter och landningar på Bromma för varje tjugofyrtimmarsperiod, och vidare måste planen hålla sig inom tre uppgjorda korridorer i det svenska luftrummet med risk att annars bli beskjutna av luftvärnet efter ett varningsskott. Det kritiska bränsleläget i Sverige medgav dessutom endast en marginal på två timmar för returflygningarna, för

vilka man beräknade ungefär åtta timmar — över fientligt territorium och den isiga Nordsjön. Och som ytterligare påbröd kom bristerna ifråga om utrustning och personal på Leuchars flygfält. Engelsmännen gjorde emellertid ett gott arbete för att understödja ATC, och många gånger kunde amerikanska plan på väg till Sverige i tid söka skydd över Shetlandsöarna tack vare varningarna från Royal Air Force med radarrapporter om fientliga plan. Man hade också god hjälp av British Overseas Airways Corporation, som redan vid denna tid flög en civil trafiklinje på Stockholm.

Sonnie-operationerna gick överraskande lyckligt, och den enda förlusten var ett haveri norr om Göteborg i Sverige. Platsen för haveriet markeras nu av ett monument, krönt av en av propellrarna från den förolyckade maskinen.

Man flög utan några som helst hänsyn till komfort. Trettiotvå, ibland ända upp till fyrtio personer stuvades in i de ombyggda planen vid varje start från Bromma. Ibland fick man dela plats med så värdefull last som kullager och andra vapenindustriellt viktiga föremål. Men ingen klagade, allra minst den norska londonregeringen, som vid ett tillfälle in corpore flögs över till Sverige.

Ett av de mest våghalsiga företagen under Sonnie-operationerna utfördes av piloten på den första sverigeflygningen överste Allen. Storbritannien hade redan hemsökts en tid av Hitlers V 1-bomber, när plötsligt en nästan oskadad V 2-bomb slog ned i trakten av Kalmar i sydöstra Sverige en dag i juni 1944.

God
Jul

Har Ni julklappsproblemet?

Det är Ni i så fall inte ensam om

Låt Looping lösa frågan

Ett presentkort på en bra tidning är en julklapp som »räcker länge». Presentprenumerera på Looping för 1952 åt Edra vänner som Ni vill ge en värdefull Julgåva.

Sätt in beloppet (kr. 9:50 per helårsprenumerant) på postgiro 43 35 30 och ange på talongen dels Edert eget namn och adress samt dens namn och adress som skall ha presentkortet och tidningen. Vi skriver ut det vackra kortet och skickar det till Er. Ni kan skriva Edert namn på det och överlämna det precis som en vanlig julklapp.

Ni kan också använda kupongen — eller rekvirera presentkort per brev — och lösa ut kortet mot postförskott. Då tillkommer emellertid postförskottsavgiften.

Ett presentkort på Looping är bästa julgåvan

Till Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3

Rekvireras ett presentkort å 9:50 gällande helårspren. 1952 på Looping för:

Namn:

.....

Bostad:

.....

Postadr.:

.....

Posta
kupongen
i dag!

Kortet skall skickas
som postförskott till:

Namn:

.....

Bostad:

.....

Postadr.:

.....

Engelsmännen, som just arbetade febrilt för att komma underfund med det nya vapnet, gjorde omedelbart diplomatiska hänvändelser till den svenska regeringen för att få hand om fyndet, och det neutrala Sverige samtyckte.

Lika snabbt kom en hänvändelse till ATC med begäran om hjälp för transporten över till Storbritannien av den underliga lasten. Amerikanerna lovade att klara det.

Då kom en rapport från Sverige med meddelande, att den väldiga V 2-kroppen krävde allra minst ett C 47 Dakotaplan för att klara transporten, även om man plockade sönder kroppen i dess minsta tänkbara beståndsdelar. Den enda Dakota som fanns tillgänglig var den gamla »Bug» («Lusen»), som användes för taxiflyg mellan olika platser i England men som var lindrigt sagt illa utrustad för den riskfyllda färden över Nordsjön och Norge.

Överste Allen erbjöd sig omedelbart att hämta V 2-bomben i den ålderstigna »Bug». Han samlade ihop en besättning bestående av tre kunniga och djärva flygare, kapten Robert C. Durham, löjtnant Robert J. Withrow och en norsk radiotelegrafist löjtnant Engeland. Dessa desperados väntade inte ens på molnrapporterna. I det tjugofyrtimmars dagsljuset uppe i norr var molntäcket enda chansen för en obehärdad maskin att komma undan i händelse av upptäckt och förföljelse från ett fientligt plan. Dessutom saknade »Bug» i stort sett navigationsinstrument. Hon hade en missvisande magnetisk kompass och en oduglig radiokompass. »Bug» var med andra ord så gammal att hon var praktiskt taget blind.

Ingenting av allt detta kunde avskräcka Allen och hans kamrater från flygningen. Man flög över Nordsjön och över Norge utan att strängt taget veta var man befann sig. Efter att lyckligt ha kommit över den svenska gränsen lyckades man få radiokontakt med en flygplats, men störningarna från ett oväderscentrum hindrade dem från att uppfånga mer än ett meddelande, en maning att raska på. En önskan som varenda man i planet kunde skriva under på. »Bug» hade nämligen inte mer bensen än vad som förslog för en direktflygning till aerodromen i fråga, och mätaren hade fallit under larmtecknet. Till sist uppfångade radion en position och »Bug» kunde ta risken att gå ned genom det låga molntäcket och landa. När den gamla kärran stod säkert på fältet fanns det knappt så mycket bensen kvar att hon kunde ta sig för egen maskin till hangaren.

Överste Allen beslöt att hasardera återfärden på samma sätt utan att invänta bättre väder. V 2-delarna plockades in, och när allt var stuvat fanns det precis så mycket utrymme kvar att besättningen kunde åla sig genom flygkroppen ut till kabinen. När »Bug» startade var hon så tungt lastad att hon var på vippen att sätta sig ovanpå en stenhög som låg uppstaplad vid startbanans slut.

Det gamla ohanterliga Dakotaplanet skumpade över Norge med rutten markerad av häftig tysk luftvärnseld. Utan en enda skråma tog hon sig över till sin bas i Skottland, och tre timmar senare arbetade vetenskapsmän i Sydengland med V 2:s groteska uppenbarelse. Tack vare överste Allens djärva expedition stod England bättre rustat och förberett, när tyskarna en tid senare — som de trodde överraskande — satte in sitt nya hemliga vapen. Den gamla »Bug» hade gjort sitt livs färd.

DEN GLÖMDA FRÖNTEN.

Vid den tidpunkt, då »Sonnie»-projektet genomfördes, hade Norge i likhet med Frankrike, Belgien, Holland och Tyskland varit föremål för carpetbaggeroperationer, d. v. s. utrustandet av de underjordiska

motståndsrörelserna med vapen, livsmedel, sprängämnen, radiosändare och annat samt nedsläppandet av specialtrimmade agenter för exempelvis sabotageuppgifter. Carpetbagger var ett skämtsamt men träffande namn på dessa företag — det syftade på de ambulerande nordamerikanska försäljare, som efter inbördeskriget översvämmade sydstaterna och som hade allt sitt pick och pack förvarat i en karaktäristisk väska, påminnande om smålänningarnas berömda hemlängtan. Dessa carpetbaggers reste i allt, från broar till härnålar. Vilket namn skulle vara mer passande än detta för deras krigiska motsvarighet, det brittiska och amerikanska flygets handelsresande, som hade alla de ockuperade folkens motståndsrörelser till tacksam kundkrets?

En juninatt på sommaren 1944 tryckte general Eisenhower på knappen. En ström av män och stål bröt fram över Normandie. De allierade höll oavbrutet sina blickar riktade på denna blödande strimma av kontinenten. De franska maquisstyrkorna krävde all hjälp som gick att få, och carpetbaggerflygningarna koncentrerades på denna uppgift.

Norge hade blivit den glömda fronten. Den underjordiska rörelsen kämpade med ohyggliga svårigheter, som växte dag för dag. Sabotagevägen hotade att stanna av. Agenter, som gjort sina fallskärms-hopp över glest bebyggda områden för att etablera kontakt med hemmafronten och utföra specialuppdrag, led brist på mat, vapen, sprängämnen, allt som var förutsättningarna för deras aktioner.

Några av Balchens män i Skottland — Schreiner, Durham, Withrow, sergeanterna William Jespersion och Albert Sage — hade allihop varit med om carpetbaggerflygningar till maquisstyrkorna. När riskerna för de norska patrioterna hade rapporterats till general Spaatz fick ATC i uppdrag att undsätta Norge. Balchens grupp kommenderades till denna operation, och Balchen var självskriven som chef. Företaget döptes till »Ball project».

Vid överläggningarna i högkvarteret klagade man de svårigheter, som Balchen och hans män stod inför. Den enda vana besättning han hade måste träna de andra på den korta tiden av två, högst tre veckor. De plan han skulle använda måste specialutrustas, och den tekniska personalen vid basen kunde inte ökas utöver dem som redan sysselsattes för RAF och den hemliga flyglinjen på Sverige. Detta betydde, att teknikerna måste arbeta från femton till tjugotimmars varje dygn. Den första flygningen måste ske omkring den femtonde juli, och ytterligare tre måste genomföras innan månadens slut.

Konferensen i högkvarteret ägde rum den förste juli. Bernt Balchen satt lugnt och hörde på redogörelserna. När föredragningen var slut yttrade han blott tre ord:

— We do it. (Vi klarar det.)

Det var en rastlös tid som följde. Sex nya besättningar trimmades, samtidigt som planen utrustades och depåerna fylldes. Man bestämde sig för att använda B-24 Liberatorbombare, som svartmålades för att absorbera strålkastarljus. Hemliga navigationsinstrument monterades in, och en mängd detaljkonstruktioner gjordes för att svara mot de speciella krav, som norgeflygningarna uppställde. Den ursprungliga brittiska carpetbagger-tekniken var avsedd för flygningar i mörker, en faktor som man inte kunde räkna med i midnattssolens regioner.

Huvuddelen av de förråd, som skulle fällas över Norge, packades i specialbehållare, som liknade bomber. Varje plan tog tolv behållare och dessa fälldes med hjälp av den vanliga utlösningsmekanismen. Så snart en sådan bomb lämnat planet utvecklades automatiskt fallskärmen, som fanns monterad på var och en. I behållaren fanns maskingevär, kulsprute-pistoler, sprängämnen och detonatorer i stan-

dardförpackningar. Om hemmafronten via illegala radiosändare begärde särskilda utrustningar stuvades dessa i lådor, som försågs med fallskärmar i likhet med bomberna. Det rörde sig vanligen om kläder, mat, ammunition, pengar och vad man eljest ansåg sig behöva. Boxarna fälldes från en öppning bak i planet, »Joe Hole», som besättningarna kallade dem. Genom denna hoppade också agenterna, som allihop gick under namnet Joe.

Detachmentet på Leuchars brukade också stoppa choklad och cigarretter i behållarna. Han roade sig även med att bifoga specialtryckta nummer av Life och den amerikanska fälttidningen Stars and Stripes, daterade med nästa veckas datum. Norska hemmafrontens män skaffade Gestapomännen många gråa hår genom att utgivningsdagen lämna tidskrifterna på bordet i de restauranger i Oslo, Bergen och Trondheim, som livligast frekventerades av tyskarna. Det var åtskilliga sådana förbjudna exemplar som fann vägen till Grand, Bristol och andra guldkrogar i Oslo, ibland med ett stencilerat eller tryckt flygblad med uppmuntrande hälsningar till hemmafronten.

Det där med flygbladshälsningar har sin egen historia. Dagen innan Balchen var redo för den första starten till Norge fick Lauchars ett celebret besök. Det var ingen mindre än kung Haakon, som i sällskap med kronprins Olav och en rad andra höga norrmän gjorde besök hos överste Balchen för att önska honom lycka till. Det var den sextonde jull, och på natten skulle den första av Balchens »Black Birds» starta med översten själv som kommanderande pilot. Men dessförinnan skulle man ge middag för deras kungliga högheter. Balchen själv satt till vänster om Olav, som ivrigt konverserade den norske flygarhjälten. När middagen led mot sitt slut bad Balchen kronprinsen att skriva ett brev till hemmastyrkorna, och denne kastade ned några rader på ett papper, som kungen kompletterade med ett post scriptum. Balchen stoppade brevet i bröstfickan på uniformen, urskuldade sig med tjänstgöringen och bröt upp. Klockan var då halv elva på kvällen.

Något mer än två timmar senare, på natten den sjuttonde juli, expederade Balchen personligen de första ordena som ingått till hans varuhus i Leuchars från den norska hemmafronten. Och i denna sändning ingick också konungens och kronprinsens hälsningar.

Klockan nio på morgonen inspekterade kung Haakon och kronprinsen med staber trupperna på flygfältet. Balchen såg lika oberörd ut som vanligt, och kungen frågade på skämt:

— Har du varit hemma?

— Ja, Ers majestät, svarade Balchen. Vi gjorde en liten tur i natt.

Kungen trodde honom inte mer än nått och jämnt, men när radiobekräftelsen kom på eftermiddagen med tack till de kungliga högheterna för deras hälsning, fick Balchen en varm handtryckning av en konung, som hade glädjetårar i ögonen.

Norge var inte längre den glömda fronten.

EN GLAD GUT.

Det brinner tre eldar på den flacka höjdplatån. Tre eldar som tänts av tysta, beslutsamma män i hemmafrontens namnlösa armé. Det är en ljus natt, navigatören på den svarta fågeln som är på väg mot eldarna västerifrån behöver ingen artificiell belysning för att orientera sig på kartorna.

De tre brasorna brinner med spjutlånga lågor. Inom deras jättetriangel skall det svarta planet fälla sin last av livsbringande bomber. Mat som kan ta bort de skärande, kväljande hungerkänslorna, vapen att sätta i händerna på nya män. Men minuterna är räknade, bomberna måste fällas utom räckhåll för inkräkternas griparmar, och därför måste eldarna brinna i den ljusa natten.

Mottagningskommittén spanar upp mot sommarhimlen, tills det värker i nackmuskerna. Äntligen hörs det dovt spinnande ljudet av motorbuller, som ökar i styrka och växer till ett dån som klyver tystnaden där uppe. Den svarta silhuetten av en Liberatorbombare förstoras, när den väldiga fågeln gör en enda svepande lov och går mot eldarna på en höjd av knappt femhundra fot. Ett efter ett singlar tolv bombliknande föremål mot marken. Miniaturfallskärmarna slår ut som vita blommor mot skyn, och sist kommer några boxar som fälls bak i planet. Kläder, mat, vapen, radio.

Motorbullret från en svartglänsande, stridsbeväpnad, oeskorterad bombare dör långsamt bort. Ingen av männen på väg ned från platån med bytet kan höra någon luftvärnseld. Men chansen att planet passerat utan att inkräkterna observerat det är försvinnande liten.

De tre eldarna på platån släcks hastigt, fallskärmarna grävs ned, och dunkarna samlas på en plats. Det är hög tid.

På förmiddagen nästa dag kommer en sexton års gut cyklande in mot staden. Han visslar belåtet, fast den stora paketykeln har tungt lass, och väskorna är fyllda till locken. Han visslar belåtet, det är någon kilometer kvar bara och allting har gått bra. Men han är ju blott en gut, och han kan inte rå för att han visslar falskt ett ögonblick, när han kommer att tänka på att sprängämnen på pakethållaren är mer än nog för att jämna det mesta av den lilla staden med marken. För att inte tala om den behändiga radiosändaren, som ligger omsorgsfullt nedpackad på botten. Och väskorna som är fulla av nya engelska pistoler och ammunition.

Vägen ringlar sig sakta som en grå ränning i en grön väv. Han trampar på in i en kurva, där sikten skymms av en väldig häck, och när landsvägen åter rätar sig har grönskan fått ett oäkta inslag av främmande uniformer med en nyans av gråbrunt i det gröna. Gestapo har spärrat trafiken runt alla misstänkta områden, och gutten har ungefär fyrahundra meter kvar att ägna åt tankearbete.

Tyskarna har sett honom, och att vända nu vore säkra döden. Det finns en chans på hundra trots allt.

Forts. i nästa nr.

SVENSK

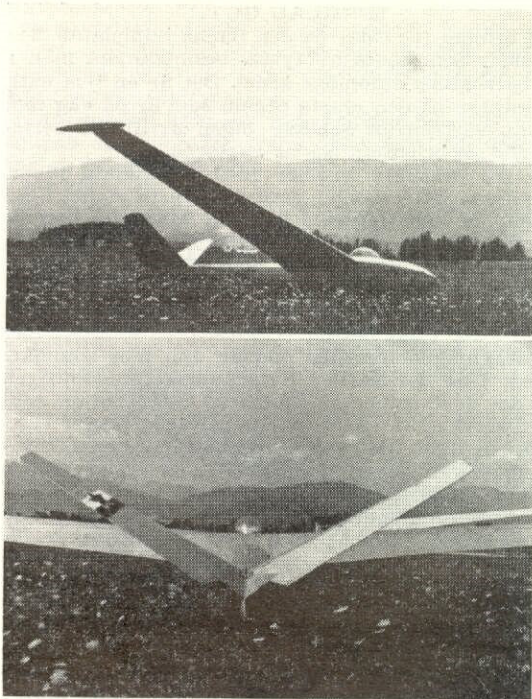
Sakkunnig efterbesiktning och översyn samt vinterförvaring av fallskärmar.

LINKÖPING



Tel. 22124

FALLSKÄRMSTJÄNST



Jugoslavien

kommer inte till segelflyg-VM
men topptrimmar ändå

Av Olle Håkansson

Två bilder av nya
Triglav III med
»butterfly-stjärt».

Intresset för segelflygning är fortfarande lika stort i Jugoslavien. Det har flugits åtskilligt under den gångna säsongen. Centralskolan i Vrsac har, förutom en mängd lägre diplom, kunnat boka 23 färdiga silver-C och ett stort antal delprov för samma diplom.

Tidigare var det mycket svårt för utlänningar att få flyga i Jugoslavien. Nu tycks det emellertid ha lättat. Bl. a. har en grupp österrikare vistats två härliga veckor i Slovenien och flugit av hjärtans lust. Så den som har lust, tid och råd kan alltså nu göra ett försök. Sverige har ett gott namn därnere sedan VM i Örebro och de jugoslaviska segelflygarna önskar inget högre än att kunna få visa vad landet har att bjuda på.

Tyvärr ser det ut som om vi inte skulle få räkna med jugoslaviskt deltagande i Spanien-VM 1952. Om det nu kan vara politik med i spelet eller inte är svårt att säga. Man kan bara hoppas att saken skall kunna lösas på något sätt, ty de jugoslaviska framgångarna från Örebro förpliktar.

Sjösegelplanet Jadran (se Looping nr 4) har genomgått en mängd omfattande prov och befinner sig nu i seriestadiet. Det lär vara meningen att sälja detta plan även till utlandet om intresse finnes. Vad säger chefsinstruktören?

Modifieringarna av Triglav III har fortskridit. (Se Looping nr 4.) Ursprungligen var ju detta plan högvingat och hade ungefär samma prestanda som Olympia. Efter att ha pratat med dr. Raspet un-

der Örebro-VM satte man igång med att förbättra typen. Som beskrevs i nummer 4 av denna tidning fick Triglav III vingarna lägre ansatta, torpeder i vingspetsarna samt en bubbelhuv. I dagarna fick vi ett par fotos från konstruktören Jaroslav Koser. De ätesges här och visar att planet försetts med V-ställt stjärtstyreverk.

Vid de noggranna mätningar som utförts i höst har man kunnat fastslå att planets prestanda har ökat betydligt. Triglav III har nu ett glidtal på 1:28,4 och bästa sjukhastighet 0,67 m/sek. Det nya stjärtstyreverket förbättrade glidtalet med c:a en enhet.

För att få en uppfattning om ytbehandlingens betydelse har man hittills helt försummat att ytbehandla vingar och kropp. Ovan angivna värden är alltså flugna med en yta rå som sandpapper. Under vinterns lopp skall nu planet högglangspoleras och nya mätningar företagas. Man räknar med att utan vidare kunna uppnå ett glidtal på 1:30.

Som jämförelse bör nämnas de erfarenheter man gjort i USA. När Dick Jonson, innehavare av det nya världsrekordet på 87 mil, kom till dr. Raspet med sin Ross-Jonson-5 hade detta plan ett glidtal på 1:32. Efter en del arbete lyckades man höja glidtalet till över 1:38. Förbättringarna pågår fortfarande och man räknar med att kunna pressa upp RJ-5:s glidtal till 1:42.

Dessa utländska erfarenheter

borde faktiskt ha något att säga de svenska segelflygarna. Vi kan genom att hålla vår flygplanpark i topptrim få ut det mesta möjliga av flygplanen. Men vi kan även genom sakkunnigt gjorda modifieringar av redan befintliga typer, till relativt låga kostnader förbättra våra flygplans prestanda. Låt oss sätta igång med att förbättra Olympia och Weihe enligt samma mönster som Triglav III.

Kommer Dick Jonson till Spanien nästa sommar med sin RJ-5 blir det inte nådigt att försvara de blå-gula färgerna. Tänk bara på att Jonsons rekordflygning skedde med en *medelhastighet* av 105 km/tim!!!) Skall vi kunna hålla oss kvar på toppen måste vi även med framgång ta oss an de konstruktiva problemen.

Hur man tävlar i Västerås

Med anledning av Olle Håkansson's artikel i oktobernumret, »Mållandning med segelflygplan», vill jag berätta om en tävlingsform som tillämpats i Västerås Flygklubb sedan 1945. Tävlingen är upplagd som lagtävling och går i korthet ut på att pricklanda på idealtid. Den är öppen för dem som innehar gällande S-certifikat. Antalet deltagare kan naturligtvis varieras. Som tävlingsplan användes Grunau Baby eller Baby-Falk. Startmetoden är flygsläp.

Tävlingsledaren bestämmer till vilken höjd bogsering får ske, samt den tid, som segelplanet skall flyga, vanligtvis 400 meters höjd och 4 min. flygtid. Startord-

Forts. på sid. 36.

1) Till detta vill red. endast tillägga, att genomsnittshastigheten är imponerande men den säger dock minst lika mycket om vädret som om planets prestanda och förarens kvalitet.

EL-mätning av termiken

Olle Berg, som är både en framstående el-tekniker och god segelflygare (han har konstruerat våra förnämliga radioutrustningar för segelflygplan och flugit sträckan för guld-C) gör här en del såväl vilda som sensationella spekulationer kring ämnet: Vi måste förbättra våra segelflygplans prestanda inför nästa VM.

Glidtal på över 1:40 och känsliga termometrar som hjälp vid snålväder är tydligen sista amerikanska budet inför nästa segelflyg-VM i Spanien. Johnny Serafins liberala önskan i oktobernumret av Looping att vi i Sverige bör ge oss själva en chans att kunna göra oss gällande i Spanien bör anammas.

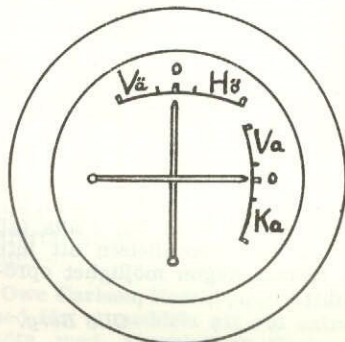
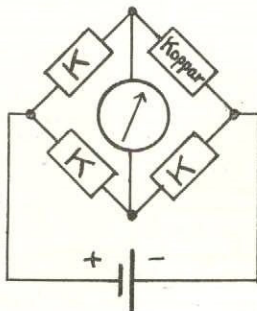
Våra Weihe är nog bra men det har de varit i 12 år nu, och någon gång skall väl ett högvärdigare »all round-plan» kunna skapas. Vi måste förbättra de Weihe som skall ner till Spanien, så att de åtminstone blir lika bra som den svenska Weihe Paul Mac Cready fick hyra för Örebrotävlingarna. Vid noggranna prov som gjordes efter senaste VM, lär ju ett glidtal på 1:33 ha konstaterats. Framförallt måste planens egenskaper vid höga hastigheter förbättras, och därvid bör framförallt vingarna ändras.

Minska torderingen

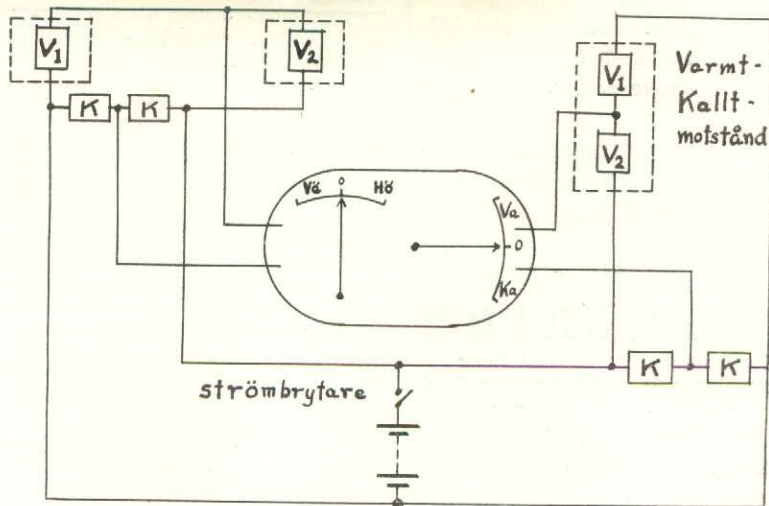
Det är känt att vingarna kröker sig och »slokar som hundöron» när man lägger på en extra gaspolett i Weihe. Fenomenet beror på vingarnas tordering. Denna är ju till för att göra planet stabilt och lättfluget vid lägre hastigheter. Jag är säker på att de fulltrimmade segelflygare som skall hålla i VM-spakar inte har någon svårighet att flyga blint med betydligt mindre torderade vingar, och sådana skulle ge avsevärt gynnsammare höghastighetsegenskaper.

Tänk om det fanns laminarvingar till Weihe! Prestanda med laminarprofil blir givetvis sämre vid svag termik men ökningen vid måttlig termik skulle uppväga dessa nackdelar. Låt oss nu emellertid inte sväva ut i önskedrömmar som inte kan uppfyllas denna gång. Vi får vackert nöja oss med att klä av vingarna och minska torderingen till hälften. Sen kapar vi skevningsrodren åt kroppssidan till hälften (modell RJ-5) och medan vi ändå har vingen avklädd, ändrar vi dykbromsarna så att dessa endast arbetar på vingens undersida. Vidare sätter vi på skarpa bakkanter (modell Flygar-Lasses Olympia), och till sist lägger vi in en el-dubbelledare från

vingspetsarna till beslagen för möjanger som skall beskrivas här nedan och simsalabim: Vi har fått en Weihe med ett glidtal på 1:35 och med en sjunkhastighet av 3 m/sek vid 160 km/tim.



Vänster-Höger-motstånd



Allt detta är präntat av en icke-aerodynamiker. Han blir kanske ursäktad om han i fortsättningen håller sig på sin elektrotekniska matta. Avsikten med de vilda spekulationerna har endast varit att få igång en konstruktiv diskussion. Ty en sådan diskussion behövs! Vi måste skaffa fram bättre grejor för att kunna hävda oss i fortsättningen.

Elektrisk termo-variometer

Karl-Erik Övgård talar i sin intressanta USA-artikel om en ny sorts variometer, grundad på elektriska impulser och speciellt lämpad vid snålttermik. Vid all termik är det en något varmare luftmassa som »lossnar» från en varm yta och ger upphov till en blåsa. En svag termikblåsa har minst en grad högre temperatur än den omgivande luften och med en känslig temperaturvariometer skulle man sålunda kunna få hjälp att malla in sig i termikblåsans centrum. Önskvärt är alltså att få fram ett instrument som med en fördröjning av högst ett par tiondels sekunder talar om för piloten om temperaturen stiger eller sjunker i ytterluften samt vilken av vingspetsarna som är närmast termikkärnan. Här skall rent spekulativt beskrivas ett instrument som kanske kan vara en sådan termovariometer.

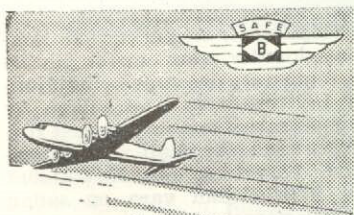
Om man värmer upp en koppartråd, så ökar dess motstånd. Vid en bryggkoppling av tre konstanta motstånd och ett sådant kopparmotstånd enligt fig. 1 får man olika utslag på instrumentet vid olika temperaturer. Man har med andra ord en motståndstermometer. En sådan termometer blir emellertid inte så särdeles känslig, utan man använder i stället spe-

Forts. på sid. 36

EL-mätning . . .

Forts. fr. sid. 35

ciella motstånd med betydligt större temperaturkoefficient, s. k. »termistorer». För att få ett instrumentutslag på enbart förändring av temperaturen inför vi nu två temperaturkänsliga motstånd V 1 och V 2, varav det ena utsättes för ögonblicklig kontakt med den förbiströmmande ytterluften och det andra endast sakta besprutas med ytterluften. Detta senare motstånd får därvid en viss eftersläpning och denna avläses i bryggkopplingen. Vid konstant yttemperatur blir motstånden lika och instrumentutslaget noll. Stiger eller sjunker temperaturen något blir det genast utslag åt det ena eller det andra hållet på instrumentet, men så snart den nya yttemperaturen stabiliserats,



Till ÖSTERN

Regulär FLYG-linje till
INDIEN och KINA
via

Stavanger — Hamburg — Genève — Rom — Athen — Cairo — Abadan — Karachi — Bombay — Calcutta — Bangkok — Hong Kong med anslutning till

Afrika
Australien
Indonesien
Japan o. s. v.

BRAATHENS

SOUTH-AMERICAN & FAR EAST AIRTRANSPORT A/S
S·A·F·E

Generalagent:

BLIDBERG, METCALFE & Co AB

Stockholm Göteborg
Skeppsbron 24 Skeppsbron 5-6
Tel. Tel.
203241, 200620 134960, 110224
Telegram: »BLIDBERGAIR»

går instrumentutslaget ner till noll igen. Oberoende av om yttemperaturen är + 30 eller - 20 får man alltså utslag för temperaturförändringar.

El-mätt blåsa

Ytterligare en användning av principen med motståndstermometer kan realiseras om man placerar V1 och V2 i vardera vingspetsen och låter lika luftmängder passera dem. Man får då en indikering om termikblåsans centrum ligger åt höger eller vänster vid inflygningen i varmluften. Vart och ett av de båda temperaturkänsliga motstånden måste i detta fall placeras i koncentrisk rör för att hindra solstrålningen att inverka på temperaturförändringen. Ett lämpligt elektriskt instrument med två visarsystem finns i form av ett blindlandningsinstrument som förekommit på surplusmarknaden, även här i landet. O-lägena för dess visare flyttas till mittpunkterna och skalorna graderas om enligt fig. 2.

Kopplingsschemat framgår av fig. 3. Tyvärr är detta ofullständigt med avseende på ingående värden, men dessa kan inte bestämmas förrän verkliga experiment genomförts.

Det står nu var och en fritt att pröva principerna. Kommer det fram något praktiskt användbart, finns alla skäl att överväga en eventuell installation i våra VM-Weihe. Gamla snälvädersrävar må rycka på näsan, men den som undersöker nya idéer har i alla fall efteråt tillfredsställelsen att inte ha lämnat någon möjlighet oprövad.

Olle Berg.

Hur man tävlar . . .

Forts. fr. sid. 34

ningen bland de tävlande kan lämpligen bestämmas genom lottdragning.

För att göra tidtagarna uppmärksamma på att losskoppling är nära förestående, vingtippar bogserföraren 3 gånger, först vänster, så höger och så vänster igen, varvid segelflygföraren kopplar ur samt slår på stoppuret, som medföres i segelplanet. Tidtagarna på marken tar tiden från det ögonblick bogserplanets vänstervinge är som lägst sista gången och avslutar tidtagningen då segelplanet definitivt stannar på marken.

På fältet finnes ett vanligt T-märke utlagt, vid vars högra arm en liten pinne nedstuckits i marken. Detta för att ej skada mär-

ket vid landningen, och för att underlätta mätningen. Med ett i centimeter graderat stålmåttband mätes sedan avståndet mellan bakre skidbeslaget på segelplanet och pinnen vid märket. Dessa antal meter adderas så till den tid, vilken över- eller understiger idealtiden. Antag att idealtiden bestämts till 4 min. och en förare har landat efter 4 min. 9 sek. på ett avstånd av 2,36 m. från märket. Han erhåller då $9 + 2,36 = 11,36$ prickar. För att göra det hela mera spännande finns hos Värmlandsklubben en straffzon belägen 50 m. bakom märket. Att landa där medför 50 prickar extra. Att skada flygplanet i samband med landning medför diskvalificering. Om en förare lägger ned en vingspets i marken för att på så sätt förmå flygplanet att stanna tidigare eller ändra kursen, bestraffas han med 10 prickar extra.

Denna tävling brukar utgöra avslutningen på en mer eller mindre lyckad säsong, varför den vanligtvis går av stapeln någon gång under oktober månad. De första åren tävlade VFK mot F1, men då segelflygverksamheten upphörde på flottiljen 1948, kontaktades Eskilstuna Flygklubb, som sedan dess varit ständig motståndare. Tävlingen går vartannat år på hemmaplan och vartannat på bortaplan. För att stimulera intresset har två stora vandringpris uppsatts i år. Det ena inköptes av VFK och EPK för gemensamma medel, medan det andra har skänkts av dir. Schollin-Borg i Eskilstuna. Den ena bucklan utdelas för bästa individuella prestation, medan den andra tillfaller det lag, som efter 5 år erhållit minsta sammanlagda antal prickar.

Förutom att denna tävling ökar flygskickligheten hos de tävlande, ger den också tillfälle till utbyte mellan klubbarna, vilket inte brukar ske för ofta i vanliga fall.

Lennart Berner.

Aluminium-modeller i skala

Samla hela världens flyg! 100 olika flygplantyper att välja på. Den största samling någon firma kan bjuda på. Leverantörer till samtliga vapenslag. Prislista mot 25 öres porto.

HOBBYLAGRET, Box 63, Linköping

Skall vi organisera om

MODELLFLYGET?

Det förslag till omorganisation av det svenska modellflyget som framfördes i förra numret av Looping har mottagits med ett mycket stort intresse. Av svarsskörden framgår att den absoluta majoriteten instämmer helt med de synpunkter som interimstyrelsen för den tilltänkta organisationen framlagt.

Sedan denna styrelse tagit del av de många svaren har beslutats att sammankalla till en modellflygkonferens i Stockholm under januari. Närmare meddelande om denna konferens utgår senare. Det är initiativtagarnas förhoppning att antalet deltagare i denna konferens skall bli mycket stort, då den kommer att bli utslagsgivande för det svenska modellflygets organisation och verksamhet i framtiden.

Modellflygklubbarna uppmanas att redan nu söka planera för deltagande av en eller flera representanter i konferensen, vars syfte icke är att påtvinga modellflygarna någon ny organisationsform för dennes egen skull utan för att dryfta frågan i hela dess vidd och söka komma till samförstånd om de mått och steg som bör vidtagas för att intensifiera verksamheten.

Ängslan för överorganisation

En fullt begriplig tveksamhet om den föreslagna organisationen spåras i flera svar, vilka till större delen är synnerligen omsorgsfullt och väl argumenterade. Man uttrycker bl. a. ängslan för en överorganisation som endast kommer att innebära ökat arbete för klubbledarna. I flera fall uttrycker man även farhågor för att den hjälp som hittills lämnats från KSAK helt skall utebli och såväl klubbarna som de enskilda modellflygarna skall helt ställas vid sidan av det ekonomiska och kanske även moraliska stöd som KSAK lämnat.

Detta gäller emellertid som tidigare nämnts endast en liten del av svaren. De flesta instämmer helt i förslagsställarnas intentioner. Förslagsställarna å sin sida ville emellertid inte rusa åstad

med hjälp av en väldig majoritet utan först grundligt genomdiskutera samtliga förslag och problem, och det är av denna anledning man nu först vill ha till stånd en konferens där var och en fritt kan framföra sina åsikter.

För att orientera om stämningarna och åsikterna vill vi här göra ett kort utdrag ur några av svaren.

Helge Wannberg, Örnsköldsvik, instämmer i uppropets och svarskupongens fyra punkter och tillägger: »Framförallt bör något göras för det norrländska modellflyget.»

Bertil Dahlqvist, Laholm, svarar på Laholms Mfk:s vägnar och säger bl. a.: »Vi ha mottagit Edert upprop med allra största intresse och anse det i högsta grad tacknämligt att något göres för att säkra modellflygets framtid. Vi önska att frågorna diskuteras i samband med KSAK:s vintertävling och anse oss först därefter kunna fatta definitivt beslut.»

Owe Carlson, Norrköping: »Härmed får vi meddela att vid extra möte med Flygklubben Gamens medlemmar mötet enhälligt beslöt att stödja Edert upprop.»

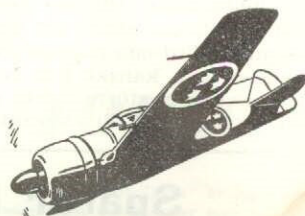
Gunnar Torle, Strövelstorp: »Först som sist vill jag påpeka att jag och de flesta medlemmarna i Atomic Club är beredda att efter bästa förmåga stödja förslaget.»

Gunnar Svensson, Oskarshamn: »Vid min sida står hela Oskarskams-Eskadern (24 man) och vi hoppas att det hela går att genomföra.»

Sigurd Isacson, Lidingö, skriver ett långt brev som uteslutande är i positiv riktning för förslaget.

Han har själv varit inne på liknande tankegångar: »Nu har det skett som jag arbetade för då, eller rättare sagt det kommer att ske utan varje tvivel. Och därmed är modellflyget inne på exakt de linjer jag själv kommit fram till som de enda effektiva: Ett förbundet för de tekniskt och sportsligt verkligt aktiva, som får stå på egna ben och får en smidig organisation med mera intim karaktär.»

Rune Andersson, Mfk Cumulus, Stockholm: »Jag ansluter mig fullkomligt till uppropets åsikter under förutsättning att medlemmarna anslutas individuellt och ej klubbvis. Klubbarna äger i allmänhet inte den inre fasta organisation som är nödvändig om de skall tjäna som förbindelseled mellan en organisation och den enskilde. Denna brist i sammanhållning anser jag vara en av de



ENDAST 80 ÖRE

Materialsatser, skala 1/100:

Klemm 35 M à 0: 80

Gloster Meteor M » 1: 50

Byggsatser (med ritn.):

J22 RM, J26 RM à 1:—

J21 RM, J28 RM, B17

RM » 1: 20

Porto tillkommer.

Till **WENTZELS**

Apelbergsg. 48, Stockholm.

Sänd mot postförskott + porto

... st Klemm 35 100/M, ... st

Meteor 100 M, .. st J22 100/M,

.. st J26 100/RM, .. st J21

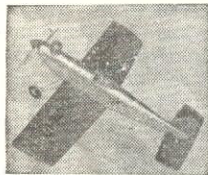
100/RM, .. st J28 100/RM,

.. st B17 100/RM, .. st Lim-

tuber à 0: 50.

Namn:

Adress: LO dec



MODELLPLAN från 50 öre st., båtbyggsatser, racerbilar, motorer m. m. Ja, allt Ni kan önska Eder finne. Ni i vår 52-sidiga Katalog nr 6 för 1952. Obs! 50.000 fullt moderna byggsatser realiseras från mindre än halva priset — jättebilligt! Sänd oss i dag 75 öre i felfria frimärken samt Edert namn och tydlig adress så får Ni katalogen omg.

TORÉ HAGLUND & Co. — Avd. 11 HOFORS

grundläggande orsakerna till den nuvarande organisationens svaghet. Jag skulle också förmoda att den enskilde tävlingsmodellflygaren är beredd att betala den merkostnad, som en individuell anslutning måste draga med sig. Försöken att få en organisation till stånd anser jag synnerligen lovvärda och förtjänta av allt stöd de kan få.»

Samtliga ovanstående utdrag ur svaren på uppropet, tillsammans med en stor mängd svar utan särskilda kommentarer, är oreserverat med på de förslag som hittills givits. Det finns emellertid i svarsskörden ett fåtal svar som innehåller avvikande meningar. Dessa, som går ut på att den nuvarande organisationen bör bibehållas men effektiviseras, är trots sitt fåtal så intressanta och delvis så starka i argumentationen att de utgör tungt vägande inlägg i denna intressanta diskussion.

Bengt Karlsbro, klubbedare i Mfk Svalan, Roslagsbro, skriver bl. a.: »Vi tror att det vore lyckligare för det svenska modellflyget om vi alla slår vakt om KSAK och ger det stöd vi kan. Vi undrar om det inte vore på tiden att kalla in klubbedarna till ett möte. Då har ju alla sin chans att göra sin stämma hörd och framföra de synpunkter som kanske kan leda till att det blir större bredd på modellflygsporten. Vi avvaktar

med största intresse utgången av det hela.»

Terje Larsson, Malmö: »Skånes modellflygare, samlade till tävling i Kvidinge den 18 ds, har beslutat att genom undertecknad framföra följande synpunkter på det av Eder publicerade uppropet till landets modellflygare. Vi instämmer i önskemålet om att modellflygverksamheten bör omläggas i organisationshänseende för att stimulera verksamheten. Vi anser att för att nå ett efter vår uppfattning så självklart mål som att medlemmarna i en organisation skall få tillfälle att göra sin röst hörd, det ej skall vara nödvändigt att bilda en ny organisation. Vi föreslår, att en omorganisation skall göras inom vår nuvarande huvudorganisation KSAK, syftande till att ge modellflygarerna ovanstående rättigheter.»

Willard Janson, Gimo: »Jag tycker att vi icke skall splittra modellflyget i flera organisationer, med eventuella medlemsavgifter och medlemskort etc. Ty det blir i alla fall klubbedaren som får ta hand om alltsammans. Det finns ju en modellflygkommitté. Kan inte den ta de här uppgifterna till sina och genomföra dem i KSAK:s regi. — Bland annat tycker jag att KSAK kan sammankalla en klubbedarkonferens varje år eller åtminstone vart annat år, så tror jag att ett sådant dödläge som vi nu befinner oss i går att övervinna. (Men

blir jag överbevisad, är jag villig att ställa mina krafter till förfogande för den eventuella organisationen.)»

Slutligen har vi en mycket lång kommentar från **Valter Johansson** i Lamhult, som tyvärr inte kan publiceras i sin helhet till följd av utrymmesbrist. Vi saxar dock följande: »Alla nya initiativ som syftar till att åstadkomma en aktivisering av modellflygverksamheten är välkomna, men att bilda en ny landsomfattande modellflygorganisation anser jag olämpligt. Visserligen har modellflygarerna förlorat förtroendet för KSAK, men det bör inte vara omöjligt att på nytt få till stånd ett förtroendefullt samarbete med den nuvarande centralorganisationen. — Skall hela tävlingsverksamheten skötas av den nya organisationen bortfaller, efter vad jag kan förstå, allt statsbidrag till tävlingar. När tävlingsverksamheten har varit så dålig, trots att bidrag för anordnande av vissa tävlingar har erhållits, hur skall det då gå när detta stöd bortfaller? — Jag anser vidare att en organisation som endast vänder sig till tävlingsmodellflygarerna kan åstadkomma en icke önskvärd splittring i olika intresseriktningar inom modellflyget. — Om det börjar med att en speciell intresseriktning bildar en ny organisation för att därigenom få sina önskemål bättre tillgodosedda, kan detta leda till att även andra försöker göra samma experiment. På det sättet kan vi snart få en organisation för skalamodellflygare, en för dem som är experimentellt intresserade o. s. v. En sådan utveckling kan aldrig gagna modellflyget i dess helhet. — En verksamhet som modellflyget behöver ständigt nya initiativ och idéer för att intresset skall kunna hållas levande. — Impulserna måste till stor del komma utifrån. En sådan stimulans för verksamheten har de senaste åren saknats. Vi har exempelvis på fem år inte haft någon tidsskrift som på ett sakkunnigt sätt har behandlat modellflygfrågor. — Det är därför med största tillfredsställelse som jag konstaterar att det i den nya organisationens styrelse finns både en flygtidningsredaktör och en representant för modellflygindustrin. — Jag är nämligen av den åsikt att t. ex. en flygtidningsredaktör genom att sprida verksamhetsstimulerande idéer o. dyl. kan åstadkomma lika mycket för modellflygets utveckling som någon organisation. — I ovanstående har jag varit rätt kritisk mot den föreslagna omorganisationen. Detta

Sparar Ni Looping?

Många läsare av tidskrifter vill spara dem, eftersom deras värde snarare ökar än avtar med tiden. Låter man tidningarna ligga lösa, så skadas de, eller kanske rent av försvinner. Looping har låtit tillverka en speciell samlingspärm, som alla Looping-läsare kommer att få glädje av.

En prydnad för bokhyllan

är denna pärm med tidningens namn i guldtryck på rygg och framsida. Ni kan sätta in nummer för nummer, ta ut vilket nummer Ni vill, bläddra obehindrat. Och tidningarna sitter stadigt. Sätt in 3:45 på postgiro 45 35 30 och skriv Looping-pärmen på talongen (samt givetvis namn och adress) så kommer pärmen fraktfritt. Ni kan också rekvirera pärmen genom att insända kupongen. Då tillkommer emellertid postförskottsavgiften.

Till YNGVE NORRVIS FÖRLAG,
Box 3063, Stockholm 3.

Sänd pärm(ar) för Looping
1951/1952 (stryk det som ej önskas)
å 3:45 + postförskottsavg. till

Namn:

Bostad:

Postadress:

Endast
3:45

Ange om Ni vill ha pärmen speciellt för årgång 1951. Den utrustas nämligen för 15 tidningar av mindre format, medan pärmen för kommande årgångar innehåller 12 större. Skriv 1951 eller 1952, beroende på vad slags pärm Ni önskar.

har varit för att fästa uppmärksamheten på en del saker som jag tror att Ni kanske har förbisett. I mycket delar jag emellertid de åsikter som har framförts i uppropet, jag håller bland annat helt med om att det behövs flera tävlingar och att modellflygarna bör få större inflytande i de frågor som gäller dem. Personligen tror jag dock att detta kan åstadkommas utan någon ny organisation, men om den nya organisationen trots allt kommer till stånd så skall jag efter bästa förmåga stödja den.»

*

Några kommentarer från interimsstyrelsens sida till de åsikter som framförts från modellflygarna finns det tyvärr inte plats för i detta nummer. De får anstå till nästa nummer, där vi också skall ge närmare detaljer om den planerade konferensen, som torde vara den bästa lösningen hittills för att bringa ordning och reda i de många problemen, vilka tack vare uppropet för första gången på mycket länge

tagits upp till en mera allmän och offentlig diskussion.

KSAK har ordet

Vi har emellertid vänt oss till KSAK:s generalsekreterare, överste Harald Enell och bett honom i korthet framföra sina synpunkter. Han framhåller bl. a. att en aktivisering av modellflyget är i högsta grad önskvärd. Tävlingsverksamheten spelar härvid en betydande roll. Det statsbidrag som KSAK erhåller är helt avsett för nybörjarverksamhet, men KSAK har dock lyckats få myndigheternas tillstånd att använda en mindre del av anslaget för viss tävlingsverksamhet. Det bör kunna finnas former för att dessa medel även i fortsättningen skall få användas för stimulering av tävlingsverksamheten. KSAK:s stadgar medger icke att de registrerade modellflygarna tillerkännes samma bestämmanderätt inom organisationen som de direktanslutna eller organisatoriska medlemmarna. Antingen blir det nödvändigt att modellflygarna fullgör samma skyldigheter som de direktanslutna eller organisatoriska medlemmarna, vilket be-

tyder onormalt stor ekonomisk belastning för modellflygarna, eller också att en särskild organisation bildas som specialiserar sig på tävlingsmodellflyg. Därigenom når man flera fördelar: Dels får modellflygarna en fullt demokratisk organisation med lika rösträtt för alla. Dels blir denna demokratisering oerhört mycket billigare för modellflygarna. Det nuvarande tillståndet måste betraktas såsom föga lyckligt med KSAK såsom ekonomiskt, tekniskt och moraliskt ansvarig för modellflygverksamheten evad det gäller tävlingar utan att modellflygarna har möjlighet att genom yttrande och rösträtt ge vare sig stöd eller kritik.

Man kan förstå att en viss ängslan finnes för att uppdelade modellflygarna på två stora organisationer, men det är ju dock meningen att ett intimt samarbete skall äga rum med KSAK. Kanske det är möjligt att finna en lösning som eliminerar en del av de organisatoriska problemen, men framförallt är det av vikt att modellflygarna kommer tillsammans och dryftar dessa problem, ju förr desto hellre.



RYMDRAKETEN "ZYRA"

i flygande modell med JETEX reamotor!

Återigen kommer Sigurd Isacson med en sensationell nyhet i samarbete med Teknik för Alla!

"Zyra" är även som byggsats högintressant, då raketens cirkelrunda kropp är färdigpressad i två 1 mm dunlätta balsahalvor. Alla delar medföljer i lättbyggd helbalsakonstruktion, svensk beskrivning och t. o. m. lim! Drivs med Jetex "Jr" kr. 6,45.

"Zyra" finns även komplett med Jetex reamotor, bränsle och alla tillbehör kr. 14:75.

FLYKTEN FRÅN JORDEN

heter den fantastiska nya färgfilmen från Paramount som just nu visas i Stockholm. Efter astronomernas beräkning rusar planeten "Zyra" så nära jorden att ohyggliga tidvågor dränker kontinenter och bergen rämvar. En månad senare kolliderar en stor planet med jorden, som förgås. Timmarna innan lämnar en grupp utvalda människor jorden i rymdraketerna "Zyra" för att rädda sig och jordens kultur över till planeten med samma namn.

Teknik för Alla lanserar "Zyra". Läs om filmen och rymdraketerna i TFA nr 25!

Rymdraketerna "Zyra" är ingen utopi. Redan jagar robotraketer mer än 400 000 meter från jordens yta ut i universum, och snart har Amerika den första radarstyrda robotraketen klar för destination Månen.

Med den nya tidens reamotor — JETEX — har det blivit möjligt att med en modell visa att rymdraketerna "Zyra" kan flyga i verkligheten.

Visa själv med "Zyra"-modeller hur rymdraketerna flyger! Finns hos PUB, NK, TFA:s Hobbytjänst m. fl. eller direkt på kupongen nedan.



SIGURD ISACSON

— landets ledande
hobbyproducent

Till **Ingenjör Sigurd Isacson, Lidingö**

Sänd mot postförskott + porto:

... Zyra med reamotor 14:75

... Zyra utan motor 6:45

... Meteor med reamotor 13:75

... Jaktplan för Jetex Jr m. färdiga delar

Namn:

Adress:

. Loop 15

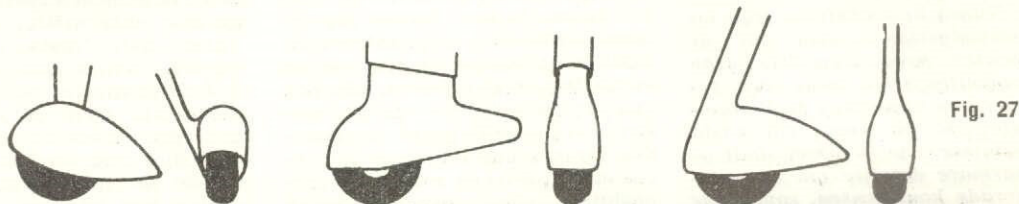
skalamodeller

Vi fortsätter och avslutar här den instruktiva artikeln om hur det går till att bygga skalamodeller. Artikeln började i föregående nummer av *Looping*. Spara hela artikeln. Den kan vara bra att plocka fram om ni »kör fast» någon gång och behöver ett råd eller en anvisning. I detta liksom i föregående nummer publiceras i anslutning till artikeln ritningar av aktuella flygplan i skala 1:100. Det är bara att sätta igång och bygga direkt efter dessa anvisningar. Vi kommer att fortsätta med sådana ritningar.

linda med fin sytråd. Det brukar emellertid räcka med att sedan limningen torkat ge det hela ett överdrag av balsalim.

Försök aldrig att bocka tråden, sedan hjulet trätts på. Är man inte finmekaniker eller har tillgång till små fina, goda tänger, brukar detta sällan lyckas utan i stället resultera i att man bryter loss axeln från benet. Håll hjulet kvar på axeln genom att förse ändan med litet balsalim (se fig. 32).

Hjulkåpor gör man på följande sätt. Av en träbit, som är något tjockare än hjulet, sågar man till kåpens mittparti (2 på fig. 33), och på ömse sidor av denna limmar



Landningsställ

Då det nästan finns lika många olika landningsställ (se fig. 27), som det finns flygplanstyper, är det omöjligt att här ge en beskrivning, som innefattar alla. Vi måste därför nöja oss med att lämna en del allmänna råd och anvisningar.

Om landningsbenen i verkligheten utgöres av stålrör med varierande diameter, använder man till modellen en bit pianotråd eller annan metalltråd, som man först bockar och sedan lindar och limmar på pappersremсор för att få erforderlig tjocklek (se fig. 28).

Är landningsbenen försedda med stöttor använder man sig av mässingstråd och löder ihop delarna. Pianotråd är inte lämplig, därför att den är svår att löda. Man kan emellertid i vissa fall använda sig av pianotråd och balsalim för framställning av landningsställ av detta slag. Vilken metod man använder, så ritas man upp land-

ningsben och stötta på en träskiva, lägger tråden därpå och håller det hela kvar i rätt läge med hjälp av knappnålar, eller på annat sätt, medan man löder eller limmar (se fig. 29).

På ungefär samma sätt förfar man, om landningsbenen ser ut som på fig. 30. Lägg märke till att hjulet måste trädas på, innan man bockar och lindar den andra parten av benet.

I stället för pianotråd kan man använda trälistor, som man slipar runda och sedan lindar på precis samma sätt som tråden, för så vitt man inte föredrager att slipa fram de olika tjocklekarna.

Användes trä till landningsben, kan man limma fast hjulen vid dem. Vill man ha rullande hjul, måste man förse dem med axlar av piano- eller mässingstråd. Tråden bockas färdig, innan axeln limmas fast vid benet med balsalim (se fig. 31). Om man anser det nödvändigt, kan man dessutom

man sedan fast en något tunnare bit (1 och 2 på fig. 33). Tjockleken blir beroende av kåpens tjocklek på ritningen. I sitt nuvarande skick ser kåpan ut som på fig. 34. Den slipas nu så att den får det strömlinjeformade utförande, som den enligt ritningen skall ha (se fig. 35).

För att kunna fästa hjulet i kåpan, måste man borra hål genom de yttre skikten. Hjulet sättes där efter in på sin plats och en pianotråd stickes genom det hela. Tråden klipptes av jäms med yttersidorna, varefter hålen täppes till med balsalim.

Är hjulen försedda med täckplåtar (se fig. 36), som skall dölja dem i kropp eller vinge efter indragningen, klipper man till och formar dessa av kartong. Täckplåten limmas sedan i allmänhet fast vid landningsbenet av trä eller metalltråd.

Stundom avslutas benet med en gaffel, i vilken hjulaxeln är lagrad

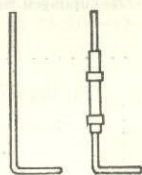


Fig. 28

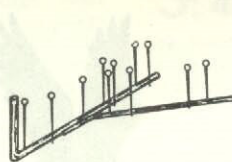


Fig. 29

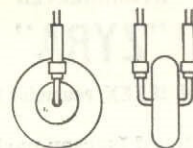


Fig. 30

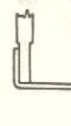


Fig. 31

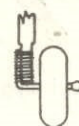


Fig. 32

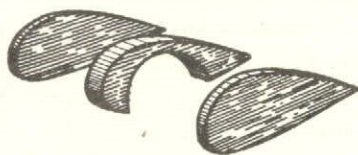


Fig. 33

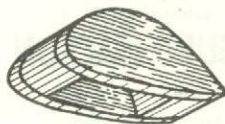


Fig. 34



Fig. 35

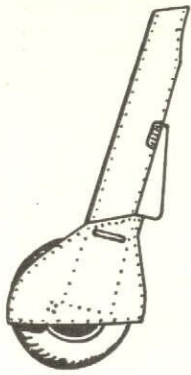


Fig. 36

(se fig. 37). Gaffeln göres av tunn plåt, men man kan också forma den av papper, som i flera skikt limmas ihop över en träbit med samma form som den blivande gaffeln (se fig. 38). Om man använder tillräckligt brett papper, kan man sedan med en skarp kniv skära till flera gafflar därav.

När det gäller att fästa benen i kropp, motorgondol eller vinge, sker detta enklast genom att limma fast benen i på resp. ställen borrhade hål.

En och annan modellbyggare vill emellertid göra landningsstället infällbart för att få modellen så realistisk som möjligt. Detta går naturligtvis för sig, för så vitt inte hjulen även skall vrida sig ett kvarts varv under indragningen.

Är benen placerade i kroppen eller i en gondol, kan fällbarheten arrangeras på så sätt, att man i ett eller flera skikt gjort erforderligt stort urtag för landningsbenet (se fig. 39). Det räcker emellertid inte enbart med detta urtag, utan även i närmast liggande skikt måste man taga upp fyrkantiga öppningar ty i annat fall skulle man inte kunna fästa landningsstället inne i kroppen (se fig. 42 och 43).

Benet göres i övre ändan i form av en tapp med hål i (se fig. 40). Tappen sättes fast i en efter urtaget i kroppen avpassad träbit (se fig. 41). Denna limmas sedan fast i urtaget (se fig. 42 och 43).

Vingar

I allmänhet byggs inte vingarna i skikt utom när det gäller mycket stora flygplanstyper, utan de formas av ett enda stycke (se fig. 44). Det förekommer emellertid då och då, att ett mindre skikt

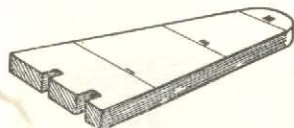


Fig. 44

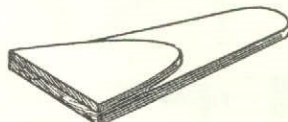


Fig. 45

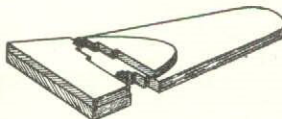


Fig. 46

Fig. 37

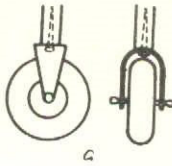


Fig. 38

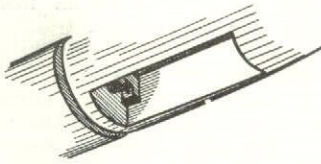
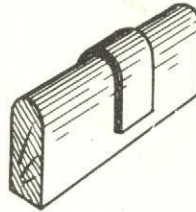


Fig. 42

limmas fast på undersidan av vingen (se fig. 45 och 46).

I det senare fallet avses oftast sådana typer, som har motorgondoler i vingarna. Gondolerna bygges upp av skikt på precis samma sätt som kroppen och är så konstruerade, att de efter hoplimningen skall passa in i vingen (se fig. 46).

Innan vidare arbete utföres på vingarna, bör man se till, att man verkligen får en höger- och en vänstervinge. Anteckna för undvikande av misstag vilken sida, som skall vara uppåt (se fig. 47).

Som framgår av ritningens frontprojektion (planet sett framifrån) är vingarna alltid tunnare i spetsen än vid basen. Man måste därför allra först raspa, tälja eller hyvla bort överflödigt trä från den

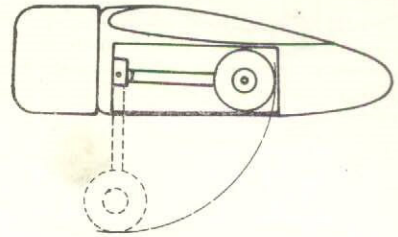


Fig. 39



Fig. 40

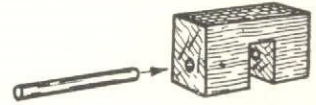


Fig. 41

eller de bitar, som vingen är gjord av (se fig. 48).

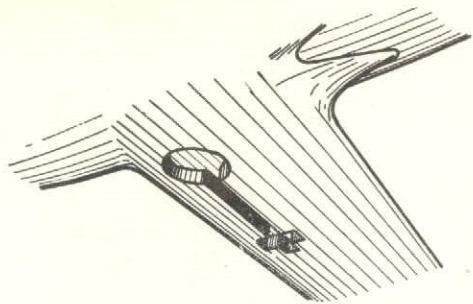
I allmänhet finnes åtminstone ett par tvärsnitt av vingen medtagna på ritningen, angivande hur vingen ser ut i genomskärning på ifrågakvarande ställen. Det gäller därför att forma vingen, så att den får den form den enligt sektionerna skall ha.

Detta arbete kan naturligtvis utföras på mer än ett sätt, men vi vill rekommendera följande. Rita upp den största vingprofilen på vingmaterialets basända (se fig. 49 a). Arbeta sedan bort träet i etapper (se b), så att vingen kommer att se ut som på c, då den behandlas med sandpapper.

Är modellen försedd med motor-

Forts. på nästa sida.

Fig. 43



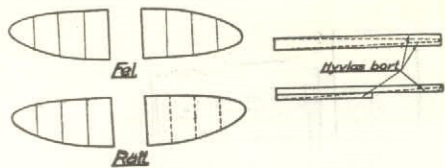


Fig. 47

gondoler, göres dessa färdiga så långt det är möjligt, innan de limmas fast på sin plats på vingen.

Vingarna kan limmas fast direkt vid kroppen, men man riskerar då, att det inte blir tillräckligt hållbart. Därför brukar man göra små urtag i såväl kroppsskikt som vingändarna för träbitar. Dessa fästes med lim och ökar hållfastheten (se fig 50). Samma metod användes för sammansättning av vingen, om denna består av ett mittparti och två ytterpartier (se fig. 51).

Strömlinjeutformning

Moderna flygplan är mer eller

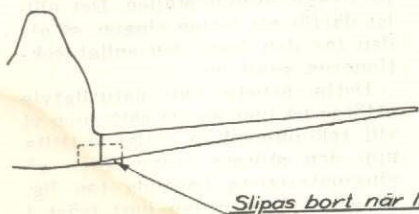


Fig. 50

mindre utpräglat strömlinjeformade. Vinkeln mellan t. ex. vinge och kropp och mellan stabilisator och kropp är därför utfylld som på fig. 52.

På modellen kan man åstadkomma strömlinjeutfyllnad med plastiskt trä, som har den egenskapen att vara form- eller modelleringsbart. Det har emellertid benägenhet att steina ganska snabbt.

En annan metod visar fig. 53. I vinkeln är här små träbitar fastlimmade, som sedan bearbetas med en rundfil eller med sandpapper omkring en rundstav. Eventuella sprickor eller ojämnheter

Fig. 48

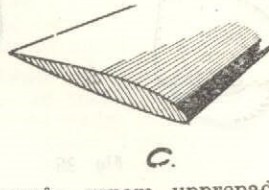
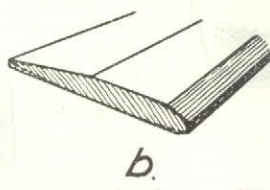
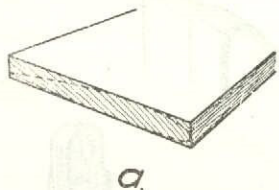
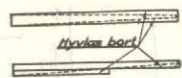


Fig. 49

utfylls med plastiskt trä eller vanlig spackelfärg. Båda måste slipas efter torkningen.

Stabilisator och fena

Av ritningen framgår i allmänhet stabilisatorns och fenans profil. Den är alltid strömlinjeformad.

Sid- och höjdroden brukar man på småmodeller endast markera med fina, svarta linjer efter modellens målning. Man bör speciellt vinnlägga sig om att verkligen få linjerna fina och raka. Tjocka, krokiga markeringslinjer skäms ofta en i övrigt välbyggd modell.

Det råder nog ingen tvekan om,

delväg och endast ritsa upp den linje som skiljer rodret från fenan resp. stabilisatorn. Ritsen bör målas mörkare än omgivande del av planet.

Målning

Innan modellen målas, måste den vara absolut jämn och slät,

vilket uppnås genom upprepade slipningar med sandpapper, först relativt grovt och sedan allt finare.

För att få fram en verkligt fin, vacker yta, behandlas träet före lackeringen med s. k. träfylla för igenfyllning av alla porer och eventuella sprickor. Först när denna är absolut torr, lackeras modellen.

Lacken strykes aldrig på för tjock, så att den rinner och samlar sig i klumpar. Ofta är det nödvändigt med mer än en strykning i vilket fall man slipar med fint sandpapper, när den första strykningen torkat.

Fig. 51

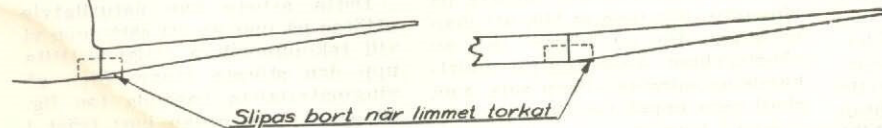


Fig. 52

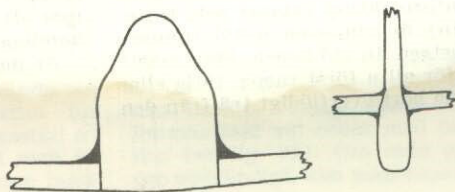
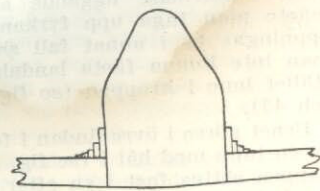


Fig. 53



att en modells utseende vinner på att förses med lösa sid- och höjdroder liksom också skevningsroder på vingarna. Detta åstadkommer man enklast genom att såga ut rodren med en lövsåg, runda framkanten och sedan åter placera dem på sina platser. Fastsättningen kan ske med lim men också med pianotrådsbitar eller liknande. Eventuellt kan man gå en me-

Om kabinen består av massivt trä målar man för det mesta fönstren svarta, mörkgrå eller silver med fina streckteckningar i vitt eller svart för att ge illusion av reflexer (se fig. 54). Medan målningen torkar, bör modellen förvaras i en torr lokal och så mycket som möjligt skyddas för damm. Ställ den t. ex. under en låda eller kartong.

Fig. 54



Skala 1:100

Gloster "Meteor"

Det brittiska reaktplanet »Meteor» som byggs av Gloster Aircraft Co. Ltd. i England ingår i stort antal i RAF och används även av många andra västeuropeiska länders flygvapen. Ursprungstypen projekterades redan 1940 och den första provflygningen gjordes i mars 1943. Planet hade då som drivkälla reamotorer av typ Halford H.1, en föregångare till D. H. Goblin.

Den 7 november 1945 satte en Meteor 4 nytt världsrekord i hastighet genom att på 3 km raktbana nå 969,6 km/tim.

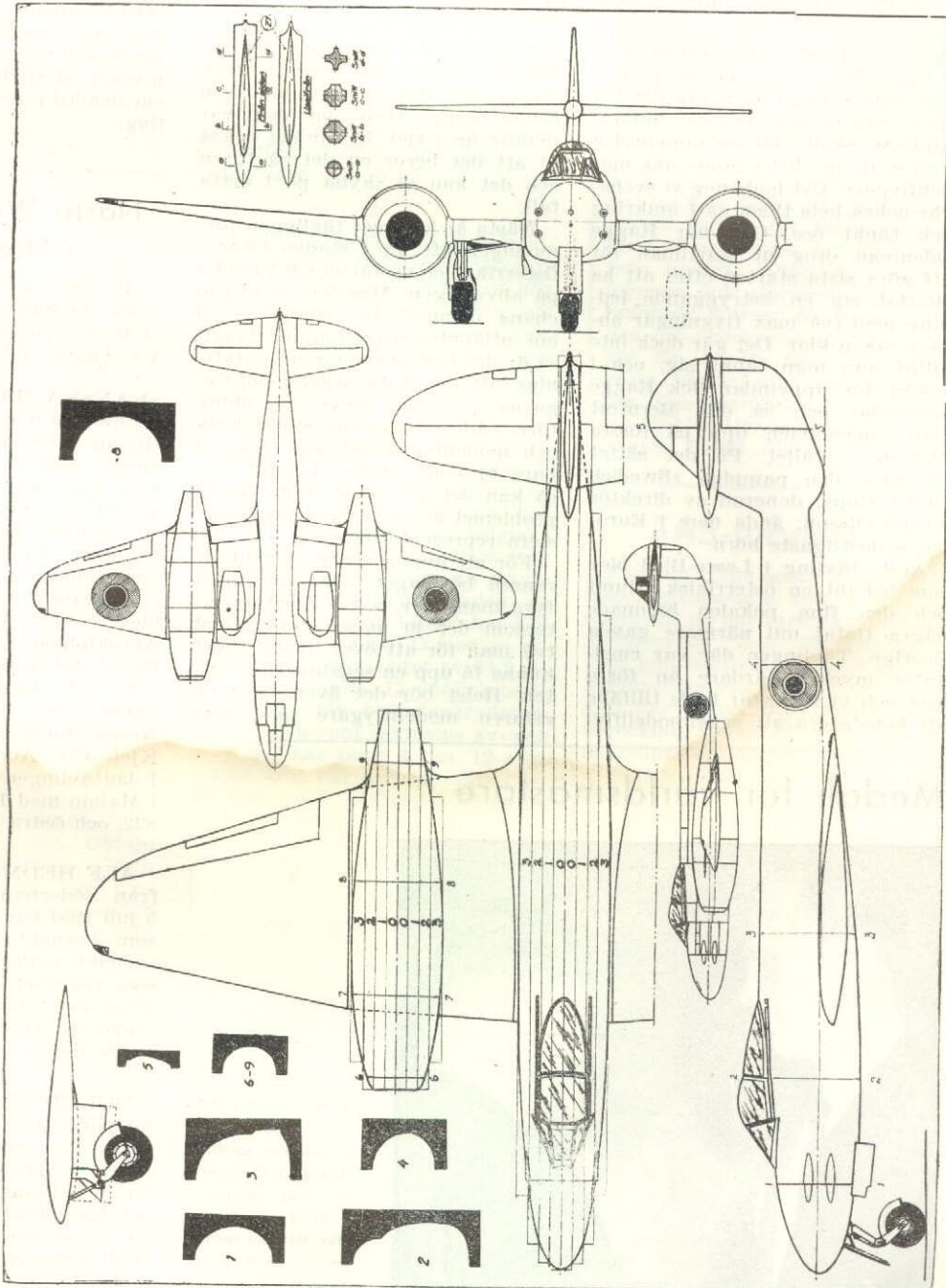
Ett stort antal versioner av Meteor har byggts

under årens lopp och planet kan fortfarande anses tillhöra den närmaste toppen av världens främsta jaktplan. I oktobernumret av *Looping* kunde vi meddela att FAI godkände det första världsrekordet i stighastighet. Detta rekord sattes den 31 augusti i år med en Meteor 8 utrustad med två reamotorer av typ Armstrong Siddeley Sapphire. Stigningen från stillastående till 3000 m tog 1 min 15,5 sek, till 6000 m 1 min 50,0 sek, till 9000 m 2 min 27,0 sek, och till 12000 m 3 min 09,5 sek.

Lycka till med bygget!

Modellbyggare!

Ni samlar väl typerna i den sensationella serien "Kalla krigets flyg" som började i oktobernumret av *Looping*!



Hur ta hem

"Glider Cup"?

Rune »Bananen» Andersson, som är en av våra skickligaste segelmodellflygare och därtill kanske den modellflygare som de flesta gångerna representerat Sverige i utlandet, spekulerar över våra möjligheter att hämta hem »The Swedish Glider Cup» från Österrike.

När det första världsmästerskapet för segelmodeller gick i Trollhättan förra året, såg det till en början ut som om det huvudsakligen skulle bli en uppgörelse mellan de nordiska ländernas modellflygare. Det hade nog vi svenskar också hela tiden gått omkring och tänkt oss. Och när Ragge Odenman drog ut startlinan för att göra sista starten efter att ha skaffat sig en betryggande ledning med två max flygningar ansågs saken klar. Det går dock inte alltid som man tänkt sig, och i stället för uppvindar fick Ragge nedvindar och så dök Bernfest från Jugoslavien upp på första platsen i stället. På det sättet hamnade den pampiga »Swedish Glider Cup», donerad av direktör Arnulf-Olsson, ända nere i Europas sydostligaste hörn.

Årets tävling i Lesce-Bled blev som bekant en österrikisk triumf och den fina pokalen hamnade några tiotal mil närmare gamla Sverige. Tävlingen där var emellertid mycket hårdare än förra året och vi svenskar hade tillfälle att konstatera att segelmodellfly-

get utvecklats fantastiskt nere i Europa under det senaste året. Chans att vinna hade vi väl även denna gång även om den var mindre än i fjol. Nu är det också så att det beror en del på turen och det kan vi skylla på i detta fall.

Nästa år kommer tävlingen förmodligen att gå i staden Graz i Österrike och då får vi väl försöka på allvar igen. Men har vi någon chans manne? Jo, säkert. Även om utlänningarna kommit långt, så är det fortfarande min uppfattning att de bästa segelmodellflygarna i Sverige ligger en aning före, både i fråga om startteknik och modellkonstruktioner. Kan vi bara få iväg ett bra lag dit ner, så kan det gå vägen. Det största problemet är egentligen att finansiera representationen.

För att kunna stå sig i konkurrensen bör laget bestå av minst fyra man, d. v. s. två startlag eftersom det ju måste vara minst två man för att över huvud taget kunna få upp en segelmodell i luften. Helst bör det även vara en erfaren modellflygare med som

lagledare, vilken kan hjälpa de tävlande rent praktiskt och som kan sköta om deras startordning så de får starta i lämplig tid när de kommer tillbaka efter den oftast mycket tidsödande jakten efter bortflugna modeller. I detta sammanhang kan det också påpekas att det är av mycket stort värde om deltagarna får tillfälle att komma några dagar i förväg till tävlingsplatsen så att de får trimma sina modeller på ort och ställe och att de även får lära känna de vindförhållanden som är rådande på platsen.

Som sagt, kan det bara ekonomiskt ordnas så att ett svenskt lag kan komma ner till Österrike nästa sommar, så finns det också mycket stor chans att vi får en världsmästare även i segelmodellflyg.

»Bananen».

Nästa Wakefield går i Norrköping

Av allt att döma arrangeras nästa tävling om Wakefield Cup (VM för gummimotormodeller) i Norrköping i början av juli.

SKANSKA MÄSTARE

Skanska mästerskapen i modellflygning har det tävlat om i Kvidinge med modellflygklubbarna från Bjuv och Östra Ljungby som arrangörer. Femtio deltagare med 80 modeller från 10 klubbar deltog och tävlingen blev en stor framgång.

Mästare i de olika klasserna blev: S1: Anders Håkansson, Aeroklubben i Malmö, 388. S2: Bertil Johansson, Östra Ljungby, 526. G1: Lars Andersson, Limhamn, 295. G2: Jan Nilborn, Aeroklubben i Malmö, 588. F: Kjell-Åke Andersson, Höör, 317. I lagtävlingen vann Aeroklubben i Malmö med 1356 sek. före Bjuv, 822, och Östra Ljungby 627.

*

ALF HEDMANS segelflygning från Söderhamn till Kalmar den 5 juli 1951 har godkänts av KSAK som svenskt distansrekord och svenskt målflygningsrekord. Det nya rekordet lyder på 520,0 km. Även de tidigare rekorden innehades av Hedman från 1948 och lydde bägge på 418,5 km.

*

BULLTOFTAS utvidgning har nu påbörjats. I första hand skall öst-väst-banan läggas ut till 1.400 m. Hårdläggningen beräknas inte kunna börjas förrän 1953 och först 1954 beräknar man kunna ta denna bana i bruk. Den skall sedermera utvidgas till 1.800 meter.

Medalj för världsmästare



Vid KSAK:s årsmöte utdelades klubbens högsta utmärkelsetecken, guldmedaljen, till Sune Stark för hans VM-seger i Finland i somras. Här får han medaljen av KSAK:s ordf. Tage Wärn.

UPPAT FOR BEA

Brittiska flygbolaget BEA:s huvudkontor i London redovisade under september 10.000 fler passagerare än under september 1950. Siffran för 1950 var 33.700 och för 1951 43.800 passagerare.

*

PERISKOP i stället för astrodom (den där glaskulan på flygplanens tak) kommer flygnavigatörerna snart att få. Dels har det visat sig att astrodomerna förstör strömningen rätt avsevärt, dels har det inträffat olyckor med dem. Glaset har gått sönder och den stackars navigatören som stått under glaskulan för att göra sina observationer av solhöjd etc. har helt enkelt sugits ut ur planet. Den nya utrustningen har redan installerats på de senaste exemplaren av Comet, Hermes och Stratocruiser.

*

AIR FRANCE har i dagarna träffat avtal med De Havilland om köp av tre reatrafikplan av typ Comet.

*

IABA — International Aircraft Brokers Association — bildades helt nyligen vid en flygmäklar-konferens i Paris. Föreningen avser att främja samarbetet mellan flygmäklare över hela världen och söka bidra till en vidare utveckling av flygfraktmarknaden, bistå internationellt arbetande mäklare vid uppkommande problem och tvister samt utbyta erfarenheter. Föreningens permanenta högkvar-

Bombträff . . .

Forts. fr. sid. 23

prisutdelningen förrättades av Aeroklubbens ordf., dir. Osvald Arnulf-Olsson, varefter Gösta Fraenckel med glimten i ögat omtalade, att förarnas »uppförande» i luften och på marken i lönnedom poängbedömts av trafikledningen. Bästa man var Nils Hedström, som faktiskt hade absolut rent samvete. Gösta Fraenckel visade sedan några skioptikonbilder, som träffande belyste, hur man inte skall flyga. Efter en frågesport-tävling med en fribiljett till Stockholm, som första pris och 1/2 timmas testflygning och rundflygning 15 min. med Duells Aero som resp. 2:a och 3:e pris framfördes så klubbens egen trollkarl i frihet. Och sen dansade man förstås.

T. S.

ter skall förläggas till Paris, men innan lokalfrågan hinner ordnas kommer administrationen att fortsätta från London. Vid konferensen anmälde sig 30 firmor för medlemskap och 25 sökte medlemskap genom ombud. Styrelsen skall bestå av en aktiv medlem från varje land. Som svensk ledamot i den nu arbetande interimstyrelsen sitter G. Blidberg från Blidberg, Metcalfe & Co, Göteborg.

*

LOOPING blir från nyåret organ även för Svenska Pilotföreningen enligt beslut på dess årsmöte.

*

KZ-AOP, det nya danska arméplanet som beskrevs i Loopings novembernummer, har fått beteckningen KZ-10.

*

EGEN FRÖKEN VÄDER kommer de amerikanska privatflygarna att få inom kort. Systemet blir detsamma som för vår väder- och tidgivning per telefon. Man ringer upp ett särskilt telefonnummer och får den aktuella väderleks-situationen.

*

FÖRSTA REGULJÄRA helikopterpostlinjen på den europeiska kontinenten kan i dagarna fira 1-årsjubileum. Det är det belgiska flygbolaget SABENA:s linje från Bryssel till en rad belgiska städer och tillbaka till huvudstaden, en distans på 430 km. Linjen har flugits med två Bell-47 D med en genomsnittlig regularitet av 91,2 %. På linjen finns 12 »hållplatser» varav två för bränslepåfyllning. Flygningen runt inklusive av- och lastning har tagit 4 tim. 12 min. Under året har distribuerats över 50 ton post. Rekordet nåddes i juni med över 7 ton.

Vill Ni flyga

Gratis

till Paris?

Var då med i den roliga pristävlingen som utlyses i detta nr på sid. 8—9.

Stora priser.

Looping blir SFK-organ



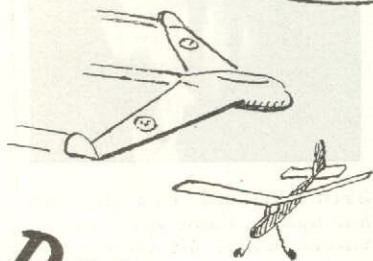
STOCKHOLMS FLYGKLUBB har nyligen hållit sitt årsmöte, varvid beslöts att införa Looping såsom organ för klubben från nyåret. Mångårig medlemmen och styrelseledamoten redaktör Werner Hansson valdes till hedersledamot. Ingenjör Bo Lindh fick klubbens stora utmärkelse, guldplaketten. Den överlämnas på bilden av klubbordföranden Brommachefen Bertil Florman (t. v.)

SAS-jubileum

För inte länge sedan kunde SAS Nordamerika-linje fira 5-årsjubileum, och nu har turen kommit till Sydamerika. Den 30 november 1946 gjordes första flygningen till Sydamerika och på de fem år som gått har denna linje (eller linjer) utvecklats till en fin affär för det skandinaviska flygbolaget. Nu flyger man även reguljärt till Santiago dit sträckan från Stockholm är 14.663 km.

På femårsdagen har SAS hunnit göra 915 flygningar över Atlanten till Sydamerika, därav 458 söderöver och 457 norröver. Antalet flygna km på sträckan är 11.850.000, med sammanlagt 26.800 passagerare över Atlanten. Av dessa har 14.400 flugit i sydlig riktning och 12.400 i nordlig. Därvid är inte räknade sådana som följt med på delsträckorna. Fraktmängden uppgår till 350 ton, varav 260 i sydlig och 90 i nordlig riktning. Posten uppgår till 190 ton i sydlig riktning och 50 ton i nordlig. Det är som synes inte litet som SAS hunnit uträtta på dessa fem år. Som sig bör ber vi få gratulera den vitale 5-åringen och tillönskar honom ett långt, lyckligt och strävsamt liv.

BEHÖVER Vi PENGAR TILL JUL



Det var just en fråga!

Skaffa prenumeranter
på Sveriges enda flygtid-
ning, *Kungl. Svenska
Aeroklubbens officiella
organ*

Looping

Den kostar bara 9:50
för hela nästa år. Så-
som ombud får Ni 2:-
kr. i provision för varje
anskaffad helårsprenu-
merant.

Här finns mycket pen-
gar att tjäna!

Provisionen utbetalas
före jul!

Ett vackert presentkort på
Looping för hela 1952 är den
bästa tänkbara julklappen.
Edra vänner blir glada för
detta julklappstips

För varje presentkort Ni säljer tjä-
nar Ni 2:- kr. Loopings presentkort
är lätta att sälja nu inför den stun-
dande helgen.

KLIPP

MEN GÖR DET NU

THI YNGVE NORRVIS FÖRLAG, Box 3063, Sthlm 3

Var god sänd absolut omgående anvisningar och vill-
kor för Loopings ombud.

Namn:

Bostad:

Postadress:

EXTRA WHISKEY BRAVO Nya flygradiobestämmelser

Från den 1 november gäller nya bestämmelser för radiotelefoni-tjänsten. De kommer i en ICAO-publikation som heter »Radiotelephony procedures». I väntan på den svenska upplagan har luftfartsstyrelsen distribuerat en avskrift som det är skäl att ta sig en titt på för dem som har telefontifikat. Yrkestelegrafister-na kan väl utelämnas i detta sammanhang eftersom de säkert redan pluggat in de nya bestämmelserna.

Vi nöjer oss här med att återge det nya systemet för bokstavering, som faktiskt innebär en hel del ändringar i den internationella bokstaveringen. Så här ser den fonetiska bokstaveringstabellen ut. Den svenska står först och den internationella till höger därom.

A	Adam	Alfa
B	Bertil	Bravo
C	Cesar	Coca
D	David	Delta
E	Erik	Echo
F	Filip	Foxtrot
G	Gustav	Golf
H	Harald	Hotel
I	Ivar	India
J	Johan	Juliett
K	Kalle	Kilo
L	Ludvig	Lima
M	Martin	Metro
N	Niklas	Nectar
O	Olof	Oscar
P	Petter	Papa
Q	Qvintus	Quebec
R	Rudolf	Romeo
S	Sigurd	Sierra
T	Tore	Tango
U	Urban	Union
V	Viktor	Victor
W	Wilhelm	Whiskey
X	Xerxes	Extra
Y	Yngve	Yankee
Z	Zäta	Zulu
Å	Åke	—
Ä	Ärlig	—
Ö	Östen	—

För att göra övergången till den nya bokstaveringsmetoden mera smidlig, kan det hittills använda bokstaveringsystemet på begäran från flygplan användas intill 1 okt. 1952.

Siffergrupper sändes med följande uttal av siffrorna:

0	Nolla	Zero
1	Ett	Wun
2	Tvåa	Too
3	Trea	Tree
4	Fyra	Fow-er
5	Femma	Fife
6	Sexa	Six
7	Sjua	SEV-en
8	Atta	Ait
9	Nia	NIN-er

Ostermans går helt in för helikoptern

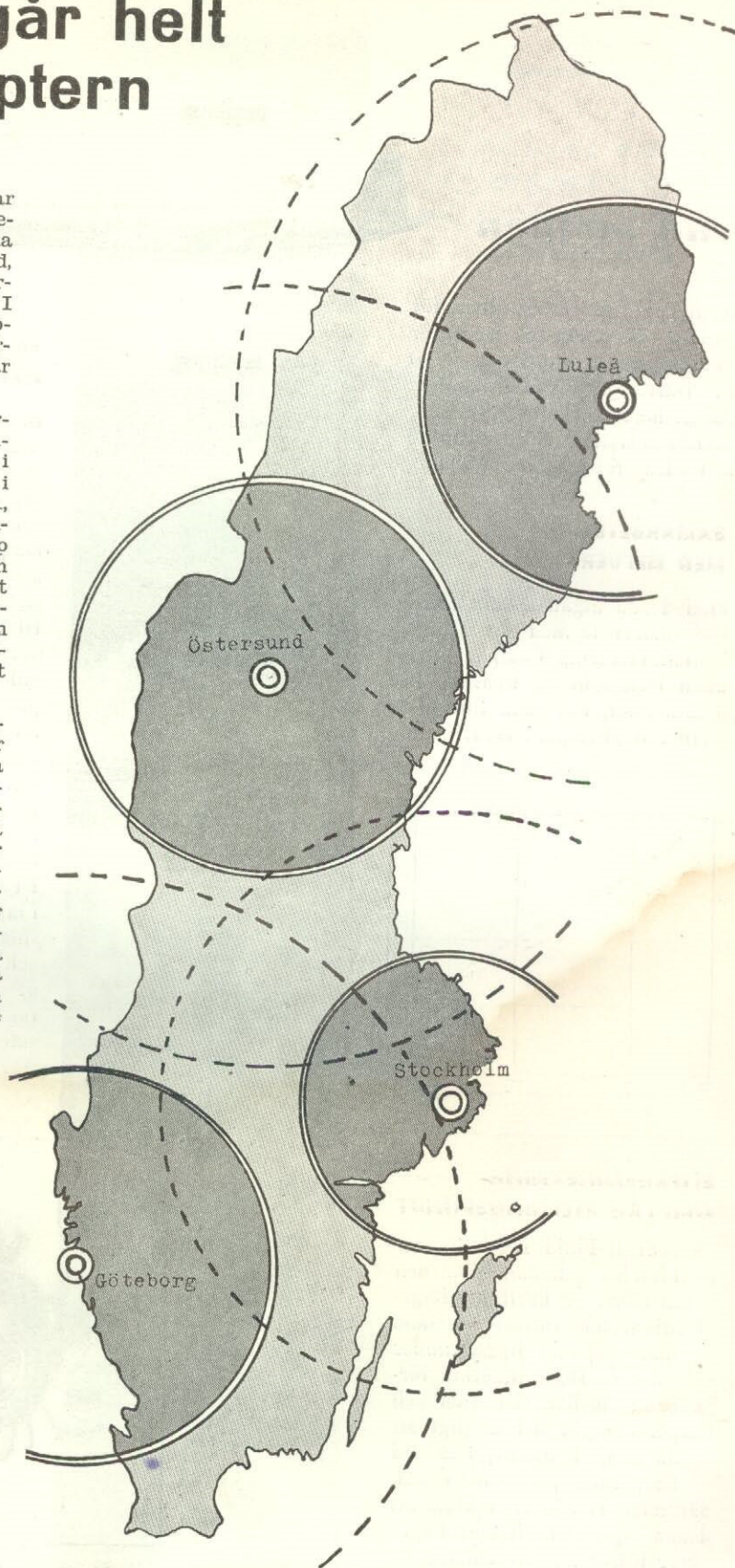
Ledningen för Ostermans Aero AB har nyligen återkommit från en studieresa i England. Efter att ha sett vilka framsteg helikoptrarna gjort i England, anser bolaget nu tiden mogen att övergå till enbart helikopterverksamhet. I England finns redan reguljära helikopterlinjer bl. a. mellan London och Birmingham, vilka flygs med helikoptrar av typ Sikorsky och Bell.

Ingenjör Göran Wallert, som är Ostermans Aeros tekniske chef, har gjort studiebesök på BEA:s serviceverkstad i Birmingham samt översynsverkstad i Peterborough. Han berättar, att BEA, som har hand om den reguljära flyglinjen, utnyttjar sina helikoptrar av typ Sikorsky 500 timmar per helikopter och år. Ingenjör Wallert har även besökt Coventry och studerat Alvis helikoptermotorer. Vidare har han varit i Luton och fått ta del av Percivals helikopterplaner samt i Cambridge och studerat helikoptern i jordbrukets tjänst.

Chefen för BEA:s helikopterverksamhet anser att de företag, som för framtiden vill ha någon chans att göra sig gällande inom helikopterflygbranschen, måste nu helt gå in för denna verksamhet och bygga upp organisationen så att när större och flersitsiga helikoptrar kommer, man då skall ha sin organisation klar. Med detta för ögonen har Ostermans Aero definitivt beslutat att för framtiden helt ägna sig åt helikopterverksamhet och kommer att nedlägga all kommersiell verksamhet med vanliga flygplan. Bolaget kommer dock att även i fortsättningen hålla sig med en mindre luftflotta för eget behov.

*

I anslutning till ovanstående samt artikeln i föregående nr om Föreningen Svenskt Skärgårdsflyg, vill vi med bilden t. h. visa vilka möjligheter som finns att med relativt små resurser »täcka» hela landet med helikoptrar för i första hand ambulans- och annan undsättnings-tjänst. De helikoptrar av typ Bell 47 som nu finns stationerade i Stockholm (mestadels) har en flygsträcka på 300 km och en aktionsradie av 150. Enbart genom att därjämte placera koptrar av exempelvis typ Westland-Sikorsky S-51 i Luleå, Östersund och Göteborg, skulle hela det svenska området vara ganska väl täckt. De mörka fälten anger områden inom vilken återflygning är möjlig utan bränslepåfyllning, de streckade linjerna anger maximala räckvidden för Bell-47 resp. S-51.

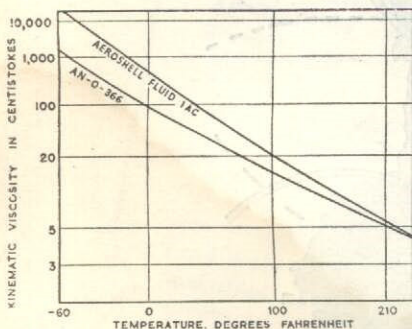


Ovan molnen

Civila flygplan går tryggt klara för oväder och storm när de flyger på höjder mellan 6.000 och 7.500 meter. Därför är de hydrauloljor, som godkännes för civil luftfart, endast obetydligt tjockare än de som fordras för militära flygplan.

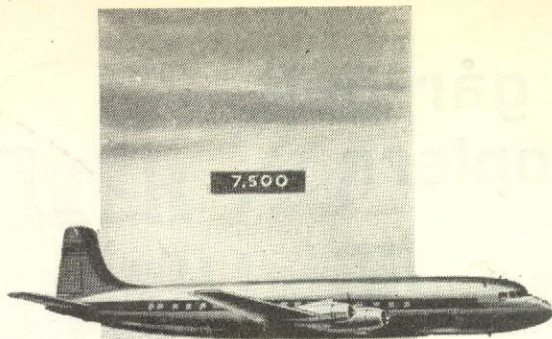
SAMARBETE MED TILLVERKARNA

Med denna utgångspunkt och i samarbete med AiResearch Manufacturing Company har Shell framställt en hydraulolja på mineraloljebas, som tillfredsställer flygbolagens fordringar.



SLITAGEMINSKNING OCH LÅG STELNINGSPUNKT

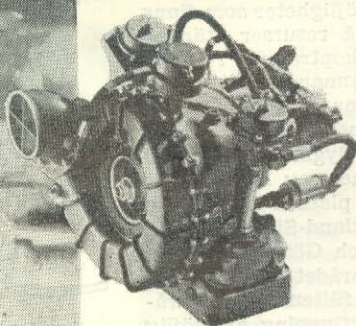
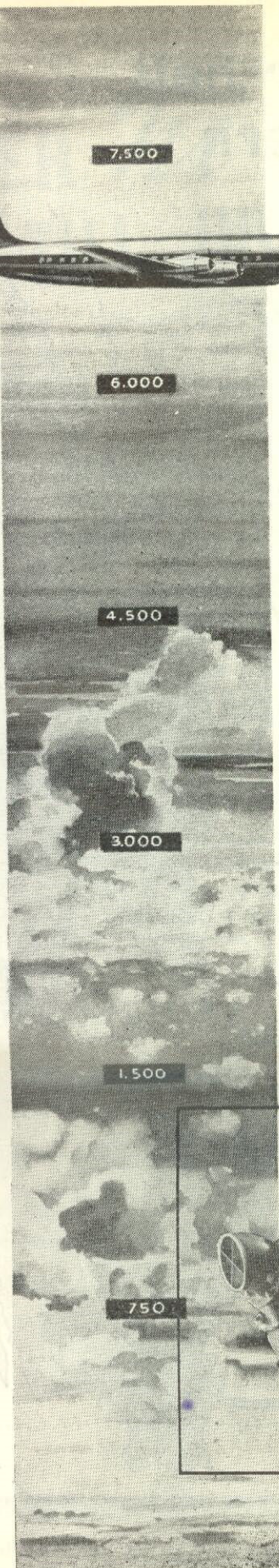
AeroShell Fluid 1 AC hindrar rostbildning och oxidation, den innehåller en kraftigt slitageförhindrande tillsats och dess stelningpunkt ligger under -54°C . Dess utmärkta förhållande mellan viskositet och temperatur gör det möjligt att använda hydraulsystem vid temperatur på -40°C och därunder. Det är ett faktum att denna oljas viskositet är högre över hela temperaturskalan än motsvarande hydrauloljor för militärt bruk, varav följer bättre smörjning och mindre läckage.



ovanför ovädret

TRAFIKFLYGET OCH FLYGFORSKNINGEN

Bland oljor av denna typ är AeroShell Fluid 1 AC den enda som AiResearch godkännt som smörjolja för *alla temperaturer* och som kraftöverförande medium, lämpligt i alla väder, för alla typer av sina kabinkompressor och för sina kylningsaggregat för Douglas DC-6. KLM och Swissair har noterat tillfredsställande intervall vid reservdelsbyten i kabinkompressorerna på sina Convairs efter totala flygtider på över 30.000 timmar. Prov i ännu större omfattning vid olika flygbolag har bekräftat dessa iakttagelser beträffande kompressorerna i Constellationplan. Både SAS och KLM använder dessutom AeroShell Fluid 1 AC i hydraulsystemet på sina DC-3:or, DC-4:or, DC-6:or och Convairs. Detta har genomförts ur standardiseringssynpunkt och för att dra fördel av de utmärkta smörjningsegenskaperna hos AeroShell Fluid 1 AC.



Detta är en kabinkompressor av märket AiResearch avsedd för Consolidated Vultee Convairliners. Den komprimerar 80 kg luft per minut för tryckkabiner vid flyghöjder upp till och över 6000 meter. Varvtalet uppgår till 8200 per minut.

Foto: AiResearch