

november 1951

# Looping

TIDNING FÖR  
SPORTFLYG  
TRAFIKFLYG  
STRIDSFLYG



***Flyg i Spanien***

90  
öre

## Kort om flyg jorden runt

CONVAIR's (Consolidated Vultee Aircraft Corp.) fabrik i Texas, som tillverkar den stora bombaren Convair B-36, Convair YB-60, åttamotorig reabombare och en utveckling av B-36, samt skrovet till det nyligen beställda atomdrivna flygplanet, är nu den största flygplanfabriken i USA (och förmodligen därmed även i världen). Antalet anställda är redan nu över 30.000 och väntas inom kort överstiga rekordsiffran 30.609 som uppnåddes av samma fabrik under andra världskriget.

\*  
ARSENAL 2301 heter ett franskt experimentplan, ett glidflygplan med extrem pilform. Planet är avsett för utprovning av låghastighetsprestanda på vingar

## Looping

Tidning för sportflyg,  
trafikflyg, stridsflyg.

Utkommer en gång  
i månaden

NR 14 — ARG. 1  
November 1951

Yngve Norrvis Förlag,  
Box 3063, Stockholm 3

Redaktör och ansvarig  
utgivare:

Yngve Norrvis

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

för höga hastigheter. Det bogseras upp till aktuell höjd och losskopplas där på sedvanligt sätt. Planet som är försett med en mycket stor uppsättning instrument har en längd av 12,5 m, vingyta 20,4 m<sup>2</sup>, tomvikt (utan instrument) 1.200 kg, beräknad minimihastighet 130 km/tim, maxfart 350 km/tim, flygtid från 5.000 m 8 min.

\*  
VALIANT — den nya brittiska 4-motoriga reabombaren som väckte sådan uppmärksamhet vid utställningen på Farnborough nu i september — påstås intressera amerikanerna i mycket hög grad, och Vickers-Armstrongs chefskonstruktör George R. Edwards har anlänt till USA för att diskutera en eventuell licenstillverkning av planet i USA.

\*  
MOTORLÖSA HELIKOPTRAR används enligt uppgift i stor skala i Sovjet för utbildning av helikopterförare. En i stort antal producerad typ uppges vara »Smolensk», konstruerad av en ingenjör Kampfes. Det är en liten ensitsig kopter med 3-bladig rotor med en diameter av 5,6 m.

## FLYGFRAKT- MARKNADEN

Sista delen av Anglo Iranian Oil Company's administrations- och tekniska personal har blivit evakuerad med flyg från Basrah efter att först ha transporterats med en brittisk kryssare och delvis med bil från Abadan till Basrah. I evakueringsflygningarna blev en tillräckligt stor luftflotta sysselsatt så att programmet kunde genomföras utan förseningar.

Av brittiska chartermaskiner var 2 Tudors, 1 Constellation och 2 Argonauts engagerade, medan fransmännen hade 1 DC-4 och Schweizarna gick i skytteltrafik mellan Basrah och Cairo, varefter passagerarna fick flyga till London med brittiska Viking-maskiner.

Största delen av evakueringen var redan verkställd under de 3 sista månaderna och flygningen av de återstående ca 300 personerna påverkade icke nämnvärt chartermarknaden. (Möjligheten av att plötsligt vara tvungen att evakuera Abadan har däremot tidigare ingripit störande i den europeiska charterflygningen, beroende på att en del större maskiner blev hållna i beredskap av den brittiska regeringen och fick ligga sysslolösa i England och Östra Medelhavet.

## Nästa nummer av Looping

— Julnumret — utkommer  
den 12 december

## Omslagsbilden

är denna gång hämtad ur en serie som en av våra främsta flygfotografer, Bo Dahlin hos Text & Bilder, nyligen tagit av Saab 29 »Tunnan», vars serieproduktion nu är i full gång. Leveranserna till flottiljerna har tagit sin början.

Då evakueringen i Persien nu är avslutad, har marknaden åter tillförts en del två- och fyrmotoriga maskiner. Detta verkar till viss grad lättande på den stora anhopningen av order, men de frigjorda maskinerna kan icke absorbera mängden av order som ännu finnas i marknaden. Den brittiska regeringen har fortfarande ett betydligt antal större maskiner på timecharter. Det meddelas från London att möjlighet finnes för att RAF på kort varsel kan tän-

Vad är

# black- out?

Vid hård upptagning ur dykning pressas blodet ner i benen, hjärtat pumpar tomt och blodtillförseln till hjärnan blir otillräcklig. Synrubbingar inträffa som övergå till total synförlust — black-out.

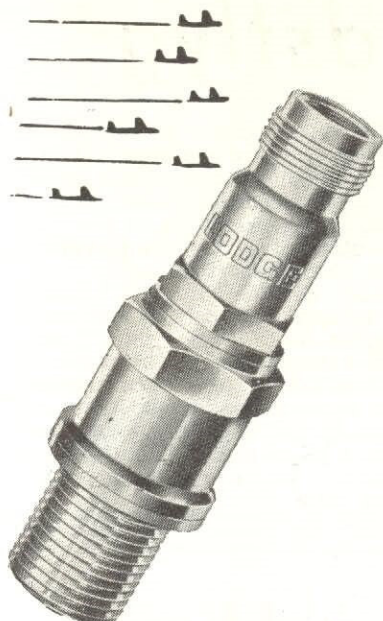
LÄS HÄROM I

## FLYGMEDICIN

av Förste flygläkare  
ERIC V. NYSTRÖM

4:75

NORSTEDTS



## **LODGE** *i luften*

**AB ERIK BOHLIN**

kas rekvirera ytterligare chartermaskiner. Ett par nya engelska charterbolag har bildats och har tillfört marknaden 3 Tudors och 2 Yorks.

Flygbensinsituationen öster om Cairo har icke visat någon tendens till bättring. De stränga bensinrestriktionerna för chartermaskiner öster om Persiska Viken fortsätter. Chartermaskiner har utfört en del flygningar till Kuwait, men öster om denna plats är det fortfarande svårt att göra något.

En del linjebolag har reducerat sina flygningar till Östern och en del reguljära godslinjer är temporärt nedlagda. Stora mängder gods ligger och väntar till destinationer i Östern och Australien. Den västliga routen via Canada och USA är f. n. stängd för europeiskt flyggods, då även dessa linjer är överbelastade. Hur länge denna situation kommer att vara är f. n. mycket svårt att säga. Någon bättring kan icke väntas förrän bensinsituationen i Östern lättar och den engelska regeringen friger majoriteten av chartermaskinerna.

Den senaste tiden har en annan svårighet för charterbolagen uppträtt, nämligen bristen på flygplansbesättningar. Den europeiska

flygmarknaden är fortfarande livlig, men även denna lider av brist på maskiner. Utvecklingen från de närmast föregående åren fortsätter. Det blir allt vanligare att sport- och turistgrupper av alla slag, fartygsbesättningar, grupper av specialarbetare till industrin etc. använder sig av charterflyg. Ytterligare nya varusorter transporterar med flyg och allt tyder på att den europeiska charterplanflottan bör ökas, för att kunna fylla det växande behovet av flygplan.

\*

FRAGAN OM att införa en billigare turistklass på flyglinjerna över Nordatlanten har flygbolagen dryftat mycket livligt på senare tid, senast på IATA-mötet i London där man enades om att ta upp frågan för slutgiltigt avgörande på en ny konferens i Nice den 20 november.

BEA:s AIRSPEED AMBASSADOR har nu äntligen satts i trafik och trafikerar tills vidare linjen London—Paris. Ett serieexemplar undergår f. n. tropikprov i Afrika.

\*

BRITTISKA ARMEN har påbörjat försök med en ny lätt »flying box-car», Auster B4, som är en utveckling av den Auster som finns i Sverige. B4 är ett 4-sitsigt spaningsplan, kan användas som ambulans, för transport av lättare gods etc. och för fällning av förnödenheter till marktrupp. B4 gjorde sina första flygningar i början av september, och är det första flygplan av detta slag som prövas av armén. Motorn är en 180 hk Blackburn Cirrus »Bombardier». Marschfarten beräknas till något under 170 km/tim och flygsträckan till knappt 500 km. Betalande lasten för max flygsträcka är 275 kg.

## *Ni tjänar på att prenumerera nu*

I och med Loopings omläggning till månadstidning har lösnummerpriset ökats från 65 till 90 öre. Samtidigt har prenumerationspriset sänkts till 9: 50 för helår och 5: 00 för halvår.

Om ni prenumererar på Looping för hela 1952 nu, erhåller ni tidningen gratis under resten av detta år.

Är ni inte redan prenumerant så utnyttja detta tillfälle att få Looping regelbundet under hela 1952.

**Prenumerera i dag!** 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.

Till Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3

Undertecknad prenumererar härmed för 1952 på Looping och emotser de återstående numren för 1951 gratis.

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

# Svenskt skärgårdsflyg

Efter en mer än tjuogoårig och i mångt och mycket framgångsrik verksamhet har Svenska Skärgårdsförbundet avskaffat sig självt och i stället bildat en ny organisation Föreningen Svenskt Skärgårdsflyg.

Eldsjälen i såväl den gamla som den nya organisationen är generalsekretären kapten G. E. Wasell, som inte vill ge upp tron på att flyget med dess speciella förutsättningar, skall kunna lösa de svåra kommunikationsproblemen för skärgården och för isolerade bygder över huvud taget.

Det vore nämligen för mycket sagt att denna tro alltid seglat i medvind. Tvärtom är det så att det *skapande* intresset för lösandet av de trängande problemen som kapten Wasell gång på gång satt sitt finger på, tyvärr inte stått i relation till vare sig problemens aktualitet eller de ofta mångordiga men rätt innehållslösa deklarationerna om »intresse» från dem som skulle ha kunnat göra en aktiv insats.

Det har inte varit svårt att få fram erkännanden om att en lösning av problemen varit önskvärd, men sedan när det gällt att gå från ord till handling, då har det inte varit så lätt längre.

Kapten Wasell anser att de isolerade bygderna utan tidsspillan bör få möjlighet att ta i sin tjänst det enda kommunikationsmedel som kan lösa dess förbindelseproblem, flyget. Det är inte rationellt att låta »verktygen ligga oanvända», eftersom det innebär rena värdeförlusterna.

Helikoptern har nu nått så långt i utvecklingen att man inte längre behöver tveka om dess användbarhet i de fall det här gäller. Svenska Skärgårdsförbundet köpte för inte länge sedan en helikopter som flitigt använts i Stockholms skärgård för ambulans- och postflygtjänst enligt ett avtal mellan förbundet och Ostermans Aero som skött flygningarna och den tekniska tjänsten. Denna helikopter har nu övergått till Föreningen Svenskt Skärgårdsflyg som skall arbeta efter i stort sett samma linjer på detta område som tidigare skärgårdsförbundet.

Erfarenheterna har varit goda och nu vill kapten Wasell och hans nya förening gå längre. Man vill köpa en större helikopter, som inte bara kan göra större nytta utan även bli mer ekonomisk. Det finns så oerhört mycket att göra i dessa isolerade bygder. Först och främst är det givetvis ambulanstjänsten som helt enkelt inte kan klaras under höstar och vårar utan helikopter. Men även i rent kommunikationshänseende finns det fullt upp av arbete. Man klagat över att skärgården avfolkas och tenderar att bli endast ett rekreationsområde för trötta stadsmänniskor. Det är i och för sig ingen oviktig uppgift som skärgården fått, men den löses dåligt om den fasta befolkningen lämnar området, som därmed blir en steril och föga lustig parkanläggning. För att kunna behålla folket i skärgården måste det ges chans att utnyttja de kulturella och tekniska framstegen och inte såsom nu vara ställt åt sidan och bara få titta på medan andra utnyttjar de godbitar som borde vara gemensam egendom.

Mycket av detta kan uppnås genom bättre kommunikationer. Och vi får dem nog också, om Wasell och hans föreningskumpaner inte förtrötts. Planerna på köp av en större helikopter har redan kommit långt. Skärgården får så småningom sina flygbussar. Provinsialläkarna blir i framtiden ut-

rustade med lätta helikoptrar så att de kan besöka sina sjuka. De friska får sin post och sina tidningar inte mycket mindre regelbundet än medmänniskorna på fastlandet. Då kan skärgården fortsätta att vara den klenod den är, levande, rik och trivsamt, inte bara för sommargästerna utan också för dem som rätteligen hör hemma där, skärgårdsbefolkningen.

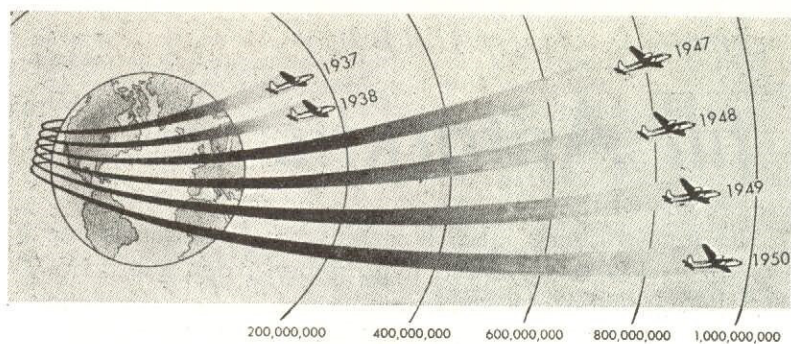
Föreningen Svenskt Skärgårdsflyg är, liksom Svenska Skärgårdsförbundet var det, en rent ideell organisation. Den är värd att stödjas på allt sätt. Och dess idéer borde kunna tagas upp inom alla de isolerade bygderna i vårt land, varav kanske skärgården är den mest iögonfallande, därför att den liksom ligger in på knutarna med sin isolering, men inte desto mindre bara är en liten del av den stora isolering som fortfarande är en för många skrämmande realitet i vårt land.

## Looping blir KSAK:s organ

*Från och med nyåret blir Looping officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben. Utan att göra oss skyldiga till någon nedvärdering av den aktade kollega som hittills fungerat såsom KSAK:s organ, tillåter vi oss hysa den uppfattningen att Aeroklubben, såsom organisation för flyget, är bättre betjänt av att såsom organ ha en ren fakttidning med dess större utrymme och större resurser att tillgodose behovet av orientering inom flygets speciella områden.*

*Överenskommelsen med KSAK innebär ingen förändring av Looping vare sig i fråga om innehåll, redigering eller allmänna ståndpunktstagande. Tidningen, som trots sin ungdom redan börjat finna sin form, skall såsom hittills söka att så långt det är möjligt tillgodose läsekretsens alla skiftande intresseriktningar. Tidningens utrymme kommer givetvis även i fortsättningen att vara öppet för fri diskussion i alla sådana frågor, som kräver ett utbyte av åsikter.*

*Det är tidningens förhoppning att det direkta samarbete som härmed inleds med centralorganisationen för det svenska sport- och privatflyget skall bli till gagn för såväl denna organisation som för dess enskilda medlemmar och för flygets sak i dess vidaste bemärkelse.*



Siffran för den tillryggalagda flygsträckan i km räknat visar kanske inte en så imponerande ökning som man måhända hade väntat sig. Detta beror emellertid i hög grad på att flygplanen blivit allt större och fått allt större lastkapacitet. Trots detta är dock ökningen avsevärd. År 1937 tillryggalades således 182 miljoner km, siffran för 1947 är 847 miljoner och för 1950 hela 985 miljoner km.

## Flygsiffror som imponerar

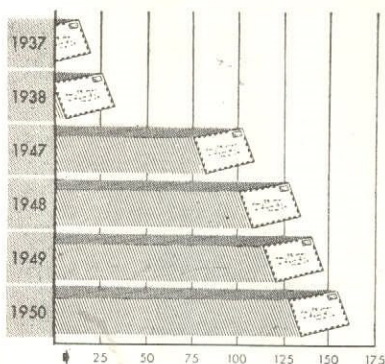
I en liten broschyr som IATA (flygbolagens internationella organisation) publicerade vid sitt 20-årsjubileum 1939, stod bl. a. följande att läsa:

»Den enorma ökningen av flyghastigheterna, flygsträckorna och lasterna, den allt större säkerheten, den stora ökningen av flyglinjer etc. har gjort att trafikflyget nu nått det stadium då det uppfyller kraven på ett allmänt erkänt kommunikationsmedel...»

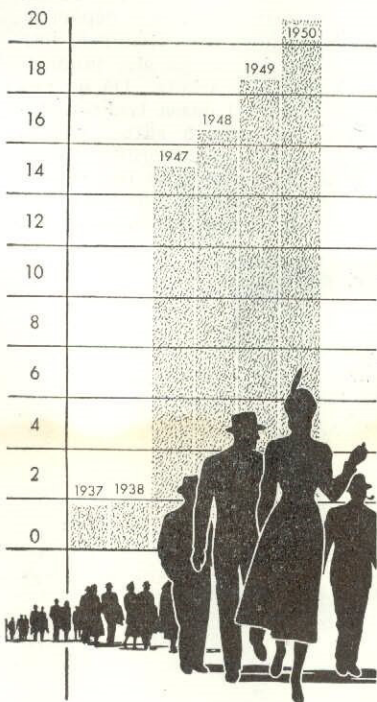
Detta var som sagt 1939. Helt nyligen har IATA givit ut en annan broschyr i vilken bl. a. återfinns en statistik omfattande trafikflygverksamheten för 40 av organisationens medlemmar från 1937 till 1950. Mot bakgrunden av de siffror som lämnas i denna redogörelse får passusen här ovan från 1939 ytterligare relief. Nu kan man verkligen använda ordet

\*

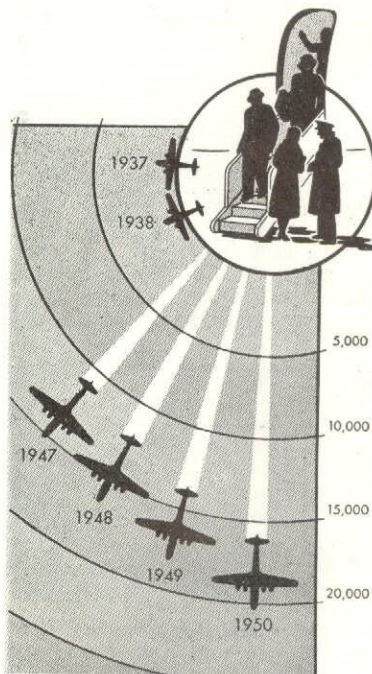
Transporten av post per flyg ökar oavbrutet. Medan det 1937 transporterades 19 miljoner tonkilometer post var siffran tio år senare 108 miljoner tonkilometer och 1950 hela 162 miljoner.



enorm i sammanhanget. Varmed inte är sagt att inte de kommande siffrorna för exempelvis 1960 eller 1970 kan bli än mer imponerande. Meningen med denna statistik är givetvis inte att försöka framkalla något löje gentemot pionjärerna och pionjärtiden utan endast att



Ökningen av antalet passagerare är även den enorm. Medan det 1937 befordrades drygt 1,8 miljoner passagerare av de i statistiken medtagna bolagen, var motsvarande siffran för 1947 drygt 15 miljoner och för 1950 hela 21 miljoner.



Antalet flygna passagerarkilometer 1937 var 1178 miljoner. Tio år senare var siffran 15.268 miljoner och 1950 hela 20.300 miljoner. Med 1937 som utgångspunkt och indexsiffran för detta år satt till 100, får utvecklingen följande siffermässiga utseende: 1937 = 100, 1938 = 102, 1947 = 1296, 1948 = 1398, 1949 = 1542, 1950 = 1723.

\*

med kalla siffror bevisa utvecklingen. Anmärkningsvärt är att vissa siffror för 1950 visar en tiobubbling jämfört med siffrorna för 1937, medan dessa senare siffror i sin tur visar en ännu större stegring jämfört med 1924. Detta ger i ett nötskal hela utvecklingen; de första årens trevande försök, mellantidens »konsolidering» och de senaste årens rentav explosionsartade utveckling.

De 40 flygbolag vars verksamhet redovisas i denna statistik (bland dem de skandinaviska ABA, DDL och DNL) representerar mellan 75 och 80 % av all världens linjetrafik.



Den svenska flyggruppens chef, kaptan Reinhold von Essen, på vingen till den specialutrustade Safir.

## Svensk flyggrupp till Antarktis

Nio ton utrustning i 120 kolli plus två flygplan och en »vessla» har den svenska flyggruppen i den internationella antarktisexpeditionen med sig när den, då detta läses, redan är på väg med »Norsel» till sin fjärran destinationsort Maudheim på 70 grader sydlig bredd, dit den beräknas anlända mellan jul och nyår.

Det är kaptan Reinhold von Essen som fått uppdraget att organisera denna flyggrupp, sedan han i vintras som observatör på operationsplatserna i Sydpolregionerna skaffat sig en inblick i vad som krävs. Och det är minsann inte litet.

Expeditionen flyggrupp — den här gången svensk, tidigare brittisk och norsk — skall i första hand utföra spaningar och vid behov leda expeditionens rörelser, fotografera för kartläggnings- och andra ändamål, om så behövs transportera personal till och från expeditionsfartyget och depåerna inne i området etc. Gruppen har endast en månad på sig, januari, att klara sitt arbete. Då är det »högssommar» i dessa trakter. Tidigare och senare sätter vädret stopp för allt vad flygning heter.

Erfarenheterna från det arbete som redan utförts där nere har gjort att flyggruppen den här

gången begärts större. Dels återstår en mängd fotograferingar som man inte hunnit med tidigare, och dessutom anser ledningen att flyggruppen i hög grad underlättar och rationaliserar hela expeditionens arbete, varför man nu vill dra ännu större nytta av flyget.

Två flygplan disponerar gruppen, bägge från flygvapnet, men eftersom hela expeditionen är en civil historia bär även flygplanen civil svensk beteckning. Det är en Beechraft 18-R, tidigare ambulandsplan i Boden och enligt expertisen en mycket lämplig typ för dessa uppdrag, samt en Safir som utgör flygplansbeståndet i gruppen. Bägge flygplanen utrustas med såväl flottör- som skidställ, och dessutom medför man för Beechraften hjuställ för att »om den är i sådant skick» kunna flyga den hem från urlastningshamnen när jobbet är klart någon gång i vår. Safirens flottörställ är det tidigare i Looping omnämnda norska stället som visat sig mycket lämpligt.

Förutom reservdelar, verktyg, anordningar för uppvärmning etc. medföres även en försvarlig mängd personlig utrustning, som är resultatet av ingående studier av tidigare expeditioner och deras resultat — och misstag. Inte minst kylan har satt sina spår i utrustningslistorna. Det är inte bara varma, lätta och oömma kläder, moderna tält, prima proviant etc. utan också en avsevärd del säkerhetsutrustning. Skidor, livlinor (nylon naturligtvis), ett helt ryggsäckspotek (som kaptan von Essen är särskilt stolt över) kompasser etc. medföres. I varje flygplan finns nödproviant och övrig utrustning för en månad i den händelse man skulle behöva nödlanda på isen och tvingas gå tillbaka till basen.

Som exempel på hur grundligt man har gått tillväga vid denna utrustning kan nämnas att personalen tränats av erfarna alpinister



Fanjunkare E. E. Nilsson och flygplanmästare N. I. Anell i praktisk och varm utrustning funderar över en av de sextanter som navigatörerna kan ta till hjälp för positionsbestämning på de mycket sydliga latituderna.

att ta sig fram med livlinor över glaciärer och andra svåra pass. Kapten von Essen har vidare sovit i 27 minusgrader i de speciella sovsäckar som medföres. Detta sovande skedde i ett köldlaboratorium. »Det blev faktiskt en smula kylslaget mot slutet», anförtrorde oss kapten von Essen.

Bland det viktigaste är givetvis navigeringshjälpmedlen. Man vet inte mycket om navigeringsförhållandena i dessa trakter, och därför har man förutom den vanliga na-

vigeringsutrustningen såväl solkompass som astrokompass ombord i flygplanen. Radiosidan är väl tillgodosedd. Tre fullständiga markradiostationer medföres, en radiofyr och peljar för såväl långväg som mellanväg och ultrakortväg. För att få största möjliga räckvidd för UK-radion medföres även en miniatyrballong att bära upp antennen.

För alla eventualiteters skull är bägge flygplanen utrustade med

*Forts. på nästa sida.*

Hela flyggruppen samlad framför den tvåmotoriga Beechcraft som utgör expeditionens »tunga vapen», och som har en maximal flygsträcka på 1600 km. Från vänster: fotografen Helge Skappel, fanjunkare Curt Ake Edin, fanjunkare Karl Olof Wijkman, kapten Reinhold von Essen, fanjunkare Ernst Reinhold Nilsson, flygplanmästare Nils Ivan Anell och flygtekniker Uno Jegestad.



Fanjunkare Curt Ake Edin, med den speciella drakballong, som bär upp UK-antennen för att öka räckvidden. Ballongen är amerikansk och fylls med 2 m<sup>3</sup> vätgas. Vid vindstilla bär den cirka 1 kg last, men tack vare »bärplanen» ökar lyftkraften när det blåser. Vid en vindstyrka av 14 m/sek bär den således upp till 5 kg. Konstruktionen har också det goda med sig att ballongen

håller sig »rakt upp» även vid hård vind. Vid 15 m/sek står den i 75°, medan en vanlig ballong skulle ligga i kanske 45°. Därmed vinner man avsevärt i höjd.

# KZ A.O.P.

## Nytt danskt arméspaningsplan



Ute vid Kastrup flygfält, i en av de grå hangarer som tyskarna uppförde under »besättelsen», arbetar Skandinavisk Aero Industri A/S, Kramme & Zeuthens flygplanfabrik, från vilken bl. a. den i Sverige så välkända »Lärkan» härstammar. Sedan den ursprungliga fabriken, som var belägen inom Köpenhamns stadsgräns, för några år sedan brann ned, flytta-

des flygplantillverkningen helt ut till Kastrup och där delar man nu plats med militärflyget på den sida av flygfältet som ligger mitt emot den civila flygstationen.

Det är inte någon flygfabrikation i stor skala som försiggår här, inget bullrande maskinslammers, inga jättestora monteringshallar. Det är mera någonting utav gediget hantverk med omsorgsfull precision i arbetet, där

kvaliteten sätts främst. Det har Skandinavisk Aero Industri visat prov på tidigare och nu gäller det en ny flygplantyp, KZ X-A.O.P. Den har först i dagarna blivit klar och vid vårt besök höll man just på med att förbereda luftdopet.

KZ-A.O.P. är ett en-motorigt, högvingat plan med plats för två personer placerade i tandem. Den har fått ett slankare utseende än

### Till Antarktis

Forts. fr. föreg. sida

nödradio, en s. k. »Gibson girl», som vevas för hand och automatiskt sänder pejsignaler.

Att man lagt så stor vikt vid radioutrustningen beror främst på att man inte vet hur radioförhållandena kan vara i Antarktis, man resonerar dessutom som så, att kan man få radionavigeringsutrustningen att fungera bra, betyder det att mindre vikt behöver läggas vid övrig utrustning.

Under sommaren och hösten har personalen varit i livlig träning, inte bara i bergklättring, utan också när det gäller flygning, na-

vigering etc. Flera fingerade flygningar har gjorts där man försökt lägga in så mycket som möjligt av sådana svårigheter som kan möta i sydpolsregionerna. Vid dessa övningar har det visat sig att de metoder som utarbetats visat sig hålla måttet och personalen har fått stort förtroende för både material och uppläggning.

Det har varit ett hårt jobb att utrusta denna expedition, säger kapten von Essen. Men det har varit roligt i allt slitet, och när man har fått den personal som man velat ha och den utrustning som behövts, så har man anledning att vara nöjd. Utrustningen började i mitten av juni. Den 1 september organiserades gruppen på allvar och samlades i Västerås för kompletterande utbildning — främst navigering.

Och nu är expeditionen på väg. Förutom kapten von Essen tjänstgör fanjunkare Karl Olof Wijkman från F 2 som förare. Fanjunkare Ernst Reinhold Nilsson från F 11 är signalist och navigatör, fanjunkare Curt Ake Edin från tredje eskaderstaben i Stockholm är signalist, flygplanmästare Nils Ivan Anell från F 2 är chefmekaniker och till sin hjälp har han flygtekniker Uno Jegestad från F 8. Som fotograf medföljer norrmannen Helge Skappel, som är chef för Widerøes fotoavdelning i Oslo och som förutom stor erfarenhet av fotoarbeten i arktiska

trakter även har utbildning som flygförare.

Det är säkerligen inte något lekverk dessa gossar ger sig i kast med. De utgör emellertid en elit ur det svenska flygvapnet. De är duktigt yrkesfolk, specialister var och en på sitt område och dessutom karlar i ordets verkliga betydelse. Med tanke på detta och på den omsorg som nedlagts vid dess utrustning, kan man vara tämligen lugn för att de kommer att gå i land med sin uppgift och på så sätt ta med sig massor av nyttiga lärdomar hem — och kanske också en smula goodwill för det svenska namnet.

Hjärtliga hälsningar till Syd-polen!

I k a r o s.

\*

HELIO »COURIER» är namnet på ett nytt amerikanskt 4-sitsigt turistflygplan som nu är under provflygning. Tillverkare är Helio Corp. Planet har utomordentliga flygegenskaper. Det är utrustat med en 260 hk Lycoming GO-435 motor och konventionellt indragbart landställ. Med en 2,7 m Aeromatic propeller gör planet en marschfart av 240 km/t men kan flyga fullt betryggande vid så låg fart som 56 km/tim.

### KZ III skolefly till salgs

Flyet nylig overhållt og om-trukket. Ny Cirrus 100 hk. motor innstalert. Kan levereres med ski med fjaerende skibukker og reservemotor.

Widerøe's Flyveselskap  
og Polarfly A/S.

Kr. Augustsgt. 19, Oslo.



»Lärkan», men är annars mycket lik denna. Det mest framträdande draget i utseendet är det bubbelformade kabintaket, helt i plexiglas. Det ger en utmärkt sikt åt alla håll och då dessutom den bakre stolen är vridbar 360 grader, kan man bekvämt studera utsikten åt vilket håll man önskar. Man har givetvis en alldeles speciell avsikt med detta. Beteckningen A.O.P. betyder nämligen *Army Observation Post* och flygplanet är alltså avsett för militära uppgifter, artillerispaning och liknande. Småflygplan med arméofficerare som piloter har ju mer och mer börjat tagas i bruk för sådana uppgifter och då schweiziska armén för ett år sedan lånade en KZ VII för att prova den just för sådana uppdrag, fick Kramme & Zeuthen idén att tillverka ett specialflygplan.

### Svensk konstruktör

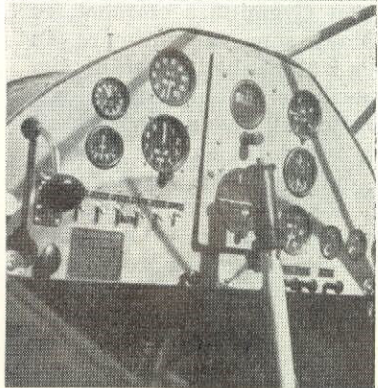
Bakom den nya konstruktionen står en svensk ingenjör, Björn Andreasson, som nu i sex års tid arbetat för Kramme & Zeuthen. Han delar dock äran med ingenjör Zeuthen, fast denne numera inte har så mycken tid över för flygplankonstruktioner, men då och då tydligen hinner lägga sin hand vid det som direktör Kramme inspirerar till att få skapat. Man kan förstå att både Kramme och Zeuthen kommer att känna det som en stor förlust, då ingenjör Andreasson i början av nästa år kommer att lämna dem för att tillträda en anställning vid Mc Donaldsfabrikerna i St. Louis, USA.

KZ-A.O.P. är flygplan nummer 210 som utgår från KZ och det är bara ett halvt år sedan man började konstruktionen av denna typ, som nu byggs i en serie på 15 exemplar.

— Det är samma vingar och stjärtparti som på KZ III, förklarar ingenjör Andreasson, men kroppen är betydligt smalare och smidigare, eftersom platserna är placerade i tandem. Motorn är på 145 hk och kommer att föras med automatiskt ställbar propeller av typ Aeromatic. Topphastigheten är beräknad till 215 km/tim, men man skall också kunna flyga så långsamt som 45—50 km/tim. Startsträckan beräknas till 125 meter och landningen kan göras på 50 meter.

En titt in i kabinen visar en in-

*De båda konstruktörerna Andreasson och Zeuthen vid sin nya skapelse.*



strumentpanel med fullständig blindflygutrustning i ett smakfullt och praktiskt arrangemang. Förarstolens ryggstöd kan fällas framåt och därvid användas som roderlås. Sidorutorna kan fällas uppåt—utåt och låsas i vingen även under flygningen, för att därigenom ge möjlighet till sikt rakt ned. Vidare finner vi att kroppen är av svetsad stålörskonstruktion, med främre delen klädd med dural och akterpartiet med duk. Vingarna är av träkonstruktion, uppbyggda på två lådbalkar. Hela framkanten är försedd med fasta slots. Landstället är fast och hjulen försedda med hydrauliska bromsar som manövreras från handspaken, medan sporrhjulet kan styras med pedalerna. Motorn är av typen Continental C-145-2 och har självstart och generator. Från motorns avgasrör går rörledningar för uppvärmning av kabinen.

### Utländskt intresse

Det måste ha varit med stor tillit till projektet och arbetarna vid Skandinavisk Aero Industri som man satte igång tillverkningen av det nya planet utan någon som helst garanti att någon skulle visa sig intresserad för konstruktionen. Men förväntningarna kom inte på skam och resultatet har mötts med stort intresse både i Danmark och andra länder. Den danska armén har t. v. beställt 12 exemplar och har redan utbildat några arméofficerare till piloter. Vidare har Schweiz visat sitt intresse genom att redan från mitten av oktober begärt att få disponera prototypen nere i Schweiz och pröva dess användbarhet för arméspaningsuppdrag. Bland andra intresserade märks Holland och Norge. Det är alltså ljusa utsikter att tillverkningen skall kunna komma igång på allvar och då räknar man med att kunna producera ett hundratal flygplan per år.

#### KZ AOP

#### Data och prestanda

Spännvidd .....	9.4 m
Längd .....	6.5 m
Höjd .....	2.1 m
Tomvikt .....	500 kg
Bensin och olja .....	115 kg
Flygvikt .....	860 kg
Topphastighet ...	215 km/tim
Marschhastighet	193 km/tim
Startsträcka .....	125 m
Landningssträcka .....	50 m



Den holländske journalisten S. J. Haakma, som en längre tid varit stationerad i Sverige och nu är bosatt i Spanien, lämnar här en rapport om spansk flyg av idag.

*Detta lär vara den hittills snabbaste spanska senioritan, med andra ord en rekordflygerska. Att hon tillhör de mera tilldragande är ställt utom allt tvivel. Vår korrespondent har tyvärr inte lyckats ta reda på vare sig namn, adress eller telefonnummer...*

jorerna ett tiotal fält av ordinar storlek och ytterligare några mindre. Till en början uppges den amerikanska militärledningen komma att koncentrera sig på att modernisera flygfälten vid Madrid, Barcelona, Sevilla och möjligen Valencia. Under tiden erhåller spanska flygare utbildning på modern materiel i USA.

### Inte mycket

har annars Spaniens flyg att bjuda på. Militärt flyg i modern mening finns inte alls om man bortser från de omkring 700 gamla stridsplan som överlevde inbördeskriget, efterlämnades av tyskarna eller har köpts efter kriget från Marocko, Italien och Polen. Personal har

## Att flyga i Spanien

Att den amerikanska militärledningen har viktiga ting i görningen när det gäller Spanien är vid det här laget ganska väl känt. De amerikanska projekten beträffande spansk territorium omfattar bl. a. modernisering av de större flygfälten för att dessa skall kunna ta emot det tunga amerikanska strategiska flyget. Avsikten torde också vara att skicka amerikanska »tekniska trupper» till Spanien. Sedan september befinner sig en amerikansk militärdelegation i Spanien för att utarbeta de tekniska detaljerna i samarbetet. Amerikanerna anser sig inte vara alltför optimistiska när de påstår att Spanien och Marocko ganska snart kommer att bli USA:s största och viktigaste flygbasområde på denna sidan Atlanten.

### Moderniseringen

av de spanska flygfälten har redan börjat. Redan för några år sedan etablerades en viss kon-

takt mellan USA och Spanien på det flygmilitära området, en kontakt som var intimare än man i allmänhet föreställt sig. Amerikanerna har sedan länge, i varje fall sedan inbördeskriget, syftat till en viss kontroll av det »spanska brohuvudet» och söker nu inkorporera den spanska bastionen — som man säger — i det marockanska flygbassystemet. Intensiva förberedelser för förverkligandet av dessa planer pågår nu. Casablanca, som är centrum för »invasionen» kommer sålunda att få Afrikas modernaste och största flygfält.

### Tyska experter

hjälpde under kriget till att bygga en del flygfält i Spanien. Före kriget hade spanjorerna bara ett internationellt känt flygfält, Barajas vid Madrid, som bl. a. har en bana på 2 800 m och är kapabelt, att ta emot re största amerikanska bombplanen. Utom Barajas har span-

man däremot en del som blivit utbildad utomlands. Något tusental piloter som är kapabla att flyga modern materiel har man redan, och man väntar nu på amerikansk materiel, som enligt vad som förljudes här i Madrid, lär komma ganska snart inom ramen för det USA — spanska avtalet. De granna militärparaderna som man ser då och då saknar således ännu helt och hållet flyg.

### Ganska säkra

bakom Pyrenéerna anser sig spanjorerna fortfarande vara trots att Spaniens militära läge förändrats högst väsentligt under den senaste tiden. Något organiserat civilförsvar i modern mening, bombskydd, luftvärn etc. finns inte söder om Pyrenéerna. Spanjorerna anser denna bergskedja ha ett enormt försvarsvärde. De höga och trånga bergspassen utgör naturliga och effektiva stridsvagnshinder, och operationer

### VM i segelflyg

går nästa år i Montflorite i norra Spanien, varifrån denna soliga bild är hämtad. Montflorite är den spanska motsvarigheten till vårt Alleberg. Vilka svenskar som får chansen att resa till VM nästa sommar intresserar för närvarande i hög grad de svenska segelflygarna.



med fallskärmstrupper anses mycket besvärliga på grund av terrängens föga gästvänlighet.

### Tjurfäktning

verkar det som om en stor del av spanjorerna nu skulle ha fått nog av, och allvarliga försök görs att intressera ungdomen för modern idrott och flyg. Delvis har man lyckats riktigt bra, och småpojarna vet många gånger mycket mer om flyg och flygplan än vad man i allmänhet tror. Många flygskolor finns det i Spanien och intresset för sportflyg är mycket stort. Det skulle säkert vara ännu större om inte materiel- och penningbristen vore så påträngande. »Real Aero Club de Espana», som är ledamot av FAI, har nu 14 klubbar i arbete landet runt. Dessa förfogar över 59 motorflygplan, varav staten skänkt 18. Inom kort kommer staten att skänka ytterligare 14 plan. Bland de sportplanstyper som flygs i Spanien i dag kan nämnas Tiger Moth, Auster, Piper Cub, Klemm, Miles Aerovan och Stinson. Klubbarna har ett medlemsantal på i runt tal 4 500, varav en del kvinnliga. Det bör tilläggas att sportflyget i Spanien knappast kan sägas vara någon folksport. Det är mycket dyrt att flyga, och det är endast de mera besuttna som har råd att lära sig flyga och hålla sina certifikat.

*Iberavia 1-11 heter detta moderna spanska sportflygplan, som byggts av I.N.T.A. men konstruerats av en firma vid namn Iberavia vilken specialiserat sig på konstruktion av skolflygplan och segelflygplan.*

### Allebergs

spanska motsvarighet är Montflorite uppe i Pyrenéerna, där segelflyg-VM nästa år skall arrangeras. Där segelflygs numera i mycket stor omfattning. Materielparken är avsevärd och utgörs huvudsakligen av Grunau Baby, Weihe och Kranich. Terrängen är sådan att det behövs stor rutin för att klara sig som segelflygare i detta område, och en stor del av de spanska segelflygarna anses också såsom mycket skickliga. Man försöker nu intressera utlänningarna för Montflorite för att lära sig nyheter om segelflyget, vilket i Spanien huvudsakligen omhändersas av staten och understöds av denna, dels i rekryteringssyfte, dels för förutbildning till stridspiloter. Det kan för övrigt nämnas att det talas ganska allmänt om det fram-

gångsrika svenska segelflyget här i spanska segelflygkretsar. Namnen Pelle Persson och Billy Nilsson åtnjuter som sig bör stor respekt, och man är av naturliga skäl högst spänd på det kommande mötet mellan världens främsta segelflygare i det spanska Montflorite nästa sommar.

### Flygindustri

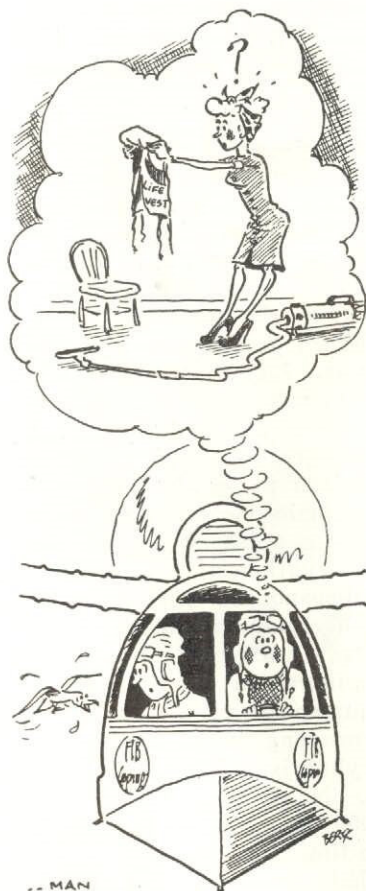
finns det också i Spanien. Framförallt efter kriget har flygplantillverkningen intensifierats, även om man inte kan tala om någon storindustri. F. n. finns det flygplanfabriker i Madrid, Sevilla, Barcelona och Cadiz. La Hispano Aviacion S. A. och Construciones Aeronauticas S. A. är de mera kända företagen. Man arbetar huvudsakligen på gamla tyska Messerschmittlicenser men försöker sig också på en del egna konstruktioner.

Hispano tillverkar bl. a. ett skolflygplan, HA-43 B1, ett lågvingat träflygplan med flaps och indragbart landställ av konventionell typ. Motorn är en Armstrong Siddeley »Cheetah», 7-cylindrig stjärnmotor på 390 hk. Maximala flygvikten är 2 050 kg. och maxfarten 335 km/tim.

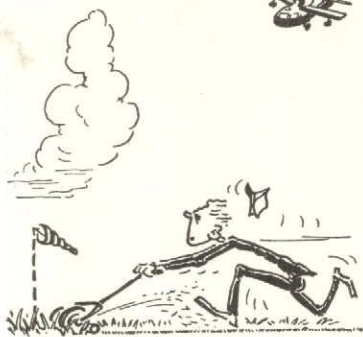
Ett jaktplan, HA-1109-JL, som är en utveckling av den

*Forts. på sid. 46*





... MAN  
UNDRAR  
OM FLYTVÄSTARNA  
LIGGER DÄR DOM SKA...



I VISBY LANDADE VI  
PÅ VÄRLDENS BÄSTA GRÄSFÄLT...

Att komma till Gotland är nästan som att komma utrikes, åtminstone för en fastlänning. Man färdas över havet. Man pysslar litet med navigering och tvingas kalkylera — om också i periferin — med möjligheten av en landning på havet. Man funderar på hur varmt — eller kallt — vattnet kan vara. Om flytvästarna ligger där de skall ligga...

Och så kommer man då fram till »kalkklippan» och känner sig med ens betydligt torrare om fötterna...

## Av Yngve Norrvi

Vi gjorde en ordentlig sväng nedöver södra udden, såg Hobergsgubben uppifrån och upptäckte den sträva ensligheten där nere, vilket blev något av en överraskning för den som tidigare bara »upplevt Gotland» i egenskap av turist i Visby och inte gjort längre utflykter än till Snäckgårdsbaden...

Upp till Visby tog vi östkusten, stack över vid Roma och landade på »världens bästa gräsfält» intill »världens tjugigaste stad» — även från luften. De historiskt-romantiska perspektiven (eller skall vi säga de romantiskt-historiska, sådana de framstår i karlavulna 90-talsdrapor och i de minst lika karlavulna och sturlasonska kärva hembygdskrönikorna från vår generation) fick en nästan hötorgsaktigt enkel men samtidigt lättfattlig relief bara under landningsvarvet, som togs ut litet extra. Ringmuren och ruinerna uppifrån kom en att drömma om atterdagska bravader (och förglömma dess vardag för dess pirat-thrilliga uppsyn, som kanske blivit romantiskare genom seklerna — och genom litterär påverkan).

Vi tankade både »Akka» och oss själva i Visby. Lars pratade rapsodling, turistbusiness, befolkningsproblem, träsktorrläggning och mycket annat specifikt gotländskt, varefter vi med specialtillstånd från Försvarsstaben och välsignelser och instruktioner från trafikledaren på Visby och »basen» i Färösund, gick norrut över marker som det i dessa onda tider bara är förbehållet en del att röra sig över. (Oss emellan; vi såg just ingenting).

Landningen i Färösund skulle inte vara märkvärdig och blev det inte heller. Det blev inte heller tilläggningen trots kraftig pålandsvind, tack vare ett helt regelemente (eller kanske det bara var en grupp) tjänstvilliga svenska soldater som log och »bar ifrån», passade på vingar och stödflojtörer så »Akka» majestätiskt kunde rulla uppför den breda cementslipen såsom det anstår en gås, stadd i så viktiga ärenden som hon.

Färösund var fullpackat med folk. Hotellrum fanns inte, men en hel militärbarack stod nästan tom och där fick vi charmant logi plus lakan, filter och handdukar för det facila priset av 1:— kr. Det är flygvapnet som, om det finns plats och om hotellen är fullbelagda, sagt ifrån till sin godhjärtade, glade och pratsamme uppsyningsman, att han skall låta folk som kommer bo i förläggningarna. Tack snälla FV. Det är nästan så en väl omhändertagen privatflygare förlåter oginheten med fältet.

Har man kommit flygande till Gotland, så skall man flygande därifrån. Inte minst om man heter Nils Holgersson. Lagerlöfs Nisse och gåsaflocken tog rakt över till Tjust på småländska östkusten och det gjorde vi också. Man får en liten känsla av allvar när man pratar med trafikledningen om denna korta men dock överhavsflygning, och man tänker ett ögonblick på de privatflygare som i ungdomligt övermod gått och lagt sig och planet i Östersjön. När man bara har en motor och ingen radio, så är det inte ur vägen det där att man skall ordna så att TL får ett snabbt besked om att allt gått väl. Nu ordnas det så för de radiolösa, att man väljer någon av fyrarna eller lotsstationerna på kusten som anöringspunkt. Denna station underrättas av TL om flygningen och flygaren i sin tur gör sitt, dels genom att göra ett varv på ett par hundra meter över denna station, dels genom att ringa TL i Visby efter landningen.

Ett råd till alla Gotlands-flygare: Håll bra höjd under överflygningen om molnhöjden tillåter. Det är inte särskilt gott om båtar i farvattnen, och en nödlandning på vattnet är inte lustig vare sig man har flottörer eller hjul. Om inte annat så är det ofta ordentlig dnying eller sjö ute till havs.

Vi landade vid Gamleby, som sett mig födas, fick en bra brygga hos fiskare Schwarz på östra stranden av Gamleby-viken och togs programenligt emot av det bilande FIB-ombudet Axel Holm, som lekt »smirre räva» längs småländska ostkusten medan vi gjort Öland och Gotland och nu skulle kуска omkring med Lars i bygderna ett tag. Nisse Gustafsson och jag bestämde träff dagen efter med Lars och »Smirre» Holm vid sjön Krön och Vimmerby.

I sagan kommer en kråkflock och rövar bort Nils Holgersson medan hon och gässen gonar sig som bäst i det fagra Tjust. För att spara tid skulle nu Holm leka kråkflock och förpassa Lars till Vimmerby. Det skulle bli en del markreportage under vägen. Sedan skulle vi fiska upp Lars i Krön och göra en sväng nedåt Gnosjö-hållet för att i möjligaste mån följa Selma Lagerlöfs något slingrande färdplan.

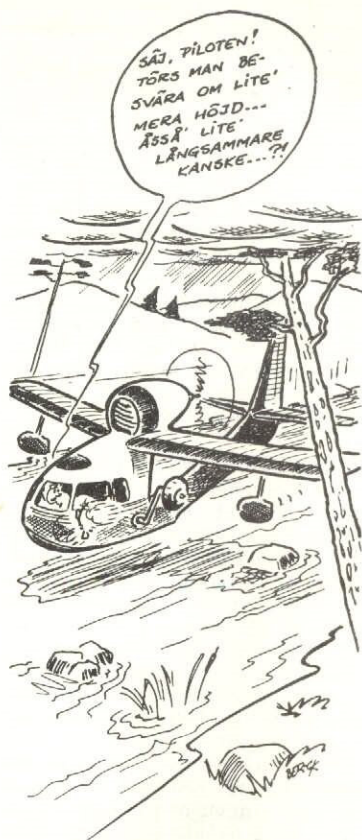
Det blev nu inte riktigt så. På morgonen var det lågt i tak och duggregn, så vi drog ut på starten i väntan på bättre väder. Efter en stund verkade det lätta litet och vi stack iväg. Tjosan! Det gick inte alls att gå »raka vägen» den korta biten till Vimmerby. Molntrasorna gick ner i topparna på de granna smålandsfurorna. Vända kunde vi inte heller göra, så vi

hade bara att välsigna den rikliga förekomsten av vackra (och delvis rätt långa) sjöar, ta en omväg norr över upp mot Åsunden, där vädret var något bättre, samt sedan följa vattensystemet ner mot Vimmerby. Så fort vi vände nosen söderöver var molntrasorna där igen. I sådana situationer välsignar man möjligheten att kunna gå ner på vatten. Vi kröp ner på lägsta höjd, följde dalgångarnas smala och långa vatten och nådde i sinom tid Krön välbehållna. Som signal att vi anlänt var det avtalat att vi skulle göra en sväng neröver Vimmerby och skramla litet med motorn. Nu kunde det inte bli mer än en 180-graders lov i talltopphöjd över sjökanten, som ligger några kilometer från Stan. Det vågade inte fasan släppa vattnet ur sikte i denna gråa dimslöja.

Nå, ner kom vi. Och vi hoppades att Seabeens oväsen, som faktiskt inte är ringa, skulle ha uppmärksamrats i stan trots avståndet. Det visade sig sedan att det också gjort det.

Nisse och jag lyckades leta upp en bra sandstrand, där vi glada i hägen förtöjde »Akka», varefter vi avsåg att ta upp i markerna till den väg som enligt kartan skulle finnas där.

Vi kom också mycket riktigt dit, men först efter att vi krupit med väskor, kameror och allsköns nödvändigt bihang genom djung-



...VI 'FLÖG' PÅ LÄGSTA HÖJD ÖVER DALGÅNGARNAS LÄNGSMALA VATTEN...

Vi lyckades leta reda på en bra sandstrand...



Ni kan börja läsa reportageserien nu

ler av ris, ålat genom dussintals täta vindfällan, balanserat över såphala mattor av gammalt dyktimmer utan vilket vi skulle ha behövt bygga en båt, vadat genom gungflyn och yppig pors... Det skulle bli en alldeles för lång och föga flygpropagandistisk historia att berätta om alla de strapatser vi genomgick. Det kan avslutas med att vi lagt till vid det mest oframkomliga stället i mellersta Skandinavien... Hade vi lagt till en halv kilometer längre norr eller söder ut hade vi kunnat marschera i dubbla led iförda smoking och lackskor. Men då hade det förstås inte blivit så mycket kul att berätta.

Vi hittade till slut en väg. Den var mycket smal och tycktes inte ha använts särskilt flitigt på mycket länge. Efter någon diskussion om riktningen (smäländsvägarna är krokiga och fortsätter inte alltid åt det håll man tror) valde vi till slut ena hållet. Det var rätt håll vad väderstreckets anbelangar, men däremot var det en gammal väg som enligt senare uppgift snart helt upphörde att finnas till i ett moras.

Detta fick vi dock inte tid att undersöka, ty just som vi släpat upp packningen och oss själva på ett ståtligt backkrön och pustade ut, tyckte vi oss höra kända läten i vildmarken. Vi spetsade öronen som gaseller. Efter någon tvekan beslutade vi anse att de ljud som störde vildmarkens ro kunde vara Lars Madséns hurtiga hojtande, ackompanjerat av ett annat något



En lägenhetsbehövande sädesärla hade byggt ett bo i fenan.

strävare hojtande (Holms) samt hammarslag!

— Va fasen nu då? Höll dom på att bosätta sig i Smäländ? Så jädrans länge hade dom väl i alla fall inte behövt vänta på oss!

Nu gällde det emellertid att etablera kontakt. De hojtande som vi trodde härstammade från Lars avlägsnade sig åt sjösidan, medan hammarslagen och de vi trodde var Holms röst fortsatte från samma plats som tidigare.

Framåt! Pustande och stönande inledde vi återtagandet över de krokiga och backiga väglängder som vi med möda forcerat några minuter tidigare. För naturligtvis hördes rösterna bakom oss! På krönet av en ståtlig grusbacke stannade vi för att lyssna, sedan pulsen gått ner något och andhämtningen lugnat sig.

Nu var det alldeles tyst. Till och med hammarslagen hade tystnat. Vi såg på varandra, Nisse och jag. Såg på den tunga packningen, den vackra kuperade skogsterrängen, det ljuva milda vårregn som börjat strilla och på svettperlorna i våra bekymrade pannveck.

Så hördes det karakteristiska hostandet av en startande bil. En växel in. Backen! Högt varv ett slag. En ny växel, högt varv etc. — Dom vänder! Och åker härifrån!

— Framåt! Blod, svett och tårar. Svärord och gallhojtanden. Stridstjut à la Bölande Buffeln: Oiii-ah-ah-la-ui-iii!

Det hojtat nere i skogen. Det är Lars. Han tjoar. Vi tjoar tillbaka. Bilmotorn tystnar. Väskorna är dubbelt så tunga. Svetten skvalar innanför långkalsongerna som en öm hustru utrustad den djärve flygaren med för att han inte skall förkyla sig i propellerdraget...

Och så får vi då äntligen kontakt. Det är Lasse och Holm.

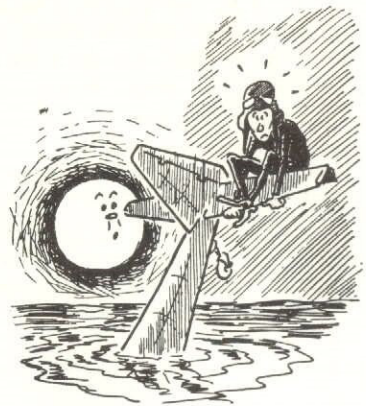
— Fanns det inte något värre ställe ni kunde lägga till vid, era..

Försoning. Återseendets glädje. Skönt få häva in packningen, sätta sig till rätta och åka, sedan man framhållit det ganska enastående i att vi över huvud taget lyckats ta oss luftvägen till Vimmerby i detta väder.

Hammarslagen? frågar vi. Åh, det var en semestrande Vimmerbybo som byggde en sportstuga i väntan på byggnadstillstånd...

Två hundra meter åt andra hållet fanns stora landsvägen som gick nästan i sjökanten — intill en brygga med sandstrand, hus, telefon... Vår »Akka» låg väl gömd, skild från civilisationen av djungel, träsk, gungfly.

Forts. på sid. 46



...MAN TÄNKER ET ÖGONBLICK PÅ DE PRIVATFLYGARE SOM I ÖVERMOD LAGT BÅDE SIG OCH PLANET I ÖSTERSJÖN...



VI VADADE GENOM GUNGFYLN OCH YPPIG PORS...



... MEN EN HALV KM LÄNGRE NORR- ELLER SÖDERUT HADE VI KUNNAT MARSCHERA I FÖRDA SMOKING OCH LACKSKOR...

När man talar med ledande personer inom den franska flygindustrin för att söka få en någorlunda klar bild av vart den syftar, blir man till en början alltmör förvirrad ju djupare man söker tränga problemen in på livet. Vad är meningen med denna flora av prototyper och extrema experimentmaskiner, som ytterst sällan resulterar i en serieproduktion? För en utomstående iakttagare hade det förefallit naturligare om fransmännen koncentrerat sig på licensbygge av beprövade typer. Flygfabrikantens svar på frågan är mycket enkelt, ju djävare hans projekt är, desto lättare får han pengar. Skulle han däremot ge sig in på serieproduktion är han ute på osäker mark vad beträffar subventionerna. ....

Vilken är då den franska statens målsättning och grundtanke? Den slutsats man så småningom kommer till, är att ett realistiskt planerande fått ge vika för en alltför stark önskan att återuppliva »minnen från fornstora dar». I seklets början var Frankrike den ledande nationen inom flygningens område med sådana namn som Blériot, Farman och Ferbers. Nu har Frankrike svårt att ta upp kon-

av ett statligt bolag, tre förstatligade och nitton privata. Med några få undantag är dessa sammanförda i en organisation kallad »Union Syndicale des Industries Aéronautiques» (U.S.I.A.). Personalen, innefattande ingenjörer, tekniker och arbetare i samtliga bolag uppgår till c:a 38.000 man. Jämsides med U.S.I.A. finns en statlig organisation, »Direction Technique» (D.T.I.), som kon-

prototyper eller annan tillverkning.

Experiment pågår för närvarande med (i vissa fall omfattande flygprov):

REY-01, en konstruktion baserad på slagvingeprincipen;  
HUREL-DUBOIS HD. 10, fpl. med extremt högt sidoförhållande;  
SNCASO SO. M 2, två-sitsigt reoplan;  
SNECMA Atar, det första helt franskyggda planet med reamotor.

FOUGA Sylphe (6 prototyper);  
FOUGA Cyclope (2 prototyper);  
FOUGA Gemeaux (2 prototyper);  
De tre sista är små reoplan.

EMOUCHET-SNECMA Escopette, segelfpl med »pulsrearör»,

#### Helikoptrar:

SNCASO SO. 1120 Ariel III;  
BREGUET 11. E;  
SNCAN NORD 1710;  
SNCASE SE. 3120.

# Subventionerad fantasi

kurrensen med USA och England. Men man vill åtminstone vara den ledande inom något område och inget faller sig naturligare för den franska mentaliteten än att ägna sig åt halsbrytande och fantasifulla experiment, som låter tala om sig. Att sedan pengarna tar slut för ett visst projekt i och med att prototypen kommer i luften — det tycks man inte ta så hårt!

Det är ännu för tidigt att yttra sig om vart denna politik kommer att leda. Optimisterna hoppas på att, »un menage a trois» mellan fransk fantasi, engelsk grundlighet och amerikanskt kapital skall ge Västmaktflyget en kolossal utveckling. Pessimisterna drar paralleller med Maginotlinjen, befästningskonstens tekniska underverk, som dock bara blev en ofullbordad symfoni...

Men vi ska låta faktiska uppgifter och siffror tala. Den franska flygindustrin består

trollerar flera specialinstitutioner, varav de viktigaste äro:

## TORSTEN AKRELL

### om franskt flyg och flygindustri

Den statliga forskningsbyrån »Office National d'Etudes & Recherches Aéronautiques».

Två försökscentraler, »Centre d'Essais en vol» (C.E.V.), den ena i Bretagne för Parisområdet, den andra i Marnonville för Marseillesområdet.

Ett flertal vindtunnlar (även för överljudsfarter), privata eller statliga, vilka står till samtliga flygindustriers förfogande.

Flygtekniska byrån »Service Technique Aéronautique» (S.T.A.), vilken underställes alla projekt och sköter viss del av kontrakteringen. D.T.I. kan emellertid direkt enligt eget gottfinnande uppdraga åt viss fabrikant konstruktionen av

#### Av myndigheterna särskilt beställda plan:

(Siffrorna inom parentes anger antalet prototyper).

BOISAVA-MERCURY, 4-sitsigt sportplan (1);  
BROCHET 100, 3-sitsigt sportplan (1);  
MINICAB, 2-sitsigt sportplan (10);  
J. CHAPEAU, 2-sitsigt sportplan (10);  
JODEL, 2-sitsigt sportplan (10);  
BROCHET, 2-sitsigt sportplan (10).

#### Prototyper, som för närvarande undergår flygprov:

##### A) Militära:

LEDUC 01, experimentplan med rearör som kraftkälla;  
DASSAULT 452 Mystère, reajaktpplan;  
NORD 2200, reajaktpplan;  
ARSENAL VG-90, reajaktpplan;  
SO. 6020, 6021, 6025 och 6026 reajaktpplan;  
BREGUET 960, attackplan med reamotor (2 prototyper);  
SNCASE SE. 2410, 2415 (Grognard) reabombplan;

Fort. på nästa sida.



*SNCASE SO. 4000*, reabombplan;  
*MAX HOLSTE 152*, skol- och förbindelseplan.

**B) Trafikplan:**

*SNCASE SO. Nene*, experimentplan med reamotorer för kommersiell trafik.

**C) Sport- och skolplan:**

*SIPA 200*, turistplan med reamotor;

*MORANE 732—33*, 2-sitsigt skolplan;

*DASSAULT 80*, 2-sitsigt skolplan;  
*MORANE 700 och 703*, turistplan med mycket lång flygsträcka.

**Flygplan, som nu serietillverkas:**

*SNCASE Armagnac*, f. n. största franskbyggda trafikpl (15);

*BREGUET*, f. n. största franskbyggda civila fraktpl (15);

*SNCAN Nord 2501*, f. n. största franskbyggda militära fraktpl (160 best.)

*DASSAULT Ouragan*, första franska plan m. reamotor (150 best.);

*SNCASE*, Vampire och Mistral jaktplan (antalet hemligt);

*M.B. 175*, medeltungt bombplan (c:a 80);

*SO. 30 P. Bretagne*, tvåmotorigt medeltungt tp-plan (40);

*SO. 95 Corse*, tvåmotorigt lätt tp-plan (60);

*DASSAULT 315*, militärt transportplan (300);

*SNCAN Nord 1400*, tvåmotorigt sjöfpl (25);

*SIPA 111 el. 11 el. 12*, jaktskolplan (184);

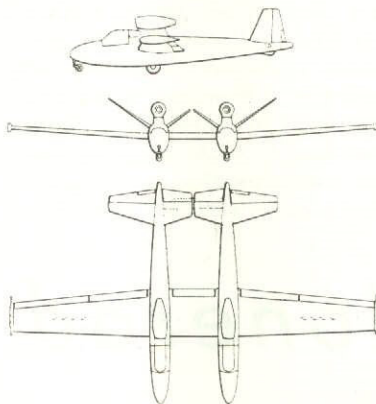
*MORANE 472, 474, 475*, jaktskolplan (500);

*SCAN 30*, tvåmotorigt amfibieplan (40);

*SIPA 901*, turist- och skolplan (100);

*NC. 853*, turist- o. skolplan (100);  
*SCAN 20*, skolplan f. sjöflyg (25).

*Fouga »Gemeaux»*, lätt franskt »tvillingplan» med reamotorer som byggts i två prototyper.



Motorproduktionen följer i stort sett samma linjer som flygindustrien i övrigt, vilket framgår av nedanstående sammanställning:

**A) Kolvmotorer:**

*POTEZ 4D*, f. n. en försöksserie;

*POTEZ 6D*, f. n. en försöksserie av 30 st., en serie på 300 planeras;

*POTEZ 12D*, f. n. 6 prototyper;

*ARSENAL 12H*, inverterad V-motor, tillv. av 60 st. planerad;

*SALMSON 9NH*, 135 hk, prototyp, avsedd f. helikopter;

*SALMSON 9AQ*, 140 hk, serietillverkas;

*MINIE 4DA 28*, 75 hk, serietillverkas;

*LUTETIA 4C-02*, 41 hk, prototyp;

*SNCEMA 14X*, 14-cyl. stjärnmotor, tillv. av 200 st. planeras.

**B) Reamotorer:**

*HISPANO SUIZA TAY*, provtillverkning planeras;

*HISPANO SUIZA NENE*, serietillverkning av 30 per månad;

*SNCEMA T.B. 1000*, undergår f. n. prov;

*SNCEMA ATAR 101*, serietillverkas.

Så ter sig alltså i korthet den franska flygindustriens organisation och tillverkningsprogram för närvarande. Med det i Frankrike alltid snabbt skiftande inrikespolitiska läget och den labila världssituationen kan naturligtvis en del plötsliga ändringar komma till stånd. Några mer genomgripande förändringar låter sig dock knappast göra i en handvändning — så enkelt är det inte att ställa om en flygindustri från experiment till serietillverkning.

Det franska trafikflyget utgör en utmärkt illustration av vad ovan sagts om flygindustrien — ett mycket litet antal franska plan ingår i Air France m. fl. franska flygbolags luftflotta.

Det största bolaget är det statsägda Air France, som förfogar över sammanlagt 114 maskiner, varav 19 »Constellations», 27 DC-4, 35 DC-3, 2 JU-52 och slutligen 31 Langedoc.

Privata franska flygbolag förfogar sammanlagt över 130 maskiner (häri ej inräknade ett trettiotal småplan tillhörande mindre charterbolag) varav 61 DC-3, 12 DC-4, 6 Bristol 170 och slutligen 4 stycken SO.30 P »Bretagne».

Vad beträffar nybeställningar har Air France uteslutande koncentrerat sig på icke-franska maskiner och kommer inom kort att utöka sin flotta med: 4 »Constellations», 10 »Super Constellations» och 6 »Vickers Viscount», enligt vad som nu planeras.

Under 1950 flögs 2,5 miljarder passagerar-km, varav på Air France' del kom drygt 1,1 miljard. Ton-km frakt och post var 72.000.000 varav Air France flög drygt 40 miljoner.

Under 1951 trafikerades 174 flygplatser i 75 länder, inkl. de franska besittningarna.

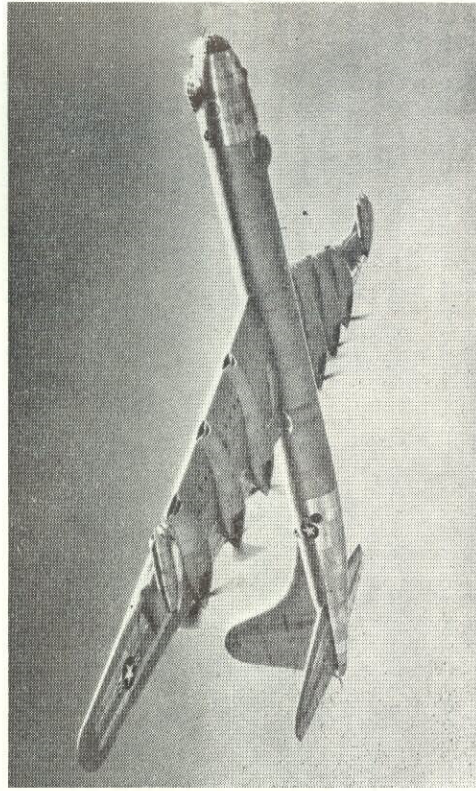


## Convair B-36

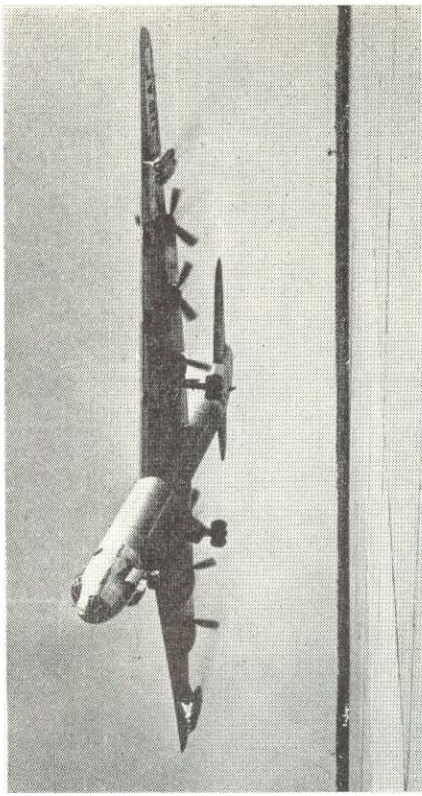
USA-flygets väldiga jättebomber Convair B-36, vilket plan nu utgör ryggraden i västvärldens strategiska atombombflyg, projekterades ursprungligen åren 1941-42 för att från baser i USA kunna bomba Tyskland och sedan återvända hem över Atlanten utan mellanlandning. Krigsavgörandet kom dock som bekant tidigare än man på sina håll väntat, med påföljd att arbetet på B-36:an inte behövde forceras i den ursprungliga takten. Emellertid kan man nog påstå att konstruktionen snarare vann än förlorade på att det dröjde ända tills augusti 1946 innan det första provflygplanet var i luften. Utvecklingen under de sista krigsåren gick nämligen så

rasande fort att många betydelsefullt förbättringar i annat fall knappast torde ha hunnit införas redan på prototypen.

B-36 konstruerades för att kunna transportera en större bomblast över en betydligt längre sträcka och på större höjd än något annat existerande flygplan. Att konstruktörerna lyckades härmed be-  
tvivlar ingen, inte ens ryssarna... ännu! Med en bomblast på 4 1/2 ton (en atombomb av »Hiroshimatype») flyger nämligen B-36 hela 16.000 km utan mellanlandning och på höjder över 12 km. Tilläggas bör dock att planet med reducerad bränslelast transporterat bombaster på upp till 38 ton. Sedan B-36 kom till har veteranen



Världens största bombplan, Convair B-36 anses med sin last av atombomber som den främsta fredsbevarande faktorn.



Nära 23.000 hästkrafter och mer än 9 ton statisk dragkraft är den fantastiskt kraft som B-36:ans sex kolv- och fyra reamotorer utvecklar vid starten.

intet annat flygplan kunnat uppvisa bättre prestanda i fråga om flygsträcka och bombast, även om B-36, vad farten beträffar, redan vid typens första provflygning ansågs en smula föråldrad. För att råda bot härför infördes en hel del motorförbättringar redan i den första serien, vilka medförde en icke oväsentlig höjning av framför allt marschfarten.

Sedan dess har som bekant hastighetskraven ytterligare stegrats, vilket medfört nya ansträngningar för att öka B-36:ans fart. I mars 1949 offentliggjordes det första resultatet av detta arbete i och med att en med såväl kolvsom reamotorer (fyra J-47 axialyttervingarna) för första gången provflögs. B-36, som med sina ursprungliga sex kolvmotorer av typ Pratt & Whitney Wasp Major R-4360 hade en toppfart på ca 550 km/tim och en normal marschfart som snarare under- än överskred 400-kilometersstrcket, fick i sin delvis readrivna upplaga B-36D en

toppfart på över 700 km/tim — en synnerligen imponerande hastighet för denna 160-tonsbjässe.

Den version som i dag serietillverkas bär beteckningen B-36F men skiljer sig från föregångaren B-36D huvudsakligen genom sina något starkare Wasp Major-motorer, vilka vardera utvecklar 3.800 hk vid starten mot ursprungsversionens motorer om 3.000 hk vardera.

I detta sammanhang kan också nämnas att tidigare versioner av B-36 efterhand modifieras och utrustas med senaste typer av reaktor- och kolvmotorer, vilket sker vid Convairs San Diego-fabriker, under det att den egentliga nyttillverkningen äger rum vid bolagets väldiga anläggningar i Fort Worth i Texas, där för övrigt även USA:s första atomdrivna flygplan nu håller på att utvecklas.

Att här försöka sig på en enskild kortfattad teknisk beskrivning av B-36 är varken möjligt eller ens önskvärt. Det kan måhända räcka med några få men talande exem-

pel på detta flygplans väldighet. Sålunda utvecklar dess tio motorer en styrka motsvarande den hos 10 lokomotiv; dess bränsletankar rymmer tillräckligt mycket bensin för att kunna driva en bil runt jorden 16 varv; dess invändiga volym motsvarar tre normala femrumsvillor, och i dess elektriska system ingår mer än 4 mil ledning. Ett ytterligare exempel på planetets storlek, är att besättningen, för att lättare kunna ta sig från främre till bakre delen av planet, använder ett slags tralla som på ett spår löper genom en 25 meter lång trycktät tunnel. Hårtill kommer att planetets landställ omfattar 10 hjul, varav åtta i huvudstället. Detta för att planet skall kunna baseras även på relativt »små» flygfält — sin vikt till trots.

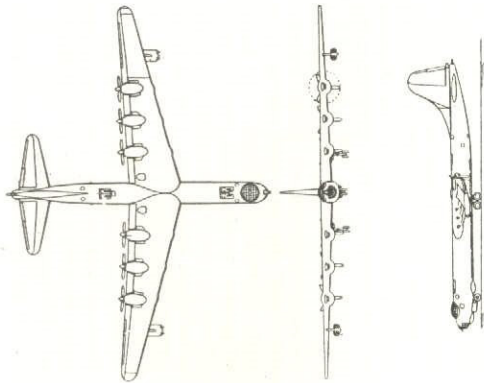
B-36 är vidare världens utan någon som helst jämförelse kraftigast beväpnade flygplan, och detta trots att det saknar annan

än defensiv beväpning. För sitt eget försvar är B-36 nämligen utrustad med inte mindre än 16 st. 20 mm automatkanoner, alla i radarstyrda dubbelorn, varav samtliga utom de i planetets nos och stjärt är indragbara.

B-36 förekommer även i en icke bombbärande spaningsversion, vars flygsträcka torde överskrida t. o. m. 16.000 km. I stället för bomber medför denna version, som är betecknad RB-36, inte mindre än 14 olika kameror, den största med en brännvidd på hela 1,06 m. Inga vanliga lådkameror precis!

Av de sex strategiska flygflottiljer, som nu lär vara under uppsättning med B-36, blir två spaningsflottiljer.

Vad serietillverkningen av B-36 beträffar, har denna konstant pågått sedan det första serieplanet provflögs i slutet av augusti 1947. Antalet nu stridsberedda B-36 uppges emellertid fortfarande till



högst 100, även om närmare dubbla antalet plan färdigställdes. Anledningen till att de fortfarande saknas i förbanden är de omfattande modifieringarna till reardrift. Sedan Koreakrigets utbrott, då B-36-beställningarna omfattade sammanlagt 170 plan, har emellertid ytterligare beställningar teknats. Hur många plan det totalt rör sig om är svårt att säga, sannolikt ligger antalet mellan 300 och 400.

Slutligen kan nämnas att i mars 1951 den amerikanske flygministern avslöjade att Convair-fabrikerne (vid sidan av sin ordinarie B-36-produktion) för närvarande är sysselsatta med bygandet av en helt reardriven version av B-36 utrustad med bakåtsvepta vingar. Om detta plan, som tillvidare kallas Convair YB-60, vet man hittills endast att det är konstruerat för betydligt högre farter än tidigare versioner. Siffran 885 km/tim har nämnts vid olika tillfällen.

## Convair B-36 F

Typ: tiomotorigt tungt bombplan för strategiska uppgifter.

Besättning: 15 man (inklusive fyra man avlösningspersonal).

Motorer: sex 28-cylindriga stjärnmotorer av typ Pratt & Whitney Wasp Major R-4360 med 3.800 hk starteffekt vardera samt fyra General Electric J-47 rearmotorer med 2,36 ton statisk dragkraft vardera.

Beväpning: 16 st 20 mm automatkanoner i åtta radarstyrda torn.

Spännvidd: 70,1 m.

Längd: 49,4 m.

Vingyta: 443,3 m<sup>2</sup>.

Tomvikt: ..... kg.

Flygvikt: 162.500 kg.

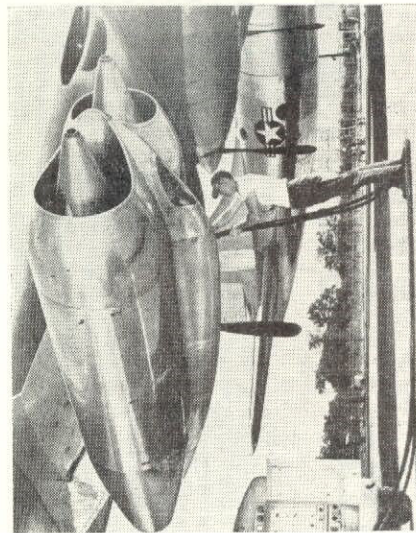
Vingbelastning: 367 kg/m<sup>2</sup>.

Toppfart: över 700 km/tim.

Marschfart: 450—480 km/tim.

Topphöjd: över 13.700 m.

Flygsträcka: 16.000 km.



B-36-ans högra rearmotorinställning i närbild.

Kalla krigets flyg:

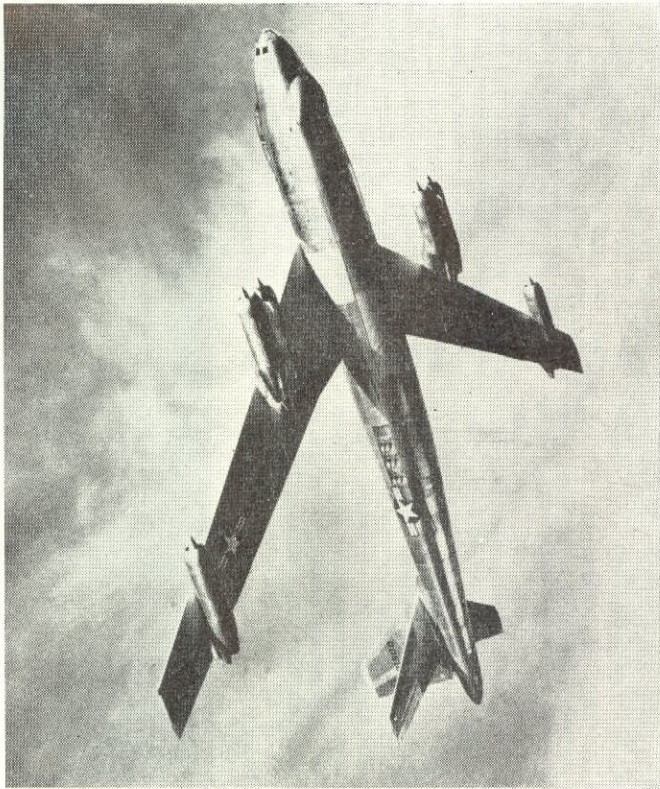
5

## B-47 Stratojet

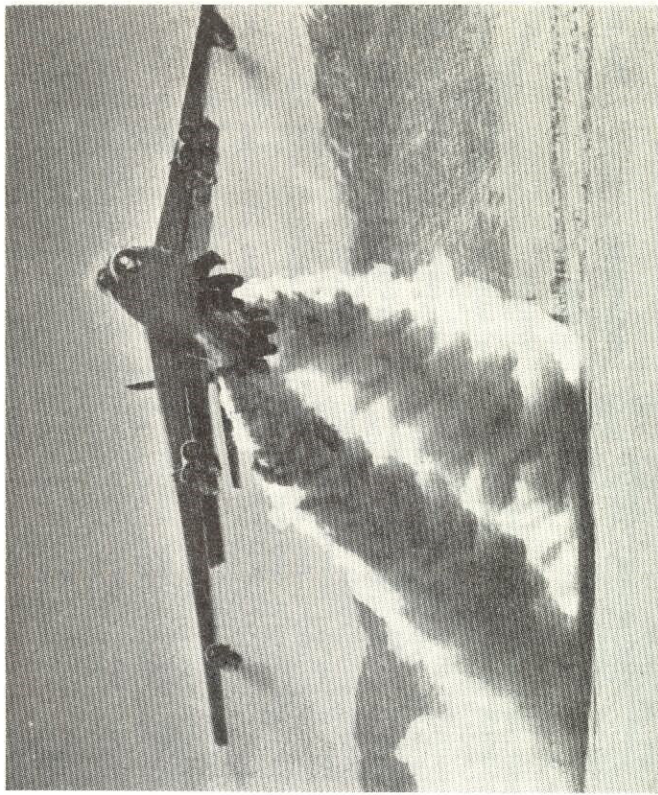
Världens snabbaste bombplan i tjänst, och det första stora reoplanet med bakåtsvepta vingar och stjärtplan, är två hedrande titlar som utan vidare kan användas på den amerikanska Boeing-fabriks medeltunga reabombplan B-17 Stratojet. Planet, som är ett av det allra viktigaste i den pågående amerikanska flygupp-

rustningen, och som redan nu byggs i stora serier vid Boeings fabriker i Wichita (huvudfabriken ligger i Seattle), torde för övrigt kunna betecknas som det mest avancerade bombplanet i världen som nått seriestadiet.

B-47 konstruerades ursprungligen för en toppfart av över 960 km/tim samt för att kunna trans-



Världens snabbaste bombplan i tjänst Boeing B-47 Stratojet.



Stratojet startar! Sammanlagda dragkraften hos dess motorer och starttrakter nårmar sig 18 ton!

portera mer än 9 ton bomber över en sträcka på mer än 3.200 km och på höjder över 10,5 km. Sedan dess har måhända dessa krav i någon mån modifierats, sannolikt därhän att speciellt flygsträckan kraftigt ökats. Vissa uppgifter talar t. o. m. om en fördubbling. Ett säkert tecken härpå anses planet's successivt kraftigt stegrade startvikt vara. Någon bekräftelse på dessa antaganden har av naturliga skäl inte stått att få.

B-47, som i storlek närmast motsvarar samma fabriks världsberömda B-29 Superfortress, provflögs f. f. g. den 17 december 1947, det vill säga föga mer än två år efter konstruktionsarbetets på-

börjande. Den 21 juli året därpå debuterade prototyp nr 2, och i februari 1949 gjorde ett av dessa plan sensation genom att på den rekordkorta tiden 3 timmar och 46 minuter överflyga hela den nordamerikanska kontinenten — en sträcka på 3.662 km — med en genomsnittsfart av 971 km/tim. Även om denna flygning med all säkerhet gynnades av kraftig medvind, är prestationen icke desto mindre ett talande bevis på den oerhörda stridspotential detta plan besitter, speciellt med tanke på att det konstruerats för atombombfällning (!) samt för bränslepåfyllning under flygning. Fördelarna med detta senare arrange-

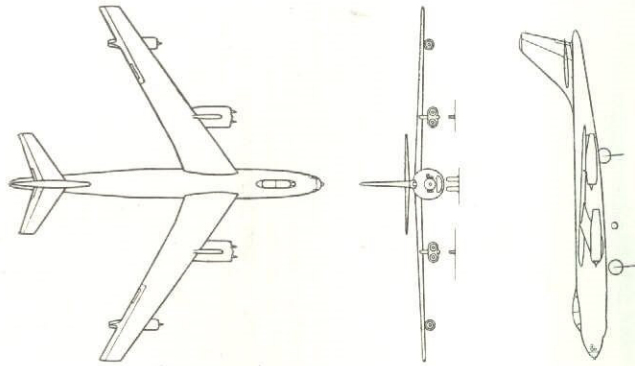
mang torde nu vara så pass välkända att de här inte närmare behöver beröras.

B-47:s prototyper var till en början utrustade med sex General Electric J-35 reamotorer med en statisk dragkraft av 1,8 ton vardera. I mitten på 1949 byttes emellertid dessa ut mot lika många men starkare motorer av typen General Electric J-47, vilka vardera utvecklade en dragkraft av 2,36 ton. I motsats till flertalet andra flermotoriga reoplan är B-47:s samtliga sex motorer fritt upphängda under vingarna. I planets motorutrustning ingår även ett imponerande batteri på 18 st startraketer, vilka emellertid däremot är helt inbyggda i planet's bakkropp. Dessa raketer utvecklade

en sammanlagd dragkraft på ca 8,2 ton, vilket torde vara välbehövligt för att hålla planet's startsträcka inom rimliga gränser. B-47:s vikt har nämligen som redan nämnts kraftigt stigit från prototypens 56,75 ton till den nuvarande serieversionens 84 ton!

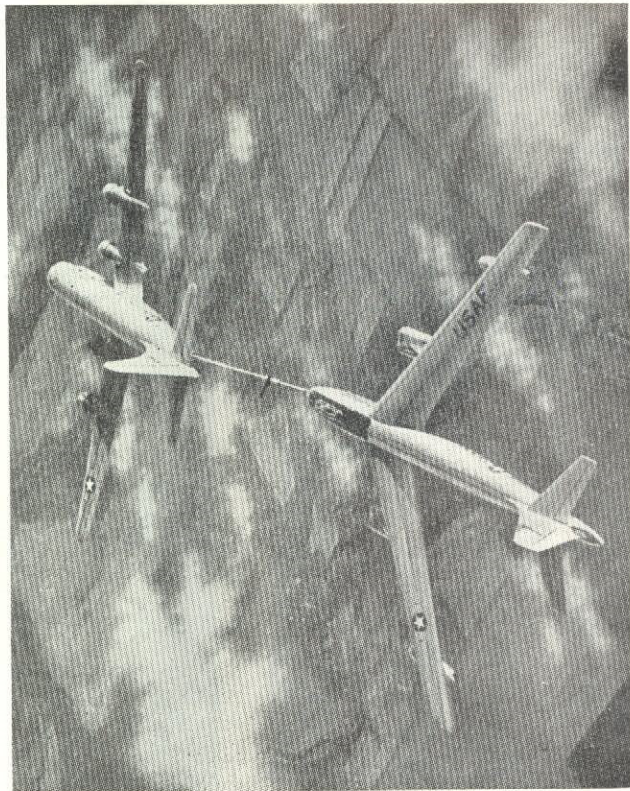
Förutom de kraftigt bakåtsvepta vingarna samt den ovanligt stora plättjockleken (ca 2,5 cm) i vingar och vissa andra detaljar av planet, utmärker sig B-47 för sitt ganska ovanliga landställ med huvudställ av s. k. tandemtyp. Balansen upprätthålles av ett par smärre stöd hjul under de inre motorgondolerna.

Vad produktionen beträffar, dröjde det inte länge efter de första flygprovens avslutande förrän



det amerikanska flygvapnet bestämde sig för att beställa den första serien B-47:or. Antalet var dock till en början inte större än 82, vilken kvantitet inte nämnvärt ökades förrän efter Koreakrigets utbrott. Våren 1950 rullades den första seriebyggda B-47:an ut från fabriken i Wichita, där produktionen under det sista året kraftigt utökats. Behovet av ytterligare B-47 är emellertid mycket stort, och nya stora beställningar har därför på sistone även utlagts hos Lockheed, som skall bygga planet i sina fabriker i Marietta, Georgia samt hos Douglas som skall bygga B-47 vid sina anläggningar i Tulsa, Oklahoma.

B-47 har med andra ord blivit ett av USA:s allra viktigaste va-



B-47 tankas under flygning från en Boeing KC-97 »flygande tankvagn».

## Boeing B-47 Stratojet

**Typ:** sexmotorigt medeltungt bombplan för strategiska uppgifter.

**Besättning:** 3 man.

**Beväpning:** ett okänt antal fjärrmanövrerade vapen i stjärten.

**Motorer:** sex General Electric J-47 reamotorer med en statisk dragkraft av 2,36 ton vardera.

**Spännvidd:** ..... 35,4 m

**Längd:** ..... 32,9 m

**Vingyta:** ..... m<sup>2</sup>

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

**Flygvikt:** ..... 84.000 kg

**Vingbelastning** ..... kg/tim

**Toppfart:** ... över 960 km/tim

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

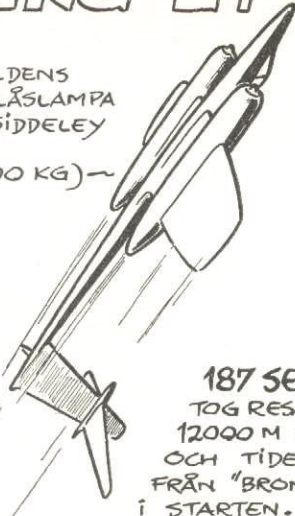
**Topphöjd:** ..... över 10.500 m

**Flygsträcka:** över 3.200 km\*)

\*) Gäller ursprungsversionen. Vissa uppgifter talar om ca 5.500 km för serieupplagan.

# KRING ETT REKORD...

TVA EX. AV VÄRLDENS  
FN. VASSASTE BLÅSLAMPA  
- ARMSTRONG SIDDELEY  
'SAPPHIRE'  
(DRAGKRAFT 3500 KG) -  
SLÄNGDE IVÄG  
MR PRICKETT  
NÄR HAN MED  
SIN METEOR  
FRISERADE  
REKORDET  
I STIGFART  
DEN 31 AUG...



**187 SEKUNDER**  
TOG RESAN TILL  
12000 M HÖJD  
OCH TIDEN KLOCKADES  
FRÅN "BROMSAR LOSS"  
I STARTEN.

FÖRSTA ETAPPEN TILL  
3000 M GICK  
OFÖRLÅTLIGT LÅNGSAMT  
(76 SEK.)...  
MEN SE'N DET VÅL BLIVIT  
KORSDRAG I KAMINERNA  
RÖK 'DOM SISTA'  
9000 METERNA PÅ 111 SEK. BLANKT!!

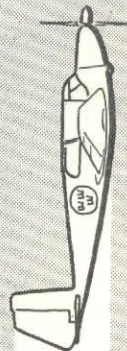


...VILKET BLEV  
EN SKAPLIG HISS  
MED 81 M/SEK.

D.V.S. SEX (6)  
ORDINÄRA  
GÄRDES-VÅNINGAR  
PÅ 0,25 SEK....!!

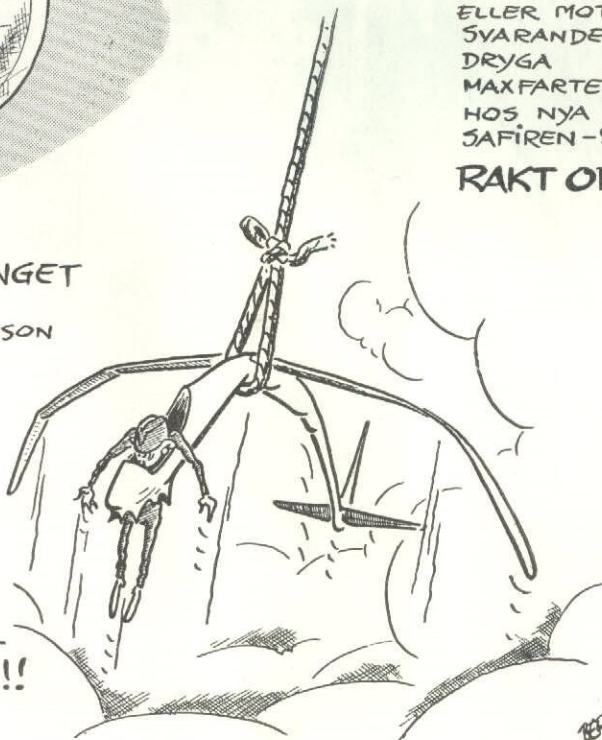


RÄKNAT I KM/TIM  
ÄR DET LIK-  
TYDIGT MED  
290 'KNUTAR'  
ELLER MOT-  
SVARANDE  
DRYGA  
MAXFARTEN  
HOS NYA  
SAFIREN-91B-  
RAKT OPP!



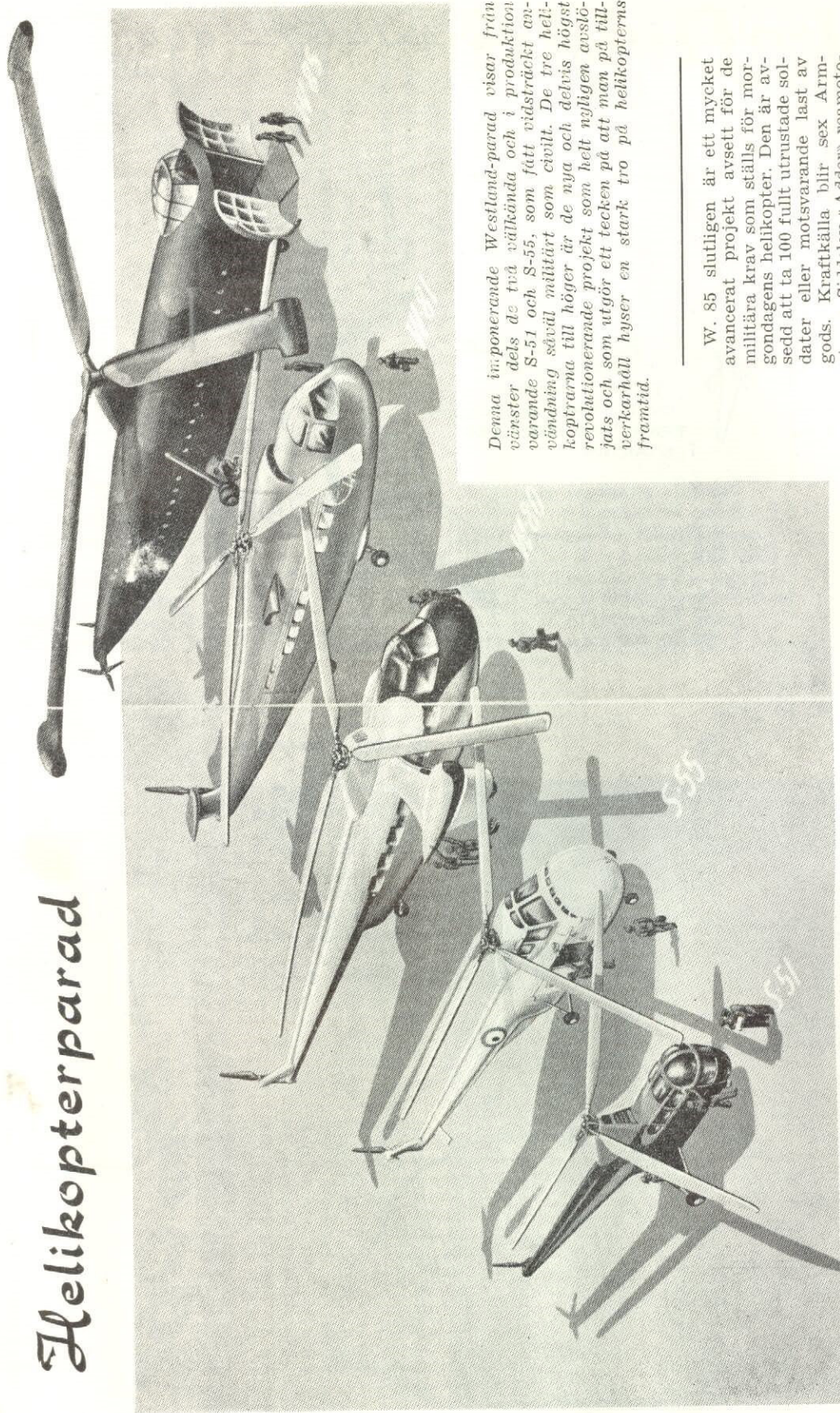
**290 KM/TIM**

**I SAMMANHANGET**  
KAN PÅPEKAS  
ATT NÄR PELLE PERSSON  
DEN 12/7-47  
KLÄTRADE SINA  
8050 VÄRLDS-  
REKORDMETER  
PÅ 14 MINUTER  
HAN VID FLERA  
TILLFÄLLEN  
REGISTRERADE  
'BRAK-HISSAR'  
PÅ 25-30 M/SEK.  
I CUMULU-  
NIMBUSSÖNERNA ...  
**UTAN MOTOR!!**



# Helikopterparad

22



Den nya inkommande Westland-parad visar från vänster dels de två välkända och i produktion varande S-51 och S-55, som fått vidsträckt användning såväl militärt som civilt. De tre helikoptrarna till höger är de nya och delvis högst revolutionerande projekt som helt närligen avslöjats och som utgör ett tecken på att man på tillverkarhall hyser en stark tro på helikopterns framtid.

W. 85 slutligen är ett mycket avancerat projekt avsett för de militära krav som ställs för morgondagens helikopter. Den är avsedd att ta 100 fullt utrustade soldater eller motsvarande last av gods. Kraftkälla blir sex Armstrong Siddeley »Adder» reamotorer eller liknande monterade parvis i naceller i spetsarna på den 3-bladiga huvudrotorn, som får en diameter av 31,7 m, kroppens längd blir 19,5 m, höjden till rotornavet 5,2 m, kabinvolymen 125 m<sup>3</sup>, flygvikt 24 ton, max marschfart 190 km/tim.

gerare. Koptern får en fyrbladig huvudrotor (plus stjärtrotor). Motorn blir en »Double Mamba» eller liknande gasturbin. Rotordiameter 22,9 m, längd 19,8 m, höjd till rotornavet 5,2 m, kabinvolym 44 m<sup>3</sup>, flygvikt 8,2 ton, max marschfart 300 km/tim.

motorer på 550 hk vardera och monterade i gondoler utanpå kroppen. Rotordiameter blir 22,9 m, höjd till rotornavet 4,9 m, kabinvolymen 34 m<sup>3</sup>, max flygvikt 6,5 ton, max marschfart 215 km/tim.

W. 81 är ett betydligt större projekt och avsedd för 30 passagerare.

Westland Aircraft Ltd:s i England tre nya helikopterprojekt har vi nu fått litet mera nyheter om. Benämningarna är W. 80, W. 81 och W. 85. Den förstnämnda är avsedd för 20 personer och får en rotor (plus stjärtrotor) som drivs av två Alvis »Leonides» kolv-

# Wakefieldvinnaren

Sune Stark, som blev världsmästare i G-klassen genom att vinna tävlingen om Wakefield Cup i somras, berättar här om de tankar som ligger bakom konstruktionen av den intressanta modellen.

Ett av de allra viktigaste kännetecknen på en god friflygande tävlingsmodell för tidsflygning är låg strukturvikt. Vingbelastningen har nämligen avgörande betydelse för såväl stig- som glidförmåga, varför man helst vill hålla vikten så låg som reglerna tillåter. (Enligt gällande regler är minimivikten för s. k. Wakefieldmodeller 230 gram.) Å den andra sidan vill man ha stor nyttig last, d. v. s. gummimotor, utan att samtidigt avsevärt avlägsna sig från minimivikten. Ett kvalitetstal för vikten är förhållandet mellan gummimotorvikt och totalvikt. För en god Wakefieldmodell bör detta kvalitetstal vara större än 0,5.

Jag utgick ifrån att modellen skulle ha 130 gram gummimotor. Detta ger ett viktskvalitetstal av  $130/230 = 0,565$  om modellen håller minimivikt. Att bygga en dylik modell är ingalunda någon lätt uppgift. För det första måste man se till att modellen har en enkel och ändamålsenlig uppbyggnad ur struktursynpunkt varvid man får vara beredd att ge efter på åtskilliga aerodynamiska önskemål, som skulle kosta för stor viktökning. Det fordrar vidare god materielkännedom beträffande speciellt balsaträ, tillgång till en bra väg samt ett tillräckligt lager balsa att välja och vraka ibland. Varenda liten list bör man lägga på vägen för att ingen onödigt tung bit skall smyga sig in i strukturen. (Som bekant varierar specifika vikten hos balsaträ högst betydligt). Sedan är det en bedömnings-sak hur lätt d. v. s. svag balsa man vågar använda till olika delar. Om man accepterar en övervikt av 30 gram eller mer och där-

med sammanhängande prestandaminskning, behöver man givetvis icke vara så noga med valet av balsa.

En annan faktor av största betydelse är motorarrangemanget. Det gäller ju inte bara att ha en stor mängd gummi i modellen utan även att utnyttja den i motorn magasinbara energien med största möjliga verkningsgrad. Det är närmast fråga om att välja ett lämpligt förhållande mellan propellermoment och maximalt antal varv. Ett stort moment medför ett mindre antal varv och tvärtom. Lämpligt variationsområde av tvärsnittsrean hos gummimotorn är erfarenhetsmässigt 70—100 mm<sup>2</sup> för en normal Wakefieldmodell. För min modell valde jag 14 strängar 6x1 mm<sup>2</sup> »Dunlop Black» vilket ger arean 84 mm<sup>2</sup>. En motor på 130 gram med denna area har i inkört tillstånd en längd av c:a 1,5 m.

Det finns åtminstone tre principiellt olika metoder att välja mellan då det gäller att »bygga in» denna motor i modellen. Metod nr 1 är att bygga en mycket lång kropp, som tillåter ett hakavstånd av 1,5 m. Denna möjlighet hade för övrigt flera av de amerikanska VM-deltagarna använt sig av i år. Mina viktigaste användningar mot så lång kropp är dels dess större strukturvikt, dels dess stora tröghetsmoment kring tvärxeln, vilket senare kan menligt inverka på längdstabiliteten.

Metod nr 2 innebär, att man har ett relativt kort hakavstånd, t. ex. 80 cm, och begagnar en speciell flätning av gummimotorn. Denna metod hade jag använt på mina 1949 och 1950 års Wakefieldmodeller. Flätningen är gjord så att motorn, då den är utgången, lägger sig i knutar, som håller den spänd mellan gummikrokarna. Man riskerar emellertid, att dessa knutar lägger sig olika från gång till gång, vilket kan innebära tyngdpunktsförskjutningar, som allvarligt kan påverka modellens stabilitet och trimning. Detta var anledningen till, att jag denna gång valde det tredje alternativet, nämligen att dela upp gummit på

två motorer förbundna av en kuggväxel. Jag valde därvid den enklaste och i mitt tycke den bästa av alla växelordningar nämligen en s. k. »krax». Den består helt enkelt av två kugghjul placerade i bakkroppen. I princip innebär detta i stort sett, att man viker den ursprungliga 1,5 m långa motorn på mitten.

Ett annat mycket omdiskuterat problem är valet av vingprofil. Jag föredrog att välja en profil, som jag hade erfarenhet av, nämligen densamma, som jag använt på min 1949 års Wakefieldmodell. Denna profil har civilving. Bertil Dillner konstruerat med ledning av erfarenheter från sitt examensarbete vid Tekniska Högskolan, som just omfattat en undersökning av modellplanprofiler. Denna profil förefaller mig ha goda allroundegenskaper d. v. s. vara lämpad för både motorflykt och glidflykt.

Förutom här nämnda finns det åtskilliga andra problemkomplex av betydelse för en Wakefieldmodells prestanda och stabilitet, t. ex. konstruktion av propeller, val av stabilisator och fenyta m. m. Dessa frågor får vi kanske tillfälle att återkomma till i ett annat sammanhang.

Med ovannämnda premisser satte jag sedan helt enkelt i gång att bygga modellen med hjälp av endast mycket schematiska ritningar. Modellen kom i färdigt skick att väga 240 gram, d. v. s. 10 gram över den önskade minimivikten. Vikterna fördelar sig enligt nedan:

Vinge	30 gram
Kropp + landställ	38 »
Stabilisator och fena	10 »
Propeller med lagringar	22 »
»Krax»-växel	10 »
Gummi	130 »

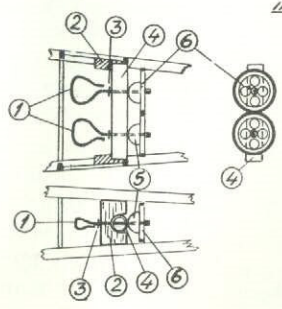
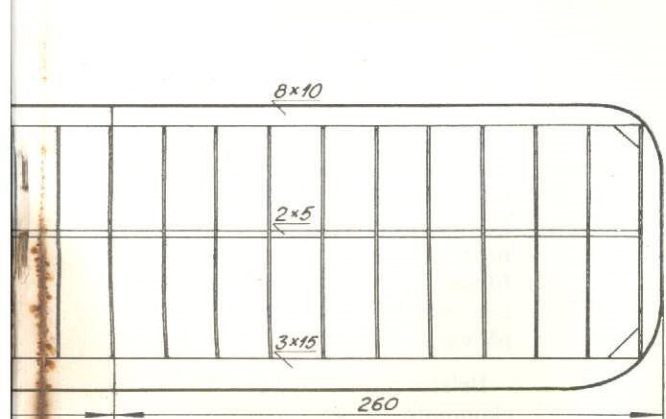
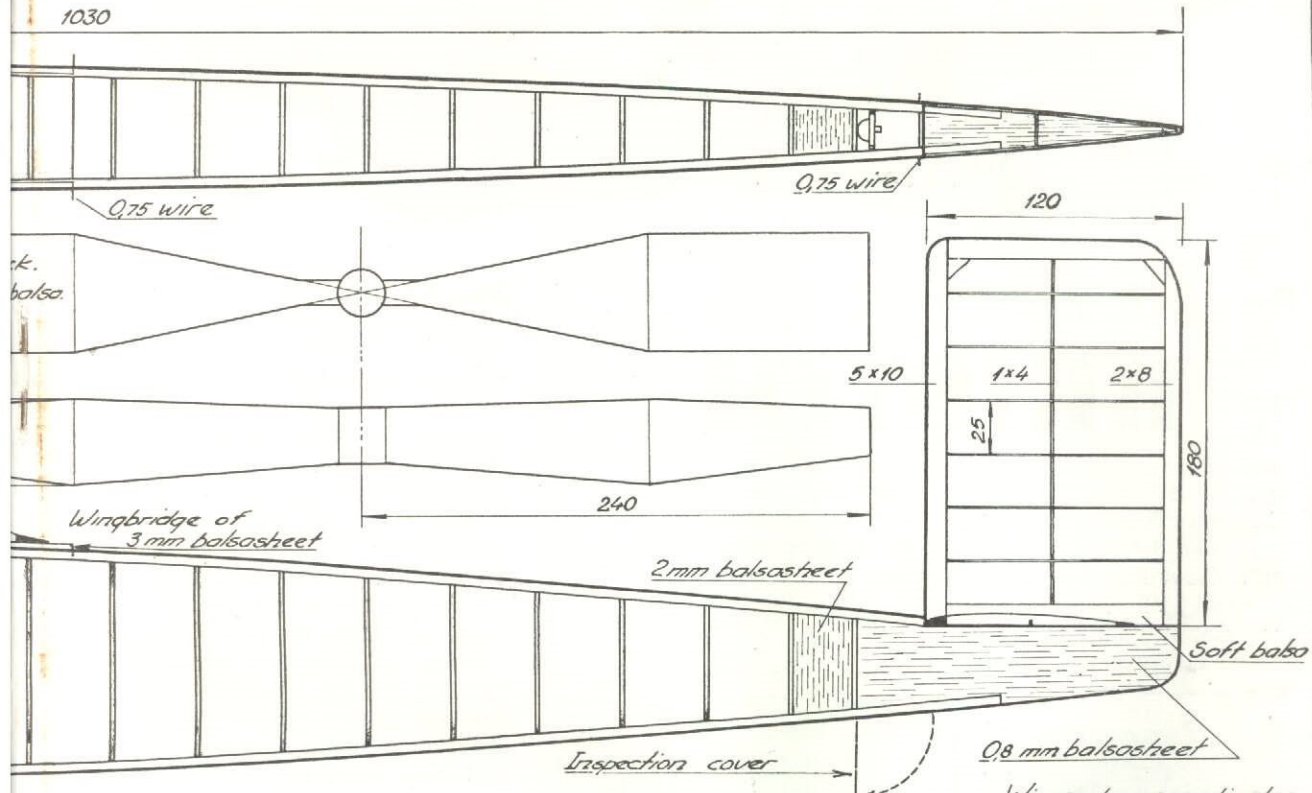
Ritningen förutsätter jag inte tarvar några närmare kommentarer då modellen absolut icke är lämpad som nybörjarmodell. Beträffande trimningen bör vinkeln mellan ving- och stabilisatorkordorna väljas så att tyngdpunkten vid trim kommer att ligga mittför eller möjligen något bakom vingkordans mitt. Stabiliteten bör då vara fullt betryggande under förutsättning av att vinge och stabilisator är fria från skevhet samt har avsedda profiler. Min egen modells toppprestanda i lugnt termikfritt väder har visat sig ligga omkring 4 1/2 minut.

En fullständig ritning till Sune Starks VM-modell publiceras med ensamrätt för Sverige på mittuppslaget (sid. 24—25) i detta nummer.





1030

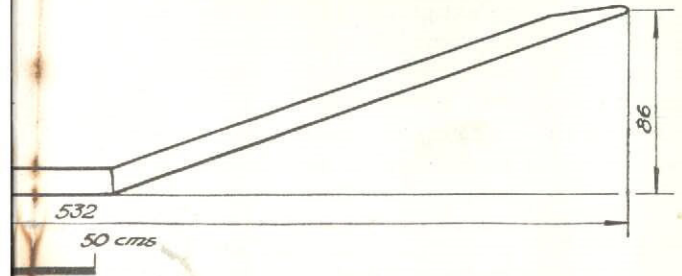


Wingsection coordinates in percent of cord.

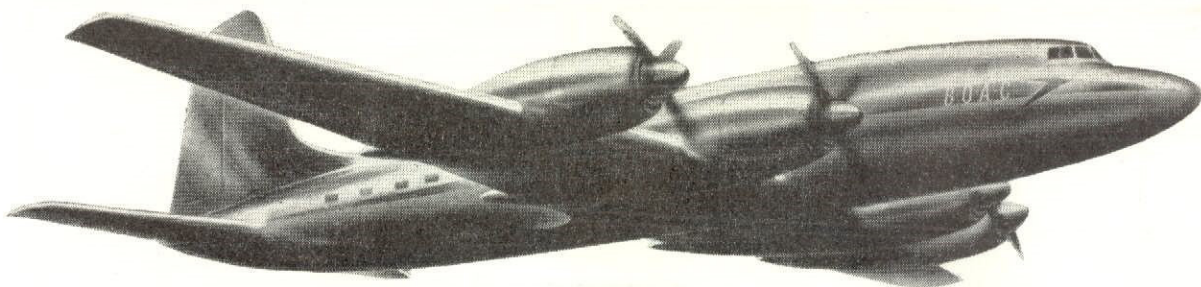
x%-c	y <sub>w</sub>	y <sub>o</sub>
0	0	0
0,125	-0,48	2,00
2,5	-0,54	3,14
5,0	-0,51	4,81
7,5	-0,42	5,98
10,0	-0,26	6,86
15,0	+0,16	8,00
20,0	0,55	8,55
25,0	0,89	8,61
30,0	1,13	8,85
40,0	1,32	8,44
50,0	1,22	7,54
60,0	0,95	6,31
70,0	0,59	4,87
80,0	0,19	3,31
90,0	-0,10	1,70
100,0	-0,20	0,20

1. 1,5 mm Wire.
2. 5 " Balsa.
3. Washer.
4. Aluminiumtube 8 mm.
5. Ball race.
6. Steel gears, dia 20 mm, 45 cogs mod 0,5.

Wing and stabilizer ribs of 0,8 balsasteet.  
 Wingsection, see coordinatetable.  
 Stabsection: Clark Y mod. Thickness 6 percent of cord.



**WAKEFIELD WINNER 1951**  
 by  
**SUNE STARK**  
 Stockholm Sweders.



Bristol 175 »Britannia»

Besök hos

# BRISTOL

Det tar ett par timmar att komma från London till Bristol, men det är väl värt besväret. Loopings utsände blev välkommen till Bristol Aeroplane Co. Ltd, de stora flygfabrikerna, av gamle Sverige-

vännern mr. Holt och fick tillfälle till en snabb vandring genom de imponerande anläggningarna.

Bristol är sedan länge en mångsidig tillverkare av flygmateriel och tillhör pionjärerna i branschen. Minnesgodä läsare minns kanske Bristol Jupiter motorerna som på sin tid licens-tillverkades i Sverige och var Svenska Flygmotors första arbete. Kanske också jaktplanet Bristol Bulldog som köptes av oss en gång för mer än tjugo år sedan. Nu har Bristol övergått på motorsidan till slidmotorer och senare till reamotorer och på flygplanssidan till betydligt större saker av vilka Brabazon blivit mest känd. På sista åren har man också tagit itu med helikopterkonstruktioner på skarpen.

Slidmotorerna är alltjämt aktuella även om reamotorn arm-bågar sig fram. Man var nog i

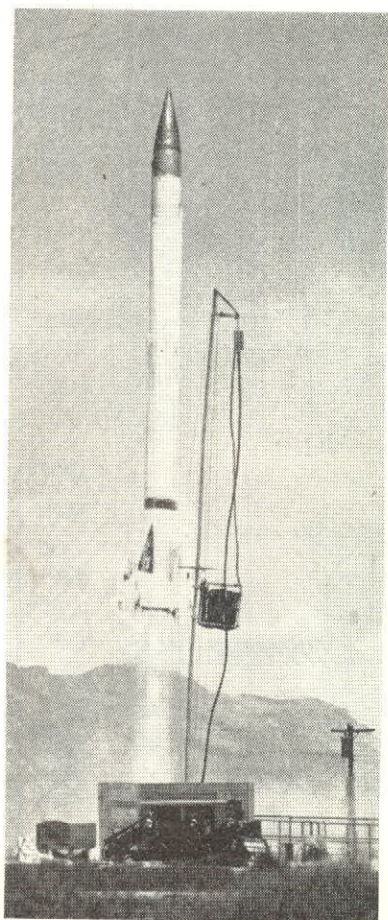
Amerikanska flottans senaste försöksraket Martin Viking har nått rekordhöjden 217 km. Topphastigheten beräknas till över 6500 km/tim. Bränntiden i raketten var 75 sekunder, varunder en höjd av 40 km nåddes. Topphöjden nåddes efter 4 min. 23 sek. Detta var den sjunde av de 10 raketer som beställts från Glenn L. Martin.

början något skeptiskt inställd mot slidmotorn men den har i praktiken visat sin klass och kommer nog också att få sin användning i framtiden. De mest kända typerna är Hercules och Centaurus som användes förutom i Bristols egna plan i Vickers Viking och Airspeed Ambassador m. fl. I fråga om reamotorer har Bristol hittills nöjt sig med propellerdrivande, The-seus på 2220 hk plus 375 kg »thrust» och Proteus på 3200 hk plus 360 kg. Vi väntar nu bara att få se Olympus som lär ska vara något alldeles extra fast man ännu inte vill lämna några detaljuppgifter.

Flygjätten Brabazon har stötts och blötts i det oändliga överallt i världen och många anser att sådana jättar inte har något existensberättigande. Det anser emellertid inte Bristol själva utan arbetet går vidare med Brabazon nr 2 som skall förses med Proteus turbiner och som har kommit en bra bit på väg.

Bristol har alltid ägnat drifts-ekonomin stort intresse, vilket ibland inneburit att man lagt sig mindre vinn om den skönhetsmässiga utformningen. Freighter är exempelvis inte någon skönhet men den är otvivelaktigt ett av världens mest ekonomiska transportflygplan i sin klass och står sig därför gott i konkurrensen.

På sitt nyaste fyrmotoriga trafikflygplan Bristol 175 Britannia har Bristol lyckats få fram även det vackra. Vi besåg prototypen som trots sitt halvfärdiga tillstånd gjorde ett



mycket flott intryck. Man framhåller från bolagets sida att de ekonomiska synpunkterna dock varit de bärande även i fråga om denna konstruktion. Planet utrustas med fyra Proteus-motorer och är avsett för upp till 90 passagerare enligt olika alternativ. Planet har givetvis tryckkabin. Flygvikten är 59 ton, spännvidden 43 m och marschhastigheten 550 km/tim enligt beräkningarna.

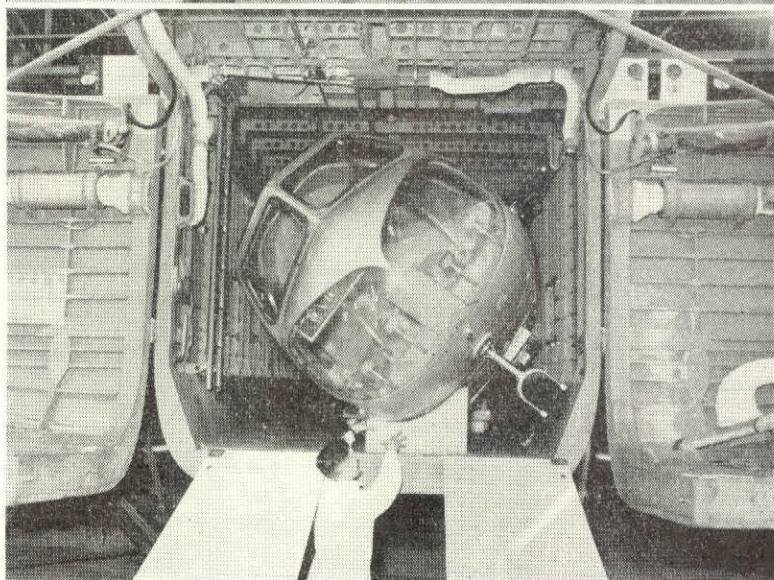
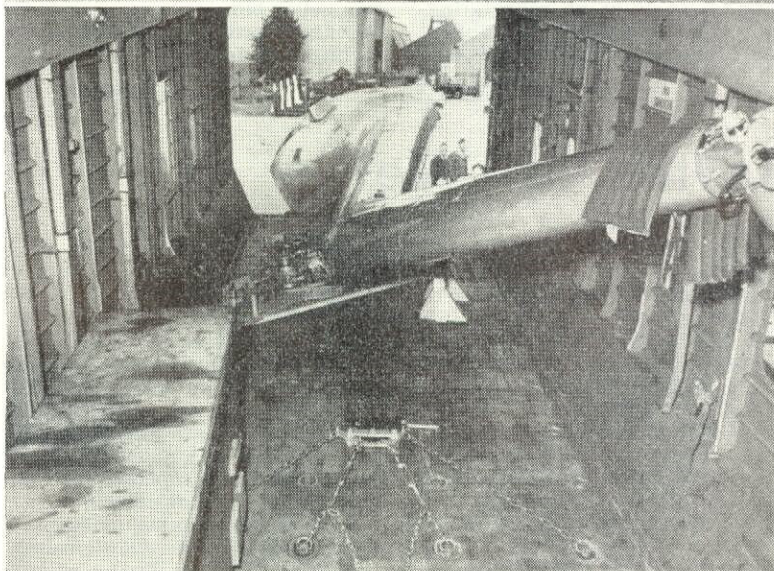
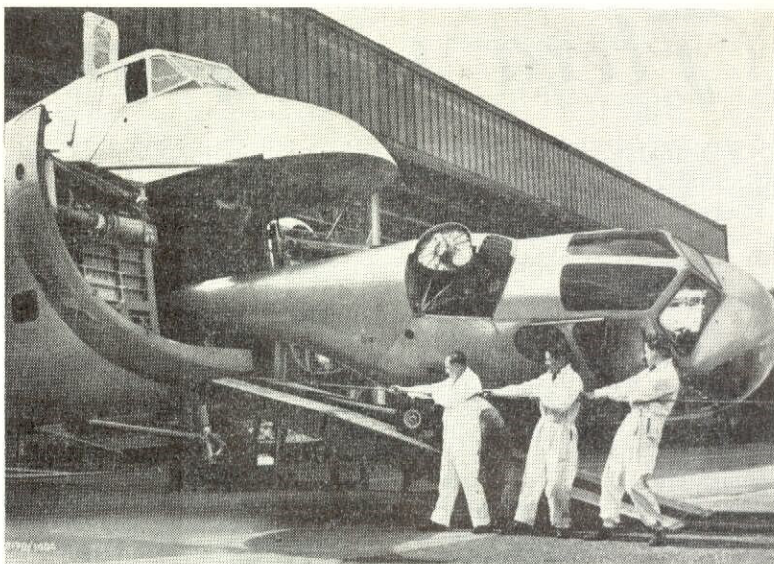
Den nya helikoptern typ 173 som är flygklar vilken dag som helst var naturligtvis intressant att se med dess två motroterande rotorerna, den främre lägre än den bakre. Två Alvis Leonides-motorer skall driva detta flygtyg sammankopplade, dels för att få samma hastighet på rotorerna, dels för att dessa skall fortsätta att arbeta bägge två även om en motor skulle stoppa. Normala flygvikten på 173: an blir 4800 kg, men använd som »lyftkran» kan koptern bära minst ett tons övervikt. Marschfarten beräknas till 170 km/tim, stigförmågan till 350 m/min och tjänstetopphöjden till 6.000 m.

På vägen till helikopterfabriken passerade vi något som såg ut som en ytterkonstruktion till en gasklocka. Det visade sig vara en specialanordning för rotorerna, den enda i sitt slag i världen.

— Vi sparar många liv genom den, anmärkte mr Holt torrt.

\*

Bristols föga vackra men ytterst användbara fraktplan typ »Freighter» kan brukas till litet av varje. Helt nyligen skulle en av bolagets nya helikoptrar av typ 171 överföras till Afrika för att undergå rutinmässiga tropikprov. Intet var då naturligare än att stoppa in koptern med nedmonterad rotor i en »Freighter» och flyga över hela maskineriet till bestämmelseorten Khartoum. Här några bilder från lastningen.



# Flera segelflygtävlingar

Distriktstävlingar i lag såsom bas, ett junior-SM som mellanled och ett senior-SM i toppen vill Kalle Svänsson ha i ett tävlingssystem för svenskt segelflyg. Får vi inte flera tävlingar dröjer det inte länge innan vi står utan möjligheter att försvara våra stolta internationella tävlingstraditioner.

I Looping nr 12, 1951, framhölls på tal om VM i Spanien 1952, att det nu gått två år utan att något större antal svenska segelflygare fått mäta sina krafter och dokumentera sina tävlingsegen-skaper. Ett SM 1952 ansågs dessutom tämligen utsiktslöst.

Detta måste återverka synnerligen oförmånligt på rekryteringen av tävlingsegelflygare och blir det inte någon ändring snart, kanske

det inte dröjer så länge, innan vi står där helt utan möjligheter att försvara våra stolta traditioner med två »raka» VM (1948 och 1950) som de största framgångarna. Men det räcker enligt mitt förmenande inte med ett SM. Det är alldeles för få som kan komma med där, vilket gör att det kanske inte heller blir de bästa. Vi måste ha någon form av kvalificeringstävling, och den måste läggas upp

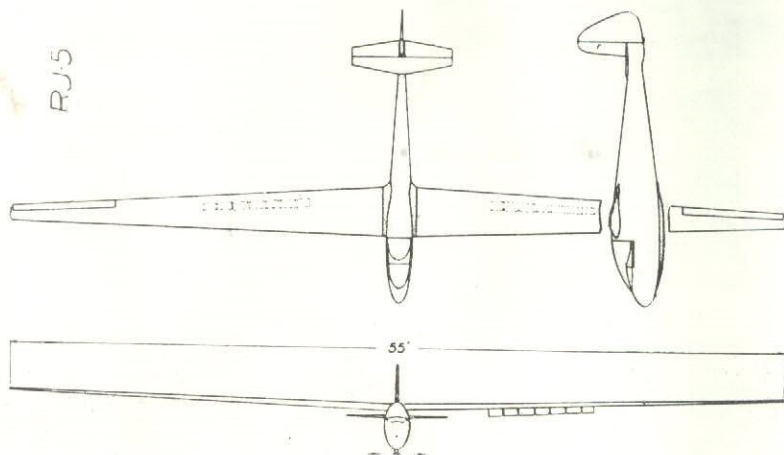
på bred bas. Rikssegelflygtävlingen i all ära, men den fyller ingen sådan funktion. Den är mest ett »avräkningsförfarande».

Skulle man inte kunna tänka sig distriktstävlingar i lag med övningssegelflygplan som bas i ett tävlingssystem med ett Junior-SM som mellanled och ett Senior-SM i toppen. Om 50 % av klubbarnas övningssegelflygplan utnyttjades i en sådan lagtävling, skulle man där få med över 100 segelflygare. Ett 20-tal av de bästa kunde sedan få pröva krafterna ytterligare i en individuell tävling — Junior-SM — och så kunde man till sist släppa ihop de bästa från denna tävling med det gamla gardet i Senior-SM. Tävlande från klubbar som saknar högvärdiga flygplan skulle ha möjlighet att på rimliga villkor hyra sådana flygplan från Alleberg. Flygning på triangel- och tur och returbanor bör ju kraftigt minska riskerna för haverier och ett ordentligt Senior-SM bör ur alla synpunkter vara viktigare än 2 veckors F-flygning på Alleberg.

Kostnaderna för tävlingarna bör i princip bestridas av de tävlande eller deras respektive klubbar. Och låter man bara bli de hittillsvarande långa distansflygningarna, blir det inte så dyrt. Flertalet funktionärer kan också ställas till förfogande av deltagarna. (Jämför »Junior-SM i segelflyg; Friskt initiativ — Roligt experiment» i Looping nr 5, 1951.) Detta gäller samtliga tävlingar — även Senior-SM. Detta senare bör emellertid som hittills arrangeras av KSAK, medan Junior-SM och distriktstävlingarna bör ordnas av flygklubbarna själva under KSAK:s överinseende.

## Bättre än Weihe

Från gamle vännen John Serafin, Detroit, USA, som deltog som »neutral» åskådare vid VM i Örebro och som numera tillhör F-flygar-gemenskapen på Alleberg efter två säsongers träget flygande där (som för övrigt resulterat i ett rent svenskt silver-C) har vi nyligen fått ett brev med inläggande treplansskiss av Dick Johnsons RJ-5, det nya världsrekordplanet i distans. Om rekordet och även planet har tidigare stått att läsa i Looping, och några nyheter utöver de redan lämnade har vi inte. Däremot kan vi inte neka oss nöjet att delge läsarna ett par rader ur Johns senaste brev. Vi gör det därför att brevskrivaren är en Sverige-vän av stora mått, måste anses vara en kapacitet i fråga om segelflygteori och känner både amerikanskt och europeiskt (för att inte säga svenskt) segelflyg mycket ingående. »RJ-5 har ett glidtal på över 1:38 och kan med en smula bättre finish lätt komma en bra bit över 1:40. Det skulle vara bra om Kockums med hjälp av Flygtekniska Försöksanstalten ville försöka förbättra Billy Nilssons Weihe så att han hade en chans att göra sig gällande vid nästa VM i Spanien...» Därmed torde förstås att John Serafin anser Dick Johnson och RJ-5 så bra att de vinner nästa VM om inte »extraordinarie» åtgärder vidtages.



För att i någon mån försöka belysa, vilka förutsättningar det finns att ordna distriktstävlingar, har jag gjort ett förslag till distriktsindelning och i förteckningen tagit med det antal segelflygplan av olika slag, som flygklubbarna disponerar. (Jag är fullt medveten om att siffrorna — ur årsredogörelsen 1949/50 — inte återger dagsläget exakt samt att i dem ingår några tvåsitsare. Men det behöver ju inte hindra, att de lägges till grund för en bedömning i stort.) Av de föreslagna 6 distrikten är det östra påtagligt starkare och det norra avsevärt svagare än de övriga. Norrland intar ju dessutom som vanligt en särställning — och en mindre

trevlig sådan — genom de långa avstånden och de därav följande höga transportkostnaderna. Men skulle inte vi här i mellersta och södra Sverige kunna hjälpa våra kamrater i norr med den saken genom att betala några kronor extra för »reskostnadsutjämnings», om det nu skulle visa sig svårt för norrlänningarna att ordna sina tävlingar. Det kan inte bli många kronor per man.

Ett tävlingssystem» som det här skisserade skulle vara av värde inte bara för rekryteringen av tävlingsflygare utan även för rekryteringen av segelflygare över huvud taget. Vi har sålunda dubbel anledning att nu genast försöka få till stånd åtminstone en eller annan distriktstävling redan nästa säsong. Vi kan helt enkelt inte vänta längre!

Karl Svänsson.

### Förslag till distriktsindelning.

Distrikt	Flygklubb	Disp. sfpl.	
		Högv.	Övn.
Södra	Aeroklubben i Malmö .....	4	3
	Blekinge Flygklubb .....	0	1
	Halmstads Flygklubb .....	0	2
	Kalmar Flygklubb .....	0	2
	Kristianstads Flygklubb .....	0	4
	Landskrona Flygklubb .....	0	1
	Nordvästra Skånes Flygklubb ....	0	2
	Summa	4	15
Sydvästra	Aeroklubben i Göteborg .....	1	3
	Halle-Hunnebergs Flygklubb .....	2	2
	Jönköpings Flygklubb .....	1	3
	Lidköpings Flygklubb .....	0	2
	Skövde Flygklubb .....	0	1
	Varberg-Borås Flygklubb .....	1	5
Summa	5	16	
Sydöstra	Gotlands Flygklubb .....	0	3
	Linköpings Flygklubb .....	1	3
	Norrköpings Flygklubb .....	3	2
	Nyköpings Flygklubb .....	0	3
	Sjunaryds Segelflygklubb .....	0	0
	Vimmerby Flygklubb .....	0	1
Summa	4	12	
Västra	Borlänge-Domnarvets Flygklubb ..	1	2
	Falu Flygklubb .....	0	0
	Karlskoga Flygklubb .....	1	3
	Orsa-Rättviks Flygklubb .....	0	1
	Värmlands Flygklubb .....	1	4
	Västerbergslagens Flygklubb .....	0	3
	Västerdalarnas Flygklubb .....	0	0
	Örebro Bil- och Flygklubb .....	1	3
	Summa	4	16
Östra	Arboga Flygklubb .....	0	1
	Eskilstuna Flygklubb .....	1	4
	Gävlebygdens Flygklubb .....	0	2
	Norrälje Flygklubb .....	0	1
	Stockholms Segelflygklubb .....	2	5
	Uppsala Flygklubb .....	0	2
	Västerås Flygklubb .....	2	3
	Östra Sörmlands Flygklubb .....	0	2
	Summa	5	20
Norra	Luleå Flygklubb .....	0	1
	Norra Ängermanlands Flygklubb ..	0	1
	Skelleftebygdens Flygklubb .....	?	?
	Sundsvalls Flygsällskap .....	0	1
	Umeå Flygklubb .....	0	2
	Östersunds Flygklubb .....	0	2
Summa	0	7	

## Eskilstuna vann guldvingen

Det blev Eskilstuna som till slut segrade i den hårda dragkampen om årets Guldvinge i Rikssegelflygtävlingen. Aldrig tidigare har striden om vingen varit så hård in i det sista. Eskilstuna fick platssiffran 74 fördelad sålunda på klubbmedlemmarna: Hans Rudberg 2,6, Stig Larsson 2,5, Åke Andersson 3, Clas Eklind 4,7, Göte Carlsson 9, Lennart Goffe 16, Harry Carlsson 20.

På andra plats kom Linköpings flygklubb med platssiffran 75, på tredje Aeroklubben i Malmö 87, på fjärde Stockholms Segelflygklubb 99 och på femte Västerås Flygklubb 100.

Det är således fortfarande endast de fem klubbarna i Eskilstuna, Linköping, Malmö, Stockholm och Västerås som kunnat mobilisera sådant deltagande i tävlingen att de kunnat konkurrera om Vingen. Detta är faktiskt rätt dåligt när det endast behövs 10 placeringar för att åtminstone komma med i prislstan.

Annars har deltagandet varit rätt livligt, dock inte fullt så livligt som förra året.

Lagtävlingen i höjdmomentet vanns av Linköping med 21,340 poäng före Eskilstuna 21,115 och Malmö 19,930. I distansmomentets lagtävling vann Värmlands Flygklubb med 33,74 poäng före Eskilstuna 29,53 och Stockholm 25,76.

Individuellt blev resultaten att Henry Norrbom, Linköping, vann höjdmomentet i klass 1 och oavsett klass med 9,425. I klass 1 blev I. Persson, Malmö, tvåa med 8,630, 3) A. Andersson, Eskilstuna, 8,580, 4) C. Eklind, Eskilstuna, 6,685, 5) L. J. Söderström, Göteborg, 6,305.

I höjdmomentet klass 2 blev de bästa resultaten: 1) S. E. Lundin, Linköping, 6,280, 2) K. Sjöberg, Malmö, 6,200, 3) T. Wuolo, Västerås, 5,860, 4) B. Johansson, Linköping, 5,635, 5) S. Larsson, Eskilstuna, 5,425.

Distansmomentet individuellt i klass 1 och oavsett klass vanns av Sven Jonsson, Värmlands Flygklubb, med 19,29 poäng. I klass 1 blev för övrigt de bästa resultaten: 2) H. Rudberg, Eskilstuna, 12,96, 3) B. Pedersen, Trollhättan, 12,68, 4) H. Westrin, Linköping, 11,03, 5) K. G. Klevstigh, Östra Sörmlands flygklubb, 10,96.

I distansmomentet klass 2 blev de bästa resultaten: 1) O. Berg, Stockholm, 13,00, 2) S. Larsson, Eskilstuna, 6,29, 3) B. Larsson, Malmö, 6,11, 4) B. Sjögren, Stockholm, 6,00, 5) S. Norlin, Linköping, 5,39.

# Nedgång för segelflyget

*Vilken optimism man än är utrustad med och hur välvilligt man än vill tolka tendenserna inom vårt segelflyg, så kan man ändå inte undgå att konstatera att det faktiskt bar- kar nedåt i frekvenshänseende. Sportsligt har vi gått framåt stort — trots att den högre verksamheten inte stimuleras i någon större omfattning, men i övrigt är det som sagt nedåt. Det är fara värt att den saknade stimulansen uppåt — främst bristen på tävlingar — nu på allvar börjar göra sig gällande i fråga om utbildningen.*

I chefsinstruktörens årsrapport, som när detta skrives inte är helt komplett men dock så pass färdig att man kan få ut huvuddragen i den, framgår denna successiva nedgång med all önskvärd tydlighet. Vi lämnar här de preliminära siffrorna med fjolårets siffror inom parentes. Vid bedömandet bör man ha i minnet att frekvenskurvan med undantag av siffrorna för flygtiden varit långsamt sjunkande under en hel följd av år.

Antalet erövrade diplom och certifikat är för året cirka 900 (1062) med 345 (421) A, 242 (306) B, 202 (205) C, 26 (27) silver-C, 3 (2) guld-C och 80 (101) S-certifikat. Alleberg ligger som vanligt bäst till med 87 (118), därefter kommer Aeroklubben i Malmö 53 (54) och Linköpings flygklubb 52 (42).

Även antalet starter har gått ned. I fjol gjordes sammanlagt 20 890 starter med glidflygplan och 15 661 med segelflygplan, d. v. s. totalt 36 551. I år är motsvarande siffror 17 980, 15 470, 33 450. Alleberg har gjort  $1\,239 + 2\,527 = 3\,766$  mot  $1\,394 + 2\,575 = 3\,969$  i fjol. Malmö har gjort 1 737 starter sammanlagt mot 1 854 i fjol och behåller därmed sin plats som livligaste klubb även på det området.

Siffrorna för segelflygtiden (sammanlagd för både glid- och segelflygplan) har också minskat. Medan siffran för i fjol var 3 942 timmar, är den för det gångna året 3 562. Alleberg har där 819 (883) timmar, Malmö 286 (596) — en kraftig minskning — Eskilstuna 284 (257), Västerås 256 (342), Stockholm 230 (137) och Örebro 223 (136).

Under året har utbildats 8 DK-instruktörer, 12 segelflyginstruktörer, 10 glidflyginstruktörer och 10 biträdande bygglidare. Materielbeståndet inom klubbarna är något sämre än förra året. Av högvärdiga segelflygplan finns 28 (mot 30 i fjol), övningssegelflygplan 93 (95) och glidflygplan 93 (105).

Om verksamhetssiffrorna pekar nedåt, så är det dock glädjande att även haverisiffrorna gör det.

Under verksamhetsperioden har inträffat 24 haverier med glid- och segelflygplan, de flesta av lindrig art. Fjolårssiffran var 32 och siffran för 1949 34.

En anledning till glädje är också att det, trots frånvaron av centrala tävlingar, har gjorts en rad förnämliga segelflygprestationer under sommaren. Tre guld-C är ju inte fy skam, Alf Hedmans distansrekord (dock ännu ej godkänt) är vidare en fin sak och dessutom har vi för första gången fått hastighetsrekord på triangelbana noterade (samtliga tidigare nämnda i Looping). För närvarande har vi totalt 23 guld-C i landet men vi har dessutom ett 10-tal som är klara med höjden men inte distansen för guld och 7—8 stycken som har distansen men inte

*Forts. på sid. 45*

## Stor aktivitet inom franskt segelflyg

Chefen för Segelflygskolan Alleberg, Herje Westrin, har under hösten gjort en rundresa i Europa med bil och bland annat passerat på att titta på det franska segelflyget. Den statliga segelflygskolan Chavenay tre mil utanför Paris är en av de större, men i detta område ligger segelflygskolorna så tätt att man från Chavenay ser starterna och landningarna på två ungefär lika stora skolor i närheten.

Herje Westrin var på Chavenay den 28 september och flög en hel del denna dag i en strålände termik med mycket hög molnbas. I detta område flög samtidigt ett 50-tal segelflygplan från tre olika skolor, så det var en aning trångt i luften. Varje skola har sina plan märkta med särskilda färger. Chavenayskolan har 35 segelflygplan, bl. a. Weihe, Baby, Olympia, Air-100 och den franska tvåsitsaren C-800. All utbildning sker i

DK och vinschstarter förekommer inte utan alla starter göres med flygsläp. Som bogserflygplan används hittills plan av typ Storch, men man håller på att inköpa Mothar, som blir betydligt billigare i drift.

Det franska segelflyget är statsunderstött i ännu högre grad än det svenska och vid de statliga skolorna utbildas och tränas en hel del av flygvapnets personal, både markpersonal och flygande. För vissa kategorier av elever är utbildningen helt avgiftsfri. Priser ligger annars en bra bit högre än i Sverige men i övrigt är betalningssystemet mycket likartat det svenska med särskilda taxor för bogsering, segelflygtid etc.

Det segelflygs mycket i Frankrike för närvarande. Chavenay ensam gör ungefär 8.000 segelflygtimmar per år (vilket är ungefär tio gånger så mycket som Alleberg) men så räcker säsongen också från mars till december. DK-utbildningen tycks vara upplagd efter i stort sett samma system som det vi nu använder i Sverige. En stor del av organisationen vid själva skolan verkade synnerligen praktisk och effektiv medan det i andra fall var en smula franskt över det hela... Man fäste sig särskilt vid den ruschiga farten, flygplanens förnämliga instrumentering och den dåliga kondition som flygplanen i övrigt befann sig i. Fransmännens fantasi och uppfinningsrikedom firar triumfer när det gäller praktiska detaljer. En stationsvagn med radio, fack för fallskärmar, barografer och övrig utrustning var något som vi med det snaraste borde skaffa oss, åtminstone på Alleberg. Den centralisering och därmed enhetlighet i utbildning, säkerhetsbestämmelser osv som vi har i Sverige med alla dess fördelar saknas i Frankrike, där varje skola tycks arbeta efter sina egna metoder. Någon samordnad upplysnings- och rådgivningstjänst i likhet med den KSAK utöver i Sverige ser man heller inte till i Frankrike. Det har givetvis sina nackdelar, men tack vare ett utomordentligt intresse och ekonomiskt stöd från statens sida har verksamheten ändå kunnat drivas upp till en mycket stor omfattning, som vi här hemma i Sverige knappast kan göra oss en föreställning om. Bara det att man vid en enda skola segelflyger närapå tre gånger så mycket som vi gör i hela landet under ett år säger ju en del om frekvensen. Och segelflygskolorna ligger tätt åtminstone i Paris-området, säger Herje Westrin.

# Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr

Han fördes ombord på Northland och vid det förhör, som hölls, uppgav han sig heta Sensesse. Det visade sig vara den tyska expeditionens läkare. Han hade varit ute på en rekognosceringstur, när amerikanerna bombat Sabinestationen. När Sensesse sedan kommit tillbaka, hade alla medlemmarna i lägret försvunnit och lämnat honom kvar åt sitt öde. Då man frågade honom, var han hade fått tag i vindtygsjackan han bar, berättade den tyske doktorn, att den tillhört Eli Knudsen. Han hade tagit den från den skjutna dansken, men i gengäld rest det stora korset över dennes grav och i detta inskrut Knudsens namn. Sensesse ansåg sin handling mycket lovvärd.

När man undersökte sydsidan vidare, påträffade man en gummilivbåt och intill denna stod en plåtkista, som innehöll handgranater och ett brev, skrivet av de flyende tyskarna:

Käre doktor S.

*Vi har blivit bombade av fyrmotoriga bombplan och försvinna därför till hemlandet efter att ha förstört vad som var kvar. K., P., M., H och N. har redan givit sig av och jag hoppas de andra snart kommer efter. Jag skall ge exakta rapporter om Er i Tyskland. Allting annat kommer Ni att finna tillsammans med brevet. Ni vet, hur planerna är. Jag kan inte skriva tydligare i händelse av att detta brev skulle hamna i orätta händer. Ni kommer att finna en skiss på baksidan av detta blad, som kommer att göra det möjligt för Er att uppehålla livet här. Många hälsningar sändes Er.*

De överlevande tyskarna från Sabineön hörde man aldrig något av. Det mest sannolika är, att de begivit sig norr ut till en med tyska marinhöghöghuset i förväg bestämd plats och där hämtats av antingen en ubåt eller ett hydroplan.

Rapport avgick till Washington: Den tyska väderleksstationen på Grönland förintad enligt order.

Höghöghuset svarade med telegrafiska lyckönskningar.

\*

I slutet av juli blev den tillfångatagne löjtnant Ritter förd till Island, där han underkastades ett ingående förhör av Balchen. Detta försiggick under iakttagande av alla de yttre former, som anstår två fiender och gentlemän. Balchen började att fråga honom på tyska språket, men det visade sig då, att han kunde tala norska perfekt. Då många i sitt slag intressanta detaljer blottades vid detta tillfälle, kan det vara på sin plats att något närmare följa det tre timmar långa förhör, som Balchen höll. Det ger oss nämligen bl. a. en god insikt i tyskarnas planmässiga organisation även i trakter, som man kunde tycka låg långt utanför deras verkliga krigsrayon.

— Kan jag få några närmare upplysningar om Er egen person, löjtnant Ritter?

— Jag var från början geologie studerande. Blev sedan lärare och har författat en hel del böcker om Grönland.

— Deltog Ni i förra kriget?

— Ja, jag var löjtnant under världskriget 1914—1918.

— Fortsatte Ni sedan Edra geologiska studier?

— Ja, så till vida att jag företog en del expeditioner i polartrakterna. Under denna tid var jag också kapten på ett valfångarskepp.

— När blev Ni inkallad i militärtjänst på nytt?

— Våren 1942 i tyska marinen. Här fick jag order om att uppsätta en väderleksstation på Grönland. Min uppgift skulle vara att sända rapporter till Deutsche Luftwaffe och stå i kontakt med våra ubåtar i Atlanten.

— Hur utrustades Er expedition?

— Tyskarna inköpte ett fartyg i Danmark. Det omdöptes till Hermann.

— För Ni från Danmark direkt till Grönland?

— Nej, vi kajade först i Kiel och fick här en fullständig utrustning. Där fanns knappast något vi behövde sakna för en längre vistelse på Grönland. Men för att få allting i klädesväg så tip-top som möjligt för vi från Kiel till Norge. Det var huvudsakligen stövlar och skidor vi tog ombord.

— När avseglade Ni så?

— I augusti 1942.

— Hade Ni fått order om att lägga Er station på en speciellt utsedd plats?

— Nej. Man hade gett mig fria händer. Då jag sedan gammalt kände trakterna på Östgrönland, visste jag, att Sabineön skulle bli en utmärkt bas för oss. Här skulle vi kunna arbeta så gott som ostörda.

— När kom Ni dit?

— Den 26 augusti 1942.

— Sedan skötte Ni Er tjänst utan störande intermezzon?

— Ja. Allting gick bra ända till dess att Er Slädpatrull överraskade oss.

— Vad gjorde Ni då?

— När jag kom in i hyddan och såg att en av våra tyska uniformer låg kvarglömd där, förstod jag, att Slädpatrullens medlemmar inte skulle vara sena att rapportera denna upptäckt. Jag satte mig därför omedelbart i förbindelse med tyska marinhöghöghuset.

— Vad svarade det?

— Jag fick order om att utan dröjsmål bege mig till Eskimones och utplåna denna station samt att tillfångataga medlemmarna av Slädpatrullen.

— Så begav Ni Er i väg dit och utförde Ert uppdrag den 24 mars?

— Ja, men inte helt. Vi förstörde allt, som vi ansåg vara av militär betydelse, men danskarna lyckades undkomma. Jag insåg då, att vår bas på Sabineön kunde utsättas för bombanfall från Edra maskiner. Och enligt min mening skulle detta kunna hända inom en ganska snar tid.

— Då underrättade Ni Berlin?

— Ja, och jag fick instruktioner härifrån om att förflytta vår bas så långt norrut som möjligt.

— Hur mycket hann Ni uträtta av detta?

— Ingenting alls. Själv blev jag ju tillfångatagen och Edra bombningar av Sabinestationen omöjliggjorde fullständigt realiserandet av våra planer.

— Från vilken del av Tyskland är Ni, löjtnant Ritter?

— Jag är österrikare och räknar mig inte som tysk.

— Er familj?

— Jag tillhör en ganska känd släkt och måste an-

se mig ha fått en god uppfostran. Som österrikare kan jag inte sympatisera med preussarna. Framför allt i dessa tider då varje ämbete eller tjänst har en preussisk innehavare. Det ges knappast en möjlighet för oss själva att få ett statligt ämbete i dag.

— Är det preussarna, som är skuld till detta?

— Nej, inte enbart, Gestapo och S. S. är av precis samma skrot och korn.

— Ni gillar således inte systemet?

— Långt ifrån. Jag föraktar nazistpartiet och tar bestämt avstånd från dess terrormetoder.

— Vad är er tanke om det kommande Tyskland?

— Jag tror, att det hela slutar med revolution. Nazismen kommer att följas av en radikal förändring till bolsjevism.

— Hur anser Ni för Er del, att man borde handla?

— Preussen skulle kringgärdas av ett enda stort taggrädsstängsel och det skulle vara förbjudet för alla preussare att komma utanför detta. Detta mitt förslag är ungefär vad som kommer att hända alla tyskar, tyvärr även de hederliga. Ty när kriget är över, kommer ingen tysk att få resa utanför sitt lands gränser tack vare Gestapos metoder i alla de härtagna och ockuperade länderna.

— Hur har Er familj det i Österrike?

— Ingen av oss kunde någonsin känna oss säkra för SS och Gestapo. Hur det i dag har gått för min familj, vet jag inte. Själv är jag glad, att jag är ur spelet och borta från alltsammans.

— På vilket sätt har Ni bedrivit väderleksobservationerna?

— Radiosonder har sänts upp hela vintern.

— Resultaten?

— Genomgående utmärkta.

— Och de visade?

— Vi kunde fastställa, att luftströmmarna i stratosfären alltid kom från nordväst. I de bägge lägre skikten var däremot vindarna mera oregelbundna.

— Något mera?

— Vi observerade gång efter annan, att stratosfärlagret låg på en betydligt lägre nivå än vad som är fallet på de sydligare breddgraderna.

— Gjorde Ni några intressanta temperaturiakttagelser?

— I allmänhet var temperaturen mycket varierande. Vid ett tillfälle var den  $-74^{\circ}$  Celsius på c:a 8.000 meters höjd.

— Anser Ni att Edra observationer är av stor vikt?

— Jag anser, att de är av internationell betydelse, och därför skall jag närmare redogöra dem för Er. Jag vill inte, att nazisterna ensamma skall dra nytta av dem.

— Hur många var ni på väderleksstationen?

— Den jag var chef för var inte så stor.

— Trivdes Ni med Edra män?

— Jag kan inte klaga. Utom i ett hänseende. Där fanns bland oss nämligen säkerligen minst tre gestapoagenter, vars uppgift var att spionera på de övriga och sedan rapportera till Tyskland. Även jag själv som kommanderande officer fick finna mig i att de nosade i mina förehavanden.

— Hur handlade Ni då?

— Situationen var många gånger ganska besvärlig för mig och mitt arbete blev naturligtvis kringskuret. Ofta kunde jag på omvägar få höra hotelser i stil med följande: Han är visserligen chef nu, men vänta bara tills vi segrat. Då skall han få se på annat, ty vi tillhör partiet.

— Gjorde Ni några anteckningar om Edra iakttagelser?

— Ja. Jag har bokfört dem mycket noga.

— Inskränker de sig bara till väderleks- och temperaturförhållanden?

— Nej. I vår tjänst ingick dessutom att kontrol-

lera fiendens rörelser. Även härom har jag skrivit rapporter.

— Var finns allt detta material?

— Det är förvarat i en hydda vid Hansabukten. På södra sidan alldeles innanför själva inloppet.

— Var någonstans i hyddan?

— Alla papper är nedgrävda i marken under golvet.

\*

Hela sommaren stannade Balchen kvar på Island. Här kom han bl. a. att delta i jakten efter de tyska u-båtarna, som under detta år var särskilt livaktiga av sig. Västmakterna hade som bekant på allvar fått i gång sina handelskonvojer till Ryssland, och det enda effektiva vapen, som tyskarna kunde sätta in mot den amerikanska sjötransporten, var just u-båtarna.

Visserligen hade Balchen redan tidigare stiftat bekantskap med detta vapen, närmare bestämt på Grönland. Den första hade visat sig där i slutet av 1941 och i november följande år hade en regelrätt drabbning utkämpats mellan en tysk u-båt och ett amerikanskt flygplan, som slutade med att det senare erhöll en fullträff av tysken och störtade i havet. Men det var också enda gången, som hans pojkar drog det kortaste strået. I alla de övriga fallen, och de var mellan tio och tolv, var det amerikanerna som avgick som segrare.

Detta var under den lugna tiden. På Island blev det en helt annan historia. Det gick knappast en dag utan att en eller flera fientliga u-båtar visade sig. Allt som allt lyckades man sänka 32 stycken utanför Island 1943.

Det hände flera gånger att mitt under det att man satt och åt middag eller vilade sig efter dagens strapatser larmsignalerna började ljuda. En u-båt hade siktats! Det blev att omedelbart slänga ifrån sig kniv och gaffel och rusa ner till maskinerna. Snart brummade planen i luften och så satte man i gång med att finkamma trakten. Så fort u-båten märkte, att det var ugglor i mossen, dök den och försökte göra sig osynlig. Ofta blev det en fullkomlig katt och råttalek. Såg u-båten ingen möjlighet att komma undan, gick den upp till ytan och levererade batalj.

I september lämnade Bernt Balchen Island och for till sitt gamla B. W. 8. Lugnet vilade nu över Grönland. Inga tyska radiostationer spökade längre i etern, och trafikplanen mellan Amerika och England landade regelbundet på Balchens olika flygfält. Han hade slutfört sitt uppdrag.

#### SONNIE BOYS

Vindstormen från fyra pådragna motorer krusar det skotska gräset på Leuchars flygfält och en tung Liberators rullar allt snabbare för att slutligen lyfta med nordlig kurs och försvinna i diset.

Planet är ett underligt mellanting mellan stridsflyg och civilmaskin. Besättningen bär visserligen amerikanska uniformer men i bagaget ligger civila kostymer, pass och flyglicenser. Liben är obehäpnad, men inne i lastutrymmena finns det gott om både det ena och det andra i vapenväg.

Det är ett piratplan, ute på äventyrlig rutt. Det passar gott för chefpiloten, som sitter i sin översteuniform med uppknäppt krage och skrattar med hela ansiktet mot äventyret. Överste Balchen njuter av trippen, och det gör också hans Sonnie Boys — från den erfarne piloten överste Keith N. Allen, ett av de sora amerikanska flygarens vars namn gått till historien, och till yngste sergienten. Allihop känner sig som medlemmar av ett band internationella konspiratörer, lett av den hårdfjällade, bredbringade, leende flygarmusketören Bernt Balchen.

Den här gången kan man i alla fall se på chefen



att det är någonting särskilt i görningen, någonting som kan få till och med honom att känna på vad nerver vill säga. Han pratar med piloten och besättningen, skämtar som om det vore en semestertripp. Men över det brunbrända leende ansiktet strömmar svetten.

— Det känns litet hett, säger han och tar med skjortärmen över pannan.

Allen vänder sig om och blinkar åt navigatören. Det är verkligen hett. Temperaturen är tio grader under fryspunkten...

Över Nordsjön går Liben i en vid båge upp till 62° nordlig bredd och därefter nästan rakt mot öst, mot det ockuperade Norge. Intelligence Service och de hundratals norska agenterna har noggrant kartlagt de tyska artillerikoncentrationerna och flygbaserarna. Det mesta luftvärnet och de cirka tvåhundra-femtio tyska stridsplanen finns i Sydnorge. Mellan sextioförsta och sextioandra breddgraderna är det tunnsätt med luftvärn och ganska betryggande avstånd till flygplatserna.

Det glimtar till i Balchens blå ögon när Liben skär det norska kustbandet, och draget kring munnen hårdnar. Han har ingenting med tyskarna att göra den här gången. Men han vet att det snart blir fråga om andra uppgifter — vapen, dynamit och mat till hemmafrenten, en fickinvasion med specialtrimmade sabotörgrupper som förkänning av den kommande stora operationen, nattflygningar i full stridsbeväpning.

Piratplanet är på väg till Bromma för att inleda transporten av tvåtusen norska flygarämnerna från Sverige till Storbritannien. Med den svenska regeringens tysta medgivande, som kom efter långvariga underhandlingar och som till sist också omfattade de internerade allierade flygarna, i runt tal ettusenfemhundra man.

Det tyska luftvärnet i Norge och jaktförbanden tycks hålla sig lugna. Allt går efter ritningarna, och snart dånar Liben in över svenska gränsen med de tunga värmlandsskogarna nedanför.

Över stockholmsaerodromen vältrar en tjock dimma, och Liben får cirkla två timmar över flygfältet, innan den kan gå ned. Sedan återstår det en liten ceremoni, innan besättningen kan lämna planet. Uniformerna måste av, och de civila kostymerna plockas fram tillsammans med passen och flyglicenserna. När allt är klart dröjer det i alla fall en god stund innan man kan hoppa av och känna på stockholmsluften. En tysk Junker 52 håller nämligen just på att ta ombord passagerare för Berlinturen, och tills vidare håller man för troligt, att tyskarna ingenting fått nys om rörande de allierade planerna på transport av de norska och internerade amerikanska flygarna.

När Junkern lyft och Bromma verkar någorlunda tyskfrött kan besättningen lämna Liben. Och dra en lättnadens suck samtidigt. Man har nämligen just fått besked om att det svenska luftvärnet hela vägen från gränsen till Bromma haft sina kanonrör pekande mot Balchens Lib...

De svenska funktionärerna tar hand om de långväga »civila» gästerna, som möts av attachéer från amerikanska legationen. Inne i stationshuset på Bromma står en man av annan nationalitet posterad. Han hälsar överraskad på Balchen, när han passerar. Den främmande är också attaché men vid tyska legationen. Hans namn är Grassman, hög funktionär i Gestapo.

Det blir också en vild klappjakt på amerikanerna, när Gestapo väl hunnit slå larm. Men Intelligence Service vilar heller inte på sina lagrar, och den tysta men förbittrade kampen förs med så hänsynslösa medel som möjligt. Hotellrummen visiteras, bagaget

ligger spritt över hela golvet, när amerikanerna kommer hem och på restauranter och gator skuggas varje besättningsmedlem lika omsorgsfullt som i vilken detektivroman som helst. Tyska legationen har fått nys om planerna att evakuera norsk och allierad flygpersonal och har svurit en dyr ed att stoppa åtgärderna. Gestapos agenter har fått i uppdrag att skaffa fram informationer rörande främst de fyra alternativa rutter, som man vet att Balchen lagt upp för transporterarna, och vidare givetvis avgångstiderna för ATC-planen. Men trots alla energiska ansträngningar lyckades de i Norge baserade tvåhundra-femtio tyska jaktplanen icke skjuta ned ett enda av de amerikanska pendelplanen. Det vanmäktiga raseriet på tyska legationen i Stockholm var påfallande.

En svensk men ett lejon var de allierade till ovärderlig hjälp under dessa kritiska stockholmsdagar och i fortsättningen. Det var chefen för Statens kriminaltekniska anstalt docenten Harry Söderman, som i hast mobiliserade svensk säkerhetspolis för att kontraskugga och utmanövrera Gestapos agenter. Vid de viktiga underhandlingarna med den norska hemmafrenten, då bland annat de kommande carpetbagger-operationerna lades upp, var civilklädd svensk polis i verksamhet, och man gick till och med så långt att man tillgrep avspärrningar för att bevara sekretessen kring personnamn och konferenser. Konspiratörerna spunno skickligt sina maskor i nätet, men Harry Söderman rev lika fort sönder dem igen.

Forts i nästa nr

## Vi erbjuda Eder

Engelsk flygplansväv  
Tandade band  
Tändstift

### RESERVDELAR TILL

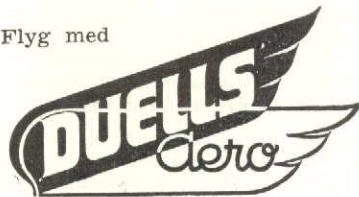
AUSTER V  
CIRRUS MINOR II  
GIPSY SIX

SKOL-, RUND-  
TAXI-, FRAKT-,  
REKLAM-, FOTO-,  
samt

CHARTERFLYG,  
AMBULANSFLYG  
med

2-, 3- och 8-sitsiga flygplan

Flyg med



TORSLANDA — GÖTEBORG

Tel. 62 02 18



## Katastrofal nedgång i tävlingsverksamheten

I rapporten över den statsunderstödda modellflygverksamheten för tiden från 1 oktober i fjol till 30 september i år finns en hel del anmärkningsvärda uppgifter att hämta. Bl. a. står där: »Sammanlagt 43 rapporterade modellflygtävlingar har under verksamhetsåret arrangerats av de registrerade modellflygklubbarna. Motsvarande siffra för verksamhetsåret 1949—50 var 131».

Detta är en nästan katastrofal nedgång i tävlingsverksamheten, som man bör ha ögonen på. Antalet registrerade klubbar var den 30 september 303, vilket betyder en ökning med 19 i jämförelse med siffran för samma tidpunkt i fjol. De registrerade klubbmedlemmarna uppgick till 5436 (mot 5805 i fjol), antalet medlemmar per klubb var 18 (20), enskilt registrerade modellflygare 1264 mot 963 i fjol och totala antalet registrerade modellflygare 6700 mot 6768 i fjol. Numerärt har alltså inte skett några större förändringar. Siffrorna för registrering- en är missvisande, då registrering- en sker kalenderårsvis.

Under året har arrangerats nio modellflyginstruktörskurser (därav 4 på Nääs, 4 på Alleberg och 1 i Stockholm) med sammanlagt 130 elever, varav 124 godkända. Förra året anordnades endast 4 kurser med 49 elever. En avsevärd förbättring således. Antalet erövrade märken är genomgående större än i fjol (fjolarssiffran anges inom parentes): Järn = 387 (342), brons = 235 (200), silver = 145 (126), guld = 81 (68) och sammanlagt 848 (736).

### Endast 100 tävlingsflygare!

Siffrorna för de giltiga modellflygcertifikaten visar endast smärre förändringar. Certifikaten för segelmodeller har gått ned med 18 från 100 till 82, G-certifikaten har ökat med 9 från 18 till 27 och F-certifikaten har ökat med 4 från 40 till 44. Sammanlagt betyder detta en minskning av certifikaten med 5 från 158 till 153. Det är anmärkningsvärt att det i Sverige inte finns mer än sammanlagt 153 giltiga tävlingscertifikat. Eftersom de flesta tävlingsmodellflygare innehar fler än ett certifikat, betyder det att antalet tävlingsmodellflygare, kvalificerade för SM och uppåt, just nu inte uppgår till mer än högst hundratalet! Man frågar sig vari orsaken till detta jämmerliga förhållande är att söka. Det är inte tu tal om att något måste göras — och det snart — för att en uppryckning skall komma till stånd. I allmänhet föreställer man sig — och med full rätt — att tävlingsverksamheten

utgör en direkt mätare av det allm. modellflygintresset och är en betydelsefull propagandafaktor — den kanske betydelsefullaste — för spridning av flygintresse över huvud taget. Eftersom nu den mera hobbybetonade verksamheten snarare visar ökning än minskning och är av betydande omfattning, måste den usla tävlingsfrekvensen ha orsaker som ligger djupare än vad man i allmänhet tror. Modellflygarna vill ha tävlingar men de vill tydligen inte stå som arrangörer. Ett organisationsproblem kanske?

De centrala tävlingarna, tidigare refererade i Looping, har lämnat följande resultat. Vid Vintertävlingen den 18 mars i Njurunda—Sundsvall blev segrarna: S-int = L. Johansson, Borlänge; G-int = S. Sandberg, Umeå; F = B. Johansson, Karlstad; Lag = Karlstads Mfk.

I Tempotävlingen 26—27 maj i Stockholm segrade Jan Nilborn, Malmö. I SM den 23 september i Stockholm korades följande mästare: S-int = Folke Karlsson, Göteborg; G-int = Roald Olsson, Göteborg; F = Rune Andersson, Culumus, Stockholm; Lag = Aeroklubben i Göteborg.

I Nordiska landskampen den 7—8 juli i Finland segrade det svenska laget (A. Blomgren, B. Börjeson, H. Eliasson och S. Stark). I VM för gummimotormodeller (Wakefield) blev Sune Stark, Vingarna, Stockholms, segrare. I VM för segelmodeller (The

## Sakkunskap i modellflygredaktionen

Som ni redan märkt har utrymmet för modellflyg i Looping väsentligt utökats från och med detta nummer. Detta utan att de övriga avdelningarna »bestulits» på någon plats. Detta har gjorts därför att modellflygintresset, trots den påtalade ringa tävlingsverksamheten, är utomordentligt stort, och Looping vill naturligtvis så långt det är möjligt tillgodose detta intresse.

För att garantera största möjliga sakkunniga behandling av modellflygmaterialet har en av de skickligaste konstruktörerna på området, ingenjör Rune Andersson »Bananen», knutits till redaktionen. Det är vår övertygelse att de svenska modellflygar- na skall trivas med detta arrangemang och att utbytet av detta direkta samarbete mellan tidningen och modellflyget skall bära rik frukt.

I detta nummer medarbetar bl. a. civilingenjör Sune Stark, vår första världsmästare i modellflygning. Han återkommer och dessutom kommer vi att i spalterna återfinna en sådan kapacitet som ingenjör Ragnar Odenman, internationellt känd modellflygare, skicklig konstruktör och dessutom chef för KSAK:s instruktörskurser på Alleberg.



Rune Andersson klar för start i segelmodell-VM i Jugoslavien.

## Får vi ett bättre modellflyg?

När ni läst uppdraget från sammanträdet i Stockholm här-omsistens och meddelandet från den interimstyrelse som då tillsattes med uppdrag att försöka genomföra en omorganisation av det svenska tävlingsmodellflyget, så vet ni ungefär vad som avhandlades. Det var en strålände rolig kväll med fri och öppen diskussion och en sällan skådad vilja att komma till rätta med svårigheterna.

Trots medfödd blyghet(!) anser vi det bäst att först som sist tala om att det var Looping som tog initiativet till sammanträdet. Tilläggas bör emellertid att frågan faktiskt legat i luften ganska lång tid.

Naturligtvis gör man inte en sådan omorganisation som den här föreslagna färdig och effektiv i en handvändning. Det är mängder av problem som måste lösas och interimstyrelsen får nog ett styvt arbete innan den är färdig. Ju förr man börjar desto förr blir man färdig, och möter nu bara förslaget förståelse bland modellflygarna ute i landet, så är det intet tvivel om att vi ganska snart bör kunna ha en tävlingsorganisation som arbetar ganska bra. Ytterst glädjande är det vidare att förslaget vunnit KSAK-ledningens gillande. Detta garanterar från början att man inte ger sig in på några äventyrligheter och att man har centralorganisationens moraliska stöd i det som sker. Det finns också anledning förmoda att det kommande samarbetet med centralorganisationen skall bli det bästa tänkbara med ett för alla parter gott resultat som följd.

Att de ekonomiska frågorna kommer att bli svåra att lösa måste man ta med i beräkningen från början. Medlemmarna i den nya organisationen måste vara beredda att själva stå för organisationens driftskostnader. Med vetskap om den offervilja som dock finns bland många av modellflygarna

Swedish Glider Cup) segrade österrikaren Oskar Czepa. Bäste svensk blev Rune Andersson »Bananen», Stockholm, som kom på 8:e plats.

Två svenska rekord har satts under året, bägge i hastighet med instyrda modeller och bägge av Bengt Thelander, Bromma. Den 15 juli nådde han 155,8 km/tim och den 9 september 179,1 km/tim. Dessutom har 13 nya typrekord noterats.

behöver man nog inte hysa några farhågor för att medlemmarna inte skall förstå detta och rätta sig därefter. För att redan från början ange tonen i denna nya organisation, som ju helt bygger på medlemmarnas intresse och vilja att offra något för sin sport, gjordes vid sammanträdet i Stockholm en insamling för att bestrida kostnaderna för interimstyrelsens undersökningsarbete (porton, papper, kuvert, dupliceringsarbeten etc). Denna insamling bland de åtta närvarande inbringade på två minuter 235: — kr.! Vad sägs om en sådant start?

## Interimstyrelsen har ordet

Den rent hobbybetonade modellflygverksamheten, med huvudvikten lagd vid nybörjarverksamhet i skolor, ideella sammanslutningar etc., har visat en uppåtgående tendens från 1943 och till för ett par år sedan. Samtidigt har den mera kvalificerade tävlingsverksamheten successivt avtagit

### UPPROP!

#### Till Sveriges modellflygare

*Undertecknade modellflygintresserade har vid sammanträde i Stockholm beslutat uttala som sitt enstämmiga önskemål att den svenska modellflygverksamheten i organisatoriskt avseende omlägges för att stimulera tävlingsverksamheten.*

*Denna omorganisation bör enligt vårt förmenande lämpligen göras så, att tävlingsverksamheten helt överlåtes till en sammanslutning av i huvudsak aktiva tävlingsmodellflygare. Den propaganda- och nybörjarverksamhet, för vilken de statliga bidragen är avsedda, bör såsom hittills omhändreras av KSAK. Denna nya sammanslutning bör verka i samförstånd och i nära samarbete med KSAK men i övrigt utgöra en helt fristående organisation. KSAK förutsättes dock fortfarande utgöra den högsta sportsliga myndigheten i landet även med avseende på modellflyg.*

*Vi vill uttala vår uppskattning av det arbete KSAK utfört för främjande av modellflygverksamhet och -tävlingar men anser samtidigt att en ändring av arbetsförhållandena därhän, att de aktiva tävlingsflygarna erhåller större medbestämmanderätt i rena tävlingsfrågor och därmed påtager sig större ansvar, bör verka enbart stimulerande för modellflygverksamheten i alla dess former.*

*Sammanträdet beslöt tillsätta en interimstyrelse bestående av Sune Stark, ordf., Sven Wentzel, kassör, och Yngve Norrvi, sekreterare. Denna interimstyrelse har fått i uppdrag att undersöka intresset för en sådan ändring av arbetsförhållandena som skisserats ovan samt söka få till stånd bildandet av den föreslagna organisationen. Det är vår förhoppning att landets modellflygare skall positivt medverka till att den föreslagna ändringen kommer till stånd och mangrant sluta upp kring våra strävanden att skapa effektivare arbetsförhållanden.*

Stockholm den 17 oktober 1951.

Rune Andersson. Anders Deurell. Berndt Eriksson. Yngve Norrvi. Ragnar Odenman. Sune Stark. Tyko Stark. Sven Wentzel.

i omfattning. Antalet tävlingar, arrangerade av de lokala modellflygklubbarna i landet, har minskat, man frestas att säga katastrofalt, främst under de senaste åren. Detta är olyckligt ur alla synpunkter. Dels betyder det att

de kvalificerade modellflygarna tvingas avstå från den stimulans till fortsatt konstruktionsarbete som tävlingarna utgör. Dels minskas möjligheterna för yngre modellflygare att utveckla sig till elitflygare, vilket i sin tur måste

inverka menligt på rekryteringen till den högkvalificerade elit som i fortsättningen skall representera landet och försvara våra stolta traditioner vid internationella tävlingar. Den konstaterade minskningen i tävlingsverksamheten återverkar även på effektiviteten av propagandan för nybörjarverksamhet. Likaväl som en effektiv nybörjar- och rekryteringsverksamhet behövs för att tillföra toppen nya krafter, likaväl behövs toppen för att stimulera till ökade ansträngningar på bredden.

Det allmänna intresset för modellflyg är säkerligen inte mindre nu än tidigare. Förhållandet är snarare det motsatta, men intresset o d l a s inte lika effektivt som tidigare. Allt talar för att detta har rent organisatoriska orsaker. Genom att KSAK 1943 tog upp modellflyget på betydligt bredare bas än förut skedde en viss omorganisation. Utan att det var avsikten kom de aktiva tävlingsflygarna att hamna i en sorts beroendeställning till centralorganisationen. Denna har utfört ett synnerligen gott arbete, vilket också visat sig i statistiken, främst på nybörjarområdet, men samtidigt har efter hand entusiasmen och arbetsviljan bland de mera kvalificerade modellflygarna avtagit. Detta har yttrat sig i den nämnda nedgången i tävlingsverksamheten, mest markant under det senaste året, samt en högst otrevlig kverulans riktad mot KSAK.

KSAK å sin sida har så långt det varit möjligt sökt stimulera till ökad tävlingsaktivitet och även lyckats få myndigheternas tillstånd att använda en mindre del av anslaget till sådan verksamhet. Detta har emellertid inte hjälpt.

Dessa frågor har livligt diskuterats i en krets av intresserade i Stockholm den senaste tiden, vilket nu resulterat i beslutet att föreslå en viss organisationsändring. Detta beslut har fattats sedan saken även mycket ingående diskuterats med KSAK:s ledning, som för sin del helhjärtat har givit förslaget sin välsignelse.

Man hoppas nu, om förslaget möter gillande hos landets modellflygare och organisationsändringen genomföres, att kunna aktivisera de mera kvalificerade modellflygarna med livligare tävlingsverksamhet som följd. Genom att tävlingsflyget leds och handhas av modellflygarna själva, hoppas man komma ifrån den olustiga känslan av att vara alltför beroende av KSAK och »inte ha någonting att säga till om». Hela ansvaret för tävlingsverksamheten kommer att vila på modellflygarna själva. Varje medlem i den

### Till Yngve Norrvi, Box 3063, Stockholm 3

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Född år ..... Medl. i .....

(modellflygklubb)

1.  Jag anser att den i uppropet skisserade omorganisationen av det svenska tävlingsmodellflyget bör genomföras.
2.  Jag ansluter mig helt till de synpunkter som framförts i uppropet samt till den motivering som interimstyrelsen lämnat.
3.  Jag är beredd att efter bästa förmåga stödja det förslag till omorganisation som framförts. Jag inser även att en sådan ändring kommer att innebära ökat ansvar för modellflygarna själva och att även det ekonomiska ansvaret för organisationen kommer att vila på dess medlemmar.
4.  Jag är villig att på min plats verka för att omorganisationsförslaget vinner anhängare. Jag är beredd att om så är önskvärt stå som förmedlare av meddelanden i saken samt verka för — när detta blir aktuellt — att en representant på egen eller vår gemensamma bekostnad deltar i en kommande konferens eller konstituerande sammanträde för bildande av den nya organisationen.
5.  Jag anser att en ändring av arbetsförhållandena inom det svenska tävlingsmodellflyget är önskvärd men tror att detta kan åstadkommas utan att en organisationsändring företages. Motivering och förslag bifogas.
6.  Jag anser inte att någon organisation är nödvändig.

Jag anser att den nya tävlingsorganisationen bör ha följande namn: .....

.....

#### ANVISNING:

Sätt ett kryss i den eller de cirklar som representerar de åsikter vilka mest motsvarar dina egna. Bifoga gärna motiveringar och förslag. Svar skall lämnas senast den 18 november 1951.

# MALMÖ SLOG KÖPENHAMN

Stadsmatchen Malmö—Köpenhamn i modellflyg blev en klar triumf för värdarna och Aeroklub-

nya tävlingsorganisationen får möjlighet att göra sin röst hörd. Utan tvivel kommer detta att innebära att verksamhetslusten ökar i samma utsträckning som känslan av eget ansvar inför uppgiften gör det.

Undertecknade, vilka utgör den interimstyrelse som blivit tillsatt på det sammanträde i Stockholm, vars upprop återfinnes här, uppmanar alla landets modellflygare och främst de kvalificerade tävlingsflygarna att senast den 18 november 1951 framföra sin åsikt om organisationsförslaget. Detta sker lämpligast genom att fylla i den svarskupong som införes i Looping och som utsänts till de modellflygare som kunnat nås per post.

Sune Stark. Sven Wentzel.  
Yngve Norrvi.

bens i Malmö modellflygsektion. Tävlningen gick enligt de nordiska reglerna. Den missgynnades av blåst men då det samtidigt var mulet höll sig termiken borta, vilket gjorde att tävlningen gav ett rättvist utslag. Ett bevis för att »gammal ändå är äldst» utgjorde Gunnar Persson, nordisk mästare 1946, som inte modellflugit på två år men ändå vann i S-int (A 2). Persson hade under de två årens uppehåll haft modellens vingar och stabilisator uppspända, och de satt så ända till tävlingsdagens morgon. Modellen som var med i NM 1947 var inte olik Odenmans första VM-modell.

I A 3 segrade den enklaste modellen i klassen. Konstruktivt sett var den en förstorad S1:a med plankropp, enkel V-form och neutral stabbe. Klass C, gummitormodeller, vanns av Temposegraren Jan Nilborn med en Tempomodell. Med hänsyn till vädret får tiderna genomgående anses som goda. Tävlingsorganisationen fungerade

perfekt. Tävlingsledare var Terje Larsson.

»Jet».

De bästa resultaten, sammanlagd tid på tre flygningar. M = Malmö, K = Köpenhamn.

**Klass A 1:** 1) A. Håkansson, M, 491 sek.; 2) E. Petersen, K, 447; 3) H. Hansen, K, 285; 4) K. Andersson, M, 257; 5) M. Bogdanoff, K, 219.

**Klass A 2:** 1) G. Persson, M, 512; 2) B. Hansen, K, 503; 3) H. Hansen, K, 500; 4) O. Nestam, K, 444; 5) K. Hansen, K, 341.

**Klass A 3:** 1) G. Hofmann, M, 403; 2) G. Persson, M, 349; 3) H. aMlmqvist, M, 262.

**Klass C:** 1) J. Nilborn, M, 486; 2) A. Håkansson, M, 424; 3) L. Andersson, M, 239; 4) N. Harboesgaard, K, 212; 5) K. Wedell, M, 190.

**Klass D:** 1) U. Assarsson, M, 318; 2) P. Håkansson, M, 288; 3) F. Neumann, K, 246.

## Skaffa Er en hobby för vinterkvällarna!

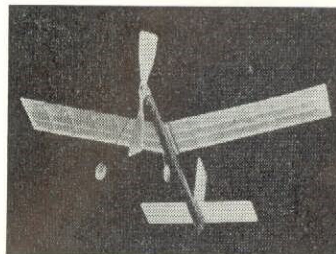


MODELLFLYG - MODELLBÅTAR - MODELLJÄRNVÄGAR - MODELLBILAR - MODELMOTORER - VERKTYG - LITTERATUR  
TENNFIGURER - M. M., M. M.

SVERIGES STÖRSTA HOBBYATALOG MED 106 SIDOR I FORMAT 220 x 300 M. M. OCH MED ÖVER 1000 ILLUSTRATIONER ERHÅLLES MOT INSÄNDANDET AV KR 1:25 I FRIMÄRKEN.

# WENTZELS

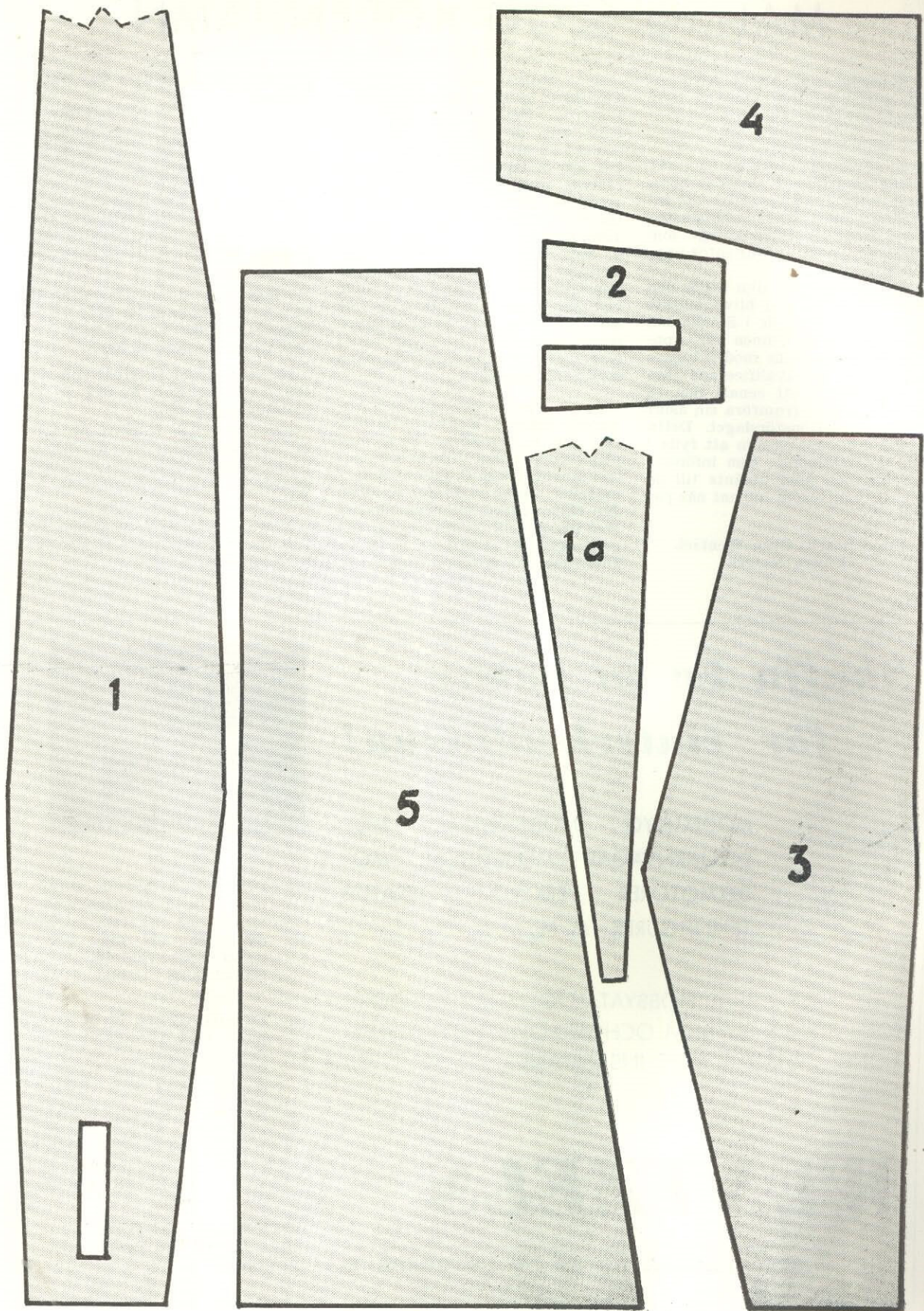
APELBERGSGATAN 48 • STOCKHOLM



PIPPI

- \* **PIPPI.** Lättbyggd stavmodell med pappersklädd vinge, fena och stab. Aerodynamiskt utformad propeller. Spännvidd 465 mm. BYGGSATS endast 4:10 + porto.
- \* **TUMMELITEN.** Nybörjar-mod. med färdigstansade delar. Utförliga anvisn.. Spännvidd 430 mm. BYGGSATS end. 2:25 + porto.
- \* **FANTOM.** Populär helbalsammodell med färdiga kroppssidor, fenor, stab. och vinge. Spännvidd 500 mm. BYGGSATS endast 4:40 + porto.

WENTZELS BALSALIM är rätta limmet för modellbygge. Per tub 0:50.

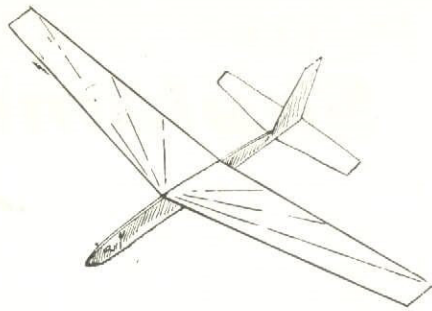


”]  
le  
K.  
lit  
på  
be  
by  
M  
1.  
2.  
3.  
5.  
Ve  
s  
på  
ha  
ke  
tjo  
hjä  
lite  
del  
rur  
spe  
och  
I  
lin  
str  
bet  
my  
an  
det  
brä  
ma  
att  
ev  
fle  
jär  
tor  
mi  
l  
vin



# "Looping I" en glidmodell att börja med

Här presenterar vi en glidmodell, som inte bara har den fördelen att den är lätt att bygga utan också är trevlig att se på och **KAN FLYGA**. Det är naturligtvis ingen tävlingsmodell, men en liten fin sak att öva upp både bygg- och trimningskunskaperna på. Ritningen till de olika delarna är i full skala, varför ni inte behöver ha bekymmer med uppförstoring o. dyl. Här kommer bygganvisningarna. Lycka till!



## Materialförteckning:

1. Kropp, 1 1/2 mm balsaträ, 2 st.
2. Nosförstärkning, 1 mm plywood, 2 st.
3. o. 4. Stabilisator och fena, 1 1/2 mm balsaträ, 1 st. av varje.
5. Vinghalva, 1 1/2 mm balsaträ, 2 st.  
Järngängad skruv, 1/8" x 3/8", med mutter, 1 st.  
Balsalim.

## Verktyg:

- En plan bräda eller ett bord.
- En linjal eller liknande.
- Några knappnålar och klädnyppor.
- Några tunga föremål.

\*

Samtliga delar är i full storlek på ritningen. Av utrymmesskäl har dock kroppen måst delas. Kalkera av konturerna på 1 1/2 mm tjockt balsaträ, skär ut dem med hjälp av ett rakblad eller en skarp liten kniv och en linjal. Slipa varje del med 000 sandpapper och avrunda noshörnen på kroppen samt spetsarna på vinge, stabilisator och fena.

De båda kroppshalvorna (1) limmas ihop till ett stycke. Bstryk en sida med balsalim. Arbeta snabbt, då limmet torkar mycket fort. Läggs sedan på den andra kroppshalvan och placera det hela på ett bord eller en plan bräda. I det förra fallet lägger man ett tjockt papper under, så att inte bordskivan skadas av event. utträngande lim. Ett eller flera tunga föremål, t. ex. strykjärn, ställs ovanpå medan limmet torkar, vilket tar en tid av ca 15 minuter.

Under tiden tar man itu med vingen. Denna består också av två

lika delar (5). Lägg först ett papper på en plan bräda. Bstryk sedan den bredaste ändan av ena vinghalvan med balsalim och fäst den med ett par knappnålar ovanpå papperet. Placera sedan den andra vinghalvans bredaste ända mot den förstas och fäst den på samma sätt. Innan limmet hunnit torka, lyftes vingspetsarna upp, klotsar eller tändsticksaskar läggs under, så att spetsarna kommer 25 mm ovanför brädan (se fig. 1). Bstryk skarven rikligt med lim.

De båda plywoodbitarna (2) limmas fast en på vardera sidan av nosen. Använd klädnyppor för att hålla dem i läge medan limmet torkar. Skruven stickes sedan in i det avlånga hålet, och en mutter skruvas fast på den andra sidan. Stabilisatorn — med spetsen riktad framåt — limmas fast längst bak under kroppen och fennan ovanpå stabilisatorn och mot kroppens ena sida.

Sedan återstår endast att fästa vingen på kroppen, men innan dess förstärkes skarvstället med ytterligare ett eller två limskikt på såväl över- som undersida.

Stryk lim på den 83 mm långa kanten högst upp på kroppen och fäst vingen där med hjälp av knappnålar, som från vingens översida stickes snett ned i kroppen. Ställ modellen på ett bord och kontrollera att vingspetsarna lig-

ger på samma höjd ovanför bordet. Rätta till event. felaktigheter och stryk på mer lim i vinkeln mellan kropp och vinge.

Fördelaktigt är att stryka modellen med impregneringsmedel eller s. k. dope (uttalas dåp), som först späts ut med lika del thinner (förtunningsmedel). När detta torkat slipas lätt med sandpapper nr 000, och modellen får efteråt ytterligare en strykning. Sedan är den färdig för trimning.

Trimningen bör företagas vid lugnt väder och under alla förhållanden på en plats, där inte några hinder finns, som kan skada modellen. Vid glidproven går man tillväga på så sätt att man med ena handen fattar om kroppen ungefär under vingen, riktar modellen vågrätt eller helst med en obetydlig lutning nedåt. Handen föres sedan framåt som i pilens riktning på fig. 2. När armen sträckts, släpps greppet om modellen, som får glida ut ur handen. Detta förefaller att vara den enklaste sak i världen, och ändå är det väl knappast mer än ett par

Forts. på sid. 44.

Fig. 2

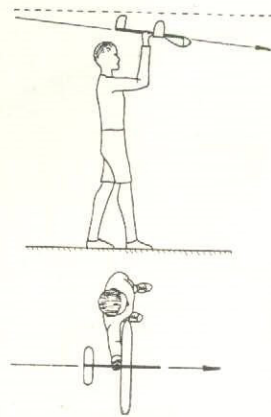


Fig. 3

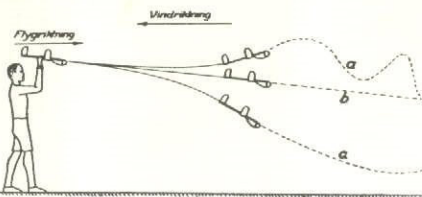
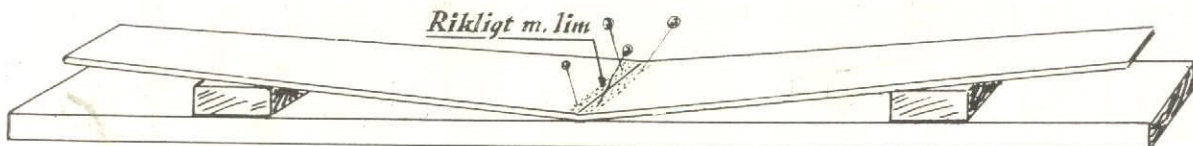


Fig. 1



# Skalamodeller

I detta nr av *Looping* börjar vi införa en hel serie trevliga skalamodeller av flygplan. Det är inga modeller som kan flyga, ritningar på sådana kommer i ett annat sammanhang, utan prydnadsmodeller. Hur det går till att bygga sådana modeller, skall vi i detta och följande nr ge anvisning på. Det blir en allmän anvisning för byggandet av modeller enligt skiktmetoden, som i viss mån även kan äga tillämpning på alla massiva modeller.

De massiva modellerna kan indelas i två huvudgrupper, nämligen

- a) kontursågade,
- b) skiktbyggda.

Utmärkande för den kontursågade modellen är att kroppen sågas ut ur en enda träbit (se fig. 1), under det att den skiktbyggda kännetecknas av, att kroppen bygges upp av ett större eller mindre antal skikt (se fig. 2). Lägg märke till att skikten är olika stora, vilket utgör en av skiktmetodens stora fördelar.

En mycket liten modell kan man möjligen själv kontursåga med en lövsåg, men det är långt

ifrån någon lätt sak, och det finns alltid en risk att sågningen inte sker vinkelrätt, varigenom modellen blir skev.

En skiktbyggd modell fordrar mer lövsågningsarbete än den andra typen, men då skikten i allmänhet endast är ca 3 mm tjocka, är det en enkel sak, om man använder sig av ett lövsågningsbord. Det är för övrigt ett sant nöje att se den ena konturen efter den andra växa fram allt efter som sågbladet arbetar sig genom materialet.

Det är nödvändigt att ett lövsågsbord användes, ty annars får man räkna med massor av avbrut-

na blad, och arbetet blir aldrig det nöje, som det är med ordentliga grejor.

## Hoplimning av skikten

En skiktbyggd modell kan man med lätthet göra ihållig för sitt-brunn etc. I de inre skikten sågar man helt enkelt bort vad som behövs (se fig. 3).

När samtliga skikt är utsågade, skall de limmas ihop, vilket sker med balsalim, om det är fråga om en liten modell. Till de större använder man oftast kallim. Se noga efter att skiktens centrum- och tvärsektionslinjer sammanfaller. För att skikten inte skall glida kan man fästa dem med ett par stift som på fig. 4.

Om man inte är ägare till någon skruvtving kan man omedelbart efter det att limmet strukits på, slå i fler stift än de förut nämnda, som endast var avsedda att hålla skikten i läge. Placera emellertid inte stiften för långt ut mot kanterna, så att ni kommer i kontakt med dem med kniven vid formningen.

## Kroppens formning

När limmet torkat vidtager formningen av kroppen, och det är nu som skiktmetodens stora fördel framträder. Om man betraktar

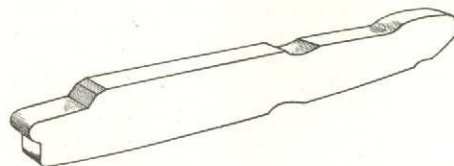


Fig. 1

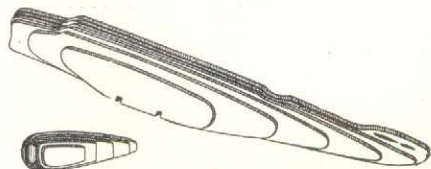


Fig. 2

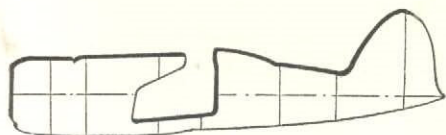


Fig. 3

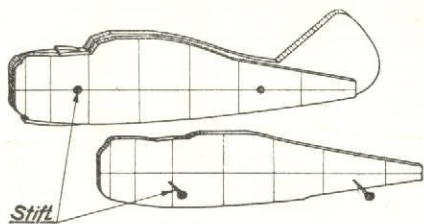


Fig. 4

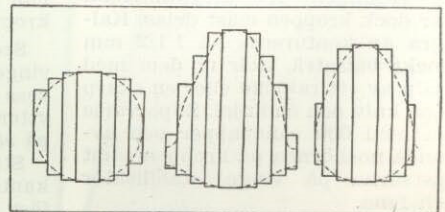


Fig. 5

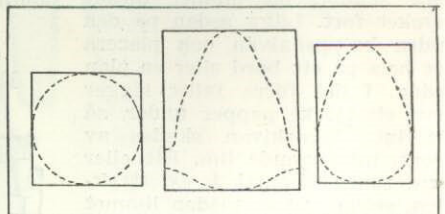


Fig. 6

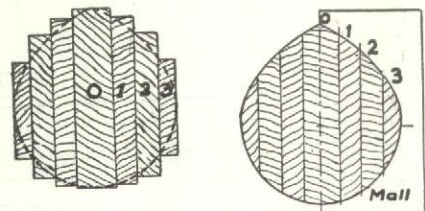


Fig. 7



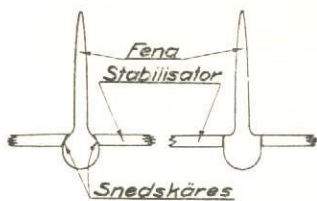


Fig. 8

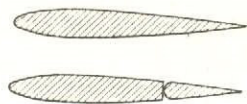


Fig. 10 och 11

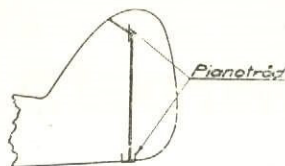


Fig. 12

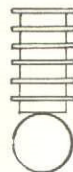


Fig. 15

fig. 5, som föreställer olika tvärsnitt av en skiktbyggd modellplanskropp, finner man, att den blivande formen i stora drag redan är given. Man behöver bara skära eller fila bort skiktens kanter.

Inbesparingen i arbete framträder så mycket tydligare, om man betraktar fig. 6, som visar samma tvärsnitt på en kontursågad modellplans kropp. Här finns för övrigt inte några skiktgränser, som

När grovarbetet utförts med kniv, avslutas det med fil eller sandpapper, först grovt och efter hand allt finare. Speciellt vid strömlinjeutformningar, som t. ex. vid övergången mellan kropp och fena eller kropp och vinge är små runda eller halvrunda filar nästan oundgängliga. Om man inte har tillgång till sådana, klarar man sig mycket bra med en bit rundstav, omkring vilken man rullat en bit sandpapper.

Vill man göra modellen så realistisk som möjligt, sågas den del av fenan, som utgöres av sidorodret, ut med en lövsåg. Rodrets framkant avrundas därefter något, så att fena och roder i genomskärning kommer att se ut som på fig. 11.

Rodret fästes sedan vid fenan. Enklast sker detta genom limning. Vill man ha rodret rörligt, måste man åstadkomma ett par gångjärn av ett eller annat slag. Fig. 12 visar en enkel sådan anordning tillverkad av ett par bitar pianotråd. Andra sätt för lösningen av fastsättningen överlåter vi åt vederbörande byggare att lista ut.

Stabilisatorns behandling och utformning blir i överensstämmelse med fenans, varför den inte behöver någon närmare beskrivning.

#### Stjärnmotor

Är flygplanet försett med stjärnmotor, brukar många modellbyggare nöja sig med att på modellen endast markera cylindrarna med färg eller helt enkelt måla hela partiet i nosen svart.

Den noggranne modellbyggaren nöjer sig emellertid inte härmed. Han vill ha mera realism i sina modeller, och vi skall här lämna ett par förslag till hur man kan gå tillväga.

På små järngängade skruv av lämplig storlek klipper man med en hovtång av skallarna på sätt som fig. 13 visar, så att återstoden passar in i urtaget i modellens nos. Skruvarna limmas här fast i enl. med anvisningen på fig. 14.

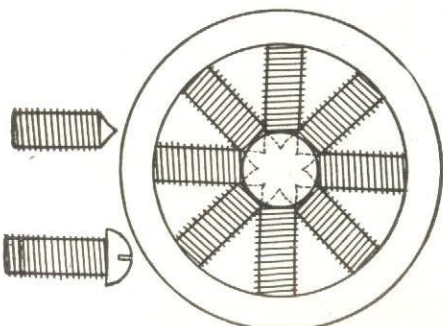


Fig. 13

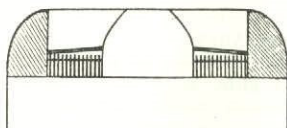


Fig. 14

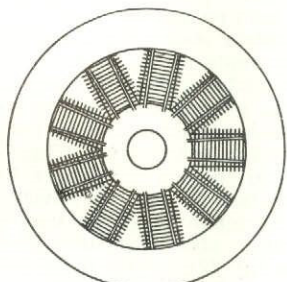


Fig. 16 och 17

anger hur mycket kan skall skära bort. Det blir därför ett ständigt kontrollerande med mallar, för att man skall vara säker på att kroppsformen är den rätta. Sådana mallar kan man naturligtvis även använda på skiktbyggda modeller för finkontrollering (se fig. 7).

Formningen sker först med en skarp kniv, d. v. s. det mesta av kanterna utanför den streckade linjen på fig. 5 och 7 skäres bort. På såväl över- som undersidan märker man längs centrumlinjen med en blyertspenna ut tvärsektionernas läge. De är nämligen nödvändiga som vägledning, om man vill finkontrollera kroppsformen med mallar.

Längst bak får kroppen i vissa fall inte bearbetas förrän de profilerade stabilisatorhalvorna limmas fast på sina platser, eller också lämnar man kvar en plan yta (se fig. 9), mot vilken stabilisatorhalvan limmas fast. Man kan emellertid även göra som på fig. 8, d. v. s. göra kroppen färdig och i stället snedskära stabilisatorkanten, så att den passar mot den runda kroppssidan.

#### Fenan

Fenan, som i allmänhet utgör en del av mittskiktet, strömlinjeformas, d. v. s. slipas, så att den får en genomskärningsyta, som ungefär motsvarar den på fig. 10.

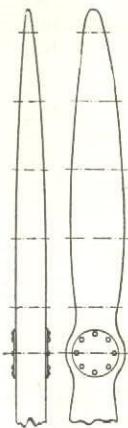


Fig. 18

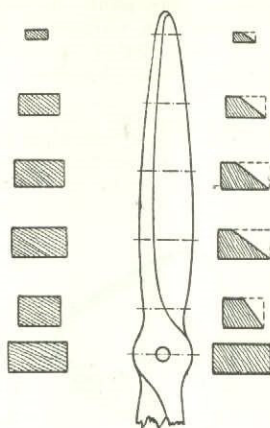


Fig. 19

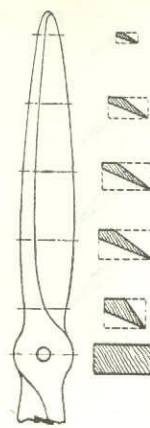


Fig. 20

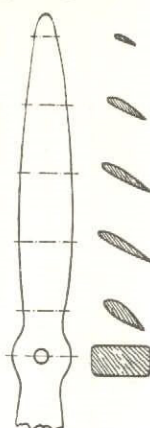


Fig. 21

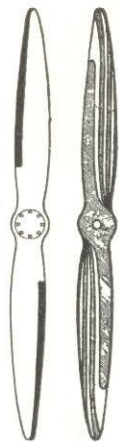


Fig. 22 och 23

Eventuellt kan man förse centrum med en liten bit rundstav och över denna en något större rund kartongskiva, vilket torde framgå av figuren.

Det andra förslaget går ut på att bygga upp cylindrarna av små cirkelformiga pappbitar. Med två olika stora huggpipor — man kan även använda mässingrör, vars ena ände skarpslipas — hugger man ut tunna pappbitar med den grövre pipan och ungefär dubbelt så tjocka med den mindre pipan. Bitarna hoplimmas sedan på sätt som fig. 15 visar. När »cylindrarna» är färdiga, limmas de fast i nosen på samma sätt som skruvarna i det förra förslaget.

Ofta är stjärnmotorns centrum utformat koniskt som fig. 16. De raka strecken från centrum ut mot periferien, två på varje cylinder (se fig. 17), föreställer ventillyftare och tillverkas lämpligast av små bitar pianotråd.

### Propellern

En tvåbladig träpropeller av det slag som fig. 18 visar tillverkas på följande sätt. Formen ritas av på en träbit, som är lika tjock som propellern sedd från sidan. Därefter täljer eller sågar man ut propellern och förser den med ett

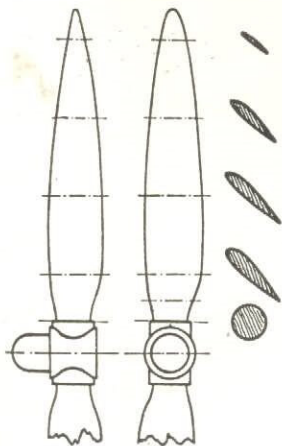


Fig. 25

centrumhål. Genomskärningsytorna ser nu ut som de streckade partierna till höger om propellern på fig. 18.

Sedan gäller det att profilera bladen med hjälp av kniv, fil eller sandpapper, och därvid går man tillväga på sätt som framgår av fig. 19, d. v. s. man arbetar bort en del av träet på varje blad. Lägg märke till att detta skall ske i det högra bladets nedre kant och i det vänstra bladets övre kant eller tvärtom. Detta innebär inte att de båda bladen blir olika vilket man lätt kan övertyga sig om genom att vrida på propellerämnet ett halvt varv.

Vänd sedan på propellern så att den sida, som förut varit uppåt, kommer nedåt och bearbeta den på samma sätt. I genomskärning kommer propellerbladen då att se ut som på fig. 20.

Nästa steg i tillverkningen blir att runda av kanterna med hjälp av sandpapper, så att propellerbladens genomskärning kommer att överensstämma med de på fig. 21 angivna tvärsnitten. Lägg märke till att bladen är mycket tunnare i spetsen än vid navet.

Framkanten på en träpropeller brukar ofta vara metallbeslagen (se fig. 22), varför detta även bör vara fallet med modellpropellern. En god imitation uppnås genom att måla ifrågavarande parti med silver eller aluminiumlack.

Ofta är propellrarna framställda av två eller flera träslag, som limmas ihop skiktvis. På samma sätt kan man naturligtvis även göra en modellpropeller. Vartannat skikt skall då bestå av ett mörkt och vartannat av ett ljus träslag. Efter formningen blir propellerns utseende som det på fig. 23.

Propellerns centrum brukar vara försett med en stor metallbricka på vardera sidan sammanhållna medelst genomgående bultar (se fig. 18). Till modellpropel-

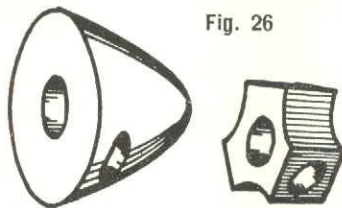


Fig. 26

lern kan man göra brickorna av papp och markera bultskallarna och muttrarna med tusch. På propellrar i större skala kan knapphålshuvuden ersätta skallar och muttrar.

Träpropellrar förekommer nu mest på skol- och privatplan. Krigs- och transportplan använder metallpropellrar, som även till utseendet skiljer sig från föregående. På fig. 24 är några varierande typer upptagna.

I modell tillverkas dessa propellrar i stort sett på samma sätt som de föregående. Enda skillnaden i fråga om bladen, med undantag för formen, är att de senare är runda i innerändan (se fig. 25).

Är det fråga om en tre- eller fyrbladig propeller gör man alltid bladen för sig och limmar fast dem i navet eller spinnern. Därför måste man alltid borra små hål i dessa för bladen (se fig. 26). Om man inte kan göra en spinner, så att den blir symmetrisk kan man numera köpa sådana i handeln. De är emellertid oborrade.

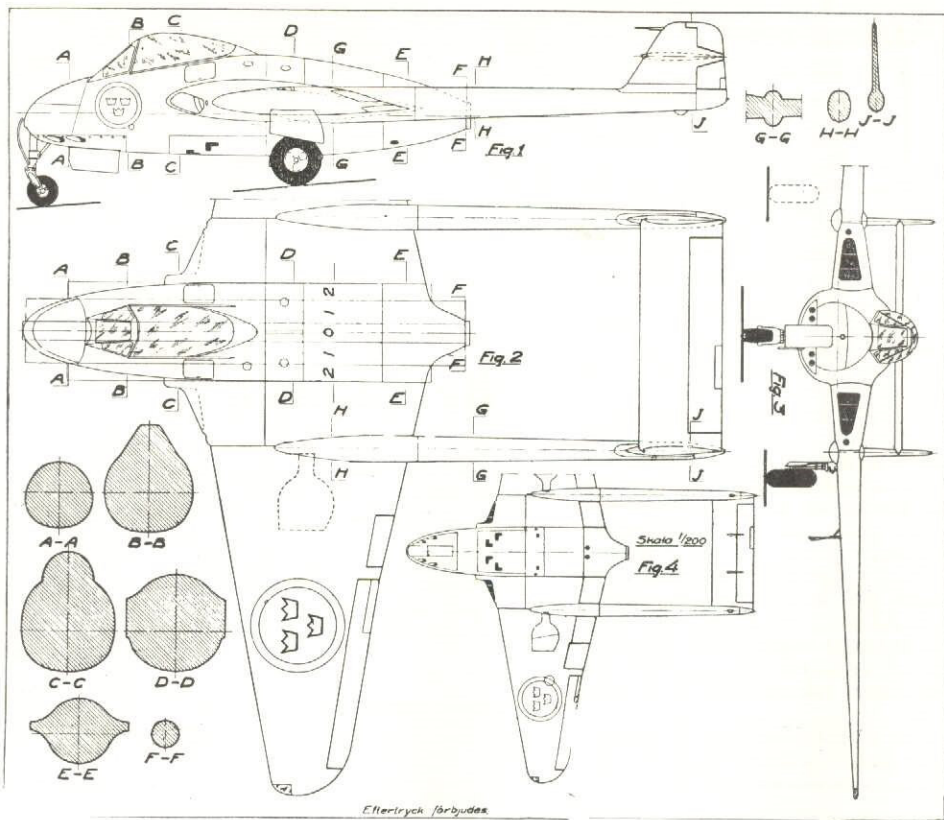
I allmänhet är propellrarna förkromade av rostfritt stål eller aluminium, varför de på modellen målas med aluminiumlack. Är det fråga om stridsflygplan, så har nästan alla nationer nu gått in för att måla propellrarna svarta på baksidan, för att de ej skall bländas piloten. *Forts. i nästa nr.*

## 2 skala-modeller

Trots att vi inte hunnit längre än till hälften med anvisningarna för byggandet av skiktmodeller i skala (artikeln fortsätter och avslutas i nästa nr), publicerar vi här två aktuella modeller i skala 1:100. Anser ni er inte kunna bygga dem för ögonblicket, så är det ju ingenting som hindrar att ni sparar på dem ett tag.

Modellen överst på nästa sida är reaktplanet Vampire med beteckningen J28 i det svenska flygvapnet. Detta flygplan används i många olika länders flygvapen och byggs inte bara hos ursprungsfabriken De Havilland i England utan även på licens i ett flertal länder. Som bekant tillver-

# J 28 Vampire

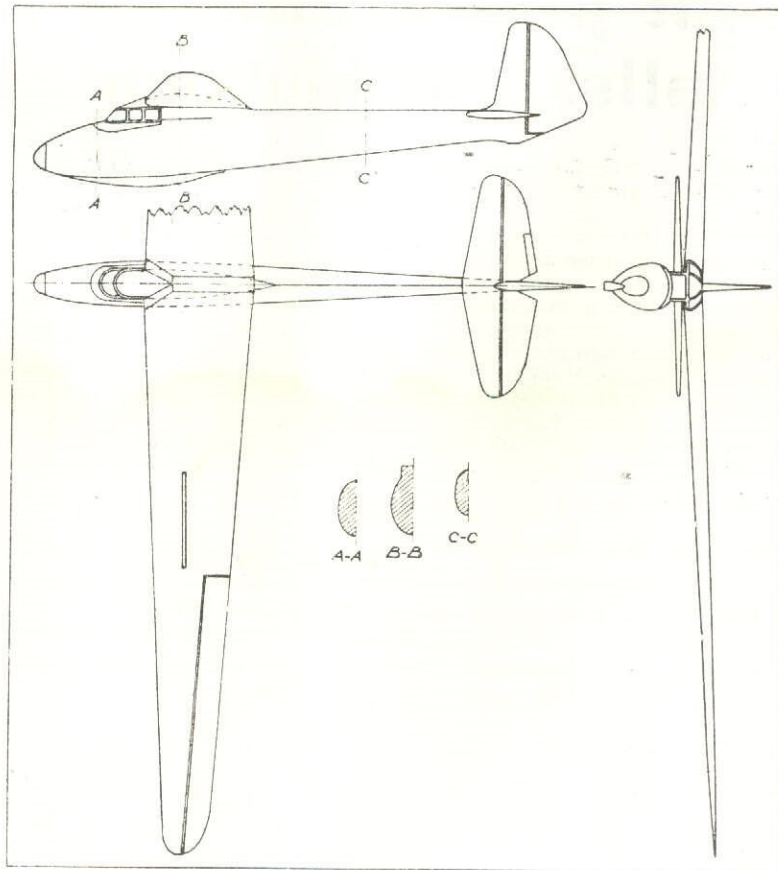


kar Svenska Flygmotor AB i Trollhättan reamotorerna till de flygplan av denna typ som levereras till Sverige.

Den andra modellen är så mycket som möjligt skild i typhänseende från den förra. Medan Vampire jagar fram med bortåt 900 km/tim och väsnas rätt avsevärt, uppför sig segelflygplanet Olympia betydligt tystare och stillsammare.

Olympia har konstruerats av den kände tyske segelplanskonstruktören Hans Jacobs före andra världskriget. Typen hette då Meise. När det blev tal om att segelflyg skulle vara med vid Olympiaden i Helsingfors 1940, arrangerades i Italien en tävling om det bästa enhetsplanet. Meise ansågs bäst fylla fordringarna och döptes om till olympia. Tyvärr blev denna Olympiad inte av och planet blev aldrig något olympiskt tävlingsplan. Det hindrar emellertid inte att det vackra planet blivit oerhört populärt och används över hela världen, såväl för utbildning som tävling och prestationsflygningar. Typen får fritt byggas var som helst utan licenskostnader. I Sverige finns den i ett 20-tal exemplar, varav de flesta tillverkats av Kockums Flygindustri i Malmö.

## Olympia



## Glidplansmodell . . .

Forts. fr. sid. 39.

personer på tusen som första gången utför det riktigt.

»Utkastet» får varken bli för hårt som a på fig. 3 eller för löst som c utan skall så mycket som möjligt överensstämma med b på samma figur. Den rätta tekniken är något man lär sig först efter en hel del övningar. Vid dessa kastprov är det lämpligast att hålla till på en kulle, ty även om själva »utkastet» skulle misslyckas, d. v. s. bli antingen för löst eller för hårt, är ändå glidbanans längd så stor, att man mycket väl hinner studera flykten. Om modellen fortsätter sin hackflykt (3a), tyder detta på att modellen är baktung. Detta fel avhjälpas genom att flytta trimningskruven något framåt i spåret. Är glidbanan däremot för brant (3c) flyttas kruven något bakåt. Fortsätt med denna trimning till dess att glidbanan blir så flack som möjligt.

Om modellen svänger åt vänster eller höger beror detta på att an-

tingen vinge, stabilisator eller fena är skeva. Felet kan avhjälpas genom att vrida den felaktiga delen rätt, men man kan också limma fast en bit styvt papper, ca 15 mm brett och 30 mm långt, vid fenans bakkant, så att papperet skjuter ca 10 mm utanför denna. Genom att vika pappersbiten åt ena eller andra hållet kan man reglera modellens svängningstendenser.

## Brevlådan

Vem blir skolchef på Segelflygskolan Alleberg sommaren 1952?  
*Nöjd prenumerant.*

*Svar: Om intet oförutsett inträffar blir Herje Westrin, som varit chef där 1950—51, chef för skolan även 1952. Red.*

\*

KSAK:s ÅRSMÖTE BLIR lördagen den 17 november kl. 13 på Gillet i Stockholm.

## Allt flera medlemmar i fallskärmsklubben

Intresset för Loopings undersökning av jordmänen för en svensk fallskärmssport ökar för varje dag. Vi har fått in mängder av svar. Alder och yrken är lika skiftande som förut, men intresset är detsamma. Alla vill vara med och hoppa fallskärm som sport.

När nu detta kan ske vågar vi inte uttala oss om. Myndigheterna har hittills sagt nej, och en svensk myndighet som sagt nej en gång, får man som bekant inte att säga

ja till samma sak i en handvändning.

Vi fortsätter emellertid att be dem som har intresse för saken att anmäla sig genom att sända in kupongen här nedan vederbörligen ifyllt. Det kostar ingenting och anmälningarna är inte på något sätt bindande. De utgör endast en mätare på det intresse som finns, och det är meningen att de så småningom skall läggas till grund för vidare åtgöranden i saken.

### SÄND IN KUPONGEN I DAG!

Till Looping, Box 3063, Stockholm 3.

- 1) Jag vill vara med och hoppa fallskärm som sport.
- 2) Jag vill inte vara med och hoppa fallskärm som sport.
- 3) Jag vill inte vara med och hoppa fallskärm som sport, men är intresserad av att på annat sätt arbeta för fallskärmssporten i Sverige.

(stryk det som ej önskas)

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Yrke: ..... Födelseår: .....

## Fin svensk Cub-nyhet

Figge Bergman i Göteborg är pappa till ett intressant experiment med lilla Piper Cub, vilket bör intressera alla Cub-ägare. Bröderna Fredricssons flygservice i Göteborg har på Bergmans initiativ bytt ut den ursprungliga Continental motorn A 65 på 65 hk och i dess ställe monterat in en 85 hk Continental motor på lilla Piper Cub. Vid provflygningen visade det sig att planet hade fått enormt förbättrade prestanda, enligt vad Bergman uppger. Trots svag vind behövde planet inte mer än 25 meters rullsträcka vid start med full tank, förare och 50 kg tillsatsvikt. Omedelbart efter lättningen kunde Cuben tas upp i en mycket brant stigvinkel. Planet helt enkelt hängde i propellern.

Idén att sätta in större motor fick Bergman för ett år sedan då han var uppe i de norska fjällen och kom underfund med vilka svårigheter en flygare möter där när han vill starta från de höga fjällsjöarna. Jo, tack, redaktören för denna tidning har för inte alls länge sedan gjort ungefär samma erfarenheter och håller med om att det behövs extra krut för flygning där uppe.

Efter hemkomsten skaffade Bergman en 85 hk Continental motor från USA, eftersom det inte finns några sådana att få här hemma.

Provflygningarna har bl. a. resulterat i underhandlingar om montering av den större motorn i en norsk sjö-Cub. Om den går bra, kan man utgå från att flera Cub-ägare följer exemplet. Naturligtvis bör Cuben med den större motorn bli idealisk även för bogsering.

Till slut kan nämnas att monteringen sker efter den amerikanska luftfartsstyrelsens anvisningar och att vikten på den nya motorn inte är mer än 2,8 kg högre än på den lilla. Startmotor och generator som finns på C85 kommer inte att användas vid installation i lilla Cuben. Nämnas bör kanske också att Looping-red. ännu inte varit i tillfälle att se eller flyga den modifierade Cuben. Det finns emellertid ingen anledning betvivla Bergmans intressanta uppgifter.

## MODELLPLAN

för 50 öre styck, båtbyggsatser, racerbilar, motorer m. m. Ja, allt Ni kan önska Eder finner Ni i vår 52-sidiga katalog Nr 6 för 1952. Obs! 50.000 fullt moderna byggsatser realiserar för mindre än halva priset - jättebilligt. Sänd oss idag 75 öre i felfria frimärken samt Edert namn och tydlig adress, så får Ni katalogen omgående.

Tore Haglund & Co., Avd. 11, Hofors

VINGAR AV PORÖST MATERIAL prövas nu bl. a. av engelska flygplanskonstruktörer. Avsikten är att därmed kunna eliminera en del av det skadliga motstånd som uppstår vid strömmingen över vingen. Det nya materieleet uppges »suga åt sig» en del av luftströmmen. Experterna anser att trots strömlinjeformen på våra moderna flygplan är det skadliga motståndet fortfarande alldeles för stort. Modeller med den nya vingens har redan provats i vindtunnel, och vingsektioner av den nya typen har även provflugits. Prov i full skala låter säkerligen inte länge vänta på sig, uppges från brittiskt välunderrättat håll.

**SUPER CONSTELLATION** i en militär version har nyligen beställts av amerikanska flygvapnet och marinflyget. Den militära beteckningen blir C-121C och R70-1. Planet får 3.250 hk compound-motorer av typ Wright Turbo-Cyclone 18. Det meddelas att den militära beställningen fått prioritet före de redan gjorda civila.

**DEN ITALIENSKA segelflygaren** och segelflygkonstruktören Adriano Mentelli, som varit bosatt i Argentina under lång tid, har åter flyttat hem till Italien för att ta hand om segelflygutbildningen för flygvapnet.

**REPRESENTANTER** för tillverkare av segelflygplan i Tyskland samt tyska aeroklubben har nyligen haft ett sammanträde för att försöka få till stånd ett intimare samarbete.

**PROTOTYPEN** till det italienska tvåsitsiga reajaktpplanet Fiat G.80 är klar för provflygning någon av de närmaste dagarna. Fiat planerar också tillverkning av ett nytt skolflygplan för flygvapnets räkning med beteckningen G.49.

**LANDNING MEDELST TELEVISION** planerar man att försöka sig på i USA. Det är marinflyget som avser att installera en utrustning på den nya hangarkryssaren Forrestal på 57.000 ton, vilken beräknas vara klar 1954. Meningen

är att man skall kunna per television leda in flygplanen för landning.

**D.H. 110** är beteckningen på ett nytt brittiskt tvåsitsigt reajaktpplan som De Havilland har under arbete och som man räknar med skall kunna flyga mycket nära Machtalet 1.0, d. v. s. med ljudhastighet. Planet har två Rolls-Royce »Avon» reamotorer på cirka 3 tons dragkraft vardera och gjorde sin första flygning den 26 september.

**ALLEBERG** får en tvärbana som komplement till sin hittills enda bana i nord-syd. Den nya banan, som får en längd av 700 m. och läggs i rät vinkel mot den gamla, beräknas kunna tagas i bruk redan nästa sommar. Utläggningen av banan har möjliggjorts genom ett markbyte mellan Saleby gård och segelflygskolan.

## Nedgång . . .

Forts. fr. sid. 30.

höjden. Så vi kan räkna med en bra guldökning om vädret blir fint nästa år.

I tävlingen om Guldvingen har flugits drygt 5 200 km under året, vilket inte är dåligt. Bästa distansen där står Bertil Pedersen från Trollhättan för med 355 km. Att han inte vann distansmomentet berodde på att Sven Jonsson, Karlstad, gjorde 328 km med Grunau Baby. Pedersen flög Moswey som har betydligt ogynnsammare distansfaktor i denna tävling.

## 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.

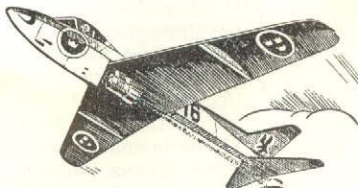
HOBBYLAGRET, Box 63, Linköping

Bästa höjdvinsten i tävlingen har Henry Norrbom, Linköping, med 5 075 m. Säsongen har just inte bjudit på särskilt bra höjdväder någon gång.

För Allebergs del har säsongen, som varit kortare än tidigare, varit relativt god. F-flygningen tenderar oavslutligen att öka och antalet deltagare har denna gång varit 36 % större än förra året. Endast 4 lindriga haverier har inträffat på Alleberg under sommaren därav inget i F-flygningen, vilket är första gången (inte den enda hoppas vi). Allebergspokalen, som det nu tävlas om enligt delvis nya regler, vanns för året av Laroy Månsson.

I sin rapport säger skolchefen bl. a. att AB-skolningen enligt EK-metoden bör tas bort från Alleberg. Dels är det svårt att få elever, dels är området direkt olämpligt för sådan nybörjarutbildning och dessutom är underhållskostnaderna för materielen för stora i relation till vad man får ut av den.

## Bygg flygande reajaktpplan



Bygg Meteor, en glänsande jaktplansmodell med JETEX reaktionsmotor — samma motor som Sigurd Isacson nu slagit 8 svenska rekord med! Pilformade vingar i rött med glänsande aluminiumkropp. Alla delar färdiga, kan byggas av varje häändig pojke. Finns även FÄRDIGBYGGD. se kupongen.

Fi-1



Fråga efter dem i Er affär!

FÄRDIGT BALSASEGELPLAN  
Stor, stark långflygande balsamodel av Flygvapnets segelplan Utför katapultstart, konstflygning, högststart i lina och konstflygning. 4:85

Fill ING. SIGURD ISACSON, Lidingö

Sänd genast mot postförskott + porto  
... METEOR byggsats med motor 13: 75  
... STOR tub ÖRN-cement .... 0: 50  
... METEOR FÄRDIG m. motor 18: 75  
... Fi-1 BALSASEGELPLAN .... 4: 85  
... KATALOG mot 40 öre i frimärken

Namn: .....

Adress: ..... LO 14/51

## Flygande vagabond . . .

Forts. fr. sid. 14.

— Ni hörde oss i alla fall? frågar vi. — Ja, händelsevis. Alla glör ju uppåt när man får höra en flygmotor i sånt väder.

Så åt vi. Ringde till Jönköpings flygplats som visade sig vara stängd i fyra dar (eller var det tre). Ringde meteorologen på Torslanda, som verifierade att det var dåligt väder men att det säkert skulle lätta framåt eftermiddagen. — Så fort det börjar spricka opp, kan ni gå, sade han. Tro aldrig på meteorologer!

Vi åkte bil till Albert Engströms nejder. Fick en glad stund hos Victor Haak (Danjell ve Korsgrinna) i närheten av Lönneberga, och åkte sedan tillbaka till Vimmerby. Joodå, vädret hade bättrat sig, »spruckit opp», så vi lät Holm köra oss ut mot »Akkas» gömställe. En kilometer från den plats, varifrån vi lämpligast borde anträda vårt strapatsfyllda återtåg till vår trogna »Akka», tog bensinen slut i bilen!

Men det finns hjälpsamt folk överallt. (Annars skulle det för övrigt vara omöjligt att göra en Nils-Holgersson-resa). En liter apoteksbensin fick vi i en butelj av en snäll flicka i en gård. Det räckte. Hur Holm kom därifrån vet jag inte, men det gjorde han, för dan efter träffade vi honom i Norrköping.

Vi kom så småningom ner till »Akka», startade, gjorde en artig-hetssväng över Haaks ställe och satte kurs mot Jönköping, där vi skulle tanka. Senaste tankstället var Visby. Det blev dock ingenting av dessa uträkningar. Molnen och regnet hade inte det bittersta respekt för det smäländska höglandet, som alltmer sveptes i vitt svävande vatten. Vi fick gira alltmer nord och räknade snart ut att även om vi skulle lyckas komma ut till Vättern någonstans vid Ödeshög, där det såg någorlunda hyggligt ut, och sedan följa vattenet ned mot Jönköping, så skulle inte bränslet räcka efter de utsvävningar vi tvingats göra i geografien.

Tack vare bra kartor kunde vi hålla väl reda på var vi befann oss trots den usla sikten. Det slog mig hur viktigt det är att ha ett bra kartmaterial till hands när vädret tjuvar. Det slog mig också hur svårt det är att få tag i hyggliga flygkartor för privatflygning.

Vi tvingades alltså sätta kurs på Linköping. Utan föranmälning

och just som molnhöjden blev oändlig och sikten minst 20 mil... rundade vi SAAB-fältet vid Tannefors och landade på den nya fina banan.

Sällan har jag sett dåligt väder försvinna så plötsligt och sällan har jag känt mig så lättad som när vi kuperat invid klubbhuset och kommit underfund med att det faktiskt inte »dammade» i bensintanken.

Morgonen efter fortsatte vi med mycket frisk vätska i tanken, sedan vi ur fenans innandöme avlägsnat ett nått och vackert rede, som en lägenhetsbehövande sädesärla byggt där under något av våra längre uppehåll.

Forts. i nästa nr.

## Spanien . . .

Forts. fr. sid. 11

tyska Messerschmidt Me 109, tillverkas också av Hispano. Motorn är en Hispano Suiza 12Z-89, flygvikten uppges till 2 748 kg och maxfarten till 650 km/tim.

Construcciones Aeronauticas tillverkar f. n. ett transportplan C.A.S.A. 201 »Alcotan», som flög första gången i februari 1949. Det är ett lågvingat helmetallplan med konventionellt infällbart landställ och två Armstrong Siddeley »Cheetah» motorer på vardera 390 hk eller två Elizalde Sirio-V11A-motorer på vardera 475 hk. Pla-

net tar två mans besättning och 10 passagerare. Flygtiden med de större motorerna är 5 500 kg och maxfarten 350 km/tim.

Ett annat företag, Instituto Nacional de Tecnia Aeronautica, (I.N.T.A.), i Madrid sysselsätter sig med översyner av flygplan samt tillverkar ett antal egna konstruktioner, huvudsakligen skolflygplan och lättare reseflygplan.

## Trafikflyget

får huvudsakligen materiel från det amerikanska Douglas och det engelska Bristol. Linjetrafiken omhänderhas av »Compania Mercantil de Lineas Aereas Espanolas (Iberia)», ett bolag som för närvarande lär klara sig utan statssubventioner, enligt vad som uppges. Flygplanparken utgörs av 29 flygplan, därav 6 DC-6 och resten huvudsakligen DC-3. Ett par gamla tyska Ju-52:or är också fortfarande med i ruljansen.

## Att flyga

i Spanien är i vissa avseenden faktiskt billigare än att åka tåg. Under 1950 befordrade det spanska trafikflyget 228 000 passagerare över 8 miljoner kilometer. Rörelsen gick med avsevärd vinst och inga allvarigare olyckshändelser inträffade.

## Behöver ni

### Pengar till jul?

Det var just en fråga! Har Ni tänkt på att Ni kan göra en god extraförtjänst genom att bli ombud för Looping? Det är nu bara 1 1/2 månad kvar till jul.

Ett synnerligen lönande företag för Eder som har flygintresserade vänner och bekanta är att sälja presentkort på en helårsprenumeration på Looping för 1952. En sådan prenumerationskostar 9:50 och är en välkommen julklapp för varje flygintresserad.

Ni får 2 kronor i provision för varje anskaffad helårsprenumerant på Looping.

Att sälja presentkort på tidningen som julklapp är lätt.

Skriv till Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3, i dag och begär anvisningar.

# SLIPSTRÖMMEN

Hur ofta har vi inte läst i notiser om haverier att »föraren var en erfaren och skicklig pilot» och hur ofta har vi inte hört samma omdöme fällas muntligt på tal om det eller det haveriet.

När är en flygare skicklig och erfaren och när är han det inte?

Jag känner folk med 75 timmars flygtid om vilka omdömet skicklig använts och jag känner likaledes en del som har 4—5 tusen timmars flygtid som förare om vilka samma omdöme använts.

Det finns ingen anledning bekvämliga omdömenas riktighet, men nog måste det ändå vara en viss skillnad mellan den som har 75 timmar och den som har 5 000.

Likaväl som en bilist — i allmänhet — blir duktigare att köra bil ju mer han kör, så bör en flygare också bli duktigare att flyga ju mer han flyger. Det är nog ingen tvekan om att den som har 5 000 flygtimmar är skickligare än den som har 75. Epitetet skicklig bör dock förbehållas dem som kommit över »skolåldern». 75-timmarsflygaren får nog finna sig i att stå på tillväxt ett bra tag innan han kallas skicklig. På sin höjd kan han kallas lovande eller duktig.

Å den andra sidan tycks det oss lite lättsinnigt att tro att man kan få fram ett tillförlitligt värde för flygskickligheten genom ett så enkelt förfarande som att multiplicera med antalet flygtimmar. Det finns inom flyget likaväl som på andra håll folk som »aldrig lär sig någonting». Det förekommer till och med tillbakagång.

Om en karl slår ihjäl sig under flygning — och det förekommer tyvärr då och då — så är det vips en eller flera fram-

me och faller omdömet skicklig om den så tragiskt bortgångne. Det är säkerligen gjort i all välmening men det är inte alltid rätt. Mycket ofta är det en fras som halkar över tungan utan att hjärnan är inkopplad och det är lika ofta en ren förolämpning mot flygmateriel, markorganisation och vad det nu kan vara som många gånger är helt oskyldigt till haveriet i fråga men indirekt får hela skulden just genom att den som verkligen var skuld till det hela, eller i varje fall den direkta orsaken, betecknas som skicklig.

---

*”Han var en  
skicklig pilot”*

---

Vi bör nog tänka oss för både en och två gånger när vi bedömer kolleger i flygarskrået. Och det där att kalla var och varannan som har oturen att slå ihjäl sig för skicklig — utan att vi strängt taget vet någonting om vederbörandes kapacitet — bör vi helt överlämna åt dem som tror att det kan trösta de olyckliga efterlevande.

Det är som bekant mycket vanligt att ju skickligare och erfarnare en person blir inom sitt område desto blygsammare, ödmjukare och försiktigare blir han i sina omdömen om både sig själv och andra. Ju mer han har lärt sig, desto mindre tycker han att han kan.

Det har konstaterats mer än en gång att den farligaste tiden i en flygares liv inte är då han gör sina första ensamflygningar utan när han kommer till det stadiet, då en och annan (där ibland han själv) börjar tycka att han är skicklig. Då är det verkligen fara på färde, och då

är det utomordentligt värdefullt med en tankeställare i en eller annan form. Tyvärr blir i en del fall denna tankeställare så hårdhänt, att man om den kan använda det klassiska yttrandet: operationen lyckades men patienten dog.

Vad som än sägs och vad som än tycks (och framförallt vad som än sägs i propagandan), så är det skäl för oss flygare, både vi amatörer och noviser och de »skickliga och erfarna», att glömma bort hur »skickliga» vi är och i stället inrikta oss på hur skickliga vi skulle kunna — eller vilja — bli, men som vi tyvärr sällan blir.

Jag tror uppriktigt sagt att det där med skickligheten inte är värt just någonting om den inte åtföljs av klokt omdöme. Vem flyger ni helst med, handen på hjärtat, en skicklig förare utan omdöme eller en medelmåttig förare med gott omdöme? För min egen del föredrar jag t. o. m. en dålig förare med omdöme före en skicklig utan. I hälsans intresse.

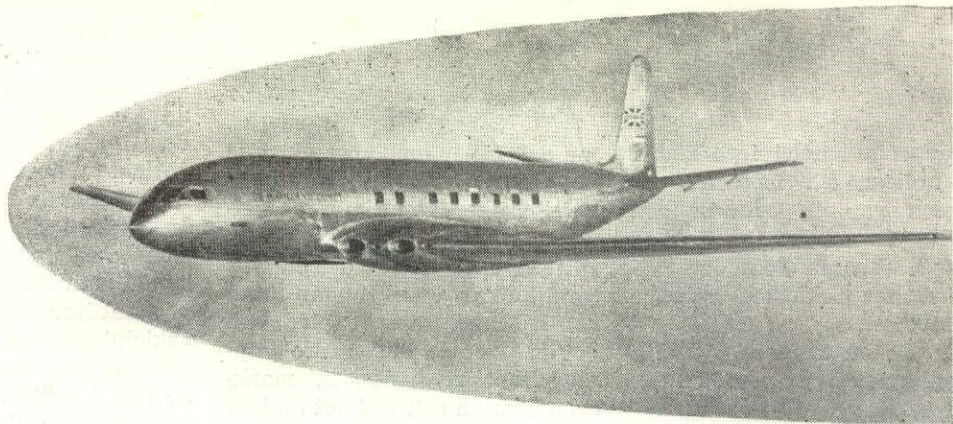
Det förekommer nämligen att »skickligheten» inspirerar till chansning som den mindre skicklige med omdöme inte vågar sig på. Ofta till förmån för hälsan.

Därmed har jag väl för allt i världen inte påstått att vi ska akta oss för att bli »skickliga» och att det inte finns skickliga piloter med omdöme?

*Ikaros.*



*Han var en skicklig pilot...*



## I takt med tiden själv

När pionjärerna i luften började besegra avstånd och tid, stod redan Shell vid deras sida. Raden av aktiva Shell-bidrag till flygets utveckling har vuxit sig lång genom åren, många av dem är milstolpar på utvecklingens väg. Sir Harry Ricardos klassiska forskning för mätande av knackningen utfördes i samarbete med Shell; iso-oktan framställdes först av Shells kemister i kommersiell skala. Sir Frank Whittle har till Shell uttryckt sin tacksamhet för de första lyckade brännkammarna för gasturbinmotorer.

Flygets marktjänst har utvecklats i takt med de allt snabbare och större planens krav. Specialsmörjmedel för olika temperaturer och belastning, rostskydds- och av-isarvätskor är några få exempel på de många specialprodukter från Shell, som här fyller viktiga behov. Shells produkter har en mångsidig användbarhet, som reducerar sortimentet till ett minimum — till gagn för marktjänsten och depå-lagerhållningen.

