1 JANUARI 1952

flygtidningen

Looping

Officiellt organ för
KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

Organ för
Svenska Pilotföreningen
Stockholms Flygklubb
m. fl.

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

Nils Holgersson-besök i Ulvöhamn i Örnsköldsviks skärgård. Se artikel i serien »Flygande vagabond»!

Fantastisk flygmanöver

Läs om Zurakowskis "kärrhjul" med Sapphire-Meteor!

Flygjournalisternas klubb har hållit sitt årsmöte i Oslo, för första gången utanför landets gränser. Till ordförande efter Gunnar Knutsson i SAS, som avsagt sig, valdes K. A. Larsson, signaturen Don Carlos i Stockholms-Tidningen. Vice ordförande blev Pelle Löfström i Svenska Dagbladet och sekreterare Olle Järvheden i svenska SAS.

×

Looping

Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg.

NR 1 — ÅRG. 2
Januari 1952

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för
Svenska Pilotföreningen
Stockholms Flygklubb m. fl.

Utkommer en gång i månaden

Yngve Norrvis Förlag,
Box 3063, Stockholm 3

Redaktör och ansvarig utgivare:
Yngve Norrvi

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 1952

SAS DC-6:or har för några dagar sedan varit i luften 100.000 timmar. Den första av SAS 12 DC-6:or togs i bruk 1948.

×

Amerikanska flygvapnet har kommit överens med Piasecki Helikopter Corp. om leverans av två HX-16 helikopters med Allison T-38 gasturbiner. Typen är avsedd att i första hand användas för transporter.

×

Vickers Armstrongs undertryckskammare (den största i Storbritannien) har nu tagits i bruk. Den är 15 meter lång och 7,5 meter i diameter och medger således prov med mycket stora objekt. För närvarande kan temperaturen nedbringas till —60 grader C, men man räknar med att efterhand kunna få ned den till —90. Tryckminskningen motsvarar en maximal höjd av inemot 30.000 meter. Den hastighet med vilken tryckminskningen nu sker motsvarar en stighastighet av 7,6 m/sek, men med ett speciellt pumpsystem som håller på att installeras kan man komma upp i drygt 25 m/sek.

×

Ett nytt rekord för damer med sportplan på 1.000 km sluten bana har satts av fransyskan Marie Nicolas, som den 5 december med en Norecrin flög sträckan med en genomsnittshastighet av 262.597 km/tim.

×

Schweizaren René Comte, som deltog i segelflyg-VM i Örebro, har under Sydafrikanska segelflygmästerskapen (han arbetar f. n. som ingenjör i Johannesburg) nått en höjd av 10.100 m, om man får tro de knapphändiga uppgifter som lämnats om saken. Noteringen närmar sig de bästa amerikanska vågrekorden från Sierra Nevada.

×

Glosters nya sensationella reajaktplan Gloster GA5 av deltavingtyp som nyligen annonserades är ett tvåmotorigt allväderjaktplan utrustat med två Armstrong-Siddeley Sapphire reamotor på 3.265 kg statisk dragkraft vardera. Planet provflögs första gången den 26 november.

×

Kanadensiska regeringen har beställt två Comets från de Havilland för kanadensiska flygvapnet.

×

Regnrock för flygplan. Ur Teknisk Tidskrift klipper vi följande intressanta notis. Det har visat sig att vissa delar av flygplan såsom framkanten på vingen och fenan, radomen osv. snabbt förstörs då planet vid hög flyghastighet utsättes för kraftigt regn. Således klarar sig en vinge högst 40 h, om den under denna tid utsättes för kraftigt regn vid flyghastigheter av ca 700 km/h. Förstöringen av flygplansdelarna ökar linjärt med flyghastigheten — det ser ut som om regnet praktiskt taget äter sig igenom dem. Den största åverkan sker givetvis på alla av plastmaterial utförda delar, såsom radomer och liknande skydd för inbyggda antenner.

Man har emellertid funnit, att om de utsatta delarna bestrykes med en 0,25—0,30 mm tjock beläggning Neoprene, ökar deras motståndskraft därhän att det tar ca 10 h för ett kraftigt regn att vid ovannämnda flyghastigheter genomtränga Neoprene-lagret.

Det påstås vara mycket lätt att bestryka de olika flygplandelarna med Neoprene (arbetet kräver med andra ord ingen speciellt utbildad personal). Efter påsprutningen måste Neoprene med nu använda metoder torka i ca 12 h vid en temperatur av ca 70°, men man håller på att utveckla en

Pristävlingen

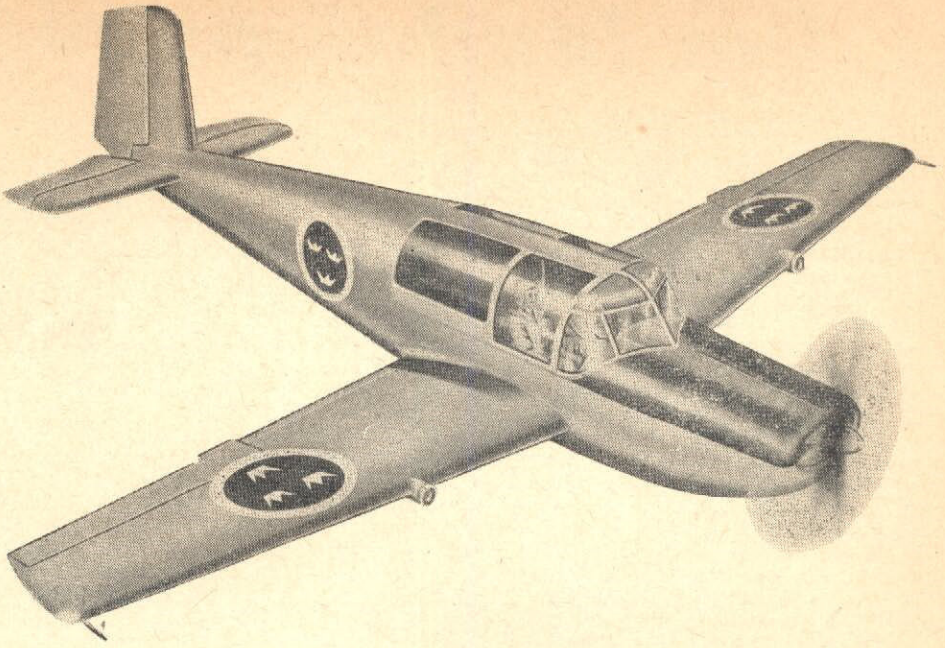
Intresset för julpristävlingen är utomordentligt stort. Vi vill påminna om att tävlingssvaren skall vara insända senast den 15 januari. Om Ni inte redan har julnumret, där allt om den trevliga tävlingen står att läsa, så rekvirera det genom att sätta in 90 öre på postgiro 45 35 30. Skriv L o o p i n g s j u l n r på talongen, samt givetvis namn och adress.

Första pris i tävlingen är en flygresa Stockholm—Paris och åter samt 100 kr i fickpengar.

Det är många som skrivit och ringt och frågat om de rena post- och fraktlinjerna får användas (de som på tabellen betecknas med Freight-Mail Service eller bara Freight Service. Det får de inte, eftersom dessa plan inte tar passagerare. Detta framgår ju redan av beteckningen, men det torde naturligtvis ha stått i reglerna för tydlighetens skull.

Vidare skall resan givetvis ha företagits inom den tid tävlingen varar, alltså någon gång under tiden 12 dec. 1951 —15 jan. 1952.

Limhamns Modellflygklubb



SAAB Safir

BLIR FLYGVAPNETS NYA SKOLPLAN

SAAB

lufttorkningsmetod, vilken beräknas avsevärt nedbringa torktiden. Framdeles får tydligen flygplanskonstruktören räkna med att planet även måste kunna förses med en Neoprene-regnrock.

×

Saab 210 »Draken». Det tog tid innan man offentgjorde vad som närmast skett bakom kulisserna på Saab. Äntligen har vi fått reda på något litet om Saab 210 »Draken», den första svenska deltavingen. Trots att vi ännu inte fått se några former på vingen, torde man kunna utgå ifrån att den delvis avsevärt skiljer sig från den »konventionella deltavingen». Vad tiden lider får vi väl klarhet även på denna intressanta punkt.

»Draken» är ett experimentplan och avsett att utröna egenskaperna i första hand vid start och landning, d. v. s. vid relativt låga hastigheter. Deltavingens egenskaper vid höga hastigheter vet man redan en del om — genom utländska erfarenheter, men också genom egna tunnelprov. Ett extremt höghastighetsplan för svenska förhållanden måste även ha goda start- och landningsegenskaper med tanke på våra begränsade fältresurser. Av den anledningen kan man förutsätta att »Draken» förebådar någonting ännu nyare, extremare och ändamålsenligare, om nu proven med experimentplanet utfaller lyckligt.

»Draken» lär ha »en speciellt för ändamålet importerad reamotor», alltså icke en Ghost, som vissa tidningar uppgivit. Vilken topphastighet planet får har icke uppgivits, men med tanke på låghastighetsexperimenten lär farterna bli rätt blygsamma — åtminstone på detta stadium. Av säkerhetsskäl har planet trots sina små dimensioner utrustats med katapultstol, bromsfallskärm för landningen samt infällbart ställ. De fortsatta experimenten motses med stort intresse inte bara av flygvapnet och Saab utan också av den försvarsintresserade svenska allmänheten. »Draken» bör vid det här laget ha hunnit väcka en hel del uppmärksamhet även utomlands. Trots de försiktiga och delvis rent blygsamma ordalag som kommunikén från flygvapnet hållits i, torde det vara klart att »Draken» innebär en sensation.

De flygningar som gjorts med 210:an har utförts av civilingenjör Bengt Olow. Konstruktionschef är överingenjör Lars Brising.

FÄLT-FLYGARE

- Är Du född 1931—34?
- Har Du tagit realen eller tar Du den i vår?
- Är Du fullt frisk?
- Har Du ansvarskänsla och framåtanda?

Då kan Du söka som fältflygare!
Ansökningstiden utgår den 1 februari.

Till Flygstabens personalavdelning, Stockholm 80.
Sänd mig upplysningar om fältflygaryrket.

Namn: .....

Adress: .....

.....

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

Om landningsavgifter

Den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), som arbetar på att underlätta samfärdseln i luften länderna emellan, har givit ut en handbok, »Manual of Airport and Air Navigation Facility Tariffs», DOC 7100—AT/707, innehållande uppgifter om landningsavgifter, parkerings- och hangaravgifter m. m. i en mängd olika länder. F. n. omfattar handboken informationer från 42 länder.

Utom detaljerade uppgifter beträffande de olika avgifterna i de 42 länderna, finns i början av handboken en jämförande tabell över landningsavgifter, uträknad på grundval av de uppgifter som förelåg den 15 maj 1951. Denna tabell visar bl. a. att det i Australien och New Zealand inte kostar något alls att landa med en DC-6:a i internationell trafik. I Dominikanska Republiken får man betala 150 dollar, medan flygplatschefen Bertil Florman på Bromma för varje sådan landning enligt tabellen räknar in något över 67 dollar. Han är dyrast i Europa och endast sju utomeuropeiska flygplatser tar högre pris. På New Yorks nya internationella flygplats Idlewild kostar en DC-6-landning endast 10 dollar.

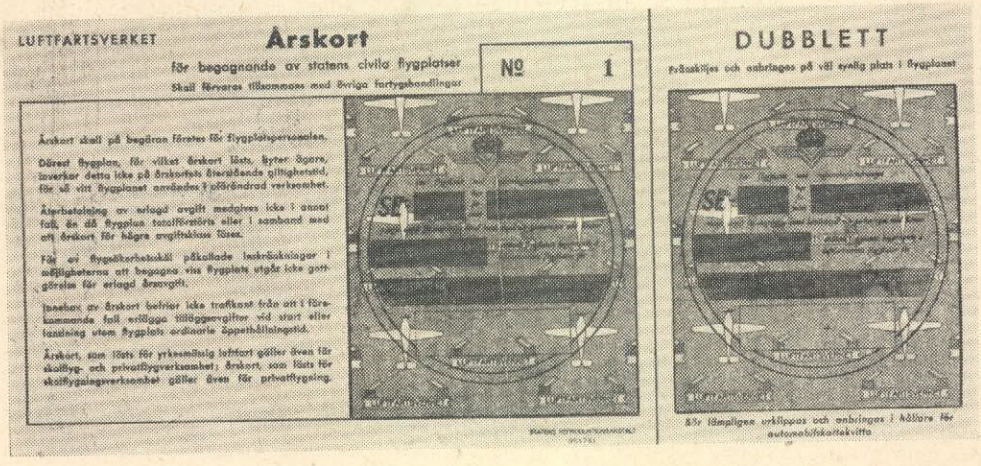
Vad privatflyget beträffar, visar sig ovannämnda handbok vid ett närmare studium innehålla en del intressanta detaljer. I inte mindre än 17 länder av 42 är privatflygplan, skolflygplan och/eller flygplan tillhörande »KSAK-anslutna» flygklubbar befriade från landningsavgifter. Klubbägda flygplan i Frankrike och Spanien är helt befriade från såväl landnings- som hangaravgifter.

Hur har vi det då här hemma i Sverige? Den nya flygplatstaxan som Looping annonserade i decembernumret är nu godkänd och har trätt i kraft. Onekligen kommer den att för sportflyget innebära en viss lättnad beträffande landningsavgifter. Flygklubbarna i Stockholm kommer dock att få ökade utgifter om landningskort à 200 kr måste lösas. Eftersom skolning inte får äga rum på Bromma flygplats, måste den förläggas till Skå-Edeby som äges av Stockholms stad, till vilken avgifter per landning måste erläggas. Enär ett landningskort gäller för samtliga Luftfartsverket tillhöriga flygplatser, och då övriga kommunala och privata flygplatser får användas gratis, blir Skå-Edeby det enda fält där ett sådant kort ej gäller. En överenskommelse mellan Luftfartsstyrelsen och Stockholms stads idrotts- och friluftsstyrelse borde slutas för att undanröja detta enda undantag.

Den ojämförligt största fasta kostnaden för en flygplanägare är dock hangaravgiften. Enligt den gamla flygplatstaxan kostade det t. ex. cirka 1.540 kr per år att ha en Cessna 140 i hangar på Bromma, om årskontrakt var tecknat. Med den nya taxan kommer motsvarande hangarhyra att uppgå till omkring 1.330 kr. Minskningen är inte stor! Det är denna stora fasta avgift som avskräcker folk från att skaffa sig egna flygplan. Den avgiften måste betalas även om man inte flyger en enda minut. Övriga stora kostnader är beroende av flygtiden.

Luftfartsverket kan kanske inte låta alla sportflygplan stå gratis i hangarerna, men det finns en paragraf i den nya flygplatstaxan, enligt vilken rabatter eller befrielse kan tillerkännas en hel kategori av flygplan. Av Luftfartsverkets totala inkomster under budgetåret 1949—1950 bidrog flygklubbarna med 12.973 kr. i hangar-, belysnings- och landningsavgifter eller 0,8 % av verkets totala inkomster. Av dessa utgjorde 8.576 kr hangaravgifter (4,8 % av alla hangaravgifter). För att ta ett exempel från Stockholms Flygklubb kan nämnas att klubben under nämnda budgetår betalade 1.587 kr i hangaravgifter eller 18,5 % av beloppet för alla klubbar. Med en flygtid av 620 timmar på två flygplan Cessna 140 under samma tid blir hangaravgiften 2,56 kr/flygtimme. Landningsavgifterna belöpte sig till 1.069 kr eller 1,72 kr/flygtimme. Tillsammans uppgick dessa två avgifter till 4,28 kr/flygtimme. Hangaravgiften kanske inte verkar så stor, men det beror på att de båda Cessnorna endast under cirka en månad samtidigt befann sig på Bromma. Detta visar att man måste vara ganska förmögen för att ha råd att hysa sitt flygplan under tak. När det för en flygklubb kostar en tiondel av timpriset med en flygtid av 620 timmar per år, vad kommer det då inte att kosta för en privat flygplanägare som kanske flyger bara en bråkdel av denna tid. Siffrorna för de av flygklubben förhyrda planen är på grund av mindre flygtid betydligt ogynnsammare.

Man kan fråga sig om det inte vore skäl att befria de KSAK-anslutna flygklubbarna från hangaravgifter och sänka avgifterna ytterligare för övriga sportflygplan! Då kan klubbarna sänka sina priser och vi kan få fler entusiastiska sportflygare, som så småningom köper egna flygplan och ställer in dem i Luftfartsverkets hangarer. De flesta av dessa torde för närvarande vara ganska dåligt utnyttjade, såvida de inte upplåtits till helt andra ändamål än de avsetts för.



Så här ser det nya landningsårskortet ut.

ZURAKOWSKIS
"kärrhjul"

Vid senaste flyguppvisningen på Farnborough i England utförde Glosters chefsprovflygare på Meteor, Janusz Zurakowski, en nära nog fantastisk manöver med en fullt beväpnad Gloster Meteor, en manöver som hela världens flygexpertis fortfarande diskuterar och trott vara omöjlig att utföra — i varje fall med ett modernt reaflygplan och därtill med stridslast.

Signaturen hade nöjet att se Zurakowski vid en uppvisning i Antwerpen 1950, då han gjorde en fullt utvecklad spin med en Meteor 8 på knappt 1000 meters höjd och avslutade sin bländande uppvisning med att landa den tunga maskinen i sväng och vingglidning... Med denna påtagliga bakgrund är det ett dubbelt nöje att ha fått tillfälle att närmare redogöra för Zurakowskis senaste manöver, av engelsmännen kallad »Zurabatic Cartwheel».

Det börjar med att planet med fullt motorpådrag går i lodrät stigning (fig. 1). När farten gått ned till 110—130 km/tim dras ena motorn ner på tomgång (fig. 2). Planet går då in i en hjulning (fig. 4—5). Efter trekvarts varv dras den andra motorn ned på tomgång (fig. 6). Planet fortsätter hjulningen ytterligare trekvarts varv tills nosen befinner sig rakt ned (fig. 7—9), varefter det går i spin (fig. 10). Efter ytterligare ett kvarts till ett halvt varv är planet fullständigt under kontroll (fig. 11).

Med en last av 24 raketer krävs en indikerad fart av 185 km/tim för att få kontroll över planet. Utan vapen går kontrollfarten ned till 165 km/tim. Manövern har utförts på höjder mellan 900 och 1200 m.

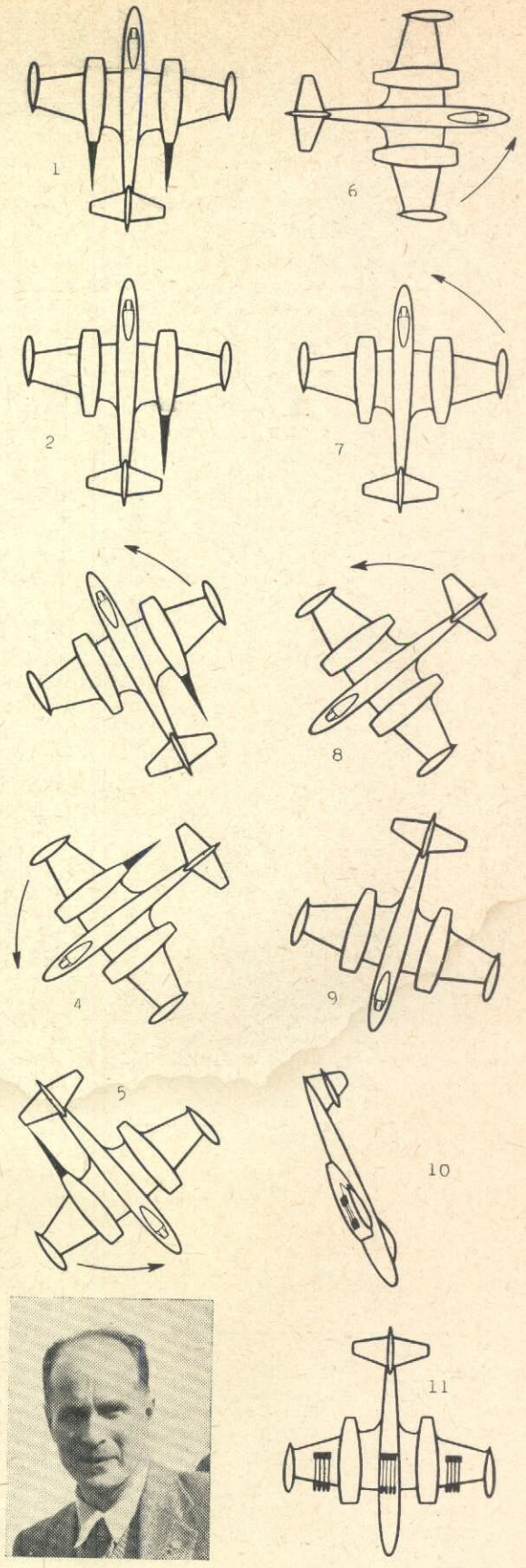
Den engelska flygmajoren Oliver Stewart, som var speaker vid Farnborough-uppvisningen, sade när han såg manövern första gången att »detta är den första helt nya avancerade manövern under de senaste tjugo åren.» Zurakowski — eller Zura som han populärt kallas — pratar inte mycket. Han är tvärtom en mycket blygsam och tillbakadragen man (utom i luften) och anser inte »kärrhjulet» vara någonting märkvärdigt.

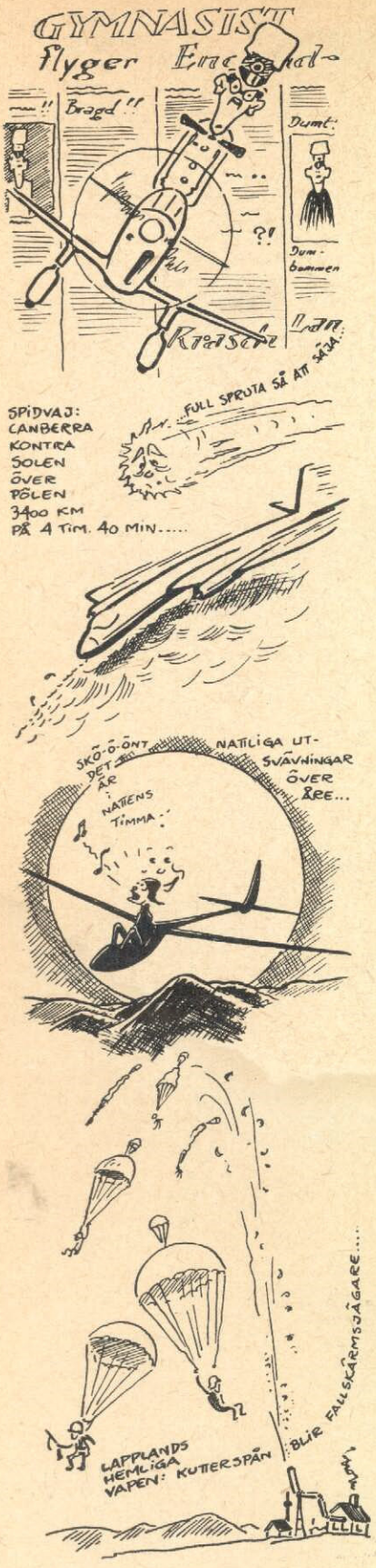
Han berättar emellertid att han gjorde manövern första gången 1950, och då hade han tänkt över den en hel del och var säker på att den var teoretiskt utförbar. Det gällde bara att pröva om teorierna höll i praktiken... När han väl fått tillfälle att konstatera detta, var han nöjd och ansåg sig inte behöva upprepa manövern.

Men så en dag fick Glosters besök av officerare från Empire Test Pilots' School. Man diskuterade Meteors flygegenskaper och Zura råkade nämna sin manöver. Besökarna var förståeligt nog mycket skeptiska, varpå Zura bara hade att i handling visa vad han pratade om...

På en fråga om hur manövern utförs, svarar Zura att det just inte är så värst mycket att göra fram till spinmomentet. När planet väl har börjat hjulningen är det bara att vänta tills farten gått upp tillräckligt så rodren tar. Men det kan vara svårt att få manövern perfekt. Det är absolut nödvändigt att planet vid ingången befinner sig i absolut vertikal stigning, annars kan det hända att man får en ryggspin att roa sig med...

Yngve Norrvi.





Flygåret 1951

Händelserikt i lika hög grad som de närmast föregående åren har det nu gångna flygåret varit. Till åminnelse av 1951 gör vi en hastig rekapitulation av de händelser under detta år som kan anses ha givit det dess prägel. Tyvärr kan det endast bli fråga om ett axplock.

I januari

får vi veta att flygtrafiken ökat kraftigt över hela världen. För Bromma visar statistiken bl. a. att fraktgodset ökat hela 76 % från föregående år. — Den skånske »flyggymnasten» Lars Ove Göransson, som blivit ett omtyckt notisobjekt till följd av att han åkt över till England och köpt ett flygplan, gör en glänsande sorti ur spalterna genom en kranschlandning vid Eslöv. — President Truman lägger fram den största budgeten i UA:s historia och begär över 70 miljarder dollar till försvaret. — Det svenska trafikflygplanet Scandia sätts i reguljär trafik av SAS. — Den brittiske flygministern Arthur Henderson gästar det svenska flygvapnet.

I februari

blir avtalet om det nya SAS klart mellan Danmark, Norge och Sverige. — Till försvarsstabschef efter general Swedlund (nya ÖB) utnämns inspektören för luftbevakningen överste Richard Åkerman. — Engelska flygkadetter gästar svenska flygvapnet. — Kung Gustaf Adolf besöker för första gången såsom konung ett flygförband, F 16 vid Uppsala, och bär också för första gången flygvapnets generalsuniform. — Till följd av motorkrångel kraschlandar ett brittiskt transportplan med en del av de engelska flygkadetterna ombord i närheten av Bromma. En av de 22 ombordvarande dödas. — Det brittiska reabombplanet Canberra flyger Irland—Gander på Newfoundland, 3.334 km, på 4 tim. 18 min. 24,4 sek.

I mars

beslutar SAS att köpa åtta trafikflygplan av den nya typen Douglas DC-6B. — Svenska Flygmotor AB i Trollhättan anställer en amerikansk reamotorexpert. — En helikopter (Ostermans) landar för första gången på Åreskutan. SAS startar sina »fjällkryssningar» med DC-6. — Den första svenska fallskärmshopparkursen vid Karlsborg visas för pressen. — Vid Åre utförs för första gången i Sverige nattflygning med segelflygplan (i lävågor).

I april

får Sverige åter en flygtidning. Då utkommer nämligen Looping med sitt första nummer. — Ett svenskt trafikflygplan DC-3 sjunker igenom under inflygning till Bromma och gör en kraschlandning utanför fältet. Ingen människa skadas. — Ett antal svenska flygkadetter besöker franska flygvapnet. — Statsutskottet avstyrker propositionen om subventioner till inrikesflyget. Riksdagen går emot beslutet och flyget får sina subventioner, vilket sedermera föranleder en mycket kraftig ökning av hela inrikestrafiken.

I maj

begär Pan American World Airways tillstånd av IATA att inrätta en »turistklass» på sina linjer över Nordatlanten till priser som ligger 35 % under de nuvarande. Förslaget vållar väldiga dispyter bland flygbolagen. Frågan uppskjuts. — Ett flygplan från 20-talet, »Tummelisa», lämnar flygmuséet på Malmslätt och provflygs för att kunna delta i Flygvapnets förestående 25-årsjubileum. — Bromma flygplats fyller 15 år. — Norrmannen Jan Christie flyger 2.000 km med en specialtrimmad Klemm 35 på 11 tim. 14 min. 58 sek. — I Lappland får man för sig att fallskärmstrupper landar. Det blir en väldig uppståndelse. Så småningom visar det sig att det är hyvelspån från en snickerifabrik som virvlat upp i luften...

I juni

gör flygvapnet en jättelik jubileumsuppvisning över Gärdet i Stockholm. 400.000 stockholmare tittar på det grandiosa evenemanget. — I Uppsala ordnar SLU och Uppsala flygklubb en utställning med mottot »Flyget i jordbrukets tjänst». — Det brittiska hangarfartyget Indomitable gästar tockholm. — Flygvapnet meddelar att SAAB Safir i en modifierad upplaga skall bli dess nya skolflygplan med beteckningen Sk 50. — Tre svenska segelflygare gör på samma dag distansflygning för guld-C och landar samtliga på Skarpnäck.

I juli

når det amerikanska experimentplanet Sky Rocket en hastighet av 2400 km/tim under dykning från stor höjd. — Alf Hedman sätter nytt svenskt distansrekord i segelflygning genom att flyga Söderhamn—Kalmar, 520 km. — Sune Stark vinner Wakefield Cup och VM för gummimotormodeller i Finland. — Svenska rekord i hastighetsflygning med segelflygplan på 100 km triangelbana sätts i tät följd på Ålleberg, där tre kandidater till VM i Spanien också tränas. — Storflygplatsen vid Halmsjön får ytterligare 200.000 kr. i anslag och beräknas vara klar år 1975 . . . — På Bromma havererar ett tidningsplan i starten. Fyra av de ombordvarande dödas. — Svenska flygpojkar gästar USA och amerikanska och brittiska flygargrabbar gör svarsvisit här.

I augusti

gästas Stockholm av den amerikanske ensamflygaren över Nordpolen Charles Blair. — Krigsflygskolan i Ljungbyhed firar 25-årsjubileum och detsamma gör vår äldsta flygflottilj F 3 Malmslätt, där 40.000 östgötar tittar på en strålande uppvisning. — Finalen i KSAK:s riksmotorflygtävling går i Lidköping och Arboga flygklubb tar hem ära och priser. — Ett taxiplan från Ostermans nödlandar för dåligt väder på Tåkern och vållar stor uppståndelse tills det visar sig att planet inte kan komma i land till följd av den täta vassen . . . — KSAK frågar om myndigheterna har någonting emot att man startar fallskärmshoppning som sport i Sverige. Luftfartsstyrelsen vill inte alls vara med om det. Looping gör en rundfråga till sina läsare om deras intresse och får en överväldigande ja-svarsskörd.

I september

avslutar redaktören för Looping, Yngve Norrvi, och Lars Madsén sin stora Sverige-runtflygning »I Nils Holgerssons spår. — Det engelska reajaktplanet Meteor, specialturustad med två Sapphire reamotorer, sätter världsrekord genom att stiga till 12.000 m på 189,5 sekunder. — Den årliga brittiska flygutställningen på Farnborough äger rum, där chefen för det svenska flygvapnet är med bland de många gästerna. — Den skandinaviska flygtrafiken över Nordatlanten firar 5-årsjubileum. — SM i modellflyg går på Skarpnäck och 1000:e svenska segelflygcertifikatet erövras.

I oktober

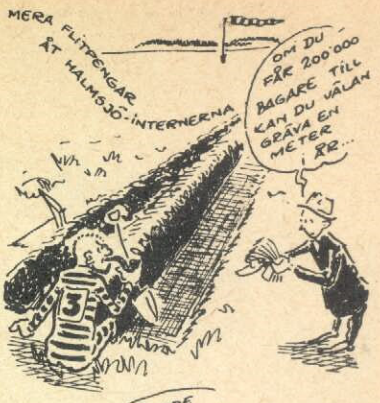
besöker chefen för den amerikanska luftfartsstyrelsen, Charlie Horne, Sverige. — Vid värnpliktsinskrivningarna får svenska grabbar för första gången anmäla sig till fallskärmsjägarutbildning. — Centrala flygverkstäderna i Västerås firar 25-årsjubileum. — Föreningen Svenskt Skärgårdsflyg bildas sedan Svenska Skärgårdsförbundet upplösts. — En svensk flyggrupp medföljer till Antarktis för att delta i den internationella forskningsexpeditionen där. — Det största vintertrafikprogrammet i den skandinaviska luftfartens historia inleds av SAS i och med att vintertidtabellen träder i kraft.

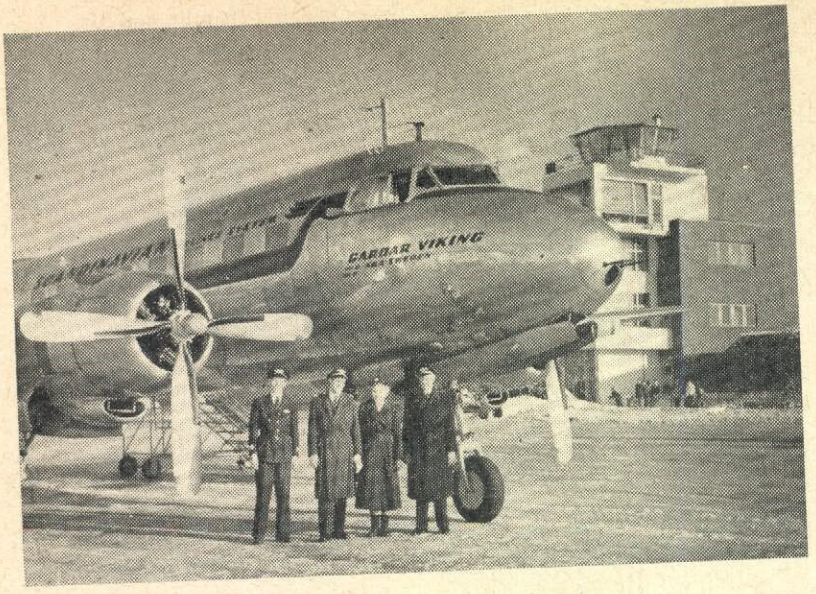
I november

gör de svenska fallskärmsjägarna för första gången offentliga hoppvisningar inför publik. — Det svenska inrikesflyget visar en ökning med över 20 %. Luleålinjen har ökat med hela 75 %. — Arbetena med förbättringen av Bulltofta tar äntligen sin början. — På Skarpnäck utanför Stockholm görs prov med bromsbassänger för första gången i världen. — Chefen för den svenska luftfartsstyrelsen, Carl Ljungberg, utnämns till generalsekreterare i ICAO. — FN:s luftherravälde över Korea hotas allvarligt av de ryskbyggda Mig-planen, uttalar chefen för USA:s flygvapen, general Vandenberg. — Vid en konferens i Paris bildas en internationell flygmäklarförening, IABA. — Engelsmännen offentliggör ett nytt reajaktplan av s. k. deltavingetyp, Gloster GA 5, utrustat med två Sapphire reamotorer. — I Nice drabbar flygbolagen i IATA samman om turistklassfrågan. Resultatet blir bl. a. kraftigt sänkta biljettpriser för Atlantlinjerna från maj 1952.

I december

får vi veta att den kände Saabflygaren m. m. Claes Smith utnämnts till chef för kejsarens av Etiopien privata flyg. Han skall vidare organisera en transportsektion inom etiopiska flygvapnet. — Kommunistflyget i Korea växer alltmer i styrka och hotar FN-flygets luftherravälde. — Dokumentariska bevis för den tyska nedskjutningen av ABA-planet Gladan 1943 läggs fram. — IATA-konferensen i Nice beslutar om införande av flygturistklass även inom Europa. — Den svenske segelflygaren Karl-Erik Övgård som en längre tid befunnit sig i Kalifornien för studier av fenomenet lävågor omkommer under en segelflygning på stor höjd över Sierra Nevada. Hans topphöjd beräknas till nära 17.000 m.





En bild från Fornebu då Scandia hade premiär där för inte så länge sedan.

SAS själv tar trafiken är för tidigt att yttra sig om. Ett mycket nära samarbete mellan det södra och norra trafikområdet är emellertid ofrånkomligt. Skulle Braathen få den norra trafiken uppkommer ett rätt sällsamt läge eftersom SAS och Braathen ju inte dragit så särskilt jämnt i fråga om annan trafik . . .

Inrikestrafiken i Norge är svårskött av många skäl. I och med att flygbåtstrafiken söder om Bodö nu läggs ned, kommer den stora staden Bergen i det prekära läget att helt mista flygtrafiken eftersom där inte finns någon landflygplats. En landflygplats för Bergen-området står

Norska flygperspektiv

Norrmännens inställning till flyget som nödvändighetsvara är mycket positivt. I varje fall får man den uppfattningen när man under ett par dagar vistats i Norge och pratar flyg. Det kan delvis bero på att Norge med sina betydligt svårare terrängförhållanden och sina av denna anledning sämre landskommunikationer helt enkelt måste se på flyget med delvis andra ögon än Sverige.

I Norge anser man således i vida kretsar att flyget är nödvändigt, främst för kommunikationerna norröver. Och man arbetar frenetiskt att bygga upp ett någorlunda reguljärt trafikflyg. Det är visserligen »ett land som icke är skapat för flygning» som en pessimistisk allierad flygare uttryckte sig under kriget, men svårigheterna går dock att övervinna. Det norska flygbolaget DNL började trafiken på Nordnorge med flygbåtar och hade ekonomiskt svårt att klara detta. Efter hand har flygbåtarna på de sydligare trakterna ersatts av landflygplan men dock inte i någon större utsträckning. Ända tills i höstas upprätthölls en stor del av trafiken från Nordnorge med Sandringham flygbåtar, men från nästa säsong kommer flygbåtar endast att användas från Bodö och norrut. Och längre fram hoppas man att helt kunna övergå till landflygplan ända upp till Kirkenäs. Vid Bodö, som ligger i höjd med Luleå, blir fältet färdigt att ta emot den reguljära trafiken från 1 juli 1952 och från detta datum kommer Scandia att sättas in i denna trafik. Flygplatserna norr om Bodö hoppas man få utbyggda framöver, men hur fort det kommer att gå beror givetvis i hög grad på resurserna. Myndigheternas inställning är av allt att döma både välvillig och konstruktiv.

Genom att successivt övergå från sjö- till landflygplan kan man förlänga flygsäsongen avsevärt. Bara genom att Bodö blir klart anser man att det bör kunna gå att flyga till ända fram i december månad. Med landflygplatser hela vägen upp till Kirkenäs bör det rimligen gå att flyga året runt — och det anser man behövs — överallt i Norge. Det är inte minst en psykologisk, kulturell och social fråga att hålla förbindelserna på Nordnorge öppna i så stor utsträckning som möjligt.

SAS anser sig ha vissa förpliktelser gentemot den norska inrikestrafiken. Vem som kommer att ta trafiken norr om Bodö är ännu inte bestämt. Både Widerøes och Braathen ligger inne med anbud om Nordnorge-trafiken till den kommande säsongen. Om det blir något av dessa bolag eller om därför högt uppe på dagordningen, som för övrigt upptar en mängd projekt. Stavanger har Sola, en av världens största flygplatser med högst tillfredsställande väderleksstatistik, så där är det inga problem. Även om det Norge-baserade A-paktsjaktflyget förmodligen kommer att få sin huvudbas på Sola, där redan de första förbanden av amerikanska Thunderjet stationerats. (Sola torde för övrigt vara den enda flygplats — möjligen med undantag av Gardemaen norr om Oslo — från vilken Thunderjet kan starta . . .)

Vad Oslo-området beträffar, så befinner sig Fornebu under livlig och målmedveten utbyggnad. Vi svenskar — och kanske även andra — har på något sätt bibringats den uppfattningen att Fornebu skulle vara en flygplats på avskrivning och föga lämplig för modern och större trafik. Detta är fel. Som flygplatsen är i dag, duger den inte för tyngre fjärrtrafik, men redan om något år kan man räkna med en bana i den förhärskande vindriktningen som kan ta DC-6:or, och i en icke alltför avlägsen framtid kommer det också en tvärbana som också tillåter start med tunga plan. Därtill hör att Fornebu-vädret är betydligt bättre än sitt rykte samt att en nyanlagd halvmilitär och kommunalförvaltad flygplats, Jarlsberg vid Tønsberg, cirka 100 km från Oslo, redan är klar som alternativ-flygplats till Fornebu.

Eftersom Jarlsberg har ett väder som högst väsentligt skiljer sig från Fornebus är Jarlsberg idealiskt. Därtill kommer att man som ytterligare alternativ har Gardemoen norr om Oslo. Gardemoen kommer visserligen när Fornebu blir utbyggt att helt reserveras för det militära flyget, men kommer troligen att stå öppet som alternativ-flygplats till Fornebu. Detta betyder att Fornebu i stället för att sjunka tillbaka i rang och värdighet kommer att bli en mycket allvarlig konkurrent till bl. a. Bromma. Huruvida det är riktigt vet jag inte, men vad som tidigare hållit tillbaka utbyggnaden av Fornebu kan möjligen vara det svenska Halmsjönprojektet. När nu detta fallit ihop och jordhögarna där blivit ett rekreationshem för diverse omhändertagna individer, anser väl norrmännen sig ha en chans att på nytt konkurrera om trafiken.

Beträffande inrikestrafiken så nämnde vi tidigare att Scandia skall sättas in på linjen till Bodö. Det betyder snabbare förbindelser och dessutom en högst förbättrad ekonomi. Under 1951 gick 2,6 miljoner kronor i subventioner till inrikestrafiken i Norge. Genom att sätta in Scandia räknar man med att dessa subventioner skall kunna sänkas med en hel miljon. Det säger en hel del om Scandians ekonomi, även om en del av besparingarna givetvis redan ligger i att trafiken flyttas över från sjö- till landflygplan.

SAS översynsbas för Scandia befinner sig numera på Fornebu, där man trots bristen på utrymme klarar servicen förträffligt. Vi har fått en del intressanta uppgifter om Scandia grundade på den erfarenhet man fått under den relativt korta tid plantypen varit i reguljär trafik. För det första sker översynerna i en »docka» av samma slag som användes för DC-6 på Bromma fast av modifierat utförande med hänsyn till storleken. Dockan var inte billig precis, men det kan nämnas att den betalade sig bara på tre 750-timmarsöversyner. Så mycket sparar den alltså i tid.

Antalet arbetstimmar i översyner per flygtimme räknat är för Scandia 20 medan för DC-3 räknas 18. Det är en god jämförelse för Scandian med tanke på dess ungdom i förhållande till den ärevördiga DC-3:an. Inom SAS för man statistik på antalet anmärkningar per flygplan per 100 flygtimmar. I början var antalet sådana anmärkningar på Scandian 30/100 eller samma som för DC-3. När sedan trafikintensiteten ökade, höjdes siffran till 45/100, det var i juli 1951. Nu visar dessa siffror en kontinuerlig sänkning och var i september 39,8/100. För jämförelsens skull kan nämnas att genomsnittssiffran för DC-6 håller sig omkring 41/100.

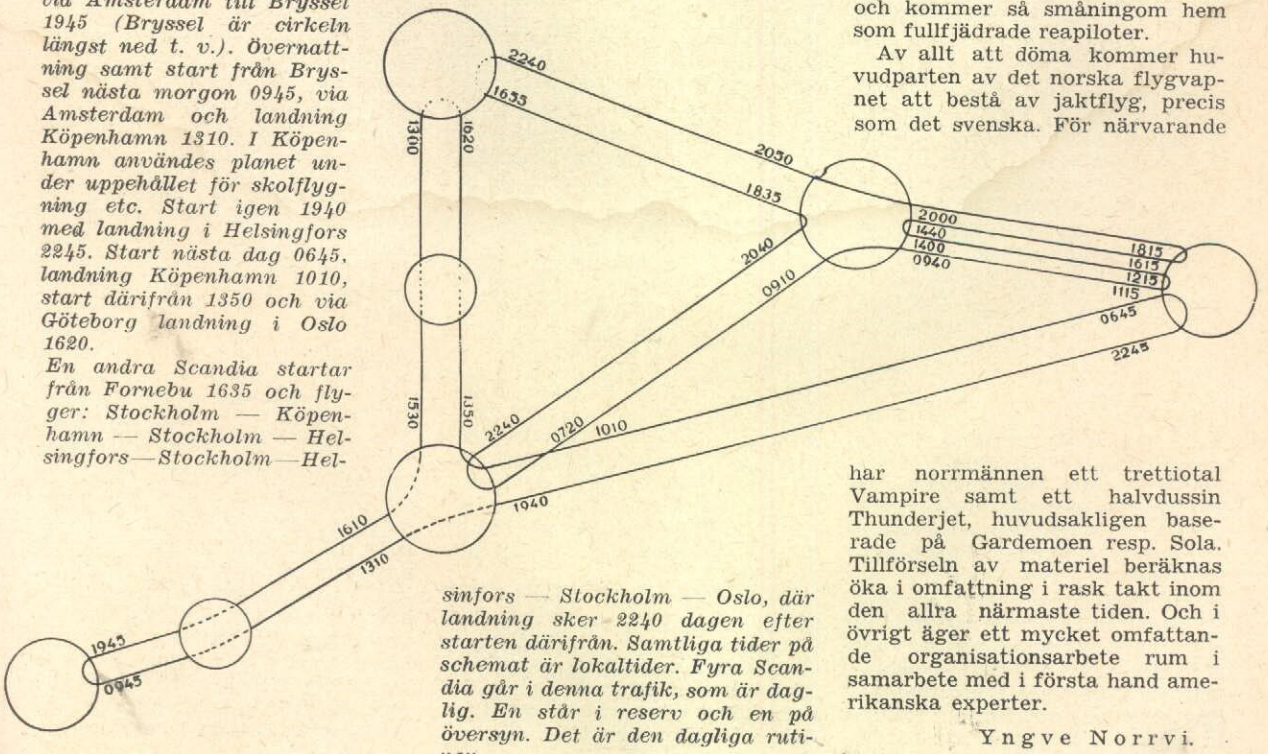
Scandian utnyttjas numera ganska mycket eller i genomsnitt 5 timmar per dygn och plan, vilket är jämförelsevis mycket med tanke på att vår trafik till stor del försiggår endast under halva dygnet. Till sommaren 1952 ökas siffran till 5,3 tim/dygn i och med att Scandian sätts in på Bodölinjen.

Scandian har visat sig vara ett mycket ekonomiskt och gott plan, och norrmännen är speciellt förtjusta i den. Man får således hoppas att Saab skall kunna finna en form att få fram fler Scandia, med tanke på de goda erfarenheterna av planet i reguljär trafik.

Vad det norska flygvapnet beträffar, så håller det på att byggas ut inom A-paktens ram. Det är mycket som återstår att göra innan det kan få någon slagkraft, men viljan att göra någonting är det inte något fel på. Någon utbildning av piloter bryr sig inte norrmännen om. De gör en första gallring av adepterna under en försöks- och »acklimatiserings»-skolning på 15 flygtimmar. De som klarar sig tillfredsställande där och i läkarundersökningarna skickas till USA för utbildning och kommer så småningom hem som fullfjädrade reapiloter.

Av allt att döma kommer huvudparten av det norska flygvapnet att bestå av jaktflyg, precis som det svenska. För närvarande har norrmännen ett trettiotal Vampire samt ett halvdussin Thunderjet, huvudsakligen baserade på Gardemoen resp. Sola. Tillförseln av materiel beräknas öka i omfattning i rask takt inom den allra närmaste tiden. Och i övrigt äger ett mycket omfattande organisationsarbete rum i samarbete med i första hand amerikanska experter.

Yngve Norrvi.



Efter detta finurliga schema »matchas» Scandia för ögonblicket. Oslo är cirkeln längst uppe till vänster. En Scandia startar därifrån kl. 1300 och går via Göteborg till Köpenhamn med landning 1530. Start igen 1610, via Amsterdam till Bryssel 1945 (Bryssel är cirkeln längst ned t. v.). Övernattning samt start från Bryssel nästa morgon 0945, via Amsterdam och landning Köpenhamn 1310. I Köpenhamn användes planet under uppehållet för skolflygning etc. Start igen 1940 med landning i Helsingfors 2245. Start nästa dag 0645, landning Köpenhamn 1010, start därifrån 1350 och via Göteborg landning i Oslo 1620.

En andra Scandia startar från Fornebu 1635 och flyger: Stockholm — Köpenhamn — Stockholm — Helsingfors—Stockholm—Helsinfors — Stockholm — Oslo, där landning sker 2240 dagen efter starten därifrån. Samtliga tider på schemat är lokaltider. Fyra Scandia går i denna trafik, som är daglig. En står i reserv och en på översyn. Det är den dagliga rutinen.

På en svensk nattjaktbas efter avslutat övningspass. Materielen motsvarar varken personalens kunnighet eller försvarsbehovet.

Strids FLYG

Varför nattjakt?

När den stora tyska flygoffensiven mot England sattes in det ödesdigra året 1940 och så när fick det brittiska motståndet att vackla, måste Luftwaffe snart förlägga tyngdpunkten från dagtill nattanfall på grund av det effektiva brittiska jaktförsvaret. Efter hand blev nattanfallen regel, och de medförde till en början enorma skador och svåra lidanden för befolkningen. Något effektivt motstånd i luften behövde tyskarna knappast räkna med nattetid, eftersom luftvärnet endast till en del kunde hindra anfallen och dagjaktplanen var praktiskt taget värdelösa i nattstrider.

Men plötsligt blev det annat av. RAF hade använt den hektiska respittiden från krigsutbrottet väl. Man byggde på den revolutionerande uppfinning som britterna länge lyckades bevara som en av krigets viktigaste hemligheter — radar. Den nya uppfinningen kunde utnyttjas till att göra jaktförsvaret effektivt även nattetid, och så skapades nattjakten, som i allt större utsträckning tog sin tull bland de anfallande tyska bombplanen.

Naturligtvis vore det överdrift att påstå, att det var nattjaktflyget som avgjorde »slaget om Storbritannien» och därmed åstadkom en vändpunkt i krigslyckan. Dagjakten var alltjämt det främsta vapnet, och genom sitt hårda, påpassliga motstånd tvingade det in de tyska flygoperationerna i en annan bana, de mycket mindre effektiva nattraiderna. Men när bombplanen stoppades även nattetid var luckan i luftförsvaret sluten. Luftwaffe stod inför en kompakt mur av dagjakt, nattjakt och luftvärn som blev det övermäktigt.

Mycket har hänt

Sedan dess har mycket hänt, som givit nattjakten allt större betydelse. Att de allierade jätteraiderna nattetid mot de tyska städerna blev så förödande berodde säkerligen i hög grad på att tyskarna inte var i nivå med utvecklingen i fråga om sin nattjakt. För de allierade bombeskadrarna var alltjämt luftvärnet det farligaste hindret. Hade tyskarna haft ett starkt och modernt nattjaktflyg skulle det allierade bombflygets verksamhet ha försvårats avsevärt.

Utvecklingen efter krigets slut går också i riktning mot avsevärt ökad betydelse av nattjaktflyget, eller »allvädersjakten», som den ibland kallas efter den engelsk-amerikanska termen »all-weather fighter?» Karakteristiskt för utvecklingen är nämligen att nattjaktens arbetsuppgifter utsträckts från den mörka delen av dygnet till alla situationer då sikten är så nedsatt, t. ex. genom regn och dimma, att dagjakten har svårt att operera med någon effektivitet. Detta i sin tur beror på att det moderna bombflyget har helt andra möjligheter till förfogande än vad motsvarande bombflyg hade i andra världskrigets slutskede.

Nya faktorer

Vad som satt sin prägel på krigsflygets utveckling efter andra världskrigets slut är reaktionsdriften och radar (samt naturligtvis den enormt förbättrade beväpningen, bl. a. i form av atombomber och raketvapen). Om ett krig i stor skala skulle bryta ut i dag — och det gäller antagligen ännu mer för framtiden — kommer i stor utsträckning reabombare att sättas in, med eller utan atombomber.

Man bör inte stirra sig blind på atombomberna i den optimistiska förhoppningen att de *kanske* inte kommer till användning, åtminstone inte mot oss... Även om det vore så väl har den konventionella formen av bombning tillräckligt avskräckande möjligheter, vilket kan bevittnas i de tyska ruinstäderna. Och sedan krigsslutet har även de konventionella bomberna utvecklats. En »vanlig» bombraid i stor skala, som kanske upprepas natt efter natt, är alltså en tillräckligt avskräckande framtidsmöjlighet för att allt bör göras för att förhindra en sådan eventualitet eller åtminstone begränsa verkningarna genom att tillfoga angriparen största möjliga förluster.

Tid är liv...

Perspektivet av bombraider i stor skala — eller enstaka anfall med atombomber — är dystert. Detta inte minst för att readriften och radar inte bara ökat försvarets resurser utan även möjligheterna för angriparen. Låt oss säga att ett förband reabombplan nalkas med en hastighet av 700 km/tim eller mera. Även om luftbevakningsradarn är påpasslig och upptäcker fienden långt ute över havet, tar det inte många minuter innan det fientliga förbandet är inne över Stockholm eller vilken stad det nu är som bombflygarna

har till mål. Tiden är alltså synnerligen knapp för försvaret.

Därtill kommer att bombplanen antagligen går på mycket stor höjd, t. ex. 12.00 meter eller högre. Därmed är luftvärnet utan effekt. Hela bördan av försvaret kommer på jaktflyget.

Fordringarna på jaktflyget måste alltså vara god basering, hög beredskap, stor stigförmåga och snabbhet, god manöverförmåga i luften och avgörande vapenverkan. Detta gäller även nattjaktflyget.

Bomber i mörkret

När det fientliga bombförbandet kommer in över målet en mörk natt eller en dimmig dag, kan det snabbt lokalisera en stad som Stockholm, Göteborg, Malmö eller Sundsvall. Någon precisionsbombning blir det kanske inte tal om, men effekten kan bli förödande nog ändå. På radarskärmen i sina bombplan kan radarnavigatörerna och bombfällarna med tämligen god exakthet lokalisera viktiga områden i en stad, t. ex. hamnar, industriområden, förvaltningsbyggnader som ofta ligger koncentrerade till vissa stadsdelar etc. De utsedda målen kommer att få vad de tål av bomber, om inte nattjakten redan dessförinnan kunnat mota bort bombplanen.

Ett svårt jobb

Nattjaktflygaren arbetar under synnerligen krävande förhållanden, som fordrar en vältrimmad, högklassig personal. Han måste starta från mörklagda krigsflygfält. I mörkret måste han söka upp fienden med hjälp av radarinstrumenten, och därefter skall han skjuta ner fienden utan att själv bli nedskjuten. Sedan måste han i mörker eller dimma flyga tillbaks till sin bas eller något annat flygfält som anvisas honom och landa där med hjälp av instrumenten.

Om allt detta skall kunna fungera krävs en komplicerad och väl utbyggd markorganisation som intimt samverkar med luftbevakningen. Nattjaktflygaren löper åtskilliga risker utöver den fientliga elden. Han kan råka i svårigheter under instrumentflygningen, och han kan komma i vägen för eget luftvärn, om striden utkämpas på låg eller medelhög höjd, om inte samverkan med luftvärnet klaffar. Vid sådana tillfällen skall luftvärnet inställa elden och överlåta striden åt nattjakten.

Fina grejor behövs

Av fundamental betydelse är naturligtvis att nattjaktflyget har modern materiel, inte bara i fråga om radarutrustningen utan även när det gäller flygplanen. Man behöver flygplan med stor motoreffekt och god stigförmåga, men samtidigt bör vingbelastningen helst inte vara så hög att nattjaktplanen är hänvisade till de fredsmässiga flygfältens långa permanentbanor, som blir eftersökta mål för fiendens bomb- och attackflyg. Ett nattjaktplan måste vara tvåsitsigt — åtminstone ännu så länge innan man hunnit utveckla en radarutrustning som är tillräckligt enkel för att kunna skötas av föraren ensam. Eftersom navigeringen i mörker under fältmässiga förhållanden är så krävande, så är det mycket sannolikt att nattjaktplanen även i framtiden kommer att behöva två mans besättning.

Det har inte varit så många flygplantyper som lämpat sig för nattjakt, innan de typer kommit fram som specialkonstruerats efter krigsslutet. Engelsmännen byggde om sina Mosquitoplan till nattjakt, och samma typ har vi i vår enda svenska nattjaktflottilj, Västmanlands flygflottilj (F 1) i Västerås. Sedan dess har emellertid en rad nattjaktversioner av kända reajaktplan kommit fram, både i England och Amerika. Även ryssarna har lagt ner mycken möda på att bygga upp ett modernt nattjaktförsvar. Självfallet är att all modern nattjakt, liksom allt modernt stridsflyg över huvud taget, är readrivet.

Den sorgliga sanningen

Hur är då läget för det svenska nattjaktflyget?

Den sorgliga sanningen är, att vårt nattjaktflyg inte på långt när motsvarar behovet. Vi har som sagt en enda nattjaktflottilj, som skall sköta försvaret i mörker och dåligt väder av alla större städer och andra viktiga bombmål i hela det väldiga Sverige — självfallet en olöslig uppgift. Vid krig måste vårt fåtaliga nattjaktflyg koncentrera sig till några punkter och lämna resten av landet åt sitt öde.

> Skulle det bli krig blir det framförallt civilbefolkningen i de nattbombade städerna som får umgälla det nu bristande intresset för vår nattjakt.

Ansvaret för denna lucka i vårt försvar är inte flygvapenledningens. Chefen för flygvapnet skisserade för flera år sedan upp en plan för flygvapnets förstärkning inom en måttlig kostnadsram, varvid han satte tre nattjaktflottiljer som ett minimum. Hittills har förslaget inte resulterat i någonting alls. Vi har fortfarande bara en enda nattjaktflottilj — för ett land som är stort som det samlade Tyskland och större än Storbritannien.

Lika illa är att flygmaterielen snabbt närmar sig den övre åldersgränsen. Mosquito var redan från början en kompromiss och inte helt modern, men då F 1 gjordes om till nattjaktflottilj fanns inga bättre flygplan att få. Sedan dess har J 30 Mosquito inte bara sackat ytterligare efter i utvecklingen, utan flygplanen blir för varje dag alltmer förslitna.

Pengar finns men...

Efter många om och men har riksdagen beviljat pengar för ersättningsköp av flygplan till nattjaktflottiljen. Meningen är att köpa moderna reaplan från utlandet för att fylla luckan tills den svenska flygindustrien kan ta vid. Risken är dock att vi är för sent ute. Vi försummade att göra något medan tid var, och nu när Atlantpaktstaternas upprustning är i full gång är det ingalunda säkert att man släpper så värdefulla flygplan ifrån sig till det envisa landet i Europas utkant som vägrar att samverka med det övriga Västerlandet i en gemensam försvarsansträngning.

Frågan om nattjaktens modernisering är alltså — åtminstone när detta skrives — alltjämt en olöst fråga. Under sådana förhållanden är det givetvis för sent att tänka på att sätta upp ytterligare två nattjaktflottiljer. Pengar finns i överflöd i statens kassakista just nu, men det är inte lika lätt att trolla fram materiel och utbildad personal.

Om man nu skulle komma så långt att statsmakternas ögon öppnades för nattjaktens i vissa avseenden avgörande betydelse för det samlade försvaret. Det ser tyvärr inte ut som om nattjaktens nödsituation skulle intressera någon bland dem som makten haver. Skulle det bli krig, blir det framför allt civilbefolkningen i de nattbombade städerna som får umgälla detta.

Jacson.

Looping och privatflyget

av

Harald Enell

generalsekreterare i Kungl. Svenska Aeroklubben

Tidskriftsfrågan har för KSAK alltid varit svår att lösa. Liksom inom andra ideella föreningar beror detta delvis på att ekonomin är av säreget slag med ofta stillastående inkomster men däremot med rörliga utgifter. Särskilt under de senare åren med allbekanta löne- och prishöjningar över hela linjen har utgiftssidan, inklusive avgiften för tidskriften, varit svår att bemästra. Detta är den ena sidan av problemet.

Den andra sidan är, att KSAK:s medlemmar, enligt senaste årsberättelsen cirka 13.000, utgör en heterogen samling personer med skilda intressen inom det helas ram. Även om huvudmålet är gemensamt, så går dock intressena isär, vad gäller de skilda kategorierna, direktanslutna medlemmar, flygklubbarnas medlemmar samt de registrerade modellflygarna.

Beträffande de sistnämnda har frågan lösts genom ett särskilt medlemsblad, Modellflygsport. Den egentliga motsättningen finns mellan de direktanslutna och flygklubbarna. De direktanslutna önskar en tidskrift av allmänt flygbetonat innehåll. Flygklubbarna önskar för sin del en tidskrift mera direkt inriktad på flygklubbverksamhet, alltså en betydligt mera detaljerad redogörelse för vår rörelses interna spörsmål än vad som hittills varit fallet. KSAK har sökt lösa frågan med att som officiellt organ från nyåret 1952 välja den rena flygtidskriften Looping, som i sig skall söka förena båda gruppernas intressen.

Vi ha alltså nu fått en ren flygfacktidskrift. Det ligger nu även inom räckhåll för flygklubbarna att ej blott i ord utan även i gärning visa sin goda vilja i fråga om de önskemål, de själva framfört. De böra med en allmän uppslutning kring denna tidskrift i form av prenumeration giva Looping det ekonomiska stöd den behöver som grund för att kunna fullfölja sin uppgift samt i övrigt samarbeta med Looping till vinnande av ändamålet: en svensk flygtidskrift, som tillfredsställer alla flygintresserade parter.

Det är min fasta övertygelse att om vi alla giva Looping detta stöd, ha vi även slutligen funnit, vad vi så länge eftersträvat.

Då jag ändå har ordet, ber jag att något få beröra en fråga, som angår det privata motorflyget.

Det är ingen överdrift att konstatera, att detta — här som i andra länder — lever ett tynande liv, främst beroende på den enskildes starkt reducerade resurser. Finns det då någon form för att gjuta nytt liv i motorflygverksamheten, att giva den andra impulser än hittills till nytta för sportflygutövarna själva och även vårt land.

Sedan sommaren 1951 pågå vissa undersökningar tillsammans med Kungl. Civilförsvarsstyrelsen till utrönande av möjligheterna att utnyttja det privata motorflyget i civilförsvarets tjänst. Denna undersökning är inte så enkel, som den kan förefalla vid ett första påseende. Även flygvapnet, armén och marinen ha sina intressen att bevaka. Frågan är ej heller blott en materielfråga utan fastmer en ej lättlöst personalfråga.

Närmare kunna vi nu ej ingå på dessa premisser utan vill jag endast i korthet skissera de verksamhetsområden, inom vilka privatflygarna skulle kunna tänkas göra sin insats.

Den huvudsakliga delen av civilförsvarets arbetsuppgifter ligga inom luftskyddet. Bombanfall, riktade mot tätorter, utlösa i regel eldsvådor, vilka det gäller att snarast begränsa. Rapporteringen av sådana eldsvådor bör ske planmässigt och hastigt för att giva civilförsvarsorganen möjlighet att snarast gripa in vid eldhärdarna.

Ett enstaka försök med rapportering från luften har tidigare gjorts under en övning i Stockholm med flygplan från Stockholms Flygklubb. Rapportering från flygplan vore en viktig uppgift för privatflyget, om frågan i övrigt kan lösas ur teknisk och taktisk synpunkt.

Man får vidare antaga, att en fiende söker åstadkomma så stora skador som möjligt inom landet i övrigt, exempelvis genom förstöring av kraftledningar, antändning av skogar o. d. Även här kunde det privata motorflyget få en övervakande uppgift med rapportering från luften och därigenom möjlighet till snabbt ingripande från skyddsorganens sida.

En hel del andra uppgifter skulle även kunna tänkas tilldelas det privata motorflyget under krig såsom förbindelseflygning med förflyttning av personal från civilförsvarets centra till orter, vilka blivit utsatta för särskilt hårda bombanfall eller bombanfall av speciellt slag, ävensom i den mån så sig göra låter av transporter av materiel till sådana platser.

En första inventering av de materiella resurserna har påbörjats. Sedan grundlinjerna klarlagts och utstakats, vore meningen att närmare ingå på lösande av såväl materiella som personella detaljer. Allt detta kommer dock att taga mycken tid i anspråk och beror i huvudsak på myndigheternas inställning till ovanstående frågor.

Därest det privata motorflyget sålunda skulle bliva inlemmat i civilförsvarets tjänst, torde man säkerligen kunna räkna med att det jämväl kommer att tagas i anspråk under övningar i fredstid. Och därmed äro vi framme vid den nya impulsen till ökad privat motorflygverksamhet: Ett mål att kunna arbeta för och en känsla för den enskilde att han verkligen genom sin flygning gör en nyttig insats. För mången privatflygare utgör säkerligen detta ett vederlag för personliga uppoffringar.

×

Amerikanerna lägger stor vikt vid småflyget när det gäller försvaret. Här en parad av amerikanska småflygplan apterade för krigsbruk: Från vänster till höger: Mooney Mite med två kulsprutor i vingarna. Kan också utrustas med raketer; Cessna L-C-126, kulsprutor och raketer; Twin Bonanza d:o; Temco T-35, två kulsprutor och tio raketer; Aero-Commander, två kulsprutor samt raketer; Fletcher Defender, två kulsprutor och fyra stora »HVAR» raketer.

Ordet fritt

HUR STÅR DET EGENTLIGEN TILL MED DET MILITÄRA transportflyget?

Den svenska armén har för inte länge sedan inskrivit sina första värnpliktiga fallskärmsjägare, vilka under 1952 skall utbildas i denna för vårt land helt nya form av krigföring. Deras instruktörer, ett 30-tal officerare och underofficerare ur armén, har dels fått sin utbildning i utlandet, dels vid den nyupprättade fallskärmsjägarskolan i Karlsborg. Så långt är allt gott och väl. En fråga som emellertid fortfarande väntar på sitt svar är hur armén, eller rättare sagt flygvapnet (som tillhandahåller den nödiga flygmaterielen) tänkt sig att ordna frågan om transporten av dessa trupper. För de skall väl lufttransporteras och inte såsom skedde under västgötamanövern, anlända till krigsskådeplatsen per folkets egen järnväg?

Nästan dagligen läser vi i våra tidningar hur fint och starkt utlandet anser att vårt svenska flygvapen är. Men, handen på hjärtat herrar flyggeneraler, är det verkligen i alla avseenden så starkt som det i dag kunde ha varit om man verkligen utnyttjat efterkrigstidens möjligheter till billig anskaffning av fullgod transportflygmateriel. I dag är det tyvärr för sent.

Hur skall fallskärmsjägarna transporteras?

Naturligtvis kan inte vårt land försvaras av aldrig så många Dakota-plan, och givetvis måste under alla omständigheter jaktflyget sättas i första hand då det gäller fördelningen av våra alltför knappa flyganslag. Men, och det är ett ganska stort men, det är en smula egendomligt att man inom försvaret fattat beslut om att utbilda värnpliktiga fallskärmstrupper utan att först ha förvissat sig om möjligheterna att ordna deras transportfråga. Om denna misstanke är befogad verkar ett dylikt handlande nästan lika klokt som att sätta igång att utbilda flygare utan att först ha förvissat sig om möjligheten att erhålla flygplan. För inte kan man väl inom flygvapnet och armén verkligen mena att vårt nuvarande s. k. transportflyg skall räcka till även för våra med tiden allt flera fallskärmssoldater? Det svenska transportflyget är enligt offentligt tillgängliga uppgifter i dag utrustat dels med ett obekant antal ombyggda B 3:or (Ju 86), ett fåtal från ABA inköpta Douglas DC-3 (Tp 79) samt ytterligare ett litet antal småflygplan, vilka på sin höjd kan göra skäl för benämningen sambandsplan.

Trafikplanen kanske borta när de bäst behövs

Visserligen lär en del av SAS' svenskägda flygplan ännu kunna räknas som en tillgång i händelse av krig, d. v. s. såvida de inte befinner sig någon annanstans just när de behövs här hemma. Till historien hör också att större delen av SAS' tvåmotoriga flotta, bl. a. samtliga Scandia-plan nu har sitt hemvist i Norge medan i Sverige endast de oceankrossande DC-6:orna hädanefter är baserade. Man kan för övrigt i detta sammanhang inte undgå att erinra sig det skrattretande förslag som (namnet kan göra detsamma) en f. d. yrkesmilitär i en i fjol utkommen bok på fullt allvar framförde om insättandet av ett slags civil-militärt kombinerat trafik- och bombflyg utrustat med readrivna Comet-plan, vilka ena dagen skulle kunna frakta semesterfirande svenskar till Rivieran och andra trevliga platser, för att nästa dag från 12 kilometers höjd kunna fälla atombomber över den lede fiendens industrier.

Räcker 4 Freighters?

För att återgå till den bistra verkligheten, har man svårt att tänka sig att vår försvarsledning verkligen skulle vilja ta ansvaret för det flygtransportläge som ett krig ofelbart skulle försätta oss i. Vi skulle i det fallet bli mera beroende av utländsk hjälp än de flesta andra länder i västeuropa. För närvarande har t. o. m. Norge ett bättre transportflyg än vi.

Frågan om vårt transportflyg är därför minst sagt brännande. Tyvärr är som redan nämnts möjligheterna att nu anskaffa transportflyg synnerligen begränsade, bortsett från det faktum att man i dag (på grund av Koreakriget och upprustningen) får betala ungefär fyra gånger så mycket, eller ca 125.000 dollar, för en gammal halvt utsliten C-47 Dakota som för bara 1½ år sedan, d. v. s. om det överhuvud taget går att uppbringa någon enstaka. Från USA kan vi i ögonblicket knappast räkna med några som helst leveranser av transportflygplan eftersom de få plan som USA eventuellt kan avvara blixtsnabbt sugs upp av övriga A-paktmedlemmar. Det enda land som f. n. inom rimlig tid skulle kunna förse Sverige med transportplan är England, och den enda typ som där torde kunna bli aktuell är Bristol 170 Freighter då, enligt uppgift, tillverkningen av Vickers Valetta nu i det närmaste avslutats. Enligt en obekräftad uppgift i den vanligtvis välunderrättade schweiziska bulletinen Interavia Air Letter för någon tid sedan, skulle det svenska flygvapnet ha beställt fyra stycken Bristol 170 Freighter Mk 31 tvåmotoriga transportplan. Gud give det vore sant, och att det var fyrtio och inte fyra plan som beställts.

Har man glömt Scandia?

Ytterligare en sak som förvånar den flygintresserade allmänheten är att varken flygvapnet eller armén veterligen försökt att »rädda» det inte helt okända svenska transportplanet Saab Scandia, vars produktion nu helt lär ha trängts undan av den militära tillverkningen även om Saab i sin årsrapport uppger att »försäljningsarbetet för detta plan alltjämt pågår». Med sin stora lastförmåga och goda start- och landningsegenskaper torde Scandia väl så bra som Bristol Freighter lämpa sig som trupptransportplan, om det nu är för detta ändamål de avsetts . . .

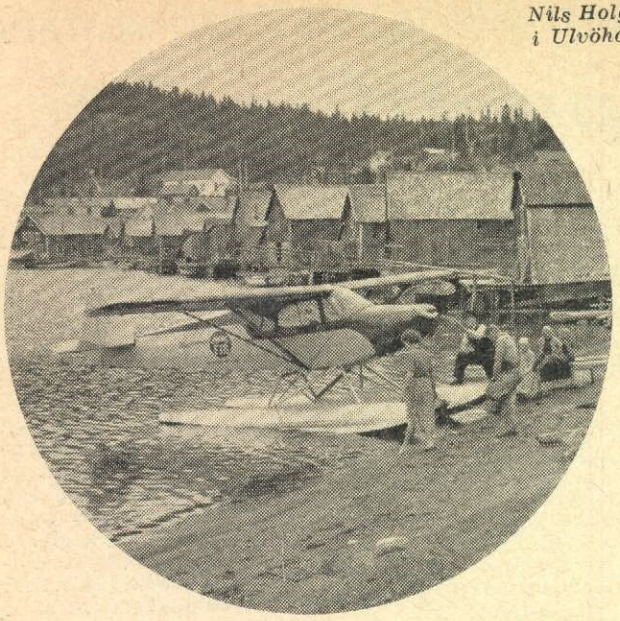
Ten.

En facktidskrift behåller sitt värde genom åren.

Spara varje ex av LOOPING

men gör det bekvämt i en specialpärm.

Se annons sid. 27



Nils Holgersson-besök i Ulvöhamn.

FLYGANDE VAGABOND:

serade Söderhamn, gjorde en sväng över Hudiksvall och gick ner enligt ritningarna på Södra Dellen i Näsviken sedan vi noga rekognoscerat timret, för det fanns det gott om. Vi hittade en vacker vik med sandstrand och brygga och lade till vid Klockarsvedjan. Där fick vi sedan ligga länge. Lars gick nämligen i födslovåndor med en artikel. För att hjälpa honom med nedkomsten stannade vi litet extra och vädret blev sämre. Vi stannade ytterligare och det slutade med att vi fick uppleva en stilla och fridsam lördagskväll i Delsbo tillsammans med länsman.

På morgonen den trettioförsta tankade vi från BP som med bil skickade ut 75 liter enligt beställning. Bensinmätarna på Akka stod båda två på noll redan i Hudiksvall, så jag var lömsk på bensinåtgången. D. v. s. jag visste att jag hade nära full tank (19 gallon = 140 liter) vid starten från Lindarängen. Högra mätaren slog upp då och då på 25 liter, medan den vänstra nådde botten redan vid Ljusne. Nu gick det endast i sjuttio liter, vilket kändes skönt. Det betydde att jag hade ungefär 70 liter kvar när vi landade på Södra Dellen. Flottörerna visade sig vara täta, så pumpen behövde inte användas.

Dagen därpå var jag ute och såg om Akka i hennes vik. Hon låg fint. Det fanns inget vatten i flottörerna. Det var åskväder med häftigt regn och blåst. Sundsvallsmeteorologen hade avrått flygning när jag kontaktade honom, men han lovade bättre väder till söndagen. Jag passade på att täta dörrarna med gummilist och Bostik, sedan Lars klagat förtvivlat på draget . . .

Den 2 september kom vi äntligen iväg från Näsviken. Det blåste ganska bra på Dellen, men det var litet svårt att få rak motvind, så jag försökte starta med vinden snett framifrån. Det gick, men Akka kom upp på steget först sedan jag fått fram Lars också i framsist. Startsträckan blev ungefär 4 kilometer, varav den fjärde

Akka är tung i gumpen

"Akka" kom upp ganska bra från Lindarängen trots full last, men det berodde mest på att det var bra vind med lagom krusning. Hon steg dåligt och var tung som en romstinn gädda.

Så står det i dagboken för den 30 augusti d. v. s. samma dag som vi startade vår flygning på norrlandsetappen. Jag skall i fortsättningen citera den dagboken ganska flitigt. Först vill jag emellertid tala om att vi av olika anledningar inte kunde få tag i någon Seabee för vår fortsatta långa flygning. I stället hade jag lånat en Piper Super Cruiser på flottörer. Cruisern är ett mycket bra landflygplan, men vi kom snart underfund med att den inte alls är så bra på vatten som hade varit önskvärt för en sådan här flygning. I varje fall inte vid flygningar från högt belägna sjöar.

Jag fortsätter med dagboken: Norr om Gävle kom vi in i ett egendomligt svep som gjorde att jag inte kunde hålla höjden. Det berodde inte bara på Akkas dåliga stigförmåga. Strödda Moazagotl kunde vara förklaringen. Vi hade fått känning av de vågor som påstås finnas utefter norrlandskusten vid västliga vindar. Vi pas-

Lars Madsén och Akka på soptippen i Örnsköldsvik.

Av

Yngve Norrvi

gick på en toffel. Det går inte att få upp Akka med mindre än att man först får upp ena flottören ur vattnet och sedan vaggar upp henne från den andra.

I Ö-viks hamn var det nästan omöjligt att hitta en tilläggsplats. Vi försökte först med ett badställe, men där var det för grunt så vi blev sittande fast ett stycke från land. Lars klev under manövern ut på vänster flottör och där fick han sedan stå och sitta omväxlande medan jag körde runt hela hamnen innan vi kom intill vid en soptipp. Att han åkte på flottören berodde helt enkelt på att det inte finns någon ingång från vänster utan bara från höger och när motorn är i gång kan man inte komma in från vänster sida. Dessutom var självstarten så pass osäker att jag inte ville ta risken att stanna motorn för att bespara Lars detta friuftsåkande. Förresten tog han ingen skada av det, men han var väl genomvädrad vid tilläggningen.

För den 3 september har jag skrivit i dagboken: »Lasse sover numera tre timmar per natt och jobbar för övrigt med artiklarna om Skåne som fortfarande vållar honom svåra plågor. Vädret är dåligt med låga stratus. Vi beslutar i alla fall försöka gå ut till Ulvön för att känna på vädret. Bränslemätarna står bägge på noll men enligt mina funderingar skall vi ha minst 60 liter kvar.

Vi lämnar bagaget på hotellet och struntar i att tanka. Vi måste vara lätta för att komma upp från Ulvöhamn. Försiktigtvis går vi hela tiden över vatten. Vädret är verkligen dåligt. Öarnas toppar ligger i moln. Vi håller oss på lägsta höjd och åker fram i den granna skärgården. Dyningen är svår där nere och skulle vi behöva landa så kommer det att bli svårt.

Allt går emellertid bra och med den lätta last som Akka har kommer hon lätt från Ulvöhamn nästan som ett normalt flygplan trots att vinden inte ligger så fint. Något väder att gå till Lycksele i är det inte, så Lars fortsätter att jobba med Skåne. Jag pytsar i 75 liter bensin. Det går 50 liter i huvudtanken och med 25 liter i den andra känner jag bensinytan med fingrarna. Jag räknar ut att vi förbrukat högst 100 liter på ungefär 5 timmars flygning vilket är normalt. Jag kan emellertid inte räkna ut var de återstående 40 litrarna döljer sig i tankarna.

Den 4 sept.: Vi är tre dagar efter tidtabellen redan. Sundsvallsmeteorologen ger dåligt väder, och vi beslutar avstå från Lycksele och i stället gå utefter kusten upp till Skellefteå. Det klibbiga och oljiga vattnet i Öviks hamn ligger som en spegel som vanligt men av fabriksrökarna att döma finns det litet vind. Frågan är nu om Akka skall komma lätt. Lars har skickat hem 10 kg bagage — mest böcker — för att göra henne lättare.

Som jag trodde gick hon inte ur vattnet i bleken (som sedermera visade sig innehålla en smula medvind) utan vi fick gå på steget ungefär en halv mil ut mot havet för att komma i krusigt vatten och få henne lätt.

Vi tror att vi nu har lärt oss knepet att få upp henne på steget. Lars går helt enkelt fram så långt han kan över mig, och själv får jag sitta halvvägs under instrumentbrädan vid starten och kika med ena ögat över kanten. Då kommer hon upp ganska snällt.

I början var vädret fint och vi gick på 800 meter till Hörnefors där vi rekognoscerade landning men avstod därför att dyningen gick rakt in i viken. Vi satte i stället kurs på Umeå och mötte halvvägs moln som gick ner i vattnet. Vi höll oss på lägsta höjd och fick åka fram i kustbandet som en torpedbåt. Vid Umeå hade det lättat en aning och vi tänkte landa. Vi gick emellertid en bit uppåt älven för att se på möjligheterna att ta oss fram till Lycksele. En blick på kartan sade att terrängen på sina håll höjer sig upp till 500 m och jag vände för säkerhets skull mot havet igen. Att landa på Ume älv var otänkbart med allt timret och släppa kontakten med älvfåran i detta dåliga väder gick heller inte för sig. Väl ute i havsbandet sjönk molnhöjden på nytt till några meter och jag trodde vi skulle bli tvungna att landa.

Emellertid lättade det så smått igen vid Ratan och efter ytterligare några minuter var det plötsligt så bra att jag vågade ta »landvägen» direkt på Rönnskär. I Skellefteälv gick det inte att landa för allt timret, så vi tog risken och landade på Falkträsket, en liten sjö ett stycke från stan. Den hade fina sandstränder. Vi landade vid simstadion och fick en finfin hamn. Frågan var nu om vi skulle komma upp därifrån. Stränderna var rätt höga och sjön inte så lång. Men vi hade inte heller så mycket bensinlast, så med lämplig vind borde det gå.

På tal om bensin kan nämnas att jag körde enbart på huvudtank ända till landningsvarvet för att se hur mycket bensin som fanns där. Efter 2 tim. 15 min. gick det fortfarande fastän bränslemätaren stått på noll i mer än en timme. Jag beslutade fortsätta experimentera så långt jag vågade.

Nu hoppas vi på bättre väder, nu när vi snart skall ge oss in i lappmark och fjäll.

Forts. på. sid. 38.

Billy Nilsson i Örnsköldsvik länsar flottörerna på en Cessna, som vi skall göra ett nytt försök med att trotsa Norrlands fjällsjöar.

Dopet av "Clipper Olympiad" ögonblicket innan champagnen börjar flöda.

Swenson Line

Stockholm-Helsingfors

"Blindtarmen" händer det att Pan American World Airways linje Stockholm—Helsingfors något vanvördigt kallas. Vanvördigt eller inte, men träffande är det. Tänk er ett av världens absolut största flygbolag med nära 20.000 anställda, som 1950 kom på tredje storleksplats i världen med bortåt 370 miljoner flugna tonkilometer och över 1 miljon passagerare, ett bolag som flugit 37.500 gånger över Atlanten. Det är Pan American, vars flygnät sträcker sig från Tokio i öster till San Francisco i väster, med andra ord runt hela klotet. Och detta Pan Americans "nordöstraste" linje utgörs av det i det stora sammanhanget så korta hoppet mellan Stockholm och Helsingfors.

Det vore oärligt att säga att linjen är absolut "nödvändig". SAS och de övriga bolagen skulle med sina dagliga turer på den finska huvudstaden troligen kunna ta med även Pan Americans passagerare den lilla biten, men det är just där den amerikanska service-andan spelar in. Man resonerar som så, att har en person löst biljett på Pan American-linjer exempelvis New York—Helsingfors, så skall personen ifråga så långt det är möjligt komma ända fram till bestämmelseorten på bolagets egna plan och bli omhändertagen av dess egen personal.

Och därför går nu "Swenson Line" på femte året. Fast till sommaren, när Helsingfors nya olympiaflygplats vid Sjöskog blir användbar, läggs förmodligen linjen ner, eftersom man då tänker gå ända fram till Helsingfors med de stora atlantplanen.

"Swenson Line" har vi använt som benämning på Helsingfors-linjen utan att tala om orsaken. Ja, orsaken är helt enkelt den att chef på linjen är flygkapten Donald R. *Swenson,* som till sitt förfogande har en st. DC-3, en andrepilot Arthur Noehren och en flygvärdinna, Birgitta Henningson.

Egentligen skall det heta *the* Swenson Line, för alltsammans har naturligtvis amerikanskt ursprung. Varför säga "Service number so and so» när man har något så personligt tjusigt som "the Swenson Line"?

Jag håller med Pan American. Och jag ber få understryka det där med personligt, för något mera personligt än ombord på den ärevördiga DC-3:a som betjänar linjen och som med amerikansk påpasslighet döpts till något så fint som "Clipper Olympiad" av självaste Helsingfors borgmästare, har vi sällan varit med om.

Delvis kan det väl bero på att antalet passagerare ofta står i omvänd proportion till deras beresthet, men det är ett faktum att när man kommer in i "Clipper Olympiad" är det precis som att komma in i genomtrevlig familj, där far i huset utgörs av "Don", som är amerikan med både svenskt, finskt och norskt blod i ådrorna och gift med en svenska — linjens första flygvärdinna — och bosatt i Stockholm. Mor i huset är flygvärdinnan, Birgitta Henningson, ursvensk blondin, som förenar amerikansk effektivitet med varm nordisk omtanke och allmänmänsklig förståelse för vad en flygpassagerare behöver. "Sonen" i huset är andrepiloten Arthur Noehren, som trots sitt svenskklingande namn är så mycket New Yorkpojke man kan bli. Han är också bosatt i Stockholm och vill absolut inte därifrån. I New York påstår han att man nöter armbågarna ännu mer än i Stockholm, och dessutom finns det så oerhört mycket tillfällen till sport i Stockholm, vilket mest av allt tilltalar denna spänstige fullblodsamerikan, som helt acklimatiserat sig i vår blyga kyla . . .

Och så har vi då DC-an själv. Snygg, prydlig, varm. Man nästan funderar över var den öppna brasan finns. Atmosfären ger intryck av att där finns en sådan. Det är något av fridsam och varm pionjäranda över hela "Swenson Line" — trots moderniteterna.

Nåja, nu får det väl räcka med superlativer. Förmodligen finns det andra sidor också. Personligen har jag den uppfattningen att Pan American möjligen överskattat servicevärdet av en sådan kort återvändslinje med en om inte så stor så dock avsevärd personal på den utpost som Helsingfors måste vara ur amerikansk flygbolagssynpunkt.

Innan jag slutar och tackar för god skjuts, vill jag emellertid berätta ett par historier om »the Swenson Line», som är på sätt och vis karakteristiska.

Det hände när Birgitta Henningson var alldeles ny flygvärdinna och skulle "köras in" på linjen. Vid tillfället i fråga hade man ingen passagerare utan bara gods ombord. Starten gick programenligt från Bromma. Man stävade iväg ut över Ålands hav och kom ungefär mitt emellan Bromma och Helsingfors när ena motorn började bråka. "Don" övervägde ett

slag, stoppade motorn helt för att spara den och vände, då han ansåg att möjligheterna till snabb reparation var större på Bromma än på Malm. Birgitta märkte emellertid ingenting av detta. Hon hade bjudit besättningen på kaffe och satt och slöade i en fåtölj för att vara pigg och utvilad inför jobbet i Helsingfors. Ungefär tidtabellsenligt landade planet snyggt och prydligt som vanligt. Birgitta var i egenskap av värdinna först ute — och gnuggade sig åtskilliga gånger i ögonen. Vad var detta för skoj? Det tog en stund innan hon dels kom underfund med att det var Bromma de landat på, dels att halva flygningen skett på en motor, utan att hon märkt det minsta. Men så är "Don" och "Art" ena baddare att sköta DC-3:an.

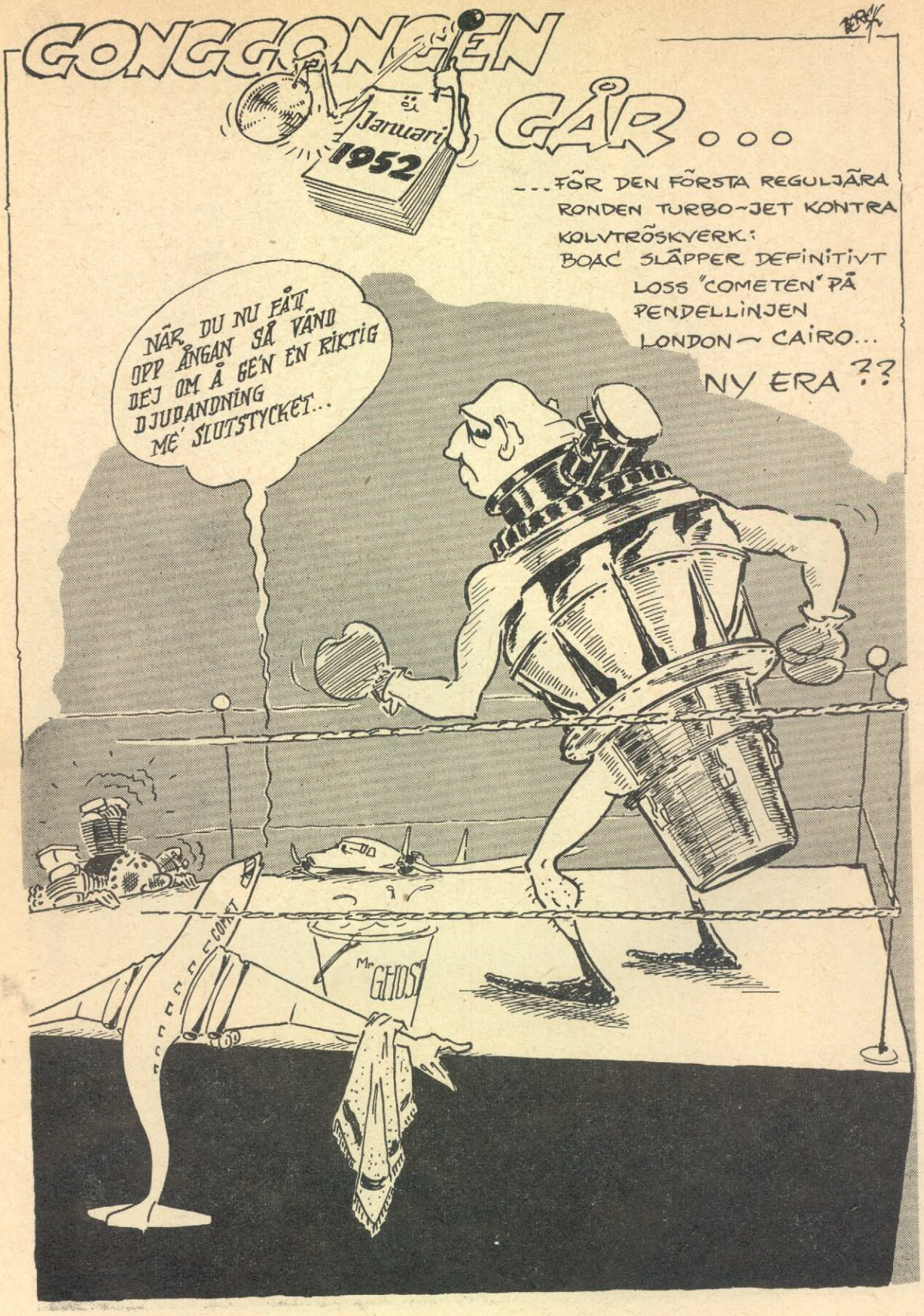
Och så var det historien om dopet av "Clipper Olympiad". Det inträffade någon gång på höstkanten på Malm utanför H-fors, och på äkta amerikanskt manér, gjordes det naturligtvis en del ståhej kring evenemanget. Borgmästaren Erik von Frenckell och fru Eugenie Hedström i finska turistförbundet skulle kristna planet och stod på en plattform framför nosen med en hela champagne mellan sig och en härskara av pressfotografer bredvid. Att dunka en hela champagne i nosen på ett flygplan går inte som när man kristnar en järnbåt. Det skulle säkert bli bucklor i plåten. Så därför höll borgmästaren flaskan medan fru Eugenie försökte kvadda den med en liten hammare. Hon slog ett slag, hon slog två. Hon drog ut på ramsan "jag döper dig..." för att inte komma för långt i ritualen innan den ädla druvsaften började skvala. Fru Eugenie slog men flaskan höll. Pressfotograferna började darra av ansträngning i sina skjutställningar och borgmästarn höll upp flaskan för att se efter vad den kunde vara gjord av för ett bastant material. Just då slog fru Eugenie till för hela turistförbundet och Finland och halva Pan American, och då stod inte det franska glaset pall längre. Flaskan sprack och saften sprutade — mycket mycket lite eller knappast något alls på "Clipper Olympiad" men mycket mycket på borgmästarn som fick hela helan på sig. Och eftersom fru Eugenie samtidigt höll blicken på borgmästarn och uttalade sitt "jag döper dig" o. s. v., så kunde de närvarande lätt få den uppfattningen att Erik von Frenckell var den som skulle kristnas.

Men eftersom både han och fru Eugenie och de övriga närvarande inte led någon brist på humor, så blev det bara roligt det hela. Kärran fick sitt namn, borgmästarn fick bort värsta fukten med hjälp av näs- och halsdukar, journalisterna gjorde en glänsande historia av det hela i tidningarna och Pan American fick en sjundundrande pressreklam (och i radio också för den delen) och det var strängt taget det som var meningen med det hela.

Clipper Olympiad!

Yngve Norrvi.

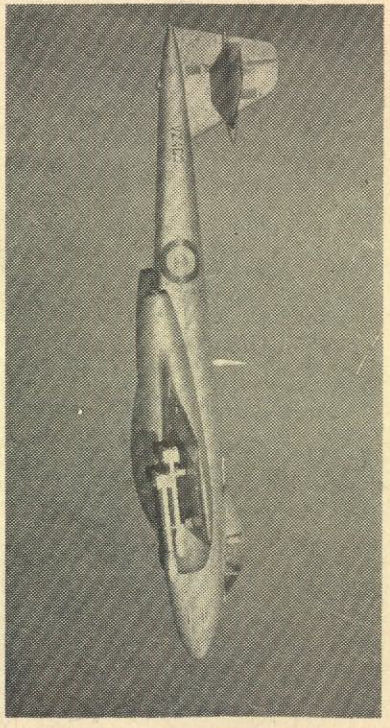
"Swenson Line" in corpore: Andrepiloten Arthur Noehren, flygvärdinnan Birgitta Henningson, chefspiloten Donald R. Swenson och bakom dem alla DC-3:an "Clipper Olympiad".


GONGGONGEN GÅR...
januari 1952
...FÖR DEN FÖRSTA REGULJÄRA RONDEN TURBO-JET KONTRA KOLVTRÖSKVERK:
BOAC SLÄPPER DEFINITIVT LOSS "COMETEN" PÅ PENDELLINJEN LONDON – CAIRO...
NY ERA ??
NÄR DU NU FÅT OPP ÅNGAN SÅ VÄND DEJ OM Å GE'N EN RIKTIG DJUPANDNING ME' SLUTSTYCKET...
COMET
Mr GHOST

8 Kalla krigets flyg:

Meteor

Det enda readrivna jaktplanet i världen som deltagit både i det andra världskriget och i Koreakriget, är engelsmännens berömda tvåmotoriga Gloster Meteor, varav mer än 1.000 ex nu torde ha lämnat fabrikerna i Hucclecote, Gloucestershire, från vilket grevskap firman f. ö. tagit sitt namn.



Engelska reajaktplanet Gloster Meteor i senaste dagjaktversionen Mk 8, som nu satts in i Korea. Här ses planet i det närmaste lodrät dykning med 8 raketer under vingarna.

Gloster Meteor, vars prototyp debutflög så tidigt som den 5 mars 1943 (alltså flera månader innan vår svenska propellerdrivna J 21 gjorde sin premiärflygning), hann nämligen inte endast prövas mot de tyska robotbomberna (V-1), ett mindre antal plan hann också sättas in på västfronten i april 1945. Någon större sensation väckte emellertid knappast de första Meteorerna, i varje fall inte vad farten beträffar. Denna var nämligen inte mer än dryga 700 km/tim, d. v. s. föga mer än vad de då snabbaste propellerdrivna typerna orkade med. Av den första versionen Meteor Mk 1, som var försedd med ett par Rolls-Royce Welland-motorer med endast 772 kg statisk dragkraft vardera, byggdes för övrigt endast ett 20-tal exemplar.

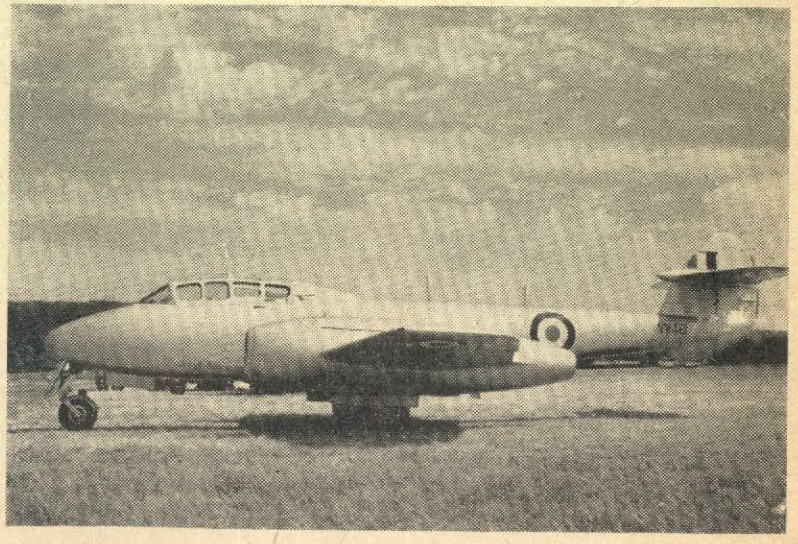
I och med att den avsevärt kraftigare motorn Rolls-Royce Derwent blev tillgänglig förbättrades emellertid fart- och stigprestanda högst väsentligt. Derwent-motorn blev dock snart mogen för betydligt större dragkraft än sina ursprungliga 907 kg, och 1945 var den nya Derwent 5 med 1.590 kg dragkraft klar för serietillverkning samtidigt som man hos Glosters kom underfund med att en förlängning av motorgondolerna skulle avsevärt höja planets s. k. kritiska Mach-tal. Denna kombination medförde något av en revolution för Meteor, som i versionen Mk 4 redan i november 1945 och med Group Captain H. J. Wilson som förare med ens höjde det sex år gamla tyska världsrekordet i hastighet från 755 km/tim (Me 109 R) till inte mindre än 969,6 km/tim. I september 1947 var det åter rekorddags för Meteor, då Group Captain E. M. Donaldson lyckades höja rekordet till 991 km/tim samtidigt som en annan Meteor noterade 988 km/tim.

Meteor Mk 4 var den första versionen som byggdes i mera betydande antal. Av föregångarna var det endast Mk 3 som i nämnvärd kvantitet tillfördes Royal Air Force, men av dessa torde nu endast ett litet fåtal fortfarande vara kvar i tjänst.

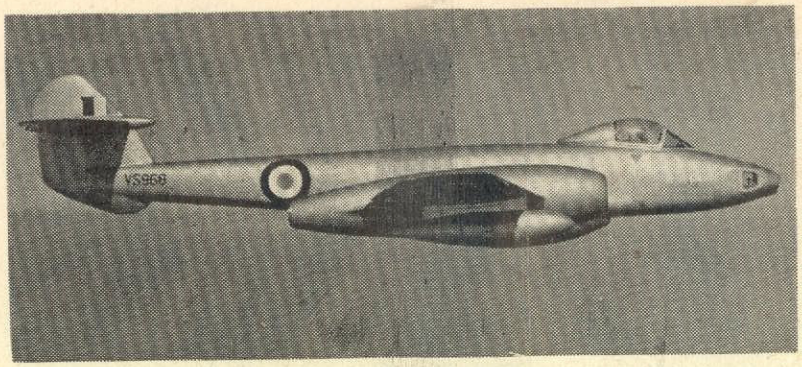
Meteor 4 var däremot i konstant tillverkning under mer än fyra år, varunder planet i stort antal tillfördes inte endast RAF utan även ett flertal utländska flygvapen, däribland dem i Argentina (som anskaffade 100 plan), Belgien, Holland och Danmark.

1950 uppenbarade sig ännu en ny version av Meteor, Mk 8, vilken vad utseendet beträffar bl. a. utmärker sig för ett helt nytt stjärtparti med betydligt modernare och rakare linjer än det ursprungliga, egendomligt rundade, vilket även sträckte sig en bit under kroppen. Det är för övrigt denna version, som i händerna på tränade australiska förare nu satts in i Korea, där emellertid planet främst kommit till användning för attackändamål.

Den engelska Meteor-tillverkningen kompletteras numera av holländsk licenstillverkning av 300 st. Meteor Mk 8 (hälften vardera för Belgien och Holland) hos



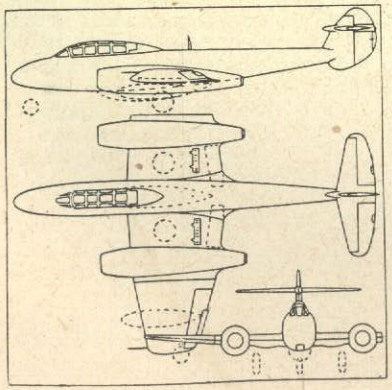
Den något lättare övnings-Meteoren Mk 7 har i de flesta avseenden bättre prestanda än t. o. m. den nya dagjaktupplagan Mk 8.



En vacker bild av Meteor i fotospaningsversionen Mk 10. En beväpnad variant, Mk 9, är också under tillverkning.

Fokker- och Aviolanda-fabrikerna, och under 1951 har också serietillverkningen av en speciell nattjaktversion benämnd Meteor NF 11 kommit ordentligt igång i England, dock inte hos Gloster utan hos den finansiellt sett närstående firman Armstrong Whitworth. Glosterfabrikens egen tillverkning är för närvarande inriktad dels på Mk 8, dels på den tvåsitsiga övningsvarianten Mk 7 (vilken används i ett flertal länder) samt i någon mån också på den från Mk 8 utvecklade fotospaningsupplagan Mk 9, vilken i motsats till tidigare kameraförsedda Meteorer även har kanonbeväpning.

Detta kan i mycket grova drag sägas vara huvuddragen i Gloster Meteors utvecklingshistoria, vilken är längre och mera varierande än för många andra nutida flygplan. Förutom de här berörda huvudversionerna finns nämligen ett helt galleri experimentversioner, vilka främst tillkommit för diverse motorutprovningar. Det var för övrigt en dylik experimentvariant, en Mk 8 utrustad med två Armstrong Siddeley Sapphire-motorer med mer än 3.150 kg dragkraft vardera, som nyligen gjorde sensation genom att stiga till 12.000 meters höjd på endast 3 minuter och 9 sekunder — en prestation som FAI nyligen officiellt godkänt som världsrekord.



En treplanskiss av Gloster Meteor F. Mk. 8.

Mycket tyder emellertid på att Meteor nu nått ungefär så långt i utveckling som dess grundkonstruktion tillåter, d. v. s. åtminstone vad farten beträffar. Sålunda har man under proven med Sapphire-motorerna, vilka är ungefär dubbelt så starka som Derwent-motorerna, funnit att man med endast en av dessa motorer igång når upp till Meteorens kritiska Mach-tal, och att full effekt endast kan användas under största stigvinkel!

På nuvarande stadium är emellertid Meteor ett mycket värdefullt tillskott till Västeuropas luftförsvar, även om typens möjligheter att i luftstrid hävda sig med de modernaste ryskbyggda typernas är ganska begränsade, må vara att planet i beväpningshänseende är bättre rustat än t. ex. amerikanernas F-84 Thunderjet och F-86 Sabre. Som attackflygplan är dock Meteor fortfarande att anse som fullt modernt.

GLOSTER METEOR MK 8

Typ: ensitsigt tvåmotorigt readrivet jaktplan.

Motorer: två Rolls-Royce Derwent 5 radialmotorer med 1.590 kg statisk dragkraft vardera.

Beväpning: fyra 20 mm automatkanoner samt upp till 900 kg bomber eller 16 st 40 kg:s raketprojektiler.

Spännvidd: 11,3 m.

Längd: 13,2 m.

Vingyta: 23,2 m².

Tomvikt: 4.830 kg.

Flygvikt: 6.885 kg (utan utvändig last).

Vingbelastning: 209 kg/m².

Toppfart: 955 km/tim.

Marschfart: ..... km/tim.

Topphöjd: 14.300 m.

Flygsträcka: med normal bränslelast 720 km.

Flygsträcka: med fälltankar (3 st) 1.620 km.

Knappast vacker men säkert effektiv är den av Armstrong-Whitworth konstruerade och byggda nattjakt-Meteoren NF Mk 11. Toppfarten lär dock inte överstiga 850 km/tim.

9 Kalla krigets flyg:

Thunderjet

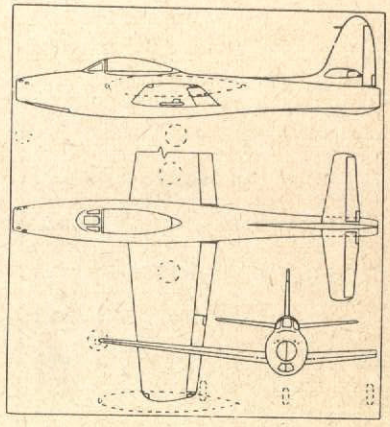
Det andra världskrigets bästa jaktbombplan (som det då hette) var enligt mångas åsikt den amerikanska Republic F-47 Thunderbolt. Anmärkningsvärt nog torde även det »kalla krigets» bästa »jaktbombplan» vara ett Republic-plan, nämligen F-84 Thunderjet.

F-84, som i avsevärt antal kommit till användning i Korea (där typen debuterade som attackplan den 7 december 1950) kan i prestandahänseende inte mäta sig vare sig med F-86 Sabre eller den ryska Mig-15, men har trots detta tack vare goda förare och överlägsna siktmedel relativt väl hävdat sig vid träffningar med det röda reaflyget. F-84 utgör även ryggraden i de flygstyrkor USA för närvarande håller i Europa, vartill kommer att typen även levereras till en lång rad västeuropeiska länder, däribland Frankrike, Italien, Belgien, Holland, Danmark och Norge. Troligen kommer så småningom även Portugal, Grekland och Turkiet att tillföras F-84, Turkiet sannolikt inemot 100 plan. Vad de skandinaviska länderna beträffar, kommer Thunderjet-leveranserna att stanna vid ett 100-tal plan vardera, under det att Frankrike utlovats inte mindre än 500 dylika plan. En del av dessa plan har redan anlänt.

Närmare 1.500 Republic F-84 Thunderjet reajaktplan har sedan 1947 tillförts det amerikanska samt en del västeuropeiska flygvapen. I de senare fallen har leveranserna dock endast börjat. Versionen F-84E debuterade i Korea i december 1950. Dess maximala stridslast överstiger 2 ton! Bl. a. kan den ta 32 st. raketprojektiler.

Om Thunderjets prestanda, framför allt vad stigförmågan angår, inte kan sägas vara fullt moderna och avpassade för bekämpning av moderna readrivna jakt- och bombplan, är det som attackplan betraktat ett fruktansvärt vapen, främst tack vare den mycket stora last av raketer och bomber den kan medföra. Sålunda har t. ex. F-84 E, den just nu förhärskande versionen, visats med inte mindre än 32 st 12,7 cm raketprojektiler, även om den praktiskt användbara lasten sannolikt är något mindre. Ställen under vingarna tillåter emellertid upphängning av vida tyngre vapen än 12,7 cm raketer. Två 454 kg bomber eller två 30 cm »Tiny Tim» raketprojektiler (vardera vägande ca 590 kg) är ytterligare ett par av många möjliga alternativ. Max. stridslasten är 2.045 kg.

Thunderjet torde när detta skrives ha byggts i närmare 1.500 exemplar, övervägande antalet av version F-84 E. Planet gjorde sin första provflygning i februari 1946 utrustad med en Allison J-35 axial-reamotor med 1,8 tons dragkraft. Den första seriebyggda versionen, F84 B, tillverkades i något mer än 300 exemplar innan den i slutet av 1948 ersattes i produktion av F-84 D, vilken bl. a. hade

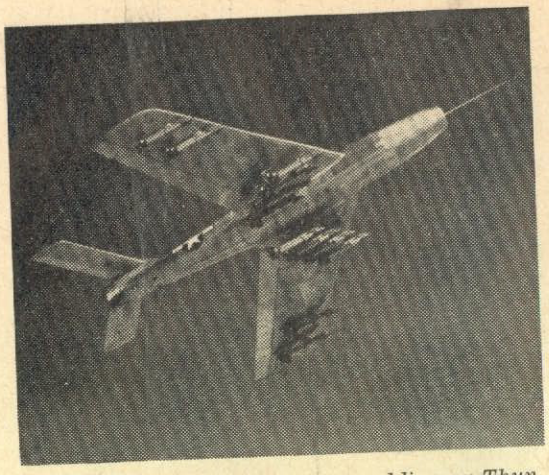


En treplanskiss av Republic F-84 Thunderjet.

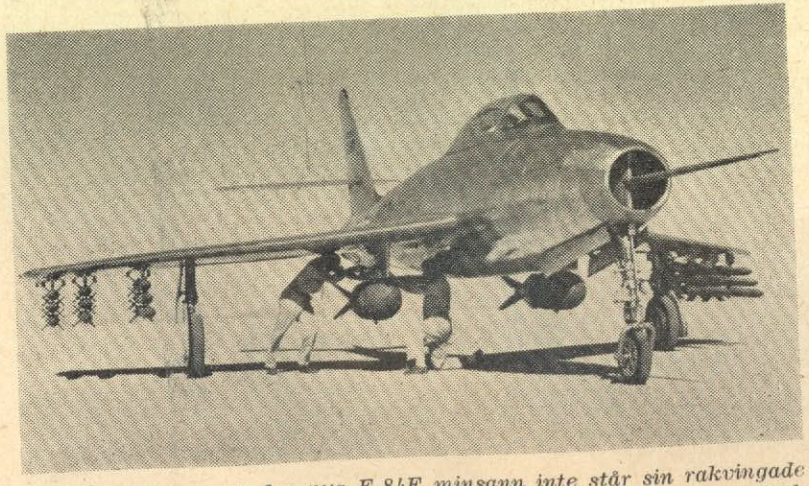
tjockare vingbeklädnad än föregångarna.

Redan på sommaren 1949 hade F-84 D ersatts av den fortfarande mycket aktuella F-84 E, vilken typ sedan dess varit i oavbruten produktion, och sannolikt är den enda Thunderjet-version som hittills prövats i strid. Jämfört med föregångarna utmärker sig »E» främst genom sin ca 25 % starkare motor, en Allison J-35-A-17 med 2.270 kg statisk dragkraft, vilken i kombination med en något längre flygkropp (37 cm) inte bara ger planet något högre fart och större operationshöjd, utan även gör F-84 till det amerikanska flygvapnets mest långtflygande standardjaktplan. Med kastbara extratankar närmar sig den absoluta flygsträckan 4.000 km.

F-84 är emellertid märklig även i ett annat avseende. I sin i mitten på juni 1951 offentliggjorda version F-84 G, vilken egentligen inte är något annat än en för ändamålet modifierad typ »E», har nämligen Thunderjet också blivit



F-84F heter en ny pilvingad utveckling av Thunderjet, som nu skall massproduceras utrustad med en i USA licensbyggd engelsk A. S. Sapphire-motor med ca 3,2 ton dragkraft. Farten överstiger 1100 km/tim. 20 raketer är upphängda under vingarna.



Denna bild visar att den nya F-84F minsann inte står sin rakvingade föregångare efter i militär lastförmåga. Vapenalternativet (som dock ej lär visa allt!) består av två 454 kg bomber och 16 st 12,7 cm raketer.

USA-flygets första reajaktplan som seriemässigt utrustats med anordningar för bränslepåfyllning under flygning. Hela tankningsproceduren tar inte mer än 2½ minut i anspråk trots att F-84:s invändiga bränsletankar rymmer sammanlagt 3.418 liter! Vidare har F-84 G, som så småningom helt skall ersätta F-84 E i produktion, tack vare ytterligare 10 % ökad dragkraft hos motorn, ännu något bättre prestanda än sin närmaste föregångare. Några nämnvärda fartökningar torde det dock knappast vara fråga om, eftersom farten nu nått upp i planets kritiska Mach-tal.

Betydligt snabbare än sina fyra rakvingade föregångare, är emellertid den nya pilvingade utvecklingsformen F-84 F, vilken lär ha beställts i mycket stora serier såväl hos Republic-fabrikerna som hos General Motors, som skall bygga planet på licens. På F-84 F, som vad släktdragen med den ursprungliga Thunderjet beträffar, nu endast känns igen på flygkroppen, är såväl vingar som stjärtplan kraftigt pilformade, vartill kommer att Allison-motorn fått ge plats för den avsevärt kraftigare Wright J-65 (A. S. Sapphire byggd under licens i USA) med över 3.175 kg statisk dragkraft. Med denna motor har Thunderjet en toppfart överstigande 1.100 km/tim! På grund av tillverkningssvårigheter, speciellt vad vingbalken beträffar, kommer det dock sannolikt att dröja ytterligare minst ett år innan F-84 F kommer i tjänst vid förbanden, vilket naturligtvis med ens minskar dess modernitet. Det ryktas också i USA att en betydande del av beställningarna för F-84 F överflyttats på den nya Sabre-utvecklingen F-86 H.

REPUBLIC F-84 G

Typ: ensitsigt readrivet jaktplan främst avsett för taktiska ändamål (attack). Utrustat för bränslepåfyllning under flygning.

Motor: en Allison J-35-A-29 axialmotor med 2.540 kg st. dragkraft (utan vatteninsprutning).

Beväpning: sex 12,7 mm tunga kulsprutor (i nos och vingrötter) samt upp till 2.045 kg raketer, bomber, napalbomber m. m. i olika alternativ. Av 12,7 cm raketer kan upp till 32 st medföras.

Spännvidd: 11,1 m.

Längd: 11,4 m.

Vingyta: ..... m².

Tomvikt: 4.990 kg.

Flygvikt: 8.160 kg.

Vingbelastning: ..... kg/m².

Toppfart: 1.010 km/tim.

Topphöjd: 14.000 m.

Flygsträcka: ca 4.000 km (med fälltankar).

Karl-Erik Övgård vågflygaren

När Karl-Erik Övgård i somras kunde meddela att han fått ett stipendium för att fara till USA och fortsätta sina studier av lävågorna och deras problem, stod han kan man säga, vid själva ingången till det drömmål han ställt upp — att utforska de väldiga naturkrafterna i vinden på de verkligt stora höjderna. Det vore oärligt att påstå att Karl-Erik Övgård rönt enbart förståelse för sina idéer. Han har haft att brottas inte bara med byråkrati, konservatism och lojhet — utan också med sin egen översvallande entusiasm, som många gånger varit lika mycket till skada för honom som nytta.

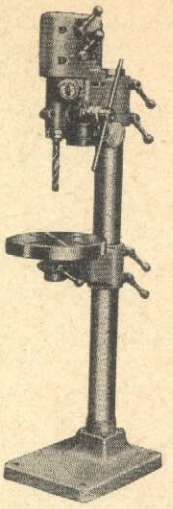
Tack vare denna entusiasm och en god portion småländsk envishet, gick det dock framåt för honom. Han läste sig till en hel mängd om lävågorna, studerade dem bl. a. i Tjeckoslovakien och sedermera under en rad mer eller mindre lyckade svenska fjällexpeditioner, samtliga inspirerade av honom. Han for till Norge och

Forts. på sid. 34

ARBOGA

Borrmaskin

— från Staden vid Å-kröken — känd och omtyckt i hela världen



Den tillverkas i flera storlekar för borr från 1 till 35 mm.

Enda borrmaskinen med inbyggd borrjagare, patent

Säljes direkt av oss eller genom flertalet av landets ledande maskinaffärer.

ARBOGA AB ARBOGA MASKINER *SWEDEN*

Ni flyger Ni över 1.000:- billigare till USA

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

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

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Vinterflygning

Några goda råd i all välmening bearbetade efter luftsfartsstyrelsens tekniska meddelanden.

Kylan i och för sig står man väl ut med, men den har konsekvenser som det är skäl att tänka på för i första hand privat- och sportflygaren. Yrkesfolk klarar sig i detta fall som i så många andra på rutinen. Vad man särskilt bör tänka på är att de flesta flygplanstyper konstruerats för flygning under varmare klimatförhållanden och därför under vintertid fordrar speciell skötsel och utrustning.

Vädret. Under vintern är det av särskild vikt att man noga orienterar sig om vädret och särskilt håller ett öga på förutsägelserna om risken för isbildning. Vintervädret växlar ofta mycket snabbt, varför kontakt alltid bör sökas med flygväderlekstjänsten omedelbart före start.

Isarnas bärighet. Tänker man starta eller landa på isbelagda sjöar måste man skaffa noggranna och aktuella uppgifter om isens tjocklek och beskaffenhet. Glöm inte bort att utlopp för avloppsledningar i närheten av bebyggelse liksom strömdrag gör, att isens bärighet kan variera betydligt. Naturligtvis måste man också ha reda på snöförhållandena. Se speciellt upp med snövallar eller drivor.

Kylskador. Vid flygning med öppna flygplan bör ansiktet skyddas mot kylskador genom ingnidning med en vattenfri salva, exempelvis bensoeister. Är det mycket kallt skadar det inte att dessutom skydda ansiktet med en ansiktsmask. Räkna inte enbart efter marktemperaturen. Det blir kallare högre upp och så tillkommer luftdraget.

Oljan. Observera att olja med samma viskositet i regel icke får användas såväl sommar- som vintertid. Vid temperaturer under 0° C blir oljan trögflytande och oljecirkulationen försvåras, varför olja med lägre viskositetstal skall användas.

Smörjfett, som användes på utsatta delar av flygplanet, exempelvis på landställsmekanismen eller i hjulnaven, skall vara vattenfritt för att förhindra, att fettet fryser och mekanismen kärvar.

Snö eller is på flygplan. Kontrollera före start att snö eller is inte finnes på vingar, stjärtparti, roder eller propeller. En obetydlig mängd is, särskilt på vingens framkant, försämrar i hög grad vingens aerodynamiska egenskaper, varvid allvarliga risker kan uppstå i synnerhet vid start och stigning. Avlägsna snö och rimfrost med borste. Isbark avlägsnas vid temperaturer omkring 0° C med hjälp av varmt vatten och en gummiskrapa eller träpinne. Vid mycket låga ytterlufttemperaturer kan det vara lämpligare att använda sprit, men var då försiktig med tanke på eldfaran.

Start av motor. Innan motorn startas skall man tillse, att luftförvärmningsreglaget är frånkopplat (i läge för kalluft), enär risk för sprängning av reglageanordningen eller luftkanalerna annars föreligger vid eventuell baktändning i motorn. Under varmkörningen kan förvärmningsreglaget hållas tillkopplat för att påskynda uppvärmningen av motorn.

Luftförvärmningsreglage. Om under utkörning till start yrsnö virvlar runt flygplanet bör förvärmningsreglaget ställas i läge för varmluft. Före start måste dock reglaget omställas till kalluft, så att motorns starteffekt icke försämras av för låg fyllnadsgrad.

Användning av bromsar. Vid körning i snö med hjulflygplan måste bromsarna användas försiktigt. Snön han tränga in i bromsarna och smältas av friktionsvärmet. Under flygning fryser sedan vattnet och hjulen låses, varvid risk för haveri föreligger vid landning. Parkera aldrig flygplanet med låsta bromsar i snö.

Körning med skidor. Skidor utsätter landstället för betydligt större påfrestningar, speciellt torsionspåkänningar, än vad som är fallet när hjul är monterade. Undvik därför alltid tvära svängar runt den ena skidan. Iakttag försiktighet vid klabbföre! För häftig uppbromsning kan orsaka rundslagning. Kontrollera landstället med tätare mellanrum då skidor användas.

Isbildning. Isbildningsrisk föreligger särskilt vid ytterlufttemperaturer mellan + 1° och — 7° C och fuktig luft såsom vid regn, snö, dis eller dimma. Is bildas under flygning i första hand på framskjutande delar av flygplanet, exempelvis vingens framkant och isbildningen ökar vid högre fart. Vintertid skall anordningen för uppvärmning av pitotröret alltid vara påkopplad. Vid svår isbildning skall sådana höjder eller områden uppsökas, där temperaturen kan förväntas vara över + 1° eller under — 7° C. I vissa fall kan isbildningen minskas genom att farten speciellt hos snabbare flygplan hållas lägre än normalt, härvid måste dock noggrant beaktas, att isen medför ökad vikt och sämre aerodynamiska egenskaper hos flygplanet, varför vikning inträffar vid betydligt högre fart än vad som annars är fallet. Detta skall särskilt beaktas vid landning med nedisat flygplan, då hög planéfart skall hållas. Undvik i övrigt häftiga manövrer, såsom kraftiga upptagningar eller branta svängar, vilka kräver ökad lyftkraft av vingarna.

Isbildning i förgasaren. Isbildningsrisk i förgasaren föreligger särskilt vid en ytterlufttemperatur mellan + 15° och — 5° C och fuktig luft. Sådan isbildning märkes genom att, vid flygplan med fast propeller, varvtalet sjunker och skakning uppstår i motorn. Vid flygplan med automatiskt ställbar propeller konstateras isbildning på det sjunkande ingas- (kompressor-) trycket. För att undvika isbildning i förgasaren på mindre flygplantyper, utrustade med förvärmningsanordning, exempelvis Piper Cub, skall luftförvärmningsreglaget hållas tillkopplat (i läge för varmluft) så snart flygplanet ligger i planflykt eller plané och ovannämnda väderleksbetingelser är rådande. Har förvärmningsreglaget tillkopplats för sent och isbildningen inte gått att häva, kan isen, som företrädesvis bildas på förgasarens spjäll (trotteln), brytas loss genom att gasreglaget föres fram och tillbaka. På flygplan med blandningskontroll, kan isen smältas genom att blandningsreglaget ställes så mycket för mager blandning (vanligen i framfört läge), som flyghöjden tillåter. Härigenom blir avgastemperaturen och således även förvärmningstemperaturen högre. Var dock försiktig så att motorn icke skadas på grund av överhettning och återför blandningsreglaget till normalläge, så snart isbildningen hävts.

Forts. på sid. 38

Flottiljprofilen:

Förvaltare Nisse Comstedt F 9

Sommarstaden Göteborg har sannerligen inte mycket att ge vinterturisten. Trädgårdsföreningen, Slottskogen och alléerna har förlorat sin tjustkraft och vattnet lockar inte längre till bad. Göteborg bebos emellertid året om av trevliga göteborgare som har förmågan att göra tillvaron ljus. hur mycket kallt och vinter det än är. Svårigheten är bara att träffa på dem.

Hur glad blir man då inte när man hör ett käckt »hej» och finner sig omhändertagen av gamle vännen Nisse Comstedt, förvaltare vid F 9 ute på Hisingen.

Äkta göteborgare är Niss Comstedt inte. Karlskrona heter födelsestaden och sin första kondition fick han vid Kungliga Flottan som skeppsgosse.

Vi markbrackor blir gärna frågvisa när vi träffar flygare. Det hänger samman med vår tro att alla flygare måste ha upplevt massor av spännande situationer. Man börjar gärna en pratstund med flygare på det här viset:

— Du som är flygare har väl varit med om åtskilligt? Och oftast blir det något, som man kan föra vidare till vänner och bekanta.

Men när Nisse Comstedt fick frågan blev det tyst en lång stund. Man såg hur han letade bland minnena.

— Nej det har faktiskt inte hänt mej någonting, kom svaret till slut, och det får man vara tacksam för.

Det fortsatta snacket ger vid handen, att Comstedt började sin militära bana redan år 1915 och det var som sagt som skeppsgosse. Så följde karlskrivning, manskapsskolorna och underofficersskola.

Chansen att få börja flyga kom 1926 och den tog han. Utbildningen fick han vid F 2 och flygstationen i Karlskrona.

Med undantag för något år som flyglärare vid Ljungbyhed, blev han F 2 trogen till slutet: 1949 lades större delen av flygverksamheten ned vid F 2 och då måste han ge sig av till F 9.

En av de intressantaste upplevelserna är katapultutbildningen på flygplankryssaren »Gotland». Comstedt var med som förare vid den första officiella uppvisningen av katapultstart. Visste ni förresten, att »Gotlands» S9:or kunde »servas» under gång utan att tagas upp på däck? Det gick till på så sätt, att man släpade ett stort segel efter fartyget. På detta drogs flygplanet upp och genom att hala i diverse trossar fick man seglet som hangargolv och sedan kunde mekarna tanka och utföra sitt övriga jobb.

Vintern 1928/1929 var sträng och då frös en mängd fartyg fast långt ute i havsbandet. Och Nisse Comstedt var med när det svenska spaningsflyget gick ut för att försöka hjälpa de mest nödställda. Det var intressanta och spännande flygningar.

Tiden har gått och ett lindrigt hjärtfel har satt stopp för en flygtjänst, som enligt reglementena i alla fall skulle ha slutat om ett år. Men intresset för flyget har nestorn bland flygarna vid F 9 inte släppt; det behövs bra karlar på marken också.

P. S. — Efter en lömsk och kanske också skicklig »pumpning» blev det i alla fall ett litet flygäventyr:

Det hände i Karlskrona — på den tiden då man avläste hastigheten genom att lyssna på vinandet kring stagen — att Comstedt skulle utföra en flygning för marinens lyssnarstation. Kärran kom in i ett moln och där blev det en omedveten ryggflygning vid vilken både föraren och spanaren ramlade ur (spanaren satt på den tiden fast i en lång wire). Efter en stund lyckades emellertid de båda flygarna kravla sig ner i sittbrunnarna igen, men då hade kärran börja spinna. Påfrestningen på vingarna blev så svår, innan flygningen åter var normal, att vingstöttornas bultar hade krökts.

—eng.

När leden glesnar...

När vårsolen lyser som starkast får eleverna på Ljungbyhed sina »vingar». Nu då det är vinter så mycket det nånsin förmår, kan det därför vara lämpligt att säga ett par ord om de olyckliga, som tillhör de kallade men inte de utvalda, de som »fockas» från flygvapnet.

Olyckliga, sa jag, men är det rätta ordet? När eleven först får veta att flyglärarna har haft kollegium, är han inte på så särskilt strålande humör och det är nog ingen som just då får veta att han inte kan nå sina drömmars mål. Men tiden går och f. d. flygeleven kommer mer och mer på det klara med, att det inte enbart var för att flygvapnet vill ha sina »Tunnor» och Mosquitos hela och för att slippa anordna militärbegravning, som han fick enkel biljett från »Heden». Nej, det var för att hindra en dålig pilot från att flyga ihjäl sig och slippa hälla den sista droppen i någon ängslig moders bägare. Alldeles säkert kan det vara en stor tröst för de skolchefer, som ofta har måst upprepa: »Vi har haft kollegium...» att veta, att hans lärjunge har kommit underfund med detta. Och lika stor tröst kan det vara att veta för den som hör de orden ringa när han ser en rote A-21:or sniffa fram, att det var för hans eget bästa som han kopplades av.

Bland de »vingklippta» finns det en liten grupp som märker, att flygeriet inte är så romantiskt som de drömt om, utan att det är ett yrke och ett hårt sådant. Mycket snart efter »förflyttningen» blir de i den gruppen på gott humör, ibland på ännu bättre humör än när de åkte SK 25, och de lägger inte ens märke till att deras forna ideal ibland ser ned på dem.

Denna lilla grupp får emellertid inte förväxlas med de, som tycker att rönnbären är sura och inte har karaktär att tala om att de inte kunde flyga i formation.

Som tröst för den kategori, som gallras ut först från flygskolan, de som inte har flygsinne, skulle jag vilja säga, att de har i alla fall klarat inträdesproven, och det är en mycket större prestation än

Forts. på sid. 37

Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr

Fräckheten är mitt vapen, tänker gutten, och muntert visslande cyklar han rakt i armarna på den tyska posteringen.

Strax innan han är framme svär han till, hoppar av cykeln och tittar arg på bakhjulet. Kvickt som tanken böjer han sig ned och skruvar loss ventilen. Omärkligt rullar han av ventilgummit och stoppar det i fickan. Så går han med tom bakring den sista biten fram till officeren, som just är färdig med en trafikant av den dövstumma, sammanbitna, spotska sorten. Tysken är röd i ansiktet av ilska över det isande, tysta förakt som möter honom och han reagerar först inte i häpenheten, när cykelbudet tilltalar honom och beklagar sin otur att få en punktering så nära staden.

Tysken tror knappt sina öron. En norrman som inte är dövstum! Han slår om tonen, kostar på sig ett småleende och går smickrad i fällan.

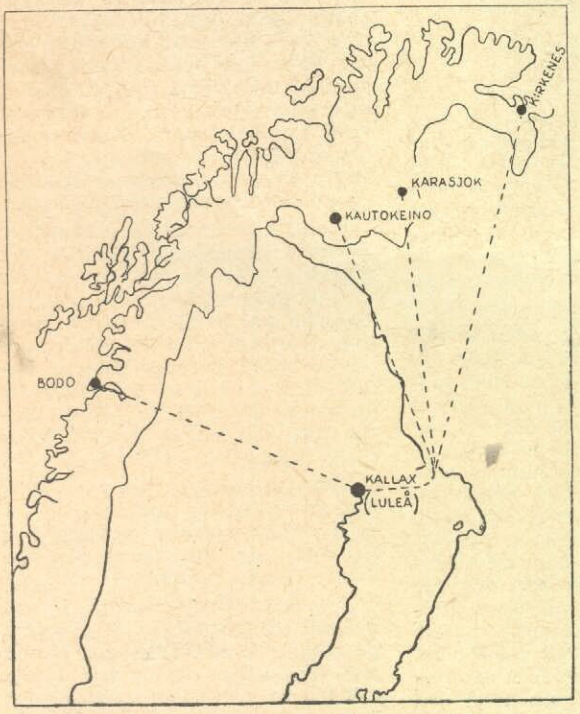
— Det kanske bara är ventilgummit, säger den unge mannen och tittar granskande på bakringen. Vet ni var man kan få tag på ett sånt här i närheten?

— I smedjan därborta kan ni säkert få vad ni behöver, säger tysken älskvärt och pekar mot ett hus hundra meter längre bort vid landsvägen.

— Tack, jag får inte besvära er att hålla cykeln ett ögonblick, medan jag kilar dit?

— Naturligtvis!

Och den tyske officeren står snällt och håller en cykel med den norska hemmafrontens senaste tillskott i vapenväg, pistoler, ammunition, detonatorer och radio, medan budet ger sig i väg till smedjan.



De viktigaste rutterna från Kallax till Nordnorge. Om dessa berättas i nästa nr.

Gutten går runt hörnet, smyger sig försiktigt tillbaka och kikar. Ingenting händer. Ingen faller på idén att undersöka cykeln, som officeren håller.

Cykelbudet borta vid smedjan låter några minuter gå. Sedan tar han upp sitt ventilgummi ur fickan, går med raska steg tillbaka till officeren, som fortfarande står och håller cykeln. Det gör han också, när pojken sätter på ventilgummit och pumpar upp ringen. De skämtar om ett och annat, när ringen är klar skakar officeren och pojken hand och den unge norrmannen tackar för hjälpen. Så tar han sin cykel och kör, officeren gör hitlerhälsning, och en glad gut trampar på för glatta livet in mot staden och hemmafrontens hemliga arsenal.

Vid trafikspärren står en ung officer och grubblar över detta underliga norska folk, som är så svårt att begripa sig på. Det är nog som hans chef säger. Man måste börja med ungdomen, om man vill komma någon vart och få ett gott förhållande mellan civilbefolkningen och ockupationsmakten.

Hans privata funderingar avbryts av en ny trafikant, som skall visiteras. Någonstans här måste en del av transporten komma. Han skall nog se till, att förbrytarna blir fast.

BALCHENS SWEETHEARTS.

Tyskarna visste vad de gjorde, när de beslagtog radioapparaterna i Norge. Det var detsamma som att skära av kontakten mellan motståndsrörelsen och de allierade. Men i praktiken gick det inte riktigt så. Påhittigheten firade triumfer, och antalet mottagare växte snabbt hos hemmafrontens män och kvinnor, medan tyskarnas apparater blev sämre och sämre. Radioreparatörerna hade nämligen en enastående förmåga att plocka bort vitala delar ur »ockuperade» radioapparater, som tyskarna lämnade in till reparation. Och butiksbiträdena skakade artigt beklagande på huvudet, när de lämnade tillbaks de plundrade lådorna med den stereotypa repliken: — Går inte att reparera!

Men även från skyn duggade det apparater över Norge. Små, skickligt förpackade grejor i metallboxar, som inte var större än 4 tum i bredd och 1 tum i tjocklek. De kom dalande i fallskärmar tillsammans med särskilda boxar för batterierna. Alltihop prompt levererat från Bernt Balchens varuhus i Skottland. För detta företag var det helt enkelt en förutsättning, att hemmafronten var utrustad med pålitlig radio. Meddelandena om tid och plats för carpetbaggerplanens ankomst gick nämligen med code via BBC och ABSIE (American Broadcasting Station in Europe). Den som lyssnade till nyheterna från dessa stationer kunde praktiskt taget dagligen få höra en distinkt brittisk stämma strax före och strax efter nyhetsutsändningen. Rösten meddelade med allvarlig ton, att »geten har fått ungar», att »äpplet faller inte långt från päronträdet», att »Dovregubben har fått körkort» och andra besynnerliga ting, som noga antecknades av hemmafronten i Norge. Den kommande natten kunde man vänta kärt besök, antingen av Balchen själv eller någon av hans Black Bird-piloter. Och oftast fanns det en eller ett par av Balchens »sweetharts» med i laddningen, när den fälldes. Sweetharts var det gängse smeknamnet på de små förpackningarna som omslöt de engelskbyggda radiomottagarna . . .

Innan Balchen organiserat carpetbaggerflygningarna hade hemmafrontens Milorg (militärorganisationen i motsats till Civorg, civilorganisationen, som skötte det psykologiska motståndet) satsat en stor del av sina resurser på en rad omfattande sabotageföretag. Det var strax efter invasionen i Normandie, när tyskarna planerade att dra i runt tal etthundratusen man söderut från Finland och Norge för att förstärka västfronten. Varje natt revs långa stycken av rälsen upp, lokomotiven sprängdes och broar utraderades — allt för att hindra de tyska transporterna söderut. Förgäves rekvirerade ockupationsmakten nya lokomotiv från Tyskland. När de anlände till Oslo hade sabotörerna demolerat de enda kranar, som kunde lyfta lokomotiven. Man skickade efter en flytande jättekran från Tyskland. När den bogserades in till Oslo nattetid medan strålkastare i hundratal spelade in mot stränderna, sänktes den med en torped, som avfyrades av ett par våghalsar i vattnet ett stycke ut från stranden.

Med Balchens undsättning tog sabotagevågen ny fart. Ett av de största företagen var sprängningen av tyskarnas depåer för motorer och reservdelar strax norr om Oslo. Dessa depåer försåg hela södra Norge med reservdelar för Luftwaffe. Ett s. k. dynamitgäng gick in en natt och sprängde hela byggnadskomplexet i luften. Luftwaffe hade det besvärligt med reservdelar en lång tid framåt.

Det ödeläggande sabotaget mot Holmesunds aluminiumfabrik kan ett av Balchens dynamitgäng skriva på sitt konto. Dessa trimmade fallskärmsdesperados uppträdde alltid i uniform för att hindra repressalier mot civilbefolkningen i den händelse de inte lyckades undkomma. Varje grupp fick inte vara stor. Högst fyra eller fem man var regeln. Strängt taget är det häpnadsväckande att någon enda sabotör under hemmafrontens existens lyckades klara livhanken. Ett av de mest lysande exempel på skicklighet kombinerad med tur är sprängningen av det statliga norska ammunitionsupplaget vid Oslo. Två man anmälde sig för uppdraget, och deras chefer varnade dem för den oerhörda risk de iklädda sig. Chansen att komma tillbaka var en på tio. De två sabotörerna promenerade in genom spärrarna med falska legitimationshandlingar och i falska uniformer, placerade ut sina laddningar — och undkom oskadda.

Om det blev för hett om öronen på någon nedsläppt agent eller sabotör fanns det en särskild organisation, som ordnade hemtransporten. Den ägde rum med särskilda hydroplan, förda av norska piloter som kände till varje fjord lika bra som sin egen västficka. Basen var brittisk och kommunikationen ägde även i dessa fall rum via radio.

Balchen och hans män flög varje natt ända från det ögonblick organisationen fått sitt elddop. Själv njöt Balchen omåttligt av att få flyga över Norge igen, och hans entusiasm tog ibland överraskande proportioner. En natt hade översten just avslutat ett uppdrag, lasten var fälld och navigatören gav piloten en kurs för att snabbast möjliga komma ur farozonen utan att upptäckas. Men kommenderande piloten Balchen hade fått en idé och gav en ny order: »Kurs rakt norrut». I tio minuter höll planet nosen mot norr, medan en häpen och inte så litet nervös besättning satt och lyssnade till den häftiga tyska luftvärnselden.

— Titta där! skrek Balchen plötsligt och pekade på en snötindrande fjälltopp som ritade en praktfull kontur mot den ljusa arktiska natthimlen. — Det är Norges högsta fjäll. Jag ville verkligen att ni skulle se det allihop!

Och den entusiastiske Balchen log lyckligt när planet återtog sin kurs mot Skottland, medan besättningen äntligen vågade andas ut.

— — —

Från den första starten i juli och fram till slutet av september genomförde överste Balchen med hjälp av åttio man och nitton Liberators 186 flygningar, av vilka 162 helt lyckades. Bland alla dessa operationer finns det några, som särskilt fäst sig i minnet. Det är bland annat den s. k. fickinvasionen, som var avsedd att upprepas i större skala och föregå den verkliga invasionen, bestämd att genomföras men onödiggjord genom den tyska kapitulationen.

Rekryteringen till detta företag gjordes från den nittionionde amerikanska infanteribataljonen, en enhet som uteslutande bestod av amerikaner med norskt påbrå. Tjugofyra män valdes ut av tolv frivilliga officerare och åttio meniga. Gruppen leddes av major Richard Colby och löjtnant Tom Sather. Efter specialtrimning flögs de tjugofyra över till Norge av Balchen och etablerade där full guerillaverksamhet. Man räknar med att de på kort tid förstörde sammanlagt två och en halv kilometer järnvägsräls och sprängde en hel rad nyckelbroar. Dessutom trädde de i kontakt med hemmafronten och införskaffade upplysningar, som skulle ha varit av ytterst stort värde, om den planerade invasionen satts igång.

De två längsta flygningarna gjordes i september. Den ena varade i sjutton timmar, och den till-

Sparar Ni Looping?

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

En prydnad för bokhyllan

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

Endast 3:45

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

Till
YNGVE NORRVIS FÖRLAG,
Box 3063, Stockholm 3.

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

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Limhamns Modellflygklubb

ryggalagda sträckan mätte 2.650 engelska mil. Uppgiften var att släppa ned två norska experter nära det tyska slagskeppet »Tirpitz» ankarplats i Altenfjord i Nordnorge. Planet hade utrustats med två extra bensintankar och klarade den rekordlånga turen utan missöden. Den lyckliga utgången av de båda norska agenternas arbete bekräftades två dagar senare av rapportörer i Norge som fått radiokontakt med fallskärmshopparna. Besättningen på planet bestod av överste Allen, major Schreiner, kapten Durham samt sergeanterna Sage, William Jesperson, Albert Krasavac, William Bollinger och William Richards. Allihop hade tidigare flugit på Sverige som besättningsmedlemmar på plan, som flugits för det civila bolaget American Air Transport Service.

Under den andra långflygningen, den sista och den enda tragiska av alla carpetbaggeroperationerna, dödades överste Allen. Om den genomförts lyckligt skulle den ha blivit den längsta av alla, enligt beräkningarna 2.800 engelska mil. Planet hade samma besättning som under Tirpitzexpeditionen, och kapten Durham berättade efteråt i en radiointervju om förloppet.

Det var ledningen för underrättelsetjänsten som var angelägen om att veta vad tyskarna i norra Finland hade för avsikter, sade kapten Durham vid detta tillfälle. Drog de tillbaka sina trupper, och vad hade de för planer rörande Nordnorge? Två norska arméofficerare utsågs att inhämta informationer om detta, och platsen varifrån de skulle börja sin verksamhet bestämdes till trakten av Kirkenes i Finnmark, 1.400 mil från de brittiska öarna. Det var utomordentligt viktigt att dessa män kom i väg så fort som möjligt med full utrustning, som bland annat omfattade en flyttbar radiostation.

Starten ägde rum på kvällen den 20 september. Allting gick bra ända tills vi hade ungefär hundra mil kvar, berättar kapten Durham. Då fattade motorn nummer ett eld. Vi släckte branden, men vi hade knappt hunnit göra detta förrän motorn nummer två började krångla. Det fanns ingen chans att återvända till basen med två motorer ur räkningen, men vi diskuterade saken och beslöt att under alla omständigheter försöka släppa ned norrmännen på den avtalade platsen. Vi lyckades också ta oss dit, och de båda »Joe» hoppade, följda av sin radio och ammunition.

Sedan kunde vi börja ta oss en funderare på vår egen situation. Den kunde ha varit bättre. Efter en hastig granskning av kartorna bestämde vi oss för att försöka nå det ryska flygfältet i Murmansk. Det var inte långt ifrån att vi lyckades, men strax innan vi skulle ha haft en chans att landa i säkerhet började hela vänstra vingen att brinna. Lågorna spred sig snabbt, och det blev så hett att ammunitionen inne i planet började explodera. Överste Allen kommenderade alla att hoppa, vilket också skedde. Jag hade det en smula besvärligt eftersom jag satt ute i nosen och måste förstöra kartor och specialinstrument antingen jag lyckades ta mig ur planet eller inte. Hur det nu gick till så kom jag i alla fall ut, och ögonblicket innan min fallskärm vecklade ut sig exploderade planet. Överste Allen stannade kvar och höll Liben på rätt köl så att vi skulle ha en chans att klara oss. Utan hans sinnesnärvaro, hjältemod och plikttrohet hade ingen av oss kommit levande från den färden.

Efter en ganska lång väntan — några av pojkarna hade legat i kallt vatten ett par timmar — fiskades vi upp av ryssarna och sändes så småningom tillbaka till England ombord på det brittiska slagskeppet »Rodney».

— — —

Bättre än volymer skildrar denna korthugga berättelse andan och karaktären hos de män, som tillsammans ledda av Balchen hjälpte till att spränga fjättrarna kring det härtagna Norge. Ingen kan vara mera främmande för stora ord än den viking, som inspirerade sin grupp till de djärva företagen. Men överallt i Norge, där de svarta fåglarna dök upp sommaren och hösten 1944, fanns det män på post som med hemlig glädje såg de vita fallskärmarna från hans outtömliga varuhus veckla ut sig mot den ljusa natthimlen och som med nästan vidskeplig vördnad konstaterade:

— Det är Balchen som kommer i natt!

EN FÅGELKÄNNARE FOTOGRAFERAR VÄRLDSHISTORIA.

I god tid innan det brittiska flyget och sedermera Bernt Balchen började operera över Norge hade hemmafronten och allierade agenter varit i full verksamhet för att så noggrant som möjligt fastställa det tyska luftvärnets positioner och Luftwaffes basering, en informationstjänst som också tog sikte på eventualiteten av en invasion. Till dem som aktivt var engagerade i denna uppgift hörde den utomordentlige ornitologen Herman Løvenskiold, internationellt känd för sina skildringar av Norges fågelliv. Hans fack var från början kemi, och före ockupationen hade han sin dagliga gärning förlagd till statens kemiska laboratorium. Han levde en lärds stilla liv tillsammans med sin familj i en villa på Nesodden vid Oslofjorden. När den tyska invasionen kom blev han ledare för en grupp frihetskämpar och uträttade ett gott arbete, inte minst när det gällde att vidarebefordra stulna NS- och Gestapodokument via Sverige till London, dokument som var avsedda att tjänstgöra som bevismaterial mot krigsförbrytare och landsförrädare vid de rättegångar som man visste en gång skulle komma. Senare blev han adjutant hos överste Dahl, Finnmarks legendariske försvarare, och kom i denna egenskap ofta i kontakt med Balchen, som då lämnat sin skotska bas och opererade från det svenska flygfältet Kallax invid Luleå. Vid dessa tillfällen hände det ibland att konversationen gled in på historier från hemmafronten, och ett par av dessa försvarar sin plats i vilken thriller som helst.

Prenumerera

på Looping för 1952

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

POSTA KUPONGEN I DAG!

Till

Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3

Undertecknad prenumererar härmed på Looping för 1952.

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Behöver vi verkligen flera segelflygtävlingar?

Reflektioner med anledning av Karl Svänssons artikel i novembernumret

Karl Svänssons tävlingsförslag är mycket intressant, inte minst med tanke på distriktsindelningen, och det är alldeles för bra att falla i glömska. Det är ju i allmänhet så inom vårt segelflyg att när någon kommer med ett förslag så yttrar eller tänker den svenske segelflygaren ett försagt »jasså» och så är diskussionen avslutad, d. v. s. förslaget glöms bort. Man behöver inte vara innehavare av Diamant-C för att begripa att detta är ytterst deprimerande för förslagsställaren och minst av allt ägnat att föra vår sport framåt. Ett vettigt förslag förtjänar att diskuteras.

Författaren till tävlingsförslaget förordar alltså flera segelflygtävlingar och härigenom en uttagningsform till SM som i stort påminner om idrottens uttagningstävlingar till SM. Från distriktstävlingarna skulle vi således över Junior-SM komma fram till Senior-SM.

Förslaget är logiskt, som alltid när det gäller Kalle Svänsson, och verkar tilltalande. Jag förutsätter dock att förslagsställaren menar att hela apparaten skall börja fungera först när det visar sig att anmälningarna blir så många att en uttagning verkligen blir nödvändig. Som det nu är får man ju med lock och pock försöka få ihop tillräckligt många deltagare till varje tävling. Nämnas kan att en uttagning, något i stil med den föreslagna, förekom vid rhöntävlingarna före kriget.

Det är emellertid en detalj, som vid första påseendet verkar rätt oviss, nämligen tiden. Kan vi räkna med att deltagarna under samma säsong har möjlighet att genomföra distriktstävlingar, Junior-SM och Senior-SM? Går treveckorssemestern igenom och man kan få ta ut alla tre veckornas ledighet på sommaren kan frågan kanske lösas. Man kunde då avhålla Junior-SM under tio dagar omedelbart följt av Senior-SM under tio dagar. Visserligen finns ju möjligheten »att ta sig ledigt» men det är en rätt otrevlig mentalitet när det gäller hobby. Det gäller ju inte enbart deltagande piloter utan även lagmedlemmar, funktionärer, m. fl.

Förslaget med distriktsindelning och distriktstävlingar finner jag särskilt gott. Dessa tävlingar skulle säkert komma att stimulera hela tävlingsintresset och klubbverksamheten högst betydligt, särskilt som kostnaderna borde kunna bli överkomliga. Man skulle i allmänhet inte behöva färdas mer än 10—20 mil för att tävla, vilket möjliggör sön- och helgdagstävlingar. Distriktstävlingar skulle även få ungefär samma verkan som serierna inom fotboll, handboll, bandy för att inte säga speedway. Seriernas betydelse för nämnda sporters popularisering kan väl knappast överskattas.

Men distriktsindelningen har även en annan oerhörd fördel. Den bör kunna göra det möjligt att skapa en helt annan kontakt klubbarna emellan än vad nu är fallet. Inte bara när det gäller tävlingar utan också när det gäller skolning, bygge och kamratlig samvaro. Jag är övertygad om att ett par DK-plan skulle lösa skolningsproblemet inom ett helt distrikt (Norrland kanske undantaget). Genom att förnuftigt disponera DK-planen och införa skolningsradio skulle man kunna gå över direkt på typer liknande Olympia och således lägga ned de pengar, som annars behövs för övningssegelplan, för att inte tala om glidplan, på att inköpa högvärdig flygmateriel. För det är väl i alla fall dit vi syftar! Distriktets klubbar skulle även kunna slå sig ihop om en fast anställd instruktör.

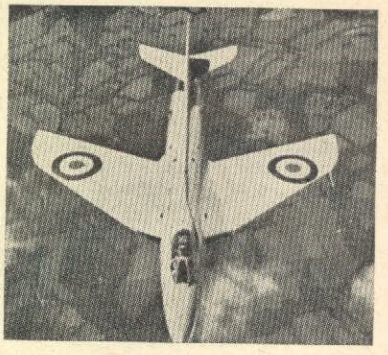
För att samordna verksamheten inom distriktet vore det givetvis nödvändigt att tillsätta en distriktsledning, låt oss kalla den distriktsråd för tillfället. Distriktsrådet skulle alltså undersöka och organisera samarbete vid skolning och bygge, planera säsongens tävlingar, försöka finna en centralt belägen plats, som vore lämplig för högre segelflygning och ordna läger där samt över huvud taget propagera för sporten inom sitt distrikt.

Som synes har distriktsidén svällt ut till att omfatta ett allmänt samarbete mellan distriktets klubbar. Jag tror att en sådan utveckling vore lycklig. Innan vi kommit så långt, eller skall vi säga, för att komma så långt, är det nödvändigt att snarast få till stånd ett samarbete i form av distriktstävlingar, på triangelbanor och tur och retur. Låt oss till att börja med slå fast distriktsindelningen och få den sanktionerad av KSAK.

För att övergå från ord till handling, hur skulle det vara om Västra Distriktet skulle visa vägen genom att ordna ett läger sommaren 1952? Förutom distriktstävlingar skulle lägerdeltagarna med mindre flygskicklighet beredas tillfälle att praktisera i uppvinden och ha en riktigt skön semester.

Plats för lägret föreslås bli Sunne flygfält, 52 km fågelvägen norr om Karlstad. Termiken där är synnerligen god. Bästa tidpunkt torde vara en eller två veckor i slutet av juni eller början av juli. Intresserade ombedes snarast anmäla till Looping antalet deltagare samt den utrustning som kan bli aktuell. Anmälan är naturligtvis tills vidare helt oförbindlig. Om förutsättningar för ett läger finns kommer närmare meddelanden härom att lämnas längre fram. Det är över ett halvår kvar till dess så kom inte och säg att klubbarna har blivit för sent underrättade för att ta ställning till saken. Som vid anmälan till Junior-SM i somras.

Olle Håkansson.



Det nya brittiska reajaktplanet Hawker 1067.

Svenska Pilotföreningen

Postfack 5045, Stockholm 5

Introduktion

I fortsättningen skall vi SPF:are träffas i Loopings spalter enligt beslut på vårt senaste årsmöte. Looping ja. Denna tidning har ju på bara ett år (8 månader. Sättarens anm.) ryckt fram till vår främsta flygtidning, vartill bör läggas att konkurrensen visserligen inte är så stark, men ändå! Vi står som bekant på botten av en dal i fråga om intresset för privat- och i viss mån även yrkesflygning, och att i detta läge starta en ny tidning ger åtminstone red. och förläggare chansen att så småningom få följa med i ett alltmer stigande flygintresse. Förresten har ju tidningen sin del i ansvaret för att intresset skall stiga, och detta vet säkert vännen Yngve Norrvi om. Det enda jag inte gillar är namnet Looping. En looping gör ju knappast någon människa numera. Nej, det var förr — på den gamla goda tiden — då vi flög Gloster och Fiat och sådant. Nu rör sig intresset bland flygare mera om radar, talande fyrar, ILS och annat som har med flygning i dåligt väder att göra. Men att kalla tidningen för t. ex. Glide Path finge väl läsaren att tro att red. var på det sluttande planet och att han för jämnan for omkring i blindo . . .

Om någon till äventyrs undrar vad Svenska Pilotföreningen är för något, så vill jag i korthet förklara, att det är en sammanslutning av yrkesflygare. SPF bildades för tio år sedan och hette då Värnpliktiga Flygförares förening, men bytte namn och verksamhet efter kriget. SPF försöker tillvarataga sina medlemmars yrkesintressen men är inte någon fackförening. SPF har på senare år börjat rekrytera sina medlemmar bland fältflygare och res.-off. i flygvapnet för att vara dessa behjälpliga, när de söker sig ut på den civila marknaden. För medlemskap i SPF fordras flygutbildning motsvarande B-certifikat.

Så vill jag då till sist hoppas att SPF:s medlemmar skall gilla Looping med denna vår egen spalt och jag hoppas också att inte bara styrelsen skall komma med bidrag. Nej, alla är välkomna så att vi får en livaktig pilot-sida.

Ove Huzell

vice skriftställare.

Inför drygt tjugotalet piloter av olika årgångar kunde Ove Huzell medelst navskiva m/ä rund, st 1, öppna årets möte (föreningens tionde förresten) i byggnadsföreningens trevliga lokaler. Han fick fortsätta att hålla i skivan hela kvällen. Vänner, varför får SPF aldrig en klubba? Är det tandvärnets fel mäntro? Hobbykunniga, hjälp oss! (Postfack 5045, Sthlm 5). Utan ett knäpp till opposition godkändes verksamhets- och kassaberättelsen varefter förhandlingarna gick betydligt lättare för styrelsemedlemmarna.

M. E. Skoog
SPF:s ordf.

Även denna gång hade kassören kunnat lura båda revisorerna efter vad vi kunde förstå av revisionsberättelsen, men det var sista gången, ty kassören Skoog avgick från sitt penningförstörande förvärv och blev ordförande i SPF i stället.

Ett vettigt beslut däremot var ju förstås att denna tidning blev organ och obligatorisk för medlemmar, som inbetalar avgiften på tolv (12) kronor och det hoppas vi att alla piloter gör. Postgiro 27 37 00. Nye kassören Ebertz gnuggar händerna. Gamla kämpen Lennart Ståhlfors' motion om att vidga föreningens verksamhet att även gälla A 2-flygare möttes av sådant kompakt motstånd, att avslaget blev enhälligt (inklusive Ståhlfors röst).

Till sist diskuterades juridiska spörsmål kring premieobligations-förvaltningsbestämmelseförslag och efter ett par ändringar godkändes dessa. Då ingen hade skött sig så att han var värdig en hedersnål kunde årsmötet avslutas med navskivan och i stället vidtog sedvanlig middag, där många goda gamla och nya sanna (hm) flyghistorier såg kvällens skymning. Av vad vi sedermera hört, lär några ha haft förbandsflygning långt inpå nästa morgon.

Till sist uppmanas alla medlemmar att inbetala avgiften för 1952 (12:— kr.) snarast, i varje fall senast den 30 mars. Inbetalningen sker på postgiro nr 27 37 00.

M. E. Skoog.

Stockholms Flygklubb

klubb-KONTAKT

Stockholms Flygklubbs programkommitté har beslutat att klubbträffarna skall fortsätta första helgfria torsdagen i varje månad. Januariträffen blir dock först den 10. I stället för klubbträff den 1 maj, blir det gemensamt vårmöte och klubbträff den 8 maj. Till och med den 5 juni blir klubbträffarna på KSAK. Under sommarmånaderna samlas man på Skå-Edeby. När isen blir stark nog för landning blir det en söndagsträff vid Rastaborg.

Klubben vill ha kontakt med andra klubbar för ev. besök där under sommaren. Om någon klubb är intresserad av en sådan sak, så skriv till Stockholms Flygklubb, Bromma flygplats, Stockholm 40, eller också till Looping, som gärna förmedlar kontakten.

Är det någon klubb som vill besöka SFK, så gör likadant. SFK arrangerar gärna en mottagningsträff och anser att klubbarna måste umgås litet flitigare än hittills. Det kommer att stimulera verksamheten.

— Vi ger oss av när de har slutat dansa. .

(Bilden anknyter inte på minsta sätt till verksamheten i Pilotföreningen eller annorstädes. Red.

Swift

en vacker och lättbyggd segelmodell

Konstruerad av Rune Andersson »Bananen»

"Swift" är en segelmodell av mycket enkel konstruktion och den kan därför byggas även av den som tidigare mycket litet eller inte alls sysslat med modellplanbygge. Litet händighet och tålamod måste man dock ha, ty även om modellen är enkel att bygga tar det tid att få den klar.

Innan man börjar bygga måste de erforderliga delarna av ritningen förstoras upp till full skala. De huvudsakliga måtten finns ju angivna. De övriga mätes upp med en passare och kan lätt avläsas på skalan nedtill på ritningen. Vissa detaljer finns i full skala på detaljritningen. I fråga om vinge och stabilisator måste man givetvis ha båda halvorna med och inte bara den del som tagits med i tidningen.

Det besvärligaste att göra på denna modell är ving- och stabilisatorspryglarna. (Det. nr 1, 2 och 3). För den som ev. tycker att det ser alltför hopplöst ut att såga alla dessa spryglar kan nämnas att det finns modellflygfirmor som sågar spryglar på beställning.

Spryglarna kan antingen göras av 1 mm plywood eller också av furuflak. Om man skall tillverka spryglarna själv är plywood det bästa materialet. Det är nämligen ganska svårt att både skära och lövsåga i furuflak. Spryglarna lövsågas då ut en i sänder ur plywooden. Särskilt noggrann måste man vara när man sågar de små urtagen där sedan de olika balkarna skall sitta.

Till de andra plywooddetaljer som måste tillverkas med hjälp av lövsåg hör nospartiet (10), vingspetsarna (11), stabilisatorspetsarna (7) samt skarvplattorna till vingens mittbalk (5). De plywoodplattor som vinge och stabilisator skall ligga på, liksom även de med vilka nosen på kroppen skall klädas, klippes lättast ut med en vanlig sax. De olika delar som är av balsa, t. ex. fenan och tvärpinnarna i kroppen, skäres och kapas av bäst med ett rakblad.

Ett särskilt kapitel är startkroken (9) som måste lödas ihop och det brukar vara svårt för den som är nybörjare på området. Med litet övning brukar det gå fint i de flesta fall. Den plåt som startkrokens fäste består av kan man få från en konservburk el. dyl. Denna plåt är i allmänhet så tunn att den kan klippas med en vanlig sax. Själva kroken böjes till av 1 mm pianotråd med en liten platt- eller böjtång.

Alla trädelarna i modellen skall putsas väl med sandpapper. Till furu- o. plywooddelarna användes grovlek nr 2 medan detaljerna av balsa putsas med nr 0. Till limningen användes lämpligen något snabbtorkande hobbylim s. k. seglim som finns att köpa i handeln. Detta slag av lim kan man även lätt göra själv genom att smälta celluloid i aceton. Limmet skall i färdigt skick vara tjockflytande och brukar då innehålla ca 10 % celluloid. Snåla inte på limmet utan smeta på rikligt, allra helst i viktigare skarvar, där man bör ha på lim i flera omgångar.

Kroppen

Kroppen bygges på så sätt att ritningen lägges på ett plant byggbräde, varefter man, med hjälp av knappnålar, fäster longerongerna på ritningen. Knappnålarna bör dock inte sättas igenom själva listen, som då försvagas, utan de sättes parvis tätt intill longerongerna så att denna klämmes fast. När nospartiet (10) och tvärpinnarna är tillverkade limmas de fast och kroppen får sitta kvar på brädet för att torka någon timme. Därefter tages den loss försiktigt från ritningen och dess sidor avslipas med sandpapper så att från ritningen ev. medföljande papper försvinner. Den förstärkningsklädsel av 1 mm plywoodbitar som skall vara på nospartiet, och som samtidigt utgör ballastrummets väggar, uppritas efter kroppsformen och klippes ut. Deras längd framgår av ritningen och är ca 130 mm. Plywooden limmas fast med hjälp av klädnypor och limningen förstärkes längst fram i nosen genom att man slår i några ½ tums nubb som prickarna på ritningen visar. På den plats där startkroken skall sitta förstärkes undre longerongen med en bit furulist 5 à 6 mm. På bakkroppen finns den uppbyggnad av balsa, som gör att stabilisatorn sitter i rätt läge. Uppbyggnaden består av två 1,5 mm balsaflakslister (8) mellan vilka sitter två balsalistbitar 3×3 mm och det hela skall limmas fast på övre longerongen enl. ritningen. De plywoodplattor (6) som stabilisatorn skall ligga på, samt även de (4) som utgör vingfästet med tillhörande förstärkningslister, limmas inte till sina platser förrän kroppen är klädd.

Vingen

Vingen byggs i tre delar, mittpartiet och de båda tipparna. Man bygger först det 60 cm långa mittpartiet och därefter tipparna, vilka skarvas till mittpartiet så att de får den V-form som ritningen visar. Vingens bakkant skall slipas noga så att den blir spetsig och följer profilformen. En annan detalj på bakkanten som också fordrar stor noggrannhet i utförandet är urtagen för spryglarna. De skall vara 2 mm djupa. Sågas med ett bågfilsblad.

Vid ihopsättningen fästes bakkanten med knappnålar på ritningen, vilken givetvis måste ligga på ett absolut plant bräde. Lim smetas i sprygelhacken varefter spryglarna skjutes in och fästes med nålar rakt och vinkelrätt. Framkanten limmas lämpligen fast omedelbart efter och det hela får torka ordentligt. Mittpartiet lossas därefter från brädet varefter man vänder det och limmar fast mittbalken som ju endast kan läggas i från undersidan. Vingen bör även efter denna limning vara fastsatt under torktiden. Ytterbitarna på vingen bygges på samma sätt, men där tillkommer anbringandet av plywoodspetsarna (11) med tillhörande sprygel (2). Innan spetsen limmas fast avkapas och spetsas mittbalken som ritningen visar. Vid fastlimningen använder man sig av klädnypor.

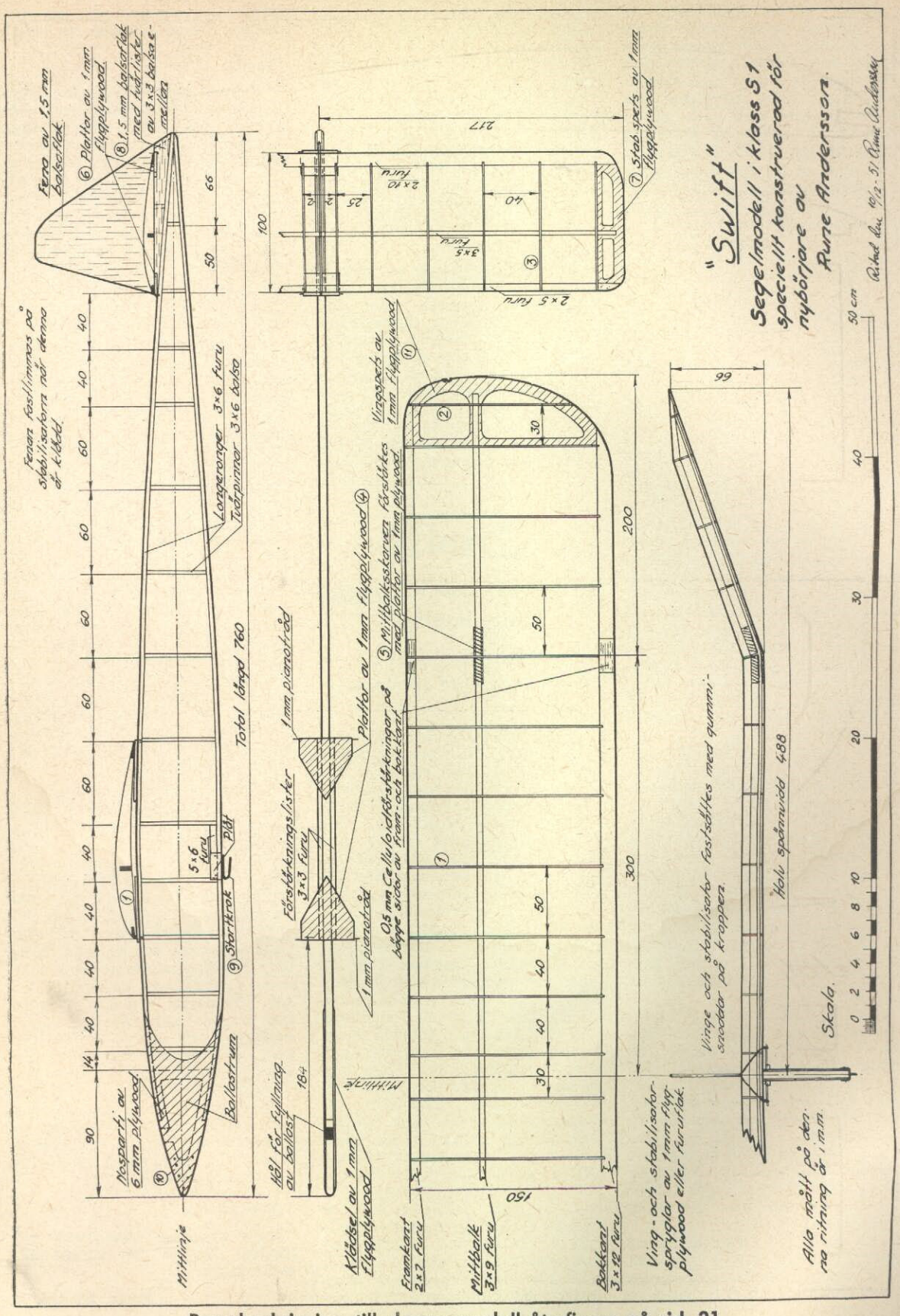
Hopmonteringen av vingens tre delar sker på följande sätt: Mittpartiet, vars balkar först skall ha kapats av till exakt längd, fästes på byggbrädet med knappnålar. Tipparna passas därefter in på sin plats varvid man pallar upp med en kloss e. dyl. så att de får den V-form som ritningen visar. Särskilt noggrant måste man passa ihop mittbalksskarven vars utseende framgår av detaljritningen (5). Tipparna limmas nu först fast provisoriskt, varefter vingen borttages och skarvarna förstärkes. Mittbalken förstärkes med två plywoodplattor (5) vilka limmas fast och även surras med sytråd. Fram- och bakkantsskarvarna förstärkes med 0,5 mm tjocka celluloidbitar, en på var sida av resp. balk. Skarvarna förstärkes ytterligare med lim.

Stabilisatorn

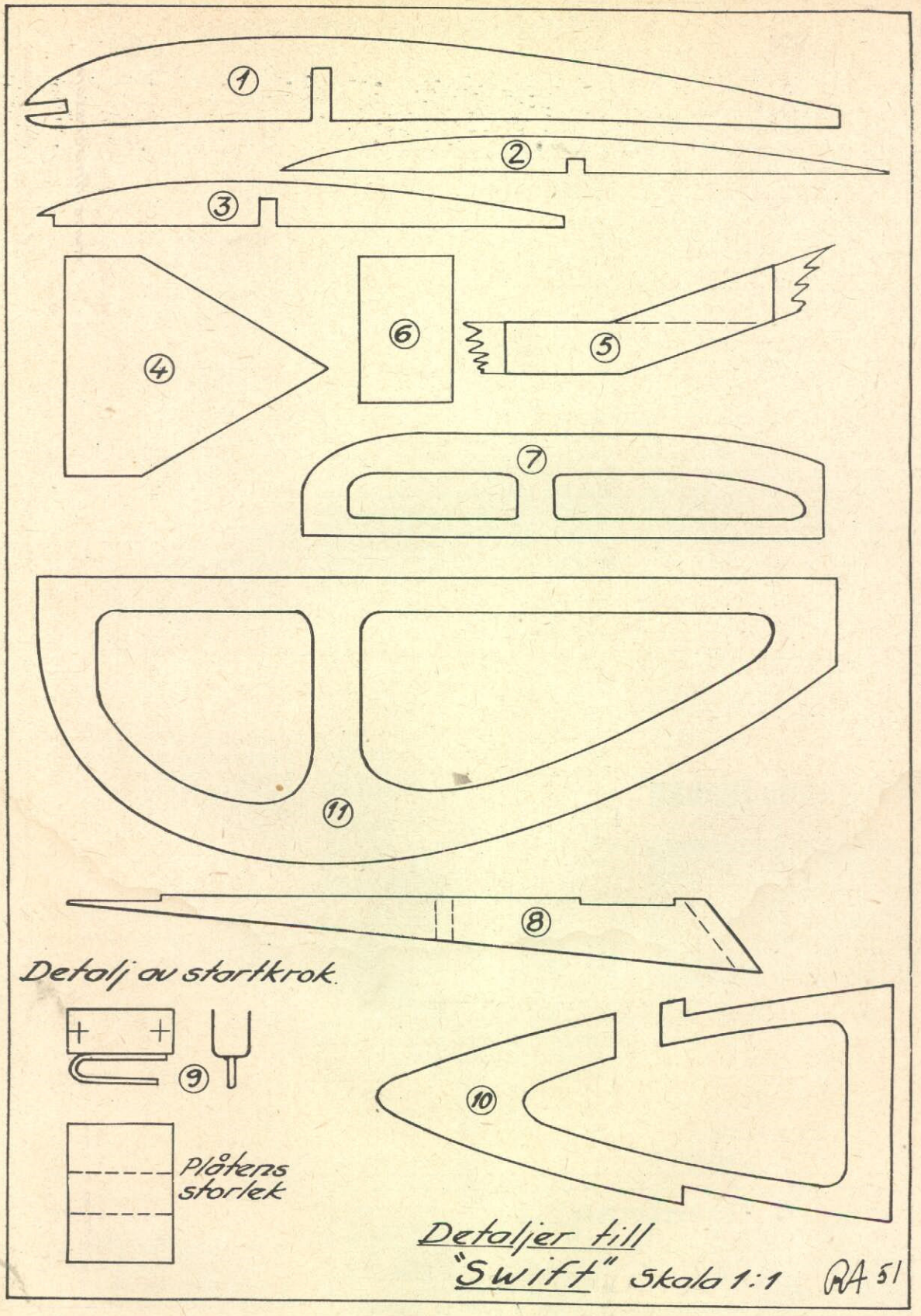
vars utseende framgår av ritningen, bygges på samma sätt som vingen.

Forts. på sid. 38

Ritning till »Swift» återfinnes på sid. 32—33.



Byggbeskrivning till denna modell återfinnes på sid. 31.



»Swift» är konstruerad för Looping. Eftertryck förbjudes.

Karl-Erik . . .

Forts. fr. sid. 23

pratade vågor. Han pratade vågor i Sverige, och började så småningom röna en viss uppmärksamhet. Och slutligen fick han stipendiet, reste till USA, och kom — efter åtskilliga duster med de amerikanska rätt så byråkratiska militärmyndigheterna till Bishop i Californien. Och i och med att det byråkratiska motståndet var övervunnet gjorde amerikanerna som de alltid brukar — öppnade hela famnen och gav honom all den hjälp de någonsin kunde. Han blev medlem i »The Sierra Wave Project».

Och veckan före jul hände det. Han kopplade loss på litet över 4.000 m och började stiga. Då han inte återvände inom föreskriven tid, sattes en jätteapparat igång att söka efter honom. Efter tre dygn hittades han. Död i det sönderslagna planet. Av resterna av barogrammen att döma hade han varit uppe på nära 17.000 m — d. v. s. högre än någon annan segelflygare i världen. Men det blev hans olycka. Kanske det var en läcka på syrgasapparaten den här gången också. Allting tyder på att Karl-Erik helt enkelt somnat in av syrebrist på den väldiga höjden. Somnat från vågor och tillvaro.

Vi svenska segelflygare beklagar förlusten av en entusiastisk och kunnig kamrat. Vi sörjer med hans efterlämnade hustru Gerty och hans lille pojke Jan. Om det nu kan trösta, kan man säga att Karl-Erik fick en smärtfri död och en död som åtminstone på sätt och vis var honom värdig. Dessutom dog han på sin post. Det var inte bara en lek det där att söka ta reda på vågornas väldiga krafter. Det var ett led i ett stort arbete för flygsäkerhetens främjande. Lävågorna måste utforskas. Rotorerna likaså. Karl-Erik Övgård har genom sitt arbete fört frågan närmare sin lösning. Andra får fortsätta. Andra som kanske röner större förståelse och har större resurser till sitt förfogande.

×

Karl-Erik Övgård var född i Södåkra i Småland 2 oktober 1915. Han har genomgått GCI och arbetat såsom gymnastiklärare och segelflyginstruktör, bl. a. flera år vid Ålleberg. Han har även för inte länge sedan tagit fil. kand.-examen och var vid sin bortgång anställd som lärare vid Folkhögskolan i Sigtuna.

×

Karl-Erik Övgård hade inte ekonomiskt garderat sin familj tillräckligt. Tyvärr händer sådant alltför ofta. Och man förebrår inte en död man. När det gäller yrkesflygare klaras saken genom pensioner etc. Karl-Eriks död aktualiserar återigen ersättnings- och försörjningsfrågor som inte gör förlusten av en far och make mindre smärtsam.

Forts. på nästa sida

Modellflygkonferens d. 20 jan.

Diskussionen om det svenska modellflygets eventuella omorganisation är mycket livlig. Som nämndes i förra numret av Looping har interimstyrelsen för den föreslagna nya tävlingsorganisationen ansett det lämpligt att samla modellflygarna till en konferens. Dagen för denna konferens är nu bestämd till söndagen den 20 januari, då vi samlas klockan 10.00 i KSAK:s lokaler på Malmskillnadsgatan 27 i Stockholm.

Den enda frågan på dagordningen är modellflygets organisation. En fullständig redogörelse för hur förslagsställarna tänkt sig den nya tävlingsorganisationen kommer att lämnas innan diskussionen släpps loss.

Modellflygklubbarna, som även erhåller inbjudan till konferensen per brev, bör försöka på allt sätt att sända åtminstone en representant till konferensen, då det är av största vikt att frågorna får allsidig belysning.

Anmälan om deltagande måste av praktiska skäl lämnas. Sådan anmälan kan göras på kupongen här nedan eller i vanligt brev som sändes till Looping, Box 3063, Stockholm 3. Anmälan skall vara insänd senast den 15 januari. De som inte anmäler deltagande kan inte garanteras plats vid konferensen.

Arrangörerna förbehåller sig rätt beträffande klubbarna i Stockholm med omnejd att i händelse av utrymmesbrist begränsa antalet deltagare så att dessa klubbar inte får procentuellt större deltagarantal än landsortsklubbarna.

Tänk på att det är svårt att få hotellrum i Stockholm. Reservera rum i god tid. Försök i så stor utsträckning som möjligt ordna förläggning genom släktingar eller bekanta. Avsikten är att konferensen skall kunna avslutas i så god tid att hemresa kan ske på eftermiddagen eller kvällen.

Till

Looping, Box 3063, Stockholm 3.

Till modellflygkonferensen i Stockholm den 20 januari 1952 anmäles härmed följande personer:

. . . . . .

. . . . . .

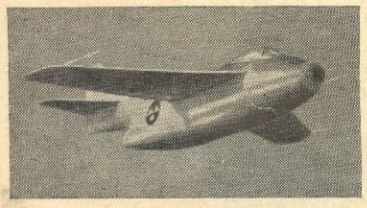
. . . . . .

. . . . . den . . jan. 1952

. . . . . .*)

*) Underskrift av ledare för modellflygklubb eller annan person genom vilken anmälan sker. Utsätt helst även adress och telefonnummer.

"Flygande tunnan"



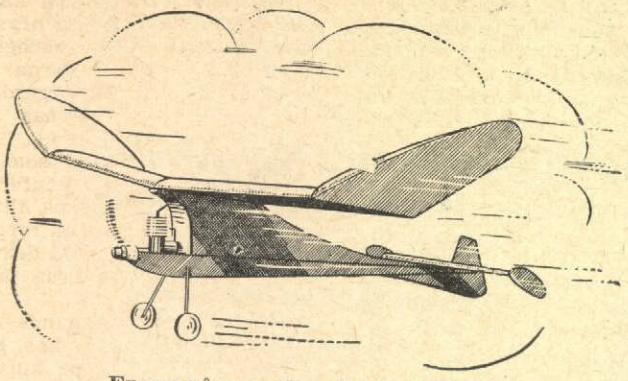
Det nya jaktplanet J 29
Detaljrik, spantbyggd balsamodell i skala 1:25.
Spännvidd 452 mm.
Byggsats kr. 5:50 + porto.

WENTZELS
Apelbergsgatan 48, Stockholm.

MODELLPLAN från 50 öre st., 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 realiseras från mindre än halva priset — jättebilligt! Sänd oss i dag 75 öre i felfria frimärken samt Edert namn och tydlig adress så får Ni katalogen omg.

TORE HAGLUND & Co. — Avd. 11 HOFORS

Modellflygentusiastens önskekatalog har kommit!



En av våra nyskapelser i F-klassen.

LANDETS MEST RIKHALTIGA OCH GEDIGNA INNEHÅLL:

- Över 100-talet segel-, gummimotor-, F-, linkontroll- och Jetexmodeller för såväl tävlings- som sportflygning. "Skalafantasten" finner även sitt lystmäte.
- Diesel- och andra motorer samt reservdelar.
- Tillbehör av alla slag.
- Verktyg och litteratur.

Katalogen är fullproppad med förnämliga nyheter. Sändes gratis.

Skriv i dag!

FRANKE-SPORT

V:a Torggatan 18, KARLSTAD L.

Karl-Erik . . .

Forts. fr. föreg. sida

Vi har därför beslutat, dels för att hedra Karl-Erik Övgårds minne, dels för att försöka skapa en ekonomisk buffert i sådana här fall, beslutat instifta

»Karl-Erik Övgårds Minnesfond».

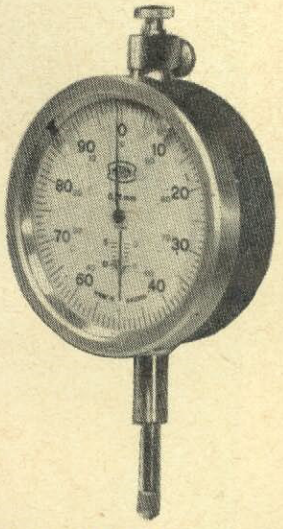
Bestyrelsen för denna fond består av Stig Fägerblad, Västerås Flygklubb, Karl Svänsson, Stockholms Segelflygklubb, Olle Håkansson, Värmlands Flygklubb, Charles Birch-Iensen, Stockholm, samt undertecknad såsom representant för Looping.

Vi uppmanar alla intresserade att bidra till att göra denna fond så stor som möjligt genom att sända in bidrag. Fondens adress är Karl-Erik Övgårds Minnesfond, Box 3063, Stockholm 3, och dess eget postgirokonto har nummer 45 72 56.

Fonden som t. v. förvaltas av ovannämnda bestyrelse skall användas för ekonomiska bidrag till efterlevande till icke yrkesflygare på sätt som bestyrelsen finner lämpligt. Alla bidrag skall redovisas i tidningen Looping.

Gör insamlingsaktioner på Eder plats och i Eder klubb, sänd in bidragen så snart som möjligt. Därigenom hedrar ni en god kamrats minne.

Yngve Norrvi.



FLYGKVALITET

KVALITET fordrar PRECISION
PRECISION fordrar KONTROLL
KONTROLL fordrar
METRON
PRECISIONSMÄTKLOCKOR
I förhållande till egenskaperna prisbilligast

Precisionsmätklockorna finnes numera i fyra utföranden:

Typ MI-5 utan nollställningslås för separat fästöra
Typ MIA-5 med nollställningslås för separat fästöra
Typ MIF-5 utan nollställningslås med fästöra på baksidan
Typ MIAF-5 med nollställningslås och med fästöra på baksidan

Metron tillverkar även mätstativ och mätplintar m. m.

BEGÄR OFFERT

INSTRUMENT AB

Rörstrandsgatan 46, STOCKHOLM
Tel. 30 80 27, 30 80 28, 30 80 81

METRON

nytt från KSAK

Red.: G. H. Dérantz

Renässans för klubblivet

KLUBBEN KSAK har nu omkring 1.600 medlemmar, de flesta bosatta i Stockholm eller i dess närmaste omgivningar. Under senare år har det visat sig att allt flera av dessa direktanslutna medlemmar börjat konsekvent utnyttja de många förmåner som KSAK efterhand kunnat erbjuda.

Så gott som dagligen har KSAK-sekretariatet besök av medlemmar som önskar köpa rabattcheckar till SAS för att dra nytta av den prisnedsättning på 15 % som KSAK:s direktanslutna medlemmar kan få på SAS's inrikeslinjer.

En trogen medlemsskara går på Kungl. Teatern för ungefär halva priset. KSAK abonnerar på en operaloge för medlemmarna som betalar 7: 50 på ordinarie kvällsföreställningar och 2:— på matinéerna.

Upp till tre månader i förväg har KSAK:s klubblokaler tingats för bröllop, 50-årskalas och andra familjefester, men det finns i regel tid även för medlemmar som kommer med sin beställning ett par veckor i förväg. Klubblokalerna har sedan förra året även utnyttjats för de populära »månadsluncherna». Första måndagen i varje månad arrangerar KSAK en medlemslunch med ett kort föredrag om ett aktuellt ämne. Kallelse utgår personligen till de medlemmar som beställt sådan kallelse på KSAK:s sekretariat.

En medlemsförmån som utnyttjas av samtliga medlemmar är tidningen. KSAK:s officiella organ, fr. o. m. 1952 tidskriften LOOPING, tillställes de direktanslutna medlemmarna utan särskild kostnad.

KSAK-medlemmar som är bosatta ute i landet utnyttjar flitigt de gästrum som klubben disponerar i sin fastighet Malmskillnadsgatan 25. När Stockholms bostadsfråga kommit i ett gynnsammare läge avser KSAK att inreda hela denna fastighet till hotell, samtidigt som de nuvarande klubblokalerna utökas genom sammanslagning med vissa utrymmen i hotellfastigheten.

De KSAK-medlemmar som färdas med eget flygplan har särskilt stora förmåner, särskilt vid resor utom landet, då KSAK bland annat står till tjänst med FAI:s (Fédération Aéronautique Internationale) identitetskort, tullcarneter för flygplanet, FAI:s sportlicens och flygkartor från hela världen.

KSAK handhar förvaltningen av Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond och utdelar årligen vissa understöd på ansökan från anförvanter till bortgångna flygare.

Slutligen kan nämnas att allt flera medlemmar skaffat sig inte bara KSAK:s lilla eleganta medlemsmärke i guld och blå emalj utan också det stora vagnmärket, de trevliga manschettknapparna och någon av de artiklar med KSAK-emblemet som finns till försäljning på sekretariatet, Malmskillnadsgatan 27.

Nordiska motorflygtävlingen
debuterar i Norge i september

Representanter för de nordiska ländernas motorflygexpertis har haft sammanträde i Oslo för att justera de tävlingsbestämmelser för Nordiska Motorflygtävlingen som gjordes upp i november 1950 och för att besluta om 1952 års tävling.

Förhandlingarna leddes av civilingenjör Finn Andvig, Norge, och norrmannen Carl Otto Paulsen fungerade som sekreterare. Norge representerades av direktör Sindre Hesstvedt och overretssagförer Kaare Sekkelsten, Finland av överste Rurik Winter, Danmark av ingenjör Vagn Prytz och Sverige av major Nils Lundgren.

H. M. Konung Gustaf VI Adolf, KSAK:s höge beskyddare sedan år 1910.

I de nu justerade tävlingsreglerna anges bland annat att tävlingen skall arrangeras varje år alternativt av de fyra nordiska länderna och att tävlingen, som generellt sett är en överlandsflygning med lätta flygplan, avser att pröva de deltagande piloternas skicklighet i navigering, allmän flygfärdighet och ett antal andra prov anpassade efter den föreskrivna flygmaterielen.

Huvudtävlingen är en lagtävling mellan ett 3-mannalag från varje land. Dessutom tävlar deltagarna individuellt om mästerskapstiteln.

Tävlingen skall omfatta navigeringsprov på tid, landningsprov och ett antal särskilda prov, vilka bestäms av den arrangerande klubben, till exempel angivande av platsen för förutbestämda spaningsmål och beskrivning av sådana mål, nedkastning av meddelanden på en rapportplats, bestämmande av vindriktning och vindhastighet och identifieringsövningar efter fotografi.

I stort sett kan man säga att vår svenska Riksmotorflygtävling och den norska tävlingen om Prins Haralds Pokal tjänat som förebilder vid uppläggningen av den nordiska tävlingen. Det blir en längre bana än i Riksmotorflygtävlingen, eller cirka 25 mil, och landning skall kunna ske på annan bas. Danmark har 1951 tävlat efter de nordiska reglerna och erfarenheterna har genomgående varit goda.

Det svenska laget kommer att uttagas i samband med 1952 års Riksmotorflygtävling. Arboga Flygklubb, som vann föregående tävling, kommer i första hand att erbjudas att arrangera finaltävlingen 1952.

Nya bestämmelser för segelflygarnas guld, silver, diamanter

FAI har sänt ut de nya internationella diplombestämmelserna, där följande prov föreskrives för de olika märkesvalörerna:

Silver C

Uthållighet: En flygning på minst 5 timmar.

Distans: En flygning på minst 50 km utförd antingen på rakbana eller på triangelbana, vars kortaste sida inte får understiga 15 km.

Höjd: En höjdvinst av minst 1.000 m.

Guld-C

Uthållighet: En flygning på minst 5 timmar.

Distans: En flygning på minst 300 km utförd antingen på rakbana eller på triangelbana, vars kortaste sida inte får understiga 80 km.

Höjd: En höjdvinst av minst 3.000 m.

Diamant-C

En distansflygning på rakbana av minst 300 km längd till angivet mål berättigar till en diamant, placerad upptill till vänster (sett framifrån) på guldmärkets krans.

En distansflygning på rakbana av minst 500 km längd berättigar till en diamant, placerad i mitten på guldmärkets krans.

En höjdvinst av minst 5.000 meter berättigar till en diamant, placerad upptill till höger (sett framifrån) på guldmärkets krans.

Allmänna bestämmelser

Tre prov fordras sålunda för varje märke, av vilka högst två prov får utföras under en och samma flygning. Undantag utgör diamantmärkesproven som får utföras under en och samma flygning.

Ett prov får samtidigt gälla för flera märken.

Föraren skall vara ensam i flygplanet.

Vid distansflygning får höjdskillnaden mellan urkopplings- och landningspunkt inte överstiga 1 % av totala distansen. Därest höjdskillnaden överstiger 1.000 meter blir godkända distansen = totala distansen minus 25 gånger den del av höjdskillnaden som överstiger 1.000 m.

Vid samtliga prov skall flygplanet vara försett med förseglad barograf, som förseglas och öppnas av godkänd kontrollant. Barograf fordras dock inte vid sådan uthållighetsflygning som kontinuerligt övervakas av kontrollant.

Flyglotteri 1952

KSAK har fått tillstånd att även 1952 anordna ett flyglotteri av i stort sett samma omfattning som tidigare 1948 och 1950. Även denna gång är avsikten att erbjuda flygklubbarna (såväl de anslutna som modellflygklubbarna) en del av lottförsäljningen. Vi återkommer med detaljerade uppgifter om lotteriet.

Årtalsmärkena

för segelflyget, för vilka tidigare redogjorts i Looping, har nu godkänts av VU.

De statsunderstödda

flygklubbarna poängsättes som bekant efter segelflygverksamheten under två år och de tre klubbarna i botten utgår medan de tre bästa icke statsunderstödda klubbarna åker upp i stället. Den materiel som de »nedflyttade» erhållit med statsbidrag får dock behållas. Denna gång har följande tre flyttats ned: Vimmerby flygklubb, Skövde flygklubb och Varberg-Borås flygklubb. Uppflyttade i stället är: Halmstads flygklubb, Kalmar flygklubb och Aeroklubben i Göteborg.

Hastighetsrekord

Ett svenskt hastighetsrekord för linstyrda modeller klass C (med cylindervolym upp till 10 cm³) har godkänts av KSAK. Det är Bengt Thelander, Modellflygklubben Hang i Bromma, som den 18 november 1951 nådde en hastighet av 182,7 km/tim. Han innehade själv det tidigare rekordet som lydde på 170,1 km/tim och som sattes i somras.

När leden glesnar

Fort. fr. sid. 25.

att landa vid märket. De kan anse inryckningsbiljetten som ett friskintyg, både fysiskt och psykiskt.

Därmed inte sagt, absolut inte, att de som inte klarar proven på Hägersnäs eller Karolinska sjukhuset, den gruppen, som är 5—10 gånger större än den, som kommer ut på GFSU, skall tas in på Beckomberga eller Vanföreanstalten. Tvärtom. Hur många av våra professorer och riksdagsmän är det inte som hör dåligt eller har glasögon! Och hur många tror att August Strindberg skulle ha passat till divisionschef?

Nej, dessa grabbar har nog det bästa utgångsläget av alla, som drömt om att få flyga »Tunnan», för de kan, innan de slutat sitt yrke, eller innan de är färdiga med sin examen, lägga om sina framtidsplaner. Och att flyga finns det möjlighet till ändå, antingen man vill åka med SAS till Rio de Janeiro eller flyga SG 38 på Skarpnäck.

Birger Lawrence.

Akka . . .

Forts. fr. sid. 15

Den 5 sept.: Tanken på bensinmätarna vill inte släppa och jag kontaktar BP som har ett litet lager av flygbensin och får 25 liter. Jag vågar inte ta mer för vikten. Starten går ganska bra. D. v. s. jag får göra en vertikalare på lägsta höjd då jag ser att vi inte skall komma över skogen.

Att komma till Boliden var ingen konst eftersom jag såg det nya anrikningsornet där nästan omedelbart efter att vi kommit lätt. Vi gick ner på Bjurträsk fastän vi nog funderade på om vi skulle komma lätt därifrån. För första gången struntade jag i pålandsvinden. Tilläggningen gick finfint ändå — med undantag av att Lars sumpade bägge sina anteckningsböcker (som innehöll hela resan) när han gick ut på flottören. Han lyckades emellertid bärga dem bägge två, blöta och härliga, med hjälp av tillskyndande personer i en båt.

Efter en intressant rundvandring i Boliden startade vi igen på eftermiddagen. Det var bråttom, för vi skulle till Norsjö och tanka för att sedan gå till Luleå samma dag. Starten från Bjurträsk blev exakt lika den från Falkträsket. Vi kom upp, men skogen tog emot och det blev som vanligt att gå runt i vänstervarv över sjön och ta höjd.

Sjön vid Norsjö såg fin ut. Vi rekognoscerade en bra startsträcka, lång och fin i härlig vind och gick in till en brygga. Hela Norsjö befolkning rusade till, vilket gjorde det hela en smula trångt på den smala träbryggan. Jag begriper inte var allt folket kom ifrån. Med hjälp av en taxi lyckades jag få fatt i de 75 liter bensin som beställts, fick den i tankarna med en väldig feber och tack på nytt ut på fjärden, följd av hela Norsjöbefolkningens beundrande blickar. Men sedan gick det inte längre. På »första resan» fick jag inte ens upp henne på steget. Hon var så tung i baken att det inte ens hjälpte med det vanliga tricket med Lars i framsits och mig själv under instrumentbrädan. Efter tre fruktlösa försök (under vilka jag fick upp henne på steget men inte längre) beslöt vi efter en lång och allvarlig diskussion sätta i land Lars som skulle stanna och arbeta i Norsjö medan jag skulle fara söder ut för att få tag i ett annat flygplan. Motorn var nu så varm att jag inte vågade kupera vid landläggningen av fruktan för att inte få igång motorn kvickt nog igen. Det började ju bli mörkt. Jag körde in så långt jag vågade mot den grunda sandstranden varpå Lars fick vada i land med väskor och regnrock i ena handen och skor och strumpor i den andra. Han svängde mig runt och jag stack ut igen säkert 95 kilo lättare. Nu borde det vara lätt att få upp Akka tänkte jag, men det var med nöd och näppe hon gick till väders. Kunde det verkligen bero på att sjön låg 290 meter över havet?

Jag kom tillbaka till Falkträsket och Skellefteå i mörkningen efter att ha flugit utan karta, vilken jag trodde Lars hade tagit med sig i hastigheten. I själva verket låg den under flytvästarna.

Och nu börjar en mycket besvärlig tid i de båda Sverige-runtflygarnas historia. Gamla Akka kan inte användas. Hon går upp om än med tvekan vid kusten och från sjöar som ligger nära havsnivån, men så snart det blir litet höjd på sjöarna, så ruskar hon bara på sig och vill inte längre.

I nästa nummer fortsätter förtretligheterna, inte minst beroende på att kosthållet i Norsjö är så prima, att Lars blir tyngre för varje dag. Och varje hekto betyder mycket när man skall starta från vatten . . .

Swift . . .

Forts. fr. sid. 31

Fenan

är av enklast tänkbara typ och skäres ut av 1,5 mm balsaflak. Fiberriktningen på balsan framgår av ritningen.

Klädseln

av modellen sker med papper. Helst bör s. k. diplompapper användas. Papperet limmas fast med tunt balsalim, vilket strykes på konstruktionen med en liten pensel. När alla delar är klädda, blötes papperet försiktigt med vatten och får torka, varvid det krymper och blir slätt och spänt. För att klädseln sedan skall kunna motstå fukt och väta måste den impregneras med Zaponlack, som strykes på i tre omgångar. Mellan varje strykning måste delarna torka i minst två timmar. Vinge och stabilisator måste också under torkningstiden sitta fastnålade på byggbrädet så de inte blir skeva. Då delarna blivit färdigimpregnerade göres de återstående ihoplimningarna. Fenan limmas fast ovanpå stabilisatorn och de plattor som skall bära vinge och stabilisator limmas också fast. Startkroken fästes i kroppslisten med en genom denna och plåten gående nål, vars utskjutande spets avklippes. För de gummisnoddar, med vilka stabilisator och vinge skall fästas, göres fästen av pianotrådsbitar, vilka skjutes genom kroppen på de ställen som framgår av ritningen.

För att modellen skall kunna flyga måste dess tyngdpunkt ligga mitt emellan vingens fram- och bakkant. En ballast av bly måste därför fyllas i det därför avsedda balsalastrummet i nosen så att modellen får den rätta tyngdpunktsplaceringen. Som ballast är det mest praktiskt att använda blyhagel. Öppningen i ballastrummet häppes igen med en bit kork eller modellera.

Flygningen

För provflygningen inväntar man lugnt väder och börjar med att kasta modellen från någon liten kulle. Går den i hackflykt, d. v. s. uppåt och nedåt, får man lägga mer bly i nosen. Om den flyger brant mot marken måste man ta bort vikt från nosen. När glidet är intrimmat prövar man att dra upp modellen med lina. Linan bör bestå av någon grov björntråd e. dyl. Under de första starterna bör man inte ta mer än ca 10 m lång lina men när man får modellen att starta och flyga fint kan man öka linlängden efter hand.

Vinterflygning . . .

Forts. fr. sid. 24

Även om det inte finns isbildningsrisk måste man vintertid vara uppmärksam på hur man sköter luftförvärmnings- och gasreglagen. Koppla alltid till förvärmningsreglaget ett par minuter innan planet lägges i plané och drag inte av gasen helt under längre perioder. Under plané med motorn på tomgång skall gasen dragas på en kort stund lämpligen för var 100:e meters höjdförlust. Härigenom undviker man en för häftig nedkylning av motorn med åtföljande motorstopp. För flygplantyper, med en motoreffekt av c:a 65—125 hkr, gäller detta även vid de förhållandevis höga ytterlufttemperaturer, som råder vår och höst.

Landning. Vid landning på obrutna snötäcken är det ofta mycket svårt att rätt bedöma höjden före sättning. Landa därför om möjligt i närheten av strand och bedöm höjden med hjälp av denna. Använd motor för att få så flack planébana som möjligt.

Repr. A. FORSMARK
Bromma Flygplats
STOCKHOLM 40
Tel. 28 46 86

Berg kan hindra infanteriet att komm fram, floder kan sätta stopp för stridsvagnarna, lera och modd kan göra artilleriets framryckning omöjlig... men så länge ett plan kan flyga, står fallskärmsjägarna färdiga att göra sin insats i striden. Divisioner av män och deras tunga utrustning landar mjukt och säkert och mindre än 15 minuter efter att den första skärmen öppnat sig börjar fallskärmstruppens vapen att spela mot fienden och mot hans ömtåligaste punkter.

I åratal har Pioneer Parachute Company samarbetat med amerikanska krigsmakten vid konstruktion, utveckling, prov och tillverkning av fallskärmar som är starka, stora och tillförlitliga nog att göra sin viktiga insats med precision och effektivitet. Det är därför Pioneers fallskärmar användes i så stort antal överallt där soldaterna måste komma från skyn. Först i stridslinjen!

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

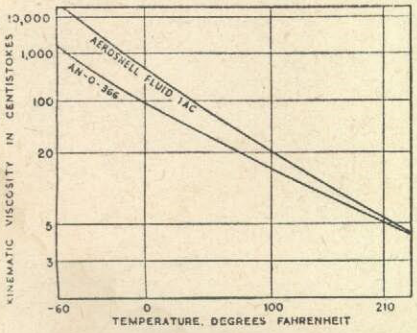
Fallskärmarna gör skillnaden!

Ovan molnen *ovanför ovädret*

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

SAMARBETE MED TILLVERKARNA

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

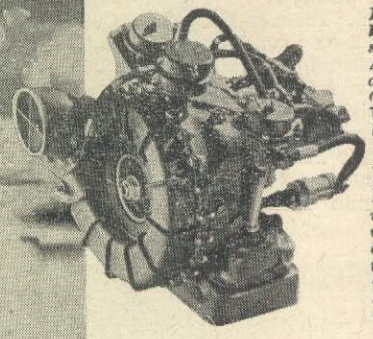


SLITAGEMINSKNING OCH LÅG STELNINGSPUNKT

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

TRAFIKFLYGET OCH FLYGFORSKNINGEN

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



Detta är en kabinkompressor av märket AiResearch avsedd för Consolidated Vultee Convair liners. Den komprimerar 30 kg luft per minut för tryckkabiner vid flyghöjder upp till och över 6000 meter. Varvtalet uppgår till 32000 per minut.

Foto: AiResearch