9 sept. 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

Det sensationella svenska deltaplanet Saab-210 »Draken» presenteras i text och bild på sid. 6—7 i detta nr.

# SAS-flyg över Nordpolen

**P. O. Edén** som varit anställd hos KLM sedan den 1 september 1947 och varit bolagets Sverigechef sedan i maj 1950, har i augusti tillträtt befattningen som platschef för KLM i New York City. Ny chef för KLM i Sverige blir holländaren A. Dijkstra, som sedan 1949 varit chef för KLM-kontoret i London.

×

**Comet**, det engelska reatrafikplanet, har insatts i reguljär trafik mellan London och Colombo, Ceylon. Tills vidare flyges linjen med en dubbeltur i veckan över Rom, Beirut, Karachi och Bombay.

Flygtiden på sträckan är 16 tim 35 min, en avsevärd tidsvinst om man jämför med de tider som hittills gällt på distansen, 29 tim 35 min. Totala restiden med BOAC:s Comet blir 21 tim 35 min mot 33,45 med »normala» flygplan. Flygsträckan är 9560 km.

×

**Sabena** har beställt två Douglas DC-6A Liftmasters transportplan för leverans i augusti 1954. Tidigare har Sabena beställt åtta DC-6B som skall levereras efter hand. DC-6A är en fraktversion av DC-6.

×

**Douglas Aircraft Co** meddelar att bolaget fått amerikanska flygvapnets beställning på ett tvåmotorigt lätt reabombplan med typbeteckningen RB-66 som skall användas främst av Tactical Air Command. RB-66 får tre mans besättning och kommer enligt Douglas att ligga i hastighetsklassen »600—700 MPH», d v s bortåt 1100 km/t.

×

**Första atlantflygningen** med helikopter har fullbordats. Den 31 juli landade två amerikanska Sikorsky H-19 på Prestwick i Skottland efter en flygning från Westover i Massachusetts, en sträcka på cirka 6.500 km. Tre av de fyra besättningsmännen var veteraner från Korea som utfört hundratals undsättningsflygningar under operationerna där. Flygningen över Atlanten var för övrigt en leveransflygning till »9th Air Rescue Unit» i Wiesbaden. Den ena helikoptern flögs av kapten Vincent H. McGovers med kapten Harry C. Jeffers som copilot. I den andra helikoptern var löjtnant Harold W. Moore befälhavare och kapten George D. Habrick copilot.

Hela flygningen tog 42 tim 45 min i luften, men till följd av dåligt väder tog hela färden 16 dagar. Det hör dock till historien att det i de flesta fall när det gällde förseningarna berodde på att de eskorterande flygplanen inte »kunde ställa upp» till följd av vädret. Helikoptrarna är tämligen oberoende av väder som bekant.

I sammandrag gick den historiska flygningen till så här: **15 juli:** Start från Westover och flygning till Prescue Isle, 610 km, bra väder. **17 juli:** Flygning Prescue Isle till Goose Bay på Labrador, 917 km. **18—19 juli:** Dåligt väder över Grönland omöjliggjorde eskort av flygplan på nära 1000 km lång överhavsflygning till Grönland, varför start var utesluten. Under tiden 20—26 juli inträffade tre remarkabla händelser till följd av dåligt väder. 1) Helikoptrarna mötte våldsam motvind på halva vägen mot Grönland och återvände. 2) Återigen stark storm med regn och dålig sikt efter 80 minuters flygning varefter återflygning bestämdes och verkställdes. **27 juli:** Återigen start för överhavsflygning till Grönland. Till följd av plötsligt väderomslag tvingades koptrarna landa på en liten ö cirka 70 km hitom målet, Blue West 1. **28 juli:** Flygning till Blue West 1. Återigen dåligt väder med försening. **31 juli:** Flygning till Prestwick via Hebreiderna cirka 1500 km.

×

**MiG-15** lär nu finnas även i en tvåsitsig övningsversion, enligt vad »Joint Services Recognition Journal» tror sig veta.


*Looping*

Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg

**NR 9 — ÅRG. 2**
**Sept. 1952**

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för Svenska Pilotföreningen Stockholms Flygklubb m. fl.

Utkommer en gång i månaden
Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3
**Redaktör och ansvarig utgivare:** Yngve Norrvi
**Organisationschef:** Paul Pitkänen
**Annonschef:** Erik Jägerblom

Telefon:
Redaktion och exp. 21 83 06

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.



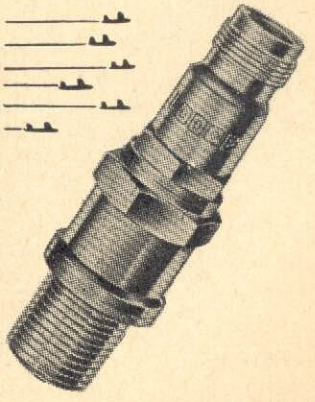
EFTERTRYCK FÖRBJUDES



AB Falköpings Tidnings Tryckeri 1952



Instrument
av olika slag
*Linneband*
*Diverse flygmateriel*
**FIGGE BERGMAN.**
**Kärralundsg. 63 A, Göteborg.**
Tel. 25 61 10.



**LODGE**
FLYGTÄNDSTIFT
det mest använda i Sverige i kolv- och reamotorer.
AB AERO-BEHÖR
Kungsgatan 27, Stockholm

Snabbt och elegant skjuter Hawker Sea Hawk upp från hangarfartygets däck och susar blixtsnabbt mot den fjärran horisonten. Sea Hawk är det sista ordet i fråga om fartygsbaserat jaktflyg. Den är ren i linjerna och snabb med ovanligt stor räckvidd. Den är dessutom lätt att starta och landa, och dess verkligt starka bestyckning ger den en överlägsen eldkraft. Sea Hawk är världens förnämsta hangarfartygsbaserade jaktplan av i dag.

Flygplan av överlägsen konstruktion och prestanda byggda för hangarfartyg har alltid varit en tradition för Hawker Aircraft, tillverkare av Sea Hawk — ännu en medlem av Hawker Siddeley-gruppen. Detta industriella samvälde, det största i sitt slag i världen, använder sina väldiga resurser, dygnet om, till uppbyggandet av den fria världens försvar.

# Hawker Siddeley Group

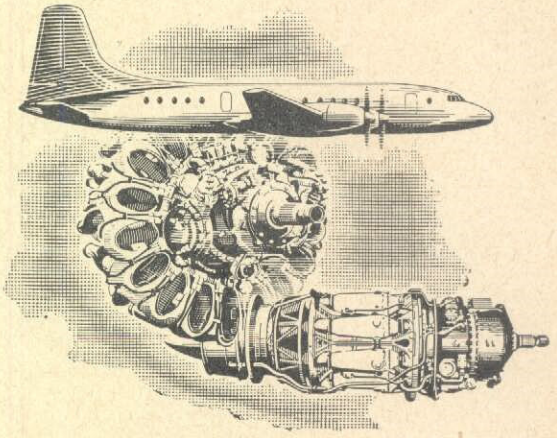
*PIONJÄRER . . . . . OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGET*

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

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

# I nuets tjänst . . .

# planering för framtiden . . .



Britannia trafikflygplan . . . Typ 171 och 173 helikopters . . . Proteus gasturbiner och Olympus reamotorer . . . tillsammans med de över hela världen använda »Bristol» Hercules och Centaurus slidmotorer, utgör betydelsefulla skapelser i Bristol Aeroplane Company's aktuella produktionsprogram . . . ett mångsidigt program redo att möta nuvarande och framtida behov inom flyget över hela världen.

THE Bristol AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

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


**Schiphol,** den stora flygplatsen vid Amsterdam, har alltid varit ett omtyckt mål för åskådare och turister. Nu har publikfrekvensen där slagit alla rekord, ty under första halvåret 1952 passerade inte mindre än 500.000 besökare in genom flygplatsens grindar. Antalet besökare på Schiphol sedan i juli 1946 är nu uppe i 4,5 miljoner. Det kan nämnas att nära 10.000 personer är anställda vid Schiphol som utgör en hel liten stad för sig själv och främst är utgångspunkt för en stor del av KLM:s linjer.

×

**Venezuela** (Linea Aeropostal Venezolana) har gjort upp med de Havilland om inköp av två Comet 2 med Rolls Royce Avon motorer. Bolaget ämnar använda planen på en direkt expresslinje mellan New York och Caracas, en distans på drygt 3.400 km. Leveransen lär dock inte kunna ske förrän i mitten av år 1955.

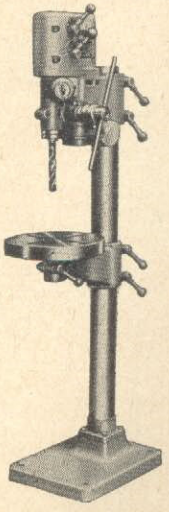
×

**450 miljoner yen** har japanska handels- och industriministeriet anslagit för innevarande år till vetenskaplig och teknisk forskning. Bl. a. har medel anslagits för utveckling av reamotorer.


# 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*

# SAS-flyg över Nordpolen

Talet om att SAS skall starta reguljär trafik på i främsta rummet Nordamerika och Kalifornien via Nordpolen (eller i varje fall Thule i norra Grönland) har pågått länge. Det är heller inte omöjligt att denna trafik kommer till stånd, men frågan *när* detta kan ske är fortfarande obesvarad. Det hela är mycket ovisst.

SAS hoppas att till en början få göra åtminstone ett par provflygningar på routen Stockholm—Bodö—Thule—Edmonton—Los Angeles eller v. v. och hoppas att inom en inte alltför avlägsen framtid få så många tillstånd som behövs för dessa provflygningar. Det gäller i första hand tillåtelse att använda den amerikanska militärflygplatsen Thule för teknisk mellanlandning och att få flyga över kanadensiskt territorium. Sedan tillkommer en mängd andra papper som skall vara klara innan det kan bli fråga om någon flygning. Och fram till reguljär trafik är det tyvärr ännu ganska långt.

Det är en ganska invecklad sak att starta reguljär trafik på så långa router som det här gäller, allra helst när de går över — ur flygsynpunkt — tämligen outforskade trakter. Med tanke på de stora vinsterna i tid, pengar, bränsle osv, som reguljära linjer över Ishavet skulle innebära, får man hoppas att planerna inte stoppas. Något annat än politiska risker torde heller inte finnas för ett sådant stop, även om det som sagt kan ta tid innan arrangemangen blir klara.

Dessa planer på flygningar via Nordpolen har en mycket intressant förhistoria, som började med att Amundsen fullbordade sin segling genom Nordvästpassagen. När han 1926 flög med luftskeppet »Norge» från Spetsbergen över Ishavet till Alaska väckte detta betydligt mindre uppmärksamhet än när seglingen gjordes, trots att denna knappast kunde sägas innebära någon direkt revolution på sjöfartens område.

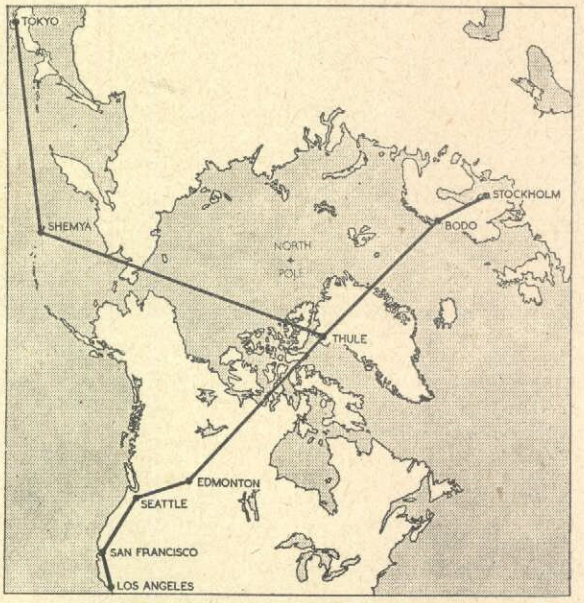
Det visades dock redan genom denna första flygning att det var möjligt att sammanbinda Europa och Nordamerika med en flyglinje över Nordpolen.

År 1928 flög Wilkins med ett flygplan den över 3.500 km långa sträckan från Point Barrow via Grant Land till Spetsbergen, vilket ytterligare bevisade möjligheten till flygförbindelse mellan nya och gamla världen över nordkalotten.

Sedan hände just ingenting förrän 1937 då ryssarna förvånade världen med att flyga direkt från Moskva till amerikanska västkusten via Nordpolen. I juli samma år slog ryssen Gromow världsrekordet i långdistansflygning genom en flygning Moskva—San Jacinto i Kalifornien via Nordpolen, 10.148 km på 63 timmar. Bägge dessa ryska flygningar utfördes med enmotoriga flygplan.

Ett tredje ryskt försök att flyga från Moskva till Fairbanks i Alaska slutade med haveri. Levanesky och hans besättning försvann med sitt 4-motoriga flygplan strax efter att de passerat över Nordpolen. De avhördes aldrig mera.

En hel rad spaningsflygningar gjordes över Ishavet, och under hösten och vintern 1937/38 flög Wilkins över stora dittills outforskade områden av Ishavet. Dessa flygningar gav inte det åsyftade resultatet att finna de ryska flygarna, men däremot kom Wilkins underfund med att vintern var den bästa årstiden för arktisk flygning till följd av stabilare väderlek och bättre navigeringsförhållanden.




Under kriget utvecklades polarflygningen oerhört genom amerikanska och ryska initiativ, och mot slutet av kriget gjorde engelsmännen betydelsefulla insatser på området. Nya navigeringsmetoder samt en förbättrad väderleksservice gjorde det möjligt att uppnå stor säkerhet vid flygning i dessa områden, och när Bernt Balchen 1949 gjorde sin berömda flygning nonstop Fairbanks—Oslo och Charles Blair utförde sin soloflygning i en Mustang motsatta vägen, stod det klart att flygningar över dessa områden inte bara var möjliga utan också kunde bli i högsta grad ekonomiska och säkra, under förutsättning att en mellanlandningsstation på Grönland blev disponibel.

Nu ser det ut som om tiden skulle vara mogen för en radikal omläggning av en del av flygförbindelserna mellan Europa och Amerika, och det är en sådan omläggning som bl. a. SAS har i tankarna. Denna omläggning kan ske i samma ögonblick som flygplatsen Thule i nordvästra Grönland öppnas för civil trafik. Bodö i Nordnorge spelar också en viktig roll i sammanhanget .

Den nu ifrågasatta SAS-linjen över Thule gäller sträckan Stockholm—Seattle via Bodö, Thule och Edmonton med förlängning till San Francisco och Los Angeles.

Om man räknar med en marschfart av 460 km/t på 6.000 m med en motvind av ca 35 km/t skulle en flygning Stockholm—Bodö ta 2 tim, Bodö—Thule 6,30, Thule—Edmonton 7,30, Edmonton—Seattle 1,55. Totala flygtiden skulle således bli cirka 18 timmar, vilket betyder en tidsvinst av 10 flygtimmar jämfört med en »konventionell» route Stockholm—Seattle via New York.

Om linjen Stockholm—Tokio lades över Thule och man räknar med samma marschhastigheter och samma vindförhållanden (pessimistiskt) skulle tidschemat sluta på en flygtid av drygt 30 timmar. Flygtiden på den nuvarande linjen Stockholm—Tokio via Rom och Bangkok är 40 timmar. Även på denna route skulle man således spara minst 10 timmar, vilket kanske inte betyder så mycket för passagerarna som för bolagen, som därmed gör avse-

*Forts. på sid. 23.*

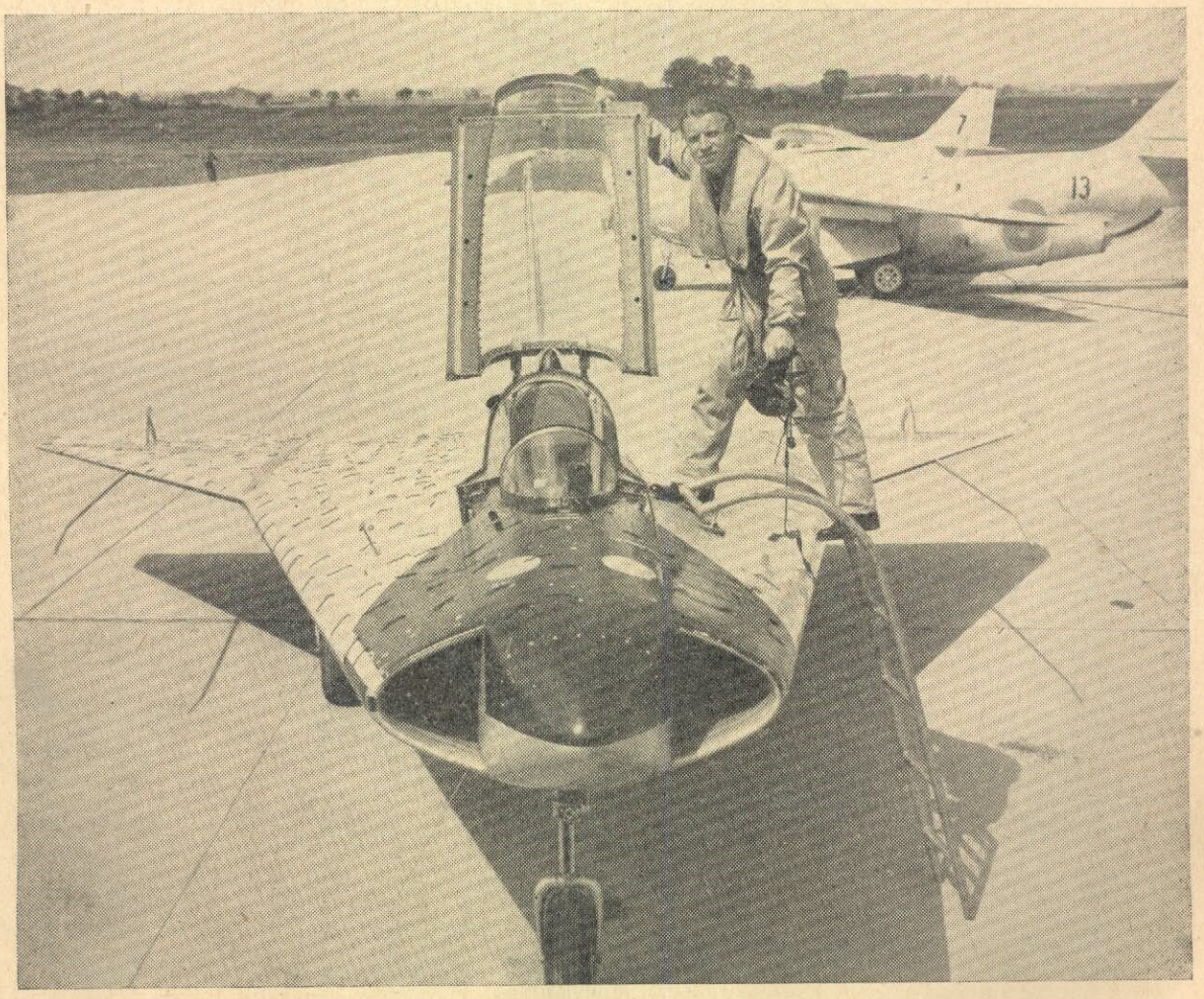
# SAAB-210 ”Draken”

I december förra året meddelades att ett svenskt deltaflygplan gjort sin första provflygning vid Saab i Linköping. Nu har planet gjort över hundra lyckade flygningar och kommit så långt att fabriken och flygvapnet ansett sig kunna lätta något på hemligheterna kring »Draken», som konstruerats och tillverkats på den extremt korta tiden av 18 månader.

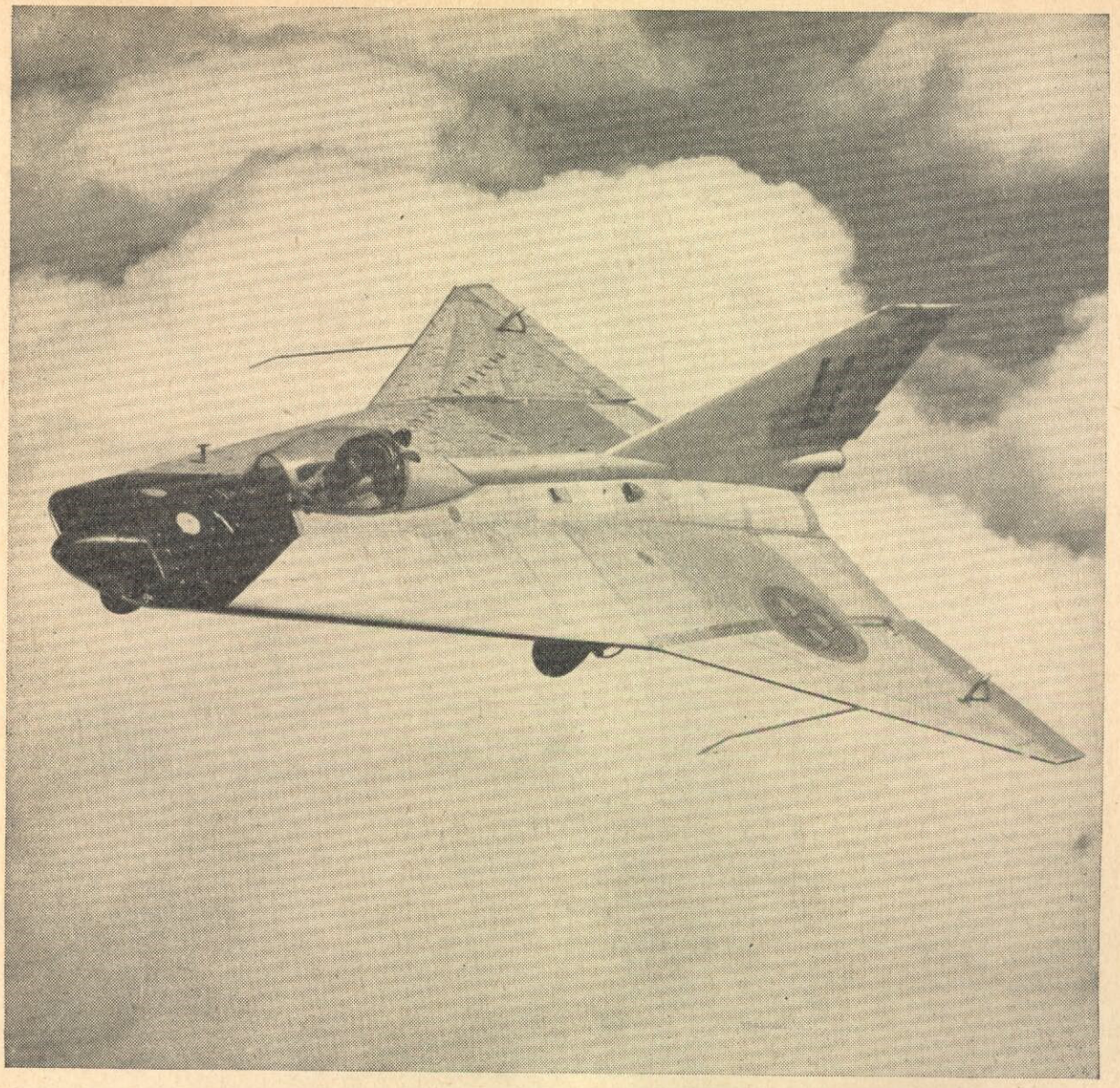
För svenska förhållanden representerar Saab-210 en helt ny princip i fråga om flygplan men innebär även ur internationell synpunkt vissa nyheter. Jämfört med de deltavingade flygplan som prövats i England och Amerika är »Draken» originell såtillvida att vingen i flygriktningen är avsevärt längre än spännvidden, dvs. det s. k. sidoförhållandet är extremt litet. Av vissa konstruktiva skäl har vingen också fått en planform sammansatt av *två* trianglar, en »knäckt» deltaform.

Flygplanet är uteslutande byggt för att prova denna utformning vid relativt låga hastigheter (även om dess högsta fart är av samma storleksordning som jaktplanens under senaste kriget). Visserligen syftar man med deltaformen i allmänhet mot hastigheter omkring och över ljudets, men ett villkor för att lyckade flygplan av sådan typ skall kunna konstrueras är bl. a. att start och landning samt manöveregenskaper i underljudsområdet är väl utprovade. I speciellt detta avseende lär flygningarna med »Draken» ha givit goda erfarenheter.

»Draken» saknar konventionella stabiliseringsorgan — stabilisator — och stabiliteten har åstadkommits med andra medel. Vingrodren är kombinerade höjd- och skevroder som manövreras med en servostyrning av Saab's konstruktion. Som exempel på en del tekniska finesser som flygplanet försetts med för provningsändamål kan nämnas, att det in-




*Ett extremt utseende har »Draken», men effektivt. Chefsprovflygaren Bengt Olow kliver just ombord. De svarta prickarna på högra sidan är trådar som visar luftströmningen. De fotograferas kontinuerligt under provflygningarna.*



*»Draken» har nu gjort ett 100-tal lyckade flygningar. Lägg märke till den »knäckta» deltaformen, som framgår tydligt av bilderna.*

fällbara landstället kan flyttas framåt eller bakåt efter önskan genom att man byter ut några små detaljer. Flygplanets tyngdpunktsläge kan flyttas under pågående flygning genom att vätska pumpas mellan trimtankar i nos och stjärt. Ytterligare intressanta konstruktionsdetaljer är en bromsfallskärm, som kan fällas ut under landning och som nedbringar den i och för sig mycket måttliga landningssträckan ytterligare, samt katapultstolen av Saab's numera beprövade typ.

Alla huvuddelar i planet är av svensk konstruktion och tillverkning med undantag av motorn, som är engelsk och av typ Armstrong Siddeley »Adder». Denna har endast c:a 500 kg statisk dragkraft, men trots den låga motorstyrkan har flygplanet en ganska normal startsträcka och, som nämnts, förhållandevis hög fart.

Draken har konstruerats, byggts och utprovats inom Saab's Konstruktionsavdelning, som står under ledning av överingenjör Lars Brising. Projektingenjör för Saab-210 har varit civilingenjör Erik Bratt. Provflygningarna har utförts av flygprovchefen vid Saab, civilingenjör Bengt Olow samt av civilingenjör Olle Klinker.

Det bör kanske påpekas att »Draken» säkerligen inte kommer att byggas i serie. Det torde heller inte råda något tvivel om att vi inom en relativt snar framtid får se nya svenska deltatyper byggda på vissa erfarenheter av projekt »Draken».

*Bild från svenska sidan av dansk skywriting. Fruntimret i förgrunden har kommit med på plåten av en ren tillfällighet...*
*Ägna er i stället åt att söka utfundera vad köpenhamnarna kan läsa på himlen...*

**Dansk flygare lärde sig skriva på himlen genom att åka cykel och flyga link**

# Sky writing

**Ett märkligt himmelsfenomen har några gånger under sommarens fåtaliga solskensdagar kunnat iakttagas över Danmark. Enligt sansade observatörer på Skånekusten har det varken varit fråga om »flygande tefat» eller kondensationsslingor från högtflygande flygplan. Från Köpenhamns horisont har man tydligt kunnat konstatera vad det varit fråga om. Där har man nämligen kunnat se hur stora vita bokstäver långsamt målats upp på den blå himmelstavlan som av en osynlig jättehand. Ett ord har bildats och medan tusentals blickar följt det, har det långsamt glidit bortåt, så småningom blivit suddigt i konturerna och sakta upplösts.**

Den osynliga hand som fört pennan är ett litet sportflygplan, som genom en hel del finurliga manövrer på 4 kilometers höjd och med hjälp av en rökbildare formar bokstäverna och får fram ett ord. Ett ord för någon firma, som på detta slående sätt gör reklam. Det måste vara en effektiv metod, ty i alla tider har människor haft en särskild blick för det som sker i skyn.

Bakom detta står ett litet danskt flygföretag som specialicerat sig på reklam från luften och nu även tagit upp »skywriting» på sitt program. Att med ett flygplan »rita bokstäver» i luften är dock ingen nyhet. Redan 1923 tog en engelsman ut världspatent på metoden och den har sedan tillämpats som ett mycket effektivt medel i reklamens tjänst både i Amerika och Europa.

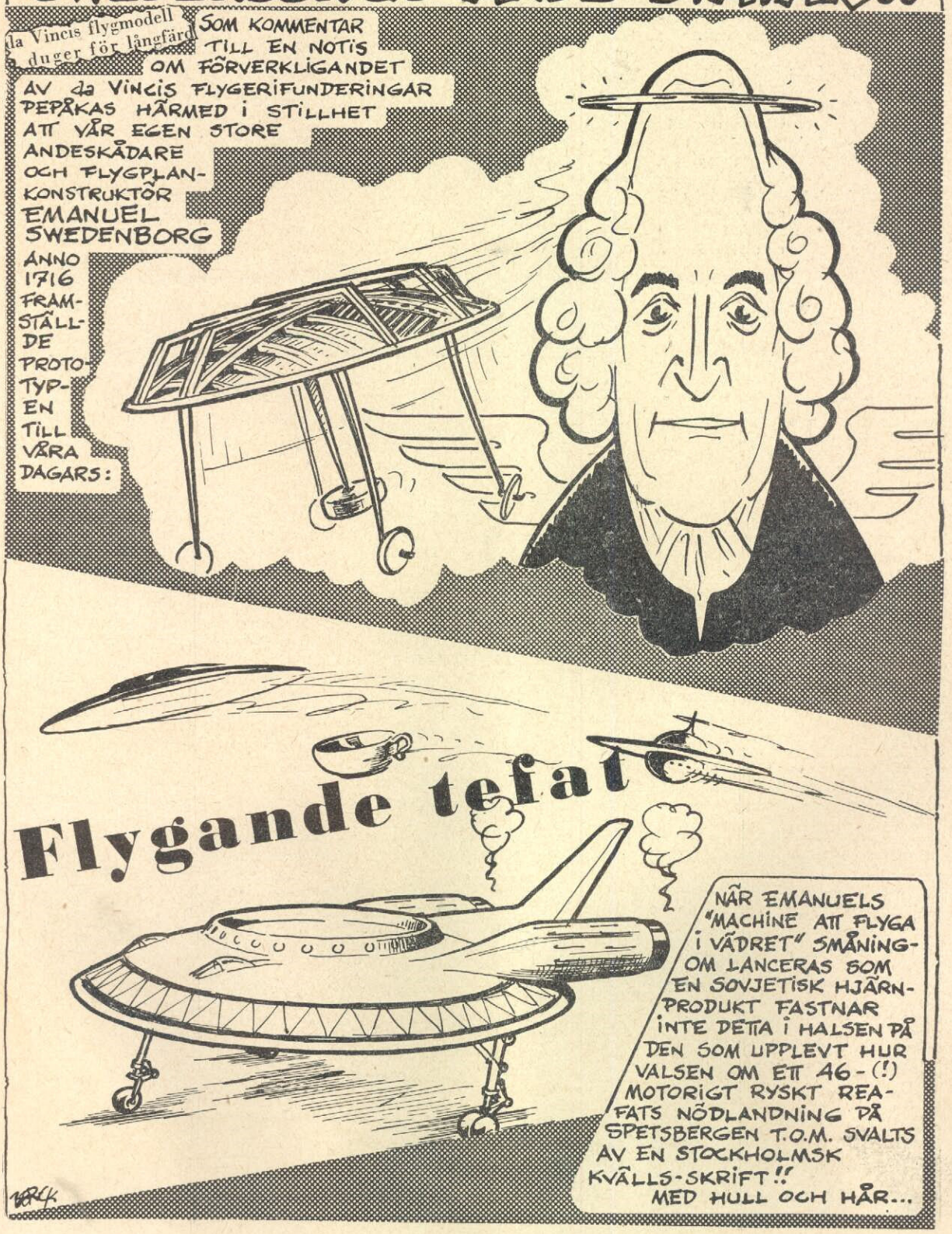
Men efter kriget har man inte sett mycket av denna reklamform och det har rent av sett ut som den blivit helt bortglömd ända till denna sommar då J. Mortensen, chef för firma Aero Reklame i Köpenhamn (och inom partentes sagt även flygstyrman i SAS) började intressera sig för saken, skaffade sig en rökbildningsutrustning, monterade in den i sin Proctor och började experimentera sig fram. Det tog åtskillig möda och tid innan han var klar att bjuda reklamen sina tjänster.

Det är nämligen inte bara att flyga och släppa ut lite rök här och där. Det fordrar en väl genomarbetad teknik och en hel del skicklighet från pilotens sida. Mortensen började helt enkelt med en cykel hemma på gården, där han cyklade runt i cirklar och krumelurer så att folk till slut började undra om det stod riktigt rätt till med de mortensenska själsförmögenheterna. Nästa stadium i självutbildningen var en intensiv träning i en linktrainer, där han exakt kunde kontrollera resultaten av sina försök att »flyga bokstäver». I linktrainern lärde han sig utföra varje bokstav precis som den sedan skulle utföras i luften. Det blev att räkna med kurser, distanser och noggranna instrumentsvängar och flyga efter instrument och tidtagarur.

När det hela sedan skulle provas ut i luften, höll Mortensen till ovanför molnen eller på någon undanskymd plats, helst långt ut över sjön, flög en bokstav i taget och dök sedan ned på lägre höjd för att studera resultatet. På det sättet lärde han sig den svåra tekniken att få bokstäverna riktiga och läsliga, vilket kan vara nog så knivigt, helst som de måste »skrivas» bakvänt för att de skall synas rättvända från marken. Varje bokstav är cirka två kilometer »hög» och det gäller att få dem lika stora. För

*Forts på sid. 23.*

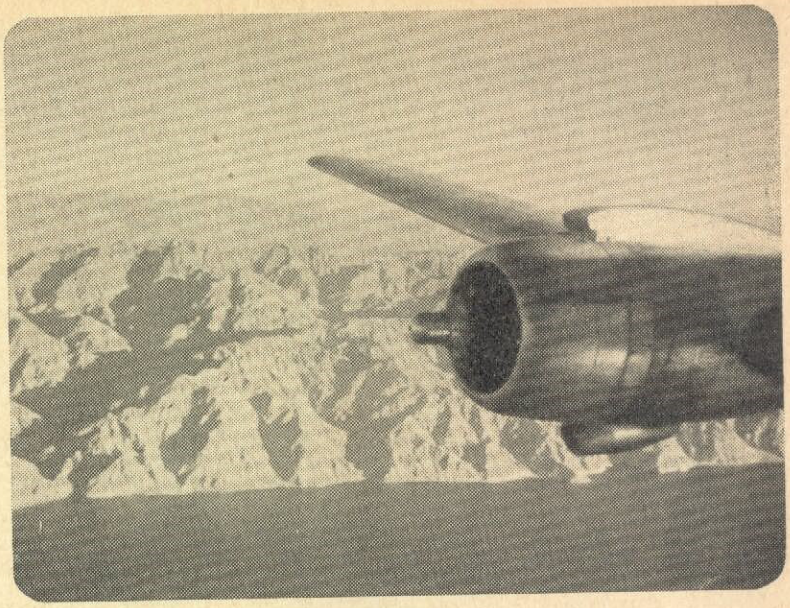
# SWEDENBORGS ANDE SVÅVAR..



**Stjärna i österled leder vår
färd
högt ovan moln och världslig
flärd
mot frihetens land i stålvingad
örn
med Israels söner från Värl-
dens hörn.**

**De kommo från Kina och
Indialand.
Från Afrika och Persiska
vikens strand
utan saknad de sade farväl
och gladdes vid tanken på
Israel.
Flerhundradetusen nu nått sitt
urgamla hem
och lovsånger sjungas i Gideon
och Betlehem.**

*



*Över Röda Havet med Sinai i bakgrunden.*

# Stjärna i Österled

Skymasterns fyra motorer dånar entonigt och sövande. På den kolmörka himlen ovanför oss strålar i öster Orions stjärnbild och nere i sydväst ser vi sista skymten av Södra Korset försvinna under synranden. Under oss ligger ett svart djup som någon enstaka gång brytes av ett ensamt ljussken från en lägereld. Vi färdas fram över Saudi-Arabiska öknen med åttio judiska immigranter från Kina och målet är Lydda, Israels internationella flygplats och den stora inkörsporten för operationerna »Magic Carpet, Taj Mahal, Ali Baba, Peacock Throne och Lotus», under vars klingande orientaliska namn döljer sig den världsomspännande flyktingtransport, som pågick med flyg till den nya staten Israel under åren 1949—50.

**Av Arne Leibing**

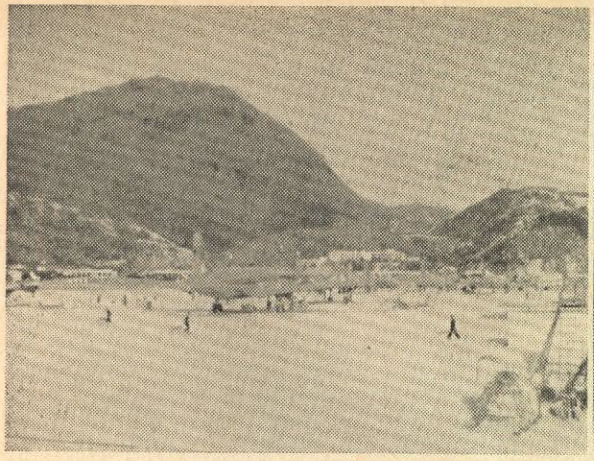
Jag reser mig från navigationsbordet och går bak i maskinen för att få en kopp kaffe hos värdinnan. Vi har flugit i ett sträck i trettiosex timmar med korta uppehåll i Bangkok, Calcutta, Bombay och Sharja för tankning och en matbit för passagerarna och oss själva. Självfallet ganska trötta ser vi med välbehag fram mot en skön och sval bädd.

Med undantag för de allra yngsta barnen sover inte våra passagerare, spänning och förväntan håller dem vakna. Det är ju endst några få timmar kvar på den mångtusenåriga exil som dessa människor genomlidit på grund av att de råkat födas med ett rasmärke som av olika anledningar hatats och föraktats över hela världen.

Men plikten kallar och jag återvänder till flygdäck. Några stjärnskott ger oss positionen, som vidarebefordras till Lydda. I utbyte

*Kingsford-Smith Airport i Sidney.*

*Kontrolltornet i Manilla som klarat sig för bombningarna under hela kriget.*



*Kai-Tak Airport i Hongkong.*

*Lastning av yemeniter i Aden.*

erhålles en väderleksprognos, som överlämnas till Scholte, vår befälhavare, den 52-årige veteranen, vilken var en av de första KLM-piloterna på Bataviarouten för 25 år sedan. Rutinen fortsätter och efter ytterligare några timmar skymtar ljusen från Lydda och Tel Aviv och efter vederbörliga instruktioner från tornet landar vi och taxar fram till urlastningsplatsen. Motorerna kuperas. Destinaitonen — Israel — är nådd.

När Near East Air Transport i april 1949 kom över från USA till Israel råkade undertecknad händelsevis befinna sig på platsen och då min dåvarande anställning vid Panama Airlines tömts på sensationer, så kontaktade jag chefen Jim Wooten. Fem minuters samtal och anställningen vid hans organisation var klar. Den anställningen, som skulle vara mer än två år, blev både intensiv och spännande och skänkte förutom guld och intressanta erfarenheter ur yrkessynpunkt, rikliga tillfällen att på nära håll få studera ett av vår tids största problem. Flyktingproblemet.

Bolagets ankomst betydde upptakten till »Operation Magic Carpet». Den skulle snart bli legendarisk och innebar att mer än åttiotusen yemenitiska judar från det medeltida och feodala arabriket Yemen i sydvästra hörnet på den Saudi-Arabiska halvön skulle återvända till Israel efter en flertusenårig exil.

I den brittiska kronkolonien Aden upprättades en sekundär bas och genom tillmötesgående från de brittiska myndigheterna och RAF fick vi använda det utmärkta flygfältet vid Kohrmaksar alldeles utanför staden. Den judiska organisationen American Jewish Joint Distribution upprättade ett genomgångsläger strax intill och snart var trafiken i full gång.

Personalbrist och många andra svårigheter gjorde att vi fick flyga långt utöver vad som anses normalt. Vår administrativa avdelning bestod av tre personer, mekanikerstyrkan av elva plus teknisk chef och den flygande personalen av knappt en och en halv besättning per plan och vi hade åtta Skymasters flygande dygnet runt. Nattsömnen blev det dåligt med och likaså med fritiden. Men denna nya livsföring medförde inga större svårigheter sedan man väl vant sig. Personalen bestod från början uteslutande av amerikaner samt undertecknad men allt eftersom trafiken ökade i omfång och utsträcktes till andra delar av klotet blev blandningen större. Så småningom kom vi att utgöra ett FN i miniatyr. Där fanns amerikaner, canadensare, holländare, belgare, en portugis, en grek, några italienare och sydafrikaner samt undertecknad. Iförda färgglada amerikanska sportskjortor och kaki i stället för uniformer flög denna samling av »Jack of all Trades» omkring större delen av planeten Tellus och hämtade ivrigt väntande judiska immigranter.

Dygnet runt pågick trafiken och den brittiska kolonialpersonalen som brukade intaga frukost på Cresent hotel i Aden rynkade vanligtvis på näsan när ett flertal besättningar från Near East efter en natts flygning stövlade in och beställde stek med ägg och potatis samt kallt holländskt öl vid frukostdags. Därtill bidrog naturligtvis att vi var måttligt rena, rödögda, skäggiga och svettiga, för yttertemperaturen höll sig konstant omkring 40° C.

För att kunna ta fler passagerare byggdes maskinerna om och all onödig inredning togs ur. Resultatet blev över förväntan. Den nya typ av specialbyggda plywoodsäten, vilka godkänts gjorde att vi kunde ta ombord *etthundrafyrtio* personer varav cirka trettio procent utgjordes av barn. Det låter otroligt men är sant. Flyktingarna var så utmärglade att om utrymme funnits hade vi kunnat ta ombord tvåhundra plus full bensinlast utan att överskrida planets maximalt tillåtna startvikt. På detta sätt transporterades i genomsnitt tolvhundra passagerare per dygn till Israel. Men behovet började nu att göra sig gällande även på andra håll ute i världen och under det att transporterna från Aden oavbrutet pågick planerades våra kommande uppgifter. Nya världsmedborgare såg dagens ljus och gamlingar dog ombord och månvarv lades till månvarv.

En dag i januari 1950 fick bolaget i uppdrag av Israels regering att ta hand om transporterna från Teheran, Bagdad, Basra, Bombay, Kabul, Hongkong och Australien. Operationerna fick de välljudande namn som omnämndes i början. Problemen för operationsavdelningen syntes oöverstigliga. Maskiner och besättningar tycktes aldrig vilja räcka till för det enorma behovet. Det blev för oss att flyga ännu mera och för våra mekaniker att arbeta hårdare än någonsin för att hålla trafiken igång. En flygtid av tvåhundra timmar per månad eller mer blev normalt under denna tid och jag såg nästan aldrig en ledig mekaniker. Men det gick det också. Månad efter månad hördes dånet från våra motorer över den solflimrande sanden i Aden, över Iranska bergen och Eufrat och Tigris floddalar. Sceneriet under våra vingar växlade från téplantager på Ceylon till kaffeplanta-

# Till B-certifikat på 10 månader

Författaren till »Stjärna i österled», Arne Leibing, har inte bara varit med om att göra flyghistoria i österled. F. n. håller den 29-årige göteborgaren på att göra flyghistoria här hemma också. Eller vad sägs om att genomgå fullständig civil flygutbildning från att vara fullständigt novis vid spaken till att ha B-certifikat med instrumentbevis på 10 månader?

Arne Leibings flygarbana är i korta drag följande. År 1940 kom han till flygvapnet som stamanställd. Han blev furir 1944 och fick samma år sin flygsignalistutbildning klar. I februari 1946 slutade han hos FV och började som telegrafist hos Skandinaviska Aero, där han stannade till den 20 mars 1948, då bolaget upphörde med sin flygverksamhet. I maj samma år tog han tjänst hos Panama Airlines där han arbetade ett år som telegrafist och navigatör, varpå han övergick till Near East Air Transport och stannade där till i slutet av december 1949. Därefter åkte han hem och tog jobb som navigatör och telegrafist hos Ostermans och var bl. a. med om de ganska enastående leveransflygningarna över Atlanten av de Lokheed Lodestar som Ostermans sålde till USA.

Hittills hade Leibing ägnat sig helt och hållet åt telegrafering och navigering i luften och hade 5400 flygtimmar i alla fem världsdelarna plus Grönland bakom sig utan att själv ha hållit i en spak. Den 1 oktober i fjol stegade Leibing in till Stockholm Flygklubb och gjorde upp om flygutbildning för nu ville han flyga själv. Redan i början av november var han klar med sitt A-certifikat.

I januari i år började han jobba hos Airtaco på Bromma, mest tidningsflygning, och fick flyga in sig på tvåmotorigt flygplan. I mitten på februari hade han sammanlagt 50 flygtimmar på sitt A-certifikat, där han då fick infört behörighet att som privatflygare föra 2-motoriga landflygplan upp till 5000 kg vikt (Avro Anson).

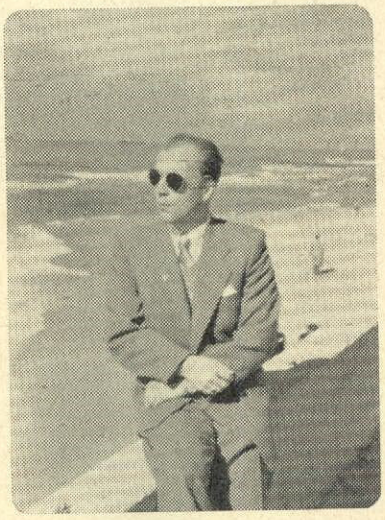
För att få mera EK-tid hyrde Leibing nu en Luscomb Silvaire och flög på den 95 timmar EK vid sidan om sin skolning i Anson, som han klarade under tidningsflygningarna

I mitten på maj var han mogen att flyga in sig på Avro 19, som dels är tyngre än Anson I, dels har ställbara propellrar och andra trevliga saker. Samtidigt avslutade han en 15 timmars linktrainer-kurs såsom förberedelse på instrumentflygutbildning i luften.

För sitt B-certifikat flög Leibing upp den 11 juli och hade då sammanlagt 208 timmar som förare varav 183 i EK. Redan den 26 i samma månad flög han upp för instrumentbeviset, d. v. s. knappt tio månader efter den första lektionen som förare.

Detta torde vara ett fullständigt enastående fall inom svensk flygutbildning. Över huvud taget är det inte många svenskar som går fram till yrkesflygarcertifikat utan att först ha skaffat sig en försvarlig del av utbildningen inom flygvapnet. Och vad snabbheten beträffar är »fallet Leibing» fullständigt enastående. Naturligtvis har han haft det lyckosamt som kunnat — åtminstone delvis — kombinera sin tjänst som navigatör med sin förarutbildning, men det vittnar också om en sällsynt portion energi och envishet att klara denna rätt påfrestande utbildning på så kort tid.

Leibing räknar med att hans flygutbildning hittills kostat honom drygt 10.000 kronor, vilket är mycket billigt. Han tänker inte nöja sig med B-certifikat. Nu går det liksom av sig själv, ty genom att han har B, får han automatiskt en hel del flygtid, som han »får betalt för» i stället för att tidigare ha måst betala för att få flyga. Så nu är det så småningom aktuellt med



*Arne Leibing.*

C-certifikat, och Arne Leibing ger sig inte förrän han också fått sitt D. Sina kunskaper i navigation är honom givetvis till stor nytta i fortsättningen. Hittills har de dock knappast underlättat hans utbildning.

När vi frågar Leibing vad som gjort det möjligt att nå så snabba resultat — civil yrkesflygarutbildning är som bekant ett mycket krångligt kapitel i vårt land — så svarar han naturligtvis att det mest beror på envishet. Och, säger han, dessutom gäller det att inte följa alla de välvilliga råd man får från höger och vänster. Hade jag gjort det, så hade det tagit åtminstone dubbelt så lång tid att få ett B . . .

ger på Java, från ökentrakterna i mellersta Australien till hajspäckade kuster vid Celebes och Borneo. Från soluppgång över Sundasundet till månens snabbdykning i Persiska viken. Från brännande gulröd arabisk ökensand till dunkelgrön siamesisk djungel till isigt diamantgnistrande bergstoppar i Afganistan. Genom snöstormar och runt om jättelika cumulunimbusmoln späckade med oväder gick våra färder. Monsunregnen över Indien avlöstes av tyfonvarningar över Kinesiska sjön men trots alla vidrigheter fortgick trafiken utan alltför störande intermezzon.

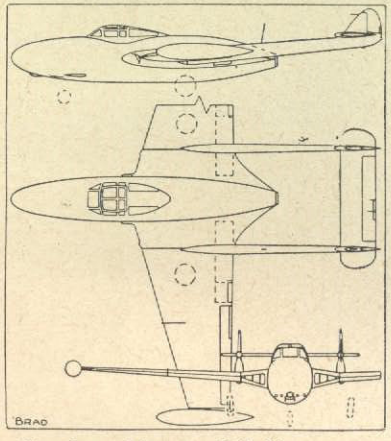
En av de svårigheter som vanligast uppträdde och ställde till krångel var dumheten och misstänksamheten hos de orientaliska passpoliserna. Så fort det visade sig att ett kollektivvisum, som fanns för passagerarna, gällde personer av judisk härkomst uppstod tusen och en svårigheter innan ett starttillstånd erhållits. Det var ytterligt påfrestande för besättningarnas tålamod. Det är inte alltid så lätt att uppträda behärskat efter flera dygns nattvak och flygning med svetten svidande i ögonen och kläderna klibbande på kroppen i 40—50 graders värme.

Men om besättningarna hade det lite svettigt ibland så hade våra beklagansvärda passagerare det knappast bättre där de satt sammanträngda i kabinen under dessa långa färder. Efter en sådan tripp gjorde kabinen ett föga smakligt intryck och stanken efter dem går ej att beskriva. Flertalet från Yemen, exempelvis, hade aldrig tidigare sett en vit man och ännu mindre ett modernt transportplan. Skräck blandad med glädje, hopp med förtvivlan, dånet från motorerna, den tunna luften och illamående, allt i förening kämpade en fruktansvärd kamp om deras hjärtan och sinnen och det är inte att undra på om de lät avföring och urin gå där de satt. De tjänstemän, som hade hand om hälsokontrollen på Lydda och efter varje landning fick göra rent efter immigranterna hade ett allt annat än behagligt uppdrag.

Att man samlar upplevelser under en anställning som denna ligger i saken natur men av dem alla har dock en fastnat starkare på näthinnan än andra, kanske beroende på att den återkom så ofta. Den utgjordes av den outsägliga jublande blicken i tiotusentals ögonpar när de för första gången skådade upp mot den israelitiska stjärnhimlen och insöp den heta nattluften som fria människor.

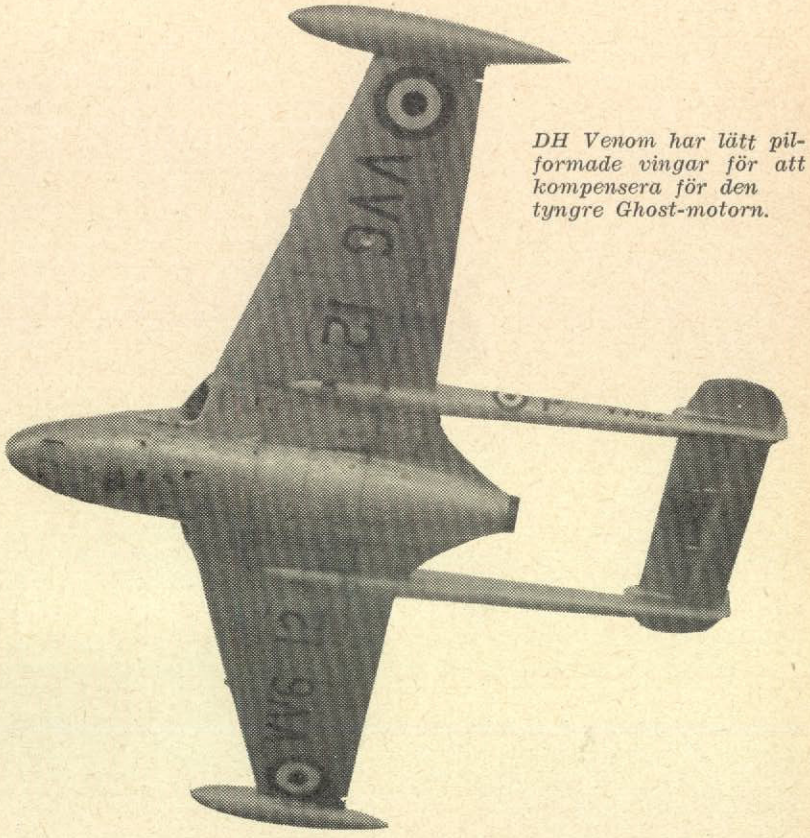
# D. H. 112 Venom

Lika viktig som en hög toppfart är för ett modernt reajaktplans effektivitet, lika viktigt är att stigförmåga och topphöjd är av samma höga klass. Detta framgår inte minst av erfarenheterna från Korea och de enviger som där utkämpats mellan amerikanska F-86 Sabre och ryskbyggda MiG-15 reajaktplan. Visserligen har det amerikanska planet i drygt 8 fall av tio avgått med segern, vilken dock i allmänhet varit långt ifrån lättköpt. Enligt uppgift har den avgörande faktorn varit den amerikanska förarutbildningen samt Sabre-planens överlägsna siktmedel och mera effektiva beväpning. MiG-planet har nämligen inte endast bättre flygegenskaper på stora höjder än F-86, det har också överlägsna stigprestanda samt större topphöjd. Och detta trots att planen i aerodynamisk utformning, motorstyrka m. m. är relativt lika varandra. »Felet» med Sabre är av allt att döma dess för stora vikt i förhållande till motorstyrkan. Nya Sabre-versionen (F-86F) är emellertid nu under leverans med starkare motorer, men om dessa skall hinna komma i bruk innan ryssarna sätter in förbättrade MiG-versioner är inte alldeles säkert.

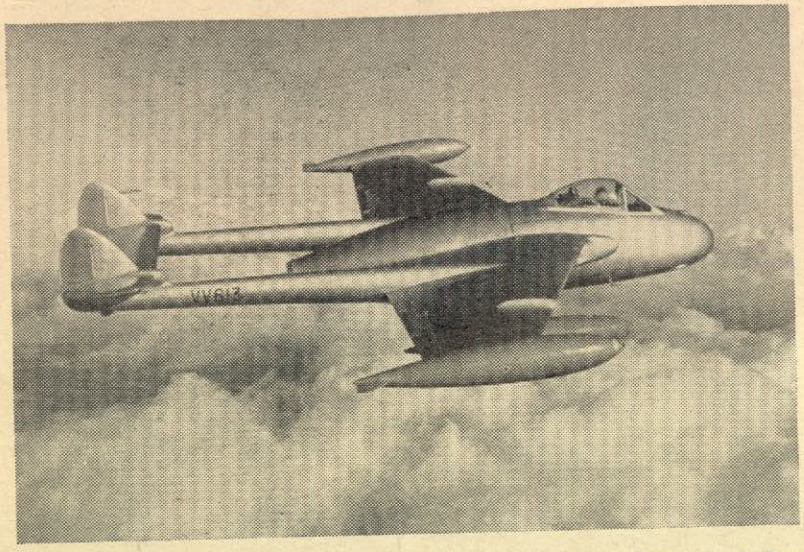



*Treplansskiss av DH Venom NF Mk 2.*

Ett engelskt reajaktplan som inte direkt kan mäta sig med MiG-15 i fråga om fart (MiG-15 har enl. senaste off. USAF-uppgifter en fart av 1.080 km/tim), men vars utmärkta stig- och höjdprestanda kan ge planet vissa möjligheter att hävda sig, är de Havilland-fabrikernas nya typ **DH 112 Venom,** vilket plan är att betrakta som en direkt utveckling av samma firmas välbekanta Vampire. Den huvudsakliga skillnaden mellan de båda planen ligger i att Venom utrustats med en avsevärt starkare motor (DH Ghost på 2.270 kg dragkraft mot RAF-versionens av Vampire DH Goblin på c:a 1.400 kg) samt en ny och tunnare vinge (lätt bakåtsvept för att kompensera för den tyngre motorn). Jämfört med Vampire har den nya Venoms toppfart, stigförmåga och topphöjd genomgått en »markerad ökning». Hur stor denna »markerade ökning» i verkligheten är, är naturligtvis hemligt. Som jämförelse kan emellertid nämnas att den av fransmännen utvecklade Rolls-Royce (Hispano) Nene-försedda Mistral (Vampire Mk 53), har en toppfart på 925 km/tim samt stiger till 10.000 m på 7½ minuter. Nenemotorn har som bekant samma statiska dragkraft som Ghost. I motsats till Venom har emellertid Mistral samma vinge som den ursprungliga Vampire, varför man enligt engelsk fackpress kan anta att toppfarten för Venom överstiger 965 km/tim, vilket inte låter osannolikt med tanke på de 1.060 km/tim som är den officiella toppfarten för den likaledes Ghost-motorutrustade men pilvingade svenska Saab J 29 (Tunnan).



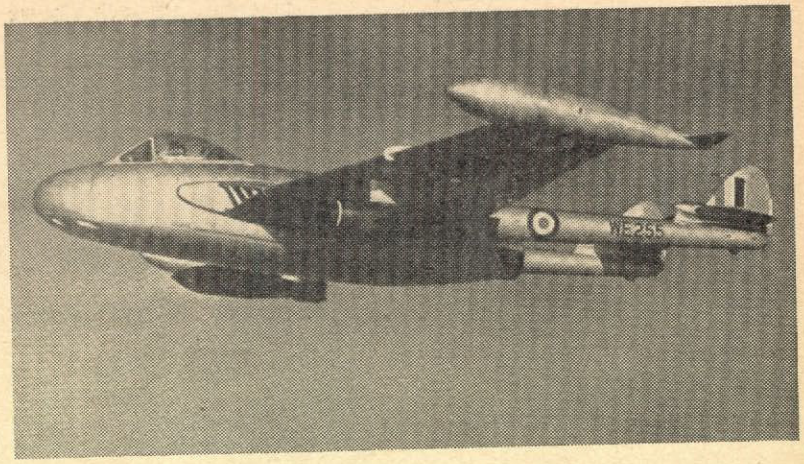

*DH Venom har lätt pilformade vingar för att kompensera för den tyngre Ghost-motorn.*



*Det engelska jakt- och attackplanet DH 112 Venom BF Mk 1 kan som framgår av bilden förses med inte mindre än fyra fälltankar. Observera »stallfenorna» på vingens översida.*

Även om alltså inte Venom är att räkna till världens snabbaste jaktplanstyper, lär dess stigprestanda vara utomordentliga — sannolikt något bättre än Sabres beroende på det engelska planets lägre vikt. Som nämnts föreligger inte några faktiska engelska prestandauppgifter, men schweizarna (som licensbygger planet) påstår att stighastigheten är dubbelt så stor som Vampires, vilket

*Denna bild av Venom visar tydligt den nya avsevärt tunnare vinge som utgör ett av typens särmärken jämfört med föregångare Vampire.*



*Venom som attackplan med två 450 kg. bomber samt fälltankar.*

med andra ord skulle betyda att den ligger vid c:a 40 m/sek. (Sabre lär stiga c:a 35 m/sek under det att MiG uppges kunna klättra inte mindre än 53 m/sek vid marknivå).

Påpekas bör emellertid att uppgifter som dessa inte alltid är rättvisa, eftersom de endast visar den **initiella** stigförmågan. Det kan nämligen inträffa att vissa typer av motorer lämnar större dragkraft än andra under flygning, trots att den **statiska** dragkraften är precis densamma. Och modernt flygkrig utkämpas ju ingalunda vid markhöjd. Slutligen kan i detta sammanhang nämnas att Venom sannolikt har en högsta operationshöjd på närmare 15.000 m, det vill säga drygt 1.000 m mer än för hittillsvarande Sabre-versioner.

En stor och väsentlig nackdel hos Venom är att planet ännu ej hunnit komma ut på förbanden — i varje fall inte i nämnvärt antal — varför dess redan nu lätt föråldrade fartprestanda måhända kommer att synas ännu mer omoderna i den stund RAF hunnit tillföras några hundra dylika plan. Särskilt gäller detta naturligtvis den ensitsiga dagjaktvarianten av Venom, vilken nu seriebyggs i stor skala fram för allt för att ersätta Vampire inom RAF:s taktiska jaktförband (jakt och attack) huvudsakligen i Tyskland.

Venom, vars dagjaktprototyp provflögs först i september 1949 (F-86 och MiG-15 provflögs i respektive oktober och juli 1947 medan Saab J 29 som bekant debutflög i september 1948), föreligger emellertid även i en tvåsitsig natt- jakt- (eller all-väder-) variant kallad Venom NF Mk 2, vilken seriebeställts bl. a. av det engelska flygvapnet och som även förekommer i en »navaliserad» upplaga (Sea Venom NF Mk 20), beställd bl. a. av de engelska och australiska flottorna för fartygsbasering.

**DH 112 VENOM FB MK 1**

**Typ:** ensitsigt enmotorigt reaktionsdrivet jakt- och attackplan. Typen förekommer även i en tvåsitsig nattjaktversion (Venom NF Mk 2 och Sea Venom NF Mk 20), med i det närmaste likvärdiga prestanda.

**Motor:** en DH Ghost radialmomotor med 2.270 kg statisk dragkraft.

**Beväpning:** fyra 20 mm automatkanoner. För attackuppgifter kan Venom FB Mk 1 medföra två 450 kg bomber eller motsvarande last av raketprojektiler.

I bomställen kan alternativt upphängas två extra fälltankar utöver de som »normalt» medföres vid vingspetsarna.

**Spännvidd:** ..... 12,75 m.

**Längd:** ..... 9,57 m.

**Vingyta:** ..... 26,0 m²

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

**Flugvikt:** ..... kg.

**Vingbelastning:** ..... kg/m²

**Toppfart:** .... 965 km/tim.*)

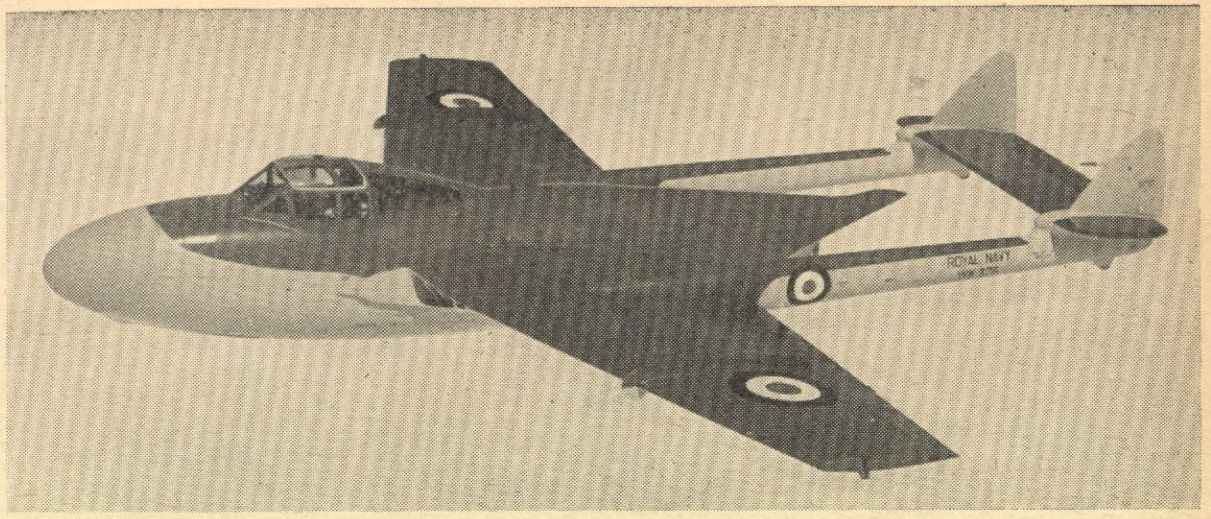
**Marschfart:** .... km/tim.

**Stighastighet vid 0 m** ..... 40 m/sek.*)

**Topphöjd:** ..... 15.000 m.*)

**Flygsträcka:** ..... km.

*) *obekräftade uppgifter.*



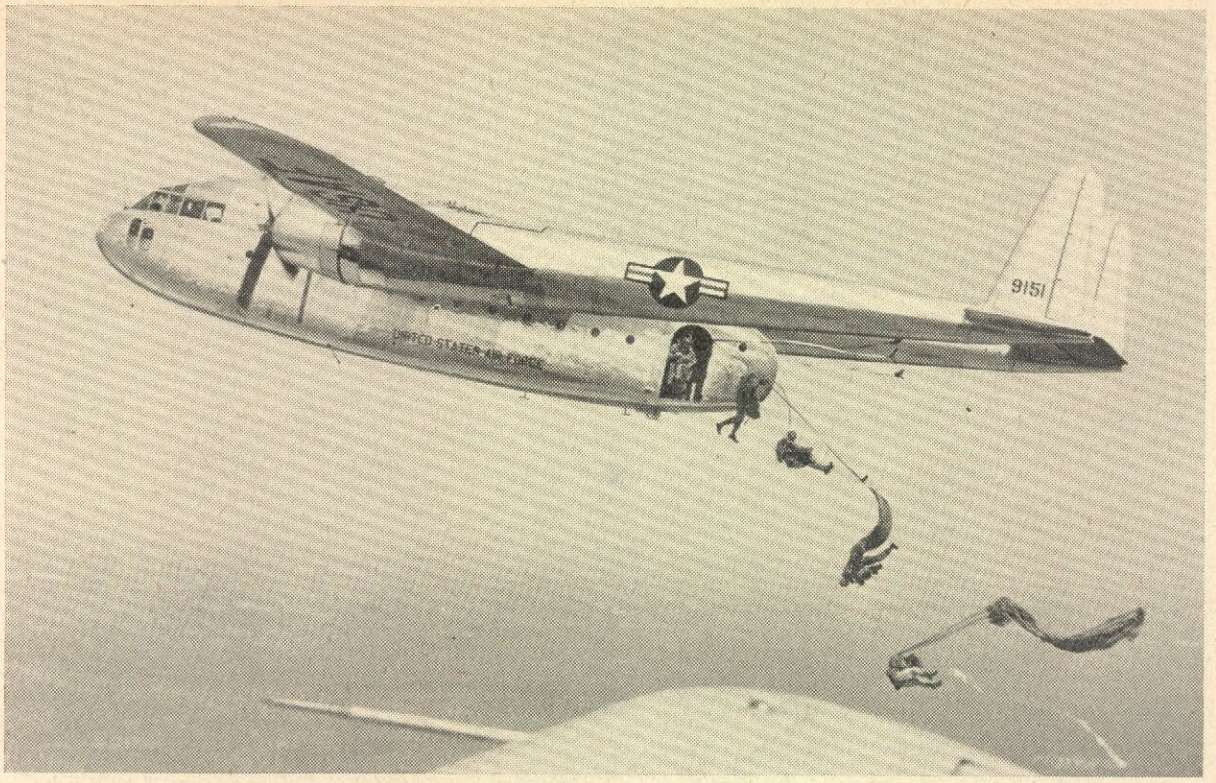
*»Den största topphöjden av alla nattjaktplan i serietillverkning» påstår de Havilland att nattjaktversionen av Venom har. Ovan en bild av detta tvåsitsiga radarutrustade plan i sin marina variant Sea Venom NF Mk 20, som i stort sett är identisk med den landbaserade NF Mk 2 (som envisa rykten uppger att Sverige beställt) med undantag för dess speciella marina utrustning såsom bromskrok m. m.*

Venom NF 2 är i sitt slag ett betydligt modernare flygplan än dess ensitsiga dagjaktvariant. Sålunda påstår de Havilland-fabrikerna att detta plan har »den största topphöjden av alla nattjaktplan i serietillverkning». Hur stor denna topphöjd är har dock inte avslöjats, men sannolikt närmar den sig 15.000 m. För övrigt kan förtjäna nämnas att för ett år sedan följande stod att läsa i en brittisk publikation, vars tillförlighet på andra punkter visat sig stor. »Venom NF 2 är en överraskande snabb maskin — endast några få knop långsammare än de pilvingade Hawker och Supermarine typerna (P. 1081 och 535 reds. anm.). Venom är t. ex. avsevärt snabbare än Attacker (940 km/tim, reds. anm.) som nu levereras till marinflyget. Skillnaden i fart mellan dag- och nattjakt-Venom är inte känd, men den senare är troligen inte mycket långsammare än den förra. Egendomligt nog har prov visat att kabinerna på de tvåsitsiga Vampire- och Venom-versionerna har ett bättre kritiskt Machtal än de ensitsiga versionerna».

Venom byggs nu inte bara i England, den tillverkas även på licens i Schweiz och Italien. Schweizarna tillverkar f n. en serie på 150 dagjakt-Venom, under det att det italienska flygvapnet (som liksom det schweiziska nyligen börjat utrustas med Vampire-plan av inhemsk fabrikation) t. v. endast beställt en serie på 80 plan. Hur många flygplan RAF beställt är inte känt, men sannolikt kommer en hel del av de 1.300 plan som engelsmännen lovat att bidra med till Europaförsvaret att utgöras av Venom, vilken typ fortfarande måste betraktas som synnerligen värdefull. Synd bara att inte dagjaktversionen (och varför inte också nattjaktupplagan?) kom i tjänst för två år sedan!

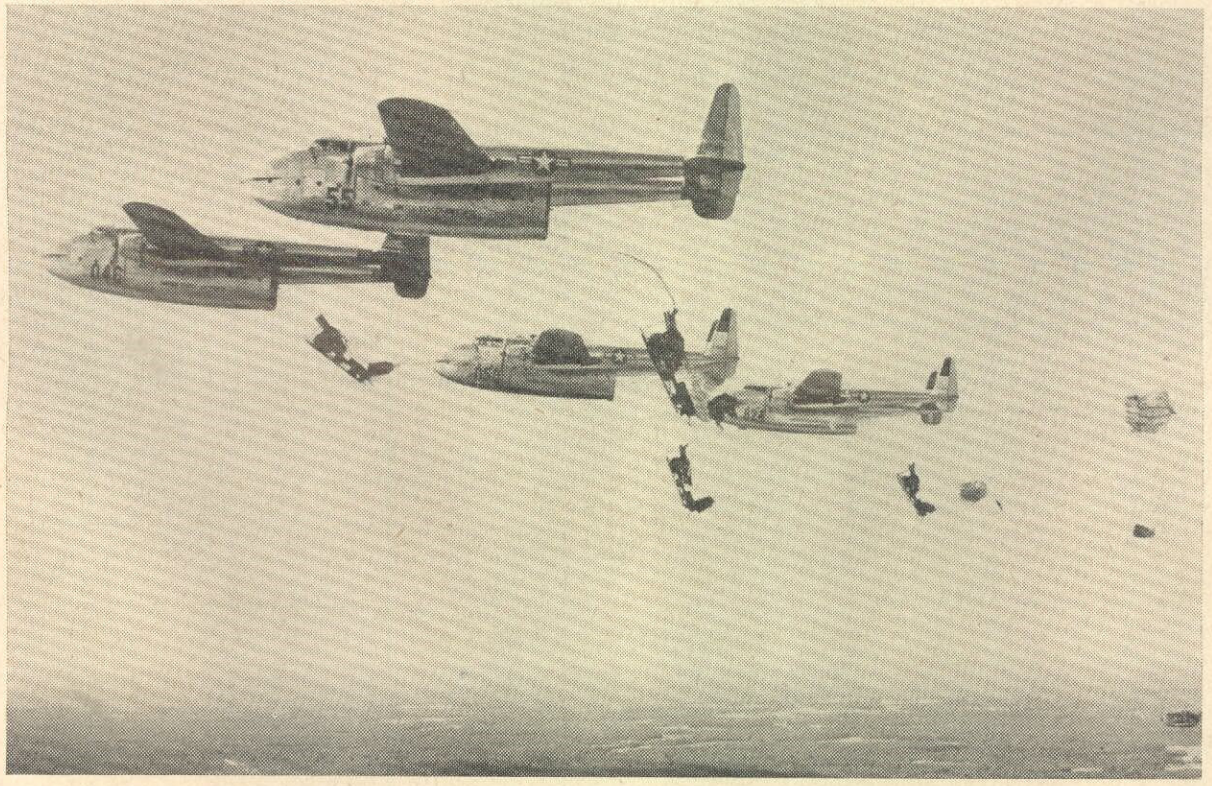
# Soldater från skyn

Fallskärmstrupp utgör en betydelsefull del av stormakternas krigsmakt och väldiga summor anslås till detta »vapenslag». Här några bilder från en övning med amerikanernas »82nd Airborne Division», som bl. a. använder Fairchild C-82 Packet för transport. Varje C-82 kan ta 42 fallskärmsjägare. Massuthoppen på den stora bilden görs på 350 meters höjd.




**Fairchild C-119 är en förbättrad och något större version av C-82 och användes numera i stor utsträckning bl. a. i Korea. På den övre bilden har fyra man redan hunnit lämna planet medan den femte står i begrepp att göra utsprånget. Tack vare minutiös träning samt synnerligen goda anordningar kan samtliga 42 hoppare i en C-119 lämna planet inom 15 sekunder. Lägg märke till uthoppsdörrens väl skyddade placering.**

**Nedan: Fällning av vapen från C-82 A (och C-119 B) med bakkroppen avmonterad. För att möjliggöra snabb och kontinuerlig fällning rullas materielen ut på en glidbana.**



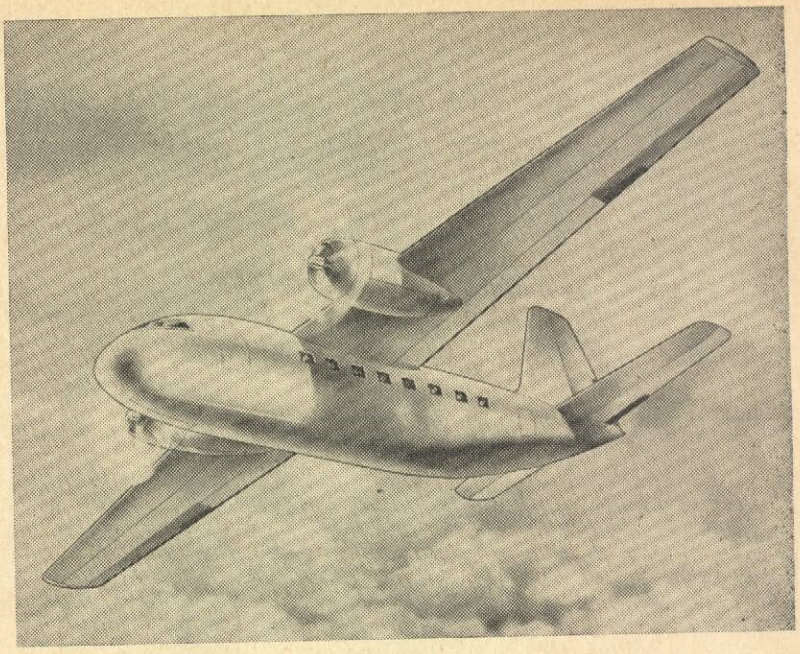
# Nytt från KANADA

—

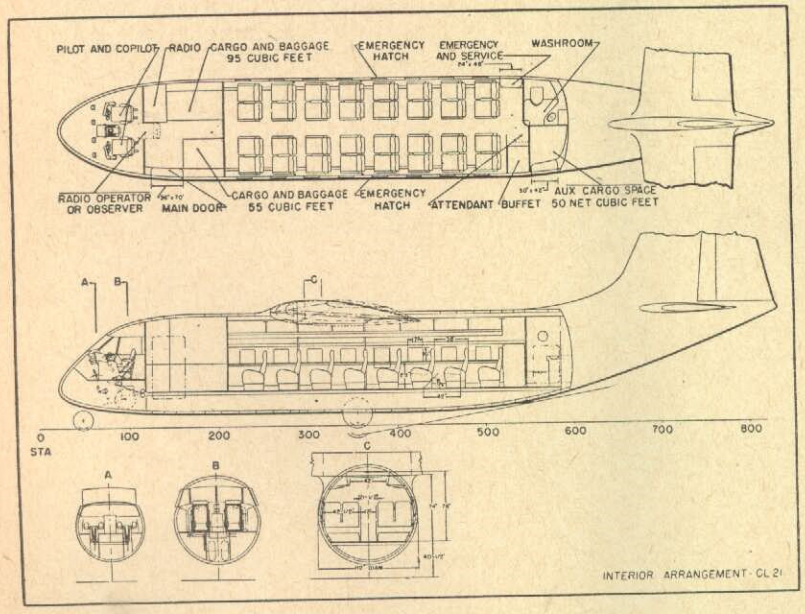
# Canadair 21

## för kortdistans

Canadair håller för närvarande på med konstruktionen av ett nytt passagerar- och fraktplan, Canadair 21, avsett för korta och medellånga distanser med plats för 32 passagerare och 3 mans besättning. Planet är högvingat och utrustas med tryckkabin. Prototypen utrustas med två Wright Cyclone 9HE motorer. Man förutsätter emellertid att i fortsättningen installera Pratt & Whitney eller brittiska motorer. Canadair får vidare infällbart noshjulställ och reversibla propellrar. Priset beräknas till cirka 450.000 dollar. Försiktigtvis säger firman att man tänker undersöka marknaden innan man fortsätter konstruktionen fram till seriestadiet.

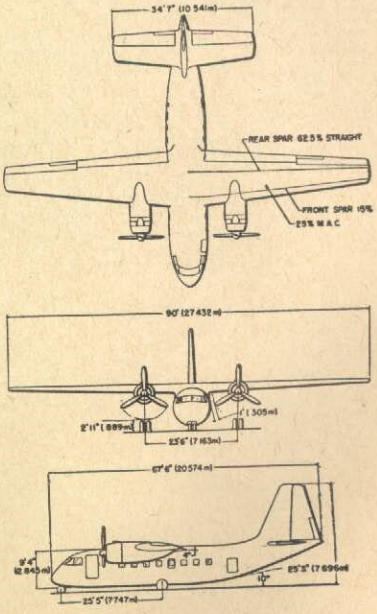


*En artist impression av Canadair 21.*




*Till vänster en skiss av det invändiga arrangemanget i Canadair 21.*

*Nedan en treplansskiss av Canadair 21.*




Följande preliminära data- och prestandauppgifter har lämnats:

*Spännvidd 27,43 m.*
*Längd 20,57 m.*
*Vingyta 83,613 m².*
*Startvikt 14.500 kg.*
*Landningsvikt 14.500 kg.*
*Vikningshastighet med flaps 120 km/tim.*
*Betalande last 3.214 kg.*

Lockheed Super Constellation omtalas i alla möjliga sammanhang. Planet finns i ett flertal versioner och det kan vara på tiden att närmare redodgöra för dess data och prestanda. Tabellen avser de tre versionerna L-1049, L-1049C+E och L-1249B.

Modell L-1049 har beställts av Eastern Air Lines och TWA och är redan i tjänst hos EAL.

Modell L-1049A är en militär version av L-1049C.

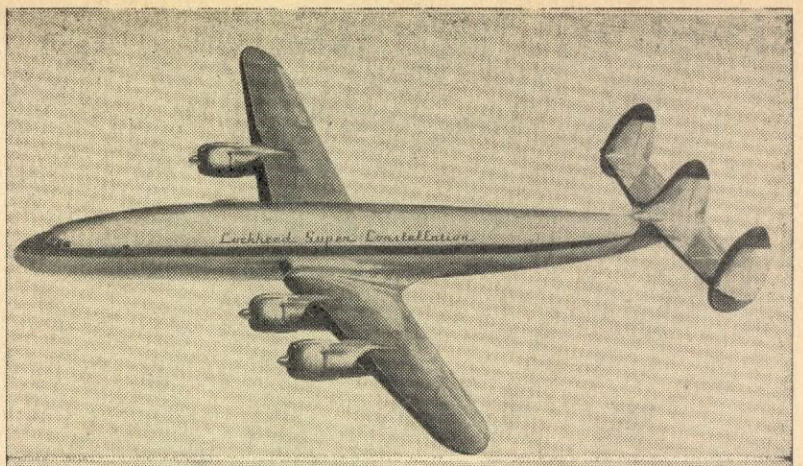
Modell L-1049B är en fraktversion av L-1049C, bl. a. beställd av två amerikanska bolag.

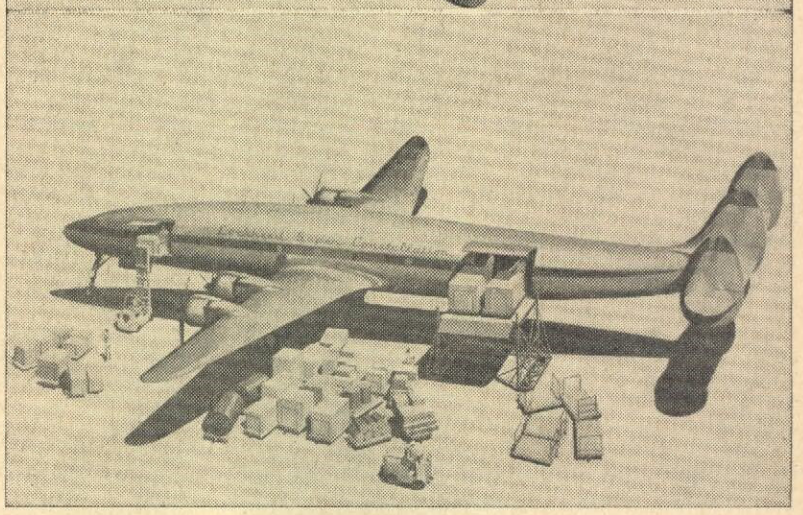
Modell L-1049C är det första transportplan som utrustats med compoundmotorer. Versionen har beställts av bl. a. EAL, KLM, Air France m. fl. och beräknas vara i tjänst 1953 hos KLM.

Modell L-1049E är avsedd för senare utrustning med gasturbiner (turboprop) men har t. v. samma motorer (compound) som 1049C. Versionen har beställts av bl. a. KLM, Braathens, Iberia m. fl.

Modell L-1249B avser en kommande version med turboprops.

Sammanlagt har 90 civila Super Constellations beställts.



# "Super Constellation"

| | L-1049 | L-1049C+E | L-1249B |
|---|---|---|---|
| Passagerare | 66—68 | 63—99 | 63—99 |
| Besättning | 5—11 | 5—11 | 5—11 |
| Motorer | 4 kolvm. | 4 comp. | 4 turb. |
| Starteffekt hk/motor | 2.700 | 3.250 | — |
| Bränslelast l. | 24.870 | 24.870 | 29.410[7]) |
| Spännvidd m. | 37,5 | 37,5 | 35,7 |
| Längd m. | 34,6 | 34,6 | 34,6 |
| Vingyta m² | 153,3 | 153,3 | 150,0 |
| Lastutrymme m³ | 20,2 | 20,6 | — |
| Golvyta m² | 69,1 | 69,1 | 69,1 |
| Max startvikt kg | 54.430 | 58.970[1]) | 68.040 |
| Max landn-vikt kg | 44.680 | 47.630[2]) | 49.895 |
| Max marschfart km/t | 526 | 546[3]) | 673 |
| m.max landn-vikt på höjd m.) | 6550 | 6890 | 6.100 |
| Maxfart km/t | 558 | 610[4]) | 723 |
| (m.max land-vikt på höjd m.) | 5.330 | 6.100 | 6.100 |
| Flygsträcka km | 8.580 | 8.080[5]) | 5.930 |
| på höjd m. | 3.050 | 3.050 | 7.620 |
| Startsträcka (vid 0 m. | | | |
| över 15 m. hinder) m. | 1.585 | 1.310[6]) | 1.150 |
| med startvikt kg | 54.430 | 58.970 | 68.040 |

[1]) 60.330 kg för L-1049E. [2]) 49.895 för L-1049E. [3]) 539 km/t på 6.890 m. för L-1049E. [4]) 604 km/t på 6.100 m för L-1049E. [5]) 7.970 km på 3.050 m för L-1049E. [6]) 1.400 m. vid 0 m. och 60.330 kg för L-1049E. [7]) Normal bränslekapacitet för L-1249B endast 24.870 l. Den högre siffran gäller med tiptankar. Med tiptankar plus nacelletankar ökar bränslelasten till 33.200 l.

# Det svenska jaktflygets förstärkning

## Av Loopings flygmilitäre medarbetare

Chefen för flygvapnet föreslår i flygvapnets anslagsäskande för budgetåret 1953/54 en förstärkning med 50 % av återstående fyra dagjaktflottiljer. De sex övriga dagjaktflottiljerna förstärktes enligt beslut av 1948 års riksdag, först tre och senare ytterligare tre efter beslut av 1949 års riksdag. I vilken takt den fortsatta förstärkningen skulle ske ville inte 1951 års riksdag fatta ställning till. Det fick bli beroende av våra ekonomiska och materiella resurser. Flygvapnets krav på fortsatt förstärkning framfördes även i fjol. På grund av erfarenheterna vid den svenska flygindustrien förklarade denna sig vid årsskiftet i stånd att leverera ytterligare flygplan av typ 29. Detta föranledde flygvapnet att göra en ändring av tidigare äskande: Man föredrog att i första hand utnyttja denna kapacitet inom landet för att bygga ersättningsflygplan för attackflottiljernas 18 B. Behovet att förnya denna flygmateriel innan den föll för ålderstrecket ansågs just då vara viktigare än den fortsatta förstärkningen. Chefen för flygvapnet har dock aldrig principiellt avstått från denna, blott skjutit den på framtiden. Nu har sålunda åter kraven på ett genomförande av 1948 års riksdagsbeslut framförts.

Det militärpolitiska läget inger inte några ljusare förhoppningar för framtiden. Rustningsindustrierna världen runt arbetar för högtryck och skattebördorna ökar: Det kostar att försvara det man anser vara värt att försvara. Alla söker övertyga omvärlden om att det är för att bevara freden som man tvingas att rusta. Och vad är naturligare än att sätta lås för sin egen lada! Styrkeförhållandena till lands i Europa är ännu så länge mycket ogynnsamma för västdemokratierna: C:a 18 atlantpaktsdivisioner står mot 25 ryska. Bakom dessa har östblocket och dess satelliter ännu mera. Vad det taktiska flyget beträffar är läget inte mycket bättre. Siffror har varit synliga, som säger att östblocket kan ställa upp omkring 7.000 flygplan i östra Europa mot västmakternas drygt 1.000, om ett år det dubbla. Inom atlantpaktsledningen arbetar man febrilt för att förstärka flygstridskrafterna med moderna reaflygplan. Det är speciellt jaktflygplan man vill ha fram, flygplan som kan användas både för taktiskt understöd av markstridskrafterna och för att i första hand hålla luftrummet över de egna trupperna rent från fientligt flyg.

*— Jasså, du har också varit uppe och nosat på ljudvallen . . .*

Andra världskrigets tes om »luftöverlägsenhet», vare sig den nu är total, temporär eller lokal, står sig fortfarande. Utan luftöverlägsenhet kan inga framgångsrika operationer utföras, utan ett effektivt och uthålligt jaktflyg kan inte ett land försvaras. Utan en riktig balans mellan markstridskrafter och flygstridskrafter kan inte de förra föra en framgångsrik strid. En sådan balans innebär t. ex. enligt ryska normer ett taktiskt flyg på c:a 2.000 flygplan för en armé på en halv miljon man. Västmakternas önskemål sträcker sig avsevärt längre: Man vill helst ha 2.000 à 5.000 flygplan för en halvmiljonarmé.

Vad »kampen mellan flygplantyperna» beträffar så är nu bombflygplanen på god väg att hinna upp jaktplanen i fråga om flyghöjd och hastighet. Reabombplan börjar att i allt större serier tillföras förbanden i såväl öst som väst. Detta medför att det inte längre duger att komma med äldre jaktflygplantyper, de har mycket liten chans att göra sig gällande. Det är nu en gång ett ofrånkomligt faktum att de militära flygplantyperna har en benägenhet att fort bli omoderna. Det är en ganska vanlig företeelse att ett flygplan, som beställts i ett antal provexemplar, hinner att bli så pass omodernt jämfört med de typer som under konstruktionstiden kommit fram på ritborden att det aldrig kommer i serieproduktion.

Ett eventuellt kommande anfallskrig kommer med säkerhet att inledas med luftangrepp i större eller mindre omfattning. Mot en sådan anfallstyp kan inte armén och marinen ingripa effektivt. Det blir luftförsvaret och civilförsvaret som får ta första stöten. Flygstridskrafternas senaste vapen, atombomben, utgör i händerna på en anfallande stormakt ett så kraftigt påtryckningsmedel att en statsledning kan komma att tvingas ge upp utan kamp inför hot om hänsynslös luftkrigföring. Ett starkt luftförsvar vänder situationen i ett annat läge. Jaktflyget är kärnan i luftförsvaret. Anfallarens bombflyg måste mötas med jaktflyg. Vår armé måste skyddas vid viktiga operationer. Vår flotta kräver skydd för att kunna genomföra vissa av sina operationer och vår hemort måste skyddas om landet skall kunna hålla ut och den för ett krig nödvändiga produktionen skall kunna fortgå. Vi måste ha ett effektivt och uthålligt jaktflyg. Uthålligheten skapas genom att flottiljerna göres så stora att en viss reserv av förare och flygplan alltid finnes till hands att sätta in när delar av förbanden tvingas landa för att tanka och ladda. Förluster av förare och flygplan måste kunna ersättas på kort tid. I ett trängt läge måste så stora styrkor som möjligt sättas in mot anfallaren. »De fås stora insats för de många». RAF:s heroiska kamp under Slaget om Storbrittannien kan komma att upprepas ännu en gång. Vår neutralitetspolitik gör att vi står ensamma att försvara vårt land. Vi kan inte lita på någon omedelbar hjälp, vi har bara vad vi under fredstid varit villiga att offra för att bygga upp ett effektivt försvar.

Det är mycket stora fordringar som ställes på vårt jaktförsvar, fordringar som alla kanske inte alltid kan efterkommas i kritiska skeden. Ett litet land

*Forts. på sid. 23.*

# Mera av Spanien-kakan

Femtontusen turistvisa för Spanien utfärdades i Skandinavien förra året. Av dessa 15.000 Spanien-turister flög SAS samma år 493 stycken...

Detta påstående ger en vid första anblicken anledning tro att SAS:s Spanien-trafik går uruselt och att folk över huvud taget inte flyger när de turistar.

Detta är nu inte sant. Det finns en hel mängd fakta att peka på i sammanhanget som gör bilden åtskilligt ljusare än vad de 493 turisterna antyder.

För det första går SAS:s Spanien-trafik mycket bra, så bra att trafikfrekvensen fördubblats från 1950 då SAS i april startade sin flygtrafik på Spanien. Beläggningen är vidare så bra att bolagets folk i Madrid innerligt hoppas att det för någon tid givna löftet att de nuvarande två DC-4-turerna i veckan skall kunna bytas ut mot två DC-6:or i stället, verkligen skall uppfyllas.

Detta hindrar emellertid inte att det återstår mycket att göra på Spanien för SAS, vilket bolagets platschef i Madrid Fred Ludvigsen också gärna vill framhålla när vi pratar med honom.

I april 1952 startade SAS med sina två DC-4:or i veckan på linjen Stockholm—Madrid—Stockholm och inledde samtidigt ett intimt samarbete med KLM och det spanska bolaget Iberia. Detta samarbete innebär att förbindelse Spanien—Skandinavien finns fem dagar i veckan över Frankfurt. Om Paris inkopplas finns det daglig förbindelse mellan Madrid och Skandinavien.

Nu tar ju framförallt bussarna hand om turisterna, vilket bland annat framgår av siffrorna som nämndes i början av denna artikel. Det är emellertid ingenting som man skall vara så ledsen över, anser herr Ludvigsen. Turistbussarna »mjukar upp marknaden». Nästa steg torde vara för flygbolagen att söka få ner biljettpriserna till en sådan nivå att den vanliga turisten — d. v. s. en arbetare eller tjänsteman på semester — verkligen har råd att spara in på restiden...

En sådan sänkning av biljettpriserna torde inte vara omöjlig att åstadkomma, och frågan är om det inte blir nödvändigt med tanke på den kommande affärsutvecklingen inom detta område. Från Spanien kommer inga turister utan endast affärsmän. Spanjorerna varken får eller kan göra några turistresor utomlands genom valutarestriktionerna. Från Tyskland (Frankfurt och Hamburg) kommer heller inga turister, och när tyskarna inom en ganska snar framtid sätter igång sitt eget trafikflyg kan man vara tämligen säker på att såväl SAS som de övriga bolagen, som nu har en väldig trafik på Tyskland, får börja se sig om efter delvis andra marknader och skaffa nytt klientel. I detta fall är Spanien ett mycket viktigt område.

Det spanska trafikflyget, främst representerat av Iberia, har genomgått en kraftig utveckling, vilken fortsätter i snabbt tempo. Så länge spanjorerna själva inte — främst genom tillfällig materielbrist — kan bjuda de övriga bolagen full konkurrens, är det begripligt att de är en smula återhållsamma med koncessioner och tillstånd, men det bör erinras om att BEA, som utgör det största utländska flygbolaget i Spanien, har ett 25-tal veckoturer på Spanien.

Det förefaller som om nästa steg i utvecklingen vore införandet av turistservice med lägre biljettpriser även Skandinavien—Spanien samt en utökning av linjenätet att omfatta åtminstone Barcelona och Kanarieöarna. Vidare kanske även en utvidgning i samband därmed av trafiken på Portugal.

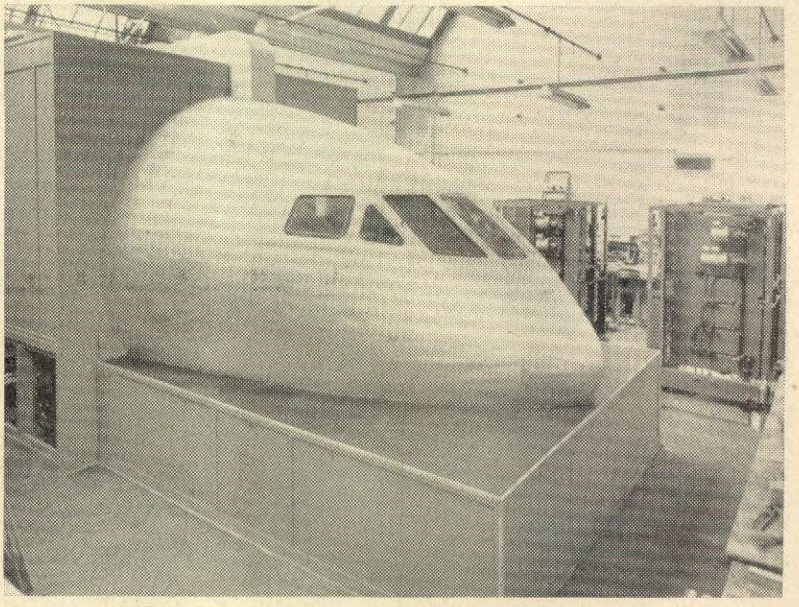
Det är säkerligen en svår nöt att knäcka för flygets trafikexperter, men nog förefaller det rimligt att kunna höja turistsiffran från 1951 — 493 stycken — högst avsevärt, allrahelst som antalet turistvisa till Spanien från Skandinavien under 1952 antagligen kommer att bli ännu högre än de 15.000 som utfärdades i fjol. Det hör dock till saken att SAS under de första sex månaderna i år hade 300 skandinaviska turister som passagerare till Spanien, vilket betyder en avsevärd ökning redan det. Men som sagt ännu lägger bussarna beslag på en förkrossande majoritet av Spanienturisterna. Det vore till *alla* parters nytta om flyget kunde ta åt sig en litet större del av kakan än vad som hittills varit fallet.

*Y. N.*

---

**Mer än 3 miljoner dollar** tänker United Air Lines i USA lägga ned på nya flygträningsapparater inom den närmaste tiden. Firman har nu beställt fyra Curtiss-Wright »flight simulators», som lär vara ännu ett strå vassare än de linktrainers som hittills använts. Dessa simulators kan göra allt vad ett flygplan kan — utom att komma upp i luften. De arbetar så realistiskt att besättningen »ombord» på ljudet kan följa motorernas arbete, man hör propellerljudet, och till och med dunsen när hjulen tar mark vid »landningarna».

Två av apparaterna blir av typ DC-6 och två av typ Convair 340. Apparaterna utföres i full skala av nospartiet på respektive flygplantyper och tillverkas av Electronic Division of Curtiss-Wright Corp., New Jersey. Bilden visar den simulator som Redifon byggt för träning av BOAC:s Comet-besättningar.



Flygpojkarna

# I Västerled

### En av deltagarna i USA-resan berättar

Den 26 juli avreste fem lyckliga flygpojkar från Bromma med destination USA. Resan ingick som ett led i det stora utbytesprogram som den amerikanska organisationen Civil Air Patrol varje år anordnar. De fem svenskarna, Bengt Mattsson, Uppsala, John Bryggman från Luleå samt Jan-Åke Berg, Sten Öberg och Uno Hagelberg från Stockholm, hämtades av en C-82 Packet ur amerikanska flygvapnet och flög tillsammans med sina ledare kapten Sten Dalborg och löjtnant Lennart Bergström över Oslo till Frankfurt i Tyskland. Där bytte man flygplan och bordade en Constellation som via Azorerna förde resenärerna till Washington.

Mottagandet där blev storartat med både television, radio och annat. Tre dagar ägnades åt sightseeing och utfärd till Fairchildfabrikrna. En verklig upplevelse var en färd i rasande fart med tjutande sirener tvärs igenom Washington med poliseskort.

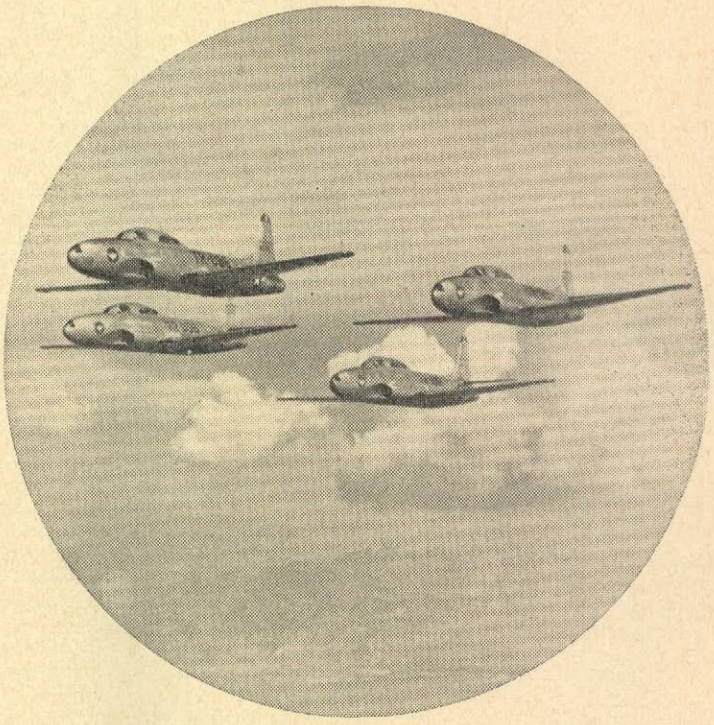
Femton olika nationer deltog i utbytesresorna, så det blev möjlighet till tankeutbyte på alla tänkbara språk.

Huvuddelen av de tre veckorna som resan varade tillbringade pojkarna i Minnesota, där de inlogerades i amerikanska hem där det fanns ungdomar i deras egen ålder och visades omkring i hela staten. Det var besök vid Mississippis källor, jättehamnen i Duluth vid sjön Superior, gruvorna i Hibbing och Gustavus Adolphus College i St. Peter. Pojkarna fick även tillfälle att stifta bekantskap med baseball och amerikansk fotfoll.

Tio dagar i ett nytt land går fort och dagarna i Minnesota utgjorde intet undantag härifrån. Fyllda av intryck som det väl tar veckor att sortera upp flög pojkarna till New York och tillbringade två dagar mitt i storstaden. Man bodde på Hotel Astor i hörnet av Broadway och 45:e gatan och hade alltså det brusande New York-livet alldeles inpå sig. Ljusreklamer i fantastiska format, affärer öppna så gott som dygnet runt, utsikten från Empire State Building samt besöket i Nationernas Förbunds nya hus torde väl ha givit de starkaste intrycken under tvådagarsvistelsen i världens största stad.

Exakt tre veckor efter avresan landade den amerikanska C-82:an åter på Bromma och fem svenska flygpojkar var åter hemma efter en fantastisk färd i västerled.

# Uthålligt



*Inte mindre än 400 timmar och 30 minuter har ett amerikanskt reaplan, Lockheed T-33 Trainer, varit i luften under en månad, vilket torde vara ett absolut världsrekord. Tidigare har en amerikansk Shooting Star i Korea loggat 307 timmar på en månad.*

*Det var två T-33 som deltog i det senaste rent ut sagt grymma uthållighetsprovet i Vichita i Kansas. Bägge två passerade det tidigare rekordet, segraren med 400,5 timmar och den andra med 364 timmar, 45 minuter. Normalt brukar ett reaplan kunna hållas i luften 80—90 timmar i månaden.*

*Två nya T-33 hade utvalts för provet, som startade den 1 juli och pågick till midnatt den 31 juli. Varje dag från kl 0400 till 1000 upptog programmet övningsflygning med elever, varefter flygningarna sköttes av andra förare.*

*Under ett av dygnen höll sig det ena planet i luften i 23 timmar och 22 minuter. Två lag på vardera 13 personer arbetade på marken i 12-timmarsskift med tankning, översyner etc. Normalt utfördes sju olika flygningar per dygn med varje plan. Genomsnittstiden för tankningarna höll sig omkring sex minuter från det planet landat tills det åter var i luften.*

*Med tanke på att det anses vara utomordentligt bra att kunna hålla ett trafikflygplan i luften 10—12 timmar per dygn, måste det anses som nära nog fantastiskt att under en period på 31 dagar hålla ett reaplan i luften genomsnittligt 13 timmar pr dygn.*

*Chef för dessa prov, som visar vilken oerhörd utveckling som skett när det gäller reaplanen, har varit överste H. R. Spring, som emellertid ger hela äran för succén åt markpersonalen.*

## Skywriting . . .

*Forts. fr. sid. 8.*

varje ord måste utarbetas ett särskilt system att flyga efter och så skall flygningen utföras så snabbt som möjligt för att inte den första bokstaven skall börja försvinna innan den sista är skriven. I allmänhet står dock skriften kvar, tydlig och klar, ända upp till en halvtimme. Under utförandet kan flygaren inte själv se resultatet. För honom ser det ut endast som korvformiga rökslingor i en allsköns oordning.

De meteorologiska förhållandena inverkar givetvis i hög grad. Stabil luft och jämn vind — och naturligtvis klart väder — är betingelser för ett gott resultat. Meteorologens adiabatdiagram är därför av särskilt intresse för den som skall flyga »skywriting».

Rökbildningsutrustningen består av en i kabinen inmonterad 100-literstank innehållande rökbildningsvätskan, vars sammansättning är firmans egen lilla hemlighet. På denna tank är i all enkelhet monterad en elektrisk pump och en tryckregulator. Från tanken trycks vätskan ned i ett rör och genom en ventilanordning in i motorns avgasrör, som är förlängt och avslutas med en vid tratt ute vid flygplanets stjärt. Vätskan förgasas genom avgasernas värme och drivs ut genom avgasröret och bildar vid blandningen med ytterluften en tjock vit rök. Sedan är det bara att använda sin flygskicklighet och förmåga att stava rätt för att framgångsrikt kunna uppträda på den största av alla reklamplatser.

Åke Liljeberg.

×

**Första startbanan i betong** har amerikanerna nu färdigställt i Korea sedan kriget utbröt. Det är en 2.700 m lång bana som främst skall användas av reajakten.

×

**Ljudbarriären** (»The Sound Barrier») är namnet på en engelsk film som nyligen haft premiär i London och fått mycket god kritik. Regissör har varit David Lean, som bl. a. samarbetat med Vickers och haft tillgång till plan av bl. a. den nya typen Swift. Vi motser filmen med stort intresse här i Sverige.

×

**Japanska trafikflyget** har beställt två Comet 2 från De Havilland, tre stycken fyrmotoriga Heron för kortdistanstrafik och fyra tvåmotoriga Dove till ett sammanlagt värde av en halv miljon pund, enligt vad De Havilland meddelar.

**DH 110,** det nya brittiska reajaktplanet som hittills omgetts med mycket stor sekretess, har enligt nu föreliggande upgifter från SBAC redan den 9 april detta år nått överljudshastighet. De Havillands provflygare John Derry och John Cunningham sägs båda ha nått en hastighet över 1200 km/t med prototypen, som är utrustad med två Rolls Royce Avon-motorer. DH 110 kommer att visas på Farnborough-utställningen i september om allt går efter beräkningarna.

×

**En miljon miles** vardera har nu en tredjedel av BOAC:s besättningar flugit enligt vad bolaget meddelar. Trettiotvå av bolagets kaptener har flugit över 2 miljoner miles och en av dem över 3 miljoner. Elva piloter har gjort mer än 300 Atlantflygningar och elva andra över 200.

×

**Comet för militärtransporter?** Enligt förljudande är man i England sysselsatt med att studera möjligheterna att använda det readrivna trafikflygplanet Comet för militära transporter — fallskärmsjägare, commandos etc.

×

**Sabena** öppnar i september ytterligare en helikopterpostlinje.

## Jaktens . . .

*Forts. fr. sid. 20.*

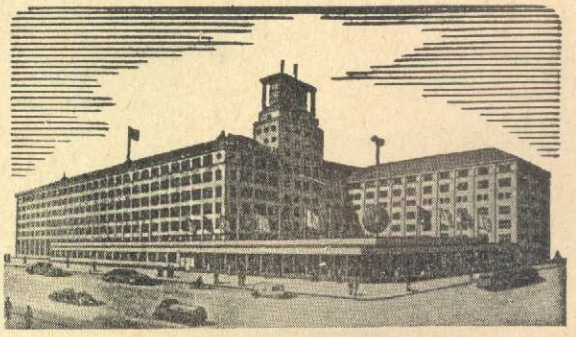
har nu en gång begränsade resurser. Men vi bör se till att de resurser vi har utnyttjas effektivt. Vi måste lära oss att inse att vi lever i flygåldern och förstå att vårt försvar kräver moderna medel att föra kampen med. Det är hög tid att ett beslut fattas. Moderna krigsflygplan är så pass komplicerade att bygga och har en så omfattande teknisk utrustning att man inte »skakar fram dem ur rockärmen». Vi har de tekniska resurserna. Vår flygindustris höga standard är allmänt erkänd och vår J 29 står på toppen av vad som nu finnes utomlands. »Draken» vittnar om att våra tekniker inte lagt sig att vila på sina lagrar. De ekonomiska resurserna finns också säkert. Inom Atlantpaktsländerna är man beredd avstå upp till 15 % av nationalinkomsten för att skapa ett effektivt försvar. Vi offrar för närvarande c:a 4 %, vilket synes vara i minsta laget. Vår medfödda frihetslängtan hjälper oss säkert att bära de skatter som behövs för att i tid få ett effektivt förvar — och det behövs i dag — i morgon blir det dyrare — eller kanske för sent!

## SAS-flyg . . .

*Forts. fr. sid. 5.*

värda besparingar i fråga om både bränsle, slitage, översyner etc. På den norra routen Stockholm—Tokio blir det också färre mellanlandningar än på den södra, varför vinsten i restid blir ännu större.

Troligen kommer det att ta åtskillig tid ännu innan det kan bli fråga om reguljär trafik på dessa linjen, men SAS hoppas som sagt att kunna göra ett par provflygningar till Nordamerikas västkust över Thule redan i vinter.

ÅH

Goda varor till låga priser

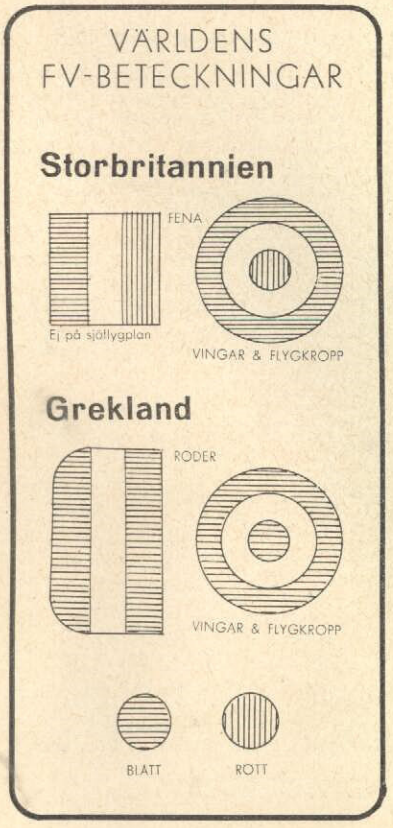
ÅHLÉN & HOLM AB

STOCKHOLM 20

# Ny Arboga-seger i Riksmotor

**Arboga flygklubb upprepade fjolårets bravad att ta hem finalen i Riksmotorflygtävlingens final, och gjorde det denna gång grundligt med dubbelseger individuellt och lagseger. Nils Mattson blev etta med 121 prickar och klubbkamraten Sven Olov Holmström tvåa med 139 prickar. Därmed gjorde Arboga-pojkarna närapå rent hus på prisbordet och lämnade inte värst mycket kvar för de övriga att hämta. Sven Olov Holmström tog nämligen även grensegrarna i både navigeringen (0 prickar) och landningen (36 prickar) medan Mattson gjorde mera jämnt ifrån sig och delade andra plats i navigeringen med Karl Oskar Oskarsson, Eskilstuna, och Folke Berndtsson, Jönköping, blev trea i spaningen och tvåa i landningsmomentet.**

Arboga-pojkarnas suveräna seger kan betraktas uteslutande som ett resultat av rationellt och målmedvetet bedriven träning. Man har nog tyvärr den uppfattningen att träningen nonchaleras rätt eftertryckligt av flertalet deltagare i denna numera så trevliga tävling, som faktiskt är värd betydligt större uppslutning från de svenska sportflygarnas sida än vad som hittills varit fallet. Inte minst därför att finalen den här gången också utgjorde uttagningstävling till den internordiska tävlingen om Nordiska Flygarpokalen. I denna tävling, som går i Norge 31 augusti om vädret tillåter, är nu Mattson och Holmström självskrivna, medan tredje man när detta skrives ännu inte är utsedd.




Tävlingsledaren Nils Lundgren hade som vanligt lagt upp en både trevlig och lagom svår bana. Start och mål var Arboga-fältet. Första vändpunkten var Esplunda herrgård NO Örebro (35 km), andra vändpunkten Skinnskattebergs kyrka (62,5 km). Tredje triangelbenet Skinnskatteberg—Arboga var exakt 50 km, varför hela banan mätte 147,5 km. På banan fanns 10 spaningsmål; ett dukmål på varje ben, ett fotomål på första benet, två på andra och två på tredje. De s. k. terrängmålen fanns vid vändpunkterna.

Banan flögs i högervarv, vinden var vid tävlingens början 45° 5 m/sek men svängde efter hand mot syd, vilket bl. a. gjorde att de som startade mot slutet fick göra sina landningar i sidvind.

Paren från Arboga och Eskilstuna samt Bo Tuvesson, Linköping (som deltog individuellt efter seger i distriktstävling) ställde upp på Cub medan Jönköping flög gamla pålitliga KZ och Stockholmarna Auster. Idealtiden var uträknad efter 110 km/t för Cub och 135 km/t för de båda andra typerna.

Beträffande idealtiderna skedde ett beklagligt missförstånd. »Cagge» Rydelius, Jönköping, Björn Sjögren, Stockholm, och Bo Tuvesson, Linköping, fick för sig att de två minuter som angavs för stigning till lämplig utgångshöjd efter starten, skulle läggas till idealtiden, vilket resulterade i att de kom ungefär två minuter för sent överallt och därmed fick hög prickbelastning på navigeringen. De tre förarna lämnade in en gemensam protest, som dock ogillades av juryn. Hade protesten godkänts, skulle Tuvesson ha blivit 4 med 303 prickar sammanlagt i slutprotokollet, Sjögren 6 med 456 och Rydelius 8 med 713.

För vår del anser vi nog att ogillandet av protesten var riktigt, även om missuppfattningen var ytterst beklaglig och åtminstone delvis får anses bero på en något oklar formulering från en funktionärs sida vid starten.

**Resultatlistan för navigeringen** fick följande utseende: 1) Holmström, Arboga, 0 prickar; 2) Mattson, Arboga, Oskarsson, Eskilstuna, och Berndtsson, Jönköping, vardera 25 prickar; 3) Lönnqvist, Stockholm, 75 prickar; 4) Eklind, Eskilstuna, 100; 5) Sjögren, Stockholm, 650; 6) Tuvesson, Linköping, 700; 7) Rydelius, Jönköping, 725.

**I spaningsmomentet** blev resultatet: 1) Tuvesson 4 prickar; 2) Eklind 5; 3) Mattson 31; 4) Lönnqvist 70; 5) Oskarsson 101; 6) Holmström 103; 7) Sjögren 221; 8) Rydelius 404; 9) Berndtsson 457.

**Landningen** (en bedömningslandning utan motor 2 × 90 åt vänster och en åt höger) vanns av Holmström, Arboga, med 36 prickar; 2) Mattson, Arboga, 65; 3) Berndtsson, Jönköping, 126; 4) Lönnqvist, Stockholm, 135; 5) Oskarsson, Eskilstuna, 192; 6) Rydelius, Jönköping, 209; 7) Sjögren, Stockholm, 210; 8) Tuvesson, Linköping, 249; 9) Eklind, Eskilstuna, 670.

Det kan förresten omtalas att Eklind, som startade först, vid sin andra landning (åt höger) presterade tävlingarnas enda minussättning, vilket renderade honom den mycket höga prickbelastningen.

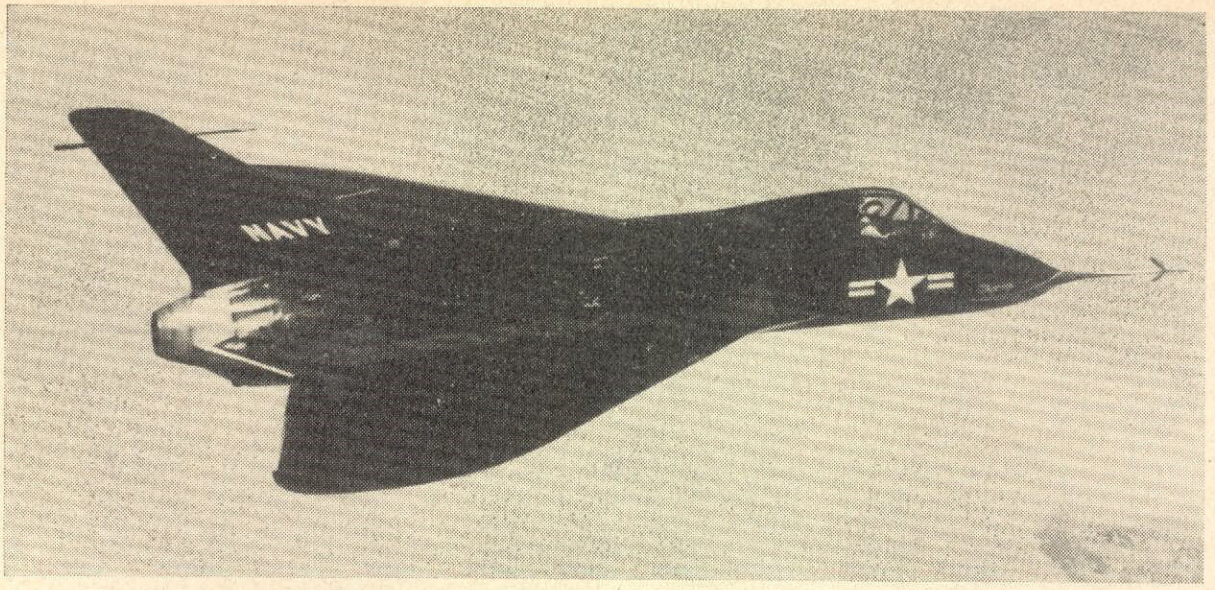
Den slutliga resultatlistan fick följande utseende:

1. Nils Mattson, Arboga, 121
2. Sven Olov Holmström, Arboga, 139
3. Bengt Lönnqvist, Stockholm, 280
4. Karl Oskar Oskarsson, Eskilstuna, 318
5. Folke Berndtsson, Jönköping, 608
6. Folke Eklind, Eskilstuna, 775
7. Bo Tuvesson, Linköping, 953
8. Björn Sjögren, Sthlm, 1081
9. »Cagge» Rydelius, Jönköping, 1338.

Lagtävlingen och KSAK:s stora pris, 1000 kr, vanns som sagt av Arboga med 260 prickar. Tvåa blev Eskilstuna 1093, trea Stockholm 1361 och fyra Jönköping med 1946.

Och nästa gång gäller det som sagt Nordiska Flygarpokalen i Norge.

Ikaros.




**SKYRAY** **heter denna extrema skapelse, ett nytt amerikanskt reajaktplan av deltatyp. Det är Douglas som står för konstruktionen vars fullständiga beteckning är Douglas F4D »Skyray». Planet är avsett för hangarfartygsbasering och har redan beställts i serie av amerikanska flottan, trots att provflygningarna med prototypen fortfarande pågår.**

## Tage Löf:

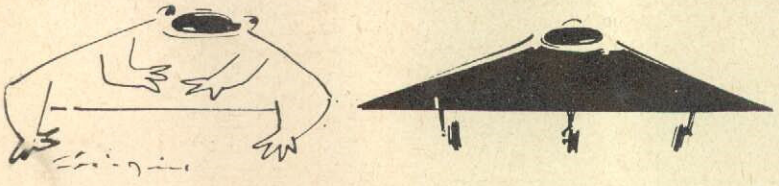
# *"Inte så dåliga . . .*

Man skulle kunna föreställa sig, att de svenska VM-piloterna tog fysisk skada av att skakas på lastbilsflak de 350 milen mellan Ålleberg—Madrid. Eller att värmen i Spanien, med normal temperatur vid 30—40° C i skuggan och ibland ännu mer, tog gadden ur oss nordbor. Eller att maten, som den spanska aeroklubben bjöd på, var av sådan beskaffenhet att våra magar opponerade sig. Nu var dock både Billys och min egen kondition så förträfflig under tävlingarna att man tyvärr inte kan skylla på ovanstående fakta. Visst var det en ansträngande resa för dem som åkte lastbil och troligt är att de flesta vid ankomsten till Madrid hade inre kroppsdelar, som satt lösare än före avresan. Och visst var det en ny erfarenhet att sätta sig i flygplanet med en temperatur i närheten av 60° C i kabinen. Och nog var den mat och ceremonierna i samband därmed, som våra spanska värdar bjöd på, inte sällan sådan att aptiten hos kulturfolken från norr försvann och inte återvände förrän framåt skymningen. Men då klämdes den medhavda kassören och färdledaren Gidde Karlsson så mycket hårdare mellan sköldarna, med resultat att några av KSAK:s pesetas omvandlades till biff eller liknande.

Men, som sagt, varken Billy eller jag tror allvarligt på att detta var orsaken till våra medeldåliga slutplaceringar.

"Nåväl", anser nog en och annan ganska logiskt, "då är saken klar. De svenska piloterna var underlägsna sina konkurrenter i flygskicklighet och övrigt, som tillhör en tävling av detta format".

Fullt så enkelt är det nog inte. I varje fall var skillnaden i kunnande inte så stor som platssiffrorna anger. Det är ju dock så, att utöver den personliga förmågan hos deltagarna, så spelar även materielens kondition en väsentlig roll i en segelflygtävling. Min egen slutplacering blev visserligen beroende av en dags frånvaro p. g. a. haveri och detta kan inte skyllas på flygplanet. Men under träningen och tävlingen förekom talrika tillfällen till jämförelser av flygplanens prestanda. Denna jämförelse blev alltför ofta nedslående för de svenske. Billy och jag var medvetna om, efter träningen i Spanien, att våra chanser att försvara det goda intryck svenskt eegelflyg gjort under tidigare VM var små. Trots en förträfflig svensk markorganisation. Men låt oss se framåt. Vad har vi för chanser i kommande VM? Med fortsatt spackling på de gamla trotjänarna inom Weihe-familjen är vi försatta i ett mycket ogynnsamt utgångsläge för bättre platssiffror. En Weihe med prestanda enligt de teoretiska värdena däremot har med all säkerhet fortfarande åtskilligt att säga till om i internationell konkurrens. Kan vi bara få fram någorlunda fabriksnya Weihe så klarar vi oss säkert ganska gott under VM 1954. Därmed inte sagt att man inte även skulle behöva få fram fabriksnya piloter. Denna möjlighet lär komma redan nästa år, då SM i segelflygning skall äga rum, enligt allt livligare rykten.



**Brave new world . . . !**

# Eskilstuna leder Guldvingen

Resultaten i Rikssegelflygtävlingen är fortfarande knappt medelmåttiga om man ser på saken i stort. I tävlingen om Guldvingen leder nu Eskilstuna med platssiffra 91 före Malmö 96, Västerås 177 och Stockholm 197. Det är endast dessa fyra som lyckats nå upp till de 10 placeringar som fordras. Linköping har nio och Halle-Hunneberg 8.

**I lagtävling höjd** leder Eskilstuna med 21.440, på andra plats ligger Stockholms Segelflygklubb 17.940 och på tredje Västerås 17.290.

**I lagtävling distans** leder Malmö med 457,81 knappt före Halle-Hunneberg som har 442,80. På tredje plats ligger Värmlands Flygklubb med endast 134,16.

De bästa individuella resultaten är:

**Höjd klass 1:** 1) L. Fredriksson, Västerås, 8745; 2) Å. Andersson, Eskilstuna, 8275; 3) C. Eklind, Eskilstuna, 7610; 4) E. Staaf, Stockholm, 7325; 5) T. Gummesson, Östersund, 6750.

**Höjd klass 2:** 1) O. Carlsson, Borlänge, 6730; 2) I. Ehrenström, Eskilstuna, 5555; 3) T. Sarnäs, Stockholm, 5370; 4) B. Johansson, Linköping, 4495; 5) K. Börjesson, Västerås, 4485.

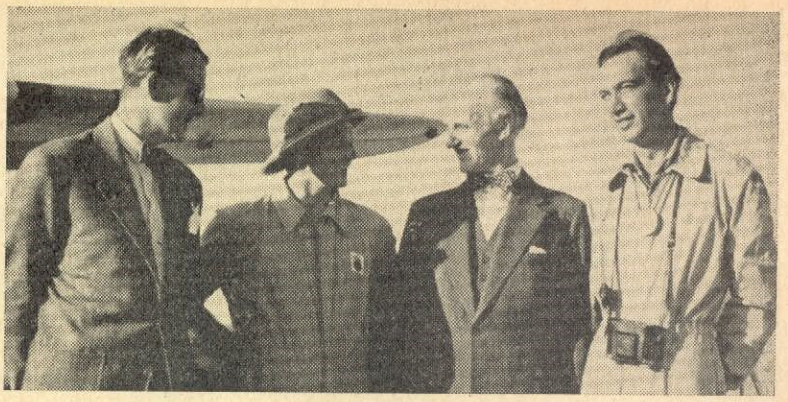
**Distans klass 1:** 1) V. Larsson, Halle-Hunneberg, 280,80; 2) I. Mathiasson, Malmö, 262,60; 3) S. Larsson, Eskilstuna, 117,37; 4) S. Gustavsson, Halle-Hunneberg, 94,00; 5) I. Silesmo, Örebro, 91,00.

**Distans klass 2:** 1) B. Johansson, Malmö, 110,97; 2) K. Uller, Malmö, 76,50; 3) S. Blomberg, Värmland, 72,60; 4) Å. Jonsson, Östersund, 72,16; 5) L. Douren, Halle-Hunneberg, 68,00.

*Svenska beskickningen i Madrid visade stort intresse för tävlingarna och mottog svenskarna med stor gästfrihet. Från vänster: Attachén vid svenska legationen Sven Hedin, Billy Nilsson, svenske ministern i Spanien, W. Winther, och Tage Löf på tävlingsplatsen.*

*Bilden nedan visar fransmannen Pierres plan av typ CM 8—15.*

☆



# Vädret vid segelflygs-VM

**Som framgick av reportaget i föregående nummer av denna tidning blev inte segelflyg-VM 1952 i Spanien någon framgång för de svenska färgerna. Orsaken skall inte diskuteras här. Däremot kan det möjligen ha sitt intresse att närmare skärskåda de väderleksförhållanden som rådde under tävlingarna.**

**Det är självklart att det spanska vädret i viss grad kan ha påverkat många av utlänningarnas insatser. Att det däremot skulle ha haft utslagsgivande betydelse tror vi inte, främst av den orsaken att själva tävlingsperioden på något undantag när bjöd på ett relativt »måttligt» väder. Hade det blivit fråga om typiskt spanskt juliväder, hade förmodligen de snabbare och tyngre planen kommit mera till sin rätt. Bortsett från ett par ganska häftiga frontdagar blev det nu ett relativt snålt väder, där segelflygkunnandet fick en chans att göra sig gällande men där fortfarande materielens fullgodhet kom till sin rätt.**

**Vi har gjort en sammanställning av väderlekssituationerna under de fem tävlingsdagarna på grundval av observationer som den svenska meteorologen Gösta Håkansson gjorde under VM.**

**3/7:**

Prognos: En kallfront över NW Spanien rör sig mot SE. Framför fronten uppdrag av cirrus och altocumulus. Kallfronten kommer att delvis upplösas vid passagen över Pyrenéerna. Vindarna bakom kallfronten nordliga, framför fronten SE i lägre skikt, SW på höjden.

Vid +30° bildas cumulus med bas på 2500—3000 m och toppar på 4000—4500 m. Temperaturen +30° beräknas inträffa omkr kl. 12. Enstaka cumulonimbustoppar kommer att nå upp över 4500 m, sannolikt till omkring 10.000 m, särskilt i samband med kallfronten.

Vindarna: 1000 m 170° 25—30 km/t; 2000 m 180° 25—30 km/t; 3000 m 200° 35 km/t; 5000 m 220° 35 km/t.

Utvecklingen under dagen: Cumulusbildningen startade programenligt vid 12—13-tiden. I NW sågs kraftiga cumulonimbus, vilket tydde på att kallfronten var mycket aktiv. Det mulnade mer och mer från NW och kallfronten kom vid 17-tiden in över Madrid-området med mycket kraftiga stormbyar, senare regn och åska. Segelflygarna påträffade kallfronten cirka 100 km SE Zaragoza. Termiken tog slut under moln på grund av den ökade molnigheten (10/10) över bergen. Det visade sig i stort sett omöjligt att komma över bergen, på vars andra sida vädret åter var bra för segelflygning.

De svenska segelflygarnas erfarenheter stämde i stort med meteorologens. Vindarna låg dock något mera sydliga än prognosen förutsatte. Flygning på något sydligare kurs ut mot spanska ostkusten hade möjligen kunnat göras. Svenskarna liksom en stor del av de övriga tävlande landade framför bergen i området kring Alama de Aragon, knappt 200 km NE Madrid. Fransmannen Pierre landade 300 km bort. Han liksom ett halvdussin andra lyckades komma över bergen, förmodligen tack vare bättre material (snabbare) och mindre respekt för de dåliga vägförhållandena.

**5/7:**

Prognos: Vid temperatur +25° börjar cumulus att bildas med bas omkring 2500 m och toppar

på 3000—3500 m. Temperaturen beräknas till +25° vid 12-tiden. I norra Spanien befinner sig två kallfronter som medför mulet väder med moln såväl i skikt som cumulonimbus. Inom ett triangelformat område Santander i NW och fransk-spanska gränsen i NE samt med spetsen strax norr om Madrid helmulet med regnskurar, delvis med åska.

Vindarna: 1000 m 220° 15 km/t; 2000 m 220° 35 km/t; 3000 m 180° 60 km/t; 5000 m 180° 60 km/t. I västra och norra delarna av halvön är vindarna NW. Vindarna väntas vrida mot W och NW.

Utvecklingen under dagen: Termiken startade enligt prognosen med platta cumulus med bas omkring 2500 m. I norr och NE syntes kraftiga cumulonimbus samt även skiktmoln. Bedömdes att det inte var möjligt att flyga så långt nordost ut varför föreslogs flygning (mål) till Albacete, 225 km SE Madrid i sidvinden. Vid tidpunkten för start syntes emellertid inga cumulus i SE och dessutom syntes cirrus dra upp från söder.

Svenskarna ville inte gärna flyga mot den kraftiga vinden mot detta område utan valde Vitoria i norra Spanien som mål (293 km).

Valet visade sig riktigt. En stor del som valt Albacete vände, gick tillbaka och landade och valde andra mål. Argentinaren Cuadrado och holländaren Ordelmann nådde dock bägge sitt mål Albacete trots kraftig motvind. Pierre som valt ett mål något längre mot norr än svenskarna, Leon, gick fram dit. Några tävlande, däribland slutsegraren Wills, nådde sitt mål i Zaragoza, 274 km NE Madrid. Svenskarna stoppades framför en bergkedja cirka 190 km norr om Madrid.

7/7:

Prognos: På morgonen rådde klart väder och vindstilla eller svaga ostliga vindar över hela Spanien. Luften var mycket stabil och torr upp till cirka 3000 m.

Vid temperatur 30—32° (kl. 12—13) god torrtermik upp till 2500 m. För att cumulus skall bildas fordras en marktemperatur av 35°. Denna temperatur kommer sannolikt inte att uppnås. Endast över bergstrakter kan enstaka cumulus med bas omkring 3500 m bildas. I övrigt förutspås klart väder.

Vindarna: 1000 m 130° 10—20 km/t; 2000 m 230° 25—30 km/t; 3000 m 230° 35—40 km/t; 4000 m 230° 60 km/t.

Utvecklingen under dagen: Klart och varmt med marktemp på 35° hela dagen. Relativt god torrtermik.

Tävlingsledningen valde hastighetsflygning till Torresavinan, 123 km öster om Madrid. 42 av 49 startande nådde målet. Bästa hastigheten nådde Wills med 87,41 km/t.

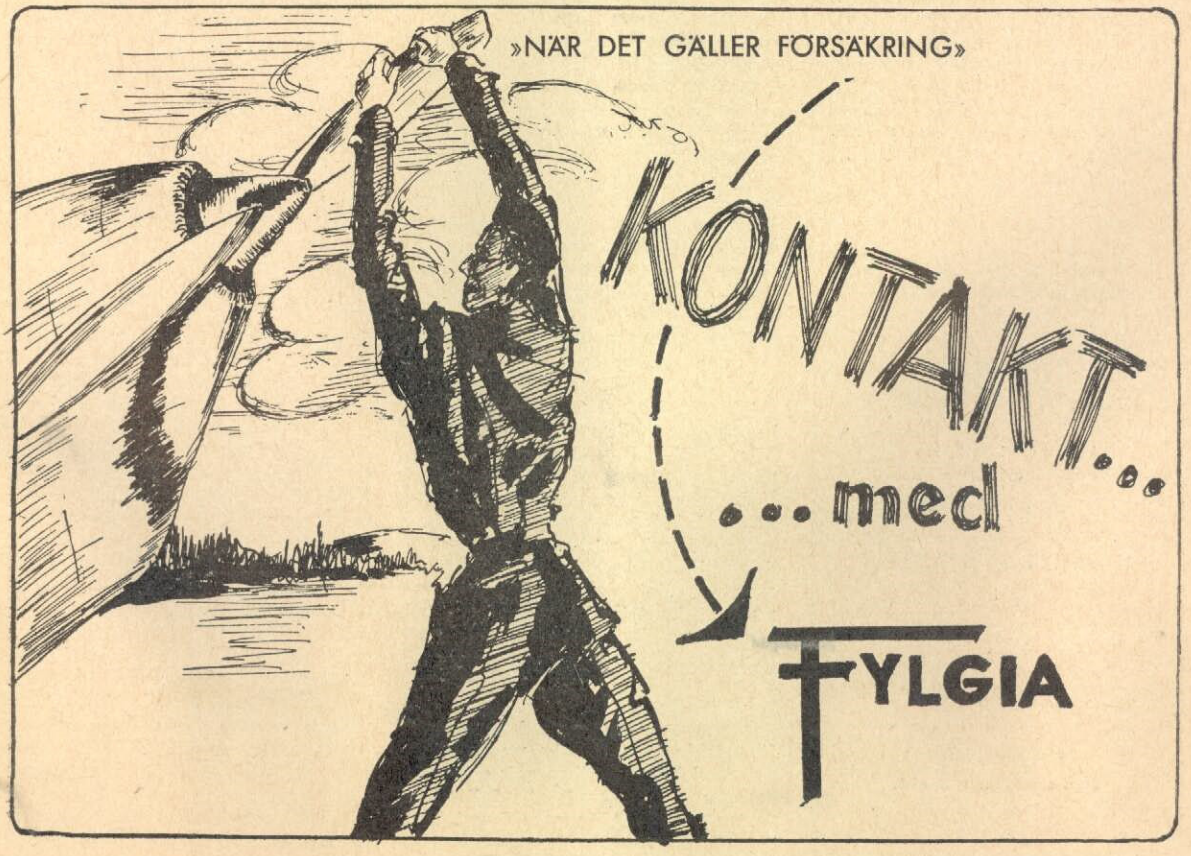
9/7:

Prognos: På morgonen förekom 3—6/10 cirrus och altocumulus, särskilt i södra och sydöstra Spanien. I övrigt klart. Luften stabil och mycket torr.

Vid temperatur +28° (omkring kl 12) torrtermik till omkring 2000 m. På denna höjd en inversion som genombrytes vid temperatur omkring +32°. Denna temperatur väntas flerstädes under eftermiddagen, varvid torrtermiken fortsätter upp till omkring 3000 m. Endast vid bergstrakter kan enstaka cumulus med bas på 3500—4000 m bildas.

Vinden är under 2000 m ostlig. över 2000 m västlig. I samband med att inversionen genombrytes väntas den västliga vinden bli rådande även i skiktet 0—2000 m.

Utvecklingen under dagen: Under förmiddagen 5—8/10 cirrus och altocumulus, vilka moln emellertid upplöstes vid 13-tiden men återkom efter kl. 16.



# Farnborough

**När detta läses har den årligen återkommande brittiska flygutställningen på Farnborough öppnats, denna utställning som besöks av flygexperter från hela världen och som utgör den kanske viktigaste indikatorn på flygets enormt snabba utveckling.**

*

Enligt ett förhandmeddelande från SBAC (Society of British Aircraft Constructors) som arrangerar utställningen, visas bland mycket annat de sex "super-priority-plane" som England nu bygger upp hela sin luftmakt på.

Vidare visas för första gången den mycket diskuterade **De Havilland 110**, ett reajaktplan i högsta hastighetsklassen.

Dessutom räknar man med att flera av de nykonstruktioner som hittills stått på hemliga listan skall visas — i den utsträckning de hunnit göra sin debutflygning före utställningens öppnande.

Två mycket intressanta typer på den kommersiella flygsidan visas också, nämligen **Bristol Britannia**, det nya turbopropplanet för 60—100 passagerare samt jätteflygbåten **Saunders-Roe Princess** med tio gasturbiner och en flygvikt av 140 ton.

*


**Allt om årets Farnborough**

kommer i ett stort och hyperintressant

**specialreportage**

av

**HANS G. ANDERSSON**

i

*Looping*

**oktobernumret**

**som utkommer 8 okt.**


Temperaturen +28° omkring kl. 12. Vid kl 1330, då de båda svenskarna startade, var vädret över fältet helt klart och marktemperaturen 31°.

Tävlingsledningen valde fri distansflygning. Bästa distansen kom att lyda på 244 km. De tävlande låg på eftermiddagen och kvällen spridde strängt taget i alla väderstreck.

**11/7:**

Prognos: På morgonen 3—6/10 cirrus, i övrigt klart och svaga vindar. Vid temperatur +31° (omkring kl 13) torrtermik till 2000 m, vid temperatur +34° (omkring kl 15) torrtermik till omkring 3000 m och cumulusbildning. Bas 3000—3200 m. Över bergstrakterna kan betydligt högre temperatur vid tidigare klockslag väntas, varvid cumulonimbus med åska utbildas.

Vindarna upp till 1000 m svaga omkring ost, däröver svaga västliga.

Utvecklingen under dagen: Temperaturen steg hastigare än beräknat. Redan vid 11-tiden var temperaturen +30°. Vid 12-tiden sågs kraftiga cumuloniumbus över bergen norr om Madrid. Även över fältet började cumulus att bildas vid 13-tiden. På grund av den kraftiga värmen var termiken ypperlig (temperatur vid 14-tiden +36°).

Tävlingsledningen valde hastighetsflygning till samma mål som tidigare, Torresavinan, 123 km.

De flesta kom under sin flygning i kontakt med kraftiga cumulonimbus. Svenskarna rapporterade stighastigheter på 15 m/sek. Löf fortsatte till 5000 m, Wills till drygt 6000 m. Nilsson avbröt på 4000 varifrån han beräknade nå målet som då låg endast drygt 40 km bort. Kraftiga fall drog ned honom (och flera andra) hitom målet. Engelsmannen Forbes avbröt till följd av fel på syrgasen på cirka 7000 m.

Till följd av den kraftiga molnbildningen tilltog vinden kraftigt från NW och nådde vid marken nära orkanstyrka. Bilarna med släpvagnar tvingades stanna för att inte blåsa av vägen.

Åskvädret nådde på eftermiddagen även Madrid och det såg ut som om det varit fråga om en mycket kraftig kallfront, ett intryck som även flygarna fick. Det torde emellertid endast ha varit fråga om ovanligt kraftiga värmeåskväder.

Norrmannen Haydn i Kranch 2 förmådde inte ta sig ur åskvädret med ömsom 15 m/sek stig och ömsom lika kraftigt fall utan fortsatte till Albacete, drygt 200 km söderut.

I samband med åskvädret uppstod tromber. Vid landningen på målfältet greps tysken Ziegler av en tromb under själva inflygningen och gick i backen. Han skadades svårt och avled senare.

På startfältet i Madrid var vinden stundtals så kraftig att det var omöjligt att vistas utomhus. Flera bilar kom i rullning.

## HUR VI ARBETADE:

Den svenske meteorologen vid VM, Gösta Håkansson, har ordet

I samband med ovanstående artikel om väderleksförhållandena i Spanien kan det synas lämpligt att även nämna några ord om meteorologernas arbete och den spanska väderlekstjänsten.

Vid tävlingsflygplatsen fanns en väderlekstjänst bestående av 2—3 meteorologer samt viss biträdespersonal organiserad. Alla väderleksuppgifter erhölls från det civila flygfältet Barajas per tfn eller flyg. Avståndet till Barajas var cirka 1 1/2 mil, och detta flygfält motsvarar i Sverige närmast Bromma.

Väderleksföredragning ägde vanligen rum kl. 1000—1100 på tävlingsflygplatsen, varvid min schweiziske kollega dr Eichenberger översatte till franska, tyska och engelska. Varje land hade i regel med sig en egen meteorolog, något land tom 2 stycken. De franska meteorologerna hade tom eget motorflygplan och gjorde varje morgon väderflygning med meteorografsondering. Efter väderföredragningen stängde väderlekstjänsten igen och det var omöjligt att med hjälp av väderlekskartor följa upp prognosen. Sista väderleksobservationerna som inritades var aeroobsar kl 0900. Detta anser jag för min del kanske var det besvärligaste. Starterna ägde nämligen inte rum förrän kl 1230—1400 och vid dessa tillfällen fick man således fortfarande lita på sin morgonprognos utan möjlighet att kontrollera hur vädret utvecklat sig under fm. Det enda man kunde få del av var temperaturen vilken man kunde avläsa i en termometerbur, låst och vaktad av en soldat. Detta dock endast i det fall man lyckades spåra upp nyckeln till buren . .

För att slippa slåss med mina många kolleger om väderlekskartor och tempar vid väderlekstjänsten på tävlingsflygplatsen åkte jag varje morgon kl 0600 ut till det civila flygfältet Barajas, varifrån alla väderleksuppgifter kom,

Pratt & Whitney Aircraft
Hamilton Standard
Sikorsky Aircraft
ingående i:
United Aircraft Corporation
Generalagent i Sverige:
Auto-Products A.-B.
St. Eriksgatan 25, Stockholm. Tel. 50 40 20, 52 78 52.

för att i lugn och ro kunna orientera mig om väderleksläget och möjligheterna för segelflygning. Det var tack vare SAS representanter i Madrid som detta blev möjligt för mig. Detta visade sig vara av stor nytta enär jag då kunde orientera våra pojkar om vädret redan kl 0800 och sedan hos väderlekstjänsten vid tävlingsplatsen endast behövde taga del av eventuella nya rapporter och finjustera prognosen.

Det kan kanske vara av intresse att här nämna att väderlekstjänsten vid Barajas motsvarade ungefär hälften av en väderleksavdelning vid någon av våra flygflottiljer.

Meteorologerna skrev vanligen dr på vina visitkort men jag träffade endast en som kunde fler språk än spanska. Däremot vill jag gärna framhålla mina spanska kollegers stora vänlighet och hjälpsamhet samt naturligtvis även deras gästfrihet. Jag skall sent glömma den middag som chefen för den spanska väderlekstjänsten bjöd samtliga meteorologer på.

Jag skulle kanske inte här yttra mig om resultatet av mitt eget arbete. Jag anser emellertid att med hänsyn till det underlag man hade att tillgå, var resultatet förvånansvärt gott. Som exempel kan nämnas den tävling då ett misslyckande kan ha stora följder, nämligen vid flygning till angivet mål. Då vi hade en sådan tävling, nämligen den 5/7, var det på grund av väderleksförhållandena mycket svårt att välja mål. Vi fastnade slutligen för ett mål cirka 300 km i nordlig riktning. Visserligen nådde de våra inte målet men de framhöll att om de väntat en timme eller varit en timme senare, hade de kunnat nå fram till målet. Fransmannen Pierre visade också med sin flygning ungefär åt samma håll att det gick att flyga 300 km den dagen. I motsats härtill valde amerikanerna sina mål i nästan motsat triktning nämligen cirka 300 km mot SV. De misslyckades totalt och på den kuppen förlorade nog den gode Mac Cready den topplacering som alla räknat med att han skulle nå. Hade de däremot valt mål i likhet med svenskarna och fransmannen är det troligt att de med sina goda och snabba flygplan nått sina mål och då hade slutresultaten blivit annorlunda .

G. Håkansson.

**BRITANNIA, det nya engelska turbindrivna trafikplanet, har gjort sin första provflygning från Bristol-fabrikens fält vid Filton. Första flygningen gjordes den 16 augusti och varade 30 minuter. Chef ombord var Bristols chefsprovflygare »Bill» Pegg med 5 mans besättning. Flygningen gick fullt tillfredsställande. Om intet oförutsett inträffar kommer Britannia att flygas de stipulerade 5 timmarna för att planet skall kunna visas på Farnborough i början av september.**

**I det sammanhanget kan nämnas att Canberra med Olympusmotorer redan nått sina 5 timmar med Walter Gibb som provflygare och således också med största säkerhet kommer att visas på Farnborough, från vilket jätteevenemang Looping kommer med ett stort reportage i nästa nr.**

×

**Oskar Ursinus,** den kände tyske segelflygentusiasten, har avlidit i sitt hem i Frankfurt, 74 år gammal.

## nytt från KSAK

Red.: G. H. Dérantz

**ÅRSMÖTET** kommer i år att äga rum den 15 november kl. 1300 på Gillet. Som vanligt blir det styrelsesammanträde före årsmötet kl 1000 på KSAK och efter årsmötet på Gillet.

**KSAK:s DIREKTANSLUTNA** medlemmar sammanträder på klubben, Malmskillnadsgatan 27. Stockholm, den 22 oktober kl 1600, bl a för att utse representanter vid det förestående årsmötet.

**VALKOMMITTÉN** sammanträder på KSAK den 15 november kl 0900. Följande styrelseledamöter står i tur att avgå:

| **Vice ordförande:** | Vald | Omv. |
|---|---|---|
| Konsul B. Månsson, Norrköping | 1947[1]) | 1950 |
| Direktör P. A. Norlin Stockholm | 1949 | 1950 |
| **Övriga ledamöter:** | | |
| Vägingenjör P. M. Bengtsson, Visby | 1944 | 1950 |
| Direktör P. E. Gummeson, Höganäs | 1950 | — |
| Teknolog S. Å. Haraldsson, Stockholm | 1950 | — |
| Civilingenjör Å. Hjertstrand, Stockholm | 1950 | — |
| Överste C. O. Hugosson Östersund | 1940 | 1950 |
| Trafikdirektör T. Joneberg, Stockholm | 1949 | 1950 |
| Slöjdlärare G. Lind Göteborg | 1947 | 1950 |
| Konsul B. Nyström Karlstad | 1950 | — |
| Generalmajor P. R. af Uhr | 1937[2]) | 1950 |
| **Suppleanter:** | | |
| Överste H. Kring Boden | 1950 | — |
| Kapten H. Tenshult Luleå | 1949 | 1950 |

1) Tillhör styrelsen sedan 1937.
2) Ordf. i Verkställande Utskottet.

**ANTALET DIPLOM OCH CERTIFIKAT** som erövrats inom klubbarna skall redovisas till KSAK före den 1 oktober, dels för att bidragen till flygklubbarna ur statsanslaget skall utgå efter antalet redovisade diplom, dels för att lärararvodena från Studieförbundet Medborgarskolan skall beräknas efter diplomantalet. Att ställa uppgifterna i ordning är alltså ett mycket lönande arbete — om det blir klart i rätt tid.

**KLUBBARNA ERINRAS om att en medlemsavgift av 2 kronor för varje medlem som tillhör klubben den 30 september skall insändas till KSAK före oktober månads utgång. Sådan avgift skall utgå oberoende av huruvida medlem är årsbetalande eller ständig medlem eller fysisk eller juridisk person. I medlemsantalet skall även ingå elever som under året utbildats vid av klubben anordnade kurser. Medlemsantalet den 30 september skall bestyrkas genom ett av klubbens revisorer utfärdat intyg, vilket insändes till KSAK samtidigt med avgifterna.**

**MODELLFLYGSINSTRUKTÖRSKURS.** En modellflyginstruktörskurs kommer även i år att anordnas av KSAK i samarbete med KFUM. Kursverksamheten startar omkring månadsskiftet september—oktober. Närmare upplysningar kan erhållas hos KFUM:s centralförening, telefon Stockholm 10 15 95.

**MODELLFLYGKURS I SUNDBYBERG.** KFUM i Sundbyberg anordnar en nybörjarkurs för modellflygare i samarbete med KSAK. Kursen börjar 1 oktober och pågår därefter varje onsdag under 10 veckor. Anmälan kan ske hos fru Hjelm, telefon Stockholm 28 56 90, som också lämnar alla förhandsupplysningar om kursen.

**SEGELFLYGDIPLOM 15 augusti**
A-diplom: 6.147
B-diplom: 3.693
C-diplom: 2.278

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

## SWEDISH CUP åter till JUGOSLAVIEN

Jugoslavien tog en ny inteckning i Swedish Glider Cup vid VM för segelmodeller i Österrike och har därmed två »pinnar» i den vackra bucklan. Svenskarnas modeller hade inte tillräckliga prestanda för att kunna hävda sig i den hårda tävlingen, meddelar Rune Andersson, som var en av de tre svenska representanterna vid tävlingen. Ragnar Odenman blev bästa svensk med 8:e plats, Sandberg kom på 17:e plats och Rune Andersson på 26:e.

»Enda trösten för oss svenskar var att den vinnande jugoslavens modell var dopad med svenskt Zaponlack», skriver Rune Andersson lakoniskt till Looping och tillägger: »Dessutom var här olidligt varmt!»

Jugoslaven Gunic, vann, bästa österrikare såsom titelförsvarare kom på 5:e plats. Att notera i sammanhanget är att dansken Hansen kom in på 4:e plats.

1. Gunic, Jugoslavien
2. Hacklinger, Tyskland
3. Säman, Tyskland
4. Hansen, Danmark
5. Stelzmüller, Österrike
6. Fresl, Jugoslavien
7. Templier, Frankrike
8. Odenman, Sverige

17. Sandberg, Sverige
26. Andersson, Sverige

GYROHORISONT

gärna trasig, köpes omg. till experiment. Även andra instrument såsom **höjdmätare, radiokompasser, radioanläggningar** o. s. v., såväl helt som trasigt. Anbud lämnas även å hela instrumentbräden, vilka genom haveri äro felaktiga, likaså å radioanläggningar m. m.

Svar med priser till **F:a Swedish Aero Instrument and Radioservice, Fack 590, Örnsköldsvik.**

# IRVIN-FALLSKÄRMEN

har räddat c:a 60.000 liv varav 116 svenska

AIR CHUTES IRVIN

Tillverkas och försäljes av

**IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG**

Banérgatan 29 — Stockholm.


## BREVLÅDAN

Fråga: Jag vore mycket tacksam för att få svar på följande frågor i Looping:

1. Vid vilka flottiljer tjänstgjorde på sin tid följande flygplan och om möjligt mellan vilka år. J 8, J 9, J 11, J 20 och J 22, B 4, B 5, B 16 (S 16) och B 17.

2. Vilka flottiljer har eller har haft J 21 (A 21) och mellan vilka år.

3. Vilka flygplan är tjänstetyper vid de olika flottiljerna just nu.

Ovanstående ganska arbetsamma frågor har besvarats i brev men för att förhindra fortsatta frågor av samma slag anser vi det bäst att återge svaret även i tidningen.

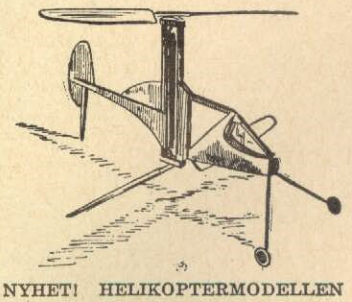
Svar:

1) J 8 (Gloster Gladiator) gjorde s. k. linjetjänst vid F 8, F 10 och F 19 (frivilligflottiljen i Finland 1939—40) åren 1937—41; J 9 (Republic EP-1) vid F 8 åren 1940—45; J 11 (Fiat CR42) vid F 19 1940—43; J 20 (Reggiane Re 2000) vid F 10 1941—44; J 22 vid F 9 (1943—45), F 10 (1945—49), F 13 (1944—46); F 18 (1946—49); F 3 (1948—51); B 4 (Svenskbyggd Hawker Hart) vid F 1 och F 4 1934—39; B 5 (Svenskbyggd Northrop 8A-1) vid F 4 och F 6 1939—42; B 16 (S 16) Caproni Ca 313 vid F 7 och F 11 1941—44 samt B 17 (Saab) vid F 4, F 6, F 7, F 12 och i spaningsversion (S 17) vid F 2 och F 3 åren 1942—47.

2) J21A (A21A) är eller har varit i tjänst vid följande flottiljer: F 9 1946—49), F 12 (1946—), F 15 (1946—), F 6 (1947—) och F 7 (1947—49).

3) De olika flottiljernas standardutrustning är f. n.: F 1 (J 30 Mosquito), F 3 (J 28), F 4 (J 26 Mustang), F 6 (A21A), F 7 (A21R), F 8 (J 28), F 9 (J 28), F 10 (J 28), F 11 (S 31 Spitfire, S 18), F 12 (J21A), F 13 (J 29), F 14 (B18B), F 15 (J21A), F 16 (J 26), F 17 (T18B), F 18 (J 28), F 21 (S 26 Mustang, S 18). De propellerdrivna typerna, även attackplanen, ersätts emellertid efter hand med reaflygplan bl. a. av typ J 29 och J 28.

Beträffande fråga 1) kan tilläggas att fpl B 3 kom i tjänst vid F 1 1937 men gjorde senare tjänst även vid F 11 och F 17 som spanings- resp. torpedfpl. Som transportfpl är det fortfarande i tjänst.

NYHET! HELIKOPTERMODELLEN

**AERO-SWING**

En verklig schlager! Modellen är synnerligen lättbyggd, alla delar äro färdiga för montering! Aero-Swing är en utmärkt flygare. Prima engelsk gummisnodd samt utförlig ritning och anvisning medföljer. Längd 345 mm. Rotordiameter 285 mm.

Pris kr. 3:85 + porto.

Omgående leverans!

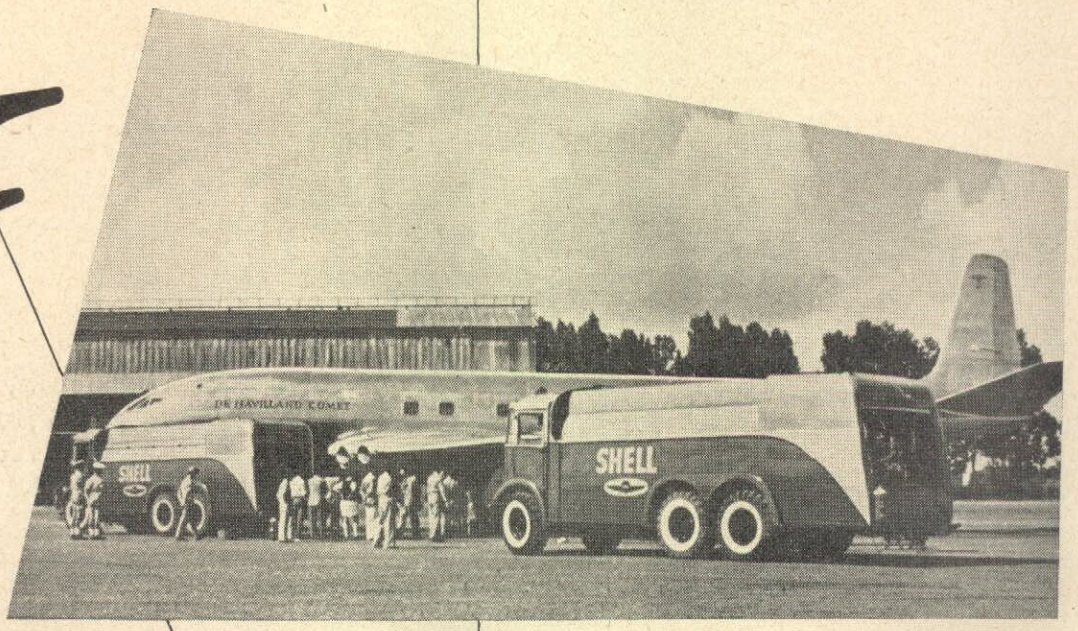
**JÄTTEKATALOGEN**

omfattar 106 sidor i format 220 × 300 mm. samt har över 1.000 illustrationer.

KATALOGEN ERHÅLLES MOT INS. AV KR. 1:25 I FRIMÄRKEN.

**WENTZELS**

Apelbergsgatan 48 - Stockholms C.




**Världens**
**första**
**reaktionsdrivna**
**passagerareplan**
**i reguljär**
**trafik**
**anlitar**

**SHELL AVIATION SERVICE**

SHELL

**AB SVENSKA SHELL**
**Stockholm 19**