



ÅRETS FLYGSHOW



NORRKÖPING 29 MAJ 1960



I Flygvapnet finns Din framtid antingen Du vill ha ett yrke på marken eller i luften.

Du får alla upplysningar Du behöver om Du skriver eller ringer till Rekryteringsofficeren, Flygstaben, Stockholm 80, eller till närmaste flygflottilj.

FLYGVAPNET

ÅRETS FLYGSHOW 1960

*arrangerad den 29 maj
på Kungsängens Flygplats*

av

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

SAMT

NORRKÖPINGS AUTO-
MOBIL- och FLYGKLUBB

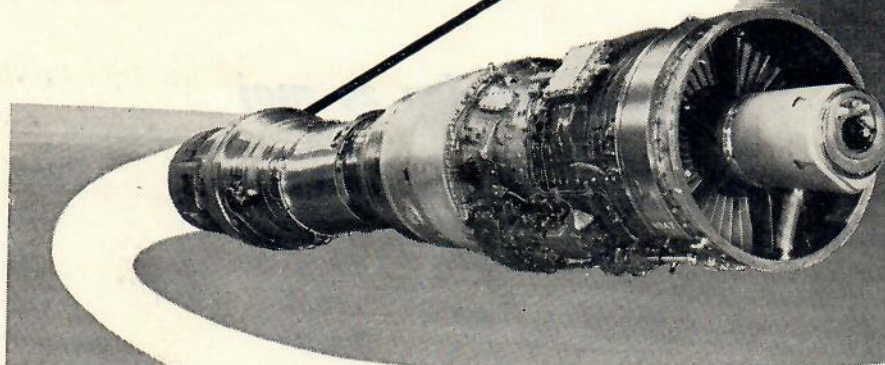


dubbla ljudhastigheten

Jetmotorn för Draken,
Rolls Royce Avon,
tillverkas på licens av
Svenska Flygmotor Aktiebolaget.
Motorn förses med en
av Flygmotor utvecklade
efterbrännkammare,
som ökar dragkraften
väsentligt.

2

MACH



SVENSKA
FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET
TROLLHATTAN

KSAK 1900 - 1960

Världens näst äldsta aeroklubb

Ett svenskt studiebesök hos Aéro Club de France, världens första aeroklubb bildad 1898, var den direkta orsaken till KSAK:s tillkomst. Det var löjtnanten K A B Amundson och underlöjtnanten A Saloman som för Kungl. Vaxholms Artillerikår och dess ballongavdelnings räkning sänts till Paris för att studera "aeronautik". Båda hade redan tidigare prövat på ballongsegling, i synnerhet August Saloman, som hade genomgått en gedigen utbildning i den ädla konsten och som nu var teknisk expert vid den 1898 inrättade ballongavdelningen.

Den franska aeroklubben imponerade på Saloman, vilken återkommen till hemlandet kontaktade en rad inflytelserika personer, som tidigare visat intresse för ballongsegling, och den 15 december 1900 bildade man Svenska Aeronautiska Sällskapet. Sitt nuvarande namn fick organisationen 1921. KSAK, världens nästa äldsta nu existerande aeroklubb, tillkom sålunda tre år innan bröderna Wright lyckades lösa motorflygningens problem och det är naturligt att man till en början inriktade sig helt på systemet "lättare än luften". Nu efteråt frestas man må-

hända att ställa stiftarnas framsynhet i tvivelsmål, till exempel när man konstaterar att det inte var Svenska Aeronautiska Sällskapet utan Svenska Motorklubben — SMK — som introducerade motorflygningen i vårt land genom att arrangera fransmannens Légagneux Gärdesuppvisning 1909. Det är också anmärkningsvärt att Sveriges förste flygare, baron Carl Cederström, aldrig var medlem i den svenska aeroklubben. Visserligen var det aeroklubben som 1910 utfärdade det första aviatördiplomet för Cederström, men det berodde på att klubben 1907 upptagits som medlem i den år 1905 grundade internationella federationen FAI och därigenom fått vidsträckta fullmakter att bevaka de internationella flygintressena i landet. En del av dessa uppgifter övertogs 1923 av den av Kungl. Maj:t tillsatta luftfartsmyndigheten. Trafikflygprojekteringen övertogs 1924 av ABA och de militära flygfrågorna hade redan tidigt övertagits av armén och marinen.

Ett vidgat flygintresse

När första världskriget 1918 var tillända hade man med stigande intresse läst de mest fantastiska skildringar av tyska och engelska stridsflygares äventyr. Flygintresset började spridas och i rätta ögonblicket tog KSAK initiativet till de första internationella flygtävlingarna efter kriget samtidigt som världens ditintills största flygutställning, ILUG 1923, ordnades i Göteborg.

Aeroklubben i Göteborg startades redan 1918, och 1923

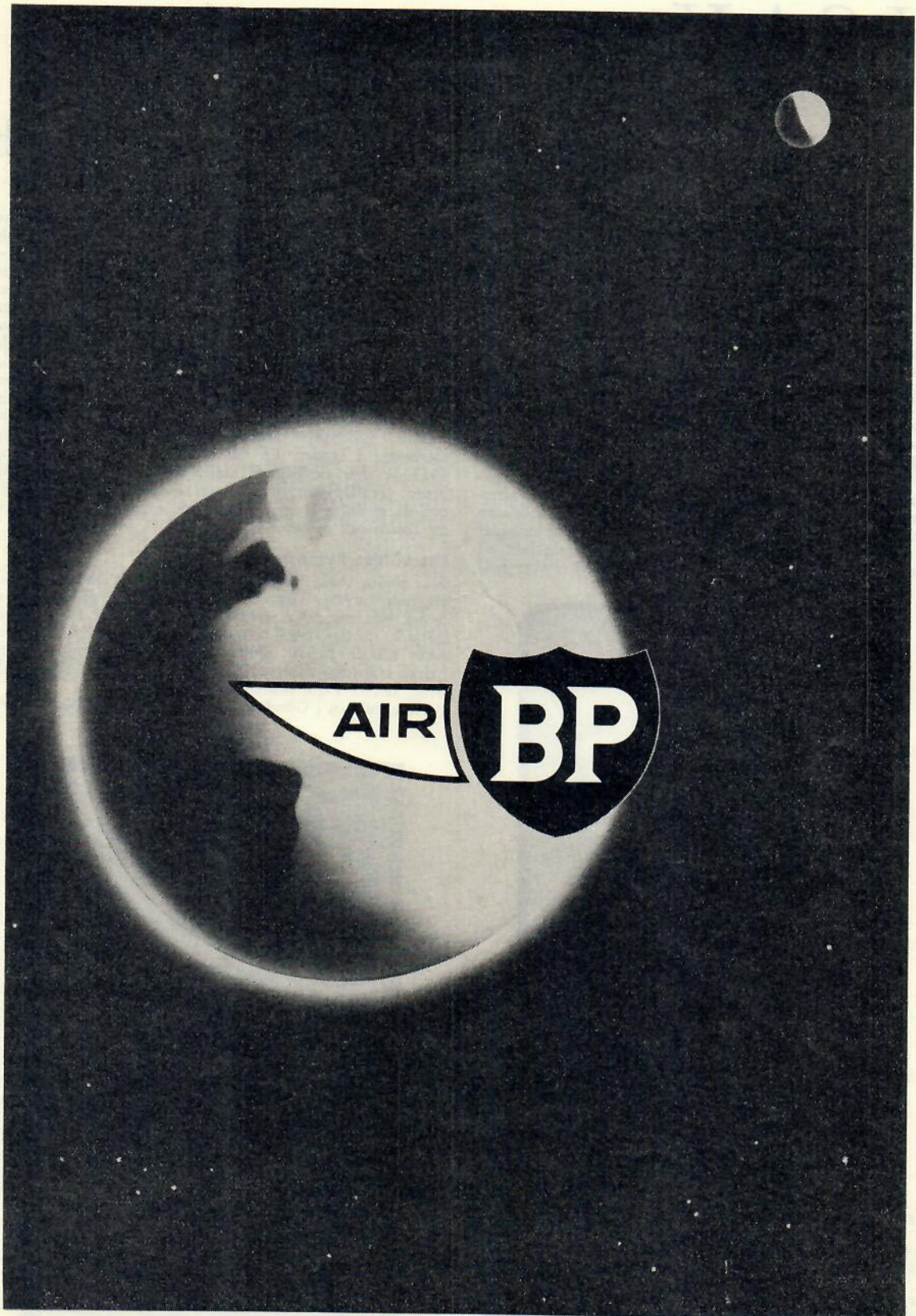


Två pionjärer

Baron Carl Cederström, f. i Stockholm den 5 mars 1867, tilldelades Aviatördiplom nummer 1 den 27 juni 1910.

Kaptenen G W E Swedenborg, f. i Tomarp den 17 juni 1869, tilldelades det första svenska Ballongförediplomet den 8 maj 1905. S. var reserv i Andréxpeditionen och framstående ballongexpert.





SVENSKA BP OLJEAKTIEBOLAG

tillkom Aeroklubben i Malmö. Dessa båda organisationer var från början helt fristående från KSAK, samarbetade med den sistnämnda klubben men uppträdde även som konkurrenter. 1927 bildades Svenska Luftfartsförbundet, presenterade sig som riksorganisation och uppställde ett arbetsprogram som bl. a. innefattade bildandet av en frivillig flygkår, en parallell till KSAK:s projekt att få till stånd en frivillig ballongkår.

Nu hade de storskäggigas flygintresse spritt sig även till ungdomarna och omkring 1930 började modell- och segelflygklubbar växa upp ute i landet. 1934 fick dessa en "riksorganisation" och dessförinnan hade ytterligare en del organisationer tillkommit, som aspirerade på att betraktas som riksorgan inom sina speciella intresseområden, såsom Sveriges Allmänna Flygklubb 1930 och Flygtekniska Föreningen 1934. Följande år bildades så Svenska Flygares Riksförbund. KSAK hade dock alltjämt ensamrätten till det svenska privatflygets utlandsrepresentation.

KSAK:s ställning har väl aldrig varit så kritisk som i de dagarna, då fyra riksorganisationer kämpade om makten samtidigt som man värvade medlemmar till två personalklubbar, en flygteknisk förening och så ett trettio-tal lokala flygklubbar, de flesta med modell- och segelflyg på sitt program.

Den nya aeroklubben

Den starke man som lyckades ena dessa splittrade intressen var Carl August Wicander. Vid "Flygriksdagen" 1937, då Wicander var Svenska Luftfartsförbundets ordförande, genomdrev han en sammanslagning av KSAK och SLF. Förbundets tillgångar överfördes till KSAK, som blev ensam riksorganisation och tog ett 30-tal lokala flygklubbar med 3.000 medlemmar under sina vingars skugga. KSAK fick en god start, sedan Carl August Wicander och Carl Florman hos Axel Wenner-Gren utverkat en donation på 100.000:— kronor. Dessa starka män undertecknade riksorganisationen KSAK:s första budget, som nu hänger inom glas och ram i KSAK:s vackra fastighet vid Malm-skillnadsgatan, en senare gåva från Carl August Wicander.

En jubilar i sina bästa år

I år kan vi alltså fira KSAK:s 60-årsjubileum och inför jubileumsåret kan det kanske vara på sin plats att se vad det har blivit av festföremålet, som 1937 tog sig an hela det svenska privatflyget.

KSAK:s förutsättningar var från början inte de allra bästa. Inom de åsidosatta "riksorganisationerna" gillade nog inte alla KSAK:s nya rang och värdighet. Detta utslag av den berömda svenska avundsjukan resulterade i många skarpa mothugg. KSAK:s ekonomiska styrka och dess starka ledning motstod emellertid alla försätliga angrepp. Men det har tagit tjugo år för KSAK att tillvinna sig de anslutna flygklubbarnas fulla förtroende. De opponenter som ogillade KSAK:s upphöjande till centralorganisation kunde i sina flygklubbar obemötta kritisera KSAK och alla dessa klubbar, som fått sin nya centralorganisation "påträdd uppifrån" kom att alltför ofta ställa sig i ett motsatsförhållande till centralorganisationen.

Än i dag kvarstår det unika förhållandet, att det inte är de lokala flygklubbarna som ekonomiskt understöder sin riksorganisation och avlönar de "ombudsmän" som skall föra klubbarnas talan i gemensamma intresseärenden. Nej, den tribut som de anslutna klubbarna har att erlagga, årsavgiften till KSAK, uppgår till anmärkningsvärt blygsamma belopp.

Det tjugotal år som utgjort KSAK:s konsolideringsperiod har också blivit det svenska privatflygets uppbyggnadstid. KSAK:s insatser har burit frukt. Sakta men säkert har organisationen tillvunnit sig medlemmarnas, flygklubbarnas och myndigheternas förtroende och aktning. I dag har KSAK nått en väl befäst position som en av världens effektivaste nationella aeroklubbar och i svenskt samhällsliv har KSAK och än mer frukterna av KSAK:s arbete fått en fast förankring.

Direktanslutna medlemmar

Vid sidan av de starke män, som efter omorganisationen tog ledningen i KSAK, kom skaror av flygintresserade att sluta upp kring organisationen, de direktanslutna medlemmarna. Endast en ringa del av dessa var aktiva flygare, som sökte sig till KSAK för att få hjälp med de internationella kontakterna. Det stora flertalet var män som trodde på flygets framtid, som vågade träda fram och påstå, att flyget, som då ännu var en exklusiv företeelse, inom kort skulle bli snart sagt var mans egendom. Antalet direktanslutna medlemmar minskar med varje år. Kvar finns den skara gynnare, som trott på flyget och som år efter år vill ge sin tribut för att stödja KSAK i den allmer krävande kampen för spridande av ett svenskt flygsinne.

Det svenska flygsinnet

Är då inte svenska folket flygsinnet? — Ja, hur är det egentligen med den saken. Det är sant att den generation som nu växer upp vant sig vid att se flygplan i luften alltsedan de tog sin första promenad i barnvagnen. I visst avseende kan man sålunda anse sig ha nått det mål KSAK alltsedan sin tillkomst velat eftersträva, att lära folk att i flyget se något självklart och vardagligt. Detta gläder KSAK, även om förhållandet medfört ökade svårigheter att värva medlemmar och gynnare. Det var mera spännande förr i världen när flyget var ungt, när det inte var varenda 15-åring förunnat att lära sig segelflyga och när varje motorflygning var ett äventyr, som krävde mod och uthållighet och som fick flickhjärtan att klappa inför åsynen av den dristige aviaten, en hjältedyrkan som inte stod våra dagars tillbedjan av rockidolerna långt efter.

Men KSAK är ingalunda nöjd med det svenska flygsinnet. Så länge det finns män i beslutande ställning, som inte inser lönsamheten i att investera i flyget, framtidens allt överskuggande transport- och kommunikationsmedel, så länge måste KSAK alltjämt fortsätta sitt arbete på att sprida verkligt flygsinne i landet. I detta arbete har KSAK ett ovärderligt stöd i de direktanslutna medlemmarna, centralorganisationens ryggrad och privatflygets trogna förespråkare.

De aktiva och flygklubbarna

Så har vi flygklubbarna. Till det 30-tal flygklubbar, som fanns med vid omorganisationen 1937, kom i början på 40-talet ett stort antal nya, synbarligen inspirerade av den betydande segelflygaktivitet som inträdde under det andra världskriget. Allebergsskolans tillkomst (20-årsjubileum i år!) följdes av en markant topp i klubbbildningsstatistiken. Än i dag har man all anledning att uppmärksamma de uppoffringar medlemmarna i en segelflygklubb styrelse får göra år efter år, vecka ut och vecka in för att medlemmarna skall få flyga. Och ändå har dessa uppoffringar och försaker varit än större under tidigare år, när eleverna utbildades i glidflygplan efter bil- och vinschstart och när en sju åtta man fick släpa flygplan över fältet i timmar för att var och en i gruppen skulle få en fattig minut i luften under en hel lång sommarsöndag.

Segelflygaktiviteten ökar med varje år. Genom KSAK:s åtgärder har klubbarna fått tillgång till moderna flygplan. Nya utbildningsmetoder, flygstart i tvåsitsiga flygplan med dubbelkommando har ersatt den långt primitivare glidflygutbildningen och i högvärdiga segelflygplan gör de utbildade segelflygarna vardagsprestationer, som bara för något tiotal år sedan skulle inneburit världsrekordnoteringar. Men nu kommer motorflyget — med stormsteg och just nu upplever KSAK en ny hausse i klubbildning, där det främst är motorflyget som lockar.

För några år sedan måste den som skaffat sig ett motorflygcertifikat skaffa sig den nödvändiga flygtiden genom att klara av det oundgängliga antalet starter och landningar med tillhörande stjärtsvingar runt den egna hangaren, en i längden ganska meningslös aktivitet, som knappast var ägnad att hålla ett brinnande flygintresse



Nu över
200 milj. kr.
utbetalade för
utförda upp-
drag åt RKN
abonnenter

För Ert abonnemang — kontakta redan i dag
RKN Norrköping, Vattengatan 11, Box 210.

Över 1,5 milj. svenskar f. n. anslutna till RKN

Norrköpings Räddningsstation A.B.

Larmtelefon, Ambulans, Bärgning; östra Östergötland 800 00

Rikslarm 010/24 10 00

vid liv. Genom KSAK:s insatser är det numera möjligt för många privatflygare att förlänga sina certifikat genom att utföra en samhällsnyttig flygprestation, t. ex. i skogsbrandbevakningens tjänst. Det har blivit mening i flygandet och därmed har antalet utgångna certifikat stadigt minskat. Nu står KSAK inför ett nytt problem, anskaffning av nyttoflygplan till alla de flygklubbar, vilkas medlemmar med nya certifikat på fickan vill göra sommaren 1960 till en sommar bland vackra vita cumuluskyar.

KSAK och myndigheterna

Den 1 januari 1944 fick KSAK Kungl. Maj:ts uppdrag att handha ledningen av det statsunderstödda segel- och modellflyget, ett uppdrag som alltså avilar KSAK, även om statsmakterna under de två senaste åren, mot chefen för flygvapnet och hans uttryckliga önskan, velat ifrågasätta modell- och segelflygets värde i akt och mening att kunna sänka de anslag med vilka KSAK finansierar en väsentlig del av sin centrala instruktörsutbildning, flygplananskaffning etc.

Hand i hand med flygvapnet

Flygvapnet, som ursprungligen velat stödja modell- och segelflyget för att bredda rekryteringsbasen och för att skapa möjligheter till en anslagsprovning för dem som velat ägna sig åt flygiska yrken, har sedermera kunnat konstatera att statsmakterna genom den förgällring som en rationellt driven segelflygutbildning ger därjämte sparar ett belopp som till och med överstiger det anslag som utgår till KSAK!

Till luftfartsmyndigheternas hjälp

Med luftfartsstyrelsen har KSAK under alla år samarbetat. I avseende på segelflygets och det privata motorfly-

gets utbildnings- och säkerhetsfrågor har KSAK under årens lopp övertagit en hel del ansvar och arbetsuppgifter från luftfartsstyrelsen, som därigenom dokumenterat sin tillit till KSAK och sitt förtroende för organisationens personal och arbetssätt.

Bildning och utbildning

I den av Skolöverstyrelsen understödda fritids- och studiecirkelverksamheten har KSAK under många år tagit aktiv del. Vid de av styrelsen företagna gallringarna av förekommande studieobjekt har de av KSAK organiserade flygstudierna väl hävdat sig bland högt kvalificerade ämnesgrupper.

Det nya hjälpflyget

Med civilförsvaret och Statens Brandinspektion har KSAK inlett ett fruktbarande samarbete. Numera bevakas som bekant hela Mellansverige från luften till skydd mot skogsbrandfaran. Det är de KSAK-anslutna flygklubbarna och deras flygutbildade medlemmar som ombesörjer denna samhällsgagnliga flygtjänst, på ett sätt som enligt fackmännen visat sig vara både effektivare och billigare än den tidigare tillämpade tornbevakningen. De anslutna flygklubbarna och den hjälpflygorganisation som nu är under utbyggnad är det underlag på vilket en frivillig flygkår skall byggas upp. Särskilda statsanslag har för dennas utbyggnad anvisats av inrikesdepartementet.

KSAK har nått en fast förankring i vårt moderna svenska samhälle. Aeroklubbens ledning ser i dag med tillförsikt fram emot nya decennier av fruktbart samarbete med medlemmar, klubbar och myndigheter till fromma för morgondagens kunnigt flygmedvetna samhällsbyggare, dagens ungdom, som KSAK varit med om att fostra.

G H Dérantz

Hela familjen klär sig hos



Drottningg. 64

Kungsgatan 35

Trädgårdsg. 18

Nya Torget

Östergötlands största beklädnadsvarubus

SUPER CUB,
2-sits. 90 el. 150
hkr, marschfart
160—180 km/t.

TRI-PACER,
4-sits. 150 el. 160
hkr, marschfart
200—215 km/t.

COMANCHE,
4-sits. 180 el. 250
hkr, marschfart
240—290 km/t.

APACHE,
5-sits. 2x160 hkr,
m.-fart 270 km/t



Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE-AERO

Box 31, NYKÖPING
Tel: 0155/17347

utveckling
provning
tillverkning



av detaljer eller kompletta
enheter i ARMERAD PLAST —
LÄTTMETALL — STÅL —
limmade, svetsade eller nitade
konstruktioner

*Leverantörer till bl. a.: SAAB,
Flygmotor, Volvo, ASEA, Bofors,
Elektroskandia, Armén,
Flygvapnet, Marinen*

AB Malmö Flygindustri

Malmö - Bulltofta - Flygplats

Malmö Tel. 93 46 05

NAFK - pionjär

av gammal god årgång

Norrköpings Automobil- och Flygklubb hette ursprungligen Norrköpings Automobilklubb och bedrev som sådan en intensiv verksamhet från sin tillkomst 1924. Tävlingarna stod högt på listan bland klubbens arbetsuppgifter. Det var hastighetstävlingar på isbana samt manöver- och tillförlitlighetstävlingar, bl. a. en 100-milätävling till Skåne tur och retur.

När bilåkandet började mista något av pionjärarens spänning kom flygintresset istället och krävde sin uppmärksamhet. Den 12 april 1935 tog man upp flygning på klubbens program. Detta betyder att flygklubben NAFK för en och en halv månad sedan kunde fira sitt 25-årsjubileum. Alldeles spårlost gick nu inte jubileet förbi, Kungl. Svenska Aeroklubben uppträdde som gratu-



NAFK:s första fem motorflygplan på parad framför hangaren. — I dag är det segelflyget som dominerar med vackra vita Bergfalke kretsande över bördiga östgötabygder.

Vid Årets Flygshow i Norrköping den 29 maj demonstreras

Dornier Do 27

HELMETALL STOLFLYGPLAN FRÅN DORNIER - WERKE GMBH, MÜNCHEN



Do 27 är ett högvingat helmetallflygplan och presterar mer till lägre pris än något annat flygplan i samma storleksklass.

Landningssträcka i vindstill 91 m.

Startsträcka i vindstill 285 m.

Med Do 27 transporteras 6 personer 1000 km på 25 liter drivmedel.

Mycket låga underhållskostnader.

OSTERMANS VERKSTAD SÖDERTÄLJE

är auktoriserad av Kungl. Luftfartsstyrelsen för översyn och reparation av:
FLYGMOTORER, fabrikat Lycoming, Continental, Franklin, Cirrus och Gipsy.

Flygplanpropellrar.

Elektriska och hydrauliska hjälppapparater.

Reservdelar lagerhållas.

Ostermans Aero AB

STOCKHOLM 7

lant med ett väl dimensionerat hyllningstelegram som nu finns att beskåda i klubbhuset på Kungsängen.

Flygverksamheten fick en mycket effektiv start 1935. Det erforderliga kapitalet för inköp av det första skolflygplanet, en De Havilland Hornet Moth med registreringsbeteckningen SE-AEK, anskaffade man genom att bilda Aktiebolaget Norrköpingsflyg, i vilket 110 enskilda och firmor tecknade aktier. Flygplanet levererades från fabriken den 15 november 1935.

Då kriget kom hade NAFK fem egna motorflygplan och aktierna i bolaget hade till större delen överlåtits på flygklubben.

Löjtnant Torsten Hedengran blev NAFK:s förste flyglärare och han fick till att börja med ta hand om en kull på 10 elever. 1936 svarade NAFK ensam för omkring tredjedelen av de 40 certifikat som under året erövrades vid civila flygskolor, närmare bestämt 13 stycken.

NAFK anordnade sin första flygdag redan 1935, nästan på dagen för 25 år sedan och redan i augusti 1936 anordnade man flygdag nummer två med militära förband som medverkande och 20.000 åskådare. I programmet ingick också klubbens första flygtävling.

Under åren 1935—1939 hade man med NAFK:s fem motorflygplan hunnit med över 18.000 starter med en sammanlagd flygtid av 3.000 timmar.

Men Kungsängen har inte bara varit bas för en motorflygverksamhet av imponerande mått. Kungsängen för också tanken till modell- och segelflyg.

Redan ett par veckor efter det att NAFK tagit upp flygning på sitt program tillkom NMSFK, Norrköpings Modell- och Segelflygklubb, bildad den 29 april 1935. Man samarbetade intimt med NAFK. Under civilingenjören C. G. Östmans ordförandeskap började man "i rätt ända" med modellflyget. 1936 kom man emellertid i kontakt med en erfaren tyskfödd segelflygare, Heinrich Kipp. Han skickades till en kurs för bygginstruktörer i sitt



Flygläraren och mecenaten. Heinrich Kipp och K W Hansson — två män som skrivit flyghistoria i NAFK. — Den första tvåsitsaren, en Kranich, var tung att hantera på marken, men villiga armar saknas aldrig i segelflyget.



gamla hemland och åter i Norrköping ledde han bygget av NAFK:s första glidflygplan, en Grunau 9, färdig 1936 på hösten. Disponenten K. W. Hansson, dåvarande chef för "Tuppen", stod för kostnaderna. Både klubbens förste mecenat och dess förste instruktör är numera ur tiden.

De sju första A-diplomen som erövrades i NAFK:s regi var också de första i Sverige. Först av alla var Olle Tidblom, numera flygchef i AB Jordbruksflyg.

Norrköping fick också det första svenskbyggda övningssegelflygplanet, en Grunau Baby med registreringsbeteckningen SE-SAA.

Heinrich Kipp och Olle Tidblom tog landets två första C-diplom. NMSFK anordnade 1938 landets första glidflygkurs på uppdrag av KSAK. 19 man deltog. Det blev kungligt besök av prins Carl och prinsessan Margaretha av Danmark och givetvis radioreportage. Samma år anordnade NMSFK den första Nordiska Modellflygtävlingen.

Det finns många flera "först" i NAFK:s "aerorika" historia, t. ex. klubbens ena 2-sitsiga segelflygplan typ Kranich. Den har registreringsbeteckningen SE-SCC och är den första sverigebyggda i den serie som på sin tid färdigställdes av AB Flygplan i Norrköping.

Men låt oss nu se var NAFK står idag.

NAFK är idag nästan 100 %-ig segelflygklubb. Motorflyget hamnade i lägervall under kriget och man har ännu inte fått de resurser som krävs för en reorganisering. Modellflyget, som är av mycket hög klass i Norrköping.



Holmens Bruks och Fabriks Aktiebolag
Norrköping



En avancerad landning med bogser-Klemmen gav fotografen en bra flygbild med väntande segelflygplan i förgrunden. — Det var på den tiden, då man ännu skolade i glidflygplan, någon gång försett med kroppsinklädnad, s.k. "ägg". Numera skolas segelflygarna i 2-sitsiga Bergfalke.

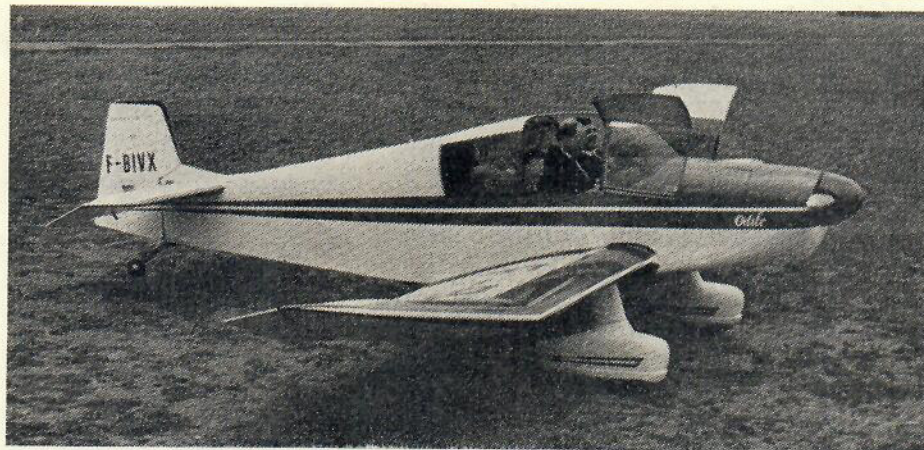
köping, bedrivs huvudsakligen vid sidan om NAFK. Men segelflygsektionen har synnerligen goda resurser.

1959 redovisade NAFK 21 C-diplom och 10 S-certifikat. Man gjorde under året 946 segelflygstarter, därav 804 under utbildning. Flygtiden uppgick till 255 t 57 min, därav 207 t 52 min under utbildning. Bogserflygplanet, en Sk-12 med registreringsbeteckningen SE-BYW har 1959 redovisat 1 005 starter och 110,5 tim flygtid.

NAFK har förutom Segelflygchefen tre segelflyglärare, en bygglärdare och en biträdande bygglärdare.

Flygplansparken består av en modern 2-sitsig Bergfalke, den ovan omnämnda, liksom 2-sitsiga Kranich samt fyra 1-sitsiga segelflygplan av skilda typer, en Olympia, en Mü 13, en Baby-Falk och en Grunau Baby. Slutligen bogserflygplanet Sk 12.

Några bragelöften vill man givetvis inte ge för framtiden, men den tidpunkten torde inte vara alltför avlägsen, då NAFK:s motorflygsektion åter uppträder på arenan.



*Kommer
till
Årets
Flygshow
1960*

JODEL AMBASSADEUR DR-105

3—4-sitsigt reseflygplan. Flygsträcka m. 3 pers. 950 km, m. 4 pers. 500 km. Marschfart 190 km/t, vikningsfart 55 km/t. Motor

Continental 0-200-A 100 hkr. Med full bränslelast godk. för 150 kg i fram- och 108 kg i baksits. Pris 33.600: —.

Generalagent för
Skandinavien:
SCAN-FLY A/S
K Ö P E N H A M N

Stockholmskontor:
FLYGREPORTAGE
Bergsgatan 25,
STOCKHOLM K
Tel: 11 06 00, 51 92 33.

Andra typer att välja på:

D 140 MOUSQUETAIRE,
4—5-sits.
Lycoming 180 hkr.

D 127 2-sitsig.
Continental 65 hkr.

D 128 2-sitsig.
Continental 90 hkr.



KLEMM KL 107 c

— *DET MODERNA UNIVERSALFLYGPLANET*

KL 107 C är det lysande resultatet av 40 års konstruktionserfarenheter. Dr Hanns Klemm, det lätta flygets skapare, har i KL 107 C nått höjdpunkten i sin framgångsrika flygplansserie. KL 107 C är idealtypen av det moderna universalflygplanet, lämpligt för sport- och nyttoflyg, för skolflygning och för effektiva insatser i hjälpflygets tjänst. KL 107 C är en produkt av det uppmärksammade utvecklingsarbete som bedrivs inom intressentgruppen Klemm—Bölkow. — KL 107 C är lågvingat i träkonstruktion. Enbalksvingarna är delade och därför lätt demonterbara. Det kraftiga plastinklädda landstället har en spårvidd av hela 2,42 m. Motorn är en Lycoming 150 hkr m startmotor. Alternativt kan Hoffmann träpropeller, Sensenich metallpropeller eller den nya ställbara Hoffmannpropellern erhållas. Den sistnämnda förkortar startsträckan till ca 200 m.

DATA:

Spännvidd 10,84 m. Längd 8,30 m. Höjd 2,25 m. Bär-yta 14,60 m². Lycoming 4-cyl. boxermotor 150 hkr. Tomvikt 625 kg. Tillsatsvikt 345 kg (bränsle 92 kg, bagage 20 kg, förare o. passagerare 233 kg).

PRESTANDA:

(Gäller 970 kg flygvikt och metallpropeller.)
Toppfart 235 km/t. Marschfart 205 km/t. Landningsfart 85 km/t. Tjänstetopphöjd 4 150 m. Rullsträcka start 290 m, landning 235 m. Ekonomisk räckvidd 820 km. Ekonomisk bränsleförbrukning 26 l/t.



APPARATEBAU NABERN GMBH

NABERN/TECK-WÜRTT.

BEHÖVER NORRKÖPING EN FLYGPLATS?

Mycket har hänt sedan den tid då Kungsängen byggdes ut till en storflygplats fastän det bara är 20 år sedan beslutet fattades. Men 20 år är en lång tid då det gäller flyget. Den snabba och många gånger oförutsedda utvecklingen kan ställa de bäst genomtänkta planer på huvudet.

Trafiken på Kungsängen har blivit obetydlig. Avståndet har krympt fortare än någon kunnat ana. Jet-åldern har kommit över oss ett halvt sekel för tidigt. Kungsängen passar helt enkelt inte in i dagens lufttrafikbild på grund av det relativt korta avståndet till huvudstaden.

Var det alltså fel att bygga ut Kungsängen? Bör den

Svenska fallskärmsjägare



Det hela började vid Fort Benning i USA. En svensk officer, kapten Bertil Broberg, tjänstgjorde där 1948 vid en amerikansk fallskärmsjägarskola. Han rapporterade hem att flera länder i studiesyfte hade representanter vid skolan och följden blev att dåvarande generalstabskaptenen Nils Ivar Carlborg och löjtnanten Tor Backlund fick en USA-kommendering.

Kapten Carlborg gjorde en utredning som visade att man för överkomliga kostnader skulle kunna starta en fallskärmsutbildning även i Sverige och efter ytterligare en del praktiska studier i Frankrike, Belgien och England visste man det mesta om fallskärmar, hopp teknik, träningsredskap och utbildningsmetoder.

Nu inredde man Lv 1:s gamla ridhus till träningshall och byggde hopp torn på Karlsborgs gamla fästning. Ut-

Forts. sid. 18.

slopas så att området kan utnyttjas på ett sätt som för dagen kan synas vara förnuftigare?

Det här är en utomordentligt intressant, ja livsviktig fråga. För att kunna svara på den behöver man kunna se en bit in i framtiden. Ty den väsentliga frågan är hur morgondagens lufttrafikbild ser ut.

Om avståndet Norrköping—Stockholm idag är för kort för användning av flyg så måste väl detta vara förhållandet i ännu högre grad i framtiden? Det kan nog förefalla så vid ett ytligt påseende, men det är ett fundamentalt fel. Då man skall bedöma det mönster efter vilket luftfarten utvecklas så måste man ha klart för sig att det är de långa avstånden som först erövrats av flyget men att efterhand allt kortare avstånd kommer in i bilden. Flygets utveckling går inte bara mot större och snabbare trafikflygplan. Det intressantaste utvecklingsområdet ligger faktiskt på låghastighetssidan. Det innebär utveckling av flygplan med egenskaper att kunna flyga mycket långsamt och till och med kunna stå stilla och landa och starta mer eller mindre vertikalt. Allteftersom sådana egenskaper kan kombineras med god transportekonomi kommer luftfarten att erövra allt större del av kortdistanstrafiken. Men ett villkor härför är lämpligt belägna flygplatser. Den tidsvinst man vill åt genom flyget får inte spillas bort på onödiga marktransporter.

Vid tal om luftfart och flygplatser är det nog i regel det reguljära trafikflyget som dominerar tanke bilden. Man får inte glömma två andra inlag i bilden, privatflyg och fraktflyg.

Privatflyget omfattar sport-, turist-, affärsflyg o. dyl. På motsvarande sätt som bilismen domineras av privatbilen så har nu i USA flyget börjat domineras av privatflyget, framförallt den del därav som kallas *business aviation*, affärsflyget. Det ständigt ökande privatflyget omfattar i USA f. n. över 70 000 flygplan, vilket med Sveriges folkmängd skulle motsvara c:a 3 000 flygplan. Vi vet av erfarenhet att vad som händer i USA så småningom kommer hit till Europa.

De beslut som låg till grund för anläggandet och utbyggandet av Kungsängens flygplats var säkerligen kloka och framsynta. Utvecklingen har inte gått precis som man tänkt sig, men så småningom kommer man fram till ett mönster, där Kungsängen passar in i bilden. Och den tiden är inte långt avlägsen. En stor industristad som Norrköping måste ha tillgång till en näraliggande flygplats lämplig för all slags luftfart, inte minst fraktflyget, vars betydelse väntas bli ofantlig.

Det vore synd om den omständigheten att utvecklingen hittills inte gått riktigt som man tänkt sig skulle medföra att man tappade huvudet och förmågan att inse den stora betydelse Kungsängens flygplats kommer att ha för Norrköping och stadens normala utveckling.

NEFA NORRKÖPINGS ELEKTROTEKNISKA FABRIKER

ÅRETS FLYGSH

PORTARNA ÖPPNAS

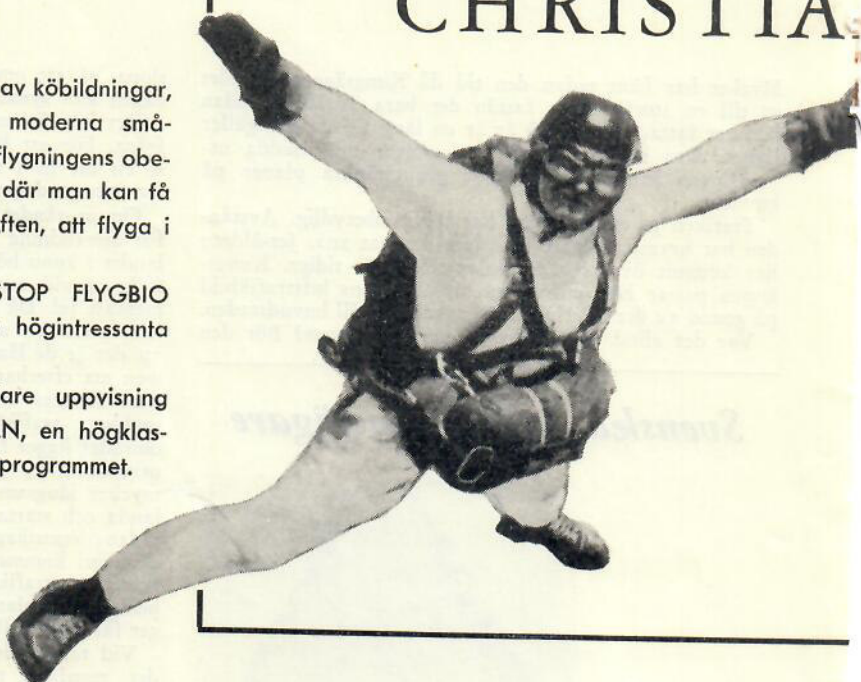
KL. 10.00

Redan kl. 10.00 startar, för undvikande av köbildningar, PASSAGERARFLYGNINGARNA med moderna småflygplan, där man verkligen upplever flygningens obeskrivliga tjusning och med helikoptrar, där man kan få uppleva sensationen att stå stilla i luften, att flyga i sidled och att t.o.m. backa.

Klockan 10.00 startar en NON STOP FLYGBIO och samtidigt öppnar Flygvapnet sin högintressanta UTSTÄLLNING.

Under förprogrammet anordnas vidare uppvisning med RADIOSTYRDA MODELLFLYGPLAN, en högklassig gren i det internationella flygsportprogrammet.

**UNDVIK KÖ
KOM I TID**



HUVUDPROGRAM

KL. 14.30—17.00

1 ÅRETS FLYGSHOW ÖPPNAS

Landshövdingen Per Eckerberg invigningstalar.

2 LANSEN ANFALLER

Ett attackförband A-32 slår till.

3 FYRTAL I TUNNOR

J29-grupp med topptrimmade piloter från F10 Ängelholm avancerar i den högre skolan. Ett internationellt toppprogram av högsta klass.

4 DRAKEN KOMMER

— på mycket nära håll (!) — i luften och på marken. En intim presentation av vårt världsberömda tekniska underverk.

5 BALLONGJAKT

— en gammal hederlig tävling på nytt sätt.

6 CIRKUS FALDERBAUM

Världsmästare avancerar. Albert Falderbaums "knickenrolle" med Bücker Bestmann är en verklig sevärdhet.

7 PRISUTDELNING

Deltagarna i ballongjakten får sin belöning.

KUNGSÄNGEN

RÄTT TILL
I PROG
FÖRBE

OW 29 MAJ 1960

N LADOUËT



— världsberömd

”SKY-DIVER”

störtdyker från 4.000 m höjd, styr sig under den hisnande dykningen med händer och fötter till en plats framför publiken, utlöser fallskärmen på lägsta höjd och tar mark inför de andlöst väntande åskådarskarorna.

(Se specialartikel sid. 18!)

8 BLOMSTER I DET BLÅ

Svenska VM-aspiranter parhoppa i fallskärm.

9 PÅ TYSTA VINGAR

Formationsflygning med segelflygplan.

10 HELIKOPTERSVÄRM

Helikoptrar — civila och militära — Bell och Alouette i (något bullersam) myggdans.

11 DEN STORA KAVALKADEN

moderna flygplan på parad. Flygplan av de typer som är på väg att invadera vårt svenska samhälle demonstreras.

12 GULDMEDALJERNA UTDELAS

Stockholms-Tidningens guldmedalj ”för svensk flygargärning” utdelas till Åke Duvander, SAS, och Ceylon Utterborn, SAAB.

13 MOTOR-SPATZ-URPREMIÄR

för Sveriges första motorseglare.

14 DRAMATISK RÄDDNING

fallskärm — livbåt — helikopter.

15 FRAMTIDENS FLYGPLAN

Spännande tvekamp mellan STOL-flygplan. (STOL = Short Take Off and Landing.)

16 FLERA DRAKAR !!!

Gruppuppvisning med världens förnämsta försvarsflygplan.

17 NT-ÖD-PRISET

till ”Bäste Brävallaflygare”.

18 FRANSKE FRISKUSEN CHRISTIAN LADOUËT SÄTTER PUNKT FÖR ÅFS-60

— men RUNDFLYGNINGARNA, UTSTÄLLNINGEN och NON STOP FLYGBION fortsätter och pågår till mörkrets inbrott.

ÄNDRINGAR
RAMMET
HÄLLES

NORRKÖPING

ATT FLYGA



utan vingar

behärskning av kroppen, kontrollera sitt läge och sin bana under det fria fallet ned till den höjd, då fallskärmen utvecklas.

Man misstar sig således grundligt om man tror att den skicklige fallskärms hopparen faller som en sten. Redan då han lämnar flygplanet intar han sådant läge med armar och ben utsträckta som ett X, att han får så stor bäryta som möjligt. På så sätt blir hans nedfart en visserligen brant, men dock kontrollerad glidflykt. Med små rörelser av armar och ben kan han svänga till höger eller vänster och glida i en brantare eller flackare bana. Sjunkhastigheten kan variera från flack glidflykt med en fart av ca 160 km/tim till lodrätt dykning med omkring 300 km/tim. Som jämförelse kan nämnas att vid fritt fall är fallhastigheten omkring 200 km/tim.

Allt detta beskriver fransmannen Suire i en nyligen utkommen högtintressant bok *La Chute Libre* och vi kommer att få se det visas av den kände fallskärms hopparen Christian Ladouët vid Årets Flygshow på Kungsängen i Norrköping den 29 maj.

Den vinglösa flygningen kan drivas så långt att till och med roll och looping kan utföras och om flygbanan blir för flack uppstår risk för spin, precis som med ett flygplan.

Den praktiska nyttan av kontrollerad glidflykt under nedfarten är uppenbar. Man strävar ju att komma så nära en utvald punkt som möjligt. Det gäller därför att manövrera sig fram till den för utlösandet av fallskärmen lämpligaste positionen. I detta sammanhang kan nämnas, att ovan omtalade Suire innehar världsrekordet i precisionshopp med — hör och häpna — 14,5 cm från målet, som medeltal för två hopp.

I VM i fallskärms hopp har man inga utsikter om man inte behärskar konsten av vinglös flygning. En uppfattning om kravet på fullkomlig kontroll över både kropp och tankeskärpa får man, om vi talar om att reglerna bl. a. innehåller en bestämmelse att man skall utföra fem olika manövrer under det fria fallet. Vilka manövrer som skall utföras och den inbördes ordningen är inte känd i förväg utan meddelas genom en signal från marken, som visas under fem sekunder från uthoppet räknat. För att uppfatta detta gäller det som sagt att ha full kontroll över sig själv.

För några år sedan experimenterade en fransk fallskärms hoppare Leon Vallentine med ett slags infällbara vingar, som han kunde fälla ut efter uthoppet och hålla utspända mellan sina utsträckta armar och ben. Med hjälp av dessa vingar kunde han företa en kontrollerad glidflykt ned till en höjd av några hundra meter, där han sedan utlöste sin fallskärm. För några år sedan förolyckades Vallentine vid en uppvisning av sin flygkonst.

Även om inte Vallentine misslyckats med sina vingar så skulle han dock aldrig kommit längre än till en kontrollerad glidflykt. För landningen skulle han alltid behövt en fallskärm. De mest avancerade av våra dagars fallskärms hoppare har tillägnat sig konsten att utan vingar, med hjälp av sina extremiteter och en fullkomlig

Forts. fr. sid. 15.

bildningen startade med en försökskurs på 30 man. I mars 1951 gjorde kapten Carlborg det första uthoppet och ett år senare ryckte den första kullen värnpliktiga fallskärmsjägare in. Nu började verksamheten på allvar.

All personal vid Arméns Fallskärmsjägarskola (FJS) är frivillig. Varje år anmäler ett stort antal pigga ynglingar vid inskrivningsförrättningen sitt intresse för den oerhört krävande fallskärmsjägarutbildningen. Dessa underkastas speciella testningar, och det blir ett litet antal av de allra lämpligaste förunnat att uttagas för utbildning.

Svenska Fallskärmsklubben bildades 1955 och svarar för fallskärms hoppningens sportliga sida. Genom KSAK tillhör klubben den internationella federationen FAI. Luftfartsstyrelsen medger numera, att man i Sverige bedriver fallskärms hoppning som sport. Säkerhetskraven är emellertid mycket höga och man kräver att hopparna skall ha genomgått en förstklassig specialutbildning. Sådan utbildning är nu tillgänglig även för civilister och bland de verkliga friskusarna i Svenska Fallskärmsklubbens växande medlemsrulla finns t.o.m kvinnliga hoppare.

Behöver man egentligen önska God Fortsättning!

N. Podukany

KÖP SOLSTICKAN SÄLJES TILL FÖRMÅN FÖR BARN och GAMLA



PHÖNIX FS 24

— ETT SEGELFLYGPLAN I PLAST

PHÖNIX är det första segelflygplanet som tillverkats helt i plast. Flygplanet är byggt i sandwichkonstruktion med skal av glasfiberplast med balsafyllning. Vingbalk i egentlig mening saknas. Anmärkningsvärt låg vikt och en fullkomligt glatt yta har blivit resultatet av det revolutionerande byggsättet. För vingar och styrverk har valts en specialkalkylerad laminarprofil, som gör Phönix särskilt lämplig för sträckflygningar vid medelgod och svag termik. Under dylika väderleksförhållanden överträffar Phönix alla tidigare nådda resultat. Flygplanets ringa sjunkhastighet och minimala vändradie gör det möjligt att segelflyga även under de mest ogynnsamma förhållanden. Glidtalet är mycket gott, även vid höga farter. Vid stark termik är Phönix likvärdig med tidigare förekommande tyngre segelflygplan. Sidroder och klaffar manövreras medelst stöstånger, som automatiskt sammankopplas då flygplanet monteras. Upp- eller nedmontering sker på 3 minuter.

DATA:

Spännvidd 16 m. Längd 6,84 m. Höjd 0,95 m. Bär-yta 14,36 m². Tomvikt 165 kg. Tillsatsvikt 130 kg. Max flygvikt 295 kg. Vingbelastning vid 265 kg flygvikt 18,5 kg/m². Säkerhetsfaktor 8.

PRESTANDA:

Bästa glidtal 40 (vid 78 km/t). Lägsta sjunkhastighet 0,48 m/s (vid 66 km/t). Lägsta flygfart 47 km/t. Sjunkhastighet vid lägsta flygfart 0,58 m/s. Glidtal vid 100 km/t 32. Vänddiameter vid 45° bankning 65 m.



APPARATEBAU NABERN GMBH

NABERN/TECK-WÜRTT.

BRÅVALLA FLYGFLOTTILJ

— modernt förband på anrik mark

Den mark på vilken Kungl. Bråvalla flygflottilj är belägen och trakten närmast däromkring är rik på fornminnen. Som exempel kan nämnas Sveriges största hällristningsområde vid Himmelstalund från 1500 f. Kr., endast några kilometer öster om flottiljen. Vid Ekensberg vid södra gränsen av flygfältet finns norra Europas förnämsta hällristningar.

Omkring år 750 utkämpades i Bråvallabygden ett stort slag "Slaget vid Bravallir". Meningarna om var slaget exakt stod är delade. Så mycket är emellertid känt, att det inte ägde rum just på den mark där flygflottiljen nu ligger utan någon mil nordost därom. Slaget utkämpades mellan sveakonungen Ring och den danske konungen Harald Hildetand. Vid denna tid härskade Ylvingsätten på

Ringstad Kungsgård (även den belägen några stenkast från fältgränsen i norr) och det var denna ätt, som Harald Hildetand understödde i dess fejder mot kung Ring. Slaget vanns av kung Ring, som därmed införlivade Östergötland — det sista småkungadömet — med Svea rike. I urkunder och sägner skildras striden brett och dramatiskt. Bekant är episoden, då sköldmön Veborg med ett hugg klyver hakan på Soknarsote och denne slår in skägget i munnen för att hålla hakan uppe, medan han kämpar.

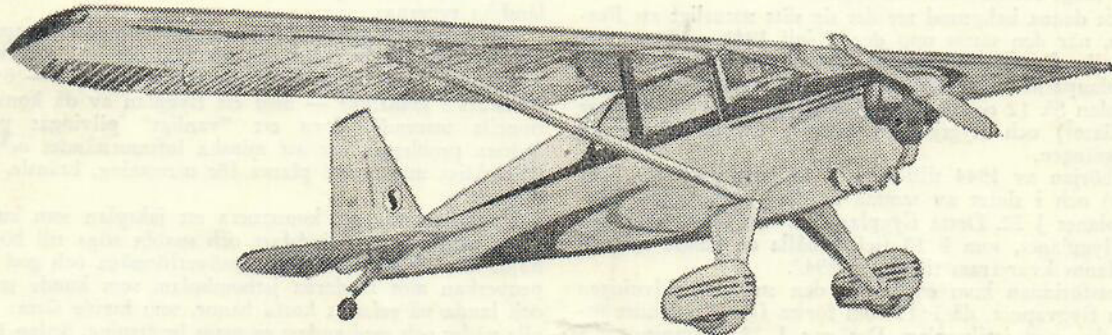
Sörby herrgård, som numera är officersmäss, är ännu ett bevis på gamla anor. Här härskade redan på 1200-talet gårdens första kända ägare, Ingrid Svantepolksdotter av folkungaätten, farmoder till riksdrotten Bo Jonsson



Chefen för F 13, översten Nils Magnus von Arbin, framför Sörby herrgård, en av landets trivsammaste officersmässar. — Men F 13:s verkliga stolthet är ändå Draken!



SILVAIRE LUSCOMBE 8 F



Det är med stor glädje vi nu kan meddela, att SILVAIRE AIRCRAFT CORPORATION har utnämnt oss till generalagenter i Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge för sina beprövade och välkända helmetallflygplan.

Luscombe modell 8 F är det idealiska flygplanet för affärsmannen samt för privatflygaren och flygklubbarna. Luscombe 8 F är utrustat med 90 hkr Continental-motor. Den högvingade konstruktionen i helmetall gör Luscombe 8 F särskilt väl lämpat för de nordiska länderna, där möjligheterna att använda skidställ och flottörer är ett oeftergivligt krav för den som vill ha fullt utbyte av sitt flygplan. — Standard Luscombe 8 F kan nu levereras för 30.233: — svenska kronor fritt fabrik U S A. Emballage och frakttulägg kan uppskattas till ca 4.650: — svenska kronor. — Vi står gärna till Eder tjänst med närmare upplysningar.

Norse Aviation
AKSJSKAP

Box 103, Oslo, Kirkegaten 2

Tgadr: NORAVIA. Telex: 1065

Grip. I abbedisförteckningen för Vreta kloster står Ingrid Svantepolksdotter angiven som abbedissa för klostret år 1265. År 1288 blev hon med våld bortförd ur klostret, ett av de på 1200-talet vanliga klosterroven, och gift med Folke Algotsson, ägare till Sörby herrgård. Hur länge de båda bodde på Sörby vet man inget om. Sedermera dör Folke Algotsson under mystiska omständigheter och Ingrid står som ägarinna till gården.

Det är här som sägnerna om spökerierna på Sörby börjar. Under sekler har där en stor och reslig gestalt tid efter annan varit synlig, gått i låsta dörrar och fört diverse buller och ljud. Kan det möjligen vara Folke Algotssons gamla knotor, som ännu icke fått frid för sitt klosterrov? Än i dag kan man höra mystiska ljud och knackningar. Ovanligt är ej heller att ytterdörren varslar med en smäll strax innan någon om kvällen gör sin entré där.

Så långt fornminnen och sägner.

Mot denna bakgrund ter det sig rätt naturligt att flottiljen, när den sattes upp den 1 juli 1943, gavs namnet Brävalla flygflottilj. Starten var mycket blygsam vad flygplanparken beträffar. Den bestod av några övningsflygplan Sk 12 och P 1 samt jaktflygplanet J 8 (Gloster Gladiator) och flygtjänsten bedrevs till en början på Kungsängen.

I början av 1944 tillfördes F 13 jaktflygplanet J 11 (Fiat) och i slutet av samma år det svenkbyggda jaktflygplanet J 22. Detta flygplan blev det första egentliga jaktflygplanet, som F 13 fick behålla en längre tid och det fanns kvar fram till våren 1947.

Dessförinnan kom emellertid den stora omvälvningen inom flygvapnet, då F 13 som första flottilj i landet utrustades med jetflygplan. Det var J 28 (Vampire) som en ljus sommarkväll i juni 1946 tog mark på Brävalla och därmed inledde en ny era i flygvapnet. Visst var det besvärligt många gånger med "blåslamporna", som de nya flygplanen kallades. De bullrade, förde ljud och brände av gräset på fältet. Givetvis krävdes det startbanor, och den första kom till 1948 och efterföljdes sedermera av ännu en.

I slutet av 1951 ersattes J 28 av J 29 (Tunnan) och det föll sig naturligt att F 13 även här skulle bli först i landet med denna typ av helsvensk god kvalitet. Ful och klumpig på marken men "helvass" i luften blev det allmänna omdömet om Tunnan. J 29 kom under det följande decenniet att bli alla flygförarens trogne "kuse", nota bene om den sköttes och tyglades väl. Och denna omvårdnad finns sannerligen ingen anledning att klaga på vare sig på mark- eller flygsidan. Flygplanet växte formligen ihop med förbandet och blev ett med personalen, precis som det skall vara. Genom "Fogde-gruppens" flotta uppvisningar hävdade sig F 13 även väl i både inhemsk och utländsk konkurrens, bl. a. vid de internationella uppvisningarna i Zürich 1956.

Så är vi då inne i 60-talet. Nio år är en lång tid för ett flygplan på förband. Den tekniska utvecklingen i förening med projekterings- och utprovningstiden för ett modernt flygplan medför att livslängden i medeltal är ca sju år. Det var sålunda nu hög tid att J 29 ersattes med något nytt. Och det blev J 35 (Draken), som gjorde sin entré på Brävalla den 8 mars 1960. Nu pågår mark- och flygomskolning för fullt och den gamla hederliga, robusta Tunnan får maka åt sig för storebror från samma vagg — SAAB i Linköping.

Så är då ringen sluten. Fordom seglade vikingar med sina stolta drakskepp ut ur Bråviken och drog i österled. Nu svingar sig den moderne vikingen i tryckdräkt med sin pilsnabba Drake över östgötabygden. Ser man på den tidsperiod som omspannar år 1500 f. Kr. till år 1960 — över 3 400 år — är sannerligen Brävalla flygflottiljs nu 17-åriga historia en vindfläkt blott.

Men trots detta är vi på F 13 stolta över den bakgrund, som den minnesrika bygden utgör, och vi ser med tillförsikt fram mot de kommande åren, som vi vet innebär hårt arbete med det nya jaktflygplanet J 35 Draken.

J35 Draken

ett tekniskt underverk

i fredens tjänst

Det svenska flygvapnets nya jaktflygplan, J 35 Draken är ett tekniskt och aerodynamiskt mästerverk, vars prestanda kan mäta sig med de förnämsta motsvarande utländska typernas.

När SAAB:s konstruktörer i samarbete med flygvapnets experter för tio år sedan tog itu med det nya projektet, visade det sig svårt att fylla det främsta kravet — överljudsart i planflykt — med ett flygplan av då konventionellt utseende, dvs ett "vanligt" pilvingat plan. Största problemet var att minska luftmotståndet och få tillräckligt utrymme i planet för utrustning, bränsle, vapen etc.

Uppgiften var att konstruera ett jaktplan som kunde flyga med hög överljudsart och snabbt stiga till högsta höjd, som hade överlägsen manöverförmåga och god vapenverkan mot moderna jetbombsplan, som kunde starta och landa på relativt korta banor, som kunde sättas in i alla väder och med endast en mans besättning. Sedan 1949 har ingenjörer kalkylerat, elektroniska matematikmaskiner spottat fram miljoner siffror, konstruktörer ritat, arbetare byggt och flygare provflugit morgondagens svenska jaktplan. Totalt har mer än 500 man varit engagerade i detta utvecklingsarbete.

Planet som skulle bli något alldeles nytt

Först utarbetades vid SAAB ett preliminärt projekt till ett jaktplan med deltavinge. Deltaformen visade sig vara ändamålsenlig. Den möjliggjorde lågt luftmotstånd och erforderligt utrymme. Men den hade en nackdel: tyngdpunktsläget var inte idealiskt. För att få en aerodynamiskt riktig placering av tyngdpunkten måste nospartiet dras fram och planet blev då onödigt långt och tungt. Det var då som idén till den knäckta eller dubbla deltavingen föddes.

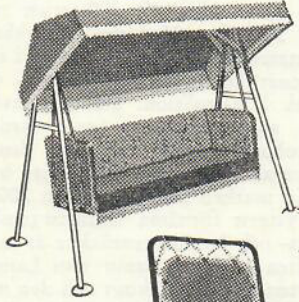
Detta var något alldeles nytt. För att vinna erfarenheter beslöt man sommaren 1950 att bygga ett jetdrivet försöksflygplan i liten skala: SAAB-210, "Lill-Draken". Innan man nådde så långt gjordes en del vindtunnelsförsök. Vidare byggdes några jetdrivna "swing-linemodeller" som prövades med gott resultat.

Deltavingen var alltså konstruktivt mycket lovande. Men hur var den aerodynamiskt och flygmässigt? Gick det överhuvudtaget att starta och landa med normal teknik? Kunde den flygas utan stabilisator i och över ljudfartsområdet?

Ett positivt svar på den första frågan fick man genom swinglinemodellerna och "Lill-Draken". För att i tid få aerodynamiskt underlag för överljudsområdet blev SAAB tvunget att snabbast möjligt skaffa sig en egen vindtunnel för transsoniska området. Den stod klar 1952. "Lill-Draken" konstruerades av en liten grupp personer och de kom att utgöra kärntruppen i konstruktionsarbetet på 35:an, varvid man hade direkt nytta av erfarenheterna från 210:ans flygningar.

Konstruktionsdetaljer

Förutom den okonventionella utformningen har Draken erbjudit åtskilliga speciella konstruktionsproblem. Planet är utrustat med ett nytt viktsekonomiskt högtryckshy-



DOMUS har det!

Se vår utställning av träd-
gårdsmöbler, båtar, mo-
peder m. m.
här på flygplatsområdet

Efter flyguppvisningen

njut en god måltid

på någon av våra restauranger

Restaurang
KAKHUSET
(i nya Folkets hus)

Konsum-
RESTAURANGEN
Repslagaregatan 12



konsum

draulsystem med ett tryck av 210 kg/cm², vilket är mer än dubbelt så högt som för t ex 29:an. Hydraulsystemet är dessutom dubblat för att ge största möjliga säkerhet. I systemet ingår den genomgående servostyrningen av roden, som är nödvändig i de fartområden det här är fråga om. Som jämförelse kan nämnas att de maximala roderkrafterna för Draken är omkring 10 gånger större än för Tunnan.

Servostyrningen har en nackdel: föraren mister känslan av roderkrafterna i styrspaken. Vid hög fart kan det t o m medföra att planet bryts sönder i luften om föraren tar för hårt i spaken. För den skull har sk syntetiska roderkrafter matats in i styrspaken. Dessa krafter åstadkommes genom en hydraulcylinder, vars tryck bla regleras av flygplanets fart, varigenom spakraften automatiskt anpassas efter varje fartområde. En annan nyhet är att en del av Drakens bränsleförråd inrymmer i integraltankar, dvs skalplåtarna utgör samtidigt tankarnas väggar. Särskilda gummitankar i vingarna finns alltså inte.

Planetets höga acceleration efter lättning har gjort att man måste se till att landstället snabbt kan fällas in, vilket sker på 4 sekunder. Under infällningen förkortas landställsbenen med hela sin fjädrande längd. Härigenom sparas utrymme för annan utrustning.

En deltagning startar och landar med relativt stor anfallsvinkel — nosen hålls högt. Detta ger föraren dålig sikt. För att eliminera den nackdelen på Draken har förarkabinen placerats framför vinganten och luftintagen. Samtidigt har kroppsnosen böjts nedåt, varigenom förarens sikt blir utmärkt. För att korta av utrullningssträckan kan bromsskärm användas vid behov.

För aerodynamikerna har Draken betytt avsevärt mer arbete än tidigare plan. Man kan bedöma att Draken krävt 2 à 3 gånger så mycket arbete i detta avseende som Lansen. Till största delen beror detta på att Draken måste beräknas för tre hastighetsområden: underljudsart, ljud-

fart, överljudsart. Man har också måst ställa mycket högre krav på modellerna än för. Det är därför inte underligt att en sådan modell — precisionstillverkad — av stål — kan kosta c:a 100.000:— kr. Den mättekniska utrustning som tillverkades i lättmetall vägde bortåt 500 kg vid utprovningarna. Den 25 oktober 1955 flögs för första gången en prototyp till Draken av SAAB:s flygprovchef civilingenjör Bengt Olow. Den visade sig till allas stora glädje om än inte överraskning till fullo motsvara de förhoppningar man hade ställt.

Fart och beväpning

Draken kan operera med en fart av 1,8 Mach. De första prototyperna, som hade svagare motor än första serieversionen nådde i planflykt Mach 1,4. Motorn är en av Svenska Flygmotor AB licensbygd jetmotor av typ Rolls-Royce Avon (RM 6) av den sk 200-serien med statisk dragkraft av c:a 5000 kp. Med den svenskkonstruerade efterbrännkammaren kommer motorn upp i inte mindre än 7000 kp. Planet är försett med siktes- och radarutrustning av svensk konstruktion. Standardbeväpningen är två 30 mm automatkanoner (en i vardera vingen) samt bla jaktrobotar under vingarna. Senare versioner med mer avancerad utrustning har börjat byggas. Stighastigheten är vid marken inte mindre än 200 m per sekund. Planet har ytterst förnäma lågfartsegenskaper och dess krav på start- och landningssträckor är mycket måttliga, endast hälften så långa banor som Lansen. Den normala sättningsfarten är c:a 220 km/t och den normala rullsträckan vid landning är mindre än 1200 m även om man sparar på bromsar och hjul. Med bromsskärm och kraftig hjulbromsning kan banan avsevärt förkortas och man kan klara det på 600 m eller t o m ännu mindre om så krävs.

1958, då serieversionen av J 35 A kommit igång, startade man också en förbättrad version, J 35 B, som fick en

CHAMPION

TRAVELER

DeLuxe

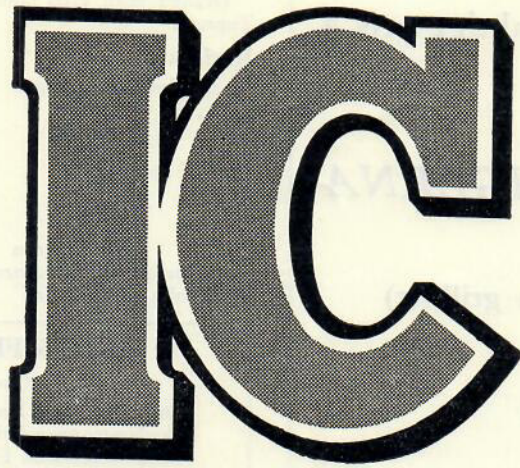


trivsam, lättflugan, smakfullt inredd och med fullständig elutrustning. Marschfart 175 km/t m Continental 90 hkr boxermotor. 2 bekväma sittplatser. USA-normering för avancering. En bekantskap väl värd att göra!

AB SILJANSFLYG är generalagent för Champion-flygplanen, bedriver certifikatutbildning över hela landet genom ambulerande flygskolor, står till tjänst med taxiflyg, rundflygning samt jordbruks- och skogsskyddsflyg.

AB SILJANSFLYG ORSA

FAK 57 - TEL. 0250/50150



leder utvecklingen, värnar bilismens intressen

- Innestående pengar är Era egna och Ni får ränta på dem.
- Ni har full insyn i Er förening och dessutom medbestämmanderätt.
- Som medlem får Ni kostnadsfri förar försäkring. Nu höjd till 5.000:—.
- Ni får återbäring på *alla* köp från första kronan.
- Ni har genom OK-produkterna kvalitetsgaranti på bensin, diesel- och smörjolja.
- *Dessutom*, IC har alltsedan tillkomsten varit först med att sänka priserna och höja kvaliteten. *IC* gör bilägandet billigare och bättre.

Bilägarnas egen organisation

God mat

till fördelaktigt pris å

FOLK- RESTAURANGERNA

GOD VÄN (modern grillbar)

V. Kungsgatan 17

HAMNKÄLLAREN

invid Hamnbron

SKEPPET

Nya Torget

starkare motor som möjliggör en höjning av toppfarten till över dubbla ljudhastigheten och stighastigheten från markhöjd till c:a 250 m/sek. Dessutom får planet ökad topphöjd och längre flygsträcka. Vidare kan det utrustas med tung attackbeväpning, vilket har stor betydelse för eventuell export.

Draken skall efterhand ersätta J 29:an, Den flygande Tunnan.

Kuriosa

| | |
|-------------------------------|------------|
| Stockholm—Amsterdam | 34 min |
| „ —Cairo | 1 t 43 „ |
| „ —London | 44 „ |
| „ —Moskva | 37 „ |
| „ —Paris | 47 „ |
| „ —Prag | 32 „ |
| „ —Rio | 5 t 24 „ |
| „ —Washington | 3 t 21 „ |
| Runt jorden vid ekvatorn omkr | 20 tim |
| Stockholm—Nordpolen | 1 t 20 min |

ÅRETS FLYGSHOW 1960

Överstyrelsen:

Landshövdingen Per Eckerberg (ordförande)
Riksdagsmannen Fridolf Thapper
Förbundskassören Ernst Rosenlund
Kommunalrådet Manne Jarméus
Gatuchefen Arvid Ljungström
Polismästaren Alvar Ekstrand
Fastighetsdirektören Åke Eriksson
Översten Nils-Magnus v. Arbin
Disponenten Chr. von Sydow
Disponenten I Campbell
Advokaten Rolf Halvorsen
Generalmajoren Nils Söderberg (verkst. ledamot)

Besök släkt
och vänner
"over there"



Kom in till oss och hör Er för hur Amerika-resan kan ordnas! Ni får råd och hjälp med biljetter, hotellrum, valuta etc.

För dem som inte vill resa på egen hand ordnar SJ Resebyrå tillsammans med Svenska Amerika Linien särskilda "släktoresor".

Broschyrer och närmare upplysningar hos



Centralstationen
Norrköping Tel. 603 00, 602 00



Drottninggatan 22
Norrköping Tel. 644 00

Lansen

*spjutspets i
det svenska försvaret*

Nya metoder, nya idéer gav nytt plan

SAAB 32 Lansen är ett av de vackraste och smäckraste flygplan som modern teknik skapat. Det är alltigenom svenskkonstruerat och dess prestanda är avgörande för vårt lands möjlighet att freda de långsträckta gränserna. Inom en timme kan Lansen nå vilken punkt som helst av vårt avlånga land med last av raketer och bomber.

Redan 1946 planerades efterträdaren till flygvapnets B 18, ett tvåmotorigt propellerdrivet attackplan, och man tänkte sig först ett jetplan med två jetmotorer. Projektet gick under namnet SAAB 1119. Men 1948 gick man över till tanken på ett lättare plan med en jet motor och efterbrännkammare. Och den 20 december 1948 satte SAAB igång arbetet på detta plan. Man prövade olika former av pilvingar och sommaren 1950 utrustade man en SAAB-91 Safir med förminskad modell av dessa vingor som hade 35° pilvinkel. På samma sätt utprovade man efterhand andra detaljer av planet och för första gången användes en SAAB-konstruerad sk gradienttank för att kontrollera strömningen kring flygplanet vid låg fart. I denna leddes ett elektriskt strömfält genom vatten och åstadkom en sorts "vindtunnel" för låga farter.

Den första prototypen till Lansen flögs i november 1952. Denna och ytterligare tre provflygplan prövades sedan ingående — tekniskt och taktiskt — i flera år och den 25 oktober 1953 gick planet för första gången genom ljudvallen i dykning. Även utan efterbrännkammare kan det i dykning överträffa ljudhastigheten.

Lansen är det första plan vars utformning till 100 procent beräknats med tillhjälp av en vid SAAB utvecklade matematisk metod, som i hög grad underlättar tillverkning av mallar och verktyg. Självfallet innebär dylika metoder omfattande räkneoperationer och för Lansens del krävdes bortåt 2,5 miljoner sifferoperationer. (Enbart beräkningsavdelningens arbete har för 32:an varit ca 7 gånger mer omfattande än motsvarande arbete för J 21A och mer än dubbelt mot för J 29.

I december 1955 fick flygvapnet den första leveransen av Lansen. I slutet av 1957 var alla 12 attackdivisionerna utrustade med Lansen, eller 3 div per flottilj. Det var första gången som samtliga attackflottiljer hade samma typ av plan, vilket innebär en avsevärd förenkling av lagerhållning, reparationer m. m.

Lansens konstruktion

Den ursprungliga versionen var försedd med en Rolls-Royce Avon-motor på 3000 kp och med efterbrännkammare kom dragkraften upp i 4000 kp. Men de senare versionerna har försetts med en starkare motor som licens-tillverkas i Sverige vid SFA i Trollhättan. Planet är avsett för två mans besättning, en förare och en navigatör, som sitter bakom varandra i en tryckkabin. Katapultstolarna av SAAB-typ är utskjutbara snett uppåt-bakåt.

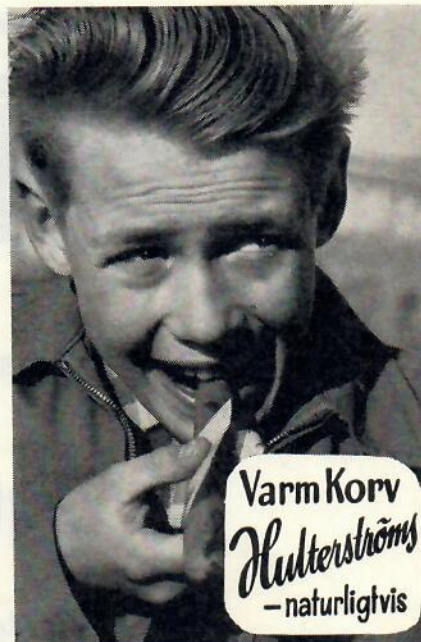
Flygkroppen är en skalkonstruktion av lättmetall. Luftintagen till motorn sitter i flygkroppens sidor strax framför vingroten. Stjärtpartiet består av en enkel central fena och stabilisatorn kan omställas av föraren under flygning. Såväl skevroder som höjdroder är servostyrda. Vingen, stabilisatorn och fenan har relativt stark pil-



HÖGRE

SVENSKA
HANDELSBANKEN

Nu över 1.000.000 konton



form. Vingen är en skalkonstruktion helt av lättmetall, försedd med klaffar av Fowler-typ, som rör sig bakåt-nedåt under utfällningen och därigenom ökar vingens vältning och yta vid start och landning. Yttervingarna är försedda med stallfenor, som förbättrar stabilitet och manöverförmåga vid överstegring. Landstället är trehjuligt med nosstall som fälls in framåt, under det att huvudstället, som är infäst i vingen, fälls in uppåt i flygkroppen.

Genom sin höga fart (över 1100 km/tim) blir Lansen vid flygning på låg höjd sommartid utsatt för hög friktionsvärme. För att hålla kabintemperaturen på en behaglig nivå är planet försett med en kylarkabin av helt SAAB-konstruerad modell. För att ytterligare öka planet redan tidigare anseliga flygsträcka kan planet försees med en utvändigt strömlinjeformad extra bränsletank som monteras under flygkroppen.

Lansens tre versioner

Lansen existerar idag i tre versioner, 32A, 32B och 32C. 32A är attackversionen, försedd med fyra 20 mm kanoner. Det kan bära raketer, bomber och robotar. 32B är nattjaktversionen och har försetts med en starkare motor och en större efterbrännkammare, en för nattjakt anpassad beväpning och en mer avancerad specialutrustning för navigering och eldledning. Härigenom har stora förbättringar uppnåtts ifråga om stigförmåga och hastighet, varjämte den nya beväpningen möjliggör effektiv bekämpning av moderna bombflygplan under alla väderleks- och siktförhållanden. S32C är spaningsversionen och har försetts med omfattande fotospaningsutrustning av modernaste slag. Olika alternativ av helautomatiska kameror kan installeras och planet har dessutom vissa hjälpmedel som möjliggör fotografering nattetid från alla höjder. Vidare har det utökad teleteknisk utrustning för

mörkernavigering och radarspaning. I och med att S32 kom ut på flottlerna och ersatte S 18 blev det svenska flygvapnets samtliga plan jetdrivna.

Data och prestanda:

Typ: Enmotorigt allvädersplan för attack, jakt och spaning.

Besättning: 2 man.

Motor: Rolls-Royce Avon på 3000 kp, med efterbrännkammare 4000 kp, eller 5000 kp (32B) som kan ökas till 7000 kp.

Beväpning: Automatkanoner, raketer, bomber samt robotar. (ev.)

Spännvidd: 13 m.

Längd: 15 m.

Vingyta: 37,4 m²

Tomvikt: c:a 7000 kg.

Maxhastighet: över 1100 km/t.

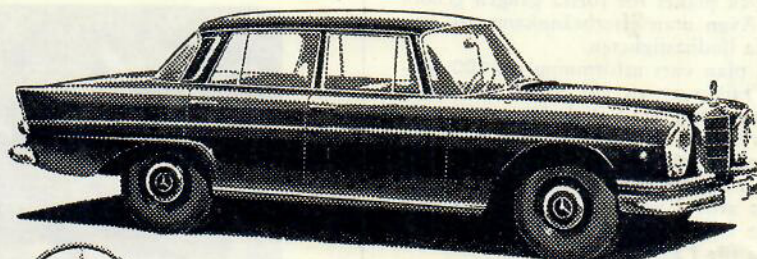
Marschhast.: c:a 1000 km/t.

Topp höjd: c:a 15 km.

FLYGLOTTERIET

De högsta vinsterna utgöres av 4 ultramoderna SAAB-96, Sveriges populäraste plastbåt Flygfisken med motor och TV-apparater 21" från Philips.

Lottpris 3: —.



Märket
som säger mer än 1.000 ord

PHILIPSONS



I NORRKÖPING BIL-AKTIEBOLAG

Mango

Indisk smaksensation
till Sverige



AB Norrköpings Förenade Bryggerier

Norrköping — Telefon 298 70

Mango-extraktet som smaksätter Apotekarnes uppfriskande läskedryck Mango, härrör från den indiska välsmakande frukten med samma namn och tillverkas vid Rockströms Fabriker Goa AB liksom så många andra högklassiga fruktextrakter för den nordiska läskedrycksindustrin.

Rockströms Fabriker Goa AB

Norrköping — Telefon 399 60

För flygisk framtid med ungdom på fritid

KSAK:s angelägnaste uppgift är att främja privatflyget — modell-, segel- och lätt motorflyg. Därigenom beredes praktiskt taget hela landets ungdom tillfälle att komma i kontakt med flyget, till utbildning och aktiv verksamhet.

Flygets utomordentligt kraftiga utveckling både kvantitativt och kvalitativt kräver såväl mer omfattande som strängare urval. Därför har privatflygets betydelse som rekryteringskälla för flygets skilda verksamhets- och yrkesområden i hög grad ökat. Genom privatflyget skapas den största möjliga bas för det förberedande urvalet bland den ungdom från vilken flygets folk rekryteras.

Modellflyget utgör den breda basen. Urvalet har där karaktären av en intresse- och anlagsprövning — det första ledet i det förberedande urvalet av för flyget lämpad ungdom.

Segelflyget som under KSAK:s ledning bedrivs vid ett 40-tal över hela landet spridda klubbar bedömes av chefen för flygvapnet vara av synnerligen stort värde för flygvapnets rekrytering. Intresset hos ungdomen väckes

och intresserade pojkar får tillfälle att pröva sin fallenhet. Genom den förgallring som segelflygutbildningen medför tillföres flygvapnet ett bättre rekryteringsklientel som höjer standarden och minskar utbildningskostnaderna.

Motorflyget expanderar kraftigt. Utom flygvapnet, SAS och Linjeflyg finns ett 30-tal företag inom landet som bedriver yrkesmässigt flyg och utgör viktiga inslag i landets näringsliv. Det finns många bottenflygskolor som utbildar fram till privatflygarcertifikat, men inga högre skolor — det är privatflygverksamheten som utgör fortsättningsskola och erbjuder möjligheter till den praktik som fordras för att bli yrkesflygare.

KSAK har organiserat det lätta motorflyget så att det blir till gagn för samhället samtidigt som det utgör underbyggnad för det yrkesmässiga flyget — en form kallad hjälpflyg.

Hjälpflyg är allmännyttig flygverksamhet som utföres av till Kungl. Svenska Aeroklubben ansluten flygklubb, såsom deltagande i räddningstjänst, civilförsvarsövning, trafikövervakning, skogsbrandbevakning etc.

Låt sparbanksboken

förverkliga högt flygande planer . . .

NORRKÖPINGS
 Sparbank



BORGS FABRIKS AB

TILLVERKARE AV BL. A. DE VÄRLDSBERÖMDA

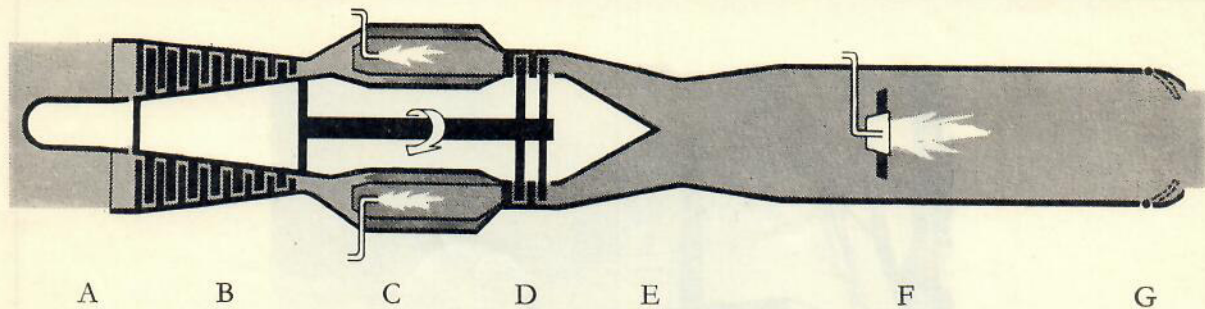


UPPFÅNGNINGSANLÄGGNINGARNA
FÖR JETPLAN

FLYTTAR IN I

INDUSTRIHUSET

F. D. NYBORGS YLLEFABRIK



Så arbetar en jetmotor med ebk

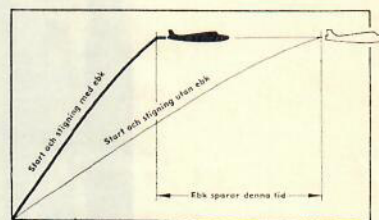
Detta är den turbojetmotor som sitter i Draken. Motorn är en Rolls-Royce Avon (RM 6), som tillverkas på licens av Flygmotor i Trollhättan. Den är försedd med en efterbrännkammare som har konstruerats av Flygvapnet och Flygmotor i samarbete.

Med tänd ebk ger motorn en dragkraft av 6.500 kg. Bränsleförbrukningen är då närmare 15.000 l/tim. Motorn väger totalt 1.355 kg.

- A. Luft sugns in i luftintaget ...
- B. ... och komprimeras i kompressorn till c:a 1/4 av sin ursprungliga volym.
- C. I brännkammarna tillförs fotogen, som förbrännes, varvid luftens energiinnehåll ökas.
- D. 2/3 av energin (c:a 25.000 hk) tas upp av turbinen, som driver kompressorn.
- E. Gasen rusar bakåt genom utloppsdelen ...

F. ... till efterbrännkammaren, där gasmassans volym och temperatur ytterligare ökas ...

G. ... och hastigheten i utloppsmunstycket blir c:a 2500 km/tim



KÖP ALDRIG

TV — Radio

Frysaskåp — Frysbox — Kylskåp

Tvättmaskin

förrän Ni besökt

Skandinaviska TV
SPECIALFIRMA FÖR KVALITETSPRODUKTER

NORRKÖPING
Repslagaregatan 38
Tel. 666 00, 676 00

LINKÖPING
Engelbrektsgratan 11c
Tel. 454 40

Avbetalningsförsäkring på ALLA kapitalvaror

GLACE- BOLAGET AB

NORRKÖPING

Repr. F:a Carl Gullberg

Tel. 304 00—384 00

Varför åka när man kan flyga

Är vägen kort så cykla — det är trevligt. — Är den lång kan Ni välja mellan "dunk-dunk-dunk", eller att få landsvägen i ansiktet mil efter mil och trötthet i "gasbenet" eller... INRIKESFLYG. Att tryggt och bekvämt sväva fram till målet i en bekväm fåtölj — till lågt pris! — Är valet svårt?

Inrikesflyget växer — Sverige krymper

Det svenska Inrikesflyget har växt rekordartat och kommer att växa ytterligare under 1960. Redan nu trafikeras 16 flygfält med goda markförbindelser till över 130 städer och större orter. För affärsresan, semestern, weekend-trippen erbjuder Inrikesflyget snabba, bekväma förbindelser och låga priser.

Tala med Er resebyrå eller LIN/SAS

Flygvägen den enda raka

LIN/SAS



SAAB



flygkvaliteten ger mervärde



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET · LINKÖPING

Pris 1:—

Aktiebolaget Trycksaker, Norrköping 1960