2 FEBRUARI 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

Fiskflyg i Lappland. Arne Gundersen hos fiskarlappar i Satis. Se artikel i serien »Flygande vagabond».

# Svenska deltavingen

**Provflygningen av Fiat G. 80,** det nya italienska tvåsitsiga övningsjaktplanet, anses vara den största flyghändelsen i Italien sedan kriget. Jungfruflygningen med detta Italiens första moderna reaplan gjordes i december. G. 80 är den första prototypen av en serie av vilken tre versioner planeras. Den är utrustad med en De Havilland Goblin 35 reamotor på 1.590 kg dragkraft. Den andra prototypen kommer att få en Rolls-Royce Nene och den tredje en De Havilland Ghost. Den första versionen avses som enbart övningsplan medan de två andra blir ensitsiga jaktplan. Den första versionen har följande data och beräknade prestanda: Spännvidd 11,00 m, vingyta 25,14 m², tomvikt 4.060 kg, flygvikt 5.400 kg, maxfart vid havsytan 880 km/tim, vikningshastighet med flaps 165 km/tim, topphöjd 13.500 m, flygsträcka 1.400 km. Startsträckan 1.400 km. Startsträckan anges till endast 640 m!

×

**En »bomb»,** avsedd att förhindra explosion i bränsletankarna om ett flygplan träffas under strid, håller på att utvecklas i England, meddelar SBAC. Bomben som är mycket liten (50—75 mm diam.) innehåller ett icke angivet ämne och placeras i bränsletankarna. Om en explosion i tanken initieras, reagerar bomben omedelbart och exploderar i sin tur, vilket har till följd att den gas som då utvecklas helt dämpar bränsleexplosionen.

×

**Spanien** får inte bara VM i segelflyg i år. FAI:s årskongress förlägges också till Spanien, närmare bestämt i Madrid i början av maj. Dessutom planerar spanska aeroklubben en spansk-amerikansk sportflygkonferens i april.

×

**Douglas DC-7,** en transportversion av DC-6, kommer inom kort. DC-7 kommer att få fyra Wright R-3550 Turbo Compound motorer på 3.250 hk vardera. Flygkroppen blir nära tre meter längre än på DC-6 och maximala flygvikten blir 52.980 kg (mot 45.360 för DC-6). Toppfarten beräknas till 640 km/tim och marschfarten till drygt 580 km/tim. American Airlines har beställt 25 exemplar av DC-7 för leverans 1953. Priset är 1.590.000 dollar! Per styck!

×

**Silver City Airways,** det bolag som i flera år med sådan framgång skött »bilfärjan» med flyg över Engelska kanalen, har beställt ytterligare sex Bristol Freighters. Dessa nya plan kommer emellertid att få förlängd nos (1,5 meter längre än tidigare) vilket gör det möjligt att ta ombord tre bilar och 20 passagerare, mot 2 bilar och 12 passagerare i standardversionen.

×

**Haveriet** med prototypen till det nya engelska reabombplanet Vickers Valiant orsakades av eld i ena motorgondolen. Hela besättningen, fem man, hoppade ut men en av dem dödades. Flygministeriet meddelar att haveriet inte kommer att medföra några ändringar i produktionshänseende.

×

**Henri Dittmar** har nyligen gjort första provflygningen med det nya tyska segelflygplanet Condor 4. Det är första gången efter kriget som en tysk pilot provflyger ett tyskt flygplan i Tyskland. Henri Dittmar är en av Tysklands mest kända segelflygare. Condor 4 beräknas kunna vara med i segelflyg-VM i Spanien i sommar.

×

**Bristols nya** stora helikopter typ 173 har nu gjort sin första provflygning och undergår f. n. flygprov vid fabriken utanför Bristol. Första flygningen varade 10 minuter. Flygvikten var 4.120 kg. 173 kan ta 13 passagerare.

×

**PASTORAL IDYLL**

**I en »Notice to Airmen» som häromdagen anlände till Luftfartsstyrelsen från Nya Zeeland meddelas att: Fairlie flygfält är tillsvidare stängt på grund av att lammningstiden tagit sin början...**

×

**Flygfraktmarknaden.** Det är fortfarande gott om order i marknaden, men relativt få avslut är gjorda på grund av bristen på flygplan. Svårigheten att erhålla

**PRISTÄVLINGEN**

**Flygkryss-tävlingen i julnumret har fått rekorddeltagande, varför resultatet av tävlingen inte hinner meddelas förrän i Looping nr 3 som utkommer den 5 mars.**


*Looping*

Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg.

**NR 2 — ÅRG. 2**
**Februari 1952**

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för Svenska Pilotföreningen Stockholms Flygklubb m. fl.

Utkommer en gång i månaden

Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3

**Redaktör och ansvarig utgivare:** Yngve Norrvi

**Bitr. red. och annonschef:** Erik Jägerblom

Telefon:
Redaktion och exp. 35 39 57
Annonsavdelning 52 87 52

Postgirokonto 45 35 30

**Prenumerationspris:**
Helår ..... kr. 9:50
Halvår ..... » 5:00
Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på postgirokonto nr 45 35 30. Ange på talongen vad beloppet avser och från vilket nr tidningen önskas.



EFTERTRYCK FÖRBJUDES

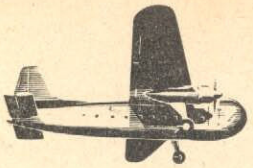


AB Falköpings Tidnings Tryckeri 1952


**Brommaflyget** ökade kraftigt även under 1951. Antalet flygplanrörelser var 37.780, en ökning med 14 % mot året före. Den största procentuella ökningen härrör från den icke reguljära yrkeslufttrafiken som ökat cirka 50 %, huvudsakligen beroende på större omfattning av tidningstransporterna.

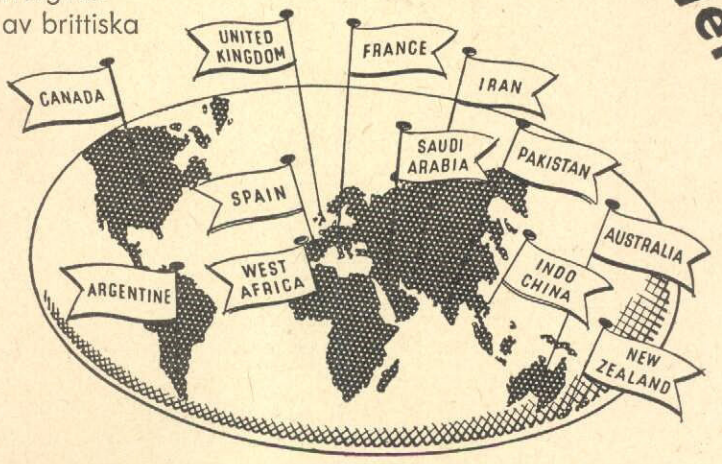
**Total flygverksamhet.**

| | 1949 | 1950 | 1951 | + % |
|---|---|---|---|---|
| Avg. o. ank. fpl ..... | 32608 | 33064 | 37780 | + 14,3 |
| Passagerare ..... | 213296 | 234895 | 277169 | + 18,0 |
| Resgods, ton ..... | 2851,8 | 3091,9 | 3788,1 | + 22,5 |
| Fraktgods, ton ..... | 2254,9 | 3969,1 | 5366,4 | + 35,2 |
| Post, ton ..... | 597,9 | 791,7 | 808,5 | + 2,1 |



# ...on which the sun never sets

Den smidiga »Bristol» typ 170 Freighter används i dag i reguljär trafik av brittiska flygvapnet, av trafikflygbolag och charterbolag i ett dussin länder i olika delar av världen. Från Kanada och Argentina i väster till Australien och Nya Zeeland i öster flyger Freighter i oavbruten tjänst, i uppdrag jorden runt »on which the **sun never sets.»**




THE "Bristol" AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

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


flygbensin öster om Abadan har i flera månader lamslagit chartertrafiken till och från Fjärran Östern. Dock meddelas nu från London, att bensinsituationen börjat lätta, och man hoppas därför nu kunna ordna enstaka charterflygningar till Östern. Linjebolagen, som i några månader var tvungna att inskränka sin reguljära trafik på Östern på grund av bensinbristen, har åter kommit igång, men är inte i stånd att absorbera den stora kvantitet last som erbjudes.

Brittiska regeringen har fortfarande en stor del av de större brittiska maskinerna gående på charter, och få 4-motoriga charterplan utbjudes därför. De strama frakterna för stora maskiner stiger ytterligare.

×

**Brittiska sportflyget** har liksom det svenska haft svåra tider på grund av brist på ändamålsenliga flygplan och alltför höga omkostnader. Nu har Departement of Inland Revenue trätt hjälpande mellan för att försöka få bättre fart på privatflyget, som man anser har den största betydelse ur olika aspekter, inte minst när det gäller rekryteringen till RAF. Till den ändan har de firmor som vill ge sina anställda hjälp att flyga eller att ta certifikat erbjudits att i form av skattelättnader få tillbaka halva den summa de lägger ut. I vissa fall kan mer än hälften gå tillbaka.

Tänk om man skulle föreslå Sköld något sådant...!

För övrigt kan nämnas att man i England f. n. räknar med att endast cirka 300 privatflygplan finns i tjänst inom de 69 flygklubbar som tillhör Association of British Aero Clubs. De flesta av planen är Austers.

×

**CUB-NYTT**

Världens äldsta (?) Cub, en J-2 med serienr 1402, flög nyligen från Marin Countyfältet nära San Rafael i Californien, till Annette i Alaska, en sträcka på nära 2.000 km. Planet hade ingen radio eller extra instrumentutrustning. En reservtank i framsitsen möjliggjorde flygningen. Terrängen på sträckan är nämligen mycket ödslig och höglänt med upp till 320 km mellan flygplatserna. Vid ett tillfälle måste piloten även över 160 km öppet vatten. Den vördnadsvärda J-2:an var försedd med en nyligen grundöversedd 40 hk Continental-motor.

×

Den högsta fraktflygning som någonsin utförts i Alaska har gjorts med en Super Cub försedd med Federal hjulskidor. Det var en vetenskaplig expedition som uppnådde och kartlade den 6.178 m höga toppen av Mt. McKinley. Alla förnödenheter till expeditionen flögs upp till dess bas som var belägen på Kahiltna-glaciären 3.000 m över havet.

Dessa flygningar gjordes mitt i sommaren och expeditionens chef säger i ett entusiastiskt brev att nyckeln till deras stora framgångar var just hjulskidorna och det lilla goda flygplanet. Han beklagar att de icke tidigare haft tillgång till dylika transportmedel enär de skulle ha varit till ovärderlig nytta under deras 20-åriga arbete i dessa otillgängliga trakter.

## Flygande start

Flygvapnet har i dagarna släppt ut sin nya aspirantbroschyr, en klatschig sak i djuptryck med massor av bilder och alla de upplysningar en flygintresserad grabb (och säkerligen också hans föräldrar) vill ha när han funderar på att ta anställning vid flygvapnet, antingen det nu gäller som officer, flygingenjör, meteorolog eller intendent. »Framtid med flygande start» heter broschyren som redan distribuerats till ett stort antal studerande. De som inte erhållit broschyren men är intresserade av den, kan rekvirera den kostnadsfritt från *Flygstabens personalavdelning, Stockholm 20.* Man kan också få den vid närmaste flygflottilj.

# S. B. A. C. Flygutställning
# i FARNBOROUGH
# 1951

The A. W. Meteor N. F. 11

The Avro Ashton

The Avro Shackleton

The Avro 707

The Boulton Paul Delta P. 111

The English Electric Canberra

The Fairey Firefly

The Gloster Meteor

The Hawker P. 1052

The Hawker P. 1067

The Hawker P. 1072

The Short S. A. 4

The Vickers Supermarine Attacker

The Vickers Supermarine 508

The Vickers Supermarine 535

The Vickers Valiant

The Vickers Viscount

alla utrustade med

ROLLS-ROYCE

*Aero*

ENGINES

*Repr.: Salén & Wicander, Aktiebolag, Styrmansgatan 4, Stockholm. Tel. 67 93 40 (växel)*

# Middag med fem stewards . . .

ÄR DET BARA BRACKOR som flyger? Med risk att stöta sig med både oförvitliga flygpassagerare och lika oförvitliga flygbolag gör sig en enkel man av folket den frågan vid studiet av en nyligen publicerad annons, där det görs s. k. reklam för atlantflygningar, rubricerade såsom »världens mest luxiösa flygningar».

Jo jag tackar! Det är inte småsmulor man bjuds på under en sådan färd. Och själva resan får man så att säga på köpet . . . Annonsören börjar med att presentera den enklare sorten, förmodligen den som är avsedd för vanligt folk så där i största allmänhet, alltså inte såna där som flyger b a r a för att komma in på den hurtiga pressavdelningen »Vi som flyger och far».

Detta enklare färdsätt tillgår enligt annonsen så här: »Koppla av i stora salongen en trappa ned! Den utsökta middagen består av sju rätter, inkl. cocktails, franska viner och likörer!»

När passageraren klämt i sig gåslevern, den ryska kaviaren, kycklingen och salladerna, de franska vinerna och de många likörerna, rekommenderas han av den förutseende annonsören att för endast 125 kronor skaffa sig »en ljuvligt skön bädd», som också ingår i det välförsedda bolagets flygande utrustning.

Men inte nog med det; trots att det här gäller vanliga vardagsflygningar får passagerarna minnesgåvor innan de lämnar flygplanet. Oavsett kön får man bl. a. en flott »flygväska» och råkar man vara dam, så blir det »nyskurna orchidéer och Lanvins parfym Arpège». För att inte trötta läsaren — och möjligen av sparsamhetsskäl — har annonsören inte ansett sig böra räkna upp alla de extra förmånerna utan nöjt sig med att antyda deras befintlighet.

FÖR ATT EMELLERTID INGEN skall kunna komma och säga att det inte tas hänsyn till passagerarnas hälsa och välbefinnande även i andra avseenden har annonsören även kostat på sig att i all enkelhet meddela att erfaren besättning medföljer. Detta måste givetvis verka uppmuntrande på de mera skeptiska spekulanterna. Dessutom går meddelandet in på en redan för annan reklam påbörjad tryckrad, varför inget extra utrymme behöver kostas på detta i och för sig viktiga meddelande.

Nu förhåller det sig emellertid så — såsom ovan antytts — att det även förekommer en söndagstur, en »specialare» som är någonting alldeles extra i hästväg. Där sker avkopplingen i »sovfåtöljer i vilka Ni kan sträcka ut Er i Er fulla längd». Man ser riktigt framför sig hur långa, välväxta och blonda vikingar och vikingskor halvligger i skinnmöblerna och sträcker lemmarna ifrån sig, en imponerande och skön syn. — Inga medel har skytts för att passagerarna ska trivas, och för att öka komforten och medge »personligare service har passagerarantalet begränsats». Utmärkt! Trängsel är ett oting, som av detta verkligt publikförstående flygbolag ansetts böra hänvisas till den lägre tjänarkasten. I nästa mening påpekas nämligen att inte mindre än »fem specialutbildade stewards står till förfogande». Nu sägs det inte om varje passagerare har fem stewards tillgängliga för sitt personliga behov eller om dessa fem beräknas kunna klara alla passagerarna. Onekligen en brist i upplysningstjänsten. Med tanke på att det här är fråga om »världens mest luxiösa flygningar», så tar vi emellertid för givet att varje passagerare tilldelas fem specialutbildade stewards i samband med påstigningen, och ber härmed få vidarebefordra denna vår åsikt till ledning för dem som funderar på att fara ut och söndagsflyga och ha det litet komfortabelt och trevligt en stund.

PÅ SÖNDAGSSPECIALAREN blir det också middag. Antalet rätten anges inte, men i stället får man veta att den arrangeras av en firma i Paris, som är så otroligt världsbekant att blotta namnet orsakar knottror av gourmetiskt välbehag på deras ryggar, vilka umgås i den fina matvärlden.

Vi tar för givet att de sedvanliga minnesgåvorna utdelas av en specialuniformerad för ändamålet specialutbildad och specialskön flygvärdinna, vilken också är till den grad generös varenda söndag att hon skänker varje passagerare en »flott namnskylt för bagaget med Ert namn och adress ingraverade.» Det är så man baxnar. Bara det att få en flott namnskylt bör ju stimulera till en extra flygning över Atlanten, vilken — hör och häpna — bara kostar 50 kr extra! Nu skall man naturligtvis inte tala om futtiga slantar i detta sublima sammanhang, men för dessa femtio kronor ingår även fransk champagne till middagen, vilket vi glömde meddela tidigare.

Att det är en god affär att offerera dylika flygningar till så utomordentligt facila priser behöver man inte tveka om, eftersom det är »världens mest erfarna flygbolag» som står för kalkylerna.

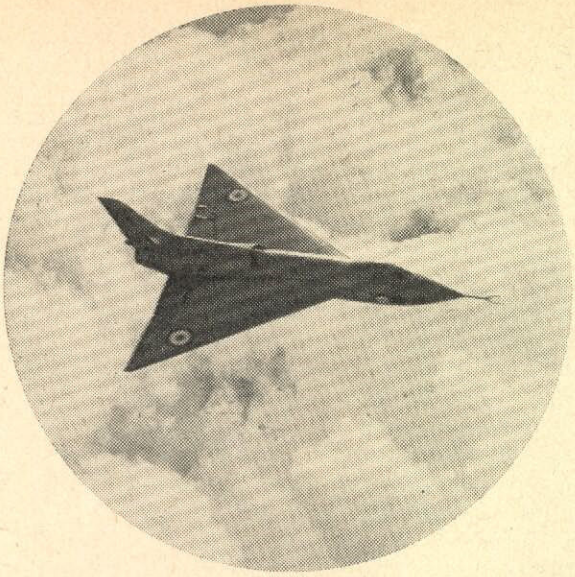
I VÄNTAN PÅ DE BEBÅDADE turistflygningarna — inför vilkas osunda trängsel och billiga skockmentalitet flygpassageraren av klass känner ett lätt äckel — förväntar vi nu att världens näst mest, näst näst mest osv. erfarna flygbolag kommer med lika förnämliga erbjudanden, annars är det fara värt att ovan berörda annonsörs flygplan blir helt överbelagda, till förfång för den flygtankens utbredning som i dag är mera aktuell än någonsin.

Vi gläds annars uppriktigt åt denna verkligt påtagliga reaktion mot tanken på införandet av billigare och obekvämare klasser i flygtrafiken. Något måste göras mot förflackningen. Slå vakt om aristokratien i luften! Utan den kommer atlantflygning att bli lika tråkigt simpel som att åka lokaltåg Stockholm—Huddinge. Vilket bör förhindras.

Ikaros.

# Deltavingar

**En orientering om världens aktuellaste experimentplan — morgondagens fartsensationer**



Ett av flygteknikens nyaste begrepp är delta-vingen (av den grekiska triangelformiga bokstaven delta), vars aktualitet för svenska förhållanden kraftigt accentuerats genom det av många oväntade avslöjandet av Saabs experimentplan Saab-210 »Draken». Detta flygplan är ingalunda det första i världen med denna nya form av vinge, som enligt vad försök visat erbjuder stora fördelar framför de »vanliga» pilformade vingarna vid hastigheter inom ljudområdet. Hittills har man dock veterligen ännu ej överskridit ljudhastigheten (= 1.200 km/tim vid 0 m höjd) med de deltavingade flygplan som nu prövas i England och USA, vilket dock torde bero på att inget av de deltaplan som hittills flygprovats varit utrustade med tillräckligt starka motorer för att ens under några få sekunder överskrida ljudets hastighet (=Mach 1).

De få flygningar som hittills ägt rum vid överljudsfarter har alla skett på så sätt att experimentplanen (= de amerikanska raketdrivna rak- respektive pilvingade Bell X-1 och Douglas Skyrocket) fraktats upp till ca 10 km höjd med ett specialbyggt bombplan varefter de släppts ut vid hastigheter av närmare 400 km/tim. Väl lösgjorda från moderplanet har föraren slagit till sin yterst kortlivade raketmotor, vilken med en bränsleförbrukning av ca 1 ton pr min accellererat upp planet i den åtrådda farten, vilken det sedan lyckats bibehålla under några snabbt flyende sekunder, varefter landning omedelbart måste företas — ett sätt att flyga som naturligtvis endast kan få betydelse för forskningen.

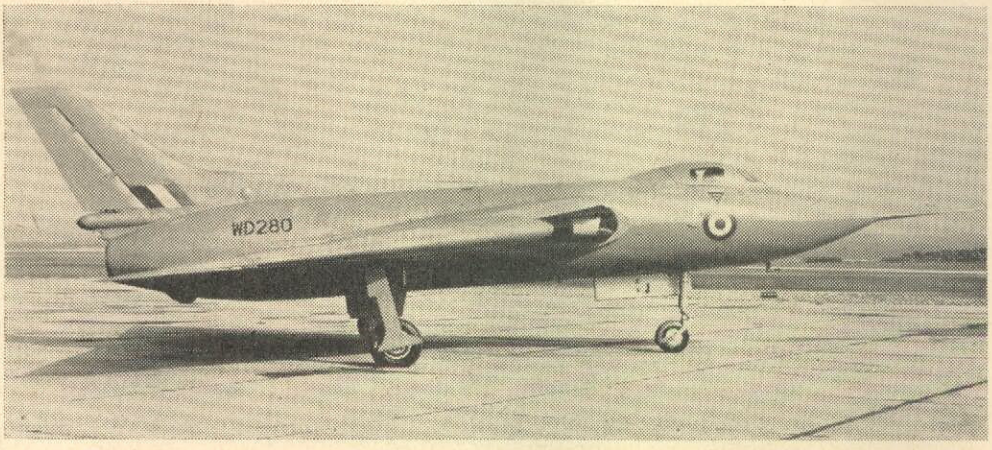
Vad man alltså nu i första hand söker åstadkomma — här liksom annorstädes — är ett praktiskt användbart readrivet (raketdriften är ännu alltför riskabel) krigsflygplan som under en kortare tidsrymd (någon minut) kan uppnå farter kring Mach 1,5—2,0, medan marschfarten däremot skulle stanna under Mach 1.

Ökningen av luftmotståndet i ljudområdet är emellertid betydligt större än vad man i allmänhet föreställer sig. Enligt en framstående engelsk expert är det t. o. m. så stort att det kan anses vara ett gott resultat om en konstruktör lyckas hålla nere vingens motstånd vid ett Mach-tal av 1,3 till ca 20 ggr det vid ett Mach-tal av 0,7! Uppenbart är alltså att motorkonstruktörerna har en hård tid framför sig.

Givetvis är det även en hel rad andra faktorer som i hög grad spelar in på motståndet vid dessa hastigheter. Bland annat är flygkroppens slankhetsgrad av avgörande betydelse liksom även ytbehandlingen. Enligt samma källa skulle enbart ytojämnheter kunna öka det totala motståndet med inte mindre än 20 procent!

Det enligt mångas uppfattning bästa sättet att nedbringa planets motstånd är att bygga det i form av en deltavinge, vilket också erbjuder vissa konstruktiva fördelar, bl. a. är det relativt lätt att på detta sätt få en både styv och lätt vingkonstruktion. Deltavingen har emellertid inte endast fördelar. Bl. a. torde det ha sina svårigheter att bygga ett avancerat deltaplan som har tillräckligt goda start- och landningsegenskaper för att i praktiken kunna baseras på fält av normal storlek, en sak som naturligtvis är av allra största betydelse i ett land som Sverige. Vad »Draken» beträffar har detta flygplan, som också meddelades i Flygvapnets kommuniké, byggts just med tanke på att närmare undersöka deltaplanens stabilitet vid låga farter.

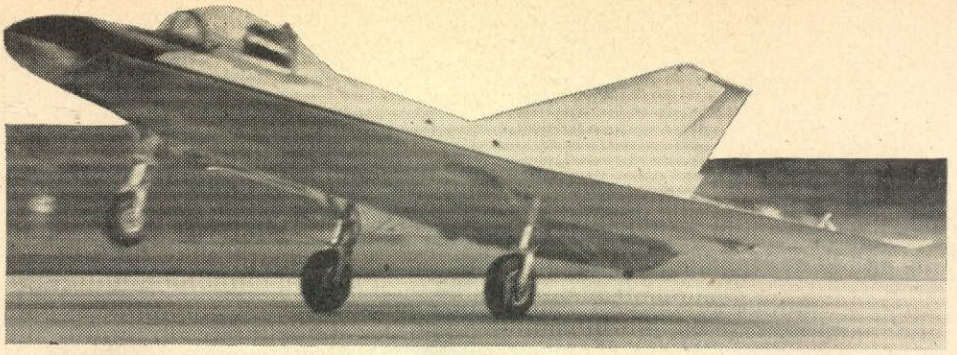
En annan sak av stor betydelse är också att »Draken», av foto-




*Cirkeln: Avro 707 B.*

*Avro 707 A.*

*SAAB 210 »Draken» under de första proven i Linköping.*

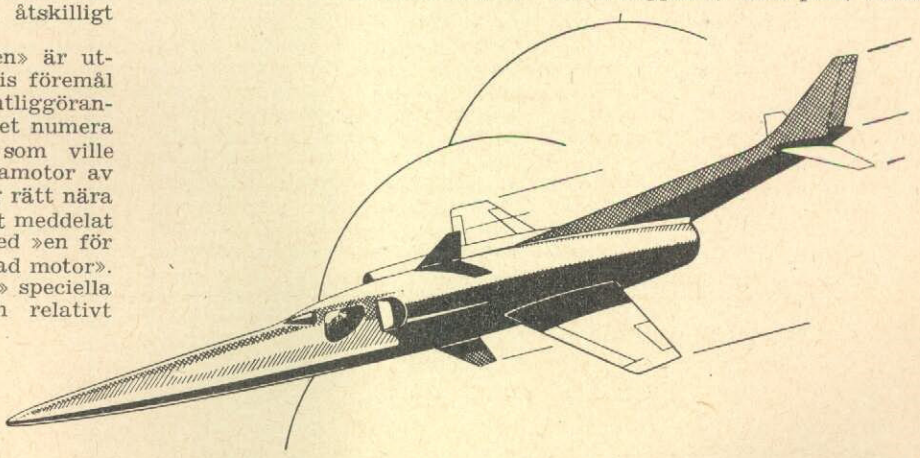


grafier att döma, inte hör till de s. k. konventionella deltavingarna, utan att dess konstruktörer synbarligen slagit in på en delvis ny väg vad vingframkantens utformning beträffar. I stället för den på utländska typer vanliga utpräglade triangelformen, har Saabs konstruktörer valt ett annat utformningsalternativ med en till synes förkrympt vinge som avslutning på »triangeln». Vilka speciella egenskaper Saab väntar sig av denna konstruktionslösning är inte känt, men säkert är dock att saken redan väckt åtskilligt intresse utomlands.

Vilken motor »Draken» är utrustad med blev givetvis föremål för gissningar vid offentliggörandet. Dock har flygvapnet numera dementrat ett rykte som ville förse planet med en reamotor av typ Ghost (vilket ju låg rätt nära till hands att anta) samt meddelat att planet är försett med »en för typen speciellt importerad motor». Med tanke på »Drakens» speciella användningsområde och relativt små dimensioner kunde det knappast vara tal om någon större motor.

Detta om »Draken».

Även om delta-planen med tiden blivit allt flera, är de så när som »Draken» hittills koncentrerade till Storbritannien och USA (Sovjet vet vi ännu för litet om). Av de olika typer (Avro 707, Convair XF-92, Boulton-Paul P. 111, Fairey F. D. 1, Douglas XF4D, Gloster GA5), som hittills framkommit i dessa båda länder, är emellertid ingalunda samtliga avsedda enbart för försöksändamål. Av de sex är nämligen två direkt konstruerade som jaktplan, nämligen engelsmännens splitternya Gloster GA5 och amerikanarnas Douglas XF4D (se fotos), och av dessa är sannolikt Douglasplanet längst kommet i utveckling, detta inte enbart därför att det provflögs redan i början av 1951 utan därför att det är enmotorigt och följaktligen enklare. GA 5 är världens första tvåmotoriga (två A. S. Sapphire) delta-plan, vartill



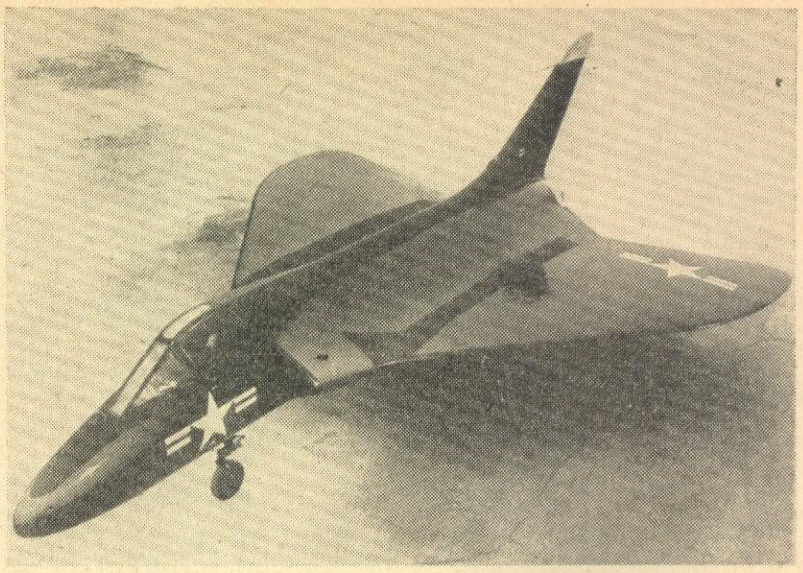
*Douglas X-3 (teckningen) är inget deltaplan men ett extremt höghastighetsplan av sensationellt slag.*

*Gloster GA-5.*

kommer att det är avsett för operationer under all slags väderlek, och alltså utrustat med en mängd radar.

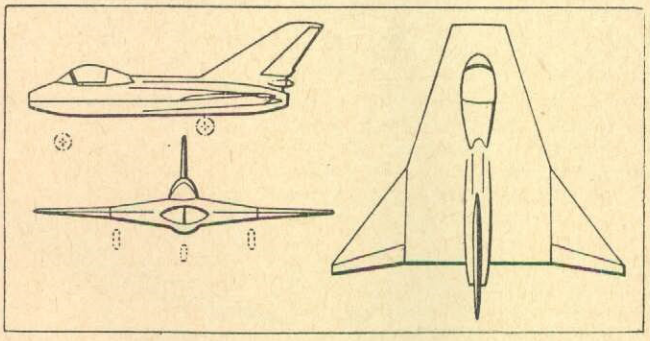
Engelsmännen tänker emellertid inte nöja sig med tvåmotoriga deltaplan. Enligt obekräftade rykten håller nämligen Avro-fabrikerna just nu på att lägga sista handen vid prototypen till ett fyrmotorigt delta-vingat bombplan utrustat med fyra reamotorer av den nya och ännu hemliga typen Bristol Olympus, vilken lär ha en statisk dragkraft på inte mindre än 5,45 ton! Provflygningen lär komma att ske redan i år.

Om stormakterna nu är restriktiva beträffande data och prestanda på sina nyaste »vanliga» militära flygplan, gäller detta i ännu högre grad deras deltaflygplan. En amerikansk tidskrift har emellertid för inte så länge sedan meddelat en rad uppgifter om den tidigare nämnda Douglas XF4D »Skyray», vilka givetvis inte kunnat bekräftas, men ändå är så pass intressanta att de kan förtjäna återges. Enligt denna källa är »Skyray», som är avsedd för hangarfartygsbasering, utrustad med en reamotor av typ Westinghouse J-40 med 3,36 ton statisk dragkraft utan efterförbränning och 4,9 ton med dylik. Med denna motor uppges planet ha en stighastighet av inte mindre än 4.575 m/min vid havsytan, medan flygtiden är mycket kort; endast 25 min från »deck to deck». Medan flygvikten anges till 7,25 ton, lämnas däremot inga precisa uppgifter om hastigheten. Det uppges dock att planets momentant kan överskrida ljudets fart. Slutligen vet tidskriften berätta att planet endast kan starta med hjälp av katapult samt att »Skyray» inte har de startegenskaper man är van vid på nuvarande marina jaktplan. Vi tror det...



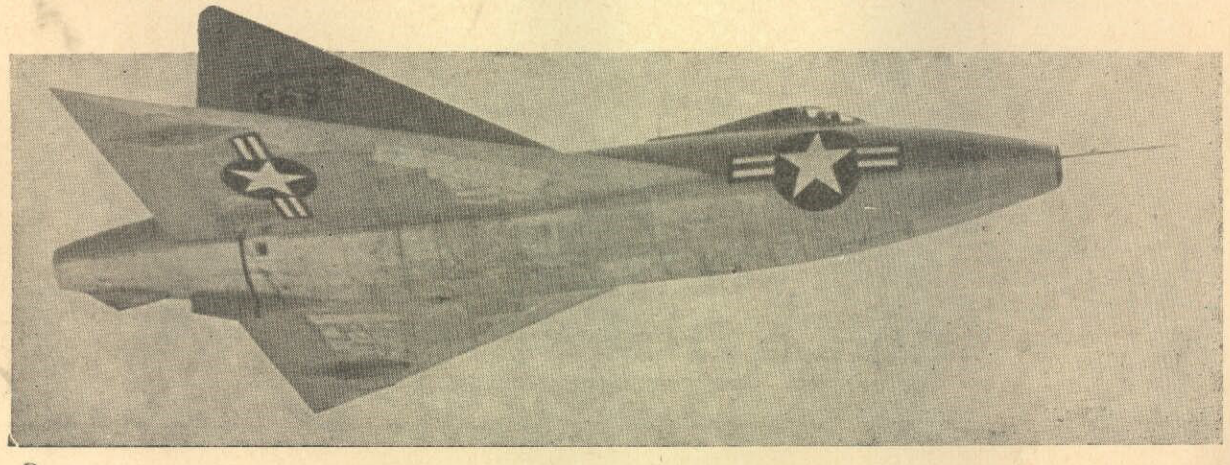
*Douglas XF4D-1, »Skyray», det längst komna deltaplanet.*

## Draknytt utifrån...



**Beträffande »Drakens» motor har de publiceringsansvariga inte kunnat ge de svenska tidningarna någon annan uppgift än att det inte är en Ghost utan »en för ändamålet speciellt importerad reamotor». De engelska tidningarna har emellertid kunnat meddela att det är en Armstrong Siddeley Adder med 500 kg dragkraft samt till yttermera visso att Saab håller på med konstruktionen av ett tvåmotorigt (nattjaktplan?) av detavingetyp. Slutligen har brittiska facktidningar lyckats åstadkomma en treplansskiss av Draken, som vi publicerar här utan tillstånd...**

*Det amerikanska Convair XF-92.*



# Fallet Övgård

Någon officiell rapport om Karl-Erik Övgårds förolyckande har när detta skrives ännu inte hunnit hit.

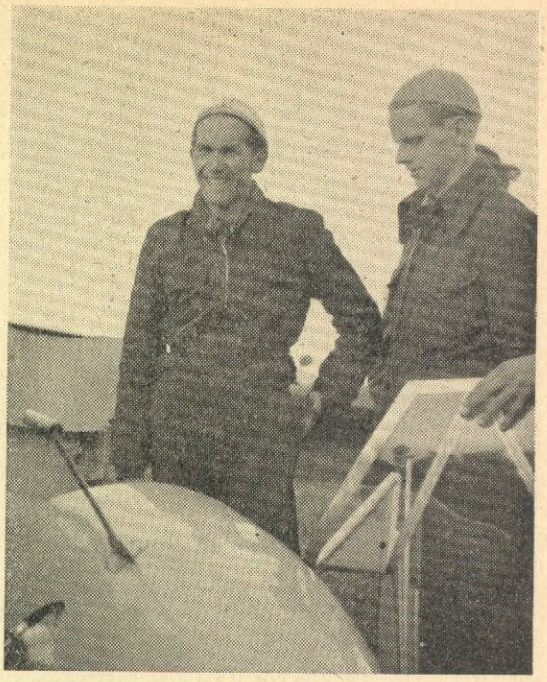
Av allt att döma har Karl-Erik varit uppe på den fantastiska höjden av 16.675 meter (cirka), d. v. s. nära 4.000 meter högre än det gällande världsrekordet i segelflygning som lyder på 12.832 meter och som sattes den 30 december 1950 av amerikanen William S. Ivans just vid Bishop, d. v. s. samma plats varifrån Övgård gjorde sin sista flygning.

Det kan i detta sammanhang nämnas att världsrekordet i höjd för motorflygplan lyder på 18.119 meter. Det sattes den 23 mars 1948 av engelsmannen John Cunningham i en Vampire med tryckkabin. Dessförinnan innehades världsrekordet i höjd av italienaren Mario Pezzi, som i oktober 1938 nådde 17.083 m med ett biplan av typ Caproni 161. Pezzi var utrustad med en speciell tryckdräkt, men trots detta måste hans prestation anses vara fantastisk och har också blivit föremål för ivriga diskussionen inte minst i flygläkarkretsar. Hans notering är fortfarande världsrekord i höjd för kolvmotorplan.

Det absoluta världsrekordet i höjd har amerikanerna Orvil A. Anderson och Albert W. Stevens som den 11 november 1935 nådde 22.066 m, men detta skedde i en ballong »Explorer 2», en jättesak som rymde inte mindre än 105.000 m³ helium och vars gondol utgjordes av en hermetiskt tillsluten kula med nära 3 meters diameter.

Innan man fått del av den officiella rapporten är det litet svårt att yttra sig om det antagliga förloppet vid olyckan, men det torde vara klart att Karl-Eriks öde främst beseglades av det låga trycket på den väldiga höjden, eller kanske rättare sagt av tryckminskningen redan innan topphöjden nåddes. Det är alltså inte säkert att det enbart var syrebristen som knäckte honom. Syreapparaturen kan ha varit perfekt, men över 9.000 meter räcker det sällan med bara god syrgasutrustning.

Om Karl-Erik blivit oförmögen att manövrera sitt plan redan på låt oss säga 12.000 meter, och det anses ganska troligt, så innebär det att topphöjden nåtts utan förarens medverkan !! Vilka krafter som finns i de lävågor det här är fråga om kan man därmed göra sig en viss föreställning om. Och herrar vetenskapsmän som påstår att karakteristiskt för de höjder det här gäller är bl. a. »frånvaro av vindar» bör kanske ta sig ytterligare en funderare på saken.



*Karl-Erik Övgård omedelbart efter landningen på Alleberg den 13 juni 1944, då han satt det ännu gällande svenska rekordet i tidsflygning med 21 tim. 46 min.*

I varje fall står det klart att de undersökningar av bl. a. lävågorna som nu görs i USA (och som nog borde göras här också) kan ha den allra största betydelse för inte bara flygutvecklingen och flygsäkerheten utan även för meteorologin och andra vetenskaper. Därmed är inte Karl-Erik Övgårds död ett offer till ingen nytta. Kanske snarare tvärtom. Mycket talar för att man på ansvarigt myndighetshåll just till följd av fallet Övgård börjat diskutera hithörande ting litet mera positivt och med litet mindre förutfattade meningar.

Karl-Erik var en på samma gång envishetens och de plötsliga impulsernas man. Tyvärr hade han nog inte riktigt klart för sig de faror han gav sig in i. Kanske ägnade han för mycket av sin uppmärksamhet åt de rent flygtekniska problemen och för litet åt dem som sammanhänger med att hålla »livslågan brinnande» på de extrema höjder han syftade att nå, och som han ju också nådde. Det framgår i någon mån av hans egna uttalanden.

Karl-Erik Övgård stod i livlig brevväxling med Looping och undertecknad, och vi hade gjort upp om leverans av en hel mängd material för publicering i Looping sedan han kommit hem. Den 12 november skrev han bl. a.: »....Teoretiskt finns det en chans (att slå rekordet i höjd). Pelles rekord är gott men det är som västgöten säger en chetsak (med eng. stavning) att klättra upp till 12.000 m. I lördags (den 9) var jag uppe och värmde mig på 9.000 m. Hade tyvärr en kamrat med i kärran, som var amerikan. 9.200 m över havet var höjden för att vara mer exakt. Där uppe hade vi ordentligt lyft. Men syrgastrycket sjönk oroväckande (vi hittade en läcka senare) så det var bara att dyka. På 25.000 fot var det slut. Men vi hann ner till hygglig höjd i tid. I går var jag sen uppe för att litet närmare titta på rotorerna. Fy f-an! Ray Parker är ingen duvunge men han ryckte sönder linan. G-mätaren flög upp och ner mellan +4 och —4. Har aldrig varit med om 60 knutar (= knots) på marken förr...»

**Karl-Erik Övgårds Minnesfond har bildats dels för att kunna vara till hjälp åt efterlevande till omkomna sportflygare, dels för att om möjligt stödja och uppmuntra forskning inom de områden av flyget som låg Karl-Erik Övgård om hjärtat. Ge Ert bidrag till Karl-Erik Övgårds Minnesfond! Sätt igång insamlingar i Er klubb, på Er arbetsplats, bland Edra vänner. Sätt in bidragen på fondens eget postgiro nr 45 72 56. Tidningen Teknikens Värld har också beslutat att verka för denna insamling, för vilket Looping vill framföra sin stora uppskattning.**

*Chefen för AB Jordbruksflyg, G. Bertil Kihlgren (t. v.) och företagets specialist på prospekteringsflygning och malmletning, Tore Strindberg.*

# Flyg för jord- och bergsbruk

Det svenska »småflyget» betraktas av de flesta mer eller mindre som en lyxföreteelse utan någon nyttobetydelse. Hade man det inte förut, så får man en rak motsatt åsikt sedan man en stund fått prata med direktör G. Bertil Kihlgren, chefen för AB Jordbruksflyg, en firma som på kort tid kommit att bli en betydande tillgång — inte bara för det moderna jordbruket utan i lika hög grad för bergshanteringen, skogsbruket och mycket annat.

AB Jordbruksflyg har exempelvis under det gångna året gjort ytterst värdefulla insatser för bergsbruket i samarbete med den världsberömde bergsingenjören Hans Lundberg och hans utomordentliga instrument för upptäckande av malmer, olja m. m. Jordbruksflyg är numera representant för Lundberg i Europa och Afrika.

Flygprospektering utföres cirka 400—500 gånger snabbare och till endast 1/10—1/20 av priset för markprospektering, säger dir. Kihlgren. Som ett exempel på denna nya metods användning kan nämnas, att vi för olika bolag utfört omfattande mätningar och att det enbart under en period av 2 månader gjordes över 1000 inmutningar. Denna sorts flygning är, liksom när det gäller bepudringsflygning, ytterligt krävande, dels i fråga om orientering, dels i fråga om precision. Många gånger gäller det att mil efter mil flyga absolut rakt utan avvikelser och mycket noggrant följa terrängen på en höjd av cirka 50 meter.

AB Jordbruksflyg har f. n. 8 mindre flygplan av typen Piper Cub, samt en 2-motorig Miles Gemini. Den nya metodiken som Jordbruksflyg har lanserat för bekämpningen av skadeinsekter, har bland jordbrukarna rönt en mycket stor uppmärksamhet. Pudring har under 1951 skett i Skåne, Kalmar-, Gotlands-, Östergötlands-, Sörmlands-, Västergötlands-, Värmlands-, Närkes- och Uppsala län.

Att det över huvud taget har varit möjligt att genomföra det omfattande arbetsprogrammet beror, påpekar dir. Kihlgren, till största delen på våra goda förare med den ytterligt högt uppträdande tekniken och tack vare det puderaggregat som användes, vilket förresten konstruerats av firmans tekniske chef, ing. John Magnusson.

**Flygprospektering 500 ggr snabbare än markdito. 1000 inmutningar på 2 månader. AB Jordbruksflyg går i spetsen för ett svenskt »bondeflyg».**

Man förstår att tekniken har satts på mycket hårda prov under alla de tusentals flygningar som gjorts, om man tänker på att landningsfälten inte alla gånger är de bästa och ej heller så stora, många gånger icke längre än 75—100 meter. Dessutom är ju inte arbetsfälten fria från vare sig telefon- eller elektriska ledningar, vilka ofta inte ligger på högre höjd än 3—4 meter över gröden.

Under det gångna året har praktiskt taget ingen reklamation förekommit och alltid har förarna fått ett tack och ett välkommen åter. Dir. Kihlgren påpekar att 1951 delvis varit ett provår, med uppläggning av denna verksamhet i stor skala. Men av den erfarenhet vi fått är vi övertygade om, att vi skall kunna bygga upp en mycket omfattande luftflotta just för jordbruket. Det har mycket tidigt stått klart för oss att vi för detta ändamål måste ha heltidsanställd personal och att utbildning för en puderflygare måste läggas på mycket hård linje. Oavsett tidigare antal flygtimmar är det enligt vår uppfattning nödvändigt att minst 25 timmar ägnas åt denna specialutbildning för att få fram största möjliga precision, att träna bedömningsförmågan och sätta sig in i hur de olika grödorna ser ut, så att man t. ex. inte landar i en högvuxen gröda vid puderpåfyllning, då ju olyckan snart är skedd.

Om man betänker att värdet av den med traktor nedkörda grödan belöper sig till mellan 30 och 40 kronor per hektar och det är möjligt att från luften utföra detta arbete utan att därmed förstöra grödan och till samma pris, (cirka 13 kronor per hektar) förstår man att det inte bara är av ekonomisk betydelse för jordbrukarna. Sett mot bakgrunden av att det i södra och mellersta Sverige odlas cirka 150—160 tusen hektar raps, som kanske måste pudras både en och två gånger, har bepudringsarbetet stor betydelse även ur landets synpunkt.

Vid sidan om sin bepudringsverksamhet bedriver Jordbruksflyg också en betydande flygskoleverksamhet. Senaste månaden var antalet elever inte mindre än 19. Flertalet av dessa är betecknande nog jordbrukare. Bland eleverna finner man bl. a. jordbrukskonsulenten i Uppsala, Göran Knutsson.

Över huvud taget har man i Jordbruksflyg fått den uppfattningen att de svenska jordbrukarna genom denna flygbepudringsverksamhet blivit ganska airminded. Kanske det inte dröjer så länge tills vi får något liknande Amerikas farmarflyg.

Men det finns även andra betydelsefulla insatser som flyget kan göra, om jag nu får skissa på framtiden, fortsätter dir. Kihlgren. Våra skogsägare kommer måhända ganska snart att använda sig av flyg för värdering etc. Det måste ju vara en mycket viktig sak nationalekonomiskt sett att kunna få en noggrann kartläggning, inte bara i plan utan även i höjd och där har vi säkert mycket att vänta, eftersom forskningen inom fotogrametrin har kommit så långt, att man med nuvarande instrument kan få en noggrannhet i höjd som täcker behovet för jordbruk, lantmäteri, skogsbruk och t. ex. stadsplanering.

Eftersom vi är inne på flyget och dess framtid, säger dir. Kihlgren till slut, vill jag såsom ordförande i Uppsala Flygklubb, uttala den förhoppningen, att flygklubbarna i landet söker kontakt med jordbrukarorganisationerna och dess ungdom och söker få den intresserad för modellflyget, som ju numera även kan fjärrstyras, segelflyget och dess tjusning för att så småningom få dem intresserade av motorflyget som kan hjälpa till att korta av avstånden mellan gårdarna.

*Y. N.*

*En av Jordbruksflygs plan, en Super Cub, på vintrigt uppdrag.*

# Super Constellations till Braathens

Skeppsredare Ludvig G. Braathen meddelar att han ämnar byta ut en del av sina flygplan mot modernare och ännu större maskiner. Braathens flygbolag, S. A. F. E. (South American & Far East Airtransport) trafikerar som bekant en reguljär flyglinje mellan Skandinavien och Fjärran Östern med fyrmotoriga plan av typen DC-4 Skymasters. Tre av dessa skall bytas ut mot två nya Lockheed Super Constellations, som skeppsredare Braathen har beställt i Amerika med leverans under 1953.

Super Constellation, som är en förstorad och vidareutvecklad upplaga av Constellation, skall levereras med kolvmotorer, med förstärkningar på landningsställ och vingar, så att övergång till gasturbindrift skall kunna ske. Det kommer då att bli 4 Pratt & Whitney compound turbopropmotorer om vardera 5.000 hk. Med dessa beräknas hastigheten till ca 640 km/tim.

Planen kommer vidare att få »elastisk» inredning, så att de snabbt kan ändras t. ex. till passagerareplan med 1:a och 2:a klass med inalles ca 60 platser samt dessutom 6.000 kg gods. Som rent passagerareplan tar Super Constellation 82 personer. Varje plan går på närmare 8 miljoner svenska kronor.

×

Det ryktas också att Braathen har beställt fyra De Havilland 114 Herou i England, med vilka hans bolag sägs ha för avsikt att ombesörja en del av såväl den danska som norska inrikestrafiken.

×

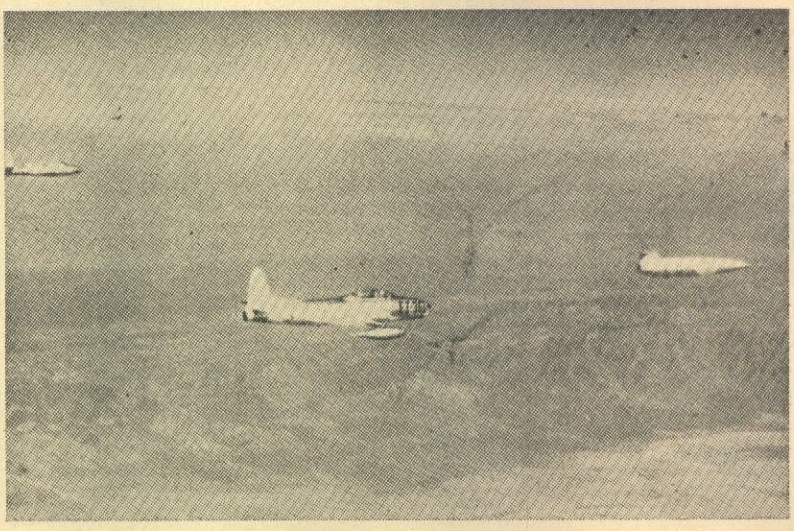
**Den franska** Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS) kommer förmodligen att beställa ytterligare två högvärdiga segelflygplan av typ Bréguet 900 utöver de fem som redan beställts. Åtgärden utgör en av de intensiva förberedelserna för segelflyg-VM i Spanien.

×

**KLM har nyligen** gjort sin 500:e flygning på linjen Amsterdam—Johannesburg, som öppnades 7 oktober 1947. Sammanlagda antalet passagerare på linjen intill jubileet är 35.000 under det att 104 ton post och 676 ton gods transporterats. Avståndet mellan Amsterdam och Johannesburg är 9.298 km.

# Matador

**Här ett par bilder av USA:s (och världens) första pilotlösa bombplan Martin B-61 Matador. Överst pjäsen klar för start. Nedan följes Matador av två reaplan för observationer**



# Inrikesflyget i Tyskland

**Om man kastar en blick på en karta över världens flyglinjer, skall man för Europas vidkommande finna att nätets linjer starkt konvergerar in mot i huvudsak tre områden, nämligen England, Frankrike och Tyskland.**

**I denna artikel skall vi ägna oss åt ett av dessa områden och vi har valt Tyskland, som flygpolitiskt blivit aktuellt genom frågan om att återge tyskarna rätten till att driva egen flygtrafik.**

av

ÅKE LILJEBERG

Tyskland har alltsedan flygningens begynnelse varit en starkt flygsinnad nation och höll sig under mellankrigsåren bland de ledande på trafikflygningens område. Den första kommersiella flygförbindelsen här i Europa öppnades av tyskarna den 5 februari 1919 mellan Berlin och Weimar och den följdes ganska snart av andra. Till att börja med var det ett flertal mindre flygföretag som konkurrerade om de fåtaliga passagerarna. Så småningom sammanslöt sig dessa småföretag till Deutsche Aero Lloyd och 1926 bildades det nationella flygföretaget Deutsche Lufthansa genom en sammanslagning av Deutsche Aero Llyod och dess störste konkurrent, Junkers Luftverkehr. Lufthansa gjorde en storartad insats med en kår av skickliga flygare och en mönstergill markorganisation och blev bland de internationella flygbolagen föregångaren för dåligtvädersflygning och nattflygning.

Det tyska lufttrafiknätet utvidgades snabbt och man stod snart i begrepp att öppna linjer även till utomeuropeiska länder. Redan 1928 påbörjades de första försöksflygningarna för en trafik på Syd- och Nordatlanten. Året därpå började postflygningarna med katapultstart från Norddeutscher-Lloyds fartyg »Bremen» och »Europa», vilka gick i trafik över Nordatlanten. På våren 1934 öppnades med hjälp av dessa fartyg den första planmässigt drivna luftposttrafiken till Sydamerika, som sedan kom att drivas i samtrafik med Air France. Två år senare satte man igång med försök att överflyga Nordatlanten utan hjälp av katapultstart från fartyg. Fram till 1938 genomfördes sammanlagt 50 direkta överflygningar av Nordatlanten och fram till 1939 inte mindre än 494 postflygningar över Sydatlanten. För dessa flygningar använde man sig av Dornier-flygbåtar och fyrmotoriga Blohm & Voss. Innan krigsutbrottet hann Lufthansa också öppna en linje Berlin—Santiago och en annan till Bangkok. I augusti 1939 uppnådde Lufthansa, som första flygbolag i världen, passagerarantalet 2 miljoner. Och så kom kriget.

### Flygförbud

Då representanter för de allierade i juli 1945 möttes i Potsdam för att besluta om Tysklands framtid, var det tyska transportväsendets vidare öden en av huvudfrågorna. Vid ett senare möte i denna fråga beslöts bl. a. ett förbud för Tyskland att ha eget flyg, av vad slag som helst. Detta förbud gäller än i dag (med undantag av segelflyget som med vissa restriktioner släpptes sommaren 1951). Ändock flygs det i Tyskland just nu mer än någonsin förr. Såväl inrikestrafiken som de internationella förbindelserna omhänderhas dock av utländska företag. Den första flyglinjen inom Tyskland efter kriget öppnades i maj 1946 av American Overseas Airways mellan Berlin och Frankfurt och följdes sedan ganska snart av andra. Således öppnade British European Airways en linje mellan London och Berlin med mellanlandning i Hamburg och så småningom kom även Air France med i bilden och därmed var alla de tre västtyska ockupationsmakterna representerade.

Det var emellertid inte då tal om någon civil flygtrafik i vanlig mening. Den hade mera karaktären av militärtransporter. Det skulle inte heller ha lönat sig med civil trafikflygning innan valutareformen i juni 1948 genomfördes. Dessförinnan hade de tyska pengarna just inte mer än ett symboliskt värde och på biljettintäkter i den formen ville väl knappast något flygbolag tänka. Men med valutareformen började Tysklands emanicipation och möjligheterna skapades. Handeln blomstrade upp och därmed efterfrågan på transporter. Vad flyget kunde uträtta i den vägen fick en lysande demonstration i luftbron till Berlin, som valutareformen indirekt gav upphov till genom att ryssarna startade Berlinblockaden, Luftbron påbörjades i juni 1948 och pågick i över ett år. Under denna period vidareutvecklades linjenätet inom Tyskland. Europeiska flygbolag som använde sig av luftvägarna över Tyskland började göra reguljära mellanlandningar på tyska flygplatser för att taga upp passagerare och frakt.

Så småningom blev det dock erforderligt med en kontroll över den på detta sätt snabbt tillväxande trafiken. Under 1950 tillsattes därför en luftfartsmyndighet som bestod av representanter från vardera de amerikanska, engelska och franska ockupationsmyndigheterna. Denna myndighet utövar nu kontrollen över den civila flygtrafiken inom de tre zonerna.

### Omfattande SAS-trafik.

Till de flygföretag som man, vid sidan av ockupationsmakternas, ser regelbundet trafikera tyska flygplatser, hör SAS, Swissair, KLM, SABENA och Finska Aero. Av dessa har SAS den mest omfattande trafiken och det skandinaviska flyget har inom Tyskland uppnått en mycket framträdande position som får ses som resultat av ett energiskt och förtroendeskapande arbete av de skandinaviska representanterna där. Det började i augusti 1946, då DDL's representant Heiberg-Christensen slog sig ner i Frankfurt som stationschef, klarerare, biljettförsäljare m. m. i en person. Så kom även DNL och ABA och när sedan det nordiska flygsamarbetet tog form, blev det på allvar fart över den skandinaviska flygverksamheten i Tyskland. SAS flyger nu dagligen en linje Hamburg—Bremen—Düsseldorf—Frankfurt—Stuttgart, vilken en gång i veckan utsträckes till München. Dessutom gör planen på SAS utomeuropeiska linjer

Stöd Karl-Erik Övgårds Minnesfond. Postgiro 457256.

mellanlandningar i Hamburg, Frankfurt och München för att ta upp frakt och passagerare till Nord- och Sydamerika och Fjärran Östern. Det har visat sig att de tyska resenärerna gärna väljer ett SAS-plan och många menar att det inbjuder rent känslomässigt att välja ett skandinaviskt plan framför ett som tillhör ockupationsmakterna.

I var och en av de nämnda tyska städerna har SAS egna stationer samt dessutom rese- och fraktbyråer i Bonn, Nürnberg, Hannover och Berlin. Huvudrepresentationen ligger i Frankfurt och hef för hela tysklandstrafiken är norrmannen Kim Urbye. Han har till sin hjälp en personal som uppgår till 175 personer, varav 20 är skandinaver och resten tyskar.

Frågar man vilka av de tyska linjerna som har den mest intensiva trafiken, så blir svaret utan tvekan att det är linjerna mellan Berlin och Västtyskland. Berlin ligger ju som en isolerad ö långt inne i den ryska zonen och står genom tre livligt trafikerade luftkorridorer i förbindelse med Västtyskland. Men Berlin står endast öppet för flygplan tillhörande ockupationsmakterna. Detta givetvis av politiska skäl och det kan vara nog så kinkigt att flyga över så känsliga landamären. En flygkapten i BEA berättade för mig att då och då hände det att ryssarna, speciellt vid tillfällen med dåligt väder, sände ut varningar om ryska militärflygare som träningsflög i moln »på alla höjder och i alla riktningar».

Men passagerarna står i kö för att komma med flygplanen. Särskilt till julen har trafiken liksom på andra håll varit särskilt livlig och jag såg resande gråta av förtvivlan när de fick veta att det var fullbokat.

För frakten har måst insättas särskilda plan på den s. k. »lilla luftbron». För en tid sedan begärde myndigheterna i Berlin att lastkapaciteten på den »lilla luftbron» skulle utökas från 100 ton till 300 ton per dag. Vidare har insatts en luftbro för östtyska flyktingar till Västtyskland, eftersom flyktingarna inte vågar utsätta sig för den östtyska poliskontrollen vid de båda gränsstationer de i annat fall måste passera. Man beräknar att på detta sätt transportera 2.400 flyktingar per månad.

**Tempelhof åter till heders.**

I Berlin har Tempelhof i dubbel mening åter blivit den centrala flygplatsen. I juli 1951 återlämnade amerikanarna Tempelhof som civil flygplats till tyskarna, vilka helt fått övertaga markorganisationen. Sedan den dagen användes Tempelhof regelbundet av tre bolag, BEA, Pan American och Air France och den gamla traditionsrika flygplatsen finns alltså åter i flygtrafikens tidtabeller. Under första halvåret av 1951 flög de allierade flygbolagen närmare 100.000 passagerare till och från Tempelhof.

De platser som mottager trafiken från Berlin är Hamburg, Frankfurt och Hannover, dit de tre luftkorridorerna genom ryska zonen leder. Hamburgs flygplats Fuhlsbüttel är, liksom Frankfurt, knutpunkt för den internationella flygtrafiken. Härifrån utgår linjer till det övriga Europa, till Amerika och till Fjärran Östern. Fuhlsbüttel, som i det närmaste totalt förstördes under kriget, är återuppbyggt till en modern station av pampiga mått. Flygstationsbyggnaden har fyra våningar. Den första ligger under marknivån och innehåller bl. a. ankomsthallen. Nästa våning inrymmer en stor avgångshall med flygbolagens expeditioner och en rad kiosker där man kan köpa sig en kamera, en docka i Meissenporslin eller en flaska fransk cognac och naturligtvis böcker, tidningar, frukt och choklad. Där finns vidare postkontor, telegraf- och telefonstationer. Angränsande till passagerarhallen ligger väderlekstjänstens och trafikledningens expeditioner. På tredje våningen ligger en elegant restaurang där man kan sjunka ner i bekväma fåtöljer och få en kopp kaffe eller intaga en middag vid de stora balkongfönstren med utsikt över flygfältet.

Ca 60 flygplan om dagen startar och landar på Fuhlsbüttel. Hit går också en del av trafiken på »lilla luftbron». Det är de båda engelska charterbolagen Fairflight och Silver City Airways som med sina flygplan av typen Tudor, Lancaster och Bristol Freighter löper fram i skytteltrafik och det är endast sällan som det ofta dåliga vintervädret kan lägga hinder i vägen för den och den övriga trafiken. De utmärkta inflygningsförhållandena i samband med SBA- och ILS-anläggningarna och en av de bästa »approach light»-anläggningarna i Europa gör att Fuhlsbüttel sällan är helt stängt för trafik.

Den andra av knutpunkterna är Frankfurt, där flera av de interkontinentala flyglinjerna har sin slutstation och inte mindre än 14 olika flygbolag trafikerar regelbundet denna plats. Frankfurt är säkerligen Tysklands mest trafikerade flygplats med ca 150 starter och landningar per dygn. Ena fälthalvan upptages av den civila trafiken, medan den andra halvan disponeras av det amerikanska transportkommandots 61st Troop Carrier Wing, som för sina Packets C-119 har en särskild landningsbana, parallell med den sivila trafikens.

**Ett folk utan vingar.**

Med denna livliga flygverksamhet för ögonen kan man gott förstå att det grämer tyskarna åtskilligt att inte själva få taga del i den. De kallar sig ett »Volk ohne Flügel» och gamla flygare talar med saknad om den stolta »hansatiden». Om den skall komma tillbaka eller inte är en fråga som alla flygintresserade i Tyskland talar om. Ockupationsmakterna har dock inte visat sig oförstående inför tanken att frige det tyska flyget och har även utarbetat planer för hur detta skall ske. Efterhand har tyskarna nu mer och mer fått övertaga kontrollen av de västtyska flygplatser som användas av internationella flygföretag. Ett utkast till planen på återupptagande av både in- och utrikes flyglinjer har redan framlagts för Bonnregeringen.

Inom den tyska förbundsrepublikens trafikministerium har grundats en självständig avdelning för luftfart. Chef för denna avdelning är dr Kurt Knipfer, en av de framgångsrikaste och mest bekanta männen inom tysk luftfart före kriget och verksam som lufthansaman redan på 20-talet. Denna avdelnings uppgifter är huvudsakligen av undersökande och förberedande art, men Knipfer är också en av dem som energiskt arbetar för återuppbyggnaden av det tyska trafikflyget.

Att det tyska flyget snart kommer att frivigas är man klar över och optimisterna tror att redan under 1952 kommer man att få se tyska trafikplan i luften. De mera försiktigt tänkande räknar dock med att det kommer att dröja ännu fyra, fem år innan man har möjlighet att sätta igång den dyrbara apparat som ett flygföretag är. Det som är kvar av Luft-

Nästa nummer av
LOOPING
utkommer den 5 mars
och blir ett
SPECIALNUMMER OM
HELIKOPTRAR

*SAS har en mycket omfattande trafik på Tyskland. De skandinaviska planen utgör ofta sedda gäster på de tyska flygplatserna.*

hansa befinner sig sedan början av 1951 i likvidation och är utömt på alla penningmedel.

Det är givet att de stora flygbolagen världen runt med intresse följer denna utveckling, som kan leda till att en ny farlig konkurrent dyker upp. I vissa kretsar tror man att om tyskarna åter får deltaga i den transatlantiska flygtrafiken, så kommer de antagligen att först koncentrera sig på Sydamerika, där Lufthansa var väl inarbetat före kriget, för att senare utsträcka sina linjer till USA och andra delar av världen. Chefen för TWA, Ralph Damon, har yttrat att han för sin del tror att tyskarna inom Tyskland kommer att kunna samla ihop det kapital som fordras till att starta ett bolag som skall kunna driva transatlantiska flyglinjer. Till detta, ansåg han, skulle komma att fordras ca 55 miljoner kronor. Hur tyskarna kommer att ordna denna sak, vill säkerligen visa sig så snart de får frihet till att börja och man kan även förmoda att de siktar mot ett visst samarbete med europeiska flygbolag.

### Flygkapten med kvast.

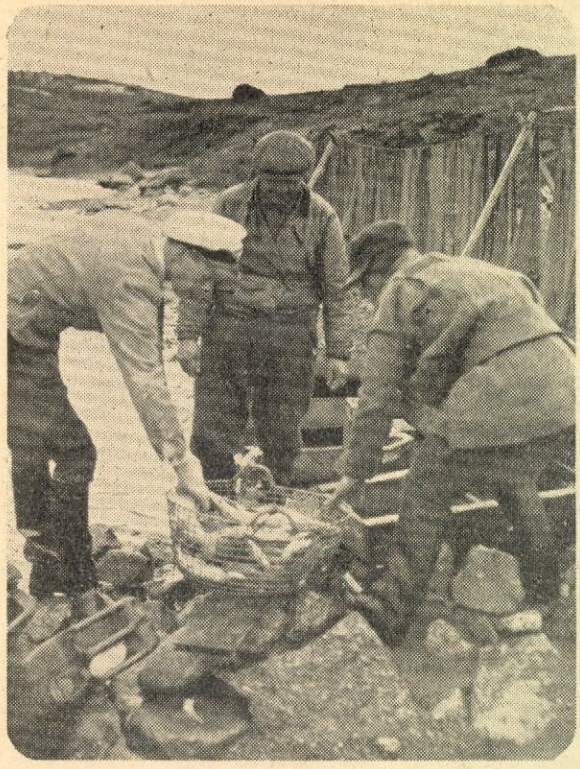
Men personalen — piloterna, telegrafisterna och mekanikerna som en gång flög för Lufthansa, var finns de och är de beredda att rycka in om det åter skulle bli aktuellt för dem? En del av dem har lämnat Tyskland och hamnat i Sydamerika, Indien och flera andra länder där de numera fortsätter i sitt yrke, men de flesta är kvar i sitt hemland och har fått ägna sig åt mer jordbundna uppgifter. En del har arbete som kontorister, försäkringsagenter, nattvakter etc. En känd flygkapten som gjort åtskilliga atlantflygningar är nu taxichaufför. En annan som flög som befälhavare på Sydamerikalinjen försörjer sig på bi- och fruktodling. Själv träffade jag för några år sedan en kapten från Lufthansa som gick med en kvast och sopade rent på flygplanens parkeringsplats.

Det är väl så att flygaryrket blir som ett gift i blodet som är svårt att få bort och många av de förra tyska piloterna har inte på allvar kunnat gå in för ett nytt yrke, så länge det finns en chans kvar att få återtaga platsen i en cockpit. Därför väntar de med spänning på hur flygfrågan skall utveckla sig och kontaktar varann för att gemensamt arbeta för sina intressen. Således bildades i början av 1951 särskilda hjälpföreningar för f. d. Lufthansapersonal. Dessa föreningar har tagit till uppgift att hjälpa varje medlem och förbereda dem för en ny start inom flygtrafiken. Inom det tyska transportarbetarförbundet, ÖTV, har vidare inrättats en avdelning för civil luftfart som skall taga sig an arbets- och lönefrågor. Även de tyska flygingenjörerna har bildat motsvarande föreningar.

I föreningarna har bl. a. tagits upp ett intressant spörsmål beträffande piloterna. På sina håll anser man nämligen att dessa skulle vara för gamla att börja i yrket igen. På det har man svarat att man aldrig hör någon ramla ner på grund av för hög ålder, men väl på grund av bristande erfarenhet. Liksom kaptenen på ett passagerarfartyg fått gå igenom en massa år som tredje, andre och förste styrman innan han når sin befälhavarpost och i allmänhet inte gör det förrän han passerat de fyrtio, så skulle det vara på samma sätt med en flygkapten. I varje fall kan man anse att innan de trettio är det knappast någon som uppnått den karaktärsmognad, självkritik och erfarenhet som är nödvändig i flygaryrket för den som skall bära ansvar för de många passagerarna som ett modernt flygplan för med sig.

Det har förekommit uppgifter om att det redan skulle ha träffats en överenskommelse med ett europeiskt flygbolag om utbildning av nya, unga piloter till ett blivande tyskt trafikflyg. Oavsett att detta endast är att betrakta som lösa rykten har det naturligtvis verkat oroande på de gamla piloterna, som menar sig ha den obestridliga rätten till att återfå det arbete som de förlorat genom omständigheter som de inte själva anser sig ha någon skuld i.

Stöd Karl-Erik Övgårds Minnesfond. Postgiro 45 72 56



*Fiskafänge i Sitasjaure. Arne Gundersen tar hand om Peter Wannars (Hokki-Petter) och Lill-Eric Neggas röding.*

# Flykt med förhinder

Gamla Akka — SE-BCS — är utdömd som lapplandsplan. Från Falkträsket gick hon visserligen till väders som skjuten ur en kanon med två man ombord, men så blåste det också småspik. Andre personen var en journalist från Skellefteå som gärna ville se sitt »distrikt» från luften. Det fick han i rikt mått, ty sikten var gudomlig.

I Ö-vik, eller rättare sagt i en idyllisk vik av Skulesjön ett stycke från stan, stod den Cessna, som jag genom Billy Nilssons förmedling fått hyra. Hon var fin att se på, men nu när det börjat jäklas, ville naturligtvis inte hon heller. Billy och jag slet som slavar och kom efter en dag och en natts kabelbyten, magnetjusteringar och mycket annat slutligen underfund med att brytarlocket hade en liten spricka som gjort att spetsarna blixit en smula oxiderade. Av den anledningen fick vi inte upp slutvarvet till vad det skulle vara. När vi väl hittat felet var det avhjälpt på en kort stund.

Och en disig septembereftermiddag seglade jag så iväg norrut, sedan jag (som vanligt) haft besvär att komma loss med full-'lasten (journalistvännen från Skellefteå var med på återfärden.).

Dagen efter fortsatte jag till Norsjö, landade i en härlig vik och fick bums kontakt med Lars, som sken av välmåga. Vi åt frukost, bantade ner bagaget ytterligare ett par kilo och gav oss så iväg från Norsjö, följda av befolkningens välsignelser och nyfikna uppmärksamhet.

Det är lika bra att erkänna först som sist; Akka gick inte till väders den här gången heller. De 290 metrarna över havet var för mycket även för Cessna och Lars litet för tung i baken. Vid ett senare tillfälle kontrollvägde vi oss båda två efter livliga påstötningar från Lars. Därvid konstaterade Lars icke utan en viss triumf att jag bara var 4 kilo lättare än han.

Detta var verkligen försmädligt, d. v. s. inte min och Lars vikt utan att vi inte kom i luften. Vi gjorde det ena försöket efter det andra. Vinden var fin, och startsträckan hur lång som helst. Men hon gick inte upp. Inte ens upp på steget. Det var bara att konstatera ett sorgligt faktum. Återigen fick jag det tvivelaktiga nöjet att sätta av Lars i Norsjö. Den här gången besparades jag dock smäleken att gå in till samhället och bli föremål för folkets begabbelse. En motorbåt med ett par av Lars nyförvärvade vänner kom nyfiket ut till oss på fjärden. Lars bytte åkdon och jag stack iväg, tillbaka till Falkträsket och Skellefteå, där jag skulle invänta Lars som beräknades hinna med en buss och sedermera tåget från Bastuträsk samma dag.

I Skellefteå, där vi återförenades enligt beräkningarna, diskuterade vi länge och väl vad som borde göras. Till slut stannade vi för att försöka leta oss upp till Luleå och möjligen Pajala, varefter vi avsåg att få Arne Gundersen i Porjus att hjälpa oss runt det högsta området med sin Seabee.

Enligt dessa ritningar for vi ut till Falkträsket nästa morgon — för att återigen uppleva besvikelsen att inte komma upp. Vi låg hela förmiddagen och drev på sjön och väntade på vindbyarna. Vi gjorde oss av med hela mitt bagage (hyrde in det i en gård) utan att det hjä'pte.

Förlåt kära läsare, men nu började humöret rinna över. Jag började läsa åldriga och hedniska besvärjelser, som likt heta pustar strök ut över Falkträskets småkrusiga yta, smög in bland de vackra träden vid stränderna, hettade över simstadion, åstadkom små dyningar i havreåkrarna på slänten i väster — men utan att hjälpa oss upp i luften. Hela trakten andades söndagsfrid (det var nämligen en strålande vacker septembersöndag) vilket retade mitt småländska temperament ännu mera.

Nya, friska tag! Full gas . . . och så en gir i vasskanten på motsatta sidan för femtioelfte gången.

För att göra en mycket lång historia mycket kort: Jag skildes återigen från Lars, som tog tåg och bussar vidare mot norr medan jag sjä'v i någon sorts fatalistisk desperation äntrade Cessnan och stack söderut med Stockholm som destinationsort — för att där försöka hitta något flygtyg som gick att få Lars i luften med.

Det hade blivit en smula sent, men det fanns dock en chans att jag skulle hinna fram till Stockholm före mörkret. Enda möjliga tankstället om det skulle gå fort var Örnsköldsvik. På BP där

fanns ingen som kunde lämna ut flygbensin. Billy Nilsson gick inte att få tag i (han var ute och p.ockade svamp). Disponent Elving i BP kunde nog hjälpa mig. Vid påringning till hans bostad fick jag reda på att han var med barnen på idrottsmässan. Språngmarsch mot denna! Entré en krona. Sökte som en spårkund — och hittade Elving och hans båda grabbar just i färd med att bestiga en gungkarusell.

Kan jag få litet soppa i Cessnan skrek jag efter honom just som gungorna satte igång. Han nickade men förklarade att han först skulle göra denna åktur och därefter en till med andra grabben. Svettig såg jag på klockan, kalkylerade med breddgrader och solnedgångar och fann att jag kanske skulle hinna om medvinden höll i sig och karusellen inte körde något extra varv.

Jag fick min bensin, men naturligtvis tog det litet tid trots att Elving faktiskt gjorde sitt allra bästa och inte med ett ord klagade över mitt intrång i familjesöndagsfriden.

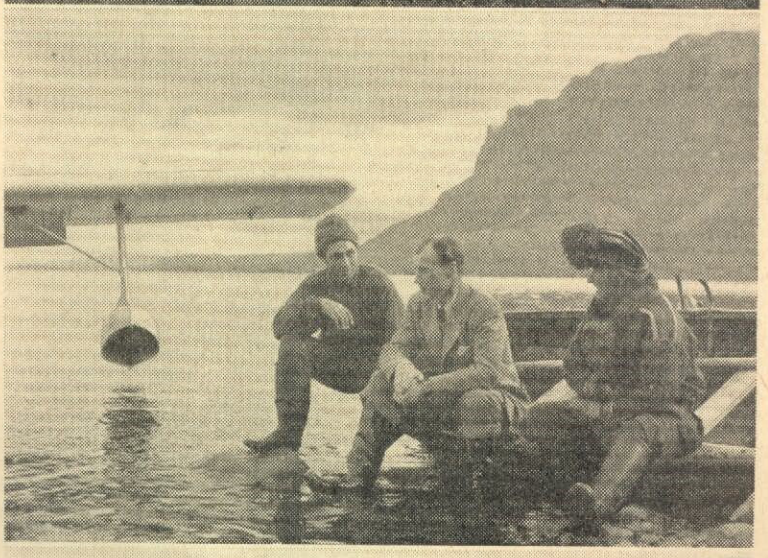
Och så iväg igen. När jag hunnit till Söderhamn begrep jag att det nog inte skulle gå. Solen stod redan bara ett litet stycke ovanför Helsinglands taggiga västkontur. Men jag hade bråttom. Raka spåret! Vid Gävle gick solen ner. Vid Uppsala var det skumt. Fem minuter senare var det mörkt — men inte nermörkt.

Jag litade på landningsstrålkastaren, och en liten stund senare satt Cessnan snyggt och prydligt på Edsviken invid vilken jag dväljes med min familj. Lycklig hemkomst alltså.

Behöver det sägas att jag inte fick fatt i något bättre sjöflygplan att flyga med. Därför att det inte fanns. Åter mot norr alltså. Något måste ju göras. Gick direkt på Ö-vik igen. Övernattade där och fortsatte morgonen därpå mot Luleå för tankning för att därefter ta mig fram till Porjus eller Gällivare, där Lars befann sig. Telefonsamtal och telegram utväxlades flitigt mellan Lars och mig och mellan våra »markstationer» under denna tid.

Och vad tror ni hände efter mellanlandningen i Luleå? Enligt lagen om alltings jäklighet måste det ju hända något. När jag steg i land på pontonbryggan efter världens finaste ensamtilläggning

*Forts. på sid. 32*



*De två översta bilderna: Arne Gundersen och hans Seabee kommer med proviant till fiskarna Frisk och Suorra vid Satis. Nederst: Fiskarkåtan vid Sitasjaure. Fr. v.: Johan Wannar, Arne Gundersen, Peter Wannar och Lars Madsén. Om flygning bland fiskarlappar berättas i nästa nr.*

# Höjdhoppande flyggeneral

Födelsedagar hade vi tänkt att inte uppmärksamma i Looping. Av principiella skäl — om det godtages. Något litet undantag blir tydligen i alla fall nödvändigt — som nu när Paul R. af Uhr plötsligt gått och blivit 60 år.

Paul R. af Uhr, född 25/1 1892, är generalmajor sedan 1946 och chef för första flygeskadern sedan 1942. Men det säger inte så mycket. Mera säger det kanske att han tog fältflygarexamen redan på nyårsafton 1918, sedan han gått i Thulins flygskola på Ljungbyhed hela sommaren och fått summa summarum en flygtimme (plus åtskilliga mils rullning) i de skröpliga Blériot-plan som då användes. Han tillhörde Jämtlands fältjägare men gick till flyget 1918 tillsammans med en kamrat. Bägge sökte till Thulinskolan, för där utbildade man i EK, och det var betydligt finare på den tiden än DK som praktiserades på Malmen. Kamraten hamnade ändå på Malmen och var förstås mäkta avundsjuk på Paul. Lärdomarna från Ljungbyhed späddes senare på vid Malmen och som sagt på nyårsafton 1918 var det klart för fältflygarexamen. I den ingick en långflygning — till Vänersborg den här gången. Allt gick bra — tills han kom till Vänersborg. Där var det dimma, men markpersonalen tände eldar på fältet och vid tredje »instrumentlandningsförsöket» kom den blivande flyggeneralen ner utan att han riktigt visste hur det gick till — hel och helbrägda liksom kärran. Instrumentlandningen hade skett medelst samtliga de instrument som på den tiden var de enda som fanns — varvräknaren och höjdmätaren.

Sedan dess har mycket hänt, som det skulle ta alldeles för lång tid att räkna upp. 1928—30 var af Uhr chef för arméspaningskursen, 1934 chef för flygstabens utbildningsavdelning med tillfälliga förordnanden som stabschef. Det året blev han major. 1936 chef för flygstabens operationsavdelning och 1937 chef för Flygvapnets kommandoexpedition och överstelöjtnant. 1938 steg han i graderna till överste.

Som de flesta känner till har »Uhrsan», som smeknamnet lyder man och man emellan, i många år varit en av förgrundsfigurerna inom Aeroklubben. Hur länge han varit ordförande i verkställande utskottet minns han inte själv riktigt, men vi har räknat ut att han i en följd suttit på den posten sedan 1939. I klubbens styrelse kom han med redan 1931 och hans medlemskap daterar sig från 1918. Så det är en veteran fast han bara är sextio.

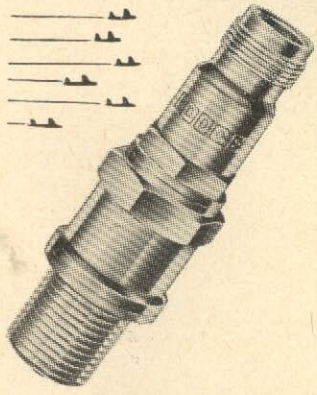
Och han kan inte låta bli att tro på sportflyget och dess framtid så utpräglat militär han än är. Visserligen är han nog erfaren att inte längre tro på några under, men han vill högljutt slå fast, att även om det nu ser mörkt ut för vårt sport- och privatflyg, så får vi inte kasta yxan i sjön för det. Privat- och sportflyget kan säkert — och kommer säkert — att spela en viktig roll även inom försvaret, och därmed har detta flyg, förutom sitt egetvärde, fått en uppgift som bör stimulera till en högst intensifierad verksamhet. Den senaste tidens erfarenheter tyder på att »småflyget» kan komma att få viktiga uppgifter inte minst inom civilförsvaret.

Som KSAK-man vill Paul af Uhr gärna framhålla, att det kanske kan tyckas att Aeroklubben inte främjat sportmotorflyget i den utsträckning som varit önskvärt. Och det har inte Aeroklubben gjort — men det har inte berott på slöhet eller ovilja, utan helt enkelt på att resurserna inte räckt till. Det är ett sorgligt men dock faktum. KSAK gör dock vad den rimligen kan, och kritiken får man ta med ro. Tyvärr är den oftast av negativ art när den kommer. Den kunde i varje fall vara positivare.

När man ser Paul af Uhr första gången märker man främst två saker: Han ser barsk ut. Och så är han spänstig fast han börjat få ont i sina misshandlade ben på sista tiden (antalet benbrott i Paul af Uhrs »sjukliggare» är mycket stort beroende främst på en viss medfödd oförvägenhet och litet otur). Beträffande barskheten så äger den nog sin riktighet, men som alla barska uppsyner så har även Paul af Uhrs en mjuk och mycket vänlig insida. Han har lätt att bli förbannad, vilket må vara honom förlåtet, det har ofta bussiga människor, och han skräder inte orden när det kniper. Men i nästa ögonblick kan han vända den vänliga sidan till — och gör det också och då finns det inte ett dugg kvar av den hårdhet, som väl är ett resultat av läggning och hård officersskolning.

Och så var det spänsten. Den förklaras bäst av att Paul af Uhr i sin gröna ungdom var en av landets främsta idrottsmän. Han var en av våra bästa 10-kampare på den tiden men hans specialitet var höjdhopp. 1914 var han med i ungersk-svenska landskampen i Budapest och vann sin gren med 186. Samma år satte han svenskt rekord i höjdhopp med 188. Tilläggas bör att han deltog i Stockholm-Olympiaden 1912.

Y. N.

LODGE

FLYGTÄNDSTIFT

det mest använda i Sverige i kolv- och reamotorer.

AB AERO-BEHÖR

Kungsgatan 27 Stockholm


## Radiotelefonikurs

*Liksom förra året ordnar KSAK i vår en kurs i radiotelefoni för privatflygare (segel- och motorflygare). Det blir en kvällskurs under tiden 10—22 mars, men dessutom har man preliminärt bestämt att 28—30 mars göra en s. k. weekendkurs för i första hand flygare från landsorten. Kurschef blir som vanligt »Gidde» Karlsson på Luftfartsstyrelsen. Närmare meddelande genom KSAK.*

**10** Kalla krigets flyg:

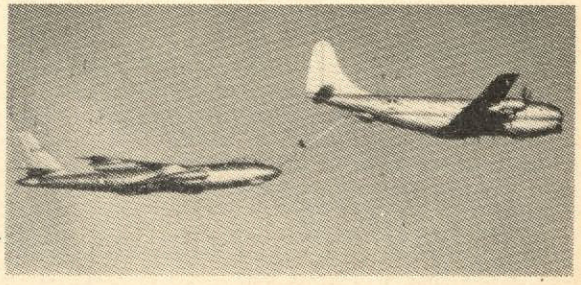
# Douglas C-124 Globemaster

*Douglas C-124 A, en lufthavets gigant, som kan ta upp till 222 fullt utrustade soldater.*

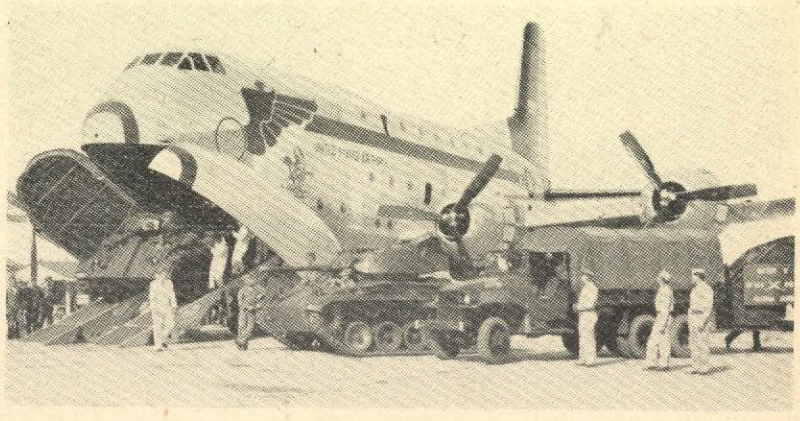
De alltmer utsträckta skyddsområden som USA »skaffat» sig samt den påtagliga övergången till flygtransport även av tung materiel, i stor utsträckning även över oceaner, har kraftigt ökat behovet av stora transportplan. I detta avseende har också USA nått ofantligt mycket längre i utvecklingen än något annat land.

Ett av de senaste och mest sensationella amerikanska transportplanen är de berömda Douglasfabrikernas nya och fyrmotoriga typ C-124 Globemaster 2. Varför planet heter Globemaster 2 beror på att det är fråga om en direkt utveckling av fabrikens tidigare C-74 Globemaster. C-124 är emellertid ett betydligt större plan än C-74, även om motorerna i stora drag är desamma och spännvidden helt oförändrad. Härtill kommer att C-124 nu är i full serietillverkning som USA:s strategiska transportplan nummer 1, och att ett icke obetydligt antal redan har levererats. Jämför man C-124 med DC-4 (C-54 Skymaster), det andra världskrigets största transportplan, finner man att C-124 är ungefär två och en halv gång större, åtminstone vad vikten beträffar.

För att återgå till C-124:s direkta föregångare, består den största skillnaden i det nya planets avsevärt större »tvåvånings» flygkropp, vilken inte endast rymmer upp till 222 fullt utrustade soldater, utan alternativt även så pass skrymmande saker som en 23 tons stridsvagn (T-41 Walker Bulldog), 15,5 cm fältartilleri, 24 cm haubitser eller fullastade lastbilar, för att nu nämna några exempel. Med denna (23 ton) last kan C-124 utan svårighet flyga i det närmaste 2.000 km, lasta ur samt



*En C-124 tankar en B-47 i luften.*



*In i Globemasterns väldiga käft kan en stridsvagn på 23 ton lastas.*

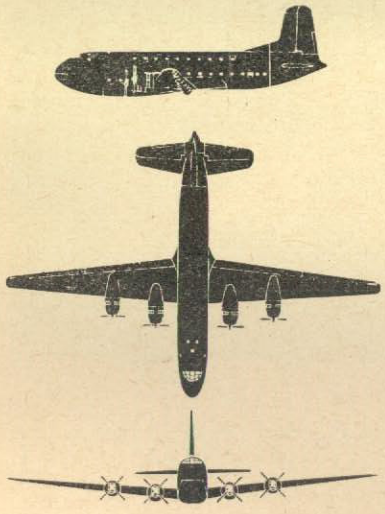
återvända till basen utan bränslepåfyllning. Med reducerad last kan emellertid flygsträckan ökas avsevärt; avsikten är att planet skall kunna följa de extratunga atombombarna (B-36) fält samt sörja för dessas tillförsel av reservmotorer, etc. Som ambulansplan rymmer C-124 inte mindre än 136 bårar (med patienter) samt 52 sjukvårdare och sittande patienter.

Det förnämliga med C-124 är inte enbart dess ofantliga lastförmåga, utan i lika hög grad dess karaktär av flygande landstigningsbåt, sådana man är van att se dessa med nedfällbara förskepp. Sålunda kan på planet hela nospartiet öppnas (se bilden) och all i- och urlastning ske direkt på en i planet inbyggd nedfällbar lastbrygga. Vidare är C-124 utrustad med en elektrisk lastningshiss midskepps under kroppen, vilket avsevärt underlättar lastning av tyngre godsenheter.

Det kan måhända säga något om planets invändiga dimensioner, då man får höra att dess användbara lastutrymmen har en volym på 283 m³, och att det största lastrummet har en obruten längd av 23,5 m, en höjd av 3,9 m och en bredd av 4 m. Den öppningsbara nosdelen är 3,5 m hög och 3,45 m bred.

Den första serien på 29 st C-124 beställdes av USA-flyg i mitten på 1949, men sedan dess har flera nya stora beställningar tecknats. Redan i juli 1950 var beställningarna uppe i 80 plan. Med Koreakriget ökade emellertid behovet av dylika plan enormt, och i mars 1951 kunde Douglas-fabriken meddela styrelsen och pressen att man just erhållit sin största order efter kriget... på ytterligare ett stort antal C-124:or. Beställningarna är för övrigt så stora att tillverkningen av vingar och stjärtpartier måst överlåtas på bilfirman Chrysler Corp. i Los Angeles.

Nyligen meddelades att en turbinmotordriven version av Globemaster beställts för provflygning under våren 1952. C-124 B, som den nya versionen heter, är utrustad med fyra Pratt & Whitney T-34 »Turbo Wasp» med vardera 5.500 hk effekt. Tack vare denna i det närmaste fördubbling av motoreffekten blir den nya versionen inte bara snabbare än föregångaren, den kan också ta drygt 6 ton större last. Trots en höjning av startvikten till 30.720 kg, har C-124 B kortare startsträcka än föregångaren!



*En treplanskiss av Douglas C-124 Globemaster.*

**DOUGLAS C-124 GLOBEMASTER 2**

**Typ: fyrmotorigt transportflygplan för strategiska uppgifter.**

**Besättning: 5 man.**

**Motorer: fyra 28-cylindriga stjärnmotorer av typ Pratt & Whitney Wasp Major R-4360 med en starteffekt av 3.500 hk vardera.**

**Spännvidd: 52,78 m.**

**Längd: 37,83 m.**

**Vingyta: 233,3 m².**

**Tomvikt: 42.890 kg.**

**Max. betalande last: 22.700 kg.**

**Flygvikt: 79.380 kg.**

**Vingbelastning: 343,3 kg/m²**

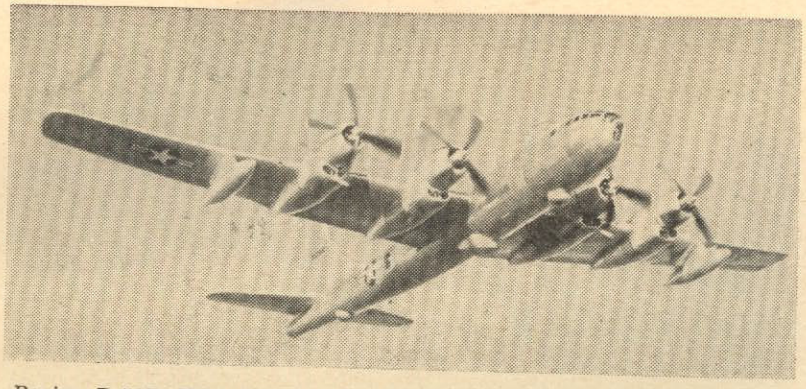
**Toppfart: 400 km/tim.**

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

**Topphöjd ..... m**

**Flygsträcka: 8.500 km (med reducerad last).**

*En Globemaster klar för start. Max flygsträcka 850 mil!*



*Boeing B-50D, USA-flygets i ögonblicket kanske viktigaste strategiska vapen. Reabombarna är ännu bara på väg . . .*

## 11 Kalla krigets flyg:

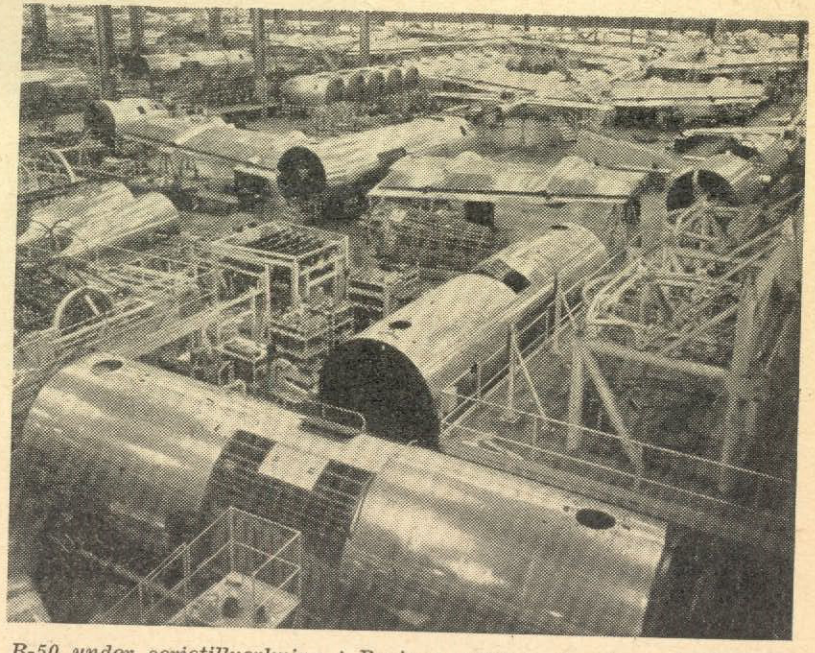
# Boeing B-50

Sina jättelika dimensioner (åtminstone i våra ögon) till trots, är det fyrmotoriga bombplanet Boeing B-50 ett flygplan vars betydelse och tillkomst relativt få känner. Främst torde detta bero på att planet direkt utvecklats ur samma fabriks bekanta B-29 Superfortress, vilken typ B-50 också mycket liknar vad det allmänna utseendet beträffar. För övrigt är emellertid B-50, vars prototyp provflögs 1946, till större delen ett helt nytt flygplan — till 75 procent om man får tro tillverkaren. I verkligheten torde egentligen endast flygkropp och landställ höra till de s. k. konstruktionshuvudgrupper som är i stora drag identiska på B-50 och dess föregångare.

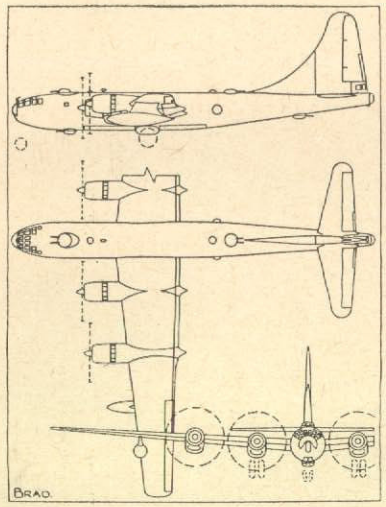
De största förändringarna uppvisar planets vinge och motorutrustning vartill kommer att planets profil avsevärt förändrats genom att stjärtpartiet höjts drygt 1,5 meter jämfört med B-29. Då redan B-29:s stjärt var tillräckligt hög för att försvåra hangarering, har man på B-50 tvingats göra fenan fällbar (över styrbords stabilisatorhalva) — ett arrangemang som för övrigt även förekommer på B-50:s civila motsvarighet Stratocruiser. För att återgå till vingen, var denna då planet debuterade 1946 en av de första som byggdes i den nya lättmetallegeringen 75-S, vilken inom parentes sagt numera även ger extra styrka åt vingen på vår svenska J 29 »Tunnan». 75-S förenar stålets styrka och aluminiumets lätthet, och är ca 40 procent starkare än tidigare legeringar. Det märkliga med B-50:s starkare vinge är emellertid att den är i det närmaste 300 kg lättare än B-29:ans!

Vidare har som nämnts motorutrustningen helt förändrats genom att B-29:ans fyra Wright Cyclone 18 på vardera 2.200 hk fått ge plats åt lika många 28-cylindriga Pratt & Whitney Wasp Major R-4360 på inte mindre än 3.500 hk, d. v. s. en nära 60-procentig ökning av starteffekten. Att detta avsevärt förbättrat planets prestanda är helt naturligt, bl. a. har hastigheten stigat ungefär 27 %, vilket med andra ord betyder att toppfarten nu överstiger 645 km/tim, vilket ingalunda är dåligt för ett konventionellt propellerdrivet flygplan i denna storleksklass. Likaså har flygsträckan högst påtagligt förlängts bl. a. med tillhjälp av de två väldiga fällbara extratankar som är anbringade under vingarna på versionen B-50 D, vardera rymmande 2.650 l bensin.

Liksom flertalet andra moderna amerikanska tunga krigsflygplan är naturligtvis också B-50 utrustad med anordningar för bränslepåfyllning under flygning, och det var för övrigt med ett av de första serieplanen av denna typ som metoden fick sitt »elddop». Det var den 26 febr.—2 mars 1949 som



*B-50 under serietillverkning i Boeings väldiga Seattle-verkstäder på amerikanska västkusten.*




*Treplanskiss av Boeing B-50. Nedan B-50:s berömda föregångare, Boeing B-29, »det flygande slagskeppet» en gång kallat.*

en B-50 A »Lucky Lady II» med tre dylika påfyllningar lyckades med den hart när otroliga uppgiften att flyga jorden runt utan mellanlandning. Den totala tillryggalagda distansen var 36.973 km och flygtiden 92 timmar och 1 minut. Till historien hör även att en »ansenlig bomblast» fälldes mot en punkt ungefär halvvägs!

Som redan tidigare nämnts debuterade B-50 i prototyp 1946 medan serieleveranserna av B-50 A tog sin början året därpå. 1948 följde så versionen B-50 B som dock endast byggdes i ett begränset antal. I november 1949 lancerades B-50 D, en version som fortfarande är under tillverkning i Seattle i väntan på att andra nyare flygplantyper, närmast den nu snart flygklara och seriebeställda 8-motoriga och readrivna XB-52 skall bli klar för serieproduktion. Som redan tidigare delvis berörts skiljer sig B-50 D från föregångarna bland annat genom den väldiga extratankinstallationen, vars ställ alternativt kan användas för upphängning av två 1,8 tons bomber. Dessutom har B-50 D moderniserad radarutrustning och beväpning samt ett nosparti av förändrat utseende.

I mars 1951 offentliggjordes ytterligare en B-50-variant speciellt avsedd för utbildning av de kombinerade bombfällare-navigatörer-radaroperatörer (allt i en person!) som det amerikanska strategiska bombflygets nyaste vapen, den readrivna Boeing B-47 Stratojet kräver. TB-50 D heter detta »skolflygplan» som nu levereras till USA-flygets centrala bombfällarskola på Mather Air Force Base i Kalifornien, där så småningom 650 dylika »supermänniskor» per år skall genomgå utbildning. För att få plats med all den utrustning som krävs härför, har B-50 i skolversion berövats alla sina 13 kulsprutor.

Sammanlagt torde när detta skrivs mer än 400 bombplan av typen B-50 ha tillförts USA:s strategiska flyg. En del av dessa lär också på sistone ha uppträtt i Korea tillsammans med B-29.

**BOEING B-50 D**

**Typ:** fyrmotorigt strategiskt

**Besättning:** 11. bomb- och fjärrspaningsplan.

**Motorer:** fyra 28-cyl. stjärnmotorer av typ Pratt & Whitney Wasp Major R-4360 -35 med 3.500 hk starteffekt vardera.

**Beväpning:** 13 st. 12,7 mm tunga kulsprutor i fem radarstyrda torn, varav ett med fyra vapen (främre övre).

**Spännvidd:** 43,1 m.

**Längd:** 30,2 m.

**Vingyta:** 164,2 m².

**Tomvikt:** 36.300 kg.

**Max. bomblast:** 12.700 kg.

**Flygvikt:** 74.600 kg.

**Vingbelastning:** 454,3 kg/m².

**Toppfart:** över 645 km/tim.

**Marschfart:** över 480 km/tim.

**Topphöjd:** 12.200 m.

**Flygsträcka:** ca 9.600 km med 4,5 ton bomber.

*Kraftfull så det förslår ser B-50 ut även på marken.*

# Titt i rekordlistan

**Den internationella flygrekordlistan från FAI är en ganska diger lunta. Av utrymmesskäl är det omöjligt att publicera den i dess helhet, men vi skall göra ett litet utdrag som säkert kan vara av intresse.**

För det första har vi de absoluta världsrekorden, som på ett undantag när ser likadana ut som de gjort under flera år. Nytillkommet är ett rekord i hastighet på 100 km sluten bana.

**Absoluta världsrekord:**

DISTANSFLYGNING I RÄT LINJE: *18.081.990 km,* 29 september—1 oktober 1946 med en Lockheed P 2 V-1. Befälhavare Thomas D. Davies, USA.

DISTANSFLYGNING PÅ SLUTEN BANA: *14.249,656 km,* 1—3 augusti 1947 med en Boeing B-29. Befälhavare W. J. Valentine, USA.

HÖJDFLYGNING: *22.066 m,* 11 november 1935 med ballongen »Explorer 11». Orvil A. Anderson och Albert W. Stevens, USA.

HASTIGHETSFLYGNING: *1.079,841 km/tim,* 15 september 1948 med en North American F-86, reamotor General Electric J-47. Pilot: Richard L. Johnson, USA.

HASTIGHETSFLYGNING: (100 km sluten bana): *1.023,038 km/tim,* 17 augusti 1951 med en North American F-86E, reamotor General Electric J-47. Pilot: Fred J. Ascani, USA.

(Lägg märke till att samtliga absoluta världsrekord innehas av USA.)

**Internationella rekord, reaplan:**

HÖJD: *18.119 m,* John Cunningham, England, 23 mars 1948, med »Vampire» Mk 1.

HASTIGHET: Samma som absolut rekord ovan.

HASTIGHET PÅ 1.000 KM BANA: *822,256 km/tim,* Jim R. Cooksey, England, 12 maj 1950, med Gloster Meteor F 8.

STIGHASTIGHET: Richard Bellingham Prickett, England, 31 augusti 1951. Flygplan: Gloster Meteor Mk 8 specialutrustat med två reamotorer Sapphire Mk 2:

Stigtid till:

3.000 m 1 min. 15,5 sek.
6.000 m 1 min. 50,0 sek.
9.000 m 2 min. 27,0 sek.
12.000 m 3 min. 09,5 sek.

**Intern. rekord, kolvmotorplan (alla kategorier):**

DISTANS I RÄT LINJE: Samma som absoluta rekordet.

DISTANS PÅ SLUTEN BANA: D:o.

HÖJD: *17.083 m.* Mario Pezzi, Italien, 22 oktober 1938, med ett biplan Caproni 161 (motor Piaggio XI).

HASTIGHET: *755,138 km/tim,* Fritz Wendel, Tyskland, 26 april 1939, med en Messerschmitt B.F. 109 R (motor: D.B. 601).

**Sportflygplan, startvikt under 500 kg:**

DISTANS I RÄT LINJE: *1.826,961 km,* Albert Rebillon, Frankrike, 25 juil 1951, med en Minicab G-Y. 20 (motor: Continental 65 hk).

HÖJD: *8.276 m,* Ana Luisa Branger, Venezuela, 29 april 1951, med en Piper Super Cub (motor: Lycoming 125 hk).

HASTIGHET: (100 km sluten bana): *203,137 km/tim,* M. A. L. Cole, England, 17 juni 1950, med en Comper Swift (motor: Pobjoy R. 80 hk).

**Sportflygplan 500—1.000 kg:**

DISTANS I RÄT LINJE! *3.469,656 km,* John F. Mann, USA, 13—14 januari 1950, med en Meyers (motor: Continental 145 hk).

HÖJD: *9,206 m,* Mrs. Caro Bayley, USA, 4 januari 1951, med en Piper Super Cub (motor: Lycoming 125 hk).

HASTIGHET (100 km sluten bana): *310,345 km/tim,* M. R. R. Paine, England, 17 juni 1950, med en Miles Hawk Speed Six (motor: D. H. Gipsy Six 205 hk).

**Sportflygplan 1.000—1.750 kg:**

DISTANS I RÄT LINJE! *7.977,920 km,* William P. Odom, USA, 7—8 mars 1949, med en Beech Bonanza (motor: Continental E-185-1).

HASTIGHET (100 km sluten bana): *271,084 km/tim,* M. J. N. Somers, England, 17 juni 1950, med en Miles Gemini (motorer: 2 st. D. H. Gipsy Major 10, 130 hk).

HASTIGHET (1.000 km sluten bana): *223,076 km/tim,* Jan Christi, Norge, 22 mars 1950 (Bromma — Oslo — Svenshögen—Bromma), med en Caudron Simoun.

**Helikoptrar:**

TIDSFLYGNING: *9 tim. 57 min,* D. H. Jensen—W. C. Dodds, USA, 14 november 1946, med en Sikorsky R-5 A.

DISTANS I RÄT LINJE! *1.132,237 km,* Frank T. Cashman —William E. Zins, USA, 22 maj 1946, med en Sikorsky R-5 A.

DISTANS PÅ SLUTEN BANA: *1.000 km,* Jensen—Dodds, USA (samma som tidsflygning ovan).

HÖJD: *6.468 m,* Hubert D. Gaddis, USA, 21 maj 1949, med en Sikorsky S-52-1.

HASTIGHET: *208,494 km/tim,* Harold E. Thompson, USA, 27 april 1949, med en Sikorsky S-52-1.

HASTIGHET PÅ 100 KM. BANA: *197,545 km/tim,* Harold E. Thompson, USA, 6 maj 1949, med en Sikorsky S-52-1.

HASTIGHET PÅ 1.000 KM. BANA: *107,251 km/tim,* D. H. Jensen—W. C. Dodds, USA, 14 november 1946, med en Sikorsky R-5A.

×

De s. k. »Records de parcours», d. v. s. hastighetsrekord på vissa av FAI godkända sträckor, är många och en stor del av dem saknar egentligt intresse, då distanserna bevisligen många gånger avverkats betydligt snabbare med såväl trafikflygplan som militära flygplan utan att godkännande av rekorden begärts. I en del fall är det emellertid fråga om verkliga rekordprestationer, och vi skall här ta fram några av de intressantaste:

LONDON — KÖPENHAMN: *871,344 km/tim,* Janusz Zurakowski, England, 4 april 1950. Gloster Meteor Mk 8. Tid: 1 tim. 5 min. 5 sek.

KÖPENHAMN — LONDON: *805,752 km/tim,* Janusz Zurakowski, England, 4 april 1950. Gloster Meteor Mk 8. Tid: 1 tim. 11 min. 17 sek.

LONDON — KÖPENHAMN — LONDON: *770,202 km/tim,* Zurakowski, England, 4 april 1950, Gloster Meteor Mk 8. Tid: 2 tim. 29 min. 8 sek. Observera att i denna tid är inräknat tankning i Köpenhamn!

LONDON—KAIRO: *686,558 km/*

Stöd Karl-Erik Övgårds Minnesfond. Postgiro 457256

*tim,* John Cunnigham, England, 24 april 1950, med D. H. Comet. Tid: 5 tim. 6 min. 58,3 sek.

LOS ANGELES—NEW YORK: *934,926 km/tim,* W. H. Councill, USA, 26 januari 1946, med en Lockheed Shooting Star. Tid: 4 tim. 13 min. 26 sek.

LONDON—PARIS: *994,97 km/tim,* Trevor S. Wade, England, 13 maj 1949, med en Hawker P. 1052. Tid: 20 min. 37,4 sek.

LONDON—ROM: *719,730 km/tim,* John Cunningham, England, 16 mars 1950, med en D. H. Comet. Tid: 1 tim. 59 min. 37 sek.

Slutligen kan nämnas att norrmannen *Jan Christi,* bosatt i Sundbyberg, innehar det officiella hastighetsrekordet på sträckan *London—Stockholm.* Det lyder på *175,723 km/tim,* och det säger ju inte så mycket förrän man får reda på att det satts med en Klemm 35 med 105 hk motor! Rekordet sattes den 23 september 1951 och flygtiden var 8 tim. 9 min. 48,5 sek.

×

Några svenska motorflygrekord, utöver Gustaf von Rosens rekordflygning nonstop Bromma—Addis Abeba 9—10 maj 1947 (5.862 km, medelhastighet 189,969 km/tim) med en Saab-Safir, finns icke noterade, om man bortser från några äldre noteringar av föga mer än historiskt intresse.

## Segelflygrekord

**Int. rekord, allm. klass:**

**Ensitsiga segelflygplan:**

TIDSFLYGNING: *40 tim. 51 min,* Guy Marchand, Frankrike, 16—18 mars 1949. Plan: Nord—2000.

DISTANSFLYGNNG: *861,272 km,* Richard H. Johnson, USA, 5 augusti 1951. Plan: R-J 5.

MÅLFLYGNING: *602,358 km,* P. Savtzov, Sovjet, 31 juli 1939. Plan: Röd Front 7.

TUR- OCH RETURFLYGNING (förutbestämt mål): *390,0 km,* Laroy Månsson, Sverige, 7 juli 1950. Plan: Weihe. (Ljungbyhed—Jönköping—Ljungbyhed).

ABSOLUT HÖJD! *12.832 m,* William S. Ivans, USA, 30 december 1950. Plan Schweizer 1-23.

HÖJDVINST: *9.174,5 m,* Ivans, USA, vid samma flygning som ovan.

HASTIGHET (100 km. triangelbana): *77,144 km/tim,* A. I. Mednikov, Sovjet, 24 juni 1951. Plan: A-9.

**Flersitsiga segelflygplan:**

TIDSFLYGNING: *50 tim. 26 min,* A. Bödecker—K. H. Zander, Tyskland, 9—11 december 1938. Plan: Kranich.

DISTANSFLYGNING: *619,748 km,* I. Kartachev—P. Savtzov, Sovjet, 17 juli 1938. Plan: Stakhanovetz.

MÅLFLYGNING: *495,020 km,* I. Kartachev—V. Petrotchenkova, Sovjet, 19 juni 1940. Plan: Stakhanovetz.

TUR- OCH RETURFLYGNING (förutbestämt mål): *416,070 km,* I. Kartchev—V. Petrotchenkova, Sovjet, 12 juni 1940. Plan: Stakhanovetz.

ABSOLUT HÖJD: *11.675,4 m,* Robert F. Symons—J. Küttner, USA, 5 mars 1951. Plan: Pratt-Read.

HÖJDVINST: *8.162 m,* Andrzej Brzuska—Wladislaw Parczewski, Polen, 1 december 1950. Plan: Zurav-Kranich.

HASTIGHET (100 km triangelbana): *65,981 km/tim,* René Fonteilles—René Lamblin, Frankrike, 5 maj 1951. Plan: Kranich.

**Damrekord, ensitsiga segelflygplan:**

TIDSFLYGNING: *35 tim. 3 min,* Marcelle Choisnet, Frankrike, 17—19 november 1948. Plan: Air-100.

DISTANSFLYGNING: *749,203 km,* Olga K'epikova, Sovjet, 6 juli 1939. Plan: Röd Front.

MÅLFLYGNING: *364,035 km,* Anna Samocadova, Sovjet, 20 juli 1951. Plan: A-9.

TUR- OCH RETURFLYGNING (förutbestämt mål): *226,290 km,* Marina Pylaeva, Sovjet, 23 juni 1951. Plan: A-9.

ABSOLUT HÖJD: *8.334 m,* Yvonne Gaudry, Frankrike, 20 januari 1951. Plan: Nord-2000.

HÖJDVINST: *7.746 m,* Yvonne Gaudry, Frankrike (samma flygning som ovan).

HASTIGHET (100 km triangelbana: *50 km/tim,* Irena Kempowna, Polen, 10 juni 1949. Plan: Sep.

**Damrekord, flersitsiga segelflygplan:**

TIDSFLYGNING: *28 tim. 41 min,* Marcelle Choisnet—M. Mazetier, Frankrike, 22—23 november 1951. Plan: CM-7. Detta resultat är i skrivande stund ännu icke godkänt av FFAI.

DISTANSFLYGNING: *443,714 km,* Olga Klepikova—V. Bordina, Sovjet, 16 september 1947. Plan: Stakhanovetz.

MÅLFLYGNING: *223,633 km,* L. Velikosseltzeva—N. Zavialova, Sovjet, 31 juli 1939. Plan: Stakhanovetz.

ABSOLUT HÖJD: *7.042 m,* Marcelle Choisnet—J. Queyrel, Frankrike, 18 januari 1951. Plan: CM-02.

HÖJDVINST: *6.072 m,* Choisnet—Queyrel, Frankrike. Samma flygning som ovan.

## Svenska segelflygrekord

**Ensitsiga segelflygplan:**

TIDSFLYGNING: *21 tim. 46 min,* Karl-Erik Övgård, Sigtuna (†), 12—13 juni 1944. Plan: Olympia.

DISTANSFLYGNING: *520 km,* Alf Hedman, Söderhamn, 5 juli 1951 (Söderhamn—Kalmar). Plan: Weihe.

MÅLFLYGNING: Samma som ovan.

TUR- OCH RETURFLYGNING (förutbestämt mål): *390,0 km,* Laroy Månsson, Ljungbyhed, 7 juli 1950. Plan: Weihe. (Även världsrekord).

ABSOLUT HÖJD: *8.700 m,* Per-Axel Persson, Ljungbyhed, 12 juli 1947. Plan: Weihe.

HÖJDVINST: *8.050 m,* Per-Axel Persson. Samma flygning som ovan. Denna notering var världsrekord intill den 30 december 1950.

HASTIGHET (100 km triangelbana): *52,4 km/tim,* Billy Nilsson, Örnsköldsvik, 16 juli 1951. Plan: Weihe.

**Flersitsiga segelflygplan:**

TIDSFLYNING: *17 tim, 01 min,* Karl-Erik Övgård (†), Sigtuna—Robert Widmark, Stockholm, 2 juli 1946. Plan: Kranich.

DISTANSFLYGNING: *209 km,* H. Kipp—J. Blomberg, Norrköping, 30 juni 1943. Plan: Kranich.

MÅLFLYGNING: Ej noterat.

ABSOLUT HÖJD: Ej noterat.

HÖPDVINST: Ej noterat.

HASTIGHET (100 km triangelbana): *45,7 km/tim,* Herje Westrin, Stockholm—Torsten Håkansson, Jönköping, 31 juli 1951. Plan: Kranich.

Det enda hittills noterade svenska damrekordet är i distansflygning, ensitsiga segelflygplan. Innehavare är Gun-Britt Flodén, med 157,0 km, (Stockholm—Kumlaby), satt den 23 juni 1948 men godkänd av KSAK först i januari 1951. An-



Stöd Karl-Erik Övgårds Minnesfond. Postgiro 457256

# Den flygande vikingen

*Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg*

*Forts. fr. föreg. nr*

I Løvenskiolds grupp på Nesodden spelade kyrkoherden Lars Asbjørnsen en av huvudrollerna. Han var orädd, intelligent och en fascinerande talare. När tyska flottenheter sent på kvällen den åttonde april började forceringen av Oslofjorden tjänstgjorde han som fältpräst på Rauers fästning. Han glömde aldrig de känslor som fyllde honom när han fick ge döende norrmän den sista trösten under den korta kamp som följde. När kyrkans män en gång längre fram fick en admonition från departementet, läste Asbjørnsen upp brevet före högmässan och förklarade därefter:

— Ingen av dem som i dag lyssnar till min förkunnelse får tro att jag kan ta hänsyn till dessa ord. Vad jag predikar ansvarar jag för endast inför Gud och mitt eget samvete.

Kyrkan på Nesodden var från elvahundratalet. På sydsidan hade den tre romanska fönster, den enkla inredningen bestod av blågrå träbänkar och till vänster om korbågen en predikstol. När kyrkoherden under sina predikningar såg ut över den fulltaliga menigheten och ibland observerade någon, som lyfte ögonen och omedvetet fixerade korbågen kunde han nästan vara övertygad om att den mannen eller den kvinnan var en soldat i hemmafrontens tysta armé. I de dolda utrymmena mellan bågen och kyrkomurarna hade Asbjørnsen nämligen ordnat fullt moderna arsenaler med kulsprutepistoler, ammunition och sprängämnen. Nesodden hade i ordets alla bemärkelser en kämpande kyrka.

Alla åldrar var representerade i den lilla gruppen frihetskämpar på Nesodden. Arnt Lues hette en av kontaktmännen, en blond, lång, smärt idrottsman, några och tjugo år gammal. En annan var Trygve Johnsen, en sågverksägare, som fick överta chefskapet, när Løvenskiold hals över huvud måste ge sig iväg.

Avslöjandet av Løvenskiolds förehavanden ägde rum på Oslo stadsarkiv, där han sedan en tid tillbaka relativt ostört kunnat syssla med nedskrivandet av sin släkts historia. Digra folianter och gamla handskrifter på krönikörens bord vittnade om det häftigt uppflammande historiska intresset, men det var ganska klent med arbetstakten. När arkivet öppnades var forskarens tankar fjärran från gamla tider. I stället repeterade han om och om igen de senaste allierade nyhetssändningarna, och den första halvtimmen föredrog han dem med halvhög, distinkt stämma, medan besökarna på stadsarkivet lyssnade under andlös tystnad för att inte gå miste om några fakta eller kommentarer. Det var endast om någon av de unga män, som av en händelse stod posterade vid dörrarna och bläddrade i sina böcker, gjorde ett avtalat tecken som föredragningen avbröts och var och en började syssla med sitt som om ingenting hänt.

Løvenskiolds arbete med släktkrönikan föreföll Gestapo som en ofarlig art av studieverksamhet. Det bristande intresset från det hållet gav Løvenskiold stora fördelar, som han desto bättre kunde utnyttja, eftersom han under hänvisning till sitt arbete hade fri tillgång till samtliga arkivrum, dit annars blott de fast anställda medarbetarna hade tillträde. Där fanns hyllmeter efter hyllmeter med tryckta och handskrivna arbeten, kilometer av underbara gömställen för dokument, som stulits från Gestapo, och tusentals meter mikrofilm med ovärderliga upplysningar, avsedda för de allierade och den norska londonregeringen. Allt kopierat i dubbla exemplar, av vilka ett senare smugglades över till Sveriges för vidare befordran till London och ett för säkerhets skull var bestämt att förvaras i en igenlödd, träemballerad zinklåda i trädgården i Løvenskiolds villa på Nesodden.

En förmiddag strax före lunchdags kom Løvenskiold in i läsrummet och gick bort till referensbiblioteket för att enligt avtal möta en för honom okänd medlem av hemmafronten. Plötsligt kände han instinktivt hur atmosfären i rummet förändrades. Det gick som en nervös stöt genom besökarna. Någon snuddade vid hans arm och han hörde en obekant röst viska ett enda ord: Gestapo.

Løvenskiold satte lugnt tillbaka boken som han förstrött bläddrat i, gick med snabba steg tillbaka mot arkivrummet som han nyss lämnat och försvann. I samma ögonblick hördes stöveltrampet från en patrull, på jakt efter en fridsam släktkrönikör som inte behagade sitta kvar på sin plats i stadsarkivet.

Ungefär samtidigt bromsade tre svartblänkande Mercedes Benz upp framför Løvenskiolds hus på Nesodden. Obergruppenführer Fehmer med femton SS-män hoppade av, några korta order skreks ut

---

ledningen har varit av formell natur.

## Modellflygrekord

Inom modellflyget registreras dels absoluta rekord (internationellt och nationellt) dels s. k. typ- och klassrekord. De internationella absoluta rekorden är följande:

TIDSFLYGNING: *5 tim. 10 min,* Vladimir Petoukhov, Sovjet, 21 juli 1951. Förbränningsmotormodell med 7 cm³ cylindervolym.

DISTANSFLYGNING: *356,794 km,* Gueorguy Lioubouchkine, Sovjet, 22 juli 1951. Förbränningsmotormodell med 4,4 cm³ cylindervolym.

HÖJDFLYGNING: *4.152 m,* G. Liubouchkine, Sovjet, 13 augusti 1947. Förbränningsmotormodell med 9,6 cm³ cylindervolym.

HASTIGHET PÅ RAKBANA: *129,768 km/tim,* Eug. Stiles, USA, 20 juli 1949. Förbränningsmotormodell med 8,2 cm³ cylindervolym.

HASTIGHET PÅ RUNDBANA (linstyrning) *231,270 km/tim,* Gérard Laniot, Frankrike, 25 oktober 1951. Glödpluggsmotor med 9,87 cm³ cylindervolym.

**De svenska modellflygrekorden (absoluta) är:**

TIDSFLYGNING: *1 tim. 47 min,* Nils Blomé, Örebro, 1949.

DISTANSFLYGNING: *69,2 km,* Arne Widén, Solna, 1945.

HÖJDFLYGNING: *565 m,* Lars Persson, Östersund, 1945.

HASTIGHET PÅ RAKBANA: Ej noterat.

HASTIGHET PÅ RUNDBANA (linstyrning): *182,7 km/tim,* Bengt Thelander, Bromma, 1951.

och gruppen begav sig halvspringande upp mot den mörkbruna villan. När ingen svarade på bultningarna sprang en av männen om hörnet och slog sönder fönstret till ett av sovrummen med pistolkolven, medan de andra började bryta sönder entrédrörren.

Oväsendet upphörde först när husets fru kom för att öppna. Obergruppenführer Fehmer gjorde hitlerhälsning, bad att få tala med Løvenskiold och förklarade i samma andedrag att det icke gällde arrestering, endast ett samtal. För fru Løvenskiold stod det genast klart att det de väntat hade inträffat. Hon insåg också att hennes make måste ha glidit ur greppet inne i staden. Vad han behövde nu var respit. Ju längre rapporten från Nesodden dröjde, desto större chans hade han att klara sig. Barnen var redan i säkerhet, det var det viktigaste.

— Jag väntar min man hem när som helst ,sade hon hastigt till Fehmer. Det går bra att vänta här inne.

Och den manstarka truppen tågade in i villan, som enligt order skulle sprängas, om inte villebrådet fanns i lyan. Med en känsla av äckel bad fru Løvenskiold kopplet att ta plats, medan de väntade på någonting att förfriska sig med. Den Løvenskioldska vinkällaren hade ett gott rykte, och gestapofunktionärerna var inte oemottagliga för den sortens dragningskraft. Om nu villan skulle sprängas var det ju lika bra att tömma de bästa buteljerna.

Medan ångesten växte hos fru Løvenskiold gjorde sig Fehmer och hans män en angenäm eftermiddag på Nesodden. Man accepterade i nåder en champagnediner, som avslutades med en försäkran av Obergruppenführern, att ingenting skulle röras i huset. Hur det skulle ha gått, om officeren varit en lägre funktionär vågade fru Løvenskiold inte tänka på. Men Fehmer tillhörde spetsarna och kunde tillåta sig friheter.

Han höll också sitt löfte. Huset sprängdes inte, och zinklådan med dokumenten kom aldrig i dagen förrän långt senare.

Men julen fick fru Løvenskiold fira på Grini.

## SVERIGE BAS FÖR FALLSKÄRMS-OPERATIONER

Under senhösten 1944 började det dra ihop sig till strategiska omgrupperingar i Nordfinland. Den tyska krigsmakten hade bestämt sig för att evakuera västerut för att rädda återstoderna av sina trupper över till Norge, och Sovjetunionen gjorde sig berett att möta det nya draget med en förföljelseoffensiv. För Norge — och i lika hög grad för Sverige — stod nationella värden på spel. Skulle man kunna visa, att norrmännen i detta läge förmådde bemästra situationen eller måste man inrikta sig på att låta främmande trupper ta upp kampen ensamma mot de tyska styrkorna, som under sin marsch västerut tillämpade den brända jordens taktik och ödelade allt som kom i deras väg? Och hur långt skulle Sverige sträcka sig i medgivanden utan att helt överge sin icke krigförande hållning?

För Balchen stod det klart, att det här gällde att sätta in all den kraft, som han ådagalagt under carpetbaggeroperationerna över Norge. De med svenskt medgivande på svensk mark utbildade s. k. polistrupperna måste få en uppgift i detta sammanhang. Själv hade han bevisat, att det var praktiskt utförbart att med en handfull besättningar bringa hjälp åt hemmafronten under vidriga förhållanden.

Den tjugoåttonde oktober landade han själv på Bromma och tog del i underhandlingarna, som fördes mellan de ansvariga norska, svenska, finska, ryska och amerikanska myndigheterna. Det var en påfrestande tid för en man av Balchens natur, som under äventyrliga raider lärt sig att lita till den ensamma mannens handlingskraft och beslutsamhet. De ideliga förhandlingarna skulle ha kommit en vekare man än han att tappa modet. Men Balchen gav sig icke. Från norsk sida hade han bland många andra ett ovärderligt stöd i den berömde kirurgen professor Semb, som även aktivt ingrep för att forcera besluten. Det var samme man, som senare skulle göra en av de mest beundransvärda räddningsexpeditioner, som modern läkarhistoria känner till.

Till sist nådde man äntligen fram till en överenskommelse. Den tjugotredje november anhöll det amerikanska högkvarteret i Europa hos ATC om assistans för att överföra de norska polistrupperna i Sverige till norsk mark, och fyra dagar senare kommenderades överste Balchen till chef för dessa operationer.

Ännu en gång hade Balchen lyckats i sina strävanden att undsätta det ockuperade Norge. Förutsättningarna var denna gång inte så lysande: allt man kunde undvara för »Where and when»-företaget var tio Dakotaplan, som rekvirerades från Metfield i England till Bromma för vidare basering på Kallax, flygfältet i närheten av Luleå. Personalen på varje plan utgjordes av besättningschef, pilot, copilot, navigatör och radiotelegrafist. Utrustningen, som bestämts av Balchen själv, bestod av reservbränsletankar, nödförpackningar med extra matransoner, en arktisk sovsäck för varje besättningsmedlem, tjock vinterutrustning i kläder, vidare skidor och ryggsäckar så att var och en skulle kunna klara en relativt lång sträcka under vinterförhållanden i händelse av nödlandning.

I enlighet med den svenska regeringens hemliga medgivande skulle operationerna företagas från Kallax flygfält, där flygbaskåren upplät baracker för manskapet och ledningen. Några dagar före julhelgen tog Dakotan n:r 1 mark på Kallax, och där etablerades i rask takt den första allierade flygbasen i Sverige — en unik händelse inte minst därigenom att Sverige härigenom blev allierad bas för regelrätta fallskärmsoperationer, de första som någonsin företagits från vårt land.

En uppmärksam läsare observerade sannolikt, att flygbaskåren på Kallax upplät baracker men inte hangarer för planen. Det fanns ingen möjlighet att i hast arrangera någonting effektivt i skyddsväg för de amerikanska planen, som i stället fick placeras i fria luften på ett bestämt avgränsat område av aerodromen. Det betydde med andra ord, att man under hela den kalla årstiden fick arbeta under omständigheter, som utan överdrift kan jämföras med de arktiska. Temperaturen gick ibland ned till fyrtio grader under noll.

Vem skulle ha känt sig mer hemma under dessa väderleksförhållanden än Balchen? Hela hans erfarenhet från polarflygningarna kom här utomordentligt väl till pass. Trots den låga temperaturen, snön och isbildningen förekom ingen sorts uppvärmning av motorerna före starten. I stället tillämpade man metoden med dilution, en oljeupplösande vätska, och när väl besättningscheferna tränats i konsten att avväga blandningen gick det som smort. De svenska flygofficerarna var mycket skeptiskt inställda till metoden, men när de väl sett planen gå upp utan uppvärmning, erkände de oförbehållsamt, att det skulle vara värdefullt att installera oljedilution på deras egna maskiner.

Starterna ägde vid denna tid rum på banor, som låg täckta med en fots snö, vilket innebar en hård belastning på både landningsställ och motorer. Piloterna fick också vara försiktiga för att inte motorerna skulle överhettas vid landningarna, men efter hand fungerade systemet perfekt.

I väderleksförhållanden kan Kallax skryta med att vara utomordentligt gynnat. Det är ett typiskt inlandsklimat, där skyddet från fjällkedjorna mellan Norge och Sverige spelar en utslagsgivande roll. Det största besväret vållade givetvis de häftiga snöfallen, men de svenska snömaskinerna, byggda av Scania-Vabis, visade sig långt överlägsna dem som Balchen haft på Grönland. Skovlarna är tyngre än på de konstruktioner, som levererats av Dodge, och de sög sig med en imponerande kraft genom snötäcket. Plogar använde man endast om det var fråga om lättare nederbörd, och under alla omständigheter höll man kvar ett packat täcke av ungefär tre tums djup för att underlätta starter och landningar på både hjul och skidor.

Den första ordern Balchen erhöll gällde transport av etthundrasextio norska poliser, fullt utrustade för långvariga vinteroperationer.

Etthundrasextio man. För oss som är blaserade när det gäller att räkna divisioners insatser på olika fronter under det krig, som nu nått sitt slut, låter denna siffra föga imponerande. För Norge och för Balchen betydde det inledningen till slutet på en period av håglöshet och misströstan. Alla visste, att detta var början till befrielsen, och när Balchen själv satte sig på pilotens plats för att transportera de första på främmande mark militärutbildade truppenheterna över till Norge kände han något av hänförelsen i ett historiskt ögonblick. Han kom tillbaka till Norge, inte som en nedkämpad flygare med rester av en slagen armé utan i spetsen för en avantgardestyrka, som skulle växa och växa i numerär och betydelse för varje dag.

Och det var ett krigiskt företag. Hans plan bar de allierade invasionstecknen ovanpå camouflagemålningen, stjärnorna som blivit symboler för de undertryckta folken i Europa. Det sprängde av jubel inom honom, när hans Dakota, det första av segerplanen, i en jättehalvbåge över Nordfinland svepte in mot Finnmark och Kirkenes, där hemmafronten höll stånd under sin legendariske chef överste Dahl. Norge höll samman, Norge slogs ännu, Norge var på marsch och Balchen var på väg med sitt flygarlivs stoltaste undsättningsexpedition.

Norge var trots allt en front, en barriär och en fri nation.

De första transporterna följdes av flera. Och när överste Balchen en vacker dag långt efter snösmältningen slog sig ned vid sitt skrivbord på chefsrummet i Kallax' amerikanska sektion för att sammanföra siffrorna i en slutgiltig rapport, militärt korthuggen, kunde han notera följande. Under den tid han haft till förfogande för att fullfölja sitt uppdrag hade han och hans män överfört icke mindre än etttusenfyrahundrafyrtiotvå man polistrupper och något mer än etthundrafemton ton militära förnödenheter till Norge. Balchens varuhus hade ännu en gång visat, att det trots alla handicap var slagkraftigt och besatt en kapacitet som ingen hade vågat tilltro ett krigiskt företag med så många hasardbetonade faktorer som detta.

Frågan är om inte Bernt Balchen i detta nu måste betraktas som en av världens allra största handelsresande. Under carpetbaggerflygningarna från England levererade han allt från kompletta radiosändare till fulltrimmade dynamitarder. Från det neutrala Sverige sände han till krigförande territorium allt mellan himmel och jord, från polistrupper till metkrokar, färdigbyggda hus och höbalar. Närmare femtio ton varor släpptes ned med fallskärm, frånsett alla liknande operationer som innebar verkliga fallskärmshopp, utförda av agenter i omedelbar närhet av de tyska linjerna.

För Finnmarks vidkommande innebar Balchens uppdrag en undsättning av utomordentlig betydelse. Det var inte bara folket som svalt. Också husdjuren, framför allt hästarna, led brist på näring, och åtskilliga av Balchens droppings gick ut på att snabbast möjligt förse djuren med foder. Balchen kom underfund med att om man slog ett stålband på längden om en höbal kunde man släppa ned den från praktiskt taget vilken höjd som helst utan fallskärm, även om vikten gick något över etthundra kilo. Vad detta betydde för markoperationerna är lätt att räkna ut.

### DET FLYGANDE LASARETTET.

Det var emellertid inte enbart rutinarbete för Balchen och hans flygare på Kallax. Den tredje maj hände en sprängningsolycka i Karasjok, ett litet lappsamhälle strax väster om gränsen till finska Lappmarken. Tjugotvå man dödades och nio sårades. Enda möjligheten att bringa hjälp var med flyg. Överste Balchen satte genast i gång organiserandet av räddningsexpeditionen. Den norske kirurgen professor Semb, samme man som deltagit i underhandlingarna i Stockholm, anmälde sig tillsammans med en annan läkare, doktor Wergeland, och en sjuksköterska, syster Ella, som knappt hunnit över tjugoårsåldern. Alt tre erbjöd frivilligt sina tjänster, och ingen av dem hade tidigare gjort ett fallskärmshopp, knappast suttit i ett flygplan.

*Forts. i nästa nr.*


Vi erbjuda Eder

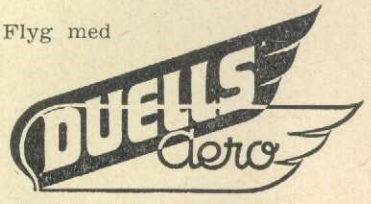
Engelsk flygplansväv
Tandade band
Tändstift

**RESERVDELAR TILL**

Auster V
Cirrus Minor II
Gipsy Six

SKOL-, RUND-
TAXI-, FRAKT-,
REKLAM-, FOTO-,
samt
CHARTERFLYG,
AMBULANSFLYG
med
2-, 3- och 8-sitsiga flygplan

Flyg med




TORSLANDA — GÖTEBORG
Tel. 62 02 18

# Helsingfors får storflygplats till Olympiaden

Malm utanför Helsingfors är inte så mycket att bjuda den stora internationella flygtrafiken på. Därför har finnarna helt frankt beslutat bygga ett storflygfält, vilket skall bli klart att ta i bruk — låt vara med endast en bana — redan till Olympiska spelen i sommar.

Det skulle vara mycket att säga om detta bygge, men vi skall inskränka oss till några talande fakta, varav det första är att Sjöskogsfältet — Helsinki Airport som det kommer att heta internationellt — byggs nästan uteslutande på finsk envishet och sisu.

Arbetet påbörjades i mars 1950 med 30 man. Nu jobbar där 520 man i två skift, och av dessa är 350 straffångar som på detta sätt gör skäl för mat och husrum. De flesta av dem är förresten rattfyllerister som i finska flygarkretsar för ögonblicket betraktas med en viss välvilja...

Innan Olympiaden öppnas skall en bana på 2.000 meter och stark nog att bära de största trafikflygplan som kan bli aktuella, vara klar, säger finnarna själva, och vi tror på dem. Vid vårt besök höll man redan på att permanentbelägga en del av denna bana och planeringen på övriga delar av den var mycket långt kommen. Kabelarbetena för en ILS-anläggning är i stort sett klara men de provisoriska husen för den första inflyttningen finns ännu endast på papper. Men de kommer nog de också. Några hangarer hinner förstås inte bli klara till OS och inte heller några verkstäder, men det är saker som skall komma till efter hand. Liksom dels en tvärbana på 1.500 meter vilken sedan skall ökas till 2.150, dels (fast ännu längre fram i tiden) ytterligare en tvärbana. En taxibana byggs nu parallellt med »bana 1» och beräknas bli klar samtidigt med denna.

Fältet ligger 52 meter över havet och platsen har en mycket god väderleksstatistik, betydligt bättre än Malm. Fram till Olympiaden räknar man med att fältarbetena skall ha kostat 1.200 miljoner mark. 75.000 kubikmeter berg och ungefär 1 miljon kubikmeter jord skall flyttas innan det hela är färdigt.

Y. N.

# "Ambassador" söker danska vinterstormar

Att flyga i moln som ger isbildning på flygplanet är någonting som varje flygare i det längsta söker undvika, men vi däremot försöker allt för att få tjocka islager på vingarna.

Så yttrade sig kapten G. B. S. Errington, chefspilot hos Air speedfabriken, som jämte besättning och tekniska experter från bl. a. det engelska flygbolaget BEA, i januari kom till Köpenhamn för att från Kastrup utföra slutproven med ett av Englands nyaste trafikflygplan Airspeed »Ambassador».

Dessa prov gäller flygplanets avisningsanordning, som är av en förbättrad och delvis ny typ. Det hittills vanligaste är att man på vingarnas och stabilisatorns framkanter har gummilister som kan blåsas upp med luft så att isen genom listernas pulserande rörelser brytes bort. På »Ambassador» har man istället varmluft som passerar genom kanaler i vingarnas framkanter och värmer upp dessa så att isen smälter. Det nya i detta system är att varmluften levereras av två förbränningskammare, en i vardera vingen. Förbränningskamrarna har luftintag i vingens framkant och verkar efter samma princip som en reaktionsmotor.

På undertecknads fråga varför de sökt sig till Köpenhamn för att prova ut detta system, svarar kapten Errington, att de i vinterstormarna ovanför Danmark och Kattegatt väntar sig finna de riktigt svåra isbildningsförhållanden man vill ha för proven. Först försöktes med en basering i Skottland med flygningar ut över Nordatlanten inom ett område med ca 800 km radie. Inom detta område sökte man upp oväderscentra och som riktiga smakbitar betraktades cumulunimbusmolnen — åskmolnen — som ger den svåraste och farligaste isbildningen. Men här påträffades ständigt ett fenomen som gjorde att man inte kunde få några utslagsgivande prov. Isbildning blev det visserligen — decimetertjocka lager på vingframkanterna —, men innan man hann slå till avisningsaggregatet och studera dess effekt, hade isen helt enkelt slagits bort av de häftiga hagelskurar som förekommer i dessa moln, med hagel stora som sockerbitar. Vid ett tillfälle flög man i hela fem timmar i ett våldsamt åskväder, men utan att lyckas få isen att sitta kvar någon längre stund.

Proven utföres så att man väntar till ett tjockt lager is bildats på vingarna och då sätts aggregatet i funktion samtidigt med att ett par kameror börjar arbeta och ett tidtagarur startar. Kamerorna är monterade i särskilda fönster på flygkroppen och inriktade mot vingens och stabilisatorns framkanter. Efteråt studeras resultatet på filmen. Anordningen har visat sig vara mycket effektiv och bara någon minut efter det att aggregatet har startats, har meterlånga islager lossnat och blåst bort från vingarna. En nackdel med avisningssystem av varmluft-typen har varit att då isen smälter på vingens framkant, pressas smältvattnet av fartvinden ut på den kalla delen av vingen och fryser där till is, vilket ger en betydligt farligare isbildning. Någon sådan tendens har inte avisningssystemet på »Ambassador» visat.

Att man lagt ner en sådan energi på dessa prov motiveras med att man vill ha typen godkänd för flygning under mycket svåra isbildningsförhållanden, »clearance for heavy ice», något som endast ett fåtal typer har.

Det är känt att man haft en hel del svårigheter med »Ambassador» under de tre år som flygproven med typen pågått och den har framstått som något av ett sorgebarn. Flera gånger inträffade t. ex. att däcken på landningshjulen av någon oförklarlig anledning exploderade. Det visade sig vara den nya typen av hjulbromsar som lätt blev överhettade, ibland ända till glödning, och då hjulen efter starten fälldes in i motorgondolerna är det lätt att räkna ut vad som kunde inträffa. Svårigheterna skylles på att »Ambassador» från början var alldeles för mycket av ett experimentplan. Ny typ av motorer, ny propellertyp, ny typ av bromsar, ny typ av radioutrustning etc. Men nu är svårigheterna övervunna, enligt vad både kapten Errington och De Havillandfabrikernas (Airspeed är ett företag inom De Havilland) representant, mr Lawson, försäkrade. Till våren kommer Ambassador att som den första av de större engelska efterkrigstyperna insättas i reguljär passagerartrafik.

Åke Liljeberg.



Stöd Karl-Erik Övgårds Minnesfond. Postgiro 45 72 56

# Stora tidsvinster med reatrafikplan

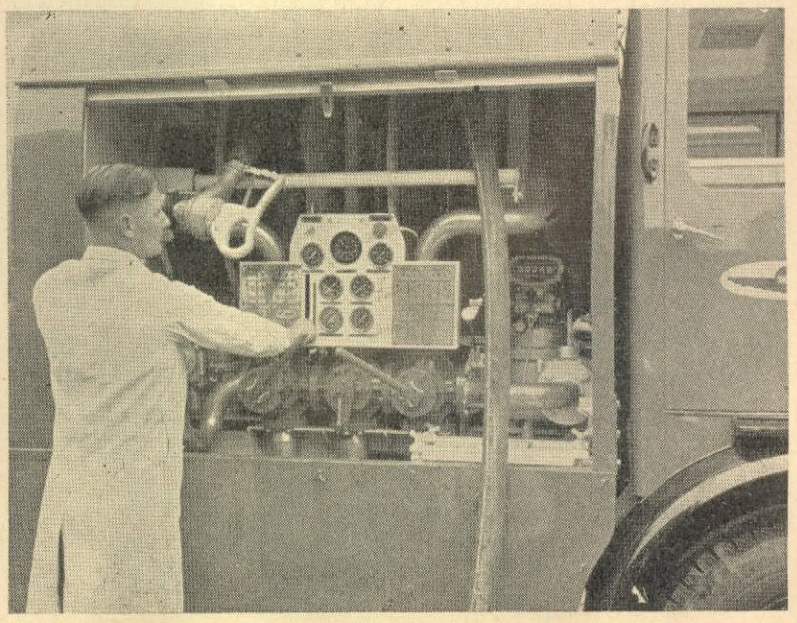
Att reaplan flyger fort vet vi. De hastighetssiffror vi bestås med avser dock oftast topp-prestanda och gäller för övrigt mestadels jaktplan. Det första readrivna trafikflygplanet De Havilland »Comet», har nu nått tjänstestadiet. Det går redan i provtrafik och BOAC räknar med kunna sätta in »Comet» på sina längre linjer redan 1952. (Förväxla inte »Comet» med Vickers »Viscount», som har gasturbiner och propellrar).

Utan att gå in på några driftsekonomiska spekulationer har engelsmännen räknat ut vad man tjänar i restid på »Comet». Tidsvinsten framgår av vidstående tabell. De övre siffrorna avser de nuvarande restiderna och siffrorna därunder restiderna med »Comet» mel'an ett antal platser på jordklotet. Pilarna visar de snabbaste riktningarna mellan respektive orter. Tabellen är baserad på en beräknad marschhastighet av 690 km/tim, vilket anses vara en mycket försiktig siffra eftersom de verkligt höga farterna och därmed tidsvinsterna just uppnås på långa distanser där stor höjd kan hållas konstant. Restiderna nedbringas ytterligare genom att den höga hastigheten eliminerar många övernattningar.

| FRÅN: \ TILL: | VANCOUVER | MONTREAL | LONDON | KAPSTADEN | JO'BURG | KAIRO | KALKUTTA | SINGAPORE | SYDNEY | AUCKLAND |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VANCOUVER | | 13 / 7 | 29 / 17 | 99 / 78 | 81 / 61 | 55 / 34 | 73 → / 57 | ← 64 / 41 | 40 / 26 | 39 / 24 |
| MONTREAL | ← 14 / 7 | | 12 / 6 | 83 / 67 | 63 / 49 | 33 / 22 | 52 / 35 | 70 → / 60 | ← 64 / 42 | 74 / 40 |
| LONDON | ← 36 / 18 | 16 / 6 | | 48 / 38 | 28 / 21 | 11 / 6 | 31 / 20 | 48 → / 34 | ← 83 / 63 | 84 / 53 |
| KAPSTADEN | ← 87 / 59 | 67 / 47 | 48 / 36 | | 4 / 2 | 51 / 42 | 81 / 64 | 89 / 69 | 127 / 99 | 150 → / 121 |
| JO'BURG | ← 70 / 44 | 50 / 31 | 30 / 19 | 4 / 2 | | 37 / 27 | 64 / 47 | 72 / 53 | 110 / 82 | 133 → / 103 |
| KAIRO | ← 51 / 21 | 31 / 16 | 12 / 7 | 59 / 49 | 39 / 31 | | 17 / 11 | 26 / 16 | 63 / 46 | 86 → / 69 |
| KALKUTTA | ← 73 / 43 | 53 / 30 | 34 / 21 | 90 / 71 | 71 / 53 | 21 / 12 | | 9 / 4 | 45 / 34 | 68 → / 57 |
| SINGAPORE | 68 → / 47 | ← 75 / 52 | 61 / 43 | 105 / 78 | 86 / 66 | 36 / 25 | 8 / 4 | | 22 / 14 | 45 → / 33 |
| SYDNEY | 40 / 30 | 64 / 46 | 80 → / 53 | ← 142 / 95 | 123 / 77 | 74 / 36 | 45 / 33 | 22 / 13 | | 7 → / 3 |
| AUCKLAND | 56 / 28 | 74 / 44 | 78 → / 52 | ← 153 / 115 | 134 / 98 | 84 / 53 | 56 / 41 | 34 / 22 | 7 / 3 | |

# Sparad tid åt "Comet"

Det har sina problem att flyga fort. Inte minst när man har att göra med sådana törstiga individer som »Comet». För att nedbringa väntetiden på marken har det blivit nödvändigt att rationalisera bränslepåfyllningen. Det har bl. a. Shell gjort i samarbete med Thompson Bros. Ltd. och Leyland Motors Ltd. Sextio helt nya fyllningsaggregat har placerats ut längs BOAC:s linjer som skall trafikeras med »Comet». »Dorsets» kallas den nya anordningen som har en fantastisk kapacitet. Varje »Dorset» levererar maximalt 1600 l/min och två »Dorsets» tankar en »Comet» full med drygt 27000 liter på 15—20 min. Är det någon som minns när all »flygmaskinstankning» skedde med kanna, tratt och sämskskinn — kapacitet maximalt 10 liter i minuten?



# Flyg- eller vinschstart?

**Här i Sverige använder vi nästan alltid flygstart vid prestationsflygningar med segelflygplan. Vi anser att detta är den enda saliggörande metoden, om det ska bli något resultat. Överdriver vi flygstartens betydelse? Är den värd sitt pris? Eller finns det något billigare sätt att »komma sig upp»?**

Våren 1944 gjorde tyskarna försök med »tyngdpunktskoppling» på en Grunau Baby. I bottnen på flygkroppen, mellan en punkt rakt under flygplanets tyngdpunkt och en punkt 40 cm framför densamma, byggde man bredvid köllisten in en vanlig ringkoppling i 45° vinkel mot flygplanets längdaxel. Med 1000 m lina uppnåddes vid en vindstyrka på 3—5 m/s 600 m höjd. Bästa resultatet, 900 m höjd, nåddes med 1200 m lina vid en vindstyrka på mer än 12 m/s. Senare utvecklades för ändamålet en ny ringkoppling, som löste ut automatiskt vid 80—90° linvinkel (= vinkeln mellan vinschlinan och flygplanets längdaxel framför kopplingen).

Man gjorde också försök med s. k. skulderkoppling — en koppling upptill på vardera sidan av flygkroppen strax framför och något nedanför vingframkanten. Skulderkopplingen fordrar emellertid helt andra kopplingar och en i den fria ändan delad vinschlina och är kanske inte lika tilltalande som den andra tyngdpunktskopplingen.

Teoretiskt når man med tyngdpunktskoppling (60° linvinkel) 500 m höjd, medan man med noskoppling (45° linvinkel) och i övrigt samma förutsättningar inte kommer högre än 350 m. Om man utgår ifrån, att man normalt inte bör — eller inte har någon anledning — söka termik under 200 m höjd, betyder detta, att tyngdpunktskopplingen är dubbelt så bra som noskopplingen. I stället för endast 2,5 min. får man hela 5 min. på sig för att hitta en termikblåsa. Och man kan, om det inte blåser alltför hårt, gå minst 1 à 2 km ut från fältet för att söka och ändå vara säker på att komma tillbaka på betryggande höjd, om man skulle gå bet.

Varför använder inte vi tyngdpunktskoppling och vinschstart här i Sverige? Danskar och finnar och säkerligen många andra utnyttjar metoden med framgång.

Grovt räknat är nog en flygstart till 400—500 m. höjd mellan 2 och 3 gånger så dyr som en vinschstart. Och det är inte alls säkert, att man får så mycket större utbyte av flygstarterna, att de är värda sitt pris. Så det finns skäl för oss lite var att tänka över, hur det skulle vara med vinschstart på det »rätta» sättet i stället. För de klubbar, som inte har tillgång till bogserflygplan, är det väl ur sportsynpunkt nästan ett livsvillkor att de får tyngdpunktskopplingar i sina segelflygplan.

Det är också mycket behagligare att starta med tyngdpunktskoppling än med noskoppling. Man får aldrig de där »vippningarna», som det är relativt svårt att lära sig motverka. Å andra sedan kan man naturligtvis råka ut för obehagligheter, om man lägger sig i stigläge för tidigt och kväver vinschen. Men det behöver ju inte inträffa några sådana situationer, om man »reserverar» tyngdpunktskopplingen för dem som hunnit så långt på sin segelflygarbana, att de vet vad det är fråga om. Man behöver bara trycka tills man når säkerhetshöjden — ca 40 m — sedan lättar man på spaken så vackert, och när man inte har något tryck alls i den, ligger man som man ska. 70 km/tim är bästa hastigheten. Skulle man råka komma upp emot 90 km/tim är det säkrast att lägga av.

Vem blir först med tyngdpunktskoppling nästa sommar? Med KSAK:s och luftfartsstyrelsens välsignelse förstås.

Karl Svänsson.

---

Ordet fritt

# Gröndalen

## segelflygets högskola?

Nog är Gröndalen bekant, inte bara som turistattraktion, utan också som en plats där segelflyg — den tjusigaste av sporter — redan förekommit vintertid. Årtalet var 1945. Jag känner ej till orsaken varför segelflygsporten ej slog rot här, en plats där alla förutsättningar finnas för att segelflyg skall kunna bedrivas året runt. På hösten och vintern som vågsegelflygning och under sommaren som termik- eller hangflygning. Antagligen var det och är det den gamla vanliga visan: pengar, pengar, pengar.

Men låt mig än en gång beskriva denna dal mitt i Jämtlands fjällvärld, i Anarisets mäktiga fjällmassiv. Man häpnar när man efter vandring i klippig terräng plötsligt finner en stor dal, slät och jämn, utan några klippor, endast genomskuren av en fjällbäck i sin västsydvästra del. Hela dalen är försedd med ett skifferaktigt grus. Växtligheten är obetydlig.

I den östsydöstra delen finnas några kraterliknande hål av varierande storlek. Om dessa »kratrar» uppkommit genom underjordisk avrinning (dalen har ju för länge sedan i töckenomhöljda tider varit en s. k. issjö) eller är gamla minnen från meteoritnedslag undandrager sig mitt bedömande, men här torde även geologer ha ett intressant område för studier. Denna dal lär redan 1912 varit föremål för en doktorsavhandling, som det förresten skulle vara intressant att få ta del av.

Dalen är omgiven av fjäll i norr, öster och söder. Dessa torde ej utgöra några hinder för flygplans starter och landning enär de fått en lyckad placering utmed »startbanorna». Vintertid har man här utmärkta startmöjligheter för både motor och segelflygning. Då kan man få en startbana av 3 km längd för vinschstarter och med en bredd av 300 à 400 m. Så lång vinschlina går väl ej att använda, men genom att placera vinschen i mitten av startbanan kan man få två startriktningar utan att flytta vinschen och dessutom en tredje, från ett fält som ligger väster och söder om den långa startbanan.

Detta fält lämpar sig alldeles utmärkt för starter med motorflygplan och flygsläp! Här finnas redan nu startbanor av c:a 700 m längd. Storleken på detta fält är 800 × 300 m.

Den tidigare omnämnda långa vinschbanan kan göras landningsbar på c:a 1.000 m även sommartid utan alltför dryga kostnader. Här är det endast några gropar och mindre skärningar som behöver fyllas igen. Fyllnadsmaterial finns i obegränsade mängder alldeles intill den tilltänkta startbanan.

Det mest användbara hanget ligger sydost vinschbanan mellan Anarisets båda deltoppar Tjårventjakke och Stråntje. Detta västhangs höjd är 400—500 meter. Blir vindarna nordliga så har man St. Gröngumpen som nordhang omedelbart söder om vinschbanan.

Vid flygbogsering når man lätt ett västhang nr 2 på 3 à 4 minuters bogsering. Detta västhang bildas av St. Gröngumpen och Santa. Det är tänkbart att detta hang även kan uppnås med vinschstarter. Med flygsläp når man Anarisets ostsida och här har man vidsträckta hang att flyga på. Den enda nackdelen med detta är att här får utelandningar tagas med i beräkningen. Att sådana är möjliga att genomföra även i fjälltrakter tvivlar jag ej på. Svårare blir det att transportera flygplanet tillbaka. Det problemet löses kanske snart! Utvecklas reaktionsdriften som hittills lär det ej dröja länge innan även segelflygplanen utrustas med raket- eller reaktionsaggregat, som kan användas för att uppnå tillräcklig höjd för säker återflygning till startplats eller landningsbar terräng.. Fransmännen har redan provat systemet.

Nu hör jag någon invända att en del av segelflygets melodi försvinner när det blir motor på kärran. Nåväl, det är sant, men utvecklingen går vidare och vi segelflygare måste följa med. Ett exempel härpå är DK-utbildningen. Den har på kort tid slagit ut den gamla hederliga glidaren. Nu får man ej uppleva de intensiva minuterna som den första höjdstarten innebär! För egen del är jag glad att fått gå SG-vägen. Nu kilar bogserbilar omkring med vinschlinor och flygplan. Instruktörerna har blivit snällare, nu skrapar de med foten och krusar för sina elever: »behagas det en flygtur»?

Till Dej som önskar återuppliva den gamla goda tiden vill jag säga: i Gröndalen har Du chansen. Det är slöseri med Sveriges segelflygmöjligheter att låta en sådan plats vara outforskad! Varför skall det ej gå att här skapa ett brohuvud för svenskt segelflyg som trots allt hör till det främsta i världen?

I Gröndalen finns redan startbanor, ingen skog att röja, goda inflygningsmöjligheter. De naturliga förutsättningarna går att förbättra för ringa kostnad, och här finnes plats för frivilliga krafter. Det finns bara en nackdel, och det är vägförbindelser hit upp. Från Vallbo är det 8,5 km. Sträckan är ej lång och vägen kommer nog om det blir segelflyg i Gröndalen. Men vi vore väl ej segelflygare om en sådan bagatell skulle hindra oss från att taga vårt flygfält i besittning!

Alltså till fjälls redan i vinter! Inte med Grunau Baby och Klemm! Utan med Olympia och Weihe. Som bogserflygplan bör en Moth användas. Det var den första Gröndalsexpeditionens erfarenhet. Sedan skall expeditionen ej bara vara där någon vecka, utan minst två månader så att området hinner utforskas grundligt med hänsyn till våguppvindarna.

Nu invänder någon, att inte har någon segelflygare råd att vara där två månader. Det är inte heller meningen. Jag är övertygad om att det i Sverige finns så många intresserade segelflygare (det skall ej vara den där bekväma, vekliga, »jag-är-för-fin-att-ta-i-sorten» utan verkliga eldsjälar) som gärna »offrar» exempelvis en vecka av sin semester och hjälper till med starter o. d.

Sedan gäller det att få fram ett par ledare, som bör stanna här uppe hela tiden för att största möjliga effektivitet skall ernås vid undersökningarna. Hur stor avlösningsstyrka som erfordras beror helt på den tillgängliga flygplansparken. På detta sätt kan kostnaderna nedbringas till ett minimum, samtidigt som en grundlig undersökning kommer till stånd. För deltagarna i denna expedition behöver ingen dag bli trist. Goda möjligheter till skidåkning finnas, och till detta kommer vistelsen i en härlig natur.

Sedan är att hoppas att en liknande expedition kan ligga här några sommarmånader också. Om de då erhållna resultaten inte motsvarar förväntningarna skall jag ej mer tala om fjällsegelflyg!

För inkvartering finnes en jaktstuga i Gröndalen. Det är Kungl. Jaktklubbens stuga och den fick genom välvilligt tillmötesgående från friherre Wilhelm Klingspor, Hellekis, Kinnekulle, disponeras av den tidigare segelflygexpeditionen. Det lär ej vara svårare nu att få tillstånd härför. I denna lilla tvårumsstuga finnes sängplatser för 13 personer. Dessutom finnes någon lappkåta som åtminstone vintertid står tom.

Som jag inledningsvis berörde har segelflyg redan debuterat i Gröndalen (Issjödalen). Det var K. E. Övgård samt några medlemmar från Östersunds flk. som var här i april 1945. Sedan har Åre varit bas för vågsegelflygningen, lämpligt eller ej, det vet jag inte. Transporterna är lättare hit och är det huvudsaken så bör Gröndalen ej komma i fråga. Men hur är det med vågorna att flyga på...

På den saken kan de svara, som segelflugit i Åre. Jag tror det finns lämpligare platser i Sveriges fjällvärld: G r ö n d a l e n.

I. S.

## *Karl-Erik Övgårds Minnesfond*

*I bestyrelsen för Karl-Erik Övgårds Minnesfond sitter Stig Fägerblad, Västerås, Charles Birch-Iensen, Stockholm, Karl Svänsson, Stockholm, Olle Håkansson, Karlstad, samt Yngve Norrvi, Stockholm.*

Karl Svänsson, Charles Birch-Iensen och Yngve Norrvi har fått i uppdrag att utforma detaljerade bestämmelser för fonden och dess förvaltning. Därvid skall enligt protokoll hänsyn tagas till:

**a) att fondens medel skall användas för stöd åt efterlevande till omkomna sportflygare enligt bestyrelsens bedömande,**

**b) att fondens medel, där bestyrelsen så finner lämpligt, skall användas även för ekonomiskt stöd (stipendier) till sådan flygforskning, som kan anses främja flygsäkerhet eller utförandet av högvärdiga sportflygprestationer i Karl-Erik Övgårds anda,**

**c) att fondens medel skall insättas i bank eller placeras på sådant sätt att förutom god säkerhet bästa ränteavkastning erhålles, samt**

**d) att fondens kapital och icke endast ränteavkastningen skall kunna användas i ovannämnda syften. Det är bestyrelsens uppgift att söka utvägar för att erhålla tillskott till fonden allt framgent.**

*Stöd Karl-Erik Övgårds Minnesfond!*

**Postgiro 45 72 56**

# Flottiljprofilen:

## Fanjunkare Oscar Magnus Annerstedt F 2

I Oscars värld skall det vara vackert. Han älskar att omge sig med vackra blommor, vacker konst, god litteratur, vackra kvinnor och gentlemän. Det trista militärlivet har tyvärr inte mycket till övers åt honom av det han älskar mest, men där det varit möjligt och ibland också omöjligt, har han gjort underverk; mässarna på flygflottiljerna i Stockholmstrakten kan ge många vittnesmål om Oscars skönhetssinne.

Underofficersmässen på F2, vars föreståndare han tidigare varit, har fått stora delar av sin vackra inredning tack vare profilens fantastiska energi under föreståndaretiden. Åtskilliga goda konstnärer har genom hans förmedling fått sina alster »placerade». Oscar nöjer sig nämligen inte med att bara skapa en trevlig miljö åt sig själv. Flera utställningar på landsorten har han hjälpt sina vänner konstnärerna med och som konstföreningspamp inom flygvapnet propagerar han stort för god konst.

Vem är då denne märklige »kultur»-fanjunkare? Ynglingen Oscar Magnus Annerstedt kom till Kungl. Flottan som skeppsgosse och musikelev för trettio år sedan, efter att ett antal år dessförinnan ha blivit född och i dopet fått själve kung Oscars namn av sina stolta föräldrar. I denna lönetvisternas tid kan det kanske intressera läsekretsen, att skeppsgossen/musikeleven som ersättning för sitt blåsande, varje månad fick hela fem kronor.

Lönen steg naturligtvis så småningom och med tiden blev för övrigt extrainkomsten på musik så stora, att Oscar och hans kompisar kunde låta avlöningen frysa inne, till stor sorg för mannen som skulle betala ut slantarna. Oscar är nämligen inte alltid snäll.

Som kompensation för låga inkomster fick man långresorna. Där fick profilen sitt lystmäte av skönhet. Han trivdes med livet i främmande länder och numera sticker han rätt vad det är ner till

*Fanjunkare Annerstedt diskuterar konst med F18:s flottiljchef, överste Erik Raab.*

sina gamla vänner i Frankrike och Spanien.

Från Flottan till sjöflyget på F2 var steget inte långt och han tog det år 1940. Någon »luftens hjälte» blev det inte av Oscar och det var för övrigt inte heller meningen med övergången. Han prövade i alla fall på segelflyget en sommar och fanns det tjusigt — från marken.

Tjänsten vid flygvapnet var intressant och trivsammare blev den, när bersån och blomsterrabatterna utanför verkstaden plötsligt fanns till. Ett jobb som den på lång sikt arbetande »parkavdelningen» vid F2 blev snuvad på.

Och medan blommorna frodades och trivdes, till glädje för både Oscar och hans arbetskamrater, underofficersmässens konstsamling växte i kvantitet och kvalitet, föddes dagens och morgondagens Oscar, genom missförstånd ibland kallad sura Oscar. En innerlig önskan att få umgås med kulturellt intresserade personligheter med ett trevligt sätt har gjort honom försiktig. De som råkat ut för surheten är i de flesta fall sådana, som stupat i gentlemannatestningen. Dit hör för övrigt ock så signaturen

*—eng.*

## Flygande vagabond

*Forts. fr. sid. 17*

(obs. sanning ej skryt), så hördes ett svagt plumsande efter mig. Jag kände hur det kylde nedåt ryggen. Startnyckeln! Joodå, mycket riktigt. Jag hade dragit med den med den uppvikta tröjärmen när jag klev ur för att göra fast. Och någon dubblett hade jag förstås inte. Vattendjupet vid bryggan uppgavs till sex meter!

Där stod emellertid på bryggan bland mycket annat folk, stans två enda låssmeder... Själva mycket flygintresserade. De skulle snart fixa en ny nyckel. Jag log ett frostigt leende och hemföll för ett ögonblick åt den fåtvitska tanken att detta med låssmederna var ett tecken på att turen kanske skulle återvända.

Jag behöver väl inte tillägga att just det lås de nu fick att jobba med inte alls hade samma åsikter om flygning som mina hjälpsamma låssmeder. Så det blev afton även den dagen — innan Cessnan åter var flygklar... Och något rum fanns inte i härbärget, så hade inte en mer än vanligt hygglig handelsresande som jag träffat i Skellefteå under mina många flygvisiter där den senaste tiden, och som själv logerade i ett av Luleå Stadshotells badrum utverkat portierens välvilliga tillstånd att hysa mig i badkaret, så hade jag fått gå brandvakt i det kalla blötväder som satte sin prägel på detta gästspel i det framåtsträvande Luleå.

Dagen efter kom jag iväg tidigt. följde älven uppåt, hade en ljuvlig flygning i min ensamhet och landade omsider vid Luspebryggan norr om Porjus i Stora Lulevatten, där Arne Gundersen och hans mekaniker tog så väl hand om en flygarkompis som man någonsin kan begära.

Vad som därefter hände när Arne hjälpte oss runt Lappland i sin Seabee, hur han och jag flög fisk och en död lapp och hur vi fiskade röding fjärran från folkhemsgemenskapen under molnomhöljda Akkavaaras tunga hjässa, skall jag berätta om i nästa nummer.

Begagnade
**FLYGPLAN**
Seabee, Proctor, Fairchild, Auster och Ercoupe säljas omgående.
Närmare upplysningar från
OSTERMANS AERO AB
Stockholm 7. Tel. 630020
(riks 630320)

## Svenska Pilotföreningen

Postfack 5045, Stockholm 5

*Styrelsen* har haft ett par sammanträden efter årsmötet. Bland de ärenden som behandlats kan nämnas: Förslag till bestämmelser för premieobligationsförvaltningen. Tävling bland medlemmarna om den bästa flyghistorien. Upprättande av medlemsmatrikel. Omarbetning av »Lönenormer». Fältflygarnas civilutbildning.

**Styrmanskurs vid SAS**

Den 15 oktober 1951 startade en styrmanskurs vid SAS med 21 elever, varav följande är medlemmar i Svenska Pilotföreningen: Isacson F 1, Seling F 2, Boman F 7, Willix F 1, Evert Andersson F 16, Arentssen F 3, Wallman F 13, Wennerström F 11, Hedström F 10, Bengs F 13.

Kursen varar till 1 maj och omfattar utbildning till navigatörcertifikat av 1. klass, linkflygträning, verkstadsskola, ca 15 timmars flygning i DC-3 med prov för C-certifikat instrumentflygningsbevis, inflygning på tilldelad flygplantyp (DC-3, DC-4 eller Saab Scandia) samt 50 flygtimmar routekännedom. Därefter får eleverna ett provår såsom 2. styrman, varefter slutgiltig anställning sker. I Köpenhamn pågår samtidigt en liknande kurs. I denna deltarger SPF-medlemmen Gösta Holmer, F 7.

### Till Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping

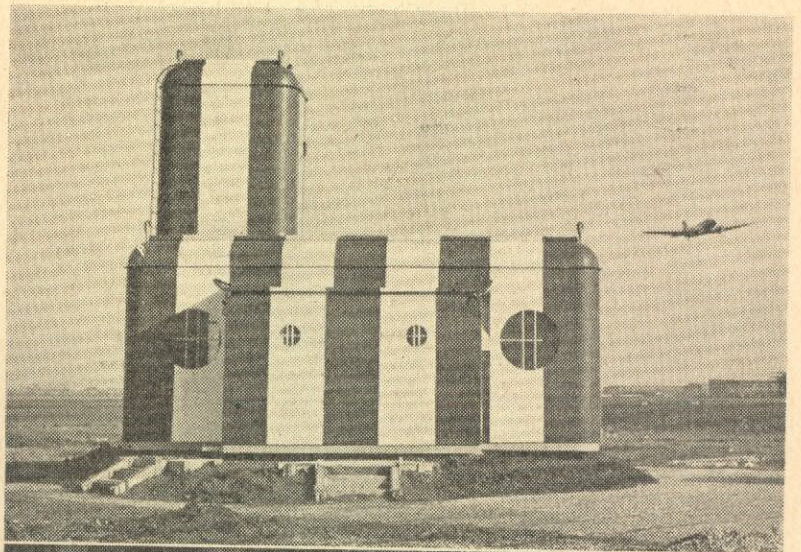
*Från Kiruna i norr till Maudheim i söder, från Kulkutta i öster till Washington i väster vill svenska flygare genom sin organisation Svenska Pilotföreningen till SAAB uttrycka sin stora beundran för det arbete som utförts vid skapandet av SAAB-210.*

*Ingen av oss har flugit SAAB:s samtliga sex tidigare stridsflygplantyper, men alla har vi flugit någon eller några av dem, och detta har skett med det allra största förtroende för svenskt flygtekniskt kunnande.*

*I vetskap om detta vill vi önska alla dem inom SAAB, som på marken och i luften har uppgiften att ge vårt flygvapen nya, slagkraftiga flygplan, all framgång i detta arbete.*

*Det är vår fasta övertygelse att ett svenskt flygvapen, utrustat med moderna flygplan av högsta klass som dessutom är anpassade efter våra speciella flygförhållanden, är den främsta garantin för fred.*

*Svenska Pilotföreningen.*



# Radar på Schiphol

**Storflygfältet Schiphol vid Amsterdam är troligen det enda i världen som nu har landningsradarinstallation för två banor. Installationen som bekostats av holländska staten är av typen Precision Approach Radar (PAR) och inryms i ett vridbart hus. Fyra erfarna flygtrafikledare har specialtränats i England för att sköta anläggningen (som för övrigt tillverkats i Paris, utom huset som konstruerats och byggts i Holland). Systemet är i stort sett detsamma som användes under luftbrooperationerna till Berlin och går ut på att »tala ned» flygplanen, vars utrustning för sådan blindlandning endast behöver vara en radiomottagare plus givetvis de vanliga blindflygningsinstrumenten. De båda bilderna visar överst det vridbara huset och därunder trafikledarna i aktion vid sina skärmar, på vilka planets höjd, flygriktning och avstånd till flygplatsen och den aktuella banan kontinuerligt avläses.**

# Ny organisation för modellflyget

**Välbesökt konferens dissekerade det svenska modellflyget. Förslaget till omorganisation antogs med stor majoritet.**

Trångt om saligheten var det minsann på söndagsmorgonen den 20 januari när den osedvanligt stora skaran av representanter för Sveriges modellflyg samlades till konferens i KSAK:s vackra men litet smått tilltagna lokaler i Stockholm för att diskutera den omorganisation av modellflyget för vilken tidigare redogjorts i Looping och som tidningen kan anses vara initiativtagare till.

Kallelsen hade hörsammats av folk från både när och fjärran. Örnsköldsvik stod för den nordligaste och Malmö för den sydligaste (samt stridbaraste) representationen. Stockholmstrakten var av naturliga skäl talrikast företrädd medan Göteborg mot vanligheten inte skickat någon talesman alls. Där fanns representanter från Härnösand, Eskilstuna, Laholm, Kristinehamn, Karlstad, Norrköping och Falun för att ta några ur högen.

Klockan 10 slog Sune Stark klubban i bordet, hälsade välkommen och valdes i nästa andetag till ordförande för hela konferensen, ett jobb som han skötte med lugn och säker auktoritet.

Sedan Yngve Norrvi i egenskap av sekreterare i den interimstyrelse som arbetat ut det omorganisationsförslag, vilket det var konferensens huvuduppgift att diskutera, satte ordväxlingen igång med Sigurd Isacson, som konstaterade att vi »halkat av vägen» och ansåg att vi borde söka oss tillbaka till det ställe i tiden där vi halkat ner och därifrån försöka ta oss upp igen.

## Skåne opponerar

Terje Larsson, Malmö, höll med om att vi nog halkat av vägen, men undrade om det skulle vara nödvändigt att företa sig sådana saker att man halkade ner på andra sidan. Terje hade famnen full av papper och ville bevisa att vi redan hade en organisation som kunde uppfylla de fordringar man rimligen kunde ställa på en tävlingsorganisation — om den bara sköttes på rätt sätt. För att sätta den i bättre funktion föreslog Terje Larsson att interimstyrelsens förslag till en ny organisation skulle förkastas och att i stället en modellflygstyrelse vid sidan av modellflygkommittén skulle tillsättas med uppgift att klara de arbetsuppgifter som interimstyrelsen ville lägga i händerna på den nya organisationen och dess styrelse.

Därmed spetsade diskussionen till sig och ordväxlingen blev både intensiv och spännande. Interimstyrelsens ledamöter talade sig givetvis varma för sitt eget förslag och fick hjälp från bl. a. Lennart Sundström, Vingarna, Tyko Stark m. fl. Terje Larsson å sin sida biträddes i främsta rummet av sin far Nils Larsson, som inte lämnade någon möjlighet oanvänd att få över opinionen på den manstarka Skåne-delegationens sida, i vilken märktes konferensens enda dam, Terje Larssons fru Birgit.

Kalle Svänsson, som har organisationen som hobby men aldrig sysslat med modellflyg, ryckte fram på interimstyrelsens sida, och när den förutbestämda lunchrasten togs, var diskussionstemperaturen anmärkningsvärt hög.

Efter lunch brakade det iväg igen. Skåningarna ville inte ge sig trots att tydliga tecken nu började visa sig att opinionen märkbart var för initiativtagarnas omorganisationsförslag. Terje Larsson & Co ansåg bl. a. att vi genom att skapa en speciell tävlingsorganisation riskerade att spränga modellflygrörelsen i två delar och menade, icke utan skäl, att det inte bara är tävlingsflygarna som behöver en mer demokratisk organisation än den nuvarande, utan också de som inte hunnit fram till tävlingsstadiet.

Motparten å sin sida påpekade att en »modellflygstyrelse» vid sidan av modellflygkommittén inte kunde få någon reell arbetsmöjlighet med mindre än att KSAK:s stadgar ändrades därhän att de gav plats för en sådan styrelse och dessutom gav den auktoritet och den makt den behöver. Även om en sådan stadgeändring kom till stånd skulle det dra ut alldeles för långt på tiden innan någonting blev uträttat, eftersom det är en mycket omständig procedur att ändra centralorganisationens stadgar.

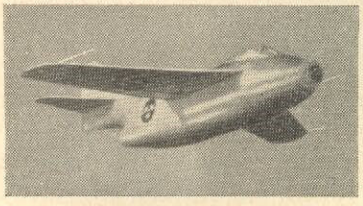
## Majoritet för ny org.

När diskussionen mattades något föreslogs en provröstning om de bägge huvudförslagen. Den kom till stånd och gav som resultat 28 röster för interimsstyrelsens förslag och 8 för Terje Larssons.

Därmed kunde saken anses i det närmaste klar, men från initiativtagarnas sida påpekades att det inte var meningen att till varje pris genomdriva ett beslut. En förutsättning för att den nya organisationen skulle ha någon utsikt till framgång är att samtliga modellflygare sluter upp kring den.

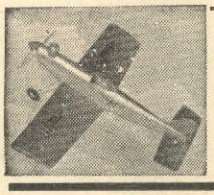
Och så frågade man skåningarna rakt på sak om de — i den händelse omorganisationsförslaget gick igenom — var villiga att stödja den nya organisationen.


## "Flygande tunnan"



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

**WENTZELS**
Apelbergsgatan 48, Stockholm.



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

**TORE HAGLUND & Co. — Avd. 11 HOFORS**

Svaret blev ett reservationslöst ja, som framkallade konferensens kraftigaste applåd.

Därmed gick man till röstning som resulterade i att interimstyrelsens förslag fick 36 röster och Terje Larssons 6.

Därmed var den principiella sidan av saken klar. Den styrelse som skall arbeta ut stadgar, organisationsplan och övriga bestämmelser för organisationens vidare arbete valdes genom sluten omröstning. Valda med stor röstövervikt blev Sune Stark, Yngve Norrvi, Ragnar Odenman och Arne Widén, Stockholm, och Terje Larsson, Malmö. (Efter konferensen höll den nya styrelsen ett sammanträde, varvid den konstituerade sig så att Sune Stark blev ordförande, Arne Widén kassör och Yngve Norrvi sekreterare.)

Det är nu styrelsens uppgift att med det snaraste få stadgeförslagen etc. klara för att slutgiltigt kunna fastställas och organisationen på allvar skall kunna arbeta. Som arbetsnamn beslöt man att tills vidare använda »Modellflygets Tävlings-Organisation» med förkortningen MTO. Det slutgiltiga dopet skall ske senare och namnförslag motses med tacksamhet.

Omedelbart efter styrelsevalet togs frågan om medlemsavgifterna upp till diskussion. Något beslut kunde rimligen inte fattas, men man kom dock så långt att man beslöt att provisoriskt sätta medlemsavgiften till 5 kronor om året för att de som ville redan nu skulle ha tillfälle att teckna sig som medlemmar. Det var ganska många som lämnade både en femma och en tia för senare redovisning. Organisationen behöver givetvis pengar för att kunna arbeta.

På förslag av Terje Larsson diskuterade sedan konferensen frågan om uttagningarna till stortävlingarna i sommar. Man var ense om att den nya organisationen med det snaraste bör fastställa regler för hur dessa uttagningar skall ske, men med tanke på den korta tid som återstår till säsongen börjar, beslöt man att tillsätta en diktatorisk uttagningskommitté på tre personer, vilken skall ta ut representationen till Wakefield, Glider-Cuptävlingarna i Österrike, nordiska landskampen i Danmark etc. Eftersom MTO ännu inte har sina stadgar klara och en del andra formella saker bör ordnas, bland annat i förhållandet till KSAK, ansågs det nödvändigt att en hemställan om KSAK:s godkännande av kommittén skulle göras snarast, detta inte minst därför att KSAK till de tävlingar det här gäller har lovat att ekonomiskt bidra till representationen. Modellflygets tävlingsorganisation har än så länge inga pengar att skicka folk till tävlingar för.

Valda med stor majoritet till uttagningskommitté blev Georg Dérantz, KSAK, Terje Larsson, Malmö, och Tyko Stark, Stockholm.

Och så slutade denna synnerligen givande, intressanta och roliga konferens med ett tal av Nils Larsson, som på »de slagnas vägnar» tackade för en god fight och sade sig vara glad över att de skarpa huggen i diskussionen skiftats i verklig modellflygaranda, d. v. s. på sådant sätt att de inte ger några ärr.

Ikaros.

×

**Östgöta-DM i modellflyg** har gått i Norrköping. Mästare i de olika klasserna blev: S-1: G. Åbergh; S-2: G. Karlén; G: Charles Moberg; F: C. E. Aunér. Samtliga östgötamästare tillhör Mfk Gamen i Norrköping, som också tog hem lagmästerskapet.

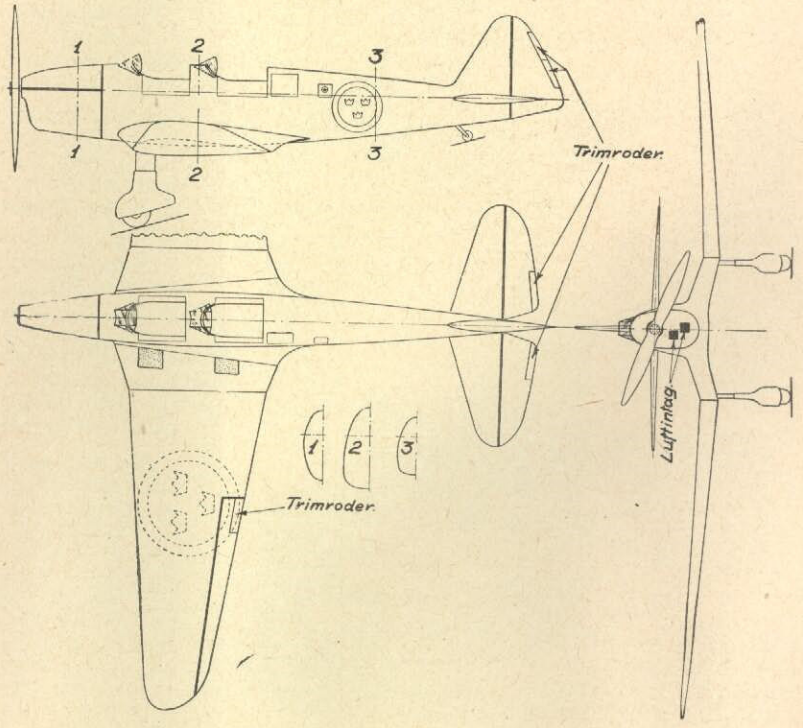
×

**Hallands modellflygare** har bildat en samarbetskommitté för modellflygklubbarna i Halland. Interimsstyrelsen består av Bertil Dahlqvist, Laholm, Kurt Sandberg, Halmstad, och Karl Lindehov, Varberg.

---

# Skala 1:100
# KLEMM 35

**I förra numret fick vi tyvärr inte plats med någon skalamodell men nu kommer det en igen. Den här gången har vi valt ett av de linjevackraste småflygplan vi känner, Klemm 35, som medan det var i tjänst hos flygvapnet som skolflygplan gick under beteckningen Sk 15. Alla som flugit Klemm 35, och det är många svenskar som gjort det och gör det fortfarande, är ense om att det inte bara är ett vackert plan utan dessutom ett plan med utomordentliga flygegenskaper. Motorn är en Hirth på 105 hk. Marschfarten ligger omkring 160 km/tim. Typen är godkänd för all avancerad flygning.**



# "Champagnegalopp"

Chefen för den franska vinfirman Société du Champagne E. Mercier har hört sig för hos KSAK om svenska sportflygare kan tänkas vara intresserade av att delta i ett motorflygrally i Frankrike, antingen i början av juni eller ännu hellre i slutet av augusti—början av september. Detta rally skulle i så fall anordnas i närheten av Eperny (som ligger 135 km öster om Paris och 25 km söder om Reims) och flygarna skulle under rallyt vara arrangörernas gäster.

Det händer ganska ofta att de franska vinfirmorna ställer till sådana här rallyn för utlänningar, och av rapporterna att döma lär det vara tillställningar som man kan ha ganska roligt på.

För att ge eventuellt hugade sportflygare en uppfattning om hur det brukar gå till skall vi göra ett par utdrag ur ett referat från det rally som anordnades vid Eperny sommaren 1951. Referatet i fråga har varit infört i den Brittiska Aeroklubbens tidning och ger således de engelska deltagarnas synpunkter på evenemanget.

I rallyt deltog ett 70-tal flygplan från Storbritannien, Schweiz, Holland, Belgien och Frankrike. Deltagarna hade fått en ankomsttid angiven och deltog således i en ankomsttävling av i stort sett samma slag som är brukligt här hemma. Den här gången var det en belgare som tog hem segern.

Samtliga deltagare togs om hand i familj med en värd för varje deltagare. Och det berodde i hög grad på den värd man hade hur mycket man fick se av själva rallyt, säger skribenten. Gästfriheten var fullkomligt fabulös och mycket av arrangemangen hann man helt enkelt inte vara med om till följd av mångfalden av parties och bjudningar man skulle vara med på. Litet här och var träffade man på andra rallydeltagare som hade det lika jobbigt att hänga med i gästfriheten...

Det hela avslutades med en galatillställning med dans på Chateau de Boursault där 600 gäster deltog. När deltagarna kom tillbaka till Eperny var klockan fem på morgonen.

Efter en stunds slummer bar det iväg igen klockan tio på ett besök på en champagnefirma för att avsmaka dess fina lager. Vid den tidpunkten, påpekar skribenten, önskade man hellre vichyvatten än champagne, men det var inte mycket att göra åt den saken.

Över huvud taget hade man gudomligt roligt under hela tillställningen och arrangörernas gästfrihet var enorm. Man får kanske den uppfattningen att det hela var nog så litet flyg och nog så mycket roligheter, men strängt taget är det inget fel. Huvudsaken är bara att man skiljer på själva flygningen och deltagandet i festligheterna. En sammanblandning vore kanske inte så hälsosam.

Nå, hur som hels, så vill Aeroklubben veta om det finns något intresse bland svenska KSAK-anslutna sportflygare att vara med på detta rally i sommar. Kostnaderna för flygningen får deltagarna givetvis stå för själva, men under vistelsen är deltagarna arrangörernas gäster. Det kan inte bli fråga om något jättestort deltagande från svensk sida. Därför bör de som är intresserade anmäla sig snarast möjligt per brev till KSAK, som emellertid vill förutskicka att någonting ännu inte är bestämt och inte kan bli det förrän man fått reda på vilket intresse som finns för saken bland svenskarna.

# nytt från KSAK

Red.: G. H. Dérantz

## Hårda bud i regeringen

Under budgetåren 1946—47 och 1947—48 uppgick KSAK:s statsanslag till 390.000 kr. 1948—49 sänktes beloppet till 350.000 kr. och 1949—50 skars anslaget ytterligare ner till 300.000 kr. Detta belopp har även utgått under budgetåren 1950—51 och 1951—52.

Av årets statsverksproposition (Bil. 6 IV. Huvudtiteln, Försvarsdepartementet, sid. 174) framgår, att *»Luftfartsstyrelsen, som i ärendet samrått med chefen för flygvapnet, har i enlighet med förslag av Svenska Aeroklubben hemställt, att anslaget höjes med 100.000 kronor. — — — Chefen för flygvapnet har i skrivelse den 6 september 1951 bl. a. framhållit, att aeroklubbens verksamhet vore av stor betydelse för flygvapnets rekrytering.»*

Departementschefens förslag lyder:

*»Jag kan icke tillstyrka, att detta anslag höjes, och hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till Flygvapnet: Understöd åt privatflyget för budgetåret 1952—53 anvisa ett reservationsanslag av 300.000 kronor.»*

## Flyglotteriet

KSAK har utsett 1952 års flyglotteristyrelse. Ordförande blev dir. Gösta Åhlén, v. ordf. generalmajor Paul R. af Uhr. Övriga ledamöter blev dir. Bo Gyllensvärd (lotteriföreståndare) och överste Harald Enell. Till kassakontrollant har utsetts intendent Tore Björklund.

Lottförsäljningen startar 1 maj. Förutom högsta vinsten, 30.000 i premieobligationer, har KSAK lyckats skaffa två SAAB-bilar av vilka den ena är utrustad med radio. Dessutom blir det motor- och segelflygkurser, motorcyklar m. m.

Klubbarna bör lämpligen redan nu förbereda lottförsäljningen genom att utse lokalstyrelse. Det blir som vanligt en försäljningstävling. Närmare bestämmelser kommer i marsnumret.

## Besvärsmålet avgjort

De besvär som ingivits av Aeroklubben i Malmö över resultatet i 1951 års Rikssegelflygtävling ogillades av KSAK:s verkställande utskott den 14 januari. Ärendet har behandlats och avdömts enligt de principer som är fastslagna i FAI:s internationella sportflygregler.

## Segelflyg-VM

FAI har meddelat att den spanska aeroklubben fastställt datum för segelflyg-VM till den 30/6—15/7. Något definitivt besked om platsen för tävlingen har ej ingått, men man lär planera att förlägga tävlingen i trakten av Madrid. Insamlingen för att ekonomiskt möjliggöra ett svenskt deltagande har gett ett mycket tillfredsställande resultat. Hittills har ca 20.000 kronor tecknats.

## Svenskt damrekord

Gun-Britt Flodén, Stockholm, har fått sin flygning Stockholm—Kumlaby med Grunau Baby den 23 juni 1948 godkänd som svenskt damrekord i distansflygning med ensitsigt segelflygplan. Rekordsträckan är 157,0 km/t.

## Claes Smith avtackas

Kapten Claes Smith, Linköping, som i fortsättningen skall organisera det etiopiska transportflyget, har lämnat KSAK efter att i sex år ha fungerat inom Motorflygkommittén. Han har tilldelats KSAK:s guldplakett »med KSAK:s hjärtliga tack för de gångna årens insatser till fromma för svenskt flyg».

## Världsrekord i modellflyg

A. Millets hastighetsrekord på 212,580 km/t, som sattes med en linstyrd C-klassare under VM-tävlingarna i Knocke den 10 juli 1951, slogs den 25 oktober av en annan fransman, Gérard Laniot, som uppnådde 231,270 km/t med en modell försedd med 9,87 cm³ »Micron 60»-glödpluggsmotor.

Samtidigt har FAI annonserat ett nytt internationellt hastighetsrekord för linstyrda flygande vingar med reaktionsmotorer. Det sattes av amerikanen William Doonan den 6 oktober 1951 och lyder på 193,352 km/tim.

## Rikssegelflygtävlingen 1952

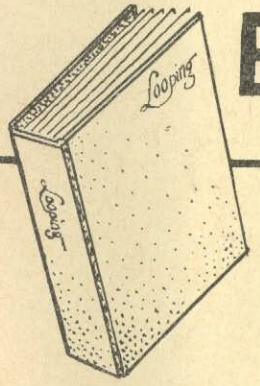
En allmän översyn av reglerna för 1952 års Rikssegelflygtävling har beslutats av Verkställande utskottet. Bl. a. kommer den bestämmelsen att gälla, att KSAK:s fast årsanställda instruktörer samt chefen för Ållebergskolan icke skall tillåtas delta i tävlingen.

## Ny ledamot i motorflygkommittén

Till ledamot i KSAK:s Motorflygkommitté har invalts Lars-Erik Dahlbom i stället för kapten Claes Smith, som avgått.

## Styrelsesammanträde och VU

KSAK:s styrelse sammanträder i Stockholm den 26 april och verkställande utskottet den 21 mars 1952.


**BIND själv IN**

Er Looping

i förlagets eleganta specialpärm, en prydnad för bokhyllan. Skaffa Er den både för den gamla och den löpande årgången.

**På 20 sek.**

hänger man in en ny tidning tack vare det geniala trådstavsystemet. Sedan bläddrar man i tidskriftsårgången som i en bok. Pärmen kostar bara

**3:45**

Till
YNGVE NORRVIS FÖRLAG,
Box 3063, Stockholm 3.

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

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

# DK-utbildning i etapper

**Ett förslag från KSAK om uppdelning av DK-segelflygutbildningen i etapper (A-, B- och C-utbildning) har godkänts av flygvapnet och luftfartsstyrelsen för prov under 1952. Kursplanerna, som återges här nedan, sammanfaller i stort med den nuvarande utbildningen direkt till C-diplom i dubbelkommando.**

### Utbildningsplan för A-diplom i dubbelkommando.

Utbildningen skall fördelas på minst 6 dagar. Innan segelflygutbildning får påbörjas, skall varje elev, som ej innehar luftfartscertifikat av något slag, vara skyldig att genomgå samma läkarundersökning som erfordras för erhållande av körkort för automobil. Minimiålder 15 år.

#### Praktisk utbildning.

Övn. nr

1 *Orientering i luften*
2 *Sidrodrets primära verkan*
3 *Höjdrodrets primära verkan*
4 *Skevrodrens primära verkan*
5 *Sidrodrets sekundära verkan*
6 *Skevroderbromsen*
7 *Skevroderbromsens verkan*
8 *Skevrodrens sekundära verkan*
9 *Flygning rakt fram på bästa glidhastighet (sidrodret)*
10 *Flygning rakt fram på bästa glidhastighet (höjdrodret)*
11 *Flygning rakt fram på bästa glidhastighet (skevrodren)*
12 *Flygning rakt fram på bästa glidhastighet (övningar)).*

OBS.! Utbildningen i DK berättigar ej till ensamflygning med glid- eller segelflygplan.

#### Teoretisk utbildning.

1 *Genomgång av de för VFR-flygning (flygn. med marksikt gällande bestämmelserna. Luftfartsstyrelsens föreskrifter och bestämmelser angående glid- och segelflygning. Säkerhetsbestämmelser. Signaler för flygverksamhetens bedrivande.*
2 *På flygplanet verkande krafter. Tyngdkraften. Lyftkraften, dess uppkomst och storlek. Vingprofilen. Bromskraften, dess uppkomst och storlek. Vingens polarkurva.*
3 *Bestämmelser för vinschstart. Rodrens primära och sekundära verkan. Flygning rakt fram och horisontellt.*
4 *Orientering om vårt flygvapen och hur man vinner anställning där.*

### Utbildningsplan för B-diplom i dubbelkommando.

Utbildningen skall fördelas på minst 6 dagar. Innan segelflygning får påbörjas, skall elev ha genomgått utbildning för DK-A-diplom eller erövrat A-diplom i EK (med glidflygplan).

#### Praktisk utbildning.

Övn. nr

1—4 *Repetition av övningarna 9—12 i A-skolning*
5 *Sidrodrets verkan i sväng*
6 *Höjdrodrets verkan i sväng*
7 *Hållande i sväng*
8 *Demonstration av felaktiga roderkombinationer under sväng*
9 *Ingång i sväng*
10 *Urgång ur sväng*
11 *Inlärande av svängar samt bedömningslandning 2×90°.*

OBS.! Utbildningen i DK berättigar ej till ensamflygning med glid- eller segelflygplan.

#### Teoretisk utbildning.

1 *Genomgång av allmänna principer för konstruktion av glid- och segelflygplan. Genomgång av allmänna uppgifter för segelflygplan, som användes vid utbildning. Upp- och nedmontering av segelflygplan.*
2 *Rodrens verkan i sväng. Normala svängar. Bedömningslandning 2×90° samt baslinjeflygning. Branta svängar.*
3 *Kartmateriel av olika slag. Flygkartan i skala 1:400 000 och dess användning. Väderlekstjänstens organisation. Luftmassor och fronter.*
4 *Anvisningar för användande samt skötsel och vård av vinsch, startlinor, brottstycken och linfallskärm. Atmosfärens skiktning och jämvikt. Stabilitet och instabilitet. Temperaturgradient.*
5 *Orientering om vårt flygvapen, och hur man vinner anställning där.*

### Utbildningsplan för C-diplom i dubbelkommando.

Utbildningen skall fördelas på minst 6 dagar. Innan segelflygning får påbörjas, skall elev ha genomgått utbildning för DK-B-diplom eller B-diplom i EK (med glidflygplan).

#### Praktisk utbildning.

Övn. nr

1—3 *Repetition av övningarna 5—7 i B-skolning*
4 *Orientering beträffande överstegring och vikning*
5 *Hur man förebygger och rätar upp flygplanet ur en vikning*
6 *Vikning (Övningar)*
7 *Branta svängar*
8 *Branta svängar. (Övningar)*
9 *Vingglidning*

#### I enkelkommando.

10 *Rakflygning från c:a 25 m höjd med användande av luftbromsarna*
11 *Höjdstart. Bedömningsövning. (Utföres åt vänster och höger)*
12 *Efter urkoppling 360°-sväng. Bedömningsövning. (Utföres åt vänster och höger)*
13 *Provflygningar för C-diplom.*

#### Teoretisk utbildning.

1 *Hastighetsmätarens, höjdmätarens, girindikatorns, variometerns, längdlutningsmätarens och kompassens konstruktion och verkningssätt. Hastighetstriangeln Kompassens fel*
2 *Stall och vikning Förutsättningar för planflykt. Stigning och glidflykt (hjälpvinge, klaffar) Stabilitet, flygplanets axlar och vridningsrörelser, tryckcentrum, längd-, kurs- och tvärstabilitet Hanguppvindar. Termiska uppvindar. Frontuppvind. Våguppvind. Moazagotlmoln. Termikflygning, hangflygning och sträckflygning*
3 *Genomgång av allmänna bestämmelser för erövrande av C-diplom Principerna för sväng Förutsättningar för landning Överstegring och spin*
4 *Orientering om vårt flygvapen, och hur man vinner anställning där.*

Repr. för Sverige och Finland:
ÅKE FORSMARK
Bromma Flygplats, Stockholm 40
Tel. 28 46 86

# RESCUE AT 600 MPH

Genom åratals forskning, experiment och prov är Pioneer Parachute Company i stånd att bidra till en effektiv utrustning för det hypersnabba reaflyget. Nödfallskärmar har konstruerats som är starka nog att motstå alla de väldiga påfrestningar de kan utsättas för. Dagens stridsflygare kan ta ut allt av sina snabba plan i den förvissningen att fallskärmen de bär på sig fungerar säkert och perfekt och vid behov räddar ur en farlig situation. Flygforskningen går vidare mot ännu större hastigheter. Pioneer kommer å sin sida att fortsätta utvecklingen av sitt arbete i flygsäkerhetens tjänst.

När en svår situation uppstår, drar piloten i ett handtag; resten sker automatiskt. Katapultstolen skjuts ut så den går klar från planet; den lilla skärmen vid stolen stabiliserar denna och bromsar upp hastigheten. Piloten kan göra sig fri från stolen, dra i utlösningen till sin egen skärm och säkert och lugnt dala mot jorden.

**PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.**
MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.
CABLE ADDRESS PIPAR, Manchester, Conn., U.S.A.

*Fallskärmarna gör skillnaden*

# *Flygbepudring*

***mot skadeinsekter på växande gröda.***

Pris per tunnland exkl. puder

| | | |
|---|---|---|
| 5 —30 tunnland | | kr. 6.75 pr tunnland |
| 30,5—40 » | | » 6.50 » » |
| 40,5 » | och därutöver | » 6.25 » » |

***Obs! Ingen nedkörd gröda.***

Bepudringen utföres med

Boxol P (DDT-puder)
Boxol HP (Hexaklorpuder)
Boxol P 666 (DDT + Hexaklor)
Aphicid P (Tiofosforpuder)

---

Vi utföra även

# *Malmprospektering*

från flygplan och äro representanter för Lundberg Explorations Limited, Toronto, Canada, den världsberömda organisationen för malm- och oljeletning. Representationen omfattar Europa och Afrika.

# AB Jordbruksflyg

Stureplan 19, Stockholm. Tel. 20 50 98, 11 02 60. Tgr-adr. Jordflyg.