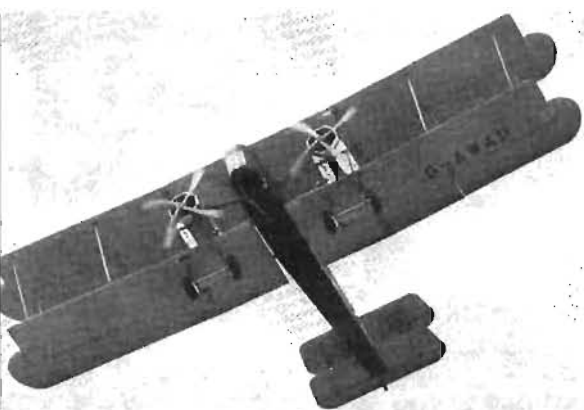


*Två summeringar  
från  
det gigantiska  
affärsjippet  
på  
le Bourget,  
flygsalongen i ...*



# PARIS



★ ★ *Fransmannen Louis Blériot lyckades den 25 juli 1909 flyga från det franska Calais till det engelska Dover i ett monoplan. 38 km över vatten på 37 minuter var då säkerligen en lika stor sensation som månlandningen 60 år senare. 1909 anordnades också den första internationella flygutställningen i Paris – ett evenemang, som med ett par undantag i stort sett kunnat arrangeras vartannat år. ★ Intresset för supermakternas gigantiska rymdkamp, det kommersiella flygets inträde i överljudsområdet och allmäntflygets alltmer omfattande utbredning lockade i nio dagar kring månadsskiftet maj-juni ca 1,4 milj besökare till den 28:e flygsalongen på "le Bourget". Bland dem fanns också FV-Nytts utsända major BOO DRANGEL och byråingenjör TORSTEN HAGBERG.* ★ ★ ★



★ ★ Efter en första rundvandring på "le Bourget" ser man snabbt, att här har flygplanet fått vika för undersystemen. Man kan säga, att mässan speglar tendensen i den pågående utvecklingen. Undantag härifrån är de lätta och medeltunga civila flygplanen, som tog stort utrymme i anspråk. ★ Vidare kunde man konstatera det stora antalet internationella samarbetsprojekt, t ex Jaguar, Concorde, engelsk-franska helikoptrar osv samt flera nationella produkter från de stora industriconcernerna. ★ Man ser, att flygplanstillverkningen inte längre är en affär för enstaka flygplanstillverkare (ett undantag: SAAB) utan har vuxit ut till nationella och även internationella dimensioner. ★ ★ ★

Själva utställningen måste sägas var tunn på nyheter på flygsidan. Uppläggningen var i år mer gjord med tanke på försäljning. Man kunde skönja ett ökat oberoende av amerikansk teknik genom ett antal europeiska vapensystem, en del relativt långt framme i utvecklingen. Amerikanerna var för militärt svagt representerade på mässan både beträffande uppvisningar och fast utställning. Detta berodde troligen på andra ekonomiska engagemang och nedskärningar för "jippon" av detta slag.

Det intressantaste från USA var denna gång jätteflygplanet Boeing 747, som verkligen imponerade. Detta 70-metersflygplan kommer att kunna transportera 100 tons ▶

Torsten Hagberg:

# - 69

Boo Drangel:

Med enbart det fransk-engelska kommersiella överljudsflygplanet Concorde och den amerikanska rymdkapseln Apollo 8 i original torde årets flygexpo ha blivit en succé. En viss besvikelse noterades dock över att de ryska motsvarigheterna Tu-144 och rymdskeppet Soyoz uteblev.

## VIVE LA GLOIRE . . .

Den franska publikens glädjerus vid åsynen av Concorde i luften och under märk-körning var total. Vid ett tillfälle måste brandpersonal med vattensprutor driva bort åskådare, som brutit spjerrarna mot flygfältet och hindrade en Concorde från inkörning till parkering. Det engelsk-franska flygtekniska samarbetet poängterades på ett slående sätt, då den engelskbyggda Con-

corde nr 002 uppträdde tillsammans med den franskbyggda nr 001 över le Bourget. Många fransmän ansåg nog detta som höjdpunkten på flyguppvisningarna.

Det publika intresset för markutställningsdelen koncentrerades till den amerikanska rymdpaviljongen. Vid entrén passerade besökaren under en fullskalemodell av utblåsningmunstyckena i Saturnusraketens första steg. Därefter gick vägen förbi Apollo 8-kapseln (exponerat mest fotograferat objekt?) och vidare in till ett artificiellt månlandskap i halvdunkel med Apollo 11:s månlandare som huvudobjekt. De visuella intrycken kompletterades av högtalare som förmedlade exempel på telefontrafik mellan månlandaren och rymdhögkvarteret i Houston samt med Apollokapseln i omloppsbana runt månen. För den som senare hade ▶



● Sovjets bemannade rymdfarkost Soyuz-3.



● Sovjets kortdistansare Jak-40.

► last över en 7.000 km sträcka med en marschfart av över 900 km/tim. En bränslelast av nästan 200.000 l kan medföras, men då begränsar den tillåtna startvikten nyttolasten. Här får ryssarna anse sig slagna i alla avseenden med sin An-22 med undantag för landningssträckorna, där ju An-22 med sina turbopropmotorer bl a har bättre möjligheter till höglyftshjälp under låga farter. Stallfarten för 747:an är dock så låg som under 200 km/tim. En liten jämförelse:

	Startvikt	Last	Marschfart	Räckvidd/full last	Landningssträcka
Boeing-747	320 ton	100 ton	900 km/tim	7000 km	1200 m
An-22	240 ton	80 ton	700 km/tim	5000 km	800 m

## RYSKA NYHETER

Sovjets deltagande hade helt grundats på exportsträvanden. Aviaexport — den helstatliga (och enda) försäljningsorganisationen i Sovjet — betonar gärna, att man fn bygger upp en kundtjänst inom organisationen. Utom det nämnda An-22, som deltog i flyguppvisningen också, visades liksom 1967 enbart transportflygplan och helikoptrar. För andra gången visades nu

(utom An-22) An-24, Il-62, Tu-134, Mi-6 och Mi-8. En del smärre förbättringar kunde noteras från förra gången, t ex något komplettare lastrumsinredning hos An-22 och en lastramp hos An-24.

De nya flygplan som visades var Tu-154, som är tremotorigt och skall ersätta Tu-104 på medeldistanser inom Aeroflot; Jak-40, som är ett mindre flygplan med tre bak-

► kroppsmotorer samt BE-30, som är ett lätt transportflygplan med två turbopropmo-



► tillfälle att i TV följa den verkliga månlandningen den 20—21 juli, framstår arrangemangen i Parisexpons "månhall" som utomordentligt välordnade och illusoriska.

Sovjetunionen, vars rymdställning under expon 1967 var synnerligen omfattande — bl a med en komplett Vostokraket, hade i år begränsat sitt rymddeltagande till några forsknings- och kommunikationssatelliter. Även om den utställda materielen — bl a Venuslandaren "Venera" — var av stort intresse, gjorde den stora ryska rymdpaviljongen ett tomt intryck. Från exponpunkt kan robotar förmodligen aldrig bli samma publikmagneter som de forskningssystem där människan utgör en integrerad del.

## RYSK VILJA TILL EXPORT

Det ryska deltagandet var emellertid ganska omfattande vad gäller transportflygplan. I likhet med 1965 och 1967 visades änyo jätten An-22. — Tu-134 visades i en version som förlängts med ca 3 m i förhållande till originalutförandet. Flygplanets bromsfallskärm har ersatts med motorreversering. Den nya versionens max-flygsträcka med normallast kan beräknas till ca 2.300 km — en ökning med ca 10 proc. — An-24 uppvisade en förbättrad lastningsanordning och lastförmågan bedöms ha ökat med ca 5 proc till 60 ton.

Den ryska koncentrationen på transportflygplan sammanhänger med strävan att komma in som storleverantör av transportflygplan till västvärlden. Den hittills obetydliga ryska erfarenheten av modern marknadsföring torde fn lägga hinder i

vägen för en snabb exportdrive västerut. Tills vidare torde Sovjetunionen i huvudsak få koncentrera sin försäljning av transportflygplan på u-länderna.

## USA I SÄLJDRIVE

Som balans till de ryska transportflygplanen hade USA:s handelsdepartement dirigerat ett exemplar av Boeing 747 till le Bourget. Concorde tillsammans med Boeing 747 fick tvivelsutan övriga transportflygplan att verka små.

Det amerikanska deltagandet var för övrigt helt kommersiellt inriktat — ett förhållande som drog övriga utställare med i kampen om kunderna. Den sammanlagda köpesumman på alla de försäljningskontrakt som gjordes upp under eller i anslutning till expon lär vara minst dubbelt så hög som motsvarande siffra för 1967. Flygsalongens tyngdpunkt låg förut på nervpirrande flyguppvisningar och de statiska utställningsobjekten ägnades ett mer eller mindre förstrött intresse. Nu gäller det för utställarna att sälja flygplan och i samband därmed demonstrera all därtill hörande utrustning, hjälppaggregat och reservdelar mm och utställningshallarnas mörtrar och diskar var undantagslöst arrangerade i den avsikten.

● De militära uppvisningsgrupperna "Patrouille de France" med Fouga Magister, R.A.F.'s "Red Arrows" med Gnat, de belgiska "Diables Rouges" med Fouga Magister samt de italienska "Frecce Tricolori" med Fiat G.91 uppträdde i år något mer disciplinerat än tidigare — och effekten blev inte mycket sämre för det. ►



► torer. Den ej helt nya, men först nu i väst visade helikoptern **Ka-26** var också utställd och gjorde även uppvisning. Den användes i Sovjet huvudsakligen för jordbruksändamål, men kan också transportera passagerare. Ka-26 är uppbyggd i form av ett fast chassi med möjligheter att hänga på färdiga plattformar för olika transporter. Under mässan visades hkp:n utrustad för malmletning med en avkänningsring för jordmagnetiska fältet.

Det hade varit intressant att få se rysarnas SST-flygplan Tu-144, men därav blev intet. Den nya jättehelikoptern Mi-12 visade sig inte heller, enligt vissa bedömare p g a ett inträffat haveri före utställningen. Mi-12 är i princip ett transportflygplan av klass An-12, försett med ett större rotorsystem i varje vingpets.

## TYSKLAND PÅ FRAMMARSCH

Efter stabilisering av läget efter omorganisationer och företagssammanslagningar är nu **Västtyskland** en fullt värdig partner i internationell flygplan-, helikopter- och systemtillverkning. Till att börja med demonstrerades vertikal start och landning med deras transportflygplan **Do. 31**. De åtta vingpetsplacerade lyftmotorerna och två vingplacerade Pegasus med vridbara utlopp förde under demonstrationen ett våldsamt oväsen. Utprovning med detta plan pågår.

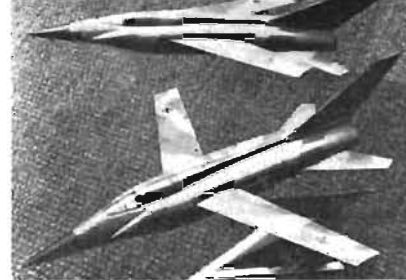
VTOL-system är mycket dyrbara att ta fram. Man har på senare tid av flera skäl omvärderat vissa baseringssynpunkter (i Västtyskland). Vid flyttning från sårbara baser räknar flygvapnet med underhåll från plats till plats med transportflygplan. Här ligger enligt flygledningen en möjlighet att använda VTOL-plan. För 70-talet erforderliga nya transportplan undersöks f n vilka startegenskaper dessa bör ha, även m h t civilt bruk.

Parentetiskt till Parismässan må nämnas den centrala europeiska frågan om ett nytt jakt/attackflygplan för sena 70-talet, en fråga, där tyskarna är starkt inblandade. Det hela har resulterat i projektet **MRCA-75** (Multi Role Combat Aircraft), där Västtyskland, Storbritannien och Italien samarbetar under det nybildade **Pa:navia** — där Messerschmitt/Bölkow, BAC och Fiat är med. De olika ländernas krav på ett sådant flygplan är långt ifrån sammanfallande. Tyskarna vill gärna driva fram sitt **NKF** (Neues Kampfflugzeug) och ta hand om ledningen av det hela, något som väckt viss motvilja hos de andra.

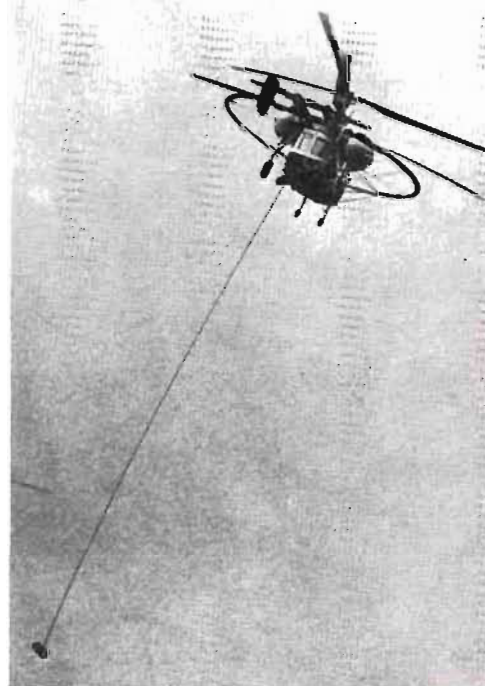
● En intressant nyhet från Västtyskland var "gyrokoptern" **VFW-H 3**, avsedd för spaning och lätta transporter. Denna finns f n i två ex och utprovning pågår. VFW-H 3 är unik så tillvida, att den är försedd med två kroppsplacerade fläktar som framdrivningskälla vid horisontalflygning. Helikop-

Forts sid 10 ►

● Th: Aktuell hkp för Sverige är ryska Kamov Ka-26. På salongen visades den utrustad för malmletning, men i Sverige skall den tjäna (om den blir godkänd) som bepuddringsmaskin. Hkp:n, som civilt kan ta sex personer eller göras om till frakttjänst eller ambulans, har inköpts av Johnsonkoncernens Johnson & Co — som är skandinavisk agent för ryska Aviaexport.



● Tyska projektet MRCA.



► De från tidigare är kända uppvisningsgrupperna "Thunderbirds" (USAF) och "Blue Angels" (US Navy) saknades. Enligt uppgift skulle de vara upptagna av uppvisningar i USA, men grundorsaken torde vara att amerikanska handelsdepartementet ej velat satsa pengar på en uppvisning som ej direkt skulle betytt ökad amerikansk omsättning under expon. — Även svensk representation saknades i år.

## SKÄRPNING ANBÆFALLD

På grund av tidigare inträffade dödshaverier i samband med flygexpon på "Le Bourget" hade man i år fastställt mycket stränga flygsäkerhetsbestämmelser. Förutom riskmomenten hade även det flygande deltagarantal begränsats. Säkerhetsbestämmelserna var en källa till stor förargelse för de skickligaste förarna — framförallt inom de fyra nationella uppvisningsgrupperna. Uppvisningarna i luften gav därför naturligt nog ett något blekare intryck på den stora publiken än vad den hade väntat sig. Men restriktionerna hade emellertid synbarligen avsedd verkan. Ett enda döds-haveri — med en amerikansk Hiller-helikopter — inträffade under expon och det var inte något brott mot de givna säkerhetsföreskrifterna. En ren olyckshändelse.

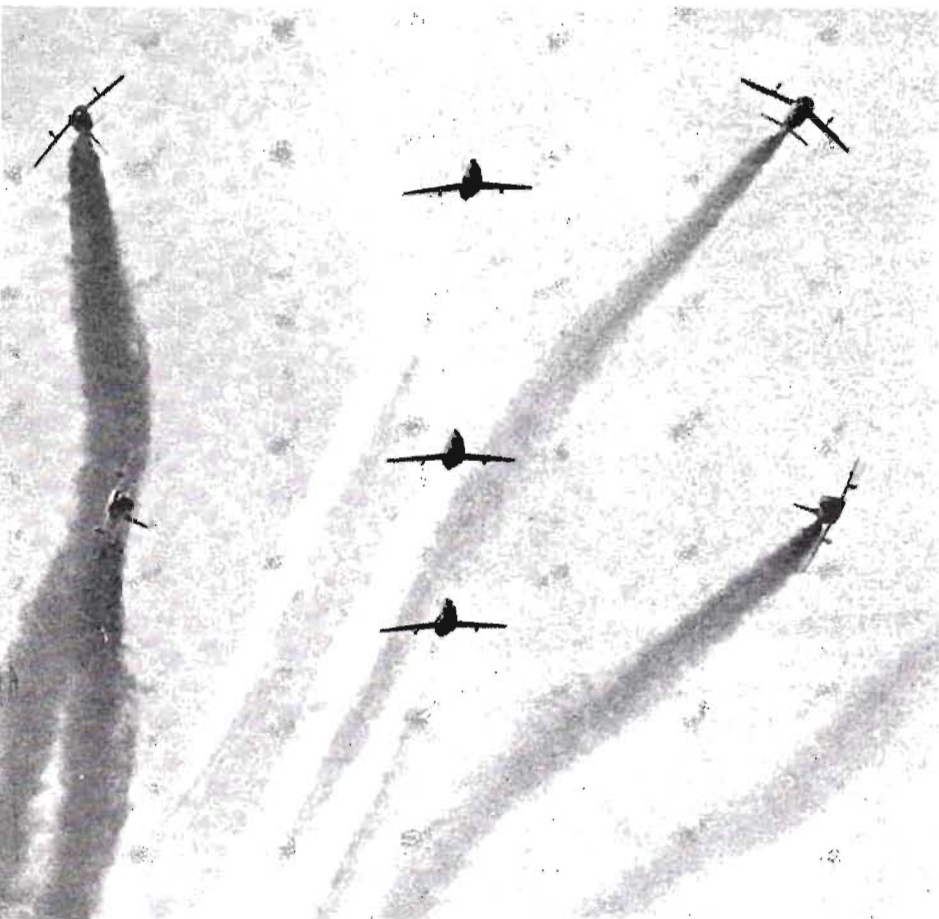
De civila flygplanen demonstrerades naturligt nog enskilt. De engagerade förarna var samtliga av mycket hög klass och utförde undantagslöst mycket värdade och säkra uppvisningar. En bland de vackraste enskilda uppvisningarna utfördes av tjecken Jwac Sorec i L-29, Delfin Akrobat. ►

► tern fungerar då som autogiro och har således frikopplade rotorblad. Under vertikal start och landning är motorn i stället för fläktarna kopplad till rotorn och konstruktionen fungerar då som helikopter. — VFW-H 3 och en tvåmotorig version H 5 och Do. 132 med hetgasrotor är möjliga efterföljare till Alouette II i Västtyskland.

I fullskaleatrupp visades i en av hallarna jettrainern **Alpha Jet**, som framtas av franska Breguet och tyska Dornier gemensamt. Detta flygplan skall kunna förses med två balkar för smärre attackvapen. Den projekterade marschfarten ligger omkring Mach = 0,8.

### ALBIONS SÖNER SEGDRAR

Storbritannien håller, om än med viss möda (ekonomin) sin plats inom flygplans- och systemtekniken. Det stora helengelska slagnumret var VTOL-jetplanet **Harrier**, som



• Två Italienska luftakrobaterna "Frecce Tricolori". □ Övan: De franska kollegerna "Patrouille de France". □ Närmast nedan: Lite av en sensation var den tyska "gyrokoptern" VFW-H3. □ Längst nedan: Tjeckiska L-29 "Delfin" aerobatic-versionen "Akrobat". Det nya skolattackflöjt L-39 visades dock ej.



► Den tjeckiska "Delfinen" finns även i lätt attackversion, men denna typ visades ej. Därmot förekom ett antal COIN-flygplan med imponerande beväpningsutrustning utlagd på marken runt respektive flygplantyp. Jugoslavien demonstrerade jetskolflygplanen **Galeb** (tvåsitsig) och **Jastreb** (ensitsig) — den senare med komplett tillhörande vapenlastalternativ. — På samma sätt demonstrerades även den engelska **BAC 167** och den italienska **Aer Macchi MB-326 G**.

### EUROPA VÄXER SIG STARKARE

Den statiska utställningen av allmänflyg — av vilka flera flygplantyper visades i luften — var mer omfattande än vid någon tidigare expo. I denna flygplankategori inräknas även affärsflyget, som i USA redan har en betydande omfattning och i Europa är på stark frammarsch. En betydande del av det totala försäljningsresultatet vid ex-

pon kommer på olika företags inköp av flygplan med 6—12 platser för tjänsteresor och andra smärre transporter.

Trots en viss skenbar amerikansk överlägsenhet i fråga om flygteknisk bredd och förfining ligger Europa väl framme i den internationella konkurrensen på området. När det gäller rymdprojekt är USA tveklöst överlägset tack vare de samlade ekonomiska resurserna. Ett allt mer ekonomiskt integrerat Europa kommer att kunna bjuda USA en allt mer hårdnande konkurrens — allt till förmån för slutprodukternas kvalitet och kapacitet. De europeiska flygtekniska projekten i form av exvis den svenska "Viggen", den engelska "Harrier", den engelsk-franska "Concorde" och det tyska VTOL-jettransportplanet Do-31 visar att föga skiljer Europa och Amerika åt i fråga om teknisk skicklighet. ■

*Boo Drangel*

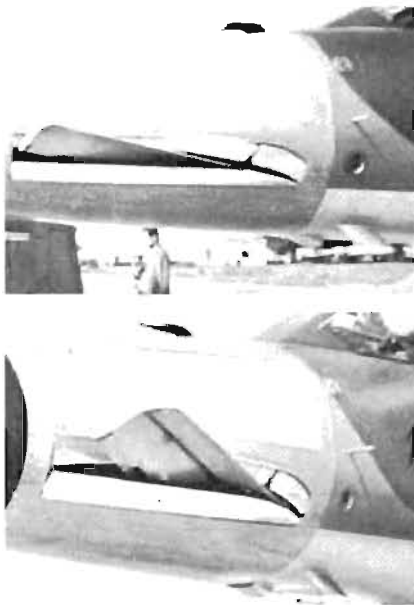


o Franska attackplanet Mirage 5 – nosvinge-versionen "Milan".



► denna gång gjorde en helt imponerande uppvisning. Man visade vertikal start och landning samt förbiflygning i hög fart. Man har tydligen övervunnit alla stabiliseringsproblem och verkade kunna göra lite "vad som helst" med flygplanet. Harrier är operativt och tillverkas tv i 60 exemplar för Storbritannien. Flygplanet har fö efter framgången i Atlanttävlingen tilldragit sig intresse utomlands, bl a i USA. En förutsedd motorförbättring till 11 tons statisk drivkraft kan förbättra Harriers operativa värde genom mera ytterlast.

Det andra stora slagnumret för britternas del var givetvis BAC/Sud Concorde — det omtvistade civila SST-transportplanet, som behandlats otaliga gånger i pressen. Det var oenkligen en mäktig syn (och förvisso ett d:o hörselintryck), när de två (brittiska och franska) Concordeerna möttes i luften över askådarna.



de Israel) kan få kända följder för exporten, och man får kanske i år vidkännas ett bakslag för exportindustrin. Hur som helst visades många franska flygplan, undersystem och helikoptrar. För det första visades Mirage i alla dess former. **Mirage III**, standardjaktflygplanet, har gjorts i många versioner och exporterats och licenstillverkats i ca 800 exemplar.

**Mirage F 1**, tv 35 beställda, visades under flyguppsvisningen. Det uppvisade goda flygegenskaper och avses efterhand ersätta Mirage III. Nästan 1 ton mera bränsle än Mirage III ger F 1 större aktionsradie. Det skall beväpnas med 2 Matra 530, 2 Sidewinder och 2 x 30 mm akan vid jaktuppsdrag.

### INTRESSANT PROTOTYP

Intressant att se var en prototyp av Mirage G med vridbar vinge demonstrerad ►

Det tredje stora projektet, där britterna har sitt finger med i spelet, är **Jaguar**. Då detta kanske är mera franskt, skall det närmare granskas under Frankrike.

För Storbritanniens del skall till slut nämnas helikoptern **WG.13**, som visades i atrapp. Westland leder detta projekt inom ramen för ett stort fransk-brittiskt samarbete på helikoptersidan. Några korta data om stridshelikopter WG.13: 2 x 900 hk RR Bristol turboaxelmotorer. Last 0,7 ton. Startvikt 3,7 ton. Maxfart 300 km/tim.

### FRANSKT EXPORTSTOPP?

Frankrike var förstås starkast representerat. Den franska flygindustrin har ju genomgått ett betydande uppsving under senaste 10-årsperioden, inte minst på export-sidan. Ett eventuellt exportförbud på Mirage 5 (som kan vara aktuellt beträffan-

o Engelska hkp-projektet WG.13 — här i beväpnad spaningsversion för franskt ALAT-bruk.



o Ovan: VAK 191 B (mockup) tysk motsvarighet till det engelska VTOL-flygplanet Harrier. Nedan: En intressant och behaglig STOL-skapelse, Robertsons konverterade Cessna 337 Super Skymaster. Tvåmotorigt (drag och påskjut) och sexsitsigt affärs/trp-flygplan som först i Europa lancerades av pumpstillverkaren Stenberg-Flygt AB. Bofagets förste pilot är Nils-Bertil Kronström — sprungen från FV.



## Därför valdes "Bulldog"

- • • Vid det här laget måste det vara riksbekant att FV som nytt första skol- och förgallningsflygplan vid Ljungbyhed valt att inköpa engelska Beagle 125 "Bulldog" (t h).

Bakom detta beslut låg:

- Beagle 125 blir ca 1,5 milj kr billigare.
- Snabbare och bättre leveranstider.
- Förmånligare garantier.
- Tveklöst bästa alternativ för F5-bruk.
- Ett mera färdigt flygplan.
- Ett strå vassare tekniskt sett.
- Överlägset bättre sikt i cockpit.

Anledningen till beslutet om köp (som tillkännagavs under Parissalongen) var, att sambandsflygplanet SK 16 nu tjänat ut — kostar ca 120.000 kr/mån i underhållskostnader, en merutgift som FV naturligtvis snarast vill bli kvitt. SK 50 "Safir" skall bli dess ersättare.

Köpepaketet består av 58 beställda flygplan och "20 plus 25" i option. — Nedan ses de två argaste konkurrenterna (t v): Italiensk-schweiziska "Bravo" och (t h) svenska MFI.

J-CH



► i luften. Detta skall i huvudsak bli ett attackflygplan och i första hand ersätta flottans Crusader. De tekniska problemen i samband med vingvridningen tycks fransmännen i stort ha löst, hur det blir med de vridbara vapenbalkarna får framtiden utvisa. Vingen kan vridas 25—70°. Mellan 25

och 45° uppges det åtgå 3° höjdroder för trimändringen; mellan 45 och 70° sågs trimändringen vara mycket obetydlig.

En version av Mirage G kommer troligen att erbjudas tyskarna som alternativ till NKF i den pågående MRCA-75-affären. Möjligheterna syns små, då tyskarna giss-

ningsvis kommer att driva igenom ett eget projekt. Ytterligare en version av G skall tas fram, nämligen en tvåmotorig för ersättning av bombflygplanet **Mirage IV**. Man följer alltså en tidigare utvecklingslinje: Mirage III → Mirage IV, en förstörd IIIa; och Mirage G → Mirage G4, en förstörd G.

● Vid flyguppvisningen med "Miragefamiljen" visades också **Mirage 5**, som är ett attackflygplan, avsett för export. Den israeliska beställningen, som förut nämnts, omfattar 60 plan. Ett 90-tal har beställts av Belgien. Mirage 5 är utvecklat ur Mirage III E och är utseendemässigt identiskt med detta. Men det intressanta med Mirage 5 var, att den tillförts en infällbar nosvinge, sannolikt för trimning av flygplanet vid stor ytterlast. Nosvingeversionen har begärvats med tillnamnet "Milan".

## FYRA JAGUARER FLYGER

Ett markant inslag i flyguppvisningen och även i den stationära utställningen var **Jaguar**. Jaguar är en produkt av ett fruktbart samarbete Frankrike—Storbritannien, representerade av Breguet och British Aircraft Corp. (Den flögs också på "le Bourget" i tre exemplar — två skol- och en attackversion.)

Jaguar är ännu på prototypstadiet. 200 för Frankrike och 200 för Storbritannien är emellertid beställda. Leverans till Armée de l'Air beräknas från 1971 och till R.A.F. 1972. Jaguar skall tillverkas i 5 versioner:

- A — attack (fr)
- B — träner (eng)
- E — trainer (fr)
- M — marin attack (fr)
- S — attack (eng)

Viktigare uppgivna prestanda för Jaguar är: maxfart 0 km Mach 1,1; maxfart 11 km Mach 1,7. Startrullsträcka 450 m. Aktionsradie för ett typiskt attackuppdrag ca 1.250 km.

Man kan nog med fog förutsätta, att man får pruta ordentligt på de uppgivna prestandasiffrorna vid stor yttre last. Vid full yttre attackbeväpning (över 4 ton) är gissningsvis rullsträckan i start fördubblad.

Flygplankostnader är alltid intressanta, om inte annat för jämförelser. Man har beräknat styckpriset för Jaguar till ca 9 milj kr utan vapen. Denna siffra gäller dock för en större serie än den beställda. Det återstår att se om detta enhetspris kommer att kunna hållas.

## SVENSKT SOM IMPONERAR

Det fransk-brittiska samarbetet inom helikopterbranschen är också av stor omfattning. Förutom den förut nämnda WG.13, som leds av Westland, bör också den lätta helikoptern SA.341 nämnas. Arbetet på denna, vars maxfart är ca 320 km/tim, leds av Sud Aviation. Sa.341 är avsedd som ersättare av Alouette II och kan beräknas komma i tjänst omkring 1972. Helikoptern har beställts av USA i ett mindre antal. Den är i stället för vanlig stjärtrotor försedd med fläkt.

Om vår egen Vigg kan sägas, att SAAB:s Erik Dahlström gjorde mycket fint ifrån sig. Detta omvittnade inte bara ett flertal facktidsskrifter. Även "vanligt folk" förundrades över den sällsyna skapelsen och bestrades av dess flygförmåga. — Med Ceylon Utterborn som utmärkt spakryckare visades också SAAB 105 XT. — Montrar som folk glädjande nog gärna besökte var nu liksom 1967 de av SWEDEGROUP presenterade. RMB, lysbomben "Lepus", modeller, filmer m m fick kritiska men gillande blickar. ■

Torsten Hagberg



● Tv: Japans första överlydsjet-skolflygplan, Mitsubishi XT-2 i mock-up. "Lustigt" lik Jaguaren, n'est-ce pas? Maxfart och -höjd Mach 1,6 resp 15.240 m. Längd 17 m. Vikt 8,16 MT. Landningssträcka 1.524 m.



● Th: USA:s nya hangarfartygsbaserade antiubåtsflygplan, Lockheed S-3A (mockup).



● Tv: Fransk-brittiska SA.341. Nedan: Bland alla sprakande färger på le Bourget syntes också de blå-gula. För den imponerande och klat-schiga penselföringen svarade SAAB:s Erik Dahlström i sin speci-adekorerade "Vigg".

