

Nr 12 • sept. 1951

Looping

TIDNING FÖR
SPORTFLYG
TRAFIKFLYG
STRIDSFLYG



Sep

FV:s nya skolflygplan Sk 50. Se notis sid. 2.

Sportflygnr

Vill ni hoppa
fallskärm?

65
öre

Kort om flyg jorden runt

EN NY VERSION av Fairchild Packet (Fairchild C-119H) är under konstruktion hos Fairchild-fabrikerna i USA. Den nya versionen kommer att få 40 % större vingyta — 45,1 m spännvidd mot 33,2 m på i tjänst varande typ. Den kommer att utrustas med två Wright R-3350-30W. Maximala flygvikten blir 38,5 ton mot nuvarande 33,5. Planet tar en betalande last av 11,3 ton på en flygsträcka av 2400 km. Den nya versionen beräknas vara klar för provflygning under förra hälften av 1952.

*

EN STÖRRE VERSION av De Havillands Canada »Beaver» är

Looping

Tidning för sportflyg,
trafikflyg, stridsflyg.

Utkommer varannan onsdag

NR 12 — ARG. 1

5/9—9/10 1951

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. 15:50
Halvår » 8:00
Kvartal » 4:25
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 1951

snart klar för provflygning. Typnamnet är DHC-3 »King Beaver». Den kommer att ta 10—14 passagerare och är utrustad med en Pratt & Whitney R-1340 »Wasp» med 600 hk starteffekt. »King Beaver» är liksom lilla »Beaver» ett högvingat plan med fast landställ (hjul, flottörer eller skidor). Data och prestanda för den nya versionen uppges vara följande: Spännvidd 17,7 m, tomvikt 1810 kg, max flygvikt 3265 kg, betalande last 900 kg, marschfart 230 km/tim.

*

VICKERS-SUPERMARINE »SWIFT», det brittiska nya reaktantplanet, har nyligen gjort sin första provflygning och uppges vara i serieproduktion för RAF.

*

EN BOEING B-47 »STRATOJET» gjorde nyligen en non-stop-flygning från en bas i Alaska till Wichita i Kansas, 4520 km på 5 tim 36 min vilket gör en medelfart av 808 km/tim. Det var den längsta non-stop-flygning en B-47 gjort men däremot inte den snabbaste. I februari 1949 nådde B-47 en medelhastighet av 977 km/tim under en provflygning enligt vad fabriken uppger.

*

UNITED AIR LINES avser att inom kort starta en andra-klass linje över amerikanska kontinenten New York—San Francisco över Chicago med en tur i vardera riktningen dagligen. Plan av typ DC-4 skall användas. Maxantalet passagerare blir 66. Ingen servering kommer att ske ombord. Biljettpriset beräknas efter 4,5 cent per mile mot 6 cent/mile som nu är standard.

*

JÄTTEFLYGPLANET Bristol Brabazon har för första gången gjort regelrätta passagerarflygningar, dock utan betalning(!) från London Airport. Det var 150 inbjudna som i fem omgångar fick vara med om rundflax med jätten över London i rent demonstrationssyfte. En hel rad regeringsmedlemmar var med bland de inbjudna. Planet hade fortfarande större delen av passagerarutrymmet upptaget av instrument, vilket förklarar det lilla antalet passagerare per start.

*

AMERIKANERNAS nyaste trafikflygplan Martin 4-0-4 gjorde nyligen sin jungfruflygning i Baltimore. Trans World Airlines har beställt 41 ex. av det nya planet, Eastern Air Lines 60 st och Coast Guard 2. Planet som tillverkas av Glenn L. Martin har två Pratt & Whitney R-2800 om 2400 hk, tar 40 passagerare och är utrustad med tryckkabin.

Nästa nummer av Looping

utkommer 10 oktober.

Omslagsbilden

visar denna gång det provexemplar av flygvapnets nya skolflygplan Sk 50, som SAAB byggt och ställt till den holländska fabriken förfogande som på licens skall bygga denna Safir-version. Det är den första bild av Sk 50 som någonsin publicerats.

En rolig bok i engelska för alla flygintresserade

STIG GUNNARSKOG Flygengelska

Ill. George Beverloo.

»...en föredömlig kombination av intressant lektyr och skickligt upplagd språklära.»
Säger Civ.-ing. Sven A. Hansson, red. för Teknisk Tidskrift, och fortsätter...

»Nöjet med det både instruktiva och underhållande textinnehållet förhöjs i hög grad av det dristiga illustrationsmaterialet... utförliga ordlistor.»

»...ett odelat nöje att läsa den. Den rekommenderas varmt till alla modellflygare som tänker ägna sig åt flyg i någon form...»

Modellflygsport.

Pris 9:75 Gebers.

— — — KUPONG — — —

Till bokhandel eller HUGO GEBERS FÖRLAG, G:la Brogatan 26, Stockholm.

Härmed rekriveras ex. Stig Gunnarskog Flygengelska att sändas mot postförskott/mot efterkrav.

(Stryk det som ej önskas)

Namn:

Adress:

Postadress: Lo

Arboga vann riksmotor

En av de gemytligaste, trevligaste och mest spännande motorflygtävlingar vi varit med om var finalen i årets Riksmotorflygtävling, den tredje i ordningen. Den gick på Säware flygfält i närheten av Lidköping söndagen den 26 augusti efter att ha blivit uppskjuten en vecka.

Som vanligt hade tävlingsledaren major Nils Lundgren ordnat till en både svår och intressant triangelbana med start och mål på Säware och med första vändpunkten i närheten av Hällestad efter nästan exakt sydlig kurs från starten samt andra punkten vid Kobergs herrgård SSO Trollhättan. Hela banan mätte 150 km och var »utrustad» med fem fotomål, tre dukmål och så vändpunkternas terrängmål som samtidigt utgjorde hemliga tidskontroller för att göra det hela ännu litet svårare.

Nio man startade i finalen, fyra tvåmannalag från flygklubbarna i Arboga, Trollhättan (Halle-Hunnebergs Fk), Linköping och Stockholm (Stockholms Fk) samt i den individuella tävlingen om Albin Ahrenbergs stora vandringspris Sven A. Johansson från Jönköpings Fk. Enligt de nya reglerna får nämligen individuell segrare i distriktstävling ställa upp i finalen individuellt även om klubblaget inte kvalificerar sig.

Samtliga ställde upp på Cub utom Halle-Hunneberg som deltog på sin Rearwin (föregångaren till GV-38). Dess marschhastighet hade nog Tage Simonsson och Hans Möllborn räknat fel på. Till tävlingsledningen hade de angivit 125 km/tim som marschfart. Tävlingsledningen tyckte det lät en smula högt efter marginalavdraget och föreslog 120 km/tim, vilket också angavs. Nu hade Trollhättepojkarna emellertid plockat på en ny snurra med mindre stigning, med påföljd att det visade sig svårt att hålla idealtiderna.

Resultatet blev nu att Arboga Fk vann lagtävlingen och tusenlappen från KSAK med 906 prickar före Linköping som segrat bägge de två tidigare åren (och alltså behövde avlösning) och som nu fick 1104 prickar. Trea kom Stockholms Fk 1434 och fyra Halle-Hunnebergs Fk 4337 prickar.

Spaningsmomentet vann Nils Mattson, Arboga, tätt följd av klubbkamraten Hans Ahlgren. I navigeringen fick Mattson och Ahlgren 25 prickar för några sekunder sen ankomst till andra hemliga kontrollen medan Lönnquist och fru Gun Hjertstrand (tävlingarnas enda kvinnliga del-

tagare) samt Sven A. Johansson, Jönköping, gick helt prickfritt genom navigeringsprovet, som sannoligen inte tillhörde det lättaste.

I landningsproven, två bedömningslandningar från 300 m åt höger och vänster gjorde Lars Grönlund, Linköping, ifrån sig så väl såsom siste man på skansen att han vann med endast 23 prickar efter två granna pluslandningar på 26 resp. 21 m från märket. Arbogas Hans Ahlgren gjorde i tävlingens början också två fina landningar på 30 resp. 44 m plus och kom därmed som individuell tvåa i detta prov. Detta resultat visste

Arbogas Nils Mattson om när han startade och i iveren att slå klubbkamraten i landningstävlingen råkade han göra första landningen till en sättning mitt över »diket», huvudhjulen framför och sporen bakom »diket», med påföljd att han fick 1000 prickars belastning för minuslandning, tävlingarnas enda. Sedan hjälpte det inte mycket att han i högerbedömningen gjorde tävlingarnas absolut bästa landning med endast 3 meter plus. Han hamnade ändå jumbo i landningstävlingen och slutade individuellt på femte plats sammanlagt.

Tävlingarnas enda kvinnliga deltagare Gun Hjertstrand flög mycket prydligt och blev trea i landningstävlingen med två pluslandningar på 78 och 47 m. I spaningen gjorde hon bort sig en smula och hamnade som sjuva medan hon gick prickfritt i navigeringen.

Individuellt gren för gren fick resultatlistan följande utseende:

Spaning: 1) Nils Mattson, Arboga; 2) Hans Ahlgren, Arboga; 3) Lars Grönlund, Linköping; 4) Hans Zetterberg, Linköping; 5) Sven A. Johansson, Jönköping; 6) Bengt Lönnqvist, Stockholm; 7) Gun Hjertstrand, Stockholm; 8) och 9) Tage Simonsson och Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs Fk.

Landning: 1) Lars Grönlund, Linköping, 23 prickar; 2) Hans Ahlgren, Arboga, 51; 3) Gun Hjertstrand, Stockholm, 127; 4) Sven A. Johansson, Jönköping, 139; 5) Bengt Lönnqvist, Stockholm, 178; 6) Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs Fk, 180; 7) Hans Zetterberg, Linköping, 194; 8) Tage Simonsson, Halle-Hunnebergs Fk, 382; 9) Nils Mattson, Arboga, 501.

Navigering: 1) Bengt Lönnqvist, Stockholm, Sven A. Johansson, Jönköping, Gun Hjertstrand, Stockholm, 0 prickar; 2) Nils Mattson och Hans Ahlgren, Arboga, 25 prickar; 3) Hans Zetterberg, Linköping, 50; 4) Lars Grönlund, Linköping, 300; 5) Tage Simonsson, Halle-Hunnebergs Fk, 1050; 6) Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs Fk, 1275.

Slutresultatet individuellt blev: 1) Hans Ahlgren, Arboga, 230 prickar; 2) Lars Grönlund, Linköping, 530; 3) Sven A. Johansson, Jönköping, 564; 4) Hans Zetterberg, Linköping, 574; 5) Nils Mattson, Arboga, 676; 6) Bengt Lönnqvist, Stockholm, 682; 7) Gun Hjertstrand, Stockholm, 752;

Forts. på sid. 31.

Högtintressant!

Läs

Interavia Review:s

Skandinaviennummer

Initierade artiklar från Bofors, Saab, Flygmotor, SAS och övrigt skandinaviskt flyg.

Prenumerera

på denna världens förnämsta, internationella månatliga flygtidskrift, som utges på fyra språk.

Till Interavia, Box 29,
Linköping.

Jag beställer INTERAVIA REVIEW för ett år till ett pris av 30:— kr.¹⁾ med början med nr (skandinaviennumret är nr 7). Jag önskar den på engelska, tyska, franska, spanska (stryk under det som önskas).

Namn:

Adress:

¹⁾ beloppet kan insättas på postgiro 29 05 07.

INTER  AVIA

Till Spanien!

Två gånger har VM i segelflyg hållits, 1948 i Schweiz och 1950 i Sverige. Segrare blev bägge gångerna en svensk. Pelle Persson slog världseliten i Samaden 1948 och Billy Nilsson axlade VM-kappan i Örebro i fjol. Bägge gångerna har den svenska segern varit klar men inte överväldigande. Man kan utgå ifrån att VM 1952 i Spanien inte kommer att stå de föregående efter i fråga om konkurrens och därför är det viktigare än någonsin att vi kan sända dit en representation som både kan och vill slåss för det tredje VM-tecknet.

Det är onekligen ett fattigdomsbevis att intet SM kunnat hållas i år. Att något SM inte kunde hållas i fjol var fullt förståeligt när VM tog alla resurser i anspråk. Men nu har det faktiskt gått två år utan att något större antal segelflygare fått mäta sina krafter — och eventuellt fått dokumentera sina tävlingssegenskaper. Näsa är lär vi väl av kostnadsskäl heller inte få något SM, om en någorlunda kraftigt representation skall skickas till Spanien. Det betyder att vi inte får något SM förrän tidigast 1953, alltså med uppehåll 1950, 51 och 52. Sådant befordrar naturligtvis ingen rekrytering till toppen. Kan-ske i det långa loppet inte heller till botten!

Men nu måste vi under alla förhållanden koncentrera oss på Spanien 1952 och lämna gräset om SM till senare. Vad KSAK anser sig ha råd att kosta på nästa VM vet man i nuvarande stund inte. Allting har blivit dyrare och centralorganisationens inkomster har inte ökat. Därför är det väl troligt att Spanien-representationen blir beroende av tillgången på välvilliga donatorer.

Om man förutsätter att sådana finns — vilket kanske är optimistiskt — så återstår att välja ut de förare som får chansen att ta hem det tredje VM-tecknet. Och sanningen att säga har vi inte så värst många att välja bland.

Den »äldre» generationen kan vid det här laget anses ha gjort sitt. Bengt Olow och Gösta Brink och deras »klasskamrater» har inte tävlat på så länge att de är ur spelet av den anledningen. Sven Alm och Arne Magnusson, med rutin för tio, måste nog finna sig i att till följd av begynnande medelålder och brist på rationell träning bli hållna som endast andraklassmän. Det är hårt men ofrånkomligt. Pelle Persson befinner sig i Etiopien och kan inte komma i fråga av det skälet. Alf Hedman är fortfarande mycket av ett oskrivet blad när det gäller tävlingar. Trots sina glänsande rekordprestationer har han inte dokumenterat sig som någon framstående tävlingsflygare. SM 1949 gav kanske inte ett fullt rättvist utslag för hans kunskaper men en fullt enig uttagningskommitté inför VM 1950 placerade honom dock först på en plats lägre än fem i den svenska eliten.

Vi har flera från resultatlistan från SM 1949 som borde kunna komma på tal för VM-representation, om det finnes resurser att skicka många förare till Spanien, men förmodligen finns inte dessa resurser.

Enligt vårt förmenande kan vi egentligen inte räkna med att kunna skicka mer än tre man och dessa tre gäller det att hitta med det snaraste för att de skall få tid att rusta sig för den viktiga Spanien-resan.

Först i raden står då Billy Nilsson som försvarare av mästerskapet. Han har för övrigt visat en så pålitlig form under en lång följd av år att han en-

bart av det skälet kan anses självskriven. Som nummer två inträder en helt ny man — Laroy Månsson. Han har inte fått dokumentera sin tävlingsklass framförallt till följd av brist på tävlingar. Han har emellertid gjort en så lång rad fina prestationer med världsrekordet på returbana som topp under de senaste åren att redan det talar till hans förmån. För det andra är han såsom gammal och garvad brottare i mästartklass tävlingsvan som få och för det tredje visade han under den improviserade VM-träningen på Alleberg i sommar en blick för en segelflygtävlings väsentligheter som direkt bör inränga honom bland våra tävlingssees. Laroy Månsson har trots allt visat pålitligare form än Alf Hedman och får anses ha lika stort tekniskt kunnande som denne.

Den tredje i raden av Loopings Spanien-kandidater är Tage Löf. Han segrade i SM 1949 i en jättedrabbning med främst Billy Nilsson och Pelle Persson och gjorde en upphämtning i VM i fjol som helt förortar det dåliga intryck man fick av honom under VM:s första tre dagar. Nu tog han sig upp på sjunde plats i den mördande VM-konkurrensen efter att ha legat kring 20:e i tre dagar. Tillägger man sedan att Tage Löf i taktiskt hänseende (och kanske man även skall säga tekniskt) helt skiljer sig från Billy Nilsson och Laroy Månsson och därmed lyckligt kompletterar dessa båda robusta hårddörare, så har man sagt ungefär vad som kan sägas om Tage Löfs kandidatatur. Om det i Spanien blir en situation med snälväder, så har vi ingen bättre man att skicka än Tage Löf.

När tävlingarna i Spanien kommer att gå vet ännu ingen. Det kan bli på försommaren och det kan bli senare. Vad vi emellertid vet är att de som skall representera Sverige vid detta VM måste tagas ut mycket snart så att de får tillfälle att sätta sig in i alla de problem som tävling i dessa trakter medför. Vi får inte glömma att den spanska terrängen är helt olika den vi är vana vid. Vädret behöver man säkerligen också ägna ingående studier med fackmän till hjälp. Och litet av det spanska språket skadar det nog inte heller att kunna.

Vi önskar att VM-frågan omedelbart tas upp till behandling i KSAK. En önskan som kanske är onödig men inte desto mindre from och understödd av alla verkligt intresserade svenska segelflygare och -supporters.

När det vid FAI-konferensen i Bryssel blev klart att Spanien skulle få arrangera segelflyg-VM 1952, lämnade spanjorerna en del detaljinformationer om hur tävlingen skulle läggas upp. Bland annat meddelades att förarna skulle få brevduvor med sig att använda för att skicka landningsmeddelanden hem till tävlingsplatsen i de fall då de hamnade i områden med dåliga kommunikationer...!

Loopings överste hovtecknare Bereck har på sedvanligt sätt försökt att så mycket som möjligt missuppfatta denna information och resultatet av missuppfattningen skådas på den vackra planschen på nästa sida.

'SPANSKT'...

SPANJORERNA SVARA FÖR EN VERKLIGT KUL NYHET
I NÄSTA ÅRS TERMIKJÄGAR-VM:

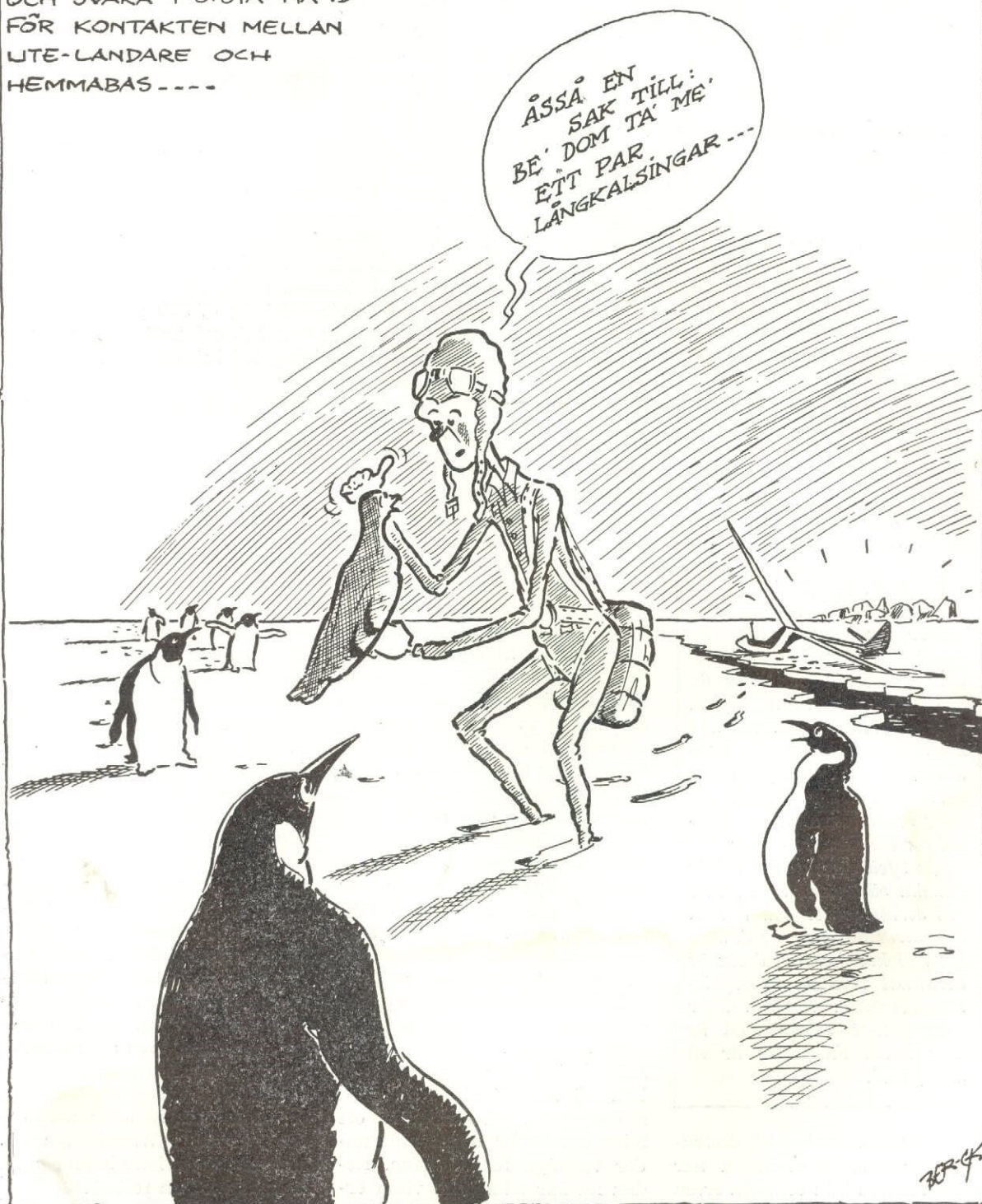
BREVDUVOR AGERA COPILOTS

OCH SVARA I SISTA HAND

FÖR KONTAKTEN MELLAN

LITE-LANDARE OCH

HEMMABAS----



Det i dagarna demonstrerade planet är ensitsigt och av typ *Fletcher FD25* med tillnamnet *Defender*. Typen är som nämnts specialbyggd för ändamålet och är utrustad med en 250 hk motor. Flygvikten är precis 1 135 kg! Tomt väger planet endast ca 525 kg. Det är minsann inga småsaker som *Defender* sin litenhet till trots kan medföra.

Sportplan med Napalm-bomber!

Enligt tillverkaren, som hittills mest producerat fälltankar för flygplan, kan *Defender* i utvändiga ställ medföra även relativt kraftiga vapen i ett otal alternativ. Här är några: två 150 liters Napalm-bomber, två 125 kg bomber, 32 st(!) 5,3 cm raketprojektiler (med utfjädrande styrfenor) i behållare, 40 st. raketer av samma kaliber i buntar, eller också fyra ordinära 12,7 cm HVAR raketer. Härtill kommer två fasta 7,7 mm kulsprutor i vingarna med tillsammans 2000 skott. Vad övriga prestanda beträffar uppges *Defender* ha en toppfart av drygt 265 km/tim med utvändig last(!) och mer än 305 km/tim utan dylik. Marschfarten anges till 230 km/tim, under det att landningsfarten är så pass låg som 65 km/tim, vilket senare måste vara en stor fördel för ett plan av denna art, då ju tyvärr goda flygfält är ganska sällsynta, inte minst vid stridsfronter och dylikt. Flygsträckan har beräknats till 900 km men om detta är beräknat med de vingspetsmonterade s. k. fälltankar som planet visats med är inte känt. Sannolikt är så inte fallet.

Någon beställning på *Defender* har Fletcher-fabriken när detta skrives inte erhållit. Även

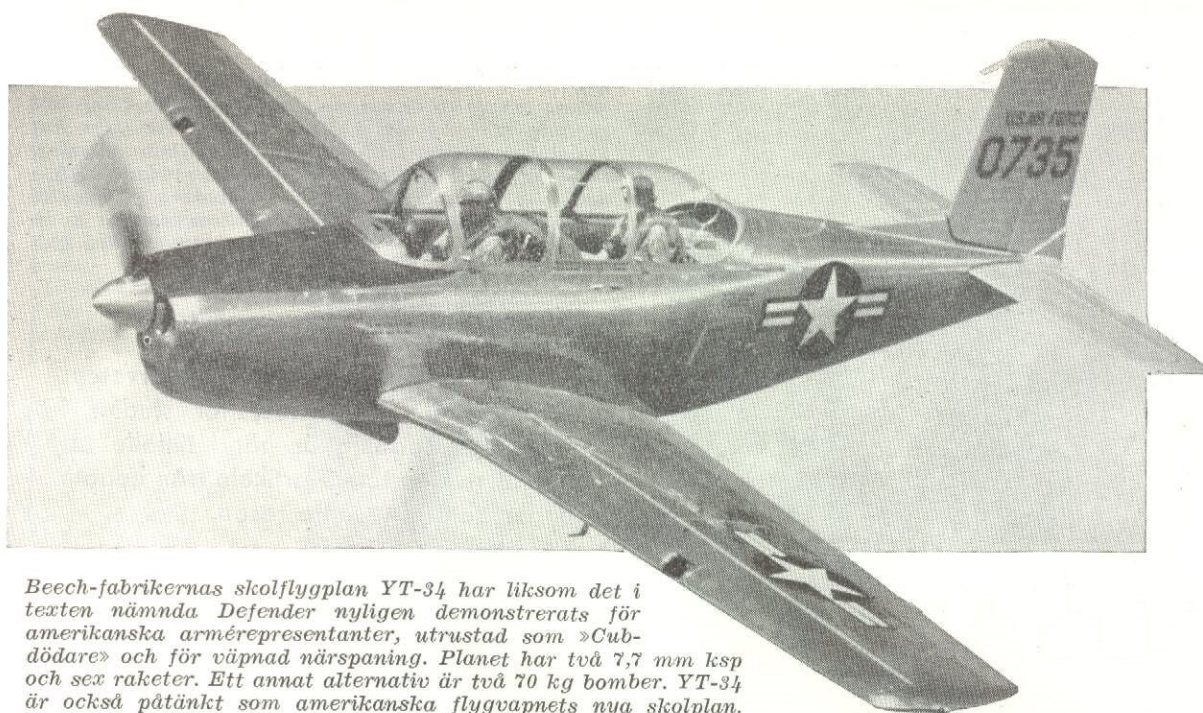
Flygande hemvärn

Ett amerikanskt projekt, som i högsta grad borde intressera även Sverige, är att tillföra armén ett stort antal småflygplan — sportplan — avsedda för direkta stridsuppgifter i intim samverkan med markoperationer. Vad som i verkligheten skett är att i dagarna ett dylikt specialbyggt flygplan demonstrerats inför spetsarna av den amerikanska armén och marinkåren. Tydligt är alltså att saken utvecklat sig till en affär mellan armén och flygplanfabrikerna, och att flygvapnet icke har direkt del i det hela. Enligt amerikanska uppgifter har det pågående Koreakriget tydligt visat behovet av dylikt flyg, vilket oberoende av det »stora» flygkriget kan direkt understödja och följa armén i fält. Enligt nuvarande organisation kan USA-armén inte anskaffa flygplan med en totalvikt överstigande 1135 kg (2 500 pund) samt helikoptrar på mer än 1 800 kg flygvikt, och naturligtvis har väl också detta varit en anledning till intresset för denna form av flygkrigföring.

om armén är starkt intresserad av att få igång serietillverkning av ett dylikt plan vill man först prova ut det ordentligt och dessutom jämföra det med andra redan existerande typer av skol- och sportplan. Bland de typer som nu skall jämföras är Beech-fabrikernas ur Bonanza utvecklade tandemskolplan YT-34, TEMCO T-35 Buckaroo samt den ännu mindre ensitsiga Mooney M-18 Mite. Av en viss betydelse i detta sammanhang är också en annan faktor, nämligen utgången av nu pågående flygvapenprov för att utröna vilket av T-34 eller T-35 som skall bli det amerikanska flygvapnets nya skolflygplan för grundläggande utbildning. Finer flygvapnet exempelvis T-34 mest lämpad och seriebeställer denna typ kommer med all sannolikhet även armén att av produktions- och kostnadsskäl följa exemplet. Innan storserietillverkning för arméns räkning kan bli aktuell vill man dock säkerligen först anskaffa ett mindre antal för utprovning under verkliga förhållanden. Redan nu har man dock vissa er-

farenheter att bygga på tack vare den begränsade användningen av North American T-6 för stridsuppgifter i Korea.

Det är för övrigt starka krafter i rörelse i USA för ett upphävande av bestämmelserna från 1947, vilka som omtalats begränsar arméns möjligheter till egen flyganskaffning. Om syftet med denna kampanj är att åter ge armén ett eget flygvapen — fram till 1947 fanns som bekant inget självständigt amerikanskt flygvapen — eller om det enbart är fråga om en uppmjukning av bestämmelserna för att möjliggöra köp av större sambandsplan och helikoptrar, är dock inte känt. Tidigare har USA-arméns många hundra för att inte säga tusentals små Cub- och andra sambandsplan samt helikoptrar mestadels flugits av flygvapnets personal, men att avsikten är att ge såväl armén som andra markförband egna flygförare är uppenbart. Sålunda avslöjades nyligen i Washington att kontrakt inom kort kommer att tecknas med en rad civila flyg-



Beech-fabrikernas skolflygplan YT-34 har liksom det i texten nämnda Defender nyligen demonstrerats för amerikanska armérepresentanter, utrustad som »Cub-dödare» och för väpnad närspaning. Planet har två 7,7 mm ksp och sex raketer. Ett annat alternativ är två 70 kg bomber. YT-34 är också påtänkt som amerikanska flygvapnets nya skolplan.

skolor om utbildning av omkring 3.000 arméflygare, dock sannolikt endast grundläggande och avancerad skolning. Vidare har reservlöjtnanter inom den amerikanska arméns signalförband nyligen uppmanats söka utbildning till arméflygare. Behovet av förare för sambands- och helikopterflyg är enbart inom denna del av armén 2.500.

Något för Sverige?

Idén med militärt utnyttjande av det så kallade småflyget måste för en försvarsplanläggare synes i högsta grad intressant, inte minst när det gäller att på ett jämförelsevis lätt och billigt sätt förse armén med det flygunderstöd som krigserfarenheterna visar vådan av att inte ha. Man kan ju bara fråga sig var den nordkoreanska armén i dag skulle ha stått om inte FN-sidans flygöverlägsenhet varit så förkrossande.

Men, säger säkert många, så pass långsamma flygplan som de ovan omtalade är väl ett lätt byte för fientligt jaktflyg? Signaturen är inte så helt övertygad om detta. Att med ett modernt reajaktpän skjuta ned ett propellerdrivet krigsflygplan av den vanliga sorten tor-

de inte vara någon svårighet, men att skjuta ner små sportplan som jämfört med reaplanen står nästan stilla i luften, och som därtill mest håller sig i trädktopps höjd är ingalunda någon lätt sak. Det kan varje jaktflygare intyga. Historierna är många om de Cubar, Storkar och helikoptrar som under årens lopp utan resultat anfälts av jaktflyg. Och att från marken skjuta ner flygplan som överraskande går till angrepp är inte heller lätt.

Sign. är därför av den be-

stämda uppfattningen att några hundra- eller ännu hellre tusental småflygplan utrustade med kulsprutor, raketer, bomber eller Napalm, och därtill väl övade för armésamverkan skulle vara ett oerhört starkt tillskott till vårt försvar, speciellt då det gäller att möta en fiende med stor överlägsenhet i marknumerär.

Det skulle icke desto mindre vara intressant att höra vad talesmän för armé och flyg anser om ett projekt av detta slag.

Gnomo.

Med anledning av omläggningen till månadstidning (se sid. 19) utkommer nästa nummer av Looping först den 10 oktober. I oktobernumret, som får en speciellt brittisk prägel med anledning av den stora utställningen på Farnborough, börjar den med stor spänning motsedda typserien, en högaktuell samling av de främsta flygplanstyperna i »**Det kalla krigets flyg**», som serien kommer att heta. Var med från början och försitt inte detta enastående tillfälle att samla världens just nu aktuellaste stridsflygplan.

I oktobernumret börjar också Yngve Norrvis tidigare omnämnda reportage från Sverige-runt-flygningen med Nils Holgersson-Lars Madsén att införas. En både spännande och lärorik artikelserie kan utlovas.



Harris Hill. Visste man det inte förr, så får man redan vid fältgränsen veta, att nu har man nått segelflygets högborg i USA. Frågan är bara hur länge Harris Hill kan behålla sin ställning. Oststaterna har sackat efter i utvecklingen medan Californien och Texas börjar bli de ledande segelflygstaterna. Harris Hill har dock traditionerna och kommer därför säkert att klara sig ännu ett bra tag.

KARL-ERIK ÖVGÅRD

har fått ett stipendium från Naturvetenskapliga Forskningsrådet för studier i USA, och Looping är här i tillfälle att publicera den första artikeln från honom under den intressanta resan.

USA segelflyger!

»Segelflygarna i USA är antingen miljonärer eller miljonärssöner och segelflyget där över är en ren översklassport.» Den uppfattningen är nog ganska vanlig bland oss och själv har jag heller inte varit helt främmande för den. Ett par

De som något känner till svenskt segelflyg vet att Karl-Erik Övgård är den som lagt ned största arbetet här i Sverige på att utforska lävägornas problem och hans USA-resa bör kunna meritera honom ytterligare för fortsatta forskningar i våra fjälltrakter, inte bara för segelflygets del utan i minst lika hög grad för flygsäkerheten i allmänhet.

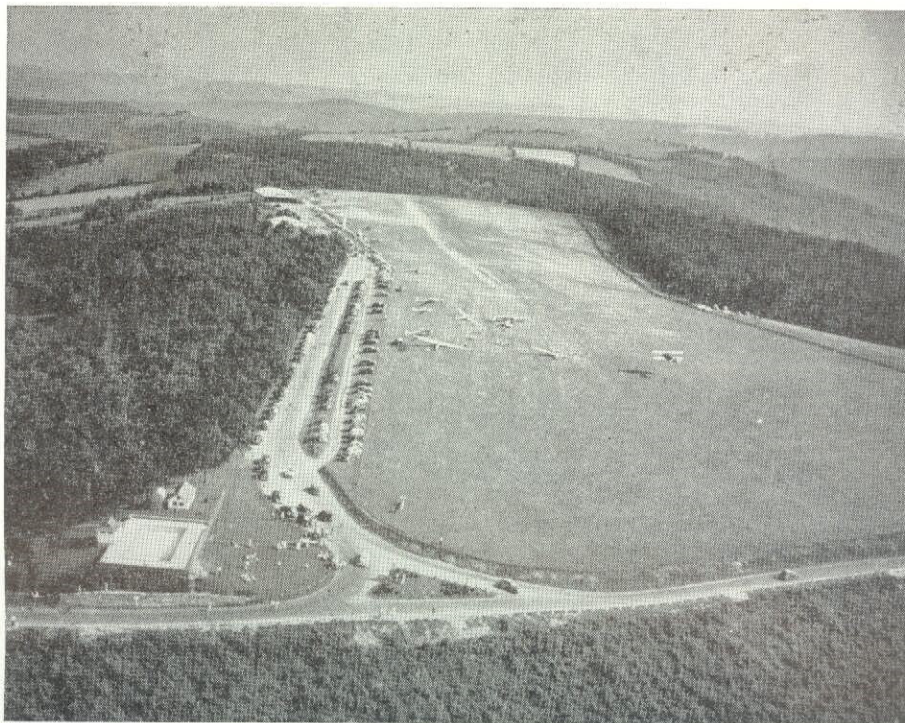
Karl-Erik Övgård har en tid varit gäst hos dr A. Raspet vid Mississippi State College och på nära håll fått följa den amerikanske segelflyg- och väderforskningen. Dr Raspet var med vid Segelflyg-VM i Örebro 1950 och är den ledande teoretikern i FAI:s speciella forskningsorganisation för segelflygfrågor, OSTIV. Efter besöket på Elmira i samband med amerikanska mästerskapen i segelflygning som denna artikel till större delen handlar om, styr Karl-Erik kosan till Texas, varifrån han så småningom kommer att lämna en rapport. Och där efter står han vid sina drömmars mål, Californien, där han tänker bekanta sig med de berömda vågorna över Sierra Nevada, i vilka de amerikanska segelflygarna redan nått över 12.000 meters höjd.

ytterst intressanta veckor bland segelflygarna uppe på Harris Hill har emellertid ändrat min uppfattning en hel del. Nu kunde jag ju inte gärna fråga alla de fyrtiofem deltagarna hur mycket pengar de eller deras föräldrar hade på banken. Det skulle kanske till och med i USA ha ansetts som litet väl påflugget. Men efter vad jag hörde, så fanns där bara en enda tvättäkta miljonär, förresten en ovanligt sympatisk yngling från Texas med över tusen termiktimmor. Han blev visserligen inte amerikansk mästare i segelflygning, därför var konkurrensen alltför hård, men däremot blev han bäste man i de en aning vilda squaredances, som första kvällen inledde segelflygveckan. Hans partner var tävlingens skönhetsdrottning nummer två. För det är väl händelsevis ingen som kan föreställa sig ett amerikanskt mästerskap i segelflygning utan korandet av ett par tre stycken skönhetsdrottningar! Den tillställningen uppskattades för övrigt betydligt mera av deltagare och publik än avslutningen med prisutdelning. Vid det första tillfället blixtrade kamerorna i ett, vid det senare sköttes pressreklamen av en ensam fotograf.

Vilka segelflyger då? Det finns väl i alla fall en mängd flygintresserade rika människor i USA! Säkert! Men de går med få undantag när till motorflyget. Där kan man åka med sin bil direkt fram till planet, som står färdigt och puttrar, kliva i och ett par minuter därefter är man uppe i luften. Det är praktiskt, det tilltalar amerikanen, som ofta vill se resultat direkt. Men att segelflyga, nej då! Det är allt för arbetsamt och oberäkneligt. Över huvud är den allmänna förståelsen för och kännedomen om segelflyg betydligt mindre i USA än hos oss. Sen måste vi dessutom ta med i beräkningen att det relativt sett är mycket billigare att motorflyga i USA än i Sverige.

Men vi återvänder till våra segelflygare. Vi träffar där entusiaster från alla inkomstklasser

Harris Hill från luften. Landningsbanan är endast 100×500 m. Simbassäng, administrationsbyggnad och en av hangarerna är synliga på bilden. De många små stugorna där man bor är däremot helt dolda av skogen.



och oväntat många med ganska tunna plånböcker. Flera av segelflygarna hade fått ligga i och spara under hela året för att kunna unna sig nöjet att segelflyga en vecka i Elmira.

Men de har ju nästan alla egna plan? Det stämmer. Det finns strängt taget inga klubbägda segelflygplan som hos oss. Efter kriget har man i USA kunnat köpa hundratals kasserade oftast tvåsitsiga plan för några hundra dollar. Instrument etc. har det också funnits massor av till åtkomliga priser, så man behöver därför inte vara miljonär för att segelflyga i USA, även om man hittar en och annan.

HARRIS HILL

Från New York har man ungefär 400 km att åka i nordvästlig riktning för att komma till

staden Elmira, som fått sitt namn intimt förbundet med amerikanskt segelflyg. I början av 1930-talet upptäckte några segelflygare att det fanns

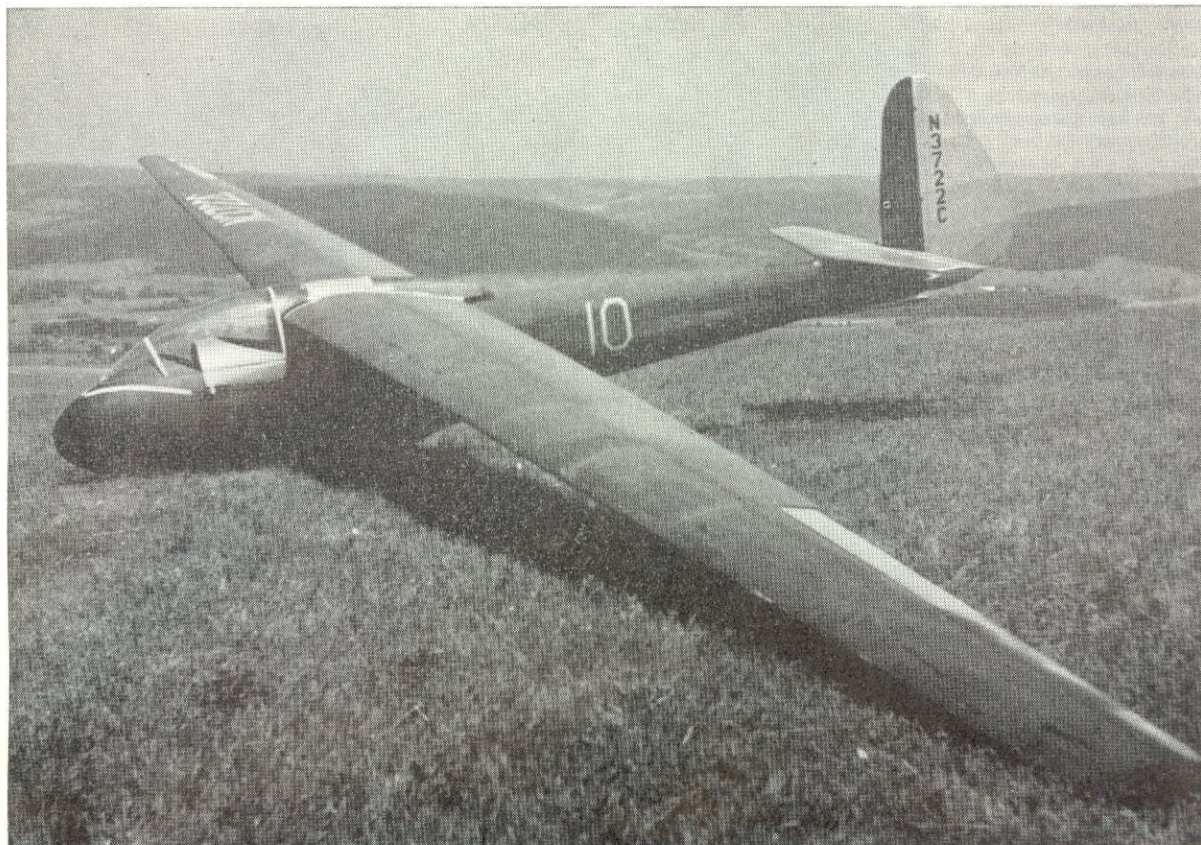
KLEPIKOVA SLAGEN!

Just vid ombrytningen av Övgårds artikel når oss meddelandet att Dick Johnson slagit Olga Klepikovas 12 år gamla världsrekord i distans på 749 km. Den 6 augusti flög han 550 miles — enligt en annan uppgift 545 miles — från Odessa i Texas till Salina i Kansas. Om vi räknar efter den lägre siffran skulle distansen bli 877 km, vilket ju gott räcker till nytt världsrekord. Från FAI har vi dock ännu inte hört någonting, så det är kanske klokast att tills vidare ta uppgifterna med en nypa salt.



Till höger Richard (Dick) Johnson överlägsen segrare i amerikanska mästerskapen 1951. Han är nu på jakt efter Olga Klepikovas världsrekord. Med det förnämliga plan han har (RJ-5 glidtal 1:42) och med Texas utomordentliga termik bör det finnas möjligheter.

Vad vore en amerikansk segelflygtävling och en publikställning över huvud taget utan en skönhetsdrottning? Det »laminarformade vingsmycket» Mary Rose Lorgan poserar villigt och glatt.



Världens för närvarande främsta segelflygplan RJ-5. Glidtal 1 : 42. Lägg märke till det lilla skevrodret, endast en sjättedel så stort som Weihses. Avsikten är att så litet som möjligt störa strömningen kring den tunna laminarvingen.

goda uppvindar kring ett av bergen strax intill. Sedan dess har Harris Hill blivit mötesplatsen för tävlingar och träffar. Likheterna med Alleberg är många. Båda skolorna är från början anlagda med tanke på hangflygning. Landningsbanorna uppe på bergen är ungefär lika långa medan banan på Harris Hill är hela hundra meter bred.

Turistbroschyren meddelar beredvilligt att platsen ligger på närmare 600 m höjd över havet, har ett angenämt klimat och att man under årens lopp lagt ner närmare en miljon dollar på berget. Där finns nu ett par ordenliga hangarer, ett tiotal småstugor, matsal för ett par hundra personer, administrationsbyggnader samt en liten men ytterst angenäm simbassäng. Och allt detta används egentligen bara en gång om året i samband med tävlingarna och så litet då och då över lördagar—söndagar, då en del segelflygare brukar komma dit upp. Det är inte att undra över att segelflygare från andra delar av landet tycker att pengarna kanske kunnat användas bättre.

Skall man vara riktigt ärlig så lever nog också Elmira till stor del på sina traditioner. Visst är det vackert där uppe, visst är det något särskilt att bo så där som en stor familj uppe på ett

berg. Men staterna i öster har sackat efter. Segelflygets tyngdpunkt har mer och mer förskjutits över mot Californien och mot Texas. I fortsättningen kommer det därför med all sannolikhet att bli dragkamp om platsen för amerikanska segelflygmästerskap och ev. VM. Elmira kommer nog att tvingas krypa ner en aning från sin hitintills upphöjda plats.

FLYGPLAN

Om man jämför prestandan på planen i årets tävling och i tyska mästerskapen på Rhön i Tyskland 1939 ligger fortfarande de amerikanska segelflygplanen långt, långt efter. Det kan man lugnt konstatera. Å andra sidan skall man kanske akta sig för att ur detta dra alltför vittgående slutsatser. Vi måste komma ihåg att i Tyskland var segelflyget helt statsunderstött och hade ett eget forskningsinstitut med högt kvalificerad personal. I USA har segelflyget fortfarande inget som helst statsunderstöd och är att betrakta som en sport, i vilken segelflygarna deltar för sitt nöjes skull.

Inget som helst statsunderstöd är kanske inte helt riktigt att säga. Skall vi ta det utan tvekan främsta planet RJ-5, som byggts av Ross och

Johnson, så hade det nog aldrig kommit upp till sitt nuvarande glidtal om inte största delen av arbetet utförts vid Mississippi State College under överinseende av dr A. Raspet som sedan ett par år tillbaka är just anställd av amerikanska staten. Där nere håller Raspet på och bygger upp ett litet men gott forskningsinstitut, som redan har hunnit göra en hel del insatser. Efter senaste ändringarna har RJ-5 kommit upp till ett glidtal av 1 : 42 och överträffar därmed tyskarnas »D 30». En liten detalj kanske kan påpekas. Skevroderen är endast en sjättedel så stora som på Weihe medan skevroderverkan är lika bra. Planet har dykbromsar endast på undersidan av vingen för att ingen ojämnhet skall få störa översidan. Dick Johnsson själv har lagt ner över 2.000 arbetstimmar på denna intressanta nykonstruktion.

»Schweizer 1 : 23» deltog i fyra exemplar. Planet visar inga större nyheter och ligger mellan Olympia och Weihe i perstanda men har inte kommit upp till något av dessa plans roderharmonier. Det intressanta är att det inte finns ett trästycke i planet utan såväl kropp som vingar

är av metall. Planet blir ju därmed så gott som underhållsfritt. Men råkar det ut för ett haveri, så är de endast fabriken, som kan reparera det.

Omkring en fjärdedel av deltagarna i amerikanska mästerskapen hade ordet »Experiment» målat på sina plan. Detta betyder, att de strängt taget har rättighet att göra precis vad som faller dem in. Vill de kapa vingen en halv meter, så var så god. Men som det amerikanska segelflyget trampat ur de första barnskorna, så är nog risken att man gör allt för stora dumheter ganska liten. Å andra sidan medför denna tillåtelse att experimentlustan hålls vid liv. Flera av deltagarna hade verkligen intressanta saker att komma med. På alla möjliga sätt har man sökt att förbättra glidtal, vilket sannerligen kan behövas på en hel del av planen, som inköpts efter kriget. De borde knappast benämnas segelflygplan. Glidflygplan är nog ett riktigare ord. Men man experimenterade, flög och hade roligt.

KARL-ERIK ÖVGÅRDS ARTIKEL
fortsätter och avslutas i nästa nr.

Vill ni hoppa fallskärm?

I förra numret kunde Looping meddela att KSAK funderar på att ta upp fallskärmssport på sitt program. I väntan på ytterligare besked hade vi tänkt göra en helt privat liten undersökning om det finns något intresse för saken bland den svenska allmänheten.

Vill ni vara med och hoppa fallskärm som sport, om utbildningen ordnas på ett tillfredsställande sätt och den sportsliga sidan av saken får sitt rättmätiga beaktande?

Skicka in edert svar till Looping före den 20 september. Använd kupongen här nedan eller skriv svaret på ett vanligt brevpapper. Motivera gärna svaret och glöm inte att sätta ut namn, adress, yrke och ålder. Det är viktigt för sakens vidare utveckling. Skriv »Loopings fallskärmsklubb» på kuvertet. OBS. Svaret är inte på något sätt »bindande».

SÄND IN KUPONGEN I DAG!

Till Looping, Box 3063, Stockholm 3.

- 1) Jag vill vara med och hoppa fallskärm enligt ovannämnda betingelser.
- 2) Jag vill inte vara med och hoppa fallskärm som sport.
- 3) Jag vill inte vara med och hoppa fallskärm som sport, men är intresserad av att på annat sätt arbeta för fallskärmssporten i Sverige.
(stryk det som ej önskas)

Namn:

Bostad:

Postadress:

Yrke: Födelseår



Vad är flygpojkarna?

»Flygpojkar i USA» och »Flygpojkar från England, Kanada och USA gästar Sverige» har varit ofta återkommande rubriker i dagstidningarna de senaste veckorna. Vad är då flygpojkarna för någonting och hur har man kunnat ordna de här trevliga resorna?

Hösten 1950 presenterade flygvapnet sin nya ungdomsorganisation. Pojkar i åldrar mellan 13 och 19 år inbjöds att under vintern kostnadsfritt delta i kortare kurser i ämnen som har nära beröring med flygvapnet. Det fanns en hel del att välja på från flygning i link-trainer och motorlära till väderlekslära och fotolaboratorietjänst. En gång i veckan träffades pojkar och deras lärare. Kvällarna anslogs emellertid icke enbart till kursverksamhet, man bjöds även på föredrag över intressanta flygupplevelser och trevliga flygfilmer förekom då och då. Cirka en söndag i månaden ägnades åt studiebesök. Man besökte en främmande flottilj eller ägnade sig åt att så långt sig göra åt studera det egna förbandets stridsflygplan och deras hjälpmedel. Intresset har hela tiden varit på höjdpunkten och pojkar formligen suger åt sig allt som har med flyg att göra.

Nu är det givetvis inte meningen att pojkar skall bli spränglärda i sina respektive ämnen. Flygvapnet vill bara skapa förståelse för sitt vapenslag och få pojkar airminded. Man vill visa vad flygvapnet är, hur det arbetar, vad man begär av den som ägnar det sina tjänster. Kort sagt en svensk pojke har här sin chans att inifrån få en uppfattning om det yrke som han eventuellt tänker ägna sig åt.

Så har organisationen flygpojkar, som för närvarande består av omkring 1000 medlemmar, arbetat under det gångna året och ungefär i samma stil tänker vi fortsätta. Några uniformer har pojkar icke haft hittills men den frågan kanske aktualiseras längre fram. Vi har tills vidare nöjt oss med ett flygpojkar märke att bäras på rockuppslaget. Delvis torde av ovanstående ha framgått att flygpojksavdelning endast finns vid eller i närheten av våra flygflottiljer. Förfrågningar angående möjligheten att skapa flygpojksavdelningar även på andra platser har icke saknats och framtiden får väl ge svar på frågorna.

Kapten Sten Dalborg som närmast har hand om de svenska flygpojkar och som varit värd vid de utländska flygpojkar besök i Sverige nyligen, svarar på rubrikfrågan.

Flygpojkar firar alltså i dagarna sin ettåriga tillvaro, men motsvarande eller liknande organisationer i främmande länder har betydligt flera år på nacken. Sålunda firar den amerikanska Civil Air Patrol i år sitt tioårsjubileum. Redan i början av 40-talet började denna organisation med ungdomsutbytet. Till en början skedde det med Kanada (Air Cadet League) men så småningom kom allt flera länder med. I samband med tioårsjubileet i år

har man tagit ett krafttag och utbytet har i sommar omfattat icke mindre än 14 olika länder från Portugal och Spanien i söder till Norge och Sverige i norr. Flygpojkar har således haft 5 pojkar och två ledare över i Förenta staterna under tre veckor och i gengäld har motsvarande antal »air cadets» (Civil Air Patrols pojkar tituleras så) gästade Sverige. Samtidigt har flygpojkar haft utbyte med Kanada (en från vardera landet) samt inbjudit en engelsk pojke ur Air Training Corps. Dessa besök och återbesök syftar till en bättre förståelse länderna emellan, samt till ökad kännedom om varandras seder och problem. Kommer därtill att en resa över polen måste vara en upplevelse för en 17–18 års grabb, så torde summan av det nu påbörjade flygpojksutbytet utgöra en god och stabil länk i det internationella samarbetet.

Fram- eller baklänges?

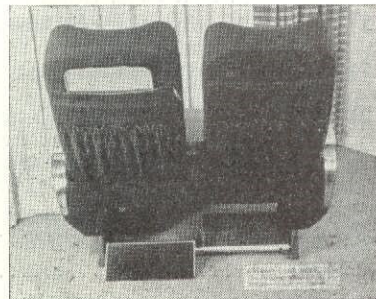
Diskussionen om stolarnas placering i passagerarflygplanen tar nog aldrig slut. Framlänges eller baklänges är frågan. Nu har ICAO deklarerat att stolarna i trafikflygplanen bör vara 50 % starkare än vad de nu är — av säkerhetsskäl. De bör enligt ICAO kunna motstå en acceleration (heter det så i detta fall?) som är nio gånger jordaccelerationen för att öka skyddet för passagerarna i händelse av nödlandning. Nu fordras sexfaldig styrka.

ICAO har således bara uttalat sig om styrkan men den här gången inte om placeringen. I detta sammanhang förtjänar påpekas att det för några år sedan i Eng-

land inträffade en nödlandning med ett trupptransportplan som i experimentsyfte försetts med bakvända stolar. På grund av de goda erfarenheterna från denna nödlandning har de flesta brittiska trupptransportplan försetts med bakåtvända stolar.

Även de civila flygbolagen har haft sina funderingar på att låta passagerarna åka baklänges, men hittills har saken fått förfalla då de flesta passagerare — alltså inte bara äldre damer — föredrar att åka därät näsan pekar.

I februari 1950 havererade ett brittiskt militärplan i närheten av Bromma. Större delen av passagerarna undgick svårare skador tro-



De nya SAS-stolarna i all sin härlighet.

ligen just därför att stolarna var vända bakåt. Men passagerarna i den DC-3:a som havererade den 1 april i våras också vid Bromma klarade sig kanske just därför att stolarna *inte* var vända. På grund av att den ena vingpetsen tog första stöten mot marken svängde flygplanet ett halv varv, varför vid den kraftiga uppbromsningen passagerarna trycktes bakåt mot ryggstöden.

*

På tal om stolar meddelar SAS att detta bolag och Hardman Tool & Engineering Company, Kalifornien,

har träffat ett avtal, som ger SAS rätt och licens att tillverka och sälja två typer av Hardmans flygplanstolar, nämligen den s. k. sleeperette- eller siestastolen samt en turistklass-stol.

Hardmans »sleeperette» är först och främst konstruerad för komfort och har bl. a. följande finesser: montering på särskilda glidskenor, som tillåter variabelt stolavstånd; möjlighet att fälla stolen 70° bakåt till bekvämt sovläge; särskilt ben- och fotstöd i två olika lägen; serveringsbord, m. m.; vetenskapligt utformade stolsryg-

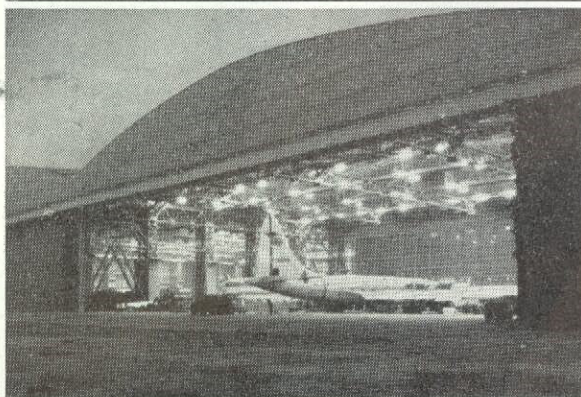
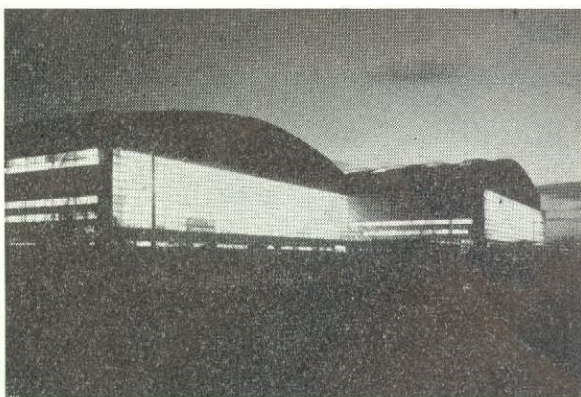
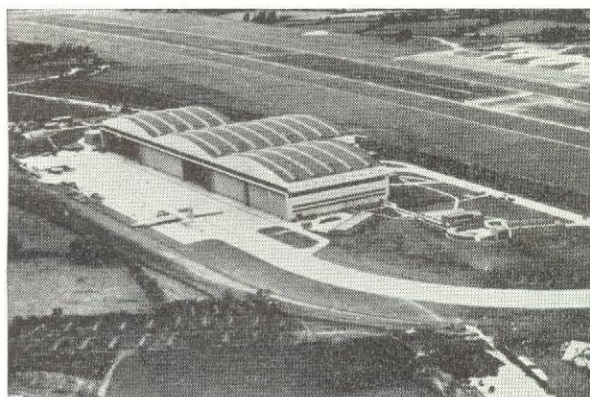
gar med bekvämt huvudstöd; maximalt utrymme under stolen för bakomsittande långbenta personer, etc. Fastsättningsanordningen i golvet tål en belastning på upp till 9 g, vilket utgör en extra säkerhetsåtgärd (Se ICAO:s rekommendation ovan).

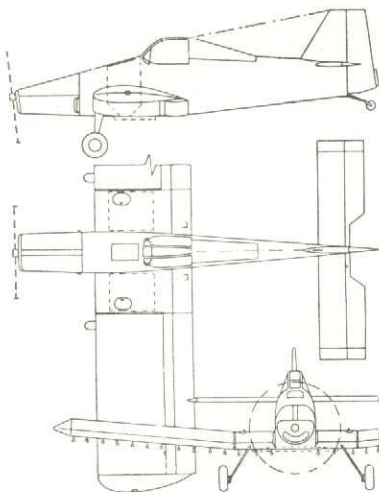
SAS kommer att tillverka dessa stolar vid sina verkstäder på Kastrup, Köpenhamn, och förberedelserna för tillverkningen är redan så långt framskridna, att SAS beräknar ha ett stort antal stolar leveransklara redan före utgången av detta år.

"Brabazons hus"

När engelsmännen 1942 beslöt att bygga flygjätten Brabazon var man inte på det klara med var eller hur denna gigant till flygplan skulle hyllas. Bygget kom inte igång förrän i november 1944 och då hos Bristols fabriker vid Filton i närheten av staden Bristol. Man hade tänkt sig att bygga en startbana samt hangar och verkstäder för Brabazon antingen vid Weston-super-Mare eller vid Heathrow, men undersökningar visade att det skulle ta alltför lång tid att få byggnaderna färdiga på Heathrow, som höll på att byggas ut till en internationell storflygplats, samt att marken vid Weston inte lämpade sig till startbanor för Brabazons 130 tons flygvikt. Så småningom beslöt man att bygga både hangar och verkstäder vid Filton samt att öka ut en av banorna där för Brabazons räkning.

Arbetet påbörjades i april 1946 och i september 1949, d. v. s. samtidigt som Brabazon gjorde sin jungfruflygning, var det hela klart. Men då hade projektet antagit dimensioner som man knappast tänkt sig från början i och med att BOAC:s över-
synsverkstäder för långdistanstrafiken flyttats från Montreal i Kanada till Filton. »Brabazons hus» med BOAC:s hangarer och verkstäder utgör i dag ett av världens största byggnadskomplex i sitt slag. Några siffror kan kanske vara intressanta: Byggnaden är 321 meter lång, golvytan är drygt 30.000 m², kubikinhållet 3,06 miljoner m³. Stålkonstruktionen väger 9.200 ton. Dörrarna som är av aluminium omfattar hela byggnadens längd och är drygt 20 meter höga.





En förening av »flygande lantbrukare» eller U. S. National Flying Farmers Association, har i samarbete med diverse andra institutioner gått i bräsch för ett verkligt förstklassigt jordbruksplan och under ledning av Fred E. Weick, känd bl. a. såsom chefskonstruktör på Ercoupe, har man nu fått fram ett plan som kan anses vara något alldeles speciellt. Beteckningen är Ag. 1. Planet är byggt i Texas och i första hand



NY "PUDERVIPPA"

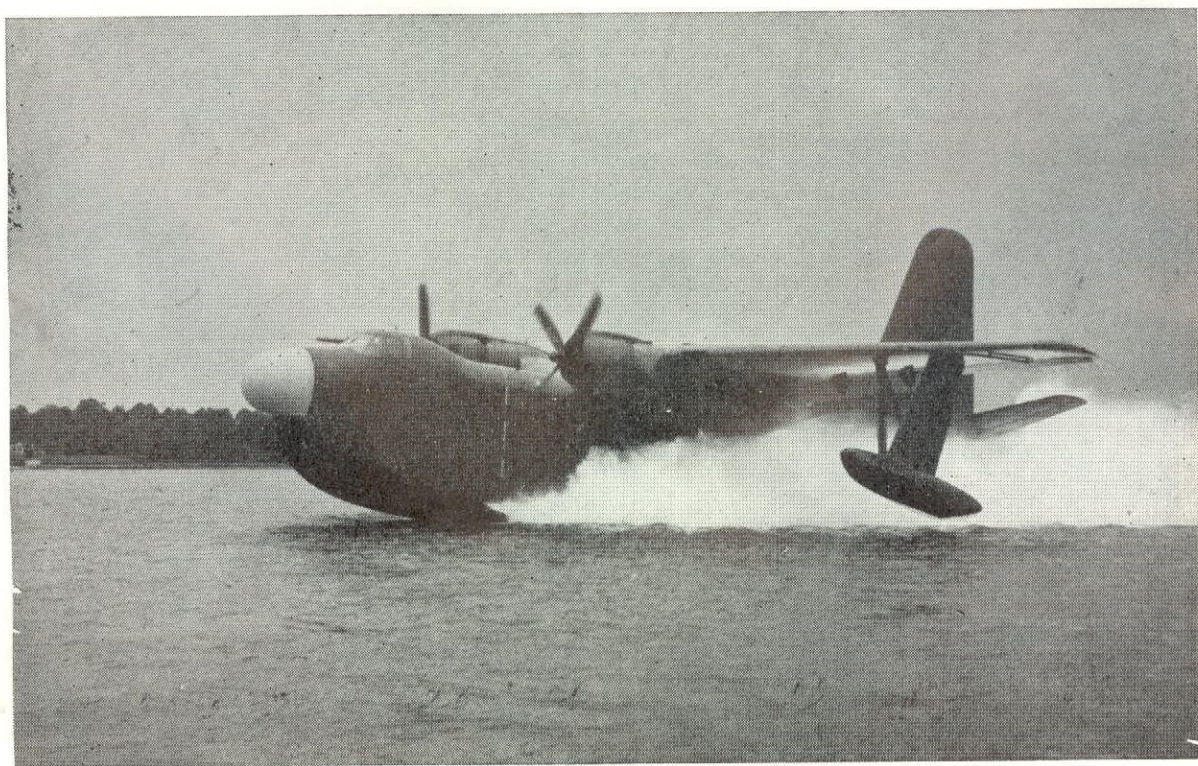
avsett för bepudring. Ag. 1 är ett ensitsigt lågvingat monoplan i helmetall utrustat med en 225 hk Continental motor och fast landställ av »Cessna-typ» med lågtrycksdäck. Flaps och slots gör planet lättmanövrerat även vid mycket låga hastigheter. Puderaggregatet rymmer 0,76 m³ och är inrymt i kroppen. Tankar för besprutningsvätska finns i mittvingen och rymmer 570 l. Spännvidden är 11,89 m, tomvikten 863 kg och flygvikten 1544 kg. Följande prestanda för full last uppges: Maxfart 184 km/tim, marschfart

160 km/tim, landningsfart 72 km/tim, (landningsfart utan last 60 km/tim), tjänstetopphöjd 3600 m.

Landställsbenen har skarpslipats framtill för att kunna skära av stängseltrådar etc som planet kan komma i beröring med under pudrarbete. Lägg vidare märke till flygkroppens profil som är utförd så att ledningar o. dyl. skall glida över kabinen. Fastbindningsanordningarna slutligen tål upp till 40 g, så man kan säga att alla hänsyn har tagits till omständigheterna...

Mot U-båtar

Detta är amerikanska marinflygets senaste antiubåtsplan, Glenn L. Martins P5M-1 Marlin flygbåt som nu beställts i »ett stort antal exemplar». Planet är utrustat med två Wright turbo-compound motorer om vardera 3250 hk och det allra senaste på radarområdet för lokalisering av ubåtar. Bland nyheterna för flygbåtar kan nämnas de »hydroflaps» som haft premiär just på denna typ och som gör körningen på vattnet ytterst lätt.



Den flygande vikingen

Av Gunnar Lorentz och Sigge Hommerberg

Forts. fr. föreg. nr

Dagen därpå återvände Pritchard och Bottoms, och denna gång föredrog löjtnanten att landa med indragna hjul. Monteverde, som hade fått reda på att det drog ihop till oväder, sände skyndsammast en av sina män, korporal Howarth, till maskinen för att upplysa Pritchard härom. Han måste ge sig i väg omedelbart och försöka nå sin bas innan ovädet hann bryta ut.

Så fort Pritchard fått situationen klar för sig, startade han och med planet följde korporal Howarth.

Nästa morgon kom från patrullbåten en radioförfrågan till P.N.9 E. om amfibiesplanet fortfarande var kvar där borta.

Då förstod man på båda håll, att en olycka måste ha inträffat eller att i bästa fall en nödlandning hade företagits av löjtnant Pritchard. Patrullbåten satte sig i förbindelse med närmaste flygfält och spaningsflyg gick därefter ut de följande dagarna och sökte efter den försvunna besättningen. Men man fann ingenting då.

Den sjätte december påträffade kapten Turner spillrorna av amfibieplanet inte långt från kusten. Antagligen hade det råkat rakt in i dimman och ovädet och krossats mot någon klippvägg. De tre, löjtnant Pritchard, radiotelegrafist Bottoms och korporal Howarth, hade ljugit en ögonblicklig död.

Sex man av den ursprungliga besättningen på P.N.9 E. var fortfarande kvar i isöknen: kapten Monteverde, löjtnanterna O'Hara och Spencer, sergeanterna Spina och Mest samt mekanikern Wedel. Dessutom hade tillkommit stabssergeant Tetley.

Skulle ett par av dessa våga ta risken att med den återstående motorsladden försöka komma över istäcket till en av stationerna? Man behövde inte grubbla över detta problem någon längre tid. Ett fruktansvärt oväder bröt nämligen ut och skrinlade varje tanke på att ens vistas utanför maskinen. Motorsladden var efter en halv timme helt och hållet begrävd i snömassorna, och inne i flygkroppen satt de sju och svepte in sig i filter, presenningar och fallskärmsduk.

I flera dagar fortsatte de arktiska snöstormarna, och det blev mer och mer klart för dem alla, att de måste bereda sig på att övervintra på denna guds-förgätna plats. Det fanns ingenting annat att göra än att försöka få ut det bästa möjliga av situationen. Sergeant Tetley, som var van vid grönländska förhållanden, började, så fort ovädet hade avtagit i intensitet att gå i författning om att bygga en snöhydda. Han instruerade de andra, och med deras hjälp dröjde det inte länge, förrän en ganska välformad sådan dolde sig inne i själva planet!

Kapten Monteverde och löjtnant Spencer tog på sin lott att uppspara nedkastad proviant. Best tjänstgjorde som kock och klarade sin sysselsättning till allas belåtenhet. Wedel, som satt vid radioapparaturen, var ofta i förbindelse med de olika stationerna, men de rapporter han erhöll var sällan av det mera uppmuntrande slaget. De innehöll huvudsakligen meddelanden om att räddningsexpeditionerna på grund av det dåliga vädret eller av andra vidriga omständigheter tillsvidare måste inställas.

Något mer än en vecka hade förflutit, då O'Haras förfrusna fötter märkbart började försämrast. Skulle han komma någorlunda helskinnad undan, måste han få en ordentlig läkarvård. Då de inte kunde räk-

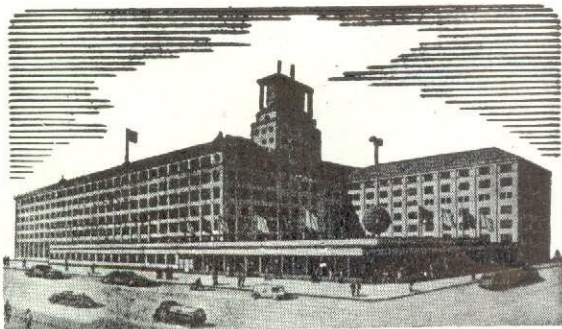
na med att något plan eller hundspann skulle komma till undsättning inom den närmaste tiden, återstod för dem bara en sak, nämligen att själva utrusta en expedition.

Den sjunde december var en strålande dag, vindstilla och solig. Tetley kunde inte önska sig ett bättre väder. Man grävde fram motorsladden och väl inpackad lades O'Hara ovan på den. Tetley körde den, framför gick Spencer i snöskor och provade istäcket. Bakom, sist i raden, gick Wedel.

Efter ett par kilometer körde sladden fast i snön. Wedel kom upp till den för att skjuta på bakifrån. Plötsligt föll han. O'Hara hörde ett rop från honom och märkte, hur ett par händer försökte få tag i den sovsäck, han låg i. Han reser sig upp. Han ser hur Wedels händer bara krampaktigt glider utefter sovsäckens tyg. Detta är helt nedisat och ger ingen möjlighet till ett grepp. O'Hara, krympling som han är, gör allt vad som står i hans makt för att nå sin kamrats händer. Men han räcker inte fram. Och med ett skrik försvinner Wedel i djupet.

Snötäcket hade brustit och bakre delen av sladden stod ut över sprickan. Tetley insåg den fasansfulla belägenheten. Han ansträngde motorn till det yttersta. Sladden gjorde ett ryck och hamnade på betryggande avstånd från klyftan.

Tetley och Spencer kröp försiktigt tillbaka mot sprickan. De ropade efter Wedel. Något svar kom inte. Det enda, som mötte deras förtvivlade blickar, var en mörk avgrund.



*Goda varor
till låga priser*

ÅHLÉN & HOLM AB

STOCKHOLM 20

De måste vidare. Motorsladden fortsatte och Spencer gick framför. Men färden varade endast några kilometer till. Smörjoljan hade frusit och sprängt ett rör.

Det vackra vädret hade till råga på olyckan försvunnit, och i stället närmade sig en snöstorm. Det återstod bara att slå läger. De två reste ett tält, bar in O'Hara, hämtade en smula proviant och kröp sedan in själva. Snön virvlade runt och dolde snart sladden och tältet, i vilket tre dödströtta och pinade män lyssnade till den rytande stormen.

De sex kvarvarande på isen blev sålunda delade i två grupper. Den ena fanns borta i vraket och den andra i ett tält ungefär tio kilometer nordöst om P. N. 9 E. För båda verkade det lika tröstlöst. Men trots att vädret inte var det bästa, kunde de ändå lita på att Bernt Balchen gjorde vad han kunde för att få i väg flygplan med paket, som kunde hålla livhanken uppe på dem. I en av hans rapporter från dessa trista dagar står att läsa:

»Då dagsljuset nu varar endast några timmar, vilket gör att vi för att kunna bistå P. N. 9 E. måste företaga såväl uppstigningar som landningar på B. W. 8 i mörker, har jag beslutat sända kapten Turner med en B-17 till flygplatsen B. E. 2. Härifrån skall han i fortsättningen flyga till P. N. 9 E. och nedsläppa förnödenheter.»

Kapten Kenneth Turner flög sedan flera turer till vraket och kastade ned proviant. Redan på en av de första upptäckte han O'Hara-gruppen, som hade ersatt sitt tält med en snöhydda. Men det stod klart för alla, att det kunde endast vara en tidsfråga om hur länge den sjuke löjtnanten skulle förmå uthärda i sina kval. Vad hjälpte det, att Turner sände ner aldrig så mycket medicin. Den kunde inte bota en man, som låg med förfrusna fötter i en sovsäck ute på isvidderna där temperaturen höll sig omkring -40°. Vid det här laget var han dessutom så svag att man inte vågade taga ut honom ur sovsäcken. Han fick ligga kvar i den oavbrutet under hela den följande tiden.

Det var en fruktansvärd vinter. En julvecka i mörker och hopplöshet, en nyårsafton utan ett leende. Januaristormarna svepte kring de båda ensamma lägren i all sin obändiga vildhet. Även i en vänligt blinkande stjärna, såg männen något av gäckande hän. Hur länge skulle detta pågå? Var det meningen, att de för alltid skulle stanna här? Kanske en räkna i morgon snabbt skulle besegla deras öde? Vad visste de egentligen?

Januari gick till ända, och en ny månad kom. Spencer och Tetley vårdade så gott de kunde den stackars O'Hara. Försökte på tusen och ett sätt att muntra upp honom och han å sin sida kämpade hjältemodigt vidare. Men de förstod alla tre, att om inte hjälpen och befrielsen kom inom de närmaste dagarna betydde det slutet för O'Hara. Han hade fått kallbrand.

Den femte februari lugnade sig snöstormen, och Bernt Balchen beslöt att ta chansen. Han startade med en Catalina-flygbåt och kretsade efter någon timme över deras läger. Fanns det någon möjlighet att landa här? Han spejade efter en lämplig plats, och slutligen bestämde han sig för en liten fläck strax intill deras snöhydda. Att landa normalt var fullständigt uteslutet. Enda sättet var att företa en buklandning, alltså att låta planet glida på sin egen kropp. Han gjorde försöket och lyckades. Inte ens en skräma på maskinen!

Spencer och Tetley hälsade honom med glädjetjut. Man bar försiktigt in O'Hara i planet och tog plats. Klart för start! Motorerna brummade och... Nej, planet ville inte röra sig ur fläcken. Det hade frusit fast. Av igen. En del av besättningen fick springa

fram och tillbaka ovanpå vingarna. Planet kom i gungning och lossnade från isen. In i maskinen. Ny start. Samma historia. På den korta stund, som förflutit från det männen lämnat vingarna och till dess de kommit in i flygplanet, hade detta frusit fast på nytt. Det var bara att börja om från början igen. Sprängmarsch på vingarna och maskinen kom fri från isytan. I samman ögonblick lät Balchen planet börja glida framåt. Mannarna hade fått order om att placera sig på isen i cirkel med stora luckor mellan varandra. Så körde han runt och plockade upp dem. En efter en grep tag i repstegen, som hängde ut genom dörren, och klättrade in i maskinen.

Alla var ombord. Balchen drog på full gas. Maskinen rusade i väg, lyfte och nådde kort därefter lyckligt stationen. Efter nittio ohyggliga dagar var de tre äntligen i säkerhet. Det var en glad Balchen, som den femte februari skrev: »Den första avdelningen av P. N. 9 E:s besättning evakuerades i dag till B. E. 2.»

Löjtnant O'Hara lyckades man rädda till livet, men båda benen måste amputeras. Han vägde före nödlandningen 81 kilo. När man tog upp honom ur sovsäcken, var hans vikt 27 kilo.

Återstod nu Monteverde, Spina och Best. Situationen för dem var oförändrad. Kapten Turner flög fortfarande proviant till dem, men något hundspann hade de ännu inte sett skymten av. Tre veckor i februari var vädret för övrigt så dåligt att man inte ens kunde ge sig dit med något plan. Då fick de tre uteslutande leva på konserver. Och när så småningom bränslet tog slut och de inte längre kunde värma sin mat, upptinade de konserverbrukarna med sin egen kroppsvärme.

Mars månad var provande. Flera gånger var Best nära kollapsen, och de två andra hade all möda i världen att vakta honom, så att han inte gav sig ut och kastade sig ner i någon spricka. Men i början av april kom hjälpen.

Den sjuttonde nåddes de förolyckade av ett glatt budskap: Balchen hade landat med ett plan vid motorslädsläget, alltså precis på samma plats, från vilken han hade plockat upp O'Hara-gruppen. Här hade han lastat ur ett hundspann, och tre man var nu på väg till P. N. 9 E. med detta.

Monteverde och hans kamrater spejade hela den följande dagen mot horisonten i hopp om att få se en skymt av hjälpexpeditionen. När aftonen kom, såg Monteverde något som han ville tyda som hundspannet. Han ropade på de två andra och alla tre stirrade hän över det väldiga snöfältet. Långt där borta i fjärran urskilde de verkligen en mörk punkt, som tycktes röra sig. Det måste vara de tre männen med hundspannet.

I flera timmar satt de sedan och väntade inne i vraket. Otåligheten växte. Monteverde måste ut igen och se efter om sladden kommit närmare. Hans ögon fann till slut den gäckande punkten. Stod den stilla eller rörde den sig? Hade de kört fast i drivorna och slagit läger? Vad skulle han våga tro? Det var ju en tungt lastad släde, ty på den skulle finnas proviant för sex personer.

Monteverde tog två skidor och ställde ner dem på några meters avstånd från varandra i snön, så att de och punkten i fjärran löpte samman i en rät linje. Han väntade en timme, innan han mätte in på nytt. Punkterna möttes inte längre. Det betydde, att räddningsmannskapet arbetade sig fram!

Monteverde, Spina och Best tillbringade ännu ett par irriterande timmar i maskinen. Men när de hörde hundarnas skall och människens rop, sprang de ut i den halvljusa natten och väntade ute på snötäcket. Nu kunde hjälpen inte vara långt borta. Men det dröjde ytterligare en timme, innan de fick syn på

hundarna, släden och de tre männen. Så försvann dessa i en liten ravin.

Man kröp in i vraket på nytt. Timme efter timme gick och ingenting hände. Varför kom de då aldrig? Denna malande ovisshet! Kunde ett öde vara så grymt att låta en olycka ske nu, då hpälpen tycktes så nära? — Men så uppfångade man hundarnas skall igen.

Vid 4-tiden på morgonen kom räddningsexpeditionen fram. Den bestod av kapten Strong och sergenterna Dollyman och Healy.

De började omedelbart att pyssla om de tre, som nu bott i vraket 129 dagar. Efter den sista spänningsfyllda väntan, var de fullkomligt slut och fick tagas om hand som små barn.

Fram på dagen hade de kryat på sig och resan hem kunde anträdas. Då släden var hårt lastad och man inte ville anstränga hundarna i onödan, beslöt man sig för att alla sex skulle följa efter till fots. Det blev en tung vandring. Till slut förmådde inte Spina längre och han fick då tillåtelse att åka.

Efter tre timmar gav också Monteverde och Best tappt. Men eftersom det var omöjligt att belasta släden ytterligare, återstod ingenting annat än att dela på sällskapet.

Kapten Strong slog därför upp ett tält och i detta fick Dollyman stanna kvar hos Monteverde och Best. De övriga fortsatte färden till Tetleys snöhydda i det gamla motorslädsläget.

Tidigt nästa morgon selade Healy hundarna och med en lätt lastad släde for han för att hämta dem, som lämnats kvar i tältet. Hela vägen från snöhyddan och di var markerad med gula flaggor.

Utan missöden nådde han fram. Monteverde och Best fick ta plats på släden, medan Dollyman körde och Healy skidade bakefter. Vädret var vackert och humöret prima.

Senare på dagen var alla sex samlade i snöhyddan, som för de tre från vraket tycktes som ett sådant under av komfort och hemtrevnad, att de måste kalla den för Imperial Hotell. Vad gjorde det sedan, att de närmaste dagarna gick i stormens tecken, här hade de det utmärkt med torra sovsäckar och rikligt med proviant.

Den femte april kom Balchen och Dunlop med Caltinan. För att kunna ta ombord alla sex hade de ingen onödig last och ett minimum av bensin med sig. Endast så mycket att den skulle räcka för en flygning tillbaka. De sex klev ombord och man gjorde sig redo till start. Propellrarna snurrade och flygbåten rusade fram över snön men lyfte inte. Dagen var kav lugn. För att maskinen skulle kunna höja sig, fordrades det åtminstone någon vind.

Tidigare hade man alltid ondgjort sig över stormar och oväder, nu då de hade det vackraste väder på månader, skulle det också visa sig vara till förtret. Vindstillan höll sig ett helt dygn, men på eftermiddagen påföljande dag ansåg Balchen, att vinden var tillräcklig.

Äter satt allesamman i maskinen och Dunlop startade. Otur igen. Den vänstra motorn fattade eld, och ett av oljerören brändes av. Det tog sina rundliga timmar, innan Dunlop hade fått reparerat skadan, men till slut var man efter alla olyckor och bedrövelser uppe i luften och på väg hem.

De olika startförsöken hade tagit ganska avsevärt på det snålt tillmätta bränslefforrådet, och när fem minuter av flygningen återstod, pekade bensinmätaren på nollstreck. Vilket ögonblick som helst kunde motorerna stanna, men Dunlop lyckades tydligen pressa fram bensin ur tomma intet, ty mot förmodan nådde han utan missöden flygfältet.

Äventyret var lut. Fem långa månader hade då gått sedan P. N. 9 E. kraschade. Två man av den ur-

sprungliga besättningen hade mött döden på isvidderna, sju hade efter fasansfulla strapatser kommit hem igen och tre liv från de olika hjälpexpeditionerna hade gått till spillo. — Men P. N. 9 E:s ursprungliga uppgift, att finna transportplanet C-53, blev aldrig löst. Det var och förblev borta någonstans på Grönlands väldiga ismantel.

TYSKA BASEN FÖRINTAD ENLIGT ORDER.

Ända sedan det ögonblick Balchens radiotelegrafister för första gången lyckades ta in en tysk sändare från Gröland, hade en uppgift varit fullkomligt självklart även utan order från högkvarteret i Washington: den tyska bas, som etablerats på Gröland och därifrån sände de kanske värdefullaste väderleksrapporter den tyska krigsmakten kunde önska sig, måste till varje pris förintas.

För att inse vikten härav är det nödvändigt att ta i betraktande vissa avgörande meteorologiska fakta. För den som före kriget med mer eller mindre likgiltig uppmärksamhet följde radioprognoserna för den kommande väderleken ingick den meteorologiska situationen på Gröland som en vital beståndsdel. Med ledning av de uppgifter, som väderlekstjänsten i detta område lämnade, var de möjligt att i stora drag bestämma utvecklingen för just de regioner, som i krigstid trafikerades av konvojer, u-båtar och flyg mellan Amerika och Västeuropa, och vidare att med relativ säkerhet förutsäga väderleksutsikterna för norra och mellersta Europa, d. v. s. de omständigheter, som måste ha en ovillkorlig inverkan på strategin till lands, till sjöss och i luften. När krigsutbrottet kom, upphörde automatiskt radioinformationerna på denna punkt.



Bygg själv en flygande modell av nödlandat rymdskepp!

Efter amerikanska flygvapnets fantastiska rapporter (som just utgivits i Scullys bok) har flyging. Sigurd Isacson konstruerat en flygande modell av det »tefat» som störtat i USA. Modellen finns i lättbyggd sats med alla delar färdiga, tryckt aluminiumhölje, startrotor och detaljerad ritning — allt för bara 3:90. Diameter 170 mm.

Med varje byggsats följer dessutom ett spännande häfte med en mängd bilder som avslöjar konstruktion, framdrivning, inredning mm.

Bli först att avslöja »flygande tefatens gåta» för kamraterna. Fråga i dag i Din affär! Sänd annars in kupongen!

Till Ingenjör Sigurd Isacson, Lidingö



SIGURD ISACSON
LIDINGÖ

... FLYGANDE TEFAT byggsats 3:90

... STOR tub ÖRN-cement 0:90

Namn

Adress

Silver, guld och diamanter

Som Looping kunde meddela för en månad sedan enades man vid FAI-konferensen i Bryssel i juli bl. a. om nya bestämmelser för de internationella segelflygmärkena. Dessa bestämmelser finns nu översatta till svenska och Looping är här i tillfälle att återge dem in extenso.

Lägg särskilt märke till punkt 1.5. om urkopplingshöjden. Där har för första gången i segelflygets historia verkligt klara besked lämnats i denna alltid omdiskuterade och många gånger ömtåliga fråga. Nu är det enligt vårt förmenande fullständigt klart på denna punkt. Man får välja urkopplingspunkten hur högt man vill (upp till 1 % av distansen), men det »kostar» åtskilligt att gå över 1000 m. Punkten bör nog begrundas av distansflygarna.

Man bör också komma ihåg att dessa bestämmelser gäller från och med den 1 augusti 1951. Vad som har hänt dessförinnan faller under de gamla bestämmelserna.

Barograffrågan har också varit en ständig källa till diskussioner. I punkt 1.6. har tillkommit en enligt vårt förmenande mycket förständig passus som säger att barograf inte fordras vid sådan uthållighetsflygning och distansflygning som kontinuerligt övervakas av kontrollant. Man bör emellertid inte förväxla dessa bestämmelser med rekordbestämmelserna. En bearbetning av dessa motses också och Looping avser att publicera även dessa så snart de blir klara.

Bestämmelser för FAI:s internationella segelflygmärken.

1. Allmänna fordringar.

1.1. Tre prov erfordras för erhållande av vart och ett av dessa märken.

1.2. Högst två prov får utföras under en och samma flygning. Undantag utgör diamantmärket, vars samtliga tre prov må utföras under en och samma flygning.

1.3. Varje prov får samtidigt räknas som prov för vart och ett av de tre märkena förutsatt att provet ifråga fyller för respektive märken gällande fordringar.

1.4. Föraren skall vara ensam i flygplanet.

1.5. Vid distansflygning får höjdskillnaden mellan urkopplingspunkt och landningsplats ej överstiga 1 % av totala distansen. Därest denna höjdskillnad överstiger 1000 m blir godkända distansen = totala distansen minus 25 gånger den del av höjdskillnaden som överstiger 1000 m.

1.6. Vid samtliga prov skall flygplanet vara försett med förseglad barograf. Denna skall förseglas och öppnas av godkänd kontrollant. Barograf fordras dock ej vid sådan ut-

hållighets- och distansflygning, som kontinuerligt övervakas av kontrollant.

2. Särskilda fordringar.

2.1. Silvermärke (Silver-C)

a) Uthållighet

En flygning på minst 5 t.

b) Distans.

En flygning på minst 50 km utförd antingen

1) på rakbana eller

2) på triangelbana, vars minsta sida ej får understiga 15 km.

c) Höjd.

En höjdvinst av minst 1000 m.

2.2. Guldmärke (Guld-C)

a) Uthållighet

En flygning på minst 5 t.

b) Distans.

En flygning på minst 300 km, utförd antingen

1) på rakbana eller

2) på triangelbana, vars minsta sida ej får understiga 80 km.

c) Höjd.

En höjdvinst om minst 3000 m.

2.3. Guldmärke med diamanter (Diamant-C)

Utförande av vart och ett av

följande prov berättigar innehavare av guldmärke att på detsamma anbringa en diamanter:

En distansflygning på rakbana av minst 500 km längd. En distansflygning på rakbana till angivet mål av minst 300 km längd.

En höjdvinst av minst 5000 m.

Diamanterna skall placeras upptill på guldkransen.

Diamanten placerad till vänster på märket (sett framifrån) representerar distansflygning till angivet mål, den till höger höjdvinsten och den i mitten distansflygningen om 500 km längd.

Oklart ändå!

Trots att märkesreglerna verkar klara och koncisa lämnar de dock åtskilligt att önska i fråga om entydighet. De tre första punkterna kan speciellt göras till föremål för diskussion, och Kalle Svansson som inte tar allting för gott har på Loopings begäran gjort en högst egenhändig kommentar till de nya bestämmelserna som återfinnas här nedan.

Om vi till en början håller oss till de två första punkterna finner vi, att man måste göra minst 4 flygningar för att få guld-C med tre diamanter. Silver- och guld-C fordrar 6 prov tillsammans och eftersom man här inte får göra mer än 2 prov under en och samma flygning, måste man göra minst 3 flygningar för att få dessa båda märken. De 3 proven för diamantmärket får man göra under en och samma flygning.

Enligt den tredje punkten skulle det emellertid vara möjligt att klara av alltsammans under en enda flygning, nämligen om man flyger 500 km till angivet mål med en höjdvinst på 5.000 m. För det tar säkert 5 timmar, innan man kommer fram.

Nu ska jag gärna erkänna, att en sådan »fantomflygning» säkerligen aldrig kommer att utföras av någon, som inte tidigare flugit åtminstone guld-C-sträckan. Men det hindrar inte att bestämmelserna är oklara.

Måste exempelvis en gosse, som gjort »5-timmars» och höjdvinsten för silver-C i en och samma flyg-

ning (termik) göra ett nytt 5-timmarsprov för guld-C? Enligt 1.2 borde han få göra det; enligt 1.3 borde han få slippa. Hur ska man räkna, om någon som har silver-C gör en distansflygning på 300 km till angivet mål och samtidigt får 3.000 m höjdvinst? Blir det guld-C och en diamant eller »bara» guld-C? Enligt 1.2 får han, när det gäller guld-C, inte göra mer än 2 prov i en flygning; enligt 1.3 får distansen tillgodoräknas för såväl guldmärket som en diamant.

De gamla bestämmelserna, som återfinns i KSAK:s i dagarna utkomna segelflyghandbok, var efter vad jag kan förstå fullt klara på de här punkterna. Av dem framgick, att en och samma prestation — exempelvis en distans — fick tillgodoräknas för vart och ett av de tre märkena, dock att för silver-C och guld-C *oberoende av varandra* högst 2 prov fick avläggas under en och samma flygning. Den tidigare beskrivna »fantomflygningen» skulle alltså endast behöva kompletteras med ett 5-timmarsprov för att silver-, guld- och diamant-C skulle vara klara i ett — kanske rättare två — svep.

Förmodligen har man avsett att de nya bestämmelserna skulle ha samma innebörd som de gamla, men det kan man då inte komma underfund med utan ett särskilt »vad är det». Det är litet tråkigt, när man »förenklar» så långt att det blir oklart. Får vi be om bestämmelser, vilkas rätta innebörd man inte behöver tveka om!

DIAMANT- FLYGARE

Från Jerzy Kulesza i Östertälje har red. fått ett brev i vilket det bl. a. heter:

»I nr 9/10 av Eder mycket intressanta Looping har jag under rubriken »Mot världsrekordet» läst följande sats: »Alf Hedman har nu chansen att bli Sveriges (kanske världens) förste innehavare av komplett diamant-C.»

Med anledning av detta vill brevskrivaren påpeka att det redan finns två segelflygare i världen som har komplett diamant-C nämligen amerikanen Joe Robinson som klarade sitt sista prov förra sommaren samt Tadeusz Góra, Polen, som blev klar bara någon vecka senare.

Red. har ännu inte kunnat kontrollera uppgifterna men tror de är riktiga. Bara nu ingen kommer och påstår att vi har färdiga diamantflygare här hemma också.

Red.

Looping blir månads- tidning

Från och med nästa nummer, som utkommer den 10 oktober, omläggs Looping till månadstidning. Denna omläggning är betingad av tekniska omständigheter och kommer icke att betyda någon minskning av tidningens totala utrymme. Varje nummer kommer att innehålla

flera sidor

än vad som hittills varit fallet och redigeringen blir i stort sett densamma med undantag av att samtliga avdelningar får större utrymme. Genom omläggningen har det blivit möjligt att äsätta tidningen ett

lägre prenume- rationspris

Helårsprenumerationen kommer i fortsättningen att kosta 9: 50 och halvårsprenumerationen 5: 00.

Prenumerera i dag och Ni får Looping gratis i tre månader

Om Ni prenumererar på Looping för hela 1952 nu, erhåller Ni tidningen gratis under resten av 1951, d. v. s. oktober-, november- och decembernumren utan särskild kostnad. Inskänd prenumerationsbeloppet 9: 50 på postgirokonto 45 35 30 i dag! Skriv »Looping 1952» samt namn och adress på ta-longen.

FLYGVAPNETS SKOLFLYGPLAN Sk 25 kommer icke att säljas ännu på en tid, meddelar flygförvaltningen. Hugade spekulanter få bida sitt tillfälle ännu en tid eller tills de nya skolflygplanen Sk 50 (Hollandsbyggda Safirer i den nya versionen) börjat levereras.

*

OSTERMANS AERO har sålt sina tre Lockheed Lodestar till USA, en nog så unik affär, då det inte förekommer så ofta att amerikanerna köper tillbaka flygplan från Europa. Anledningen till affären torde vara att priset f. n. ligger högt på all flygmateriel som är en begärlig vara samt att myndigheternas fordringar på de mindre flygbolagen för frakt- och passagerartrafik är så höga att en försäljning av materielen — åtminstone i vissa fall — kan vara att föredra. En icke så lyckad tendens i utvecklingen. Leveransen av Ostermans-planen sker flygledes. Det är Ulf Christenson och Arne Leibing som flyger över planen till USA. Ett plan är redan levererat och ett på väg över Atlanten när det skrivs. Routen går över Stavanger, Keflavik, Gander. Fina flygningar med så pass må plan, men så är det också erfaret folk i dem.

*

SUPER CONSTELLATION, det nya amerikanska trafikflygplanet, som omnämns på annan plats i detta nummer, skall tillföras Air France i inte mindre än 10 exemplar enligt ett kontrakt som i dagarna undertecknats. Priset på varje exemplar är cirka 1 1/2 miljon dollar.

*

AIR FRANCE upprätthåller för närvarande 16 förbindelser i veckan mellan Frankrike och Tyskland. De lokala linjerna medräknade trafikerar Air France i Tyskland sammanlagt 38 linjer per vecka.

*

JORDEN RUNT-RESOR MED FLYG är numera en alldaglig företeelse. Genom det samarbete SAS etablerat med det amerikanska flygbolaget North West Airlines (NWA) säljer SAS jorden runtbiljetter till specialpriser. En förutsättning är dock att delsträckorna Lydda—Tokio och New York—Glasgow eller omvänt alltid flyges med SAS, samt att delsträckan Tokio—Seattle, alternativt Tokio—Anchorage, alltid flyges med NWA. För mellanliggande delsträckor finnes flera alternativa resvägar. — Priset för hela rundresan är 7.860 kronor eller 8.313 kronor beroende på om resan över Atlanten företages under hög- eller lågsäsong.

I Looping nr 2 fanns en artikel »1000 modellflygare i Sverige», och nu undrar jag var 1. instruktören fått uppgiften om de 1000 modellflygarna ifrån. Han reserverade sig visserligen och sade »högst», men han kan nog vara glad om det finns 200 modellflygare som på verkligt allvar konstruerar och flyger. Intresset har svalnat under inflytande av KSAK.

Det uppgavs i artikeln att resor och dylikt är för dyra. Är detta skälet till att tävlingarna upphört? Jag tror det inte på följande grunder: Under andra världskriget och främst under de 3-4 första åren, hade vi flera tävlingar årligen av betydelse, SM, VT m. fl. Till dessa kom alltid ett stort antal deltagare. Varför? Inte för att man hade mera pengar till resor på den tiden utan därför att modellflygarna hade det rätta intresset. (Eller berodde det kanske på kriget?) Det finns ett fåtal sådana intresserade modellflygare kvar. t. ex. Per Håkansson i Malmö som reste till VT-51 i Sundsvall.

»Men lönar det sig då verkligen att understödja den lilla skaran 'riktiga' modellflygare?»

Detta understöd har de »riktiga» modellflygarna länge väntat på och väntar fortfarande. 70-80 % av nybörjarna som tar järn- och bronsmärket med Vargen och sedan börjar bygga Bums eller någon annan modell, tycker det är för besvärligt och slutar. Vad har de pengar som KSAK gett ut för dessa byggsatser haft för nytta? Praktiskt taget ingen för mo-

Signaturen G. H. från Skåne är syrlig och bitter över modellflygets utveckling mot det sämre, vilket enligt hans uppfattning beror både på modellflygarna själva och på KSAK. Tävlingsintresset borde stimuleras mera anser G. H. Vad anser förste instruktören och övriga modellflygare?

dellflyget som sådant. Dessa 70-80 % kommer alltid eller mycket länge att betrakta modellflyget som en lek även om de blir segel-, motor- eller FV-flygare. Nej, låt nybörjarna betala en mindre summa för sina byggsatser, t. ex. 75 % av kostnaden. Dels blir KSAK:s kostnader mindre, dels befrias nybörjarverksamheten från de oroselement som ändå slutar efter en tid och som bara bygger för att »man får det gratis». Vidare kan KSAK med de nu tillgängliga medlen understödja de »riktiga» modellflygarna och först och främst göra bättre propaganda.

Vad beträffar stödet i form av välflygande modeller så är det nästan obefintligt.

Om herr Dérants med stöd till de »riktiga» modellflygarna menar de verktygsuppsättningar och vinschar som KSAK delar ut till klubbarna, så är detta ganska fel. Dessa verktyg och vinschar användes huvudsakligen av nybörjarna och slits förhållandevis fort upp av dem. Vinscharna är för det mesta upptagna av hjörntråd till Vargen och lättare S 1-or medan S 2-orna måste dragas upp med egna starkare linor på egna vinschar.

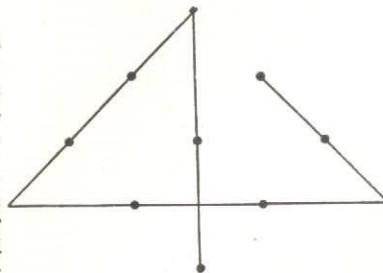
1:e-instruktören påstår att tidningen (häftet) Modellflygsport »ersätter en korrespondens som vi aldrig skulle kunna klara med de blygsamma ekonomiska resurser som registreringen tillför KSAK.» Men varför då inte också låta den ersätta korrespondensen? Tempotävlingen t. ex. föregicks av mycket mager orientering i Modellflygsport. Varför infördes inte tävlingsregler, materiallistor osv. i Modellflygsport i stället för att skicka dessa reparerat endast ett par veckor före tävlingen? De kunde mycket väl ha satts in i stället för Bercks och Karlströms karrikatyr- och fantasiteckningar. Därmed inget ont om tecknarna, men skall Modellflygsport ersätta en korrespondens, då skall den göra det och inte utvecklas till en skämttidning.

Finalen i Tempotävlingen har vunnit mitt gillande även om jag

tycker att det bl. a. fattades reklam. Jag vet att ledningen inte vågade reklamera i förväg, då tävlingsformen var ny, men när den såg med vilken framgång tävlingen utvecklade sig, borde ledningen ha sett till att, som det heter i ett tävlingsreferat från FIB-tävlingen 1939: »SF filmade och Radiotjänst intervjuade till höger och vänster.» Detta var för 12 år sedan. Undra sedan på att man gör sina reflexioner.

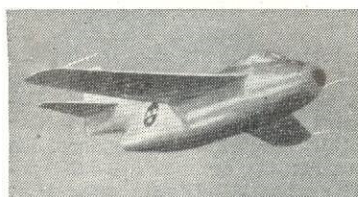
G. H.

Många klarade
de nio punkterna



Pristävlingen »Klarar ni detta» i Looping nr 9/10 rönne ett intresse som var större än väntat. Tävlingsvaren har drösat in i brevlådan, och de allra flesta har varit riktiga. Rätta lösningen ses på bilden ovan. Den först öppnade rätta lösningen var insänd av *ing. Olle Eldevik, Enskede*, som får en tia per post, medan *stud. Sture Johansson, Horred*, får den utlovade femman för rätt lösning nummer två. Gratulationer!

"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

Det lönar sig

att bli ombud för LOOPING!
Skriv efter villkor och anvisningar från Looping, Box 3063, Stockholm 3.

Linköping till ledningen i Guldvingen

Det låter stereotypiskt att upprepa det, men Rikssegelflygtävlingen spetsar till sig alltmer, och vid genomgången av de rapporterade resultaten den 24 augusti var förhållandet att Linköping gått förbi Västerås upp till ledningen i huvudtävlingen om Guldvingen. Linköping har nu platssiffra 72, medan Västerås på andra plats har 82. På tredje och fjärde platserna kommer Malmö och Stockholm, som båda har platssiffra 88. Eskilstuna ligger nu på femte plats med platssiffra 101 och har alltså sjunkit från fjärde till femte plats medan Stockholm i stället har åkt upp.

Lagtävlingarna oavsett klass är mycket hårda i bägge momenten. I distans leder Värmlands Flygklubb betryggande med 33,74, medan Eskilstuna behåller andra platsen med 29,53. Sedan har emellertid Stockholm gått upp från sjätte till tredje plats före Linköping, Malmö och Halle-Hunneberg. I höjd leder Linköping fortfarande före Eskilstuna och Malmö.

Så här ser siffrorna för de tio bästa i lagtävlingarna ut:

Distansmomentet: 1) Värmlands Fk 33,74. 2) Eskilstuna Fk 29,53. 3) Stockholms Segelflygklubb 25,76. 4) Linköpings Fk 25,42. 5) Aeroklubben i Malmö 22,45. 6) Halle-Hunnebergs Fk 20,40. 7) Aeroklubben i Malmö, lag 2, 14,05. 8) Västerås Fk 13,00. 9) Östra Sörmlands Fk 10,96. 10) Örebro Fk 9,00.

Höjdmomentet: 1) Linköpings Fk 21,180. 2) Eskilstuna Fk 19,285. 3) Aeroklubben i Malmö 19,180. 4) Västerås Fk 17,330. 5)

Stockholms Segelflygklubb 17,051. 6) Linköpings Fk, lag 2, 14,556. 7) Stockholms Segelflygklubb 14,541. 8) Örebro Fk 14,000. 9) Västerås Fk, lag 2, 13,860. 10) Eskilstuna Fk, lag 2, 13,130.

*

Individuellt leder i distans S. Jonsson, Värmlands Fk med 19,29 och i höjd Henry Norrbom, Linköpings Fk med 9,375.

De bästa individuella siffrorna klassvis ser ut så här:

Distansmomentet, klass 1: 1) S Jonsson, Värmlands Fk, 19,29. 2) H Rudberg, Eskilstuna, 12,96. 3) B Pedersen, Halle-Hunnebergs Fk, 12,68. 4) H Westrin, Linköpings Fk, 11,03. 5) K G Klevstigh, Östra Sörmlands Fk, 10,96. 6) H Hassel, Värmlands Fk, 10,56. 7) C Eklind, Eskilstuna Fk, 10,28. 8) H Norrbom, Linköpings Fk, 9,0. 9) R Algotson, Malmö, 8,89. 10) V Larsson, Halle-Hunnebergs Fk, 7,72.

Distansmomentet, klass 2: 1) O Berg, Stockholm, 13,0. 2) S Larsson, Eskilstuna, 6,29. 3) B. Larsson, Malmö, 6,11. 4) B Sjögren, Stockholm, 6,0. 5) S Norlin, Linköping, 5,39. 6) I Silesmo, Örebro,

5,35. 7) T Wuolo, Västerås, 4,53. 8) L Berner, Västerås, 4,35. 9) C Jansson, Uppsala, 4,24. 10) K Börjeson, Västerås, 4,12.

Höjdmomentet, klass 1: 1) H Norrbom, Linköping, 9,375. 2) I Persson, Malmö, 8,630. 3) Å Andersson, Eskilstuna, 8,580. 4) L J Söderström, Västerås, 6,305. 5) O von Köhler, Stockholm, 5,846. 6) L Fredriksson, Västerås, 5,785. 7) B Flodén, Stockholm, 5,635. 8) T Löf, Stockholm, 5,560. 9) T Flodén, Stockholm, 5,376. 10) H Rudberg, Eskilstuna, 5,280.

Höjdmomentet, klass 2: 1) S E Lundin, Linköping, 6,280. 2) T Wuolo, Västerås, 5,860. 3) B Johansson, Linköping, 5,525. 4) K Sjöberg, Malmö, 5,450. 5) S Larsson, Eskilstuna, 5,425. 6) I Silesmo, Örebro, 5,425. 7) S Silesmo, Örebro, 5,250. 8) J E Hedman, Västerås, 5,165. 9) S Norlin, Linköping, 4,700. 10) U Davidsson, Västerås, 4,690.

Arboga . . .

Forts. från sid. 3.

8) Tage Simonsson, Halle-Hunneberg, 2157; 9) Hans Möllborn, Halle-Hunneberg, 2180.

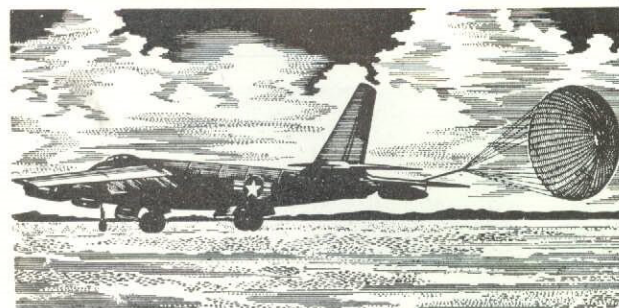
Det var som vanligt när Nils Lundgren håller i trådarna en perfekt organiserad tävling. Tack vare bra väder och ett trevligt tillhåll hos Linköpings flygklubb på Säware, blev dagen mycket lyckad ur alla synpunkter, och det är faktiskt synd att landets motorflygare ännu inte kommit underfund med vilken hjärtans rolig och sportsligt fin tävling den här tävlingen egentligen är. Visste de det, skulle det bli trängsel och slagsmål om platserna i den.

Y. N.

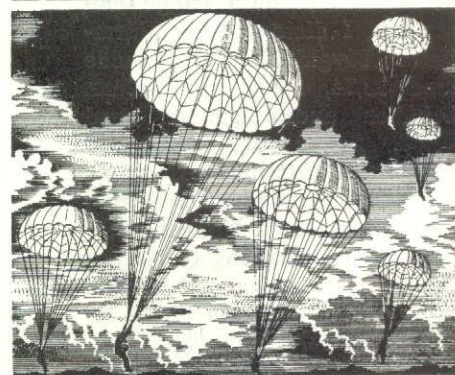
Super Constellation

Denna bild visar jungfruflygningen med det första exemplaret av Super Constellation, den större och kraftiga versionen av Lockheed-fabrikernas berömda trafik- och transportplan. Det nya planet har beställits i ganska stor upplaga av de större amerikanska flygbolagen, av KLM och Air France samt av amerikanska flygvapnet. Den nya versionen är 5,6 m längre än sin föregångare och kan ta 93 passagerare i reguljär trafik eller 110 fullt utrustade soldater. Fyra kolvmotorer på vardera 2700 hk kan lätt bytas ut mot turbiner när så blir aktuellt.





Pioneer fall- skärmar för varje ändamål



Fallskärmar motarbeta tyngdlagen och få den att tjäna våra flygare och våra marktrupper. Genom vetenskaplig konstruktion och noggrann planering kunna viktiga försändelser glida ner till marken färdiga att användas omedelbart där de behövas. Över hela världen är Pioneer Parachute Company känt som ledande på sitt område. I en enda jättestor anläggning har man samlat arbetena med undersökning, konstruktion och tillverkning från vävningen av tyget till packningen av fallskärmen. Tränade ingenjörer och arbetare bidraga med sina enastående kunskaper till tillverkningen av fallskärmarna och till skapandet av nya fallskärmar, som komma att vidga horisonten för fallskärmens användbarhet och effektivitet. Fallskärmar ge resultat.

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



PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.

MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.

CABLE ADDRESS: PIPAR, Manchester, Conn., U. S. A.

SLIPSTRÖMMEN

Det är något visst med tidningar i synnerhet med dagstidningar och i allra högsta synnerhet med eftermiddagstidningar. De slåss om nyheterna (kryddar dem när så behövs) och är så där otroligt snabba i vändningarna att en tidsskriftsredaktör med långsamhet (och kanske litet grundlighet också) i blodet kippar efter andan när det går som fortast.

Mycket skulle man kanske kunna grumsa om eftermiddagstidningsmentalitet men ännu mera ta av sig hatten för frimodigheten och schwungen. Vi vill inte vara utan de skära eftermiddagsbladen hur mycket vi än förtryts över dem.

Distributionen är ett särskilt kapitel. Morgontidningarna har en smula tid på sig och hinner inte bli gamla på några timmar, men det blir en eftermiddagstidning. Den skrivs, trycks, distribueras och läses i flygande fläng och slängs i sopnedkastet nästan innan trycksvärtan hunnit torka. Så det gäller att den kommer till köparen-läsaren kvickt.

Flyget har i vissa avseenden någonting av eftermiddagstidning över sig. Atminstone i det avseendet att det går undan. Därför är det naturligt att eftermiddagstidningarna mer än andra kommit att ta flyget i sin tjänst för distributionen. Vilket har gjort att svenska folket för närvarande är inte så litet bortskämt med färskavallstidningar.

Om ni varit på Bromma exempelvis vid tolvtiden en dag och sett på hur tidningsplanen skickas iväg med rykande färskavallstidningar i alla väderstreck, då har ni också erfarit något av det väsentliga i det spännande jobb som heter nyhetsförmedling. Planen går så gott som på minuten. Landar tidtabellsenligt på sina fält, Karlstad, Lidköping, Sundsvall eller vad det nu är, och där väntar en hel skock av bilar och folk som rycker tidningsbuntarna till sig och jagar iväg till försäljningsställena.

Men det är inte bara på långdistanserna som flyget tjänar nyhetsförmedlingen. Stockholms skärgård exempelvis är ett områ-

de som inte hunnit bli särskilt bortskämt med färskavallstidningar. Inte förrän på sista tiden. För nu har sjöflyget också tagits i tjänst av tidningsdistributörerna, som leds av en enda stor och vacker stjärna: Läsarna skall ha tidningen medan den är färsk. Alltså flyger vi ut den. Det ligger massor av stockholmarna på sommarnöje i skärgården. Tänk o fasa om de under de veckor de metar abborrar i Roslagens famn glömmer bort sin tidning! En vidrig tanke för en tidningsförsäljare i stort.

Nyheter för badgäster

Ostermans Aero som styr och ställer på Lindarängen utför en del tidningsflygning på skärgården, och signaturen hade nöjet att få vara med om en sådan distributionstripp i rena studiesyftet (hoppas det var tillåtet) häromdagen.

En Seabee stod ängande varm och god på slipen klockan tolv. Bredvid stod Olle Haglund och en mekaniker och väntade på tidningsbilen från stan. Ahrenbergs J-52:a hade fått sin last av nyheter och töffade iväg ut på fjärden för att gå söderut, men skärgårdstidningarna kom en kvart senare. Femton minuter över tolv var buntarna inkastade i Seabee, Olle Haglund spände bältet om magen och signaturen gjorde sammaleddes sedan han tillfälligt upphöjts till rang och värdighet av hopp-i-land-Kalle på den lustiga turen. 12.16 kröp vi i vattnet i Lindarängsviken, pumpade upp hjulen och drog på fullskift runt udden och var i luften någon minut senare.

Första anhalt var Linanäs, där två tidningsbuntar åkte i land på bryggan före halv ett. Handelsmannen bröt en bunt redan innan vi hunnit vända näsan mot vinden för att starta och vi såg genom rutan hur kommersen var i full

gång när vi svängt 120 grader för kurs mot Högmarsö. Där landade vi rakt in i viken och kunde leverera dagens världshändelser innan klockan hunnit bli mer än 12.45. Hopp-i-land-Kalle började redan rå in vanan att slänga iland tidningsbuntarna innan planet ens hunnit toucha bryggan. Olle visade sina stora välskötta tandgårdar i ett belåtet flin och susade ut i gattet med näsan pekande mot nästa anhalt — Möja.

Där stod handelsman på en sten ute i vattnet och vinkade och rick sin tidningsbunt i famnen innan klockan hunnit bli ett. Sandhamn är ett namn med sommarklang och där kiarar man sig inte utan färskavallstidningar. Där stod en skock tidningsspekulanter samlade på ankbatsbryggan och vinkade åt oss medan vi gjorde en lov mot norr för att landa i hamnen. Lotsbåten var på utgående och gav svall, varför vi för en gångs skull måste gå ner långt ute, möta svallet rakt emot stillaliggande och sedan åka racerbåt på steget in till bryggan. Där förlorade vi kanske två minuter, men så där ute i havsbandet är man inte så noga med minuterna så vi var välkomna ändå.

Sen var det bara att starta igen och gå hem, och klockan halv två stod Seabee på Lindarängen och droppade saltvatten på slipens cement medan Olle Haglund klottade något i loggboken för att därmed sätta punkt för den expeditionen, vilken upprepas dag efter dag så länge sommaren ännu håller sig kvar och nyhetsälskande badgäster håller till i skärgården. Man undrar inte över om skärgårdsbefolkningen önskar att post och tidningar kunde distribueras med flyg varje dag så långt året är.

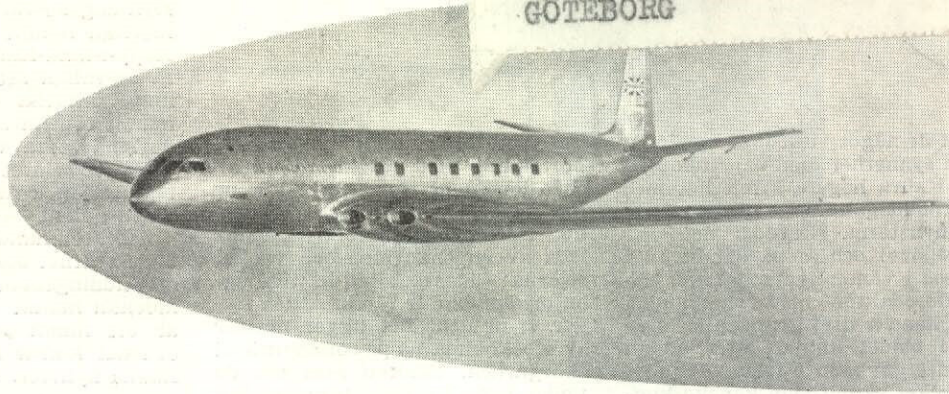
Och hopp-i-land-Kalle för en dag (eller för drygt en timme) tog närmaste förbindelse från Lindarängen in till stan och sedermera ut till den norra förort där han dväljes mera regelbundet och som är hans mantalsskrivningsort. Dit är det bara drygt en mil från stans centrum. När han kom hem kom han att tänka på att det naturligtvis skulle vara av ett visst intresse att se vad det var för nyheter han varit med om att lyckliggöra skärgårdsfolket med. Alltså stegade han in i sin tidningsaffär och begärde dagens eftermiddagstidningar.

— De har inte kommit än! Kommer mellan tre och halv fyra...!

Då har kvällstidningarna på Möja i många fall redan hunnit bli omslag för färskavallstidningar!

Ikaros.

Hr Gunnar Rahm
Nordanvindsg. 5 C, III
GÖTEBORG



I takt med tiden själv

När pionjärerna i luften började besegra avstånd och tid, stod redan Shell vid deras sida. Raden av aktiva Shell-bidrag till flygets utveckling har vuxit sig lång genom åren, många av dem är milstolpar på utvecklingens väg. Sir Harry Ricardos klassiska forskning för mätande av knockningen utfördes i samarbete med Shell; iso-oktan framställdes först av Shells kemister i kommersiell skala. Sir Frank Whittle har till Shell uttryckt sin tacksamhet för de första lyckade brännkamrarna för gasturbinmotorer.

Flygets marktjänst har utvecklats i takt med de allt snabbare och större planens krav. Specialsmörjmedel för olika temperaturer och belastning, rostskydds- och av-isarvätskor är några få exempel på de många specialprodukter från Shell, som här fyller viktiga behov. Shells produkter har en mångsidig användbarhet, som reducerar sortimentet till ett minimum — till gagn för marktjänsten och depå-lagerhållningen.

