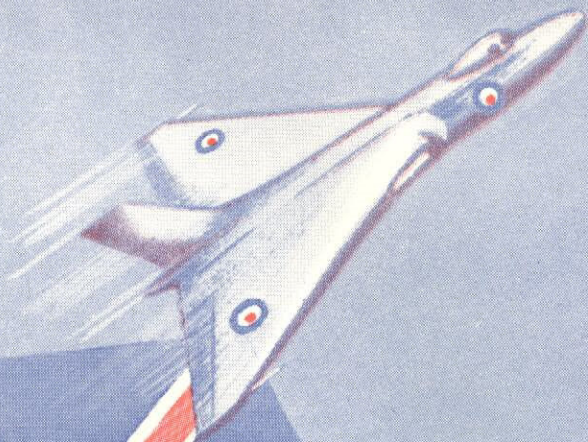


LOOPING



Bilaga medföljer



FARNBOROUGH

10
Okt. 1953

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

Pris 90 öre

I Finland 90 fmk
I Danmark 1:75
I Norge 1:80

VENOM N.F.2

(de Havilland Ghost jet engine)

All-weather day-and-night fighter with unsurpassed performance at unrivalled altitude



The only ready answer to the threat of cloud-cover bombing.

Unequaled in this vital role for the years immediately ahead.

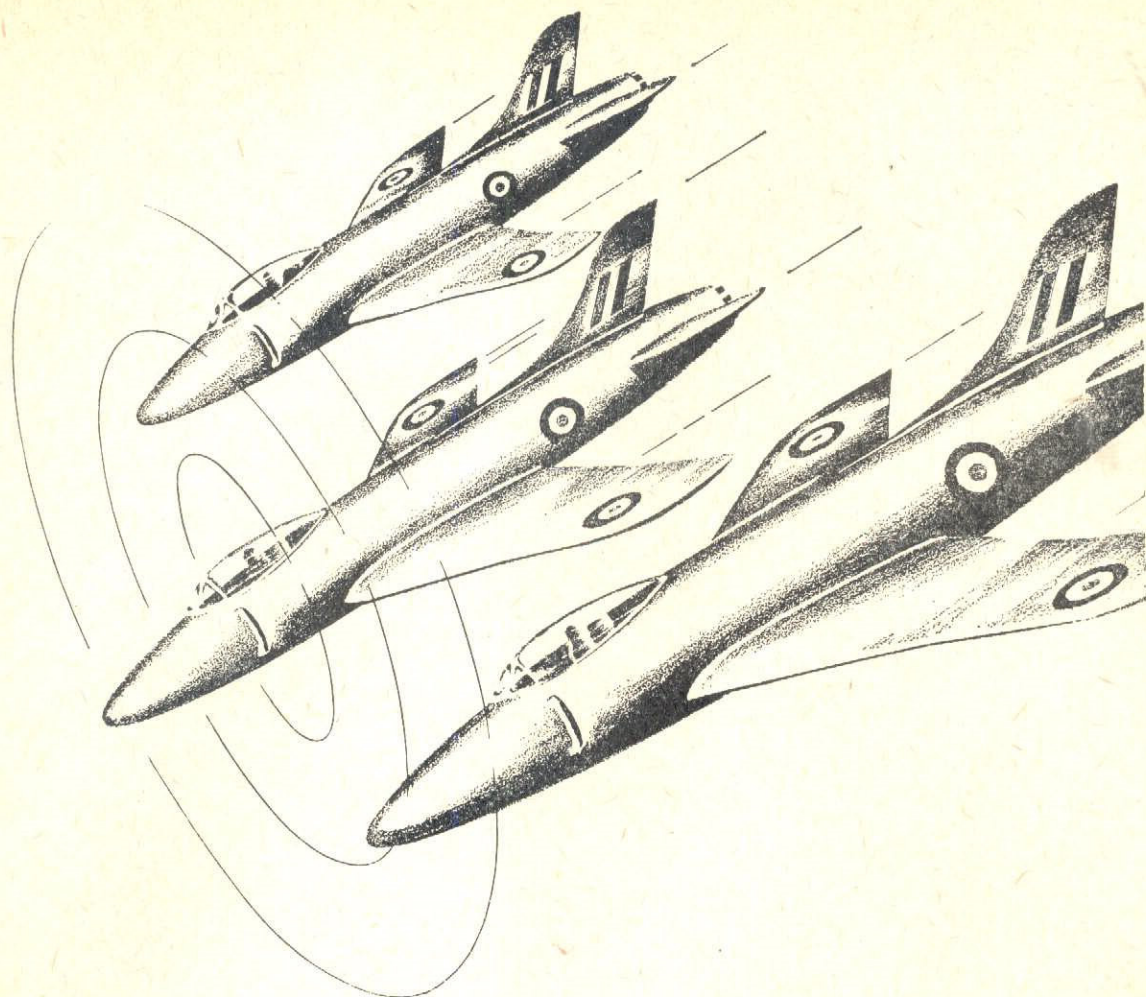
Chosen for land-based service by the Royal Swedish Air Force and by many Western Union and British Commonwealth air forces.

de Havilland Ghost jet engine, robust, proven, in full production in a series of European factories.

DE HAVILLAND



REPRESENTATIVE IN SWEDEN: SVEN BLOMBERG, LINNEGATAN 8, STOCKHOLM



R. A. F. valde
SUPERMARINE **SWIFT**

De mest framgångsrika jaktplanen är de som utgör en väl avvägd kombination av sinsemellan motsatta krav. Spitfire var en sådan. Och så är också Swift — med överljudshastighet, kraftig bestyckning och stor stigförmåga plus en annan mycket viktig egenskap:

uthållighet

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED • SUPERMARINE WORKS • ENGLAND

OA226A

NYLON

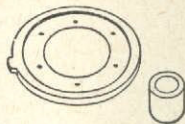
LÖSER INDUSTRIELLA PROBLEM

Nylon har gjort sig känt som ett förträffligt material för strumpor. Det torde däremot inte vara lika bekant, att plastmaterialet ifråga äger egenskaper som gör det till ett utomordentligt konstruktionsmaterial för industriellt bruk. Mängder detaljer tillverkas redan i nylon, men det

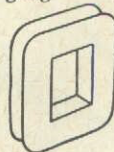


finns många områden, där man ännu inte dragit nytta av den mångsidigt användbara plasten. Plastgruppen polyamider — vari ingår bl.a. nylon — omfattar de mekaniskt starkaste plasterna: de är hållfasta, sega och nötningsbeständiga.

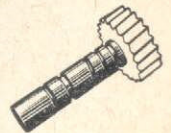
Övre temperaturgränsen ligger högre än hos andra termoplaster och detaljer tål mycket väl kokning i vatten — något som man dragit fördel av inom medicinen, där man har ständigt behov av att sterilisera arbetsmaterial. Isoleringsförmågan är mye-



ket god och nylon är därför ett utmärkt material inom elektrisk industri, när kraven på hållfasthet och seghet är höga. Kuggjul, lager och bussningar av olika slag kan med fördel tillverkas i nylon. Därmed vinner man smidigare, tystare gång — "utjämning" av vibrationer genom nylonets elas-



ticitet — och eliminerar behovet av smörjning. Nylon har redan tagits i bruk t. ex. för mätinstrumentdetaljer, såsom kuggjul, visare etc. i hastighetsmätare för bilar, detaljer i textilmaskiner o. s. v. Värdefullt är också nylonets beständighet mot vatten, flertalet kemikalier, bensin, oljor och rengöringsmedel. Det finns gott om industriella problem, som kan lösas med nylon. Låt oss få bidra med våra erfarenheter!



SM plast

— ger oanade möjligheter



AB SVENSKA METALLVERKEN

PLASTFÖRSÄLJNINGEN: UPPLANDS VÄSBY TFN. 0760/30130, RIKS SIGTUNA 30130
STOCKHOLM · GÖTEBORG · MALMÖ · JÖNKÖPING · ESKILSTUNA · SUNDSVALL

ter för att få en så enkel sak sagd!
 Tank att man skall behöva tre spal-
 betalt för det...
 så dock en makt att räkna med inom
 som anstår fackpress — är det kanske
 tidningens realistiska tänkande — så-
 samtidigt verkligen bevisa värt och
 För att undvika missförstånd och
 dess förtogande.
 genom att ställa värt skyltfönster till
 ha. Vi vill göra svenskt flyg tjänster
 stora tjänster. Det är inte svårt vi vill
 vara värdefull för flyget självt och
 Vi i Looping tror nämligen att tid-
 varor...
 verkliga använda det för sina egna
 ännu mer tilldragande genom att
 smula att bygga ut det och göra det
 det svenska flyget hjälpte till en
 stort och lysande och effektivt om-
 re och som skulle kunna bli riktigt
 som strängt taget inte är så litet lång-
 både inåt och utåt. Ett skyltfönster
 vända den som sitt eget skyltfönster
 press fortsatta bestånd genom att an-
 ansåg sig kunna bidra till denna fack-
 nu mer om kunnas det svenska flyget
 marknaden. Den skulle glädja sig än-
 den goodwill den fått på den brittiska
 Looping gläder sig uppriktigt åt
 och svenska flygpressen...
 ma flyg som stöder både den brittiska
 Och likheten ligger i att det är sam-
 stöd utifrån.
 (Jäs Looping) större delen av sitt

Men märk väl att huvuddelen av
 innehåll i dessa jätteutgåvor utgöres
 av annonser! För att i ett exempel
 kan nämnas att det numner av Flight
 omfattade inte mindre än 276 sidor,
 varav — hör och häpna — 184 sidor
 utgjordes av enbart annonser, beställ-
 da och betalda av den brittiska flyg-
 industrin i alla dess former.
 Man frågar sig då: Är detta ett re-
 sultat av den imponerande livaktig-
 heten och verkanshetspotentialen hos
 det brittiska flyget, eller är den im-
 ponerande livaktigheten och verkans-
 hetspotentialen hos det brittiska fly-
 get ett resultat av vilgigheten att göra
 reklam, bland annat i fackpressen?

Jag vågar hålla ett journalisthuvud
 (mitt eget) på att det sista svaret
 kommer sanningen närmast.
 Brittiskt flyg — liksom amerikanskt
 flyg — har förstärkt värdet av att dess
 verksamhet, dess strävanden, segrar
 och kanske även misslyckanden förs
 ut till den allmänhet, vars inställning
 till slut är avgörande för hela verk-
 samhetens vara eller inte vara. För-
 inte bara som torra konstatranden
 i nyhetsens notiser utan även såsom
 kommentarer av sakkunniga skriben-
 ter, vars uppgift inte bara är att kon-
 statera utan att även i någon mån be-
 döma, lämna underlag för kritik och
 kanske själva kritisera där kritik är
 påkallad.

En sådan fackpress utgör också ett
 skyltfönster, och ett skyltfönster som
 arbetar kontinuerligt liksom flyget
 självt och inte sporadiskt som en
 massa eller uppvisning.
 En sådan fackpress kan alltså anses
 vara värdefull för flyget självt och
 för säljdes i eget intresse lå det svårt
 den förtjänar just av flyget självt. Vil-
 ket alltså sker bland annat i Storbri-
 tannien som ju faktiskt utgör en av
 och verkan se ovan!

En skyltfönster för flyget

Om möjligt skulle det väl inte vara
 men säkert mycket svårt att räkna ut
 vad flygmässan på Farnborough kostar.
 Det kan dock räkna med att kon-
 statera att detta väldiga uppbyggd av
 material och expertis kostar stora
 summor som inte ens tillämpligtvis
 täcks av de inkomster i form av bil-
 jetter som utrangörerna får in.
 Så ut denna strikt ekonomiska syn-
 punkt är Farnboroughmässan ett
 tilligen misslyckat evenemang. Vil-
 ket inte hindrar att mässan fortsätter
 och för hela flygvärlden utgör en av
 årets absoluta topppunkter.
 Varför? Jo därför att britterna be-
 höver ett ordentligt skyltfönster för
 sitt flyg. Flyget har för britterna bli-
 vitt dels en exportvara av stora mått,
 med samma stolt och glada själv-
 medelände som de tidigare expone-
 rade sin "övervinerliga" flotta.
 Hela den flygmässan och flyg-
 sakkunniga världens blickar riktas
 minst en gång om året samtidigt mot
 Storbritannien — i samband med
 Farnborough. Farnborough är en re-
 klamtställning av gigantiska mått,
 en tillställning för reklam både utåt
 och inåt. Press, film, radio och tele-
 vision söker för att folk över hela
 jorden får veta åtminstone något om
 denna mäsas, det vill säga om brit-
 tiskt flyg.

Men märk väl att huvuddelen av
 innehåll i dessa jätteutgåvor utgöres
 av annonser! För att i ett exempel
 kan nämnas att det numner av Flight
 omfattade inte mindre än 276 sidor,
 varav — hör och häpna — 184 sidor
 utgjordes av enbart annonser, beställ-
 da och betalda av den brittiska flyg-
 industrin i alla dess former.
 Man frågar sig då: Är detta ett re-
 sultat av den imponerande livaktig-
 heten och verkanshetspotentialen hos
 det brittiska flyget, eller är den im-
 ponerande livaktigheten och verkans-
 hetspotentialen hos det brittiska fly-
 get ett resultat av vilgigheten att göra
 reklam, bland annat i fackpressen?

Jag vågar hålla ett journalisthuvud
 (mitt eget) på att det sista svaret
 kommer sanningen närmast.
 Brittiskt flyg — liksom amerikanskt
 flyg — har förstärkt värdet av att dess
 verksamhet, dess strävanden, segrar
 och kanske även misslyckanden förs
 ut till den allmänhet, vars inställning
 till slut är avgörande för hela verk-
 samhetens vara eller inte vara. För-
 inte bara som torra konstatranden
 i nyhetsens notiser utan även såsom
 kommentarer av sakkunniga skriben-
 ter, vars uppgift inte bara är att kon-
 statera utan att även i någon mån be-
 döma, lämna underlag för kritik och
 kanske själva kritisera där kritik är
 påkallad.

En sådan fackpress utgör också ett
 skyltfönster, och ett skyltfönster som
 arbetar kontinuerligt liksom flyget
 självt och inte sporadiskt som en
 massa eller uppvisning.
 En sådan fackpress kan alltså anses
 vara värdefull för flyget självt och
 för säljdes i eget intresse lå det svårt
 den förtjänar just av flyget självt. Vil-
 ket alltså sker bland annat i Storbri-
 tannien som ju faktiskt utgör en av
 och verkan se ovan!

Men märk väl att huvuddelen av
 innehåll i dessa jätteutgåvor utgöres
 av annonser! För att i ett exempel
 kan nämnas att det numner av Flight
 omfattade inte mindre än 276 sidor,
 varav — hör och häpna — 184 sidor
 utgjordes av enbart annonser, beställ-
 da och betalda av den brittiska flyg-
 industrin i alla dess former.
 Man frågar sig då: Är detta ett re-
 sultat av den imponerande livaktig-
 heten och verkanshetspotentialen hos
 det brittiska flyget, eller är den im-
 ponerande livaktigheten och verkans-
 hetspotentialen hos det brittiska fly-
 get ett resultat av vilgigheten att göra
 reklam, bland annat i fackpressen?

En skyltfönster för flyget

Om möjligt skulle det väl inte vara
 men säkert mycket svårt att räkna ut
 vad flygmässan på Farnborough kostar.
 Det kan dock räkna med att kon-
 statera att detta väldiga uppbyggd av
 material och expertis kostar stora
 summor som inte ens tillämpligtvis
 täcks av de inkomster i form av bil-
 jetter som utrangörerna får in.
 Så ut denna strikt ekonomiska syn-
 punkt är Farnboroughmässan ett
 tilligen misslyckat evenemang. Vil-
 ket inte hindrar att mässan fortsätter
 och för hela flygvärlden utgör en av
 årets absoluta topppunkter.
 Varför? Jo därför att britterna be-
 höver ett ordentligt skyltfönster för
 sitt flyg. Flyget har för britterna bli-
 vitt dels en exportvara av stora mått,
 med samma stolt och glada själv-
 medelände som de tidigare expone-
 rade sin "övervinerliga" flotta.
 Hela den flygmässan och flyg-
 sakkunniga världens blickar riktas
 minst en gång om året samtidigt mot
 Storbritannien — i samband med
 Farnborough. Farnborough är en re-
 klamtställning av gigantiska mått,
 en tillställning för reklam både utåt
 och inåt. Press, film, radio och tele-
 vision söker för att folk över hela
 jorden får veta åtminstone något om
 denna mäsas, det vill säga om brit-
 tiskt flyg.

Men märk väl att huvuddelen av
 innehåll i dessa jätteutgåvor utgöres
 av annonser! För att i ett exempel
 kan nämnas att det numner av Flight
 omfattade inte mindre än 276 sidor,
 varav — hör och häpna — 184 sidor
 utgjordes av enbart annonser, beställ-
 da och betalda av den brittiska flyg-
 industrin i alla dess former.
 Man frågar sig då: Är detta ett re-
 sultat av den imponerande livaktig-
 heten och verkanshetspotentialen hos
 det brittiska flyget, eller är den im-
 ponerande livaktigheten och verkans-
 hetspotentialen hos det brittiska fly-
 get ett resultat av vilgigheten att göra
 reklam, bland annat i fackpressen?

Jag vågar hålla ett journalisthuvud
 (mitt eget) på att det sista svaret
 kommer sanningen närmast.
 Brittiskt flyg — liksom amerikanskt
 flyg — har förstärkt värdet av att dess
 verksamhet, dess strävanden, segrar
 och kanske även misslyckanden förs
 ut till den allmänhet, vars inställning
 till slut är avgörande för hela verk-
 samhetens vara eller inte vara. För-
 inte bara som torra konstatranden
 i nyhetsens notiser utan även såsom
 kommentarer av sakkunniga skriben-
 ter, vars uppgift inte bara är att kon-
 statera utan att även i någon mån be-
 döma, lämna underlag för kritik och
 kanske själva kritisera där kritik är
 påkallad.

En sådan fackpress utgör också ett
 skyltfönster, och ett skyltfönster som
 arbetar kontinuerligt liksom flyget
 självt och inte sporadiskt som en
 massa eller uppvisning.
 En sådan fackpress kan alltså anses
 vara värdefull för flyget självt och
 för säljdes i eget intresse lå det svårt
 den förtjänar just av flyget självt. Vil-
 ket alltså sker bland annat i Storbri-
 tannien som ju faktiskt utgör en av
 och verkan se ovan!

Men märk väl att huvuddelen av
 innehåll i dessa jätteutgåvor utgöres
 av annonser! För att i ett exempel
 kan nämnas att det numner av Flight
 omfattade inte mindre än 276 sidor,
 varav — hör och häpna — 184 sidor
 utgjordes av enbart annonser, beställ-
 da och betalda av den brittiska flyg-
 industrin i alla dess former.
 Man frågar sig då: Är detta ett re-
 sultat av den imponerande livaktig-
 heten och verkanshetspotentialen hos
 det brittiska flyget, eller är den im-
 ponerande livaktigheten och verkans-
 hetspotentialen hos det brittiska fly-
 get ett resultat av vilgigheten att göra
 reklam, bland annat i fackpressen?

En skyltfönster för flyget

Om möjligt skulle det väl inte vara
 men säkert mycket svårt att räkna ut
 vad flygmässan på Farnborough kostar.
 Det kan dock räkna med att kon-
 statera att detta väldiga uppbyggd av
 material och expertis kostar stora
 summor som inte ens tillämpligtvis
 täcks av de inkomster i form av bil-
 jetter som utrangörerna får in.
 Så ut denna strikt ekonomiska syn-
 punkt är Farnboroughmässan ett
 tilligen misslyckat evenemang. Vil-
 ket inte hindrar att mässan fortsätter
 och för hela flygvärlden utgör en av
 årets absoluta topppunkter.
 Varför? Jo därför att britterna be-
 höver ett ordentligt skyltfönster för
 sitt flyg. Flyget har för britterna bli-
 vitt dels en exportvara av stora mått,
 med samma stolt och glada själv-
 medelände som de tidigare expone-
 rade sin "övervinerliga" flotta.
 Hela den flygmässan och flyg-
 sakkunniga världens blickar riktas
 minst en gång om året samtidigt mot
 Storbritannien — i samband med
 Farnborough. Farnborough är en re-
 klamtställning av gigantiska mått,
 en tillställning för reklam både utåt
 och inåt. Press, film, radio och tele-
 vision söker för att folk över hela
 jorden får veta åtminstone något om
 denna mäsas, det vill säga om brit-
 tiskt flyg.

Redaktör och ansvarig utgivare: YNGVE NORRVI
 Organisations- o. annonschef: BIRGER GRIPSTAD
 Telefon 21 83 06 - Postgille 45 35 30 - Postadr: Box 3063, Sthlm 3

YNGVE NORRVI S PÖBLAC
 Box 3063 — Stockholm 3
 EFTERTRYCK FÖRBJUDES
 Västm. Folkbl. Västerts 1953

Prenumeration: Helår 9:50. Halvår 5:—.
 Prenumeration kan ske genom inbetalning
 på postgirokonton 45 35 30. Ange på talon-
 gen från vilket nummer tidningen önskas

1953

ARG 3 OKT. 10

YNGVE NORRVI S PÖBLAC
 Box 3063 — Stockholm 3
 EFTERTRYCK FÖRBJUDES
 Västm. Folkbl. Västerts 1953

Prenumeration: Helår 9:50. Halvår 5:—.
 Prenumeration kan ske genom inbetalning
 på postgirokonton 45 35 30. Ange på talon-
 gen från vilket nummer tidningen önskas

1953

ARG 3 OKT. 10

Officiellt organ
 för Kungl. Svenska
 Aeroklubben

Svenska Pilotföreningen

Looping

OMSLAGSRUBRIKEN
 har denna gång tekniskt av Thure Swensson och
 är ägnad som en hyllning till brittiskt flyg

manans format.
 och omfång närmast sig legelstjärnsro-
 Farnborough-nummer som till storlek
 för detta evenemang och presterar
 setar, botenskrapar sina resurser in-
 san. Och fackpressen, ja den mobil-
 specialnummer i anslutning till mäs-
 exempelvis — utger högt påkostade
 brittiska dagstidningarna — Times
 under och efter mässan. De stora
 ning av brittiskt flyg i pressen före,
 praktfull — och påkostad — uppvis-
 utanför London. Det är också en
 na på det snart legendariska fallet
 bara utställningen och uppvisningarna
 Men Farnboroughmässan är inte
 tiskt flyg.
 denna mäsas, det vill säga om brit-
 jorden får veta åtminstone något om
 vision söker för att folk över hela
 och inåt. Press, film, radio och tele-
 en tillställning för reklam både utåt
 klamtställning av gigantiska mått,
 Farnborough. Farnborough är en re-
 Storbritannien — i samband med
 minst en gång om året samtidigt mot
 sakkunniga världens blickar riktas
 Hela den flygmässan och flyg-
 rade sin "övervinerliga" flotta.
 medelände som de tidigare expone-
 med samma stolt och glada själv-
 dels ett vapen som de nu exponerar
 vitt dels en exportvara av stora mått,
 reklam, bland annat i fackpressen?
 get att resultat av vilgigheten att göra
 hetspotentialen hos det brittiska fly-
 ponerande livaktigheten och verkans-
 det brittiska flyget, eller är den im-
 heten och verkanshetspotentialen hos
 sulat av den imponerande livaktig-
 Man frågar sig då: Är detta ett re-
 industrin i alla dess former.
 da och betalda av den brittiska flyg-
 utgjordes av enbart annonser, beställ-
 varav — hör och häpna — 184 sidor
 omfattade inte mindre än 276 sidor,
 som utkom omedelbart före mässan
 kan nämnas att det numner av Flight
 innehåll i dessa jätteutgåvor utgöres
 av annonser! För att i ett exempel
 kan nämnas att det numner av Flight
 omfattade inte mindre än 276 sidor,
 varav — hör och häpna — 184 sidor
 utgjordes av enbart annonser, beställ-
 da och betalda av den brittiska flyg-
 industrin i alla dess former.
 Man frågar sig då: Är detta ett re-
 sultat av den imponerande livaktig-
 heten och verkanshetspotentialen hos
 det brittiska flyget, eller är den im-
 ponerande livaktigheten och verkans-
 hetspotentialen hos det brittiska fly-
 get ett resultat av vilgigheten att göra
 reklam, bland annat i fackpressen?

ts elas-
 v smörj-
 nk t. ex.
 u kugg-
 tare för
 o. s. v.
 m, fler-



SAAB A32 LANSEN

Saab-32 Lansen, som utvecklats för Svenska Flygvapnets räkning, är ett *all-väders* reaktionsdrivet attackplan — som samtidigt besitter de egenskaper man i dag kräver av ett modernt jaktplan.

Utrustad med en svenskbyggd Rolls-Royce Avon reaktionsmotor av ny typ med efterbrännkammare har den tvåsitsiga Lansen en toppfart av över 1.100 km/tim.



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET
LINKÖPING



HELIKOPTERN RÖJER I SKOGEN

Med helikopters hjälp utföres omfattande röjningar av stora skogsbestånd. Loopings utsände Yngve Norrvi berättar i ord och bild om den viktiga uppgift vårt helikopterflyg här har fått

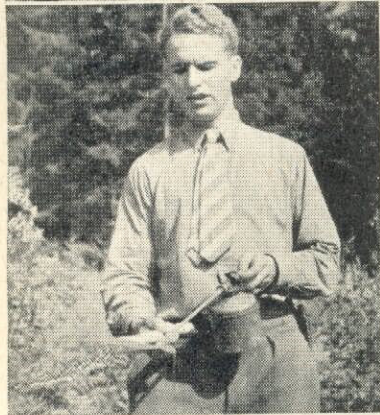
Hon är som kvinnan, björken alltså; vacker, falsk och dyr i drift! Så säger skogsfolket, åtminstone skogsfolket norr om Stockholm.

Skogsfolket tycker inte om björken bland annat av det skälet, att den ger för litet virke som betalas dåligt och kostar mycket att få fram. Tall och gran ger mycket mer. Björken är dessutom som maskrosen och andra präktiga ogräs otroligt svår att få bukt med. Hugger man bort en björkslyta ena året så har man tio på samma ställe året därpå. Björkplantorna växer i unga år många gånger fortare än tall och gran och hindrar dessa plantor att växa. Men när sedan björken blivit en smula till åren kommen och skall börja "producera virke", ja, då växer den mycket långsammare än både gran och tall...

Nu tycks man dock ha funnit knepet: Man låter björken växa ihjäl sig.

På den stora bilden ser vi en Ostermanhelikopter svepa fram på ett stråk i dalaskogarna med "den stora björkdöden" duschande ur aggregatet. Till höger en av Ostermans helikopterförare Fritz Wahlgren, som under sommaren sät en oerhörd rutin på skogsbesprutning tillsammans med sina kolleger i bolaget





Besprutning kan också ske "för hand" med en vanlig trädgårdsspruta. Sättet användes mot låga bestånd på mindre arealer (översta bilden). "Fickning" (undre bilden) är tidsödande och användes endast mot större och glesat växande exemplar. Här sprutas hormonvätskan på "fickyxan". Nedan en bild från en ballongstation under besprutning av ett skogsområde



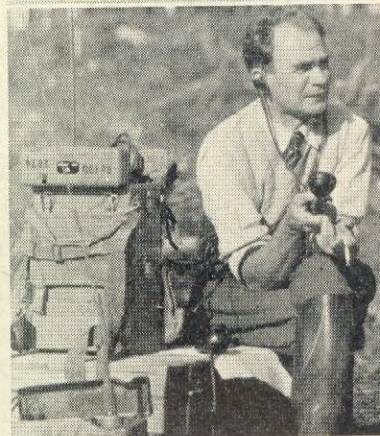
Historien är i korthet följande: Under andra världskriget arbetade de krigförande makternas biologer bland annat på att få fram preparat som skulle kunna användas för att döda motsidans jordbruksväxter. Inte särskilt människovänliga avsikter alltså. Man fick som en biprodukt fram ämnen, som hade den egendomliga effekten att de verkade som gifter för de vanligaste åkergräsen medan de var nästan helt utan skadeverkningar för kulturväxterna! Alltså med en effekt som var direkt motsatt den man avsåg! Så snart dessa resultat offentliggjordes efter kriget, började man använda erfarenheterna inom jordbruket, där de under de senaste åren närmast inneburit en revolution inom odlingstekniken.

Ungefär samtidigt började man prova dessa preparat inom skogsbruket och fann att flertalet ämnen dödade de vanligaste lövträden, medan tall och gran visade sig i stort sett okänsliga mot dem.

För människor och djur är preparaten helt ofarliga i de koncentrationer som användes.

Preparaten som användes liknar mycket fin konjak — och kostar ungefär lika mycket. Det skulle alltså bli mycket dyrt att spruta sådan vätska över stora skogsområden. Preparatet användes därför endast i undantagsfall i koncentrerad form vid s. k. "fickning", som går så till att man hugger ett sår i stammen med en specialjord yxa, varefter man — medan yxan ännu sitter kvar i såret — gjuter in några droppar av den farliga vätskan. Resultatet låter inte vänta på sig. Efter bara några dagar börjar björken vissna och står snart brun och ful.

"Fickningen" användes som sagt bara i undantagsfall för att ta kål på större träd som man inte kunnat nå med besprutning. Annars brukar man



Överst sprider en Ostermanshelikopter sitt dödande preparat. Björken som skymtar till höger är redan död när detta läses, liksom alla dess släktingar inom området. Underst en bild från centralradiostationen på flygplatsen

spruta ut hormonpreparatet upplandat med stora mängder vatten med en vanlig trädgårdsspruta. Det går bra när det gäller låg växtlighet och inte rör sig om för stora områden.

Men den verkligt rationella metoden är att sprida ut den stora "björkdöden" med helikopter.

Man började med flygbesprutning mot björk på försök sommaren 1951 hos Kramfors AB mellan Strömsund och Gäddede. Totalt omfattade försöket 72 hektar, uppdelat på inte mindre än 18 provytor. Hela besprutningen gjordes på en dag, och trots att vädret inte var det bästa — det blåste hårt — blev resultatet sådant, att skogsmännen som inte gärna tar överord i munnen, sade: "Resultatet överträffar vida vad vi vågat hoppas".

Redan efter ett par veckor började björken förtvina inom försöksområdet. Resultatet var så mycket mera enastående som det uppnåts efter en egentlig röjningstid av mindre än en minut per hektar!

Det har visat sig att helikoptern är mycket lämplig just för detta än-

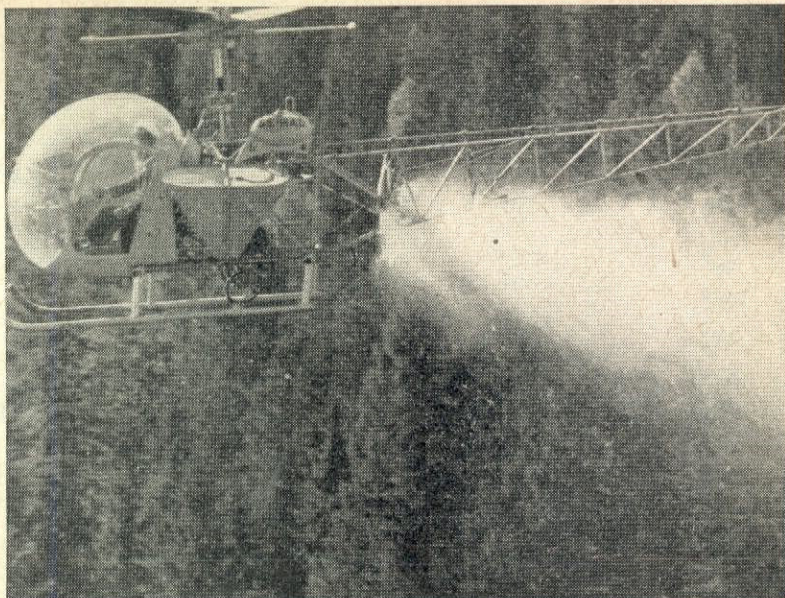
Besprutningen kräver stor rutin inte minst av helikopterförarna. Det är ett både ansvarsfullt och krävande jobb att dag efter dag ligga i grantoppshöjd och flyga absolut raka stråk. Resultatet har blivit överväldigande

damål. Rotorn ger en mycket kraftig nedström som med stor kraft pressar ner besprutningsvätskan som ett fint duggregn i lövverket. Därtill kommer givetvis att man inte behöver göra några speciella anordningar vid själva "flygstationen". Man behöver på sin höjd lägga ut en liten bädd av ris eller stockar för koptern att landa på. Man behöver inte röja långa stråk eller lägga stationen långt från själva röjningsområdet utan kan lägga flygplatsen mitt i detta. Därigenom sparar man långa fram- och återflygningar. Vidare kan man hålla lägsta höjd och ganska låg fart utan att ge avkall på säkerheten. Den vanliga besprutningshastigheten, som Ostermans numera mycket rutinerade personal håller, ligger omkr. 50 km/tim.

Sommaren 1952 fortsatte man försöken i större skala och totalt besprutades då 4.700 hektar skog från luften.

I år har man ökat denna areal till inte mindre än 13.000 hektar och det finns anledning tro att ytorna skall bli mångdubbelt större i framtiden.

Besprutningarna beställs av skogsägaren (oftast är det de stora skogs-



bolagen) hos Basbolaget, som tar behandlingarna på entreprenad. Basbolaget (BAS = Bekämpning Av Skadeinsekter) beräknar arbetets omfattning, gör tillsammans med skogsägaren upp arbetsplanerna samt gör alla förberedelser i samarbete med flygbolaget, som utför själva flygarbetet. Det är ett mycket omfattande förberedelsearbete innan en besprutning

av ett skogsområde kan ske, och det fordras dessutom avsevärda personalresurser. Flygstråken 20—25 meter i bredd och cirka 3 km i längd, måste mätas upp mycket noggrant och sedermera när flygningen påbörjas utmärkas med ballonger, efter vilka helikopterföraren flyger.

Flygstationen skall iordningställas.
Forts. på sid. 39

SAS-HELIKOPTER

Scandinavian Airlines System var det första utländska flygbolag som tog New York Airways helikopterservice i anspråk. Det var en passagerare som nyligen landade med ett SAS-plan på Idlewild och hade bråttom över till Newark för att hinna med ett annat plan därifrån västerut. 21 minut tog det för honom att komma över till det nya planet. Med bil eller buss skulle detta ha tagit flera timmar. New York Airways har nu tre helikoptrar i trafik mellan New York-områdets tre stora flygplatser Idlewild, La Guardia och Newark. Mellan Idlewild och La Guardia kostar biljetten 5 dollar och mellan Idlewild och Newark 10 dollar. Då får man även ta med 20 kg bagage. Transporten är billigare än taxibil och går många gånger fortare.

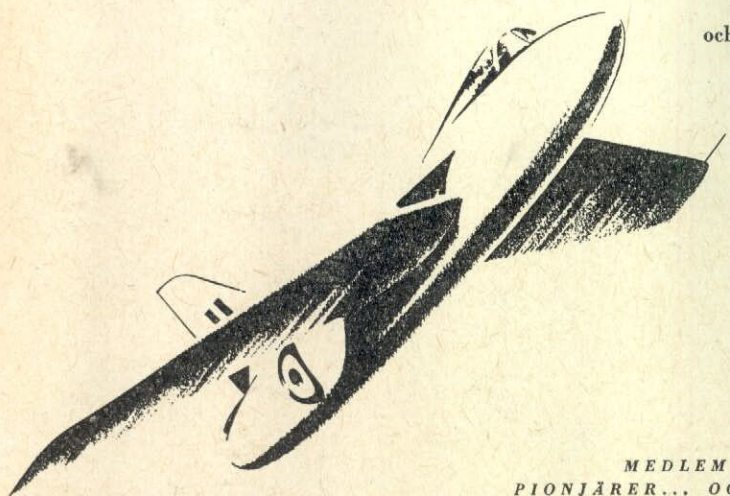
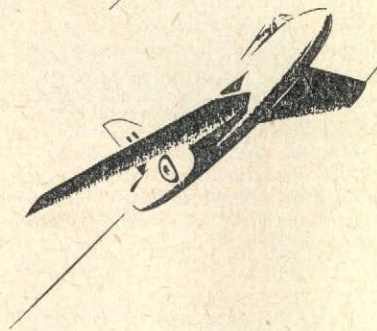




Vad är skillnaden mellan — **Mach 0,98**

och

mer än **Mach 1,0**



Skillnaden mellan Mach 0,98 och mer än Mach 1 är skillnaden mellan under- och överljudsflygning — i verkligheten skillnaden i ett jaktplans förmåga att anfälla ett fientligt överljudsflygplan eller misslyckande att få kontakt.

Häri ligger vikten av Hawker Hunters exceptionella överljudsprestanda. Det är lätt att förstå, varför Hunter, som är ytterst lättmanövrerad, lätt att avancera, har mycket lång räckvidd och utomordentlig stigförmåga, allmänt är ansedd som "världens förnämsta jaktplan". Den tillverkas nu med högsta prioritet för R.A.F., Mark 1 med Avon-motorn och Mark 2 med Armstrong Siddeley Sapphire.

HAWKER AIRCRAFT LTD.
Kingston-on-Thames, and Blackpool

MEMBER OF HAWKER SIDDELEY-GROUP/ PIONEERS... AND LEADING IN WORLD FLIGHT

I
sat
pla
tin
någ
kor
lyd
A
"ha
mä
gan
star
I
vill
kor
ha
E
høj
tog
inkl
fyr
km
gån
P
1.15
den
och
var
snit
en l
tidig
V
Den
ung
pan
sam
tim
om t
täck
möta
efter
är a

HUR FORT ÄR FORT?



Svar:
Solen runt på 91 år

Engelsmannen Neville Duke har satt nytt hastighetsrekord i reajakoplanet Hawker Hunter med 1.171 km/tim och har därmed slagit det bara några månader gamla amerikanska rekordet, satt av W. F. Barnes och som lydde på 1.152 km/tim.

Amerikanerna har länge behärskat "hastighetsmarknaden" där engelsmännen tidigare varit suveräna. Frågan är hur länge rekordet nu skall få stanna i Europa.

Det var den 8 september som Neville Duke lyckades slå det gamla rekordet efter att några dagar tidigare ha gjort ett försök som misslyckades.

Dukes flygning utfördes på lägsta höjd — ned till 15 meter — och det tog honom sammanlagt 11 minuter inklusive start och landning samt de fyra separata flygningarna på den 3 km långa banan, som skall flygas två gånger i vardera riktningen.

På först sträckan nådde Duke 1.153,4 km/ tim, på andra 1.189, på den tredje 1.153,1 och på den fjärde och sista 1.188,7. Andra flygningen var således den snabbaste. Genomsnittshastigheten blev 1.171 km/tim, en hastighet som alltså överskred det tidigare resultatet med 19 km/tim.

Vad innebär nu denna hastighet? Den innebär att planet rör sig med ungefär 325 meter i sekunden. Två pan på mötande kurs har således en sammanlagd hastighet av 2.342 km/tim eller 650 m/sek. Det betyder att om två förare i ett sådant plan upptäcker varandra på en km avstånd på mötande kurs, passerar de varandra efter 1½ sekund. En sekund senare är avståndet mellan dem 650 m och

efter ytterligare 10 sekunder över 7 kilometer.

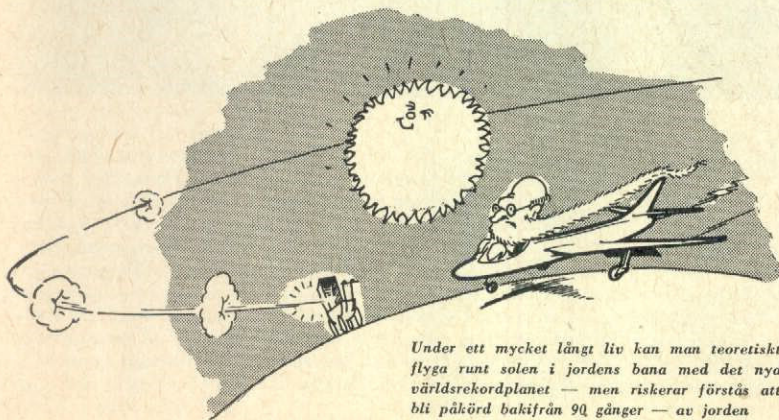
Med denna hastighet flyger man sträckan Stockholm—Uppsala på 3½ minut, Stockholm—Göteborg på drygt 20 minuter och Stockholm—New York på ungefär fem timmar.

Jorden runt vid ekvatorn skulle man teoretiskt kunna avverka på drygt 34 timmar, om bränslet räcker och piloten stoppar.

Men sedan slutar vi att imponeras, i varje fall om vi tar till de astronomiska enheterna. Det är visserligen inte så dåligt att kunna avverka distansen mellan jorden och månen på cirka 340 timmar eller drygt 14 dagar, men blir det fråga om att ta sig till solen med den hastigheten, så tar det drygt 5.300 dygn eller inemot 12 år.

Och skulle man i en Hunter försöka sig på att flyga samma sträcka som jorden tillryggalägger under ett år kring solen, d. v. s. 931 miljoner km, så blir det ännu värre. Jorden klarar som bekant den saken på nästan precis ett år med en fart av 29,7 km/sek eller 107.000 km/tim. En Hunter skulle med världsrekordhastigheten ha att göra samma sträcka bortåt 800.000 timmar eller drygt 33.000 dygn eller ungefär 91 år. Och då blir det varken tid för kafferaster eller bränslepåfyllning.

Man torde få "branta på" ordentligt om man med den farten skall göra en 360-graderssväng med 3 kilometers radie. Det betyder att området för den svängen blir bortåt 30 km² eller cirka 6.000 tunnland. "En uppvisningsåtta" i den farten behöver man ett ordentligt härad till.



Under ett mycket långt liv kan man teoretiskt flyga runt solen i jordens bana med det nya världsrekordplanet — men riskerar förstås att bli påkörd bakifrån 90 gånger — av jorden

FLYGET 1954 ? Följ det i Looping — Sveriges enda flygtidning —
SNART DAGS FÖRNYA PRENUMERATIONEN



VÄGAR I LUFTEN

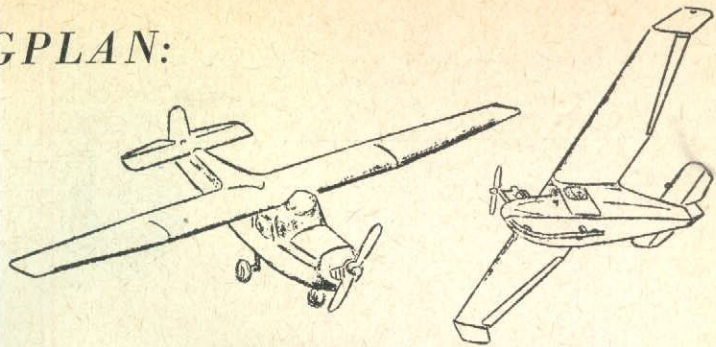
Kommunikationerna i det vägfattiga Norrlands stora fjäll- och skogsområden har alltid varit ett stort problem. Flyget har här en viktig funktion att fylla och betraktas också av befolkningen i dessa trakter som någonting närmast oundgängligt. Främst gäller detta givetvis ambulans- och räddningstjänsten. Helikoptern torde kunna betraktas som den verkligt radikala lösningen på de flesta av de svårlösta transportfrågorna och Ostermans har nu sedan en tid stationerat en helikopter i Kiruna-området, där den redan hunnit utföra en mängd uppdrag som låtit tala om sig. Den kände fjällflygaren Arne Gundersen är chef för denna station och hans mångåriga erfarenhet kommer givetvis väl till pass i det ofta mycket krävande jobbet. Ostermans har placerat ut bränsledepåer på en mängd platser inom så gott som hela området, varför man är väl rustad för kommande uppdrag. Problemet är egentligen bara att hålla helikoptern med så pass mycket arbete under beredskapstiden att ekonomin går ihop. Myndigheterna i Norrland har emellertid fått upp ögonen för helikopterns stora användbarhet och man kan kanske vänta sig någon form av initiativ för att säkerställa det norrländska behovet av helikoptrar. Det behövs nämligen inte bara en utan flera.

Foto: Yngve Norrvi

TYSKA SEGELFLYGPLAN:

H.D. 53

MÖWE



En av de intressantaste flygplanstyperna som visades vid de stora tyska segelflygtävlingarna i Oerlinghausen, varom vi rapporterade i föregående nummer, var Heini Dittmars H. D. 53 Möwe.

Det är ett, som framgår av bilderna, mycket robust men inte särskilt vackert segelflygplan i trä och duk. Det intressantaste med typen är att den är avsedd att med mycket små modifieringar kunna ändras till antingen en motorseglare med 20—25 hk motor eller till ett rent motorflygplan med en motor på upp till 65 hk.

Såsom segelflygplan och motorseglare har Möwe en spännvidd på 12 meter. Såsom motorflygplan har Möwe en spännvidd på 10,5 meter (med vingspetsarna bortmonterade).

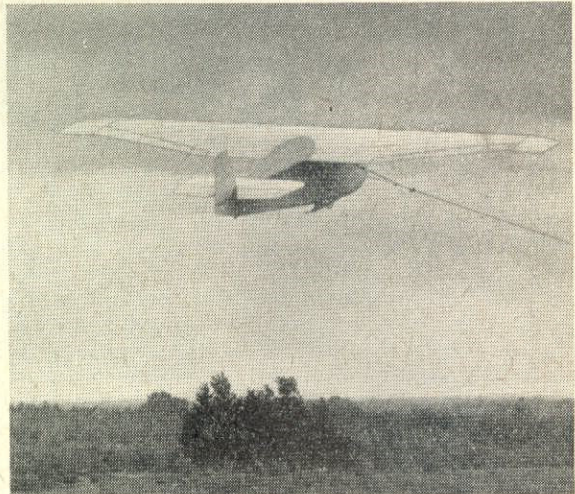
Planet har provflugits såsom segelflygplan (motorflyg är ju fortfarande förbjudet i Tyskland) av en rad kända segelflygare, som samtliga har uttryckt sin förvåning över planet's goda egenskaper. Det lär vara mycket "snällt" och särskilt lämpat för träning av mindre erfarna segelflygare samt för ren nöjesflygning. Sitsarna är side by side. Konstruktören, som har en rad berömda typer bakom sig, framhåller främst planet's goda termikegenskaper tack vare den snåla kurvradien samt de goda landningsegenskaperna. Vidare framhåller han att planet inte behöver lastas på någon vagn vid marktransport utan med stor framgång kan transporteras på ett hjulpar apterat direkt under planet samt med den i ett stycke byggda vingen lagd ovanpå kroppen längs med denna. Man skulle alltså kunna spara in den annars nödvändiga transportvagnen.

Planet är ännu inte fullständigt provflugit, främst på grund av förbudet mot motorflygning, men som segelflygplan har det som sagt visat goda egenskaper. Intressantast är ju projektet i så måtto att det kanske blir det första tyska sportflygplanet efter kriget.

Konstruktören räknar med att kunna leverera planet för 4.850 DM med 10,5 meters spännvidd och 5.400 DM med 12 meters spännvidd. Han räknar också med att kunna sälja byggsatser till mycket lågra priser. Den som lever får se.

Y. N.

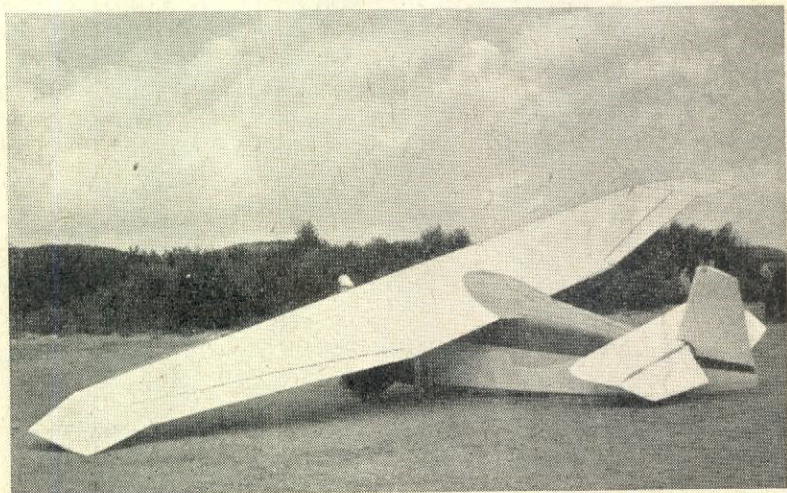
Teckningarna visar till vänster Möwe såsom motorflygplan och till höger såsom motorseglare

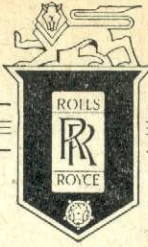


Här går segelflygplanet Möwe till väders i en vindschstart



Till höger och nedan H. D. 53 Möwe i ett par olika perspektiv. Planet tilldrog sig stor uppmärksamhet vid tävlingarna i Oerlinghausen





ACHIEVEMENT

Över

80.000 flygtimmar

har fullbordats med

Rolls-Royce

AVON

motorer

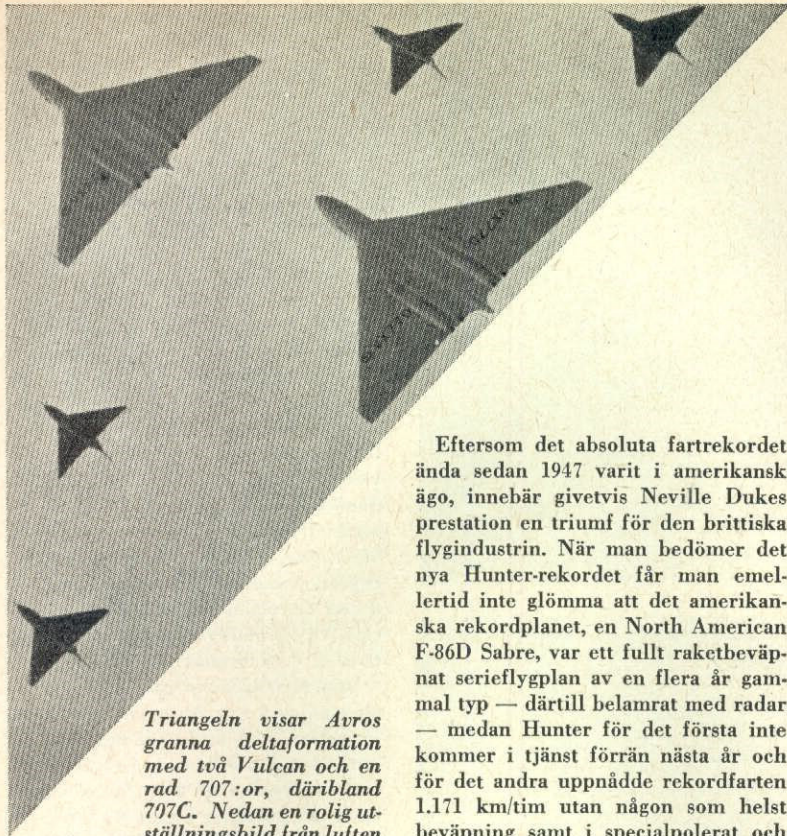
ROLLS-ROYCE

Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

SALÉN & WICANDER AB, Flygavdelningen, Styrmansgatan 4, Stockholm.
Tel. 67 93 40 (växel)



Triangeln visar Avros granna deltaformation med två Vulcan och en rad 707:or, däribland 797C. Nedan en rolig utställningsbild från luften

Eftersom det absoluta fartrekordet ända sedan 1947 varit i amerikansk ägo, innebär givetvis Neville Dukes prestation en triumf för den brittiska flygindustrin. När man bedömer det nya Hunter-rekordet får man emellertid inte glömma att det amerikanska rekordplanet, en North American F-86D Sabre, var ett fullt raketbeväpnat serieflygplan av en flera år gammal typ — därtill belamrat med radar — medan Hunter för det första inte kommer i tjänst förrän nästa år och för det andra uppnådde rekordfarten 1.171 km/tim utan någon som helst beväpning samt i specialpolerat och

Farnborough 1953

lätt modifierat skick. En mera rättvis medtävlare — utvecklingstekniskt sett — till Hunter hade onekligen North American-fabrikens nya typ F-100 varit, vilken redan befinner sig i serierproduktion som det första kända jaktplanet i världen med en planflykts hastighet överstigande ljudets.

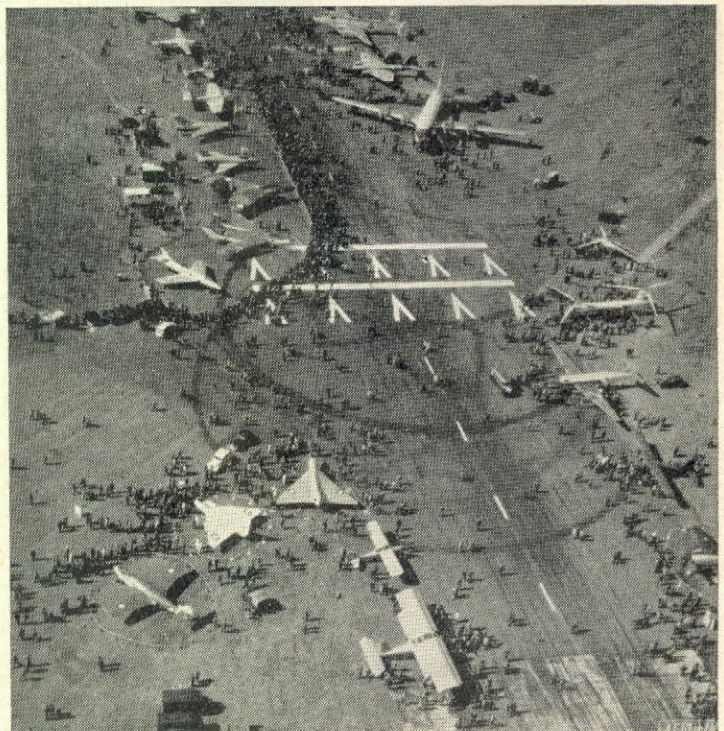
Huruvida det är praktiskt möjligt att flyga med överljudsfart på den låga höjd FAI föreskriver är dock mera tveksamt. Man kan dock inte undgå att imponeras av engelsmännens prestationer, inte minst inom reamotortekniken där de onekligen nått mycket långt — i vissa fall troligen längre än amerikanerna.

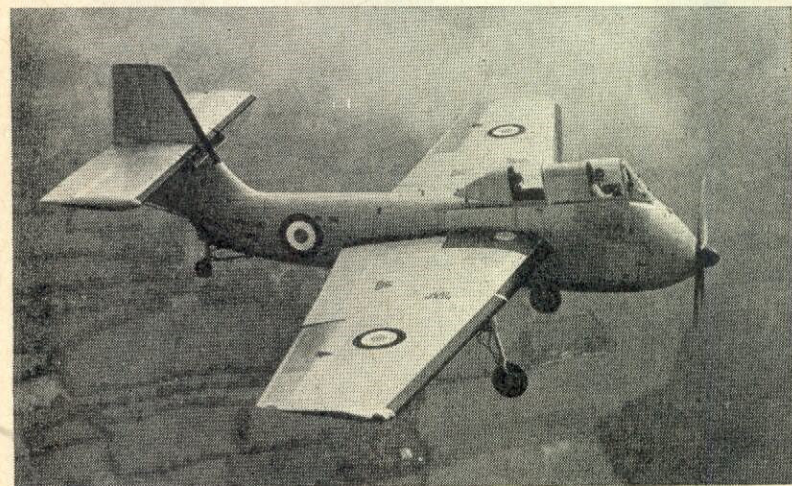
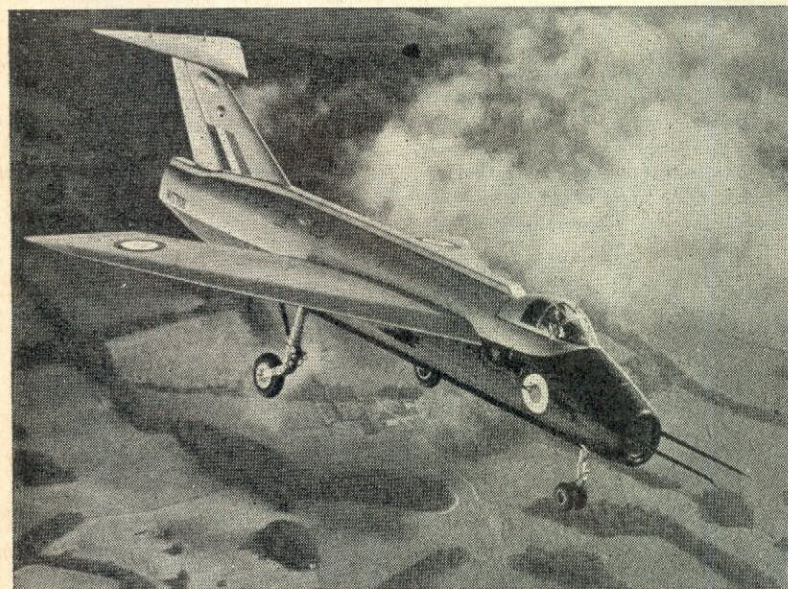
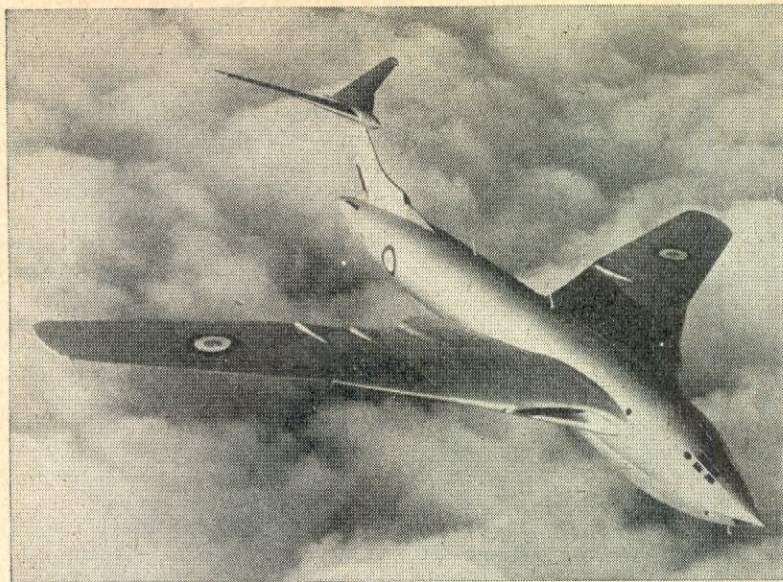
Av de 43 olika flygplantyper som i år demonstrerades på Farnborough, var endast tre nya för året. Två av dessa, den "halvmåne"-vingade reabombaren Handley Page Victor och försöksflygplanet Short SB.5 daterar emellertid båda sin tillkomst till 1952, och kan därför knappast kallas nya. Helt ny var dock Shortfabrikens nya ubåtsjaktplan SB.6 Seamew, som väckte åtskilligt uppseende genom sina föga vackra linjer och sin mycket enkla, nästan primitiva konstruktion.

Flygshow utan överraskningar

**Loopings utsände
Hans G. Andersson
rapporterar från
årets stora flygmässa
på Farnborough**

Årets stora flygutställning på Farnborough-flygfältet — det brittiska flygets försökscentral — kunde inte mäta sig med fjolårets i fråga om nyheter. Arrangörerna inom SBAC (Society of British Aircraft Constructors) hade därför all anledning i världen att varmt välkomna det nya världsrekord i hastighetsflygning som Hawker-fabrikens chefsprovflygare Neville Duke lyckades sätta med ett Hunter-jaktplan samtidigt som utställningen öppnade





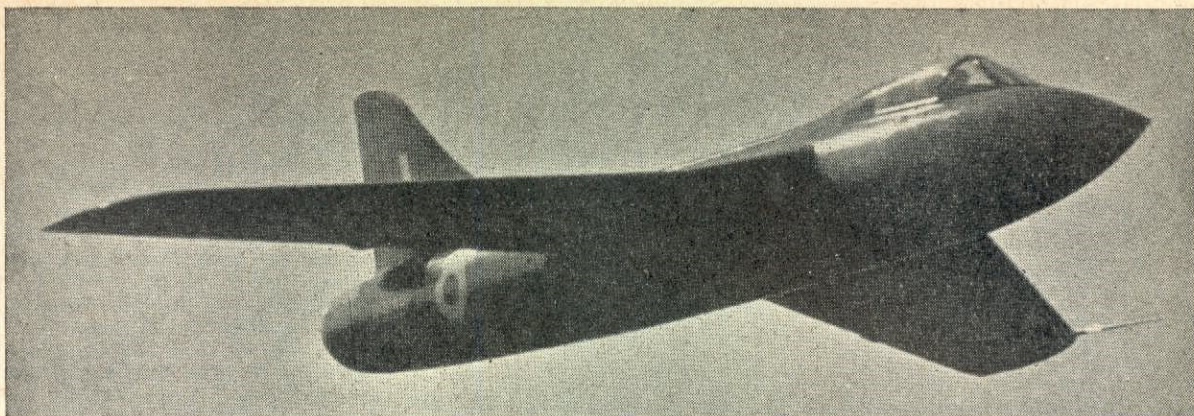
Tanken bakom Seamew har varit att för ett relativt lågt pris — i varje fall jämfört med vad den synnerligen komplicerade Fairey Gannet lär kosta — få fram ett ubåtsjaktplan av tidsenligt slag. Naturligtvis kan man med endast en Mamba-propellerturbin på omkring 1.500 hk — som i Seamew — inte nå samma prestanda som med exempelvis Gannet, vars båda kopplade Mamba-motorer utvecklar närmare 3.000 hk. Tydligen betyder dock fartprestanda mycket litet i ett sammanhang som detta, i annat fall skulle inte Seamew se ut som den gör med sitt fasta landställ och sin även i övrigt minst av allt strömlinjeformade uppbyggnad. Short Seamew, om vars företräden ur konstruktions- och andra efterföljningsvärda synpunkter Oliver Stewart talade sig varm, har redan seriebeställts av det engelska marinflyget, och ett visst intresse har även förmärkts bland övriga NATO-länder med hangarfartygsflyg, d. v. s. Frankrike och Holland.

Uppenbarligen avsett som uppvisningens clou var Avros vackra deltaformation som avslutade uppvisningarna. Paraden leddes av prototyperna — provflygplan nr 2 flög just dagarna innan portarna öppnades på Farnborough — av deltabombplanet *Avro Vulcan* och utgjordes i övrigt av fyra mindre försöksplan av typen 707, däribland två 707A för höghastighetsförsök, en 707B för lägre hastigheter samt slutligen den nya tvåsitsiga övningsversionen 707C. Denna senare upplaga lär för övrigt komma att byggas i ett mindre antal.

Naturligtvis bjöds också i år de många tusen utställningsbesökarna på en fin kollektion överljudssmällar serverade av såväl Hunter- som Swift-plan, varav för första gången seriebyggda exemplar visades. Smälarna, som träffade utställningsområdet med varierande styrka, hade genomgående karaktären av "dubbelbangar". Vid ett tillfälle presterades t. o. m. en "kvadruppelbang".

Även om större delen av den brittiska flygindustrins kapacitet är upptagen av militär produktion, är den civila produktionen av större omfattning och betydelse än kanske någonsin tidigare. Detta återspeglades också i årets Farnborough-utställning som reserverade en av de fyra dagarnas flyguppvisningar för civila eller kom-

*Överst Handley Page Victor,
därunder Short SB.5 och
nederst Short SB.6 Seamew*



mersiella typer, som engelsmännen hellre uttrycker sig. Man förstår lätt den stora vikt engelsmännen fäster vid de civila produkterna om man tar en titt på siffrorna för inläggande order. Dessa visar nämligen att av enbart turbindrivna trafikflygplan mer än 170 exemplar hittills beställts såväl av brittiska som utländska företag.

Inte heller inom civilflyget visades emellertid i år några större nyheter. Att det rör sig inom civilproduktionen framgick dock av att de Havilland på grund av sitt ansträngda utvecklingsprogram inte kunde lösgöra sin nya Avon-försedda *Comet 2* för flyguppvisningen — BOAC väntar sig nämligen att kunna sätta denna nya och något förstorade Comet-version i trafik under 1954 — samt att man för att kunna visa *Comet 1A* och *Viscount* tvangs att chartra två dylika plan från Air France, som just nu håller på att sätta båda dessa typer i

trafik. Av den mycket lovande Bristol *Britannia*, varav trettiofyra exemplar beställts av britterna själva — inklusive tio exemplar av den förlängda *Britannia 300* — visades det första seriebyggda exemplaret. För övrigt demonstrerades bl. a. den synnerligen eleganta de Havilland *Heron* i senaste utförande med infällbart landställ. Intressant att beskåda i den civila paraden var också Blackburn & General Aircraft's jättelika *Beverley*, som hittills endast beställts i ett 20-tal exemplar av RAF, men som även förutspås en lovande civil framtid, samt den nya långnosversionen av Bristols *Freighter*, vilken redan befinner sig i trafik.

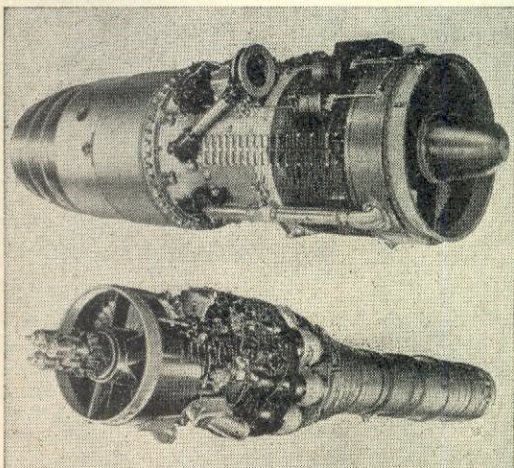
Flera olika helikoptertyper demonstrerades också, däribland Bristols tvåmotoriga typ 173, vilken uppträdde i modifierad upplaga med två par s. k. stubbvingar, vilka dels ökar stabiliteten, dels avlastar rotorerna under normal flygning. Tre exemplar

Världsrekordplanet Hunter

av den nya versionen Mk 3 av Bristol 173 med plats för 16 passagerare har beställts för leverans till BEA närmast för att skaffa erfarenheter för den helikopterera som alla nu är övertygade om skall komma inom kortdistanstrafiken. Engelsmännen har också tagit steget fullt ut och beställt en prototyp av Fairey-fabrikens lovande projekt *Rotodyne* som utmärker sig för gasturbindrift samt framåtdrivande propellrar och rymmer upp till 40—50 passagerare.

Som helhet ger en Farnborough-utställning besökaren en imponerande bild av den karakteristiska exportanda som genomsyrar hela det brittiska folket, och som resulterat i att sedan början av 1946 denna del av den brittiska industrin exporterat flygmateriel av alla sorter för nära 4 miljarder svenska kronor...

ROLLS ROYCE AVON



"Fantommotorerna" Rolls-Royce Avon RA7 o. RA14

Det enligt många uppfattning mest imponerande på årets Farnborough-mässa var inte så mycket de många ljudsnabba jakt- och bombplanen, utan de fantastiska prov på koncentrerad kraft som gavs av två Canberra-bombare, som i experimentsyfte utrustats som flygande provbänkar dels för Rolls-Royces nyaste Avon-utveckling RA.14 — i praktiken en helt ny motor — dels för Bristols hyperstarka men osedvanligt driftekonomiska Olympus-motor. Båda dessa flygande provbänkar gav bl. a. startuppvisningar som slår allt man hittills sett i den vägen. Mest imponerande oenkligen det med RA.14-motorer försedda planet som från stillastående lättade efter blott något hundratal meter för att därefter ungefär som en V-2 stiga nästan lodrätt så att planet vid slutet av den 2,7 km långa startbanan befann sig på minst 1.000 meters höjd!

Förmodligen var Canberra-planen mycket lätt lastade, men detta gör inte det hela mindre imponerande. I sin nuvarande form ger RA.14, som för övrigt sägs vara den lättaste reamotor som hittills byggts (förhållande dragkraft/vikt) officiellt en statisk dragkraft av 4.300 kp, men av Farnborough-speakers — majoren och redaktören Oliwer Stewart — yttranden att döma har större dragkrafter redan uppnåtts. RA.14, som redan börjat levereras i serie, skall installeras i minst tre olika typer av krigsflygplan, bl. a. i den splittrerna Vickers Valiant B.Mk.2, vars prototyp provflögs så sent som den 4 september. Med efterbrännkammare lär RA.14 även vara påtänkt för kommande versioner av Hawker Hunter och Supermarine Swift. I de första serieflygplanen som i nämnvärt antal väntas bli tilldelade RAF:s jaktförband först i början på 1954 har dock både Swift och Hunter Rolls-Royce Avon i den med efterbrännkammare försedda versionen RA.7R. Det är också denna version som nu skall licensstillverkas av Australien, Belgien, Frankrike och ... Sverige!



Vad som finns i dag

Medan fjolårets SBAC-utställning innebar något av ett rekord i fråga om nya flygplantyper, var årets flyg-utställning avsedd att visa engelsk flygplanproduktion av idag. Vilka är då de flygplantyper som England i dag serietillverkar? Ett närmare studium av de 43 olika typer — antalet totala demonstrerade flygplan översteg visserligen 50, men i flera fall bestod skillnaderna endast av smärre modifieringar — som i år visades, gav exempelvis vid handen att av 16 olika typer av rena krigsflygplan befinner sig 15 i serietillverkning. Endast 7 av dessa 15 har emellertid nått tjänstestadiet och endast fyra av dessa byggs i större serier, medan de övriga har sekundära uppgifter att fylla och följaktligen inte behövs i samma stora antal.

Överst DH 110, beställd i prouerie för brittiska marinflyget. Nedan Bristol 173 "Rotocoach"



För övrigt visades inte mindre än tolv olika typer avsedda för militära uppgifter av sekundär art, bl. a. övningsändamål, transporter, räddningsuppgifter m. m. Flera av dessa typer har även civila användningsområden, vilket speciellt gäller transportplanen. Av flygplan som hittills uteslutande användes civilt visades sex olika typer, varav fem befinner sig i serietillverkning och tre i tjänst. Av intresse är också att konstatera att av ovan nämnda 43 flygplantyper var 24 reaktionsdrivna. Av dessa var 18 försedda med ren reaktionsdrift och de sex övriga med propellerturbiner. Bland reoplanen är givetvis de militära typerna i överväldigande majoritet, endast fyra av de 24 var civila.

Sjutton engelska flygplanfabriker utställde denna gång sina produkter på Farnborough. Flera fabriker med egen utvecklingsverksamhet finns dock, fastän de inte var representerade i år. Härtill kommer givetvis flyg-

Farnborough 1953

motortillverkare m. fl. Dessa 17 flygplanfabriker utställde (i bokstavsordning):

AUSTER AIRCRAFT hade i år ingenting nytt att visa men kom ändå att spela en framrädande roll i flyg-utställningen genom det elegant halsbrytande sätt varpå Ronald Porteus demonstrerade det lilla och föga anmärkningsvärda Cub-liknande skolplanet *Aiglet Trainer* (130 hk Gipsy-Major-motor). Mera intressant är *Auster Ambulance Freighter* (180 hk Cirrus Bombardier) vars lastförmåga och -möjligheter torde vara unika för ett plan av denna storlek. Planet demonstrerades endast på marken.

BLACKBURN & GENERAL AIRCRAFT. Utställningens största landflygplan var transportplanet *Blackburn Beverley* (fyra 2.480 hk Bristol Centaurus 171), som utvecklats från den med Hercules-motorer försedda *Universal Freighter*. *Beverley* tillverkas nu i ett 20-tal exemplar för RAF, som i första hand avser att använda planet för fällning av tyngre arméutrustning. Lastförmågan anges till ca 20 ton. Planet kan exempelvis ta upp till 10 jeepar och 42 soldater, de senare placerade i den rymliga stjärtbommen. Tre exemplar av en civil version har också beställts av "bil-flygbolaget" *Silver City Airways*. För övrigt gavs en mycket elegant uppvisning av planets utomordentliga start- och landningsegenskaper. Anmärkningsvärd var också dess lättrorlighet på marken.

BOULTON PAUL Aircraft. P 111A är beteckningen på denna firmas deltavigade försöksplan i den modifierade form det nu uppträder. P111, som ursprungligen provfloggs redan 1950, har nyligen utrustats med fyra nya luftbromsar, placerade diagonalt kring bakkroppen. Vissa inre långtgående förändringar lär också ha vidtagits. Trots att motorn har jämförelsevis begränsad dragkraft (en Rolls-Royce Nene på 2.270 kp) lär P.111 vara det f. n. snabbaste engelska flygplanet utan efterbrännkammare, vilket betyder en toppfart på över 1.050 km/tim. Under uppvisningarna fick man ett intryck av en viss instabilitet hos planet.

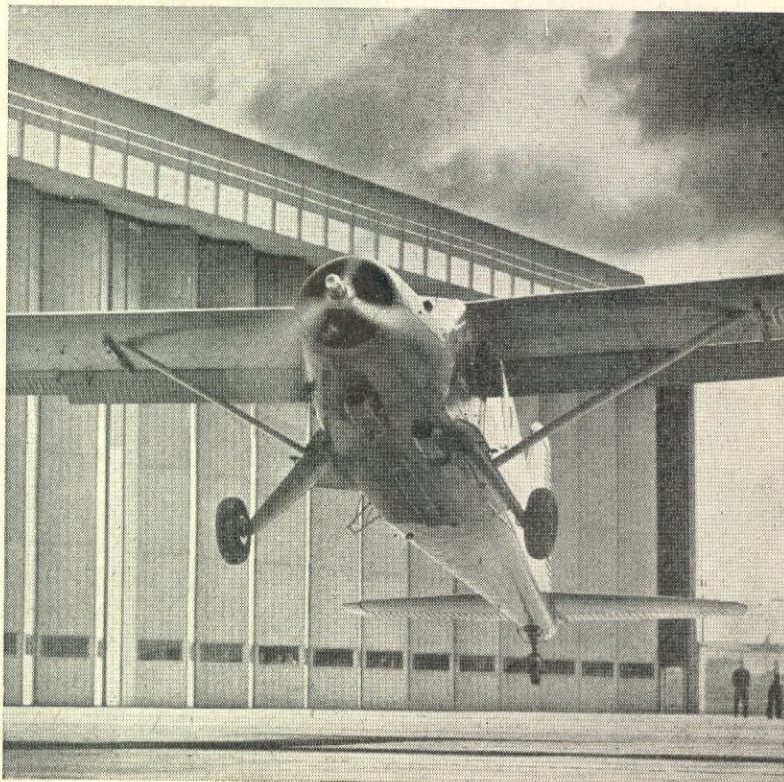
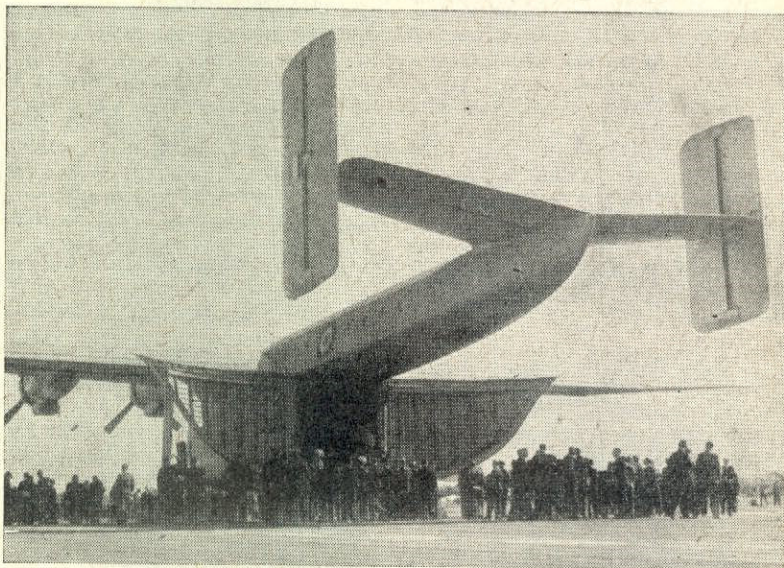
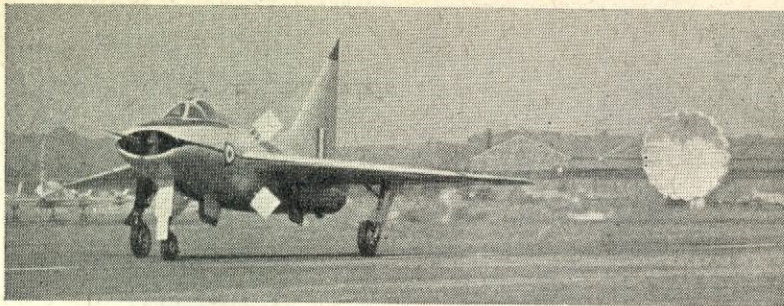
Boulton Paul visade också (på marken) sitt avancerade övningsplan *Sea Balliol* (en 1.245 hk Rolls-Royce Merlin), som nu levereras till engelska marinflyget. *Sea Balliol* är en hangarfartygsbaserad version av RAF:s motsvarighet, *Balliol T.2*, och har bl. a. fast sporrhjulställ, troligen det längsta och kraftigaste som någonsin monterats på ett plan av denna storlek. Det kan nämnas att RAF:s beställ-

ningar på Balliol reducerades kraftigt vid fjolårets "översyn" av rustningsprogrammet.

BRISTOLS viktigaste utställningsobjekt är naturligtvis det propeller-turbindrivna trafikflygplanet *Britannia 100* (fyra Bristol Proteus 3), som hittills endast beställts av det brittiska BOAC men som av expertisen förutspås en framtid kanske ännu mer lovande än Comets. *Britannia*, som i nuvarande form rymmer upp till 104 passagerare i turistklass, har av BOAC hittills beställts i sammanlagt 35 exemplar, varav 20 av den nuvarande versionen typ 100, 10 av den projekterade förstörade typ 300 samt fem av en fraktvariant. Prototypen, som flög dagarna före fjolårets Farnborough-utställning, har nu följts av det första serieplanet, vilket skiljer sig från föregångaren genom bl. a. en ny utformning av utloppen från turbinerna. *Britannia* har i sin nuvarande form en marschfart av nära 600 km/tim. Detta är i och för sig en mycket imponerande hastighet för ett propellerdrivet trafikflygplan. Vissa iakttagare anser emellertid denna fart vara i lägsta laget jämfört med vad amerikanerna nu nått fram till med vanliga kolv- och compoundmotorer. En del flygbolag som f. n. har amerikansk materiel, men som emellertid känt sig böjda för att köpa *Britannia* föredrar möjligen att vänta på de snabbare *Britannia*-utvecklingar som redan nu lär befinna sig på ritbordet. Dessa väntas kunna prestera marschfarter på inemot 800 km/tim. Redan nu är emellertid *Britannia* i flera avseenden överlägsen sina konkurrenter och därtill kanske det vackraste propellerdrivna flygplan som någonsin byggts.

Under civilflygdagen gavs en imponerande demonstration med Bristols nya långnosade *Freighter Mk. 32*, som rekordsnabbt lossade sin last av tre personbilar framför SBAC-presidentens tält. För att möjliggöra visningen på Farnborough måste planet tas ur trafik på bilfärjerouten över Kanalen, för vilken Silver City Airways beställt först sex, sedan ytterligare tre plan av denna typ. Bristol visade också den vanliga *Freighter*-versionen, varav mer än 175 exemplar levererats sedan 1946. Enligt Oliver Stewart lär Bristol *Freighter Mk. 32* (två 2.040 hk Bristol Hercules 730) kunna göra anspråk på titeln världens mest driftsekonomiska trafikflygplan...

Bristols tvåmotoriga helikopter typ 173 (två 550 hk Alvis Leonides) upp-



Boulton Paul P.111A, överst, snabbaste brittiska flygplanet utan efterbrännkammare. Observera luftbromsarna. Därunder utställningens största landflygplan Blackburn Beverly i ett lustigt perspektiv. Nedre en halsbrytande startbild av D. H. Beaver

trädde i år i den modifierade versionen Mk.2 med stubbvingar, som i sin tur utgör prototypen till typ 173 Mk.3. Denna kommer att utrustas med två 850 hk Leonides Major-motorer, vilka beräknas ge planet en marschfart av dryga 220 km/tim — onekligen en ansevärd fart för en helikopter.

Det vore dock fel att påstå att Bristol 173 — även i det modifierade skick vari den nu presenterades — ger intryck av en fullt färdig passagerarmaskin. Därtill verkar den fortfarande en smula för svårflugan och instabil. Bristol har emellertid redan skaffat sig en så stor fond av erfarenheter framför konkurrenterna på detta område, att de kan bli utslagsgivande när det gäller konstruktionsprinciperna för framtidens trafikhelikoptrar. En stor del av denna erfarenhet har naturligtvis kommit från enrotortypen *Bristol 171*, vilken redan befinner sig i full tjänst. Ytterligare ett 30-tal 171:or uppges för övrigt vara under tillverkning bl. a. för RAF:s sjöräddningsenheter. Bristol 171 demonstrerades i år i en speciell ambulansversion.

DE HAVILLAND. Även de Havillands Farnborough-representation gick i år i den allmänna konsolideringens tecken med få verkligt stora nyheter. Dagarna innan mässans öppnande flög visserligen det första serieexemplaret av *Comet 2*, men på grund av det hårt ansträngda utprovningsprogrammet för denna typ — enligt oberoende uppgifter skall fem av BOAC:s 12 beställda plan av denna typ vara levererade före årets slut — kunde inte planet visas. Jämfört med *Comet 1A* från Air France som i stället demonstrerades, är *Comet 2* något förstorad — kroppen är ca 1 meter längre — med plats för 44 passagerare (mot tidigare 36) samt försedd med Rolls-Royce Avon-motorer med 3.000 kp statisk dragkraft jämfört med 2.270 kp hos föregångarens Ghost-motorer. Effekttökningen medger inte bara ökad marschfart utan

även större betalande last. Dessutom har *Comet 2* en normal flygsträcka på 2.800—3.500 km mot 2.400—2.800 för *Comet 1* och 1A. Medan tillverkningen av Ghost-Cometen avslutats, byggs *Comet 2* nu vid tre olika fabriker, nämligen dels vid huvudfabriken i Hatfield, dels i Chester-fabrikerna samt hos Shorts. Produktionsmålet är f. n. 70 plan per år, men så många har ännu inte sålts, även om underhandlingar pågår. Den ännu större — och bättre — *Comet 3*, som bl. a. beställts i tre exemplar av Pan American Airways, är f. n. under byggnad och en prototyp väntas flyga under 1954. Versionen är avsedd att komma i trafik under 1956.

Bland övriga civila de Havilland-typer på årets utställning kan nämnas den lilla fyrmotoriga *Heron*, som utträdde i det nya utförandet Series 2 med infällbart landställ. Även om *Heron* främst torde vara avsedd som trafikflygplan — för 14—17 passagerare — var utställningsexemplaret av *Heron 2* inrett som elegant 8-sitsigt "flygande kontor".

Ett 50-tal exemplar av den med fast landställ försedda *Heron 1* har redan sålts, och typen tillverkas nu jämsides med den tvåmotoriga *Dove*, från vilken den utvecklats. Även *Dove*, som hittills sålts i inte mindre än 450 exemplar till 35 olika länder, visades i ny version, nämligen den s. k. Series 6 (även denna inredd för affärsbruk) med starkare Gipsy Queen-motorer på 360 hk vardera mot tidigare 335 hk. Även en special-*Dove* för kalibrering av flygplatsernas radiohjälpmedel visades.

Liksom fallet var med den civila delen av de Havillands utställning saknades även den militära sidans största nyhet på mässan. Härmed avses givetvis den nya och av sträng sekretess omgivna Gyron-motorn, vars första användningsområde uppges komma att bli ett jaktflygplan för överljudshastighet. Hur stark Gyron i verkligheten är har givetvis inte omtalats, men gissningarna pekar oftast mot ca

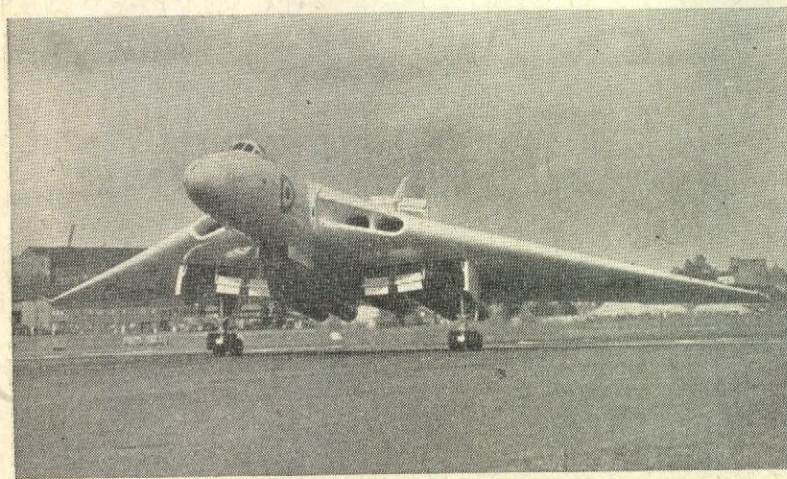
7.000 kp. Detta skulle betyda att Gyron är världens starkaste reamotor.

Några mera betydelsefulla militära nyheter kunde inte D. H. erbjuda i år. Modernast i raden är fortfarande den tvåmotoriga *D. H. 110*, vars ena prototyp med så tragiskt resultat förolyckades under fjolårets uppvisning för allmänheten. D. H. 110 utvecklas nu för det engelska marinflyget (sedan RAF föredragit Javelin) och uppträdde följaktligen i marin färgskala, men hade ännu inte försetts med bromskrok och övriga marina attiraljer. En mindre provserie påstås vara beställd.

Visserligen producerade inte D. H. 110 några "bangar" i år, men detta hindrar inte att planet trots sin — för ett höghastighetsplan — en smula egendomliga konfiguration, gav ett mera påtagligt intryck av fart än f. d. konkurrenten Javelin. Bland övriga krigsflygplan av D. H. kan nämnas dagjakt- eller rättare sagt jaktbombversionen *F.B.Mk.1* av *Venom*, nu i produktion — och i RAF-tjänst — i ansevärt antal trots tidigare beställningsinskränkningar (den planerade *Venom*-produktionen hos Bristol avskrevs i fjol). Ny för året var nattjaktversionen *N.F.Mk.3*, en utvecklingsform av *Venom N.F.Mk.2* (eller *N.F.Mk.51* som den svenska exportvarianten kallas i England) med förbättrad radarutrustning, siktförhållanden m. m. *N.F.Mk.3*, som nu seriebyggs för RAF har dessutom ett högre kritiskt machtal än föregångaren. Någon efterbrännkammare kunde dock inte upptäckas på *N.F.Mk.3* trots att installation av sådan tidigare signalerats. Även den fartygsbaserade motsvarigheten till *N.F.Mk.2* — kallad *Sea Venom N.F.Mk.20* — visades, också den med samma märkliga utformning av stjärtpartiet som den landbaserade *N.F.Mk.3* nu står med.

En annan i Sverige känd utställningstyp var Vampire Trainer (här hemma J 28C) med modifierad kabinhuvs samt katapultstolar.

En nykomling på Farnborough,



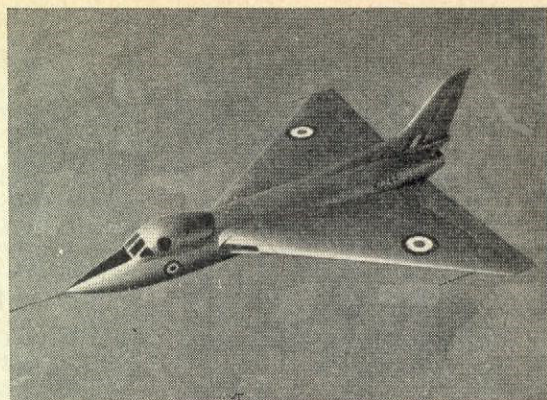
ehuru inte ny för övrigt, var den kanadensisk-konstruerade Beaver, vilken nu kan accepteras även i hemlandet (och på Farnborough) sedan den utrustats med en engelsk Alvis Leonides-motor på 550 hk (i stället för den vanliga Pratt & Whitney Wasp Junior) och D. H. trebladiga propeller. Beaver, som på ett mycket övertygande sätt demonstrerade sina förnämliga start- och landningsegenskaper, har i Kanada hittills byggts i mer än 500 exemplar (varav 300 för amerikanska flygvapnet). Ett visst intresse har nu också visats Beaver av den brittiska krigsmakten, närmast armén. Man hoppas nu att detta intresse skall bli tillräckligt starkt för att möjliggöra serietillverkning av Beaver också i England. Ytterligare en Kanada-konstruerad D. H.-typ visades, nämligen Chipmunk, vars tillverkning nu lär sjunga på sista versen.

Bland D. H:s militära utställningsobjekt kan slutligen också nämnas rakethjälpmotorn Super Sprite, som utvecklar 1.800 kp dragkraft under 40 sekunder, och som skall installeras i engelsmännens tre typer av atombombare (Valiant, Victor och Vulcan).

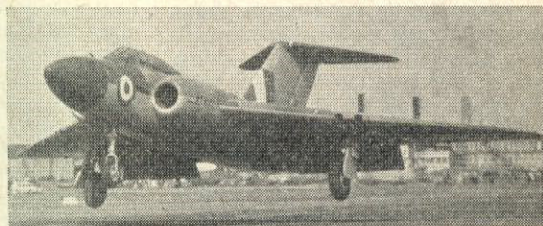
ENGLISH ELECTRIC. De Canberra-plan som väckte det största uppeendet i år utställdes inte av English Electric utan av motorfabrikanterna Rolls-Royce och Bristol (se annan plats). Förutom de båda "flygande provbänkarna" demonstrerades en standardmaskin — bombversionen B.Mk.2, varav åtskilligt mer än 100 exemplar lär ha tillförts RAF — samt en mera specialbetonad — fotospaningsversionen P.R.Mk.3. Den senare utmärker sig bl. a. för extra lång flygsträcka. Ehuru Canberra-produktionen skurits ned, tillverkas typen, förutom hos English Electric, även hos A. V. Roe, Handley Page och Shorts samt hos Glenn L. Martin i USA och Commonwealth Aircraft i Australien.

FAIREY. Sedan Fairey i fjol demonstrerade en prototyp av sitt osköna — tycks vara en nödvändighet för detta slags flygplan — men sannolikt mycket effektiva utbåtsjaktplan Gannet, har nu det första paret "serieplan" av denna typ lämnat fabriken i Hayes. Gannet har, förutom av det engelska marinflyget, beställts i ett 40-tal exemplar av dess australiska motsvarighet. Trots sina former verkar Gannet ha en anseelig toppfart, men så ger ju också dess A.S. Double Mamba en total effekt motsvarande mer än 3.000 hk. Som helhet betraktat ger dock Gannet intryck av att vara ett mycket komplicerat (och

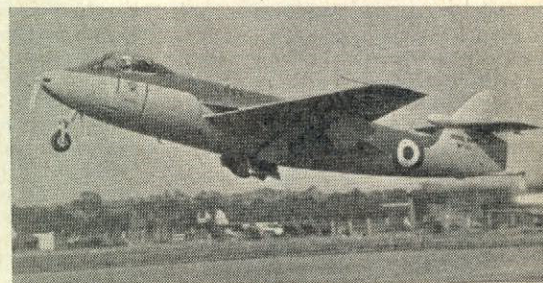
Längst till vänster deltabombaren Vulcan och närmast Vickers Valiant med sina karakteristiska vingåpor som troligen innehåller det nya boggielandstället men också kan rymma ett par Super Sprite raketsmotorer



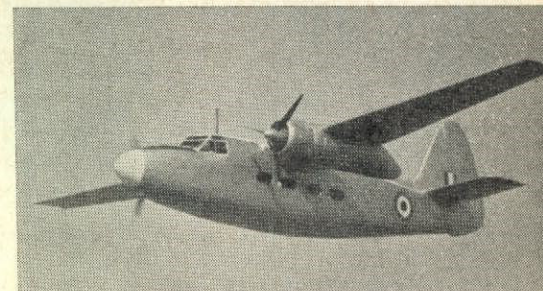
Avro 707C, världens första övningsdeltaflygplan. Lägg märke till den breda förarkabinen



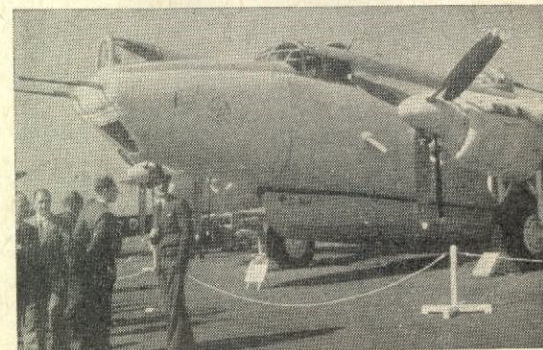
Gloster Javelin under landning. Av bilden att döma tycks stabilisatorn vara ställbar



Hawker Sea Hawk är snabbare än vad man i allmänhet trott och påstås göra nära 1.020 km tim



Percival Pembroke, lätt transportflygplan för militära ändamål



En nosbild av Avro Shackleton med en räddningsbåt under buken och två 20 mm akan i nosen

följaktligen dyrbart) flygplan. Detta tycks också Amiralitetet nu ha upptäckt. På annat sätt kan väl knappast den uppseendeväckande snabbhet förklarar varmed det annars inte särskilt jäktade engelska marinflyget låtit utveckla och seriebeställa den enkla — och billigare — *Short Seamew*.

GLOSTER. Årets prototyp — tyvärr en ganska ofta återkommande fras då det gäller Englands senaste typer av krigsflygplan — av Glosterfabrikens mycket omtalade deltagande allvädersjaktplan *Javelin* uppträdde med en längre och mera spetsig nos innehållande dess omfattande radarutrustning. Det har spekulerats en del vilken form av beväpning som "världens första tvåmotoriga deltaflygplan" skulle få. Efter årets utställning kan denna osäkerhet anses skingrad; de fyra stora runda öppningarna i vingens framkant är tydligen avsedda för de fyra 30 mm automatkanoner som tycks utgöra standardbeväpningen för de närmaste årens engelska jaktplan. *Javelin*, som i år inte hindrades av några restriktioner i fråga om hastigheten (i följd var 700 km/tim max. tillåtna fart), imponerade dels genom sin vändbarhet inte minst i rollplanet, dels genom förnämliga startegenskaper (trots avsaknad av efterbrännkammare på *Sapphire*-motorerna). En intressant detalj var planetens nu modifierade — och ställbara — stabilisator (se foto). Många iakttagare hade kanske väntat sig att få se *Javelin* i sin signalerade serieversion med modifierade yttervingar. Liksom på *Victor* har nämligen dessa erhållit en smärre knäck i pilformen. Att — såsom vissa engelsmän — tala om att Gloster därvid använt samma tankebanor som *Drakens* konstruktörer, verkar dock en aning långsökt. Den konfiguration (fint ord!) som kännetecknar *Draken* är av helt annan art än *Javelins*. Anmärkningsvärt är också i detta sammanhang de ganska tjocka vingprofiler som genomgående tycks karaktärisera engelsmännens deltaplan.

HANDLEY PAGE. "Lika lätt som att köra en barnvagn" tycker amerikanske flygministern Talbott att det är att "spaka" *Handley Pages* "V-bombare" *Victor*, vilken i år gjorde sin med stort intresse mötsedda debut på Farnborough. Den demonstrerade första prototypen flög nämligen först vid jultiden förra året som det sista i raden av Englands nya familj av tunga bombplan, vilken förutom *Victor* består av *Vickers Valiant* och *Avros delta-Vulcan*. Det var i år första gången som samtliga dessa tre typer landade på Farnborough, även om planen mellan flygningarna placerades på andra sidan flygfältet för att undgå alltför närgångna blickar. Liksom sina konkurrenter har *Victor* en projected civil upplaga, vilket ytterli-

gare ökade intresset. Typen seriebeställdes — också i likhet med konkurrenternas — med högsta prioritet "direkt från ritbordet". Tills vidare tycks det dock i samtliga fall (av bombplan) röra sig om förhållandevis små serier — en så pass låg siffra som 20 har nämnts, åtminstone beträffande *Victor* och *Vulcan*. Intressant är vidare att notera att *båda* dessa flygplantyper flyger "högre, snabbare och längre med större last än något annat plan"...

HAWKER. Representanterna för denna mycket viktiga bestandsdel av den jättelika *Armstrong Siddely*-gruppen — som kontrollerar 40 procent av den engelska flygindustrin — hade i år tredubbel anledning att se glada ut. För det första hade (som redan nämnts) *Neville Duke* med *Hunter*-prototypen överträffat världsrekordet i hastighet. För det andra har *Hawkers* nyligen kammat in den största dollarorder som någonsin tillförts den engelska flygindustrin — nämligen en amerikansk "off-shore"-beställning på 450 *Hunter*-plan, varjämte ytterligare 460 exemplar skall licensbyggas i Holland med amerikansk finansiell hjälp. Och för det tredje har ännu en USA-beställning på 107 *Hawker Sea Hawk* jaktplan (för förstärkning av det engelska marinflyget) nyligen börjat levereras. Med tanke på *Hunter*-produktionen har dock *Sea Hawk*-tillverkningen överlätit till ett annat företag inom gruppen, *Armstrong Whitworth*, som just nu håller på att avsluta tillverkningen av nattjakt-Meteor. Intressant är att dagarna innan mässans öppnande, toppfarten för *Sea Hawk* offentliggjordes. Detta rakvingade plan gör max. 630 mph eller ansevärliga 1,015 km/tim!

PERCIVAL visade i år bl. a. sitt lätta transportplan *Pembroke*, en något större version av den civila *Prince*, byggd för RAF:s räkning och provflugen så sent som i december 1952. *Pembroke*, som normalt rymmer 8 passagerare i bakvända stolar, tillverkas även i ett 10-tal exemplar för det belgiska flygvapnet samt för *Sydney*. En civil motsvarighet till *Pembroke* benämnd *Prince Series 5*, håller också på att utvecklas.

Pembroke visade prov på utomordentliga enmotoregenskaper, medan den andra deltagande *Percival*-typen, skolplanet *Provost* (en *Alvis Loides*) demonstrerade massor av spin. Typen har nu kommit i tjänst i RAF, men fråga är om den inte ganska snart få ge plats åt sin readrivna utvecklingsform (varom mera senare).

A. V. ROE. Englands deltabygare framför andra — *Avro* — kunde i år ståta med flera deltaflygplan än sannolikt någon annan flygplanfabrik i världen. Av de sex *Avro*-deltor som fick utgöra kulmen på Farnborough-

dagarnas uppvisningar, stod naturligtvis de båda fyrmotoriga *Vulcan*-bombarna i särklass. *Vulcan* nr 2 (serieversionen) flög för första gången dagarna innan mässan. Den skiljer sig från den årgamla föregångaren huvudsakligen endast genom motorutrustningen, vilken utgöres av fyra *Bristol Olympus*. Prototyp nr 1 har nyligen erhållit fyra *Armstrong Siddely Sapphire* i stället för de ursprungliga *Avon*-motorerna.

Ny för året var också den tvåsitsiga (side-by-side) övningsdeltan *707C*, (*R. R. Derwent*), varav en mindre serie lär vara påtänkt för att ge *Vulcan* och andra deltagare den speciella teknik som detta slags plan fordrar.

Lika konventionell som deltagarna är okonventionella var *Avros* sjöräddningsplan *Shackleton 2A* (fyra 2,450 hk *Rolls-Royce Griffon*) som visades utrustad med en *Saunders-Roe* livbåt upphängd under flygkroppen. Planetets förare gav också ett strålande exempel på vad som här i landet vanligen benämns kavaljerstart.

SAUNDERS ROE. I motsats till den lika stora landbaserade *Bristol Brabazon*, har den tiomotoriga flygbåten *Saro Princess*

(*Proteus 2* och 3 propeller-turbiner) ännu inte officiellt nedlagts även om exemplar nr 2 och 3 t. v. lagts på is av huvudsakligen ekonomiska skäl. De marint sinnade engelsmännen hoppas emellertid fortfarande på flygbåtens framtid, och demonstrerade — mera för s. k. invärtes bruk än med tanke på exportpropaganda — därför åter *Princess*, för dagen ny-mälad samt elegant flugen.

Saro har också en livaktig helikopter-avd. — ursprungligen uppstånden ur askan från *Ciervas* helikopteravdelning — som fortfarande arbetar med föregångarens produkter. Av dessa visades även i år den lilla och tydligen mycket vändbara *Skeeter 5*, som emellertid fortfarande inte seriebeställts. Motorn är numera en 180 hk *Cirrus Bombardier*.

Supermarine Swift, som tillsammans med *Hawker Hunter* utgör brittiska jaktflygets stora trumfskort



SCOTTISH AVIATION. Den Storch-liknande typ *Pioneer 2*, som debuterade 1950, har nu äntligen accepterats av RAF som därmed inlemmat det första flygplanet av skotsk konstruktion i sin flygplanpark. *Pioneer 2* (en 550 hk Alvis Leonides) är ett fullkomligt fantastiskt åkdon vars start- och landningsmetoder ligger så nära en helikopters man kan komma. *Pioneer* lär emellertid vara en ganska dyrbar maskin, vilket bidragit till att flera kunder tvekat beställa typen. RAF kunde dock tydligen inte i längden undvara dess egenskaper och har redan erhållit de första exemplaren ur en beställd 5-plansserie, som emellertid redan lär ha följts av en ny order på ytterligare 12. De första *Pioneer*-planen har avsänts till Malacka, där det inte lär vimla av flygfält, och där *Pioneer* bör vara idealisk.

SHORT BROTHERS & HARLAND. Nyast av de Short-produkter som i år visades — och nyaste på Farnborough överhuvud taget — var tidigare nämnda *SB.6 Seamew* (en 1.500 hk A. S. Mamba), vars prototyp flög så sent som den 23 augusti efter en rekordkort utvecklingstid från konstruk-

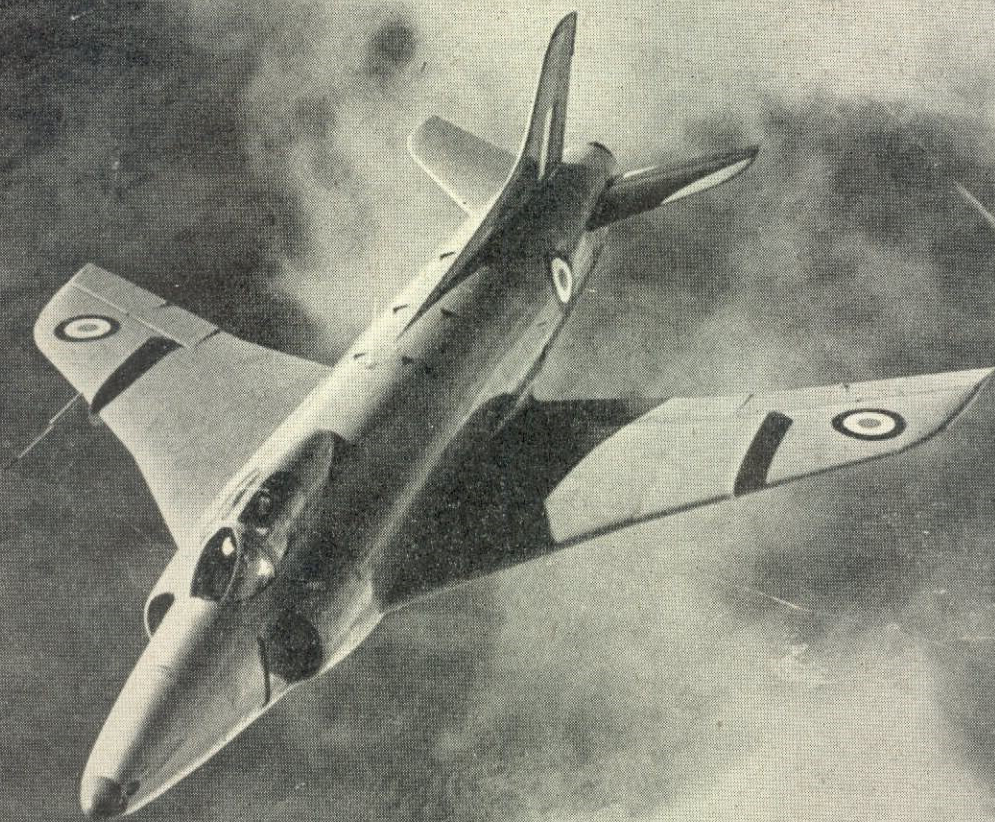
tionsbeställning till provflygning av 17 mån. och 2 veckor. *Seamew* är ett lätt ubåtsjaktplan avsett att operera från eskorhangarfartygen inom NATO. Dess utseende och enkla konstruktion har redan tidigare berörts. *Seamew*, som redan seriebeställts, lär inte kosta mer än knappt hälften så mycket som ett konventionellt ubåtsjaktplan (*Gannet?*) vilket betyder 750.000—900.000 kronor. Vi har naturligtvis hört talas om billigare krigsflygplan, men förmodligen ingår i priset en mängd radar- och liknande dyrbar utrustning. En intressant detalj hos *Seamew* är dess sporrställ, vilket är ned-sänkbart för att möjliggöra en landning å la nosställplan. Efter landningen återtar sporrstället sin normala längd.

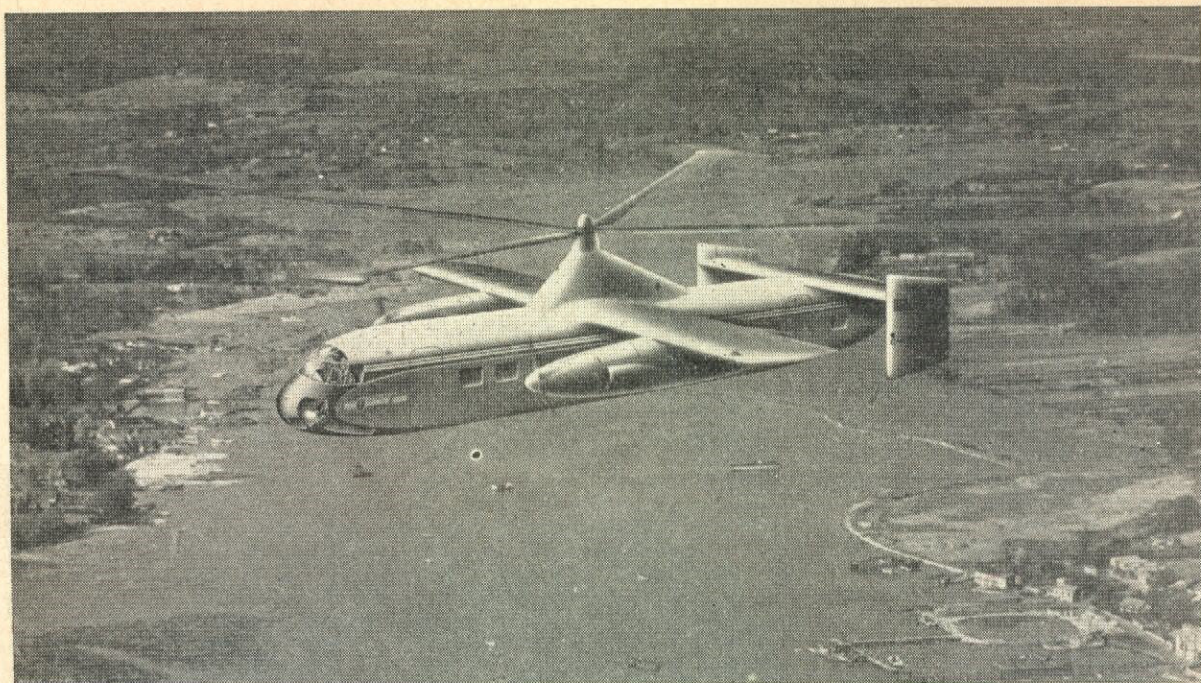
Också ny för Farnborough-publiken — även om planet flög redan i fjol — var Shorts märkliga experimentplan *SB.5* (en Rolls-Royce Derwent) med på marken omställbar pilvinge. Max pilform är 69 grader, men planet har hittills inte flugits med "mer" än 60 grader. Genomsnittspilformen hos dagens jaktplan ligger som bekant vid c:a 35 grader. Redan i sin nuvarande form verkar emellertid *SB.5* ganska

besvärlig att handskas med i luften, och dess landningsfart måste nog betraktas såsom överraskande hög. Resultaten från *SB.5*-proven kommer att göras tillgängliga för hela den brittiska industrin.

VICKERS-ARMSTRONG visade tre olika flygplantyper, varav en civil och två militära. Den civila — en *Vickers Viscount 700* för ändamålet lånad från Air France — är numera rätt välkänd. Den i dubbel bemärkelse största militära Vickers-nyheten var den nya versionen *B.Mk.2* av den fyrmotoriga reabombaren *Valiant*, vars prototyp flög så sent som dan före dan, före dan... före mässans öppnande. *B.Mk.2* är en vidareutveckling av den nuvarande serieversionen *Mk.1*, avsedd för s. k. målfinnaruppdrag och därför utrustad med en mängd specialapparatur. Versionen skiljer sig också från föregångaren genom de bakom vingen utskjutande "gondolerna" vilka officiellt endast innehåller den nya utplagens boggiehjulställ, men som även anses kunna rymma ett par D. H. Super Sprite raketmotorer för att underlätta start med tung last.

Forts. på sid. 26





Faireys Rotodyne, beställd i prototyp av brittiska försörjningsministeriet, som den beräknas ta sig ut

Vad som kommer

Vid en utställning som den på Farnborough rör sig diskussionerna mera om det som kommer än det som finns i dag. Intressantast av det som kommer är naturligtvis de nya konstruktioner som ännu inte är färdiga ens i prototyp. LOOPINGS utsände har gjort en rundvandring bland de olika projektmodellerna, och lämnar här en rad intressanta kommentarer till de kommande nyheterna.

En av de viktigaste händelserna på sistone inom den brittiska flygvärlden är försörjningsministeriets beslut att beställa en prototyp av vad som ganska allmänt tros komma att bli den första helikoptern med en beräknad driftsekonomi som närmar sig nuvarande konventionella trafikflygplans. Naturligtvis återstår ännu mycket att göra innan helikoptern får be-

traktas på samma sätt som dagens moderna trafikflygplan; även optimisterna har siat "kanske om tio år".


Den utvalda helikopter-prototypen beställdes till mångas förvåning varken från Bristol eller Westlands utan från Fairey eller Westlands utan från Fairey, vars helikopteravdelning redan 1947 iordningställde ett mellanting mellan helikopter och autogiro, kallat Gyrodyne. Denna typ har emellertid sedan dess inte ägnats större uppmärksamhet ens i den engelska fackpressen. Gyrodyne har dock i tysthet vidareutvecklats på ritbordet, och den ursprungliga 4-5-sitsiga typen har blivit projekt för 10-12, 20-22 och nu 40-50 passagerare, eller motsvarande lastkapacitet.

Om Rotodyne, som den nu beställda prototypen kallas, säger Fairey bl. a. i ett uttalande: "Fairey Rotodyne som utrustats med två Napier Eland propellerturbiner (på 3.000 hk vardera — red.), kommer att utnyttja Fairey's patenterade system med rea-

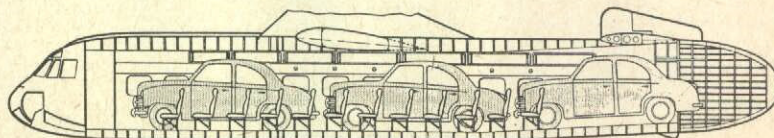
drift i rotorspetsarna. Principen bakom Rotodyne är att ge högre marschfart än med någon annan helikopter. Den har konstruerats i enlighet med de krav beträffande storlek och motoreffekt som krävs av British European Airways för en stor helikopter avsedd för mellan-stadstrafik av "buss-typ", och kommer att få en kabin med mycket variabel inredning. Som exempel kan nämnas de stora lastdörarna i bakkroppen, vilka gör Rotodyne lämpad för biltransporter och godstransporter i allmänhet."

När Fairey Rotodyne kommer att vara klar för provflygning har inte omtalats, men att utveckla en helikopter som denna tar säkerligen flera år i anspråk.

Ett intressant, men av BEA tydligen icke antaget helikopterprojekt i samma storleksklass som Rotodyne, visades också i modellform av Saunders Roe, som i detta fall tänkt sig

Nya DC-3 ersättare 
på ritbordet
— trafikhelikopter
redan på väg

Rotodyne i ett kabinarrangemang för tre bilar och 12 passagerare



Farnborough 1953

en skjutande propeller (förutom rotorerna) för att ge önskad fart.

Ett tidigare fullkomligt okänt helikopterprojekt visades av Percival-fabriken. Även här har en prototyp beställts av Ministry of Supply. P.74 som projektet kallas, är en 8-sitsig typ avsedd att utrustas med en helt ny Napier-turbin. Rotorn skall drivas med gastrycket från turbinen, varigenom alla mekaniska kopplingsproblem m. m. bortfaller. P.74 beräknas få en flygvikt av ca 3,5 ton.

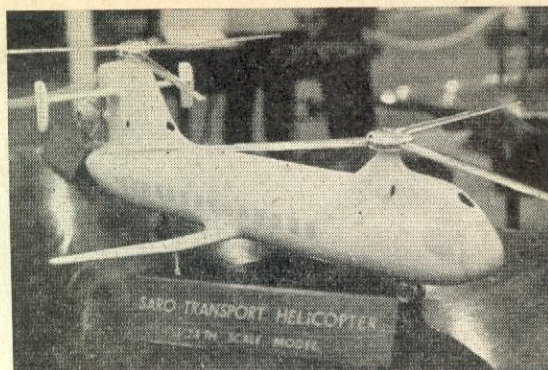
De projekterade ersättarna för gamla DC-3 kommer från tre håll, nämligen Handley Page, Percival samt en tidigare helt okänd firma Avitation Traders Engineering.

Längst komna av dessa torde Handley Pages överraskande konventionella fyrmotoriga högvingade H. P. R. 3 vara, eftersom en mock-up i full skala redan färdigställt. Planet är avsett att utrustas med den helt nya Alvis Leonides Major-motorn på 870 hk, och är vidare projekterat för upp till 44 passagerare. Tryckkabin skall bli standard. Planets prestanda är emellertid ganska medelmåttiga med tanke på att det kommer att ta 3-5 år innan planet kan komma i trafik — om det nu kommer att byggas. Att välja en ny och oprövad motor — fyra stycken dessutom — verkar inte heller speciellt attraktivt. Marschfarten är beräknad till 355 km/tim.

"Accountant" kallas den projekterade DC-3-ersättaren nr 2, med Avitation Traders som upphovsmän. Planet verkar åtskilligt modernare än H. P. R. 3 i allmän layout, och är projekterat med två 1.500 hk Rolls-Royce Dart propellerturbiner, vilka beräknas ge en marschfart av ca 460 km/tim med 22-33 passagerare. Flygvikten är satt så lågt som till 9.500 kg. En intressant detalj hos Accountant-projektet är att hela den främre delen av flygkroppen skall kunna fällas åt sidan för att tillåta ilastning av exempelvis personbilar.

Kanske mest avancerad av de tre DC-3-ersättarna är dock Percivalprojektet P.87 med två skjutande propellerturbiner av Napier-konstruktion (med lägre effekt än R. R. Dart, säger

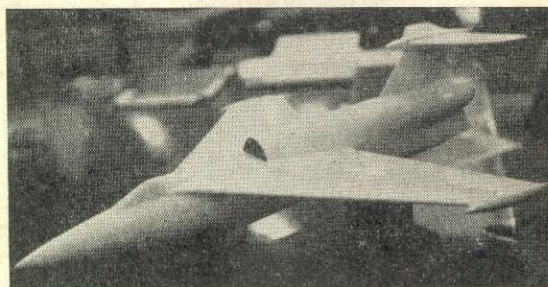
Percivals nya reahelikopter P.74 visas här i modell. Flygvikten beräknas till 3,5 ton



Modell av Saunders Roes helikopterprojekt med skjutande propeller. Projektet har ännu inte godkänts av tilltänkta kunder



Saunders Roes nya reakt-flygbåt P.121 befinner sig fortfarande på projektstadiet. Här en modell



Percival P.87 med två skjutande turbindrivna propellar anses kunna bli en godtagbar ersättare för DC-3



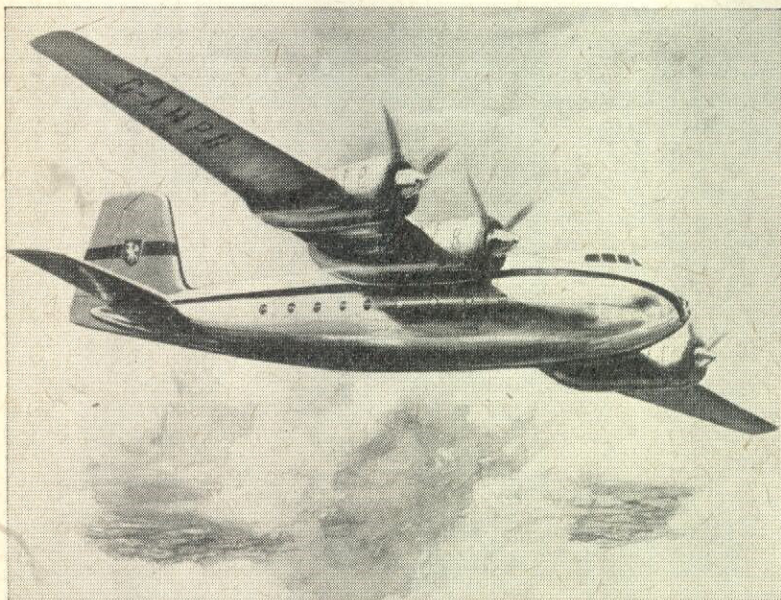


Flight). P.87, som har en projekterad flygvikt på ca 12 ton och en tillsatsvikt av ca 4.750 kg, skulle kunna ta upp till 36 passagerare. Det är vidare projekterat för att kunna operera från tämligen små och dåliga gräs-flygfält.

Återstår endast att se om något av dessa projekt någonsin lämnar ritkontoren. Att bygga flygplan utan fasta förhandsbeställningar torde väl vara i det närmaste omöjligt nu för tiden.

Ytterligare ett Farnboroughprojekt med tämligen flytande framtid (hm), är Saunders Roes nya reaktflygbåt

Överst Handley Page H. P. 97, en tänkt passagerarversion av Victor. Nedan Handley Page H. P. R. 3, fyrmotorigt passagerarplan för upp till 44 passagerare. Finns redan i mock-up



Saro P.121, som utmärker sig för en hydroskidkonstruktion av ny typ. Huruvida RAF har något intresse för ett jaktplan som detta är inte känt. Fabrikens tidigare SR/A1 passerade som känt inte förbi prototypstadiet.

Bland de många övriga modellerna på årets mässa kan också nämnas Percival P.84, den readrivna utvecklingsformen av Provost (med A. S. Viper-motor), varav en liten provserie beställts av RAF. Prototypen kommer sannolikt inte att flyga inom de närmaste månaderna.

Slutligen kan nämnas Vickers förnämliga modell av transportvarianten V.1000 av Valiant, vilken beställts av RAF, samt modellerna av Vulcan och Victor i deras tilltänkta — men heller inte mer — civila utvecklingsformer, den senare för upp till 150 passagerare.

Vad som finns . . . Forts. fr. sid. 23

Valiant B.Mk.2 torde vidare vara det första krigsflygplan som flugits utrustat med RA-14-motorer.

Ännu mera känd än Valiant är väl Supermarines pilvingade reaktflygplan Swift, som blir det första pilvingade jaktplanet av brittisk tillverkning i tjänst hos RAF. Swift uppträdde i år i två exemplar, varav en av versionen F.3 och den andra en F.4, d. v. s. den variant på vilken serieproduktionen f. n. är inriktad. Båda flygplanen lär i dykningen mot Farnborough ha nått Mach 1.1, men de "bangar" som producerades träffade dock inte utställningsområdet med samma precision som Hunter-planens. Trots att Swift redan existerar i fyra olika varianter, nämligen F.1 med två 30 mm, akan och utan efterbrännkammare, F.2, samma men med fyra 30 mm akan, F.3 med både efterbrännkammare och fyra 30 mm akan samt slutligen F.4, vilken dessutom har omställbar stabilisator — en finess som f. ö. används på Saabs J 29 sedan 1948! — finns i nuvarande stund endast en handfull Swift-plan, och den första reguljära divisionen väntas inte bli uppsatt förrän vid årsskiftet! Denna försening till trots lär RAF åtminstone i nuläget föredra Swift framför den USA-beställda Hunter, vars flygsträcka enligt RAF-ålsikt är alltför kort. Anmärkningsvärt är förresten att den första serie-Hunter som visades på Farnborough saknade efterbrännkammare! Däremot var den av Neville Duke flugna prototypen utrustad med en komplett RA.7R, vilken motor också ingår i serie-Swiften.

WESTLAND AIRCRAFT. Nyast bland Westlands tre utställningsplan var den licensbyggda Sikorsky S55 för 10—12 passagerare, vilken nu utrustats med en 800 hk Alvis Leonides Major-motor och därmed kvalificerat sig för Farnborough-deltagande. S.55 visades dock endast på marken, medan däremot den mindre S.51 representerades av två exemplar. Nämnas bör att den ena av S.51:orna var försedd med ett nytt engelskkonstruerat rotorhuvud med fyra blad i stället för de ursprungliga tre. Trots sin relativa ålder fortfar S.51 att imponera, speciellt genom sin stabilitet och goda stigningsförmåga.

Westland demonstrerade också i år sitt propellerturbindrivna attackplan Wyvern (en 3.650 hk A. S. Python), vilket nu äntligen börjat tillföras marinflyget i effektivt antal. Typen lär dock fortfarande inte vara fullt utprovad och godkänd för hangarflygbruk. Wyvern uppges bl. a. kunna medföra tre minor, och sägs dessutom kunna flyga ungefär fyra gånger så långt som samtida reaktflygplan.



ÖVERSIKTEN

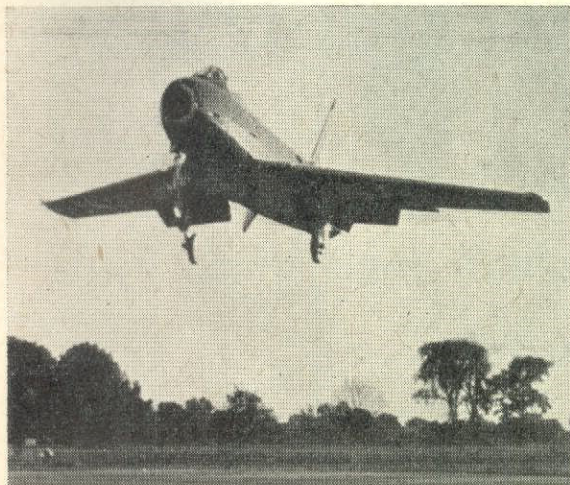
★ **AMERIKANSKA FLYGVAPNET** har uppdragit åt Boeing att på försök förse två C-97 Stratofreighters med turbiner av typ Pratt & Whitney T34. Man räknar med att de nya motorerna skall ge upp till 63 % mer effekt samtidigt som vikten sjunker med nära 2,5 ton.

★ **LICENSBYGGD SABRE.** Den första F-86 Sabre byggd på licens i Australien har gjort sin första flygning, mindre än ett år efter att produktionen i Australien påbörjades.

★ **PROJEKT X.** Boeing arbetar f.n. på ett i högsta grad hemligt projekt kallat "Projekt X", som nu lär vara klart till 50 %. Proto-

★ **FYRSITSIG SAFIR PROVFLUGEN.** Saab-91 Safir som numera serie-tillverkas på Saabs uppdrag av den holländska De Schelde-fabriken i Dordrecht provflögs häromdagen i en ny version med plats för fyra personer samt bagage. Medan den tresitsiga upplagan huvudsakligen användes för övningsändamål, är den fyrsitsiga versionen främst avsedd för resebruk, ambulans- och fotograferingsflygning, taxifyg m. m. Den nya varianten, som kallas Saab 91C kommer att tillverkas jämsides med den tresitsiga övningsversionen 91B, vilken i avsevärt antal bl. a. tillförts det svenska flygvapnet. Tilläggs bör att även 91C kan användas som övningsplan.

Tekniskt sett skiljer sig inte Saab 91C påtagligt från föregångaren 91B om man bortser från att omkonstruktionen av kabinen nödvändiggjort flyttning av bränsletankarna till vingarna. Prestanda är i stort sett oförändrade jämfört med typ 91B, vilket innebär att flygplanet med en amerikansk 190 hk Lycoming O-435-A luftkyld sexcylindrig motor, har en toppfart av 275 km/tim, en maximal marschfart av 240 km/tim, en topphöjd av 6.200 m och en normal flygsträcka av 900 km.



★ **NORTH AMERICAN FJ-3 Furu** med en Wright Sapphire reamotor har nyligen provflugits vid bolagets fabrik i Ohio. Planet är i serieproduktion för amerikanska flottan och skall användas för hangarfartygsbasering.

Helikopter för trupptransport

Skyrocket över 25 000 m

FJ-3 Furu med Sapphire

Japan till ICAO

23 000 helikoptertimmar

typen till planet, som förmodligen är ett reatrafikplan, beräknas provflygas i augusti 1954. Utvecklingen av projektet beräknas kosta 15 miljoner dollar!

★ **JAPAN TILL ICAO.** Japan har sökt inträde i ICAO och blir förmodligen dess 61:e medlem vid ett sammanträde den 8 oktober.

★ **ÖSTERRIKISKA alprädningskåren** planerar att organisera fallskärmspatruller för att rädda livet på turister som råkar illa ut.

★ **DURANDEL** kommer ett nytt franskt deltagande att leta. SNCA du Sud-est och Dassault diskuterar projektet med franska flyg-

vapnet. Planet skall få en hastighet av 1.800 km/t om beräkningarna håller.

★ **FLYGTÄVLING.** Den 8 oktober lyfter 16 flygplan från London Airport i en 1.900-milätävling till Christchurch på Nya Zeeland.

Tio plan tävlar i hastighetsklassen och sex i den s. k. transporthandicapssektionen. Fyra priser delas ut i varje klass, nämligen på respektive 10.000, 3.000, 1.000 och 500 pund. I hastighetsklassen skall 7 reaktionsdrivna plan tävla med flygplan utrustade med vanliga kolvmotorer (Mosquitos och Mustangar). Från RAF kommer Canberra och Valiant, medan australiska flygvapnet anmält Canberra-plan och en amerikan, major H. I. Hill, tävlar med en B-45. Sannolikt kommer vinnaren i hastighetsklassen att tillryggalägga den 1.900 mil långa sträckan på omkr. 24 tim. med endast två mellanlandningar.

I handicapsklassen strävar man i

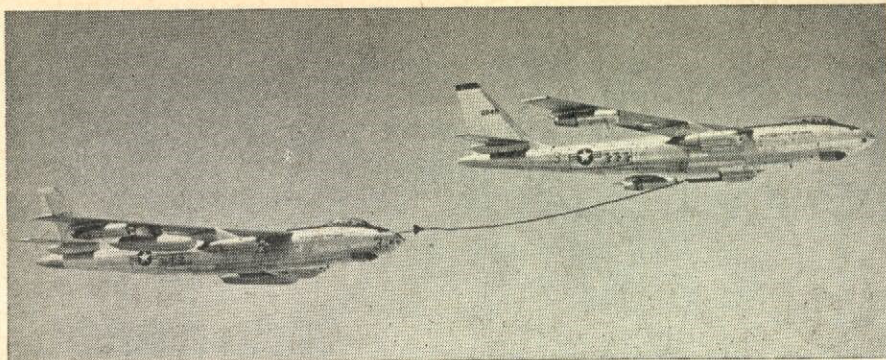
första hand ej efter största möjliga hastighet utan tonvikten lägges på lastförmåga, passagerarutrymme, komfort, kostnader och inkomst på flygningen, effektivitet och regelbundenhet m. m. Dessa faktorer sammanställs av organisatörerna, nämligen The Canterbury International Air Race Council och The Royal Aero Club i London till en formel som ligger till grund för kalkylerna för varje enskilt flygplan och enligt vilket man beräknar när flygplanet bör anlända till Christchurch.

Bland deltagarna i denna klass kan nämnas KLM, som firade så stora triumfer med sin Douglas DC-2:a, "Uiver" i den berömda Melbourne-tävlingen år 1934 och erövrade första pris i handicapsklassen. Bolaget sätter denna gång in en Douglas DC-6A "Liftmaster", det största planet i tävlingen och betraktar denna flygning som en normal, kommersiell flygförbindelse, vilket inte minst framgår av att 64 passagerare medföres!

★ **ÖVER 25.000 METER!** Den amerikanske rekordflygaren Marion E. Carl, som tidigare innehaft världsrekordet i hastighet, har nått en höjd av 25.370 meter i en Douglas D-558 Skyrocket. Carl kopplade loss sitt plan från en B-29 på en höjd av ca 10.300 m och steg därifrån till ca 22.800 m med fullt motorpådrag. Därifrån steg planet av bara farten till topphöjden 25.370 m. Höjden kan inte godkännas som världsrekord genom att planet startat från ett annat plan.



★ **KYLSLAGEN ELHJÄRNA.** Elektronutrustningen i ett flygplan skall tåla både värme och köld. Här har en "elhjärna" provats i kylrum hos North American och klarat det arktiska gradtalet med glans.



★ REAFYLLNING. Bilden visar världens första reoplan apterat såsom tankplan — en modifierad KB-47B Stratojet tanker (till höger) — i färd med att fylla en annan B-47 Stratojet bombare under ett stort upplagt försöksprogram som Boeing och amerikanska flygvapnet gjort tillsammans.

★ NYA REKORD. Engelsmannen Walter Frame Gibbs höjdreCORD med Canberra den 4 maj 1953 har godkänts. Rekordet lyder på 19.406 meter.

★ VISCOUNT CONTRA DC-6B. Vid en jämförelse av restiderna för BEA:s "propellerreoplan" Viscount och SAS DC-6B har man kommit till det ganska hjälpsvackande resultatet, att Viscount är obetydligt snabbare på de relativt korta linjer det här är fråga om. På linjen Stockholm—Köpenhamn är genomsnittstiden för 31 flygningar med SAS DC-6B 1 tim 26 min och för BEA:s Viscount under 26 flygningar 1 tim 27 min. I motsatta riktningen har båda planen samma tid i genomsnitt, 1 tim 20 min.

På sträckan Köpenhamn—London är Viscount snabbare med i genomsnitt 2 tim 47 min mot DC-6B 2 tim 50 min. I motsatta riktningen är förhållandet detsamma med 2.17 för Viscount och 2.20 för DC6B.

Det kan vidare antecknas att det rekord ("Vitesse sur parcours commercial") som BEA:s Viscount satte på sträckan London—Köpenhamn den 28 juli i år, lydande på 2 tim 1 min 53 sek och som nu godkänts av FAI, "slogs" redan den 8 juli

(!) av SAS med en DC-6B som flög sträckan på samma tid.

Detta gäller som sagt restiderna. De s. k. blocktiderna är fördelaktigare för Viscount främst till följd av enklare "uppkörning" etc. Dessutom är det tämligen klart att Viscount tjänar mera tid på längre distanser. Det kan nämnas att BEA:s beläggning på linjen Stockholm—London ökat högst avsevärt sedan Viscount sattes in där. Enligt BEA lär Viscount ha synnerligen god driftsekonomi.

★ HELICOPTER AIR SERVICE i Chicago, som började sin verksamhet i slutet av 1949, har nu med sin park av sex helikoptrar av typ Bell 47 (samma som Ostermans använder här i Sverige) gjort 23.000 flygtimmar, huvudsakligen frakt- och postflygning, utan något missöde. Statistiken visar att bolaget hittills flugit nära 2 miljoner km och bl. a. fraktat 5.000 ton post.

★ SIKORSKY HR2S. Amerikanska marinen kommer inom kort att få de första exemplaren av den nya tvåmotoriga helikoptern Sikorsky HR2S som specialbeställts för s. k. "shock-troop operations". Koptern är utrustad med två kolmotorer av icke angiven typ, har en fembladig huvudrotor, stjärtro-

tor samt plats för 25 fullt utrustade soldater.

En planerad civil version av typen, S-56, är beräknad för upp till 40 passagerare och är utrustad med två turbiner samt stubbvingar och infällbart landställ. Marschhastigheten beräknas till 260 km/t och betalande lasten till 4550 kg på en flygsträcka av 320 km.

★ INOM ICAO diskuteras nya internationella bestämmelser för den ersättning som skall utbetalas för skada åsamkad passagerare, bagage eller last vid flygolyckor. Det har föreslagits, att ersättningen i vissa fall skulle bli dubbelt så stor som den som i allmänhet nu utbetalas.

★ TYSKA SEGELFLYGPLAN av typ Mü 13 kommer Brasiliens Aero-klubb förmodligen att köpa. Flugzeugbau Burglengelfeld har offererat planet för 8.975 DM utan och 9.325 DM med instrument. Köpet hänger på om handelsavtalet mellan Tyskland och Brasilien ratificeras.

★ INTERNATIONELLA luftfartsstyrelsens (ICAO) president Dr Edward Warner har i en rapport framhållit att användningen av flyget inom industri och jordbruk avsevärt ökat samt att prospekteringen från flygplan — genom fotografering och

andra metoder — fått allt större användning. Detta gäller såväl oljeledning som malmletning, skogs- och markvärdering etc.

Under 1952 avslutades en mycket stort upplagd inventering av skogarna i Ontario, varvid 90 % av arbetet utfördes genom flygfotografering. Även rekognoscering och "stakning" av en 80 km lång linbana i Canada över ett mycket bergigt område utfördes av en flotta på 11 helikoptrar. Det gällde aluminiumgruvorna Kitimat i British Columbia.

För en mycket stor del av dessa uppdrag användes flygbolag som specialiserat sig på resp. områden, men många firmor har även använt egna flygplan, i främsta rummet för personal- och materieltransporter. Enbart i USA har uppskattningsvis 10.000 flygplan, varav 1.500 flermotoriga, varit i bruk för industri- och affärsverksamhet. En del firmor har flygplanflottor på över 12 flygplan. Även om det inte finns någon absolut tillförlitlig statistik kan man räkna med att det flugits minst 400 miljoner km affärsflygning i USA under senaste året.

Användningen av flygplan för pudring och besprutning mot skadeinsekter, spridning av konstgödning, sådd samt inspektioner över stora arealer har stadigt ökat. I Sydafrika har exempelvis pågått en intensiv kampanj med helikoptrar för utrotning av tsetseflugan. I New Brunswick besprutades under förra året 80.000 hektar skog mot skadelarver. Resultatet var så gott att en fem gånger så stor areal tagits under samma behandling under innevarande år, varav inte mindre än 4 miljoner liter vätska sprutas från en flotta på 75 flygplan.

Spridning av superfosfat från luften har under flera år skett med goda resultat speciellt på Nya Zeeland. Under 1952 har 90.000 ton gödning spritts över 320.000 ha till en kostnad av cirka 75 cent per ha. I USA har under 1952 mer än 2.000 flygplan använts för spridning av inemot 150.000 ton puder och ungefär lika mycket besprutningsvätska över en areal av 12

alla

Storbritanniens 'Super Priority' flygplan är utrustade med däck, hjul, bromsar m.m. från ...

DUNLOP

NYTT FRÅN KSAK

Redaktör G. H. Derantz



★ **NORDISKA MÄSTARE.** Linköpingsgrabbarna Bo Tuveesson (till höger) och Lars Grönlund blev etta och tvåa i nordiska motorflygtävlingens final i Danmark och tog därmed hem segern till Sverige för andra året i följd. Tvåa i lagtävlingen blev Finland.

★ **HÖJDA ARVODEN FRÅN SFM.** De nya statsanslagsbestämmelserna för folkbildningsarbetet tillämpas från och med juli månad. Anslagen är höjda och klubbarna kommer direkt att tillställas erforderliga anvisningar. Här följer de nya statsbidragsbestämmelserna i sammandrag.

Allmänna cirklar (deltagare över 18 år): Lärararvode: 50 % av verkliga kostnaderna, dock högst 4:— per tim. Ledararvode: 50 % av verkliga kostnaderna, dock högst 1:50 per tim. Studieplaner och grundböcker samt film: 50 % av verkliga kostnaderna, dock högst 7:— per deltagare.

Ungdomscirklar (deltagare 14—18 år): Lärararvode: 75 % av verkliga kostnaderna, dock högst 6:— per tim. Ledararvode: 75 % av verkliga kostnaderna, dock högst 2:— per tim. Studieplaner och grundböcker samt film: 50 % av de verkliga kostnaderna, dock högst 7:— per deltagare.

★ **KSAK—SFM GÖR SÖRMLANDSKURS FÖR MODELLFLYGET.** KSAK har tidigare arrange-

miljoner hektar. 800.000 hektar besåddes från luften och gödning spriddes från luften över ungefär lika stort område. Cirka 10.000 flygplan ägs av farmare och stordjordbruk i USA, alltså lika mycket som när det gäller affärsflyget, endast med den skillnaden att farmarnas flygplan är mindre.

rat weekendkurser i Uppsala län och Stockholms stad och län i samarbete med Studieförbundet Medborgarskolan. Dessa kurser har avsett att ge impulser till en mera utbredd studieverksamhet inom respektive distrikt. En liknande kurs kommer under förutsättning av chefens för F 11 godkännande, att arrangeras vid Kungl. Södermanlands Flygflottilj den 10—11 okt.



KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Befullmäktigade ombud för KSAK:s anslutna organisationer och för dess direktanslutna medlemmar kallas till årsmöte i Stockholm lördagen den 14 november 1953 kl. 13.00

Lokal:

SVENSKA
TEKNOLOGFÖRENINGEN
Brunkebergstorg 20

★ **STATIONSMATERIEL FRÅN FV.** I Centralförrådet i Falköping finns fortfarande från FV övertagna stationsmateriel till försäljning för självkostnadspris. Prislista har tillställts klubbarna (se MFS nr 6/53).

★ **PRISHÖJDA FÖRLAGSARTIKLAR.** Silver-C (art. S-103) kostar numera 13:50, Guld-C (art. S-104) 15:— och broderat C-märke (art. S-116) 3:50. Kopplingsringar till automatisk urkoppling kostar 4:20. — Modellflygets certifikattecken (art. U-104) kostar numera 6:—.

★ **SLIPSAR OCH SCARVES.** KSAK erinrar om att KSAK försöksvis anslutit sig till den internationella klassificeringen av motorflygare och att slipsar och scarves som utvisar till vilken av de fyra internationella graderna innehavaren är klassad, numera finns att köpa hos KSAK. Fordringarna för de olika graderna ävensom prisuppgifter på attributen meddelas av KSAK:s motorflygavdelning.

★ **SIK SLUTADE KSAK-SÅSONGEN.** 9—29 september hölls en segelflyginstruktörskurs på Älleberg, den sista av de lyckade sommarkurserna. Kursen leddes av Ällebergschefen Lennart Ståhlfors med biträde av Karl-Göran Klevstigh. Samtliga elva deltagare godkändes: Lennart Erik Andersson, Aeroklubben i Göteborg, Åke Sven William Axelsson, Värmlands Flygklubb, Pär Seve Bergkvist, Kristianstads Flygklubb, Kurt Börjesson, Västerås Flygklubb, Ingemar Gunnar Falkstad, Blekinge Flygklubb, Stellan Karlsson, Lidköpings Flygklubb, Ernst Arvid Persson, Linköpings Flygklubb, Stig Olof Emanuel Rydberg, Karlskoga Flygklubb, Hans Scherlund, Stockholms Segelflygklubb, Irve Silesmo, Örebro Flygklubb, och Lennart Thorngren, Uppsala Flygklubb. Samtliga elever utom Persson och Silesmo hade tidigare genomgått SIK. De båda sistnämnda hade motorflygutbildning och omfattande segelflygpraktik, varför de enligt de nya bestämmelserna kunde gå direkt på SIK.

KSAK:s

direktanslutna medlemmar

kallas till sammanträde onsdagen den 21 oktober kl. 16.00 för att bl. a. utse ombud till KSAK:s årsmöte

LOKAL:

KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm

Samkväm är ordnat efter sammanträdet varför förhandsmeddelande om deltagande är önskvärt, gärna per telefon 23 23 65

Styrelsen sammanträder på KSAK kl. 10.00 och på Teknologföreningen omedelbart efter årsmötet.

★

Valkommittén sammanträder på KSAK kl. 09.00

Nytt Looping-initiativ!

Det alltmer växande flygintresset främst bland den svenska ungdomen tar sig många olika uttryck. Inte minst Loopings stadiga frammarsch visar att detta stegrade flygintresse behöver näring, stimulans och orientering.

Tyvärr har det varit ganska dåligt ställt med den populärt lagda flygorienteringen här i landet under en lång tid. Det är denna orientering som Looping tagit till sin uppgift att sköta, vilket rönt stor uppskattning inte bara bland flygfolket självt utan i minst lika hög grad bland allmänheten, som har flygintresset mest som en rolig hobby.

För att ännu mer än hittills aktivisera främst ungdomen, stimulera till ännu större flygförståelse, öka kunskaperna om flyget och få till stånd en större intressegemenskap bland alla flygsinnade i vårt land, har Looping beslutat bilda en klubb, i vilken alla Looping-läsare äger rätt att bli medlemmar. Namnet blir LOOPING-KLUBBEN.

Looping-Klubben — vårt eget flyg- främjande

Det är verkligen på tiden att alla flygintresserade samlas i en gemensam sammanslutning, en organisation som är aktiv, som tar initiativ. Looping-Klubben kan bli en sådan organisation med din medverkan.

Looping-Klubben blir en rolig klubb att vara med i. Den kommer att ta initiativ, den främjar flygintresset, den ger varje medlem möjlighet att utveckla sina specialintressen inom flygets alla områden.

Genom att bli medlem i Looping-Klubben får du vara med i klubbens roliga tävlingar — både i tidningen och "ute på fältet", du får rabatter på de skrifter klubben kommer att utge, du får ökade möjligheter att utnyttja ditt flygintresse.

Looping-Klubben blir vårt eget flygfrämjande, en intresseorganisation för alla flygsinnade i hela landet. Du inbjudes vara med och skapa denna organisation.

100 presenter till de första 300 medlemmarna

De första 300 medlemmarna som anmäler sig i Looping-Klubben får chansen att bli med bland de 100 som tilldelas en fin present. Den första, fjärde, sjunde, tionde o. s. v. anmälan som kommer in upp till den 300:e får som present ett exemplar av den utomordentliga boken "Kalla krigets flyg", som i bokhandeln kostar 8:50.

Det gäller alltså att vara ganska snabb i värdningarna med att sända in medlemsanmälan. Siffran 300 är emellertid så hög att chansen torde finnas kvar åtskilliga dagar efter att detta nummer utkommit.

Bli medlem i dag — det lönar sig!

Bestäm dig redan i dag för att bli medlem i Looping-Klubben. Det blir ett värdefullt medlemskap både för dig själv och för flyget.

Anmälan sker på kupongen på sid. 31 som skall ifyllas tydligt och korrekt och insändas till Looping-Klubben, Box 3063, Stockholm 3. Flera anmälningar kan givetvis sändas i samma kuvert. För varje anmälan bifogas 60 öre i frimärken som utgör medlemsavgiften i klubben.

Så snart anmälan och avgift inkommit, utskrivs ett medlemskort som sändes per post. På detta medlemskort finns ett nummer, ditt medlemsnummer, som skall uppges vid all korrespondens med klubben och med tidningen. Detta medlemsnummer utgör ett mycket stort värde för dig själv genom att det bl. a. kommer att berättiga till avsevärda rabatter på olika områden.

Här är klubbens första tävling: 600 kr i pris

För att ytterligare stimulera till medlemskap i den nystartade klubben utlyser den härmed sin första pristävling, som är både enkel och raffinerad.

Det gäller att tippa hur många kilometer som ett av SAS passagerarplan flyger under oktober månad i år. Vi har valt en av bolagets DC-6B med beteckningen SE-BDT och med namnet "Sven Viking". Det är ett av de senast levererade planen av denna typ. Sven Viking kom i tjänst så sent som den 24 augusti i år.

Som en orientering kan vi nämna att *medelhastigheten* på DC-6B under linjetrafik beräknas till 425 km/tim, alltså en lägre hastighet än marschhastigheten, samt att SAS flygplan av denna typ är i luften 8—10 timmar per dygn. Vidare kan nämnas att flygplanen sätts in än på den ena, än på den andra linjen, varför det på förhand är

svårt för att inte säga omöjligt att exakt beräkna antalet flygkilometer för en viss period.

Det blir med andra ord en kul tippningstävling, där den som kommer närmast den rätta siffran vinner första pris, den som kommer näst närmast vinner andra o. s. v.

För att få delta i denna Looping-Klubbens första tävling skall medlemsanmälan samt tävlingsbidraget vara insända senast den 20 oktober. Resultatet av tävlingen publiceras i julnumret. Följande priser utdelas:

1:a pris: 100 kr. kontant samt en flygning med SAS Stockholm—Malmö—Stockholm (eller omvänt).

2:a pris: En flygning med SAS Stockholm—Malmö—Stockholm (eller omvänt).

3:e—10:e pris: En bok "Kalla krigets flyg".

Vi skall göra en kul klubb

Bli medlem i Looping-Klubben nu! Ju förr du anmäler dig som medlem, desto förr kan du börja arbeta för klubbens mål: Ökat svenskt flygintresse — bättre flygupplysning — ett ännu bättre svenskt flyg!

Tala vid dina vänner och bekanta att bli medlemmar i Looping-Klubben. Du kan anmäla dem samtidigt som du anmäler dig själv. Glöm bara inte att fylla i kupongen ordentligt. Om flera medlemmar anmäles samtidigt kan det vara lämpligt att göra anmälan i form av en lista, där alla upplysningar lämnas. Skriv tydligt namn, adress och födelseår samt bifoga 60 öre i frimärken för varje ny-anmäld medlem.

I nästa nummer av Looping kommer mera om Looping-Klubben. Looping tänker också öppna en brevpalt där medlemmarnas intressen och problem kan dryftas. Skriv till Looping-Klubben om Du har något på hjärtat som du vill föra ut till en större krets.

Glöm inte att vid all korrespondens uppges namn och adress samt givetvis medlemsnummer.

Looping-Klubbens adress är: Looping-Klubben, Box 3063, Stockholm 3.

Looping

Junior



SVENSK OSIS I S-INT-VM

Rune Andersson berättar
från tävlingarna i Jugoslavien

Hans Hansen från Danmark blev mannen som vann årets VM för segelmodeller och därmed förde hem den fina pokalen (the Swedish Glider Cup, uppsatt av Oswald Arnulf-Olsson 1950) till Norden igen. Förra världsmästaren i klassen, jugoslaven Bora Gunic, kom 4:a.

Arrangemangen som jugoslaviska aeroklubben stod för var bra och tävlingsplats var, liksom 1951, ett fält nära den kända turistorten Bled, som ligger på 500 meters höjd, och omges på tre sidor av över 2.000 meter höga bergskedjor. Mycket underliga vindförhållanden rädde nu liksom 1951 med ständigt växlande vindar, vilka gav de tävlande mycket bekymmer.

Tävlingen skulle väl ha varit uppvidsfri enligt arrangörernas mening eftersom den hade

förlagts till timmarna omedelbart efter gryningen. Så blev emellertid inte fallet utan det blev uppvidar i alla tre perioderna, i den första främst tack vare en frontpassage.

De svenska motgångarna började redan före tävlingen. Vi hade anlänt till Bled natten till fredagen och vår mening var att trimma redan på morgonen. Detta kunde emellertid inte ske därför att Kurt och Lennarts modeller inte hade kommit fram till Bled utan låg på tullstationen i Jesenice, där de till slut måste hämtas med bil. Kärrorna kom lyckligtvis fram till kontrollmätningarna på fredagskvällen, och vi kunde därefter ägna oss åt trimningen, som gick lyckligt ända till dess undertecknads nya kärria i en start strax före mörkningen med 30-

40 meters lina fick några mystiska uppvinningar. Eftersom det blåste en del och då modellen dessutom gick rakt med vinden, stack den iväg ur åsyn och stod inte att finna innan mörkret — och sedermera även ett ordentligt ösregn — kom. Modellen hittades för övrigt inte sedan heller, trots bl. a. flygspaning.

Själva tävlingen inleddes för vår del av Kurt Sandberg, som inte lyckades så bra och bara fick 97 sek. Som andre man startade Lennart Persson. Han fick en förhållandevis god höjd och hade dessutom turen att hamna i den front som nämnts tidigare. Han noterade alltså maxtid, som skulle bli det svenska lagets enda. Kurt Persson var emellertid inte så mycket sämre och noterade 243 sek i sin första flygning. Som siste man i det värsta ösregnet startade undertecknad med reservmodell och fick blygsamma 155,6 sek.

Andra och tredje perioderna måste på grund av regnet uppskjutas till följande dag med början klockan 6 på morgonen. Efter halvannat dygns bortavaro kom nu solen igen och resultatet blev 11 maxflygningar i andra och sex i tredje omgången. De svenska modellerna fick

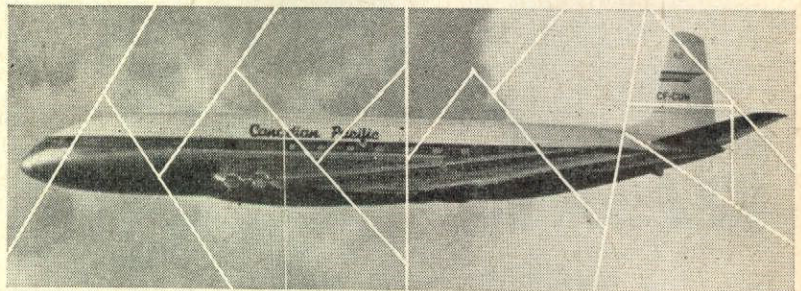
FLYGPUSSET

Den här gången blir det ingen pusseltävling, utan de tävlingsugna hänvisas till Loopingklubbens tävling på föreg. sida.

Septembruets pussel blev D. H. Comet. Det färdiga planet syns på bilden intill. Som vanligt har det kommit in mängder av tävlings-svar. Här de tre pristagarna:

1:a pris, "Ett år i luften, flygets årsbok 1953", Roland Gäreskog, Majgatan 9, Linköping, 2:a—3:e pris, "Kalla krigets flyg", Karl-Axel Andersson, Mellansundet, Strömsholm, och Christer Högberg, Åsgatan 4 A, Västerås.

Priserna kommer med posten.



MEDLEMSANMÄLAN

Till LOOPING-KLUBBEN, Box 3063, Stockholm 3

Jag anmäler mig härmed såsom medlem i Looping-Klubben och motser snarast medlemskort samt övriga upplysningar. Om min anmälan befinner sig bland de första 300 äger jag rätt att delta i klubbens presentutdelning enligt meddelande i Looping nr 10/53.

Titel eller yrke

Bostad

Postadress..... Födelseår.....

Medlemsavgiften 60 öre bifogas i frimärken.

TÄVLINGSKUPONG

Till Looping-Klubben, SAS tävling, Box 3063
Stockholm 3

Jag tippar att SAS flygplan SE-BDT Sven

Viking under oktober flyger km

Namn

Bostad

Postadress.....

Bidrag till denna tävling skall vara insänt
senast den 20 oktober 1953.



Nye världsmästaren i klass S-int, Hans Hansen, iförd prydlig segrarmodell och uppvikta pyjamas

dock ingen känning av termiken trots förhållandevis bra starter. Snarare fick de fallvindar.

Våra tider räckte inte långt i konkurrensen men vi var glada i alla fall, ty det var ren tur att vi inte legat och sovit i både andra och tredje omgången. Orsaken var att den kvinnliga portieren på hotellet där vi bodde, försov sig och inte levererade den väckning som vi beställt. Samma missöde hände också italienarna på första tävlingsdagen. De vaknade dock inte förrän halva första perioden hade gått.

Största oturen hade dock varken vi eller italienarna utan engelsmännen. De fick nämligen inte någon av sina modeller till tävlingen se-

dan deras trunskar försvunnit på låget någonstans i Tyskland. Två av engelsmännen lyckades emellertid bygga var sin modell natten före tävlingen av diverse hoptigt material.

Ur resultatlistan:

1 Hans Hansen, Danm.	300	300	300	900
2 Heinz Denzin, Tyskl.	285,4	300	258	843,4
3 J. P. Templier, Frankr.	300	235	300	835
4 Bora Gunic, Jugoslav.	300	270	254	824
9 L. Persson	300	243	189	732
10 B. Hansen, Danmark	242	292	195	729
22 F. Neumann, Danmark	—	300	282	582
24 K. Persson	246,6	196	123,5	566,1
27 R. Andersson	153,6	203,6	184,6	543,8
40 K. Sandberg	97	139	173,4	409,4
47 Christensen, Danm	135	86	123	344

Ordningsföljden i lag blev:

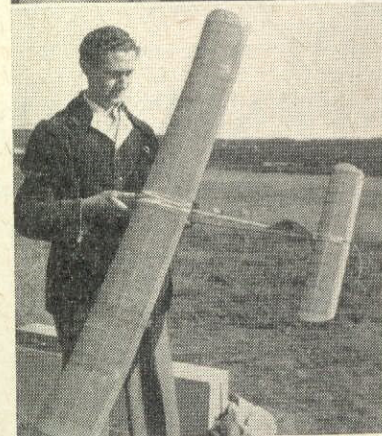
1) Danmark, 2) Tyskland, 3) Schweiz, 4) Nederländerna, 5) Frankrike, 6) Jugoslavien, 7) Sverige, 8) Italien, 9) Saar, 10) Belgien, 11) Österrike, 12) Israel, 13) Monaco, 14) England, 15) Grekland, 16) USA.

Jätte-SM i Jönköping

Till modellflygets SM i tändsticksstaden hade 124 modeller anmälts. Det blev också ett av KSAK:s största modellflygevenemang hittills med 94 modeller som ställde upp i tävlan. Även om det är dåligt med tävlingsintresset i allmänhet, tycks denna speciella tävling vara på höjden av popularitet.

För första gången, om man bortser från VM-uttagningarna i Göteborg, tillämpades de internationella modellflygreglerna. Man tävlade med segelmodeller i tre perioder med 3 min maxtid. För beräkning av lagresultatet multiplicerade man dessa värden med 5/3 för att nå värden som skulle korrespondera med de 5 starter som numera föreskrivs för segelmodellflygklassen. Linlängden var 50 meter.

Jönköpings flygplats bjöd på en härlig morgontermik och när 20 man nådde maxtider i första perioden började man nog litet till mans undra, om de internationella reglerna verkligen hade gjorts tillräckligt stränga för att kunna gälla hela 2 år utan ändringar.



Rolf Hagel får Rosenthal-priset av sekr. i värklubben, Olle Berg. Därunder: Ulf Johansson, som vann S-int

Det blev emellertid bättre efterhand som vädret blev sämre och redan i andra perioden började man skilja på sig i protokollet. Fem man hade fortfarande efter två perioder maxtid.

I S int startade 51 modeller och det blev en outsider som slog hela eliten. Uno Johansson från Markaryd har varit med i modellflyget sedan 1936. Han bygger utmärkt men har tidigare inte placerat sig i toppen. Med en perfekt modell flög han maxtid i alla tre perioderna och vann en verkligt välförtjänt seger.

Anders Håkansson från Aeroklubben i Malmö har blivit van att vinna i G int. Med god marginal slog han alla sina medtävlade och vann bland de 17 deltagarna årets enda något så när lättippade seger.

Hårdare än vanligt blev det i F int, där mästaren från Sjöläret Börje Börjeson fick dela VM-deltagarnas Carl-Erik Anér, Bertil Dahlqvist och Olle Blombergs öde och stryka på foten för malmöklubbens Rolf Hager som med beundransvärd säkerhet flög tre maxtider. Sammanlagt startade 26 man i F-klassen.

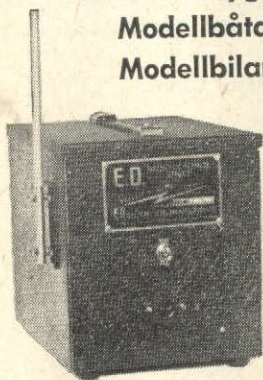
Rolf Hagel var dagens bäste man. Han hann tävla i S int också, där han kom bland de bästa på 6:e plats. Som belöning fick han ta emot Rosenthals-priset, som av porslinskungen Philip Rosenthal ställts till förfogande för utdelning till den som nådde bästa resultatet i två klasser sammanlagt.

RESULTATEN:

S int: 1. Uno Johansson, Markaryd, 540 sek; 2. Gunnar Kalén, Norrköping, 499 sek; 3) Sven Erik Petersson, Varberg, 448 sek. G int: 1. Anders Håkansson, Malmö, 658 sek; 2. Sven Adolfsson, Vederslöv, 633 sek; 3. Jan Nilborn, Malmö, 605 sek. F int: 1. Rolf Hagel, Malmö, 900 sek; 2. Börje Börjeson, Göteborg, 852 sek; 3. Carl-Erik Anér, Norrköping, 856 sek. Lagtävlingen: 1. Mfk Gamen, Norrköping, 2.181 sek; 2. Aeroklubben i Malmö, lag I, 1.916 sek; 3. Aeroklubben i Malmö, lag II, 1.701 sek.

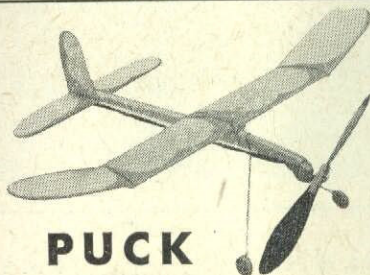
ED RADIO-KONTROLL

för Modellflyg
Modellbåtar
Modellbilar



Får numera användas utan sändarlicens

Sänd 25 öre i frim. och begär vårt
RADIOKONTROLLPROSPEKT



PUCK

En idealisk nybörjarmodell med alla delar färdiga för montering, bl. a. är propellernav med nosblock redan hop-satt samt försett med frigångsanordning. Propellerblad av acetat. Landningsstället är färdigmonterat med hjul. Utförliga monterings- och trimningsanvisningar medföljer, Spännvidd 540 mm.

Alla kan bygga Puck!
Alla kan flyga med Puck!

Byggsats endast kronor 4:85 + porto

WENTZELS

Apelbergsgatan 48 . Stockholm C

PROJEKT CASSIOPEIA

av Stau Fedder

Forts. fr. föreg. nr

Warren backade ut ur parkeringen och körde söderut med god men inte alltför uppdriven fart. Den svarta Cadillacen följde efter.

Under körningen, som varade i nära en timme, fick Fred noggranna instruktioner om hur han skulle bete sig i fortsättningen. Han måste beundra Warren och Bentleys eleganta improvisationskonst. Samtidigt förbannade han sin egen iråkade invaliditet, som inte bara orsakade besvär på mera än ett sätt utan också hindrade honom ifrån att spela en aktiv roll i händelserna.

Vid en stor servicestation bromsade Warren in och stannade. Den svarta Cadillacen stannade bakom dem. Warren beställde bensin och olja, kylarvatten och luft.

— Gör dej ingen brädska, sade han med låg röst till servicemannen. Killen jag har med mig skall in på toaletten och han tar god tid på sig. Han har fått ryggsnitt, tillade han med ett flin. Servicemannen log förstående tillbaka.

Warren tog upp en bok ur handskfacket och satte sig att läsa på ett sätt som tydligt varskodde om att han inställt sig på att vänta en god stund. I backspeglarna såg han att en av männen i den svarta Cadillacerna stigit ur och följde Fred med blicken när denne haltade iväg, ynkligare än som egentligen var nödvändigt, in i stationsbyggnaden. Det hettade till en smula i Warren, när mannen visade tecken till att följa efter Fred.

Denne hade nu hunnit in i byggnaden. Om han fick trettio sekunder till på sig skulle saken vara klar.

Warren tittade över boken in i backspeglarna utan att röra en muskel. Mannen vid den andra bilen såg villrådig ut. Hans kollega vid ratten nickade menande åt Freds håll och mannen började gå efter Fred.

Trettio sekunder skulle räcka för Fred. Warren hade åtagit sig att skaffa Fred den absolut nödvändiga respiten. Nu skulle både Fred och Bentley försvinna ur synfältet, definitivt och utan nämnvärda möjligheter för Joe och hans kumpaner att återfå kontakten. Men de trettio sekunderna var nödvändiga.

Utan att blinka tryckte Warren av den grova pistol som han hela tiden hållit i högra handen.

Knallen av skottet åtföljdes av ett dovt väsande från vänstra framskottet på Warrens bil där skottet gått in efter att först ha passerat exakt det märke i golvet ovanför kopplingspedalen som Warren tidigare omsorgsfullt ritat dit med krita.

Warren slängde hastigt in pistolen i handskfacket, lade boken ifrån sig, öppnade dörren och steg ut. Mannen i den svarta Cadillacerna hade också stigit ur och mannen som var på väg efter Fred hade stannat på halva vägen och såg rådvill ut.

— Däcket gick, förklarade Warren lakoniskt för den förvånade servicemannen. När han såg sig om var den ena av Cadillacerna försvunnen — på jakt efter Fred — medan den andra kom fram till Warrens bil.

— Dåliga däck?, sade han syrligt.
— Rena smörjan, svarade Warren. Han vände sig till servicemannen:
— Skulle ni vilja lägga på reserven

och laga det trasiga däckerna medan jag väntar.

Servicemannen var redan på väg efter en domkraft.

Cadillacmannen rynkade på näsan. — Krut! sade han och gick med långa steg mot byggnaden.

Warren såg långt efter honom och sade till sig själv: — Jag tror att Fred fick sina trettio sekunder. Jag tror

SWIFT

Det engelska rea-jaktplanet Supermarine "Swift" finns nu i skalmodell. Skala 1:100, replika, spännvidd 99 mm. Kr 1:20 + porto. Katalog mot 75 öre i frimärken

O. ANDERSONMODELLER
Ringvägen 13 Östersund

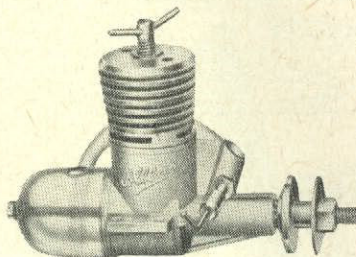
Allt i

MODELLFLYG

finner Ni i vår senaste katalog nr 6. Sändes mot 60 öre i frim.

Norrlands
Modellflygindustri

Umeå



TID ATT KÖPA
MODELLMOTOR

Vi presenterar en fin nyhet
Allbon 'SPITFIRE' 1 cc diesel

'SPITFIRE' en nyhet för Sverige, är det senaste tillskottet i den jättepopulära Allbon-serien. Konstruerad speciellt för nybörjare. SPITFIRE har större effekt än någon annan motor i sin storleksklass, är mycket lättstartad och arbetar jämnt och säkert vid alla hastigheter mellan 5.000—13.500 varv/min. Vikt 85 gr, höjd 52 mm, lgd 89 mm. PRIS Kr 53:—



SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI = MALMÖ 9

sänd mot postförskott + porto:
..... st. Motor
..... st. Lämplig propeller
..... st. Katalog nr 9 med suppl.
Namn
Adress
Poststation
(Skriv tydligt. TEXTA!)

Vi lagerföra även följande motorer:

Allbon Dart	0.5 cc	12.400 v/m
Allbon Jav.	1.5 cc	12.500 v/m
DC 350 Dies.	3.5 cc	13.500 v/m
DC 350 Glow	3.5 cc	14.000 v/m
Amco BB	3.5 cc	14.000 v/m
BWM 250 D	2.5 cc	12.500 v/m
BWM 251 D	2.5 cc	15.000 v/m
BWM 1001 G	9.95 cc	12.000 v/m

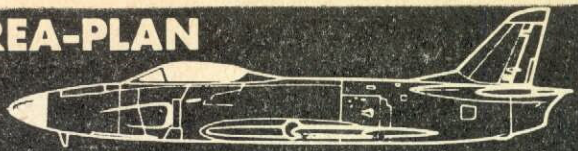
.....samt Webra, ED och Frogmotorerna.

Fullständig service, reservdelar och tillbehör

Begär katalog o. prospekt

NYA REA-PLAN

GRATIS!



En rad sensationella flygande nyheter för Jetex har utkommit. De beskrivs med bilder och ritning i Sigurd Isacson's nya

katalog. Du får den gratis i Din affär. Annars sänd in annonsen i dag med Din adress till

INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGO

Looping 10

också att jag sitter kvar och läser ett kapitel till medan verkstan lagar skottskadan.

Fred fick sina sekunder. Exakt enligt planen gick han in genom dörren vid sidan av toaletten, kom in i en korridor som ledde ut mot en bakgård. Första porten på vänster hand stod på glänt. Där steg han in tio sekunder efter att han hört revolverskottet. Han hittade trappan och utgången. Där stod ambulansen.

En av besättningen satt vid ratten.

Den andra stod vid den öppna dörren. Fred hajade till. Det var Bentley men en Bentley så förändrad att ingen skulle ha känt igen honom om han inte på förhand vetat att det var Bentley.

— In kvickt! viskade Bentley. Läg dej på bädden och bry dej inte om vad som händer på ett tag. Jag sitter bredvid dig. Vi kör, sade han till mannen vid ratten och ambulansen rullade ut på gatan och fortsatte med god fart österut.

Bentley höll utkik genom bakre

fönstret. Efter en stund vände han sig mot Fred och sade:

— De har tappat oss. Nu kan vi ta det lugnt.

— Vad hände med Warren? frågade Fred. Hörde du skottet?

— Ett av Jimmys vanliga små trick. Om han såg att någon tänkte följa efter dig på — hm — toaletten, så skulle han skjuta av sin revolver genom främmandet för att irritera. Det hängde tydligen på sekunder att du hann osedd ut hit, Fred. Warren är en fin kille.

— Och vart åker vi nu?

— Nästan raka vägen till Cassiopeia. Du ska dit under alla förhållanden och jag vågar inte visa mig mera förrän jorden fått en ny måne.

— Och Warren?

— Han kommer senare.

Bentley såg på klockan. Sedan lade han sig fram och ropade ut genom rutan till mannen vid ratten:

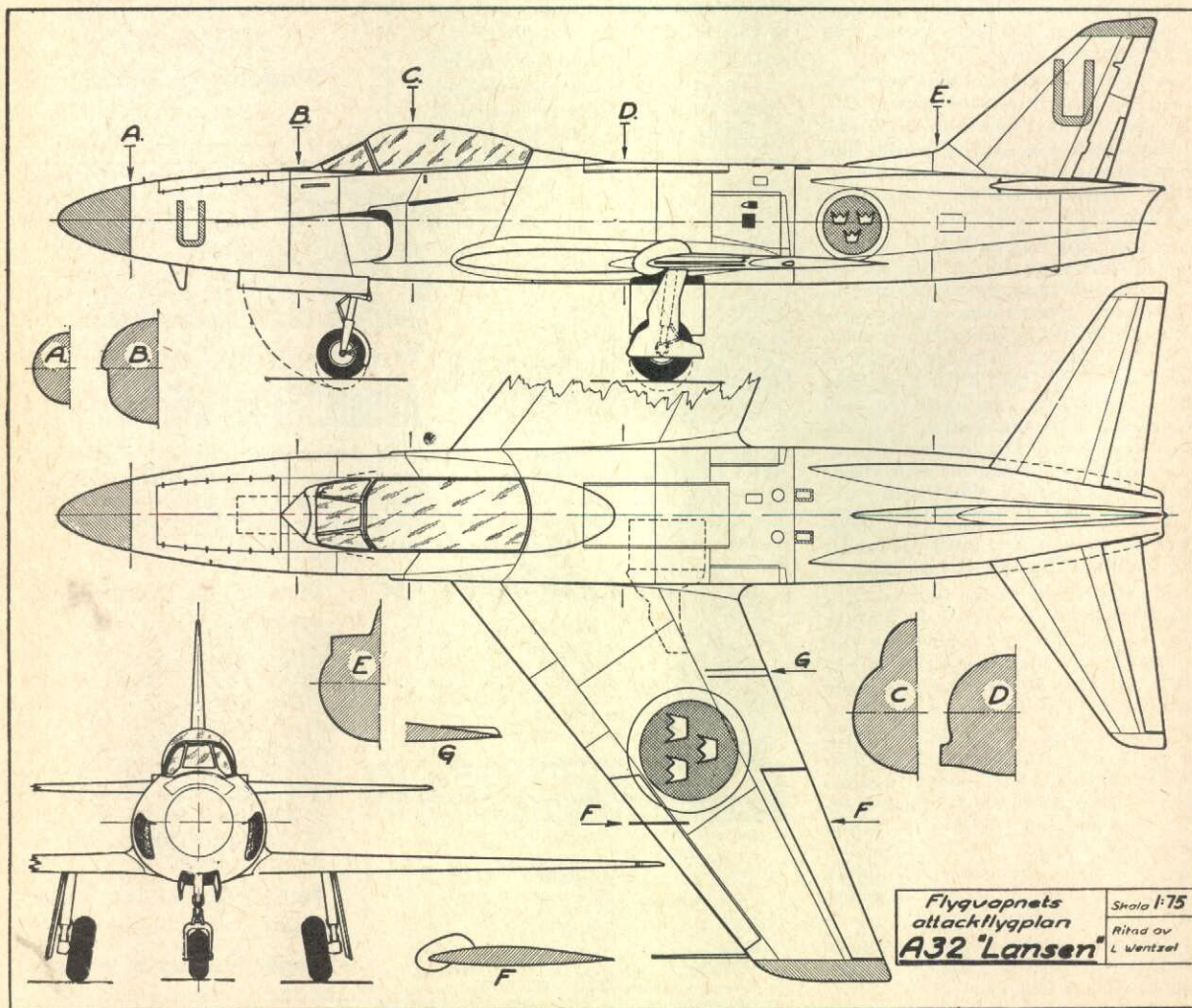
— Vi har litet ont om tid, Alec. Dra på sirénen och öka till vad du kan.

Vagnen ökade hastigheten och började kränga en aning.

— Om en timme är vi vid en mili-

Månadens skalamodell

Denna månad har vi nöjet att till de många skalamodellbyggarna överrätta en ritning i skala 1:75 av Saab A 32 Lansen



Flygvapnets attackflygplan A32 "Lansen" Skala 1:75 Ritad av L. Wentzel

tär flygplats. Du och jag ska åka ambulansplan till Cassiopeiabasen i natt. I morgon förmiddag är vi där.

Fred kände på sig att han var på väg mot något som generationer drömt om, hoppats på, fasat för. Nerverna dallrade litet. Eller var det bara skakningarna i vagnen.

I baren på ett litet hotell i Los Angeles stod Vic och pratade över en drink med en elegant klädd man i den begynnande medelåldern.

— Egentligen skulle det kanske ha varit du Vic som fått sparken för att ni släppte Bentley och Nicholson. Men nu blev det Joe. Du har chansen att reparera skadan Vic. Du övertar Joes jobb nu.

Vic blev en aning röd om öronsnibbarna men förrådde inte annars vad han kände inför utnämningen.

— Och Joe?

— Han har fått sparken, sade jag ju, svarade den elegante. Och det får du också, om du inte sköter det här jobbet ordentligt. Nu sticker jag österut. Du vet vad du skall göra. Bäst du säger ajöss till Joe.

Mannen drack ur sitt glas, slängde en femdollar på disken och gick mot dörren.

Det skulle göra mig ont att behöva ge dej sparken också, Vic, sade han över axeln innan han steg ut på gatan.

Vic smuttade på sin cola. Sedan tog han hissen upp till Joes rum. Nyckeln satt i och Vic steg in utan att knacka.

Joe låg framstupa över bordet med händerna framför sig. Han sov inte. Man sover inte sedan en pistolkula gått in i nacken och ut genom pannan.

Vic blev mycket blek. Han hann stänga dörren efter sig innan han kräktes.

PÅ SEXTIOFJÄRDE...

Fred slog upp ögonen. Sakta och liksom trevande. Det var halvmörkt där han låg. Halvmörkt och behagligt. Planets motorer sjöng fortfarande sin monotona sång.

Bentley halvlåg med en bok i knät i sin bekväma stol vid sidan om Freds omstoppade läger. Han slumrade med huvudet mot ena axeln. Fred såg på sin klocka. Den hade stannat på halv fyra. Han försökte tänka efter, försökte räkna ut vad klockan verkligen kunde vara. Om det var dag eller natt. Han skulle mycket väl ha kunnat dra ifrån den täta gardinen från fönstret ovanför sitt huvud, men han ville söka klara ut frågan utan detta.

Han konstaterade snart att det inte gick. Bentley hade blandat i något rävgift i tekoppen han kom med strax innan Fred somnade ifrån alltihop. Och han hade tydligen sovit ordentligt.

Han kände sig frisk och utvilad. Hjärnan kändes behagligt klar och såret i ryggen kände han inte mycket av. Fred vände sig fram och tillbaka

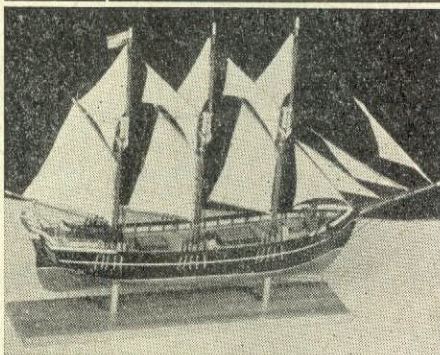
i bädden för att riktigt känna efter, för att riktigt plåga sin arma rygg. Visst kändes det att han fått en ordentlig kyss där någonstans ovanför korsryggen, men smärtan var inte så påträngande.

Fred satte sig upp i bädden och såg på Bentley. Denne sov djupt. Han tydligen slappnat av helt i förvisningen att han här på ambulansplanet kunde känna sig fullständigt lugn och säker för inblandning utifrån.



Katalog nr 7 Innehåller allt om modellflyg, båtar, bilar, motorer m. m. Stor inventeringsrealisation. Katalogen kostar 75 öre men Ni får den gratis om Ni sänder in namn och adress samt ett 25-öres frimärke till porto och exp. inom 14 dagar.

TORE HAGLUND & Co. AB. Avd. 11, HOFORS



Firma ARMADA

främst i fråga om

fartygsmodeller

ritningar och tillbehör

Katalog erhålles mot 50 öre i frimärken

CEDEGRENSVÄGEN 43

HÄGERSTEN. TELEFON 45 33 40

GAZELL

En synnerligen förnämlig modell, konstruerad enligt de senaste internationella reglerna. Modellen står på toppen av moderna G-int konstruktioner

Byggsatsen innehåller allt erforderligt materiel, även propeller o. gummisnodd

En världsmästarmodell



Pris pr byggsats

18:—

Lister och flak av balsa och furu

WEBRA och E.D.
kvalitetsmotorer

Begär prislista

Återförsäljare antagas

HOBBY SPORT

Stadshagsvägen 22 · STOCKHOLM K
Telefon 52 48 42 · Postgiro 52 20 00

Den italienska kvalitetsmotorn

Super Tigre

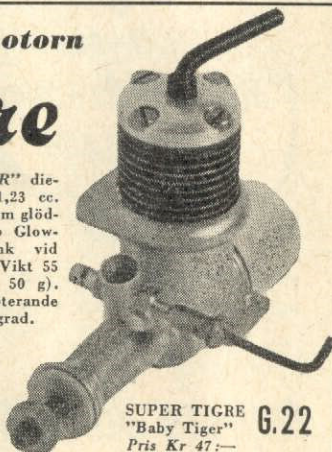
G 20 SPEED. Glödstiftsmot. på 2,47 cc, 0,29 hk vid 16.500 v/min. Vikt 103 g. Pris Kr 82:—

G 20 SPORT. Glödstiftsm. 2,46 cc Kr 75:—. G. 23 DIESEL 2,47 cc Kr 78:—. G. 19. DIESEL el. GLOW-PLUG. 4,82 cc Kr 95:—.

G 21 SEED. 4,82 cc. Kr 105:—

Ni kan köpa Super Tigre-motorerna, kompletta med fabriksgaranti, i Er affär eller direkt från generalagenturen i Sverige:

RELIABLE RE ENTERPRISES
Johannesgat. 2 STOCKHOLM C



SUPER TIGRE G.22
"Baby Tiger"
Pris Kr 47:—

MODELLMOTORER

Komet, E. D., Frog.

Gummisnodd av Pirellis världsberömda tillverkning. Lister och flak av balsa och furu samt övriga tillbehör för modellbygge till lägsta priser.

FIRMA MODELLMATERIAL
Box 42 Habo

MODELLFLYG

Kompleta byggsatser i prima balsa. Goda flygegenskaper. Innehåller ritning och beskrivning av flyging. Alla trädelar utsågade, pianotråd, färdigbörd, gummimotorer m. m. Porto tillkommer. SVALAN, stavmod. spv. 380 mm 2:50 V 5, v-formad, stavmod. spv. 400 mm.... 3:50



VIKING, kroppsmod., spv. 480 mm .. 4:50 ÖRNEN, se bild, klädd, kroppsmodell, spv. 700 mm. Lyxbyggs. Endast .. 6:50 Prislister gratis

Skriv redan i dag till

F: A BERJO FÄLTVÄGEN 25
SPÅNGA

Radioteknisk HANDBOK

3:dje uppl.

av Ingenjör ERIC ANDERSEN

Del I o. II kr 16:— per del i eleg. klotband. Totalt sidant. 646. Rikt ill. Ombürl. för radiohandlare, radioreparatörer, amatörer, studerande m. fl.

Vågor - Strålar - Vibrationer

Inb. i elegant klotband kr 16:— per ex.

Mekanistens Hjälpreda kr 8:—

Elektrikers Hjälpreda kr. 6:75

MELLERSTEDTS FÖRLAG

Norrandsgat. 22, Stockholm
eller genom närmaste bokhandel

Fred rörde sakta vid Bentleys knä. Bentleys andning blev omedelbart anorlunda. Redan i sömnen ställde Bentley om sitt synbara lugn till reserverad påpasslighet.

Plötsligt slog han upp ögonen och såg klarvaket på fred. Drog ett djupt andetag, lade ifrån sig boken och reste sig.

— Gosse. Jag har sovit som aldrig förr. Vad tusan är klockan? Han kastade en blick på armbandsuret. Jössus, snart nio! Då är vi framme om två timmar skulle jag tro.

— Förlåt, sade Fred, nio — när?

— När? Bentley såg oförstående på Fred. Så skrattade han. Nu förstås. På förmiddagen. Du har sovit som en vinterbjörn sen i går eftermiddag. Vi har tankat två gånger, och du har bara sovit. Vi är framme snart.

Han drog undan gardinerna från fönstren och det skarpa dagsljuset sken in i kabinen. Fred reste sig försiktigt. Ryggen kändes bättre. Han såg ut. Under planet bredde sig ett vitt, jämnt molntäcke som helt täckte jorden under dem. De flög fram i flödande solsken.

— Ordna till dig så gott du kan. Bry dig inte om att försöka tvätta och raka dig. Det kan du göra sedan vi landat. Sträck på benen ett tag och kryp sedan ner och lägg dig igen. Det är onödigt att besättningen börjar fundera över vad det är för en sjukling de fått ombord. Lika bra att du låtsas vara värre därän än du är. Jag ska ordna en kopp kaffe åt oss.

— Var är vi? Fred försökte utan framgång utläsa av det vita molntäcket under dem var de kunde befinna sig. Att de var på väg österut kunde han lätt räkna ut med hjälp av solen och vetskaper om att klockan var nio. Österut, men hur långt österut? De

hade varit på väg sedan i går eftermiddag. Tankat två gånger. Kärran var inte hypermodern. Farten...? Tja, det var minsann inte lätt att bestämma positionen med det underlaget.

— Fundera inte för mycket om var vi är, Fred. Om en stund är du i Florida. Resten pratar vi om sedan. Har du något emot Florida?

— Florida? Nej, inte alls. Men vad fasen skulle vi då i Californien att göra?

— Det kan man fråga. Joe och hans vänner funderar kanske på det också... Och kan hålla på med det. Länge hoppas jag.

Bentley stack ut i cockpiten. En stund senare återkom han med en stor kopp kaffe i vardera handen. Efter honom kom en man i flyguniform med smörgåsar och kex i en liten korg.

— Det här är kapten Tibbet, major Nicholson, föreställde Bentley. De bägge herrarna bugade sig litet avmätt, Fred i sin bädd.

— Kapten Tibbet påstår att vi är framme redan inom en timme. Vi har haft medvind sista biten.

— Hoppas ni haft en bra resa, major Nicholson, sade Tibbet.

— Svårt att säga, log Fred. Har sovit så klockan stannat.

Tibbet återvände till sin plats sedan han ställt ifrån sig korgen med smörgåsarna.

— Du kunde möjligen ha sett litet sjukare ut, Fred, sade Bentley och satte tänderna i en rostbiff. Du får tänka på att det här är ett ambulansplan.

När de landat och taxat in till flygstationen bars Fred ut på en bår till en väntande ambulansbil. Bentley ha-

Forts. å sid. 38



IDEALISKT TILL METALL, LÄDER,
PORSLIN, TRÄ, KARTONG, PAPPER ETC.

Hobby-
folkets stora lim



Kända hobby-limmare säger:

G. A. Möller, svensk mästare i händighet.

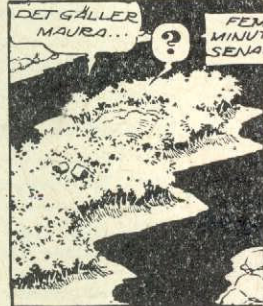
"Casco Hobbylim är det bästa limmet för händigt folk — snabbt och starkt. Jag använder det alltid såväl till hobbyarbeten som till alla slags lagningar i hemmet. Limma Casco-starkt är min melodi".

G. A. Möller

BARNEY BIKTER

Av FRANK MILLER

Efter ett haveri räddas Barney och Gus på en Söderhavssö, där de finner en raket som en vit man efterlämnat. Gus sticker iväg med raketn där infödingsfliekan Mauki smugit sig ombord. Efter landning i en öken tas de omhand av amerikaner. På ön väntar man att en orkan skall bryta ut.



SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

Airtaco AB

Bromma flygplats — Stockholm
Tel. 28 00 47

Tillsyn, reparation och modifiering av följande typer av flygplan och motorer, tillsyn av instrumentutrustning:

Avro 652 A, Anson, Avro XIX, Fairchild Forwarder, Lockheed 12 A, Lockheed 18-56, Lodestar.

Cheetah IX, X och XV, P & W Wasp Jr (R-985), Warner Super Scarab 165, Wright Cyclone 704C9GCI (R-1820-G2 5A).

Rulle Anderssons Propellersnickeri

Berghamra 19 — Västerås
Tel. 358 71

Tillverkning och underhåll av flygplanpropellrar tillverkade av trä

Firma Olle Bülow

Lindarängen — Stockholm 5
Tel. 61 01 29

Reparation och underhåll av trädetaljer samt tapetseriarbeten i flygplan

Svensk Fallskärmstjänst

Linköping — Tel. 221 24, 428 71

Vinterförvaring och underhåll av följande typer av fallskärmar: Autoflug, G. Q., Irvin, Pak, Pioneer, Salvator och Schroeder

Bröderna Fredricssons Flygservice

Torslanda flygplats, Göteborg Flyg
Tel. 62 00 89

Tillsyn av flygplan av typer, för vilka anställda mekanikers certifikat gäller.

Övrigt underhåll av flygplan med högsta tillåtna flygvikt 1.500 kg. Underhåll av andra typer av flygplan

AB Malmö Flygindustri

Bulltofta flygplats — Malmö
Tel. 716 95

Underhåll av flygplandelar av trä samt av segeiflygplan. Tillverkning av glasfiberlaminat

Firma Motor-Star

Storgatan 48, Arboga. Tel. 520

Underhåll av flygmotorer med en effekt icke överstigande 150 hkr och dessutom flygmotorer av följande typer:

Cirrus Major III, Continental R-670, Franklin 6A4-150, Franklin 6A8-215, Gipsy Major, Gipsy Six II, Jacobs L4 MB, Lycoming R-680, P & W Wasp Jr (R-985), P & W Wasp R-1340-AN-1, Ranger 6-440-C5, Warner Super Scarab 165

AB Nordisk Aerotjänst "Nordaero"

Kungsängens Flygplats, Norrköping
Tel. 300 60

Utför alla slags reparations- o. servicearbeten på skilda typer av flygplan, motorer och utrustning. Stort lager av reservdelar och flygmateriel.

Specialitet: { Continental flygmotorer
Piper Cub flygplan

Mek. cert. från Cub till Scandia o. DC 3

Vi utföra översyn av

Helikopter Bell 47

samt

Propeller typ Harzell

Ostermans Aero AB

Bromma flygpl., Sthlm 40
Tel. 28 45 28

Cassiopeia

Forts fr. sid. 36

de före landningen försvunnit ut i cockpiten. När Freds bår sattes till rätta i bilen såg Fred att Bentley redan satt där inne.

— Måste vara litet försiktig, förstår du, sade han urskuldande när Fred såg undrande på honom. Det finns så förbannat mycket ögon. Nu åker vi till ett ställe där vi skall stanna ett tag.

— Basen?

— Ett litet inhägnat område inom sextiofjärde jaktflottiljen. Vi ska ut-

föra litet plåtslageriarbeten där, major Nicholson.

— Major, ja. Hur...?

— Det var så sant. Vi har lottat ut några militära titlar till en del av personalen. Du råkade bli major. Det passar ju bra. Du var ju kapten när du slogs mot tyskarna. Hade du haft otur kunde du ha blivit sergeant. Du kommer faktiskt att träffa bland annat en överste som förut aldrig kom högre än till furir, och en korpral som förut stoltserat omkring i majorsuniform. Det blir litet roligare på det viset. Och så får inte flottiljen plötsligt så många nya höga officerare. Det skulle se misstänkt ut.

— Så många?

— Ja, du förstår, vi blir rätt så många när vi börjar räkna ihop. Och det där med uniformerna och titlarna ska ni inte ta såg högtidligt — annat än utåt. Inåt är vi likadana allihop. Ersättningen för jobbet räknas efter en annan skala — sedermera. För närvarande lyfter du förstås majorslön medan den stackars majoren som blivit korpral får sänka sin standard en del de närmaste månaderna...

Bilen satte igång. Med tjutande sirener gjorde Fred sin entré på sextiofjärde jaktflottiljen medan solen sken, humlorna surrade, portar slogs upp och igen, bromsar gnisslade.

Fred bars in i en liten pryldig dublett och bäddades ner i en skön säng. I tamburen såg han att det hängde två nya majorsuniformer. Han hoppades att de skulle komma att passa.

— Nu vilar du i två dar till. Du ska få litet papper att bläddra i om en stund, sade Bentley när hon tog farväl. Sergeant Anderson här hjälper dig till rätta och ser till att du får det som behövs.

Fred såg på sergeant Anderson, som log och visade en rad vita tänder, stramade upp sig och sa: — Hopplas majoren kommer att trivas.

Fred undrade om det var en riktig sergeant eller en utklädd överste.

IDENTITETSKORT NUMMER...

De följande veckorna var fantastiska. Trots att fred var mer än väl medveten om att han inte hunnit sätta sig in i mer än en bråkdel av projektet, blev han nästan bedövad av dess väldighet. Och över den organisationstalang som tydligen låg bakom alltsammans.

Det var inte nog med att själva projektets genomförande krävde oändliga resurser av material, tekniskt och vetenskapligt kunnande, organisation och inte minst konstruktiv fantasi. Därtill kom svårigheten att hålla projektet hemligt, hålla det dolt för insyn från obehöriga. Den svårigheten var förstod Fred, efter vad han själv varit med om, kanske lika stor som den rent tekniska.

Forts. i nästa nr

MEDBORGAREN NR 9

Håll kontakt med vad som sker

MEDBORGAREN

högerns veckotidning för politisk och kulturell debatt, ger veckans händelser, såväl inrikes som utrikes, i sammandrag med kommentarer.

MEDBORGAREN

innehåller även

**AKTUELLA
OBJEKTIVA
VÄCKANDE**
reportage

PRENUMERERA

Helår kr. 15:—, halvår
kr. 8:—
Postgiro 25 64 04

MEDBORGAREN

Odengat. 52 Tel. 34 35 50
Stockholm VA

Helikoptern röjer *Forts. fr. sid. 9*

Där måste finnas god tillgång på vatten eftersom hormonpreparatet sprutas ut i mycket utspädd form; cirka tio liter preparat på ungefär 150 liter vatten. Vid flygstationen måste vidare finnas bensin och olja etc.

När sedan alla förberedelser är klara kan själva besprutningen börja. Denna skall ske under en period på två till tre månader under sommaren då lövträden befinner sig i ett visst växtskede.

Vid besprutningarna, som går mycket fort sedan de väl kommit igång, dirigeras hela apparaten medelst radio. Varje flygstråk utmärkes med ballonger. Varje ballongförare får mycket exakta order om hur han skall förfara och måste vara väl drillad för sin uppgift. Varje ballongkedja har minst en radioman som står i direkt förbindelse dels med centralstationen på flygplatsen, dels med radiomännen i de övriga ballongkedjorna. Reservballonger måste finnas tillgängliga i den händelse någon ballong skulle slita sig eller gå sönder. Vidare måste finnas minst en station för fyllning av ballongerna med vätska.

Loopings utsände medarbetare har varit i tillfälle att se slutskedet av en besprutning hos Korsnäsbolaget på ett område i närheten av Långshyttan i Dalarna.

Man imponerades av den minutiösa organisationen, effektiviteten och rutinen, inte minst hos flygfolket hos Ostermans, som vid det här laget fått ett stadgat rykte som ytterst pålitliga och snabba björkdödare i Basbolagets tjänst.

Man imponeras också av skogsbolagens förmåga att se saker och ting i stort och framförallt deras planering på lång sikt. Det arbete med att plan-

KOMPASS

Vertikalkompass till motorflygplan
önskas köpa

SVENSKA AERO

Vestlund & Co

Bromma Flygplats — Stockholm 40

Lapplandsflyg

AB Lapplandsflyg är en sammanslagning av AB Arosflyg, AB Eskilstuna-flyg och Firma Flygtransporter, vilka företaget har en mångårig erfarenhet av flygning i fjälltrakterna. Vi utföra alla slags flygningar med passagerare och gods under hela året.

Vår flygplanpark består av Noorduyn Norseman för 6 passagerare eller 700 kg last, 4 st. Republic Seabee för 3—4 passagerare eller 350 kg last samt 1 st Auster v för 2 passagerare eller 200 kg last. Våra stationsorter är Arjeplog, Porjus och Kiruna med Porjus som huvudstation

Vid behov
av flygning
kontakta

AB LAPPLANDSFLYG TELEFON LUSPEBRYGGAN 3 eller 10
POSTADRESS GÄLLIVARE

Tråd- och bandspelare

Skivspelare, -växlare, Förstärkareanläggning, etc. Nya o. beg. Begär offert. Ombud antages. *Fabriksförsäljning, Växjö. Tel. 2820.*

MOTORCYKELÄGARE!

1953 års välsorterade reservdels- och tillbehörskatalog har nu utkommit och erh. mot porto. *Motorfirma Harry Hansson, Bengtsfors. Tel. 77.*

El.-lödskolvar S-märkta 100 watt. Kraftig kopparkolv, gummi-sladd o. stickpropp. Angiv nätsp. Reklampris 10:—/st. Returrätt.
EL.-LÖDKOLVAR S-märkta 190 watt. Extra kraftig, vikt 530 gr. Fullt kompletta. Angiv nätsp. Pris end. 20:—/st. Returrätt.
F:ca Sigfrid Sundberg, Zinkgruvan L.

AMATÖRFOTOGRAFER

20 % RABATT

på kopior och förstoringar

Leverans av framkallning och kopiering erhålles på 2 dagar. Kamerarep. utföres. Ombud antages

STJÄRN-FOTO

Henrik Smithsgatan 15. Malmö

Motorcykelsadlar i skumgummi

Största sortering i mc-sadlar av formgjutet skumgummi. Katalog och offert från

FIRMA KID PRODUKTER

Enskede 1 Tel. 49 36 58

Ytbehandling av flygdetaljer

Förstklassigt utförande i moderna anläggningar

A. B. FINTLINGS

Roslagsgatan 33, Stockholm
Tel. vx. 34 94 80

Flyguttbildning

Eskilstuna Flygklubb

Eskilstuna. Tel. 364 77, 358 00. Segelflygtb. Motorflygtb. Dag- o. kvällskurser. Skoln. i DK. Bl a. står Olympia t. elevernas disp. Cub o. Swift f. skoln. o. uth. Fri bost. v. fältet. Låga avg.

Linköpings Flygklubb

Motor- och segelflygtb. alla stadier. Saab Linköping. Tel. klubbhuset 209 00 eller Saab 290 20. Motorfpl. Silvaire, Cub, Klemm, Moth. Segelfpl. Slingsby, Weihe, Olympia, Baby.

Stockholms Flygskola

Motorflygtb. alla stadier. Skå Edeby. Fpl: Klemm 35. Skolpris: kr. 48:—/tim. Adr.: Box 1, Skå. Tel. 0756/241 57.

Stockholms Segelflygklubb

Segelflygtb. alla stadier. Flygplats: Skarpnäck. Sekr.: at: (fred. 18—19) Ringv. 158, tel. 44 26 32. Sekr.: tel. 65 00 14

Cub-ägare

Stålpropellrar Mc Cauley. Förgasare Marvel med accelerationspump samt impulsmagneter för Cont. A65. Fabriksnya mod. vingstötter, amortisörer för landställ m. m. för omgående leverans

FIGGE BERGMAN

Kärallundsgatan 63 a . Göteborg
Tel. 25 61 10

lägga nya skogsbestånd helt fria från björk och upplagda för att ge största möjliga avkastning är ett arbete som tidigast våra barnbarn får glädje av.

Vad man däremot har litet svårt att rent känslomässigt acceptera är själva dödandet av björken.

När helikoptrarna flugit fram med sitt dödsbringande duggregn efter sig, dröjer det bara några dagar innan resultatet börjar visa sig. Björken börjar då vissna. Men den vissnar inte som den vissnar på hösten som en hymn i prunkande färger till den försvinnande sommaren, som en färgsprakande avskedssalut. Nej, den skrumpnar, lövet blir brunt som torvströ. Björken dör en neslig och långtifrån skön död. Snart flagnar barken av. Larverna gräver sina gångar i det ruttnande virket och en vacker dag kommer stormen och knäcker den en gång så vackra stammen.

Det enda vi tröstar oss med är att ingen, varken skogsägaren eller andra, tänker utrota björken överallt. Det är i de stora barrskogsbestånden den skall bort. Våra ursvenska björkbakar bakom de röda stugorna och bortom de blåa sjöarna kommer fortfarande att få finnas kvar. Och vi kommer att med lugnt samvete kunna fortsätta att sjunga "bak hängbjörkens slöja..." Och det är vi tacksamma för.

Små dimensioner skruv, mutter, gängsnitt, gängtapp., spiralborr., gängtapphåll, svängjärn. Prisl. m. 25 öres p. Box 54, Kungsör

SLIP- OCH POLERMAT.

filtverkt. och skivor.
Handelsf. UTOR
Kungstensg. 26, Sthlm. Tel. 31 31 18

Cylinderborrningar, vevlagerrenoveringar

och omfodringar av alla slags MC-motorer, snabbt och välgjort arbete under garanti.
ULRICEHAMNS MOTORMEKANISKA
Ulricehamn . Tel. 1624

Sportflygplan

ej över 150 hk önskas köpa. Svar till: "Fullständiga uppgifter", Looping f. v. b.

TILL SALU

1 st flygmotor typ Jacobs L4 på 225 hkr. Grundöversedd men demonterad. Total tid 700 tim. Säljes billigt vid snabb affär. Svar till Flygförmedlingen, Råsundavägen 152, Solna 2

Knäskyddet IDEAL av kraftig aluminiumplåt, st 70x20 cm, skyddar helt mot drag och smuts, lätt att montera, passar alla motorecyklar utom sådana med trampor. Alla delar medfölja. Pris per sats kr 19:—, Returrätt. 3 par fraktfritt. Sändes helst per järnväg.

ARTUR KARLSSON
Cykel- & Sportaffär Kvänum



...OLYMPUS DEN STARKE...

Fyra Bristol Olympus reamotorer har gjort Avro Vulcan till det kraftigaste fyrmotoriga bombplan som någonsin flugit. Liksom det deltagande Vulcan, för vilket plan denna motor främst är konstruerad, har Olympus fått "super-priority" för sin produktion. Olympus effektivitet demonstrerades på ett utomordentligt sätt den 4 maj 1953, när en English Electric Canberra, utrustad med två Olympus-motorer, satte det nya världsrekordet i höjd med 19.406 m, en höjd långt större än vad något jaktplan i tjänst hittills uppnått

BRITANNIA . PROTEUS TURBOPROP . OLYMPUS REAMOTORER . ROBOTAR

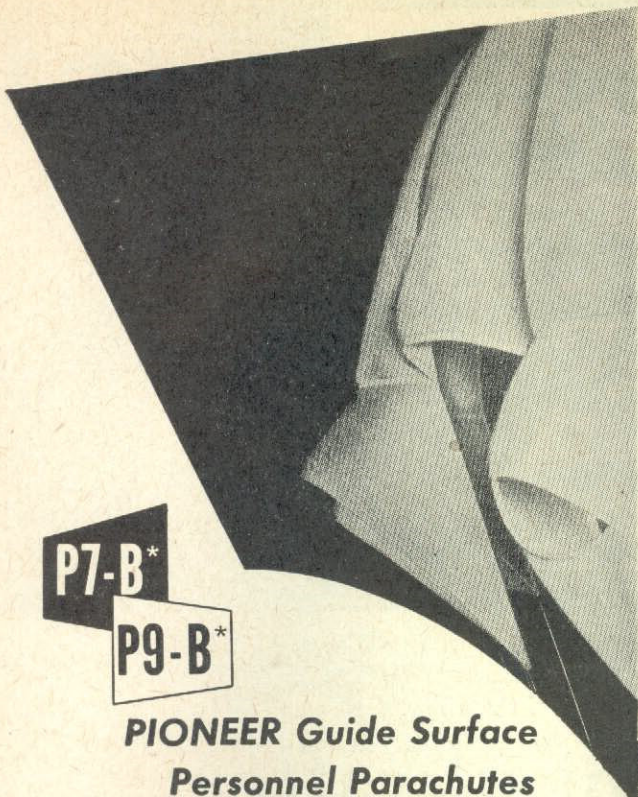
Alla dessa har fått super-priority

FREIGHTER WAYFARER, TYP 171 och 173 HELIKOPTRAR
HERCULES OCH CENTAURUS KOLVMOTORER

Bristol

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED. BRISTOL. ENGLAND

Svensk repr.: A. Reichel, Synålsvägen 14, Bromma



P7-B*

P9-B*

**PIONEER Guide Surface
Personnel Parachutes**

godkänd

av flygvärlden

Erkännandet av Pioneer Parachute Company's nyaste bidrag till en säkrare och bättre räddning av personalen vid haverier med moderna höghastighetsplan har kommit snabbt och från alla håll.

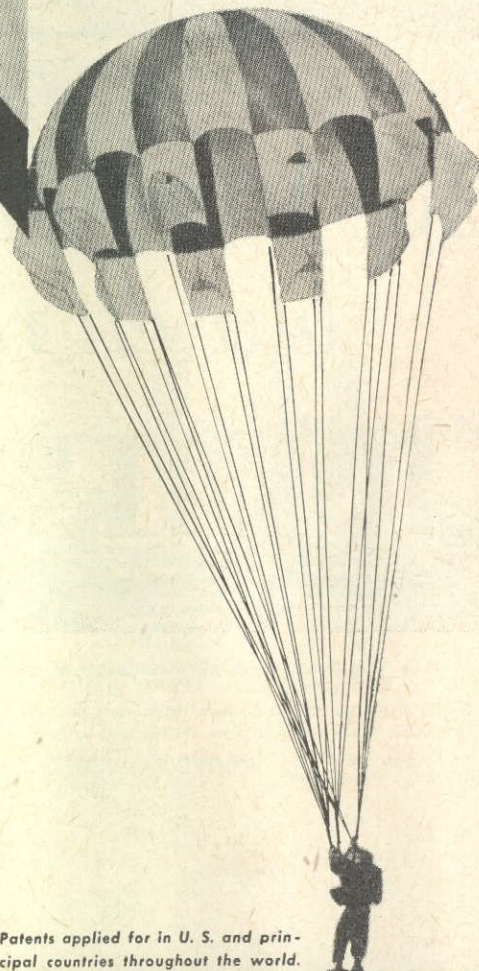
Pioneers ojämförbara utvecklingsarbete, tekniska kunnande och moderna utrustning har tillsammans kunnat ge den nya skärmen — speciellt avsedd för moderna höghastighetsplan — dess utomordentliga egenskaper till gagn för hela det moderna flyget.

Skriv i dag efter den nya broschyren, som ger alla upplysningar om P7-B* och P9-B* Guide Surface Personnel Parachute, vilken numera är standardutrustning inom amerikanska flygvapnet. Skärmar av denna typ kan levereras omgående.

Repr. för Sverige och Finland:
ÅKE FORSMARK, Kummelväg. 9, Ålsten, Sthlm

- Ingen utlösningsschock
- Ingen pendling
- Ingen avdrift
- Hopparen faller lodrätt
landar på fötterna

NY KONSTRUKTION
gör skillnaden

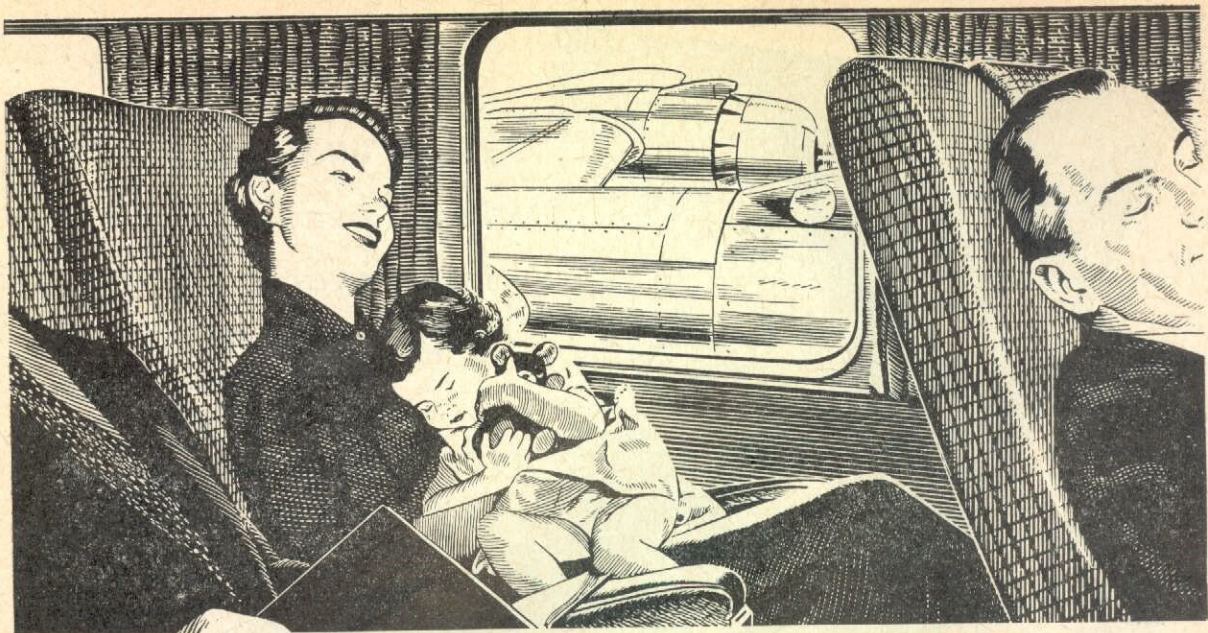


* Patents applied for in U. S. and principal countries throughout the world.



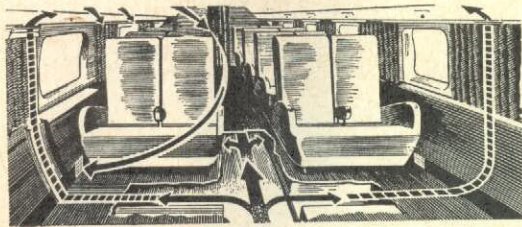
PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.

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



"DC" betyder DOUGLAS... som bygger de berömda DC-3 och DC-4...
de ultramoderna DC-6 och DC-6B (ovan)... morgondagens DC-7

Hur 10.000 hästkrafter *blir ett rogivande surr*



Det första flygplanet med värmeledningsvärme!

På Douglas DC-6 och DC-6B cirkulerar frisk, varm luft genom ledningar under golvet och i väggarna. Ni får njuta av hemmakomfort på alla flygturer. Ta' flyget nästa gång! Reservera plats på ett pålitligt Douglas-plan.

Fastän de fyra stora motorerna på Douglas DC-6B utvecklar 10.000 hästkrafter så är kabinen anmärkningsvärt tyst och vibrationsfri. Mica och tjocka lager glasull isolerar väggarna. Under mattan är det $\frac{1}{2}$ decimeter tjock gummiplatta. Själva motorerna är uppmonterade på gummi... och avgasrören är placerade på borte sidan från kabinen räknat. Ni kan tala i vanlig samtalston — och sova gott som ett barn.

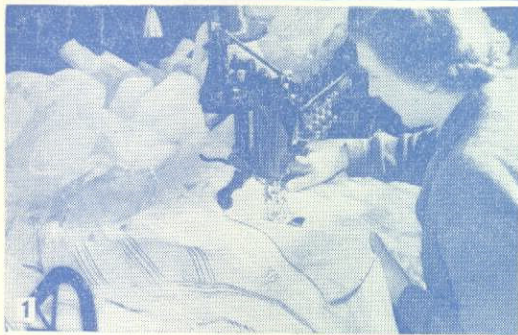
"FLAGGSKEPPET"

för dessa världens ledande flygbolag är den jättestora moderna Douglas DC-6 eller DC-6B:

AA Argentina • *ALITALIA Italien • AMERICAN U.S.A.
BCPA Australien-Nya Zeeland • BRANIFF U.S.A.
CMA Mexico • CONTINENTAL U.S.A. • CPAL Kanada
DELTA U.S.A. • FLYING TIGER U.S.A. • JAL Japan
KLM Holland • LAI Italien • NATIONAL U.S.A.
PAL Filippinerna • PANAGRA U.S.A.
PAN AMERICAN U.S.A. • SABENA Belgien
SAS Danmark Norge Sverige • SLICK U.S.A.
SWISSAIR Schweiz • *TAI Frankrike • UNITED U.S.A.
WESTERN U.S.A.

*) snart

Dubbelt så många flyger med **DOUGLAS**
som med alla andra plan tillsammans



1



2



3



4

- 1) Tillverkning av nya fallskärmar i speciella symaskiner med 4 nålar.
- 2) Tillverkning av nya packade sittfallskärmar för flygförare.
- 3) En del av vår verkstad för tillverkning av de bekanta GQ typ "Z" fallskärmsdelarna.
- 4) Slutpackning av en ny sittfallskärm för flygförare.

Introduktion av GQ:s räddningsfallskärmar för flygande personal

Vi har haft nöjet nyligen leverera Paratroop-fallskärmar för de svenska fallskärmstrupperna, och vi skulle med glädje hälsa ett tillfälle att leverera räddningsfallskärmar till svenska flygvapnet.

All fallskärmsmaterial tillverkas i sin helhet av oss och flera steg i tillverkningens gång illustreras här.

Vi är "godkända för konstruktion" av British Ministry of Supply och har en erkänt ledande ställning i fråga om konstruktion och utveckling av fallskärmsområdet. Våra skärmar har levererats till mer än 22 länder i världen, vilket visar att våra produkter fungerar till full belåtenhet vid flyget i respektive länder.

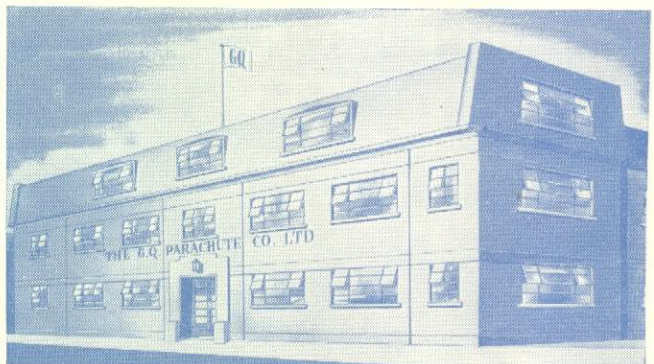
Med nöje inbjuder vi personal vid svenska flygvapnet, teknisk såväl som övrig intresserad, att besöka vår fabrik för att själva följa tillverkningen av GQ-utrustningen liksom det stora antalet andra intresserade tekniker som kommer till oss

GQ

Konstruktörer och tillverkare av kompletta fallskärmar

Representant i Sverige:

AB Flygleveranser, Arsenalsgatan 4, Stockholm



THE GQ PARACHUTE CO LTD, STADIUM WORKS, WOKING, SURREY, ENGLAND

Detta är första bilden av de två provplan av typ Boeing B-52 Stratofortress som under ett år genomgått ett synnerligen hårt testprogram och som nu är i serieproduktion för amerikanska flygvapnet. B-52 är avsedd för strategisk bombning, väger 150 ton, har en spännvidd av drygt 56 meter och är utrustad med åtta reamotorer av typ Pratt & Whitney J-57, som uppges ge planet en hastighet "som ett jaktplan"

