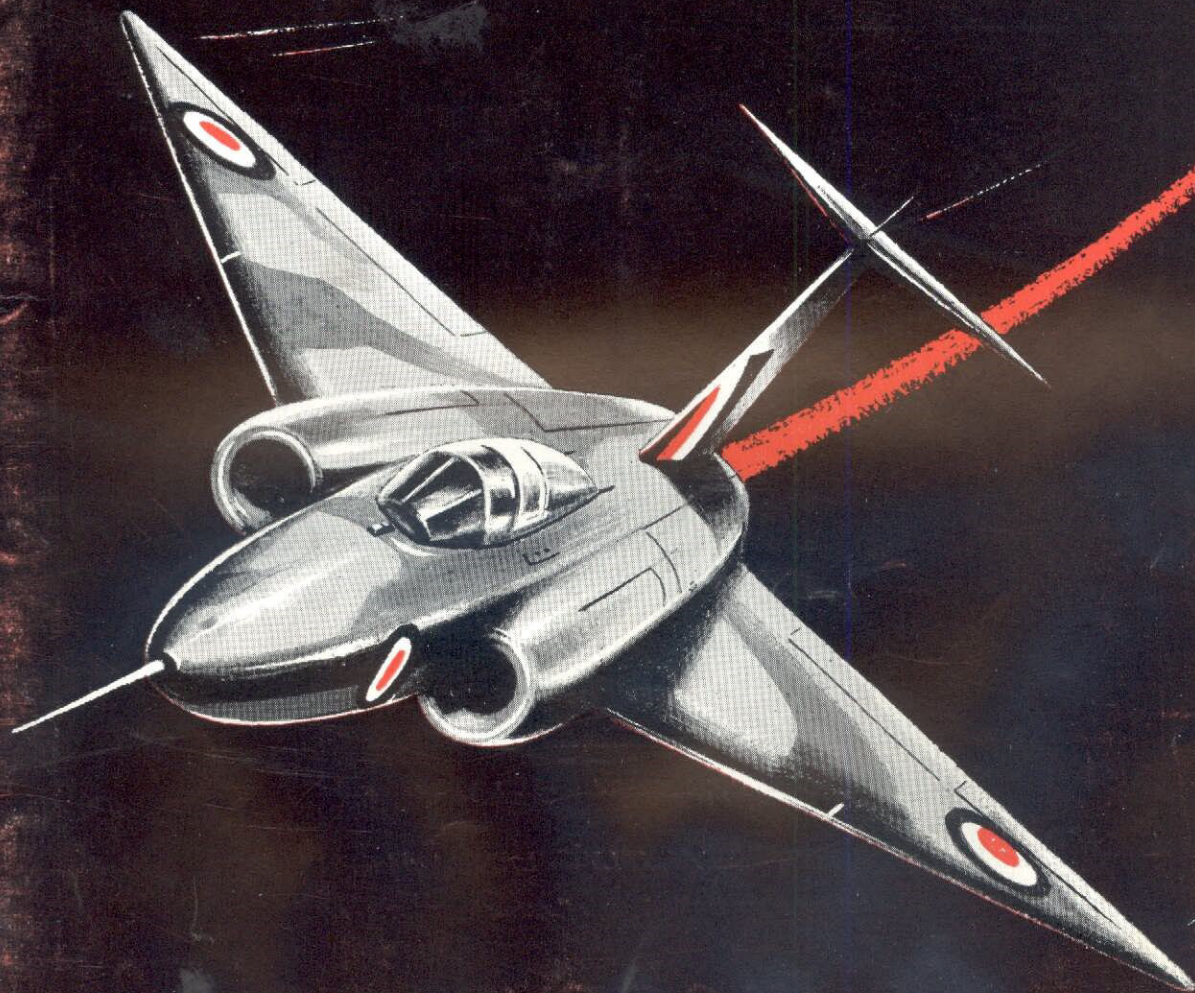


LOOPING



Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

PROJEKT CASSIOPEIA

Spännande följetong börjar nu i Looping Junior

3

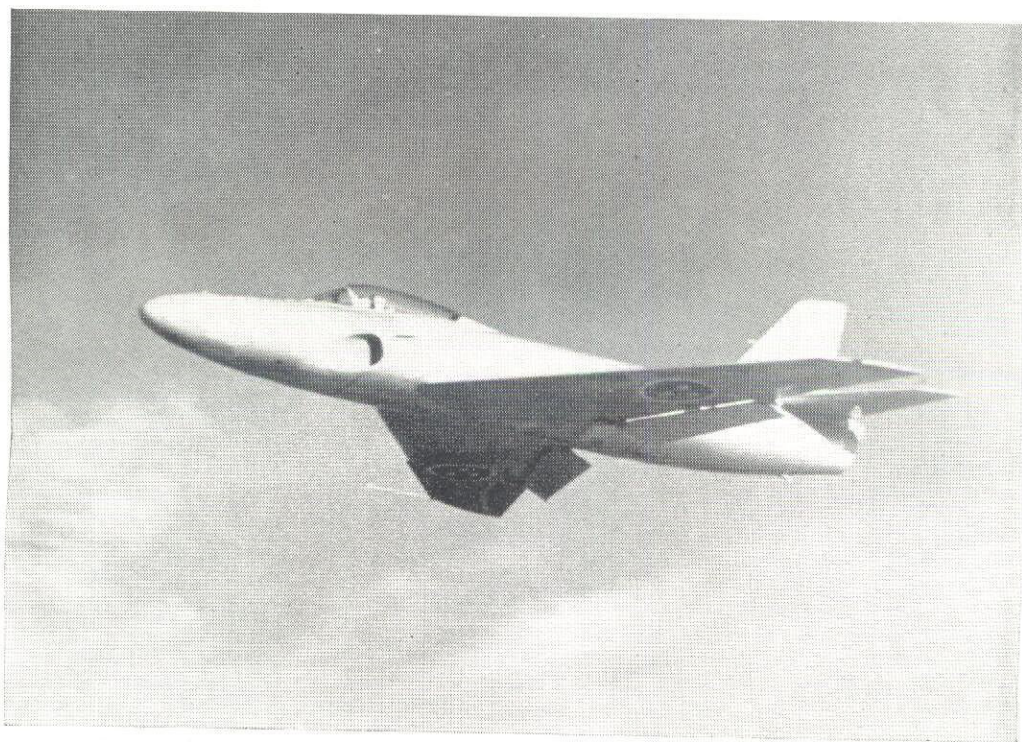
Mars 1953

Pris 90 öre

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



PROGRESS



DEN NYA SAAB-37. TOPPFART ÖVER 1.100 km/tim.

SVERIGES SENASTE ATTACKFLYGPLAN, A 37 LANSEN,
utrustat med en Rolls-Royce "Avon" motor.

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND

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

Looping



Officiellt organ
för Kungl. Svenska
Aeroklubben
Svenska Pilotföreningen

Redaktör och ansvarig utgivare: YNGVE NORRVI
Organisations- o. annonschef: BIRGER GRIPSTAD
Telefon 21 33 06 - Postgiro 45 35 30 - Postadr: Box 3063, Sthlm 3

YNGVE NORRVIS FÖRLAG
Box 3063 — Stockholm 3
EFTERTRYCK FÖRBJUDES
Västmanl. Folkblads Tr. 1953

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

3

MARS
ARG 3

1953

Vi har blivit varnade

"You have been warned" har den engelska flygtidningen The Aeroplane som rubrik på en ledare med flodkatastrofen i Holland som utgångspunkt. Tidningen redogör i korta drag för vad som inträffat och påpekar att vid katastrofen gjordes den största helikopterinsatsen hittills i Europa. Helikoptrarna räddade nödställda ur de mest hopplösa situationer och många gånger tog flygarna risker som aldrig skulle ha accepterats under andra förhållanden.

"Allt detta är bra och ger anledning till tacksamhet", skriver tidningen, "men samtidigt ger det en fruktansvärd bild av vad som saknas. Den största flodkatastrof som drabbat engelska östkusten och Holland under århundraden möter en flygorganisation som står på höjden av sin utveckling men som samtidigt endast har ett litet fåtal helikoptrar till hands! Tänk er hur hjälplösa vi skulle vara om en atombomb exploderade i våra viktigaste hamnar!"

Tidningen påpekar med indignation hur litet som görs i England för att kunna möta katastrofer av olika slag. När något händer står man utan lämplig materiel och utan en lämplig organisation. The Aeroplane vill ha en stark personlighet som chef för hela den brittiska helikopterutvecklingen. En man som begriper sin sak och en man som har befogenheter att både besluta och handla. Vi har blivit varnade. Nu duger det inte att skjuta på saken längre.

Vi svenskar kan med tacksamhet erkänna att vi förskonats från katastrofer liknande den holländska. Vilket emellertid inte hindrar, dels att vi borde tänka en smula på den brittiska varningen, dels att det även här

förekommer händelser som kräver snabba insatser av lämplig materiel.

I Sverige har helikoptern nu funnits i sex år (den introducerades här i februari 1947) och gjort förhållandevis stora humanitära insatser.

I fackkretsar förutspås helikoptern ännu mycket viktigare och mera omfattande uppgifter i en snar framtid.

Detta hindrar inte att det officiella Sverige — liksom tydligen det officiella England — fortfarande ställer helikoptern på undantag och har svårt att ge den en chans att komma till verklig nytta.

Det är välbekant att Ostermans Aero, den enda helikopterdrivande firman i Skandinavien, har gjort stora insatser för att få helikoptern erkänd i vårt land. De ekonomiska uppföringarna har blivit så stora att bolaget i december 1951 fann sig förlåtet att skriva till inrikesministern och begära garantier för viss minimiflygtid, alltså helt enkelt mera arbete, för helikoptrarna. Annars såg man sig nödsakad att sälja större delen av maskinparken till utlandet och reducera verksamheten.

En utredning sattes igång och svaren började såsmåningom inströmma. Samtliga de myndigheter som yttrat sig, har varit positivt ställda till skapandet av en civil helikopterorganisation med Ostermans Aero som tyngdpunkt och stödd av statsgarantier för tillräckligt antal uppdrag i syfte att få verksamheten ekonomiskt bärande, varigenom en hög beredskap skulle kunna hållas.

I någon mån uppmuntrat av de många visserligen försiktiga men dock otvetydigt positiva uttalandena beslöt bolaget att gå vidare. Man beslöt placera en helikopter i Lappland och en i Jämtland för att ytterligare understryka sin goda vilja att utveckla verksamheten. Bolaget tog också upp en gammal tanke att skaffa

en större helikoptertyp. För detta behövdes emellertid importlicens, och därför begärde man intyg från en rad myndigheter. Intygen kom på löpande band. Alla positiva och flera till och med entusiastiska.

Allt verkade således upplagt för en utveckling åt rätt håll. Om vi inte är alldeles felunderrättade hade saken avancerat så långt att en proposition avsågs att lämnas nu sittande riksdag. Då ansåg sig inrikesdepartementet böra ha svar på ytterligare frågor och har nu anmodat Flygförvaltningen att utreda vidare, vilket betyder att en proposition kan komma tidigast till 1954 års riksdag.

I denna situation måste bolaget givetvis lägga alla planer åt sidan på att skaffa större typer. Man får vara glad åt att bolaget över huvud anser sig kunna fortsätta med sin verksamhet inför utsikterna att ännu i åratal gå bakvägen och subventionera staten — i stället för tvärtom.

För Sveriges del är inte frågeställningen hur vi skall klara en flodkatastrof. Den är i stället: Hur skulle det gå om Ostermans verkligen tappade sugen och gjorde allvar av tankegången att lägga ner hela sin helikopterverksamhet?

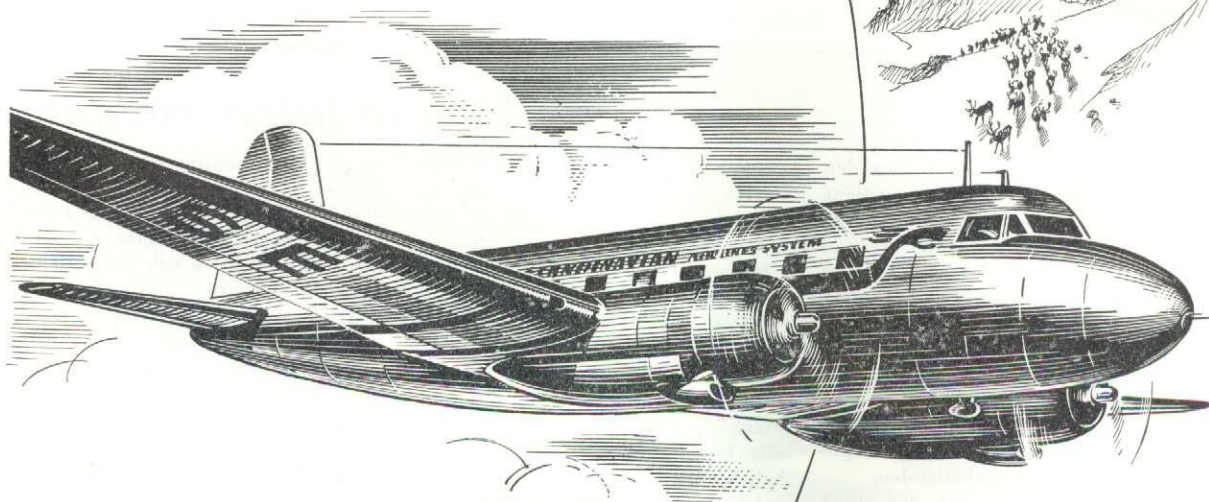
Man bygger inte upp en sådan verksamhet på en kafferast. Och man gör det inte heller utan ekonomiska insatser, som är betydligt större än vad som kan tänkas bli diskuterade i riksdagen någon gång i framtiden.

Bolaget har lämnat sitt bidrag till den tänkta organisationen genom de erfarenheter det fått av sex års verksamhet och genom att ställa den tekniska apparaten till förfogande. Nu bör myndigheterna så snart som möjligt bidra till frågans lösning genom att lämna de ekonomiska garantierna. Inte för helikopterns skull utan för i första hand de isolerade människorna i våra ödebygder.

OMSLAGSBILDEN

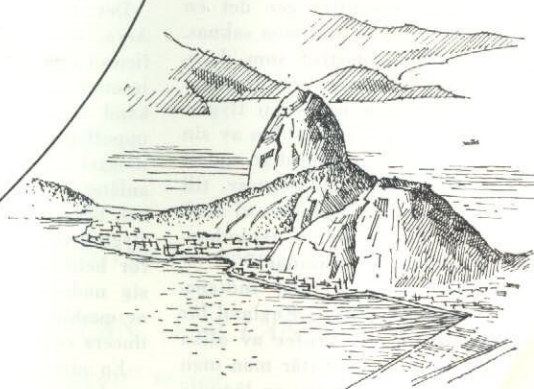
är denna gång tecknad av Thure Svensson och visar Gloster Javelin, som också finns i skalmodellritning inne i tidningen.

2 års reguljär trafik i arktisk kyla



...och tropisk hetta

hos *Scandinavian Airlines System (SAS)* och *Viação Aérea São Paulo (VASP)* i Brasilien



Högekonomisk ersättare för de många förkrigsbyggda trafikflygplan, som ännu trafikerar världens flyglinjer. Stor betalande last (upp till 40 passagerare).

Oöverträffade lågfartsegenskaper (vingbelastning 185 kg/m², stallfart 130 km/h).

Utomordentliga stigprestanda från högt belägna flygplatser.

Största möjliga enkelhet i konstruktionen underlättar översynsarbetet.

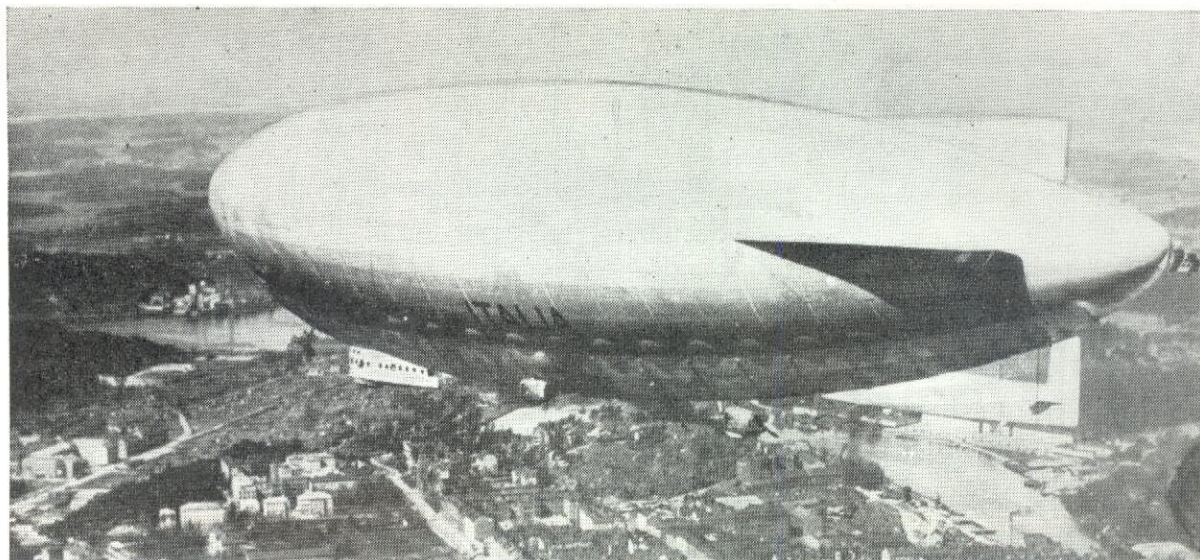
Stor fraktkapacitet (11,0 m³).

Noshjulslandställ med hjul av stor diameter för användning på mindre goda flygfält.

Ökad tillverkning genom avtal med de holländska Fokker-fabrikerna

Scandia

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET . LINKÖPING



ITALIA-KATASTROFEN

Det är i år 25 år sedan det stolta luftskeppet Italia passerade Sverige på sin färd från Italien till Spetsbergen för att därifrån söka uppnå nordpolen och utforska ishavet. Ingen, som då åtminstone uppnått skolåldern och kunde läsa en tidning har väl glömt denna färd som en hel värld med spänning följde och upprördes vid den fruktansvärda tragedi den ändade med. Knappast någon expedition har väl som denna uppväckt människors fantasi och satt en sådan storm av känslor i rörelse.

För oss svenskar fick den ett alldeles speciellt intresse genom att en av deltagarna var den kände svenske meteorologen och polarforskaren Finn Malmgren och slutligen genom den hjältemodiga insats som den svenska räddningsexpeditionen gjorde.

Natten mellan den 14 och 15 april startade Italia från Milano under befäl av dess konstruktör general Umberto Nobile. Efter en besvärlig färd nåddes Stolp på södra östersjökusten. Där tvingades man till några dagars väntan innan flygningen över Sverige via Vadsö i Nordnorge till Kings Bay på Spetsbergen kunde fortsättas. Kings Bay skulle utgöra bas för de fortsatta flygningarna över polarkrakterna.

Den 3 maj var luftskeppet på väg mot Stockholm. Med stor spänning avvaktades ankomsten. Man gick och kikade förväntansfullt upp mot den blå vårhimlen, man samlades på utkikspunkter och hustak, fönstren i de övre våningarna stod öppna och fyllde med nyfikna ansikten. På riksdagshusets tak hade riksdagens ledamöter varit samlade i en dryg timme.

när luftskeppet äntligen, klockan var då 11 på förmiddagen, visade sig och passerade in över Stockholms slott, eskorterat av fem svenska flygplan.

Flygningen från Stolp hade tagit sju timmar. Redan söder om Landsort hade luftskeppet hälsats välkommet av ett par svenska jaktplan från Malmslätt. I ett av dem satt löjtnant Lundborg, som då inte kunde ana vilken uppmärksam roll han skulle

komma att spela i expeditionens slutakt. Närmare Stockholm avslöstes jaktplanseskorten av två Hansor från Hägernäs och två civila Junkers från Flyghamnen. Ytterligare ett flygplan anslöt sig, en Moth från Aeromateriel, som i yran utförde en looping alldeles intill luftskeppet.

Långsamt och majestätiskt gjorde Italia några lovar över staden. Flyghöjden var 300—350 meter och hastigheten ca 80 km/tim. Därefter vände det stäven mot Äppelviken för att över Malmgrens hem kasta ner en hälsning till hans mor innan färden mot norr fortsattes.

Låt oss leta fram en huvudstadstidning från dessa vårdagar 1928. Den 3 maj: stora fetstilrubriker över hela första sidan:

"Italia över Sverige Nobile har startat mot Stockholm. Polskeppet avgick från Stolp kl. 3.24 i morse."

Nästa dag hade alla andra nyheter fått en undanträngd plats för att ge rum åt allt som fanns att säga under rubriken:

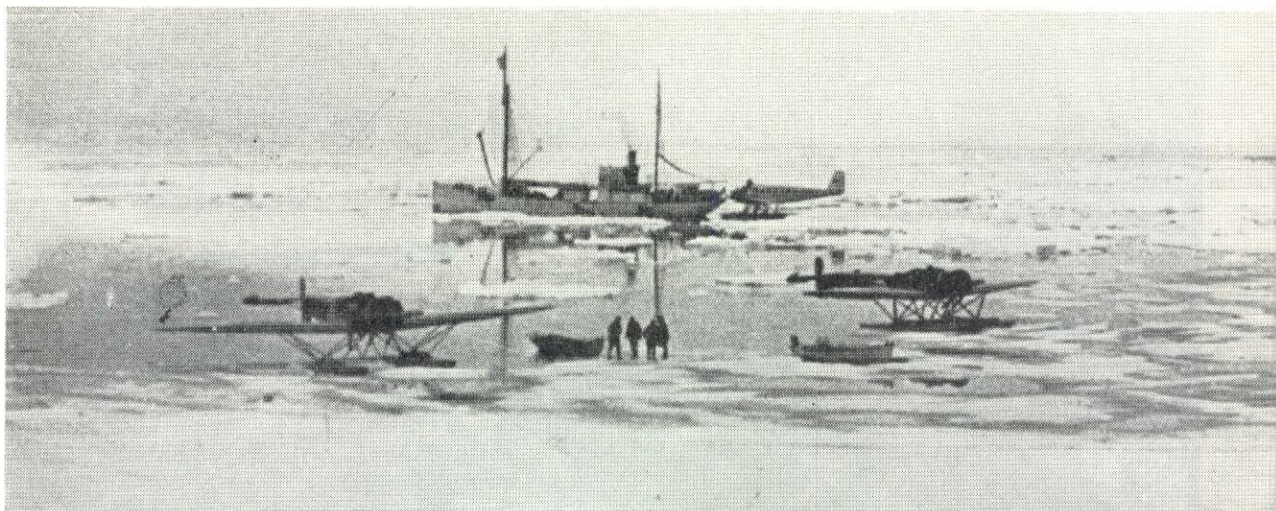
"Italias stora dag över Sverige Nobile stävade i morse över finska lappmarken Väntad i Vadsö kl. 7."

Bland biografannonserna denna dag kunde man finna följande inramade tillägg:

Utförligt bildreportage på Röda Kvarn Skandia-Sture Göta Lejon Arcadia", vilket visar att journalfoto-

Åke Liljeberg

har gjort denna sammanfattning av händelserna kring Italia-katastrofen för 25 år sedan



graferna redan då var snabba av sig. Den 5 maj omtalades att Italia anlänt till Vadsö föregående dag strax efter klockan 0900 efter 30 timmars flygning. Lördagen den 5 maj startade luftskeppet från Vadsö klockan 2031. Ett oväder hotade. Ankomst till Kings Bay kl. 1300 på söndagen. Kunde ej gå in i hangaren på grund av blåst.

Efter att ha utfört en framgångsrik flygning till Franz Josefs land planerade Nobile att starta en ny flygning den 22 maj, denna gång mot Nordpolen. Han skulle hålla sig över polen ca 2 timmer och fira ner Malmgren och Trojani på isen för att utföra observationer. Den 23 maj startade Nobile vid 5-tiden mot Nordpolen. Färden beräknades komma att ta 82 timmar.

Den 26 maj rapporterade tidningarna:

"Italia ute för motvind och dimma. Isbildning på höljet, återkomsten försenad, över 60 timmar i luften".

I pressläggningsoögonblicket hade i Stockholms-Tidningen införts ett telegram:

"ITALIA FÖRSVUNNEN"

Under de följande dagarna växande oro. Den 29 maj:

"Italia borta på fjärde dygnet"

Fullständig tystnad, ingen vet vad som kan ha hänt luftskeppet. Italias försvinnande börjar sysselsätta hela världens fantasi. Flera dagar går utan ett livstecken från de försvunna. Allt hopp synes vara ute då tidningarna den 10 juni, sjutton dagar efter starten från Kings Bay, kommer med sensationella meddelanden:

"Italiamännen vid liv i isöknen utanför Spetsbergens nordöstra del"

Det visade sig att de första nödro-

pen hade uppfångats av en rysk radioamatör i en by vid Arkangelsk. Senare hade även expeditionens moderfartyg, Città di Milano, som låg stationerat vid Kings Bay, uppfattat nödsignalerna.

Hjälpepeditioner började snart strömma till från alla håll. Först kom norrmännen, sedan beslöt den svenska regeringen att ställa flygplan och materiel till förfogande för en svensk räddningsexpedition. Till dess ledare utsågs dåvarande kaptenen vid marin-flyget Egmont Tornberg. Till sitt förfogande skulle han få två sjöflygplan av typ Hansa och en Fokker på skidor. Fokkern skulle utgå från Tredje Flygkåren vid Malmslätt med löjtnant Lundborg som förare. Flygplan och materiel skulle fraktas med fartyg till Spetsbergen.

Personalen anlände den 10 juni med tåg till Narvik, varifrån den skulle fara vidare med fartyget Quest via Tromsø till Spetsbergen. Förutom de redan nämnda ingick i den svenska räddningsexpeditionen dåvarande löjtnanterna Schyberg, Christell, Jacobson och Rosensvärd, vidare styrman Svensson, korpral Örneklint, telegrafist Enberg, svetsare Nilsson, montörerna Karlsson och Weibahr. Som expeditionsläkare medföljde doktor Huss och som meteorolog byrådirektör Sandström.

Vad hade hänt Italia?

Klockan halv fem på morgonen den 23 maj startade Italia på den färd som skulle bli dess sista. På eftermiddagen kom luftskeppet in över norra Grönland och därifrån sattes kursen mot Nordpolen. Strax efter midnatt uppnåddes polen och från det på låg höjd svävande luftskeppet nerkastades den italienska flaggan och det

påvliga korset. På grund av den ganska kraftiga vinden frångick man planen att låta Malmgren och Trojani fira ner på isen. Från polen sattes kurs mot sydost. Under nästan hela färden hade man besvärats av dimma och den började nu medföra isbildning på ballonghöljet. Hastigheten var knappt 30 km/tim och kursen sattes direkt mot Kings Bay med hjälp av radiopejlingar från Città di Milano.

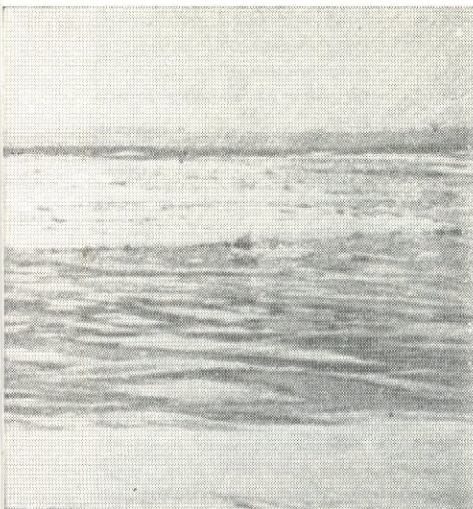
Katastrofen

Man hade varit i luften i 55 timmar då katastrofen inträffade. Italia började sjunka med aktern före och strax därefter kolliderade förargondolen med isen och släpade mot denna ett 50-tal meter innan den helt slets bort från luftskeppet. På samma sätt skedde med aktre motorgondolen. (Italia hade tre motorer om vardera 250 hk placerade i varsin gondol). Lättat från sin tyngd steg luftskeppet och drev vidare österut med sex man ombord och försvann för alltid.

De som hamnat på isen var Nobile, Cecioni, Viglieri, Biagi, Trojani, Mariano och Zappi, alla italienare, samt tjecken Behounek och Finn Malmgren. Den mekaniker som befann sig i den bortslitna motorgondolen döddes, Nobile hade brutit en fot och ena handen och Cecioni hade också brutit en fot. Malmgren hade skadats i axeln. De övriga fick endast lättare skador.

Vid nedslaget hade en del utrustning spritt ut över isen; tältet, proviant och annat och lyckligtvis även radioanläggningen. Men det är förståeligt att de överlevande ändå fann situationen hopplös, helst som radion till en början inte ville fungera.

På förslag av en av de italienska of-



ficerarna beslöt man några dagar senare att en grupp på tre man skulle försöka en vandring mot land för att skaffa hjälp, eftersom det verkade omöjligt att få radion att fungera. Detta var ett olyckligt beslut. Trots att både Nobile och Malmgren innerst inne var emot planen blev den satt i verket och Malmgren, som var den mest erfarne, valdes till ledare för gruppen, som i övrigt bestod av Mariano och Zappi.

Räddningen kommer

De spanande flygplanens motorer började snart mullra över den öde isöknen. Den kände norske polarforskaren Amundsen, som ett par år tidigare tillsammans med Nobile utfört en lyckad nordpolsexpedition med luftskeppet "Norge", var bland de första att skynda till undsättning. Han startade från Tromsö i en Latham flygbåt med fransmannen Guilbaud som pilot, men de nådde aldrig fram

till Spetsbergen. Spillror från maskinen upphittades en tid efteråt ilanddrivna på norska kusten.

Sedan radioförbindelse uppnått med Nobilegruppen hade den norske kaptenen Riiser-Larsen, numera norsk regionalchef i SAS, flugit till den uppgivna positionen men ingenting funnit. Även ett par slädeexpeditioner startade för att över Nordostlandet söka ta sig fram till de förolyckades läger på isen. Österifrån försökte en rysk isbrytare tränga sig fram. Den berömda italienske flygaren Maddalena anlände till Kings Bay med en stor Savoiamaskin och italienarna hade dessutom från Finland förhyrt en Junker med flygmästare Lihl som förare.

Svenskarna började bli mer och mer mer övertygade om att de med sina små maskiner inte hade en chans att vara till någon nytta i det sällskapet. De fick visserligen ett värdefullt tillskott då en av ABA:s tremo-

toriga Junkers anslöt sig till dem med sergeant Nilsson som förare. Hans flygning från Stockholm till Spetsbergen via Tromsö var efter den tidens förhållanden en verklig rekordprestation. Den 20 juni startade de båda Hansorna tillsammans med Uppland på sin första spaningsflygning. Efter fem timmar återvände de utan att ha upptäckt någonting. (Nobile hade däremot följande dag rapporterat till Città di Milano att han observerat de tre svenska flygplanen ca 3 km. från lägret.)

Dagen efter svenskarnas spaningsflygning lyckades Maddalena finna Nobiles läger. Nästa dag startade Hansorna igen och denna gång lyckades de finna lägret, som nästan ständigt ändrade position till följd av isens drift. Tillsammans med de förnödenheter man kastade ner sändes ett meddelande med en begäran att lämplig landningsplats på isen skulle utses med ett landnings-T. Efter denna flygning fick Lundborg order att nästa dag flyga till lägret och landa där. Så här berättar Lundborg själv om planerna för denna flygning:

"På eftermiddagen samlades vi alla hos Chefen i gunrummet för att få orientering och order om den kommande flygningen.

Planen var följande:

De båda Hansorna samt Fokkern skulle vid 8-tiden på kvällen starta samt följas åt till Hinlopensundet, där



Överst en bild från en tillfällig flygbas i Ishavet. Till höger därom en bild av general Nobile vid räddningen. Till vänster Lundborgs havererade Fokker vid Nobiles läger.



Schyberg (t.v.) och Lundborg hälsas välkomna till Köpenhamn efter välförrättat värv av svenske ministern.

Jacobsson med sina spanare Rosen-svärd skulle stanna för rekognoscering av ny bas, avsedd för både sjö- och landmaskinerna. Däremot skulle Chefen och jag med våra maskiner utan mellanlandning fortsätta till Nobiles läger, där jag skulle försöka landa. Sedan jag eventuellt upphämtat en av de nödställda, skulle jag genast återvända till Hinlopensundet, där jag på den av Jacobsson rekognoscerade platsen skulle avlämna min passagerare för att sedan omedelbart återvända till Nobiles läger och taga nästa man och så vidare. Vid min första flygning ut skulle Schyberg följa med som spanare, men vid den andra och följande skulle jag vara ensam för att kunna taga två man varje gång med mig bort från isen."

Nobile räddas

På midsommaraftonen startade Lundborg med sin tungt lastade Fokker och i spanarsitsen satt Schyberg. I sällskap med de båda Hansorna satte de kurs österut. Klockan var närmare 11 på kvällen men solen stod högt på himlen. Lägre upptäcktes. Där nere stod en man och vinkade ivrigt med en stor röd duk. Det T-formiga landningsmärket var utlagt. Medan Hansorna flög i cirklar runt platsen gick Lundborg ner för att försöka en landning. Han ville först undersöka isens beskaffenhet och ansatte landning med motor på, lät skidorna glida några tiotal meter och drog på igen. Han gjorde om försöket ett par gånger innan han fullföljde landningen. Utan att stoppa motorn hoppade han ur

maskinen. Två av männen stormade honom till mötes och omfamnade honom i glädjen. Medan Schyberg stannade och passade motorn begav sig Lundborg i deras sällskap till det "röda tältet" som låg ett par hundra meters besvärlig promenad från landningsplatsen och där de andra uppehöll sig. De båda som kommit honom till mötes var Nobiles närmaste man Viglieri och navigatören Biagi. Vid tältet hälsades han av Nobile, Behounek, Trojani och Cecioni. De smutsiga och skäggiga ansiktena strålade av glädje och lättnad. Nobile drog till sig Lundborg och omfamnade honom i tacksamhet.

Det hade beslutats att Nobile skulle hämtas vid den första flygningen, när svenskarna ansåg att han skulle vara till största nytta för dirigeringen av det fortsatta räddningsarbetet. Lundborg räknade med att vid följande flygningar komma ensam i Fokkern och då kunna ta två åt gången. Generalen hade emellertid bestämt en annan ordningsföljd och att han sist skulle lämna isflaket. Han önskade att Cecioni skulle räddas först. Denne led ju, i likhet med generalen, av sitt benbrott. Lundborg hade dock bestämda order att hämta Nobile först och därmed fick det bli. (Nobile fick sedan utstå en mycket hård och hjärtlös kritik för att han låtit sig räddas först).

När Lundborg på midsommardagen återvände till lägre började hans motor krångla. Den tog sig igen, men just som han skulle börja gå in för landningen började motorn åter spot-

ta. Han fick inte tid att söka ut bästa landningssträckan och landningen blev forcerad. Skidorna grävde ner sig i snön, stjärten lättade och maskinen gick över på rygg. Propellern skadades och vingstöttorna bröts. Därmed var också Lundborg fånge på isflaket. Någon chans till reparation av Fokkern fanns inte. Det återstod inget annat för Lundborg att göra än att finna sig i sitt öde. Den glada optimismen hos männen på isflaket förbyttes i förtvivlan och besvikelse. Det skulle komma att dröja ytterligare närmare tre veckor innan räddningen kom, men lyckligtvis anade ingen detta.

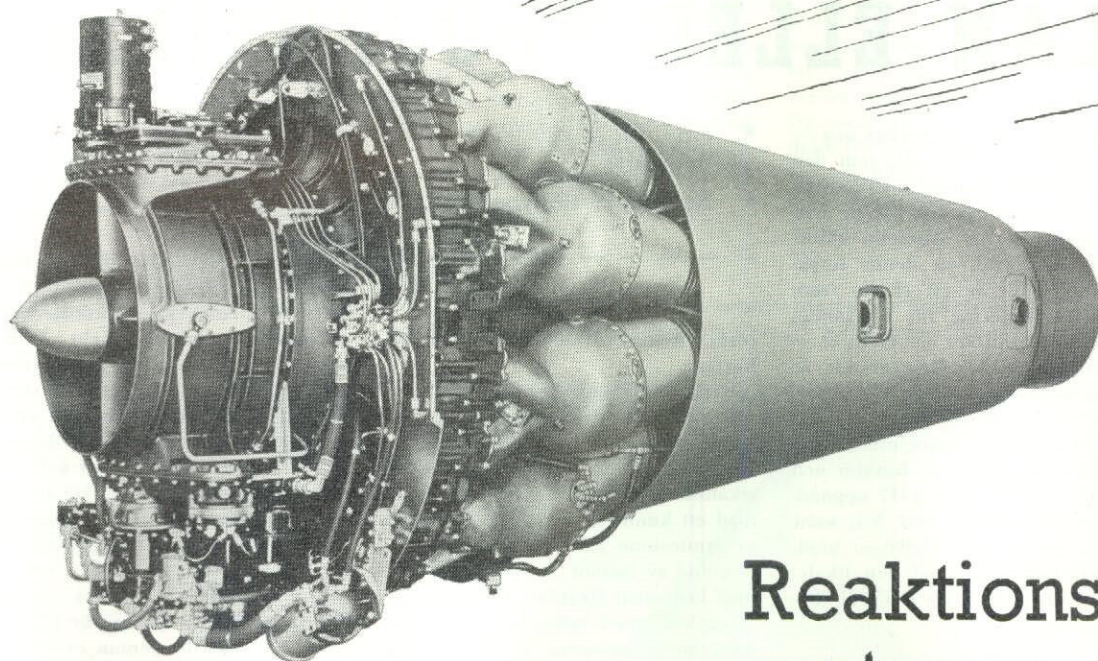
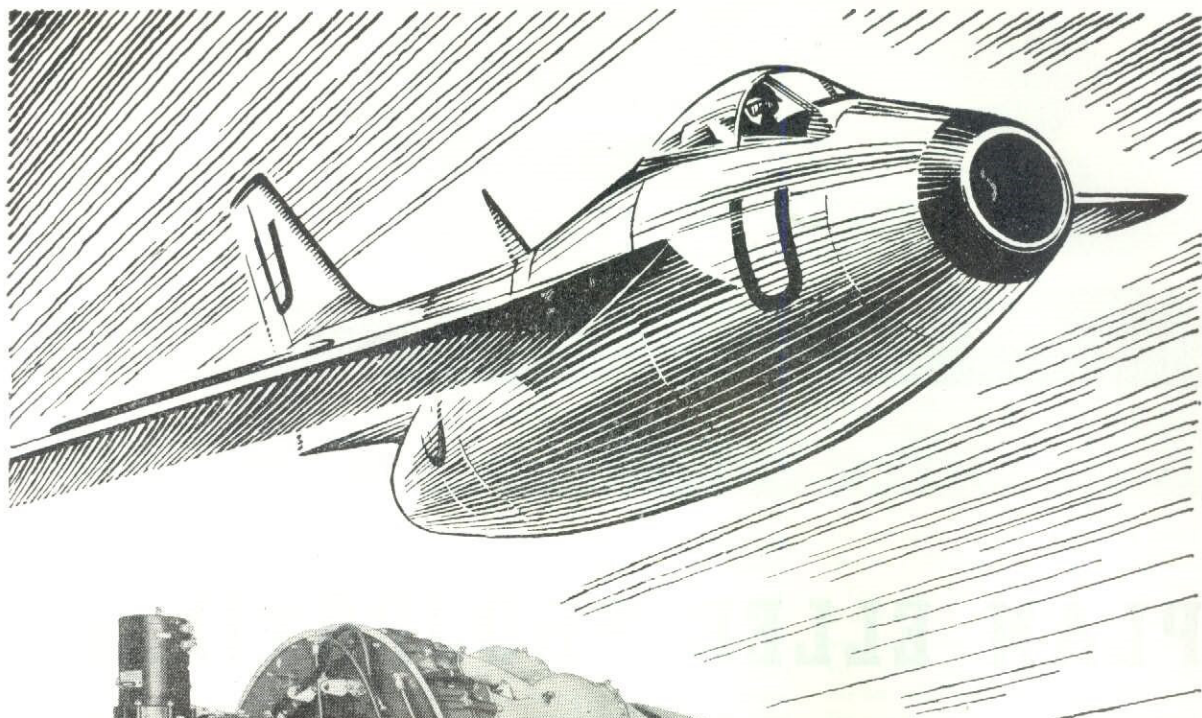
Schyberg befriar Lundborg

Den skadade Cecioni hade på alla fyra krupit över packisen fram till landningsplatsen för att utan dröjsmål vara klar att följa med Lundborg. Han lämnades nu kvar vid den havererade maskinen medan de övriga begav sig tillbaka till lägre. Man hade kommit överens om att flytta lägre till maskinen där isen var bättre. Sedan man flyttat lägre återstod ingenting annat än att vänta. Till råga på eländet försämrades flygvädret, en envis dimma lägrade sig över isöken. Stormar blåste upp och satte isen i drift och ändrade lägres position med flera mil.

När vädret efter en 10—12 dagar äntligen blev bättre, lyckades de svenska Hansorna åter leta rätt på lägre. För tillfället kunde de inte göra annat än att kasta ner ytterligare proviant, men nästa dag kom de tillbaka. Denna gång som eskort till en liten dubbeldäckad maskin på skidor — en Moth. Mothen gick ner på mycket låg höjd, svängde in mot den plats där Fokkern låg på rygg och landade på den ojämna isen. Det var Schyberg som kom för att hämta Lundborg. Denne hade då varit fånge på isen i tolv dygn.

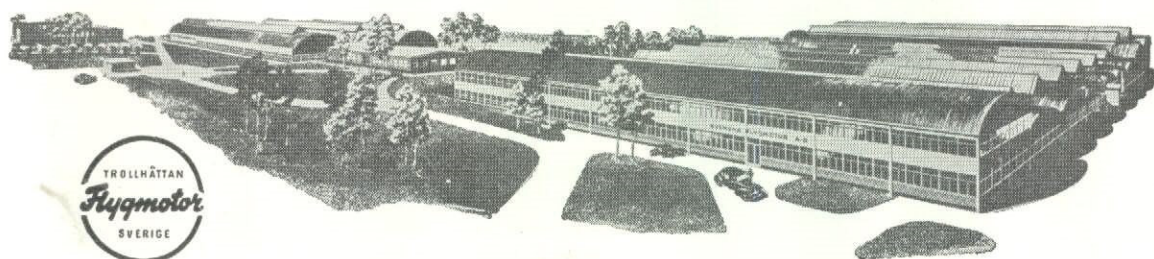
På nytt tändes hoppet hos männen på isflaket. Meningen var att efter Lundborgs räddning skulle Schyberg omedelbart återvända för att hämta de andra en efter en. Sedan Mothen lyckligt kommit upp i luften igen, började de kvarvarande så smått göra sig klara för uppbrott. Den skadade Cecioni stod först i tur och för att

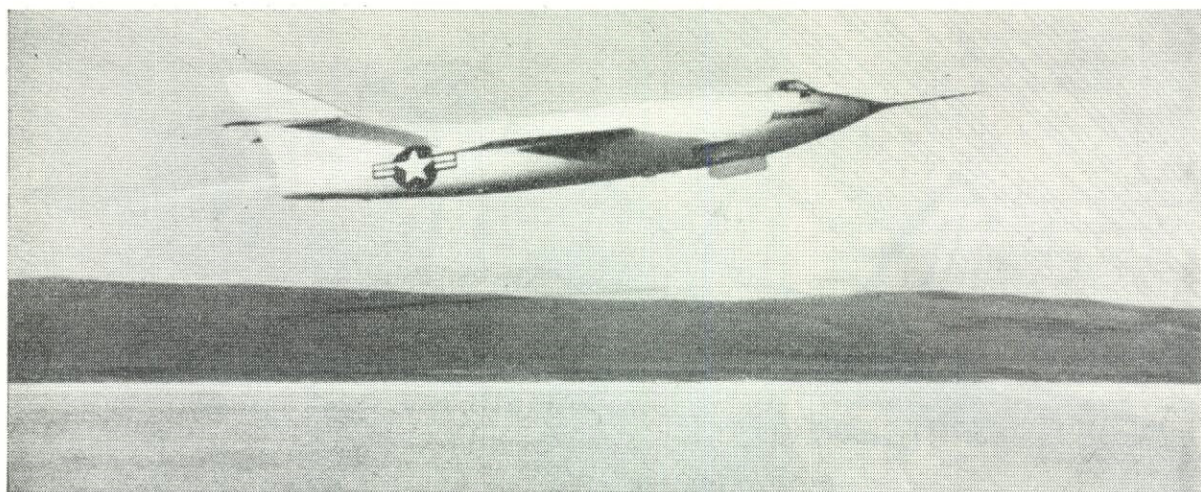
(Forts. på sid. 49)



Reaktions motorer

TILLVERKAS AV SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET — TROLLHÄTTAN

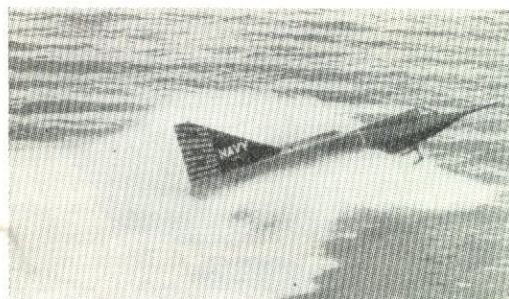




PLAN ELLER PROJEKTILER?

Mycket litet har —naturligt nog — sagts officiellt om de mål, som den efter kriget samordnade amerikanska flygforskningen uppställt för de närmaste åren. Av halvofficiella källor framgår emellertid, att denna forskning, vars syfte är att skaffa fram nödvändiga underlag för byggandet av framtidens militära och civila överljudsplan, redan för innevarande år siktar mot nya fantastiska rekordfarter och -höjder. Detta bekräftar också på sätt och vis tidigare uttalanden, som gjorts, att de 1.545 km/tim och 18.100 m flyghöjd, som 1947 uppnåddes med raketplanet Bell X-1, samt de 1.992 km/tim och 24.000 m höjd, som 1951 noterades med den likaledes raketdrivna Douglas D-558-II Sky-

Convair's F2Y "Sea Dart" provflögs första gången i december 1952. Varje plan i provserien på fem kostar 25 miljoner kr!



★ Plan för 3.200 km/t redan flygklart?

★ Ljudsnavbt sjöflygplan

— — — — —
rocket, endast är att betrakta som en början.

Redan i år räknar nämligen NACA:s (National Advisory Committee for Aeronautics, d. v. s. den organisation, som handhar huvuddelen av den amerikanska flygforskningen) experter med att kunna nå upp i en hastighet av åtminstone 2.500 km/tim samt en flyghöjd av inemot 30.000 m! Givetvis med bemannat flygplan. Obemannade "flygplan" med mångdubbelt större hastigheter existerar redan, medan däremot de snabbaste seriebyggda amerikanska standardplanen gör "endast" ca 1.100 km/tim samt når en höjd av föga mer än 15.000 m. Av vilket eller vilka flygplan NACA väntar sig dessa fantastiska prestationer, har

inte omtalats, men NACA har uppgivit, att vissa förhoppningar lär vara knutna till den av Bell-fabriken, med utgångspunkt från X-1:an, utvecklade nya typen X-2.

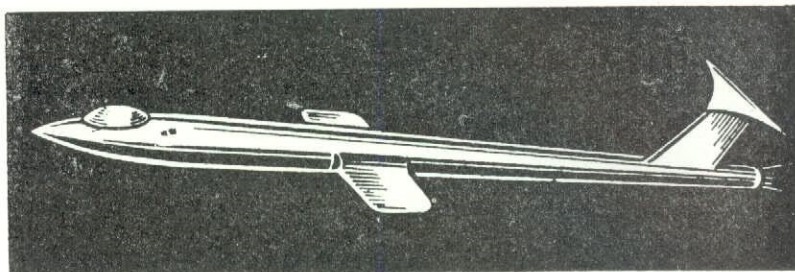
Bell X-2 har enligt uppgift redan länge stått flygklar i väntan på att den för planet specialkonstruerade raketmotorn Curtiss-Wright XLR-25 skall bli helt färdig. En av de största svårigheterna — om inte den största — med denna motor har varit att göra dragkraften reglerbar medelst ett vanligt gasreglage — något som man aldrig hittills har försökt sig på. I tidigare amerikanska raketflygplan (X-1 och Skyrocket) har dragkraften reglerats på så sätt, att man i tur och ordning "avlossat" de fyra separata raketmotorer, som planen är försedda med. Man kan därigenom erhålla antingen endast 680 kg (som är dragkraften hos en dylik separat motor) eller 1.360 kg, men exempelvis inte 1.000 kg dragkraft. Vidare kan nämnas, att Curtiss XLR-25 har betydligt större beräknad dragkraft än den ra-

Hans G. Andersson

sammanfattar vad som i dag är känt om den amerikanska höghastighetsforskningen. Målet för USA:s flygforskning redan i år är 2.500 km/t och 30.000 meters höjd med bemannade flygplan.

På vänstra sidan: Douglas D-558-II Skyrocket med vilket Bill Bridgeman 1951 nådde nära 2.000 km/tim

Douglas X-3 ser ut så här enligt en amerikansk tecknare. Den provflögs första gången den 20 oktober 1952



ketmotor (eg. fyra) av Reactions Motors' tillverkning, som är installerad i Bell X-1 och Douglas Skyrocket och som sammanlagt utvecklade 2.700 kg dragkraft eller med andra ord exakt lika mycket som den Rolls-Royce Avon-motor, som driver prototypen till Saab A 32 Lansen.

Rostfritt stål mot friktionsvärmen

Bell X-2 är ett större och tyngre flygplan än X-1 (vars raka vinge har 8,54 m spännvidd) och har i motsats till föregångaren pilformade vingar. En av de största nyheterna med X-2 är, att planet är byggt av rostfritt stål för att kunna stå emot den mycket stora friktionsvärmen från den omgivande luften. Som exempel kan nämnas, att vid ett Mach-tal av 3 (3 ggr ljudhastigheten) blir friktionsvärmen inte mindre än 156° C. Vid Mach-talet 5 stiger temperaturen till hela 700° C!

Som redan nämnts, beror förseningen av X-2 till en del på besväret med raketmotorn, men en hel del bekymmer kommer också från tillverkningen av detaljerna till själva flygplanet.

Enligt vad som uppgetts, företogs i augusti 1952 en rad glidprov med X-2, men någon "riktig" flygning har verkligen ännu inte ägt rum. Icke heller har några precisa uppgifter utlämnats om planets beräknade fart- och höjdprenstanda, även om det uttryckligen sagts, att X-2 "ur motstånd- och dragkraftssynpunkt har konstruerats för högre hastigheter än X-1". Toppfarten tros dock ligga vid c:a 3.200 km/tim! Fullt klar för provflygning väntas X-2 bli någon gång under våren 1953.

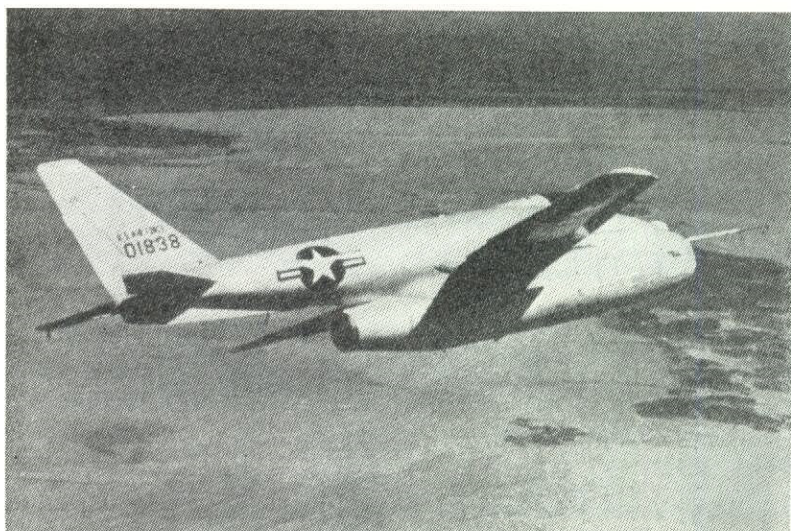
X-3 — en bemannad "projektil"

Långt mera radikal än någon annan konstruktion i raden av amerikanska experimentplan är den av Douglas-fabrikerna utvecklade typ X-3, som lämnade fabriken i september 1952 och som provflögs den 20 oktober av fabrikens välkände provflygare Bill Bridgeman, samme man som 1951 nådde 1.992 km/tim med Skyrocket.

Det var för övrigt om den nya Douglas X-3 som de amerikanska myndigheterna nyligen deklarerade, att "varje ansträngning skall göras för att hålla typens konstruktion hemlig med tanke på dess stora betydelse för den framtida flygutvecklingen". Tillräckligt med uppgifter har icke desto mindre läckt ut, för att

Convair XF-92 är ett experimentplan ur vilket det nyligen seriebeställda deltajaktplanet Convair F-102 utvecklats





Bell X-5 har bl. a. lämnat erfarenheter för utvecklingen av Grumman F10F Jaguar med variabel pilform

man skall kunna bilda sig en någorlunda säker uppfattning om dess konstruktion.

X-3 är resultatet av mer än fem års utvecklingsarbete, ursprungligen syftande till en hastighet av 3.200 km/tim och en flyghöjd av inte mindre än 60.000m. Synbarligen har emellertid dessa krav senare avsevärt sänkts, eftersom X-3 i sitt nuvarande utfö-

rande "endast" är utrustad med två relativt konventionella reamotorer av typ Westinghouse J-40 (med en sammanlagd statisk dragkraft av ca 8.000 kg), varför prestanda av ovan nämnda slag är helt utslutna. Möjligen planerar man att i ett senare skede förse planet med raket- eller ramjetdrift (eller reaktionsrör, som det också kallas), men några uppgifter härom

står inte att få. Främst torde X-3 för närvarande vara avsedd för prov i hastighetsområdet kring ljudets.

Visserligen är kännedomen om planet utseende fortfarande relativt begränsad, men att döma av den teckning, som för en tid sedan gick genom en del av den amerikanska fackpressen, är X-3 ett flygplan, som man inte i onödan landar med på flygfält med mindre än 5 km bana. Enligt uppgift lär nämligen flygkroppen vara avsevärt längre än på ett modernt reajaktpan — troligen omkring 20 m — medan däremot spännvidden sannolikt inte överstiger 10 m. Framtiden får utvisa, hur nära dessa siffror ligger verkligheten.

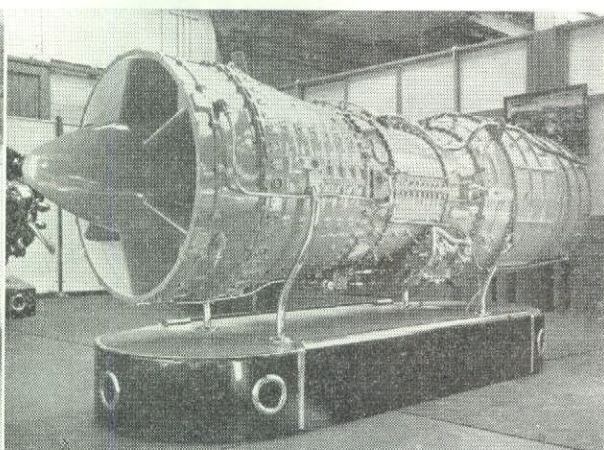
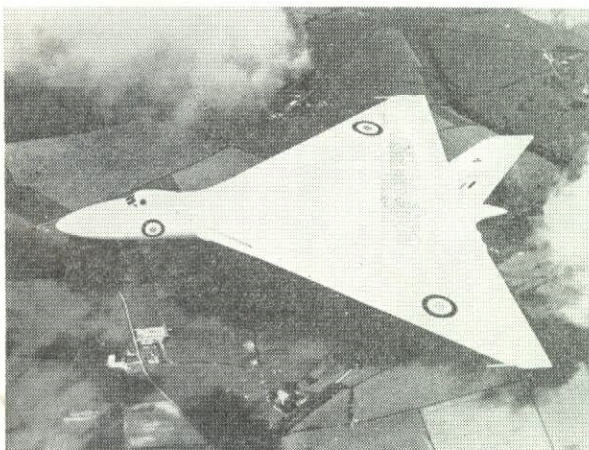
Visserligen var det ursprungliga X-3-projektet avsett att kunna flyga med 3.200 km/tim. Det skulle förvåna, om det nu existerande planet kan prestera halva denna hastighet.

Förbättrad X-1 gör 2.700 km/tim?

På ungefär samma stadium utvecklingsmässigt sett som Douglas X-3 och Bell X-2 står också en förbättrad upplaga av den numera museala X-1 (ett av dessa plan finns nu till beskådande på Smithsonian Institution). Bell X-1A är beteckningen på detta plan, vilket liksom föregångarna är rakvingat. I motsats till denna väntas dock X-1A kunna nå de 2.700 km/tim, som teoretiskt sett ansågs möjligt re-

OLYMPUS FÖR VULCAN

Uppgiften att det nya brittiska deltabombplanet Avro Vulcan skall utrustas med fyra Bristol Olympus reamotorer har nu bekräftats. Den statiska dragkraften för Olympus anges till 9.750 lb, d. v. s. drygt 4.000 kp. De hittills enda kända data för Olympus utöver dragkraften är bränsleförbrukningen som uppges till 0,766 lb/tim/lb dragkraft, alltså ungefär $\frac{3}{4}$ kg bränsle i timmen för varje kg levererad dragkraft. Motorn väger 1600 kg och har en längd av 3,15 m. Diametern är drygt en meter.



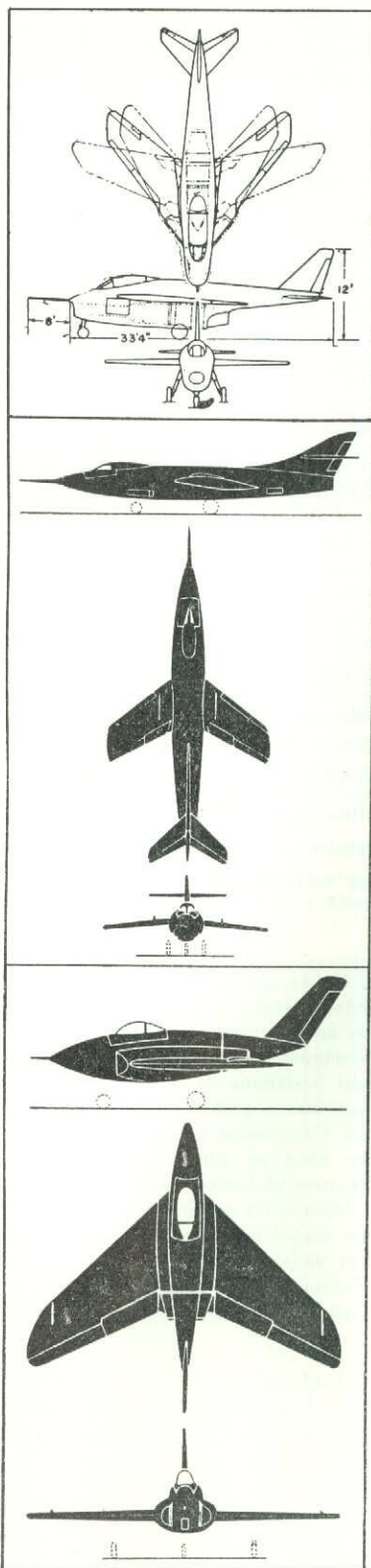
dan med X-1, men där motorutrustningen lade hinder i vägen. I X-1:an matades raketbränslet (flytande syre och alkohol) in i brännarna med tillhjälp av ett trycksystem, som emellertid hade den nackdelen, att det begränsade gångtiden med full dragkraft till endast 2,5 min och därmed den beräknade toppfarten till 1.600 km/tim.

I den förbättrade X-1A har emellertid detta tryckbränslesystem fått ge plats för en turbinpump, som ger längre gångtid (4,2 min vid full effekt). Då det var raketmotorns bränntid och inte flygplanets utformning som orsakade X-1:ans begränsning, kan man tydligen vänta sig en viss konkurrens mellan X-1A och den nya pilvingade X-2 från samma "stall". Liksom denna har X-1A sedan en tid tillbaka befunnit sig vid utprovningsfältet Edwards Air Force Base i Californien, dock utan att hittills ha provflugits.

Naturligtvis arbetar inte NACA och övriga amerikanska flygforskningsinstitutioner enbart på att stegvis försöka höja experimentflygplanens hastigheter. Visserligen har enbart detta stor betydelse för den fortsatta utvecklingen av praktiskt användbara flygplan (dessa är nämligen varken X-1, X-2 eller X-3), men det är också många andra problem, som ropar efter en kanske lika snar lösning.

Ett av dessa är att söka åstadkomma höghastighetsflygplan med acceptabla långfartsegenskaper. Flera utvägar har därvid prövats, varav en är att utföra planet i form av en deltavinge (dessa vingars egenskaper vid låg fart är som regel överlägsna dem hos en kraftigt pilformad vinge eller en rak vinge med mycket litet sidoförhållande) eller också att göra pilformen variabel. Dessa alternativ har ingående studerats bl. a. på respektive det deltavingade försöksflygplanet Convair XF-92 och den nyare Bell X-5 — båda readrivna underljuds-flygplan.

Båda dessa typer har i motsats till övriga experimentplan givit upphov till serieflygplan utformade efter samma principer. Vad deltavingen XF-92 beträffar, har detta plan direkt lett fram till det blott för några månader sedan seriebeställda deltajaktplanet Convair F-102, vilket i motsats till föregångaren blir ett utpräglat överljudsflygplan — troligen det första i sitt slag i världen (engelsmännens Javelin torde knappast kunna konkurrera). Erfarenheterna från Bell X-5 har däremot tillämpats vid utvecklingen av det för fartygsbaserad avsedda



Överst en treplansskiss av Bell X-5. I mitten en treplansskiss till Douglas Skyrocket och nederst Northrop X-4 som har vissa likheter med De Havillands "Swallow"

jaktplanet Grumman F10F Jaguar, vars prototyp sedan en tid flugit omkring över ökenområdena i Californien, tillfälligtvis med en hastighet överstigande ljudets.

Jaguar, som är ett mycket stort enmotorigt plan (vikten lär ligga vid närmare 14 ton), har en spännvidd av 12,2 respektive 15 m beroende på vingens pilinställning. Vissa tecken tyder emellertid på att F10F inte kommer att framställas i något större antal, förmodligen på grund av en alltför komplicerad och därmed dyrbar konstruktion, vars fördelar inte uppvägs av de förbättrade egenskaper, som eventuellt blivit resultatet. Typen betraktas fortfarande som strängt hemlig.

Ytterligare ett försöksflygplan i underljudsklassen är Northrop-fabrikens lilla tvåmotoriga typ X-4, som i sitt allmänna utseende något påminner om de engelska de Havilland-fabrikernas på sin tid mycket omtalade — och nu förolyckade — D. H. Swallow. Efter den första provflygningen i december 1948 har detta flygplan inte låtit tala om sig i någon högre grad. Det är utrustat med två små Westinghouse 7-30 axialmotorer, vilkas sammanlagda bränsleförbrukning medger 15 min flygning med full dragkraft.

Deltavingat sjöflygplan dagens sensation i USA

Nyast i raden bland amerikanska reoplan på gränsen mellan försök och serie är emellertid varken Convair F-102 eller Grumman F10F Jaguar utan Convair's splitternya tvåmotoriga deltavingade och sjöbaserade jaktplan med typbeteckningen F2Y "Sea Dart". Typen, varom ytterst litet f. n. är känt, gjorde sin första provflygning i december 1952. Största nyheten hos denna tvåmotoriga typ är dess i hemlighet utvecklade hydroskidställ, som verkar på samma sätt som de i Sverige provade bärplansbåtarna. F2Y har hittills beställts i en liten provserie på fem plan till en kostnad av något över 5 miljoner dollar (drygt 25 miljoner kronor) stycket och är i första prototypförande utrustat med två Westinghouse J-34 axialmotorer med ca 1.400 kg statisk dragkraft vardera. Följande provflygplan torde dock komma att förses med starkare motorer, utan vilka överljudshastigheter inte är möjliga.

För ett land som Sverige torde emellertid ett plan som Convair F2Y ha ett ganska ringa intresse, för såvitt det inte kan användas på is.

Helikopter oc



Alphelikoptern med sin typiska "ballongkorg" med lavinhund och -förare samt undsättningsmaterial. Nedan: Den specialdresserade lavinhunden hämtas vid en depå och stuvas in i korgen för vidare befördran med helikopter till katastrofplatsen.

Nederst på högra sidan: Helikoptern tar sig fram i alperna även under ganska svåra väderförhållanden, dock endast under förutsättning att besättningen är vältrimmad och känner trakterna väl.

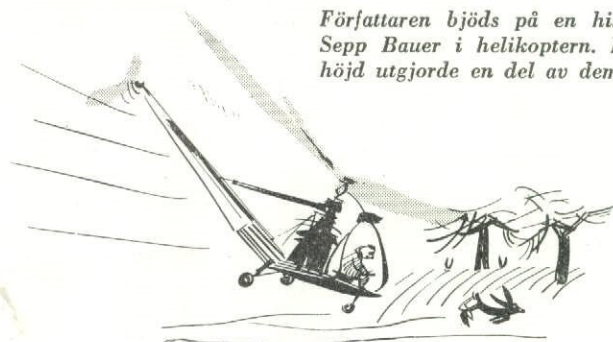
THORSTEN FRIDLIZIUS

har vistats i Schweiz några månader och bland annat kommit i nära kontakt med den relativt nystartade räddningsorganisation som tagit helikoptern i sin tjänst, i första hand för räddning och undsättning av alpturister, som av en eller annan anledning kommit i svårigheter. Författaren anser att den schweiziska allmänheten verkar ha bättre förståelse för helikopterns värde än vi svenskar. Detta hindrar inte att den svenska organisationen ännu så länge är både större och bättre utbyggd än den schweiziska.

Davos, S:t Moritz, Grindelwald är några av de kända schweiziska turistorter, vars blotta omnämnande alla sportentusiaster känner en rysning av välbehag inför. En del lyckans ostar erinrar sig kanske någon tid där bland alla spetsiga alptoppar, bland lekfulla alpbäckar och vindtämjda dvärgträd, eller bland väldiga snövidder. Mängder av ut- och inländska turister drar under högsäsongerna upp bland bergen till någon "Hütte" eller till något hotell, varifrån de kan planera sina skidturer uppåt topparna.

Många gånger är de väl utrustade, många gånger mindre väl. Utrustningen är någonting som de själva kan bestämma, men vad de däremot inte kan bestämma är vädret. Och detta kan vara nog så kinkigt i dessa trakter. Föhnvindar och inversioner ställer gång på gång den skickligaste prognos på huvudet och turistar man i Alperna får man bereda sig på mycket trassel i form av stormar och dåligt väder. Dessutom tillkommer lavinfaran, varav man förstår att alpturism inte är alldeles riskfri.

Författaren bjöds på en hiskelig åktur med Sepp Bauer i helikoptern. Harjakt på lägsta höjd utgjorde en del av demonstrationen...



Alperna kräver varje år sin stora tribut av människoliv. Schweiz har därför liksom Sverige en välorganiserad räddningstjänst i form av räddningspatruller och samaritstationer, med vilka numera helikoptern effektivt samarbetar. Låt oss följa en räddningsexpedition!

Ett skidsällskap blir plötsligt överraskat av en kraftig lavin vid en fjällsida. Ett par personer klarar sig och börjar frenetiskt gräva efter sina kamrater. Men området är stort och man behöver undsättning med en lavinhund, som med sin fina vittringsförmåga kan leta rätt på de begravda. En man söker sig ned i dalen efter hjälp och snart klättrar en patrull mödosamt upp mot olycksplatsen.

Samtidigt har emellertid också helikoptern startat och snurrar iväg genom dalarna. Hängande under sig har den en korg med räddningsutrustning och en s. k. lavinhund samt en hundskötare som passagerare.

Räddningen är snart undanstökad. De svårast skadade transporteras till läkare (denne kan om så behövs komma direkt till olycksplatsen per fall-

hund räddar livet på turister i Alperna

skärm eller per helikopter) och de övriga förs med räddningspatrullens hjälp i säkerhet. Helikoptern är i många fall på olycksplatsen både en och två timmar före en, många gånger tröttkörd räddningspatrull. Vilket givetvis även kan betyda en eller flera räddade personer. Förtjänsten av detta ligger i en vältrimmad organisation.

Sepp Bauer, firma Aero-Imports helikopterchef och skickligaste helikopterpilot har lämnat dessa upplysningar. Firman använder två Hiller 360, som kan utrustas med en anordning som liknar en ballongkorg. I denna korg lastas hjälputrustning, förbandsartiklar, syrgas, skidor etc. Dessutom tar den även en lavinhund och en människa. Detta blir ett ganska tungt hängande "lass" för helikoptern, korgen väger enbart den 50 kg. Helikoptern har dock, med sådan utrustning, visat sig ha en praktisk topphöjd av 2.000 m. Och det räcker ett bra tag.

På stora höjder kompletteras helikoptern även med en Piper Super Cub för fällning av proviant, "fall-skärmläkare" etc.

För att helikoptern skall komma till full nytta måste den emellertid också ha stor aktionsradie. För detta har man ordnat med ett femtiotal depåer över hela landet, där helikopterbränsle ständigt finns tillgängligt.

I organisationen ingår vidare ett par depåer med specialdresserade lavinhundar. Alla dessa stationer dirigeras, per telefon eller kortvåg, från flygplatsen Kloten Zürich, där även helikoptern är stationerad.

Skulle till äventyrs något klicka med den civila helikoptern, som står i beredskap på Kloten för räddningstjänst, har man även flygvapnets två maskiner att tillgå. Att detta arrangemang är möjligt beror på, säger Sepp Bauer, att han även är militärflygare och som sådan har rätt att använda flygvapnets materiel. Det hela är alltså mycket smidigt ordnat. Nämnas bör vidare att de förare — fyra militärer och fem civila — som hittills är utbildade under Sepp Bauers ledning, omväxlande har använt flygvapnets och Aero-Imports material.

Beträffande den ekonomiska sidan av saken råder föga exakta bestämmelser. Kan och vill de som blivit

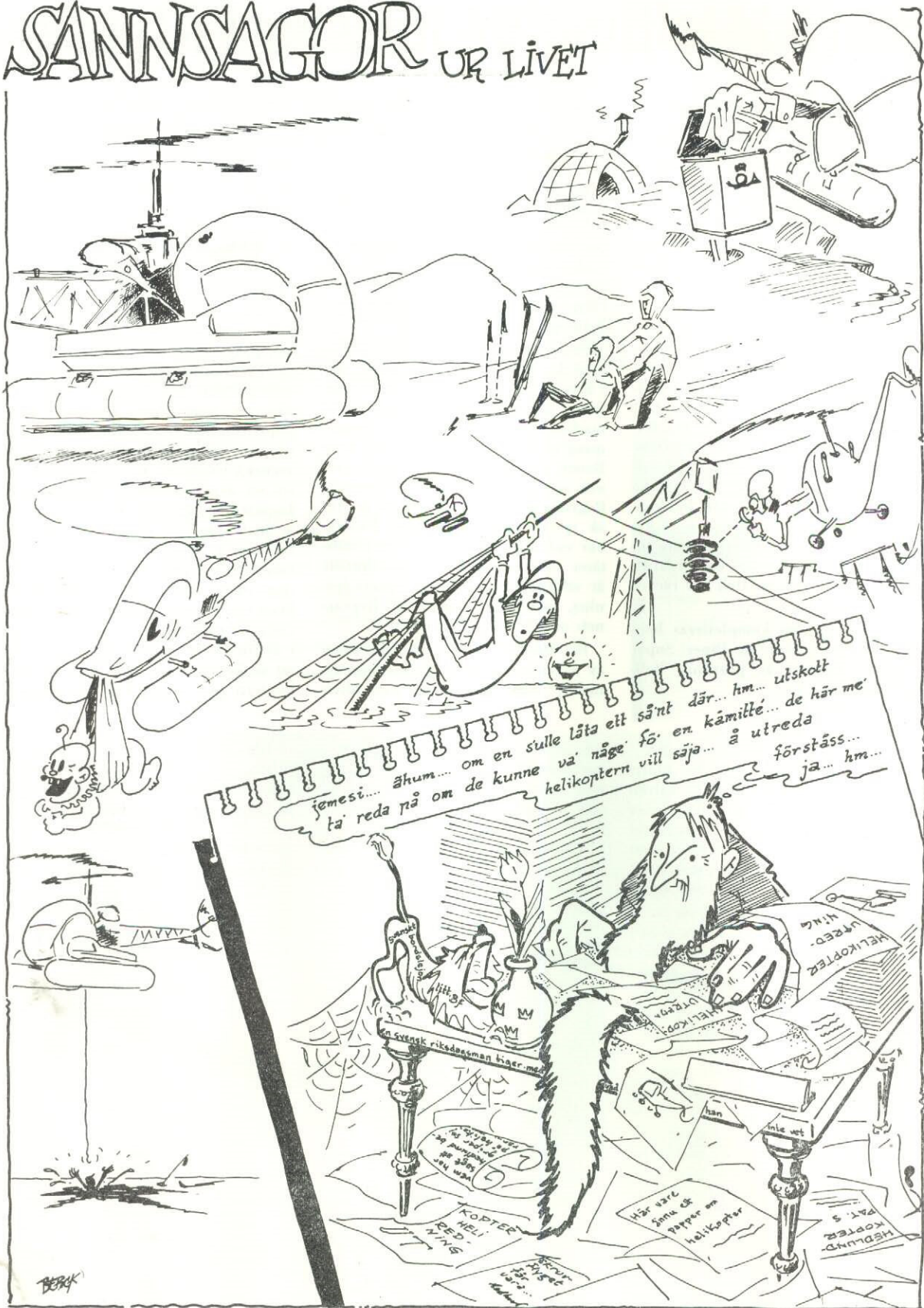
räddade betala själva, sker så, i annat fall får stad eller kanton träda emellan. Ställer sig även dessa avböjande, blir det i sista hand en fond (Die Stiftung für Alpine Forschung) som betalar.

Man får såsom svensk ett intryck av smidiga arrangemang och gör gärna en jämförelse med den svenska "pionjär"-verksamheten.

Även i Sverige är det ju en privat firma som tagit upp helikoptern på sitt program och byggt upp en verksamhet som är långt större än den schweiziska. Det verkar emellertid som om man skulle vara mer helikoptermindad i Schweiz och även utan att gå in på den världsberömda svenska trögheten kan man lugnt påstå att den schweiziska filman Aero-Import har betydligt lättare att vinna sympati för sin verksamhet än Ostermans i Sverige. Schweizarna har emellertid alltid sedan flygets barn-dom haft sinne för nya flygidéer, även om de många gånger — av ekonomiska orsaker — fått utveckla dem i andra länder. Det är min övertygelse att de kommer att väl ta vara på helikoptern och dess stora möjligheter.



SANNSAGOR UR LIVET



Svensk helikopterutveckling under sex år. (Ill. ur sagocykeln "medan skägget växte dödde kon")

Sex år helikopter i Sverige

Nästan exakt sex år är det nu sedan helikoptern introducerades i Skandinavien av Ostermans Aero, det var nämligen i februari 1947 som detta skedde. Trots stora svårigheter och troligen avsevärda ekonomiska insatser har bolaget under dessa sex år drivit upp sin helikopter verksamhet till en ganska stor omfattning. Det har inte varit lätt att övertyga vare sig allmänheten eller myndigheterna om helikopterns stora användbarhet, men det verkar nog nu som om isen skulle hålla på att brytas.

Det största allmänna intresset har givetvis helikoptern tilldragit sig ur humanitär synpunkt, vilket emellertid inte hindrar att den fått många andra uppgifter, under vilka den haft tillfälle att visa sin mångsidiga användbarhet.

Som ambulans har helikoptern gjort mycket stora insatser. Enbart under 1952 utförde Ostermans 73 ambulansflygningar (de flesta i Stockholms skärgård) och av dessa gjordes inte mindre än 39 med helikopter under förhållanden som helt enkelt omöjliggjorde insättandet av konventionella flygplan eller materiel av annat slag. Hur många liv som räddats på detta sätt står inte att få någon uppgift om, men det är säkert åtskilliga.

Tendensen till ökning av antalet ambulansflygningar för varje år visar att helikoptern börjat gå in i folks medvetande. Det är självklart att ett mera helhjärtat stöd från myndigheterna skulle betyda ofantliga

framsteg på ambulanstjänstområdet för helikopterns vidkommande, inte minst i Norrland.

Ett annat område där helikoptern blivit i det närmaste oundgänglig är postflygningarna till skärgårdsbefolkningen. Det är nu femte vintern som sådan postflygning med helikopter sker — 1949 gjordes ingen flygning — och i genomsnitt har drygt tjugo

Ostermans har utfört en pionjärgärning inom svenskt flyg genom sin helikopter verksamhet. Det är på tiden att helikoptern även får sitt officiella erkännande i vårt land

posturer gjorts varje vinter, det vill säga under den tid då det varit så gott som omöjligt att få fram posten på annat sätt utan väldiga förseningar.

För sprutning och pudring mot skadeinsekter etc. har helikoptern också börjat tagas i bruk i allt större omfattning, och främst gäller detta den s. k. hormonbesprutningen av skog i Norrland. Där är det mycket ont om landningsplatser, varför helikoptern oftast är enda medlet för sådan besprutning. Hormonbesprutningen går ut på att ta död på dålig lövskog i barrskogsområdena. Hittills

har Ostermans pudrat och sprutat en areal av cirka 13.000 har.

Under de första fem åren flög Ostermans dessutom i runda siffror 20.000 rundflygningspassagerare med helikopter och utförde demonstrationsflygningar på 400 platser, så ingen kan säga att man inte gjort vad man kunnat för att få helikoptern känd.

I Norrland förstår man kanske bättre än i södra Sverige vad helikoptern betyder. Ostermans försöksstationering av helikoptern där har av befolkningen mottagits med största intresse och glädje. Räddningen av den sjuka lappkvinnan i Ardnas, 64 km från Arjeplog för en tid sedan, är ett typiskt exempel på vad helikoptern kan betyda här uppe i kritiska situationer. Det var omöjligt att nå henne på något annat sätt. Inte ens snövässlorna tog sig fram. Men helikoptern gjorde på en kort stund vad ingen annan kunde. Doktor Wallqvist uttalade efter flygningen sin fullständiga begeistring över helikoptern och framhöll hur oundgänglig den egentligen är i ödebygderna.

För närvarande har Ostermans åtta helikopterförare anställda, samtliga utbildade inom bolaget, samt en stor stab av skickliga mekaniker och tekniker, som under de sex åren hunnit skaffa sig en stor fond av erfarenhet på sitt specialområde.

Nils Grimskog har kanske utfört de flesta uppdragen. Han började som mekaniker i bolaget och utbildade sig därefter till förare och har således



En Osterman-helikopter startar från Bromma med posten till skärgården. Lägg märke till vagnen. Helikopterförarna landar direkt på vagnen och startar därifrån. Markpersonalen har alltså ett lätt jobb med in- och utkörning

fått lära sig helikoptern från grunden, något som han anser sig ha haft anledning att glädjas åt många gånger.

Att få helikopterflygarna att berätta om sina uppdrag, av vilka många måste ha varit spännande och svåra, är nästan omöjligt. Det är bara rutinjobb säger de. Vid ambulansflygningarna i början var det kanske litet svårt att vänja sig vid att ha en oftast svårt sjuk människa brer vid sig i kabinen, men man vänjer sig vid det också och numera har vi ju möjlighet att placera den sjuka i den speciella bärkabinen.

Postflygningarna har alltid varit roliga, menar Grimskog, eller "Grimman" som han kallas av kamraterna. Dels har vi kunnat genomföra dem med 100-procentig regularitet, dels har vi känt att vi varit uppskattade såsom "brevbärare". Man har ju hjälpt till att bryta en isolering.

Nils Grimskog har varit ute på uppdrag med helikoptern i många länder. Han har bl. a. flugit i Finland, i Danmark, i Tyskland. Bland de mera originella uppdragen nämner han en inspektion av en fabrikskorsten i Ulcåborg. Skorstenen som var mycket hög, hade fått något fel. Den drog dåligt men det var ingen som vågade sig upp i den. I samma veva anlände Grimskog med helikoptern, och fabriksens driftsingenjör såg genast chansen. En stund senare snurade han vid Grimskogs sida ut på en rekognoscering kring skorstenen och konstaterade på de korta minuter färden varade att skorstenen helt enkelt var fallfärdig och att det var tur att ingen gått upp i den.

Och så berättar Grimskog om ett svårt uppdrag i Tyskland:

"Spiralflygning kanske man även i dagligt tal kallar flygning med helikopter, men här var det fråga om spiralflygning i dubbel bemärkelse. Det var under sommaren 1951 som jag och ett par kamrater från Ostermans utförde en del flygningar i Tyskland. I Hamburg blev jag uppsökt av en representant för Südwestdeutsche Rundfunk. Han klargjorde i korthet ett projekt angående inmätning av lämpligaste plats och höjd m. m. för en televisionsmast, som man

hade för avsikt att bygga på toppen av berget Feldberg i Schwartzwald. Denna bergstopp ligger 1.500 m över havet. En radiosändare med en vikt av 100 kg skulle monteras in i helikoptern och skulle dessutom få sin ström från ett elverk på marken genom en kabel. Helikoptern skulle hovra — d. v. s. utföra stillastående flygning — över bestämda punkter över bergstoppen på upp till 250 meters höjd över densamma. Under tiden skulle sändning ske och ett antal bilar med speciella mätinstrument skulle samtidigt köra omkring i området på 5 till 15 miles avstånd och göra noggranna mätningar av mottagningsvariationerna i samband med de olika höjder som sändaren befann sig på.

Då jag till följd av den relativt stora höjden och den tunga sändaren förklarade att vi nog knappast kunde åtaga oss uppdraget, erbjöd radiomannen oss att resa till ort och ställe och rekognoscera platsen. Vi reste. En meteorolog från en väderstation i närheten meddelade att den normala genomsnittliga vindstyrkan vid denna årstid var 10—20 m/sek och att genomsnittstemperaturen på den aktuella höjden låg mellan -2 och +5 grader C. Detta betydde god verkningsgrad på rotorn under hovring och tillika god verkningsgrad på motorn i den kalla luften. En beräkning gav vid handen att uppdraget under dessa omständigheter kunde utföras.

Vi satte igång i slutet av juli. Samma dag som jag tillsammans med en man från radiobolaget landade på platsen och inmonteringen av sändaren påbörjades, mojnade vinden. Det blev stiltje och temperaturen började

stiga. Vinden höll sig sedan under de två veckor uppdraget varade på 2—4 m/sek. och temperaturen steg till över 25 plusgrader. Så många dagar i följd med så lugnt och varmt väder hade man inte haft på 25 år på Feldberg!

Någon hovring i detta väder kunde det inte bli tal om. Motoroffekten sjönk avsevärt till följd av den höga temperaturen och rotorns verkningsgrad minskades också betydligt vid hovring genom den snåla vinden. Vi klarade emellertid uppdraget genom att flyga i spiral eller cirkel med högst 75—100 meters radie. Det höll vi på med under 25 timmars total flygtid. Nämnas kan dock att den strömförande 400 meter långa kabeln mellan helikoptern och elverket på marken var ganska tvinnad sista dagen, enär svängarna hela tiden av flygtekniska skäl gjordes åt samma håll..."

Nu är Nils Grimskog och hans kolleger på Ostermans i full fart med att utbilda norska helikopterförare och mekaniker, sex av vardera sorten. Bara detta är ett stort uppdrag. Och så hoppas man innerligt att det slutligen skall bli någon fason på den helikopterorganisation som man med myndigheternas stöd vill bygga upp till gagn främst för befolkningen i de kommunikationsfattiga distrikten.

Det ligger mängder av uppdrag och väntar. Det behövs bara att man slutgiltigt erkänner helikoptern såsom ett specialverktyg och ger den uppgifter i så hög grad att den kan försörja sig. Det är faktiskt på tiden att den pionjärgärning som Ostermans utfört får sitt erkännande i praktiken.

Ikaros

Nils Grimskog (med papperet i handen) på specialuppdrag i Tyskland. Bilden tagen under radioflygningarna på Feldberg. Observera den tunga radiosändaren i förarkabinen



Looping Junior

Så har vi då nöjet att presentera första numret av Looping Junior, som vi hoppas skall bli en uppskattad avdelning i tidningen, främst av den yngre delen av läsekretsen, eller kanske bättre sagt den del av läsekretsen som har pojkhumöret i behåll. Vad Looping Junior kommer att bjuda är presentationer av klubbar och aktiva ungdomar inom flyget, referat från och förhandupplysningar om tävlingar, ritningar och arbetsbeskrivningar till skala- och tävlingsmodeller etc. Följetongen "Projekt Cassiopeia" som börjar i detta nummer skall ni inte försumma att läsa. Stan Fedder tar er med på mängder av spännande och ibland också kusliga äventyr. Vi tror det blir en följetong som både unga och gamla kommer att gilla. Barney Baxter är på sätt och vis en gammal bekant. Han har tidigare uppträtt i svensk press, fastän det är några år sedan. Nå, nu är han här igen. Ni som känner honom vet att ni får kul i hans sällskap. Ni andra kommer att upptäcka att ni har gjort en ytterst angenäm bekantskap. Skriv gärna och tala om vad ni tycker om Looping Junior

Norrköpings-Gamarna fyller 10 år

Modellflygklubben Gamen i Norrköping har firat sitt 10-årsjubileum. Tio år är visserligen ingen hög ålder, men när det gäller modellflyget är den åtminstone aktningsvärd.

Det var en novemberkväll 1942 som några Norrköpings-grabbar samlades på ett vindsrum i S:t Olai Ungdomsgård och beslöt att bilda en modellflygklubb. Man valde förstas en styrelse och där återfanns bl. a. Carl-Eric Aunér och Gunnar Kalén. Dessa två har varit Gamens ledande män under alla år klubben funnits till och är det det fortfarande.

De två första åren tävlade man — förstådligt nog — mest inom klubben och deltog i en eller annan mindre "utombys-tävling". Redan 1944 var man emellertid mogen för SM-debut. Den blev visserligen inte särskilt lysande, men Gunnar Kalén nådde i alla fall en hygglig placering i minsta segelmodellklassen. På hösten samma år kom en pigg dalmas till Norrköping och Gamen. Det var Sven-Erik Lundin, som numera är ingenjör på Saab i Linköping (flygindustrin har rekryterat många av sina tekniker modellflygvägen). "Ludde" betydde mycket för Gamen. Hans kunskaper anammades av klubbmedlemmarna och resultaten började också komma.

Vintertävlingen 1945 blev ganska lyckad för Gamens vidkommande och senare på sommaren kom fullträffen:



Lars Gunnar Larsson, Gamen, med en av sina Wakefield-modeller



Gunnar Kalén med "Colibri" 1945

Gunnar Kalén tog i hårdast tänkbara konkurrens hem S2-klassen i Vingarnas internationella jubileumstävling. SM det året gick inte så bra, men skadan togs igen på Vintertävlingen följande år, då Gunnar Kalén blev triumfator i största segelmodellklassen.

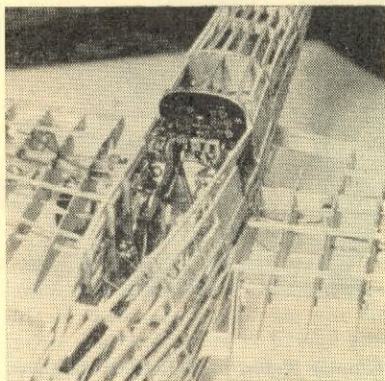
År 1946 anordnade Gamen en uppmärksamman serietävling för Norrköpings fyra klubbar. Initiativtagarna tog hem segern med bred marginal. Samma år återupptog klubben traditionerna med Östgöta-mästerskap, som legat nere sedan 1943. Tävlingen medförde att Gamen fick två Östgöta-mästare. De har fått många efterföljare. 1948 blev klubben utan lokal och vad värre var: Kungsängens flygplats stängdes för modellflygarna. Detta medförde att verksamheten blev mindre än vanligt men framemot jultiden lyckades man spåra upp en ny lokal och snart blev verksamheten som vanligt igen.

På senare år har Gamen tävlat mot många klubbar i form av klubbmatcher. En av de första man inledde detta utbyte med var Nimbus i Kumla. Två gånger om året möts närkingar och norrköpingsbor i hårda uppgörelser. Kungsängen får åter disponeras till allmän glädje, inte bara för Gamen utan även för hela landskapets modellflygare som där varje år möts för att göra upp om ÖM-titlarna. Förra sommaren möttes ju för övrigt hela världens modellflygelit på Kungsängen i tävling om Wakefield Cup. Gamen var medarrangör i denna tävling.

Segelmodeller har varit Gamengrabbarnas specialitet, men på senare år har en viss utjämning ägt rum och numera är det ungefär samma klass på klubbens S-, F- och G-flygare. För övrigt var det bra nära att en av klubbens G-specialister Lars-G. Larsson tagit hem SM i somras. Han ledde när ordinarie tävlingstiden var slut men i förlängningskvarten gick Malmö-pågen Anders Håkansson om.

Det nya året väntar Gamarna sig mycket av. Man hoppas på många tävlingar och skall själva arrangera en del. Man hoppas att Sverige blir representerat vid VM-tävlingarna och naturligtvis skulle det smaka om en eller annan klubbmedlem finge chansen att försvara de svenska färgerna.

Karl-Axel Pettersson



TEAM-RACING

ny melodi inom
modellflyget

SMU är sedan några år det samlande organet för modellbiltracingen i Sverige. Vid senaste årsmötet beslöt organisationen att de anslutna klubbarna (tio aktiva i olika delar av landet) på sitt program också skall ta upp modellflyg- och modellbåtracing.

Som ett direkt resultat av detta har nu SMU, Älvsjö Flygklubb och MRK Star Flyers beslutat inbjuda Sveriges modellflygare till en första årligen återkommande tävling i team racing. Det bör vara en god början att stimulera tävlingsintresset inom svenskt modellflyg, vilket sannerligen behöver stimuleras.

Tävlingen är sanktionerad av KSAK och kommer att gå den 24 maj på Enskede idrottsplats. Tävlingsformen är ju ganska ny för Sverige och för att modellflygarna inte skall känna sig allt för bortkomna, ordnar arrangörerna en särskild träningsbana med

en instruktör som har erfarenheter från tävlingar i utlandet. Ingen behöver alltså känna sig ängslig, såvida han kan flyga U/K. Reglerna bygger i huvudsak på de engelska bestämmelserna för team racing.

Tävlingen går i två klasser. I klass A är största tillåtna motorvolymen 2,5 cc och i klass B 2,5–5cc. Tävlingen kommer att gå såsom utslagstävling genom att flera tävlande flyger samtidigt och den som först fullföljt föreskrivet antal varv blir heatsegrare och går vidare till nästa rond. Försöksheaten flyges 150 varv och finalen 200 varv.

Sista anmälningdagen är den 16 maj. Tävlingsregler och anmälningssblankett kan fås från SMU, Box 16602, Stockholm 16.

Looping instämmer i arrangörernas förhoppningar att landets modellflygare skall komma mangrant till denna tävling, som faktiskt innebär ett nytt friskt initiativ, väl värt att stödja.

Mustang-modell tog 2¹/₂ år

Samtidigt som Looping nu med större allvar än tidigare går in för att ge även skalamodellbyggarna goda arbetsuppgifter, vill vi gärna presentera en modellbyggare, som besitter just den skicklighet, den kärlek till hobbyn och inte minst det tålamod som behövs för att nå ett gott resultat.

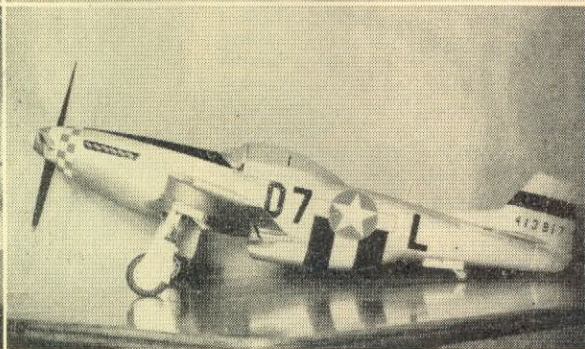
Det är Ingemar Ström i Torshälla, som sänt oss bilderna av den Mustang han byggt. Han skriver bl. a. att det var Björn Karlströms fina ritningar i "Flyg" 1945 som legat till grund. Denna ritning har sedan förstörats upp till skala 1:12 för spanthygge.

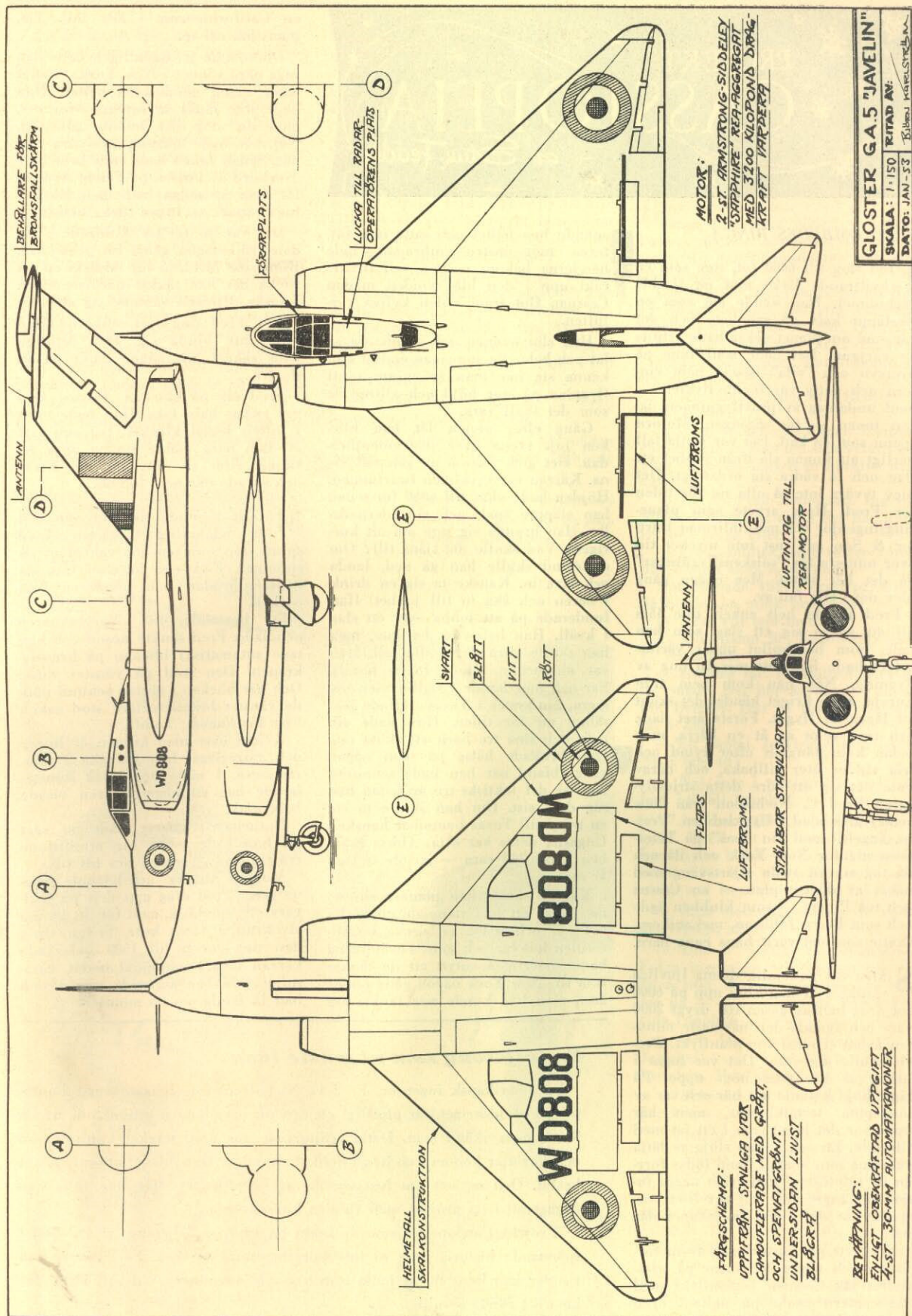
"Följande detaljer har jag lyckats få manövrerbara från förarplatsen",

skriver Ingemar Ström vidare: "Höjd-, sid- och skevningsroder. Trimroder till dessa, landställ och landställsluckor, kylklaffar för vätske- och oljekylare, klaffar, startströmbrytare och gasreglage (kopplat till ett motstånd för modellens el-motor), bombfällningsapparaturen, sporrhjulets frikoppling och låsning till sidrodret, höj- och sänkbar förarstol, landningsstrålkastare, kabinbelysning, positionsljus, instrumentbelysning samt ström-

brytare och våglängdsomkopplare för den i planet befintliga fickmottagaren med vilken man under gynnsamma förhållanden kan lyssna på BBC i London (!). Den övriga utrustningen utgöres endast av attrapper."

Återstår endast att omtala att modellen består av över 1.500 delar, att den är byggd i balsa och plywood och att de mekaniska detaljerna är av lättmetall och stål. Bygget har utgjort fritidssysselsättning under 2¹/₂ år.





För skalamodellbyggarna: Gloster Javelin i skala 1:150. Ritad av Björn Karlström

PROJEKT CASSIOPEIA

av Stan Fedder

FRED OMBEDES RINGA

Fred steg till 6000 fot, steg som en kvittrande lärka mot en ljusblå vårhimmel. Han kände sig som en lössläppt kalv på grönbete och det var som om planet också hade gripits av väryran. Det hade stått inne på översyn och "vila" nästan hela vintern och detta var första flykten — med undantag av provflygningen dagen innan — för säsongen. Motorn spann som en katt. Det var i alla fall härligt att kunna slå ifrån jobbet ett slag och få vädra sig ordenligt. Det blev tyvärr inte så ofta nu för tiden för Fred. Hans arbete som planeringsingenjör vid maskinfirman Burtler & Son gav just inte mycket tid över numera för "solskensflygningar" på det här sättet. Men någon gång blev det i alla fall av.

Fred kunde helt enkelt inte låta bli att vädra sig ett slag, som han sade. Som bombpilot under världskriget hade han fått mer än nog av flygning. När han kom hem från Europa efter kriget kändes det skönt att lägga av flyget. Första året hade han inte velat se åt en kärra, men sedan kom längtan efter rymd och fria vidder åter tillbaka, och därav kom det sig att före detta stridsflygaren Fred C. Nicholson från New Jersey gick med i flygklubben "Pretty Angels" med sin "bas" på Teterboro utanför New York och då och då tog sig en stilla stjärtsväng med något av de tre plan — en Cessna och två Pipers — som klubben ägde och som Berry Johnson, mekanikern, skötte som det varit hans egna barn.

Sikten var gudomlig denna ljuvliga vårdag. När han kom upp på 6000 fot drog han av gasen till drygt 2000 varv och ägnade den närmaste minuten åt att trimma för planflykt. Precis skulle det vara. Det var lugnt i luften så här pass högt uppe. På lägre höjd kyttade det här och var av lössläppta termikblåsor, men här uppe var det lugnt som i ett fat med filmjolk. En och annan slöja av lätta cumulus som knappt hann födas förrän de upplöstes, gled fram några tusen fot längre ned och gav litet perspektiv åt det platta landskapet där nere.

Efter ett par justeringar av motorvarvet och några ändringar på trimrodret låg Cessnan i planflykt med variometern exakt på nollan. Fred

spände loss bältet och satte upp fötterna mot instrumentbrädan, lade händerna bakom nacken och tittade rakt upp i den blå rymden medan Cessnan flöt fram i den kyliga vår-luften.

Han slöt ögonen och kände sig så lat och behaglig som man endast kan känna sig när man är ensam i ett flygplan på stor höjd och allting är som det skall vara.

Gång efter annan lät han blicken lojt svepa över instrumentbrädan. Det gick liksom av gammal vana. Kärran var verkligen fintrimmad. Höjden hade ökat till 6030 fot sedan han släppte spak och sidroderpedaler. Han brydde sig inte om att korrigerar. Vad skulle det tjäna till? Om en stund skulle han gå ned, landa och taxa in. Kanske ta sig en drink i baren och åka in till jobbet. Han funderade på att jobba över ett slag i kväll. Han behövde det inte, men han skulle göra det i alla fall. Han var oberoende. Hade ingen familj. Far och mor bodde i Californien numera. Sin syster i Texas träffade han sällan nu för tiden. Hon hade sin man och sina tre barn att sköta om. Han brukade hälsa på dem någon gång ibland när han hade semester. Nu var det faktiskt tre år sedan han såg dem sist. Om han skulle ta sig en tripp till Texas i sommar kanske? Ungarna deras var söta. Äldsta grabben borde väl vara — ja tolv tretton år nu.

Kanske skulle han planera sin semester så att han stannade en vecka i Texas och sedan en vecka i Californien hos far och mor. Föräldrarna hade visserligen antytt att de tänkte resa till New York någon gång under året, men han kunde nog tänka sig

en Californienresa i alla fall. Tja, man fick väl se.

Oberoende ja. Egentligen hade han inga nära vänner i New York. Strängt taget ingen annanstans heller. Han hade inte tänkt så mycket över det, men nu slog det honom plötsligt. Nej, han hade faktiskt inga nära vänner. Sedan James hans enda bror blev överkörd av bussen på Femte Avenyn för fyra år sedan hade han faktiskt inga vänner... Ingen flicka heller.

Det var ju förstas Mildred... En danskväll någon gång. En promenad. Biobesök. Mildred var faktiskt en söt flicka när han tänkte närmare efter. Kanske Mildred väntade sig att...

Nej. Fred slog bort tankarna. Han ville inte binda sig. Och Mildred hade säkert inte någon tanke på att de två...

Fred såg på klockan. Jössus! Den var redan halv fyra. Han hade varit i luften sedan klockan två och sagt att han bara tänkte stanna uppe en timme eller så. Nu gick väl Berry och surade där nere förstas.

Motorn hackade till som om den satt någonting i halsen. Fred spratt upp som om han vaknat ur en slummer. Fick ner fötterna från instrumentbrädan och händerna från nacken.

Ett hostande till. Varvräknaren pendlade. Fred sänkte nosen och kastade automatiskt blicken på bränslekranen. Den stod på vänster tank. Och när blicken i nästan sekund nådde vänster bränslemätare stod saken klar för honom. Tomt!

Kvickt över med kranen åt höger och gasreglaget helt tillbaka i samma veva. I nästa ögonblick konstaterade han att högermätaren visade halv tank.

Naturligtvis! Berry hade ju sagt att han hade soppa för åtminstone två timmar — och en bra bit till.

Motorn "tog sig" och började spina igen. Fred drog upp den på fullvarv ett ögonblick, mest för att känna att kraften fanns kvar. Sedan drog han ner varvet till 1500 och lade kärran i en brant spiral nedåt, samtidigt som han anropade tornet och bad få landa om tio minuter.

En följetong som ni måste läsa

En amerikansk ingenjör, Fred C. Nicholson, som tidigare varit bombpilot i världskriget, får plötsligt ett mycket egendomligt erbjudande av en för honom okänd man. Detta erbjudande gör Fred mycket konfunderad och försätter honom i en högst delikat situation. Han måste fatta ett snabbt beslut. Och oavsett om han accepterar erbjudandet eller inte, blir han engagerad i ett projekt med väldiga konsekvenser.

"Projekt Cassiopeia", som är titeln på vår nya följetong, är en ytterst spännande historia, som ni inte bör försumma att läsa. Författaren Stan Fedder kan konsten att hålla intresset och spänningen vid full låga. Här kommer första avsnittet.

Meddelandet från trafikledaren slutade med det vanliga: "Ropa på baslinjen".

Fred kom ner i trafikvarvet mellan en Piper som drog på fullskift för att hinna undan och en skolcessna med elevvimpel i stjärten, som visade att det fanns en gröngöling ombord som man borde se upp med.

Pipern gjorde en snäv sväng vid banändan och satte sig långt fram. Fred tog ut svängen litet mera, såg sig om efter "gröngölingen" som förständigt nog tog ut svängen ännu mera. Fred lade på en av sina specialare, en vingglidning med mycket hög nos som gjorde att Cessan sjönk som en sten. Vid banändan tog han ur henne mjukt ur vingglidningen och satte henne varligt som på en dunkudde hundra yards in på betongbanan.

Fred konstaterade med en viss tillfredsställelse att landningstekniken fortfarande satt i. Trafikledaren gav

honom tillstånd att taxa rakt över gräset till klubbens hangar.

Där stod Berry med en bromskloss vardera handen och en papperslapp i munnen.

— Haft en fin tur? flinade han och visade inga som helst tecken på surhet.

— Fint som ögat, svarade Fred. Körde vänster tank torr som Sahara. Glömde slå över på höger innan han började hosta. Du tankar väl fullt innan någon annan tar kärran?

— Brukar det vara något fel på tankningarna? frågade Berry och försökte snörpa på mun. Förresten ska du ringa. Kvickt som fan. Du har numret till kurren här. Berry släppte ena bromsklossen och räckte Fred papperslappen.

— Från jobbet förstås, sa Fred innan han tittat på lappen.

— Nej, inte jobbet. Det var någon annan. Han lät som han tillhörde

Berry hade en bromskloss i vardera handen och en papperslapp i munnen



hemliga polisen minst... Det var brådis...

— Okay.

Fred slängde av sig radiolurarna i sitsen.

— Jag tänkte bjuda dej på en drink för att du fick vänta. Men jag går och ringer först. Kom efter när du gjort klart.

Berry nickade och Fred gick med långa kliv över plattan och in i baren, växlade en dollar för att få mynt till telefonautomaten och steg in i hytten.

Där tog han fram lappen som Berry lämnat honom. Där stod ett nummer och så ett namn: "Mr. Bentley".

Han slog numret. En kvinnoröst svarade med numret. Han frågade efter mr. Bentley.

— Här finns ingen mr. Bentley.

— Ja men...

— Vem är det som frågar. Kvinnorösten sänktes som om den velat undvika att höras längre än absolut nödvändigt.

— Det är Fred Nicholson. Jag har blivit ombedd att ringa det här numret och fråga efter...

— Ett ögonblick, sade rösten innan han hunnit sluta meningen.

Det raspade till i örat på Fred. Så hördes en mjuk mansröst:

— Vem vill tala med mej?

— Mitt namn är Nicholson, Fred C. Nicholson.

— Goddag mr. Nicholson. Bra att ni ringde. Det här är mr. — hm — mr. Bentley. Har ni tid för ett samtal i dag?

— Ett samtal. Ja visst. Naturligtvis. Nu i telefon?

— Nej, inte i telefon. Kan vi träffas? I kväll kanske?

— Jag har tänkt arbeta ett slag i kväll. Fred lät en smula tveksam. Egentligen behövde han väl inte deklarerat för en vilt främmande människa vad han tänkte göra i kväll.

— Men naturligtvis om ni anser det viktigt, så...

— Det är viktigt mr. Nicholson. Fråga ingenting och ursäkt om det låter litet oartigt, men kan vi träffas på — ska vi säga på hotell Florida i lobbyn klockan fem?

— Om det är så viktigt så. Okay. Jag skall vara på hotell Florida klockan fem. Hur känner jag igen er?

— Bekymra er inte om den saken. Jag känner er.

— Känner ni...?

— Ja, jag känner er. Men ni känner inte mej. Roligt att träffas.

Mikrofonen lades på innan Fred hann säga det han tänkte; att det faktiskt lät oartigt. Till och med oförsäamt.

Det kvirrade till i maggropen ett ögonblick. Vad tusan var det nu som skulle hända? "Jag känner er.

Men ni känner inte mej. Det är viktigt men fråga ingenting..."

Om det var gangsters, så skulle de inte ha mycket för besväret... Asch, gangsters! Egentligen borde han ge tusan i att gå till hotell Florida. Nåja, först måste han i varje fall kosta på sig ett samtal med firman och tala om att han blivit försenad.

Han gjorde det och meddelade att han kanske inte kunde komma förrän i morgon.

Berry stod ute i baren och såg uttråkad ut.

— Mycket att stå i förstås, sa han litet spydigt. Men det hastar inte. Jag är van att vänta.

— Förlåt, Berry. Du kan väl inte säga att jag alltid låter folk vänta.

— Nej, bara i dag. Och bara för det skall jag ha whisky i stället för cocacola som jag ursprungligen hade tänkt. Whisky är bestämt dyrare... Vad var det för en kille som ville ha tag i dej? Var det hemliga polisen? Spioner kanske som vill pumpa dej på data och prestanda på Cessnan... Berry flinade.

— Håll snattnar. Jag vet inte vad det var för en.

— Du vet, sa Berry med mödosamt tillkämpat allvar, att behöver du en "body guard", så är inte Berry Johnson den som drar sig. Gangsters och spioner är liksom min specialitet.

Fred slogs av en tanke.

— Berry, sa han allvarligt och såg sig omkring. Fasen vet om jag inte tar dig på orden. Vill du följa med mej om en stund och hålla dej på lagom avstånd när jag träffar den där killen?

Berry höll på att sätta whiskyn i halsen.

— Menar du, sa han sedan han

pillrat ner drinken i rätt strupe. Menar du, att...?

— Killen lät mystisk. Det vore skönt att ha Berry Johnson inom räckhåll. Jag vet inte vad det är, men jag fick plötsligt en så underlig känsla.

— Berry Johnson anmäler sig för tjänstgöring, kapten Nicholson. Ska jag slå dom i skallen med en hammare eller föredras det räsop utan verktyg?

— Killen har bett mig inte fråga. Gör mig den tjänsten att inte fråga du heller. Främst därför att jag inte vet nånting.

— Jag ska bara låsa verktygsskåpet, sa Berry. Kommer om fem minuter.

När klockan fattades fem minuter i fem steg Fred C. Nicholson och Berry Johnson in i lobbyn på hotell Florida.

— Håll dig i närheten men låtsas inte om att du känner mej, viskade Fred till Berry. Berry nickade och gick bort och satte sig i en stol och tog en tidning.

I nästa ögonblick kom en man fram till Fred.

— Det är en herre som söker er mr. Nicholson, sade mannen. Mr. Bentley. Men han vill träffa er ensam. Tag den taxi som står utanför porten här. Chauffören vet vart han skall köra. Fråga ingenting. Ni behöver inte vara ängslig.

Mannen tog diskret fram en polisbricka och visade den så att endast Fred såg den. Så nickade han som om ett samförstånd redan var klart. Fred kände plötsligt ett viss förtroende för mannen.

— Säg bara "so long" med naturlig röst och gå sedan raka vägen ut

i taxin. Ni får alla förklaringar sedan. Er "skugga" skall jag ta hand om. Vad heter han?

Fred tvekade och sneglade bort mot Berry, som kikade över tidningskanten med stora frågande ögon. När han sedan såg mannen som visat polisbrickan, vars bestämda och energiska drag inte visade vare sig ovänlighet eller lömskhet, blev han plötsligt medveten om att han hamnat i någonting som visserligen verkade mystiskt men också spännande och som han antingen måste ur kvickt eller också dyka på huvudet rakt in i. Han fattade ett raskt beslut.

— Han heter Berry Johnson. Vore det inte lämpligt att han stannade kvar här? För det är väl meningen att jag får tillfälle att återkomma hit, hoppas jag.

Mannen log.

— Ni får säkert tillfälle att komma tillbaka. Jag ska be mr. Johnson vänta på er här. Men det dröjer nog en stund innan ni är tillbaka. Jag tar med honom in i baren och lugnar ner honom. Släpp han?

Fred log. Inte om han får whisky, svarade han.

Sedan nickade han åt Berry, vars frågande ögon över tidningen nu började anta dimensioner och uttryck som koögon. Fred gick mot dörren, slängde ett vårdslöst "so long" över axeln och gick ut genom entrén. Där stod en taxi. Han steg upp i den. Chauffören vände sig om medan han lade ifrån sig tidningen han suttit och läst i och såg på Fred. Denne sade bara:

— Okay, då kör vi.

Chauffören startade motorn, lade in ettan och körde därifrån utan att säga ett ord. Tre block längre ned svängde han åt vänster och stannade efter ytterligare en stund framför ett mindre hotell.

— Var så god. Det är betalt.

Fred gick in genom entrén. En man kom fram till honom:

— Välkommen mr. Nicholson. Jag föreslår ett samtal på tu man hand på mitt rum. Han gick mot hissen. Fred följde honom.

MR. BENTLEY HAR ETT FÖRSLAG

Ni är säkert förvånad över både det ena och det andra, sade mannen sedan de kommit upp på hans rum och han slagit dörren i lås efter sig.

— Var så god och sitt mr. Nicholson. Han drog fram en bekväm stol. Fred tog en cigarrett ur det framräckta skrinet. Mannen tände den åt honom.

— En drink kanske?

— En svag, möjligen, svarade Fred. Lite whisky och mycket isvatten.

POJKENS ÖNSKEDRÖM

"STERN"

Går som
en raket

— världens första reaktionsplan!

Ungdomens lärorika leksak! Ingen eldstråle — explosionssäker! Godk. av samtliga vederbörande myndigheter. Beställ idag. Fullt kompl. Färdigbyggt modellplan av äkta balastrå, med reaktionsmotor och 10 bränslesatser för pris kr. 14:— från Ensamförsäljaren för Sverige:

SPORTAGENTUREN

BIRGERJARLSGATAN 67

STOCKHOLM

TELEFON 31 25 82

Aterförsäljare
antagas

Härmed rekvideras st. REA-plan att skickas till:

Namn:

Adress:

Postadress:

— Mitt namn* är Bentley. Vi talar vid i telefon för ett par timmar sedan. Jag förstår som sagt att ni måste vara förvånad över vissa saker. Jag skall försöka förklara. Det är möjligt att ni kommer att vara ännu mer förvånad — fast över andra saker — när ni går härifrån.

Han gjorde en gest mot glaset på bordet. De drack under tystnad.

— Well, återtog Bentley. Jag vet inte riktigt var jag skall börja. Kanske med att fråga om ni vill ha ett intressant jobb.

— Jag har redan ett bra jobb, svarade Fred.

— Och intressant också?

— Intressant och intressant! Jag gillar det. Lugnt och bra och jag har stor frihet.

— Ni lär vara en duktig tekniker, en bra organisator, har jag låtit mig berättas, fortsatte Bentley. Och en duktig flygare. Bra fysik. Vi har användning för en sådan man som ni.

— Vi? Vem är vi?

— Vi — tja, det är en lång historia. Vi kommer till det senare. Jag vill bara först veta om ni skulle kunna tänka er att byta jobb för, låt oss säga ett år kanske, och i stället för det ni har nu — som är lugnt och bra — ta ett som inte är lika lugnt, men på sätt och vis bra — och intressant. Spännande! Och viktigt!

Bentley såg på honom. Fred såg tillbaka utan att svara. Bentley fortsatte:

— Jag kan garantera att det är ett fullt hederligt jobb. Lika hederligt som det ni har nu. Men det är ett originellt jobb. Ett jobb som aldrig har funnits tidigare. Ni blir den första i yrket så att säga. Det är ett jobb som vi dessutom betalar mycket bra för. Och, tillade han efter en liten paus, det är ett jobb som har sina risker. Ni kanske inte tar några risker längre sedan ni slutade kasta bomber på tyskarna?

— Ni tycks ha väl reda på vem jag är, sade Fred. Jag tycker det är på tiden att ni förklarar er litet närmare.

— Tyvärr måste jag först veta om ni är intresserad av ett nytt, intressant, spännande och — hm litet riskfyllt hederligt jobb som är mycket bra betalt. Ni binder er inte till mer än hälften genom att säga ja.

— Klart jag är intresserad, svarade Fred en smula otåligt. Tänker ni skicka ut mej som spion till Ryssland eller ska jag fara till månen och hämta diamanter eller...

— Stopp det räcker. Ni ska inte åka till Ryssland — och inte till månen heller strängt taget...

— Strängt taget?

— Mr. Nicholson, sade Bentley allvarligt. Vi...vet faktiskt rätt mycket

om er. Så mycket att vi vågat oss på detta sammanträffande. Vi vet ungefär vad ni kan, er kapacitet som tekniker och organisator. Vi vet att ni kan flyga, att ni är en lugn och omdömesgill man, att ni har en god karaktär, att ni är lojal mot edra uppdragsgivare...

Fred rodnade svagt inför detta något plötsliga framdukande av så många goda egenskaper, som han själv tvivlat på ibland. Bentley slog ut med handen.

— Det är inte smicker. Det är fakta som vi plockat ihop. Vi vet exempelvis också att ni är fyllda trettio-sju år, att edra föräldrar bor i Californien, att ni har en syster som är gift i Texas, att er bror blev överkörd... Att ni under kriget mesta tiden låg på ett bombförband norr om London och var med om åtskilliga uppdrag över Tyskland, att ni klarade ner en vingskjuten Liberator ensam sedan ni låtit er besättning hoppa, att ni är ungarl...

— Kragnummer 39, skor, 42, klär bäst i blått, dricker måttliga med whisky och är otroligt sömnig om mornarna, fyllde Fred i.

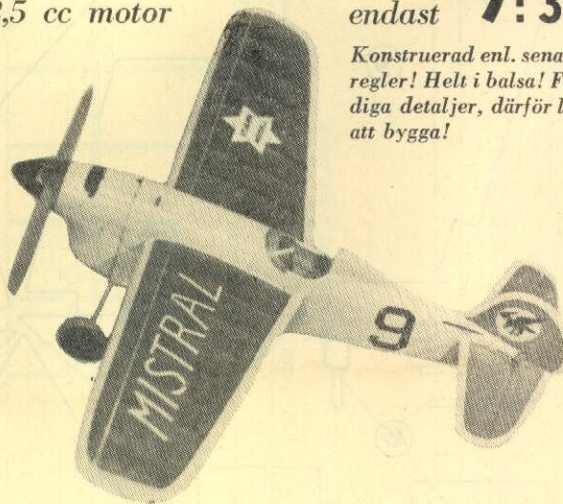
— Ja, och att ni var skolmästare i tennis samma år ni tog studenten, att ni hade vissa förutsättningar som boxare i lätt tungvikt, att ni då och

Forts. på sid. 30

MISTRAL sport- och teammodell för 1—2,5 cc motor

endast **9:35**

Konstruerad enl. senaste regler! Helt i balsa! Färdiga detaljer, därför lätt att bygga!



MODELLMOTORER

DIESLAR

E. D. "Baby" 0.5 cc	Kr 47:—
E. D. "Bee" 1 cc	48:—
E. D. 1.46 cc	55:—
E. D. Comp. Spec. 2 cc ..	63:—
E. D. Mk III ser. 2, 2.46 cc ..	75:—
E. D. Mk IV, 3.46 cc ..	75:—
KOMET (nya) 2.49 cc ..	58:50

GLÖDSTIFSMOTORER

FROG "500 GP", 5 cc ..	55:—
------------------------	------

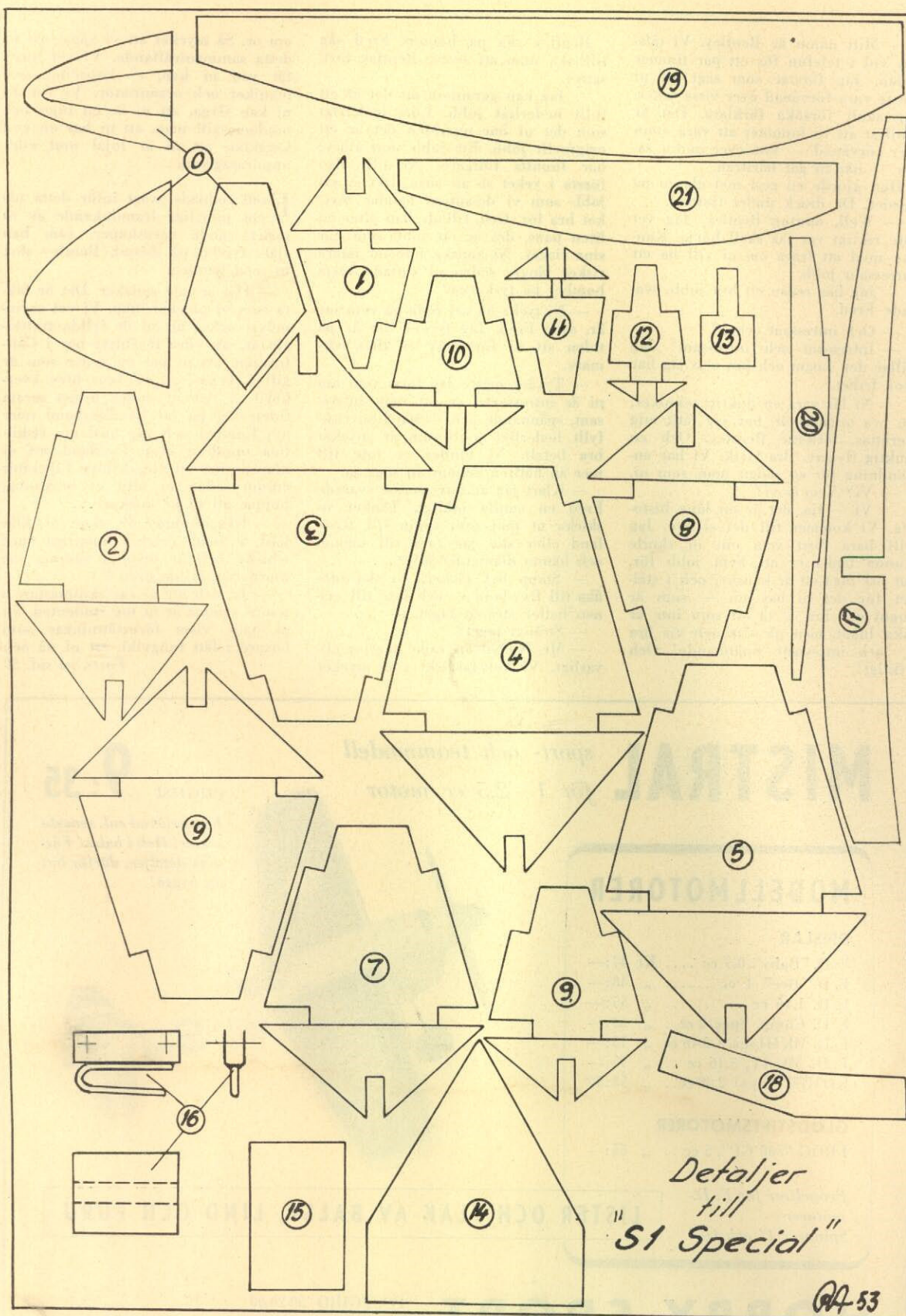
Propellrar för E. D.-motorer
Spinnrar 1" och 1½"

LISTER OCH FLAK AV BALSA, LIND OCH FURU

HOBBY SPORT

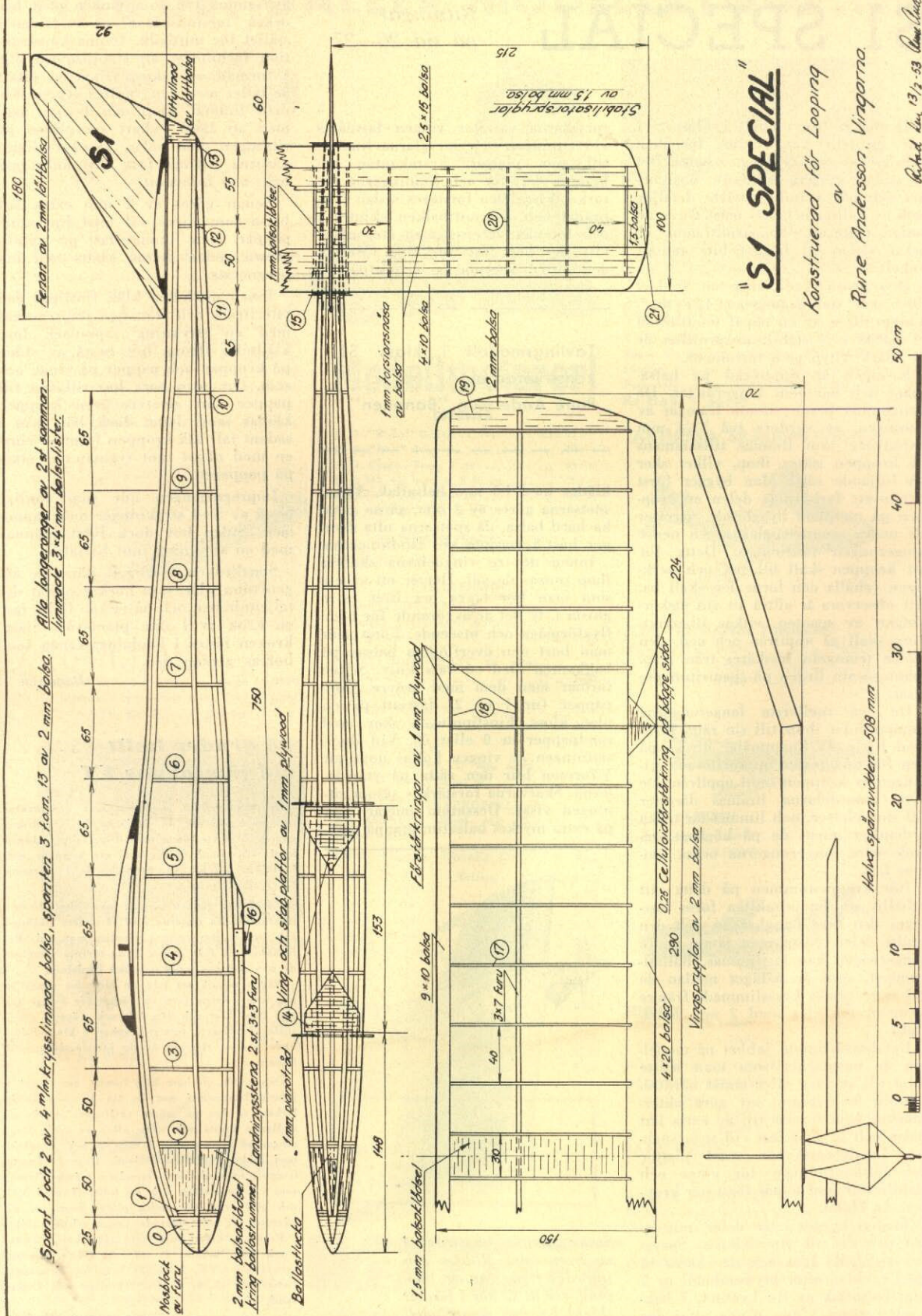
POSTGIRO 50 20 00

STÅDSHAGSVÄGEN 22 - STOCKHOLM K



Arbetsbeskrivning till "S1 Special" finns på sidan 28

Copyright: Looping



S1 SPECIAL

Ritningar
på sid. 26-27

Denna tävlingsmodell i klass S 1 har speciellt konstruerats för dem som tycker om att bygga i balsa. Det är endast vingens mittbalk, nosblocket och några andra smärre detaljer som av hållfasthetsskäl måste göras av annat material. Konstruktionen är också sådan att bygget blir ganska enkelt.

Den projicerade vingytan är 14,9 dm² och stabilisatorytan 4,25 dm². Vingprofilen är en något modifierad SI 63008 och stabilisatorprofilen är av Clark Y-typ men förtunnad.

Kroppen är uppbyggd på balsaspant och har fem longeronger. De sistnämnda består, såsom framgår av ritningen, av vardera två 3x4 mm balsalister som limmas tillsammans då kroppen sättes ihop, vilket sker på följande sätt: Man bygger först den övre, fyrhörniga delen av kroppen på ett plant byggbräde, varefter de nedre spanttriangelarna och nedre longerongen fastlimmas. Detta för att kroppen skall bli rak och verkligen erhålla den form den skall ha. Att observera är alltså att vid utskärningen av spanten, vilkas fiberriktning skall gå uppifrån och ned, den undre triangeln losskåres från resp. spant såsom linjen på spantritningen visar.

De två mellersta longerongerna limmas först ihop till sin rätta form med hjälp av knappnålar direkt på den för ändamålet uppförstora ritningen av kroppen sedd uppifrån. De övre spantdelarna limmas därefter till sina platser, och limmet får torka ordentligt innan de på högkant stående övre longerongerna också limmas fast.

När kroppsstommen på detta sätt erhållit sin huvudsakliga form losskåres den från byggbrädan och den undre delen av spanten jämte undre longerongen kan fastlimmas. Ballastrummet, som är beläget mellan de två extra tjocka krysslimmade främre spanten, inklädes med 2 mm balsafлак.

Det besvärligaste jobbet på modellen är nosblocket som man måste tälja till av furu eller annat hårdträ. Lättare är däremot att göra akterblocket, som formas till av extra lätt balsa och limmas fast vid sista spantet. Landningsskenan samt plattor och fästtanordningar för vinge och stabilisator fastlimmas först när kroppen är klädd.

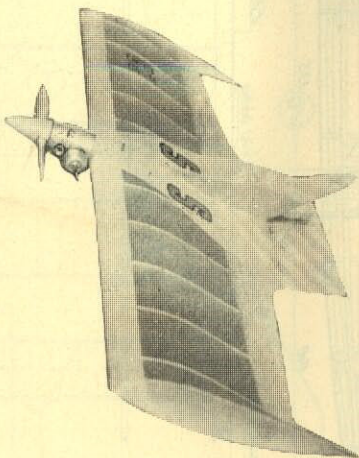
Vingen bygges i tre delar, mittdelen och de två ytterdelarna. Spryglarna är alla lika och de skäres ut med rakblad efter plywoodmall ur 2 mm balsafлак av fin kvalitet. I bak-kanten göres 3 mm djupa uttag för

spryglarna varefter vingen fastnålas vid ritningen och spryglarna limmas till sina platser. Framkanten anbringas därefter och limningarna får torka. Vingdelen losskåres sedan från brädet och furumittbalken skjutes i och limmas, varefter man åter nålar fast det hela för torkning. Mellan de mitre spryglarna i mittpartiet

Tävlingsmodell i klass S1,
konstruerad av
Rune Andersson "Bananen"

klädes med 1,5 mm balsafлак. Ytter-spetsarna göres av 2 mm, gärna ganska hård balsa, då spetsarna ofta skrapar hårt i marken vid landningarna.

Innan de tre vingdelarna skarvas ihop putsas de väl. Det är ett arbete som man bör lägga ner litet extra gnista i, ty det är avgörande för både flygförmåga och utseende. Först skär man bort den överflödiga balsan på bakkanten med en vass kniv. Sedan formar man dem med grövre sandpapper (nr 1 el. 2) fastsatt på en plan kloss. Finslipningen sker med sandpapper nr 0 eller 00. Vid ihopsättningen av vingen kollas noga att V-formen blir den rätta på ytterdelarna. Skarvarna förstärkes såsom ritningen visar. Dessutom smetar man på extra mycket balsalim utanpå dem.



Super Stunter, konstruerad av Sven Olof Ridder och införd i föreg. nr av Looping, ser ut så här i färdigt skick. En bra stuntmodell

Sabilisatorn har fram- och bakkant av samma typ som vingen men har också "torsionsnäsor" på översidan i stället för mittbalk. Denna konstruktion förhindrar att stabilisatorn blir U-formad och skev, vilket ju oftast är fallet med den vanliga typen. När man limmar ihop den börjar man med att fästa enbart spryglarna på ritningen med nålar, varpå torsionsnäsorna limmas fast. Sist anbringas bak- och framkant.

Fenan göres av 2 mm extra lätt balsa som slipas väl med fint sandpapper. Den limmas fast på stabilisatorn sedan denna klätts och impregnerats.

Innan modellen kläs, finslipas den ytterligare och stommen impregneras med en strykning zaponlack före klädseln. Denna bör bestå av siden på kroppen och papper på vinge och stab. Om man bara har tillgång till papper kan givetvis även kroppen klädas med detta, dock bör man i sådant fall klä kroppen framför vingen med något tunt tygmateriel utanpå papperet.

Impregneringen bör som vanligt bestå av 3-4 strykningar med zaponlack. Siden bör dock först spännas med en strykning tunt balsalim.

Startkroken, slutligen, göres av någon tunn plåt, som bockas enligt detaljritningen, och på vilken lödes fast en krok av 1 mm pianotråd. Startkroken fästes i landningsskenan som borrar genom den.

Bananen

25 grader kallt vid jämtarnas VT

De jämtländska modellflygarna avskräcktes inte av kylan när de söndagen den 8 februari anordnade årets första modellflygtävling i Jämtland. Östersunds Flygklubb var arrangör och tävlingen kördes på Storsjöns is i närmare 25 (1) graders kyla.

För första gången tävlade man enligt de nya internationella reglerna med 50 meters linlängd och fem starter samt 3 minuters max-tid. Erfarenheterna från denna första tävling visar att de nya reglerna innebär enbart fördelar.

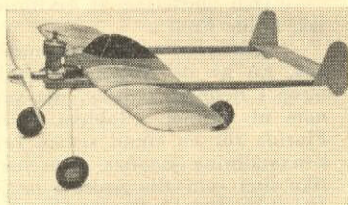
Någon termik att tala om blev det naturligt nog inte i kylan även om vädret för övrigt var fint med klar och hög luft och närapå vindstilla. Tävligen, som gick enbart i klass S-int, hade samlat flertalet av de jämtländska elitflygarna.

Östersunds oldtimer Stig Lewin, som legat i jämtlandstoppen i mer än tio år men aldrig lyckats så bra på större tävlingar, gjorde en strålände insats och vann efter en serie flygningar på i genomsnitt 2 min. 30 sek. Utmärkt med tanke på 50-meterslinan. Dagens längsta flygning roterade dock Österåsens Gösta Nilsson, som i sista starten fick en fullträff med 3.37 och gick fram till andra plats. Även för de närmast följande noterades jämna och fina tider.

Resultat, klass S-int: 1) Stig Lewin, Östersunds FK, 12 min. 29 sek.; 2) Gösta Nilsson, Österåsens MFK, 10.44; 3) Sven Åke Svensson, Östersund, 10.14; 4) Ulf Abrahamsson, Östersund, 9.50.

G. N.

NÄR DET GÄLLER MODELLBYGGE...

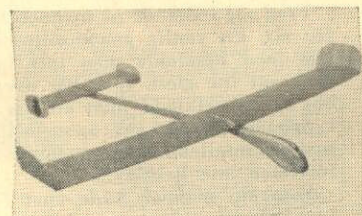


LINUS

Den nya linkontrollmodellen

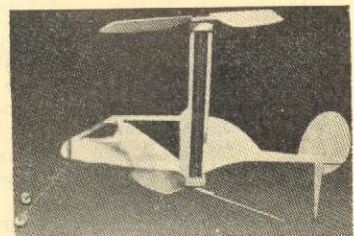
Välflygande, lättmanövrerad och lättbyggd! Spännvidd 400 mm, avsedd för 0.75-1.5 cc. motorer. Byggsatsen innehåller färdig motorbädd, fena och stabilisator, vingbakkanter med färdiga sprygelspår, tryckta balsapryglar samt färdiga ballonghjul av trä. Ritningen är otroligt utförlig, en med 35 illustrationer försedd steg-försteg-anvisning medföljer.

Pris: Byggsats inkl. ritn. kr 8:25 + porto



RÖDLUVAN

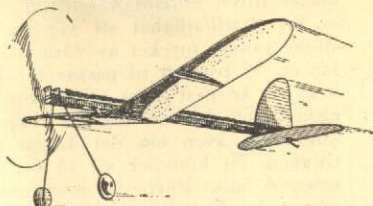
Välkänd Sl-konstruktion av Terje Larsson. Gedigen och prisbillig sats. Pris byggsats inkl. ritning kr 6:- + porto



NYHET! HELIKOPTERMODELLEN AERO-SWING

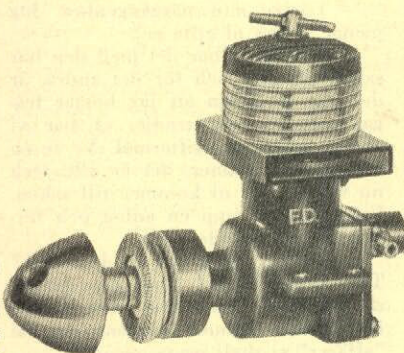
Modellen är mycket lättbyggd, alla delar äro färdiga för mont. Prima eng. gumminodsd samt ritn. och utförlig anv. medföljer. Längd 345 mm. Rotoriameter 285 mm.

Pris kr 3:85 + porto



TUMMELITEN

Marknadens lämpligaste nybörjarmodell. Mont.-färdiga delar, prima gumminotor. Pris inkl. monterings- och trimningsanv. kr 2:50 + porto



Modellmotorer!

DIESLAR

E. D. "Baby" 0.5 cc	Kr. 47:-
E. D. "Bee" 1 cc	" 48:-
E. D. Comp. Spec. 2 cc	" 63:-
E. D Mk III ser. 2, 2.46 cc	" 75:-
KOMET (nya) 2.49 cc	" 58:50
E. D. Mk IV, 3.46 cc	" 75:-

GLÖDSTIFTSMOTORER

FROG "500 GP", 5 cc	Kr. 55:-
---------------------	----------

TILLBEHÖR:

CYL. STUNTTANK i mässing, roterande ventil samt skvalpkant. Pris pr st. Kr 3:50

PÄFYLLNINGSTRATT av plast.

Pris pr st. " 1:30

PLASTSLANG

2x4 mm pris pr dm " 0:15

3x6 " " " " " 0:25

PLASTSPINNER

med metallbricka, 37 mm diam., längd 57 mm. Pris pr st. " 3:-

"TRU CUT" TRÄPROPELLRAR
För tändstift-, diesel- och glöd-
stiftsmotorer.

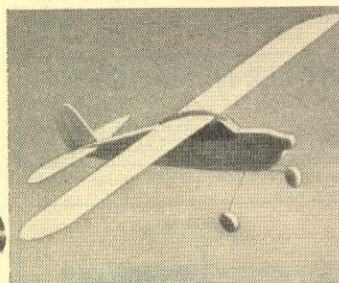
Diam.	Stigning	Lämplig för	Pris
6"	4"	Friflyg	Kr 1:75
7"	6"	"	" 1:90
8"	6"	"	" 2:-
9"	6"	"	" 2:40
10"	8"	"	" 2:50
6"	4"	Linkontroll	" 1:75
7"	10"	"	" 1:90
8"	10"	"	" 2:-
9"	10"	"	" 2:40
10"	12"	"	" 2:50
11"	6"	Frifl. o. link.	" 2:75
12"	6"	"	" 2:90
13"	6"	"	" 3:50

Jättkatalogen

106 sidor i format 220x300 mm med över 1000 illustrationer erh. mot ins. av kr. 1:25 i frimärken.

WENTZELS

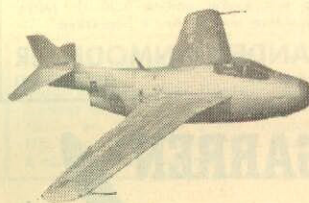
Apelbergsgatan 48, Stockholm C



GLIDCESSNA

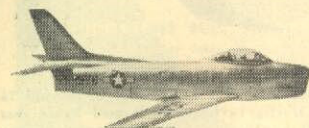
Välflygande nybörjarmodell. Som namnet anger är det ett glidplan. Alla delar är färdiga för montering, kabin i färgtryck. Pris inkl. bygg- och trimningsanvisningar Kr 1:65 + porto

AKTUELLA SKALAMODELLER



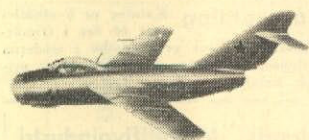
J.29 "FLYGANDE TUNNAN"

Byggsats skala 1:25*	Kr 5:50
" " 1:50**	" 3:-
" " 1:100**	" 1:40



F-86E "SABRE"

Byggsats skala 1:50**	Kr 3:-
" " 1:100**	" 1:40



MIG 15

Byggsats skala 1:50**	Kr 3:-
" " 1:100**	" 1:40

Bland övriga typer märks:

GLOSTER "METEOR"

Byggsats skala 1:25*	Kr 7:25
" " 1:50**	" 3:50
" " 1:100**	" 1:50

SAAB "SAFIR"

Byggsats skala 1:25*	Kr 4:-
" " 1:50**	" 2:50

AUSTER AUTOCRAT

Byggsats skala 1:25*	Kr 3:-
" " 1:50**	" 2:50
" " 1:100**	" 1:-

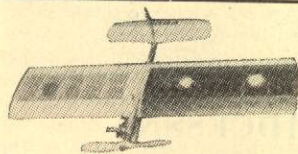
WENTZELS BALSALIM, tub Kr 0:50
Portoavgift tillkommer

* Spantbyggd
** Skiktbyggd

då umgås med en ung dam här i New York som heter Mildred Jones och att ni är intresserad av astro-

SÖKER NI NÅGOT?

Vi har mycket att välja på: Verktyg, el-motorer och mycket annat, nytt och beg. Styckegodsaff., Frejs, 14, Sthlm. T. 318430



GREGOR

linkontroll för avancerad flygning
(1-2 cc motor)

Byggsatsen innehåller bl. a. utsågad kropp och spryglar i balsa, balsa och japanpapper till klädseln, svarvade hjul, pianotråd och ritning och kostar endast 8:50 + porto. Katalog mot 50 öre i frimärken.

O. ANDERSONMODELLER
Ringvägen 13 ÖSTERSUND

CIGARREN



Gummimotormodell i klass G 1. Spännvidd 78 cm. En trevlig tävlingsmodell med kabin som erövrat 1:a placering i Smålandsmästerskapen m. fl. större tävlingar. Byggsatsen innehåller: balsalister och tryckta flak av 1:a sortering, beklädnad, kontursågad propeller, pianotråd, hjul, ritning, gummisnodd m. m.

Pris för lyxbyggsats Kr 6:50

1953 års katalog Katalog nr 6 erhålles mot 60 öre i frimärken. Innehåller massor av modeller i moderna konstruktioner, materialer m. m. till låga priser. Rek. katalogen redan i dag.

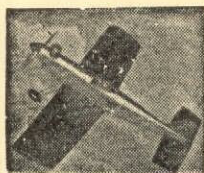
Norrlands Modellflygindustri

Sture Sandberg - UMEÅ

Sänd mot postförskott + porto:

.... st Cigarren Kr 6:50
.... st stor flaska balsalim " 1:-
.... st stor flaska dope " 1:50
.... st Katalog nr 6

Namn
Adress
Postadr. Looping



MODELLPLAN

från 50 öre st., båtbyggsatser, racerbilar, motorer m. m. Ja, allt Ni kan önska Eder finner Ni i vår stora katalog. Obs! 50.000 fullt moderna byggsatser realiserar från mindre än halva priset — jättebilligt! Sänd oss i dag 75 öre i felfria frimärken samt Edert namn och tydlig adress så får Ni katalogen omg.

TORRE HAGLUND & Co. — Avd. 11 HOFORS

nomi. Apropå miss Jones, har ni talat om saken?

— Talat om saken? Fred satte upp ett mycket förvånat ansikte.

— Förlåt min närgångenhet. Jag menar — ska ni gifta er?

— Vad tusan har det med den här saken att göra och för det andra, är det inte på tiden att jag börjar fråga nu? För det tredje, så har vi aldrig pratat om giftermål. Vi är en smula goda vänner, det är allt. Och nu vill jag att ni kommer till saken. Fred brusade upp en aning och färgen på hans kinder steg.

— Kan ni hålla tyst med en sak? Tyst som muren? Tyst om det så skulle gälla livet? Tyst även om vi inte skulle komma överens om de "affärer" vi skall prata om nu?

— Varför?

— För att det verkligen kan gälla livet. För att det ni skall vara med om att göra — ifall vi kommer överens — kommer att innebära en revolution i mänsklighetens historia. Och om företaget blir känt innan det är utfört kommer att innebära de största politiska risker.

— Politiska. Det var alltså något med Ryssland...?

— Kanske indirekt. Om företaget lyckas i dess första fas — vilket helt kan bero på er — kommer hela den politiska maktbalansen i världen att rubbas, till vår fördel. Det kan betyda en fullständig avspänning i världen.

— Nä nu...

— Okay. Bentley tog en stor klunk ur sitt whiskyglas. Sedan ställde han sig framför Fred och sade:

— Mr. Nicholson, mr. Fred C. Nicholson, vill ni göra historiens första resa ut i världsrymden...?

FRED FÅR NYTT JOBB

Man får inte undra på att Fred satte drinken i halsen och hade göra en god stund innan han återfick talförmågan. Bentley såg en smula roat på honom samtidigt som hans drag präglades av en spänd förväntan.

— Innan ni svarar behöver jag kanske förklara allt hemlighetsmakeriet kring detta sammanträffande.

Fred svarade inte. Det behövdes knappast något svar, och Bentley fortsatte:

— Det vimlar av spioner och femtekolonnare både här och över hela landet. De vet inte exakt vad som är i görningen, men de anar någonting och hur mycket vi än sökt leda dem

på villospår har de fått för sig att det är jag som håller i de flesta trådarna.

— Och slutsatsen är riktig, antar jag, fyllde Fred i.

— Riktigare än de någonsin kan ana. En av de främsta personligheterna i hemliga polisen, det var honom ni träffade i lobbyen på hotell Florida för en stund sedan, vet vilken ställning jag har, men han vet lika litet som alla andra i projektet vad detta i sin helhet går ut på.

Vi har en mycket stor stab av vetenskapsmän, tekniker och arbetare som i flera år har sysselsatts uteslutande med detta projekt, men vi har lyckats — tror jag — att hålla nästan samtliga ovetande om *helheten*. Det har inte varit lätt och kommer naturligtvis att bli ännu svårare. För min egen del är jag mer påpassad än presidenten — både från våra egna och från — "de andra". Att jag inte fått en kula mellan revbenen beror uteslutande på att de vill veta mera om projektet innan jag likvideras.

Fred såg frågande på mannen framför sig. En vanlig genomsnittsammerikan med bestämda men inte hårda drag, ett lite glest, ljus hår över en hög hjässa, välklädd utan att det föll i ögonen. Kloka grå ögon och ett snabbt intellekt. Säkert hette han förresten inte Bentley.

Som om mannen hade anat Freds tankegångar sade han:

— Ni kan kalla mig Bentley, även om jag strängt taget har ett annat namn. Bara ett enkelt namnbytte kan ställa till svårigheter för diverse kunskapare. Är ni intresserad av projektet?

Fred dröjde med svaret. Han förstod att om han sade ja, så skulle han binda sig vid mycket svåra villkor för en ganska lång tid framåt — så allvarligt var förmodligen "projektet". Om han å den andra sidan sade nej, skulle han förmodligen få utstå en uppvaktning "från våra egna" som kunde bli nog så påkostande. Och dessutom skulle han gå miste om ett äventyr som aldrig tidigare bjodits. Någon medelväg fanns tydligen inte.

— Ni förstår, sade Bentley, vi, d.v.s. mest jag, har funderat länge på den här saken som i och med att projektet närmar sig sin avgörande punkt blivit alltmer väsentligt. Det är ingen tillfällighet att jag nu avslöjar ganska mycket av våra planer för er. Vi tror att ni passar för jobbet. Det är mest fråga om personliga egenskaper, inte så mycket tekniskt kunnande, även om det är en stor tillgång. Ni kommer att få ett förtroende ännu större än mitt om ni svarar ja. Det kommer att bli en ansträngande tid och ni kommer att möta även faror — större och flera under förberedelserna än kanske senare...

Forts. i nästa nr

BREVLÄDAN

Fråga:

1. Vilka kvalifikationer behöver man för att bli antagen vid Saabs "högskola" för flygteknikerutbildning? 2. Hur mycket kostar utbildningen? 3. Hur många elever antas per år? 4. Hur stor är begynnelselönen efter genomgången utbildning och hur stor är den största avlöning man kan tänkas komma upp till med denna utbildning?

Svar:

Saabs fyraåriga högskolekurser är endast avsedda för vid företaget anställda tekniker. Utbildningen sker dels på arbetstid, dels på fritid. Några kursavgifter tillämpas inte, men med rese- och stipendieutgifter m.m. blir kostnaden för hela kursen ca 1.200:—.

Fråga:

1. Vilka är fordringarna för att man skall få delta i segelflygkurs, A-kurs, och hur mycket kostar en sådan kurs? 2. Vilket glidplan har SG-38, Baby-Falken, Grunau Baby, Sparta-Arrow? 3. Önskar veta data och prestanda för Bell-XS-1, F7U-3 "Cutlass", Avro CF-100, Lockheed Hudson, Mi-1, Gigant Me-323, Vickers 660, X-5, Sveriges första militärflygplan Blériots monoplan, Junkers F-13. 4. Finns det något reoplan under beteckningen F-48 "Thunderjet" och i så fall vilka data och prestanda har det?

Svar:

1. Läst 15 års ålder, godkänd vid läkarundersökning motsvarande körkortsprov. Kost-

naderna något olika vid olika skolor. Vid Ällesberg förra året 120 kr.

2. SG-38 ca 1:10, Baby-Falken 1:19, Grunau Baby 1:18.

3. A) Det amerikanska experimentplanet Bell X-1 är försedd med en Reaction Motors raketmotor med 2.700 kg dragkraft. Spännvidd 8,54 m, längd 9,45 m, vingyta 12,8 m², tomvikt 2.200 kg, flygvikt 6.354 kg, beräknad toppfart 1.600 km/tim. B) Amerikanska marin-jaktplanet Chance Vought F7U-3 Cutlass (t.v. två Allison J-35 med 2.540 kg statisk dragkraft plus efterförbränningseffekt) har en spännvidd av 11,78 m, längd 12,46 m, tomvikt 5.950 kg, normal flygvikt 9.100 kg, toppfart (utan efterförbränning) 1.088 km/tim., flygsträcka 2.000 km. C) Det kanadensiska jaktplanet Avro Canada CF-100 (två Avro Orenda med 2.950 kg statisk dragkraft vardera) har en spännvidd av 15,86 m, längd 16 m, normal flygvikt 15 ton, toppfart 1040 km/tim. D) Det amerikanska bombplanet Lockheed Hudson (två 1.200 hk Wright Cyclone eller Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp) hade en spännvidd av 19,95 m, längd 13,4 m, vingyta 51,2 m², tomvikt 5.690 kg, flygvikt 8.400 kg, toppfart 440 km/tim., samt topphöjd 7470 m. E) Det ryska jaktplanet MiG-15 [en Chelomey RB-45 (Nene) med 2.700 kg statisk dragkraft] har en spännvidd av 10,1 m, längd 11,05 m, tomvikt 3.775 kg, normal flygvikt 5.670 kg, toppfart 1.080 km/tim., stighastighet 53 m/sek., topphöjd 15.500 m. F) Det tyska lastflygplanet Messerschmitt Me 323 Gigant (sex 990 hk Gnome-Rhone 14N) hade en spännvidd av 55,2 m, längd 28,5 m, vingyta 300 m², tomvikt 28.010 kg, normalt flygvikt 45.000 kg, toppfart 220 km/tim. Det kunde medföra upp till 130 soldater. G) Det engelska medeltunga reabombplanet Vickers Valiant (fyra Rolls-Royce Avon med 3.300 kg statisk dragkraft vardera) har en spännvidd av ca 30 m och en toppfart av ca 950 km/tim. H) Det amerikanska experimentplanet Bell X-5 (en Allison J-35 med 2.680 kg statisk dragkraft) har en spännvidd av 10 m (normalt), längd 10,16 m, ungefärlig flygvikt 4.540 kg. Prestanda är hemliga. I) Bleriot-Nyrop, marinens (och försvarets) första flygplan, hade en 50 hk Le Rhone-motor, som gav det en toppfart av 80 km/tim. Vingytan var 16 m², men några ytterligare data har red. inte kunnat finna. K) Det tyska trafikflygplanet Junkers F 13 (en 280/310 hk Junkers L 5) hade en spännvidd av 17,75 m, längd 10,6 m, tomvikt 1.510 kg, flygvikt 2.700 kg, toppfart 200 km/tim., marschfart 170 km/tim., tjänstetophöjd 4.200 m, flygsträcka 10000 km.

4. Något plan med denna beteckning finns inte. Däremot finns ett amerikanskt readrivt jakt- och attackplan med beteckningen F-84 Thunderjet.

Fråga:

1. Det första rea-aggregat som byggdes, var det av radialtyp? 2. Den i filmen "Svindlande rymder" påstådda teorin att roden vid en hastighet av Mach 1 får omvänd verkan, äger den någon grund? 3. Vilken betydelse har negativ V-form, som t.ex. på J 29? 4. Var kan man få köpa tidningen som Saab utger på engelska (f.d. "Vingpennor"? 5. Kommer Looping att införa några ritningar på skalamodeller i spant?

Bert Hansson

Svar:

1. Ja.
2. Ja, påståendet är riktigt såtillvida att vissa roder kan få omvänd verkan inte endast vid Mach 1, utan även då kompressibilitetsstötter endast bildas på vissa delar av flygplanet. Ett inte ovanligt fenomen på höghastighetsplan är att skevroden får omvänd verkan vid högsta tillåtna Mach-tal. Att detsamma kan inträffa även med höjdrodret torde inte vara omöjligt.
3. Negativ V-form användes på höghastighetsplan för att motverka överkänslighet (i rollplanet) mot luftkytt.
4. Saab Sonics är huvudsakligen avsedd att sprida kännedom om Saab och svenskt flyg
Forts. på sid. 48

HOBBYISTER!

Begär förteckn. över flygdelar, elmtrl., elmotorer m. m. Fpl J-22 utan motor säljes 750:— ev. byte mc. 6 cyl. flygmotor 210 HK Gipsy Queen II 2.000:—. Autoteknik, Karlstad. Klipp annonsen!

MODELLFLYG

är vår specialitet. Vår katalog inneh. landets största sortering i byggsatser, motorer och tillbehör.

Jättestort supplement

med massor av nyheter, finns nu dessutom att få

HAR NI VAR 52-SIDIG FLYGKATALOG A?

Insänd errens 65 öre i frim. så erh. katalogen o. supplement! Skriv idag!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

Supplementet skickas gratis, utan rek., till gamla kunder!

TELEGRAFNYCKEL
i precisionsutförande. Slaglängd och tryck inställbara. Basplattan 19x8 cm. **34:65**

RELA 220 V växelström. 8-pol. växelkontakt. Beg. men som nytt **8:50**

UKV-mottagare

4,5x6,5x5 cm.

Byggsats och arbetsbeskr. utan rör 9:50

Färdig, provad och med rör IT4 25:50

Rör IT4 9:— Ritn. och arbetsbeskrivn. **5:75**

Mot postförskott plus frakt.

Ingenjör BERTIL AHLIN

Ångkärrsgatan 3. Huvudsta

JETMASTER — ny mästarmotor

Motorn för moderna modeller!

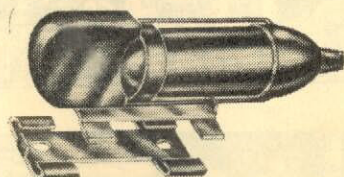
Nu kommer Sigurd Isacson med en fin nyhet — reamotormotorn Jetmaster. Den drar nästan lika mycket som den starka Jetex "200", men väger bara hälften, kostar bara hälften i bränsle och är billigare i inköp. För bara 29 kronor får Du världens modernaste och mest lättsköta modell-motor!

DRAKEN med nya MINIJET

Minijet är en effektivare typ av "Junior" rea-motor. Prova Minijet i den nya Draken — landets finaste flygande skalmodell!

1 Jetex för 10 modeller!

En Jetex-motor kan användas till 10—20 modeller, flygplan, bilar, båtar (köp ett par extra fästclips och byt med ett handgrepp). Outslitlig, ofarlig. Skruvas fast direkt. Startar alltid!



Fråga först i Din affär!

Till INGENJÖR SIGURD ISACSON, Lidingö

Sänd genast mot postförskott + porto:

MINIJET reamotor, bränsle, sv. beskr., tillbehör 12:50

JETMASTER reamotor d:o 29:—

DRAKEN, SABRE, MIG-15 för Minijet.

Spanbyggsa 4:85

MÅSEN, spanbyggt tävl-plan för Jetmaster 6:75

ÖRN-cement, STOR limtub 0:90

PRISLISTA mot 10 öre i frimärken.

Namn:

Adress:

Looping 3/53

BARNEY BAXTER

Av FRANK MILLER

Under en flygning över Stilla Havet har Barney Baxter och Gus råkat in i ett oväder. Planet skadas svårt...

Copyright: Bulls Presstjänst

VI ÄR MITT I ELÄNDET!



VILKET KAN FÖRVANDLA OSS TILL OCH DA HÖKAR PÅ ETT KICK.

NU BARKAR DET RAKT ÅT SKOGEN! BARA DET ATT VI INTE HAR NÅGON TRÄDGREN ATT HÄNGA OSS



DET BEHOVS MER ANTUR, OM VI SKA KLARA DET HÄR, BARNEY.



BARNEY LANDAR PLANET PÅ VÄGORNÄ. DE SJUNKER DOCK INTE, OCH NÄR DAGENRYR BEFINNER DE SIG TILL SIN STORR FÖRVÄNING PÅ STADIG BOTTEN

DET...DET ÄR OTROLIGT!!!

FANTASTISKT!



DET ÄR ETT LITET KORALLREY! NÄTT OCH JÄMNT OVAN VATTNET!

PRECIS!



OM DET ÄR EBB NU... VART TAR DET DÅ VÄGEN NÄR DET BLIR FLOD?



TITTA, GUS, EBBEN!

DU HAR RÄTT!



OH, DO!

NU SLIPPER VI DRÄNKAS SOM KATTUNGAR!



MEN, VAD SKA VI ÄTA — VI HAR BARA DEN HÄR TERMOSEN MED KAFFE!

DET ORDNAR SIG NOG... TITTA... EN FÄGEL!



GUS! EN FÄGEL! MAT! PRICKA HONOM!!!



DET ÄR SÅ GODT SOM GJORT BARNEY!!



KLUNK!



4-12



TITTA, GUS! DEN FLYGER SYDVART... RAKT SOM EN PIL! OCH ARG SOM ETT BI!



DET HÄNDER ATT FÄGLAR FLYGA RAKA VÄGEN HEM!

AN-TAGLIGEN HAR DEN SITT DO PÅ ETT ANNAT KORALLREV



DET KAN OCKSÅ BETYDA ATT DET FINNS LAND ÅT DET HÅLLET. GUS OCH BARNEY SPANAR RUNT HORIZONTEN OCH UPPTÄCKER EN MÖRK STRIMMA. GUS KLÄTTRAR UPP PÅ BARNEYS AXLAR...



GUS RIKTAR SINA FALKÖGON MOT DEN MÖRKA STRIMMAN VID HORIZONTEN

NÄRDEGA FÖRBYN DET ÄR... DET ÄR LAND!



PÄRMAR FÖR

LOOPING

Bind själv in Er Looping i förlaget eleganta specialpärm — en prydnad för bokhyllan. Skaffa Er den för både de gamla årgångarna och för den nya. Sänd in nedanstående kupong så kommer pärmen eller pärmarna omgående.

Till YNGVE NORRVIS FÖRLAG

Box 3063 — Stockholm 3

Sänd pärm(ar) för Looping à kr. 3:45 per st + postförskottsavgift till

Namn.....

Bostad.....

Postadress.....

PRENUMERERA PÅ

LOOPING

FÖR 1953

Skicka in nedanstående kupong så erhåller Ni tidningen från nr 1 omgående. Priset är 9:50 (+ postförskottsavgift. Ännu bättre är att sätta in 9:50 på postgiro 45 35 30. Då slipper Ni ifrån postförskottsavgiften. Skriv "Pren. Looping 1953" på talongen

Till LOOPING Box 3063, Stockholm 3

Jag prenumererar på Looping för 1953. Prenavgiften 9:50 + porto uttages mot postförskott

Namn.....

Bostad.....

Postadress.....

Nu har den kommit

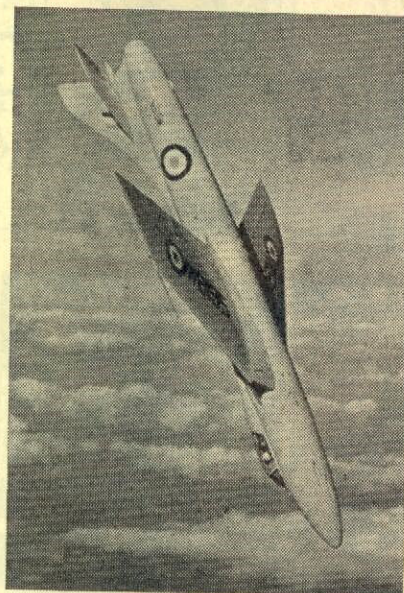
KALLA KRIGETS FLYG

Kalla krigets flyg av Hans G. Andersson gör anspråk på att vara det förnämsta samlings-verk om flygplantyper som någonsin utgivits på svenska språket

I Kalla krigets flyg får Ni veta allt om samtliga moderna flygplan i hela världen som i dag skulle gå till attack om ett nytt krig bröt ut. Allt om konstruktioner, licenser, data, prestanda och produktion.

YPPERLIGT BILDMATERIAL

Beställning kan ske på vidstående kupong. Ännu bättre är att sätta in beloppet (8:50 per ex.) på postgiro 45 35 30. Då slipper Ni ifrån postförskottsavgiften. Skriv namn och adress på talongen samt "Kalla krigets flyg"



Hawker Hunter,
ett av världens
aktuellaste
flygplan. Utförlig
beskrivning i
Kalla krigets flyg

Till YNGVE NORRVIS FÖRLAG Box 3063, Stockholm 3

Jag beställer härmed ex av Kalla krigets flyg att sändas mot postförskott omgående. Pris per ex 8:50 + postförskottsavgift.

Namn.....

Bostad.....

Postadress.....

Sagan om DE DÖENDE SVANARNA

Återigen har ett av Luftfartsstyrelsens sorgligaste dokument utkommit, "Förteckning över motordrivna luftfartyg införda i luftfartygsregistret"

Från att ha varit uppe i 389 luftfartyg (= flygplan + autogiros och helikopters) i slutet av 1948, har registret år från år minskat till 337 den 1 januari 1953.

Omkring 15 % minskning är väl inte så katastrofalt, kanske någon invänder. Men siffrorna ljuger! Läget är betydligt sämre! Av de 337 stycken luftfartyg som finns i registret är inte mindre än 62 stycken icke luftvärddiga och 16 av dem har inte varit i luften på över 5 år!

I realiteten har antalet minskats med 30 % på 4 år!

Erfarenheten visar att sådana flygplan, vars luftvärddighetsbevis utgått och inte omedelbart förlängts, sällan blir återställda i luftvärddigt skick. För övrigt väntas en ny bestämmelse, som går ut på att luftfartyg som inte varit luftvärddiga på fem år, automatiskt skall avföras ur registret.

Främsta anledningen till att sådana flygplan inte kommer i luften igen torde vara bristen på reservdelar, vilket i sin tur bl. a. beror på att de 337 luftfartygen är fördelade på cirka 80 olika typer och varianter. En annan bidragande orsak är nog även bristen på flygverkstäder. Bortsett från Saab, SAS och flygvapnets verkstäder finns det inte en enda verkstad i hela Sverige som själv kan göra en fullständig översyn på flygplan, motorer, instrument och elektrisk utrustning, inklusive radio.

Under 1952 försvann 35 luftfartyg ur registret. Vart har nu alla dessa tagit vägen? Tio har havererat, totalt eller så svårt att det inte lönat sig att reparera dem. Sex har skrotats ned, varav ett för att få reservdelar. Icke mindre än 16 flygplan har sålts till utlandet! Av dessa har sex gått till Finland, fem till Schweiz, två till Frankrike och ett till vardera Norge, Yemen (Safiren som Hagermark nödländade med i Afrika) och Japan. Det sistnämnda var en Saabee, som dock föredrog att åka båt hela vägen.

Flygvapnet har under några år haft

en Beechcraft och två Safirer civilt inregistrerade. Beechcraften, som förresten havererade på F4 för någon tid sedan då förvaltare Gunnerfeldt omkom, och en av Safirerna var med på Norsel-expeditionen till Antarktis. Dessa tre flygplan har nu avregistrerats.

Av de flygplantyper som under år 1952 för alltid försvunnit märks främst RVD 13 (SE-AOF) och VEF J12 (SE-ALB)). Båda dessa flygplan kom hit under kriget med flyktingar från Polen resp. Lettland. RVD 13, tillverkad av Doswiadezalne Warsztaty Lotnicze (uttala det, den som kan!), var ett högvingat, enmotorigt monoplan, ganska likt D. H. Puss Moth, och kunde räknas till de fula ankungarna. VEF J12 (tillverkad av Valsts Elektrotehniska Fabrika, Riga) var däremot ett av de vackraste flygplanen vi hade och såg ut ungefär som en strömlinjeformad upplaga av Klemm K1 35 D med kabin, dock utan "måsvinge".

Av den kända flygplanfamiljen Bücker har vi nu bara en Jungmann och två Bestmann kvar. Bücker Jungman och den ensitsiga versionen Jungmeister har ansetts som de bästa flygplan för avancerad flygning som någonsin konstruerats.

Samtidigt som 35 flygplan strukits ur luftfartsregistret har 28 tillkommit. Några av dessa har emellertid tidigare varit registrerade. Sju har förut tillhört flygvapnet. Av dessa användes sex Saab-17 för målflygning av civila flygbolag. En Ju 86 (B3) användes av Rikets allmänna kartverk för kartfotografering. "Tidnings-flygbolagen" har köpt en hel del av de nyregistrerade flygplanen. Albin Ahrenberg köpte t. ex. under förra året ytterli-

gare två Ju 52:or från Finland men ämnar nu sälja alla de fyra han har, bl. a. på grund av brist på reservdelar. Jordbruksflyg har skaffat sig två Miles Gemini för att leta malin med. Alla dessa flygplan är gamla beprövade typer. Det enda verkligt nya planet är SE-BUS, AB Nyköpings Automobilfabriks Piper Tri-Pacer, som presenterades i förra numret av Looping.

Allt som allt ser det ganska pessimistiskt ut för flygplanbeståndet. Av de flygplan som nu finns kvar, kommer under de närmaste åren säkert en del att säljas utomlands eller skrotas. Luftfartsinspektionens materielsektion tycks få mindre och mindre att göra.

Ett obekräftat rykte vill göra gällande att den väntade välgörande påspädningen av flygplanbeståndet i form av SK-25:or från FV kommer att helt gå våra svenska näsor förbi. Ett privat företag lär ha fått övertaga alla dessa flygplan, för att för flygvapnets räkning försälja dem utomlands!

Vore det ej på tiden att försvarsstaben och handelskommissionen tillsammans började att fundera på exportförbud för flygplan som inte tillverkats i Sverige? Samtidigt som import av flygplan underlättas genom tillfrihet. Vi har ju ingen inhemsk flygindustri som behöver skyddas, eftersom Saab inte hinner med alla de beställningar som flygvapnet skulle kunna placera där. Försök medan tiden är att skaffa Sverige de civila flygplan, som så väl kommer att behövas om det börjar brinna i knutarna!

Ohl

*

De tankegångar om exportförbud, som framföres i slutet av artikeln, får stå helt för författarens egen räkning, enär red. av princip är emot förbud. Tidningen har emellertid inte velat undanhålla dessa synpunkter, som av allt att döma delas av ganska många flygintresserade i vårt land.

Red.

Motorverkstäder och motormän

Insänd Eder motor NU för renovering innan vårruschen börjar. När det gäller motorrenoveringar rådgör med oss. Vi förfogar över en hypermodern maskinpark och specialutbildade arbetare, varför vi kan åtaga oss samtliga specialarbeten på såväl bil-, motorcykel-, båt-, gräsklippare- och stationära motorer. ☆ Svetsning och omfodring av cylindrar, cylinderfinboring, vev- och ramlagerrenovering samt f.ö. alla inom branschen förekommande arbeten till moderata priser. ☆ Välsorterat reservdelslager för mc- och lättviktsmotorer. Specialavdelning för lättviktsmotorer. Auktoriserad för renovering av Husqvarna motorer. **BEGÄR OFFERT.**

MOTOLFIRMA B. ANDERSSON

Telefon 22 01 28
Göteborg H

OPERATION COLUMBUS

Kvalificeringsomgången i Loopings jättepristävling Operation Columbus föranledde omedelbara åtgärder att öka utrymmet i Loopings postbox flerfaldiga gånger. Tävlingsdeltagandet är med andra ord mycket stort, vilket gläder oss.

Tävlingsomgång 1 som utlystes i föregående nummer var således en kvalificeringstävling. Nu kommer tävlingsomgång 2, i vilken det gäller att skaffa sig så många poäng som möjligt, vilka automatiskt uppföres på Edert kontokort, som i och med att ni deltagit i kvalificeringsomgången finnes på Loopings tävlingsredaktion.

TÄVLING|SUPPGIFT 2

S A S F L Y G
D O U G L A S
U N I T E D
A I R L I N E S
L O O P I N G
B R O M M A
K A S T R U P
F O R N E B U

De åtta vågräta orden ur förra omgångens uppgift blev just de som ses på den tävlingsfigur, vilken nu skall användas i andra omgången. (Ovan).

Det gäller nu att placera de åtta ordraderna inbördes på sådant sätt att största antalet *lodräta* ord bildas, eller rättare sagt: lodräta ord med så hög sammanlagd poängsumma som möjligt.

Poäng räknas enligt följande:

Ord	med	1 bokstav	=	2 poäng
”	”	2 bokstäver	=	4 ”
”	”	3 ”	=	8 ”
”	”	4 ”	=	12 ”
”	”	5 ”	=	16 ”
”	”	6 ”	=	20 ”
”	”	7 ”	=	24 ”
”	”	8 ”	=	28 ”

Ordraderna får placeras över och under varandra i vilken inbördes ordning som helst. Förskjutningar i sidled får också göras enligt den tävlandes egen önskan tills den figur erhålles som ger högsta möjliga poängsumma. *Ordraderna får inte klippas.*

Endast ord som återfinnes i Svenska Akademiens ordlista godkännes. Dock får böjningar av sådana ord användas. Svenska vanliga egennamn godkännes även, liksom genitivformer av dessa. Av ord med endast en bokstav godkännes endast sådana som verkligen utgör ett ord. "E" kan sålunda inte betraktas som ett ord medan däremot "T" (prepositionen) kan det. Inga förkortningar av något slag godkännes. Varje bokstav får användas endast en gång. Två ord i samma rad får således inte skjuta in i varandra. De bildade orden måste sammanhånga. Mellanliggande tomruta eller ruta med ovidkommande bokstav anses såsom stopp.

När ni har eder ordbild klar ritas den upp enligt kupongen. De ord som skall räknas "ringas in" med en blyertslinje och poängsumman för varje lodrät rad skrives under densamma. Slutligen anges den totalpoäng ni kommit fram till.

Tävlingsbidrag som icke upp-
tar uppgift om totala poängsum-
man godkännes icke.

EXEMPEL:

För att göra det hela åskådligare ger vi följande exempel med åtta ordrader av samma längd som i denna tävling men innehållande andra ord:

JANUARI
OKTOBER
SÖNDAG
DECEMBER
TORS DAG
TIS DAG
AUGUSTI
JANSSON

Av dessa kan exempelvis bildas vidstående figur:

Etapppristagare i första omgången

Vinnare av etapppriserna i första tävlingsomgången blev:

1:a pris, 50 kronor kontant, Gunnar Ericsson, Fridkullag. 22 C, Göteborg.

2:a—5:e pris, boken Kalla krigets flyg: Palle Widforss, Kinnekullevägen 48, Bromma; Ingmar Jansson, Guldmedsv. 7, Enskede; Carl-Olof Johnson, Storgatan 44 C, Skövde; Peder Mogensen, Mjölntorpssväg. 14, Djursholm.

Ett antal tävlingssvar har varit otillräckligt frakterade och belagda med lösenavgifter. Sådana försändelser utlöses *icke* av tidningen.

Om ni inte hade tillfälle att delta i kvalificeringsomgången, har ni ändå en chans att få vara med i poängtävlingen. Enligt reglerna belastas edert konto med 25 minuspoäng om ni uteblev från kvalificeringsomgången och vill gå in i tävlingen ändå. Det är således bara att sätta igång. Men börja nu.

Där får vi fram följande ord: I = 2 poäng, AS = 4 p, DE = 4 p, SA = 4 p (= 8 poäng i denna rad), SAM = 8 p, ÖN = 4 p (= 12 p i denna rad), BUKT = 12 p, NÜ = 4 p (= 16 p i denna rad), STOD = 12 p, TORA = 12 p, I = 2 p, I = 2 p (= 4 p i denna rad), ED = 4 p. Vi får alltså fram siffran 74 såsom totalpoäng i detta exempel.

Det gäller således att plocka om raderna och förskjuta dem inbördes så att högsta möjliga poängsumma erhålles. Antalet variationsmöjligheter är mycket stort.

Lösningen av 2:a tävlingsomgången skall vara Looping tillhanda senast den 23 mars 1953.

Glöm inte att skriva namn och adress tydligt på eder lösning samt att ange summa totalpoäng.

JANSSEN

TISDAG

DECEMBER

AUGUSTI

OKTOBER

TORS DAG

SÖNDAG

JANUARI

POANG

0 2 4 8 12 16 12 12 4 4 0 0

TOTAL POANG

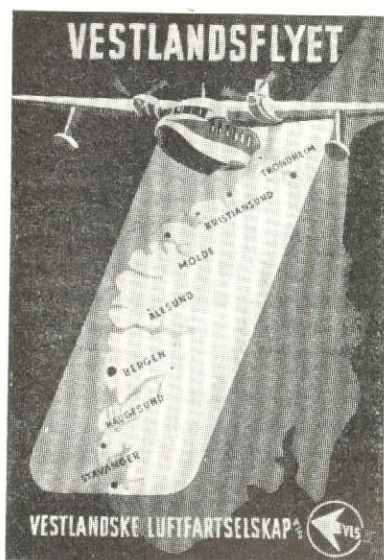
74

De fullständiga tävlingsbestämmelserna samt prislstan återfinnes i Looping nr 2/53, februarinumret.

Namn.....



Instrument- och radio-
utrustning kan erhållas
som gör det möjligt att
gå över eller igenom vä-
der som eljest skulle ha
stoppat Eder.



Kustrouter med amfibieflygplan

Norge har något som vi i Sverige fullständigt saknar — nämligen s. k. feederlines, flygföretag med reguljär trafik på lokalsträckor på vilka passagerare förs fram till större luftfartscentra, varifrån de sedan flyger vidare med de mer nationellt eller internationellt utgrenade flygbolagen.

Beteckningen feederline är ursprungligen amerikansk och det är också i USA denna typ vuxit fram i stor utsträckning efter kriget. I Europa finns det också en del feederline-företag och av dessa har Norge två

Norsk feederline i närbild

Äldst av de två feederline-bolag som finns i Norge är Widerøes Flyveselskap, som med det intimt samarbetande A/S Polarfly upprätthåller trafik mellan Bodö och Svolvær. Huvudkontoret finns i Oslo och därifrån utförs vid sidan av route-flygningen kartläggningsarbeten, taxi- och ambulansflyg och liknande över hela landet. Bolaget ägnar sig emellertid även åt en del annat, och själva flygverksamheten utgör f.n. endast 40 procent av hela verksamheten.

Det andra — Vestlandske Luftfartselskap A/S är kanske i mer utpräglad grad en feederline. Det har sålunda starkare lokal förankring och har sitt kontor i Bergen, Norges andra stad. Därifrån upprätthåller det sedan 1951 trafik dels till Haugesund och Stavanger söderut längs kusten och dels till Ålesund, Molde, Kristiansand och Trondheim norröver. På vardera routen var det sommarhalvåret 1952 daglig trafik — till Stavanger till och med två gånger om dagen. Vintern 1952—53 flygs endast linjen Bergen—Stavanger.

Förutsättningarna för denna trafik är goda, då det alltid varit en livlig trafik båtledes utmed kusten. Naturen har dessutom sört för att det inte finns några direkta landförbindelser, varför alternativet för en bergensare som vill ned till Stavanger är att göra en föralldel mycket bekväm båtresa

med "nattrutten" på nio timmar eller ta flyget på en. Valet är många gånger självklart — och det visar också Vestlandskes siffror.

Bergen är ju en sjöfartsstad av stora mått och har bland annat en av Europas djupaste hamnar. Omgivningarna består dock bara av berg och fjäll — det skvallrar förresten redan

Curt Gille

berättar här sakkunnigt om norskt reguljärt lokalflyg vars motsvarighet vi helt saknar i Sverige

stans namn om — och någon landflygplats har därför ännu inte "trolats" fram där. En flygplats är dock utsedd på Flesland, en av de klippiga halvöarna mot havet inte långt från stans centrum, och arbetet är redan igång. Enligt planerna skall det första landflygplanet kunna landa där någon gång 1954—55, om inte Atlantpaktstoppplanerna och liknande saker sätter käppar i hjulen. I första utbyggnadsetappen planeras en 1.460 meter lång bana — d. v. s. lagom för

DC-4 och DC-6. För framtida behov finns det utvidgningsmöjligheter till 2.700 meter.

Som det anstår sjöfartsstaden Bergen får sålunda dess trafikflyg tills vidare basera sin verksamhet på amfibieplan. Dessa består nu av två Short Sealand flygbåtar med plats för åtta passagerare vardera, fyra Sea-Bee för taxi- och ambulansflyg samt en Walrus, som genom sin stryktålighet och goda lastförmåga är ganska nära idealet för fraktrafik på fjordar och fjällsjöar.

Short Sealand är sålunda en amfibie — men bara halva året. Landstället är nämligen bortmonterat sommartid vid Vestlandskes operationer. På vintern kommer landstället på igen för att möjliggöra landningar på Sola med hänsyn till risken för ishindrar på Hafsford, Stavangers sjöflygplats. Denna ligger för övrigt bara omkring en kilometer från Sola och passagerarutväxlingen mellan dem sker med hjälp av en liten buss.

All flygning skedde till och med senhösten 1952 med marksikt, men i samband med att Vestlandske då för första gången gick in för att upprätthålla reguljär trafik också vintertid, installerades i november bättre radioutrustning på de två "Sealänderna", varigenom flygning möjliggjorts också under sämre väderleksförhållanden.

Sjöhävningen är, som vid alla operationer från vatten med flyg, ett annat problem. Upp till en halv meters våghöjd har Sealand visat sig kunna klara utan vidare. Vad därutöver är, är av ondo. Erforderlig startsträcka i vindstilla och med full last är 900 meter enligt ICAO-standard.

475.000 kronor från norska staten

Intaxningen till de anöringsbryggor som finns i de olika städerna utmed routernas, sker som regel så att en motorbåt möter planet ute på fjorden och bogserar in det. I Bergen, där bolagets egen "taxibåt" sköter om saken, går också uttaxningen till på samma sätt. I de andra hamnarna har vanligen den lokala stadsförvaltningen ställt båtarna till förfogande på goda villkor.

För att upprätthålla den reguljära trafiken får Vestlandsflyet för närvarande 225.000 kronor för routen Bergen—Stavanger och 250.000 kronor för Bergen—Trondheim per år i subventioner av norska staten. Dessutom ges det statligt ekonomiskt stöd för den ganska omfattande ambulansflygverksamheten — cirka 10.000 flygkilometer per år.

Taxiflyg och skolverksamhet minskar

Dessa två verksamhetsgrenar har för övrigt tillsammans med fraktflyget i stort sett ökat år från år, medan taxiflyget minskat stadigt. Siffrorna för de två första trafikflygåren visar för 1951 1.543 beförade passagerare och 96.430 flygna kilometer och för 1952 5.510 respektive 254.000.

En annan verksamhetsgren, som vid sidan av taxiflyget gått sämre än väntat, var den flygskola, som startades våren 1949. Två Luscombe och en Linktrainer inköptes och instruktör anställdes. Intresset visade sig dock vara minimalt och efter ett år avvecklades skolan och planen såldes. Linken behölls dock och användes nu vid träningen av företagets piloter.

Allt översynsarbete görs på egen verkstad av Vestlandskes eget folk. Motorerna måste dock skickas över till de Havnlands verkstäder i Leavden på andra sidan Nordsjön, allt

efter som de har avverkat lagstadgad flygtid.

Samarbetet med "storebror" SAS är bra. Vestlandsflyet har till exempel inga egna boknings- eller avräkningsavdelningar, utan dessa "detaljer" sköter SAS Bergenkontor om. Detta har gjort att administrationskostnaderna kunnat pressas ner avsevärt.

Ur SAS synpunkt kompletterar också Vestlandsflyet gott dess eget norska inrikesflygnät, då det större företaget inte trafikerar kusten söder om Trondheim. Stavanger har däremot SAS-flyg till Glasgow, New York, London, Oslo, Kristianstad, Ålborg och Köpenhamn, varför det är värdefullt för alla parter att Bergen med sina 125.000 invånare anslutits dit.

Trondheim har SAS-förbindelser hela sommarhalvåret dels till huvudstaden och dels norröver. Detta gör att Vestlandske Luftfartsselskap på sätt och vis kommit att bli en av de felande länkarna i norsk och skandinavisk luftfart.

Vestlandske trafikerar router längs norska kusten med två Short Sealand amfibieflygplan, samma typ som syns på bilden



Ny svensk variometer

Uppfinningar och nykonstruktioner inom svenskt segelflyg är vi inte bortskämda med. Så mycket roligare är det när det någon gång dyker upp en sådan. Nu har Lars Johan Söderström i Eskilstuna, efter att noggrant ha prövat sin idé i hela åtta år (!) offentliggjort en ny variometer som han konstruerat och som lär vara mycket bra och i åtminstone vissa avseenden helt överlägsen tidigare konstruktioner när det gäller segelflyg.

Den nya variometern består av en dosa som står i förbindelse med ett utjämningskärn samt med fria luften genom två kapillärrör. Mellan dosan och instrumentets fasta del är ytterst

tunna höger- och vänstervridna band fästade. På mitten av banden, där deras vridning växlar, är en lätt visare av glas fästad. Genom dosans rörelser sträcket och förlänges banden, varvid vindingarna hos banden minskas respektive ökar. Visaren får härigenom sin rörelse.

På grund av den obetydliga vikten hos de rörliga delarna erhålles en så gott som friktionsfri utväxling till visaren. Härigenom kommer visarens utslag utan eftersläpning och visar således exakt stig- och sjunkhastighet.

En nyhet är vidare anordningen med de två kapillärrören. Om luften från dosan och utjämningskärlet får passera genom båda rören, gör visaren ett visst mindre utslag. Genom att stänga till ett av rören, vilket sker med en kran, stryps luftströmmen från dosan och utjämningskärlet, vilket gör att dosan får större rörelse. Visaren kommer härigenom att göra stora utslag vid små höjdförändringar. Visartavlan är därför försedd med två skalor, en för "grovstig" och en för "finstig".

Graderingen är utförd så att 1 m/sek för "finstig" och 5 m/sek för "grovstig" motsvaras av ca 16 mm utslag på visarspetsen.

Instrumenten har som sagts pröfvats i åtta år och har befunnits fungera bra. Bland annat har chefsinstruktören för segelflyget, Bengt C:son Berg-

man, prövat variometern i luften och är mycket nöjd med den.

Nu är det meningen att en mindre tillverkning skall sättas igång så att instrumentet kan komma hela vårt segelflyg till godo, men för detta fordras bland annat typgranskning mm från luftfartstillsynens sida. KSAK:s segelflygavdelning har tagit upp saken och skall försöka forcera den. Det skall bli spännande att få prova Lars Johans variometer. Hoppas att inte byråkrati och formalism hindrar för länge.

Västerås får segelflyg-SM i juli

Nu är det bestämt att årets segelflyg-SM skall gå i Västerås på Johannisbergs flygplats och med Västerås flygklubb som medarrangör. Vi har inte haft något segelflyg-SM sedan 1949, då Tage Löf och Billy Nilsson etablerade sin strålände fight, så det är faktiskt på tiden att vi försöker kora en mästare igen.

Man har räknat med att kunna ta max 15 deltagare och fler kommer väl knappast in fråga. Flygvapnet ställer förmodligen inte upp, men det kan nog tänkas att åtminstone någon av de gamla salta FV-rävarna försöker komma med på ett hörn i alla fall. Vi vet till exempel att Sven Alin mycket gärna skulle vilja visa vad han duger till ännu en gång — och det är som bekant inte lite. Pelle Persson har varit i Etiopien i tre år men kommer hem till Sverige fram på vårkanten. Han har redan hört sig för om möjligheterna att få vara med

Forts på sid. 43

 **RES VÅREN
TILL MÖTES**

Följ med på Svenska Resebyrås 15-dagars-resa till Nordafrika. 2:dra klass till Malmö—Paris—Malmö. Flyg Paris—Alger—Paris.

Utflykt i öknen till oasen Bou-Saâda.
Kamelritt ut i öknen m. m.

EN RESA I HÖG KLASS

Närmeare upplysningar erhålles från

SVENSK RESEBYRÅ
Jugfrugat. 30, Stockholm Ö. Tel. 60 14 69
Obs.! Vårt fullständiga program för sommarens resor utkommer inom kort.
Rekvirera redan nu.

I Loopings nya giv
är treman ett äss

Vi hjälper gärna Er
med all slags reklam- och affärstryck

ATELJE OCH FÖRSTKLASSIGT
BOK- OCH OFFSETTRYCKERI
STÅR TILL EDER TJÄNST

Specialiteter:

Stillfilm och industri- och rönt- genteckningar

Sök **treman** reklam och tryckeriagentur
Surbrunnsgatan 2 A STOCKHOLM Ö Tel. 31 01 43 och 82 20 71

FLYGLÄRARE, SEGELFLYGINSTRUKTÖR

erhåller anställning. Ansökan med uppgift om utbildning, tillträdesdag och löneanspråk sändes till *Aeroklubben i Malmö, Malmö 8.*

Planera sommaren för flygning i Dalarna

1 Kranich, 1 Weihe, 2 Baby, 3 SG-38, 1 Sk 12 för bogsering samt 1 Piper Cub för motorflygning står till Ditt förfogande. Stort fält, badplats, bra mat och inkvartering. Skriv en rad NU till Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Pa Borlänge, så återkommer vi med närmare upplysningar

Visste Ni att
plaströr
kan användas till

en mångfald industriella ändamål. Med plaströr kan kombinationer med följande egenskaper erhållas: låg vikt, god korrosionsbeständighet, genomskinlighet, vackra färger med obegränsat färgval, god bearbetbarhet, goda möjligheter för formning (böjning etc.), värmebeständighet upp till 100° C, god beständighet i kyla, hög hållfasthet, dimensioner från 1 till 100 mm med varierande godstjocklekar. Leverans kan ske i oskarvad längd upp till

flera hundra meter. Metallverken har nyligen på sitt tillverkningsprogram tagit upp rör av celluloacetat, celluloacetatbutyrat, polyeten, polystyren och polyvinylklorid. Typiska användningsområden är: vätskeståndsrör för hydroforer, oljebehållare, bryggerikärl m. m. — rörledningar för mejerier, bryggerier, livsmedels-, kemiska- och galvaniska industrier — vattenledningar inom jordbruket, bevattningsanläggningar o. dyl., för trädgårdar, växthus o.s.v. — elektrisk industri, radioindustri samt för medicinskt bruk.

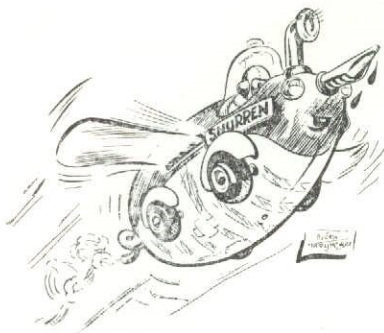
AB SVENSKA

PLASTFÖRSÄLJNINGEN:
UPPLANDS-VÄSBY
TFN 0760/30130 Riks SIGTUNA 30130



METALLVERKEN

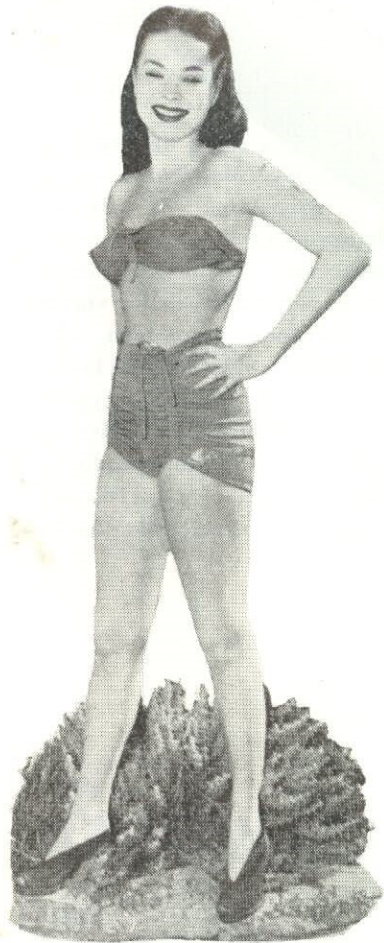
STOCKHOLM · GÖTEBORG · MALMÖ
JÖNKÖPING · ESKILSTUNA
SUNDSVALL



Snurren har som man kunde begripa väckt inte bara intresse utan även uppståndelse på sina håll. Konstruktörskontoret i Visseltofta är överlupet med förfrågningar om de tekniska detaljerna och red. i sin tur är överhopad med förslag till uppdrag för ekipaget.

Ett av de originellare inslagen i brevsfloran kring Snurren är ett som kommer från en läsare, vilken vid åsynen av den senaste artikeln blev så till sig att han måste läggas in på lasarettet i Kristianstad. Och ändå är personen fältflygare.

Efter att ha hämtat sig något har



RADIOSTYRD SNURR

- **Snurren icke kem-fri från humor**
- **Kungl. humoristiska labbet analyserar**
- **Stan Fedder gillar vibrakopter**

personen sammanfattat sina synpunkter i ett vänligt brev, vari han primo anser det sorgliga med Looping vara att den börjat innehålla en hel del om en snurrig skapelse som kallas Snurren. Pro secundo anser han att artiklarna på snurrsidan är lika snurriga som Snurren och tillika kemiskt rena från humor.

Här ber vi få protestera. Rätt skall vara rätt. Vi har vid en analys utförd av Kungl. humoristiska försöklaboratoriet i Visseltofta konstaterat tydliga — om än inte grave-rande — spår av humor i samtliga de artiklar om Snurren som hittills inlutit. Laboratoriechefen framhåller visserligen att dessa spår kan härstamma från främmande partiklar och sålunda vore att betrakta som föroreningar, men det är just detta vi tar intäkt för att brevskrivaren tar för stora ord i pennan. Kemiskt ren från humor är således inte Snurren.

Vi går så långt i vår uppfattning om renlighet i detta fall att vi till och med vågar påstå att inte heller brevskrivaren är kemiskt fri från humor, även om han går och inbillar sig detta. Vi vågar oss nästan på att bevisa motsatsen, hur djävult det än kan låta. De flesta människor lider av humor, även om många — och brevskrivaren är kanske en av dem — är omedvetna därom.

Pro tertio anser brevskrivaren att Snurren har många finesser (riktigt konstaterat) och fortsätter: "Vi kan gärna kosta på den en finess till — radiostyrning. Sedan är det en lätt sak att styra den till Lapplands djupaste dyhål och låta den där försvinna ner, så att ingen kan skriva om den mer."

I vårt rättfärdighetsnit fråga vi nu: Är inte detta ett utslag av en synnerlig egoism? Här ligger ni skönt ombäddad i Kristianstad, långt ner i söder alltså, och skickar på de stackars lapparna en för eder ytterst förhatlig tingest. Åh nej, käre läsare. Så lätt går det inte. Vi skall nog

montera in radiostyrning på Snurren, men inte för att skicka den att försvinna i Lappland. Kanske vi i stället rent av skickar den till Kristianstad! Snurren behövs som ett litet oroselement.

Och så hoppas vi dels att vi inte varit för roliga, dels att ni snart kryrar på er.

Historien om det amerikanska flygsäkerhetsfrämjandet och idén att låta konstruktörerna av Marylyn Monroes baddräkter också konstruera flygplankabinerna för att öka sikten och säkerheten, har utlöst massor av energi. Red. har fått många goda råd samt uppgifter på ett flertal andra konstruktörer som kan anses stå väl i klass med dem som gör Monroe-baddräktarna. En av rådgivarna bifogar en bild av den 19-åriga Buff Cobb och påpekar, inte utan grund, att även denna konstruktion bjuder maximum av sikt utan att säkerheten på något sätt blivit lidande. Snarare tvärtom.

Hur som helst; intresset för saken är mycket stort och vi gläder oss åt att ha kunnat bidra till en eventuell utveckling på detta område.

Snurren har gjort ett besök hos Loopings nye medarbetare, Stan Fedder, av vilken Looping till ett oersonligt högt pris köpt följetongsrätten till äventyrshistorien "Projekt Cassiopeia". Denne Stan Fedder har

Forts. på sid. 48



19-åriga Buff Cobb vore kanske något för Saabs konstruktörer att titta på vid planeringen i fortsättningen

Äre-veckan

Det börjar dra ihop sig till årets Äreveckan för segelflygarna. "Vågsegelflygläget" där blir som tidigare omtalats 28 mars—6 april. Chef för det hela är tandläkare Sven Dahl i Östersund, som tillika är ordförande i Östersunds Flygklubb, vilken väl får sägas komma att dra det tyngsta lasset.

Bengt C:son Bergman blir teknisk chef och svarar för flygsäkerheten. Till sin hjälp har han trafikledaren på F 4, Torleif Gummesson, och Lenart Ståhlfors på KSAK.

Vidare blir det som tidigare nämnts ett helt uppbåd av expertis. Dr Arne Frykholm kommer från Flyg- och navalmedicinska nämnden. Från SMHI kommer dr Nyberg med ytterligare två eller tre meteorologer och utrustning. Från Tekniska Högskolan kommer dr Merbt, specialist på meteorologiska beräkningar, med ett par medhjälpare. SAS skickar sin Sven-Göran Olhede, som eventuellt får ytterligare ett par SAS-meteorologer till hjälp. Gidde Karlsson från Luftfartsstyrelsen kommer väl också och säkerligen också en hel del andra mer eller

mindre prominenta segelflyg- och vadersakkunniga.

Skriftligt anmälda är nu fem klubbar: Östersund kommer med 20 man, 4 segelflygplan och 4 motorflygplan. Från Eskilstuna kommer 12 man, 2 segelflygplan och 1 motorflygplan, från Linköping 8 man och 2 segelflygplan, från Sundsvall 5 man och 1 segelflygplan samt från Arboga 2 man och ett segelflygplan.

Dessutom har en mängd enskilda segelflygare anmält intresse för Äreläget.

Västerås får... *Forts fr. sid. 40*

i SM-leken. Svenske rekordhållaren Alf Hedman är ett annat namn som kan bli aktuellt i detta sammanhang och sedan har vi en hel lång rad av goda klubbflygare med Tage Löf och Billy Nilsson i spetsen. Vi tror det bör kunna bli ett båda bra och spännande SM. Västeråsklubben brukar ha förmåga att göra det trevligt för sina gäster, fältet är bra och läget ur termiksynpunkt inte alls så dåligt som man tidigare velat göra gällande.

SM kommer att gå under tiden 8—18 juli. Det blir de obligatoriska grenarna distans med höjd, målflygning

och hastighetsflygning på rakbana. Dessutom funderar man på att åtminstone försöksvis lägga in distansflygning på tur och returbanda samt hastighetsflygning på 100 km triangelbanda.

Tävlingsledare blir chefsinstruktören Bengt C:son Bergman. Inbjudan till tävlingen utgår i mars och anmälningarna skall vara inne senast den 15 maj.

SPF-TRÄFF

Pilotföreningen anordnar en pilotträff på KSAK, Malmskillnadsgatan 27, fredagen den 13 mars kl. 19.30. Utländska piloter på tillfälligt uppehåll i Stockholm skall inbjudas. Sedvanliga arrangemang.

Klubbmästaren

RUDOLF ABELIN har av Verkställande utskottet invalts i KSAK:s segelflygkommitté. En ledig plats i kommittén är tills vidare vakant.

Var med i jättepristävlingen OPERATION COLUMBUS

Även om ni inte deltog i kvalificeringsomgången (Looping 2/53) kan ni gå med i tävlingen nu. Se vidare på sid 36 i detta nr!



TILL EDER TJÄNST

En lyckad bild kommer sällan till av en slump. Goda hjälpmedel och noggranna förberedelser är nödvändiga för att nå ett gott resultat. Vår kunniga personal står alltid till tjänst vid val av kamera och tillbehör samt med råd och upplysningar

Var Ni än bor kan Ni sända oss Edra negativ för framkallning, kopiering, förstoring och retuschering. Vi garanterar ett snabbt och omsorgsfullt arbete.

Kameror, film, filter, stativ, mörk-rumsutrustningar och övriga fototillbehör i största sortering.

Har Ni något fotoproblem tillskriv oss gärna.

Medlem av Fotohandlarnas riksförbund.

NORRA FOTO

NORRTULLSGATAN 67 · STOCKHOLM VA · TELEFON 33 63 19

FÖR MÅNGA TYPER I FV

För en tid sedan läste man, till sin oerhörda förundran, i en av de större huvudstadstidningarnas flygspalt, att Hawker Hunter skall bli A-paktens jaktplan — kanske också Sveriges (!) Vederbörande flygspaltsförfattare, som man måste anta är initierad, lade sedan ut texten om Hunters och Swifts möjligheter och konstaterade bl.a. att om NATO föredrar Hunter, så får vi köpa Swift — och tvärtom.

Man frågar sig osökt: *varför* skulle nu Sverige köpa Hunter eller Swift? Är det möjligen så, att flygledningen har råkat ut för vad man skulle vilja kalla typraseri? Tag en titt på FV:s typregister just nu! Man kan utan svårighet räkna till över tjugo olika typer och versioner. För ett så litet land som Sverige med dess begränsade resurser, borde det väl vara en fördel, om man kunde *standardisera* flygplanbeståndet en smula.

Vore det inte bättre, om man i stället för spekulationer angående engelska köp, kunde *forcera fram* Tunnan och Lansen? Då vinner man också, att pengarna stannar inom landet. Och på tal om Tunnan: *varför* skall man plöttra bort de Tunnor som med stor möda pressats fram, på *både* jakt- och attackflottiljerna? Det är säkert ett problem, som sysselsätter mer än en flyg- och försvarsintresserad svensk. Man tycker att det vore bättre om Tunnorna verkligen tilldelades jaktflottiljerna, så att vi inom rimlig tid fick ett verkligt slagkraftigt jaktförsvär. Attackflottiljerna skulle i stället kunna utrustas med de Vampires som då blir lediga, till dess Lansen blir klar för serieleverans. 28:orna skulle säkert duga riktigt bra under väntetiden och dessutom har man en känsla av att det skulle vara hälsosammare för åtminstone de 18-utrustade förbanden, om man först fick övergå till ett reoplan med måttlig hastighet.

För att återvända till typraseriet, så är Östgöta flygflottilj ett, visserligen extremt, men dock exempel på detta. Förbandet har sedan 1945 haft följande typer: S 14, S 17, S 18, J 9, J 22, J 28A och nu senast J 29. Ett par av dessa har visserligen inte varit huvudtyper, utan har ingått i utrustningen så där i största allmänhet,

men det blir i alla fall i genomsnitt *en typ per år!* Vilka påfrestringar detta ideliga flygplanbyte inneburit för såväl den flygande som markpersonalen, förstår var och en, och förbandet är värt en eloge för att det kunnat hålla olycksfrekvensen nere vid så gott som 0.

Och nu är det alltså meningen att vi skall begåvas med Hunter eller Swift för 80 miljoner kronor. Är det möjligen F 3 som skall nyutrustas igen? Man tycker sig se flyglednin-

Flygsinnad skattebetalare
uppmanar flygledningen att
fundera på statsfinanserna.
Flygvapnet ger svar på tal.

gen sittande försjunken i studiet av utländska broschyrer, sägande: vi tar 80 av den här sorten och 75 av den här sorten. Och så 25 av den, tack. Staten betalar! Allvarligt talat: man måste för finansministerns, skattebetalarnas och FV:s egen skull hoppas, att den i inledningen citerade flygskribenten måtte ha grundligt misstagit sig! Om inte, hur skulle det vara, om herrarna i flygledningen även funderade en smula på det statsfinansiella läget?

Flygsinnad skattebetalare

★

Artikeln har tillställts Flygvapnet för en eventuell kommentar. Här nedan följer denna:

Signaturen kritiserar vad han anser vara en splittring på alltför många flygplanstyper i flygvapnet. Till det kan först sägas, att flygvapnet har många olika uppgifter, som kräver ett flertal olika flygplanstyper. Därtill kommer den snabba tekniska utvecklingen, som tvingar fram nyskaffning av materiel, om vi inte skall komma alldeles på efterkälken. Vad skulle "Flygsinnad skattebetalare" ha sagt om flygvapnet köpt så stora serier av de krigsflygplan som fanns att få vid krigsslutet att de fortfarande utgjort FV:s ryggrad?

Exemplet F 3 är synnerligen missvisande. Den tidsperiod exemplet omfattar inrymmer övergång från pro-

pellerdrift till readrift och dessutom från spaning till jakt. Fallet F 3 är alltså på intet sätt karakteristiskt för läget i flygvapnet av i dag. Däremot kan exemplet tjäna som illustration till de svårigheter som möter när det gäller att skaffa en i möjligaste mån enhetlig och samtidigt modern flygmateriel.

Standardisering i den mån den är möjlig och lämplig är en av riktlinjerna vid flygvapnets materielanskaffning. Resultat: dagjaktflyget är nu utrustat med endast två flygplantyper, nämligen J 28 Vampire och J 29. Nattjaktflyget håller på att få J 33 Venom, som är en utveckling av Vampire. Två attackflottiljer kommer att få A 29, en version av J 29. Endast två typer av reamotorer är i bruk, nämligen Goblin och Ghost.

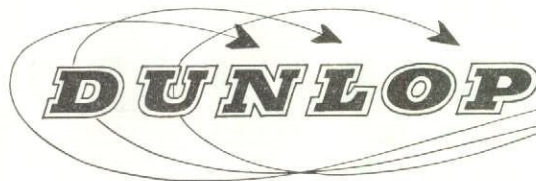
Anledningen till att attackflyget i väntan på A 32 Lansen får J 29 i stället för J 28 är, att den förra flygplantypen har avsevärt bättre prestanda även som attackflygplan.

Materielanskaffningen kan emellertid inte bara gå ut på standardisering. Förutom den specialisering som flygslagens olika uppgifter medför måste flygplanen ersättas rytmiskt. Specialiseringen kan sägas vara både vertikal (flygslagen) och horisontal (åldern).

Att förvandla flygvapet till en enda halvgammal blandning skulle inte vara försvarligt. Detta inte minst ur den skattebetalarsynpunkt som signalen liksom vi alla har all anledning att beakta: ett till stora delar omodernt flygvapen är ett dåligt flygvapen och följaktligen även ett dyrt flygvapen. Materielen måste anskaffas vid lämpligaste tidpunkt, och den måste vara modern och väl avpassad för sitt syfte.

Om flygplanen sedan är svenska eller utländska är av mindre betydelse. Lyckligtvis har vi här i landet en förstklassig flygindustri, som förser flygvapnet med huvuddelen av dess flygplan. Men SAAB kan inte göra allt, och det vore synnerligen oklokt att inte, när det behövs, begagna tillfälle till köp i utlandet. Så gjorde vi t.ex. vid övergången till reoplan (med J 28 Vampire), vid uppsättningen av nattjaktflyget (med J 30 Mosquito) etc. Endast det bästa är gott nog — och det bästa skall finnas på plats i rätt tid.

Flygstabens pressektion



Flygplansdäck
Hjul
Bromsar
Pneumatisk och
hydraulisk
utrustning



DUNLOP RUBBER CO AB · NORRKÖPING · AVD. AERO. TEL. 36 530



ÖVERSIKTEN

Japanskt intresse för Dovern

Vampires till Finland

Ryska baser vid norska gränsen

Ryskt reatorpedplan

En Stratojet om dagen



★ **VICKERS 1000** är "arbetsnamnet" på ett nytt engelsk militärt transportplan, utrustat med fyra Rolls Royce Conway reamotorer. Ett av de första readriva militärtransportplanen i världen och i varje fall britternas första. Vickers-Armstrongs har fått tillstånd att påbörja prototyparbetet på planet, vilket — såsom framgår av teckningen — blir ett lågvingat plan ganska likt "Valiant". Några prestandauppgifter finns givetvis inte tillgängliga, men spännvidden anges till "cirka 140 fot" — omkring 42,5 meter. Längden beräknas till ungefär 44,5 m. Samtidigt meddelar Vickers att firmans också har en civil version — ett reatrafikplan alltså — under utarbetande, som förmodligen är att betrakta som en variant av Vickers 1000. Den civila versionen går under beteckningen V. C. 7 och beräknat ta upp till 150 passagerare.

★ **DOVERN**, den svenska reamotorn som inte ansetts duga för vårt nya attackflygplan Lansen, sägs nu vara föremål för intresse från japanskt (!) håll. Obekräftade rykten uppges att förhandlingar har inletts mellan Japan och STAL i Finspång.

★ **NY MARKRADAR**. En helt ny typ av "ground radar trainer", delvis konstruerad av brittiska försörjningsministeriet och utvecklad av Marconi's Wireless Telegraph Co, skall börja tillverkas inom kort. De första exemplaren beräknas kunna levereras redan i slutet av detta år.

★ **FINLAND HAR FÅTT** sina första Vampires. I slutet av januari levererade De Havilland tre Vampire 52 till finska flygvapnet. Det är de första reoplanen Finland någonsin erhållit.

★ **ENDA ST RAKETPROJEKTILER**, utan vare sig kulsprutor eller kanoner, lär F-86D Sabre och CF-100 Canuck Mk 4 vara utrustade med.

★ **BOEING B-47 STRATOJET** tillverkas nu i "mer än ett exemplar om dagen", enligt vad som uppges från USA.

★ **CANBERRA** har lagt ett nytt rekord till sina många tidigare. Nu har planet avverkat sträckan London—Darwin i Australien på 22 tim. 2 min. Det tidigare rekordet sattes 1946 med en Lancaster och lydde på 45 tim. 35 min.

★ **10.000 ATLANTFLYGNINGAR** har MATS (Military Air Transport Service) gjort sedan dess Atlantic Division startade den 1 januari 1950. Det 10.000:e Atlant-hoppet gjordes den 28 januari i år mellan Westover i USA och Frankfurt.

★ **BEA-TRAFIK Stockholm—London** varje dag har etablerats från och med den 15 januari, då det brittiska flygbolaget ökar trafiken med en Elisabethan i vardera riktningen dagligen Stockholm—Köpenhamn — London — Köpenhamn—Stockholm.

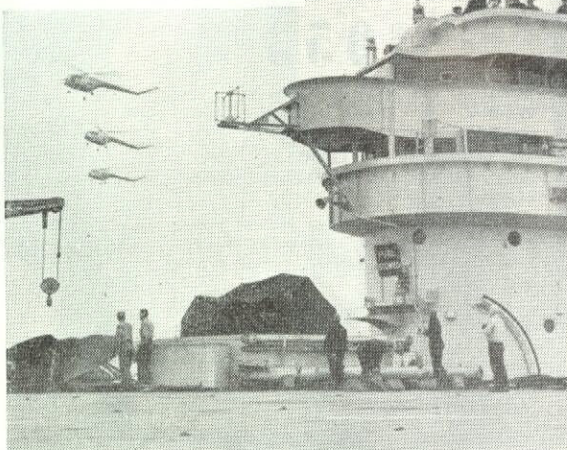
★ **IDLEWILD**, den stora flygplatsen vid New York, skall få en ny

jättehangar enligt beslut av Port of New York Authority, som driver flygplatsen. Hangaren är närmast avsedd för motoröversyner och kommer enligt beräkningarna att kosta 2,7 miljoner dollar. Den skall vara färdig att tas i bruk redan i höst.

★ **LUFTFARTSSTYRELSEN** fyller i år 30 år. Det var nämligen den 1 januari 1923, som luftfartsärendena samlades på en särskild byrå inom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Lfs har nu över 500 personer direkt eller indirekt anställda.

★ **VICKERS-ARMSTRONGS** har nyligen träffat överenskommelse med det brittiska flygbolaget BEA om leverans av 12 flygplan av typ Vickers Viscount 800. Denna variant av Viscount skiljer sig från Viscount 700 huvudsakligen genom den längre flygkroppen, varigenom bland annat antalet passagerare kan ökas från 48 till 66 och startvikten till 65.000 lbs. Motortrustningen skall också ändras till en utvecklad variant av Rolls-Royce Dart, kallad R.Da. 5 på ca 1600 hk. Leveransen av de 12 flygplanen beräknas vara klar till oktober 1955. BEA sägs ha ytterligare åtta Viscount 800 "på hand".

★ **TRE BRISTOL SYCAMORE** helikoptrar har nyligen levererats till australiska flottan. Helikoptrarna landade samtidigt på hangarfartyget Vengeance i Weymouth för vidare befordran till Australien, där de skall användas för ambulans- och förbindelsätjänst.



★ **EN VICKERS VISCOUNT 700** lämnade Wisley-flygplatsen utanför London den 13 februari för att flyga till Montreal i Canada för prov. Trans-Canada Air Lines har beställt 15 Viscounts för sammanlagt 11,5 milj. dollar. Viscount är det första turbinplanet i tjänst i Nordamerika, och dess flygning över Atlanten den första som någonsin gjorts av ett sådant plan.

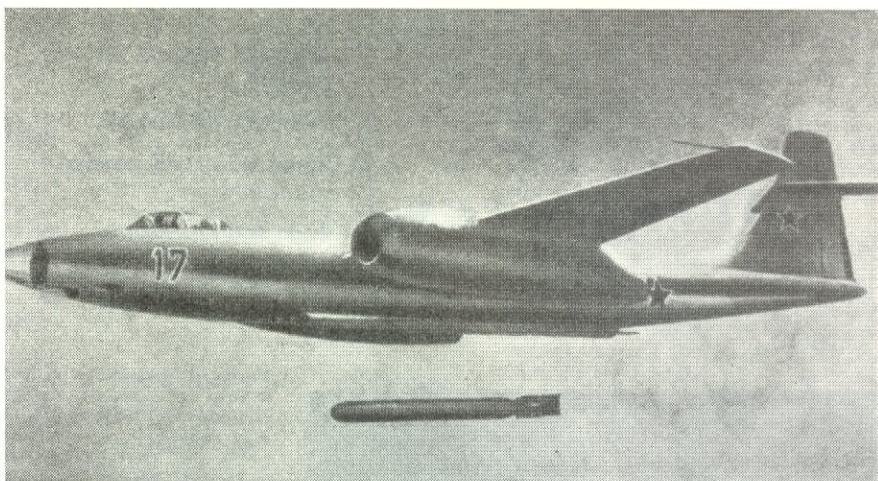
★ **REATRAFIKPLANET COMET** sätts den 3 april in i reguljär trafik mellan England och Japan av BOAC, som därigenom drar ner restiden mellan London och Tokio från normalt 86 till drygt 33 timmar. Linjen skall till en början trafikeras med en tur i vardera riktningen i veckan för att redan i mitten av månaden utökas till det dubbla.

★ **RYSKA FLYCBASER** lär enligt Oslo-tidningen Morgenposten ha etablerats nära norska gränsen. Således uppges tidningen att en bas befinner sig 64 km norr om Petsamo, en — och den största av fem baser nära norska gränsen — befinner sig 25 km sydväst om Petsamo. Samtliga dessa fem baser har banor på över 1800 meter. Samtidigt uppges Morgenposten att Sovjet har minst 50 militärbaser inom Kandalaksha—Murmansk-området med totalt 900 flygplan stationerade.

★ **JOHN CUNNINGHAM**, De Havillands världsberömda provflygare, har nu nått upp i hela 1000 flygtimmar på Comet, världens första reatrafikplan. Siffran nåddes i början av februari. Provflygningarna med Comet påbörjades den 27 juli 1949. De exemplar av Comet som nu hunnit levereras har redan avverkat över 11.000 flygtimmar.

★ **TUPOLEV TU-12** är beteckningen på ett nytt ryskt reatorpedplan (!) som nu lär vara under serietillverkning. Det ryktas till och med att förband av planet redan lär vara uppsatta i östersjöområdet och i Ishavet. Enligt östtyska uppgifter lär planet ha tre mans besättning och beväpningen uppges bestå av 6 kanoner, varav fyra är fjärrstyrda.

Uppgiften om ett readrivet torpedflygplan är smått sensationell, då tidigare erfarenheter har givit vid handen att torpedfällning endast är tänkbar vid mycket låga farter. Frågan är alltså hur ryssarna bär sig åt att konstruera torpeder som håller för fällning från reoplan — och som tröfflar målet! Om inte uppgiften är rena svamlet, är förhållandet troligen detta, att ryssarna konstruerat ett reabombplan, som under vissa förhållanden kan användas för torpedfällning mot ubåtar eller obebäpnade handelsfartyg. Detta förutsätter emellertid antingen att ryssarna fått fram helt nya torpedkonstruktioner eller också har mycket goda lågfartsprestanda på TU-12. Enligt bilden — som troligen är en väl gjord teckning — är TU-12 ett mycket vackert plan.



★ **INGEN ÅTERVÄNDO.** Bilden visar en katapultstart med en North American FJ-2 Fury från det amerikanska hangarfartyget Coral Sea. I nästa ögonblick är planet "över kanten" — och flyger! Lägg märke till den öppna huven. FJ-2 Fury serietillverkas för amerikanska flottan och gör drygt 1000 km/t. Beväpningen är fyra 20 mm akan.

★ **20.000 FLYGTIMMAR** har captain Jason Hazzard i Australian National Airways nu kommit upp till. Han är den andra australiska trafikflygaren med denna imponerande flygtid. Hazzard (inget bra namn på en trafikflygare) är 39 år gammal och började flyga vid 22.

★ **NYA VÄRLDSREKORD.** FAI har nu godkänt såsom nytt hastighetsrekord amerikanen James S. Nashs notering från den 19 november 1952 med 1.124,137 km/t.

I hastighet på 100 km bana för lätta flygplan under 500 kg startvikt har italienaren Iginio Cuagnellini satt nytt världsrekord med 249,861 km/t. Flygplan: Ambrosina G. F. 4 Ronone med en 90 hk Continental motor.

I klass C-2.b (sjöflygplan med en startvikt mellan 600 och 1200 kg) har amerikanen Charles S. Davis satt nytt höjdrekor med en Super Cub på flottörer. Den nya rekordhöjden lyder på 8.006 m.

★ **RICHARD H. JOHNSON, USA,** har nu fått sitt nya världsrekord i hastighetsflygning på 100 km

triangelbana godkänt av FAI. Rekordet som lyder på 84,919 km/t sattes den 28 augusti 1952 med RJ-5, samma plan som han finaldagen i segelflyg-VM i Madrid blev suverän etta med i sista hastighetsmomentet.

★ **FRANSKA ARMÉN** tänker nu börja segelflyga, enligt vad som meddelas från Paris. En överenskommelse har träffats mellan franska Aeroklubben och arméministeriet som innebär att militära segelflyggrupper skall bildas och som skall flyga med flygklubbarnas materiel och delvis i deras regi. Armén säger att det är ett militärt intresse för armén att segelflygning äger rum inom dennas ram, vad det nu kan innebära. Man kan tänka sig att armén vill "flyguppfostra" sådan personal som sedermera skall utbildas till luftlandssättningsgrupp.

★ **FAI HAR GODKÄNT** som nytt hastighetsrekord för linstyrda modeller italienaren Guido Battistellas notering av den 8 juni 1952 på 238,478 km/t. Rekordet sattes med en 9,952 cm³ motor i Milano.

ETT ÅR I LUFTEN

FLYGETS ÅRSBOK 1953

Redaktion: Bill Bergman, Yngve Norrvi, S. Artur Svensson. ★ Eliten av Sveriges flygskribenter bland medarbetarna.

Allt aktuellt om MILITÄRFLYG, TRAFIKFLYG, SPORTFLYG, SEGELFLYG, MODELLFLYG.

Nära 400 flygbilder, till stor del inte publicerade någon annanstans, i förnämligt djuptryck, porträtt, teckningar, tablåer, kartor, faksimil och färgbilder.

En bok för alla flygbitna — och för alla som ännu inte är det. Vill Ni följa med vad som händer i flygets värld — läs **ETT ÅR I LUFTEN**, alla tiders flygbok!

I gediget klothand med laminerat skyddsomslag i färg endast kr. 15:—



FLYG I NATT

En svensk trafikflygares upplevelser under andra världskriget

Av **MARSHALL LINDHOLM**

En laddad äventyrsskildring ur det verkligas värld. Lika händelselös som tillvaron i normala tider är för trafikpiloten, lika dramatiskt var det den gången.

Gripens försvinnande och Gladans dödsfärd i projekttilregnet från tysk jakt talar ett fruktansvärt språk om trafikflygets risker och själv var Lindholm åtskilliga gånger med om situationer liknande den, då han genom sin kallblodighet räddade livet på sina passagerare och en berömd bragdmedalj åt sig själv.

FLYG I NATT är vacker, delvis sensationellt illustrerad med planscher och facksimil. Häft. kr 14:50, klotband 19:50.

ALLHEMS FÖRLAG • MALMÖ

NYTT FRÅN KSAK

Redaktör G. H. Derantz



★ EN NY MEDLEMSBOK distribueras av KSAK i mars och april till samtliga direktanslutna medlemmar.

★ KARTFÖRRÅDET HAR UTÖKATS med följande nya routekartor i skala 1:300 000:
Malmö—Jönköping—Stockholm
Stockholm—Malmö (direkt)
Stockholm—Göteborg
Malmö—Göteborg—Oslo
Stockholm—Östersund
Västerås—Östersund
Stockholm—Karlskrona—Malmö
Kemi—Boden—Östersund
Västerås—Malmen—Rinkaby
Malmen—Östersund
Stockholm—Oslo
Priset per karta är kr 2:— för KSAK:s medlemmar.

★ EFTERBESKTNINGEN av glid- och segelflygmateriel kommer att ske under april och maj månader. Detaljprogram kommer i förväg att utsändas till klubbarna.

★ FÖRBUD FÖR BIL- OCH VINSCHSTART har utfärdats för samtliga glid- och segelflygplan som inte är försedda med automatisk urkopplingsanordning enligt utfärdade bestämmelser.

★ RIKSFÖRSÄKRINGSANSTALTEN har medgivit en sänkning av premierna för försäkring av den flygande instruktörspersonolen från 6:— till 5:— per flygtimme. KSAK har hos Kungl. Maj:t anhållit att all personal som sysslar med glid-, segel- och motorflygning skall hänföras till militärsättningsförordningen med hel premiefrielse som följd.

★ SEGELFLYGKOMMITTÉN har behandlat en del av de motioner som överlämnats till kommittén efter KSAK:s senaste årsmöte. Värmlands flygklubb's koefficientförslag för segelflygtävlingar ansågs ej ge full rättvisa och avstyrktes. Beslutet har sedermera bekräftats av VU.

★ FAI-KONGRESSEN kommer att äga rum i Haag 14—22 maj.

★ SEGELFLYGHANDBOKEN har kompletterats med en artikel om startanordningar (nr 410). Dessutom har artikeln om restitution av tull och skatt på bensin (nr 111) omarbetats.

★ DET BLEV TILL SLUT EN vintertävling för modellflygarna i Örebro den 8 mars.

★ UTLÄNDSKA FLYGVEVENEMANG

5—7 juni Storbritannien
5:e internationella ralliet på inbjudan av Yorkshire Aero-Club
Utan angivet datum Österrike—Schweiz
Bandeau bleu des Alpes: Distanssegelflygtävling mellan Samaden (Schweiz) och Zell am See (Österrike) och vice-versa. Denna tävling är arrangerad av de nationella aeroklubbarna i Österrike och Schweiz och de deltagande kunna utföra flygningarna i den ena eller den andra riktningen och utan datum begränsning.
7 juni Italien
Grand Prix de Rome
Aéro-Club d'Italie
14 juni Frankrike
Rally i Tanger
Aéro Club de Tanger
20—21 juni Frankrike
Rallys des Vins et Chateaux d'Anjou
Aéro-Club de l'Ouest de la France
20—21 juni Frankrike
6:e Ralliet de Basse-Normandie
Aéro-Club de Flers de l'Orne
20 juni Storbritannien
National Air Races
Southend-on-Sea-Royal Aero-Club
26 juni—25 juli Frankrike
20:e internationella flygutställningen på Bourgetflygfältet Paris
27 juni Frankrike
Rally de Chartres,
Aéro-Club d'Eure et Loire

27—30 juni Italien
Internationellt flygrally i Livourne
Aéro-Club de Livourne
4—6 juli Frankrike
Rally de Grande-Bretagne i Deauville
19 juli Frankrike
Rally des Sables d'Olonne (Aéro-Club de la Vendée)
18—19 juli Italien
VI:e Tour Aérien International des Dolomites (Trente)
Aéro-Club d'Italie
30 aug. Italien
Internationellt Rally i Pescara
Aéro-Club d'Italie
3—10 sept. Frankrike
3:e Grand prix International de Cannes. Aéro-Club de Cannes "Ailes d'Azur"
20 sept. Italien
Grand Prix de Milan
Aéro-Club de Milan
27 sept. Italien
Rally Aérien International de Modène. Aéro-Club d'Italie
Datum att senare bestämmas Italien
Rally Aérien International de Varese. Aéro-Club d'Italie
8—10 okt. Storbritannien
Tävling England—Nouvelle—Zélande
Oktober Frankrike
Rally du Hoggar et du Tademaï
Aéro-Club d'Algérie
6—11 nov. Frankrike
Rally Aérien International de la Datté Biskra.

NILS SÖDERBERG — ny generalsekreterare i KSAK

Frågan vem som skall efterträda överste Harald Enell såsom generalsekreterare i Kungl. Svenska Aeroklubben, när han vid årsslutet drar sig tillbaka efter drygt tolv års tjänst som privatflygets främste representant i vårt land, har nu fått sitt svar: Det blir generalmajor Nils Söderberg. Han är så välkänd för svenskt flygfolk att någon särskild presentation knappast behövs. Följande korta data räcker: Han är född 26 april 1897, tog officersexamen 1917. Under sin långa tjänst inom flygvapnet var han under åren 1926—35 chef för diverse flygskolor.

1935—36 var han chef för försökscentralen och det var väl främst under denna tid som hans mycket rika och personliga erfarenhet av olika flygplantyper kom till sin fulla rätt. Nils Söderberg är säkerligen en av vårt lands mest erfarna flygare och antalet typer i hans flygdagbok är större än de flestas.

År 1944 blev han sous-chef för flygförvaltningen. Året därpå befordrades han från överste till generalmajor. År 1950 slutade han sin tjänst i FV och blev chef för forskningsavdelningen hos Svensk Flygmotor i Trollhättan.

I yngre år deltog Nils Söderberg flitigt i sportflygtävlingar av olika slag och var mycket framgångs-

rik. Senare erfarenheter av sport- och privatflyg, fastän

mera på det organisatoriska området, har han från sin mångåriga post som ordförande i Stockholms Flygklubb fram till 1950.

Generalmajor Nils Söderberg kommer att tillträda befattningen som KSAK:s generalsekreterare den 1 januari 1954 och övertar från denna dag helt ansvaret för sekretariatet.



På bilden t. v. överlämnar kapten Nils Söderberg den första B3:an till dåvarande FV-chefen general Friis på Bromma. Nedan en modellflygintresserad Nils Söderberg i yngre dagar.



Mot ett nytt samhälle

Aktuell debatt är ett
ledmotiv i

MEDBORGAREN

Högerns veckotidning

Årets debatt bär ovanstående rubrik. Delta-
gare bl. a. prof. Nils
Herlitz, dr Alf Ahlberg,
prof. Gustaf Åkerman,
fil. lic. H. Hagnell, riks-
dagsmännen Ture Ner-
man, Elis Håstad, Jean
Braconier, Valter Åman,
K. Wistrand och Hen-
rik Munktel, landshöv-
dingskan fru Karin Jo-
hansson

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

Brevlådan

Forts. från sid. 31

i utlandet, och säljes icke. Flertalet bibliotek
har dock tidskriften.

5. Med stor sannolikhet.

Fråga:

1. Vilka jaktplanstyper användes i Korea?
a) På FN-sidan? b) På kommunistisidan? 2.
Används Vampire där? b) I så fall hur klarar
den sig mot MiG-15? 3. Har hört att J 29
är trög i vändningarna. Är det sant? 4. Hur
kan det tänkas att J 29:an skulle klara sig
i en luftstrid mot MiG-15? 5. a) Hur mycket
kostar utbildningen till segelflygdiplom C? b)
Hur lång tid tar det ungefär? c) Vilka presta-
tioner skall piloten utföra? 6. Hur stor pre-
stationsförmåga måste ett modellflygplan ha för
för att erhålla järnmärket, bronsmärket, silver-
märket, guldmärket? 7. Är det möjligt för en
enskild som ej tillhör någon klubb att erhålla
någon av dessa valörer? 8. Vilka är FAI:s in-
ternationella regler? Stig Hansson.

Svar:

1. a) Av jaktplan använder de amerikanska
FN-styrkorna i Korea följande typer: F-51
Mustang, F-80 Shooting Star, F-84 Thunderjet,
F-86 Sabre, F-94 Starfire, F4U Corsair, F9F
Panther, F2H Banshee samt F3D Skyknight.
Dessutom använder det australiska FN-flyget
Gloster Meteor Mk 8 och engelsmännen Hawker
Sea Fury. Även om samtliga dessa typer
konstruerats för jaktändamål, används emeller-
tid endast ett fåtal härför. De övriga har
p.g.a. frånvaron av fiendligt flyg — utom vid
Jalu-floden — insatts för attackuppgifter.

b) Kommunisterna använder veterligen endast
MiG-15, La-11 och Jak-9. Obekräftade uppgif-
ter har även talat om andra typer av rea-
jaktplan, bl.a. Jak-15, MiG9, La-17 m.m. samt
om vissa deltagande nattjaktplan, om vilka
dock inga säkra upplysningar kan erhållas. Av
de tre förstnämnda typerna kommer egentligen
numera endast MiG-15 (i olika versioner) till
användning mot FN-sidans jaktflyg.

2. a) Nej.

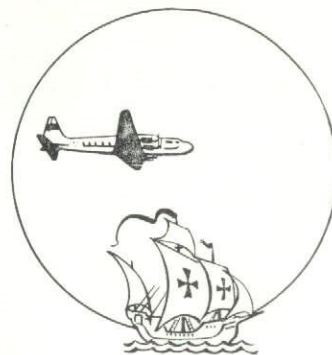
b) Denna fråga är svår att besvara eftersom
typerna ej prövats mot varandra i strid. Det
har emellertid flerfaldiga gånger inträffat att
MiG-15-plan skjutits ned av amerikanska F-80
Shooting Star (historiens första luftstrid mel-
lan reoplan utkämpades just mellan dessa ty-
per, varvid USA-planet gick segrande ur le-
ken). Det finns inga anledningar förmoda att
Vampire — speciellt dess senare versioner —
skulle klara sig sämre än F-80 i strid mot
MiG, ehuru F-80 torde vara något snabbare än
Vampire. Detta torde dock delvis uppvägas av
det engelska planetets bättre beväpning och
större vändbarhet, speciellt på stor höjd.

3) Red. har inte hört talas om att J 29
skulle vara "trög i vändningarna", snarare
torde J 29 vara ett mycket vändbart flygplan
i förhållande till sin höga fart.

4) Det finns all anledning att tro att J 29
skulle klara sig mycket bra i strid med
MiG-15.

5. a) Något olika beroende på dels var, dels
hur utbildningen går till. I enkelkommandout-
bildning vid en flygklubb håller sig kursav-
gifterna fram till C-diplom normalt vid 400—
500 kr. Vissa klubbar tillämpar dock lägre pri-
ser. Vid Älleberg (och även i ett fåtal klub-
bar) kan man numera få utbildning fram till
C-diplom i dubbelkommando. Vid Älleberg
kostar i år en sådan kurs 395 kr, b) Olika
beroende på utbildningens uppläggning. Vid
Älleberg tar en C-kurs i DK fyra veckor. Be-
gör prospekt om Ällebergsskolans kurser i som-
mar från KSAK, Malmkillnadsgatan 27, Stock-
holm. c) Slutproven består av fem flygningar
enligt ett bestämt manöverschema med land-
ningar inom ett begränsat område.

6. a) KSAK:s modellflygmärken i nämnda
valörer kan erövrats efter prov med endera
segelmodeller, gummimotormodeller eller gas-



Var med om Operation Columbus

motormodeller. Tre flygningar samma dag in-
för kontrollant skall göras och vid dessa flyg-
ningar skall uppnås följande minimitider, var-
vid första siffran avser segelmodeller och den
andra siffran gummimotor- eller gasmotormo-
deller: Järnmärke 30 sek, 20 sek. Bronsmärke:
60 sek, 45 sek. Silvermärke: 100 sek, 75 sek.
Guldmärke: 180 sek, 120 sek.

7. Nej. Begär upplysningar om klubbildning
hos KSAK, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm.

8. FAI:s internationella sportflyg regler är en
sammenfattning av bestämmelser som gäller
vid sportflygtävlingar av olika slag, således
både motor-, segel- och modellflygtävlingar.
KSAK:s registrerade modellflygare får under
våren 1953 de aktuella FAI-reglerna för mo-
dellflyg utsända. FAI betyder Fédération
Aeronautique Internationale och är den inter-
nationella sportflygsammanslutningen med säte
i Paris.

Snurren

Forts. från sid. 42

uttryckt sitt mycket höga gillande av
Snurren, som han anser vara ett av
nutidens yppersta påhitt. Själv sysslar
Stan Fedder mest med resor till må-
nen och diverse planeter men anser
att vibrakopteriden är någonting
som kunde ha löst åtskilliga problem
om han bara kommit att tänka på
den. Detta bör läsas främst av ovan
citerade brevskrivare i Kristianstad.
Tänk på vad Stan Fedder har sagt!
Och gå inte och skicka iväg Snurren
till Lapplands dyhål för att försvinna
ner där!

Vår utflugne tecknare har fångat
Stan Fedder på porträttet, på sidan 42.

Och så träffas vi nästa månad igen.
Till dess lovar vi att radiostyrningen
skall vara inmonterad. Glad vår alle-
sammans!

Wing Over

The Williamson amplifier,

en mikrofon och gramfonförstärkare i
toppklass som Ni själv kan bygga med
Transformatorer, Högtalare, Rör 1% mot-
stånd och kondensatorer samt övrig mate-
riall från oss.

TRANFO HANDELSBOLAG
Arkitektvägen 28, Bromma. Tel. 26 66 45

göra sig så lätt som möjligt till flygturen plockade han av sig de tunga ytterplaggen. Efter fyra timmars frusen väntan måste han kravla in i tältet igen. Svenskarna kom inte tillbaka. Missmodet återvände. Nu, sedan Lundborg räddats, hade svenskarerna naturligtvis inget intresse av dem längre.

Det var nu inte riktigt så. Naturen är en svår motståndare att kämpa mot och trots Tornbergs kloka och energiska ledning träffades den svenska räddningsgruppen av motstötter som korsade planerna. Eftersom Mothens bensinförråd inte medgav flygning fram och tillbaka till basen vid Hinlopensundet, hade Tornberg låtit upprätta en tillfällig bas vid en liten ö utanför Nordostlandets kust. När Schyberg återkom med Lundborg dit höll Hansornas landningsplats där på att blockeras av drivis. Dessa måste därför snarast återgå till Hinlopensundet. Lundborg togs ombord på en av Hansorna, medan Schyberg ensam följde efter med Mothen. På vägen måste Schyberg nödlanda på grund

av bensinbrist. En av Hansorna lyckades senare finna honom och kastade ner bensin i en gummibåt och därefter kunde han lyckligt ta sig hem till basen. Efter dessa besvärligheter började åter en period av dåligt väder som satte stopp för vidare undsättningsflygningar. Under tiden var den ryske isbrytaren Krassin på väg mot isflaket.

Var fanns Malmgrengruppen?

Med stigande oro undrade man över Malmgrengruppens öde. Spaningarna efter den hade inte givit något som helst resultat, men man insåg också den oerhörda svårigheten att kunna upptäcka tre ensamma män på den bländande isen, där skuggor och råkar gjorde att man i varje ögonblick inbillade sig se det man sökte efter.

Vad som hänt var följande:

Fjorton dagar efter avmarschen från lägret kunde Malmgren inte fortsätta längre. Den skadade axeln och ett hjärtfel hade tagit för hårt på hans krafter. Han sjönk ner i snön och bad sina kamrater att lämna honom

och söka rädda sig själva. De båda övriga efterföljde hans önskan utan protester. De grävde en skyddsgrop i snön åt Malmgren, tog ifrån honom en del av hans varma kläder och resten av hans proviant och fortsatte sedan i planlöst irrande över isen. Man har inte kunnat förstå detta motbudande handlingssätt med mindre än att man tagit för givet att de gripits av polarpsykos och att de handlat i ett tillstånd av vansinne.

Den 10 juli upptäcktes de båda männen i närheten av Broch och Foyn-öarna av den ryske flygaren Tjuchnovski. Han var på spaning med

CUB-ägare

Continental motorer A 65 och C85 grundöversedda - Propellrar, amerikanska - Vingstöttor, modifierade, nya - Impulsmagneter även för A 65 - Förgasare med accelerationspump m. m., m. m. till salu

FIGGE BERGMAN

Kärralundsgatan 63 a
Göteborg, tel. 25 61 10



IRVIN- FALLSKÄRMEN

har räddat c:a 60.000 liv varav 123 svenska



Tillverkas och försäljes av

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Banérgatan 29 — Stockholm

en tremotorig Junker från isbrytaren Krassin som arbetade sig fram i den svåra isen mot Viglierigruppens position. Tjuchnovski kastade ner proviant och återvände sedan mot isbrytaren. Men på återvägen mötte han dimma och tvingades nödlunda vid Kap Wrede. Vid landningen slog han sönder landstället och två av propellarna. Han fick emellertid fram ett telegram om sitt läge och bad samtidigt om att Malmgrens och Viglieris grupper skulle undsättas i första hand. Under en hel veckas tid fick Tjuchnovski och hans fyra kamrater vänta på ett isflak nära två kilometer från stranden.

Krassin styrde under tiden med full kraft mot den upptäckta Malmgrengruppen och meddelandet om detta väckte en våg av glädje världen över. Man var då fortfarande i den tron att alla tre levde. När isbrytaren nådde fram till gruppen, fann man de båda italienerna på ett litet isflak; Zappi i ett mycket oredigt tillstånd och Mariano stående på knä i ett par tunna byxor med båda benen förfrusna. Det var då 43 dagar sedan

vandringen startats och vid räddningen befann de sig på endast 40 kilometers avstånd från startplatsen. Denna vandring hade kostat Malmgren livet, Mariano ett ben och Zappi nära nog hans förstånd.

Underrättelsen om Malmgrens öde väckte en djup förstämning över hela Sverige och bland alla dem som någon gång kommit i beröring med denne utmärkte man.

Strax därefter kunde isbrytaren även ta ombord Viglierigruppen som då befunnit sig på isen i sju veckor. Krassins chef ville sedan fortsätta att söka efter "ballonggruppen" men fick den oförklarliga ordern av den italienska räddningsledningen att avbryta spaningarna.

Därmed var en av de mest dramatiska och kaotiska räddningsaktioner historien känner avslutad. Över tjugo flygplan och ca femton fartyg hade varit i verksamhet. Medräknat dem som omkommit under räddningsarbetet hade Italias expedition krävt sjutton människors liv. Expeditionschefen general Nobile satt som fånge på Città di Milano, det skepp som va-

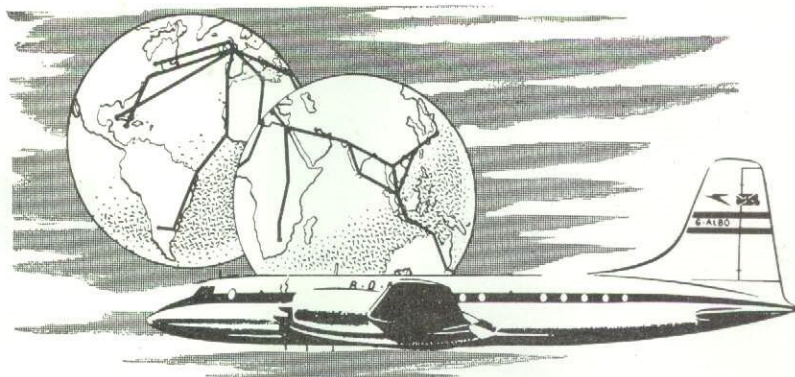
rit hans drabantfartyg, bespottad och nedsablad av hela världens tidningspress och föraktad av sina egna landsmän. Han förnekades till och med att på något sätt medverka i räddningsarbetet.

Svenskarnas sista insats i räddningsarbetet var räddningen av Sora-gruppen. Gruppen, som man en lång tid saknat underrättelser ifrån, bestod av alpjägarkaptenen Sora med sin följeslagare van Dangen. De hade med hundsläde gjort ett försök att ta sig fram till lägret på isflaket, men hindrades av att isen började gå upp. De hotades att omkomma av svält och hade måst slakta den ena hunden efter den andra till föda då de blev räddade av de svenska Hansorna.

Även om svenskarna till följd av vädret och andra motigheter inte kunde fullfölja räddningen av Viglierigruppen, hade de utfört sitt uppdrag så långt detta var möjligt. Svenska flygare hade med mod och beslutsamhet utfört en flygargärning som blev beundrad världen över och som hör till de ärorikaste minnena i svensk flyghistoria.

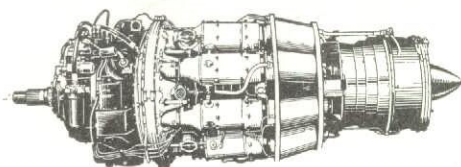
Britannia...

MED "BRISTOL"
PROTEUS
MOTORER



Britannia medger en betalande last/flygsträcka av helt nya proportioner. Den fullt utnyttjade betalande lasten på 12 ton kan transporteras över en sträcka på 6.500 km. Maximala flygsträckan är 8.900 km, men även för sträckor ned till 800 km är operationskostnaderna låga nog

att konkurrera med avsevärt mindre flygplan. Samtidigt medger Britannias goda aerodynamiska kvalitet en resehastighet som ligger betydligt över nuvarande standard



THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED. ENGLAND

Agent: Mr. A. Reichel, Synälsvägen 14, Riksby, Stockholm, Sweden



G: A BROGATAN 34
STOCKHOLM

TEL. 20 70 18 - 21 61 58
BOX 376



För att göra det möjligt för många svenska ungdomar att komma till Italien i samband med påsken anordnar Ungdomens Resebyrå ett extratåg dit med avresa den 29 mars. Resan pågår 14 dagar och omfattar Neapel, Capri, Rom, Florens och Venedig. Tåget har högtalare och dansvagn. Priset är 535 kronor allt inkl.

UNGDOMENS RESEBYRÅ

Jungfrugatan 30 - Stockholm Ö
Tel. 62 80 01, 62 08 64

Tryck- KAPACITET

BOK- OCH ROTATIONSTRYCK
REKLAM- OCH KATALOGTRYCK
MODERNA STILAR OCH MASKINER

KONTAKTA

AB

Godvil

Surbrunnsgatan 42
Box 822 - Stockholm
Telefon 34 97 60

TIDNINGS- och CIVILTRYCKERI



FLYCSERVICE ÖVER HELA VÄRLDEN