

LOOPING



Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

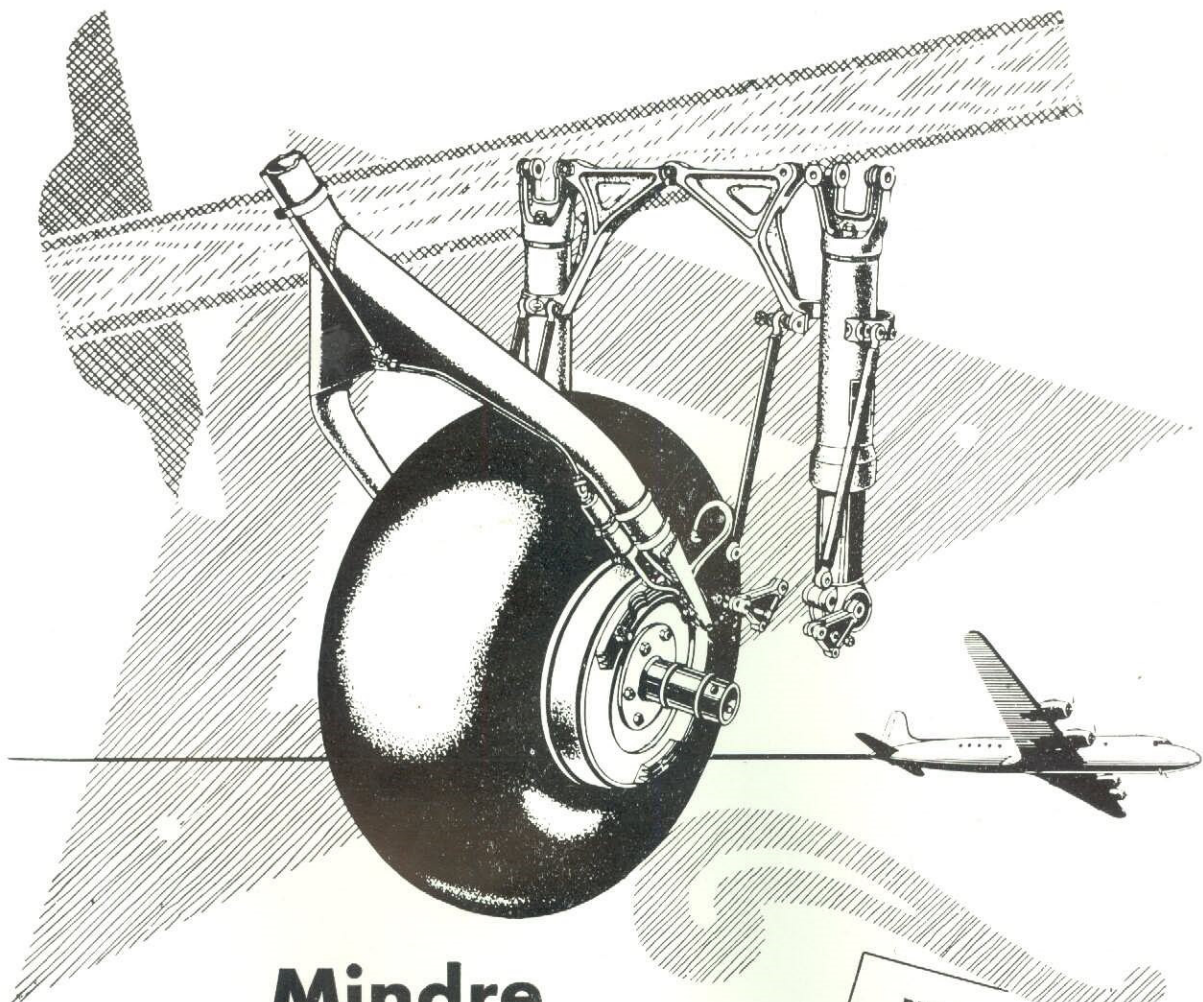
LIFT MED LUFTSTRÅLE

6

Juni 1953

Pris 90 öre

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



Mindre översynings-tid...

DOUGLAS-TILLVERKADE reservdelar passa!

Låt Douglas leverera reservdelar till Era Douglas flygplan. Färdiga för omedelbar leverans finns reservdelar till DC-3, DC-4, DC-6A,

DC-6B, C-47 och C-54. Alla Douglas reservdelar äro Douglaskonstruerade för att passa och fungera korrekt... för att få Ert plan i tjänst snabbare.

Effektivt underhåll betyder fler flygtimmar — ofta skillnaden mellan vinst och förlust. Håll Er på vinstsidan med Douglas reservdelar. Douglas reservdels-

och priskataloger kommer att vara Er till god hjälp då Ni gör Era beställningar.

Douglas Parts Sales Division, Douglas Aircraft Company, Inc., Santa Monica, California

BESTÄLL DOUGLAS
RESERVDELAR TILL
DC-3 . C-47
DC-4 . C-54
DC-6
DC-6A . DC-6B

Lita på

DOUGLAS

**ORIGINAL
RESERVDELAR**

FLYGTID MED LITETRE

Looping



Officiellt organ
för Kungl. Svenska
Aeroklubben

Svenska Pilotföreningen

Redaktör och ansvarig utgivare: YNGVE NORRVI
Organisations- o. annonschef: BIRGER GRIPSTAD

Telefon 21 83 06 - Postgiro 45 35 30 - Postadr: Box 3063, Sthlm 3

YNGVE NORRVIS FÖRLAG
Box 30 63 — 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

6

JUNI
ARG 3

1953

Ungdomen och flyget

Flyget firar visserligen sitt femtioårsjubileum i år och borde därmed kunna anses ta första steget in i gubbåldern, men det hindrar inte att man länge än lär få betrakta flyget både som ungt i sig självt och ungt när det gäller utövare och intressenter.

Flyget har trots de femtio åren nätt och jämnt hunnit trampa ur barnskorna och torde för närvarande befinna sig mitt i den för alla ungdomar så besvärliga pubertetsåldern, alla ljus- och värmevallspassager till trots.

Om flyget alltså är ungt så är även dess utövare det, även om det i flygkretsarna numera inte är så ovanligt med gråa hjässor. Sinnelaget är i varje fall ungt, och utan unga och därmed djärva och spekulativa sinnelag skulle flyget aldrig nå någon framgång.

Det är ingen tillfällighet att flyget i propagandan för sin egen sak i första hand vänder sig till ungdomen med dess lättrorlighet, dess skapande fantasi, dess naturliga strävan efter framgång genom det som är nytt. Men det är förvånande att de organisationer, vars främsta uppgift är att upplysnings- och propagandavägen bana väg för flygets utveckling, inte i högre grad än som skett inriktat sig på att på lång sikt göra denna ungdom flygsinnad i ordets rätta bemärkelse. Det vill säga börjat med att entusiasmera och fortsatt med att bilda och uppfostra i flygets tecken.

Inom flyget klagas man — och inte utan orsak — på att den allmänna förståelsen för flyget inte är vad den borde vara. Men man tänker inte på att en sådan förståelse inte kommer

av sig själv utan kräver insatser från dem som vill bli förstärkta.

Den generation som nu befinner sig i den produktivaste åldern tillhörde för tio—femton—tjugo år sedan den generation som gick i skolan, som spelade kula, gjorde rackartyg och lekte. Om flygets folk då hade gjort en litet större insats i sin ungdomspropaganda, försökt stimulera till ökat intresse bland ungdomen för flyget, givit ungdomen inte bara tafatta reklamslogans utan också stimulerande upplysning om flyg, bra flyglitteratur, möjligheter till bättre organisationer etc, så kan det tänkas att den allmänna förståelsen för flyget nu hade varit bättre.

När våra dagars skolgrabbar blir män i staten, stadsfullmäktige som skall bestämma om flygfält, hangarer och koncessioner, riksdagsmän, industriledare och vanliga flygpasagerare, är det inte säkert att de har så mycket större förståelse för flyget än deras föregångare i dag har det.

Man drar gärna paralleller med bilismen när flyget kommer på tal. Och naturligtvis kan man dra sådana paralleller men man får nog vara försiktig, ty bilism och flyg är dock skilda ting. Det var inte så länge sedan man även bland flygets folk trodde att flyget skulle komma att genomgå samma utveckling som bilismen. Att flygplanet skulle bli lika mycket var mans egendom som motorfordonen av olika slag i dag är det. Det är möjligt att det kan bli så en gång i framtiden, men just nu ser det inte så ut. Flyget är, åtminstone just nu, någonting helt annat än motorismen och kommer att vara det länge än, kanske för alltid.

Detta gör att ungdomen inte har samma inställning till flyget som till motorismen i övriga. Det behövs inga specialarrangemang för att intressera

unga grabbar för bilar och motorcyklar. Snarare behöver man då och då kyla av intresset. Med flyget är det annorlunda. Här behövs stimulans för intresset. Och denna stimulans kan endast flyget självt åstadkomma. Men för att nå resultat måste man börja från början. Om vi skall få en verkligt flygsinnad generation av de ungdomar som nu går i skolan, då får vi börja med stimulansen och upplysningen nu. Dröjer vi, så går även större delen av denna generation till bilarna och motorcyklarna med hela sin själ utan att ha något till övers för flyget.

Det vore förmåtet att säga att en flygtidning skulle kunna åstadkomma denna stimulans ensam. Det behövs mycket mera, men en flygtidning som med en del av sitt innehåll vänder sig direkt till ungdomen och ger den både sann upplysning, arbetsuppgifter och god orientering och förströelse i flygets tecken, borde kunna betraktas som ett gott medel i flygintressets tjänst...

Inför sommaren, som framförallt är sportflygets och det rent hobbybetonade flygets högsäsong, har Looping velat göra ett nummer som mer än de tidigare vänder sig till ungdomen. Vi gör det i den förvisningen att det verkligen finns ungdom som är mottaglig för intresseväckande impulser och att en sådan hänvändelse direkt till ungdomen inte bara skall ha upplageökande verkan utan också bli till nytta för flyget i dess helhet på lång sikt.

Flyget och ungdomen hör ihop. Äventyrens flygålder är förbi, pionjärtidens flygålder. Vi är inne i den produktiva flygåldern. Den är kanske ännu mer spännande och kunde kanske vara ännu mer tilldragande för unga sinnen än den gamla med dess förljugna haveriromantik. Det behövs kanske bara att den produktiva realismen manades fram litet tydligare. Den behövliga romantiken, som aldrig låter sig dödas, är redan på väg i teknikens metallglänsande mantel.

OMSLAGSBILDEN

visar denna gång Hoh Fang-Chiun från Shanghai, aktiv medlem i den 20-årsjubilerande Jönköpings Flygklubb, varom läses inuti tidningen.
Foto: Yngve Norrvi

Lift med luftstråle

SAS-meteorologen
Stig Booh berättar
om "jet-streams" —
luftstrålar med
hastigheter
över 300 km/tim

I januari 1945 överraskades besättningen på en amerikansk B-29:a av att finna sig stående praktiskt taget stilla i luften över Japan. — "Vi har 200 knops motvind" — meddelade piloten per radio till sin bas.

Vad detta plan stötte på var samma fenomen som den numera avlidne amerikanske majoren R. W. Schroeder redan 1920 konfronterades med då han förde ett LePere-plan till högre höjd än vad någon gjort någon gång tidigare. På 10.000 meter över Dayton, Ohio, vände han planet mot väster för att endast hamna öster om sin startplats.

"Fenomenet" som idag på engelska kallas "jet-streams" och som på svenska väl närmast bör översättas med "luftstrålar", har sedan andra världskrigets slut varit föremål för de meteorologiska vetenskapsmännens speciella intresse och även om ingen fullständigt tillfredsställande förklaring har givits över vad som orsakar dem, har dock så mycket framkommit, att de redan idag praktiskt utnyttjas av såväl militär- som civilflyg.

En luftstråle kan definieras såsom ett på hög höjd befintligt, begränsat band med extremt starka vindar. Fi-

guren visar ett tvärsnitt genom en luftstråle på norra halvklotet. Bokstaven J indikerar luftstrålens mitt, d. v. s. den del där de vindar som blåser från läsarens ögon in i papperet är starkast. Linjerna som omger J är linjer för lika vindhastighet och visar hur hastigheten minskar åt såväl vänster som höger, ävensom ovanför och nedanför strålens mitt. Det kanske här bör nämnas att det icke är någon avgjord skillnad mellan luftstrålar och starka vindar i övrigt, men vindar med hastigheter överstigande 100 knop kallas numera för luftstrålar.

Luftstrålarna återfinnes vanligen mellan 30 och 60 graders latitud, såväl på norra som södra halvklotet. Starka strömmar kan också bildas över ekvatorn, men då dessa skiljer sig i orsak och uppträdande, är det tvivelaktigt om ordet luftstråle skall användas för dem. På medellatituderna ligger vanligtvis den största vindhastigheten under vintern inom området 150—200 knop. Sålunda uppmätte vid ett tillfälle ett SAS-plan på väg över Nord-Atlanten på ungefär 6.000 meters höjd en vindhastighet av 180 knop. Under sommaren är

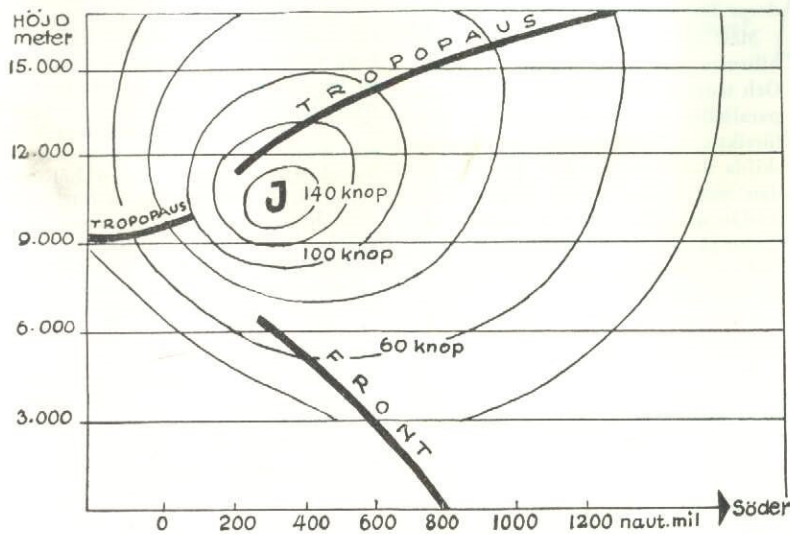
vindarna ungefär 50 knop svagare. Luftstrålarna är vanligtvis starkare ehuru mindre vanliga på lägre latituder (nära 30°). Som exempel kan nämnas att luftstrålar ibland förekommer söder om Himalaya och ett faktum är att de starkaste vindarna som observerats på SAS Asien-linje uppträder just mellan Karachi och Calcutta.

Figuren visar som sagt vindstyrkans avtagande när man går bort från strålens mitt. Observera att vinden därvid avtar snabbare på norra sidan än på den södra. Vid vissa tillfällen kan vinden avta så mycket som 100 knop på ett avstånd av 100 nautiska mil åt norr och 100 knop på ett avstånd av 300 nautiska mil åt söder. Avtagandet ovanför och nedanför centrum är ännu snabbare, även om detta inte direkt framgår av figuren, då de vertikala och horisontala skalorna är olika. På ett avstånd av 3.000 meter nedanför centrum kan vinden ha avtagit så mycket som 65 knop.

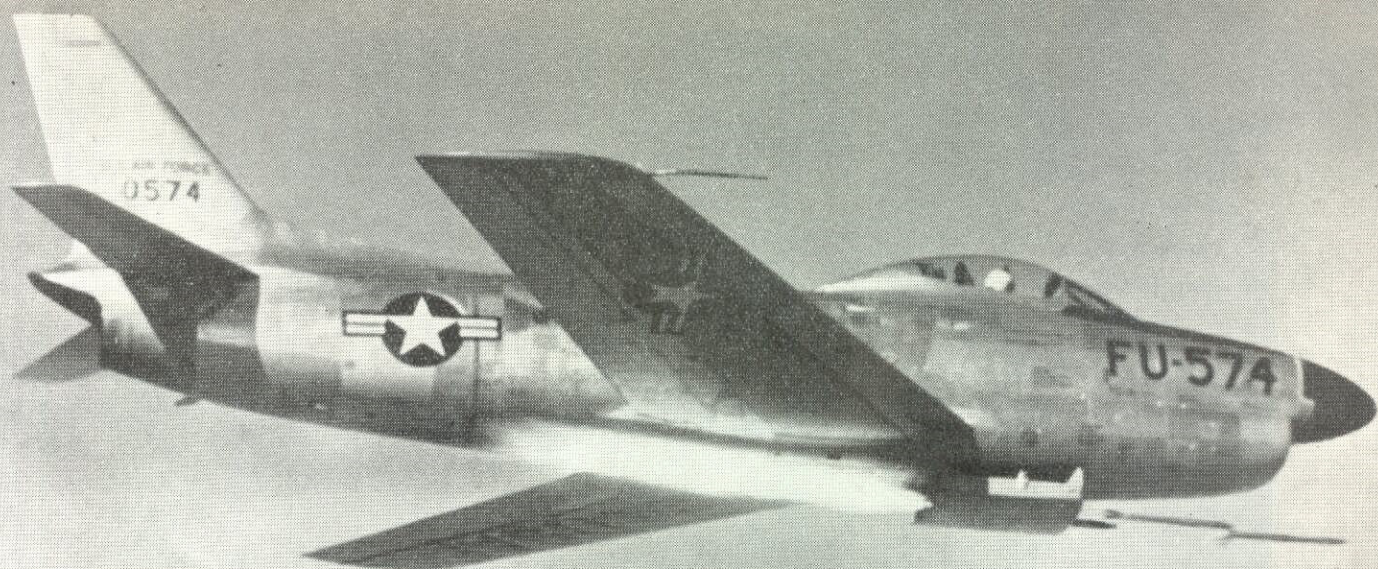
Det område som en luftstråle i allmänhet upptager är ganska "begränsat". Normalt ligger strålens centrum på en höjd av mellan 7.000 och 12.000 meter över havsytans nivå, men dess verkan kan sträcka sig så långt som ned till 5.000 meter och så högt som upp till 15.000 meter. Dess bredd är omkring 600 nautiska mil. Tillfälligtvis kan den slingra sig runt jorden, men vanligtvis är den bruten på flera ställen. Normalt är en obruten del c:a 2.000 nautiska mil, men kan ofta vara betydligt kortare.

Efter vad man nu känner till, uppträder luftstrålarna alltid i samband med fronter. Fronten behöver inte vara mellan polar och tropisk luft; varje frontyta som skiljer luftmassor med tillräckligt olika temperaturer kan ha en luftstråle ovanför sig. Och om mer än ett frontsystem påverkar ett område samtidigt, kan det finnas mer än en luftstråle. I allmänhet bildas en luftstråle när en front bildas eller intensifieras och dör när fronten försvinner. I figuren ser man att luftstrålen är belägen ovanför frontytan i den tropiska luften. Direkt nedanför strålens centrum är frontytans höjd vanligtvis mellan 5.000 och 6.000

Forts. på sid. 35

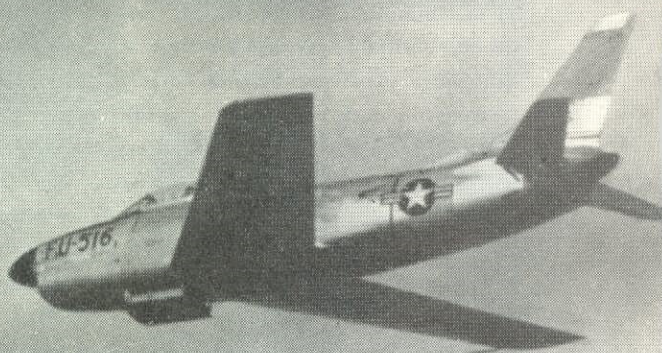
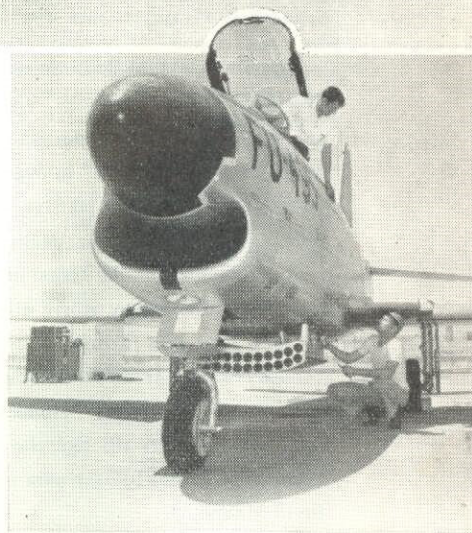


Typisk fördelning av vindhastigheten i en väst-öst-strömning på norra halvklotet. Se förklaring i texten



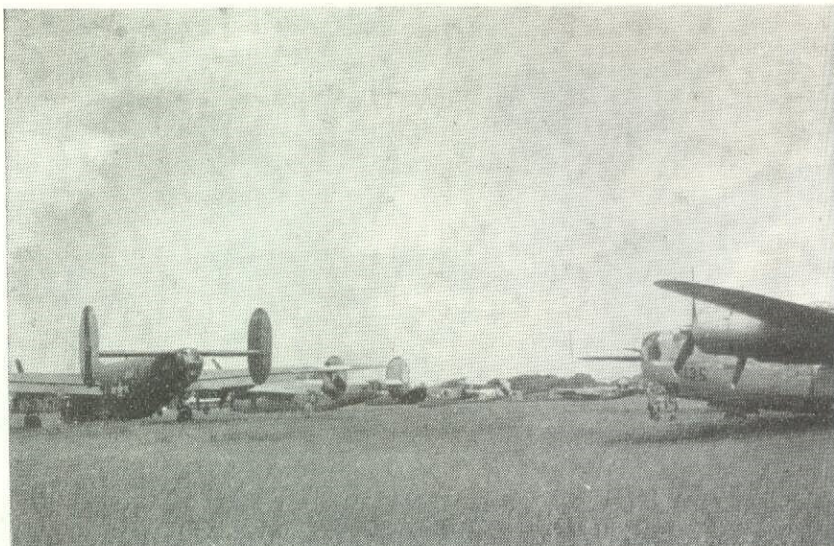
SABRE MED MIGHTY MOUSE

Raketprojektilerna tycks mer och mer ersätta automatkanonerna i jaktplanen. Bilderna på denna sida visar den nya North American F-86D Sabre utrustad med 24 stycken 7 cm raketprojektiler i ett särskilt ställ under kroppen. Planet, som utan tväkan kan anses som världens snabbaste (innehar officiella världsrekordet sedan i november 1952 med drygt 1124 km/t) är utrustad för allväderflygning och torde vara speciellt farligt för fiendlig tung bomb. Planet dirigeras mot målet med radar och även avfiringen kan ske på elektronisk väg utan att piloten ser målet. Efter avfiringen fälls projektilstället in i kroppen. Raketerna beräknas ha en träffhastighet av 3.200 km/tim. F-86D är utrustad med en General Electric J-47 reamotor med efterförbrännare. Planets stigningsförmåga anses vara mycket stor



Inför Bulltoftas "restaurering"
återkallar Bertil Björck
minnet av några
dramatiska episoder
på detta fält sommaren 1944

En stekhet dag, veckan före midsommar 1944, landade sexton Liberators på Bulltofta. En totalhavererade, men av de övriga femton var det få eller ingen som taxades in till hangarplattan efter utrullningen. Praktiskt taget samtliga debarkerades där man behagat stanna. Säkert lagom nådigt att komma sist ner i ett sådant gytter...



INVASION PÅ BULLTOFTA

Sommaren 1944 kulminerade de amerikanska bombföretagen mot Syd-Sverige. "Fredliga" företag, visserligen, men ändå allvarliga påminnelser om den inpå stugknutarna flammande världsbranden. I tusental flög "Fästningar" och "Liberators" in över Mecklenburg, Pommern och andra nordtyska områden, men Hitlers jaktflyg och luftvärn krävde dryga offer bland de anfallande bombarmadorna. Många av Uncle Sams stolta skepp dukade under i skräckkampen i det tyska luftrummet, men från nästan varje drabbning lyckades alltid någon, större eller mindre, flock vingbrutna USA-örnar rädda sig med kurs mot "friheten" i norr...

En stor del av de nödställda bombplanen buklandade med växlande framgång ute på de skånska slättmarkerna men verksamheten koncentrerades dock i stor utsträckning till Skånska Flygflottiljens dåvarande hemmaplan, det för 4-motoriga 30-tonsbjässar nära nog livsfarligt miniatyrbetonade Bulltofta-fältet invid Malmö.

Otroligt dramatiska saker timade där och invasionsrekord sattes en dag med inte mindre än 16 Liberators i landningsvarv praktiskt taget samtidigt.

Landningarna med de i många fall allvarligt skadade jätteplanen på denna för besättningarna okända gräsplätt slutade ofta i allvarliga olyckstillbud men vid några tillfällen avvärdades svårare katastrofer endast tack vare piloternas kallblodiga manövrer. Sålunda kom vid ett tillfälle en Boeing B-17 efter landningen i stark fart rullande mot fältgränsen. Spikrakt i färdlinjen tronade i ensamt majestät ett delvis befolkat och väl camouflerat förläggningstält tillhörigt den militära flygplatsbevakningen. Några meter framför tältet fick piloten full bromskraft på "vänster fram", en perfekt ground loop kom som ett brev på posten, och inte ett hårstrå blev krökt på de medelålders krigarhjässorna. Men under fästningens buk låg en pryddlig liten hög förvirrda f. d. armévelocipeder...

Får vi framlägga till beskådande några smakprov ur vårt samtida fotoalbum.

PRINSESSAN

Några exempel på den drastiska bildkonst med vilken yankees prydde sina plan — ett försök att skoja bort allvaret.



STRATO-SAM på en väl använd Fortress förklarar frankt: "Den så taste besättning som nästan flugit. De e' vi de'...!"



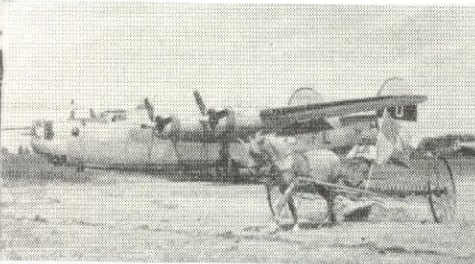
THE SAINT (Hogonet) janns på Flying Fortress nödlandad på Bulltofta efter 16:e n den



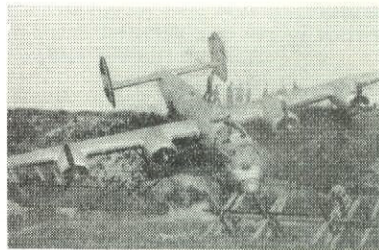
SAY WHEN (sitt till när...), splitterny känguru på Liberator med svåra skador



PRINCESS, naken Liberator-skönhet landad av capt. Davenport efter 39:e framträdande över fiendeland...

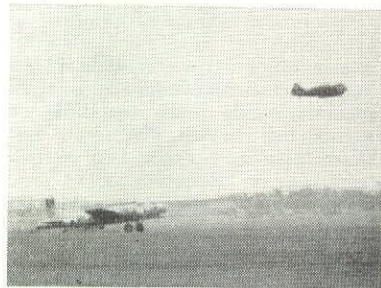


Överst: Rakt mot hangarområdet landade Flying Fortress nr 297144. Obrukbara bromsar och klaffar resulterade i en präktig vingklippningsscen med en visningskiosk i platsaxens roll. Farten stoppades hårdhändert upp av en väl placerad skyddsrumsvall. Undre bilden: Svensk neutralitet contra krigiskt USA-ansikte



Ovan: Med två propellrar flöjlade kom denna f. d. Liberator in för landning söderifrån. För sent upptäckte piloten en åsrygg framför flygfältet och med endast 50 % "maskinstyrka" tillgänglig, kunde han inte förhindra olyckan. Höger vingpets tog i marken (se pilen) och med vingen halvt avsliten kastades jätteplanet som en vante in över fältgränsen, slets i stycken och fattade eld. Några av besättningsmedlemmarna slungades vid nedslaget ur planet och räddade livet, men återstoden omkom, trots förtvylade räddningsförsök, i lägor

"Utan" vingklaffar och hjulbromsar landade denna Liberator på en ca 800 (!) meter lång korda av fältet. Farten under utrullningen var hög och en via sidoluckorna i bakkroppen anordnad fallskärmsbroms kunde inte förhindra en ställig terränglöpning genom kolonilottor och skyttegravar upp över krönet på de s. k. Hohögsbackarna. En sista patetisk svansviftning åt kompisarna på fältet och så... skrothandlaren nästa. — En besättningsman lätt skadad



En Fortress landar på Bulltofta när gången uppvaktad av en svensk J 20



Kyssarna kunde bli våldsamma nog, och den här Liberator-uppsynen hörde till de bedrövlige. Nosskytten deltog ej i bedrövelsen — han drog sig framgångsrikt tillbaka i tid

Till höger: En grupp nödlandade amerikaner



och HELGONET



PISTOL PACKIN' MAMA, mullig Liberator-veteran uppkallad efter en samtida USA-schlager. (Ett 30-tal pistolfighter avverkade...)

BOULDER BUFF, folkilsken men välpolerad Liberator-buffel med många raider ogjorda...



Tanken om att färdas luftvägen över Atlanten uppstod redan någon gång på 1850-talet, alltså vid den tid då Vilhelm Mobergs utvandrare gjorde sin mödosamma och strapatsfyllda tioveckorsresa till New York med briggen Charlotta. Vid den tiden var det några fantasifulla män som menade att det skulle vara möjligt att korsa havet med luftballong—flygmaskinen tillkom ju inte förrän 50 år senare.

Dessa djärva planer tog faktiskt också verklighetens form och redan 1858 startade det första atlantflygningsförsöket med pompa och ståt från Watertown i USA, men slutade

under kriget det ena brofästet i den luftbro som spändes för färjetrafiken över Atlanten till Gander. Denna vittfamnande luftbro trafikerades ibland av inte mindre än 50 bombflygplan i timmen och där inhämtades många goda erfarenheter som nu kommit trafikflyget till godo.

I Prestwick byter SAS-planen besättning både på fram- och tillbakavägen. Den avgående besättningen stannar där ett dygn för att avvänta nästa maskin och fullt utvilad kunna fortsätta med denna. Därifrån skall vi nu följa med en flygning till New York med en av SAS' DC-6/B.

jen i detta fall kommer att ligga söder om lågtryckets centrum där man i huvudsak har västliga vindar, alltså motvind, medan vindarna norr om lågtrycket skulle ge medvind och därmed tidsvinst.

Vid planerandet av flygningen visade det sig att den längre vägen norr om lågtrycket skulle komma att ge den kortaste flygtiden. Detta innebär att vi skulle få överflyga södra delen av Grönland, något som annars hör till ovanligheterna. Vi skulle också på detta sätt komma att dra fördel av de medvindar som ett högtryck över Kanada skulle ge oss. Utsikterna för Gander var hyggliga och Goose Bay valdes som alternativ landningsplats om vädret på Gander skulle försämrats.

En timme senare var DC-6an på väg och låg i stigning genom ett strastäckle upp till marschhöjden på 12.500 fot. Där uppe hade vi klar himmel och molntäcket under oss lystes upp av det skarpa månskenet. På den mörka himlen gnistrade stjärnorna så klart som vi aldrig får se dem från jorden och navigatörerna arbetade med sin sextant och sina vinkelinstrument så ivrigt som om de varit de flitigaste lärjungar till Kepler, Galilei eller Newton och höll på att utforska universum till dess yttersta gräns.

Tre timmar har gått sedan starten. Mekanikern har för länge sedan lämnat sin plats och ligger och snarkar i sin koj i besättningshytten, eller crew compartement som det heter på originalspråket. Under flygningen får piloterna och mekanikern turas om att sova. För den som sitter vakent och håller uppsikt över autopiloten och instrumenten är det så gott som hela tiden fullt upp att göra. Varje timme skall instrumentrapport skrivas ut. De fyra motorerna förbrukar ca 1.300 liter bensin i timmen vilket är detsamma som att flygplanet blir 900 kg lättare för varje timme. När vi anländer till Gander kommer flygplanet att ha minskat med inte mindre än 8.550 kg. Ju lättare flygplanet blir, desto mer ökar hastigheten och man kan då i stället minska motoroffekten och därigenom spara in på bensinförbrukningen.

Sedan instrumentrapporten är färdigskrivna skall man göra anteckningar om väder, vindar och ytterlufttemperatur och rita ut ett tvärsnitt av molnfördelningen. Pennan är alltså ett mycket viktigt instrument ombord och en av de största riskerna som numera är förenad med trafikpilotens yrke är tydligen att få skrivkramp.

Ett praktfullt norrsken har flammat upp till höger om oss. Var kan man ha en bättre utsiktsplats än denna! Men navigatörerna njuter inte av norrskenet. Det stör radiotrafiken med ett knatter i lurarna som är mer irriterande för öronen än nagelrasp på en griffeltavla. En av navigatörerna har sedan en timmes tid fått över-

VI FLYGER PÅ NORD

*Ake Liljeberg, SAS-pilot och uppskattad
Loopingskribent berättar om Atlantflygning*

efter några timmars vådlig seglast i en jättefuras grenar i en av Kanadas storskogar utan att besättningen fått se en skymt av Atlanten.

Det var det första försöket och det följdes av många, många fler. Det var som om en obetvinglig trollmakt hade gripit de män som utan mycket betänkanke satte sina liv på spel för äran att besegra Atlanten luftvägen. Luftballongen var ett alltför otillräckligt medel och inte förrän flygmaskinen blivit ett någorlunda säkert transportmedel lyckades det. År 1919 genomförde de båda engelsmännen Alcock och Brown den första lyckade Atlantflygningen. Den betraktades som en prestation av det mest dödsföraktande slag och belönades både med adelskap och ett penningpris på 10.000 engelska pund. Nu överflygs Atlanten av ca tusen människor per dag, men ingen av dessa anses av den anledningen ha utfört någonting som är värt att notera. Atlantflygning har blivit vardagsmat och rutin och för passageraren en ganska händelselös upplevelse (gudskelov). För besättningen blir den däremot aldrig enformig. Det sker något i varje ögonblick i denna nära samverkan mellan natur och teknik som hör till flygningens väsen.

Den egentliga atlantflygningen tar sin början först i England, varifrån linjerna till Nordamerika utgår från London, Prestwick eller Shannon. SAS nordamerikalinje användes sig av Prestwick utanför Glasgow som mellanlandningsstation. Prestwick var

Strax före klockan elva på kvällen skyndar en uniformerad dam genom en av korridorerna på Prestwick Airport Hotel och knackar försynt på en dörr här och där. Det är besättningen som skall fortsätta med Sk 911 över Atlanten i natt som väcks upp. En stund senare är den samlad inne på klarerarkontoret där en flygklarare i skjortärmarna, omgiven av tabeller, diagram och väderleksrapporter, sitter och fyller ut färdplanen med kurser och hastigheter och bensinförbrukning och en del annat. De båda piloterna och navigatörerna gör sedan det obligatoriska besöket på väderleksstationen där de samlas kring den meteorolog som har Nordatlanten på sin lott. Denne har framför sig en stor väderlekskarta fullritad med isobarslingor och frontlinjer och andra mystiska figurer. Mellan Grönland och Island ligger ett kraftigt lågtryck med rörelse åt nordost, medan ett utbrett högtryck sträcker sig från södra England ett gott stycke ut över Atlanten. Denna väderlekssituation visar sig inte vara gynnsam, eftersom den skulle komma att ge kraftiga motvindar.

Den kortaste distansen mellan Prestwick och Gander är storcirkeln och den är ca 1.850 nautiska mil. Men vad som är viktigare än distansen är flygtiden och den i sin tur är beroende av vindarna. Det kan hända att man ibland flyger en väg som är åtskilligt längre än storcirkeln därför att vindarna blåser så att man kommer snabbare fram den längre vägen. Meteorologen visar att storcirkellin-

ta radiotrafiken för att klara av den med telegrafi eftersom telefonförbindelsen inte riktigt vill gå igenom för tillfället. Man försöker normalt att under hela flygningen upprätthålla radioförbindelse med de olika markstationerna med telefoni på kortväg och denna uppgift tillkommer den pilot som sitter på vakt vid rodrén.

Varje timma lämnas positionsrapport till endera London, Shannon, Keflavik, Goose eller Gander för att flygplanens färd ständigt skall kunna hållas under kontroll från marken. Skulle flygplanet vid något tillfälle inte höras av inom trettio minuter efter den tidpunkt då det senast skulle ha lämnat sin positionsrapport utfärdar trafikkontrollen på marken en grad av beredskapstillstånd som kallas "uncertainty phase" varunder man på alla sätt söker komma i kontakt med flygplanet. Skulle ytterligare trettio minuter gå utan något tecken från flygplanet inträder "alert phase". Då informeras räddningsorganen och dessa gör sig klara till omedelbar aktion. Det är därför mycket viktigt

att man lämnar sina positionsrapporter och navigatörerna måste även vara första klass radiotelegrafister så att de kan sända dessa rapporter på telegrafi om telefonförbindelsen skulle svikta.

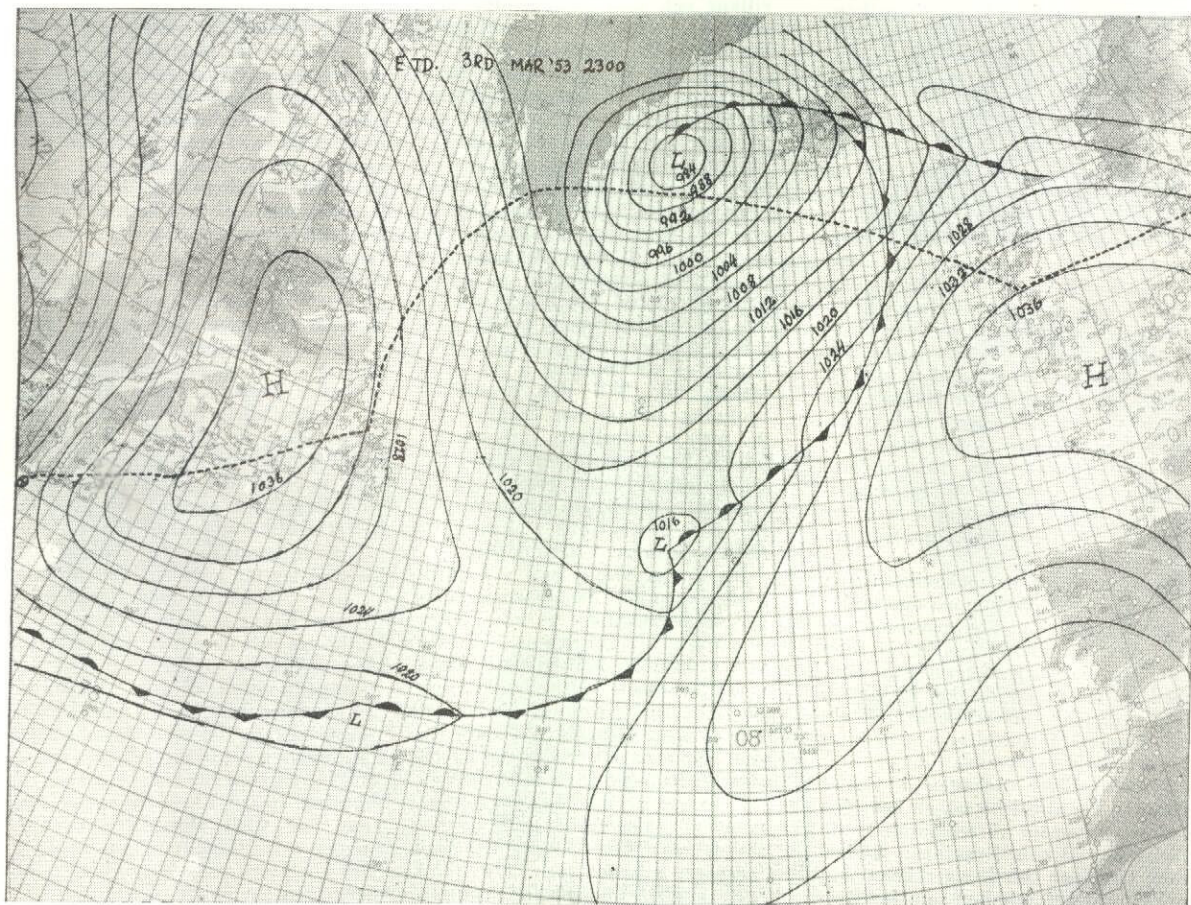
Den lugna behagliga flygningen har nu tagit slut. Molntäcket har stigit i höjden mer och mer. Vi måste givetvis hålla den bestämda höjd för överflygningen som vi fått oss tilldelad av trafikledningen på marken och rätt som det är försvinner vi in i cumulusmolnens toppar och det blir kyttigt och slängt. Yttertemperaturen visar -31° och vid denna låga temperatur är luften så torr att det inte är någon risk för isbildning, något som man annars måste vara mycket uppmärksam emot när man kommer in i moln. Det är alltså en ordentlig vinterkyla utanför metallskallet som omger oss, men här inne sitter vi i skjortärmarna i behaglig rumstemperatur och trots höjden 4.000 meter har vi tack vare tryckkabinen samma luftryck som om vi varit på endast 600 meters höjd.

Nu när vi flyger i moln kan vi givetvis inte längre navigera efter stjärnorna, men vi är inte utlämnade till det ovissa för det. Längs den nordatlantiska routen ligger sex väderskepp utstationerade och dessa har radiofyrrar ombord vilka man kan pejla och vidare har de radar, och befinner sig flygplanet inte allt för långt bort från dem kan de se flygplanet på sin radarskärm och lämna dettas exakta position.

Vid halv sextiden börjar det bli hål i molntäcket och navigatören kommer fram och ber oss hålla utkik efter Grönlands kust. Tre minuter efter den beräknade tiden kommer vi in över kusten.

Strax före klockan 6 blir jag avlöst, just som molntäcket helt börjar skingras och Grönlands inlandsis träder fram i månskenet under oss. Det är en fantastisk syn. Den dominerande färgen är blåvita i denna spöklika, stelnade värld. Snötäcket över isen gör linjerna mjuka och nunatackernas mörka skuggor ser ut som gapande hål i ismassan. Jag ligger under den varma filten i min koj och kikar ut genom fönstret på det frusna panoramat och känner mig gripen. Sömnens som en lång stund dragit envist i ögonlocken har släppt taget och jag börjar tänka över detta märkvärdiga förhållande: att kunna ligga

Väderleksläget över Atlanten när den i artikeln relaterade flygningen gjordes. Den streckade linjen visar färdvägen. Kartan visar markförhållandena. Lågtrycket SO Grönland befann sig vid tillfället med sitt centrum på den aktuella marschöjden betydligt längre söderut än vad denna markkarta visar



här i en varm och skön bädd med över 30 graders kyla på andra sidan den tunna väggen, en isöken 4.000 meter under sig och ovanför oändlighetens svarta himmel med tusentals stjärnor, där de klarast lysande ser ut att snudda vid vingpetsen.

Tänk på de första utlantflygarnas färfyllda färder jämfört med våra dagars tidtabelleresor i lyxflygplan, och ändå är det knappt 35 år sedan engelsmännen Alcock och Brown lyckades genomföra den första direkta atlantflygningen. Deras tvåmotoriga Vickers Vimy gjorde 125 km i timmen och krängde och hoppade våldsamt i regnet och blåsten. Inte ett enda av våra dagars många blindflyginstrument hade de, men de klarade ändå av flera timmars flygning i moln.

Fast det kunde ha gått galet. Vid ett tillfälle fick Alcock en känsla av att det bar av nedåt och drog då spaken till sig och i nervositeten så kraftigt att maskinen kom i ryggläge. Vid urgången ur ryggläget kom den in i en våldsam spin och inte förrän strax ovanför vattenytan lyckades han häva den. Det var inte deras enda äventyr den resan. Strax efter starten från New Foundland upphörde deras primitiva radio att verka. Generatoren till denna drevs av en liten propeller monterad på ena vingens framkant. Där hade uppstått något fel och Brown klev resolut ut på vingen för att fixa skadan. Han kunde bara konstatera att den var helt obrukbar och flygningen fick fortsätta utan radio. Det var nära ögat att den fått fortsätta även utan Brown.

Inte mycket trevligare hade heller Harry Hawker i sin enmotoriga maskin. Motorn var vattenkyld och efter några timmars flygning började kylaren koka. Han slog ifrån motorn och dök för att kyla av den. Experimentet lyckades, men efter en stund var det färdigt igen. Ny dykning osv, osv. Så höll han på tills han tillryggalagt två tredjedelar av vägen då motorn definitivt började lessna. En nådig försyn hade samtidigt fört en trälare inom synhåll för Hawker och han blev räddad. Trälaren hade ingen radio ombord och ingen fick veta om räddningen förrän trälaren kom i hamn efter en veckas tid — på samma dag som Hawkers fru fick ett officiellt kondoleanstelegram från engelske konungen.

Jag blir väckt av mekanikern som blinkar med sin ficklampa upp under näsan på mig. Tid för avlösning. Ännu mörkt fastän klockan är tio, men eftersom vi flyger västerut och alltså medsols får vi en mycket lång natt. När vi landar i New York vid halv tolvtiden på förmiddagen visar våra klockor halv sex svensk tid.

Flygning över Atlanten i västlig riktning har alltid betraktats som den svåraste eftersom västvindarna är de förhärskande och flygningen därigenom tar länge tid. Detta räknar man också med i tidtabellen som för flyg-

ningen Prestwick—Gander visar en flygtid av 9 timmar och 50 minuter medan för flygningen motsatta vägen visar 7 timmar och 35 minuter.

Det dröjde också många år efter den första atlantflygningen innan någon vågade sig på en flygning från öst till väst. De första som genomförde en sådan var tyskarna Koehl och Huenefeld. De startade från Irland med sin Junkermaskin "Bremen" med kurs på New Foundland. Under natten slocknade det elektriska lyset ombord och det blev omöjligt att avläsa instrumenten och de flög dessutom i moln. När de äntligen fått lyset ordnat igen fann de att de flög ca 600 km rakt norrut i stället för mot väst. Det var ett farligt misstag på denna sträcka. De nådde över i dåligt väder och nödländade vid Greenly Island på Labrador efter 36 timmars flygning. Som de första att ha korsat Nordatlanten i västlig riktning dekorerades de och mottog en belöning på 12.500 dollars av vår landsman Wenner-Green.

VÄDRET är den viktigaste faktorn vid beräkandet av den mängd bensin som skall tankas. Passagerare och last väger så och så mycket. Det är den betalande lasten, den last som är flygföretagets livsvillkor och som man givetvis önskar skall vara så stor som möjligt. Men den begränsas av bl. a. bensinlasten. Ju mer bensin, desto mindre betalande last och tvärtom. Beräkningarna av hur mycket bensin som skall tankas måste därför utföras ytterst noggrant och de baseras på vissa bestämda minimikrav. Således skall finnas bensin ombord, dels för flygningen från startplatsen till destinationen, dels för fortsatt flygning till en alternativ flygplats i den händelse vädret vid destinationen, under den tid flygningen pågår, skulle försämrats så att landningen inte kan utföras där. Till den bensinförbrukning man så har erhållit lägger man en ytterligare förbrukning på $\frac{1}{2}$ —2 timmar för ev. väntan på landningstur över landningsplatsen. Till detta lägges slutligen några extra procent för täckande av felkalkyleringar i färdplanen.

En annan viktig sak vid färdplaneringen för långdistansflygningar är beräkandet av sin "point of no return", dvs den position vid vilken man med hänsyn till kvarvarande bränsle och rådande vindförhållanden måste vända för att kunna flyga tillbaka till startplatsen. Har man passerat "point of no return" har man inget annat val än att fortsätta. Inträffar någonting under flygningen där man skulle ställas inför valet att vända eller fortsätta, behöver man inte börja med några tidsömda beräkningar.

I Gander görs uppehållet så kort som möjligt och efter tankning fortsätter vi, med ca 5 timmars flygning framför oss till New York. Navigatörerna kan efter välförrättat nattarbete inta sina kojor och nu sköter piloterna ensamma navigeringen och radioförbindelsen. Ett helt nät av ranger och radiofyrrar täcker hela kontinenten och särskilt täta är maskorna utefter lufttrafikens huvudstråk. Det är bara att plocka in den ena fyren efter den andra på radiokompasserna och det kan tyckas skäligen enkelt, men fordringarna på noggrannheten i navigationen är stor, för här kan verkligen talas om trafik i luften.

Routen går i allmänhet över Sydney och Halifax på Nova Scotia och sedan direkt New York eller via Boston, beroende på trafikförhållandena inom New Yorkområdet. Mellan femton och tjugo rapportpunkter, som utgöres av radiofyrrar eller intersektioner mellan olika rangeben, passeras under flygningen och vid varje skall på telefoni lämnas uppgift om tidpunkt för passagen, flyghöjd, flygförhållanden och beräknad ankomsttid till nästa rapportpunkt.

Dessa rapporter lämnas till den distriktstrafikleddning inom vars område man för tillfället flyger. Innan man kommer in i New Yorkområdet får man en "clearance" som anger över vilka radiofyrrar och ranger inflygningen skall göras och på vilka olika höjder dessa skall passeras. Är det dåligt väder får man vara beredd på att få ligga i vänteläge i något av de många "holdings" runt New York i väntan på landningstur för att sedan med hjälp av range och ILS eller radar göra landningsinflygningen på Idlewild, den flygplats till vilken den internationella flygtrafiken destinerats. Idlewild ligger på det flacka Long Island vid stranden av Jamaica Bay och anses vara världens största flygplats (naturligtvis) och är under ständig utbyggnad. Av de fem landningsbanor som nu är i bruk är den längsta 2.871 meter. Ytterligare två är under byggnad. Under körningen på marken dirigeras flygplanen per radio från en särskild "markkontroll" och på en av taxibanorna får man uppleva det säregna att köra med flygplanet på en bro över en livligt trafikerad autostrada.

Vid inflygningen till Idlewild i klart väder får man en imponerande vy över Manhattan med Rockefeller Center, Chrysler och Empire State Buildings och de andra högresta skyskraporna som pekar upp över de suddiga konturerna från den andra bebyggelsen. Inte långt från Idlewild ligger La Guardia som tar emot den kontinentala trafiken och på endast 10 kilometers avstånd sydvästlig riktning ligger Floyd Bennet, fältet som har varit startplatsen för så många atlantflygningar under pionjärtiden. Härifrån startade bl. a. Lindbergh med sin Spirit of St Louis.



Vänstra bilden: Lärarstaben vid DK-kursen: Bengt C:son Bergman, K. G. "Klevas" Klevstig och gamle Ljungbyhedsläraren Olle Haglund som fått tillfälligt ledigt från nattjakten i Västerås. På bilden ovan frågar eleven Bengt Söderholm vad saken gäller och lyfter på örnskydden...

Nya DK-instruktörer

Den svenska segelflygutbildningen går allt mera över till dubbelkommando. På Sävere utanför Lidköping har vid en fyraveckorskurs under maj utbildats ytterligare ett dussin nya DK-instruktörer med KSAK:s chefsinstruktör Bengt C:son Bergman som bas. Utbildningen har skett i såväl Slingsby som Kranich, i stor utsträckning med vinschstarter. Den nya KSAK-vinschen har botats från de flesta barnsjukdomarna och fungerar bra med sin dubbeltrumma, som medger hög intensitet i flygövningarna. Allebergs gamla Rhön-vinsch har fått en ny 140 hk motor och klarar numera även den tunga Kranich med glans.

De nya instruktörerna är: Lars-Erik Andersson, Nyköping; Karl Ivan Andersson, Gotlands flygklubb; Nils-Erik Blom, Skövde; Jan Hallbäck, Malmö; Lennart Hansson, Hälsingborg; Otto von Köhler, Stockholm; Stig Larsson, Eskilstuna; Bengt Söderholm, Gävle; Alf Thörnblad, Kalmar, och slutligen motorflygläraren Hermansson, Gävle, som fått nöja sig med en veckas "putsning" av tidigare lärdomar.



DK-instruktörsämnen Otto von Köhler, Stockholm, o. Nils Erik Blom, Skövde



Tre förhoppningsfulla instruktörsaspiranter i gröngräset: Lennart Hansson, Hälsingborg, Rolf Hossinger, Kristianstad, och Karl Ivan Andersson, Gotland

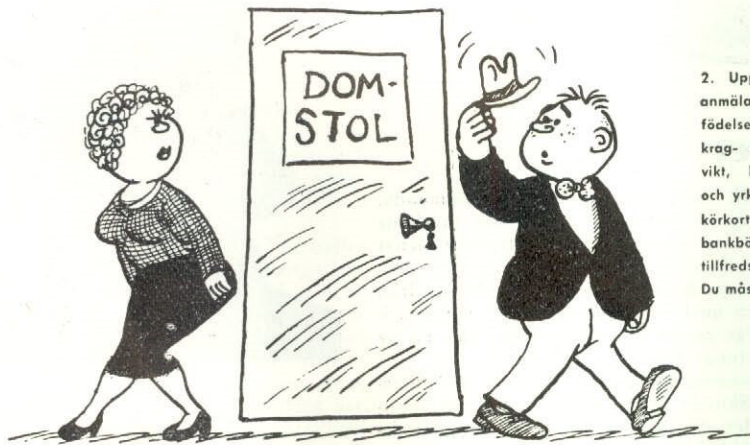
Oss segelflygare emellan

Några visa råd
nedtecknade av
Wing Over
och illustrerade av
Poul Strøyer



3. Lyft först som sist alla tillgodohavanden i bank eller annorstädes, när du ämnar betala dina flygavgifter. Du måste ändå göra det förr eller senare.

1. Det är en mängd egendomliga ting du konfronteras med när du har beslutat dig för att bli segelflygare. Inpränta noga nedanstående regler. Du måste ändå göra det förr eller senare.



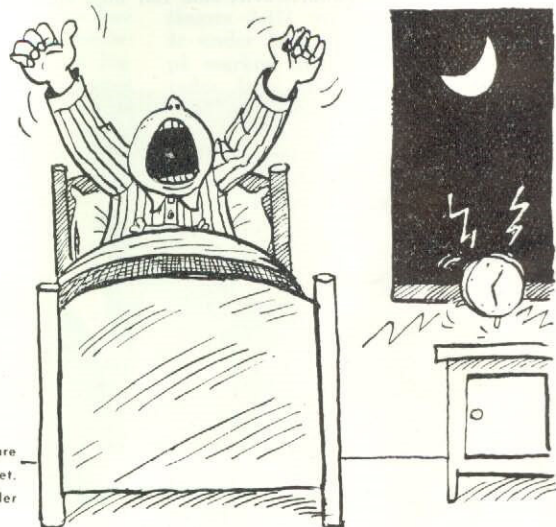
4. Ordna alla skilsmäsoformaliteter innan du börjar din flygutbildning. Du måste ändå göra det förr eller senare.

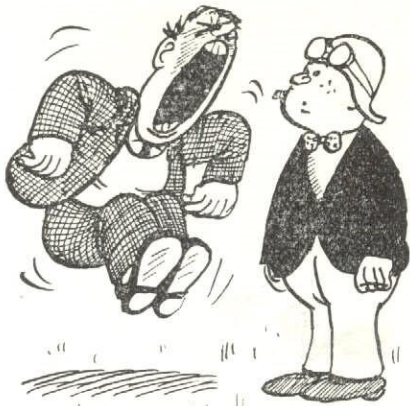
2. Uppgiv utan tredska vid anmälan till segelflygkurs födelseår och -dag, sko-, krag- och värnpliktsnummer, vikt, längd, trosbekännelse och yrke. Medtag prästbetyg, körkort, pass, utdrag ur straffregistret, motbak, försäkringsbrev, bankböcker, obligationsinnehav och andra handlingar som på ett tillfredsställande sätt kan styrka din lämplighet som segelflygare. Du måste ändå göra det förr eller senare.



6. Räkna med att utbildningen inte börjar förrän tidigast sex timmar efter bestämd tid. Du måste ändå göra det förr eller senare.

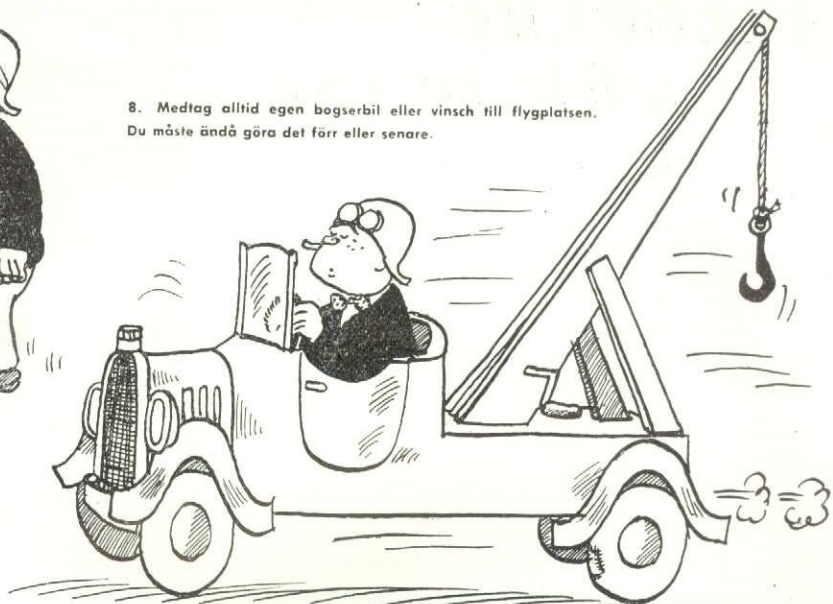
5. Stig alltid upp en timme tidigare när du ämnar dig ut till flygfältet. Du måste ändå göra det förr eller senare.





7. Ombud alltid instruktören att ge dig en ordentlig utskällning eller två innan övningarna påbörjas.
Han måste ändå göra det förr eller senare.

8. Medtag alltid egen bogserbil eller vinsch till flygplatsen.
Du måste ändå göra det förr eller senare.



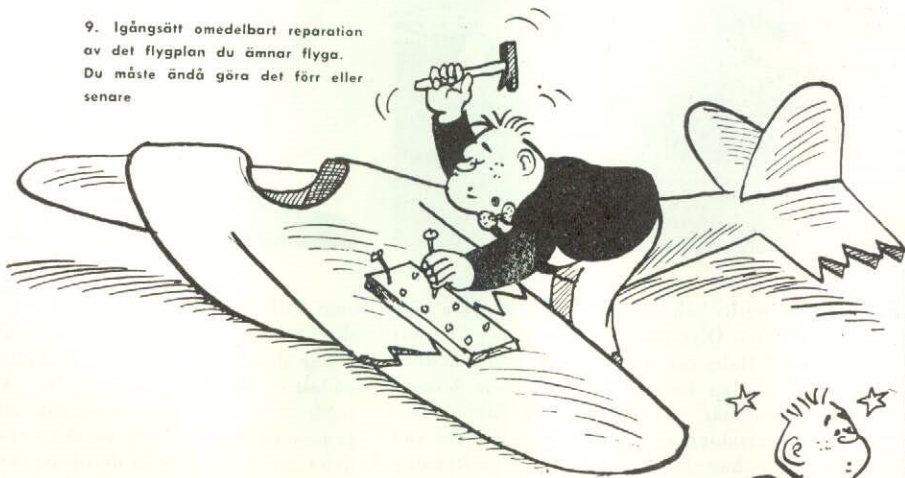
P.S. ISTIG ALLTID PLANET FRÅN ANDRA SIDAN!

11. Gör alltid tvärt emot instruktörens order.
Du gör ändå det förr eller senare.

13. Glöm allt vad jag och andra erfarna män sökt pränta i dig.
Du gör det ändå förr eller senare.

14. Gläds åt detta redan nu.
Du kommer ändå att göra det förr eller senare.

9. Igångsätt omedelbart reparation av det flygplan du ämnar flyga.
Du måste ändå göra det förr eller senare.



12. Låt instruktören göra de flesta flygningarna (lärarrik åskådningsundervisning).
Han kommer ändå att göra det förr eller senare.



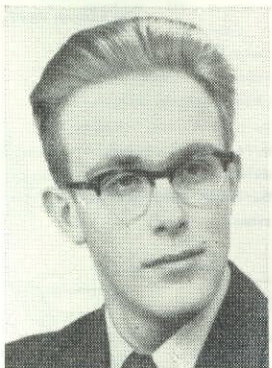
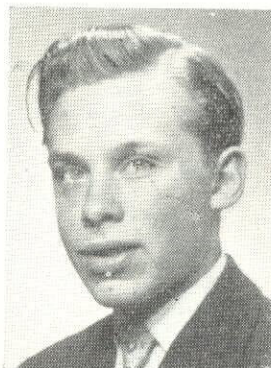
10. Landa så snart du kan utanför fältet, helst mot en stengärdsgård, ett träd eller en telefonstolpe (god bromsverkan).
Du kommer ändå att göra det förr eller senare.



ÅLLEBERG KÖR IGÅNG

Den 7 juni kör Segelflygskolan Ålleberg igång sin trettonde säsong, bättre rustad med materiel än någonsin. Tack vare påspädning från flygvapnet har den traditionsrika och nära nog världsberömda segelflygskolan nu tillgång till bland annat fem tvåsitsiga segelflygplan —

En del av årets Allebergs-personal. På den stora bilden sitter skolchefen Lennart Ståhlfors (t. v.) och gonar sig på Allebergs-restaurantens soldränkta altan tillsammans med crefsinstruktören för segelflyget, Bengt C:son Bergman. Porträttbilderna visar uppifrån och ned från vänster till höger: Karl Göran Klevstigh, Bengt Söderholm och Alf Thörnblad, DK-instruktörer: Thorsten Ekvall och Anders Östenberg, vinschförare samt Lars-Olof Wallin, bilmekaniker, vinschförare och skolans alltiallo



två Kranich, två Slingsby och en Schweizer 2-22, fyra högvärdiga Weihe och tre Olympia, vartill kommer "en hel division småkärror" Baby och Baby-Falken. Om man dessutom nämner att skolan har tre topptrimmade bogser-Mothar, två dito vinschar — varav en med dubbeltrumma — samt en Linktrainer, så står det klart att det vad materielen beträffar kan bli hur mycket segelflygning som helst under sommaren.

Ålleberg kör numera all utbildning i dubbelkommando, och de gamla glidarna står undanstoppade. Kurserna omfattar alla stadier från rena nybörjarkurser till utbildning i instrumentflygning och F-flygning för spekulanter på silver- och guldmärken.

Kurserna i dubbelkommando kan numera delas upp i etapper, vilket betyder att man kan nöja sig med A-utbildning ena året, späda på med B-utbildning det nästa o. s. v. ungefär som när det gäller EK-utbildning. Det blir under sommaren fem DK-kurser till A-diplom, likaledes fem från A till B och tre från B till C. För dem

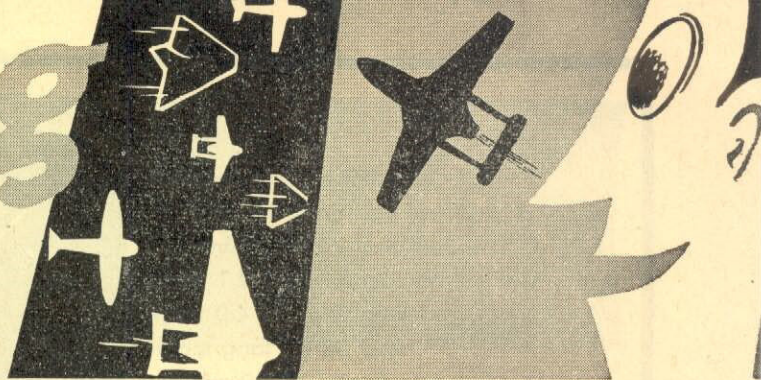
som vill gå från början och ända fram till C-diplom direkt finns det tre fullständiga kurser.

För dem som redan har C-diplom ordnas denna gång endast en certifikatkurs (S-kurs). Att bara en sådan kurs ingår i programmet beror på att klubbarna numera, genom de uppmjukade bestämmelserna kan sköta större delen av certifikatutbildningen, varför elevtillgången för Ålleberg i detta avseende blivit mindre med åren. Troligt är emellertid att denna enda certifikatkurs blir överbelagd, varför det är klokt för aspiranterna att anmäla sig i tid.

För F-flygarna (som redan har certifikat) blir det flygning från den 7 juni till den 8 augusti.

Priserna är i stort sett oförändrade. Maten kostar 6:25 per dag och logiet i allmän förläggning 1:25 per dygn. Prospektet som innehåller alla uppgifter om kurser etc. kan rekvireras direkt från Segelflygskolan, Box 40, Falköping, eller från KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm. Det kostar ingenting.

Looping Junior



Loopings flygpuzzel

Rolig tävling med fina priser

Plocka ihop bitarna i pusslet till en bild av ett känt stridsflygplan. Klistra upp bilden på kartong eller styvt papper och sänd in den till "Loopings flygpussel 6/53", Box 3063, Stockholm 3, senast den 19 juni 1953.

Ange på bilden vilken flygplantyp den föreställer samt skriv tydligt namn och adress. Lösning och en ny tävlingsuppgift kommer i nästa nr av Looping, där även pristagarnas namn publiceras.

Först öppnade rätta lösning belönas med en bok "Ett år i luften, Flygets årsbok 1953" (pris 15 kr) 2:—3:e pris utgöres av boken "Kalla krigets flyg" (pris 8:50).

LOOPING-KOSING TILL HALLAND

F 14 i Halmstad anordnade Kristi Himmelsfärdsdag en trivsamt Ungdomens dag på flotttiljen i samband med Barnens dagsfestligheterna i stan. Vädret var strålande och programmet trivsamt och lagom mycket improviserat för att det hela skulle bli kul. Där bjöds på gymnastik av Nissaflickorna och olympiasegraren Thoreson, modellflyg, segelflyg och avancerad flygning med Vampire och mycket annat.

I samband med dagen ordnade Looping en pristävling. Det gällde att känna igen sex flygplantyper. Mycket

folk var med, men det var långt ifrån alla som hade tippat rätt — fastän alla bilderna varit inne i Looping!

Rätta typer var emellertid: Canberra, Venom, Lanser, Comet, Bell 47 och La 17. Av dem som klarat uppgiften har vi dragit de fem pristagarna som blev:

1:a pris 25 kronor Erik Strandberg, Hertig Knutsgatan 35, Halmstad. 2:a —5:e pris Kalla krigets flyg: K. G. Rosenqvist, Norra vägen 29, Varberg; Bertil Andersson, Södraled, Box 84, Laholm; Sven-Erik Peterson, Träslövsvägen 111, Varberg; Inga Emanuelsson, Box 85, Rollistorp.

Priserna kommer med posten.

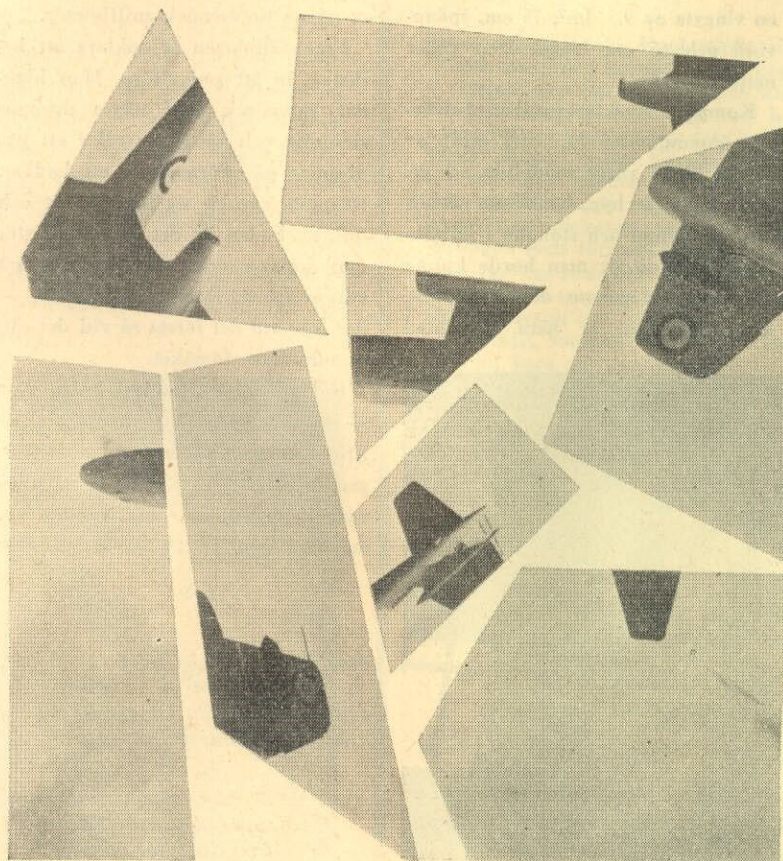
BREVLADAN

Fråga: 1) Vad var "Ansgar" för ett flygplan och vilka data och prestanda hade det? 2) Av vilken typ är SE-BUY, och vilka är dess data och prestanda? 3) Vilka olika typer av segelflygplan finns det i Sverige? 4) Är det sant som det står under "Ordet Frit" i Looping 3/1953 att endast J 28 och J 29 används som dagjaktplan? Var finns då J 21 och J 26? 5) Finns Looping för 1951 att köpa, och i så fall till vilket pris?

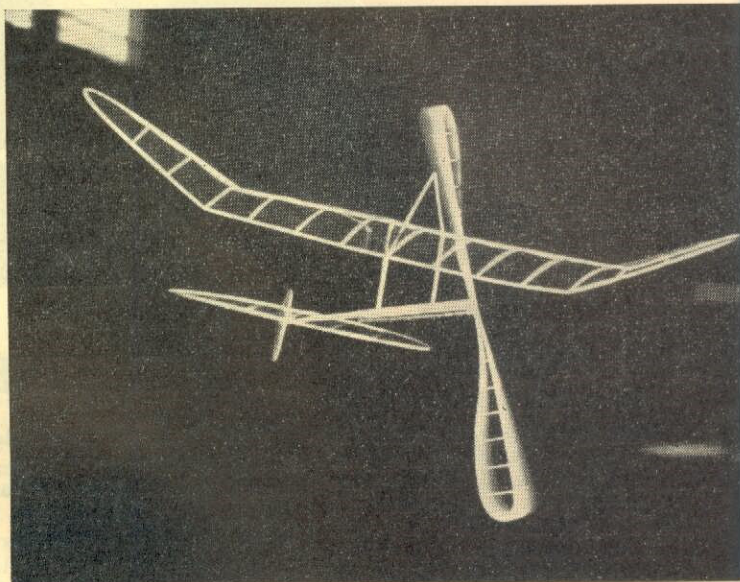
Hans Lindblad

Svar: 1) "Ansgar" kallades Nordiskt Missionsflyg DC-3, och vilka data och prestanda den typen har vet väl de flesta. Vi tar dem emellertid för säkerhets skull: spännvidd 28,9 m, längd 19,63 m, vingyta 91,7 m², tomvikt 7.700 kg, normal flygvikt 11.441 kg, toppfart 365 km/tim, normal marschfart 270 km/tim, topphöjd 7.000 m och max. flygsträcka (med fulla tankar och reducerad bet. last) 2.420 km. Motorerna är på 1.200 hk vardera och av typ Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp. DC-3 förekommer emellertid även med Wright Cyclone-motorer. 2) SE-BUY är (liksom -BUG) av typ Miles Gemini, ägda av AB Jordbruksflyg. Gemini är ett fyrsitsigt reseflygplan normalt utrustat med två 100 hk Cirrus Minor-mot. (de i Sverige använda planen är försedda med 125 hk Continental-mot. som ger planet något bättre prestanda), som ger följande data och prestanda: spännvidd 11,02 m, längd 6,78 m, vingyta 17,71 m², tomvikt 866 kg, normal flygvikt 1.361 kg, toppfart 233 km/tim, marschfart 215 km/tim, ställhastighet 56 km/tim, stighastighet vid 0 m 198 m/min, max. flygsträcka (med normal tankvolym) 900 km, med extratankar 1.600 km. 3) Weihe, Olympia, Kranich, Moswey III, Grunau Baby, Babyfalken, Fi-1.

Forts. å sid. 25



Modellflygning inomhus är den verkliga finsmakarsporten. Modell med 75 cm spännvidd och 65 cm längd väger 2,1 gram men ökar till 4,0 gram med 38 cm lång motor som har en gångtid av 20 minuter Klädseln på en inomhusmodell som består av en släkting till bomullskrutet men som inte brinner därför att det har för stor kylta väger fyra tusendels gram per kvadratcentimeter



FEM MODELLER PÅ ENKELT PORT

Roald Olsson, 16-åringen från Göteborg, som 1951 gjorde en smått sensationell debut på Tempotävlingen, har nu blivit två år äldre och minst två år visare. Hans första framträdande på en central stortävling förde honom direkt upp till den svenska eliten och nu har han mognat för mästartareprovet att bygga inomhusmodeller av amerikansk klass.

I samband med VM-uttagningarna på F-9 i Göteborg i början av maj demonstrerade han inomhusflyg för tävlingsdeltagarna och sedan dess har han bland annat gjort en bejublad

uppvisning för deltagarna i KSAK:s och Internationella Klubbens vårfest på Grand Hotel Royal i Stockholm.

Roald Olssons inomhusmodell har en vingyta av 9,5 dm², 75 cm. spännvidd och 65 cm längd. Den väger netto 2,1 gram.

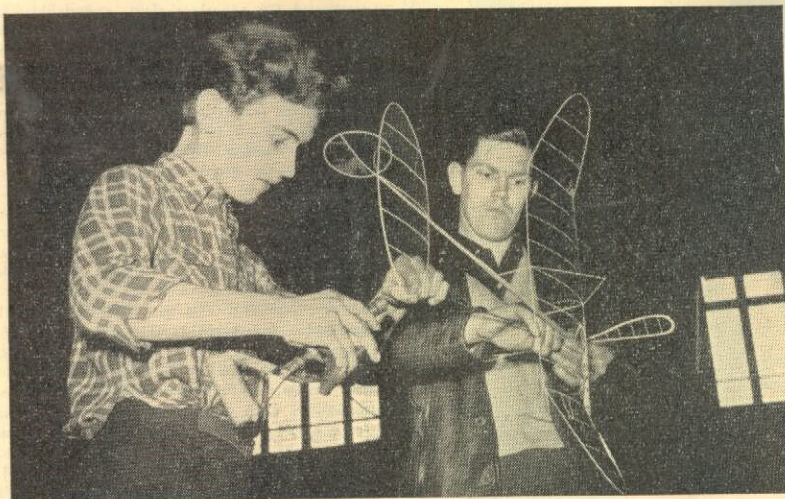
Komplett flygklar med en 2-strängars gummimotor (1,7×1,2 mm) av 38 cm längd väger modellen 4,0 gr.

Modellen är byggd med en rörformad stavkropp och stomme i lättaste balsa, så tunn att man borde kunna läsa en bok igenom den. Klädseln, dinitrocellulosa, är nära besläktad

med bomullskrut, men försök inte att tända den med en tändsticka. Den har för stor kylta för att kunna brinna. Tjockleken är nämligen bara någon tiotusendels millimeter.

Framställningen är enklare att beskriva än att genomföra. Man blandar zaponlack med några droppar ricinolja och häller en eller ett par droppar på vattenytan i ett badkar. Droppen sprider sig blixtnabbt och stelnar. Sedan är det bara att lyfta upp hinnan och anbringa den på vingstommen. Det brukar lyckas, — om inte vid det första så vid det ett-hundraförsta försöket.

Gummimotorn laddas 1.600 varv — med hjälp av ett växelborskskaft. Eftersom propellern under flygningen bara gör 60 v/min. d. v. s. ett varv i sekunden, har motorn en maximal gångtid av ca 20 minuter,



Roald Olsson och Helge Eliasson drar upp motorn på en inomhusmodell. Motorvikt knappt 2 gram. Gångtid 20 minuter!

Roald Olsson startklar med en sina delikata inomhusmodell. Vingklädselns vikt 0,004 g/dm²

och har man bara tillgång till en tillräckligt dragfri lokal kan man nog räkna med att tidtagarna kan få räkna in nya svenska rekord på löpande band.

Det torde vara överflödigt att framhålla, hur ömtålig en sådan modell måste vara. Klädseln brister vid minsta beröring och man bör undvika att andas mot modellen. Modellen bör flyga i lugn luft. Om man virvlar upp luften genom att röra sig häftigt över golvet märker man snart hur modellen irriteras av luftvirvlarna. Friskluftsventiler måste stängas före flygningen. Även organiserat drag — luftconditionering, som det brukar kallas — bör undvikas. Alltför många inomhusmodeller har atomiserats när de sugits in i ett ventilationsgaller.

Det är en vacker syn med den såpbubbleskimrande modellen i skenet från gnistrande lampor. Roald Olssons modell skiftar i färgskalan ljusgult-pistolviolett. Enligt tillgängliga amerikanska tabeller kan man därav sluta sig till att klädseln väger ca 0,004 g/dm². Om man sedan tillägger att hela den riggningsstråd — av metall — som stagar vingens över- och undersida endast väger knappa 0,001 g, då har man också fått förklaringen till modellens låga vikt, 4 g.

Fem sådana skulle man kunna skicka med posten för ett 25-öres frimärke.



PROJEKT CASSIOPEIA

av Stau Feddler

RESUMÉ:

Fred Nicholson, f. d. amerikansk bombflygare under världskriget, får plötsligt ett erbjudande att vara med om den första rymdfärden. Redan när han får kontakt med den man som ger honom erbjudandet, Mr. Bentley, blir Fred medveten om att det är en farlig affär han kommit in i. En vecka efter det första sammanträffandet reser Fred till Los Angeles för att få nya order. Trots den största sekretess uppvaktas Fred omedelbart av "skuggan" och kan endast med bistånd av en egen "skugga" få tillfälle att sammanträffa ytterligare med Bentley. Under tågresan till den plats där Fred skall sammanträffa med andra medarbetare i projektet överfaller han av "skuggan", klarar sig men får en kula i ryggen. Freds egen "skugga" tar upp honom i en bil och kör tillbaka till Los Angeles

NATTLIG OPERATION

Det smärtade när Fred rörde sig, och när bilen krängde i den höga farten, men det föreföll ändå som om det inte var så farligt med honom. Skottet hade kanske inte träffat några vitalare delar. Försiktigt kände han med handen utmed ryggen och upptäckte att någon rivit upp kavajen och skjortan och att han hade någon sorts förband runt kroppen.

— Jag har förbundit er så gott jag kunnat, sade mannen bredvid honom. Hur känner ni er?

— Ahjo, svarade Fred matt. Det gör ont bara när jag skrattar. Mannen drog munnen till ett bistert leende.

— Tycks inte vara så farligt med er. Vi kanske har haft tur med det också. Hade jag inte kommit i precis rätt sekund, så vete tusan.

Fred insåg plötsligt vilken tur han haft. Här går man och blir erbjuden att få göra världshistoriens första färd ut i världsrymden och sedan — just när man håller på med de sista förberedelserna — så kommer det en

**Denna följetong
började i nummer 3,
marsnumret, av Looping
Ni kan
börja läsa den nu!**

karl och skjuter med pistol i ryggen och vill slänga en av tåget!

Plötsligt slog det Fred: Han hade visserligen undsluppit att hamna i händerna på spionerna och troligen därmed sluppit ifrån vedervärdiga förhör, kanske tortyr och mycket annat. Men tänk om nu ryggskadan var så svår att hela historien stupade för hans del. Det var klart att man inte kunde skicka ut folk i världsrymden som hade genomskjutna ryggar och inte kunde röra sig.

Fred svor mellan tänderna. Först nu förstod han vad han höll på att gå miste om.

— Hur är det med ryggen, tror ni?

— Inte så farligt efter vad jag kan bedöma. Ni har förlorat en del blod, men det verkar inte som om ni fått någon benskada. Frågan är väl hur det är med njurarna. Vi är snart i Los Angeles nu. Jag vet en läkare. Ni känner er bättre, inte sant?

— Joo vars. Det gör litet ont och så känner jag mig litet matt. Men det är väl av blodförlusten — och chocken. Det kom ju litet plötsligt.

De började komma in i tätare bebyggelse nu.

— Vila er så gott ni kan. Vi är snart framme.

Efter en stund stannade bilen. — Sitt kvar medan jag purrar doktor Dolan. Det dröjer inte lång stund. Han är van att det kommer genomskjutna bilpassagerare om nätterna... Efter en kort stund slogs porten upp och två män kom med en bär. Det var "Mannen med blåsterlappen" och en medelålders herre i tofflor och badrock, tydligen doktor Dolan.

— Jag tror jag kan gå själv, sade Fred och försökte komma ur bilen när dörren öppnades. Chauffören tog honom i armen och sökte hjälpa till.

— Ni går ingenstans, förrän vi fått titta på ryggen, muttrade Dolan litet sömnigt och morgonsurt.

Med ett visst besvär fick de upp honom på bären och in i hissen. När de fått upp honom på ett bord i läkarens klinik, sade "plåsterlappen":

— Jag försöker få fatt i Bentley. Det vore bra om jag kunde få besked om den där ryggen snarast. Om det blir långliggnig eller inte.

Han försvann ut i ett annat rum. Fred var ensam med Dolan, som nu

Forts. på sid. 20

'SMILE CAT'

Modellen är konstruerad för Elfin 1,8 cc efter internationella F-regeln. Spännvidd 150 cm, korda vinge 16, V-yta 24 dm². Stab: längd 52 cm, korda 14,3, yta 7,4 dm². Kroppslängd 88 cm (exkl. motor), största kroppssektionen 42 cm². Total vikt 300 g. Modellen är utrustad med Spitfire timer för motortidens begränsande och f. ö. med fuse. Prestanda: 4-5 min på 20 sek motortid.

Kroppen har inga spant utan är i stället uppbyggd av vertikala och horisontala tvärlister som bildar ett kors. Longeringerna är 4x4 hårda balsalister. Förstora upp den projektion av kroppen som visar den uppfifrån. Nåla fast de två yttre longeringerna (obs att de skall sättas diagonalt). Skärt sedan till tvärlisterna (4x4) och limma fast dem. Urtagen i ändarna göres med fil. Medan limmet torkar går man till nosblocket. Elfin 1,8 har ju radialmontering med åtföljande stora påfrestning på nosblocket, varför man måste lägga ned stor omsorg vid utformningen av detta och fästandet av detsamma vid kroppen. Nosblocket sågas ut ur 1 cm tjock "Ceylon balsa" (ett balsaliknande träslag som en del cocoslådor består av) eller lind (motsvarande hårdhet). Hål borras för motorns montering. Därefter bockas landningsstället till av 3 mm pianotråd (angående övre ändan se ritningen). I bakre ytan av nosblocket skall sedan göras urtag så att pianotråden liksom bäddas in i träet (urtagets djup ca 2,5 mm).

Motorskruvarnas muttrar lödes fast på en plåtremsa som fästes med nub. När detta är klart (glöm inte att fixa landstället stadigt med lim och exempelvis häftklammer) får nosblocket torka.

Urtagen i blocket för övre och de två sidolongeringerna sågas med lövsåg och filas omsorgsfullt till rätt form, varefter nosblocket limmas fast vid den färdigställda kroppsprojektion. Se till att nosblocket blir något nedåtriktat men rakt i sidled. Därefter fästes den övre och den undre longeringen vid nosblocket (mycket lim) och hålles i läge av knappnålar och gummiband. Tvärpinne, t. ex. nr 4, 3 o. s. v. göres i ordning, limmas på plats och kvarhålles där av knappnålar och gummisnoddar, varefter det endast är att plocka dit de övriga tvärpinnarna.

När detta är klart påsättes baldakinen. Den är uppbyggd av 5 mm balsa och klädd med 2 mm balsa på sidorna (fibreriktning snett nedåt bakåt). Skär ut baldakinens främre del ur 5 mm balsaplak och limma den på plats. Vingens framkant skall vara 110 mm från nosblockets främre yta. Skär och fila därefter till den bakåtgående 5x10 listen och limma fast den. Plocka dit tvärlisterna mellan dem, limma fast balsabiten ovanpå och den 5x5 furulist som skall bli gummipinne. Balsaklädseln på baldakinen går till 60 mm från baldakinens främre del räknat, ända ned till undre longeringen.

Så är det dags för tankinstallation. Främre delen av kroppen skall klädas med 2 mm balsa. Därför förses nosblocket runt om med urtag 2x3 mm varefter det bara är att lägga på klädseln. I samband därmed är det klokt att göra ett särskilt rum för vacuumtimern så att reduceringsventilen skyddas från bränslångor. Då kroppen är färdigklädd, strömlinjeformad och välputsad är den klar att klädas med sidan.

Vingen är av enkel konstruktion med U-form. Spryglarna är av 2 mm balsa. Mittpartiet byg-

ges först. Sätt upp framkant (5x10 balsa) och bakkant (5x25) och passa in spryglarna mellan dem. När limmet torkat sätts mittbalkarna (5x7 och 3x3 furu) på plats. Bakkanterna skäres lämpligen ut ur 5 mm balsaplak. Öronen bygges på liknande sätt. Spetsarna är av 5 mm balsa. Vingknäckarna av 1 mm asp. (fibrerna ca 15° mot horisontalplanet) anbringas vid fram- och bakkanterna och dessutom vid huvudbalken. Vingöronens upphöjning är 10,5 cm.

När vingen torkat formas fram- och bakkant till med kniv och fil. Stabben bygges på motsvarande sätt som vingen. Spetsarna tillverkas av massiv balsa. Fenan göres av 3 mm balsa.

Nu är det dags för finputsning av träkonstruktionen och inmontering av fuse-anordningen.

Stabbens festsättning på kroppen går till så här: På stabben limmas fast ett mässingsrör med 1 mm inre diameter. Förstärkning göres med sidan. I röret införes sedan mittdelen av en U-formad pianotråd vars skänklar passar i rör fastsatta i kroppen. I bakre ändan av kroppen och i vinkeln mellan stabilisator och fena limmas pianotrådar (se ritn.).

Vingbryggan består av 2 mm abaci med 2x7 furuförstärkningar fram och bak.

Modellen klädes med sidan och impregneras med Zaponlack av god kvalitet, ev. uppblandad med några procent olja, som ger god impregnering och sträckning och vacker finish.

Låt vinge och stabbe vara uppspända så länge som möjligt.

Trimningen av modellen torde inte vålla några besvärligheter om man kommer ihåg följande:

1. Trimma in perfekt glid med lagom högerkurva. Kontrollera att fenan inte är för stor (modellen skall befinna sig precis på jazzgränsen).

2. Gör flygningen med motorn på lågvarv.

3. Gör alla korrigeringar enbart genom att rikta motorn. Palla med 2 mm lister.

4. Öka så småningom varvet när modellen uppför sig hyfsat.

Elfin 1,8 är så stark att den vid fullvarv orkar dra modellen rakt ut med avsevärd hastighet.

Lycka till med "Smile Cat" och mycket nöje.
Erik Hult

FIN TEAMRACING I STOCKHOLM

Sveriges första stora teamracertävling gick annandag pingst i Stockholm, på Storängsbotten inte långt från gasverket, och det blev en succé på flera sätt. Inte mindre än 44 tävlande hade anmält sig, och när kontrollen var klar kunde drygt trettioalet tävlande räknas in.

Vädret var bläsigt och snålkalit men bättrade sig efter hand, och när finalerna gick var det rena sommarvädret, uppryskat bland annat av en ilsken tromb, som bl. a. tog med sig hela protokollet och en del av prissamlingen.

I försöken var det för många "blåbär" för att det skulle bli någon sport, men något annat var inte att vänta med tanke på att detta faktiskt var den första riktiga stora tävlingen i vårt land när det gäller teamracing. För bara grabbarna litet tävlingsvana, så blir nog teamracingen den verkliga publikporten. Nu hade arrangörerna, SMU, Älvsjö Modellflygklubb och Star Flyers, försiktigt nog beslutat hålla tävlingen utan publik, men det var mängder av folk utanför staketet hela dagen, som tyckte det hela var kul.

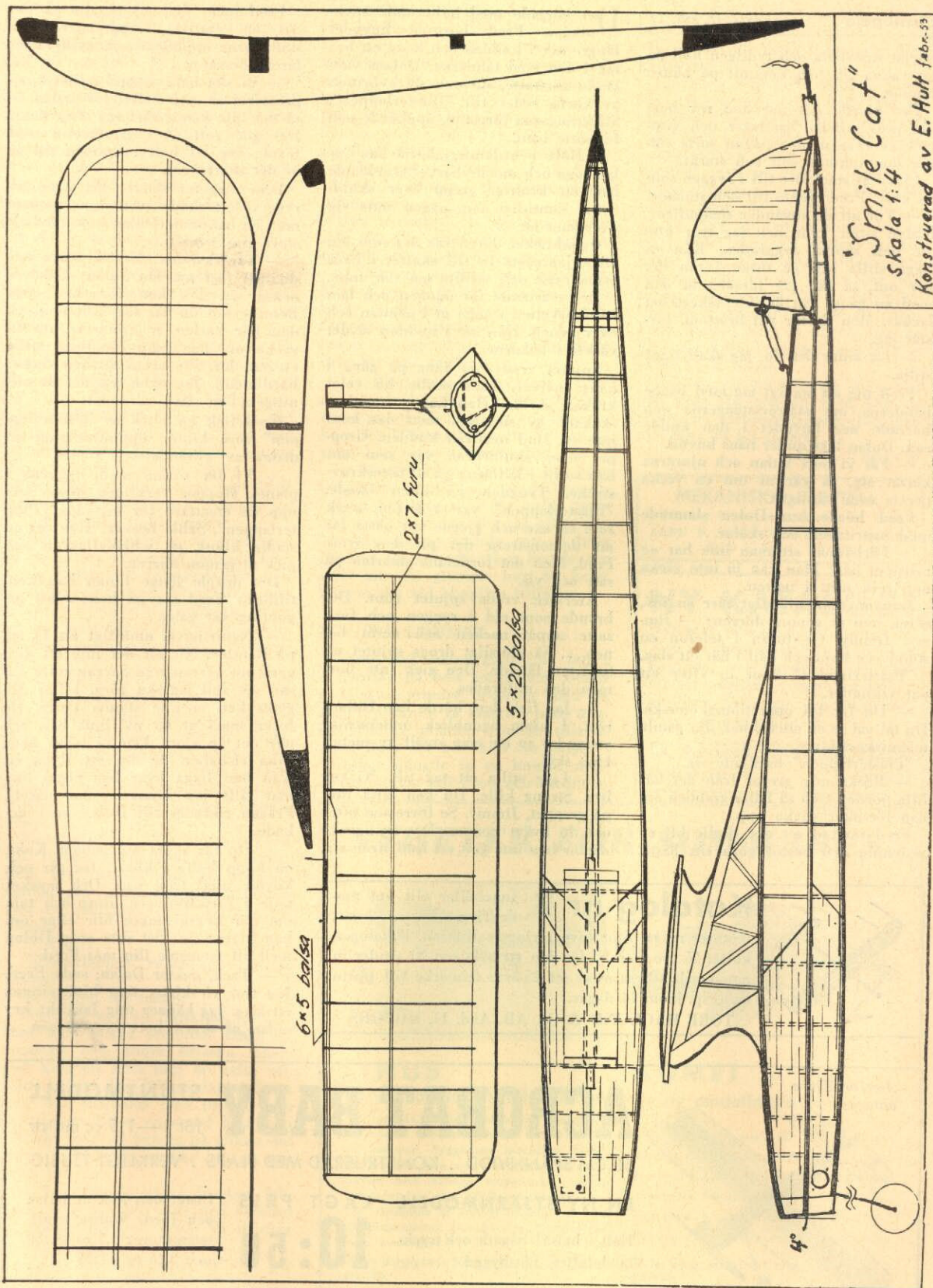
Och finalerna var våldsamt spännande med grann sport.

I lilla klassen var det Ib Möller, Gunnar Söderberg och Charlie Engkvist som drabbade ihop i en finalfight som inte lämnade något övrigt att önska ifråga om spänning. Unge

debuterande Ib Möller (som flög själv) vann efter en hård strid med Gunnar Söderberg (som hade Per-Axel Eliasson som förare och Olle Ericsson som hjälpmek.

I B-klassen ställde Olle Ericsson upp som storfavorit mot debutanten Bengt Martinelle, som till följd av för stor tankvolym måste köra i stora klassen med sin lilla 2,5 cc. Olle Ericsson mekade själv och hade Eliasson som förare. Bengt hade sin fader som chefsmek och drabbningen blev Davids strid mot Goliat. Olles modell flög minst 50 % fortare än Bengts, men måste tankas dubbelt så många gånger. Bengt fick 41 varv på första tankningen, Olle 21. De första 100 varven låg de båda kombattanterna någorlunda jämnt, men sedan började Olles motor att krångla, och Bengt drog obönhörligt ifrån med sin lilla modell vars motor gick klockrent. Det blev en populär seger, som det alltid blir när favoriterna får stryka på foten.

Nu skall man nog inte lägga för stor vikt vid slutresultaten denna gång utan nöja sig med att konstatera att arrangemangen var goda och att det finns fina ämnen för sporten och tydligen ett mycket stort intresse. När nu isen är bruten tror vi att teamracingen går en glänsande framtid till mötes. Den är nämligen rolig. Vi väntar med spänning på nästa tävling.
Yn



"Smile Cat"
 Skala 1:4
 Konstruerad av E. Hult febr. 33

Översikritning till "Smile Cat", månadens tävlingsmodell av Erik Hult

börjat småvissla och tydligen höll på att vakna till och kommit på bättre humör.

Det gjorde ont när han rev bort det provisoriska bandaget och tvätade av ryggen med någon sorts vätska som luktade sött och starkt.

Plötsligt stack det till i ryggen som en kniv. Fred ryckte till och stönade.

— Tur att de använder småpuffror. Kulan sitter kvar och jag tror inte att den skadat ryggraden. Kan ni ligga stilla och ge tusan i om det gör ont, så ska jag försöka ta den med en gång. Det är inte säkert det lyckas. Men det är väl bråttom, förstår jag.

— Jag antar det. Jo, jag skall ligga stilla.

Fred tog ett stadigt tag med bägge händerna om stålörsstängerna och borrar ner huvudet i den kudden som Dolan lagt under hans huvud.

— Får vi bort kulan och njurarna klarat sig, så går ni om en vecka precis som vanligt.

Fred hörde hur Dolan slamrade med instrument och skålar.

— Förbannat att man inte har en assistent här! Man kan ju inte väcka upp folk mitt i natten.

Som om han plötsligt får en idé, skrek han ut genom dörren: — Jimmy. Jimmy. Ge tusan i telefon en stund och kom och håll i här ett slag. "Plåsterlappen" kom in efter ett par sekunder.

— Du får bli operationssköterska. Du tål väl se en slick blod, din gamla människoslaktare.

"Plåsterlappen" harklade sig.

— Räcka mig grejor från det här lilla bordet. Och så hålla grabben om han försöker sticka upp.

Fred förstod att det skulle bli en prövning och beslöt göra sitt bästa.

Det började med irriterande stickningar. Fred borrarde huvudet längre ner i kudden och högg ett bra tag i den med tänderna. Dolans vislande fortsatte, då och då avbruten av korta order till "Plåsterlappen". Stickningarna fortsatte, upphörde och fortsatte igen.

— Håll i ordentligt, hörde han Dolan säga och omedelbart efteråt kände han ett kraftigt grepp över skulderna samtidigt som någon satte sig över hans lår.

Ögonblicket därpå var det som om ett spjut ränts in till skaflet i hans arma rygg och vridits om där inne.

Det svartnade för ögonen och han kände svetten tränga ut i pannan och över benen. Han bet i kudden så det värkte i käkarna.

Spjutet vreds om gång på gång i hans inälvor. Han skulle ha velat kråkas, skrika. Han kände hur han skakade av smärtan, men det kom inte ett ljud nerifrån kudden. Greppet över skulderna var som om han suttit i käftarna på ett jätteskrustestycke. Tyngden på lären ökade. "Plåsterlappen" var tydligen stark som en oxe och gjorde sitt bästa för att demonstrera det på den arme Fred. Men det fördelade smärtan på sätt och vis.

Återigen vreds spjutet runt. Det brände som eld i ryggen och fortsatte uppåt nacken och neråt benen... Så plötsligt drogs spjutet ut. Smärtan lättade. Den gick inte bort men den mildrades.

— Jag fick den, hörde han Dolans röst. I nästa ögonblick underströks yttrandet av en svag smäll av metall i en skål.

— Ligg stilla ett tag till. Ni var bra. Strong kille. Du kan lätta litet på greppet, Jimmy. Se förresten efter om du kvävt honom. Det är kanske därför han inte gett ett ljud ifrån sig.

Fred hade lust att skratta så ont det än gjorde. Järngreppet över skulderna upphörde och trycket över lären försvann.

— Vi ska bara stoppa i litet kompresser i såret i stället för kulan — så det inte känns så tomt efter den... Det gör gott — i jämförelse med förut. Tag ett bett i kudden till så är det snart över.

Fem minuter senare låg Fred på rygg och torkade svetten ur pannan med en handduk. Dolan kom med ett stort glas whisky.

— Tag den här. Det är bästa medicinen just nu. Du Jimmy behöver också en. Du kan förresten säga Bentley om du får tag i honom, att den här karlen är arbetsför om en vecka om han bara får ligga stilla ett par dar. Säg också att han verkar hårdhudad. Jag antar att det är meningen han skall vara det.

Fred fick en blick av "Plåsterlappen" som kunde uppfattas som ett utslag av gillande.

— Vi får ordna med liggplats i planet. Hoppas verkligen slippa leta upp en ersättare för er, sade "Plåsterlappen". Sabla besvär! Han tog en stadig klunk ur whiskyflaskan och gick ut genom dörren.

Det dröjde länge innan han kom tillbaka. Fred såg på honom att någonting var gale.

— Naturligtvis omöjligt att få tag på Bentley. Nu går det inte att dirigera om kärran från Sacramento. Tusan vet vad jag ska göra. I Los Angeles kan vi inte stanna länge. De lurar snart ut att ni finns här, och när det är gjort, kan ni hälsa hem. Lika riskabelt är det att flytta er. Kan han ligga kvar här några timmar tills jag hinner ordna något? Frågan riktades till Dolan, som nickade.

— Du får sköta om honom. Koka en kopp kaffe i köket. Jag går och knyter mig. God natt. Och mycket nöje i fortsättningen. Ring och tala om när begravningen blir eller om han klarar sig. Det sista sade Dolan med ett menande flin mot Fred.

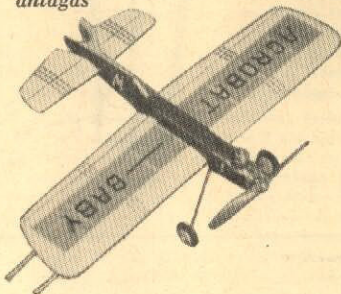
— Tack, doktor Dolan, sade Fred. Jag tror vi skjuter upp bisättningen ett slag. Jag känner mig faktiskt kry sedan ni skurit bort ryggmärgen...



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

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

Återförsäljare antagas



ACROBAT BABY STUNTMODELL

för 1—1,5 cc motor

60 CM SPÄNNVIDD . KONSTRUERAD MED FLAPS . VERKLIGT TJUSIG

EN NY STJÄRNMODELL LÅGT PRIS

Helt i balsa! Sågade och tryckta detaljer. Lättbyggd

10:50

Lister och flak av balsa och furu. Webra kvalitetsmotorer 1,5 cc 49:50 och 2,46 cc 53:50

HOBBY SPORT

Stadshagsvägen 22
Stockholm K, Postg. 50 20 00

"Plåsterlappen" gick omkring i rummet som en stor orolig björn med händerna på ryggen och småsvor för sig själv.

— Förbanne mej om jag vet hur det här skall ordnas opp. Snart kommer planet till Sacramento. Det går ombord en del passagerare. De kommer att vänta på ytterligare en — på er — en stund, men när ni inte kommer, så startar de ändå. De har bara vissa order att gå efter. De kan inte göra några efterforskningar — och det skulle knappast löna sig heller. Den enda fördelen med den här historien är att er käre utkastare på tåget missade chansen att skugga mej ut till flygplatsen och få kläm på avresan.

Men hur jag nu skall få iväg er till ort och ställe vet jag sannerligen inte. Eftersom jag inte har en aning om var "ort och ställe" är. Förbaskade hemlighetsmakeri! Och inte går det att få tag i Bentley heller. Han som vet allting. Det kan ha hänt honom någonting hur slug han än är.

Det blev tyst en stund och både Fred och "Plåsterlappen" hängav sig åt individuella funderingar.

Smärtan i ryggen hade givit med sig en aning, och Fred började känna sig frisk. Och förargad. Här stod han liksom i porten till sitt livs verkligt stora äventyr, och sedan kommer det en klumpeduns till karl och skjuter med pistol och förstör allsammans.

Det syntes på "Plåsterlappen" att han var både nervös förargad och osäker. Säkerligen var han van att reda upp kvistiga situationer, men nu verkade det som om alltihop hade gått i baklås. "De" hade faktiskt lyckats åtminstone till hälften att sätta käppar i hjulet för projekt Cassiopeja.

Plötsligt ryckte både han och Fred till. Utifrån köket kom ett mystiskt ljud. Ett fräsande som av utströmmande gas. "Plåsterlappen" vädrade som en jakthund. Fred stirrade på honom.

— Vad i...!

"Plåsterlappen" rusade plötsligt på dörren.

— Kaffet, för tusan...!

Fred gav upp ett flatskratt. Kaffet! Han hade i två sekunder tänkt på cyanväte och andra hemska saker. Det kom en frän lukt av kaffe utifrån köket, där "Plåsterlappen" nu svor och väsnades med pannor och kokplattor. Efter en stund kom han tillbaka med en bricka på vilken det fanns både kaffe, socker och ett par bitar kex.

— Jag räddade några droppar, faktiskt, sade han och satte ned brickan på bordet bredvid Fred. Vi dricker en tår medan vi tänker.

— Det är föga troligt att det går att få fatt i Bentley inom de närmaste timmarna. Jag kan inte gärna sitta här och vakta er. Så länge ni finns här, är ni förresten tämligen säker.

Men ni kan inte ligga här på kliniken så länge till. Det enda blir väl att försöka få Dolan att hysa in er i sin lägenhet medan jag försöker ordna någonting annat. Om jag inte får tag i Bentley, sitter vi här som ett par ovanligt dumma får och kan inte komma någon vart. Jag vet inte vart jag skall skicka er och samtidigt föreställer jag mig att ni är tämligen väntad där borta. — Jag måste ha tag i Bentley!

Han kastade i sig det heta kaffet och störtade upp. Halvvägs ute genom dörren vände han sig om.

— Ni vet ju inte vad jag heter. Mitt namn är Jimmy Warren. Att ni heter Nicholson vet jag förut. Säg, fortsatte han dröjande, vad har ni kallat mig egentligen när ni funderat över ett och annat?

— Plåsterlappen, svarade Fred sanningsenligt. Jag har faktiskt funderat på att förenkla det och kalla er bara för "Plåstret". Skulle liksom ha varit lite mera lätthanterligt...

— Plåstret! Bara för den där plåsterlappens skull! Näja, jag förlåter er.

Han försvann ut i det andra rummet och Fred log för sig själv där han låg. Jimmy kunde gott få heta Plåstret då och då. Han lovade sig själv att inte glömma bort att kalla honom det vid lämpliga tillfällen.

POLISEN KOMMER

Jimmy fick naturligtvis inte fatt i Bentley på hela morgonen. Dolan gick efter mindre protester med på att Fred skulle få logera i hans ungdomsvåning innanför kliniken tills vidare. Bara det inte blev för länge.

Dolan slängde in en knippe middagstidningar till Fred och meddelade

de samtidigt att det möjligen skulle bli en matbit så småningom.

Fred var inte särskilt hungrig. Han kände sig litet matt.

Han slog upp en tidning och hittade nästan genast en notis om ett tågöverfall på nattåget norrut. Det hade hänt i närheten av Bakersfield. Tågpersonalen hade hittat en miss-handlad man på tåget. Dörren var öppen och när man undersökte banan söderut fann man spår som tydde på att en eller ett par personer lämnat tåget under gång. En av dem var tydligen sårad. Den misshandlade mannen sade sig inte ha något mer minne av det inträffade än att han plötsligt blivit överfallen, och att någon hotat honom med en pistol. Man hade också hittat en pistol ur vilken ett skott blivit lossat.

Polisen var naturligtvis inkopplad och hade fått upp ett spår. Det var tydligt att gärningsmannen eller männen tagit en bil söderut...

Forts. i nästa nr

MEKANISKA ARBETEN:

Svarv., born., omkransning av drev
ARNE S. ANDERSSONS Mek. Verkstad
Fack 4, Frövi. Tel. 398

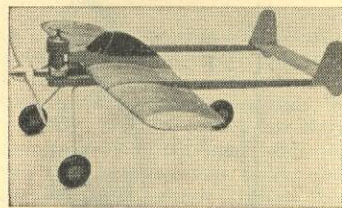
NY KATALOG!

Nytryckt jättekatalog i format 21 × 30 cm med massor av skalenliga flygplan, segelmodeller, gummi-motormodeller, motormodeller, motorer, litteratur och tillbehör. Priset är endast 75 öre.

O. ANDERSONMODELLER

Ringvägen 13 Östersund

NYHETER FÖR SOMMAREN!

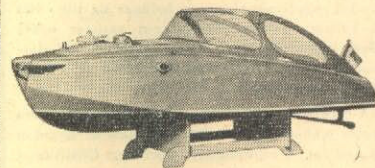


LINUS

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 balsaspryglar 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



KOMET

En ny modellmotorbåt

Total längd 605 mm., för 1–5 cc. motor. Elegant strömlinjeform. Modellen är helt bordlagd i ÄKTA HONDURASMAHOGNY, även däck och sargar i detta träslag. Samtliga spant, bord, sargar etc. äro FÄRDIGA. Ritning och utförlig anvisning medföljer.

Pris: Byggsats inkl. ritn. kr 22: 50 + porto

APELBERGSGATAN 48

WENTZELS

STOCKHOLM C

Om du vill lära dig flyga

Såväl Looping som flygklubbarna får ofta förfrågningar per brev och telefon om utbildning till privatflygare, vad den innebär, fordringar etc. Flygläraren i Stockholms Flygklubb, Eskil Sahlman, har gjort nedanstående sammanfattning, som utgör svar på de flesta frågorna.

För att erhålla A-certifikat (privatflygarecertifikat) fordras att eleven — efter godkända läkarundersökningar — skall ha minst 30 timmars flygutbildning vid godkänd flygskola enligt följande fördelning:

Minst 14 timmars utbildning i dubbelkommando (Dk), varav minst två timmar efter den första ensamflygningen.

Minst 14 timmars ensamflygning (Ek) varav minst 3 timmars distansflygning.

Före första ensamflygningen skall eleven ha erhållit undervisning i Dk under minst 10 timmar och skall ha uppnått en ålder av lägst 18 år.

Dessutom ingår teoretisk utbildning före första ensamflygningen. Denna utbildning omfattar ämnen såsom luftfartslagstiftning, flygsäkerhetens organisation, luftnavigation, meteorologi, flyglära, motorlära, instrumentlära och flygplanvård.

Under den teoretiska utbildningens gång är det vanligt att eleven får flyga 30—40 minuter per lektion. Undervisningen i luften får inte överstiga en timme per dag. Detta är beroende på att eleven blir trött och inte kan tillgodogöra sig utbildningen om flygpassen blir för långa eller återkommer med för korta uppehåll. Från utbildningens början brukar certifikatet kunna erövas efter cirka två månader under förutsättning att flygvärdet är lämpligt.

Det är kutym att eleven skall vara medlem i den klubb där utbildningen erhålles.

Priset per flygtimme varierar något. I Stockholms Flygklubb är priset 66 kr. Kostnaderna för läkarundersökningarna belöper sig till cirka 75 kronor. Teoriundervisningen varierar också något i pris, beroende bland annat på vederbörandes tidigare utbildning men håller sig i regel mellan 100 och 150 kronor.

A-certifikatet berättigar innehavaren att vara förare ombord på den typ och klass av flygplan på vilken utbildningen bedrivits. Certifikatet berättigar endast till privatflygning, d. v. s. innehavaren får inte utföra flygning mot någon form av ersättning.

I Stockholms Flygklubb användes för närvarande Cessna 140 som skolplan och ett certifikat erövat på Cessna gäller för enmotoriga landflygplan med maximal flygvikt av 1.000 kg. I de flesta svenska flygskolor användes flygplan av ungefär motsvarande klass.

Certifikatet är från det datum det är utfärdat giltigt ett år framåt under förutsättning att läkarintyget är förnyat i samband med ansökan om certifikat. För att få certifikatet förlängt efter giltighetstidens utgång fordras att vederbörande flugit minst 10 timmar såsom förare och godkänts vid förnyad läkarundersökning.

Flygutbildning kan erhållas på ett flertal platser i landet. Se bl. a. annonser i Looping under rubriken "Flygutbildning".

RADIOFLYG

Bertil Beckman, känd från ett otal granna uppvisningar i radiomodellflyg, berättar om sin fascinerande och roliga sport

De radiostyrda flygplanmodellerna börjar alltmera övervinna den misstro, som de ofta bemötts med. Intresset för radiostyrning har länge "pyrt" här i landet. Man har experimenterat på egen hand lite här och var. Sporadisk radioflygverksamhet utövades redan för flera år sedan av bl. a. Gerhard Westerberg i Skövde.

De engelska E. D. aggregaten, som på senare tid kommit i marknaden, har i högsta grad bidragit till att popularisera radiokontrollen i synnerhet bland modellflygarna i Stockholm.

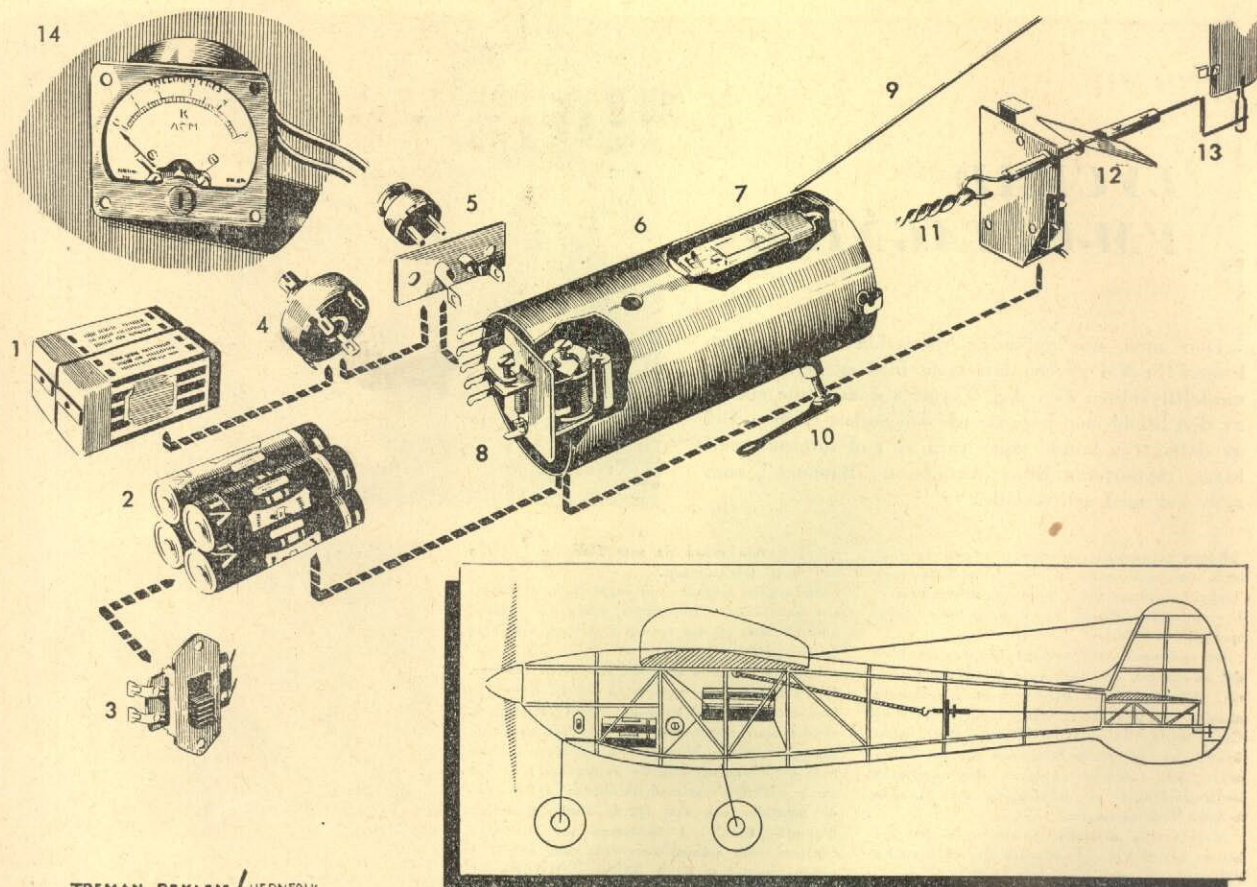
E. D. har tillverkat flera olika typer av kontrollaggregat alltifrån ett mycket enkelt med endast ett rör på mottagarsidan, till en styrapparat för tre kanaler. Dessa aggregat fungerar rätt skötta mycket bra. Det enklaste system är i princip uppbyggt enligt figuren. I sändaren genereras de högrekventa impulser, som via mottaga-

ren och reläet påverkar modellens styrorgan. Sändaren arbetar på 27 mc/s bandet och svger halvannan watt.

Mottagare för styrning av modeller bygger nästan alltid på den s. k. superregenerativa principen då den medger maximal känslighet med minsta antalet rör. Mottagaren reagerar vid signal från sändaren med en anodströmsändning. Anodströmmen passerar ett känsligt relä, som bringas att slå för nämnda strömmändring. Reläet sluter i sin tur strömmen genom manövermagneter.

Man nöjer sig i regel med att påverka sidrodret. Kontrollmekanismen är då utförd, så att varannan signal ger höger resp. vänster roder. Roderlägena infaller enl. följande cykel: neutral, höger, neutral, vänster, neutral o. s. v. Detta medför att man ofta snabbt måste trycka förbi ett önskat läge. Med någon flygvana sker





TREMAN REKLAM / HERNFALP

Ett principexempel i bild på enkel radiokontroll av modellflygplan. 1) Anodbatterier 45 V. 2) Glödströmsbatteri och batterier till den mekanism som driver rodröt (13). 3) Dubbelpolig strömbrytare på planet. 4) Variabelt motstånd för anodströmmen. 5) Uttag för milliampéremätare. 6) Mottagare visande röret (7) och reläet (8), vilket bryter och sluter strömmen till rodermekanismen genom de strömvindringar som åstadkommes i mottagarröret (7) då impulserna från sändaren kommer in via antennen (9). 10) Reglage för inställning av mottagaren. 11) Gummi-snodd för drivande av rodermekanismen, som består av bl. a. magnetspole och tvåarmad rotor (12) vilken vrider sig ett kvarts varv för varje impuls. 13) Sidroder med hävarm. 14. Mätare för kontroll av anodströmmen.

detta alldeles "automatiskt" och behöver ej medföra något ryck i modellens flykt. En vältrimmad modell kan med detta enkla kontrollsystem göras förvånansvärt manöverbar.

Några råd till nybörjare

Gå aldrig ut med modellen förrän du är säker på att det hela fungerar perfekt. Timplånga "fältjusteringar" misskrediterar radiokontrollen hos ev. åskådare. Man bör pröva att apparaten reagerar korrekt vid olika varv på motorn. Det händer nämligen ibland att reläet börjar klappa och rodröt vifta vid en viss motorhastighet. Kan detta ej avhjälpas genom ändring av spänningen i de gummi-band, som uppbär mottagaren, finns troligen någon glappkontakt. När så allt klaffar är det "bara" att "släppa upp" modellen. Då det gäller nybörjarens första start är det kanske ej så enkelt som det låter. I nervositeten är det mycket lätt att göra en tabbe.

Man bör under de första flygningarna använda mycket kort motortid och små roderutslag.

Observera roderörelserna strax före starten, dels för att kontrollera att mottagaren är tillslagen, dels för att få veta åt vilket håll rodröt reagerar då planet kommit i luften. Rör ej rodröt förrän modellen kommit upp minst ett tjugotal meter. Skulle planet av någon anledning genast börja gira tvärt, bör man givetvis söka parera även om modellen ej är så högt. Ge ej roder mer än några ögonblick åt gången under de första svängarna. Låter man modellen göra tvärra svängar (långa roderutslag) kommer den lätt in i svärbemästrade rörelser. Inbilla dig ej att du kan flyga radiokontroll om första starten avlöpte utan intermezzon. För att kunna göra vackra svängar av olika radié måste man alternera på visst sätt mellan roderlägena och tillägna sig en viss "pultsteknik".

Råkar modellen i "hackflykt" tar man den lättast ur genom att ge roder i botten av dykningen. För att kunna pricklanda utan "tur" fordras ganska mycket träning. Avancerad flygning bör man inte inlåta sig på förrän man är någorlunda förtrogen med modellens uppförande.

När du på fullt allvar anser dig mogen för uppvisningar ur den högre skolan, börja övningarna på tillräcklig höjd.

En looping åstadkommes på följande sätt. Man ger först sidroder så att planet börjar gå i störtspiral. När modellen fått tillräcklig fart neutralställes rodröt och den gör en looping på grund av överskottsarten, förutsatt att modellen är lämpligt trimmad och motorn går perfekt. För övrigt gäller självklart beträffande modellen att den måste vara väl trimmad för glidflykten samt flyger rakt under svag stigning i motorflykt.

LYCKAD VM-UTTAGNING

Den med stor spänning motsedda uttagningstävlingen för VM gav en intressant bild av den svenska modellflygeliten av i dag. Tyvärr var den inte riktigt av den bredd man hoppats på, och endast en liten del av deltagarna kunde sägas vara av god internationell klass, rapporterar Rune Andersson "Bananen", som själv var med och tävlade.

Några nämnvärda nyheter i modellväg sågs inte, om man undantar Kurt Sandbergs nya "Jekel" (presenterad i Loopings majnummer). Utvecklingen verkade ha stått ganska stilla, speciellt i S-klassen.

En spännande och verkligt bra tävling blev det emellertid, dels tack vare det hyfsade vädret, dels tack vare Acrokubbens i Göteborg absolut perfekta arrangemang under ledning av Georg Lind. En särskild blomma skall också överlämnas till Börje Börjesson för det jättearbete han lade ned på bl. a. den noggranna kontrollmätning av modellerna som skedde kvällen före tävlingen.

Mätningarna avslöjade förresten en hel del brister bland VM-aspiranternas mer eller mindre välbyggda kärror. En segelmodell hade exempelvis hela två dm² för liten bärta och en annan var 55 gram för lätt, fel så stora att vederbörande borde ha märkt dem innan de ställdes upp som VM-kandidater.

På tävlingsdagens morgon var det alldeles lugnt och soligt. Vid 10-tiden, när tävlingen började, blåste det emellertid upp en svag bris som höll sig tämligen konstant hela dagen. Termik fanns det gott om och det blev därför en hel del fina termikflygningar. "Rötgubbar" fanns det som vanligt, men i de flesta fall var det nog de som gjorde fina och höga starter som fick anslutning.

Att tävlingsreglerna verkligen respekterades på fältet såg arrangörerna till på ett föredömligt sätt. Inga andra än de tävlande med högst var sin medhjälpare fick hålla till på startplatsen. Alla andra avvisades vänligt men be-

stämt liksom också de som försökte "hjälpa till" med tidtagningen.

Lutlängden kollades vid varje start. I F-klassen underkändes tre starter därför att vederbörande sköt på sin modell i starten, vilket ju är förbjudet.

I första perioden blev det sex maxflygningar, fyra i S och en i vardera G och F. Dessutom blev det en hel del tider på över fyra minuter, så det stod redan från början klart att konkurrensen skulle bli hård. I S-klassen inträffade det unika att alla tre deltagarna från den gamla pålitliga segelmodellklubben i Höör gjorde maxtider och den fjärde stod "Bananing Aircraft" för... I G-klassen var det Owe Carlsson från Gamen som fick max och i F nåddes maxtid av K. A. Eriksson, Härnösand.

Andra perioden bjöd inte på så stora omkastningar som man kanske väntat i det råddande vädret. Toppmännen i S gjorde alla även nu fina flygningar och behöll därmed i stort sett sin ställning från första perioden och likadant var det i F. I G-klassen däremot gjorde ledande Owe Carlsson bara 1.51 medan Charles Moberg nu gjorde maxtid, vilket förde upp honom i ledningen.

Termiken tog inte heller slut i tredje omgången utan blev snarare kraftigare. Åtta maxtider noterades, varav sex i S. Eftersom två av de sistnämnda drabbade två av de som ledde tidigare så blev ställningen även nu oförändrad. Kurt Persson, Höör, vann alltså, nio sekunder före "Bananing Aircraft"! Varhän segern skulle gå i F rådde inget tvivel om när Bertil Dahlkvist gjorde sin sista kanonstart,



vilken också resulterade i 4.43 och den välför-tjänta förstaplaceringen.

I G-klassen fick Charles Moberg bara 2.23 men kammade ändå hem segern före Anders Håkansson, vars modell ramlade ned rätt fort den också. Bästa tiden i klassen gjorde nu Jan

Forts. på sid. 26

På den övre bilden gör Anders Håkansson klart fört sista starten med hjälp av Jan Nilborn (i mitten) och Sven Truedsson. Därunder ser vi Bertil Dahlkvist med sin segermodell. Nedan från vänster: Karl Persson segrare i S-int, Kurt Sandberg med sin nya "Jekel", samt Charles Moberg, som vann G-int (modellen kommer inom kort i Looping)





TANKNING I LUFTEN

Tankning av flygplan i luften är numera en ganska vanlig sak. Mindre vanligt är att få goda bilder av proceduren. Här har vi emellertid en, tagen på stor höjd över Kansas, som visar hur en reabombjätte Boeing B-47 Stratojet får bränsle påfyllt från en Boeing KC-97, "den flygande tankvagnen", enligt den moderna "bom-metoden"

Brevlådan

Forts. fr. sid 15

Schweizer SGU-1-19, SGU 2-22, Slingsby T 21B. 4) Ja, dagjaktflottiljerna har samtliga övergått till reoplan. J 26 har delvis sålts till utlandet (Israel och Dominikanska Republiken), men vad som händer med J 21A vet inte red. 5) Ja. 10 kr. plus porto. Portofritt om rekvisition sker på postgiro 45 35 30.

Fråga: 1) Kan jag, trots defekt på färgsinnet, som först vid läkarundersökning blivit upptäckt bli: a) privatflygare? b) segelflygare? 2) Vad är det ungefärliga priset på: a) en privatflygutbildning? b) en segelflygutbildning? c) en Piper Cub (begagnad)? d) en Cessna 140? e) en Klemm Kl 35? f) Saab 91A Safir? g) Saab 91B safir? Flygtresserad 16 år

Svar: 1) Beror på defektens karaktär. 2a) Cirka 2.000 kr. 2b) Fram till segelflygcertifikat cirka 700 kr. 2c-2e) Omöjligt att besvara. Beror på gångtid, tillgång och efterfrågan etc. Mellan 5.000 och 20.000 kr förslagsvis. 2f) Delvis beroende på instrumentering. Ca 50.000 kr nu. 2g) Ca 75.000.

Fråga: 1) Jag undrar om det finns någon flygblöjdsklubb i Stockholm? 2) Har F 8 fått J 29:or? 3) Vilka data och prestanda har Swift?

Rolf Englund

Svar: 1) Inte vad vi känner till. 2) Står i tur att få. 3) Spännvidd 9,9 m, längd 12,6 m, virgityta 27,4 m². Toppfart enligt obekräftade uppgifter 1.100 km/t. Motorutrustning en Rolls-Royce Avon.

STOCKHOLMS-MÄSTERSKAPEN i modellflyg avhölls enligt gammal tradition på Kristi Himmelsfärdsdag. Vingarna stod för regin, vilket på grund av de fåtaliga deltagarna ime var särskilt betungande. Det var dock glädjande att konstatera att alla deltagarna, utom gamle "Vingen" Åke Roggentin, var nya unga förmågor.

Bäst och talrikast representerade av klubbarna var Nimbus. Resultaten blev inte särskilt bra, men det berodde mest på den kytliga blåsten.

Mästare blev:

S-1 Gunnar Astner, Kometen.
S-2 Torgil Rosenberg, Nimbus.
G-1 Torgil Rosenberg, Nimbus.
G-2 Åke Roggentin, Vingarna.

... oerhört intressant

skriver Östgöta Correspondenten om Kalla krigets flyg och fortsätter

...saklig, späckad med uppgifter utan att verka tung, upplysande och klarläggande... Kalla krigets flyg är ingen onödig bok, tvärtom, den fyller en stor uppgift. Den är dessutom välskriven, rikt illustrerad, och — om man får använda ett sådant uttryck — välredigerad på alla sätt

vederhäftig

och intresseväckande... alla förutsättningar att fylla en uppgift bland den ganska fantasifulla litteraturen på området... skriver *Teknisk Tidsskrift*

sakkunnig

och aktuell, därtill fyllig och detaljerad... skriver *Kalmar Läns Tidning*

en bra bok

skrivna av en som kan sina saker... en bok, som bör utgöra "gefundenes fressen" för alla flygbitna ynglingar från 7 till 70 år... skriver *Gösta Norrbohm i Looping*

om

KALLA KRIGETS FLYG

av HANS G. ANDERSSON

Beställ i bokhandeln eller direkt från förlaget på kupongen på sidan 42

PRIS 8:50

Sällsamma möten

En vacker vårdag år 1944 var av svenska flygvapnets spaningsflygplan på patrullering öster om Gotland. Plötsligen upptäckte spanaren i sin kikare en liten prick på vattnet cirka 25 distansminuter öster om Slite. Han dirigerade flygplanet närmare och ned på lägsta höjd. Pricken visade sig vara en liten gråmålad motorbåt med beteckningen W54 med kurs mot Gotland. Endast en man kunde iakttas ombord. Iakttagelserna antecknades i spaningsprotokollet och spanaren gjorde reflektionen att det måste vara ett flyktingsfartyg.

Ungefär två och ett halvt år senare företog spanaren under sin semester en cykeltur runt Gotland. När han så kom till Slite, vad fick han se om

En svensk flygare berättar om ett par egendomliga sammanträffanden från den stora ofredens år

ettinte just den båt som han upptäckte under denna flygning! Båten låg som vrak i vattnet nära stranden, men numret W54 var fortfarande tydligt läsbart, och ett kort av den ingår nu i fotoalbumet för den semesterresan.

Den 15 maj 1944 blev ett svenskt spaningsplan nedskjutet öster om Gotland av en tysk Messerschmitt Me 109G. Flygplanet fattade eld och telegrafisten som satt bakom eldhärden var tvungen att hoppa. Hans fallskärm öppnade sig aldrig. Föraren lyckades göra en perfekt nödlandning på vattnet, varvid en av de fullkomligt otroliga händelser, som ofta förekommer i samband med flyghaverier, inträffade. Flygplanet blev fullt av brandrök, varför nödutgångsluckorna i taket kastades. Den stackars flygskytten som hade elden alldeles bakom ryggen var tvungen att sticka ut huvudet genom takluckan för att få litet frisk luft. Vid stöten som uppstod då flygplanet "tog vatten" kastades han ur planet och hamnade fullkomligt oskadad en bit framför. När han låg där och simmade upptäckte han att han hade förlorat sina präktiga höga marschgängor modell "kommis". Vem hade snört upp kängorna?

När gummilivbåten hade pumpats upp för hand (kolsyretuben var naturligtvis tom!) och man hade seglat några timmar, räddades föraren, spanaren och skytten av en förbipasserande tysk ångare, och kom efter diverse äventyr hem till Sverige 14 dagar senare.

Härom året träffade en god vän till föraren en estnisk flyktning som flytt hit med ett tyskt spaningsplan (Arado 95). I maj 1944 var denne estniska flygare förlagd i Libau som flyglärare för Luftwaffe. När det tyska jaktplanet, som sköt ned det svenska spaningsplanet, åter landade på Libaus flygplats efter väl förrättat värv, tog esten ett foto av Messerschmitt. Föraren som blev nedskjuten har nu ett foto av planet som sköt ned honom!



Bilden av den Messerschmitt som sköt ned den svenske flygaren och nu finns i dennes minnesalbum

VM-uttagnig

Forts. fr. sid. 24

Nilborn med 4.02, vilket gav honom tredjeplatsen, endast en sekund efter Håkansson.

Huruvida tävlingen gav ett rättvist utslag är det svårt för sign. att uttala sig om på grund av egen medverkan, men den allmänna uppfattningen torde vara att så är fallet. Modellflygtävlingar är nu en gång för alla turbetonade och huvudsaken i det här fallet är att det blir en uttagningsstävling så att ingen kan komma och säga att han blivit förbigången utau att ha fått en chans. Det är också ett så mycket större nöje för dem som blivit uttagna när det skett genom en kvalificeringstävling som denna. Om uttagningsarna läses vidare under "Nytt från KSAK", sid. 34 i detta nr.

Till sist ett tack på de tävlandes vägnar till Aeroklubbens i Göteborg modellflygsektion för den perfekta tävlingsservicen och till F 9 för välvilligt tillmötesgående med mat, förläggning och ett mycket fint tävlingsfält.

De bästa resultaten

S-int

1 Kurt Persson, Höör	300 273 300 873
2 Rune Andersson, Vingarna	300 264 300 864
3 Lennart Persson, Höör	300 258 220 778
4 Nils Rönneberg, Borlänge	194 240 300 734
5 Bo Carlsson, Vingarna	215 204 300 719
6 N-Å Johansson, Linköping	203 212 300 715
7 Lars Johansson, Borlänge	256 206 225 687
8 Irve Silesmo, Örebro	170 165 300 635
9 S-O Elofsson, Höör	300 184 146 630
10 Ebbe Carlsson, Linköping	277 182 164 623

G-int

1 Charles Moberg, Göteborg	165 300 143 608
2 Anders Håkansson, Malmö	256 190 155 601
3 Jan Nilborn, Malmö	218 140 242 600
4 L. C. Larsson, Gamen	157 194 210 561
5 Helge Eliasson, Göteborg	206 182 157 545
6 Owe Carlsson, Gamen	300 111 12 423
7 Bengt Andersson, Borlänge	83 62 — 145

F-int

1 Bertil Dahlkvist, Laholm	204 199 283 686
2 C. E. Aunér, Gamen	186 166 270 622
3 K. A. Eriksson, Härnsösand	300 176 86 562
4 Olle Blomberg, Kumla	102 133 300 535
5 S. O. Lindkvist, Örebro	166 138 183 487
6 Göran Stenström, Örebro	97 64 300 461
7 Ragnar Ahman, NAFK	227 — 156 383
8 Hans Åhlström, Borlänge	disk 119 213 332
9 Nils Rönneberg, Borlänge	80 82 122 284
10 Bo Sterner, Malmö	disk 99 169 268

BARNEY BAXTER

Av FRANK MILLER

Efter ett flyghaveri räddas Barney och Gus av infödingar, som berättar om ett laboratorium som en vit man lämnat efter sig på ön. Trots varningar undersöker Barney laboratoriet och finner bl. a. ett mystiskt explosivt pulver.

Copyright: Bulls Pressjänst







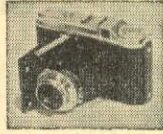
Zeiss

- 10. Nettar II. 6x6. Novar 1:6,3 1/200 sek. Synkr. Kr. 138:—
- 11. Nettar II. 6x9. Novar 1:6,3 1/200 sek. Synkr. Kr. 149:—
- 12. Ikonta III. 6x9. Novar 1:4,5 1/300 sek. Avst.mätare Synkr. Kr 342:—
- 13. Ikonta III. 6x9. Novar 1:4,5 1/300 sek. Avst.mätare. Synkr. Kr 358:—
- 14. Ikonta. 24x36. Novar 1:35. 1/300 sek. exponer-spärr. Synkr. Kr 298:—
- 15. Super Ikonta I. 6x6. Tessar 1:2,8. 1/500 sek.koppl.avst.mätare. Helsenkr. Kr 955:—



Agfa

- 16. Isolette I. 6x6. Agnar 1:4,5 1/200 sek. Synkr.
- 17. Isolette II. 6x6. Apotar. 1:45. 1/300 sek. Dubbelxponerings-spärr.Helsenkr. Kr 240:—
- 18. Isolette III. 6x6. Apotar 1:45. 1/300 sek. Dubbelxponerings-spärr.Helsenkr. Inbyggd mätsökare. Kr 296:—
- 19. Agfa Karat. 24x36. Xenon 1:2. 1-1/500 sek. kopplad avståndsmätare. Kr 698:—

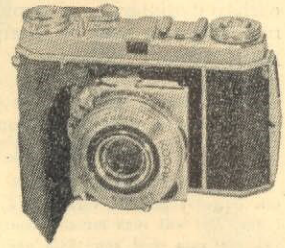


Voigtländer

- 20. Perkeo I. 6x6 Vaskar 1:4,5. 1/200 sek. Självutlösare. Synkr. Kr 184:—
- 21. Perkeo II. 6x6. Skopar 1:3,5. 1/500 sek. Självutlösare. Helsenkr. Kr 325:—
- 22. Bessa I. 6x9. Vaskar 1:4,5 1/250 sek. Självutlösare. Synkr. Kr 227:—
- 23. Bessa II. 6x9. Heliar 1:3,5. 1-1/500 sek. Självutlösare. Helsenkr. koppl. avst.mätare. Kr 613:—

TILL EDER TJÄNST MED ALLT I FOTO

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.



Kodak Reina

- 2. Retina II a. Obj. Heligon 1:2. 1-1/500 sek. helsenkr. koppl. avståndsmätare. Kr 750:—
- 3. Retina I a. Obj. Xenar 1:3,5 1-1/500 sek. helsenkr. Kr 335:—

Steky



4. Miniaturkamera med normalobjektiv 1:3,5 och teleobjektiv 1:5,6. Slutaren B-1/25-1/50-1/100 sek. Filmspärren o. räkneverk. Kassetter för 25 exp. på 16 mm smalfilm. Yttremått på kameran 65x30x25mm. Beredskapsväska av läder ingår i priset. Kamera med normalobj. Kr 98:50
Kamera med teleobj. Kr 140:50

Leica

- 24. Leica I c. Objektiv Elmar 1:3,5 Kr 594:—
- 25. Leica II f. Objektiv Elmar 1:3,5 Kr 857:—
- 26. Leica III f. Objektiv Elmar 1:3,5 Kr 1.114:—

Filter, försättslinser, solskydd, exponeringsmätare. Mörkrumstrutningar.

SMÅBILDSKAMERA AGFA SOLINETTE



31. Agfa Solinette har ett antireflexbehandlat objektiv Apotar 1:3,5. Helsenkroniserad. Slutare T.B. 1-1/300 sek. Toppavtryck, dubbelxponerings-spärr, räkneverk och genomsiktssökare.

Kr. 264:—



Kino

- K 1. Revere Ranger. 2x8 mm. Obj. Somco 1:2,5. 8, 12, 16, 24 och 32 bilder i sek. fixfokus. Kr 490:—
- K 2. Paillard L8V. 2x8 mm. Obj. Yvar 1:2,8. fixfokus Kr 430:—



Agfa

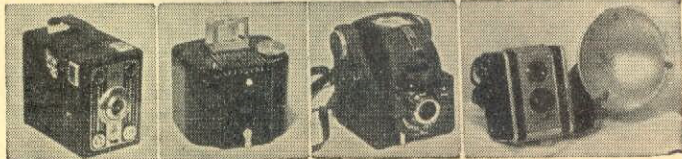
- 5. Agfa Billy I. Obj. 1:6,3. 1/200 sek. Synkr. Kr 105:—
- 6. Agfa Record I. Obj. 1:4,5. 1/200 sek. Synkr. Kr 187:—
- 7. Agfa Record II. Obj. 1:4,5. 1/300. Helsenkr. Kr 240:—



Zeiss

- 8. Ikoflex II a. Spegelreflexkamera. Tessar 1:3,5 1-1/500 sek. helsenkr. Helautomatisk. Kr 835:—
- 9. Ikoflex I a. Spegelreflexkamera. Tessar 1:3,5 1-1/300 sek. Helsenkr. Räkneverk. Kr 582:—

- 27. Bilora Blitz-Box 6x9. Tid och ögonblick. Två bländare. Synkr. Kr 22:—
- 28. Kodak Baby Brownie 4x6,5. Tid o. ögonblick. Kr 16:90
- 29. Ful-Vue II 6x6. Avståndinst. Tid och ögonblick. Synkr. Kr 42:—
- 20. Kodak Duaflex 6x6. Tid och ögonblick. Kr 65:—



Bilora Baby Brownie Ful-Vue II Duaflex

TILL NORRA FOTO, Norrtullsgatan 67, Stockholm Va

Namn
Bostad
Postadress

1 års garanti lämnas på alla kameror över 100:—. Order över 25 kronor expedieras utan portokostnad.

Sänd omgående närmare upplysningar om fotomaterial enligt nedanstående förteckning. Svartporto bifogas.

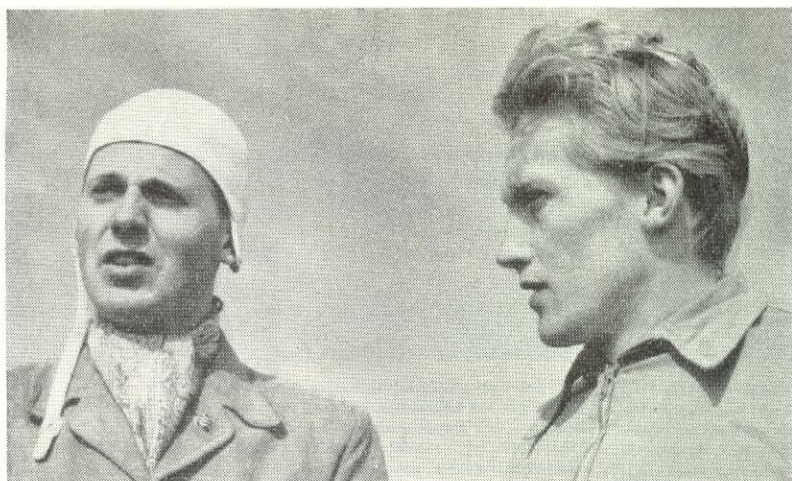
FILM

av alla format o. fabrikat. Var Ni än bor kan Ni sända oss Edra negativ för

FRAMKALLNING

kopiering, förstoring och retuschering

Nr.....
Nr.....
Nr.....
Nr.....
Nr.....



JÖNKÖPINGS FLYGKLUBB JUBILERAR

För drygt tjugo år sedan höll ett förhoppningsfullt gäng Jönköpingsgrabbar på i Kruthusbacken vid A6 och "flög" med "Loppan" — en Stamer-Lippisch Zögling, det första numret i Jönköpings Flygklubs sedermera ganska stora flygplanpark. Det gänget utgjorde också början till klubben, som bildades 1933 och nu firar 20-årsjubileum.

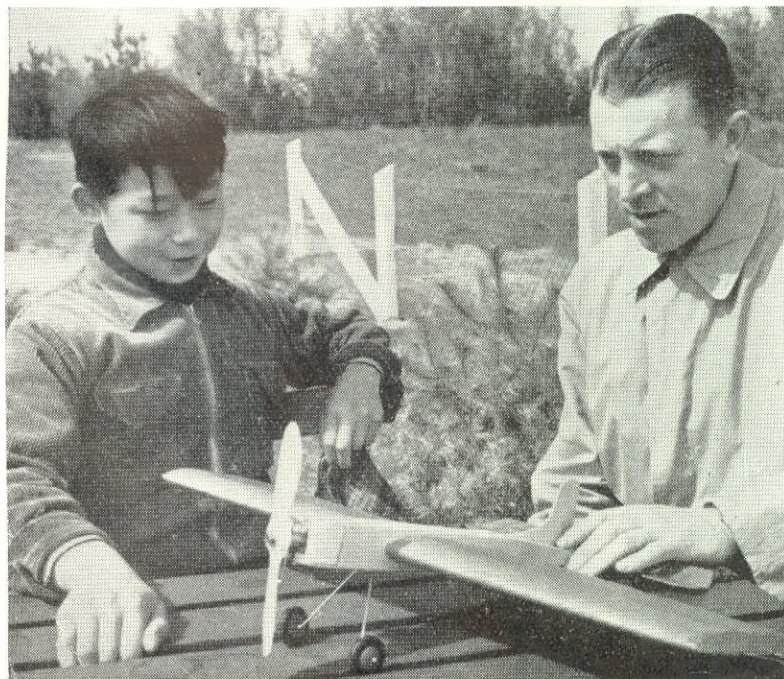
Med redan innan klubben bildades och fortfarande en av de aktivaste är Einar Levin, som aldrig dragit sig för att jobba med vad det vara må. Initiativtagare till själva klubbbyggnaden var annars Ragnar Westlin, sedermera i Sundsvall och nu i Linköping, Holger Ledung, nu i Örkeljunga, samt Charles P. Hamrin, nu verksam i Göteborg.

Äldste medlemmen i klubben är Martin Frebo, som dragit de kanske tyngsta lassen i klubbens historia. Segelflyget som varit hans skötebarn har han överlätit åt andra — mest för att ryggen krånglar och inte tillåter flygning längre — men i stället har han tagit sig an grabbarna i modellflygsektionen, vars ledare han är.

En annan av de äldsta i klubben är Carl Stenér, still going strong och både segel- och motorflygare.

Jönköpings Flygklubb har aldrig gjort något väsen av sig, men har hela tiden hållit verksamheten i gång. Motorflygarna med "Cagge" Rydelius som primus motor har skapat sig en ansenlig goodwill bland svenska sportflygare genom sin roliga och år-

Forts. på sid. 38



Bilderna visar fr. v.: Segelflygchefen Martin Karlholmer och glidflynstrukturen Hans Blinge, Einar Levin, klubbens äldste aktive, samt materielgrabbarna Bo Carlsson och Lennart Pettersson. På stora bilden t. v. Martin Frebo med en av modellflygsektionens medlemmar, 15-åriga Hoh Fang-Chiun, bördig från Shanghai men väl aklimatiserad i tändsticksstan



ÖVERSIKTEN

★ **PROV MED AVON.** För att konstatera hur länge en Avon reamotor verkligen tål att köras utan översyn har Rolls Royce i samarbete med RAF gjort ett unikt experiment. Tre Avon-utrustade Canberra ställdes med besättningar till förfogande för att snabbast möjligt få den erforderliga flygtiden. Det var alltså sex Avonmotorer i gång.

Efter 400 timmars gångtid togs två motorer upp för undersökning samt ytterligare en efter 450 timmar. Då inga fel kunde påvisas beslöt man att fortsätta proven till 600 timmar med de återstående tre motorerna. Den som gått 450 timmar ersattes.

Vid RAF-stationen Binbrook uppnåddes först de 600 flygtimmarna, som utfördes under 50 effektiva dagar. Man beräknar att över 480.000 km tillryggalagts där under proven.

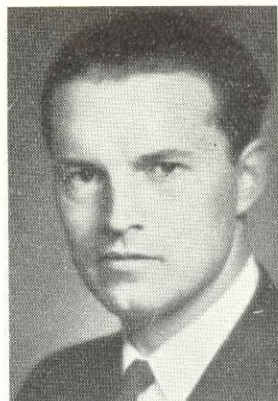
Man hade hoppats att försöken skulle kunna utföras i ett och samma flygplan men tyvärr inträffade ett mindre missöde efter 550 timmar och motorerna måste flyttas över i ett annat plan.

Av olika skäl blev det nödvändigt att salta banorna och man var en smula funderad på hur saltet skulle påverka korrosionen både i plan och motorer. Vid undersökningen efter 450 timmar fanns inte något tecken på korrosion i motorn.

Efter 600 timmar visade det sig att motorerna fortfarande var fullt acceptabla ur säkerhets- och funktionsynpunkt. Dragkraften låg fortfarande inom marginalen 3 % av standardsiffrorna och ökningen av den specifika bränsleförbrukningen var endast 0,11 %.

Efter undersökningen behövde endast några få delar utbytas: Fyra kompressorblad, två lagerrin-

Prov med Avon
Nytt om Dart
FAI-utmärkelse till SAS-pilot
Reguljär linjetrafik med helikopter



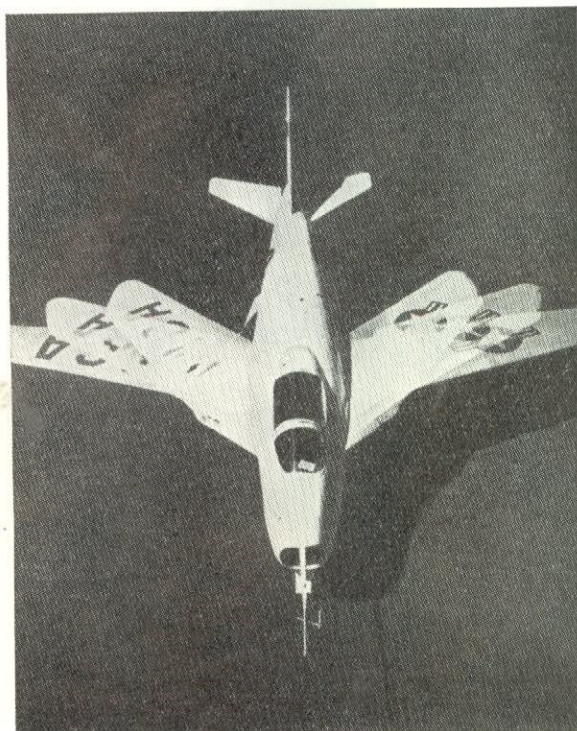
★ **FLYGTEKNISKA FÖRENINGEN** har hållit sitt tjugonde årsmöte, i FV:s byggnad i Stockholm. Vid mötet talade Sir Frederick Handley Page med anledning av flygets 50-årsjubileum om "From Wright Brothers to the Supersonic Era". Thulinmedaljen i silver utdelades av chefen för flygvapnet, general Nordenskiöld, till civilingenjör Curt Nicolin vid Stal i Finspong "för hans enasetående insatser som ledare för projektering, konstruktion och tillverkning av en svensk reaktionsmotor" (Dover).

★ **DANSKA AEROKLUBBEN** har flyttat sitt sekretariat till Österbrogata 40 i Köpenhamn.

★ **PAPPERREAPROJEKTET** — Paper jet project — kallar amerikanerna ett experiment som nu pågår sedan nära ett halvt år tillbaka i USA. Fastän ännu inga reatrafikplan har levererats till USA eller tillverkats där håller United Air Lines (ett av de största trafikflygbolagen i världen) på med teoretiska flygningar med reatrafikplan över amerikanska kontinenten för att redan på förhand skaffa sig så mycket erfarenhet som möjligt. Inkopplade på dessa "krigsspel" är alla kategorier av bolagets personal, såväl den tekniska som administrativa. Fingrade flygningar under olika förhållanden utförs dagligen — på papperet — för att träna personalen både på marken och i luften.

★ **TYSKA AEROKLUBBEN** avser att anordna stora segelflygtävlingar under sommaren. Det blir bland annat tävling i tur- och returflygning med högvärdiga segelflygplan, en tävling för yngre segelflygare samt en tävling om tekniska förbättringar.

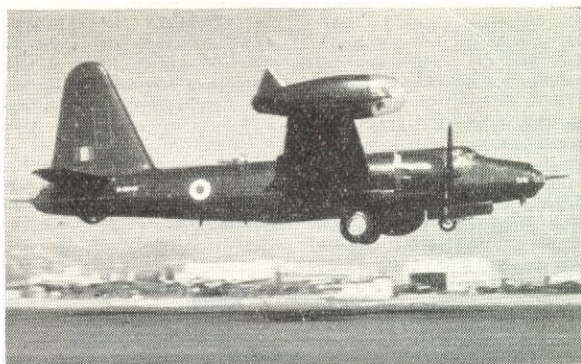
★ **GLASFLYGPLANET** är kanske inte så avlägset som många tror, anser SBAC, den brittiska flygindustriorganisationen. Redan nu används glasfiberlaminater för vissa delar i moderna flygplan, exempelvis i Comet. Ännu större användning väntas glaslet få som material i missilerna. Anledningen till att man experimenterar med glas och



★ **VARIABEL PILFORM** är som bekant det senaste i fråga om snabba reoplan. Bilden visar hur mycket experimentplanet Bell X-5 kan ändra vingformen under flygning.

★ **VICKERS ARMSTRONGS** i England meddelar att bolaget fått en stor order på ett tvåmotorigt reajaktpän, som är en utveckling av Supermarine 508. Några detaljer är inte kända. Supermarine 508, det första tvåmotoriga reajaktpän för Royal Navy, har speciellt goda egenskaper för landning på hangarfartyg. Det har sagts vara det snabbaste hangarfartygsbaserade jaktplan som någonsin byggts. Även om detta är en överdrift, torde planet kunna betraktas som en ytterst viktig faktor i det brittiska försvaret. Supermarine 508 har två Rolls Royce Avon motorer. Första flygningen med 508 gjordes den 31 augusti 1951. Planet torde ännu inte vara i tjänst, åtminstone inte i något större antal.

★ **FAI-UTMÄRKELSE TILL SAS-pilot.** Vid FAI:s årskongress i Haag tilldelades SAS-piloten Paul Jensen utmärkelsen Paul Tissandier diplom för sin medverkan i den första civila polarflygningen den 20 november förra året med en av SAS DC-6B från Los Angeles till Köpenhamn. Den franska aviatriken madame Jacqueline Auriol erhöll också utmärkelsen.



★ **UBÄTSPÖRSTÖRARE** av rang är Lockheeds P2V-5 Neptune, som nu tillverkas i hög takt både för USA och dess allierade i Europa. Neptune-planen har alltsedan 1946 varit Västerås främsta ubåtssvampen. P2V-5 har kompmototorer och utmärker sig bland annat för mycket lång flygsträcka. Typen har världsrekordet i distansflygning i rak linje med 18.081 km sedan hösten 1946.

glasfibermaterial är främst att det behåller sin hållfasthet vid den temperaturstegring som är ett ofrånkomligt faktum vid högre farter, det är lätt och starkt och ganska lätt att arbeta med.

★ **PAN AMERICAN** flög under april inte mindre än 31.866 passagerare från Berlin, av vilka 19.797 var flyktingar — 4.297 mer än under mars.

★ **580.000 FÖRARE**, 88.000 civila flygplan och 6.237 flygplatser har USA enligt senast tillgängliga siffror.

★ **32 MILJONER PESOS** har Federation Aerera de Chile begärt av regeringen för subsidier åt sportflyget.

★ **BELL** har nu levererat sin tusende helikopter av typ Bell 47 (samma som Ostermans använder).

★ **DOUGLAS C-132** är beteckningen på en turbinversion av Douglas "Globemaster". Det nya planet skall utrustas med fyra Pratt & Whitney turbiner, som är en utveckling av J-57. C-132 skall kunna ta en betydande last av drygt 45 ton.

★ **NYTT VÄRLDSREKORD I HÖJD.** Med en Canberra, utrustad med två Bristol Olympus reamotorer, har assisterande chefspiloten hos Bristol W. F. Gibb satt nytt världsrekord i höjd med 19.400 m. Rekordet sattes den 4 maj. Det tidigare rekordet sattes i mars 1948 av en annan engelsman, John Cunningham, i en Vampire och lydde på 18.119 meter. Det nya rekordet har ännu inte godkänts av FAI.

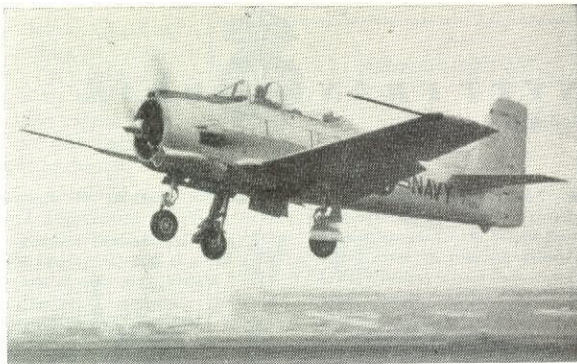
★ **BRÉGUET 901**, en utveckling av Bréguet 900 men lättare än denna, blir namnet på ett nytt franskt segelflygplan. Planet påstås ha ett glidtal av 1:20 (anmärkningsvärt lågt), en flygvikt av 300 kg, en spännvidd av 17,3 m, en vingyta av 15 m² och en vingbelastning av 20 kg/m². Profilen lär vara en NACA 63 laminar.

★ **TIGROTTO** heter ett nytt italienskt sportplan som byggs av Luigi Pascale i Neapel. Det är ett lågvingat monoplan av konventionell typ med en 85 hk Continental motor. Spännvidden är 9 m, längden 6 m, vingytan 10,9 m², tomvikten 400 kg, flygvikten 674 kg och beräknade prestanda: maxfart 230 km/t, vikningsfart 80 km/t, topphöjd 5.000 m och flygsträcka 700 km.

★ **REGULJÄR HELIKOPTERTRAFIK** öppnar det belgiska flygbolaget Sabena den 1 september på linjen Bryssel—Antwerpen—Rotterdam. Den första av de tre Sikorsky S-55 som bolaget beställt för denna trafik levereras i slutet av juni.

★ **REGULJÄR LINJETRAFIK** med helikoptrar kommer vi att få inom de närmaste fem till sju åren fastslog man vid IATA:s tekniska konferens i Puerto Rico nyligen. Redan före 1960 kommer fabrikererna att kunna producera och flygbolagen att kunna operera ekonomiskt med helikoptrar för 30 passagerare på reguljära linjer om 200—300 km. Dessa helikoptrar kommer att ha minst två kolveller reamotorer och får en marschfart på cirka 150 mph (240 km/t). Vissa önskemål uttalades i en deklARATION. Man önskar kraftigare motorer, bättre stabilitet vid hövring och långsam flygning, bättre instrumentering, möjligen kompletterad med radar för allväderflygning, bättre lokal väderlekstjänst samt uppgörande av ett program för provflygning av nya helikoptertyper under likvärdiga trafikförhållanden för att få fram jämförelsematerial och ökade erfarenheter.

Bilden från konferensen visar från vänster captain J. C. Kelly-Rogers i Aer Lingus (Churchills pilot under kriget), lord Douglas of Kirtleside, styrelseordförande i BEA och en av de första trafikpiloterna i Europa, samt Igor Sikorsky, den kände helikopterkonstruktören. Lord Douglas håller en modell av ett rotorplan, som kanske blir framtidens melodi.



★ **LIKA SNABB** som jaktplanen under andra världskriget är amerikanska flottans nya övningsplan North American T-28B, som nyligen gjorde sin första flygning från Los Angeles. Bolagets provflygare Bob Hoover, som har flugit över 30 olika typer av militära flygplan, anser att det nya planet inte bara är snabbare än många av jaktplanen under andra världskriget utan också mycket lättare att flyga.

★ **EN REGULJÄR HELIKOPTERLINJE** kommer BEA att öppna möjligen redan nästa år mellan London och Birmingham. Det är den första av de många helikopterlinjer som planerats till de flesta större brittiska städer. Den första Bristolhelikoptern av typ 173 med plats för upp till 18 passagerare kommer att levereras till BEA redan i år.

★ **HELIKOPTERFRÄMJANDET**, eller som det mera officiellt heter Föreningen för Helikopterflygets Främjande, har hållit årsstämma i Stockholm med riksdagsman Emanuel Birke som ordförande. Den gamla styrelsen omvaldes på tre år och består av förutom ordföranden Birke: luftfartsinsp. Erland Ljung, vice ordf., viceamiral H. H. I.

Strömbäck, generaldirektör Erik Swartling, general Erik Testrup, generalläkare Carl Erik Groth, flygflygöverläkare Einar Westerberg, generalmajor Hjalmar Åström, byråsekreterare Torsten Nylén, sekreterare och kassaförvaltare, samt kapten G. E. Wasell, generalsekreterare.

Vid årsstämman, som hölls hos Sveriges Flotta, var det meningen att det bl. a. skulle bli en orientering om anläggandet av helikopterflygplatser inom Stockholm med demonstrationslandning på den redan iordningställda helikopterlandningsplatsen på Ostermans hus vid Birger Jarlgatan. Luftfartsstyrelsen hade emellertid även denna gång sagt nej, så nu får man vänta ytterligare ett tag innan det blir någon landning inne i stan.





★ **NYA MEDLEMSBOKEN** har utsänts till samtliga direktanslutna medlemmar. Matrikeluppgifterna är aktuella per den 20 mars. Nyttillkomna medlemmar erhåller boken så långt upplagan räcker. Boken som omfattar 164 sidor innehåller förutom matrikeluppgifterna en saklig orientering om de flygfrågor som närmast kan vara av betydelse för medlemmarna.

★ **KRÖNINGSGÄSTER.** Från Association of British Aero Clubs and Centres, Londonderry House, 19 Park Lane i London har KSAK emottagit en inbjudan. De KSAK-medlemmar som besöker England i sommar har erbjudits att bli hedersmedlemmar (honorary members) i någon av de till organisationen anslutna brittiska flygklubbarna. Adressuppgifter på klubbarna finns tillgängliga på KSAK:s sekretariat, dit ev. englandsresenärer hänvisas för närmare upplysningar.

★ **STEN DALBORG AVTACKAD.** Flygvapnets suppleant i KSAK:s styrelse och VU kapten Sten Dalborg, har i samband med annan kommandering lämnat sina uppdrag inom KSAK. Han har tilldelats KSAK:s guldplakett.

★ **NY FV-SUPPLEANT I KSAK.** Kapten Erik Coliath har efterträtt kapten Sten Dalborg som flygvapnets suppleant i KSAK:s styrelse och verkställande utskott.

★ **UMEÅ EK UPPLÖST.** Umeå flygklubb har beslutat lägga ned sin verksamhet, sedan övningsplats inte längre finns tillgänglig.

★ **RIKSMOTORFLYGTÄVLINGEN.** 1953 års Riksmotorflygtävling kommer att följa i stort sett samma regler som fjolårets tävling och avslutas med final den 16 augusti (reservdag 23 augusti) i Höganäs.

Flygklubbarna inom de för tävlingen anvisade distrikten får själva välja den dag, då distriktstäv-

lingen för uttagning till finalen skall anordnas.

KSAK har föreslagit att initiativet detta år tages av: Aeroklubben i Malmö (1:a distr.), Aeroklubben i Göteborg (2:a distr.), Arboga Flygklubb (3:e distriktet), Eskilstuna flygklubb (4:e distr.), Linköpings Flygklubb (5:e distr.), Stockholms Flygklubb (6:e distr.), Borlänge-Domnarvets Flygklubb (7:e distr.), Östersunds Flygklubb (8:e distr.).

Tävlingen genomföres på landflygplan av valfri typ, dock icke autogiro eller helikopter, ej heller flygplan med en motorstyrka överstigande 300 hk. För varje flygplan skall finnas ett av LFS utfärdat *luftvärdighetsbevis*.

Berättigad att delta i tävlingen är varje svensk flygare — med undantag av sådana, som varit eller är flyglärare vid motorflygskolor eller, som innehar trafikflygcertifikat C eller D — *vilken*:

- a) är medlem i till KSAK anslutna flygklubb;
- b) har erlagt stadgade medlemsavgifter till nämnda klubb;
- c) innehar gällande civilt flygförarcertifikat.

Tävlingen *utföres* sålunda: a) I distriktstävling deltagande klubb skall anmäla fyra (4) av sina medlemmar som tävlingsdeltagare. Sammanlagda placeringarna för de tre bästa av dessa gäller som lagresultat. De anmälda skall under minst 6 månader ha tillhört klubben ifråga. Av lagets medlemmar må *högst en* (1) vara innehavare av B-certifikat.

★ FÖDELSEDAGSTÄVLING.

Sportsflyveklubben i Köpenhamn fyller 15 år den 10 juni och firar jubileet med att inbjuda alla motorflygklubbar i Skandinavien till Födelsedagstävling på Köpenhamns privatflygplats, Skovlunde den 6—7 juni. Evenemanget börjar med ankomsttävling på lördagen kl. 10—12. Efter en "let frokost" blir det orienterings- och landningstävling kl 13—17 och så småningom middag på Tivoli. På söndagen

blir det flyguppvisning kl 14.30—16. Anmälan sker via KSAK, som har alla upplysningar tillgängliga om kostnader m. m.

★ **HJÄLPARE TILL ÄLLEBERG.** Ällebergschefen Lennart Ståhlfors efterlyser en ung man, gärna modellflygare, som kan hjälpa förvaltaren med diverse sysslor under ällebergsäsongen 7 juni—25 augusti. Det bör vara en kraftig grabb, som är villig att ta i där det behövs. Han får fri kost och logi, han får viss segelflygutbildning och han får 75:— kronor i månaden i kontantersättning. Dessutom får han ersättning för resekostnaderna mellan hemorten och Älleberg. Telefon till skolchefen är Falköping 231 51.

★ **MODELLFLYGETS VM-REPRESENTATION KLAR.** Modellflygkommittén har med ledning av resultatet vid de båda uttagningstävlingarna uttagit följande modellflygare att delta i de fyra modellflyg-VM, som anordnas under 1953.

*Segelmodell*er (i Jugoslavien 22—23 augusti): Rune "Bananen" Andersson, Stockholm (ledare), o. Kurt Persson, Höör.

Gummimotormodeller (i England den 31 juli—3 augusti): Arne Blomgren, Stockholm (titelförsvare, ledare), Charles Moberg, Göteborg, Anders Håkansson, Malmö, och Jan Nilborn, Malmö (modellen flyges "proxy" av Bertil Dahlqvist).

Förbränningsmotorer (i England 31 juli—3 augusti, se ovan): Arne Blomgren (endast ledare), Bertil Dahlqvist, Laholm, Carl Erik Auner, Norrköping, Karl-Anders Ericsson, Hämösand (modellen flyges "proxy" av Anders Håkansson).

Linstyrda modeller (Italien 12—14 juni): Olle Eriksson, Stockholm (ledare) och Per-Axel Eliasson, Stockholm.

★ **NYTT REKORD.** Vid uttagningstävlingarna för linstyrda modeller på Tullinge flygplats satte Olle Ericsson den 12 april nytt svenskt rekord i hastighetsflygning med 189,5 km/t.

Bengt Thelander, som hade det gamla rekordet på 155,8 km/t, satte nytt rekord i klass B i Sandviken den 19 april. Den nya noteringen är 133,8 km/t.

★ **SVERIGES MILITÄRFLYGPLAN.** I april—maj-numret av "Modellflygsport" finns en unik förteckning över samtliga flygvapnets flygplantyper sedan 1911. Uppställningen har granskats av överstelöjtnant Nils Kindberg, en av våra äldsta militärpiloter. "Modellflygsport" sändes utan extra kostnad till samtliga registrerade modellflygare.



Svenska Pilotföreningen

Postfack 5045, Stockholm 5

För att ge främst militärflygare men naturligtvis också andra en bild av vad civil flygning och då främst trafikflygning av i dag är, avser SPF:s styrelse att starta en orienteringskurs men vill först göra en undersökning om tillräckligt intresse finnes innan vidare arbete nedlägges.

Orienteringen är avsedd att ges formen av en serie brev vari skulle behandlas allt som ligger bakom en flygning såsom bestämmelser, trafikreglerande organ mm, alltså ett slags "vad en trafikflygare bör veta", skrivet så populärt och lättfattligt som möjligt.

Den väldiga apparat som möjliggör reguljär luftfart skall behandlas i denna orientering, vilken givetvis inte på något sätt kan anses ersätta någon av exempelvis SAS kurser, men kanske ändå blir till nytta för dem som kommer i närmare beröring med civil flygning efter avslutad militärtjänst.

Vi hade tänkt sätta igång i höst, om tillräckligt stort antal deltagare anmäler sig. Som alla förstär ger vi oss på ett mycket stort skrivarbete och det bör alltså finnas en stor läsekrets om det skall vara någon mening med det hela. Något pris på breven har inte fastställts, men det torde dock röra sig om ganska blygsamma belopp.

Styrelsen uppmanar alla intresserade att låta höra av sig och anmäla eventuellt intresse för orienteringen. Vem som helst är välkommen. Skriv till: Svenska Pilotföreningen, Postfack 5045, Stockholm 5. Utsätt tydligt namn och adress. *Styrelsen*

Inventering av svenska fält och stråk

Luftfartsstyrelsen önskar för ett eventuellt införande på flygkartor och i handboken AIP-SWEDEN göra en inventering av kommunala och privata flygfält och landningsstråk i Sverige. Kommunala myndigheter, flygklubbar och enskilda personer som äger eller har kännedom om sådana flygplatser eller stråk av mera permanent natur, inte tidigare införda i AIP-SWEDEN ombedes att snarast

skriftligen inlämna följande uppgifter till Svenska NOTAM-kontoret, Stockholm 12.

1) Platsens namn. 2) Position i longitud och latitud samt avstånd och riktning från närmaste samhälle. Om karta i skala 1:100.000 med fältet inritat bifogas, behöver dessa uppgifter inte lämnas. 3) Fältets höjd över havet. 4) Områdets storlek och huvudstråkens riktning. 5) Slag av fältyta.

6) Fältytans bärkraft (maxvikt på flygplan som kan landa). 7) Tankningsmöjligheter (bensinbolag och bränsletyper). 8) Skiss eller karta i stor skala, stadsplanekarta e. dyl. om så är möjligt att anskaffa. 9) Adress och telefonnummer till ansvarig myndighet eller person. 10) Villkor för användning (tillstånd av markägare e. dyl.).

Om alla ovanstående uppgifter inte kan lämnas omedelbart, är det dock önskvärt att uppgifterna 1—4 lämnas med det snaraste.

meter. Observera emellertid att luftstrålen är norr om frontytans position.

Antag att man flyger medströms (in i papperet) i centrum på luftstrålen i figuren. Man flyger då i en öppning på tropopausen, d. v. s. gränsskiktet mellan den närmast jorden belägna troposfären och den ovanför liggande stratosfären. Till höger om frontlinjen är det tropisk luft, till vänster polar. Ovanför och till höger ligger tropopausen över den tropiska luften med stratosfären ovanför tropopausen. Längre ned till vänster är tropopausen över polarluften med stratosfären över denna. Luftstrålen är alltid belägen ovanför polartropopausens yta och nedanför tropiktropopausens. Under den är frontytan mellan den polara och tropiska luften.

Inledningsvis nämndes att luftstrålarna redan idag är av stor betydelse och att såväl militära som civila flygplan gör sig stor användning av dem vid väst-öst-flygningar och söker undvika de starka vindarna vid flygning i motsatt riktning. PAA har t. ex. sedan november förra året med sju timmar kunnat skära ned sin vanliga 18-timmars flygning mellan Tokyo och Honolulu genom att "lifta" med luftstrålar. Strålarna innebär också

problem, speciellt för sådana flygplan som ovetande råkar komma in i dem. De kan "blåsas" långt bort från den beräknade positionen eller kan förse- nas så mycket genom den starka motvinden att de råkar ut för bränslebrist innan de når destinationen.

Det är nämligen så, att även om tekniken har utvecklats, ligger det en betydande svårighet i att förutsäga och t. o. m. lokalisera luftstrålarna. Detta beror dels på att färre data, speciellt över havsområdena, finns tillgängliga såsom underlag för förut- sägelser av vindar på hög höjd, än vad som finns tillgängligt för vindar på lägre nivåer. Dels är felaktighe- terna hos dessa data större. Andra orsaker är att luftstrålarna bildas snabbt; deras position ändras från en dag till en annan; hastiga föränd- ringar i intensiteten kan inträffa och de kan plötsligt försvinna.

Men här liksom inom andra områ- den går utvecklingen snabbt framåt och i en icke alltför avlägsen fram- tid kommer utan tvivel piloterna på kommersiella reoplan att jaga luft- strålar. Hade major Schroeder år 1920 vetat vad han givit sig in i, vil- ket vi vet i dag, så hade han i stället för att flyga västerut, begivit sig mot öster och hade kanske då kunnat lägga även ett hastighetsrekord till sitt höjddito.

Håll kontakt med vad som sker

MEDBORGAREN

högerns veckotidning för politisk och kultu- rel debatt, ger veckans händelser, såväl inrikes som utrikes, i samman- drag med kommentarer. Samhällsdebatten bely- ses dessutom av företrä- dare för andra politiska partier

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

FLYGUTBILDNING

Under denna rubrik införes meddelanden om flygutbildning etc. till ett pris av kr 6:— per införande. Om sex införanden i följd be- ordras, debiteras endast fem införanden, d. v. s. kr 30:—.

Aeroklubben i Malmö

Motor och segelflygutbildning alla stadier. Dag och kvällskurser. Flygplan: Stinson, Silvaire, KZ 2, Sk 12, Moth, Kranich, Weihe, Olympia, Falk, Baby och Sg-38. Adr. Bulltofta, Malmö 8, tel. 327 67.

Borlänge-Domnarvets Flygklubb

Borlänge. Tel. 123 60. Segelflygutub. Dag- och kvällskurser. Kranich, Weihe, Baby, SG-38. Sk 12 f. bogs. Cub f. uthyrn.

Eskilstuna Flygklubb

Eskilstuna. Tel. 364 77, 358 00. Segelflygutub. Mo- torflygutub. Dag- o. kvällskurser. Skola. i DK. Bl. a. står Olympia t. elevernas disp. Cub o. Swift f. skoln. o. uth. Fri host. v. fältet. Låga avg.

Gotlands Flygklubb

Visby, tel. 3010. Segel- och motorflygutbild- ning, både dags- och kvällskurser. Kranich, Baby, SG 38, Klemm 35, Sk 12. Bostad billigt. Dessutom är Visby en trevlig semesterstad.

Linköpings Flygklubb

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

Segelflygskolan Älleberg

Segelflygutb. alla stadier. Box 40, Falköping eller KSAK, Malmkillnadsg. 27, Sthlm. Tel.: Falköping 231 51, Sthlm 23 23 65.

Stockholms Flygklubb

Motorflygutb. alla stadier. Bronn » Adress: Stockholm 40. Tel. 28 32 46. Fpl. Cessna, Aus- ter, Ercoupe. Uth. t. medl.

Stockholms Flygskola

Motorflygutbildning, alla stadier. Skå Edeby. Fpl: Klemm 35. Skolpris: kr. 48:—/tim. Adr.: Box 1, Skå. Tel. 48 88 94.

Stockholms Segelflygklubb

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

Uppsala Flygklubb

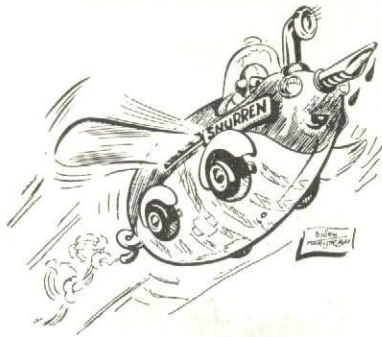
Rimbogatan 5, Uppsala, tel. 314 05. Flygfältet tel. Åkerby 13. Glid-, segel- och motorflygut- bildning. Flygplan uthyras.

Örebro Bil- och Flygklubb

Segelflygutbildning. Dk utbildning i Slingsby. Adr.: Box 230. Tel. 288 48.

Östra Sörmlands Flygklubb

Motor- och segelflygutb. alla stadier. Motorflyg- avd. Tel. 2610. Nyköping. Segelflygavd. Tel. 300 20. Södertälje. Fpl. Klemm 35, Cub, Kra- nich, Baby, SG-38.



SNURRENS LÄTTA BYTEN

- ★ **Gunnebospik mot guldhöjd**
- ★ **Vansinnig firre i Knöslunda-sjön**
- ★ **Looping med helikopter**

Uppslaget att etablera ett bytesregister för aspiranter på segelflygmärket i guld och diamanter har som beräknat ställt till en lätt kalabalik inom läsekreten. Ett tvåtal brev har redan inströmmat och vi väntar ytterligare något. För att bevisa vilken entusiasm Snurrens idé väckt tar vi oss friheten återge valda delar av dessa brev:

"Tillhör man kategorien flygfärdiga individer, bör det inte vara ett alltför svårt problem att få ihop till ett guldmärke. Ett flygplan, mycket flygning och snart hänger guldmärket på rockslaget eller skinnknutejackan. Råkar man däremot bli grupperad i klassen ofärdiga individer, får genast Wing-Overs förslag tillmätas mycket stor betydelse.

Ity och emedan en rullstol har mycket dåligt glidtal (omkr. 9: 1 5/78) och tillika besitter en enastående sjunkhastighet, nära nog sammanfallande med gråstenens och emedan det ännu icke synes vara uttrönt att termikblåsar kan uppsuga gråstenar och därmed likvärdiga föremål, kan vi med stöd av det redan sagda utgå ifrån att vår kategori är lindrigt sagt handikappad när det gäller segelflygprestationer. Av denna anledning hoppas jag, att vi, liksom Hawker Hunter i England, får highest priority i segelflygguldmärkesbytesbyrå.

För min del har jag tidigare utövat segelflygningens ädla sport och därvid åstadkommit alla proven. Dock hade jag oturen att göra dem alla under samma flygning. Detta sägs inte vara paragrafenligt, emedan de utförda flygningarnas antal skola uppgå till summa två stycken.

Då jag nu, genom det beklagliga missödet med Snurren, i höstas blev intagen å sjukhus för en del brott; dock ej inbrott eller sammanbrott, utan p. g. a. avbrott i benstommen, mäktar jag ej i nuvarande tillstånd genomföra ännu en flygfärd med lycklig utgång, och anhåller jag härmed vördsamt att få mig tillbyta st. en höjdflygning om drygt 3 kilometers höjdvinst mot en förstöringsapparat samt två emaljerade framkall-

ningssskålar. I bytet ingår även en låda om 3.000 kalldragna Gunnebospik av utmärkt kvalitet.

Detta skulle väl kunna anses som en värdig bytesvara. Skulle det nämnda anses för magert, späder jag måhända på med en st. 3-rums... ingen rusning... lägenhet med kylskåp, solaltan, cv, WC samt en mängd andra finesser plus fiskevatten innehållande mycket mörkt och en vansinnig abborrpinne som tror att han är någonting..."

Snurren uppmanar alla som har präktiga höjdvinsten över att snarast meddela sig så att ett kristligt byte kan äga rum. Åt brevskrivaren önskar vi god läkedom och ett snyggt guldmärke.

Observera för övrigt att mörten är bäst under mars-april. Firren har förmodligen storhetsvansinne. Symtomen överensstämmer förvånansvärt väl med den hos vår firre i Knöslunda-sjön.

På tal om byten, så har vi haft ett otroligt utbyte av att läsa en artikel om helikoptern i en av våra flerfärgstidskrifter nyligen. Skribenten framlägger där så revolutionerande nyheter och synpunkter på skruvflyget att t. o. m. Snurren fått mindervärdeskomplex (vilka härmed utbjudes för byte. De tynger).

Den välundererrättade författaren gör bl. a. det sensationella avslöjan-

det att redan 1.200 helikoptrar av varierande modeller har tillverkats, men nyheten kan möjligen bero på att det saknats tillräckligt antal nollor — i sättmaskinen.

Helikoptern är enligt samma källa rent otroligt trevlig i luften. "Efter som den kan flyga framåt och bakåt, upp och ned, i sidled, göra looping (!), stå stilla i luften eller kretsa över en mindre yta, blir den nästan oumbärlig."

Att den kan göra looping var en nyhet, som herrar flygdagsarrangörer snarast bör anamma. Kan man för övrigt inte tänka sig en topproll också?

Hur det kommer att gå till när helikoptern blir ännu vanligare än nu, berättar författaren om på bland annat följande fascinerande sätt (det är herr Svensson som far ut till sommarnöjet med sin familj): "Pappa Svensson övertygar sig med en blick på höjdmätaren att han befinner sig på reglementsenlig luftled och för sedan styrspaken något framåt, då även propellerbladet växlar om för färd i denna riktning..."

Och landningen går till så här: "Styrspaken placeras i nolläge och koptern stannar i luften. Bränsletillförseln avstänges och sakta sänker sig koptern..."

När killarna hos Ostermans läser detta kommer de att bli gröna i ansiktet. Sånt jäkla besvär som de har med sina "flygande gräshoppor", som artikelförfattaren lyriskt uttrycker sig. Men de kommer att bli ännu grönare när de läst följande deklaration:

"En helikopter är lättare att manövrera än en bil. Färre manöverspakar, färre moment och handgrepp, inga trafiksignaler, inga gatukorsningar med rött och grönt ljus. Driftskostnaderna blir ungefär desamma som för en vanlig personbil. Helikoptern som har färre delar än en bil och inte är så tung som en sådan, förbrukar drygt 1,5 liter bensin per mil. Och det är *lätt* att flyga helikopter. Vem som helst kan få den att lyfta efter några minuters undervisning och efter tolv timmar kan du klara flygningen ensam. Flygningens tjusning blir din redan från början."

Ack ja! Är det någon som vill byta ett bra jobb mot en gammalmodig flygskribent...? *Wing Over*



Alleberg är inte enda segelflygcentrat i Västergötland. Vid den Soaring Camp dit denna visare pekar ägnar man sig emellertid tydligen enbart åt termikjakt

SVÅRT att få tag i Looping?

Vederhäftig, aktuell och informativ, säger yrkesflygarna om Looping

Stimulerande, efterlängtat, säger sportflygarna

Rolig flygorientering, trevligt och flott serverad, säger den flygintresserade allmänheten

Jättekul, säger ungdomen

Det kan faktiskt vara svårt ibland att få tag i Looping. Det beror på att tidningen befinner sig under en glädjande utveckling och ofta tar slut på försäljningsställena. Be Er tidningsförsäljare ta hem Looping speciellt för Er eller prenumerera för att vara säker på att få tidningen regelbundet

Ni kan antingen

sätta in prenumerationsavgiften direkt på postgiro 45 35 30, adressera Looping, Box 3063, Stockholm 3, och märka talongen "Looping juli 53—juni 54" eller "Looping juli—dec. 1953"

eller

sänd in nedanstående kupong med Ert namn och Er adress, så sänder vi Er inbetalningskort på 9:50 + 25 öre i porto för helårsprenumeration eller 5:— + 25 öre i porto för halvårsprenumeration. Om Ni inte vill klippa sönder tidningen, så skriv av kupongen

9:50

kostar Looping för ett helt år framåt

5:—

kostar Looping från juli till årets slut

Till Looping • BOX 3063 . STOCKHOLM 3

Jag prenumererar på Looping juli 1953—juni 1954/juli—dec. 1953. Stryk det icke tillämpliga. Prenumerationsavgiften + porto erlägges sedan jag erhållit inbetalningskort från Looping

Namn

Bostad

Postadress

Svenskt trafikflyg i krig

Marshall Lindholm har nu skrivit den bok som man gått och väntat på, boken om det svenska trafikflyget och kurirflygningarna under kriget. Boken har fått titeln "Flyg i natt", vilket låtet litet för likt "Rid i natt" men framförallt väl likt "Vi flyger i natt", boken av Paul Brickhill som nyligen utkommit på ett annat förlag. Det är inte lätt att hitta på boktitlar, men det har varit önskvärt att Marshall Lindholms bok skilt sig även i titelhänseende från det vanliga i genren. Den gör det i annat avseende.

Vad Marshall Lindholm har åstadkommit är en mycket rakt på sak och enkelt berättad historia just om det svenska trafikflyget under ofredsåren. Stoffet i sig själv är tillräckligt laddat och dramatiskt för att resultatet skall bli bra. Och det är bra. Kanske främst därför att författaren brytt sig mindre om att vara författare och mera att vara berättare. För att inte detta omnämnande skall bli enbart rosor anser jag mig få lov att påstå att tempusblandningen blir rätt tröttsam. Historiskt presens kommer litet för ofta för att få avsedd dramatisk verkan.

Det är Allhems i Malmö som givit ut boken, och som vanligt när detta förlag ger ut en flygbok är bildutstyrelsen magnifik.

Det mest dramatiska avsnittet och strängt taget det bästa i hela boken är nog kapitlet om nödlandningen på Shetlandsöarna med en ombyggd flygande fästning.

Det är i början av november. Vädret är lagom dåligt för att man skall våga sig på en genombrytning av den tyska jaktplansblockaden men kan också bli så dåligt att man måste vända. I närheten av Östersund börjar man stigningen upp till 7.000 meter för att vara på denna höjd vid passerandet av norska gränsen.

Motorernas varv och ingastryck pendlar som de brukar göra. Man har haft svårt att få någon rätsida på detta. Men det är kallt ute, minus 50 grader på flyghöjden.

Planet är tungt lastat, varvpendlingarna ökar och för att inte fresta motorerna för mycket stannar man på 6000 m och hoppas få vara i fred för jakten.

Sedan börjar det. Feldetektorn till fyran börjar blinka. Förmodligen är det bara metallspån eller vatten som kommit ner i oljesumpen och orsakat

kontakt i detektorn. Det är nog inget allvarligt fel. De båda vänstermotorerna är speciellt besvärliga med vavet och telegrafisten undrar försiktigt om de skall vända.

Situationen är sådan att det strängt taget inte går att vända, eftersom man då riskerar att flyga rakt i gapet på den tyska jakten, som man vet använder radar.

Det börjar brinna i fyrans motor. Elden begränsas och motorn stoppas men det går inte att flöjla propellern och luftmotståndet gör att det blir besvärligt att hålla höjden. De andra motorerna går allt knackigare. Sakta och säkert förlorar man höjd. De är

Marshall Lindholm har skrivit en bok om de svenska kurirflygningarna under andra världskriget — en bok som vi väntat på

ute över Atlanten nu. Under och framför bara vatten och allt mindre luft, bakom också vatten och dessutom fientligt territorium eller i varje fall farligt område. Man vet av erfarenhet att den tyska jakten hellre skjuter än "eskorterar".

Höjden är nu 2000 meter och den krymper sakta trots att piloten söker öka effektuttaget på de tre gående motorerna. Farten tas ner så lågt det går för att om möjligt hålla planet i planflykt. Rodren blir sladdriga i den låga farten. Autopiloten går inte att använda vid denna hastighet och

Jönköpings . . . Forts. fr. sid. 31

liga Stjärntävling, och om segelflygarna inte vunnit några större lagrar på tävlingsbanan så har de i varje fall under många år och nu kanske mer än någonsin tjuvat flanerande Jönköpings- och Huskvarnabor med sina sköna sport. Modellflygarna utgör ett naturligt rekryteringsunderlag för motor- och segelsektionerna och njuter av sin trevliga sport utan att kivas i större sammanhang.

Klubben har just nu cirka 100 medlemmar varav större delen är aktiva. Ordförande är överstelöjtnant Bergman vid A6. Klubben har egen hangar, disponerar ett av landets vack-

piloten blir tvungen att flyga själv hela tiden.

På 1200 meter lyckas man gå i planflykt sedan besättningen lämpat ut en del last genom bakluckan, där ibland laddvis med värdefulla kulager.

Hela färden över havet gastkramar läsaren. Allt tyder på att det är "sista resan". Men man kämpar vidare. Man lyckas hålla de tre motorerna igång. Lindholm själv flyger så sakta han vågar — 15 till 20 km över viktningens gränsen — för att inte pressa motorerna. Man beslutar sig för att försöka gå till Shetlandsöarna, där det finns ett litet fält — som det kanske går att nödlanda på. Det är ett heit litet konststycke telegrafisten utför när han äntligen lyckas få kontakt med fältet. Jo de är välkomna . . .

Det är tre timmar kvar till Sumburgh, som platsen heter. Skall motorerna hålla? Vädret på Sumburg är hyfsat får man veta genom radion. Över 400 meter i tak.

Men banan är bara 1.100 yards . . .! Nattlandning på så kort bana utan flodljus, utan radiohjälpmedel. Utan en chans att kunna dra på och gå om ifall första försöket misslyckas. Hög berg runt omkring fältet. Mörk natt. Och fästningens ganska höga sättningshastighet! Dessutom förmodligen blött och halt på fältet och dålig bromsverkan.

Men det måste gå.

Och det går. Marshall Lindholm och hans besättning gör en praktlandning på Sumburgh.

Nödlandningen på Shetlandsöarna kommer alltid att framstå som en av de stora svenska flygbragderna. Man förstår det ännu bättre när man läst pilotens egen berättelse om hur det gick till. Han berättar utan åthävor. Man vet att alltihop är så sant som det är skrivet. *Yngve Norrvi*

raste — och fridfullaste — flygfält och har ganska gott om bra materiel: tre motorflygplan (en Sk 12, en KZ-3 och en Klemm 35), fyra segelflygplan (två Grunau Baby, en Baby-Falken och en Kranich) samt tre glidare SG-38. Segelflygarna disponerar dessutom en mycket bra vinsk av egen konstruktion och tillverkning. Klubbens båda materielgossar, Bosse Carlsson och Lennart Pettersson, har lagt ned en otrolig energi och stor omsorg på denna materiel, som är grann att se på både ut- och invärtes.

Looping gratulerar Jönköpings Flygklubb inför de uppnådda tjuugo åren och önskar lycka till i fortsättningen. *Yn*



VICKERS VISCOUNT

Viscount är nu i tjänst hos BEA och Air France och på leveranserna till Aer Lingus, TAA, TCA och BWIA pågår arbetet för högtryck.



VICKERS-ARMSTRONGS LTD.
Aircraft Division • Weybridge • Surrey • England

OA 209

Våra flygverkstäder:

Från småflyghåll och främst från privatflygarna har det — inte utan orsak — klagats på att det inte finns någon reparations- och underhålls-service för flygplan i vårt land. Det är riktigt att antalet service-firmor minskades kraftigt i och med nedgången i flygverksamheten efter att det visat sig att man kalkylerat fel på takten i småflygets utvecklingsmöjligheter.

Men det finns dock fortfarande en service, som man får vara glad och



Nordaeros kontrollingenjör Lennart Carlsson och firmachefen Lennart Hemminger. Verkmästaren i firman (tyvärr inte med på bilden) heter också Lennart men är mera känd som "Jappen-Åström" i Vargarna

tacksam för. Detta framgår inte minst av den annonsering som dessa firmor nu inlett i Looping.

En av de äldsta — om inte rent av den äldsta — i branschen är AB Nordisk Aerotjänst "Nordaero" på Kungsängens flygplats i Norrköping, som började sin verksamhet redan 1936. Firman förestås av flygingenjören Lennart Hemminger, känd bland annat för sin lyckade konstruktion av övningssegelflygplanet Baby-Falken. Hemminger kom till firman 1945, först som flygvapnets kontrollant av dess segelflygplan som då tillverkades av AB Flygplan för vapnets räkning. Han blev sedan teknisk chef och övertog 1946 hela chefskapet för firman, som vid denna tid hade inte mindre än 16 flygplan och mest utförde flygningar för försvarets räkning.

Sedan dess har flygplanparken decimerats till ett enda, en Stinson, och verksamheten har allt mer övergått till reparations- och översynsarbeten. Den största kunden är Svenska Flygförsäkringspoolen och bland övriga fasta kunder kan nämnas Dagens Nyheter och Stockholms-Tidningen. Firman har vidare tillstånd till taxi- och rundflygningar samt dessutom skol-tillstånd på så gott som alla stadier av utbildning.

Nordaero håller nu på att lägga

upp ett reservdelslager, "flygvaruhuset", för att i mesta möjliga utsträckning kunna betjäna flygplanägarna i landet. Det är inte någon lätt uppgift med den heterogena flora av typer som finns, men trots detta har man dock redan nu ett förvånansvärt gott urval. Nordaero är bl. a. specialist — och generalagent — för Continental motorer, vilket alla ägare av Cubar och andra C-motorbärande åkdon har anledning uppmärksamma.

Firmachefen Lennart Hemminger gör såsom hittills alla verkstadsprovflygningar och funderar dessemellan bl. a. på att försöka blåsa liv i Flygföretagarnas Riksförbund, vars ordförande han är.

SLIP- OCH POLERMAT.,

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

Avgasrör — Ljuddämpare

för motoreyklar i största sortering till lägsta priser. Även på beställning.
Sven Thorell, Töreboda. Tel. 96, kl. 18—19

MOTORCYKELÄGARE!

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

Cylinderbörningar, vevlagerrenoveringar

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

ALUMINIUMSVETSNING

Spec. motordetaljer oavsett skada

FIRMA HARRY BRAUN
Broby - Tel. 393

Flygplan

och flygmateriel av olika slag säljes

FIGGE BERGMAN

Kärallundsgatan 63 a
GÖTEBORG Tel. 25 61 10

Högvärdigt segelflygplan till salu

Fullständig instrumentutrustning.
Barograf och syrgasutrustning.
Lågt pris. Svar till "Segelflygplan — juni" Looping f. v. b.

Amerikanskt 2-sitsigt sportflygplan

Helmetall. Motor: Continental 85 hkr. Flygklart och i bästa skick. 200 km/tim. Total gångtid c:a 250 tim. Säljes event. med UK-radio. Svar till "Snabb affär — lågt pris".

Begagnad

Flygkropp till Auster

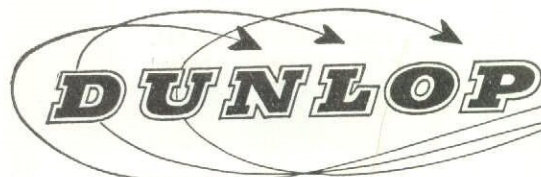
utan tillbehör, instrument och vingar. Mindre fel får finnas, i övrigt fullständigt brukbar. Fullständiga upplysningar och lägsta pris till

Edsbyns Flygklubb
Box 41, Edsbyn

SEGELFLYGPLAN UTHYRES

(Olympia SE-SHE) per vecka, till såväl flygklubbar som enskilda.

LARS CORELL
S:t Johannesgatan 5, Eskilstuna
Tel. bost. 335 43, arb. 339 11



Flygplansdäck
Hjul
Bromsar
Pneumatisk och
hydraulisk
utrustning



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

— **ORDET FRITT** —

OM HAVERIERNA

Det har såväl i dagspress och tidskrifter som inom berörda bolag diskuterats vad som kan vara orsaken till de s. k. tidningsflygolyckorna under de senaste åren. Olika teorier har framförts, diskuterats och tillbakavisats.

Kungl. Luftfartsstyrelsen har gjort en sammanställning över dessa olyckor fr. o. m. 1950 och kommit till att största delen berott på förarfel.

Vad är det hos piloten, som är orsaken till dessa fel? Är det dålig utbildning eller är det slarv?

Beträffande utbildning och praktik så gäller ju här, liksom överallt på andra ställen, att man måste bedöma från fall till fall och även ta hänsyn till den tjänstgöring piloterna har.

Det finns ju olika kategorier av piloter såsom äldre erfarna, yngre med relativt god erfarenhet samt piloter med få timmar och ringa erfarenhet.

Den första kategorien kan lämnas ur räkningen omedelbart emedan dessa alltid visat gott omdöme och håller sig å jour med utvecklingen av såväl flygmateriell som navigationshjälpmedel.

Den andra kategorien, således de yngre med relativt god erfarenhet,

synes vara mest representerad vid haverierna, även om man tar hänsyn till att de utgör det största antalet piloter.

De flesta av dessa piloter har fått sin flygutbildning vid Flygvapnet som vpl. flygförare och därefter fått an-

Forts. på nästa sida

**För
flygsäkerhet
och bättre
flygekonomi**

"Nordaero" ett av landets äldsta företag i branschen — utför till lägsta pris och med högsta garanti alla slags reparations- och servicearbeten på skilda typer av flygplan, motorer och utrustning. "Nordaeros" kvalitetsarbete gör underhållet på Edert flygplan billigt. "Nordaero" söker lösa småflygets reservdelsfråga genom uppbyggandet av ett centralt "flygvaruhus". Kontakta "Nordaero" när det gäller reservdela

Generalagenturer och agenturer:

Flygplan: Stinson, Cessna, Ercoupe . Motorer: Continental, Franklin . Propellrar: McCauley . Radio: Narco . Däck och slangar: Dunlop . Övrig flygmateriell: Van Dusen Aircraft Supplies, Aerocontacts Ltd

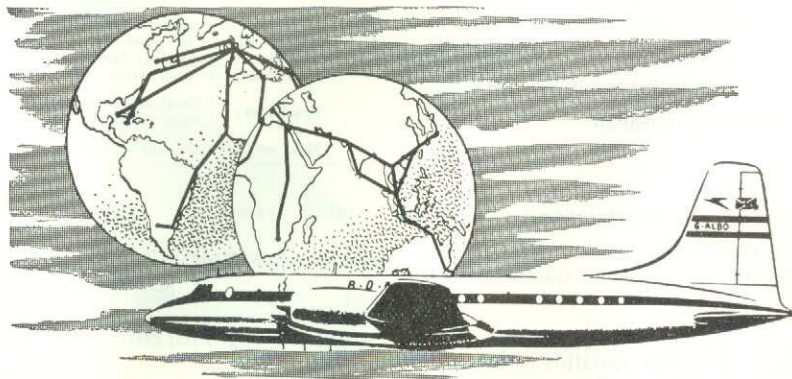
A B N O R D I S K A E R O T J Ä N S T

Kungsängens flygplats, Norrköping . Telefon 300 60

Etablerad 1936

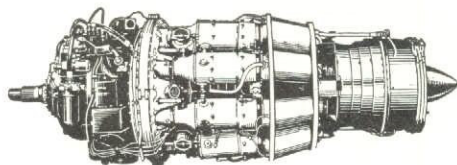
Britannia...

**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, Synålvägen 14, Bromma

SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

Ordet fritt Forts. fr. föreg. sida

Airtaco AB

Bromma flygplats — Stockholm
Tel. 28 00 47

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

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

Cheetah IX, X och XV, P & W Wasp Jr (R-985), Warner Super Scarab 165, Wright Cyclone 704C9CCI (R-1820-C2 5A).

Rulle Anderssons Propellersnickeri

Berghamra 19 — Västerås
Tel. 358 71

Tillverkning och underhåll av flygplanpropellrar tillverkade av trä

Firma Olle Bülow

Lindarängen — Stockholm 5
Tel. 61 01 29

Reparation och underhåll av trädetaljer samt tapetseriarbeten i flygplan

Bröderna Fredricssons Flygservice

Torslanda flygplats, Göteborg Flyg
Tel. 62 00 89

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

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

AB Malmö Flygindustri

Bulltofta flygplats — Malmö
Tel. 716 95

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

Firma Motor-Star

Storgatan 48, Arboga. Tel. 520

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

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

AB Nordisk Aerotjänst "Nordaero"

Kungsängens Flygplats, Norrköping
Tel. 300 60

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

Specialitet: { Continental flygmotorer
Piper Cub flygplan

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

Vi utföra översyn av

Helikopter Bell 47

samt

Propeller typ Harzell

Ostermans Aero AB

Bromma flygpl., Sthlm 40
Tel. 28 45 28

ställning vid något civilt företag, där de fortsatt sin flygverksamhet. Utbildningen och erfarenheten har härvid ofta gått hand i hand d. v. s. erfarenheten har gett kunskaperna. Många har flugit under synnerligen svåra förhållanden, såväl beträffande väderleksförhållanden som knapphändig navigeringsutrustning. Detta synes i en del fall ha gett piloterna en något för hög uppfattning om sina egna kvalifikationer. De har ibland gett sig in på saker som de inte varit riktigt säkra på, men som med skicklighet och en portion tur har lyckats. Men tyvärr har inte alltid turen stått på deras sida.

Vidare har respekten för tyngre och snabbare flygplan inte varit vad den borde vara. Det kan inte fränkommas, att det inte är samma sak att flyga ett snabbt tungt tvåmotorigt flygplan som att flyga ett enmotorigt eller ett tvåmotorigt långsamt flygplan.

En annan sak som nog heller inte är så lämplig är att piloterna cirkulerar från de olika flygplantyperna från dag till dag. Även om man är influen på alla typer som förekommer vore det nog bättre att endast flyga en typ.

Vidare har nog piloterna låtit sig påverka av en kanske inte alltid så lämplig bolagsledning och kanske även inte alltid så lämplig flygchef. Det har ju även förekommit, att de ekonomiska intressena har satts före säkerhets- och ordningsföreskrifter.

Inom pilotkretsar gäller även, såsom på så många andra håll, att ju mindre man har att göra ju sämre och slarvigare utförs det; piloterna är med några få undantag ett synnerligen slarvigt släkte.

Den sista kategorien piloter med få timmar och ringa erfarenhet (de som energiskt bedriver sin fortsatta utbildning är givetvis undantagna) som trots att de inte har någon chans att komma framåt ändå släpar med som en flygets svans är en sorglig företeelse. Tyvärr har de lyckats övertala äldre piloter att få medfölja vid enstaka tillfällen för att få "instrumenttid" eller tid på "tvåmotorigt". Deras namn har ju också stått att läsa i tidningarna efteråt.

Regelbundnare och oftare förekommande kontroller av piloternas kunskaper och skicklighet, mindre personliga hänsyn samt strängare krav på flygcheferna (tyvärr kan inga krav ställas på bolagets verkställande direktör även om det aldrig så väl behövs) skulle minska haverierna och olyckstillbudet betydligt.

LeL

BIND IN ER LOOPING

i förlagets eleganta samlingspärm. Pris 3:45 + porto.

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

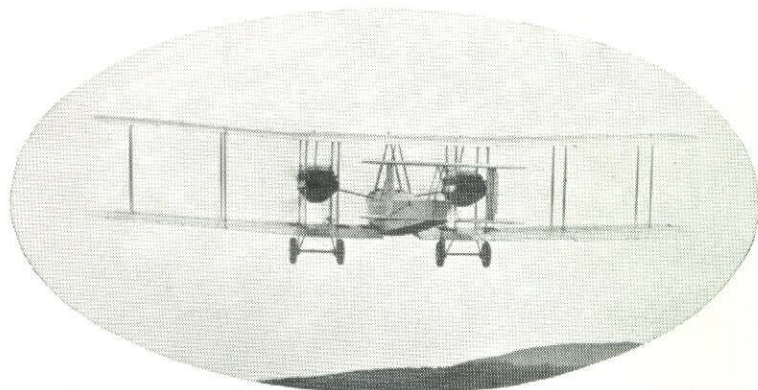
Bostad

Postadress

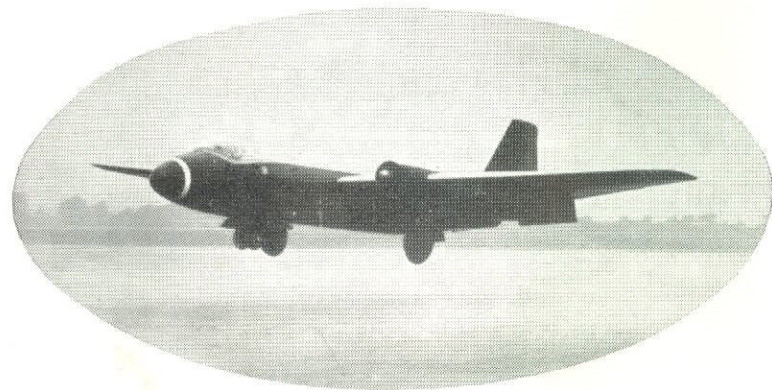


PROGRESS

Twice as far in half the time



1919 — den 14/15 juni gjorde en Vickers Vimy den första direkta överflygningen av Atlanten — från Newfoundland till Irland — på 16 timmar och 12 minuter.



1952 — den 26 augusti gjorde en English Electric Canberra den första *dubbla* överflygningen av Atlanten — från Irland direkt till Newfoundland och åter — med en total flygtid av 7 timmar och 58 minuter. Återkomst till Irland 10 timmar och 3 minuter efter start därifrån.

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

SALÉN & WICANDER, Aktiebolag, Flygavdelningen, Styrmansgatan 4, Stockholm. Tel. Växel 67 93 40

Announcing

DEN NYA PIONEER-SKÄRMEN GUIDE SURFACE PERSONNEL PARACHUTE P7-B* och P9-B*

Pioneer Parachute Company har alltid hållit sin forskning och tillverkning à jour med utvecklingen inom flyget.

Pioneer har alltid varit främst med nya idéer vid konstruktion och produktion av fallskärmar och har presenterat dem för världen först efter omsorgsfulla prov och bevisade gynnsamma egenskaper.

Genom skapandet av den nya fallskärmen P7—B* och P9—B* är Pioneer viss om att ett ytterst viktigt framsteg har gjorts för att möta de problem som sammanhänger med de höga hastigheterna hos moderna flygplan. Den nya skärmen eliminerar praktiskt taget öppningschocken helt samt all pendling, vilket garanterar ett lugnt och lodrätt fall och riskfri landning.

Pioneer tillverkar och säljer denna nya skärm. Leverans kan ske snabbt.

* Patent i USA och alla övriga viktigare länder



PIONEER PARACHUTE CO. INC.

MANCHESTER, CONNECTICUT, U.S.A.

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

Repr. för Sverige och Finland:
Åke Forsmark, Kummelvägen 9,
Ålsten, Stockholm