

# LOOPING



## MOTHEN BLIR MYNDIG

*Tjugoett år fyller i dagarna världens kanske mest kända flygplantyp, De Havilland Tiger Moth, som än i dag gör mycket god tjänst. Närmare presentation av födelsedagsbarnet inuti tidningen*



Officiellt organ för  
Kungl. Svenska Aeroklubben

## KRING ETT REKORD

# 7

Juli 1953

Pris 90 öre

Finland 90 fmk  
Danmark 1:75  
Norge 1: 80





# FART OCH PÅLITLIGHET

i R.A.F. Bomber Command's övning  
"Jungle King".

*"Försöken till jaktanfall på Canberra-bombplanen som flög på högsta höjd lyckades sällan på dagen och aldrig på natten...*

*Under hela övningen inrapporterades inte en enda motorstörning trots det stora antal Canberras, som deltog."*

Air Chief Marshal Sir Hugh P. Lloyd, K.C.B., K.B.E., M.C., D.F.C.

English Electric Canberra är utrustad  
med Rolls-Royce Avon reamotorer.

ROLLS-ROYCE  
*Aero*

E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND

SALÉN & WICANDER AB, Flygavdelningen, Styrmansgatan 4, Stockholm 14

Tel. 67 93 40 (växel)

# Looping



Officiellt organ  
för Kungl. Svenska  
Aeroklubben  
Svenska Pilotföreningen



# 7

ÅRG 3  
JULI

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

# 1953

## En sport för miljonärer...

En sport för miljonärer, utövad av proletärer, säger amerikanerna om segelflygningen och uttrycker därmed en sanning, vilken dock liksom de flesta andra sanningar bör modifieras något. Den är emellertid aktuell för det svenska segelflyget just nu med anledning av det inställda SM-et, varom kan läsas på annan plats i denna tidning.

Det har omvittnats till leda att segelflygning skulle vara en billig form av flygning. På sätt och vis är segelflygning billig, i många fall till och med mycket billig, men det beror främst på att hela verksamheten bygger på anslag och gåvor — till utbildningen.

När det sedan blir fråga om att utöva segelflygningen som *sport* blir det dyrt. Det har gjorts vissa försök att förbilliga segelflygsporten, men man efterlyser dock fortfarande de verkligt radikala ingreppen för att få ner kostnaderna — inte kostnaderna för själva flygningen utan för marktjänsten. Det är främst de långa transporterna i samband med tävlingsflygandet som drar pengar. Om man kunde reducera dessa transporter, skulle hela tävlingsdeltagandet bli betydligt billigare.

I de regler som antagits för det nu inställda segelflyg-SM har man gjort det möjligt att utföra flygningar på triangel- och returbanor, just i syfte att reducera de dyra transporterna, men det verkar som om de svenska segelflygarna inte riktigt skulle tro på att det verkligen går att tävlingsflyga på det sättet.

Det är inte utan att man har lust att efterlysa en friskare experimentlusta och litet mera gåpårande inom det svenska segelflyget. Utbildningen torde kunna betraktas såsom mönstergill. Där har i första hand KSAK lagt ned ett ytterst förtjänstfullt arbete och fått fram både enhetlighet, effektivitet och stor säkerhet.

### OMSLAGSBILDERNA

denna gång visar den 21-årsjubilerande Tiger Moth, varom kan läsas närmare inuti tidningen.  
Foto: Yngve Norrvi

Men när det gäller själva *sporten*, det vill säga det som väl egentligen är avsikten med utbildningen, då är det slut med friskheten och initiativkraften. Detta kan ju inte centralorganisationen lastas för. Där är det klubbarna och de enskilda segelflygarna som skall sätta in.

Den konstaterade trögheten och slöheten stämmer illa överens både med vår högtstående utbildning och vår bevisligen höga sportsliga standard inom segelflyget. Det är möjligt att något av felet ligger i organisationsformen. Det är KSAK som hela tiden tagit större delen av verksamhetens moraliska och i mycket även ekonomiska ansvar. Det är KSAK som tagit de flesta initiativen, vilket givet-

vis inte är något fel i sig självt. Felet kanske ligger i att klubbarna och deras representanter inte förmått — av olika orsaker — att göra sin stämma hörd inom den stora organisationen, vilket verkar förlamande på initiativkraften även i de mindre sammanhangen.

Det vore säkerligen klokt både för de utövande segelflygarna, klubbledningarna och KSAK:s ledning att fundera närmare på just denna fråga och söka tränga djupare ned i den. Det är säkerligen en smula för bekvämt att skylla det inställda segelflyg-SM bara på dålig ekonomi och eventuell slöhet. I varje fall måste ju både den dåliga ekonomin och slöheten ha någon orsak.

### Bensin för moralen

Visst är det stiltigt, men herregud vad det måste kosta pengar! Dom bränner ju opp bensin för en hel förmögenhet!

Har ni möjligen hört yttrandet i samband med en flyguppvisning? Säkert har ni det. Och liknande yttranden fälls vid alla flyguppvisningar, inte minst dem som Flygvapnet gör.

Det är då skäl att påminna om, att Flygvapnet, åtminstone numera, i största möjliga utsträckning lägger sina uppvisningar inom sin *övningsram*. Uppvisningarna är helt enkelt övningar och kostar således inte någonting extra för skattebetalarna. De många stora och flotta uppvisningar som FV gjort på den senaste tiden har givit både stabsfolk, flygande besättningar och markpersonal utomordentliga tillfällen till samträning som annars inte förekommer annat än i samband med exempelvis stora eskaderövningar.

I stället för att gnälla om bensinåtgången bör alltså vi markbundna skattebetalare vara glada åt att FV då och då tar tillfället i akt att visa oss vad det egentligen är vi får för pengarna. Det är en skönhetsupplevelse — och så stärker det moralen. Vilken behöver stärkas då och då.

### Den lustiga snurran

Vid de stora försvarsuppvisningarna på Skeppsholmen i samband med firandet av Stockholms 700-årsjubileum deltog även helikoptern. Det var mycket intressant att se den spontana och positiva publikreaktion som dess framträdande i ett par dramatiska situationer åstadkom. Man fick känslan av att publiken reagerade mycket starkare inför helikopterns specialinsatser än inför de kanske minst lika goda insatser som gjordes på annat håll under uppvisningarna.

Detta är precis samma sak som skett under striderna i Korea. Där har helikoptern till följd av dess många gånger enastående humanitära insatser blivit soldaternas "hjärte" på samma sätt som Ostermans helikopter blev det vid Skeppsholms-uppvisningarna.

Det kan också vara skäl att iakttaga vilken förändring som inträtt i allmänhetens uppfattning om helikoptern under de senaste åren när det gäller ambulans- och räddningstjänst. På ett tidigare stadium betraktades helikoptern som en lustig snurra. Nu börjar den erkännas som en oumbärlig realitet. Det var på tiden att så skedde.





## *Supermarine Swift*

Ett överljudsjaktplan med pilformade vingar (Rolls-Royce Avon med efterförbränning) med absolut företrädesrätt i tillverkningen för försvaret av världens fria nationer.



VICKERS-ARMSTRONGS LTD • SUPERMARINE WORKS • ENGLAND



# SAS I SIFFROR

Det är en fläkt av stora siffror över flyget. Och det gäller inte bara distanser, höjder och farter. De flesta siffrorna har kanske störst intresse för fackfolket, men även för lekmannen finns det flygsiffror som är intressanta. Ofta är det förbluffande siffror som man inte tror på förrän man fått kontrollera dem själv. Eller vad sägs om nedanstående ganska slumpvis utvalda exempel på hur SAS ter sig i siffror? Det är Curt Gille som gjort sammanställningen



Att det finns omkring 7.000 anställda i SAS vet de flesta, men vad man kanske inte tänker på är att detta faktiskt betyder att cirka 25.000 människor lever direkt på de löner, som utbetalas inom det skandinaviska trafikflyget. Detta är i sin tur en folk-mängd motsvarande en medelstor svensk stad som exempelvis Kalmar eller Sundsvall.

En omsättning på 225 milj. skrapade dessa 7.000 ihop förra året. Av detta fick de tillbaka 80 milj. i form av löner medan ungefär halva denna summa gick åt för att betala drivmedel etc. Någoting mellan dessa två belopp användes till underhållsarbeten på flygplanflottan, 8 milj. gick åt till start- och landningsavgifter och mellan 3,5 och 4 milj. kostade årets utbildningsprogram för de flygande besättningarna. Det ena gick hit och det andra dit och slutet blev att det så småningom återstod en redovisad vinst av 1½ milj. kronor. Mycket pengar, kanske, men inte så särskilt lysande på en omsättning av 225 milj.

På tal om pengar, så är SAS-flottan vid det här laget värd omkring 130 milj. Då de svenska intresserna är 3/7 innebär detta att vår andel är 55 milj. Och då i sin tur staten står för hälften av dessa 3/7 kan man säga att vi skattebetalare har en andel i flygplanflottan, som kan värderas till omkring 27 milj. Eller mera rakt på sak

— varje svensk har oberoende av ålder eller kön 4 goda svenska riksdaler satsade i SAS tlygplanflotta.

Då var och en av de DC-6B som SAS äger i sin tur motsvarar omkring 5 % av flottans totalvärde, betyder detta, att varje gång man ser ett av SAS flaggskepp i luften, ser man på samma gång 20 öre ur sin egen portmonä flyga omkring däruppe bland molnen.

Och man upptäcker dem ganska ofta i luften. För att det skall löna sig måste nämligen en DC-6B i medeltal prestera 8—10 flygtimmar per dygn. 12 milj. kronor i biljettintäkter, post- och fraktavgifter skall varje plan tjäna in per år, för att ha något existensberättigande. Och av dessa miljoner går genast sex bort till bensin, oljor och sådant. Resten skall täcka företagets fast kostnader. Men slumpar det sig så illa, att planen råkar ut för haveri — sådant händer i de bästa familjer och varför inte då och då också i SAS — gör företaget en förlust av 17.000 kronor varje dag, som planet måste stå på marken.

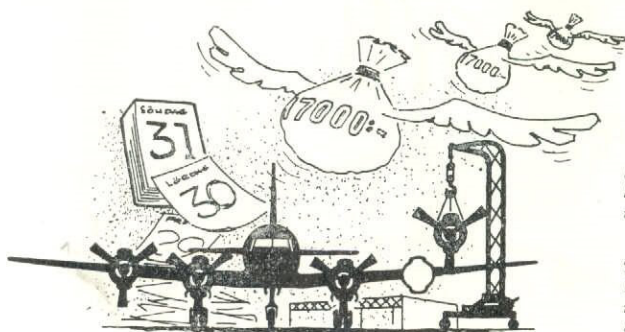
Skulle man då också räkna med vad den eventuella reparationen efter det ovan omtalade högst eventuella haveriet kostar, stiger naturligtvis siffran ännu mer. Bara en ny propeller går utan vidare på 60.000 kronor och det finns, som bekant, fyra av det slaget på varje "sexa". Och skulle det

vara aktuellt med cylinderbyte får man punga ut med 3.000 kr. per "burk".

Sådana malörer behöver dock inte hända alltför ofta. SAS-besättningarna kan sina saker. Det är inte småslantar, som lagts ned på deras utbildning. "Bara" en flygkapten kostar i utbildning sina modiga 150.000 kronor för företaget innan han är färdig. En läkare, som just blivit med. lic. har väl gått på uppskattningsvis kanske 100.000 kr — om man räknar med både den enskildes och statens utgifter för hans utbildning — så flygkaptenen är en sällsynt dyr persedel. Tur för honom att han slipper bekosta sina studier själv!

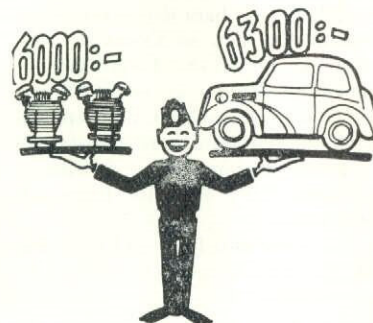
Men för SAS blir det nästan astronomiska belopp, om man tänker på att det nu är 360 piloter i tjänst. Alla är väl inte flygkaptenar än. Men vars och ens avsikt är förmodligen — får man anta — att bli det.

Besättningarna består emellertid inte bara av piloter. Vid sidan om dem finns nu 190 telegrafister/navigatörer, 121 färdmekaniker, 155 pusers och lika många värdinnor. De två sistnämnda kategorierna är — som alla vet — inte de minst viktiga. Det är ju de som representerar trivseln ombord. Och så serverar de ju maten



17.000 om man förlorar SAS på att en DC-6B måste stå på marken

Två cylindrar till en DC-6-motor kostar lika mycket som en vanlig bil.







En flygkapten kostar SAS 150.000 kr i utbildning

och vad därtill hörer. Men hur mycket...?

Det är inte småmulor. 66.000 måltider går varje månad vägen från flygkøken via kabinpersonalen till passagerarna. Uppdelat på detaljer blir det över 40.000 wienerbröd, 20.000 flaskor öl, 20.000 cigaretter, 22.000 ägg, 110.000 tuggummin o. s. v. Storhus-håll, skulle man kunna säga. Saken blir inte mindre komplicerad av att serveringslokalerna samtidigt är spridda i himlens alla väderstreck.

För att allt detta ska kunna serveras, krävs det också något som heter köksutrustning. Ett SAS-plan, som ska starta till Tokyo tar t. ex. på Bromma ombord 3.000 olika detaljer för den här sakens skull. Det är knivar, gafflar, koppar, muggar och fat och massor av andra saker, som hör ihop med matkonst och matkultur.

Det är många saker — och de väger också en hel del. I exemplet här-  
ovan rör det sig om 550 kg — eller lika mycket som sex fullvuxna passagerare. Men då har man också med sig fullständiga luncher och middagar för 56 personer samt en egen liten vinkällare, som bara den väger 70 kg. Men smakar det, så kostar det. Åtminstone för SAS. Flygfraktpriset Stockholm—Tokyo är nu 26:80 per kg, så det blir en nätt liten summa det kostar att transportera dessa 550 kg genom Europa, över Medelhavet och genom hela Asien till Japan och retur igen.

Tokyorouten är för övrigt 16.550 km och längst i SAS-nätet. Betydligt kortare kommer den att bli i framtiden, då SAS får börja flyga reguljärt till

Japan via grönländsbasen Thule. Bara tidsvinsten blir då 15 timmar och ser man till vägen sparar man in 4.000 kilometer. D. v. s. betydligt längre än avståndet över Nordatlanten mellan Prestwick och Gander.

När linjen kommer igång på allvar kan man genom att flyga jorden runt via Stockholm — Bangkok — Tokyo — Thule och tillbaka till Stockholm avverka svängen på något mer än 80 timmar. Man tänker på stackars Phileas Fogg, som ådrog sig världsberömmelse för sina 80 dagar på ungefär samma runda.

Och vad kommer en sådan tripp att kosta? Svårt att säga, men när väl turistklassen införts överlag världen runt bör man väl kunna kalkylera med 6.000 kr eller något mer. Och då är också maten inräknad för de fyra dygn, resan varar. Så kom inte och säg annat än att det är billigt. I synnerhet som man väl knappast hinner förköpa sig på presenter eller vykort till släkt och vänner.

Om vi så skulle titta litet närmare på det flygplan, som ska göra allt det här — Douglas DC-6B. Att det är stort, att det är fyrmotorigt, att det tar 75 passagerare och att det marschar på mellan 450—500 km/tim är inga nyheter. Det slukar dessutom 1.300 liter bensin i timmen, vilket naturligtvis är ganska mycket. Men då tankarna rymmer 21.000 liter, räcker det i alla fall gott och väl till för en 15—16 timmars flygning.

Skulle vi i stället tanka samma mängd i en bil, som drar — kan vi säga — en liter per mil, skulle vi utan vidare kunna köra 20.000 mil. Och då jordens omkrets vid ekvatorn lär vara fuffiga 4.000 mil betyder detta, att vi hade kunnat köra jorden

runt 5 gånger, innan soppan tog slut.

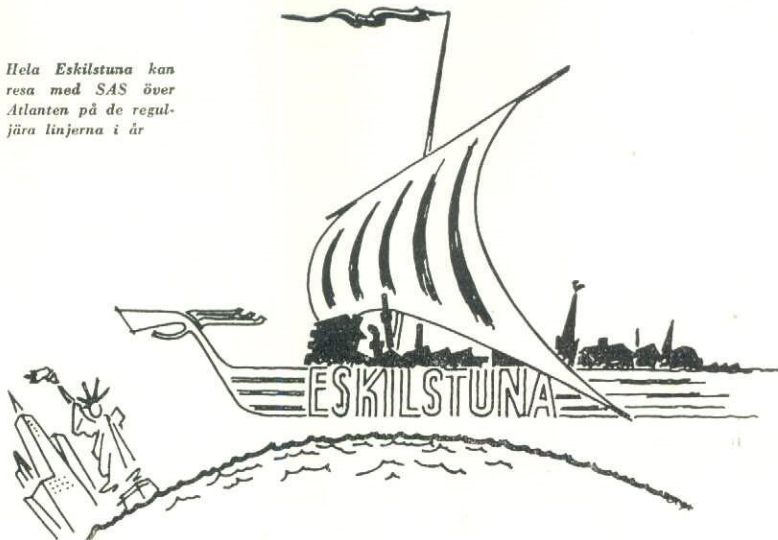
Apropå bensin så kommer SAS under de 182 dagar som den nuvarande sommartidtabellen gäller att göra av med omkring 62 milj. liter av den varan. Det betyder i genomsnitt 340.000 liter om dagen eller att i medeltal två moderna tankbilar, vardera rymmande 7.000 liter, måste tömmas i timmen.

SAS flygplan av typ DC-6B flyger ju för det mesta på SAS långlinjer bl. a. på Nordamerikarouten, där en av medlemmarna av familjen, "Gran Viking", sedan i januari i år håller rekordet New York—Stockholm non stop (6.307 km), med tiden 12 timmar 36 minuter, d. v. s. en medelfart av 530 km/tim. Lärda män har redan räknat ut, att var och en av de fyra propellarna på "Gran Viking" snodde runt över 750.000 varv i följd på den resan.

Mer siffror om Nordamerikarouten: SAS tog där förra året in 25 % av sina samtliga biljettinkomster. I år flyger under högsäsongen 5 SAS-plan om dygnet över Nordatlanten. Det betyder att sammanlagt 2.400 platser i veckan ställs till den resande allmänhetens förfogande. På hela säsongen innebär detta 53.000 platser sammanlagt; d. v. s. lika många människor kan i sommar flyga med SAS över Atlanten som det är invånare i en stad av Eskilstunas storlek.

Som ett litet sifforkuriosum kan man i samband med detta dra fram en kalkyl, som gjordes upp när gemensam skandinavisk luftfart första gången diskuterades. Man räknade då med ett trafikbehov av en dubbeltur varannan vecka och med i genomsnitt 24 passagerare per tur. Det är sådant som kallas att utvecklingen går framåt.

Hela Eskilstuna kan resa med SAS över Atlanten på de reguljära linjerna i år





# HELIKOPTERN HJÄLPER VETENSKAPEN I SAHARA

Sir Cyrils uppgift var bland annat att söka konstatera om Wadi Raiyan-bassängen var i stånd att hålla Nilens översvämningsvatten utan allvarligare läckage som kunde spoliera det bördiga Faiyum-området. Det gällde också att fastställa huruvida något direkt utflöde förekom från denna reservoar i form av absorption eller utsilning genom sprickor och flötsar i underlaget.

För att klarlägga allt detta måste folk och material kunna forslas ganska snabbt från det ena undersökningsstället till det andra. En förundersökning visade att åtskilliga borrhningar måste göras för att utröna grundens beskaffenhet och för att få någon klarhet i det aktuella förhållandet måste ledaren av expeditionen kunna få en snabb överblick över resultaten av dessa borrhningar.

Två karavaner och en kraftig traktor ställdes till forskarens förfogande, men det stod snart klart att en helikopter skulle utgöra ett utomordentligt värdefullt komplement till denna utrustning.

Hela Wadi Raiyan-området kunde överflygas med helikopter från öst till väst eller från syd till nord på en halv timme, och det skulle därför vara möjligt för en observatör att få en helhetsbild av den naturliga bassängens byggnad och även kunna konstatera eventuella utflöden. Det skulle också vara möjligt att landa på punkter som krävde närmare undersökning för att komplettera observationerna från luften.

Följden blev alltså att även en helikopter, en Hiller 360, som vid tillfället befann sig i Kairo, ställdes till forskarens förfogande. Koptern flögs först med Sir Cyril ombord från Kairo över Sfinxen sydväst ut till randen av Fayum vid El Gharag, en distans på cirka 120 km, vilket tog en timme. Bränslepåfyllning ordnades vid El Gharag där även en provisorisk hangar iordningställdes.

Med utgångspunkt från denna provisoriska bas utförde sedan expeditionen en mängd kompletterande obser-

vationer och undersökningar, vilka det med markburna transportmedel skulle ha tagit månader att utföra — i den mån det över huvud taget skulle ha varit möjligt att göra dem.

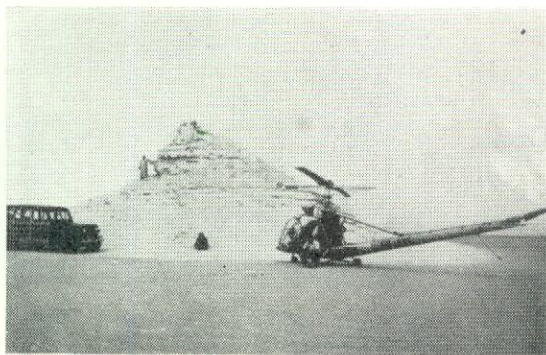
Genom radioförbindelse mellan den markburna delen av expeditionen och helikoptern underlättades arbetet ytterligare. Under de två första veckorna av expeditionen undersöktes med

Sir Cyril Sankey Fox, vetenskapare och medlem av Geological Society of Britain, har gjort en expedition i Sahara för att studera bevattningsproblemen. Han har även tagit helikoptern till hjälp vid detta arbete

helikoptern drygt 1.000 kvadratkilometer. Därefter utfördes vissa kompletterande undersökningar under ytterligare fyra veckor.

Expeditionschefen har i en rapport uttryckt sin stora belåtenhet med helikoptern, som han anser i hög grad har bidragit till expeditionens lyckliga genomförande och till de goda vetenskapliga resultat som den givit.

*Helikoptern har landat på en observationspunkt vid Wadi Raiyan-bassängen*



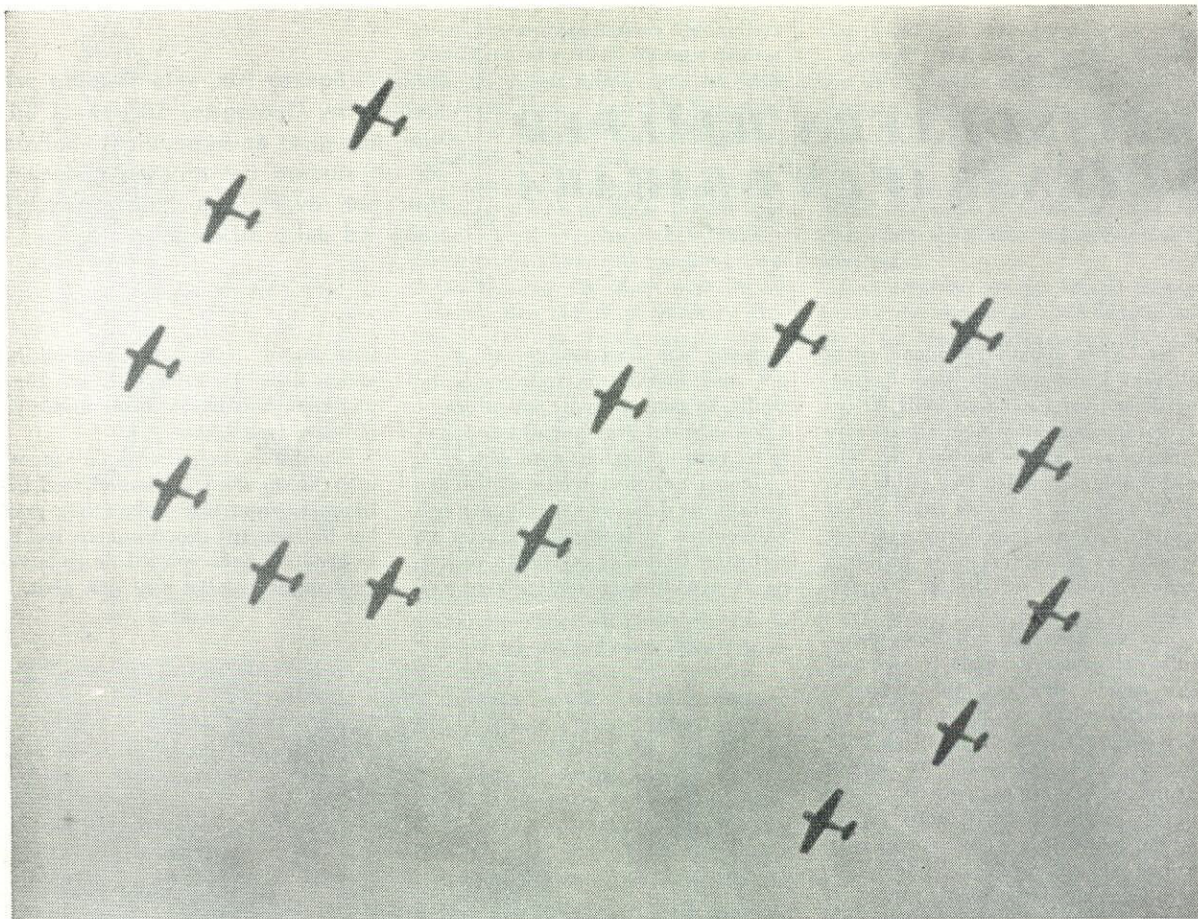
*I detta sterila ökenområde var helikoptern ett oumbärligt hjälpmedel för den vetenskapliga expeditionens lyckliga genomförande. Denna egendomliga klippformation kallas för "Dead Man's Rock"*



*Helikoptern vid den berömda källan Ain el Bahariya, där bl.a. vissa kemiska undersökningar gjordes för att fastställa bassängens vattengenomtränglighet*

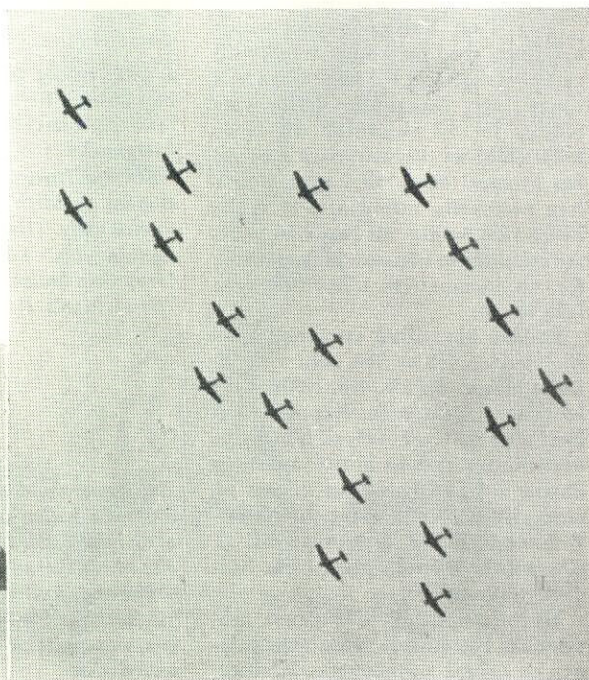
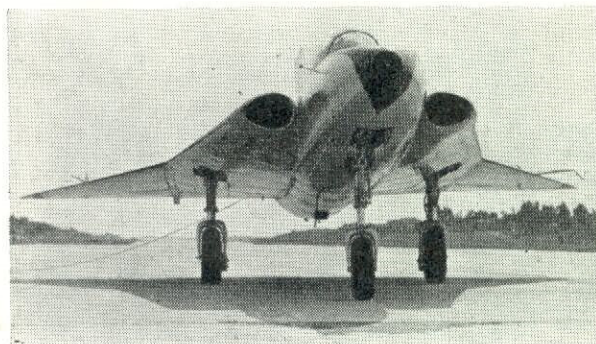






## F V - O P E R A T I O N 7 0 0

Flygvapnet bedövade stockholmarna på flaggdagen den 6 juni då den 700-årsjubilerande Mälardrottningen upplevde en flygkarusell vars make det lär dröja innan vi får skåda. De prydliga Sk 16-formationerna "S:t Erik" och de tre kronorna var det enda som gjorde sig bildmässigt; den kolossala karusellen över stan — ett mönster av precision och elegant stabsarbete — måste avnjutas direkt. Jättepropaganda för flyget och Flygvapnet! Draken dök också upp som ett tecken i skyn på vad som kommer. Det var dock en högst modifierad Drake (se bilden nedan), kommen direkt från ombyggnadsverkstan iförd nytt och mera höghastighetsbetonat framparti





# Segelflyget i fallvind!

Ett stående klagomål från våra segelflygare har varit att det arrangeras för litet tävlingar. Det är tävlingarna som skall stimulera. Genom tävlingar får vi fram en topp, en elit, ja, kanske till och med klart lysande stjärnor, varigenom hela verksamheten stimuleras.

Klagomålen är principiellt befogade och argumenteringen riktig. Men hur ser det ut i praktiken?

År 1949, det vill säga för fyra år sedan, hölls vårt senaste segelflyg-SM, vilket också var en generalrepetition inför VM 1950.

År 1951 utlyste denna tidning tillsammans med Stockholms Segelflygklubb och Skövde Flygklubb en tävling om juniormästerskapet i segelflygning, såsom ett försök att förhindra ett alltför långt uppehåll i de centrala segelflygtävlingarna här i landet.

En säger en tävlande anmälde sig och tävlingen avlystes alltså. Varpå det omedelbart upphävdes indignerade rop från segelflyghåll om det dåliga intresset samt uttalades förhoppningar att arrangörerna inte skulle förtrötts utan försöka på nytt — och framförallt lysa ut nästa tävling i bättre tid.

I år har KSAK utlyst SM i segelflyg till mitten av juli. För att verkligen vara ute i god tid annonserades tävlingen redan förra året och preliminära anmälningar begärdes för att man skulle uttröna hur stort intresset var. Det kom anmälningar från sexton klubbar med lika många förare. Flygvapnet gjorde ingen förhandsanmälan.

När tiden för slutlig anmälan utgick den 1 juni i år hade två klubbmedtagare anmält sig och dessutom tre deltagare från flygvapnet.

Resultatet blev att KSAK beslöt inställa SM, eftersom arrangörskostnaderna inte kunde anses stå i rimlig proportion till deltagarantalet.

Detta är alltså bilden av det stolta svenska segelflyget med förstaplaceeringar i VM 1948 och 1950 och inför 1954 års segelflyg-VM i England, där vi skulle kunna ha en chans att rehabilitera oss för en relativt svag insats i VM 1952 i Madrid!

Att KSAK anslagit 3.000 kr av årets SM-pengar till extra priser i Riksegelflygtävlingen och att 3.000 kr fonderats "för segelflygtävlingar 1954" är visserligen en tröst men ändå ett dåligt surrogat för centrala tävlingar.

Klubbarna skyller på att ekonomin är den avgörande faktorn och det skall inte bestridas att det kostar pengar att vara med i en segelflygtävling. Men trots allt är det nog inte ekonomin som spelar den avgörande rollen. Intresset för segelflyget såsom sport

— det enda som egentligen motiverar att man håller på med segelflygning — finns helt enkelt inte längre. Vad det beror på är svårt att säga. Det beror inte på materielbrist. Klubbarna har mycket gott om materiel — även högvärdig.

Vi tror det beror på att den äldre generationen, som satte fräs på tävlingarna för fem—tio år sedan, nu börjar bli för gammal och att den inte fått efterföljare med samma gnista. Den äldre generationen var van

att oftra en del för sin sport — både pengar och arbete. Den nya generationen pysslar mest med statsbidrag tycks det och struntar i det väsentliga, att segelflyga och ha roligt.

Man får hoppas att klubbarna i fortsättningen håller inne med sitt klankande på att det ordnas för få tävlingar. Det skulle inte förvåna om konsekvensen av det inträffade blir att klubbarna själva får ordna nästa stortävling om det över huvud skall bli någon. Och då lär det ingen bli.

Betyder allt detta att det är slut med det svenska segelflygets storhetstid? Tråkigt i så fall.

Yngve Norrvi



EN BRA TRANSPORTVAGN som passar till Weihe och Kranich 3 (och förmodligen även till vår Kranich) tillverkas av Focke-Wulf i Bremen. Den kostar 2.950 DM utan och 3.450 DM med kupell



BÄTTRE HUVAR till våra segelflygplan har länge varit ett önskemål. De börjar komma nu. Här ser vi en av Allebergs Baby-Falkar med den nya "Birger-Nilsson-huven", som bara har det felet att ventilationen är dålig. Ett fel som är lätt att korrigera. Huven finns även till bl. a. Olympia



# Kring ett världsrekord

Den 4 maj i år klättrade en English Electric Canberra, utrustad med två Bristol Olympus reamotorer och fördd av Bristols provflygare F. Gibb, till en höjd av 63.668 fot (19.406 meter). Starten skedde klockan 14.32 från Filton nära Bristol och klättringen påbörjades omedelbart på rakkurs mot nordväst. 50.000 fot nåddes nära irländska kusten. Där svängde föraren till kontrakurs, planade ut för en kort stund för att göra slut på onödigt bränsle samt påbörjade där-efter klättringen på nytt. Klockan 15.17 nåddes maxhöjden. Planet var då över Taunton. Landningen skedde klockan 15.33 på Filton efter en flygtid på 1 tim. 1 min.

Ett nytt världsrekord var ett faktum.

Världsrekordet i höjdflygning har alltid omgivits med minst lika stor spänning och dramatik som hastighetsrekordet, och det är en nära nog fantastisk serie av bragder representerade i listan på höjdreorden genom tiderna. Det kan för övrigt vara skäl att i detta sammanhang återkalla minnet av de höjdpredstationer som vår egen Calle Cederström gjorde i flygningens barn/om. En jättestor (och jättedyr) silverpokal hos Aero-klubben minner ännu om ett "skandinaviskt höjdreord" på cirka 700 meter från tiden omkring 1911...

De senare decenniernas höjdpredstationer är imponerande, men det kan vara skäl att påpeka att det absoluta höjdreordet inte har satts med flygplan utan med ballong! Det var de

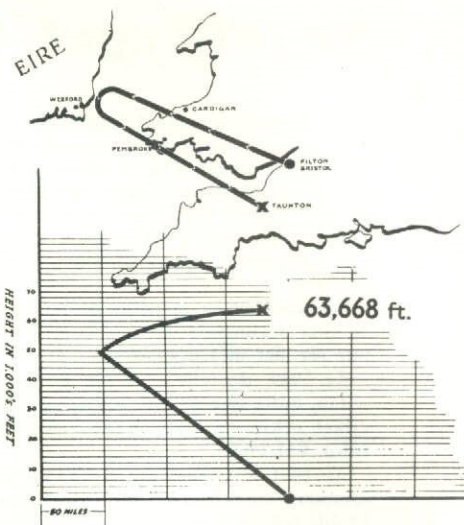


Diagram över Gibbs rekord-flygning den 4 maj 1953

båda amerikanerna Orvil A. Anderson och Albert W. Stevens som den 11 november 1935 nådde hela 22.066 meter i ballongen "Explorer 2" över

## Vi flyger Piper Pacer

Vi har tidigare berättat en del om den 4-sitsiga Piper Pacer, som finns i ett enda exemplar här i landet. Loopings medarbetare har nu varit i tillfälle att flyga detta exemplar, som för övrigt köpts av direktör Lithander i Göteborg. Den nye ägaren är förtjust i planet och det förstår man sedan man fått tillfälle att flyga det.

Pacern är som sagt 4-sitsig och den här modellen är utrustad med noshjul, vilket ger planet ett egendomligt utseende men samtidigt utmärkta markkörnings- och landningsegenskaper. Det kan för övrigt nämnas att av köparna i USA 1952 var det fem mot en som valde versionen med noshjul medan det hittills i år är fjorton mot en som tar noshjulsversionen. Tydligt alltså att noshjulet håller på att erövra även Cubmarknaden.

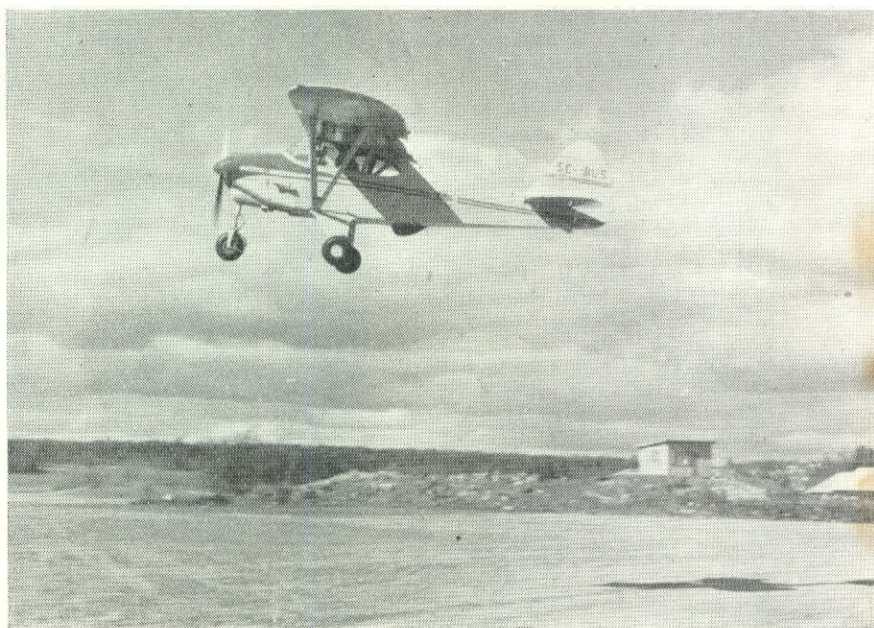
"Vårt" exemplar har en 125 hk Lycoming motor, men på de nyare modellerna har man plockat in 135 hk i stället, vilket givetvis ger planet ännu bättre prestanda.

Om egenskaperna kan kort och gott sägas, att planet torde tillhöra de absolut "snällaste". På marken kör man som med en bil. Sikten är utomordentlig både på marken och i luften. Enda "svårigheten" vid starten är att förmå sig att höja nosen så att bästa stighastigheten erhålles. Det här liksom emot att hala åt sig spaken så

mycket som behövs, respektive trimma upp nosen i bästa stigläge. Att startsträckan är kort och "uppklivet" bra är självklart. I luften behöver man just inte göra något alls. Att överstegra planet på rakkurs är i det närmaste omöjligt med vanliga metoder. Nosen pekar då rakt upp i himlen. Med avdragen motor är det förstås lättare att få kärran att sjunka

igenom, vilket hon dock gör utan att direkt vika sig.

Det kan räcka med att tillägga att man kan flyga Pacern med enbart skev- eller sidoroder även i branta svängar och ändå få dem i det närmaste rena. SE-BUS har fullständig instrumentutrustning inklusive radiokompass, marschar på 190 km/tim och har 900 km flygsträcka. Yn







Rekordflygaren själv, F. Gibbs, omedelbart efter landningen

Syd-Dakota, en höjd som hittills är oöverträffad, åtminstone officiellt. Vid den tiden var världsrekordet med flygplan "bara" 13.400 meter och in-



nehades av engelsmannen C. F. Uwins med en Vickers Vespa med en Bristol Pegasus motor.

År 1936 blev det nytt rekord av engelsmannen Swain, som nådde drygt 16.400 meter. Därmed var det slut för ett bra tag för de brittiska triumferna på detta område. Den 22 oktober 1938 nådde italienaren Mario Pezzi 17.083 meter i ett biplan Caproni 161, ett rekord som skulle stå sig ända till den 23 mars 1948, alltså i nära tio år, då engelsmannen John Cunningham — även kallad Cat Eye — Kattögat för sina nattjaksbedrifter under blitzen över England — klättrade drygt en kilometer högre eller 18.119 meter i en Vampire med Ghostmotor.

Det var första gången som reamotorn uppenbarade sig i höjdrekordestatistiken och det blev aktuellt att införa en särskild klass i FAI:s rekordtabell. Mario Pezzi "flyttades ned" i grupp 2 för kolvmotordrivna propellerplan, vilken grupp han förmodligen kommer att leda till dagarnas ände med sina dryga 17 kilometer. Och Cunninghams rekord toppar nu grupp 1 readrivna flygplan.

Ja, Cunningham toppar fortfarande rekordlistan där, eftersom Gibbs nya rekord på 19.406 m ännu inte hunnit bli officiellt godkänt av den internationella sportflygarorganisationen. Att det blir godkänt råder det knappast något tvivel om. Flygningen var upplagd som ett rekordförsök med alla anstalter vidtagna för att FAI inte skall kunna slingra sig undan...

För att ett nytt höjdrekorde skall godkännas fordras att det gamla överträffats med minst 4 %. Gibbs notering överträffade Cunninghams med nära 1.300 meter eller cirka 7 %. Det är visserligen ännu ett bra stycke kvar till det absoluta rekordet, "Explorers" 22.066 meter, men troligen behöver vi inte vänta alltför länge innan de tre kilometer som fattas har nåtts. Ett faktum är att höjden över 22 kilometer redan har uppnåtts med flygplan, dock inte under omständigheter som tillfredsställer rekordbestämmelserna.

För övrigt kan nämnas att Gibbs rekord utgör drygt dubbla höjden av Mount Everest, att Gibb är född 1919, att lufttäteten på rekordhöjden endast är en 40-del av den vid havsytan och att den reamotor som användes vid flygningen, Bristol Olympus, anses vara världens kraftigaste reamotor, som när den offentliggjordes 1950 sades ge cirka 4.500 kp dragkraft.

Yn

## Birger Schyberg in memoriam

Som Strängnäs-pojke var det naturligt, att Birger Schyberg gick till Södermanlands regemente, där han blev fänrik 1918. I samband med löjtnantsutnämningen 1921 gick han över i flygtjänst, först som spanare och senare som förare. Han övergick till flygvapnets stat 1928, passerade graderna i rask takt och blev general 1948.

Bland hans mångskiftande befattningar kan nämnas chef för kadettskolan på Ljungbyhed, chef för utbildningsavdelningen på flygstaben, chef för F 11 i Nyköping, chef för 4. flygeskadern och senast inspektör för luftbevakningen. Birger Schyberg deltog i Nobille-expeditionen 1928.

En av förgrundsfigurerna i svenskt flyg gick ur tiden med Birger Schyberg. Han hade ännu mycket ogjort, varför hans tidiga bortgång lämnar stort tomrum efter sig. Han har gjort den delen av den civila flygningen, som kallas för privatflyget, stora tjänster under en lång följd av år. Inom privatflygets centralorganisation, Aeroklubben, tjänstgjorde han från 1940 såsom ordförande i sport- och utbildningskommittén, sedermera motorflygkommittén. Härigenom kom han även att tillhöra KSAK:s styrelse från samma år och dess verkställande utskott från år 1941. För sina insatser belönades han med KSAK:s guldplakett.

Vi tackar honom nu upprigtigt för allt vad han gjort för svenskt flyg, för den kunnighet och framåtanda och det mannamod, som gjort honom till vad han var, en av svenskt flygs förgrundsmän. Som sådan skall vi minnas honom och därjämte bilden av den gode och vänfaste kamraten.

Harald Enell





# ÖVERSIKTEN

★ SABENA HAR i anslutning till sitt 30-årsjubileum satt upp ett årligt pris på 100.000 belgiska francs till en ung konstnär eller en ung forskare att användas för en studieresa i Belgiska Kongo eller USA. För 1953 kommer priset att tillfalla en ung konstnär i något av de 30 länder där bolaget har flygtrafik. Priset denna gång utgår för den bästa skulpturen, vilken skall kunna användas för att pryda det flyg-city som håller på att färdigställas i Bryssel. Reglerna för tävlingen kan erhållas från Sabena i Bryssel.

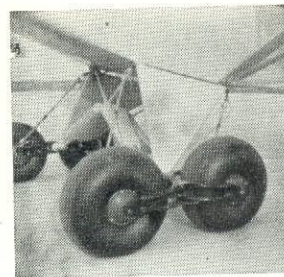
★ EN CIVIL VERSION av Chase Aircrafts "Avitrac" sägs vara under utveckling. Planet har två Allison propellerturbiner.

★ DOUGLAS DC-7 har gjort sin första provflygning vid Santa Monica. Den har fyra compoundmotorer och tar upp till 95 passagerare. 58 plan är redan beställda av amerikanska flygclag.

★ AEROLINEAS ARGENTINAS, det argentinska flygbolaget uppges ha inlett undersökningar om att förlänga sin linje Buenos Aires—Frankfurt till Stockholm.

★ CONVAIR XF-102, USA:s första deltajaktplan, som beräknas göra sin första provflygning i oktober, får enligt amerikansk press följande data: Spännvidd 18 m, längd 23 m, tomvikt 11,3 ton, maxvikt 18,1 ton. Motorer: två Pratt & Whitney J-57 med 3.400 kp dragkraft vardera.

**Skulpturpris från Sabena  
Segelflyg-VM i England  
Rekord av B-47 Stratojet  
Svensk Cub med  
tandemhjul**



★ DEN FÖRSTA "SUPER-CUBEN" i Sverige med 135 hk motor har levererats till Gullviks Fabriks AB i Malmö. Den skall användas för pudring. Planet går under den officiella beteckningen PA-18A och är utrustat med tandemhjul som framgår av bilden.

★ ETT NYTT VÄRLDSREKORD i distans för flersitsiga segelflygplan rapporterats ha satts av den ryske segelflygaren Victor Ilchenko (jämfte en passagerare). Distansen (Moskva till i närheten av Stalingrad) uppges vara 829,8 km. Det hittills gällande rekordet i klassen innehas av ryssarna Kartachev och Savtsov sedan den 17 juli 1938 och lyder på 619,7 km.

★ NÄSTA SEGELFLYG-VM arrangeras av Brittiska Aeroklubben vid Camphill i närheten av Great Hucklow i Derbyshire i England under tiden 20 juli—2 augusti 1954.

## ● LITTERATUR

★ HUR MAN BLIR FLYGARE heter en volym i en serie om yrkesorientering, utgiven av Strömbergs förlag (pris 4:75). Det är Harald Jacobsson, redaktör i Flygstabens presssektion, som författat volymen, om vilken man kan fatta sig kort och instämma i vad Flygstabens souschef överste Greger Falk, skriver i förordet: "Att vilja yrke är svårt. Inte minst för den som vill ägna sig åt flygryrket är det viktigt att veta vad han ger sig in på. Som yrkesvägledning åt svenska pojkar — och som läsning åt alla flygintresserade — synes mig denna bok fylla alla rimliga anspråk på god orientering".

Det är för övrigt förvånansvärt hur väl författaren lyckats förmedla de mängder av torra sakuppgifter som boken innehåller (och som helhet består av) utan att denna saklighet blir tråkig. Att språket närmar sig ungdomsböckernas är medvetet eftersom det framförallt är en ungdomsbok. Men många äldre skulle också behöva läsa den — för att i någon mån motverka den äldre generationens besvärande analfabetism i flygfrågor. Ett mycket allvarligt fel, för vilket författaren säkerligen inte är ansvarig, har insmugit sig i avdelningen om haverierna inom Flygvapnet. Där står att tabellen visar antalet haverier "per 1.000 uppstigningar". Det skall stå "per 10.000 flygtimmar", vilket blir en enorm skillnad. Yn



★ EN AMERIKANSK B-47 har satt distans- och uthållighetsrekord för reoplan genom att hålla sig i luften i 24 timmar och under denna tid tillryggalägga 19.300 km. Flygningen företogs som en simulerad långdistansbombning. På halva vägen fälldes en 5-tons bombattrapp. Bränslepåfyllning skedde tre gånger under flygningen som utfördes den 20 maj.

★ TREDJE PROTOTYPEN av Gloster GA-5 Javelin håller nu på att provflygas.

★ BELLS NYA HELIKOPTER XHSL med två rotorer har nu börjat provflygas.

★ SENASTE VERSIONEN av Sikorskys 10—12-sitsiga helikopter S-55 är utrustad med en 1025 hk Wright-motor och går under beteckningen HRS-4. Den tidigare versionen HRS-3 hade en 700 hk Wright-motor.

★ DEN FRANSKA kombinerade flygplan-helikoptern SO. 1310 Farfadet, som provflögs såsom helikopter första gången den 8 maj, fortsätter sina provflygningar med goda resultat, rapporteras från Paris. Turbinen som skall driva propellern har ännu inte monterats.

★ NYTT VÄRLDSREKORD för damer, ensitsiga segelflygplan i tur- och returflygning har satts av fransyskan Choisset-Gohard, som i en Air-100 flugit en distans på 280 km. Det tidigare rekordet i klassen innehades sedan 1951 av polskan Lucyna Wlazlo och lydde på 248 km.

★ AMERIKANSKA FLOTTANS första turborotorhelikopter Kaman K-225 har genomgått en rad provflygningar med lyckade resultat. K-225, som syns på den övre bilden, är utrustad med en Boeing 502-2 gasturbin som ger 175 hk och uppges ha förbättrat kopterns prestanda betydligt jämfört med dem som uppnåtts med kolmotor-drift i en tidigare version. Turbininstallationen väger endast hälften så mycket som kolmotorn.

Kaman HOK-1 är en annan helikoptertyp som nyligen visats offentligt för första gången. Den är också konstruerad för amerikanska marinen, är 4-sitsig och har niocyindrigen Continental motor med 500 hk starteffekt. HOK-1 har små "servo-flaps" monterade på varje blad vilket uppges ge utomordentligt god kontroll





★ **TULLTAXEFÖRSLAGET**  
KSAK:s förslag av den 25 november 1952 om tullfrihet för privata motorflygplan har av Kungl. Maj: överlämnats till 1952 års tulltaxekommitté för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget.

★ **ÄLLEBERG**, Segelflygskolan startade planenligt den 7 juni. Elevanslutningen har visat sig mycket god. Ännu finns emellertid platser kvar i senare kurser.

★ **STIGPROPELLER** till SK 12. KSAK tillhandahåller ritningar, enliga vilka SK 12:ans propeller kan kapas till 1,90 m. diameter, då flygplanet skall användas till bogsering. Ändringen måste utföras på auktoriserad flygplansverkstad.

★ **DIPLOMSTATISTIKEN**. Den 1 juni hade från KSAK expedierats sammanlagt 6.444 A-, 3.877 B- och 2.417 C-diplom.

★ **ALICE FABS** och hennes berömda orkester *Swinging Swedes* har engagerats till Allebergsdagen den 9 augusti.

★ **BELGISKA AEROKLUBBEN** håller ett internationellt möte om fallskärmsport och segelflyg i Bryssel den 12 juli.

★ **RADIOSTYRNING** och **FLYGANDE VINGAR**. Bland de internationella modellflygevenemang, som europeiska aeroklubbar kommer att bjuda på under sommaren, märks bl. a. en speciell tävling för flygande vingar, arrangerad i Bremen den 18-19 juli av tyska aeroklubben och en stor tävling för radiostyrka motor- och segelmodeller i Bryssel den 5-6 september.

★ **RIKSMOTORFLYGTÄVLINGEN**. Tio klubbar har anmälts till KSAK:s Riksmotorflygtävling. De kommer att mötas i 4 "semifinaler" enligt följande:

Aeroklubben i Göteborg—Hjo Flygklubb—Jönköpings Flygklubb  
Arboga Flygklubb—Upsala Flygklubb—Eskilstuna Flygklubb  
Stockholms Flygklubb—Norrtälje Flygklubb  
Aeroklubben i Malmö—Linköpings Flygklubb.

Finalen går som tidigare meddelats i Höganäs den 16 augusti, då uttagningar sker till Nordiska Motorflygtävlingen i Danmark den 30 augusti med den 6 september som reservdag.

Tävlingsledare för Riksmotorflygtävlingen är även i år major Nils Lundgren.

★ **KRISTIANSTADS FLYGKLUBB** hade en mycket lyckad flygdag på Rinkaby den 31 maj. Orspressen uppskattade antalet besökande till 14.000 och eftersom 7.000 av dessa var betalande (innanför staketet) blev evenemanget en klar succé även ekonomiskt. Flygvapnet medverkade med avancerande flyglärare från Ljungbyhed, finske fallskärmschopparen Helge Rehfeldt gav en uppvisning och Albin Ahrenberg hade ordnat med passagerarflygningar.

★ **FLYG I SVEG**. Flygintresset har åter börjat spira i Sveg, där man under våren bildat en flygklubb, som i samarbete med KSAK försöker få till stånd en livaktig flygverksamhet. Man har bl. a. vidtagit förberedelser för anläggandet av en flygplats.

★ **BREVVÄXLING**: 18-åriga J. B. D. H. Bolt, Haviklaan 12, Haag, Holland, vill brevväxla med svensk KSAK-medlem.

## Ni som vill nå en köpstark publik i hela Skaraborgs län

kan med fördel placera Edra  
annonser i

# Skaraborgaren

Utgivningsort: Falköping

Tel. 124 03

Platskontor i varje stad inom  
länet

*länets enda dagliga tidning  
länets ledande idrottsidning*

EFTERTEXTANNONSER

från kr **3:45**

## PRENUMERATION

på varje postanstalt

### TIGER MOTH

i gott skick, såväl med som utan motor  
säljes av Stockholms Segelflygklubb, Ringv.  
158 eller tel. 65 80 14.

## Flygplan

och flygmateriel av  
olika slag säljes

### FIGGE BERGMAN

Kärralundsgatan 63 a  
GÖTEBORG Tel. 25 61 10

### ALUMINIUMSVETSNING

Spec. motordetaljer oavsett skada.  
FIRMA HARRY BRAUN, Broby. Tel. 393

### MOTORCYKELÄGARE!

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

*Specialité*

### Albin-Monark trimningar

Motorrenov. och rep. samt reservdelar.

ROTEBRO MOTORVERKSTAD

Rotebro Tel. 84 08 10

### BLI OMBUD FÖR LOOPING

i Er hemort  
på Er arbetsplats  
i Er skola

Begär anvisningar och villkor fr.  
Looping, Box 3063, Stockholm 3

### SLIP- OCH POLERMAT.,

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

### Cylinderbörningar, vevlager- renoveringar

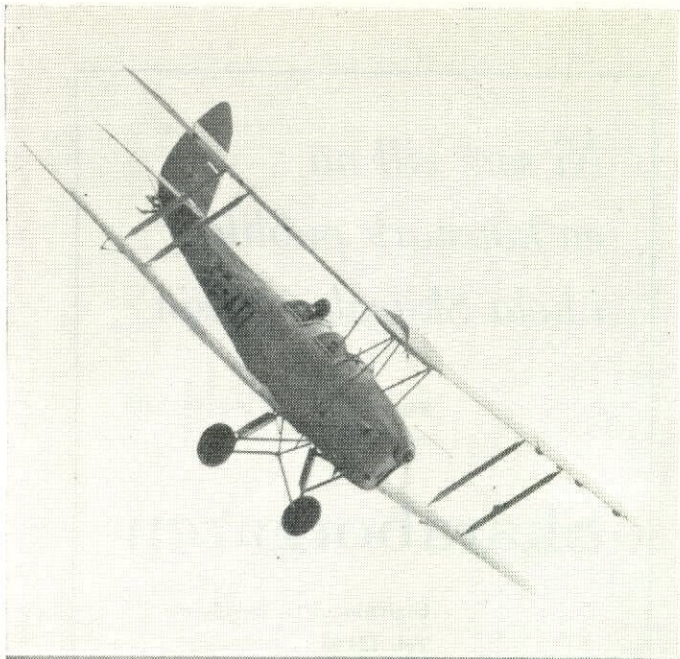
och omfodringar av alla slags MC-motorer,  
snabbt och välgjort arbete under garanti.  
ULRICEHAMNS MOTORMEKANISKA  
Ulricehamn . Tel. 1624

### BORRNINGAR MC RENOVERINGAR MC RESERVDLAR MC

### MOTORFIRMA STURE STACKFÄLT

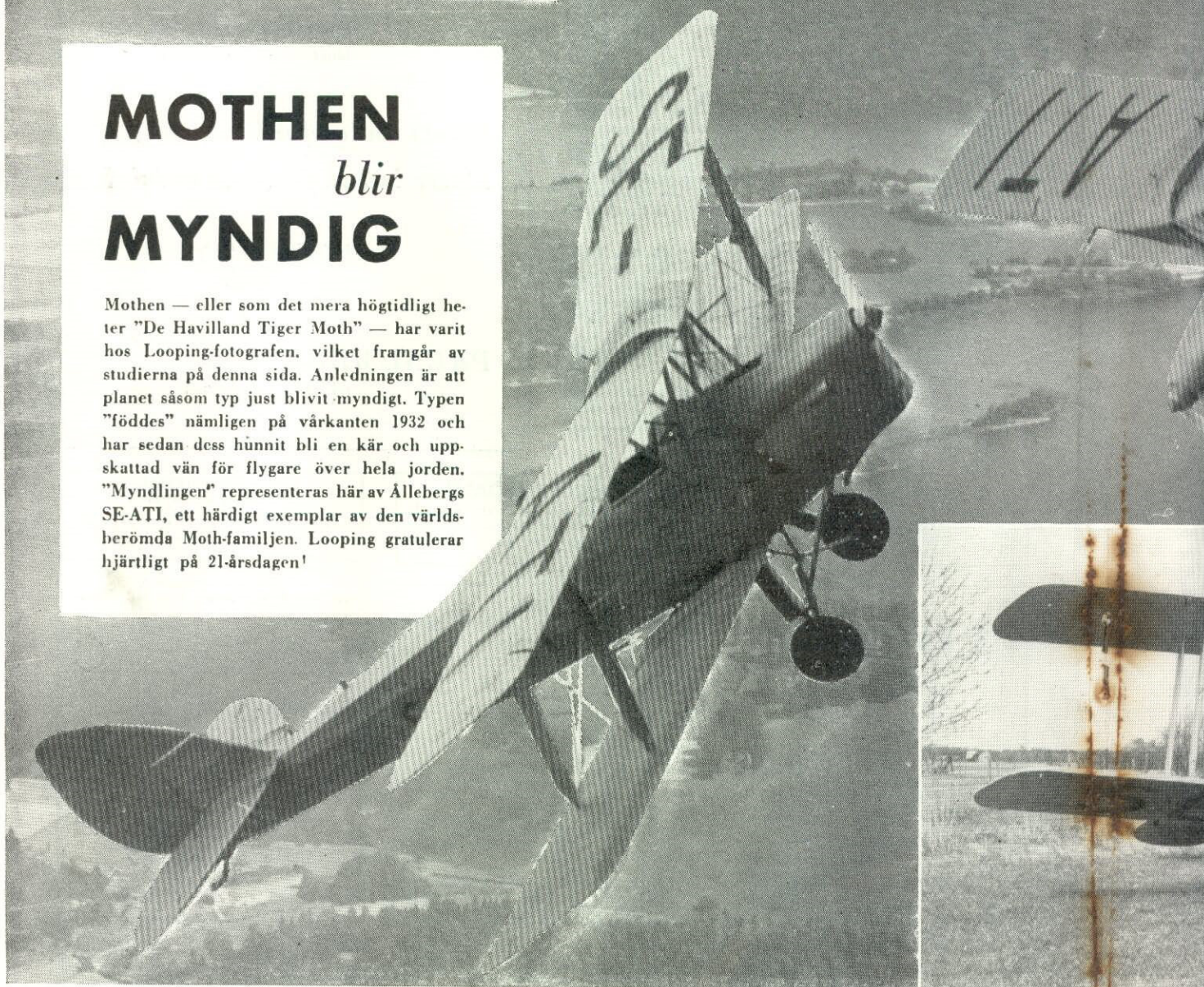
ÖREBRO  
Tel. 266 99 Tel. 291 64





# MOTHEN *blir* MYNDIG

Mothen — eller som det mera högtidligt heter "De Havilland Tiger Moth" — har varit hos Looping-fotografen, vilket framgår av studierna på denna sida. Anledningen är att planet såsom typ just blivit myndigt. Typen "föddes" nämligen på vårkanten 1932 och har sedan dess hunnit bli en kär och uppskattad vän för flygare över hela jorden. "Myndlingen" representeras här av Ållebergs SE-ATI, ett härdigt exemplar av den världsberömda Moth-familjen. Looping gratulerar hjärtligt på 21-årsdagen!







Tanklöst folk skrattar när de får se en Tiger Moth kava sig fram i lufthavet. I stället borde de ta av sig hatten och buga sig till jorden, ty vad de ser är en veteran — och därtill en sjusärdeles kry veteran — bland luftfartygen, vars uppenbarelse kommer mången pilots öga att fuktas av vemod.

Det är 21 år sedan Den Första Tiger Mothen såg dagens ljus, vilket innebär att typen nu uppnått myndighetsåldern, och det är detta faktum som föranleder oss att hylla världens mest kända skol- och sportflygplan i såväl ord som bild.

Skaran av Mothar börjar nu tunna ut betänkligt, men ännu finns det medlemmar av Moth-familjen kvar över snart sagt hela världen; väderbitna, erfarna, lugna och förståndiga Moth-bröder som in i ålderns sena höst har förmågan att hålla svansen högt och stagen sträckta och se ut som aristokrater även om vingduken är lappad och motorplåtarna opressade som ett par frackbyxor dan efter.

Över 10.000 Mothar har under årens lopp fötts och fostrats. Större delen inom brittiska samväldet men en del även på andra håll, däribland Sverige.

Tiger Mothen har använts för att ge flygarämnerna över stora delar av världen de första grundläggande insikterna i aviatikens sköna konst och det är bara något år sedan det kungliga brittiska flygvapnet började ersätta Mothen med ett modernare skolflygplan, vilket emellertid inte hindrar att många britter fortfarande får sina första flygtimmar i Tiger Moth.

Ty den verkar i det närmaste outslitlig. Och den har fortfarande flygegenskaper som gör att den i mångt och mycket ännu kan konkurrera med senare tiders både slankare och linjerenare — och föralldel också skönare — typer.

Det tar en stund innan man tycker om Mothen. Den är liksom en smula tvär och egensinnig innan man kommit underfund med dess innersta egenskaper och karaktär. Men har man väl gjort detta, då är Mothen god som guld, snäll som en bryggarkamp och pålitlig som en biktfader. Mothen har verkat mest som skolflygplan, men också som spanings- och förbindelseplan under krigsförhållanden. Den har gjort tjänst som måltavla för övande stridsflygare och dito luftvärnare. Den har varit reseflygplan (inte minst hos Gösta Fraenckel i Göteborg!) och tävlingsplan, taxiplan och fotograferingsplan. Numera är den här i Sverige — de få exemplar som finns kvar — bogserflygplan åt segelflygarna; där är Mothen oslagbar.

Vi hyllar 21-åringen och önskar den fortsatt lycka och framgång. När den siste Tiger Mothen får sitt luftvärldighetsbevis indraget har den kanske roligaste, viktigaste och intressantaste epoken i flygutvecklingen passerat.

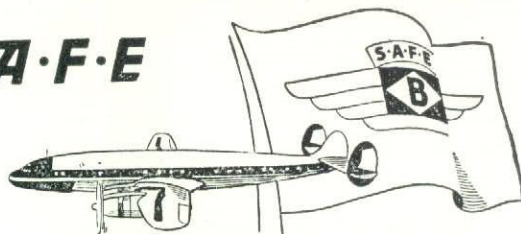
Kontakt!

*Wing Over*



# BRÄATHENS S·A·F·E

Reguljär Flyglinje



## SKANDINAVIEN – FJÄRRAN ÖSTERN

Passagerare och gods

SKANDINAVIEN till

HAMBURG med anslutning till:  
GENÈVE  
ROM  
ATHEN  
CAIRO  
ABADAN  
KARACHI  
BANGKOK  
HONGKONG

AFRIKA  
INDOKINA  
MALAYA  
INDONESIEN  
AUSTRALIEN  
PHILIPPINERNA  
KOREA  
JAPAN  
ETC.

Generalagenter:

**Blidberg, Mefcalfe & Co., AB**

Göteborg Stockholm  
Skeppsbron 5-6 Skeppsbron 24  
Tel. 13 49 60, 11 02 24 Tel. 20 32 41, 20 06 20  
Telegram: "BLIDBERGAIR"

## NY KATALOG!

(Format 21×39 cm)

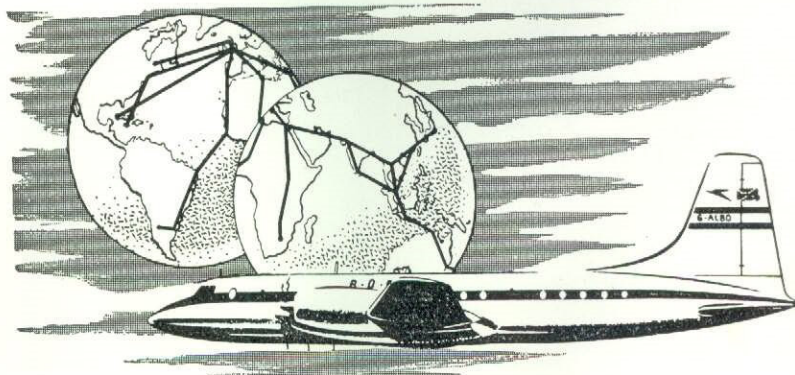
★ PRISET ÄR ENDAST 75 ÖRE ★

Nytryckt jättekatalog med massor av skalenliga flygplan, segelmodeller, gummimotormodeller, motormodeller, motorer, litteratur och tillbehör.

**O. ANDERSONMODELLER** Ringvägen 13 ÖSTERSUND

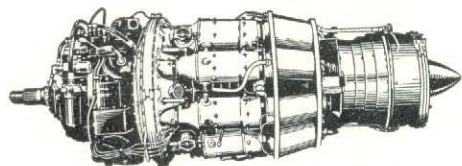
*Britannia...*

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, Synålsvägen 14, Bromma



## Finalisterna klara

Fjärde Columbus-omgången tillhörde kanske de lättaste och gav inte heller något egentligt utslag. Två tävlande har lyckats komma upp till 159 poäng, en till 158 och flera tjog till 157 poäng.

Efter lottning blev resultatet av etappstävlingen att femtilappen vanns av B. Brunnerup, Terrassgat. 7, Göteborg (159 poäng). De fyra bökerna Kalla krigets flyg sändes per post till: Per Erik Johannesson, Lydinghjelmsgatan 1 A, Göteborg Ö (159); Curt W. Forsman, Bränningevägen 44, Johanneshov (158); Claes Welwert, Box 22, Överammer (157); Fru Karin Karlsson, Svandammsvägen 10 n. b., Hägersten (157).

I tredje omgången gjorde juryn sig skyldig till ett ganska fatalt misstag genom att underkänna V. Lindbloms ord ARSIN, varigenom Lindbloms poäng sänktes från 302 till 296. Arsin står mycket riktigt i ordlistan (fast på ett mycket svåråtkomligt ställe), vilket betyder att Lindblom skulle ha blivit etappsegrare i stället för Albert Jönsson, Hägersten. Eftersom denne redan publicerats som etappsegrare och har fått femtilappen, har juryn ingenting annat att göra än att dela ut ännu ett pris på 50 kronor, vilket alltså tillfaller V. Lindblom. Rätt skall vara rätt.

Efter fjärde omgången är ställningen den att följande tio går vidare till finaltävlingen (vilken av praktiska skäl utlystes redan i föregående nr av Looping):

V. Lindblom, Ohs Bruk, 587 poäng; Anna Jönsson, Älvsjö, 578; Albert Jönsson, Hägersten, 578; Eric Gramén, Stockholm K, 578; Richard Lindblom, Mistelås, 577; Bertil Andersson, Ohs Bruk, 574; Holger Persson, Göteborg C, 573; Per Erik Johannesson, Göteborg Ö, 570; Claes Welwert, Överammer, 564; S. Thelander, Degeberga, 564 poäng.

Looping gratulerar de tio finalisterna och önskar lycka och framgång även i den avslutande och avgörande finaltävlingen, vars resultat vi skall försöka publicera i nästa nummer.

Till följd av den väldiga anhopningen av tävlingssvar har det ännu inte varit möjligt att få fram den slutgiltiga resultatlistan för vinnarna av 11:e—50:e pris. Den fullständiga listan kommer i nästa nummer av Looping.

Varpå vi övergår till att samla oss inför nästa stora Looping-tävling som kommer fram på höstkanten.

## 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 14-56, Lodestar.

Cheetah IX, X och XV, P & W Wasp Jr (R-985), Warner Super Scarab 165, Wright Cyclone 704C9CCI (R-1820-G2 5A).

## Rulle Anderssons Propellersnickeri

Berghamra 19 — Västerås  
Tel. 358 71

Tillverkning och underhåll av flygplanpropellrar tillverkade av trä

## Firma Olle Bülow

Lindarängen — Stockholm 5  
Tel. 61 01 29

Reparation och underhåll av trädetaljer samt tapetseriarbete 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-CS, 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

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 .....

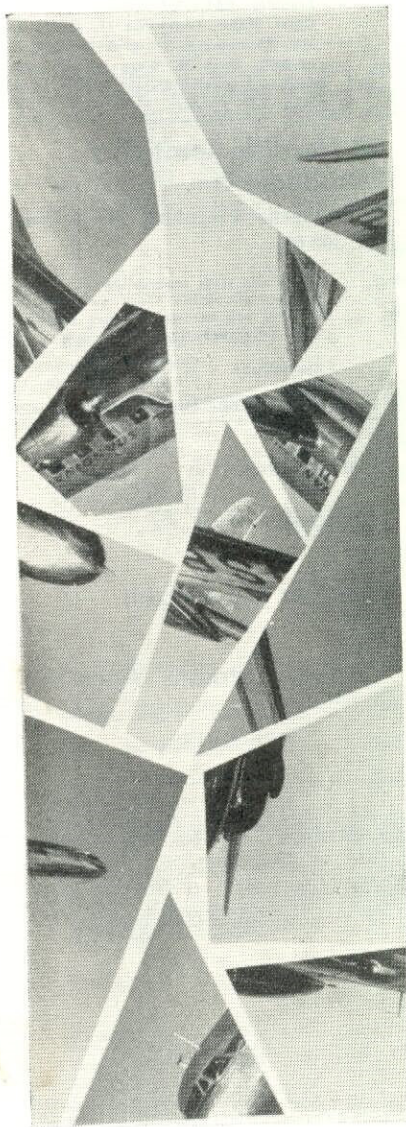


# Looping Junior



## NYTT FLYGPUSSEL

Här har vi en ny uppgift för typusslarna. Plocka ihop bitarna i pusslet till en bild av ett känt trafikflygplan, klistra upp bitarna på kartong eller styvt papper och sänd in dem till "Loopings flygpussel 7/53", Box



3063, Stockholm 3, senast den 15 juli 1953.

Ange på bilden vilken flygplantyp den föreställer samt skriv tydligt namn och adress. Lösning och en ny tävlingsuppgift kommer 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). Andra och tredje pris utgöres av boken "Kalla krigets flyg" (pris 8:50).

Förra månadens pussel blev *Gloster Meteor 8*. Rätta lösningen syns på den undre bilden. Mängder av lösningar har inkommit och pristagare blev:

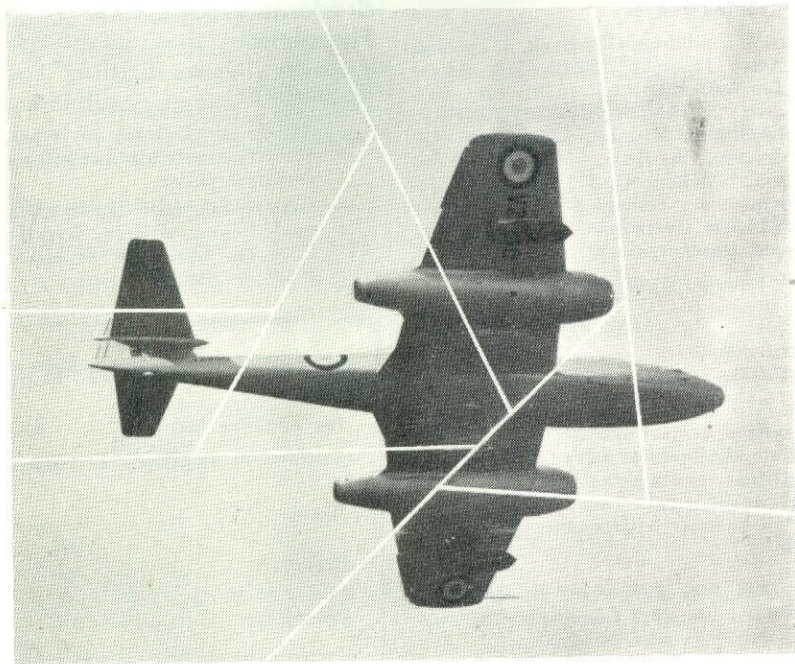
1:a pris, "Ett år i luften, flygets årsbok 1953", Ulf Sandell, Pontonjägatan 21, 2 tr., Stockholm K, 2:a—3:e pris, "Kalla krigets flyg", Olle Sjöberg, Box 328, Grycksbo, och Hans Wallén, Box 751, Örbyhus.

Priserna kommer med posten.

## — ORDET FRITT —

### FBU OCH FLYGPLANSKÄNNEDOM

Hur står det egentligen till med kunskaperna i ämnet flygplanidentifiering vid de svenska truppförbanden? Den frågan ställer man sig, sedan man genomgått en snabbkurs i detta ämne i FBU:s regi. Det var visserligen endast en mycket kort kurs, som inte gjorde anspråk på att ge några djupare kunskaper i ämnet, men man tycker i alla fall att eleverna borde bibringas kunskaper om moderna flygplantyper. Men läraren, en underofficer vid luftvärnet, levde fortfarande kvar på den idylliska tiden omkring 1945, då Mustangen utgjorde höjden av modernitet. Man frågar sig: var har svenskt truppbefäl av år 1953 för nytta av att kunna identifiera sådana flygplan som B 3, J 9, B 17, J 22, J 26, och J 30? Tyngdpunkten i undervisningen lades nämligen vid dessa och andra förhistoriska typer, trots att planen ifråga redan har eller mycket snart kommer att helt försvinna från det svenska lufttrummet. Visserligen fanns även J 29 Tunnan, MiG-15 och F-36 Sabre med bland de ljusbilder som visades, men dessa plan avverkades mycket snabbt. Och några andra moderna flygplantyper än dessa tre visades inte. Man har anledning betvivla, att det överhuvud taget fanns flera moderna plan representerade i bildarkivet. De flygplan som utdelades var av modell 1950, varför de dels inte var aktuella och dels — det gäller särskilt det amerikanska — upptar typer som aldrig







TEAMRACING är en skojig utvecklingsform av linstyrningen. Här en kul bild från de lyckade teamracing-tävlingarna i Stockholm för en tid sedan. "Filbunken" i mitten är Per Axel Eliasson, som tillsammans med Olle Ericsson representerade Sverige vid årets linstyrnings-VM i Milano

nått längre än till prototypstadiet. Man undrar för övrigt vilka det är som redigerar dessa kort — det förefaller som om det vore infanterister vid försvarsstabens luftförsvarsavdelning. Det är nämligen svårt att tänka sig, att kompetenta flygofficerare har medverkat vid kortens utarbetande.

För att återvända till den aktuella kursen, så använde läraren ofta en del mystiska uttryck och beteckningar, som han påstod skulle vara gängse, men som väl aldrig förekommer vid flygvapnet, som till exempel att J 28B är vårt enda reanattjaktplan (!) och att A 32 Lansen är en direkt utveckling av J 29 Tunnan. Man baxnar inför sådana påståenden. Men kursdeltagarna insöp girigt alla dessa uppgifter, vars riktighet de givetvis inte hade anledning att betvivla.

Hur vore det om kompetent flygande personal från flygvapnet fick hand om all utbildning i flygplanidentifiering i detta land? Det skulle väl kunna ordnas utan alltför stora kostnader. Om befälet vid luftvärnet vet så skrämmande litet om modernt flyg, hur skall det då inte stå till i de breda soldatleden? Och om soldaterna får lära sig samma saker som FBU:arna, är läget verkligen allvarligt för gamla Sverige.

Orolig FBU:are

#### ANG. REGLER FÖR F-KLASSEN

Varför har vi här i Sverige inte någon ordentlig regel att bygga efter? Det finns gott om relativt billiga, bra motorer, och jag är övertygad om att F-klassen skulle kunna bli

en mäktiga populär klass om en riktig regel funnes att bygga efter.

Den internationella klassen som föreskriver: Största motorvolym: 2,5 cm<sup>3</sup>, minsta vikt i gr. 200 motorvolymen, största ytbelastning, 12 g/dm<sup>2</sup>, minsta tillåtna största kroppsektion; bäryttan: 80, skulle passa utmärkt i Sverige, och då vinner man ju att samma modell kan användas både i och utom Sverige. En liknande regel skulle kunna användas till modellplan med motorer större än 2,5 cc.

Det klagas över att F-klassen har så litet omfång och att tiderna i denna klass är så dåliga, men som sagt, kommer det en ordentlig regel, kommer det resultat. Varför skall de andra större modellflygnationerna ha riktiga regler, t. ex. England med sitt system för mätning av ex. motortiden? Säg det ing. Dérants m. fl. ansvariga. En ordf.

#### Världsmästare korade

Vid världsmästerskapen i modellflyg, som gick i fint väder på Karlstads flygplats tillämpades modifierade regler med 50 m lina och 20 sek motortid samt maxtiden sänkt till 4 min. Magnus Holgersson, Karlstad, vann S-int på 364 sek. Klubbkamraten Bengt Johansson blev tvåa med 333 sek.

I G-int blev Nils Erik Hollander, Karlstad, mästare med 404 sek. F-klassen vanns av Kenneth Johansson, Kristinehamn, på 289 sek. Lars Åke Andersson, Kristinehamn, blev tvåa i denna klass med 277 sek.

#### MÅNADENS SKALAMODELL

Som månadens skalamodell har vi valt D. H. Tiger Moth med anledning av dess myndighetsålder. Det är som vanligt Björn Karlström som gjort den suveräna ritningen i skala 1:75 som återfinns på nästa sida. Ytterligare inspiration kan erhållas genom att studera fotostudierna av Mothen dels på omslaget, dels på mittuppslaget i denna tidning.

## Olle E. blev 5:a i Milano

VM för linstyrda modeller som gick i Milano vanns av italienaren Battistella med 250 km/tim. Engelsmannen Davenport kom tvåa med 244. Vår egen Olle Ericsson kom på femte plats med 220 och Per Axel Eliasson på 19:e plats med 193 km/tim. Goda resultat för våra pojkar i VM-premiären.

För G- och F-modeller blir årets VM i England 31/7—3/8 med en hel rad svenskar deltagande (se förra numret av Looping). VM för segelmodeller går i Jugoslavien 22—23 augusti. Där deltar för Sverige Rune Andersson "Bananen", Stockholm, och Karl Persson, Höör.



Sensationel nyhet!  
Den tyska "folk-kameran"

På avb. endast kr. 20:— pr mån.

### PAXINA II

Är en idealisk och påkostad kamera för den mer avancerade amatörfotografen. Optik, bländare, slutare, synkronisering m. m. av högsta västtyska kvalitet. Skarpa och klara bilder i svart-vitt eller färg. Tekniska data: Helt i metall. Optisk genomsiktssökare. Utdragbar objektivfront. Objektiv: Anastigmat 1:3,5/75. Irisbländare. Varioslutare (upp till 1/200 sek). Avståndsställning från 0,75 m till oändligt. Blixtuttag (synkroniserat med slutaren). Träutlösningssystem. Hållare för blixtljus och avståndsmätare. Filmstorlek 6x6. Levereras med praktisk läderväska.

REKLAMPRISS KONTANT MED LÄDERVÄSKA KR 160:—

PÅ AVBETALNING KR. 20:— per mån. KR 175:—

URFABRIKERNAS DEPOT  
Sändgat. 12 B. Norrköping

Härmed rekvideras 1 st kamera PAXINA II à kr ..... att betalas kontant eller avbetalning. (Stryk det som ej önskas.)  
Garanti, full returrätt inom 8 dagar och pengarna åter.

Namn .....  
Bostad .....  
Postadr. ....  
Loop. ?

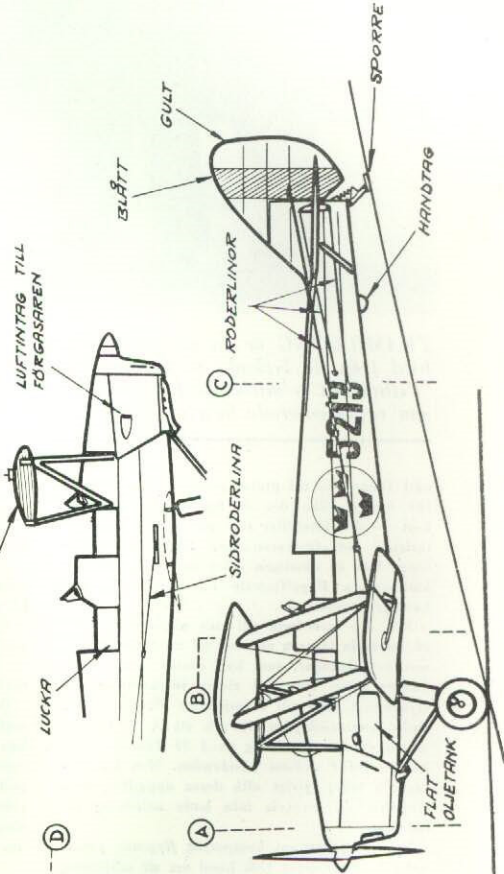
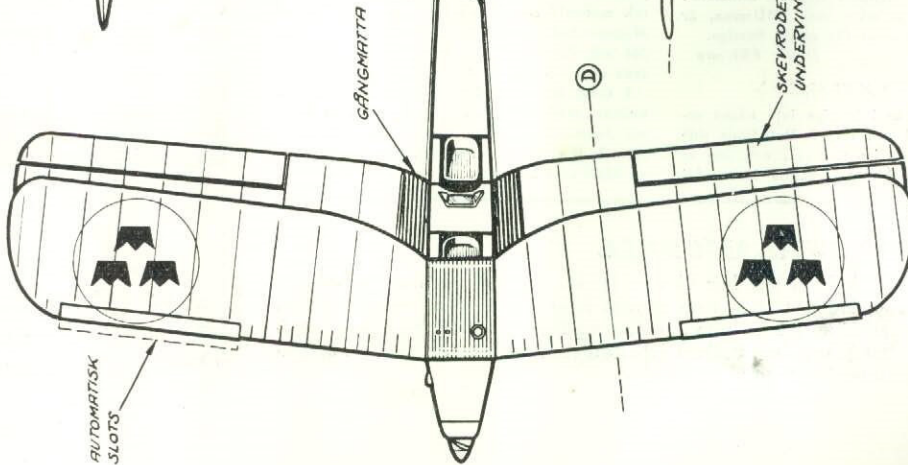
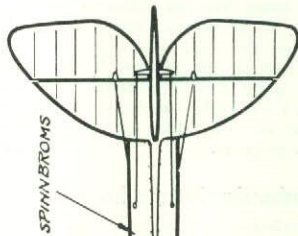
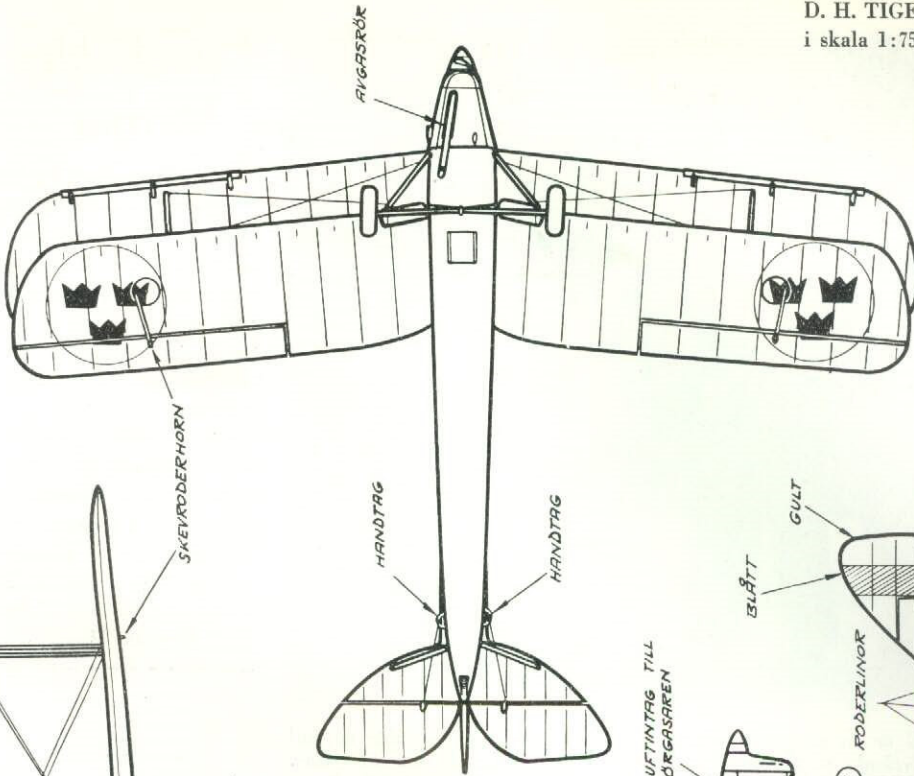
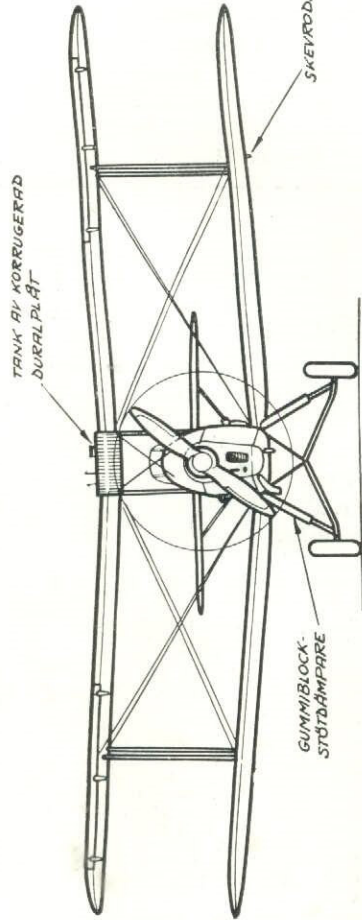


FÄRGSHEMA

HELA PLANET ALUMINIUMMÅLAT.  
SVARTA KRONOR PÅ VIT BOTTENCIRKEL  
SIDRODRET BLÅTT OCH GULT

BYGGSÄTT.  
FLYGMOTOR I STÅLBÄRSFACHVERK  
MED DUKLÅDEL  
VINGAR OCH STJÄRTPLAN I TRÄ  
MED DUKLÅDEL

D. H. TIGER MOTH  
i skala 1:75. Se även sid. 19



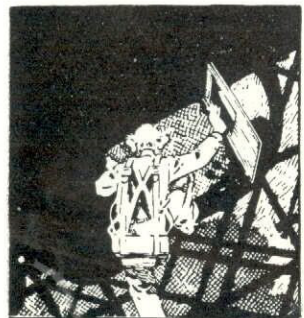
MOTOR:  
EN 150-HK INVERTERAD  
LUFTKYLD 4-CY. 'GIPSY MAJOR'



# BARNEY BAKTER

Av FRANK MILLER

Efter ett haveri räddas Barney och Gus av infödingar på en Söderhavssö, där de finner ett laboratorium som en vit man efterlämnat. I detta laboratorium upptäcktes en raket, vilken Barney iordningställer för att flyga till Amerika. Gus vill inte låta Barney fara och söker ett sätt att ta raketens själ.





# KALLA KRIGETS FLYG

av HANS G. ANDERSSON  
får ett gott  
betyg i pressen

## AFTONBLADET:

Författaren torde vara en av vårt lands skickligaste på sitt område och vad han inte vet om flygplan är inte värt att veta... Förväntningarna sviks inte...

## ÖSTGÖTA

### CORRESPONDENTEN:

...oerhört intressant... saklig, späckad med uppgifter utan att verka tung... välskriven, rikt illustrerad, och — om man får använda ett sådant uttryck — välredigerad på alla sätt...

### TEKNISK TIDSKRIFT:

... vederhäftig och intresseväckande... alla förutsättningar att fylla en uppgift bland den ganska fantasifulla litteraturen på området...

### KALMAR LÄNS TIDNING:

... sakkunnig och aktuell, därtill fyllig och detaljerad...

Beställ i bokhandeln eller direkt från förlaget på kupongen på sidan 17

**Pris 8:50**

**YNGVE NORRVIS  
FÖRLAG**



### 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 överfallas 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. I Los Angeles uppsöker de en doktor Dolan, som undersöker och opererar Fred, vars skada visar sig vara av relativt lundrig natur. I en tidning hittar de en notis om överfallet på tåget och finner att polisen är inkopplad.

Fred bet sig i läppen. Polisen är inkopplad. Det kunde betyda att de andra hade en möjlighet att spåra upp honom med polisens hjälp innan

Jimmy eller Bentley hunnit underätta Los Angeles-polisen om det rätta förhållandet. Det kunde faktiskt bli tråkigheter. Han undrade om Jimmy visste om det.

— Jimmy, ropade han. Jimmy, hallå!

Dolan kom in genom dörren efter en stund.

— Vad väsnas ni för. Jimmy har gått ut. Jag vet inte när han återkommer. Var det något särskilt?

Fred visste inte om han vågade anförtro sig alltför mycket åt Dolan.

— Det verkar som om polisen möjligen skulle vara intresserad av en skottskada, som uppstått i natt. Han pekade på notisen i tidningen. Dolan

## TIGER MOTH

Vacker prydnadsmodell av det engelska sport- och skolplanet De Havilland "Tiger Moth".

Skala 1:25 Spantbyggd 5:—  
Skala 1:100 Skiktbyggd 1:—

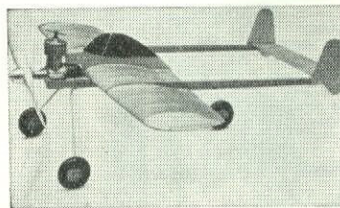
Porto tillkommer.

Katalog sändes mot 75 öre i frimärken.

**O. ANDERSONMODELLER**  
RINGVÄGEN 13 ÖSTERSUND

## NÄR DET GÄLLER MODELLFLYG...

*Nyhet!*



### LINUS

#### Den nya linkontrollmodellen

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

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

### PROPELLRAR I RÖD PLAST

Diam.	Stigning	Pris
6"	4"	0:90
9"	6"	1:50
8"	8"	1:50
10"	6"	1:50

### PROPELLRAR I NYLON

Diam.	Stigning	Pris
6"	4"	1:50
8"	5"	2:85
8"	6"	2:85
8"	8"	3:40

Portoavgiften tillkommer

APELBERGSGATAN 48

**WENTZELS**

STOCKHOLM C



ögnade igenom notisen och rynkade ihop pannan.

— Jag vet inte i detalj vad som hänt, men jag känner Jimmy, så någon rädsla för polisen behöver ni knappast ha. Det var ju den andre som sköt er...

— Nej, men som saken nu ligger till så håller polisen på att reda upp tåghistorien, vilket betyder att de förr eller senare spårar mig hit. De behöver ju bara ta rada på vilken chaufför som körde oss hit. Det betyder också att de som ordnade överfallet i natt bara behöver följa polisens gåranden och låtanden för att få tag i var jag finns. Jag har en känsla av att det kan bli mer arbete för er doktor Dolan.

— Hur känner ni er? frågade Dolan på ett sätt som förrådade att han höll på att fatta ett beslut.

— Lite matt, men annars inte så dålig.

Dolan kände honom på pulsen och över pannan.

— Ganska normal puls. Ingen nämnvärd feber efter vad jag förstår. Ni skulle egentligen inte röra er på åtminstone ett par dygn, men nu ser det faktiskt ut som om ni måste börja göra det genast. Res er upp.

Fred reste sig mödosamt. Det gjorde ont i ryggen, men han kom upp på benen.

— Kan ni gå?

Dolan räckte honom sin arm som stöd och Fred tog ett par steg. Det skar som knivar i ryggen. Han fick bita ihop tänderna för att inte skrika.

— Tror ni det går? Dolan såg spant på honom.

— Om ni tror det, så tror jag det också. Men det gör inte gott. Och det verkar inte vara nyttigt.

— Förstår jag saken rätt måste ni

iväg härifrån innan polisen kommer. Vi kan inte köra er till polisen, ty antagligen är varenda polisstation bevakad av "de andra". Jag har en syster i andra ändan av stan. Jag ska ringa henne. Lägg er ner och vänta en stund.

#### FRED FLYTTAR

Dolan gick ut och Fred lade sig ned. Det värkte i ryggen efter ansträngningen. Det gladdde honom att karlen på tåget tydligen också fått sig en minnesbeta.

Efter ett par minuter kom Dolan tillbaka. Han hade tagit av sig sin vita rock. I handen höll han en promenadkäpp.

— Tag, den här. Det står en bil utanför och väntar. Kom så går vi.

Dolan tog honom under armen och hjälpte honom ut i hissen. På vägen ner gav han Fred en adress.

— Åk dit. Min syster kommer ut i porten och hjälper er in. Jag skall underrätta Jimmy Warren så snart jag får kontakt med honom.

De var nere i bottenvåningen. Tack vare käppen och Dolans stöd gick det ganska bra att komma ut i bilen.

— Ring när ni hunnit fram, var det sista Dolan sade när bilen satte sig i rörelse. Fred nickade.

När han såg ut genom bakrutan hann han uppfatta att en polisbil stannade framför Dolans hus. En annan bil körde förbi med låg fart.

— Stanna ett ögonblick, ropade Fred till chauffören. Stanna och kör tillbaka, förbi huset. Var inte nyfiken.

Chauffören gjorde som han sade men såg något konfunderad ut. Utanför Dolans hus stod mycket riktigt

en polisbil. Två män gick just upp för trappan medan den tredje satt kvar vid ratten i bilen. En privatbil hade stannat på motsatta sidan av gatan. I den satt två män och samtalade. Fred förstod vilken sida de tillhörde. Polisen var skuggad. Men fågeln som de sökte var utflugnen

Forts. på nästa sida

## CIGARREN



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

Pris för lyxbyggsats Kr 6:50

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

### Norrlands Modellflygindustri

Sture Sandberg - UMEÅ

Sänd mot postförskott + porto:

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

Namn .....

Adress .....

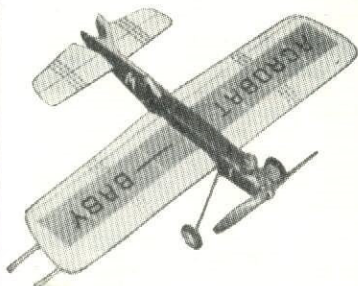
Postadr. .... Looping



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

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

Aterförsäljare 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



# Håll kontakt med vad som sker

## MEDBORGAREN

högerens veckotidning för politisk och kulturell debatt, ger veckans händelser, såväl inrikes som utrikes, i sammandrag med kommentarer. Samhällsdebatten belyses dessutom av företrädare 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

tack vare tidningsnotisen och Dolans resoluta ingripande.

— Nu kör vi raka vägen till... Fred gav chauffören adressen på nytt och lutade sig bakåt i sätet.

När de kom fram stod en medelålders kvinna i porten och väntade. När Fred betalade bilen kom hon fram och frågade försynt:

— Är ni mr Nicholson?

— Ja. Jag förmodar ni är miss Dolan.

— Ja. Min bror ringde. Han sade att ni hade ont i ryggen. Vi kanske...

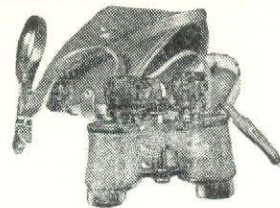
— Vi pratar när vi kommer in, föreslog Fred. Hon nickade instämmande och räckte honom sin hand som stöd. Fred märkte att det gick något bättre att röra sig nu än tidigare.

— Jag vet inte alls vad det är frågan om, sade miss Dolan, när de kommit in i hennes våning. Jag ska inte fråga heller.

Fred förklarade så gott han kunde att han blivit skjuten i ryggen och att polisen nu sökte honom för att reda upp tågöverfallet samtidigt som hemliga polisen helst såg att han av vissa orsaker inte spårades upp just nu — för att undanhålla skurkarna vissa spår.

Hon tycktes acceptera denna något dunkla förklaring och frågade om hon fick bjuda på någonting. En matbit.

— Det skulle kanske smaka bra



## Enastående starkt förstörande FÄLTKIKARE

på avbetalning, endast  
20 kr pr mån.

Prima Prisma-kikare 8x30 med läderrem, läderetui med axelrem. Förstoring 8 gånger, okular 3,2. Ljusstyrka 10,24. Objektivet diameter 30 mm. Synfält pr 1.000 m 105 m. Pris med läderetui kr 185:—, avb. 20 kr pr mån. Reklampris kontant kr 166:50.

Urfabrikenas Depot, Norrköping.

Härmed rek. 1 st. kikare å pris kr 185:— att bet. med 20 kr pr månad. Kontant kr 166:50.  
(Stryk det som ej önskas.)

Garanti, full returrätt inom 8 dagar och pengarna åter.

Namn .....

Bostad .....

Adress .....

SPARA LOOPING! Rekvirera den flotta samlingspärmen å kr 3:45 på postgiro 45 35 30

# FLYGTUTBILDNING

Under denna rubrik införes meddelanden om flygutbildning etc. till ett pris av kr 6:— per införande. Om sex införanden i följd beordras, 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. Bullofta, 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. Motorflygutub. Dag- o. kvällskurser. Skoln. i DK. Bl. a. står Olympia t. elevernas disp. Cub o. Swift f. skoln. o. uth. Fri bost. v. fältet. Låga avg.

## Gotlands Flygklubb

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

## Kristianstads Flygklubb

Motor- och segelflygutbildning. Adr. Brunnsväg. 34, Kristianstad. Tel. (tisd. 19—21) 167 10. Flygplan: Sk-12, Kranich, Baby Falk, SG-38.

## 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 Alleberg

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

## Stockholms Flygklubb

Motorflygutb. alla stadier. Broms » Adress: Stockholm 40. Tel. 28 32 46. Fpl. Cessna, Auster, 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.: (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 motorflygutbildning. 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, Kranich, Baby, SG-38.



med en matbit, medgav Fred. Men först vill jag låna telefon. Minns ni numret till doktor Dolan, er bror.

Hon gav honom numret och han slog det på fingerskivan. En mans röst svarade i andra ändan. Det var inte Dolan.

— Får jag tala med doktor Dolan, sade Fred så stadigt han kunde.

— Doktor Dolan, ett ögonblick. Vad gäller saken?

— En konsultation.

— Doktor Dolan kommer strax.

Fred förstod att polisen hade Dolan "under behandling".

— Det är doktor Dolan som talar, hörde han i telefonen. Varmed kan jag stå till tjänst?

— Det är Fred Nicholson. Jag är hos er syster. Ja gförmodar att polisen redan kommit. Jag såg dem. Ni bör veta att polisen är skuggad precis som vi trodde. Vad skall jag göra?

— Ja, det brukar inte vara något allvarligt. Tag ett aspirinpulver och gå och lägg er. Jag skall försöka titta upp frampå eftermiddagen, ifall jag får tid, och ge er något lugnande. Har ni något emot att jag tar med doktor Warren, ifall jag träffar honom? Han är intresserad av ert fall och kan tänkas ha en hel del värdefulla synpunkter att komma med.

Fred glädde sig stilla åt detta "läkarråd" och tänkte på hur lätt det var ibland att lura polisen...

— Det skulle glädja mig mycket, doktor Dolan. Det vore bra om ni kom så snart som möjligt. Jag är faktiskt litet orolig.

— Ingen fara. Tack så mycket. Försök att vila litet. Adjö.

När Fred höll på med kotletten som Miss Dolan tagit in, kom han att tänka på vad som skulle hända ifall Jimmy Warren först kom upp till Dolan — även om han höll sig undan så länge polisen fanns i huset — och sedan följde med Dolan till dennes syster för att diskutera "fallet Fred Nicholson". Det skulle nämligen betyda att "de andra" givetvis skulle skugga Jimmy och därmed direkt avslöja var Fred befann sig.

Han beslöt sig för att ringa upp Dolan ännu en gång och försöka framhålla denna risk ifall han inte tänkt på den. Han slog numret. Det var ingen som svarade. I stället ringde det på tamburdörren. När miss Dolan öppnade stod doktor Dolan och Jimmy Warren där ute. Innan de hann hälsa sade Fred:

— Nu är det klippt. Jag sade ju att polisen var skuggad. Nu har antagligen skurkarna anat sig till att doktor Dolan haft någonting med tåghistorien att göra. Alldeles säkert har någon av dem stannat kvar för att bevaka ert hus, doktor Dolan, och fått se Jimmy Warren gå in där. Det betyder att ni skuggats hit. Så nu får jag väl stanna här tills det växer mossa på mig. *Forts. i nästa nr*

# NORD AERO

**Ett centralt flygvaruhus till Eder tjänst**

Generalagenturer och agenturer:

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

"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" kvalitetsarbeten gör underhållet på Edert flygplan billigt. "Nordaero" söker lösa småflygets reservdelsfråga genom uppbyggandet av ett centralt "flygvaruhus". Kontakta "Nordaero" när det gäller reservdelar

**ABNORDISK AEROTJÄNST**

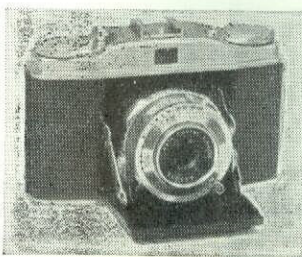
Kungsängens Flygplats, Norrköping . Tel. 300 60

Etablerad 1936

## NORRA FOTO

NORRTULLSGATAN 67  
STOCKHOLM VA . Tel. 33 63 19

### NYHET SMÅBILDSKAMERA AGFA SOLINETTE



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

Kr. 264:—

ZEISS

I  
K  
O  
F  
L  
E  
X



8. Ikonflex II a. Spegelreflex-kamera. Tessar 1:3,5 1—1/500 sek. helsynkr. Helautomatisk Kr 235:—  
9. Ikonflex I a. Spegelreflex-kamera. Tessar 1:3,5 1—1/300 sek. Helsynkr. Räkneverk. Kr 582:—

AGFA 5. Agfa Billy I. Obj. 1:6,3. 1/200 sek. Synkr. Kr 105:—



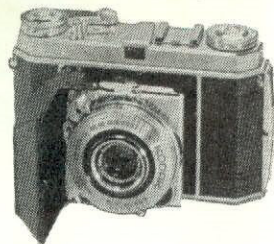
6. Agfa Record I. Obj. 1:4,5. 1/200 sek. Synkr. Kr. 187:—

7. Agfa Record II. Obj. 1:4,5. 1/300. Helsynkr. Kr 240:—

KODAK  
RETINA

2. Retina II a. Obj. Heligon 1:2. 1—1/500 sek. helsynkr. koppl. avståndsmätare. Kr 750:—

3. Retina I a. Obj. Xenar 1:3,5 1—1/500 sek. helsynkr. Kr 335:—



Till NORRA FOTO, Norrtullsg. 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 enl. nedanstående förteckning. Svartporto bifogas.

Nr .....

Nr .....

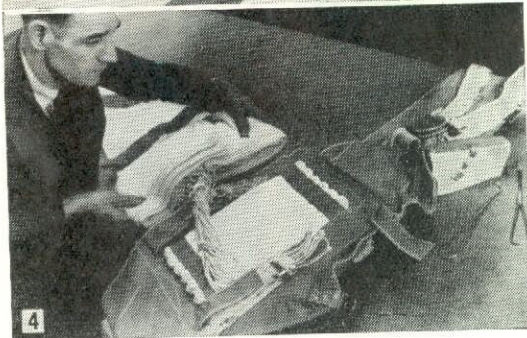
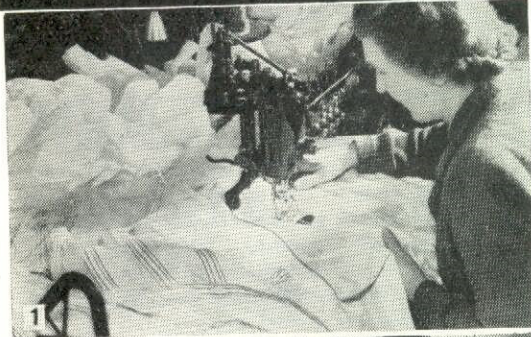
Nr .....

Nr .....

Nr .....

Nr .....





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

## Introduktion av GQ:s räddningsfallskärmar för flygande personal

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

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

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

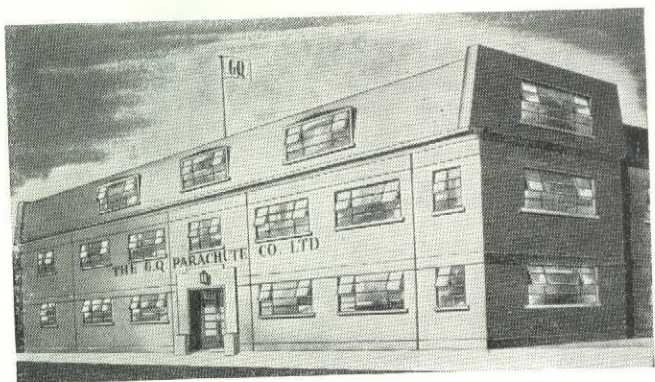
Med nöje inbjuder vi personal vid svenska flygvapnet, teknisk såväl som övrig intresserad, att besöka vår fabrik för att själva följa tillverkningen av GQ-utrustningen liksom det stora antalet andra intresserade tekniker som kommer till oss

# GQ

*Konstruktörer och tillverkare av kompletta fallskärmar*

Representant i Sverige:

AB Flygleveranser, Arsenalsgatan 4, Stockholm



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



# TRELLEBORG

har skapat **▽ Terräng**-däcket,  
vinterdäcket **▽ WITTMER** och  
lågtrycksdäcket **▽ CUSHION TIRE**

Nu kommer en ny fullträff...



Nu kommer

**det explosionssäkra**

däcket *utan* slang  
**SAFE **▽** TIRE**

*Uttalas: "Sejfti tajer"*

Det slanglösa däcket blev en jättesensation i Amerika, där det betecknas som den största uppfinningen inom bilringsbranschen sedan det pneumatiska däckets tillkomst år 1845.

Förutom att däcket är *explosionssäkert* är det även *punkteringsäkert*. Ni kan t.o.m. köra över en spikbräda utan att luften läcker ut.

Redan rullar millioner däck utan slang i Amerika. Nu har Trelleborgs Gummifabrik förvärvat tillverkningsrätten för Sverige av detta patenterade däck.

**SAFE **▽** TIRE** kommer till att börja med endast att tillhandahållas i begränsad omfattning genom av Trelleborg särskilt auktoriserade återförsäljare.

*Insänd vidstående  
kupong så erhåller  
Ni ytterligare  
upplysningar om det  
revolutionerande*  
**SAFE **▽** TIRE**

**TRELLEBORGS GUMMIFABRIKS AB • TRELLEBORG**

Var god sänd mig närmare upplysningar om **SAFE **▽** TIRE**

Namn .....

Bostad .....

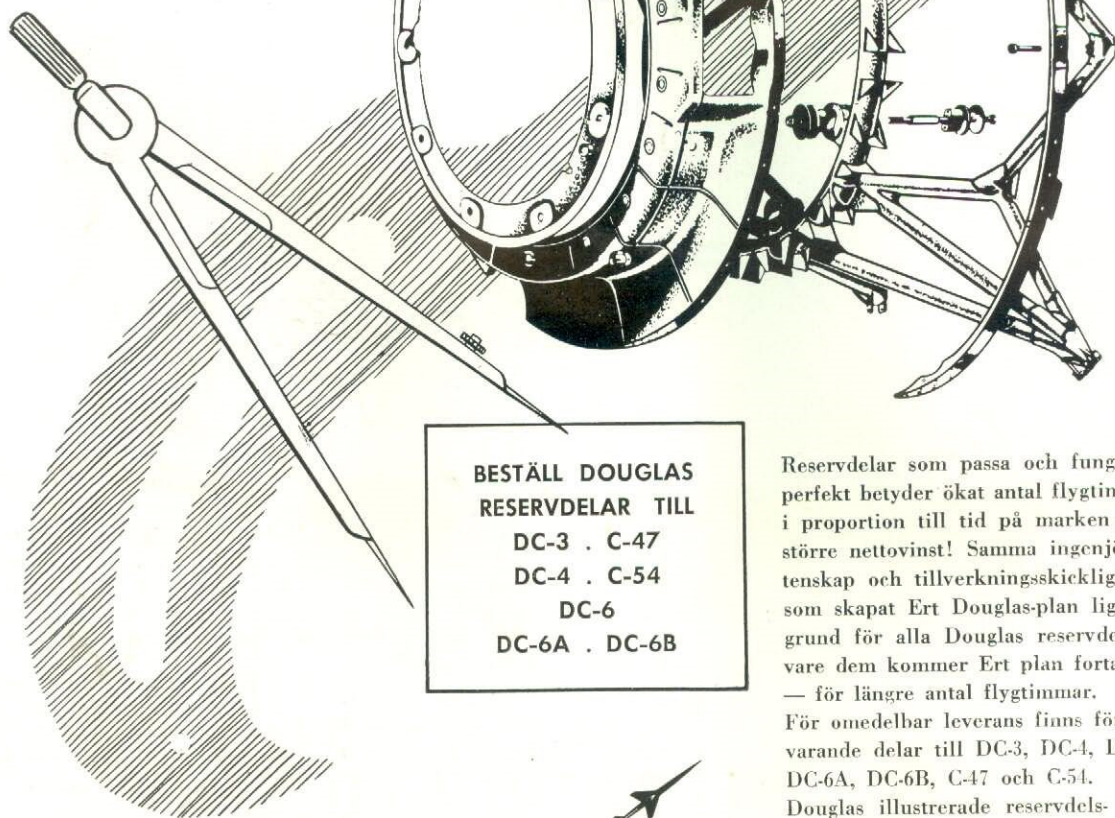
Postadress .....

**TRELLEBORGS GUMMIFABRIKS AKTIEBOLAG • TRELLEBORG**



# Fler flygtimmar...

*DOUGLAS-TILLVERKADE reservdelar  
eliminera dyrbara  
markförseningar*



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

Reservdelar som passa och fungera perfekt betyder ökat antal flygtimmar i proportion till tid på marken... och större nettovinst! Samma ingenjörsvetenskap och tillverkningsskicklighet som skapat Ert Douglas-plan ligger till grund för alla Douglas reservdelar. Tack vare dem kommer Ert plan fortare i tjänst — för längre antal flygtimmar.

För omedelbar leverans finns för närvarande delar till DC-3, DC-4, DC-6, DC-6A, DC-6B, C-47 och C-54. Douglas illustrerade reservdels- och priskataloger är en god hjälp för Er då Ni gör Era beställningar.

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

Lita på **DOUGLAS**

*original reservdelar*