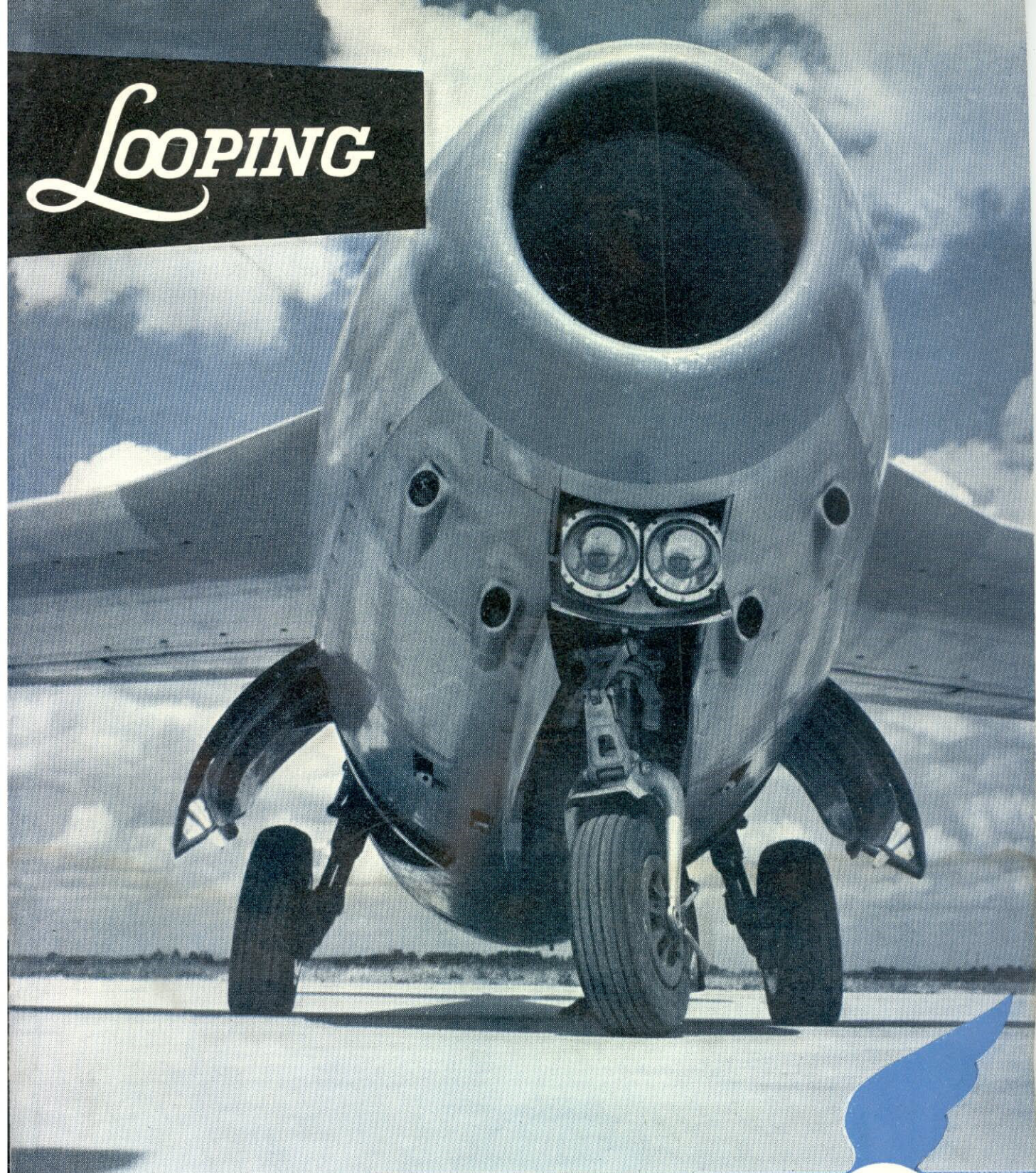


LOOPING



Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

UTRUSTNING TILL DÖDS

8

Aug. 1953

Pris 90 öre

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

Ingen
utlösnings-
chock

Ingen
pendling

Ingen avdrift

Hopparen
faller lodrätt

Landar på fötterna

Återigen har Pioneer Parachute Company's tillverkningar liksom dess forsknings- och experimentsverksamhet bidragit till att föra flygindustrin framåt. Pioneers båda nya fallskärmar P7-B och P9-B ger ännu större möjligheter för flygaren i ett modernt höghastighetsplan att rädda livet i händelse av att han måste lämna det i luften — och såväl uthopet som landningen sker säkrare än någonsin tidigare i flygningens historia.

Guide Surface Personnel Parachute är nu standardutrustning i amerikanska flygvapnet. Dessa skärmar kan genom Pioneer Parachute Company erhållas av militära och civila förbrukare över hela världen.



Repr. för Sverige och Finland:
ÅKE FORSMARK, Kummelvägen 9, Älsten, Stockholm



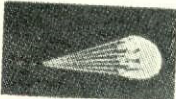
Hopparen drar i utlösningen.



Skärmen börjar omedelbart dragas ut ur höljet.



Kafotten är på väg att öppnas ...



... och svänger till vertikalläge.

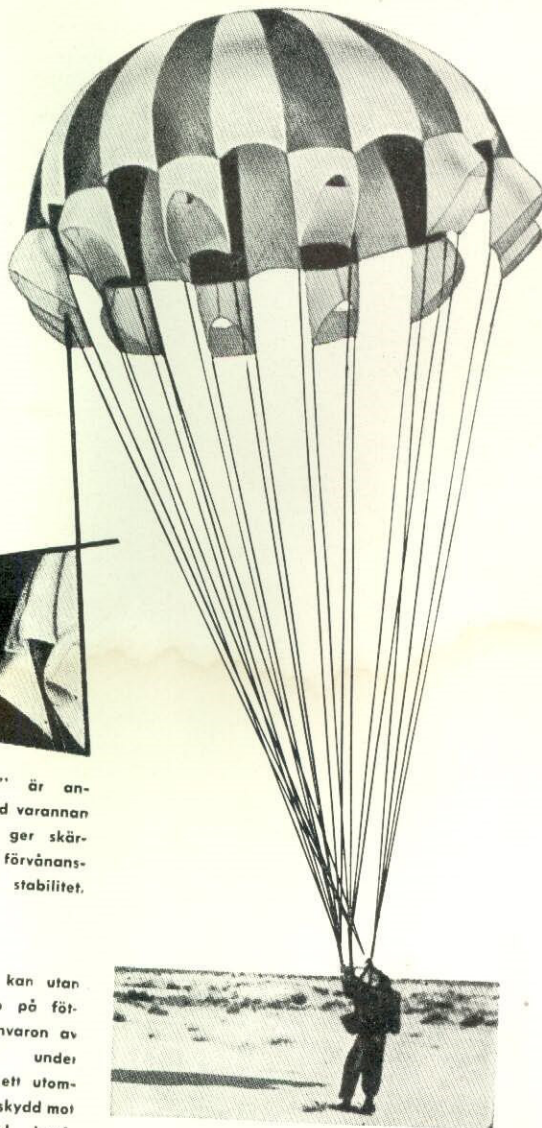


Fallet sker utan pendlar.

P7-B*

P9-B*

PIONEER Guide Surface Personnel Parachutes



"Ledslots" är anbragta vid varannan våd och ger skärmen en förvånansvärt god stabilitet.

Hopparen kan utan risk landa på fötterna. Frånvaron av pendlar under fallet ger ett utomordentligt skydd mot skador vid landningen.

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

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

8

ARG 3
AUGUSTI

1953

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

Utrustning till döds

Koreakriget har givit de stridande parterna gott om nya erfarenheter beträffande modern krigföring med reallflygplan av olika typer. Såväl i fråga om praktisk tillämpning av vad förarna lärt sig under utbildningen i hemlandet som flygmaterielens kvalitet och fältmässighet har Korea kommit att bli ett försöksfält, där man söker dra konsekvenserna av de vunna erfarenheterna. Ett av de större problemen som dykt upp på sista tiden och som kommit diskussionens vägor att gå höga hänför sig till konstruktionen av de moderna reajaktpilen.

Det är numera väl känt att den ryska Mig-15 är cirka 2,5 ton lättare än den amerikanska F-86 — något som medför att det ryskbyggda jaktplanet har större topphöjd, större stighastighet samt bättre accelerationsförmåga och vändbarhet än det amerikanska motståndarplanet. Följden blir att Mig-15-förbanden har större möjligheter att välja lämpligt tillfälle för strid och dra sig ur strid — en nog så viktig faktor i tvekampan jakt mot jakt.

Varför är då viktskillnaden så stor? Framförallt beror det på att det ryska jaktplanet är mycket enkelt byggt och endast har de absolut nödvändigaste anordningarna för att utgöra ett effektivt vapen i luften. Den amerikanska F-86 däremot är utrustad med en stor mängd anordningar för att underlätta och effektivisera förarens arbete i luften och framförallt ge honom större säkerhet och möjlighet att klara sig ur alla tänkbara nödlägen.

Det finns emellertid nu en stor grupp amerikanska jaktflygare med erfarenhet från flygkriget i Korea, som börjar tvivla på att man är inne på rätt väg, när man förser flygpla-

nen med allt mera utrustning. Man ställer saken på sin spets och säger: "Genom att tynga ner våra flygplan med massor av förnämlig utrustning kan inte våra förare klara sig mot ett lättare fiendeplan av samma klass. Så småningom är vi framme vid det fullkomligt idiotsäkra flygplanet: det som har så mycket säkerhetsutrustning att det aldrig kan lyfta".

Som sagt, diskussionens vägor går höga och åsikterna skiljer sig markant. Motståndarna pekar på att trots den tunga utrustningen är nedskjutningsförhållandet 12 nedskjutna Mig-15 mot 1 nedskjutna F-86 — under det att förespråkarna för en lättare flygplantyp påstår att läget skulle varit ännu gynnsammare med en sådan typ. Endast praktiska erfarenheter torde väl kunna ge ett någorlunda rättvisande svar och problemet är ingalunda löst i en handvändning.

Det förefaller finnas två sätt att finna en utväg att arbeta efter: antingen att "banta ned" dagens F-86 genom att ta bort all "onödig" utrustning eller också att slå in på en helt ny väg och efter radikala metoder bygga ett lättviktsflygplan för överljudfart.

Vad kan man då, om man följer den första metoden, "banta ned" för utrustning? Här om har förespråkarna för denna metod mycket bestämda åsikter. "Ta bort parkeringsbromsarna", säger man, "de är av föga eller intet värde. Plocka vidare bort nödutfällningsanordningarna för att fälla ut landstället. Oftast tvingas man ändå att buklanda och skadorna blir inte så omfattande." Vidare anser man att det pansarskydd, som sitter framför föraren, kunde tas bort: "Mig-15 anfaller aldrig framifrån". Den elektriska motorn, som automatiskt öppnar och stänger kabinhuven, anser man vara lyx: "En 21-årig jaktflygare borde själv orka öppna sin huv!" Det automatiska siktet anser man vara onödigt komplicerat och skrymmande. Det medger såväl akan-

och raketskjutning som bombfällning, men det är endast akanskjutning som förekommer i luftstrid mot Mig-15. De självtätande bränsletankarna kunde tas bort — en viktbesparing på cirka 100 kg — någon tätning kan det ändå aldrig bli tal om efter träffar från Mig-15:s 23 mm och 37 mm akan. Radioanläggningen anser man kunde förenklas och minskas med 75 %. De flesta anser även att den medförda ammunitionsmängden är för stor: den räcker för eldgivning under 15 sekunder under det att man anser att 8 sekunder är vad man maximalt kommer upp till.

Frågan är nu: vinner man verkligen så mycket genom att ta bort all denna utrustning, blir det någon större viktbesparing? Det är fullt klart att varje gram i minskad vikt betyder bättre prestanda, men några 2,5 ton torde det inte bli fråga om.

Det finns emellertid också en annan sida av saken. Den medelmåttiga föraren, som inte är ett "ess", behöver mer än väl all den utrustning han kan få för att underlätta hans arbete i luften och göra honom så effektiv som möjligt. Vid en snabbutbildning av förare under krig accentueras detta i ännu högre grad och en förnämlig säkerhetsutrustning kommer att rädda många förarens liv — och förare är det alltid svårt och dyrbart att få fram. Tar man sedan exempelvis bort frontpansaret, ger man fienden en chans att ändra sin taktik till anfall framifrån, tar man bort de självtätande tankarna, kan han sätta in lättare vapen i sina jaktplan och få ännu bättre prestanda.

När man skärskådar problemet vidare, finner man flera aspekter. Ett modernt jaktplan av i dag har blivit oerhört dyrbart med all sin utrustning: den summa som för 25 år sedan räckte till 1.000 flygplan räcker i dag bara till ett par hundra. Antalet arbetstimmar för att bygga ett jaktplan i dag är tredubbelt mot un-

Forts. på sid. 11

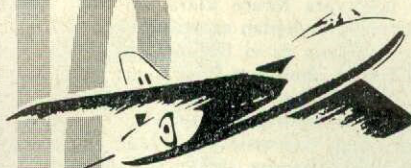
OMSLAGSBILDEN

visar denna gång en Saab 29 i ett rätt ovanligt perspektiv. Bilden ansluter till artikeln "Att slåss med "Tunnan" på sid. 5. Foto: Yngve Norrvi

SUPER



SONIC

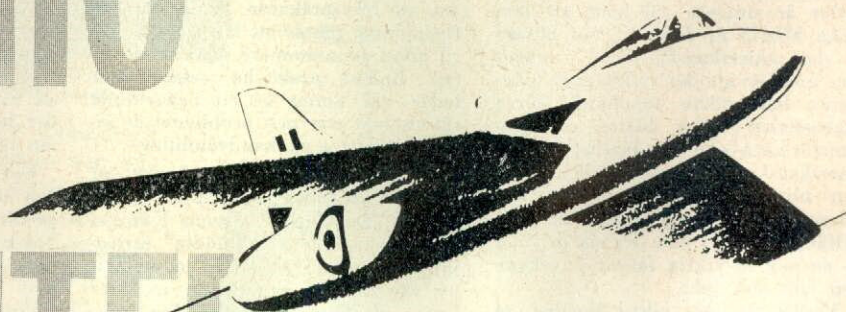


Hawker Hunter är vår tids mest överlägsna jaktplan, vare sig man dömer efter dess flygegenskaper eller förmåga att förtjäna dollar. Dess hastighet, aktionsradie, stigförmåga och dess lätthet att manövrera har inte endast gjort den känd som världens bästa jaktflygplan, utan den har även med den amerikanska ordern på 450 Hunters för Atlantpakten inbringat Storbritannien den största dollarorder, som någonsin erhållits.

HAWKER AIRCRAFT LTD

Kingston-on-Thames, Surrey & Blackpool

HUNTER



MEDLEM AV HAWKER SIDDELEY-GRUPPEN / PIONJÄRER... OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGET

ATT SLÅSS MED TUNNAN

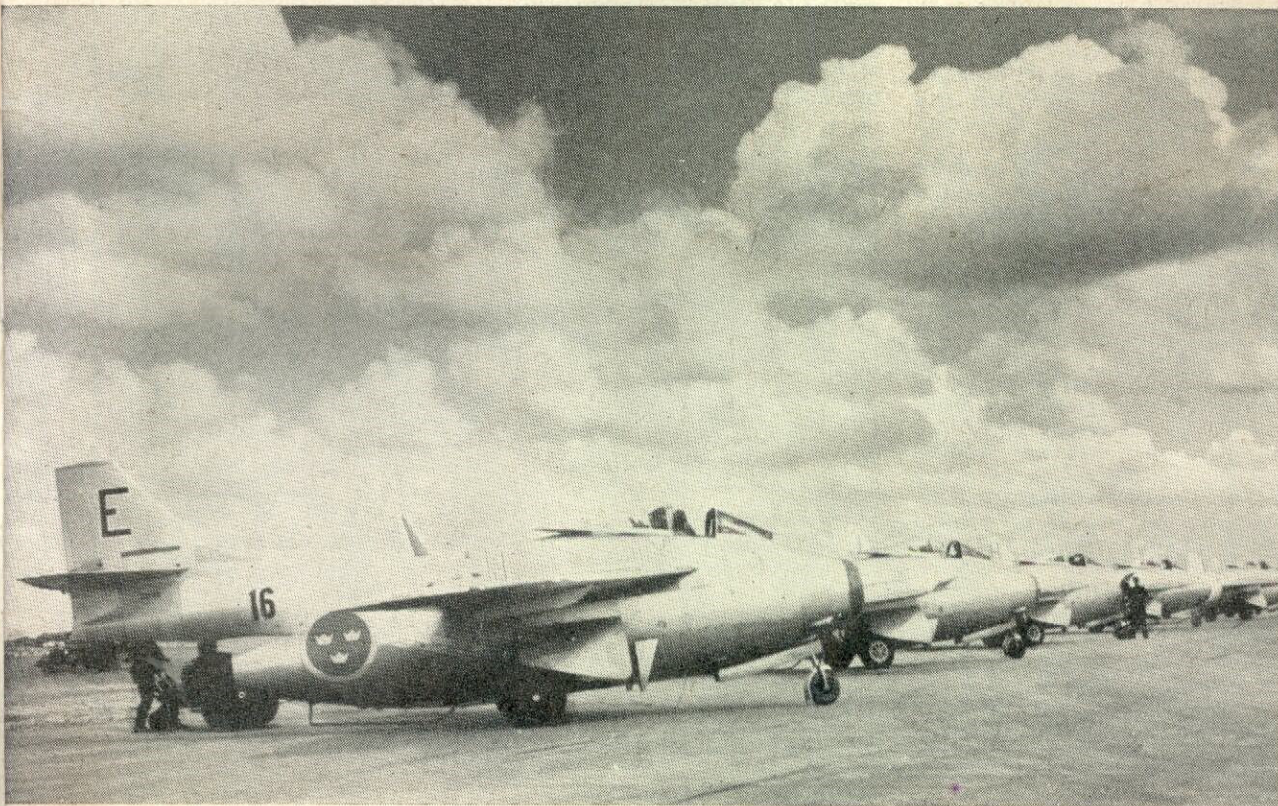
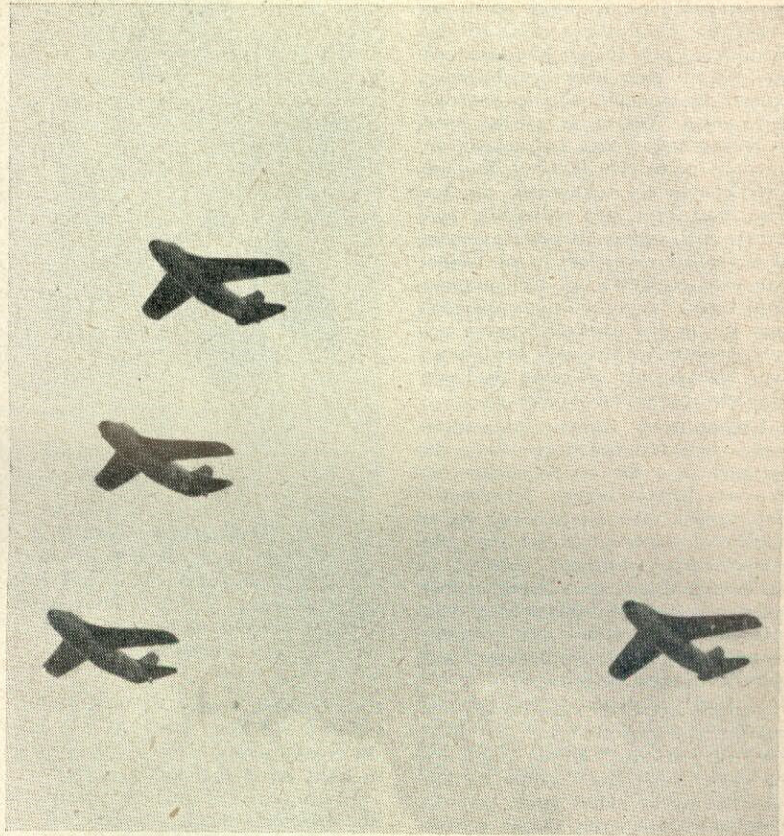
Flygvapnets nye pressofficer, kapten Åke Lönnberg, tidigare chef för en 29-division, berättar hur det är att slåss med Tunnan

Foto: Yngve Norrvi

Eskaderövning pågår någonstans i Sverige. Gryningen har börjat och terrängen, som tidigare endast skymtats i dunklet börjar nu få skarpare konturer. På flygfältet står en division J 29 i högsta beredskap för områdesförvar. Om fientliga bombförband försöker flyga in i luftförvarssektorn skall J 29:orna starta och skjuta ned fienden.

Över basen är ganska dåligt väder, molnhöjden är inte mer än ungefär 100 m. Divisionschefen ser bort över raden av "Tunnor" och kontrollerar

T. h.: "Första gruppen är samlad..." Nedan: "På fältet står en division J 29 i högsta beredskap"



att alla förarna har kopplat in marktelefonerna, att startaggregaten är beredda och att mekanikerna är på plats. I divisionen ingår förutom han själv unga officerare och fältflygare. Divisionschefen är nöjd med sin flygstyrka. Kontrollen utföll till belåtenhet — inte för att han tänkt något annat, men hans ansvarskänsla tvingar honom till ständig kontrollverksamhet. Vädrät är ganska kulet — tänker han — men i flygplanet sitter man varmt och bekvämt. Med tankeverksamheten inkopplad på hur han skall lösa sina uppgifter med hänsyn till vädrät, fiendens gruppering, fientlig eskortjakt m. m. lyssnar han med ett halvt öra till kommandoplatsens "underhållningsprogram", som går ut via marktelefonerna och som omfattar musik och lustigheter, som vakthavande officeren med stor uppfinningsrikedom bjuder på.

Under tiden snurrar radarantennerna och hundratals par ögon riktar mot skyn för att upptäcka fienden om han kommer. Insprängd i det svenska urberget befinner sig en luftförsvarscentral (lfc) där jaktstridsledaren residerar, biträdd av trådjaktstridsledare, radiojaktstridsledare och radarjaktstridsledare. Jaktstridsledaren följer med intensiv uppmärksamhet de markeringar, som görs av snabba lfc-lottor.

Ännu är det endast egna företag som markeras — fienden lyser tills vidare med sin frånvaro. Vad nu — där dök en okänd klots upp i kanten på kartan, den måste hållas under uppsikt. Trådjaktstridsledaren börjar orientera divisionen i högsta beredskap om det främmande företags läge. Luftbevakningsledarens röst hörs plötsligt i jaktstridsledarens chefstelefonanläggning: "Företaget fientligt". Jaktstridsledaren väntar ytterligare några ögonblick för att få begrepp om det fientliga förbandets art och storlek. På tablån anges då, att det fientliga företaget är ett stort bombförband på 9.000 m höjd. Jaktstridsledaren ger startorder.

Vid jaktdivisionen har vakthavande officerens glada underhållning lämnat plats för de orienteringar som sänts från luftförsvarscentralen. Divisionschefen har på sin karta följt det främmande förbandets väg och är fullt beredd på startorder. Då denna kommer övergår den tidigare friden till ett plötsligt crescendo av verksamhet. Marktelefonerna kastas ner till mekanikerna och startaggregaten drar på fullvarv. Divisionschefen känner en sakta vibration i sitt flygplan, ser hur varvtalet ökar och hör slutligen det karakteristiska vinandet, som uppstår, då reämotorn börjar öka i varv. Han slår till kurshorizonten och radion, drar på gas och rullar ut på startbanan. Samtidigt börjar övriga flygplan inom divisionen också rulla ut på banan. Det är bråt-

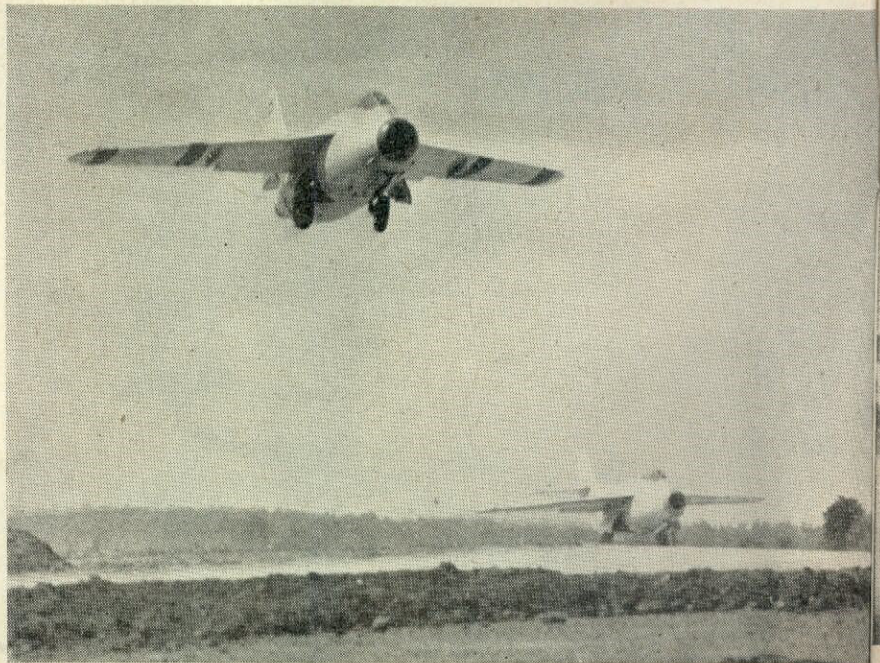


"Marktelefonerna kastas ner till mekanikerna och startaggregaten drar på fullvarv... Det är bråttom, fienden närmar sig med 13 km i minuten..."



tom, fienden närmar sig med en hastighet av 13 km i minuten och jaktdivisionen måste hinna upp till 9.000 m höjd innan den kan ingripa.

Divisionschefen drar på fullgas och det tidigare vinandet övergår till en grov blästan. Accelerationen sker mjukt — propellerflygplanet var härvid mycket snabbare — och flygplanet rullar rakt fram utan någon girtendens. Föraren i "Tunnan" ser rullbanan bättre än en bilist ser vägen;



banan rusar allt snabbare in under flygplanet, efter några sekunder tar divisionschefen spaken bakåt — och befinner sig i luften. Landställ och klaff in, huvttätning till.

Det blir plötsligt alldeles tyst i kabinen, då den tätande gummiblåsan runt huven fyllts med tryckluft.

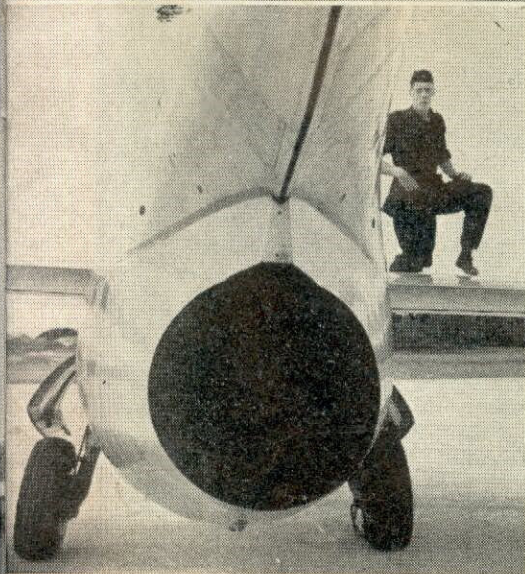
Så flyger divisionschefen in i molnen. På grund av frånvaron av gyralkrafter och större vibrationer ligger flygplanet alldeles stilla och instrumentflygningen är mycket lätt. Divisionschefen tänker tillbaka på propellerflygplantiden, då det minsann ofta gällde att hålla tungan rätt i mun vid långa molngenomgångar.

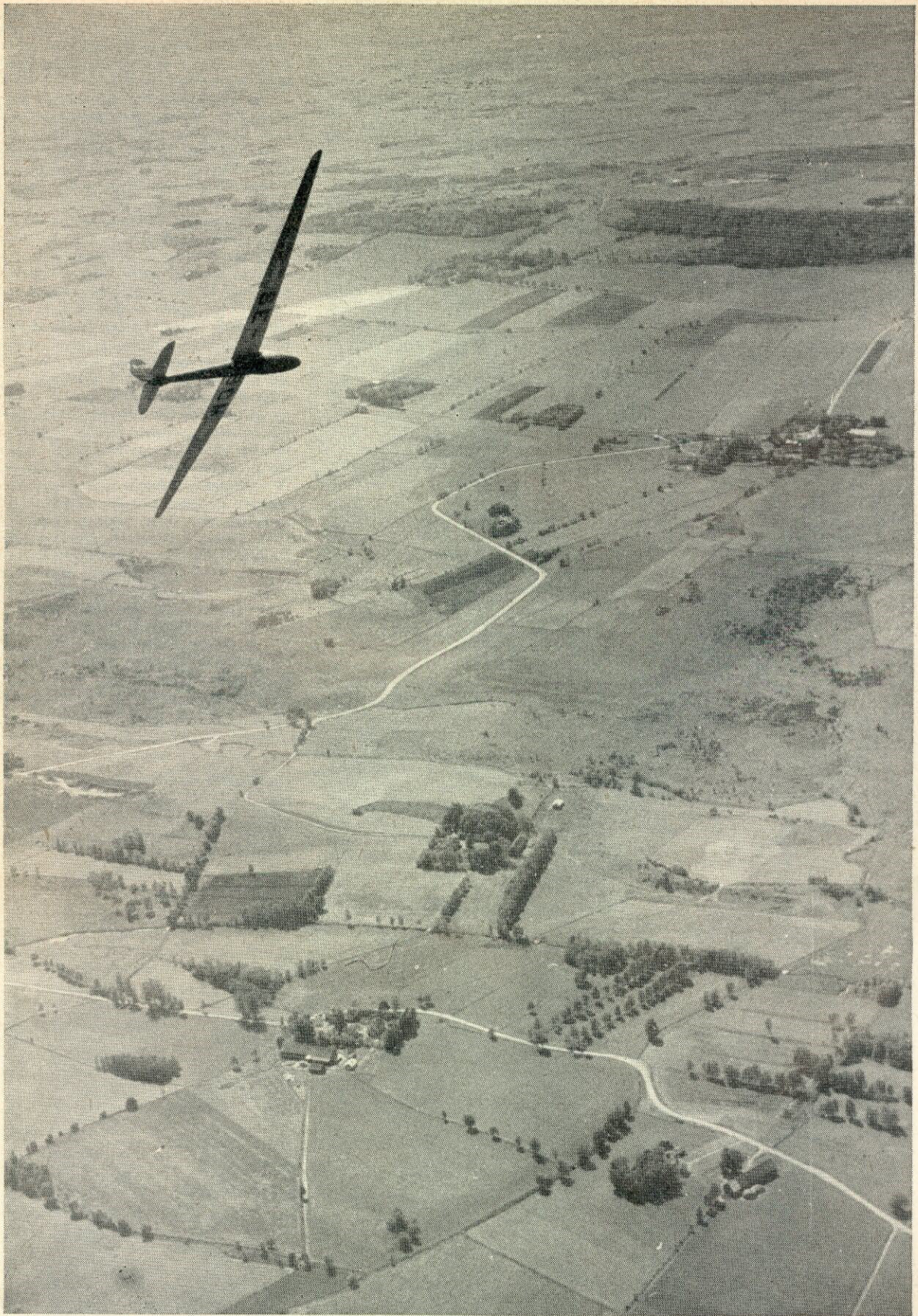
Men på 2.000 m höjd börjar det emellertid ljusna i förarsitsen. Detta förbådar, att molnöversidan strax nås. I nästa ögonblick befinner han sig ovan molnen. Just utkommen i solskenet frapperas han som så många gånger förr av "Tunnans" karaktär av expresshiss. Divisionschefen ser sig om efter sitt förband — första gruppen, hans egen, är samlad. Nu bryter andra gruppen fram ur molnen på nästan exakt samma plats som han själv kom fram. God precision, tänker han. Han anmäler till stridsledningen, att divisionen befinner sig över helslutet molntäcke.

Himlen är alldeles blå och solen skiner på de intensivt vita molnen. Denna rena skönhet är svår att beskriva. Då divisionschefen försökt att för sina icke flygande vänner förklara, hur det känns att flyga över moln, har han talat om Shang-ri-lah, para-

Forts. på sid. 17

Uppdraget är slutfört. "Flygplan efter flygplan bryter ut ur formeringen" (stora bilden). Flygplanen körs in i skydd för tankning, laddning och genomgång (bilderna nedan)





Riktigt segelflyg. En Weihe i brant termiksväng fångad vid Alleberg av Gustav Hansson
(Bilden godkänd för publicering av Försvarsstaben)

Vi måste rationalisera

SEGELFLYGET

Svenskt segelflyg har haft ett utomordentligt gott namn utomlands i många år — och har det fortfarande. Det beror främst på att våra grabbar haft förmågan att hålla sig i toppen vid de internationella tävlingar — världsmästerskap — som anordnats efter kriget (etta och fyra vid SM i Schweiz 1948, etta, femma, sexa, sju och femton vid VM i Örebro 1950, samt någorlunda hedersamma 20:e och 23:e plats vid VM i Spanien 1952), och att svenska segelflygare då och då även trängt sig in i den internationella rekordtabellen (Pelle Perssons på sin tid fantastiska höjdrekor 1947 och Laroy Månssons tur- och returdito 1950).

Det beror också på att vi — medan de flesta övriga länder slogs för sitt liv — lyckades med välvillig hjälp från stat och hyggliga donatorer bygga upp en utbildningsorganisation, som beundrats av sakförståndigt folk från andra delar av världen.

Nu börjar emellertid den övriga världens segelflygare att helt överta vår tidigare ledande roll. Sportsligt är vi redan distanserade. Vi håller även på att distanseras organisatoriskt och i tekniskt avseende är vi för länge sedan distanserade. Där har vi hela tiden levt högt på vad främst tyskarna åstadkom före kriget. Våra egna bidrag till den tekniska utvecklingen inom segelflyget är mycket små eller inga alls.

Och framförallt; vi är distanserade när det gäller entusiasm och skapande intresse.

Det sistnämnda är kanske både det viktigaste och mest beklämmande och en faktor av vilken allt det övriga beror.

Och vad är nu orsaken? Låt oss som hastigast titta på hur det står till inom vårt segelflyg.

Här finns i Sverige för närvarande cirka 40 flygklubbar anslutna till KSAK som har segelflyg på sitt program. Av dessa är 30 statsunderstödda enligt en princip och ett system som utarbetades av 1942 års privatflygutredning. Vissa detaljförändringar i anslaget disponering har visserligen gjorts men principiellt sker stödet enligt förslaget av år 1942,

som utarbetats enligt de erfarenheter som vunnits innan vi egentligen hade något segelflyg att tala om.

Flygvapnet bedrev under ett antal år på 40-talet en viss segelflygverksamhet. Till en början var denna till stor del reserverad för vapnets markpersonal. Sedermera ändrades detta att endast gälla FV:s flygande personal, och från och med i år har större delen av flygvapnets segelflygmateriel överlämnats till det civila segelflyget, och det är endast några få flottiljer som har ett eller ett par segelflygplan kvar.

Statsbidraget till segelflyget utgår i stort till följande ändamål: Löner åt central instruktörspersonal, utbildning av klubbinstruktörer etc., till allmänna administrationskostnader, en smula propaganda m. m. I dessa anslag kan även inräknas vissa kostnader för den statsunderstödda modellflygverksamheten.

En viss del av statsbidraget i övrigt utgår i form av 70-procentiga bidrag till klubbarna för inköp av materiel, numera främst säkerhetsmateriel (fallskärmar, linor m. m.) Någon väsentlig förnyelse av flygmaterielen räcker anslaget numera inte till, vilket bland annat innebär att när den relativt rikliga materiel som nu finns har blivit utsliten, kommer materiel-läget att bli mycket prekärt, vilket inträffar ganska snart.

Klubbarna erhåller vidare en viss mindre ersättning av statsanslaget i kontanta medel beräknade i proportion till antalet redovisade diplom. Totalsumman för detta ändamål uppgår f. n. till 30.000 kr. per år.

Slutligen utgår statsbidrag i form av utbildningspremier till manlig ungdom under värnpliktåldern.

Bidragen till klubbarna beräknas i någon mån på grundval av de utbildningsresultat som uppnås. Varje år utgallras de tre "sämsta" klubbarna från de statsunderstöddas krets och de tre bästa icke statsunderstödda kommer in i deras ställe.

Det är alltså mer eller mindre ett "livsvillkor" för klubbarna att hålla sig kvar bland de statsunderstöddas skara. I varje fall är det många gånger en prestigefråga.

Skrota ner alla gamla vinschar och bogserbilar! Tänk inte bara på nybörjarna. Använd en ny utbildningsmetod som avlastar klubbarna och ger plats för det riktiga segelflyget!

Detta gör — och det är ett faktum — att i de flesta klubbar allt av intresse, all organisationstalang, all idealism, all materiel, alla instruktörsresurser sätts in på utbildningen, medan de redan utbildade knappast lämnas någon plats. De tröttnar förr eller senare och drar sig tillbaka eller går över till andra intressen. Utbildningen går vidare. Nya kullar av A-, B- och C-innehavare tröskas fram. En och annan hinner kanske också fram till S-certifikatet men sedan har han allt svårare att få plats i gemenskapen. Den högre segelflygningen — det vill säga det som egentligen är segelflygning — utövas på sin höjd av instruktörerna när de någon gång är lediga från jobbet att utbilda nya nybörjare.

Det hela liknar mycket ett perpetuum mobile. Och vad tjänar det till?

Understödsgivaren Staten anser det hela vara all right. Det är nämligen för nybörjarutbildningen som statsanslaget utgår. Det är ungdomarna som skall stimuleras att "pröva vingarna" för att sedan om möjligt uppmuntras att gå vidare till Flygvapnet.

Och detta är naturligtvis riktigt i princip.

Men är det riktigt i praktiken? En och annan klok och förständig själ inom klubbarna har länge haft klart för sig att det hela verkligen är ett meningslöst perpetuum mobile, och man har frågat sig: Vad har klubbarna — som flygklubbar betraktade — egentligen för intresse av detta? Inte ett spår. Man gör visserligen en insats (och många gånger en verkligt stor och uppoffrande insats) för vårt försvar, men *klubben och dess medlemmar* har inget utbyte av verksamheten.

För klubbens aktiva medlemmar innebär hela verksamheten med den oproportionerligt stora nybörjarutbildningen är efter år endast en mycket stor belastning, som resulterar i att klubbens äldre och redan utbildade medlemmar lämnas åt sitt öde. Man har helt enkelt inte tid med dem. Klubben och dess ledning tvingas att ta stora ekonomiska risker, tvingas till väldiga uppoffringar i fråga om både tid och pengar för att utbildningsverksamheten skall hållas i

gång, och klubbens verkliga syfte — att även ge medlemmarna möjlighet till segelflygning i ordets rätta bemärkelse — måste eftersättas.

Vi kan titta på statistiken för svenskt segelflyg under senare år.

*Glid- och segelflygdiplo
utfärdade av KSAK*

År	A	B	C	Silver	Guld
1937	31	11	5	—	—
1938	59	14	4	—	—
1939	73	32	9	—	—
1940	90	57	21	—	—
1941	296	126	57	5	—
1942	452	230	81	10	—
1943	624	302	165	18	—
1944	618	351	187	20	1
1945	1079	694	370	39	1
1946	532	318	228	39	1
1947	454	352	222	31	—
1948	468	252	232	24	3
1949	428	273	198	36	9
1950	421	306	205	27	5
1951	345	245	202	26	3
1952	440	299	219	17	5
Totalt	6409	3862	2405	292	28

Här har alltså utbildats 6.409 ungdomar till A-diplom. Av dessa har 2.405 tagit sig fram till C-diplom men av dessa är det endast 1.094 som fullföljt grundutbildningen och erövrat segelflygcertifikat, dvs. ungefär endast en sjättedel. Av dessa är det endast ett fåtal eller drygt 400 som nu har gällande segelflygcertifikat.

Det kan tänkas att den tidpunkten inte är så avlägsen när klubbarnas ledande personer i större utsträckning än nu kommer underfund med att det inte går att hålla på längre på detta sätt. Det vill säga att de helt enkelt tröttnar slutligt och definitivt. Då ramlar alltsammans ihop och det statsbidrag som var ämnat att stödja verksamheten har i själva verket blivit orsaken till att alltsammans går över styr.

Detta måste till varje pris förhindras. Vi måste söka en utväg ur svårigheterna så att statsbidraget verkligen ger det utbyte som det är avsett att ge, dvs. rekryteringsstimulus för Flygvapnet, och samtidigt nöje och stimulus för dem som är med i flygklubsarbetet. Vi kan med andra ord inte längre söka hålla en bredd utan att utveckla en topp. Utbildningen måste ha en mening även för de klubbar som håller på med den, annars tröttnar de, och då har varken Staten, Flygvapnet eller segelflyget någon som helst nytta av det hela.

Vad som främst behövs är att klubbarnas arbetsbörda lättas, så att dess krafter kan börja användas till förmån för klubbens egna medlemmar. Resultatet bör bli en uppgång för verksamheten över hela linjen.

Av allt att döma måste ansträngningarna riktas i första hand mot utbildningsproblemet, som nu nästan hundra procentigt sysselsätter både klubbarnas personal och materiel.

Och märk väl inte minst utgör ett problem därför att en stor del av klubbarnas resurser måste användas på att skaffa det nödvändiga elevantalet. Det är faktiskt inte så lätt att skaffa proselyter till "segelflyget" numera med dess långsamma takt, dess obekväma och tidsödande och därför många gånger även tråkiga arbetsformer, som dessutom fortfarande tynges av en ålderdomlig "wandering-ögel-anda" från den gamla "tyska" tiden vilken rätt illa passar moderna svenska ungdomar men som främst äldre segelflygentusiaster söker upprätthålla och som i heligt nit kallas "segelflygaranda".

Enligt den äldre utbildningsmetoden i enkelkommando med den grundläggande nybörjarutbildningen i glidflygplan, en metod som ännu av praktiska skäl måste användas i en stor del av klubbarna, tar det i allmänhet två till fyra år att komma fram till S-certifikatet, ibland ännu längre tid.

Enligt den modernare DK-metoden, som nu börjar slå igenom i de större klubbarna och som sedan ett par år användes på Älleberg såsom enda utbildningsmetod går utbildningen betydligt fortare och blir dessutom bättre.

Men utbildningen är trots detta förhållandevis dyr, i varje fall om man räknar realistiskt och tar med alla de verkliga kostnaderna, inte bara de kostnader som eleven har utan även de "dolda" kostnader som täcks av stat och donatorer, "bidrag ur klubbkassan" etc.

Frågan är om inte det rationellaste vore att börja utbildningen med motorflygplan!

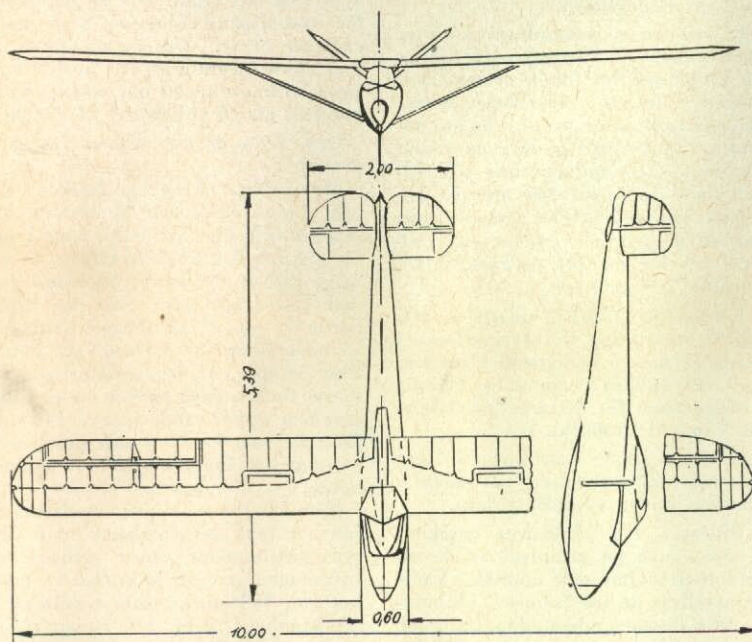
Vad är det eleven i första hand skall lära sig? Jo, han skall lära sig rodrens primära och sekundära verkan. Han skall lära sig flyga rakt fram och horisontellt, lära sig svänga samt starta och landa.

Hela den tekniken lär han sig minst lika bra i ett motorflygplan med läraren bredvid sig, utan att mobilisera all den väldiga attiralj som behövs för att få upp ett segelflygplan i luften för ett par minuters ytterst forcerad undervisning innan höjden tagit slut.

Vi skulle tro att följande tillvägagångssätt borde prövas: Man tar nybörjaren i ett lätt skolflygplan — helst av Cub-typ — kör honom i tio-femton 20-minuterspass i DK och lär honom grunderna för flygning, dvs. precis samma sak som nu sker i DK med segelflygskolplan. Motorn kan läraren sköta hela tiden, eftersom det här inte är fråga om att lära ut motorflygning.

Efter cirka fyra timmar i luften och ett trettiotal landningar bör eleven vara minst lika väl grundutbil-

Forts. på sid. 31



"Ka-1" heter ett nytt tyskt segelflygplan med butterfly-stjärt, konstruerat av Rudolf Kaiser och tillverkat av Erwin J. Köhler i Engelhelms. "Ka-1" är ett mycket litet plan med endast 10 m. spännvidd, 9,9 m² vingyta och 95 kg. tomvikt. Vingprofilen är en Gö 549, glidtalet beräknas till 18 och bästa sjunkhastigheten 0,95 m/sek vid 64 km/tim. Planet som redan flugits med goda resultat kostar komplett 4.300 DM. Det kan också köpas i bygsats.

Den farliga slipströmmen

der andra världskriget. Man frågar sig, om inte från såväl ekonomisk synpunkt som med tanke på prestanda den radikala lösningen med ett "lättviktsflygplan" vore den bästa vägen att slå in på. I såväl England som i Amerika har man även sökt sig fram den vägen och är för närvarande i färd med att konstruera sådana typer: Små, lätta reaktplan för överljudfart med endast den absolut nödvändigaste utrustningen. Man har varit inne på sådana projekt långt tidigare — dock utan någon större framgång. Men samtidigt måste man se på dagens krav på förstklassig flygmateriel, varför man modifierar nuvarande typer och förser dem med allt mera automatisk utrustning.

Kanske tvingas man differentiera jaktflygplantyperna och ta fram en tyngre, kanske tvåsitsig allväderstyp för operationer på stora höjder — över 15.000 m — där kraven på radarutrustning, navigeringshjälpmedel och utrustning för flygning på dessa stora höjder för med sig tunga och komplicerade anläggningar för att flygplanet överhuvudtaget skall få något som helst operativt värde. För att kunna möta anfall, vilka sätts in på låg höjd, för att minska radarluftbevakningens möjligheter till förvarning i god tid, kanske man skall söka konstruera ett lättviktsflygplan, nedbantat genom att all utrustning för höghöjdsflygning, navigering och skjutning minskats ned till ett absolut minimum.

De moderna jaktplan, som i dag är i tjänst, kan inte lösa alla uppgifter effektivt på alla höjder, därtill är kraven för vitt skilda och det är inte alltid säkert att den rikligaste och mest komplicerade utrustningen är den bästa — felkällorna har en viss benägenhet att följa sådana anläggningar i spåren med minskad effektivitet som följd.

Det är svårt att i dagsläget uttala sig om hur resultatet av den nu pågående diskussionen kommer att te sig — man vet ännu för litet om vilka konstver "lättviktsflygplanet" kommer att utföra. Men vad som är säkert är att skickliga konstruktörer med radikalt skapande hjärnor i förening med stort tekniskt kunnande inom några år kommer att ha nått resultat, som vi i dagsläget anser i det närmaste omöjliga — liksom vi för 25 år sedan stillsamt skulle ha lett åt den som talat om att driva fram ett flygplan utan propeller med överljudfart. På det tekniska området tycks intet vara omöjligt — det gäller bara att inse detta och inse att det är i flygäldern vi lever samt dra konsekvenserna såväl vad beträffar försvaret som de civila kommunikationerna.

G. N.

Ett nyligen i England inträffat flyghaveri har fäst uppmärksamheten på de risker för flygning som kan förorsakas av propellerströmmen från stora flygplan.

En DH Rapide gjorde sin inflygning efter en Boeing Stratocruiser när den plötsligt på cirka 100 meters höjd fick flera våldsamma kytter och snabbt förlorade höjd med vänstravingen lägst. Fastän Rapiden var minst 1.000 meter bakom och kan ha varit mer än 2.000 meter bakom Stratocruisern, var turbulensen från dess propellar fortfarande tillräckligt stark att göra det omöjligt för piloten i det mindre planet att åter få flygplanet under kontroll. Vid tillfället rådde en svag sidvind på 15 knop och Rapiden gjorde sin inflygning på läsidan om inflygningslinjen.

En amerikansk källa uppger icke mindre än 200 haverier av denna typ,

av vilka åtminstone ett krävt dödsoffer. Även så stora flygplan som DC-3 ha blivit allvarligt påverkade. Erfarenheten visar att sådan turbulens varar längre när det är vindstilla och när temperaturen är låg. Haveriet med Rapiden visar emellertid att det är stor risk även när det blåser måttligt. Det har även visat sig att risken är större bakom startande flygplan, eftersom dessa använder maxieffekt. Experter anser också att turbulensen som förorsakas av jetflygplan är avsevärt starkare än den som åstadkommes av propellerflygplan.

På grund av att stora trafikflygplan vanligtvis gör långa och flacka inflygningar och lätta flygplan relativt branta sådana, flyger ett lätt flygplan normalt inte in i propellerströmmen efter ett stort flygplan förrän nära marken, vilket bidrager till att öka faran.

Onkel Sam har en bra Flitspruta i F-86 mot de många ilska "Mygg-15" som vill sätta sig på näsan. Den är dock litet för tung och ohanterlig, tycker en del



SMÅLÄNSK CHAUFFÖR VANN

Det blev Bertil Andersson i Ohs Bruk som vann första pris, drömmen till USA, i hård strid med främst folkskollärare Verner Lindblom, också han från Ohs Bruk i Småland.

Dessa bägge hade i finalomgången presterat en lösning som gav 141 poäng. Andersson hade räknat ut poängsumman till 145 poäng men fick den nedprutad till 141. Bägge hade exakt samma kombination, varför tävlingsledningen inte hade annat att göra än att låta lotten fälla utslaget. Och fru Fortuna var denna gång på Bertil Anderssons sida.

Det kan för övrigt nämnas att lotten fick skilja mellan 4:e—6:e pristagarna, som hade 136 poäng, samt mellan 7:e—10 pristagarna, vilka alla fyra kommit till 135 poäng.

Någon balsam på såren för den uteblivna storvinsten fick kanske Verner Lindblom genom att — också med lottens hjälp — utgå som segrare i etappristävlingen, vilket renderar honom en 50-lapp extra till fickpengar när han någon gång i framtiden reser till Ålleberg och får sin segelflygutbildning som är andra pris i hela tävlingen.

Pristagarlistan har följande utseende:

1:a pris, en flygresa Stockholm—USA och åter med SAS samt en upptäcktsfärd runt Amerika, till större delen flygledes, samt besök på en mängd platser i USA: Bertil Andersson, Box 55, Ohs Bruk. (141 godk. poäng i finalomgången.)

2:a pris, fullständig segelflygutbildning i dubbelkommando till C-diplom på Segelflygskolan Ålleberg. I priset ingår fria resor från hemorten till Ålleberg och åter samt fritt uppehälle på Ålleberg under kurs tiden: Verner Lindblom, Ohs Bruk. (141 poäng.)

3:e pris, moped av märket "Cyclemaster": Richard Lindblom, Mexarp, Mistelås. (139 poäng.)

4:e pris, hjälpmotor av märket "Cyclemaster": Albert Jönsson, Valsbergstrand 9, Hägersten. (136 poäng.)

5:e pris, hjälpmotor av märket

"Berini": Anna Jönsson, Långbro Sjukhus K8, Älvsjö. (136 poäng.)

6:e pris, herreykel av märket "Apollo": Eric Gramén, Inedalsgat. 11, Stockholm K. (136 poäng.)

7:e pris, en flygresa med SAS tur och retur Stockholm—Malmö eller omvänt: Per Erik Johansson, Lydinghjelmstegen 1 A, Göteborg Ö. (135 poäng.)

8:e pris, en flygresa med SAS tur och retur Stockholm—Göteborg eller omvänt: S. Theander, Hörröd, Degeberga. (135 poäng.)

9:e pris, en flygning över Stockholm och dess omgivning med helikopter från Ostermans: Holger Persson, Snickaregatan 25, Göteborg C. (135 poäng.)

10:e pris, en flygning över Stockholm och dess omgivning med sportflygplan (1 tim.): Claes Wert, Västanvägen 55 c, Limhamn. (135 poäng.)

VINNAREN

Vinnaren av förstapriset — USA-resan — är bosatt i Ohs Bruk vid Värnamo i Småland och är född där. Han arbetar vid bruket och driver en egen lastbilsrörelse vid sidan av. Han fyller 40 år i år, är gift och har två barn. Bertil Andersson är mycket idrottsintresserad, mest av fotboll, och det kan nämnas att han och fyra av hans bröder spelat med i samma lag på en gång.

Han gläder sig givetvis mycket

åt den förestående resan till USA, allrahelst som han tidigare inte varit längre borta från hemmet än i Danmark — där han för övrigt vistades på semesterresa när meddelandet om Columbus-vinsten nådde honom.

Bertil Andersson har en bror i Chicago och en någonstans i Kanada och han hoppas givetvis att få tillfälle att hälsa på åtminstone brodern i Chicago fram på höstkanten.

11:e—29 pris,

Flygets årsbok "Ett år i luften 1953" har vunnits av följande (siffran inom parentes anger summa poäng efter fyra tävlingsomgångar):

Bertil Bengtsson, Kabelg. 14, Göteborg V (563);
Theo Johansson, Skavenäs, Bergslund (559);
Tage Nilsson, Box 25, Smålandsstenar (554);
Gunnar Sträng, Renstjernsg. 23, I, Stockholm Sö (553);
Gunnar Näslund, Bäckv. 82, Hägersten (547);
Arne Widén, Bordsv. 47, Enskede (547);
Isidor Nilsson, Bandyv. 10, Norrviken (545);
Hans Wetterberg, Långg. 4, Hallsberg (543);
Åke Ahlgren, Sösdala (542);
Per-Ola Nordberg, Öskarsg. 6, Örnsköldsvik (542);
Rolf Georgsson, Box 107, Vännäs (539);
Lennart Grafström, Riddarg. 76, II, Stockholm Sö (538);
Erik Bjureman, Värtav. 39, Stockholm Ö (538);
Lennart Larsson, Lundehagsg. 1, Göteborg Ö (538);
Frode Stridh, Vallgatan, Fjugesta (537);
Rolf Rulander, Box 1121, Kumla (536);
Karl-II. Sandberg, Parkv. 40 a, Gävle (536);
Tore Nordström, Postfack 54, Timrå (536);
Curt W. Forsman, Bränningev. 44, II, Johannesshov (534);

30:e—50:e pris,

en bok "Kalla krigets flyg" har vunnits av följande (siffran inom parentes anger summa poäng efter fyra tävlingsomgångar):

Thure Hansson, Förvaltarg. 5, III, Sundbyberg (533);
Gunnar Hermansson, Björstorp sv. 3, Tidaholm (532);
Gösta Fredholm, Engelbrektsg. 34 A, Göteborg C (532);
Knut Nöjd, Dalhem, Äby (531);
Rune Andersson, c/o Peterson, Nya Tanneforsv. 26 C, Linköping (530);
Harry Samuelsson, Värtav. 57, Stockholm 29 (529);
Göran Axell, Dellensv. 7, Johannesshov (529);
Bertil Johansson, Bäckv. 115, Hägersten (529);
Karl Karlsson, Johannesbergsv. 1, Västerвик (529);
Bruno Liljenberg, Fredsg. 27 A, Malmö (529);
Lars Åkerholm, Villa Brattevik, Skålderviken (529);
Erik Nilsson, Fryxellsg. 1, V, Stockholm Ö (528);
John Malmberg, Fågelv. 4 B, Halmstad (528);
Lennart Roxmark, Vasalopp sv. 42, Hägersten (526);
Bertil Sjöstrand, L:a Wreda, Frösunda (525);
Sigvard Nettström, Gustavsg. 49, Göteborg Ö (525);
Sture Larsson, Erik Dahlbergsg. 41—43, Stockholm Ö (525);
Per Lundström, Box 39, Sätenäs (524);
Folke Lidell, Vikarbyn (523);
Bengt Eriksson, Box 82, Grangärde (523);
Sven Ekström, Sanatoriet, Hålahult (523);

Etapppriserna i finalomgången

utgick enligt följande: 1:a pris, 50 kronor: Verner Lindblom, Ohs Bruk. (141.)

2:a—5:e pris, en bok "Kalla krigets flyg": Theo Johansson, Skavenäs, Bergslund (141); John Gren, Björkudden, Hovslätt (141); Bertil Andersson, Box 55, Ohs Bruk (141); Richard Lindblom, Mexarp, Mistelås (139).

OPERATION COLUMBUS

Samtidigt som vi tackar alla de många tusen deltagarna i denna tävling för det trägna och storartade arbete de lagt ner, vill vi passa på och gratulera pristagarna och beklagar att det i finalomgången skulle bli nödvändigt att tillgripa lottnings för att skilja konkurrenterna åt. Hela tävlingen mellan de främsta har varit så oerhört jämn, omgång efter omgång, att det utan vidare står klart att det varit eliten som nått den absoluta toppen.

Till alla dem som inte varit lyckosamma nog att vinna något pris i Operation Columbus uttalar vi ett hjärtligt välkommen åter i nästa tävling, som inte skall låta vänta på sig alltför länge.

USA-resan kommer att företagas under hösten, troligen med start från Stockholm i mitten av oktober. Som resällskap kommer pristagaren med stor sannolikhet att få Loopings chefsredaktör Yngve Norrvi, som tidigare varit i USA och som kommer att göra en serie reportage därifrån med Bertil Anderssons benägna medverkan. Looping återkommer längre fram med rapporter från resan.

VAD SOM DÖLJER SIG BAKOM TÄVLINGSORDEN

När nu tävlingen "Operation Columbus" är slut kan det kanske vara på tiden att ge de många tusen tävlingsdeltagarna ett sammandrag av vad som egentligen döljer sig bakom tävlingsorden. Vi skriver medvetet "sammandrag", eftersom nästan varje ord betecknar storheter som kunde vara värda långa utläggningar.

SASFLYG

Benämningen SAS är en förkortning av Scandinavian Airlines System, en sammanslutning av de tre tidigare danska, norska och svenska flygbolagen DDL, DNL och ABA. Begreppet SAS daterar sig ända från 1946, då de tre företagen började samarbeta på nord- och sydamerikarouterna. Konsortieavtalet undertecknades i Oslo den 8 februari 1951, gäller 25 år framåt och fick retroaktivt verkan från den 1 oktober 1950.

Insatsen av kapital, materiel etc samt fördelningen av vinst och förlust samt äganderätten i konsortiets egendom är 3/7 för Sverige och 2/7 för vardera Danmark och Norge. Huvudkontoret är beläget i Stockholm. I Köpenhamn (Kastrup), Oslo (Førnebu) och Stockholm (Bromma) har SAS verkstäder för den tekniska översynen av flygplanen, som i juli 1953 består av 8 st DC-6B (ytterligare ett antal under leverans), 12 st DC-6, 9 st DC-4, 15 st DC-3, 6 st Saab Scandia samt 2 st Ju-52 (på flottörer).

SAS tillhör de stora flygbolagen i världen även om inte de allra största. Under förra driftsåret producerade SAS totalt 137 miljoner tonkilometer och omsättningen var drygt 225 miljoner kr. Antalet anställda i bolaget är cirka 7.000. Verkställande direktör är Per A. Norlin.

DOUGLAS

Douglas Aircraft Company, Inc., som har sitt huvudkontor i Santa Monica i Californien samt fabriker där och i El Segundo och Long Beach, både också i Californien samt i Tulsa, Oklahoma, grundades år 1920 av bolagets nuvarande president, Donald W. Douglas. Begynnelsekapitalet var endast 600 dollar!

Sedan dess har Douglas utvecklats till ett jätteföretag och kanske den flygindustri som är mest känd i hela världen. Douglas tillverkar som bekant bland annat trafikflygplan med den kända förbeteckningen DC men är dessutom en mycket stor tillverkare av militära flygplan och har för närvarande en forsknings- och experimentverksamhet igång av det allra största in-

tesse för hela världens flyg, såväl civilt som militärt. Enligt senaste uppgifter har bolaget inte mindre än 160.000 anställda.

En stor del av företagets produktion togs givetvis i bruk under kriget, och när detta var slut hade Douglas levererat inte mindre än 29.385 flygplan.

Det första flygplan som Douglas tillverkade var en "Cloudster" vilket uppges vara det första flygplan i världen som orkade med en betalande last lika stor som sin egen vikt. Det första militärflygplan som lämnade Douglas fabriker — år 1922 — var ett torpedplan som sedermera byggdes i en serie kallad O-2.

Douglas största succé har förmodligen varit dess typ DC-3, som fortfarande är i trafik i mycket stort antal runt hela världen, trots att tillverkningen av denna typ nedlagts för åtskilliga år sedan.

Större delen av SAS flygplansflotta utgöres som bekant av flygplan från Douglas.

UNITED AIR LINES

United Air Lines är ett av världens största trafikflygbolag med så gott som uteslutande inomamerikanska ruter. Under förra året hade bolaget en omsättning på något över 159 miljoner dollar och transporterade nära 3,5 milj. passagerare och flög 2.402.890 passagerarmiles (= drygt 3.860.000 passagerarkm). Antalet anställda uppgår till cirka 13.000. Huvudkontoret är beläget i Chicago och verkställande direktör är Mr. W. A. Patterson.

Flygplansflottan består av 6 st Boeing Stratocruisers, 7 st DC-6B, 43 st DC-6, 23 st DC-4 och 55 st DC-3.

LOOPING

Flygtidningen Looping behöver väl knappast någon närmare presentation för sina egna läsare. Det räcker med att nämna att tidningen startade i april 1951, att den är den enda flygtidningen i landet, är officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben och Svenska Pilotföreningen, att adressen är Box 3063, Stockholm 3,

telefonnumret Stockholm 21 83 06 och postgirokontot 45 35 30.

Redaktör och ansvarig utgivare är sedan starten Yngve Norrvi.

BROMMA

Bromma är landets största flygplats och invigdes den 23 maj 1936. Till och med förra året har flygplatsen förmedlat 1.960.962 passagerare, 27.838 ton gods, 25.058 ton bagage och 7.976,6 ton post. Antalet starter och landningar under samma tid var 369.000. Längsta banan är 2025 × 60 meter.

Flygplatsen, som sedan 1947 drivs av Luftfartsverket, upptar bland övriga byggnader även tre hangarer tillhöriga SAS med en sammanlagd yta av 18.900 m². Antalet anställda vid flygplatsen, inklusive de opererande flygbolagens personal (därav SAS 2.800), torde uppgå till närmare 4.000.

Flygplatschef sedan Brommas invigning är ingenjör Bertil Florman.

KASTRUP

Kastrup är Köpenhamns och Danmarks största civila flygplats. Den påbörjades i september 1920 och öppnades officiellt för linjetrafik den 20 april 1925. Längsta banan är 2300 × 80 m. Därutöver har flygplatsen två banor på vardera 1800 m, den ena 67,5 m bred och den andra 60 meter. Dessutom finns en bana i östvästlig riktning 1200 meter lång och 60 meter bred. Hangarutrymmena uppgår till sammanlagt drygt 19.500 m², vartill kommer avsevärda verkstadsutrymmen, främst för SAS del. Flygplatsen ägs av danska staten och drivs av Luftfartsdirektoratet.

Kastrup är Nordens livligast frekventerade och största civila flygplats. En stor utbyggnadsplan har nyligen framlagts med projekterade arbeten för 20 miljoner kronor.

FORNEBU

Førnebu ligger cirka 7 km från Oslos centrum och togs i bruk officiellt den 1 juni 1939. Vid invasionen övertogs flygplatsen givetvis av tyskarna som gjorde en del ombyggnader, och vid krigsslutet hade Førnebu tre banor på 1200 resp. 1150 och 600 meter.

En fortsatt utvidgning har pågått i flera år och före 1953 års slut räknar man med att längsta banan skall vara utbyggd till 1800 meter. Antalet passagerare som årligen passerar Førnebu uppgår till cirka 100.000.



ÖVERSIKTEN

★ **NYTT REKORD** på sträckan London—Paris har satts med en Vickers Supermarine Swift, som den 5 juli flög den 342 km långa sträckan på 19 minuter 5,6 sek, vilket gör en genomsnittshastighet av 1077,417 km/tim. Flygningen gjordes på 300 meters höjd och utfördes av Supermarines chefsprovflygare M. J. Lithgow i en Swift F. 4, vars första provflygning gjordes så sent som den 27 maj i år. Denna liksom tidigare versioner av Swift är utrustad med en Rolls Royce Avon motor med efterbrännare. Återflygningen från Paris tog 19 minuter 14,3 sekunder med en genomsnittshastighet av 1069,291 km/tim.

Den 10 juli flög en Swift från London till Bryssel, 322,49 km, på 18 minuter 3,3 sekunder, vilket gör en genomsnittshastighet av 1071,63 km/tim. Även detta är nytt rekord.

★ **SAS** uppges ha för avsikt att sälja sex av sina DC-3 samt så småningom även resten av de 15 plan av denna typ som bolaget nu opererar med. Vilken typ som skall ersätta den gamla trotjänaren har inte meddelats.

★ **KLM** har nyligen fått första exemplaret levererat av de 13 Super Constellations som bolaget beställt.



★ **EN TRÅDSPELARE**, avsedd att monteras in i de försöksrobotar som amerikanerna håller på med, har konstruerats och användes av North American. Apparaten som kallas **NADAR** (North American Data Airborne Recorder) uppges vara fullt "brand- och stötsäker" och tar upp fullständiga rapporter om höjder, hastighet etc om hela flygningen. Apparaten har en gångtid av upp till tio timmar och tar mycket liten plats samt väger inte mer än tio kilo. Den behändiga apparaten demonstreras på bilden av den lika behändiga Patsy Scott hos North American.

Kastrup utbygges

J 29 för export

Princess långflyger

Detaljer om nästa segelflyg-VM

Sycamore i BEA-fraktfart

★ **DE FEM VISCOUNT** som BEA nu satt i trafik, därav ett på linjen London—Stockholm, tjänade redan under första månaden in 140.000 pund brutto enligt vad bolagets personaltidning uppges. Den säger vidare: "Detta plan kommer att bli också en ekonomisk succés."

★ **BILIGARE JORDEN-RUNT.** Det amerikanska flygbolaget Trans World Airlines har i dagarna begärt att få sin Fjärran Östernlinje förlängd från Shanghai till Tokio. Bakom den tanken ligger idén att starta en jorden runtservice, där TWA och Northwest Airlines skulle arbeta hand i hand.

Enligt vissa beräkningar kommer över 15.000 passagerare årligen att flygas av USA-bolag runt världen. TWA har annonserat att bolaget är berett att föreslå en prissänkning på sträckan runt jorden med inte mindre än 500 dollar, alltså över 2.500 kronor. Nu kostar den billigaste biljetten 1.579 dollar.

Trans World Airlines, som har större passagerarkapacitet i turistklass än något annat flygbolag, har tänkt sig att en färd i turistklass över Nordatlanten från USA genom Europa och Mellersta Östern och bort till Tokio skulle gå lös på 821 dollar. I Tokio skulle NWA föra passagerare vidare till USA:s västkust, där TWA åter tar vid.

★ **TRANS WORLD AIRLINES** har fått motta The National Safety Council Award, den förmåsta utmärkelse som årligen tilldelas amerikanska flygbolag för 100-procentig säkerhet inom trafikflyget, omtalar TWA-chefen i Sverige, direktör Lennart Blomberg. TWA har nu flugit i det närmaste åtta miljarder passagerarkilometer utan olyckor. TWA var ett av de 42 flygbolag i USA som fullbordade 1952 utan en enda dödsolycka och bidrog därigenom till det bästa säkerhetsrekordet i trafikflygets historia.

★ **KASTRUP ÖKAR.** I samband med den planerade utbyggnaden av Köpenhamns flygplats Kastrup för 20 miljoner kronor beräknas att flygplatsen redan 1955 kommer att betjäna över 650.000 passagerare årligen, en siffra som förmodas stiga till en och en halv miljon 1965. Motsvarande siffra för 1952 var 460.800.

★ **DOUGLAS** meddelar att order nu finns inne för 64 stycken DC-7 till ett sammanlagt försäljningsvärde av 100 miljoner dollar.

★ **NEW YORKS HELIPORT** nr 2 har nyligen officiellt invigts. Den befinner sig vid Pier A Battery Place och Hudson River.

★ **IGOR SIKORSKY**, den kände helikopterkonstruktören, har vid ett föredrag för franska aeroklubben bland annat framhållit att helikoptrar med nuvarande konstruktionsprinciper knappast kan tänkas nå hastigheter över 200—250 km/tim till följd av att rotor-spetsarna uppnår ljudhastigheten. Högre hastigheter kan enligt Sikorsky endast uppnås med "convertoplan", som troligen utgör lösningen. Han sade sig fortfarande tro på att framtidens skruvflygplan kommer att kunna transportera över 50 passagerare. De två- till fyrsitsiga helikoptrar av den konstruktion som nu är i bruk kommer förmodligen att användas uteslutande för spaning, ambulanstjänst etc. Framtidens skruvplan kommer förmodligen att bli av samma storleksordning som våra dagars DC-4, ansåg Igor Sikorsky slutligen.

★ **BEA BÖRjade** den 13 juli en reguljär fraktlinjé med helikopter (Bristol 171 Sycamore) mellan London och Birmingham. Tidigare har BEA uteslutande använt helikoptrar av amerikansk konstruktion (Westland-Sikorsky).

★ **FRANSKT DELTAGLIDFLYGPLAN.** Det franska deltaglidflygplanet SFECMAS 1301 har nu gjort ett trettiotal provflygningar sedan första flygningen i januari i år. Planet med nr 1301 är helt i trä och utgör en modell för ett överljudsplan i metall som man räknar med kunna provflyga redan i höst och som har beteckningen 1402. Motorutrustningen skall bli en Atar 10-C med 2800 kg dragkraft. Man tror att planet främst är avsett för kontroll av robotar (guided missiles).

★ **BRAATHENS**, den norske skeppsredarens privata flygföretag, som troligen får räkna med att inte få sina koncessioner på Fjärran Östern förlängda av norska staten, producerade under 1952 drygt 31 miljoner passagerarkm (antalet flugna passagerare var 10.980) och drygt 5,5 milj. tonkm gods.

★ **SAUNDERS ROE PRINCESS**, världens största sjöflygplan, har nyligen gjort en långflygning över England, Irland och den franska kusten. Startvikten var 140 ton. Befälhavare var Geoffrey Tyson.

★ **SAAB ANNONSERAR** nu i utländsk fackpress att J 29 är klar för export. Det svenska flygbolaget har vidare distribuerat en reklam-broschyr i Japan om Saab 91B Safir, motsvarande den svenska Sk 50.

★ **FAI-KONFERENS.** Vid senaste FAI-konferensen i Haag deltog som svenska delegater trafikinspektör J. C. Karlsson, direktör Gösta Fraenckel och doktor N. Sundgren. För segelflyget fattades en del viktiga beslut. Det ansågs bl. a. att antalet tävlande vid segelflyg-

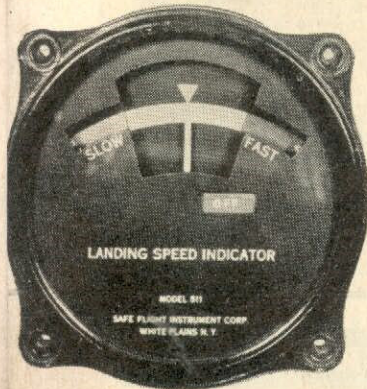
VM i Spanien varit för stort och därför bestämdes att arrangör av VM har rätt — och bör — reducera antalet deltagare till 40. Vidare beslöts att följande grenar skall vara obligatoriska vid VM: a) Fri sträckflygning (valfritt i förening med höjdflygning) samt b) hastighetsflygning till av tävlingsledning angivet mål eller till av tävlingsledningen angivet mål och åter till startplatsen. Vidare får arrangör införa följande valfria grenar: a) Sträckflygning till av tävlingsledning angivet mål (bonus för målflygning får uppgå till högst 10 % samt b) hastighetsflygning på 100 km triangelbana.

Den praxis som utvecklats vid tidigare VM, nämligen att en rådgivande kommitté av nationseledarna bildas vid tävlingen, till vilken kommitté tävlingsledningen kan hänskjuta viktigare frågor, ansågs vara lämplig och antogs därför såsom en regel för kommande VM. England och Frankrike var de enda sökande (!) till VM 1954. Med fem röster mot fyra valdes England till arrangör av dessa tävlingar.

Angående bestämmelser för internationella segelflygmärken beslöts att även distansflygningarna för diamanterna skall få utföras på bruten bana såsom alternativ till rakbaneflygning.

★ LANDNINGSTRUMENT.

Ett nytt instrument avsett främst för start och landning har konstruerats av Safe Flight Instrument Corp. i New York. Instrumentet ger direkt anvisning om rätt hastighet och kan monteras in i vilket flygplan som helst. Förutsättningen är endast att instrumentet justeras efter planets prestanda. Som framgår av bilden visar instrumentet direkt om landningsrespektive stighastigheten är för låg eller för hög utan att piloten behöver omräkna värdena. Det gäller för honom endast att hålla visaren i mitten. Hur betydelsefullt det är att hålla rätt landningshastighet främst när det gäller tunga moderna flygplan (och givetvis främst under dåliga väderleksförhållanden) framgår bäst av att exempelvis en B-47 som i "planén" håller 10 knops för hög fart behöver en landningssträcka som är drygt 500 meter längre än om planeshastigheten är korrekt.



Inom den flygmedicinska kommittén utträttades en hel del arbete. Sekreterare i denna kommitté samt dess drivande kraft var den svenske delegaten doktor Nils Sundgren.

Följande nya medlemmar invaldes i FAI, vissa dock endast under förutsättning att ansökningshandlingarna kompletterades: Island, Ecuador, Rhodesia, Libanon och Guatemala.

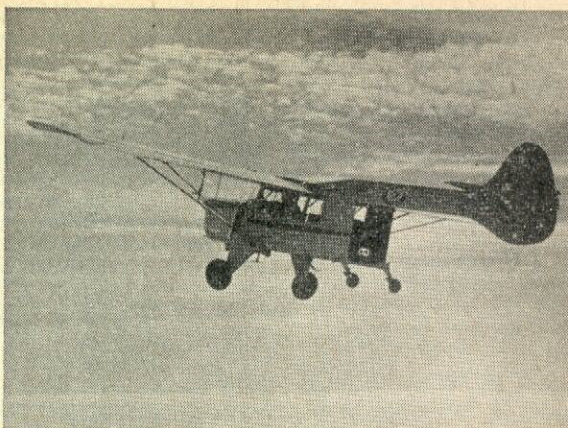
★ SEGELFLYG-VM 1954 genomföres på Camp Hill, Derbyshire, där nationella tävlingar nu genomförs 7 gånger. Tävlingen kommer att få mindre omfattning och genomföras under enklare förhållanden än de tidigare VM-tävlingarna i Madrid och Örebro. Deltagareantalet kommer att inskränkas till 40 och till högst 25 i varje klass (en- eller flersitsiga). Endast vinststartar kommer att tillåtas. Detta anses inte erbjuda några större svårigheter genom att 6-7 km långa hang finnas.

Flygningarna kommer huvudsakligen att genomföras på triangelbana eller såsom fram- och återflygning. Detta för att reducera kostnaderna. Några kontrollsvårigheter vid vändpunkterna förutses icke, då denna kontroll vid tidigare tävlingar fungerat oklanderligt.

Samtliga deltagare kommer att förläggas i karavaner på tävlingsplatsen. Enkelt men trevligt. En anmälningsavgift, täckande kostnaderna för kost och logi avses uttagas. Den kommer att uppgå till 20 pund för förare samt 10 pund för medhjälpare.

Flygplan och transportmedel kan i viss utsträckning utlånas till tävlande, vilken då har att betala försäkringskostnad.

I samband med tävlingarna genomföres en OSTIV-konferens i Buxton ca 20 km från tävlingsplatsen.



★ AUSTER AMBULANCE/FREIGHTER heter denna version av det populära engelska småflygplanet med helt avtagbar bakkropp. Planet har en 180 hk Cirrus Bombardier 702 motor och fast Fairey metallpropeller. Planet har beställts av brittiska armén och går under den officiella beteckningen Auster Mk 5.



★ DEN NYA SABRE, North American F-86-H, har nyligen provflugits och ser ut på det här sättet.

NYTT FRÅN KSAK

Redaktör G. H. Derantz



★ GRUPPCHEFSMÖTE PÅ ÄLLEBERG. Ett trettiotal klubbrepresentanter träffades på Älleberg 4-5 juli för att dryfta erfarenheter av segelflygverksamheten och för att få del av förekommande nyheter.

Rektor Henry Jarild och konsulent Kurt Lehsmann redogjorde för de nya statsanslagsbestämmelser, som SFM tillämpar från 1 juli, kapten Reinhold von Essen orienterade deltagarna om syrgasutrustning och annan flygsäkerhetsmateriel, chefsinstruktör Bengt Bergman föredrog varnande exempel ur haveristatistiken och ur rapporterna från de tekniska inspektionerna vid flygklubbarna och dr Walther Bischof visade film från Åre-expeditionen i påskas samt berättade om expeditionens vetenskapliga betydelse.

KSAK:s generalsekreterare över-

ste Harald Enell tog farväl av gruppcheferna och önskade dem framgång i sitt fortsatta arbete. Det var överste Enells sista gruppchefsmöte, innan han vid årsskiftet drar sig tillbaka.

★ NY TEKNISK INSTRUKTÖR. Ingenjör Ivar Jansson vid Kungl. Flygförvaltningen, som under många år har biträtt KSAK i tekniska segelflygfrågor, har på grund av bristande tid av sagt sig uppdraget. Han efterträdes av ingenjören vid KFF Lars Boström.

★ SIK PÅ ÄLLEBERG. Till den segelflyginstruktörskurs som pågår på Älleberg under tiden 9-29 augusti har antagits följande elever:

Jan Ahlström, Norrköping, Lennart Andersson, Mölndal, Sven-Åke Axelsson, Karlstad, Pär Seve Bergkvist, Kristianstad, Karl-Henrik

Bittnér, Hågersten, Curt Börjesson, Västerås, Stig Christiansson, Orsa, Ingemar Falkstadh, Källinge, Stellan Karlsson, Örslösa, Ernst Arvid Persson, Linköping, Stig Rydberg, Karlskoga, Sten Åke Svensson, Luleå, och Lennart Thorngren, Uppsala.

★ DE INTERNATIONELLA MODELFLYGREGLERNA blev inte klara vid Haag-kongressen den 14-22 maj. De nordiska ländernas representanter försökte vid decemberkonferensen i Paris att sätta stopp för klämingrandet på reglerna. Några skandinaver fanns emellertid inte med bland dussinet delegater i Haag och nu skall reglerna redigeras om från grunden.

De nya reglerna kommer att bestå av fyra huvuddelar: I. Definitioner. Klassbestämmelser och data. Startregler. II. Licensbestämmelser. III. Allmänna tävlingsregler och särskilda regler för VM. IV. Rekordbestämmelser.

Antalet modellflygrekord som noteras av FAI begränsas i fortsättningen till 30.

På tyskt förslag beslöts, att täv-

lingar får starta tidigast en timme efter solens uppgång och skall vara avslutade senast en timme före solens nedgång.

★ **RADIOSTYRT MODELLFLYG.** I skrivelse till Kungl. Telegrafstyrelsen av den 2 december 1952 begärde KSAK att Kungl. Telegrafstyrelsen måtte medgiva innehav och nyttjande av radioanläggningar för fjärrkontroll av modellflygplan m. m. även för personer vilka inte inneha amatörsändarelicens.

Styrelsen har nu beslutat i enlighet med KSAK-förslaget och följande regler kommer att gälla:

1. Radioanläggningen får användas endast för fjärrkontroll av modellflygplan, -bilar, -båtar o. dyl. Den får icke nyttjas för sändande av några som helst meddelanden.

2. För sändarens tekniska utförande skall gälla: Frekvensband 26960—27280 kp/s. Tillförd anmoder-effekt max. 5 W. Sändningsklass A 1 och A 2.

3. Sändare och mottagare skola vara så konstruerade, att harmoniska svängningar eller parasit-svängningar icke utstrålas med sådan styrka, att störningar därav förorsakas i för annan trafik avsedd mottagare, inställd på frekvens utanför ovanstående frekvens-band.

4. Tillståndshavaren skall ha tillgång till anordning för uppmätning av använd frekvens med sådan noggrannhet, att kontroll kan göras

av att sändare och mottagare (om denna sistnämnda exempelvis är sv pendelkopplad typ) arbeta inom ovanstående frekvensband.

5. Tillståndshavaren skall utan anspråk på gottgörelse ställa sig till efterrättelse i tillämpliga delar föreskrifterna i den internationella telekonventionen med tillhörande radioreglementen ävensom de föreskrifter angående anläggningens tekniska utförande, frekvens m. m., som kunna komma att utfärdas.

6. Telegrafstyrelsens ombud skall äga att när som helst å anläggningen utföra de prov, som kunna befinnas behövliga.

7. Tillståndshavaren skall vara underkastad den avgiftsskyldighet, som kan komma att fastställas, samt de ytterligare villkor och bestämmelser, som telegrafstyrelsen kan komma att meddela.

8. Det åligger tillståndshavaren att anmäla adressförändring till Kungl. Telegrafstyrelsens Radiobyrå, Stockholm 16.

9. Detta tillstånd får icke över-lätas.

Tillståndet, som tills vidare är avgiftsfritt, kommer endast att lämnas till svensk medborgare, som fyllt 16 år.

★ **TEMPO-TÄVLINGEN.** 1953 års Tempotävling kommer att ingå i Stockholms stads jubileumsfirande.

Finalen, till vilken deltagare från varje län bjudes på resa till Stockholm, går den 22—23 augusti. På

lördagen genomförs två av tävlingsmomenten på Tekniska Museet. Det blir dels en "skönhetstävling" dels en byggtävling som är hemligstämplad tills deltagarna samlats.

På söndagen genomförs tävlingsmomentet på Gärdet med de modeller som tidigare deltagit i byggtävlingen på Tekniska Museet.

En man i varje län har utsetts att förrätta uttagningen av en länsrepresentant. Denne är personligen ansvarig för att en lämplig man från länet kommer med på finalen.

Deltagandet i Tempotävlingen bör betraktas som ett premium för en av länets duktigaste och mest lovande modellflygare. Det är donators och KSAK:s önskemål att man i första hand försöker uttaga någon som inte tidigare deltagit i någon offentlig KSAK-tävling.

Tävlingen går med Tempomodellen efter svenska reglerna. Erforderligt antal Temporitningar kan kostnadsfritt erhållas från KSAK.

Anmälan måste vara KSAK tillhanda absolut senast den 3 augusti.

Uttagningskommittéer:

- A Fabrikör Tyko Stark, Lillsjö-näsvägen 15, Bromma
- B Herr Bengt Karädbro, Drottningdal, Roslagsbro
- C Ing. Ulf Christensson, St. Persgatan 38 A, Uppsala
- D Herr Rune Wahlund, Järnvägsgatan 24 A, Nyköping
- E Intendent Jonas Naucelér, Sandbergsgatan 2, Norrköping

- F Ing. Ivar Möller, Hembygds-gatan 8, Nässjö
- G Herr Sven Adolfson, Rydet, Vederslöv
- H Herr Evert Söderkvist, Box 507, Kalmar 2
- I Herr Lars-Olov Wallin, Pol-hemsgatan 6, Visby
- K Herr Lennart Gustavsson, Box 542, Kallinge
- L Herr Bertil Johansson, Vanki-vavägen 13 A, Hässleholm
- M Herr Terje Larsson, Roskilde-vägen 31 A, Malmö
- N Fotograf Bertil Dahlqvist, Sta-tionsgatan 5, Laholm
- O Herr Karl-Eskil Falk, Vida-blicksgatan 7, Göteborg S
- P Herr Nisse Holmström, Stall-backavägen 14, Trollhättan
- R Herr Alf Svensson, Hotell Läcké, Lidköping
- S Kand. Bengt Johansson, Läng-gatan 63, Karlstad
- T Herr Per-Olov Karlsson, Göt-gatan 8, Örebro
- U Herr Gustav Lundgren, Box 472, Norberg
- W Herr Ingvar Larsson, Box 1063 a, Säter
- X Herr Sigurd Persson, Fack 25, Hä
- Y Herr Helge Wannberg, Box 238, Sundåsen
- Z Herr Sven-Åke Svensson, Re-gementsgatan 53, Östersund
- AC Herr Tore Hammarlund, Ö. Järnvägsgatan 7 I, Vännäs
- BD Slöjdlärare Allan Lindström, Köpmangatan 5, Kiruna C

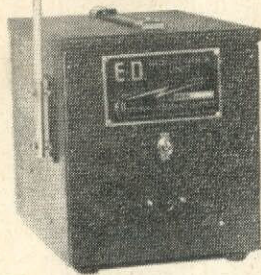
ED

RADIOKONTROLLAGGREGAT

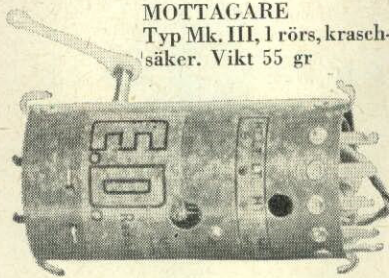
FÖR MODELLFLYG . BÅTAR . BILAR

Kungl. Telegrafstyrelsen har nu medgivit innehav och nyttjande av radioanläggningar för fjärrkontroll av modellflygplan, -båtar och -bilar även för personer utan amatörsändarelicens

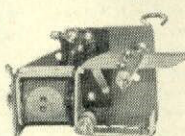
SÄNDARE
Typ Mk. III, 1 rörs
med upp till 4 watts
effekt



MOTTAGARE
Typ Mk. III, 1 rörs, krasch-säker. Vikt 55 gr



RODERMEKANISM
Självneutraliserande, be-stående av magnetpole och tvåarmad rotor med strömbesparande kon-takt. Vikt 22 gr



E. D. Radiokontroll-aggregat . Prislista

E. D. Mk III "Miniature" (sända-re, mottagare och rodermekanism)
Kr 195:—

E. D. "Boomerang" (sändare, mot-tagare och rodermekanism) färdig-kopplad, klar för batterianslutning
Kr 210:—

E. D. Mk. II "Modulerad", 3 hårda rör (sändare, mottagare och roder-mekanism) Kr 268:—

E. D. Mk. IV 3 kanaler (sändare, kontrollbox och mottagare)
Kr 360:—

B. BECKMAN & CO AB

Jakobsgatan 24, Stockholm.

Tel. 20 13 66, 21 12 34

ED

ELECTRONIC DEVELOPMENTS (SURREY) LTD

diset i Himalaja. De har nog inte riktigt förstått honom . . .

Nu har radarjaktstridsledaren börjat leda förbandet och divisionschefen manövrerar efter dennes anvisningar. Genom skevservot — en servomotor, som utför skevningen — känns spaken lika lätt som i forna tiders Sparmann-jagare. Divisionen har nu planat ut på 9.500 m höjd och närmar sig sitt byte med stridsfart. Radarjaktledaren ger ständiga orienteringar och meddelar riktning och avstånd till fienden. Målspaningen skärps till det yttersta och varje förare känner en liten ilning av spänning. Plötsligt kommer från andre gruppchefen: "Fienden kl. 1/2 12, under". I samma ögonblick ser divisionschefen målet. Ännu är fienden inte större än prickar, men det förhållandet ändras snabbt. Divisionschefen räknar fienden och gör upp anfallsplaner. Jägarkurva åt vänster, efter första anfallet flyger första gruppen ut åt vänster och andra gruppen åt höger. Därefter växelvis anfall från båda håll. Han ger sin kortfattade order på radio. Därpå är det dags att börja insvängningen mot fienden.

Nu sker allt mycket snabbt. Divisionschefen svänger in mot den närmaste fiendliga gruppen, efter några sekunder har han ett fiendeflygplan i siktet och trycker in avtryckaren. Under verkliga förhållanden skulle hans automatvapen ha talat sitt avgörande språk, men nu sätts i stället hans registreringskamera igång. Efter framkallning av filmen fastställes huruvida det fiendliga flygplanet blivit nedskjutet eller ej.

Efter fyra sekunders eldgivning måste han tänka på reträtten. Han flyger under fienden och svänger under dykning åt vänster. Genom denna manöver kan inte fienden beskjuta honom under utflygningen. Hans fartöverlägsenhet är förkrossande, fienden har ingen chans.

Divisionschefen håller inne nästa anfall för att se hur andra gruppen

sköter sig och för att ge den egna gruppen tid till återsamling. Andre gruppchefen svänger i enlighet med givna order åt höger. Dennes rotetvåa väntar emellertid litet för länge med svängen och skulle alltså ha kunnat träffas av ströskott från fienden. Det måste jag komma ihåg att framhålla efter landningen, tänker divisionschefen och går in i nästa anfall. Han känner då en darrning i sidroderpedalerna — en blick på hastighetsmätaren säger honom att darrningen förorsakats av att han flyger på det s. k. "M kriter" en fart då luftströmningen kring flygplanet på vissa punkter uppnår ljudhastighet.

Han minskar gaspådraget något för att kunna manövrera bättre och hugger in på nästa fiende. Den luftiga dansen fortgår i ytterligare några minuter och därefter kommer order från stridsledningen, att jaktdivisionen skall återgå till basen. Återsamlingen sker snabbt och divisionschefen erhåller en hemflygningskurs av radarjaktledaren.

Divisionschefen har fått några lugna minuter innan förbandet skall göra molgenomgång nedåt. Utan att släppa efter på målspaningen — en fiende kan dyka upp oväntat — kastar han några blickar på sitt förband. Det är ganska egendomligt, reflekterar han, att "Tunnorna", som faktiskt ser ganska klumpiga ut på marken så radikalt ändrar utseende, då de kommit upp i sitt rätta element. På marken vaggas de fram som feta ankor och i luften, då landstället tagits in, är de smäckra som tornsvalor.

Molnöversidan ser ut som ett golv av mjuk och luddig bomull. Divisionschefen dyker in i molnen följd av den övriga divisionen. Flygplanen ligger lika stadigt i planén som i stigningen. "Tunnan" går liksom på räls. Nu ljusnar det ånyo i divisionschefens kabin och i nästa ögonblick återser han moder jord. Han ökar farten och övergår till planflykt. I början tyckte han nog, att "Tunnan" var sensationellt snabb, men människan anpassar sig förvånansvärt hastigt. Det har blivit rutin att flyga med far-

ter över 1.000 km/t. Han kan knappast förstå, att han en gång i tiden hade tålmod, att flyga de gamla J 8:orna (Gloster Gladiator), som "stänkade fram" med 250 km/tim.

Fältet siktas snett framför divisionen och landningsmanövern påbörjas. Först gäller det att få ner farten. Divisionschefen faller ut ur formeringen. Luftbromsarna faller ut i flygplanet och farten minskar. Så är man framme vid flygfältet och flygplan efter flygplan bryter ut ur formeringen. Luftbromsarna tas in och bromsningen övertas av klaffarna, som fälls ut ungefär till hälften. Sista insvängningen påbörjas och då är det tid att ta ut landstället. Detta sker genom att trycka in en knapp. Flygplanet vibrerar litet och så tänds de gröna lampor, som markerar att stället är ute.

Divisionschefen riktar in sig på rullbanan och faller ut klaffarna helt. Han trimmar flygplanet baktungt, vilket sker med en elektrisk motor. Landningsmanövern är lätt med de moderna noshjulsförsedda flygplanen. Efter en nästan omärklig sättningsrullar flygplanet på banan. För att inte i onödan slita på bromsar och gummidäck, höjer divisionschefen nosen på sitt flygplan. Genom att "Tunnan" på så sätt ökar sin frontyta, erhålles s. k. aerodynamisk bromsning. Efter några hundra meter orkar inte luftströmmen hålla nosen uppe utan flygplanet sjunker ned på noshjulet igen.

Divisionschefen styr med hjälp av noshjulsstyrningen — en särskild liten handspak — sitt flygplan in i skydd, där tankning och laddning skall ske. Medan mekanikerna gör flygplanen i ordning för förnyat företag skall han ha genomgått med sin flygstyrka och därefter lämna rapport till vakthavande officeren.

Under tiden har en annan division rullat ut i högsta beredskap och andra förare lyssnar nu till underhållningsprogram eller orienteringar om fienden. Radarantennerna fortsätter att snurra och lfc-personalen följer outröttligt luftlägets växlingar. Eskaderövningen fortsätter.

KALLA KRIGETS FLYG

av HANS G. ANDERSSON

Aftonbladet skriver:

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 skriver:

...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...

Beställ i bokhandeln eller direkt från förlaget på vidstående kupong

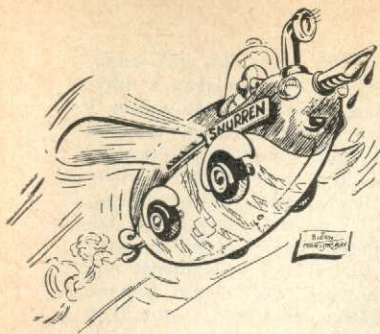
PRIS 8:50

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



GENOM VÅ

NYA ÄLLEBERGSBADET INVIGT

Rötmånadsnummer

Ungefär lika säkert som amen i kyrkan kommer varje år under de varmaste månaderna de mest häpnadsväckande rapporter om havs- och insjövidunder, kobenta fölungar och kalvar med ett flertal huvuden m. m. När man läser om sådant erfar man en känsla av tillfredsställelse att ha fått förmånen att arbeta inom ett område där sakliga och vetenskapliga förutsättningar utgör grundvalen. Vi tackar våra läsare för att de uppskattar denna saklighet och hoppas att vi även i fortsättningen skall åtnjuta läsarnas fulla förtroende när det gäller vårt bedömande av det nyhetsmaterial med vilket denna tidning arbetar. Red.

Landa i blindo ny giv på Bulltofta

Färdigställandet av den skånska storflygplatsen i närheten av Lund, på gränsen till dess förstad Malmö, pågår i snabb takt. I samband därmed installeras även det nya svenska blindlandningssystemet BLA 600 (Blind Landing Aid. Nummer 600 är ett apropå till Stockholms 701-årsjubileum). På bilden en av de sinnrika och lättbegripliga anvisningarna i terrängen i södra Götaland.



Om det varit härligt tidigare att vistas på Alleberg — segelflygskolan i Västergötland ni vet — så är det ett paradiset där nere när det länge efterlängtrade badet blivit verklighet.

På bilden ser vi en av de mera välformade kvinnliga segelflygfanserna samt flyginstruktören "Klevas" på beachen till den nyanlagda poolen. Träpvålen som fotografen skickligt utnyttjat såsom balansstaffage i bilden är ett nyligen avhugget propellerämne som säkerligen har många luftiga varv ogjorda.

Såsom orientering för dem som kanske inte känner igen miljön kan nämnas att Mösseberg skymtar i bakgrunden samt att Stora Hotellet finns bakom udden som vanligt. Lördagar utsträckt servering.



Visste Ni...

... att man för att bli fullt lycklig — i varje fall under en värmebölja — bör nollställa hjärnan redan vid morgonkaffet.

... att kolbristen i England gjort det svårt att värma upp rummen till vintemperatur.

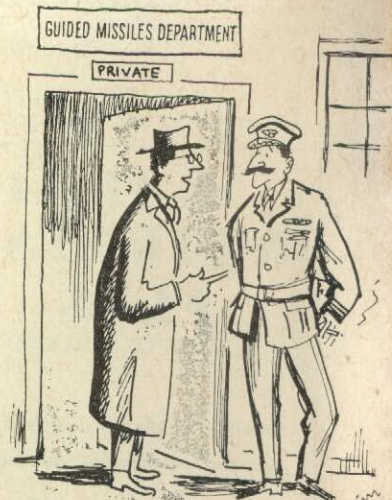
... att Looping är världens största — och enda — svenskspråkiga flygtidning i Skandinavien

... att det sämsta väder en flygare kan råka ut för är när han inte ens kan landa i Paris

... att om ni går upp tidigare än er granne, arbetar hårdare än han och går och lägger er senare än han, så kommer ni inte bara att lämna mer pengar efter er, utan ni kommer även att lämna dem efter er tidigare än han

... att det senaste i fråga om turistflyget är införandet av 15-sitsiga toaletter.

ENGELSKA SPRÅKLÅDAN



"Well, I'm working on a rocket now which goes up to 30,000 ft., shoots down the enemy, comes back to base, reports to debriefing room, and then shoots a line about itself in the mess."

(De Havilland Gazette)

Intre

För att n i luften, ha skolflygplan beteckning

Planet är vackert sit eleven i de ren plats o samma.

Planet h

TERMIKBLÅ

något anvär under efter Stig 1—1½ heten. Svar

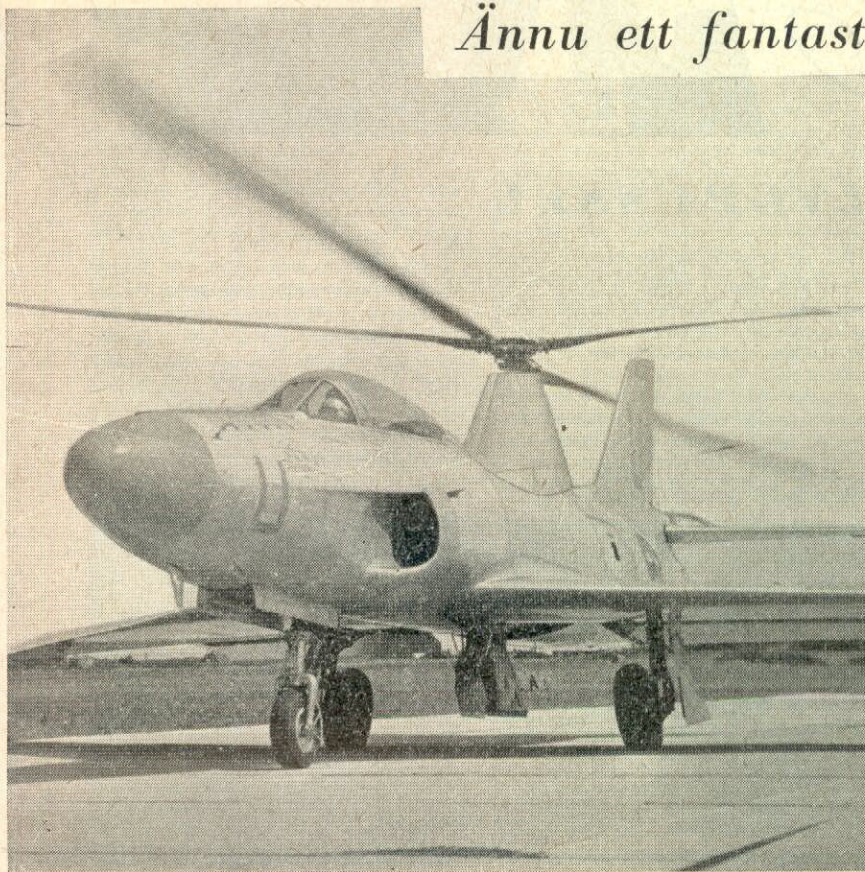
VINGGLIDN

Vana vingg står till Ed rande glidn det är för se

VÄRMEBÖLJAN

Ännu ett fantastiskt SAAB-projekt

LUNSEEN



Som den första tidning i världen kan denna tidning meddela att Saab håller på med ett projekt som torde slå alla tidigare julikonstruktioner i såväl originalitet som — hoppas man — i effektivitet.

Projektet, som går under täcknamnet Lunseen, är ett heliplan avsett för ortsförsvaret och beräknas få de mest våldsamma konsekvenser för vårt försvar. Planet är givetvis reardrivet och består — såsom framgår av den för publicering av försvarsstaben icke godkända bilden — av en rotorpåbyggnad av Saab 32, vilket gör att en enorm stigningsförmåga troligen erhålles. Provflygningarna har redan påbörjats men försiggår mestadels nattetid på grund av projektets enastående sekretess.

Copyright: Denna tidning.

Intressant skolflygplan för mellanklasserna

För att möta de alltmer ökade kraven på hyfsat uppförande i luften, har luftfartsstyrelsen beslutat införande av en ny skolflygplantyp — avsedd främst för mellanklasserna — med beteckningen P. V. Tiger Swallow Mk 7½ "Gefyr".

Planet är som sig bör tvåsitsigt. Sommartid när vädret är vackert sitter läraren i den öppna kabinen baktill och eleven i den täckta framtill. Vid dåligt väder byter läraren plats och tvingar då automatiskt eleven att göra det samma.

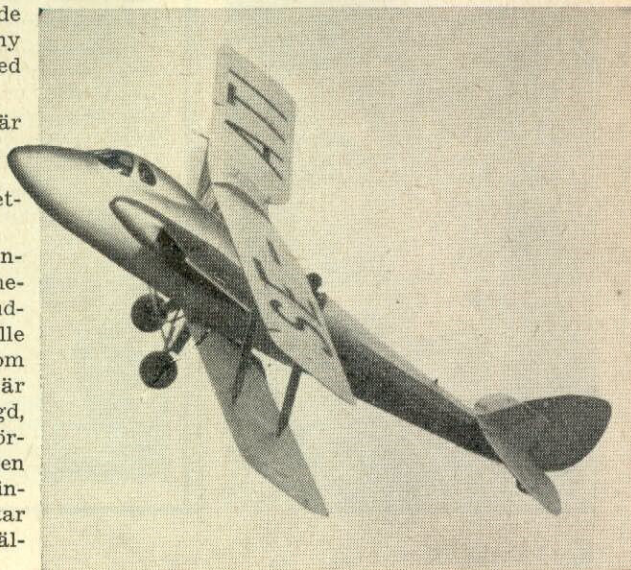
Planet har mycket goda prestanda och kan under gynnsamma omständigheter genombryta ljudbanken om så skulle anses önskvärt. Som framgår av bilden är propellern inbyggd, vilket också är förhållandet med den nya vindriktningsindikatorn, som arbetar efter den gamla välkända tumregeln.

TERMIKBLÅSA

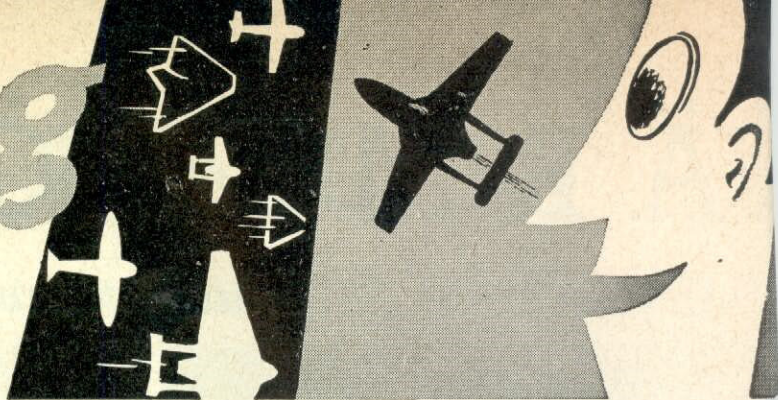
något använd men i gott skick uthyres under eftersäsongen. Låg timkostnad. Stig 1—1½ m/sek. Bra fall finns i närheten. Svar till "Svävande uppgifter".

VINGGLIDNING UTFÖRES

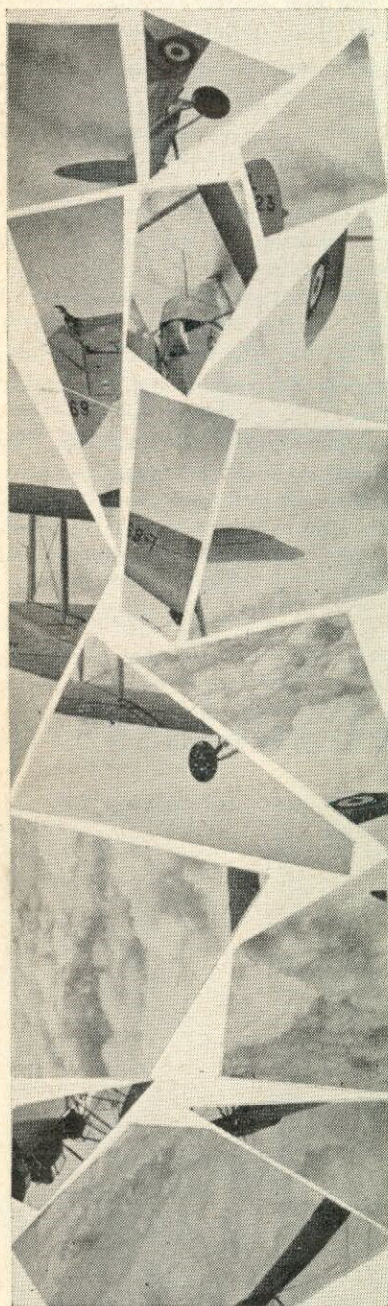
Vana vingglidare med nya certifikat står till Eder tjänst med höjdreducerande glidningar. Kontakta oss innan det är för sent. **ABSvensk Vingglidning.**



Loopings Junior



LOOPINGS FLYGPUSSEL



Här har vi en ny uppgift för typpusslarna. Plocka ihop bitarna i pusslet till en bild av ett känt sport- och skolflygplan, klistra upp bitarna på kartong eller styvt papper och sänd in dem till "Loopings flygpussel 8/53", Box 3063, Stockholm 3, senast den 15 aug. 1953.

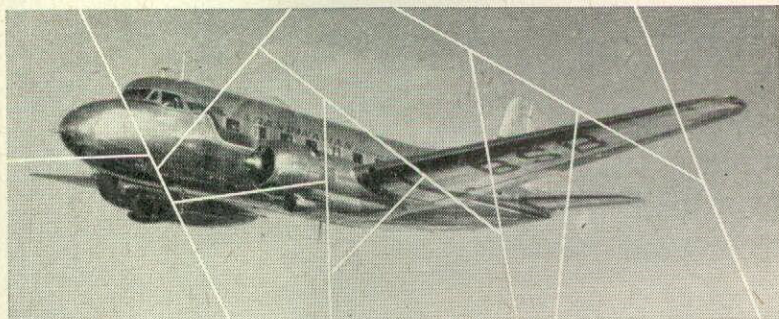
Ange på bilden vilken flygplantyp den föreställer samt skriv tydligt namn och adress. Lösning och en ny tävlingsuppgift kommer i nästa nr av Looping, där även pristagarnas namn publiceras. Först öppnade rätta lösning belönas

med en bok "Ett år i luften, Flygets årsbok 1953" (pris 15 kr). Andra och tredje pris utgöres av boken "Kalla krigets flyg" (pris 8:50).

Förra månadens pussel blev *Saab Scandia*. Rätta lösningen syns på bilden nedan. Mängder av lösningar — därav många förslag på DC-3 — har inkommit och pristagare blev:

1:a pris, "Ett år i luften, flygets årsbok 1953", Vol. 50 Mann, FÖFS F 2, Viggbyholm, 2:a-3:e pris, "Kalla krigets flyg", Jan-Ivar Anderson, Månstigen 9, Spånga och Claes Hallgren, S:t Göransgatan 4 A, Uppsala.

Priserna kommer med posten.



FIN COME BACK AV KALLE HÄGGLUND

Norrländska mästerskapen i modellflyg har anordnats av Östersunds Flygklubb på flygfältet i Ope. Jämtlänningarna dominerade och vann fyra av de fem klasserna och hemförde dessutom lagsgern.

Anmälningslistan upptog 49 startande från de tre jämtlandsklubbarna Östersunds FK, Österåsens MFK, Hüggenäs, och Thermic Cruisers, Strömsund, samt från Norra Ångermanlands FK. Däremot saknades oväntat västerbotningarna.

Tävlingen genomfördes i ett ganska tråkigt men rättvist väder. Det blåste snålt och då och då regnade det. Arrangemangen sköttes hyggligt av östersundsklubben trots ett minimum av funktionärer. I S-klasserna tävlade man med 50 meters lina och tre minuters max-tid.

Österåsens 24-åriga Kalle Hägglund, som för några år sedan räknades som Norrlands bästa S-flygare, gjorde en fin come back efter flera års bortovaro från modellflyget och han blev dubbelsegrare genom att vinna såväl S2 som F. I dieselklassen fick man f. ö. vara med om en

oerhört jämn uppgörelse mellan Hägglund och tvåan Sven Åke Svensson, Östersund, på samma tid och ångermanlänningen Thomas Hesselman bara sekunden efter.

Tävlingarnas överraskning var den unge östersundaren Carl Göran Sundstedt, som vann S1 efter tre jämna och fina flygningar. Han slog fjolårsmästaren Nisse Nässén med fyra sekunder. Nässén var förhandstippad som segrare i flera klasser men fick nöja sig med två andra- och en femteplacering.

Tillsammans med S-klasserna blev G2 resultatmässigt bäst och segrare Sven Åke Svensson nådde hela 535 sekunder, vilket var bra allrahelst med tanke på vädret. Också tvåan Gösta Cassman och trean Stig Lewin nådde goda tider. I G1 slutligen fick Ångermanland sin enda seger genom Gösta Cassman, som nådde drygt två min. i genomsnitt.

GN

Resultat:

S 1: 1) Carl Göran Sundstedt, Östersund, 390 sek.; 2) Nisse Nässén, d.o., 386; 3) Gösta Nilsson, Österås, 263.

"WILDCAT II"

Månadens tävtingsmodell konstruerad av
Charles Moberg. Ritningar på sid. 22—23

Wildcat II är en direkt utveckling av Wildcat I som byggdes i maj 1952, och eftersom den förra modellen hade mycket goda prestanda beslut jag att bygga vidare på samma modell obetydligt modifierad, för att om möjligt få en ännu bättre, och här får nu de intresserade ritning till den senaste Vildkatten!

För den skicklige byggaren-flygaren är det ingen svårighet att komma upp och över 4½ min-strecket, om man bara kan hålla tomvikten nere på ett gynnsamt plan d. v. s. 95—100 gram, och det kan man utan svårighet om förstklassig och utvald balsa användes. 4 st. longeronger skall t. ex. väga 6—8 gram nerputsade och avkonade ut i stjärten. Men varför inte kasta oss in bland limflaskor och knappnålar omedelbart? Under förutsättning att kroppen upprättats i full skala. All material är balsa där annat ej angivits.

VINGEN väger 31 gram fullt färdig lackad 4 gånger med tunn zaponlack, den vikten bör vi klara utan några gråa hår. Här är receptet: Tillverka en exakt plywoodmall av sprygeln samt skär ut 36 spryglar ur ett putsat 1,5 mm balsaflak. Dessa uppträdes sedan på huvudbalken som hopfogats i mitten och limmas fast på tidigare utmärkta ställen, rakt och symmetriskt. När detta torkat spänner vi upp ena halvan på en plan bräda, medan vi låter den andra halvan peka uppåt.

Bakkantsuttag utskäres och bakkanten limmas fast, samtidigt som vi noga kontrollerar att profilen blir som den skall. Framkanten limmas fast och det hela får torka. Under tiden skäres uttagen för motsatta sidans bakkant ut. Plocka nu bort den "nästan färdiga" halvan från brädet och limma fast fram- och bakkant på den "mindre färdiga", som i stället nålats fast. Var nu vaksam på att mittenknäcken blir just, så att vinghalvorna inte får olika anfallsvinklar på något sätt! Skär ut ett par spetsutfyllnader ur 2 mm balsa samt limma fast dessa på sina platser.

Putsa noggrant, kontrollera att knäcken är

riktig, kläd sedan med japanpapper och spar ingen möda för att få en snygg klädsel.

KROPPEN ger när den läggs på vägen en visad vikt av 30 gram fullt komplett, och innan överbyggnad och gummiolja tyngt den bör vikten hålla sig vid 26 gram.

4 st. lika hårda longeronger tillskäres och putsas enl. ritn. Bygg sedan först upp en sida och när den är klar, ännu en direkt på den första. Låt detta torka medan vi skär ut tvärlister för över- och undersida. Nåla sedan upp sidorna på den tjockaste delen av ovanprojektion och sätt in tvärlisterna samtidigt som kontroll sker med en vinkelhake att kroppen inte blir skev. Sätt sedan in tvärlister växelvis framåt—bakåt till nos resp. kraxinfästning.

Efter kraxinfästningen blir tvärlisterna klenare i dimension. Observera detta! Sätt in alla förstärkningar, putsa samt kläd med japanpapper. Limma därefter fast 2 st. balsaskivor, enl. ritn., som vingbygga tills modellen är intrimmad. Därefter göres överbyggnaden. Klädes med japanpapper och lackar 4 gånger.

STABILISATOR + FENOR väger på originalmodellen 9 g. Stabilisator byggs på samma sätt som en vinghalva, varför instruktioner här är överflödiga, se dock till att ventilgummit som håller fenorna är stadigt infästat samt håller en bredd på ungefär 2 mm.

Fenorna—lamellimnas runt en på förhand gjord mall. Listen skall vara väl genomblöt och ungefär 0,7×4 mm. Låt sedan denna väl torka innan den limmas samman med tunt lim. Bygg in den inre konstruktionen, samt putsa så att fenorna till slut har en tjocklek på 3 mm. Se till vid klädseln att fiberriktningen blir på samma håll, annars skevar de sig lätt. Lacka 3 gånger med tunn zap!

PROPELLERN är ritad och beräknad av Börje Börjesson och är mycket effektiv om den göres exakt som den skall. Bladen är relativt tunna 3—4 mm på 25 % av kordan på 60 % av radien. Max vältvning ligger på 25 %. Diametern 480 mm och stigning mellan 68—74 cm.

Vikt 10 gram. Avbalansera noga så inte bladen skevar!

NOSBLOCK med 2 mm axel lagrad i "Wentzels" kullager bör hålla en vikt av 12 gram. I stället för kopparrickor har jag använt en stump mässingsrör, som väl fastlödits på propelleraxeln och med sin innerända trycker emot kullagrets innerring. Kullagret i sin tur är fastlöst på röret som går genom nosblocket.

UNDERNOSBLOCKET har en 1,5 mm pianotråd väl fastlimmad i en 1,5 mm plywoodplatta och anordningen väger med ventilgummi på kroken 2 gram.

KRAXEN, till slut, är utförd på enklaste vis. I ett 8 mm duralrör (finnes i flygplan) genomstickes 2 st. 1,5 mm pianotrådar, genom på förhand mycket exakt borrarade 1,5 mm hål, vars inbördes avstånd är detsamma som avståndet mellan kraxhjulens centrumlinjer när dessa löper i varandra. I ena ändan på de 1,5 mm pianotrådarna sitter kraxhjul i förväg fastlödda. Ett bra sätt att få dem fullständigt raka på axeln är att borra ett 1,5 mm hål, rakt genom en plan bräda. Borea i förväg axeln i den del där hjulet skall sitta enl. ritn. Träd på hjulet på axeln samt stick ner axeln i hålet så att hjulet ligger plant mot brädan. Löd sedan. Vikt med lätthål och v-gummi 8,5 gram.

Nu skall modellen alltså vara klar! Kontrollera ännu en gång att inga skevheter finns samt att vingpetsarna har några graders skränkning. Fenorna skall visa högersvingar när stabben sitter rakt.

Att man har en motor av fin kvalitet är av största vikt. Likaså är det även av största vikt att den är av största vikt! Dock ej över 138 gram, annars blir kroppen för trång. Själv använder jag 137 gram motorvikt (inkl. g-olja) och det fungerar mycket bra, utan knaut vare sig här eller där. Antalet strängar är 14 och Dunlopsnodden har en dimension av 6,4×1 mm, men även Pirelli kan framgångsrikt användas i samma dimension.

Nu kommer vi emellertid till en ovanlig detalj, nämligen det konstiga sätt på vilket motorn skall uppläggas och tvinnas. Varje motor består av 1 st. 6-strängars och 1 st. 8-strängars knippe. Dessa skall tvinnas samman enligt följande: Sätt fast ändarna på ett dörrhandtag e. d., drag 6-strängars respektive 8-strängarsknippet 27 varv mot propellerens rotationsriktning vardera. Tvinna samman dem, sätt ena änden på kraxen och den andra i ett snöre och förfar på samma sätt med den andra motorn. Sätt i det hela "bakifrån" i kroppen. Om det är rätt dimension på snodden och rätt utfört, skall motorerna hänga väl sträckta mellan kroken. Maximala varvet ligger för en motor av 150 cm längd på 1170 men själv har jag aldrig använt mer än 1050, vilket i så fall ger en motortid på omkring 100 sek.

TRIMNING. Börja med att skrivbordstrimma. Anfallsvinkelskillnaden ligger på 5—6° TP på 35 % av kordan och stabben har en minusvinkel av 1° för att ge kroppen bästa glidvinkelsläge. Propelleraxeln är på originalet nedåtriktad 3° gentemot kroppens mittlinje. Högerriktningen är obetydlig, och man bör handskas mycket försiktigt med den!

Clidet skall vara lugnt och sakta i stora högercirklar. Motorflykten blir nog lyckligast om den i början går rakt upp (nästan åtminstone) i högerspiral för att senare plana ut i allt större svängar allt eftersom kraften avtar.

Om en ägare av "Wildcat II" har klarat av allt det här så är det lika bra att jag ger honom en lyckospark och önskar honom all framgång i den numera hårdnande konkurrensen på stortävlingar, ty han kommer i alla fall på den "bättre hälften" i prislistan.

I NORRLÄNSKA MÄSTERSKAPEN

S 2: 1) Kalle Hägglund, Österåsen, 401; 2) Ulf Abrahamsson, Östersund, 362; 3) Stig Lewin, d:o, 347.

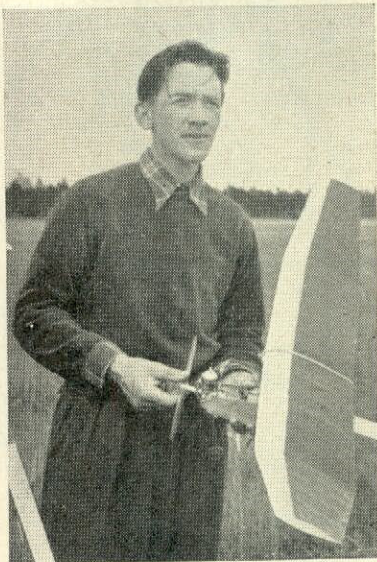
G 1: 1) Gösta Cassman, Norra Ångermanland, 372; 2) Nisse Nässén, Östersund, 254; 3) Erik Wallner, Norra Ångermanland, 177.

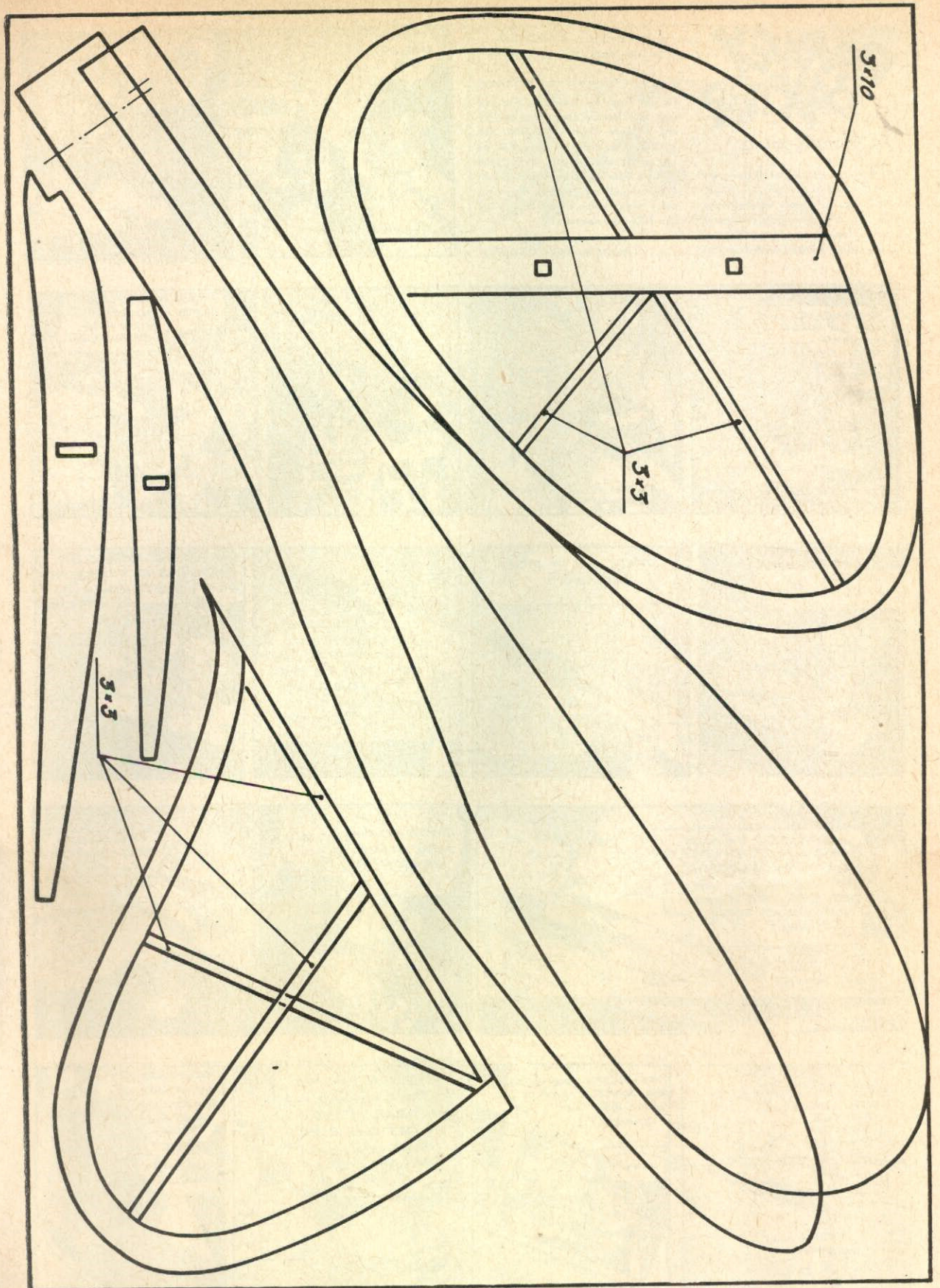
G 2: 1) Sven Åke Svensson, Östersund, 535; 2) Gösta Cassman, Norra Ångermanland, 449; 3) Stig Lewin, Östersund, 404.

F: 1) Kalle Hägglund, Österåsen, 278; 2) Sven Åke Svensson, Östersund, 278; 3) Thomas Hesselman, Norra Ångermanland, 277.

Lag: 1) Östersunds FK lag 1, 1149; 2) Östersunds FK, lag 2, 991; 3) Norra Ångermanlands FK, 887; 4) Österåsens MFK, 618; 5) Thermic Cruisers, Strömsund, 464.

Kalle Hägglund blev dubbelsegrare vid fin come back





Detaljritning till "Wildcat II" i skala 1:1

BARNEY BAKTER

Av FRANK MILLER

Efter ett haveri räddas Barney och Gus av infödingar på en Söderhavsö, 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. Han smyger sig ut före Barney en natt och sticker iväg med raket. Väl på väg upptäcker han till sin förfäran att den lilla infödingsflickan Mauki också smugit sig ombord. Uppståndelse råder både i raket och på den lilla söderhavsön.

Copyright: Bulls Pressstjänst





PROJEKT CASSIOPEIA

av Stau Fedder

RESUMÉ:

Fred Nicholson, f. d. amerikansk bombflygare under världskriget, får plöteligt 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 färlig 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 uppvakts Fred omedelbart av "Skuggan" och han 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 lindrig natur. I en tidning hittar de en notis om överfallet på tåget och finner att polisen är inkopplad. Fred flyttar så diskret som möjligt till en syster till doktor Dolan och hinner lagom ut innan polisen anländer. Det står snart klart att spionerna skuggar polisen och härigenom luktar sig till Freds uppehållsort.

Warren och Dolan glodde på varandra.

— Det sa du ingenting om, sade Warren.

— Tänkte inte på det. Men ni sa det faktiskt i telefon när jag nu tänker efter. Men antagligen har de inte tänkt så långt.

— Hm, nehej, harklade Warren, som gått fram till fönstret mot gatan och tittat efter. Titta ska ni få se.

Dolan och Fred tittade ut genom fönstret. Vid en lyktstolpe stod en man och väntade. På den andra trottoaren gick en annan man sakta framåt. Efter en stund vände han och gick tillbaka i sakta mak förbi huset. Då och då sneglade han uppåt huset. Mannen vid lyktstolpen tände en cigarr och drog sig över på andra sidan gatan. Av allt att döma utbytte de båda männen vissa synpunkter när de möttes. Det skedde dock på sådant sätt att man knappast kunde ta miste på att de utförde något slags bevakningsarbete.

— Jaha. Så var det alltså klippt. Nu sitter vi här som i en råttfälla. I varje fall mr Nicholson, som de i första hand vill åt. Just nu spelar det förresten mindre roll, för jag har

ännu inte fått kontakt med Bentley. Och utan att få kontakt med honom vet jag fortfarande inte vart ni är destinerad, mr Nicholson. Han vände sig till Dolan: — Tror du att Nicholson kan få stanna här i huset åtminstone över natten?

— Jag ska fråga min syster. Det lär väl förresten bli nödvändigt. Bäst vore väl om du stannade också.

Miss Dolan gick med på att hysa de bägge herrarna åtminstone ett dygn framåt. Dolan måste gå till polisen och förklara vissa saker som han inte kunnat förklara tidigare. Jimmy hade lyckligtvis undgått att konfronteras med kriminalen, men han gav Dolan vissa tips som kunde vara av värde för att få saken in på rätt bog hos polisen åtminstone.

— Okay, mr Nicholson, sade Warren. Vi slår oss väl ner i skydd av miss Dolans integritet och inväntar morgondagen och vad den månne bära i sitt sköte. Ni kan ju passa på att läka en bit av ryggen så ska jag försöka vila hjärnan ett slag. Och fundera ut ett sätt att skicka er härifrån innan de spränger huset i luften.

Det var alldeles tydligt att "andra sidan" nu var fast besluten att i första hand störa genomförandet av projekt "Cassiopeia" och helst också söka få reda på så mycket som möjligt om projektet. Av denna anledning ansåg sig nu Warren kunna räkna med att Fred Nicholson utgjorde ett ytterligt frestande objekt för "de andras" uppmärksamhet. De anade nu att han fanns i huset hos Miss Dolan och anade också att hans förflyttning möjligen kunde ge dem ett spår till den plats där rymdprojektets slutliga utformning skulle ske.

Fred Nicholson skulle därför komma att vara utsatt för påfrestande uppmärksamhet. Det gällde alltså att fortast möjligt få honom ut ur huset utan att det märktes. Dels också få honom transporterad till "Cassiope-

jas" huvudkvarter — var det nu befann sig.

Det var nödvändigt att snarast få kontakt med Bentley, vilken själv troligen var mer påpassad än någon sin och kanske redan måst gå helt under jorden. Förmodligen inbillade sig Bentley att Fred Nicholson redan befann sig på ort och ställe. Troligen skulle han inte förrän långt senare komma underfund med att Nicholson tvingats missa förflyttningen.

Freds dåliga rygg innebar ytterligare en svårighet. Han hade svårt att röra sig och måste dessutom skyddas för alltför stora påfrestningar. Helst borde han få tillfälle att ligga någon vecka i lugn och ro.

Warren sökte Bentley per telefon på vartenda tänkbart hotell i hela Los Angeles och utsträckte sin forskning till andra städer där han kunde tänkas befinna sig. Allt utan resultat. Enda chansen var nu att Bentley fått syn på notisen om tågöverfallet och satt detta i sammanhang med Nicholsons och Warrens resa. I så fall borde han redan under de närmaste timmarna söka komma i kontakt med Warren, men det var inte alls säkert att han drog den slutsatsen att Warren och Nicholson återvänt till Los Angeles.

Sent på kvällen ringde Dolan och meddelade att han fått kontakt med Bentley, som mycket riktigt läst om tågöverfallet och med sin mer än beundransvärda intuition lyckats leta sig fram till att Dolan möjligen kunde veta någonting. Eftersom miss Dolans hus redan var bevakat och "de andra" redan visste att Nicholson befann sig där, fanns det ingen anledning att hemlighålla detta i telefon trots att både Bentley och Dolan var övertygade om att deras samtal avlyssnades. Det var otänkbart att Bentley själv skulle kunna komma till miss Dolans hus. Inte heller kunde de träffa avtal om något sammanträffande. Bentley hade bara lovat "att återkomma", vilket naturligtvis föranledde att bevakningen både av doktor Dolans och hans systers hus ytterligare skärpts.

— Han tänker väl för tusan inte komma hit, sade Warren som tog emot samtalet från Dolan.

— Naturligtvis inte, svarade Dolan. Han ringer väl förmodligen.

— Och låter dom direkt veta vad vi tänker göra, anmärkte Warren syrligt och lade på luren. "De andra" hade förmodligen en hel stab av tele-



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

fonlyssnare och tekniker i arbete just nu.

Just som han lagt på luren ringde det på tamburdörren..

Den stackars oskyldiga miss Dolan, som vid det här laget började känna uppvaktningen och besöksfrekvensen en aning påfrestande gick för att öppna.

— Släpp inte in någon. Inte en käft, deklarerade Warren bestämt men föga artigt med tanke på att det var miss Dolans våning och de hennes gäster.

Warren höll sig i närheten när miss Dolan öppnade. Det var en arbetare från vattenverket, som påstod att han var utsänd för att leta efter en läcka i huset.

Miss Dolan verkade något osäker och Warren kom till undsättning.

— Här finns inga läckor, sade han. Försvinn!

— Jag har order från min chef, svarade mannen.

— Det tror jag säkert, svarade Warren. Men här är det jag jag som ger order för ögonblicket. Vi vill inte ha några som helst besök just nu. Försvinn sa jag!

Mannen därutånför såg snäll och beskedlig ut, men när Warren skulle slå igen dörren framför näsan på honom, satte mannen foten emellan.

— Vad fan tar ni er till, fräste Warren och färgen steg i ansiktet på honom. Måste vi kasta ut er.

Han slog upp dörren och tog ett grepp om livet på mannen, som emellertid parerade met ett elegant grepp, så elegant att Warren i nästa ögonblick låg på rygg ute i trappuppgången. Miss Dolan försökte skräckslagen hålla igen dörren när mannen trängde sig in, dock utan framgång.

Mannen slog igen dörren efter sig och steg in i tamburen. I nästa sekund var Warren på benen där utanför och bultade på dörren och öste ur sig meningar av sådan innebörd att miss Dolan höll sig för öronen.

Mannen från vattenverket log ett brett lende när Fred kom i andra ändan av tamburen med sin kapp i högsta hugg. Han slet av sig mössan och mustaschen.

Det var Bentley!

— Bevakningen är inte fullgod, log han. Även om man inte kan misstaga sig på den goda viljan.

Han vände sig till miss Dolan och bugade sig.

— Jag ber om ursäkt, miss Dolan. Mitt namn är Bentley och jag är ledsen att behöva bära mig åt så här, men det var verkligen nödvändigt. Jag skall förklara närmare sedan. Skulle ni vilja vara vänlig öppna för mr Warren. Det är nog bäst jag håller mig undan, för han verkar en aning aggressiv.

Miss Dolan öppnade försiktigt dörren och Warren slet i nästa sekund upp den och störtade in i tamburen med ett uttryck i ansiktet som ett

retat lejon. När han fick se Bentley tvärstannade han.

— Nä — för tusan det borde jag ha anat. Det var verkligen en skicklig maskering. Och vilka brottartalanger. Han gned sig i stussen. Förbannat hårda marmortrappor i de här moderna husen...!

Jag tror inte "de andra" har misstänkt någonting när jag gick in i huset, sade Bentley när de satt kring kaffebordet som miss Dolan dukat upp. Därför tror jag att jag kan ge mig iväg på samma sätt som jag kom hit. Däremot finns det naturligtvis ingen chans för er mr Nicholson att komma ut på vanligt sätt. Jag har emellertid rekognoscerat huset — jag ringde hos portvakten — och kommit underfund med, för det första att det går att komma upp på taket utan alltför stora besvär. Till och med ni mr Nicholson med er rygg bör kunna komma dit upp. För det andra är taket platt, vilket gör det möjligt att landa där med helikopter. Jag skall försöka arrangera det hela, men för att det skall gå i lås måste allting klaffa. Därför tar det en smula tid. Om ni inte får något annat meddelande, gör vi så här:

— I morgon bitti klockan fyra befinner ni er på taket mr Nicholson. Mr Warren hjälper er. Det kan tänkas att det finns någon sorts bevakning utanför dörren här. Den får du Jimmy klara. Tag de här tågsgasbomberna i värsta fall men akta er så ni inte faller i gråt själva. Klockan fyra precis landar en helikopter på taket här uppe. Ni kliver ombord omedelbart. Helikoptern för er ut till ett

PÄRMAR

för LOOPING

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

Till YNGVE NORRVIS FÖRLAG
Box 3063 — STOCKHOLM 3

Sänd pärm(ar) för Looping
å kr. 3:45 pr st + postförskotts-
avgift till

Namn

Bostad.....

Postadress

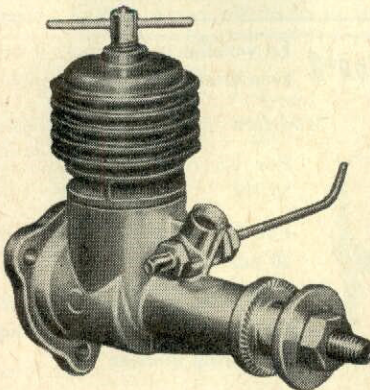
Pärm å kr 3:45 + porto

WEBRA KVALITETSMOTORER

EXPERTISEN ÄR ENIG NÄR DET GÄLLER WEBRA-MOTORERNA:

Ovanligt välbyggda och eleganta, motoreffekten i förhållande till vikten är över huvud taget oöverträffad. Motorerna är lättstartade och har jämn gång på varvtal 3.000 v/min. och uppåt. 2 månaders garanti mot fabriksfel. Trots alla fördelar otroligt prisbilliga!

SÖKER NI EN HÖCKLASSIC TÄVLINGSDIESEL — KÖP EN WEBRA!



WEBRA 1.48 cc. DIESEL.
Motoreffekt 0.18 hkr.
Cylindervolym 1.48 cc.
Cylinderdiameter 13 mm.
Slaglängd 11.5 mm.
Vikt 80 gr.
Varv pr minut 14.500 v/m.
WEBRA 1.48 cc. Pris kr 49:50

WEBRA 2.46 cc. DIESEL.
Motoreffekt 0.23 hkr.
Cylindervolym 2.46 cc.
Cylinderdiameter 14 mm.
Slaglängd 16 mm.
Vikt 100 gr.
Varv pr minut 11.500 v/m.
WEBRA 2.46 cc. Pris kr 53:50

Lämpligt bränsle för WEBRA-motorerna:
1/3 eter, 1/3 ricinolja, 1/3 varnolen

Portoavgiften tillkommer!

WENTZELS

APELBERGSGATAN 48
STOCKHOLM C

flygfält utanför stan, där ett flygplan står startberett. Ni går ombord på detta och landar sedermera på den plats där ni redan nu borde befinna er. Du Jimmy stannar kvar hos miss Dolan i ett par timmar och tar sedan en bil till polisstation nr 14, där du får vidare besked. Jag skall skicka hit ett par man i uniform, så du slipper skjuta dig fram till taxin.

Bentley vände sig mot miss Dolan:

— Jag beklagar ännu en gång att ni dragits in i detta, men tyvärr kan vi inte göra något åt det. Tack vare er tycks det som om vi skulle kunna föra det här projektet i land. När det hela är genomfört, skall ni få förklaring på mycket som vi nu inte kan mer än antyda. Och han tillade allvarligt: — Striden är hårdare än den varit tidigare. Jag skulle faktiskt önska att jag kunde lämna det här huset jag också med helikopter och göra er sällskap mr Nicholson.

Han drog undan gardinen en aning och tittade ut genom fönstret. På andra sidan gatan stod ytterligare två bilar. I bägge dessa satt två män i framsätet. Miss Dolans hus ansågs tydligen värt en omfattande uppmärksamhet.

— Jag tror uppriktigt sagt inte det går att komma härifrån utan kulhål i skinnet ens för en vattenverksjobbare, sade Bentley. Jag måste tydligen rekvirera poliseskort. De har tydligen fått reda på att jag kommit hit, för det förefaller otroligt att de hådat upp så mycket folk för er skull,

mr Nicholson. Detta inte sagt för att förringa er betydelse. Jag trodde det skulle gå utan uniformer. I och med att vi drar in polisen officiellt begriper motparten att projektet drar sig mot ett avgörande. Därmed kommer de att mobilisera alla resurser och trots alla försiktighetsmått har de naturligtvis en chans att spräcka hela den vackra tavlan. Tyvärr har inte hemliga polisen fått sådana spår ännu att den kan komma spionorganisationen in på livet. Att hugga några stycken av deras "skuggor" är tämligen betydelselöst.

Han vände sig till miss Dolan:

Känner ni någon av de andra hyresgästerna här i huset, miss Dolan?

— Ja ett par, hur så?

— Jag vill låna telefon. Det finns en chans att de inte hunnit ordna avlyssning på hela huset.

— Det bor en fru Smith mitt över hallen, och så har vi en familj två trappor upp, som...

— Tack, då tar vi familjen två trappor upp. Tror ni de är hemma?

— De har ett hembiträde, som är hemma hela dagarna.

— Okay. Du Warren går ut och rekognoscerar trappan. Använd inte skjutjärn annat än i nödfall. Tre signaler på tamburklockan betyder klar kust. En kort och en lång betyder tjall på linjen. Jag väntar här.

Warren osäkrade revolvern och gick ut. De hörde honom gå uppför trappan. Två minuter senare ringde det på klockan. En kort och en lång signal!

Miss Dolan öppnade, Warren tumlade in och slog igen dörren efter sig med en smäll.

— Rena getingboet. Du har inte en chans att klara dig Bentley om du sticker ut näsan genom dörren.

Bentleys mun drogs ihop till ett tunnt streck.

— All right, då återstår ingenting annat än att larma polisen.

Han lyfte telefonluren. Ögonblicket efteråt lade han ned den igen sakta och liksom eftertänksamt.

— Jag borde ha begripit det, sade han. De har kapat ledningen. Vi sitter i fällan.

JOE FAR BESKED

— Du får vänta tills jag fått förbindelse med chefen i New York har jag sagt! Orden, som lät som en salva ur ett raketgevär, kom från en kraftig karl i femtioårsåldern med brungul och däremellan litet koppärrig hy, svart tunnt hår, omsorgsfullt benat för att täcka en begynnande flint, ljusbrun gabardinkostym och en blommig slips som skar i ögonen med sina ilsket röda fantasitulpaner. Han satt i en karmstol av ek vid ett stort ovalt matsalsbord i samma stadiga material. Framför sig på bordet hade han en whiskyflaska i vars kork han kört in en fällkniv. På toppen av detta försökte han ställa ett grogglas till hälften fyllt med whisky och möjligen en procent soda.

Han fick upp glaset på kniven, höll det varsamt mellan båda handflatorna, vilka han sedan under andlös tystnad från de övriga i sällskapet långsamt lät glida allt längre bort från glaset. Det stod kvar där uppe. Han såg sig omkring med en antydan till triumf i de något talgiga ögonen, som skvallrade om att det varit rätt dåligt med sömnen de senaste nätterna.

Sällskapet omkring honom satt tyst. Troligen inte så mycket beroende på det fängslande konststycket med grogglaset utan mera på det tidigare samtalets allvarliga karaktär. Glas-konsten utgjorde liksom klimax i händelseförloppet. Punkten efter ett dramatisk ordflyde, som den store med talgögonen och gabardinkostymen till större delen varit ensam om att producera. Han var av allt att döma den mäktigaste personen i samslingen — och visste om det, även om han i den sista meningen låtit antyda att det fanns personer — i varje fall en person — som stod över honom i makt och myndighet.

— Jag har ju sagt att jag inte vill fatta något beslut innan jag hört vad New York tycker. Samtalet har varit beställt i två timmar nu. Chefen har väl något annat för sig.

Glaslet på flaskan vickade till och han grep det med sin högra kraftiga näve just som det skulle falla. Han höll upp det mot ljuset ett ögon-

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

Modellmotorer

Komet, E. D., Frog.

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

FIRMA MODELLMATERIAL
Box 42 Habo

Champion Sport

Pris per byggsats

5:75



KATALOG
sändes på begäran
Erhålles GRATIS!

En verkligt trevlig modell som även blir en prydnad för hemmet

Modellen finns i två storlekar

För 0,5 cc motor, spännvidd 35 cm

För 0,75 cc motor, spännvidd 40 cm

Alla delar är färdigsågade varför endast putsning och hopmontering återstår

Hobby Sport

Stadshagsv. 22, Stockholm K. Tel. 52 48 42

blick. Funderade i två sekunder på något vad det nu kunde vara — kanske var det koncentration inför ett förestående kraftprov — och tömde sedan ner alltsammans i gapet. Att han inte blinkade berodde på att han blundade under hela proceduren.

— Men, Joe... Det var en liten mager karl med ljus hatt, grå kamgarnskostym och diskret silvergrå rosett, som försökte yttra sig. Han satt vid andra ändan av bordet i en likadan stol som Joe — mannen i garbardinkostymen och blomslipsen — och lekte med en colafaska.

— Men, vad? Joe hade blivit rödare i synen. Du har ju killarna under kontroll, säger du. Du har ju sytt in dom i den där bönan Dolans lägenhet, och där sitter dom inte i sjön. För du kan väl garantera att dom inte smiter medan vi sitter här?

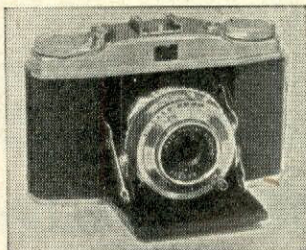
— Du begriper lika bra som jag att det inte går att ha dom instängda där hur länge som helst. De är inte dummare än att de hittar på ett sätt att ta sig ut, och vi kan ju inte gärna sätta hönsnät kring kåken för att hålla dom kvar tills du får ditt samtal från New York.

— Nä nu...! Va i helsicke är det för ton du tar Vic? Glöm inte bort dels att du kunnat åka på tidernas blåsning för att du inte lagade så att vi fick håll på grabben Nicholson på det där taget, dels att du är ansvarig för att den där vattenjobbaren slank förbi in till Dolanbönan. Joe strök under betydelsen av sina ord "dels" med kraftfulla stånganden ut i luften med whiskyglaset. Och han fortsatte omedelbart: Att den uselt skötta tågaffären — vad är det för barnjungfrur du anställer föresten, Vic? Jo, att den där tåghistorien ledde till att vi också fick Bentley i fällan och att vattenjobbaren som slank in råkade vara just Bentley, det kan visserligen räknas som förmildrande omständigheter, men stick inte opp, det säger jag, Vic. Och försök inte inbilla mej att alltihop var uträknat av dej på förhand. Du — och vi — har haft en sjujåkla tur i sista omgången, det är alltsammans. Och nu ska jag ha besked direkt från chefen hur det här skall skötas i fortsättningen. Ni begriper väl grabbar — han såg ut över sin härskara, som förutom Vic bestod av ytterligare tre karlar, samtliga tydligen i någon underbefälsbefattning i den avdelning av firman som Joe satts att sköta — ni begriper väl att när vi nu äntligen efter flera månader fått in Bentley mellan fyra vägar som han inte kan komma ut igenom förrän vi vill, så måste chefen bestämma takten. Ska vi fixa killen, så kan han fixas ögonaböj, men det kan ju hända att chefen vill snacka med honom ett tag först. Och vad ska vi göra med Nicholson? Tycks vara en viktig kille i sammanhanget, sänt besvär som Bentley gjort sig med honom.

Forts. i nästa nr

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. Helynskroniserad. Slutare T.B. 1—1/300 sek. Toppavtryck, dubbelxponerings-spärr, räkneverk och genomsiktsökare.

Kr. 264:—

ZEISS



I
K
O
N
F
L
E
X

8. Ikonflex II a. Spegelreflex-kamera. Tessar 1:3,5 1—1/500 sek. helynskr. Helautomatisk Kr 835:—
9. Ikonflex I a. Spegelreflex-kamera. Tessar 1:3,5 1—1/300 sek. Helynskr. 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. Helynskr. Kr 240:—

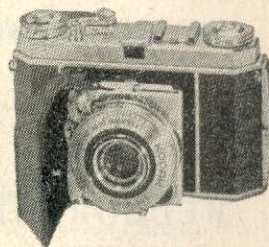
KODAK RETINA

2. Retina II a. Obj. Heligon 1:2. 1—1/500 sek. helynskr. koppl. avståndsmätare.

Kr 750:—

3. Retina I a. Obj. Xenar 1:3,5 1—1/500 sek. helynskr.

Kr 335:—



Steky

4. Miniaturkamera med normalobjektiv 1:3,5 och teleobjektiv 1:5,6. Slutare B—1/25—1/50—1/100 sek. Film-spärr och räkneverk. Kassetter för 25 exp. på 16 mm smalfilm. Ytermått på kamera 65×30×25 mm. Beredskapsväska av läder ingår i priset. Kamera med normalobj. Kr 98:50. Kamera med teleobj. Kr 140:50



Kino

K 1. Revere Ranger. 8×8 mm. Obj. Somco 1:2,5. 8, 12, 16, 24 och 32 bilder i sek. fixfokus. Kr 490:—

K 2. Paillard L3V. 2×8mm. Obj. Yvar 1:2,8, fixfokus. Kr. 430:—



Zeiss

Agfa

10. Nettar II. 6×6. Novar 1:6,3 1/200 sek. Synkr. Kr. 138:—

11. Nettar II. 6×9. Novar 1:6,3 1/200 sek. Synkr. Kr. 149:—

12. Ikonta III. 6×9. Novar 1:4,5 1/300 sek. Avst.mätare Synkr. Kr 342:—

13. Ikonta III. 6×9. Novar 1:4,5. 1/300 sek. Avst.mätare. Synkr. Kr 358:—

14. Ikonta. 24×36. Novar 1:35. 1/300 sek. exponer-spärr. Synkr. Kr 298:—

15. Super Ikonta I. 6×6. Tessar 1:2,8. 1/500 sek. koppl. avst. mätare. Helynskr. Kr 955:—

16. Isolette I. 6×6. Agnar 1:4,5 1/200 sek. Synkr.

17. Isolette II. 6×6. Apotar 1:4,5. 1/300 sek. Dubbelxponerings-spärr. Helynskr. Kr 240:—

18. Isolette III. 6×6. Apotar 1:4,5. 1/300 sek. Dubbelxponerings-spärr. Helynskr. Inbyggd mätöskare. Kr 296:—

19. Agfa Karat. 24×36. Xenon 1:2. 1—1/500 sek. koppl. avst. mätare. Helynskr. Kr 698:—

Filter, försättslinser, solskydd, exponeringsmätare. Mörkrumstrutningar

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

Håll kontakt med vad som sker

MEDBORGAREN

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

MEDBORGAREN

innehåller även

**AKTUELLA
OBJEKTIVA
VÄCKANDE
reportage**

PRENUMERERA

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

MEDBORGAREN

Odengat. 52 Tel. 34 35 50
Stockholm VA

De bägge svenskarna Per Axel Eliasson och Olle Ericsson med det engelska laget som fin bakgrund syns på bortre bilden. Närmast världsmästaren Battistella efter slutsegern



Svenskt rekord vid Milano-VM

Per Axel Eliasson berättar om VM-tävlingarna med linstyrda modeller i Milano, där Olle Ericsson blev femma och författaren själv kom på 11:e plats i den utomordentligt hårda konkurrensen

Tävlingarna arrangerades av Aero Klubben i Milano och hölls på ett torg mitt i stan (Piazza Julius Cesar). De fyra deltagande nationernas flaggor hängde i var sin lyktstolpe runt torget, där värmen var mycket tryckande under tävlingsdagarna (35°). Underlaget var något slags plattor, slätt och fint. Arrangemangen kring själva tävlingen var inte särskilt över sig, och det man mest vill anmärka på, var att det var så svårt att göra sig förstadd. Tävlingsledningen talade nästan ingen engelska alls men desto mer italienska och franska. Kost, logi, transporter etc. var däremot alldeles ypperligt ordnat i flygvapnets regi.

Efter kontroll och vägning av modellerna, som började redan kl. 8 på fredagsmorgonen, satte tävlingarna i klass A och B omedelbart igång. A-klassen vanns av Prati med Super Tiger 2,5 cc och med en hastighet av 162 km/tim. Han vann även klass B med en Super Tiger 5 cc och en hastighet av 204,5 km/tim. Prati var — liksom andra av de italienska deltagarna — medlem av klubben Micro-meccania från Bologna, dvs. tillverkarna av Super tigermotorerna, och fabrikschefen gick själv omkring med en varvräknare och kontrollerade att hans grabbar hade rätta varvet i motorerna innan de flög. Vi som endast tävlade i VM-klassen med 10 cc plan putsade på snurrorna, trimmade motorerna och tittade på tävlingarna med så mycket intresse man kan prestera när det är 35° i skuggan, och det ingen skugga finns...

Lördagen började med lottning av startordningen. Sverige lottades att starta först, sedan Frankrike, England och hemmalaget Italien sist. Sedan var det genomgång av reglerna. FAI:s regler för VM föreskriver bl. a. att varje tävlande skall ha tre starter och tre startförsök till varje start. Tävlingsledningen i Milano föreskrev emellertid helt framt att man endast hade två starter och två försök i varje start. Det var lönlöst att protestera, så det var bara att hänga med och se glad ut. Första start bestämdes till kl. 10. När högtalaren ropade upp resp. nation, fick vem som helst i laget starta. Han hade då 2 minuter på sig att komma ut i cirkeln, därefter hade han 3 minuter att få igång motorn.

De flesta använde startapparater, och det var ytterst få som misslyckades med att få igång motorn. Startapparaterna bevades vanligen för hand, och hade en utväxling på c:a 1:200. Främsta anledningen till att sådana apparater användes är inte att motorerna är

svårstartade utan att propellrarna ofta är så tunna att det är direkt omöjligt att starta dem för hand. De skulle brytas av omedelbart.

Tidtagningen sköttes för hand av tre man med jättestora kronometrar. Tidtagarna var inte samlade på ett ställe, utan satt ¼ varv från varandra. De hade ett slags slyttapparat som såg ut som ett stort bombsikte, med vars hjälp de kontrollerade att de tävlande inte flög för högt eller för lågt. Sedan hade de ett par man till hjälp att räkna de åtta varven högt och tydligt. I första omgången lyckades Olle köra 219 km/tim medan jag misslyckades med mina försök. Davenport, England, flög 244 km/tim och ledde över Battistella med 1 km/tim. Battistella hade gjort 243 km vilket var nytt personligt och italienskt rekord.

I andra omgången lyckades jag flyga 193 km/tim, medan Olle missade sitt första försök. Fanoli, Italien, flög 233 km/tim och gick upp på 3:dje plats. Fransmannen Labardé, den av alla deltagarna som troligen flög bäst (i det här sammanhanget betyder det att han gjorde de lugnaste och jämnaste starterna, ävenså att hans plan gick absolut jämnt i luften) presterade en fart av 220,858 km/tim.

Davenport, England, skulle nu göra sin andra start och alla de andra deltagarna samlades med spänning för att se om han skulle kunna höja hastigheten till den speed som han presterat vid uttagningstävlingarna i England dvs. 253 km/tim. Tillsammans med sina landsmän fick han igång motorn utan större besvär, och gjorde den mest fantastiska starten av alla där nere. Motorn gick i toppvarv när Timms (en annan engelsman) släppte planet, det rusade fram c:a 10 m, varefter motorn nästan helt stannade. Planet stod stilla igen, Timms rusade fram för att justera nälen, motorn gick mycket långsamt, men just när han skulle ta planet rusade motorn upp i varv, och planet formligen studsade upp i luften. Davenport kastade sig bakåt och lyckades sträcka linorna och få kontroll på planet. Nu hör det till saken att det svarta planet med en specialtrimmad Doolingmotor är försett med en jättetank, utan tvekan den största tank jag någonsin sett i ett speedplan. Planet accelererade och gick fortare och fortare, motorn formligen vrålade för att så småningom övergå till ett obeskrivligt tjut, när Davenport äntligen lade ner handleden i pylonen. Alla tillgängliga stoppur började ticka.

Forts. på sid. 32

dad som efter betydligt fler starter i DK-segelflygplan.

Efter motorflygskolningen, som kan ske utan att behöva dra tillsammans ett helt gäng med elever, börjar utbildningen i DK-segelflygplan. Efter tio-femton starter i ett sådant bör eleven vara så väl förtrogen med tekniken att man utan risk kan släppa upp honom ensam i ett lättfluget segelflygplan, i vilket han får avlägga proven för segelflygcertifikatet.

Om man utgår ifrån att vid en sådan skola finns ett skolflygplan som kan användas både för DK-skolning och bogsering och man således kan få en hög utnyttjningsgrad på planet, borde man kunna kalkylera med ett timpris på högst 50 kr. Fyra timmar på detta skulle alltså kosta 200 kronor. Femton starter i ett DK-segelflygplan kan enligt nuvarande priser beräknas kosta 150 kronor.

Om man sedan räknar så högt som med 20 starter i EK-segelflygplan à 10 kronor eller tillsammans 200 kronor, så är man uppe i en totalkostnad fram till certifikatet på 550 kr.

Med nuvarande metoder kan man inte under några förhållanden räkna med lägre kostnader för ett S-certifikat än 650 kronor. De verkliga kostnaderna ligger betydligt högre, vilket alltså skulle betyda att den nu föreslagna metoden inte bara skulle ge en bättre utbildning och betydligt längre flygtid utan till på köpet bli billigare. Dessutom skulle metoden vara mycket enklare för klubbarna att driva, det skulle bli mycket bekvämare och framförallt roligare för eleverna, utbildningen skulle ge oerhört mycket snabbare resultat och — det kanske viktigaste av allt — den fortsatta segelflygningen skulle kunna ske mer eller mindre oberoende av utbildningen.

Lärarfrågan måste givetvis lösas, men den torde inte vara alltför svår att komma till rätta med. Av de 35 utbildade DK-instruktörer i klubbarna som nu finns är 25 motorflygutbildade. Det bör inte vara så svårt att ge dem den extra utbildning som behövs för att de skall kunna lära ut de enklare flygkonsterna även i ett motorflygplan. Märk väl, dels att det inte blir fråga om motorflygning i vanlig mening, dels att instruktörerna redan kan lärarkonsten. Skillnaden är strängt taget endast att motorn flyttas från vinschen till flygplanet.

Vi måste börja tänka på att rationalisera vårt segelflyg. Tänk efter vad den mycket omfattande markutrustningen i en flygklubb kostar. Vinschar och bogserbilar, vinschlinor och vinschfallskärmar etc. drar väldiga kostnader och ännu mer arbete.

Det torde vara på tiden att göra sig av med all denna omoderna och

penningslukande bråte. Alla starter med segelflygplan bör ske med flygsläp. Skrota ner alla gamla bogserbilar och vinschar som skaffat klubbledningarna så många gråa hår.

Och det blir kanske åter roligt att vara med i en segelflygklubb. Och det blir kanske åter tid för klubbarna att börja tänka på höjder, distanser och hastigheter och inte bara på att få utbildningsstatistiken fin med många A- och B-diplom.

Det skulle också kunna hända att

eleverna inte som nu bara skaffar sig ett A- eller ett B och sedan köper en motorcykel, utan stannar kvar och går vidare och att flygning åter får rykte om sig att vara roligt, vilket säkerligen i hög grad — och mer än nu — skulle stimulera rekryteringen till Flygvapnet.

Intresserade är välkomna med sina synpunkter i Looping. Den här saken bör vi diskutera ordentligt.

Yngve Norrvi

SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

Airtaco AB

Bromma flygplats — Stockholm

Tel. 28 00 47

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

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

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

Rulle Anderssons Propellersnickeri

Berghamra 19 — Västerås

Tel. 358 71

Tillverkning och underhåll av flygplanpropellrar tillverkade av trä

Firma Olle Bülow

Lindarängen — Stockholm 5

Tel. 61 01 29

Reparation och underhåll av trädetaljer samt tapetseriarbeten i flygplan

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

Flygutbildning

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. 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. Motorflygutub. Dag- o. kvällskurser. Skoln. i DK. Bl. a. står Olympia t. elevernas disp. Cub o. Swift f. skoln. o. uth. Fri host. v. fältet. Låga avg.

Linköpings Flygklubb

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

Segelflygskolan Alleberg

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

Stockholms Flygklubb

Motorflygutub. alla stadier. Broms Adress: Stockholm 40. Tel. 28 32 46. Flp. Cessna, Auster, Ercoupe. Uth. t. medl.

Stockholms Flygskola

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

Stockholms Segelflygklubb

Segelflygutubildning: 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 motorflygutubildning. Flygplan uthyras.

Örebro Bil- och Flygklubb

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

Östra Sörmlands Flygklubb

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

Hangarutrymme

för sportflygplan finns disponibelt omedelbart. Sv. t. Norrtälje Flygklubb. Tel. 112 50

Svenskt rekord

Forts. fr. sid. 30

Ett varv, två varv! Samma fantastiska fart. Tre varv, fyra varv! Femte och sjätte varven tycktes gå ännu fortare — då stannade motorn! — Tanken var tom.

Det var en ledens engelsk trupp som samlade ihop linor, batterier och de andra pryglarna. Hur fort planet egentligen gick är det ingen som vet, men Davenport påstod själv att det var fortare än de magiska 250 km/tim som han överskridit tidigare. Italienerna drog en suck av lättnad. Ännu fanns ju chansen att Battistella kunde flyga en km fortare än vad Davenport gjort i första omgången.

Efter ett rysligt parlamentärande fick Olle göra sitt andra försök, domherrarna hade nämligen fört upp ett av mina försök på Olles kort och ville inte låta honom flyga. Det ordnade sig till sist och Olle flög 220,858, och hade därmed den jämnaste serien av alla, 219 och 220 km/tim. En fin 5:e placering och nytt svenskt rekord i klassen, så vi var glada och belåtna.

Battistella, Italiens hopp, den 26-åriga Bolognagrabben och förra årets världsmästare,

gjorde tävlingens absolut sista start. Hela det italienska laget hjälptes åt att få igång planet, och det nästan otroliga inträffade: han flög 250 km/tim och blev världsmästare andra året i följd.

Battistellas plan var detsamma som det han flög med förra året, han hade endast modifierat det en smula. Det har en cremegul överdel, aluminiumvingar och -stabilisator, samt en underdel av knackad tunn aluminiumplåt c:a 1,5 mm. Planet är försedd med en Doolingmotor eller rättare sagt 2 st, ty han skiftar ibland motor under tävlingen.

Efter den officiella tävlingens slut fick vem som helst göra försök att slå världsrekord. Davenport försökte givetvis, men det blev 249 km/tim, 1 km under rekordet. Som slutomdöme måste man säga, att det var synd att inte Olle fick lov att ställa upp redan förra året i Bryssel, när vi ändå var där. Hans maskin är vid det här laget tre år gammal, och 220 km/tim förra året hade givit en bättre placering än nu. Men nästa år går VM-tävlingarna med 5 cc plan, så det är bara att sätta igång och träna, för det var en kul resa som vi gärna gör om.

Per Axel Eliasson

ALUMINIUMSVETSNING

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

SLIP- OCH POLERMAT.,

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

MOTORCYKELÄGARE!

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

Cylinderboringar, vevlagerrenoveringar

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

Specialité

Albin-Monark trimningar

Motorrenov. och rep. samt reservdelar.
ROTEBRO MOTORVERKSTAD
Rotebro Tel. 84 08 10

TÄNDSTIFT TILL SALU

Bosch DV 240 ET 8/1, DV 225 ET 5, BP 1012 Hesselman, BG 320-5, BG RB 697, BG 4B2-S

STOCKHOLMS FLYGSKOLA
Box 1 Skå

TILL SALU

Fem kompl. årg.

av Model Airplane News samt Air Trails 1948—1952). 1 st. motor Ohlson & Rice 29

BO UGGLA, Storgat. 13 B, Boden

Motorcykelsadlar i skumgummi

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

FIRMA KID PRODUKTER

Enskede 1 Tel. 49 36 58

Tändstift

Champion C 27 S .. Per st. 19:—
Champion C 26 ” ” 11:—
Champion C 26 S, beg, ” ” 6:—
men översedd.... ” ” 6:—
Continental-motor A 65, liten gångtid efter grundöversyn. M. m.

FIGGE BERGMAN

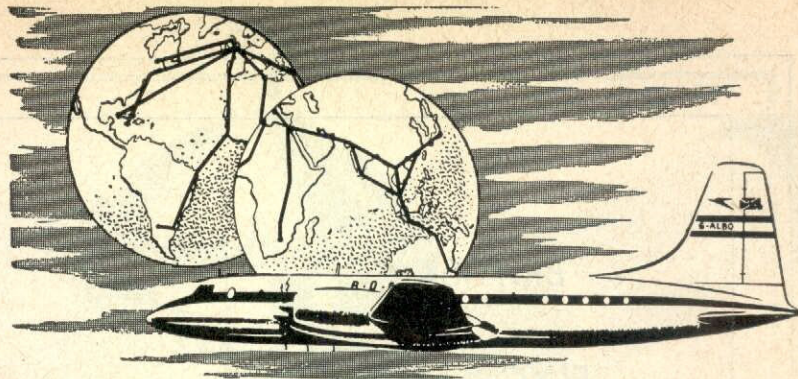
Kärllundsgatan 63 a
Göteborg. Tel. 25 61 10



Flygplansdäck
Hjul
Bromsar
Pneumatisk och
hydraulisk
utrustning



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



"BRISTOL" *Britannia*

tillverkas med "super priority". Dess låga drifts-
kostnader, dess stora betalande last och
långa flygsträcka ger planet en räntabilitet
utan konkurrens

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED. ENGLAND

Agent: Mr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Bromma



MARSCHFART

över 200 km/tim. med en bensinför-
brukning under 1 1/2 liter per mil.
Flygsträcka över 900 km. utan extra
tankar.

STIGFÖRMÅGA

som verkligen räcker för att gå upp
och genomföra flygningen på höjder
där Ni kan få större fart och angenä-
mare flygning.

UTRUSTNING

Instrument- och radioutrustning kan
erhållas som gör det möjligt att gå över
eller igenom väder som eljest skulle
ha stoppat Er.

PIPER TRI-PACER

(4-sitsigt rese- & skolflygplan)

"Det bästa reseflygplanet i sin klass" säger Max Conrad (fly-
gande Pappan) och han vet vad han talar om. Han har över
27.000 flygtimmar i flygplan från de minsta till fyrmotoriga
trafikflygplan och han har flugit över atlanten
fyra gånger i sin Piper.



• AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK • NYKÖPING
Generalagent

BRITTISKA
FLYGPLANS-
KONSTRUKTÖRERNAS
FÖRENING
FLYG-
UTSTÄLLNING

FARNBOROUGH

MONTER "C"

7-13 SEPT.

ROLLS-ROYCE

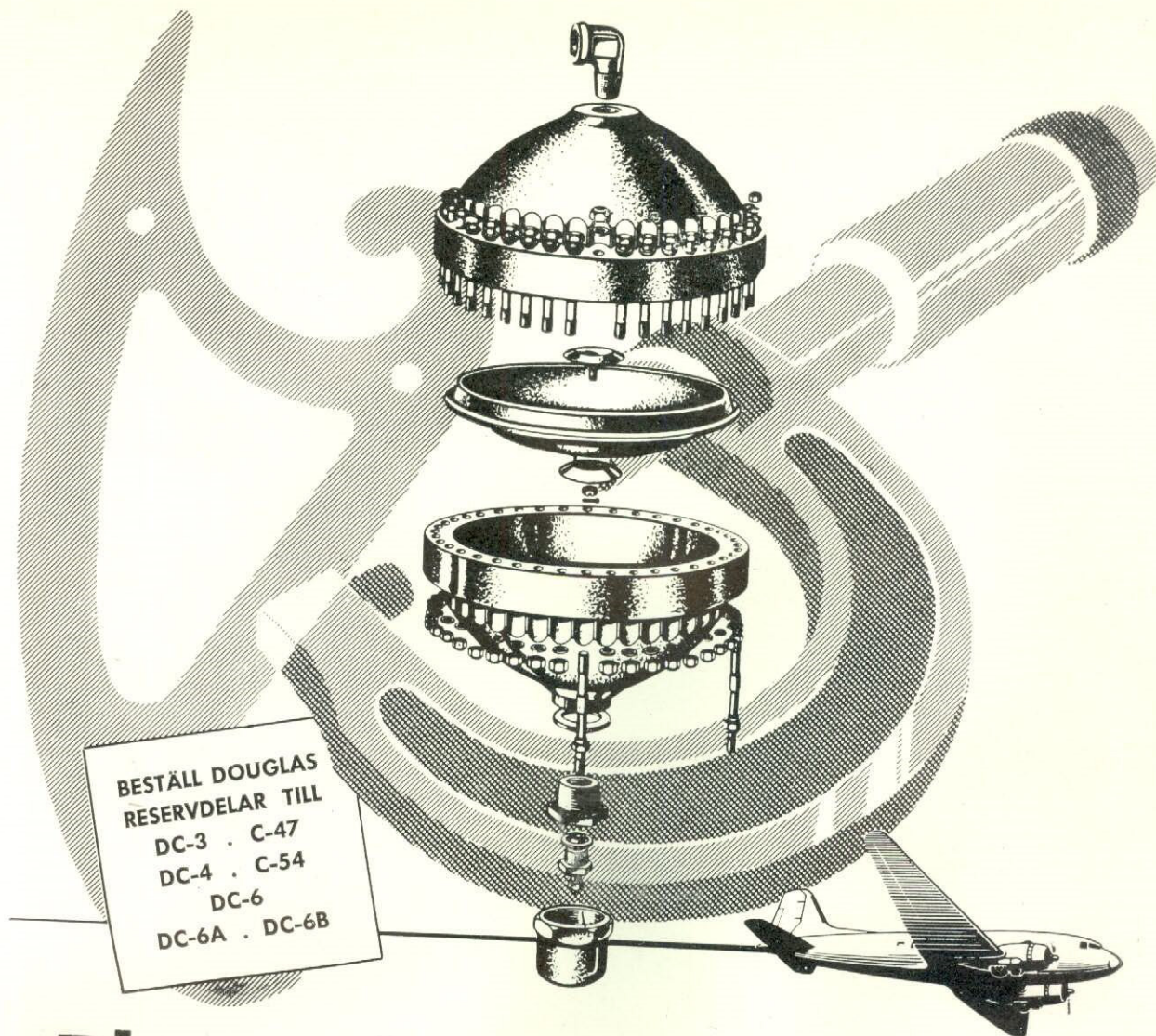
FLYGMOTORER

FÖR CIVILT OCH MILITÄRT BRUK



ROLLS-ROYCE LTD • DERBY • ENGLAND
Londonkontor: Conduit Street • W. 1

SALÉN & WICANDER AB, Flygavdelningen, Styrmanngatan 4, Stockholm 14
Tel. 67 93 40 (växel)



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

Planet blir som nytt...

DOUGLAS-TILLVERKADE reservdelar fungera perfekt!

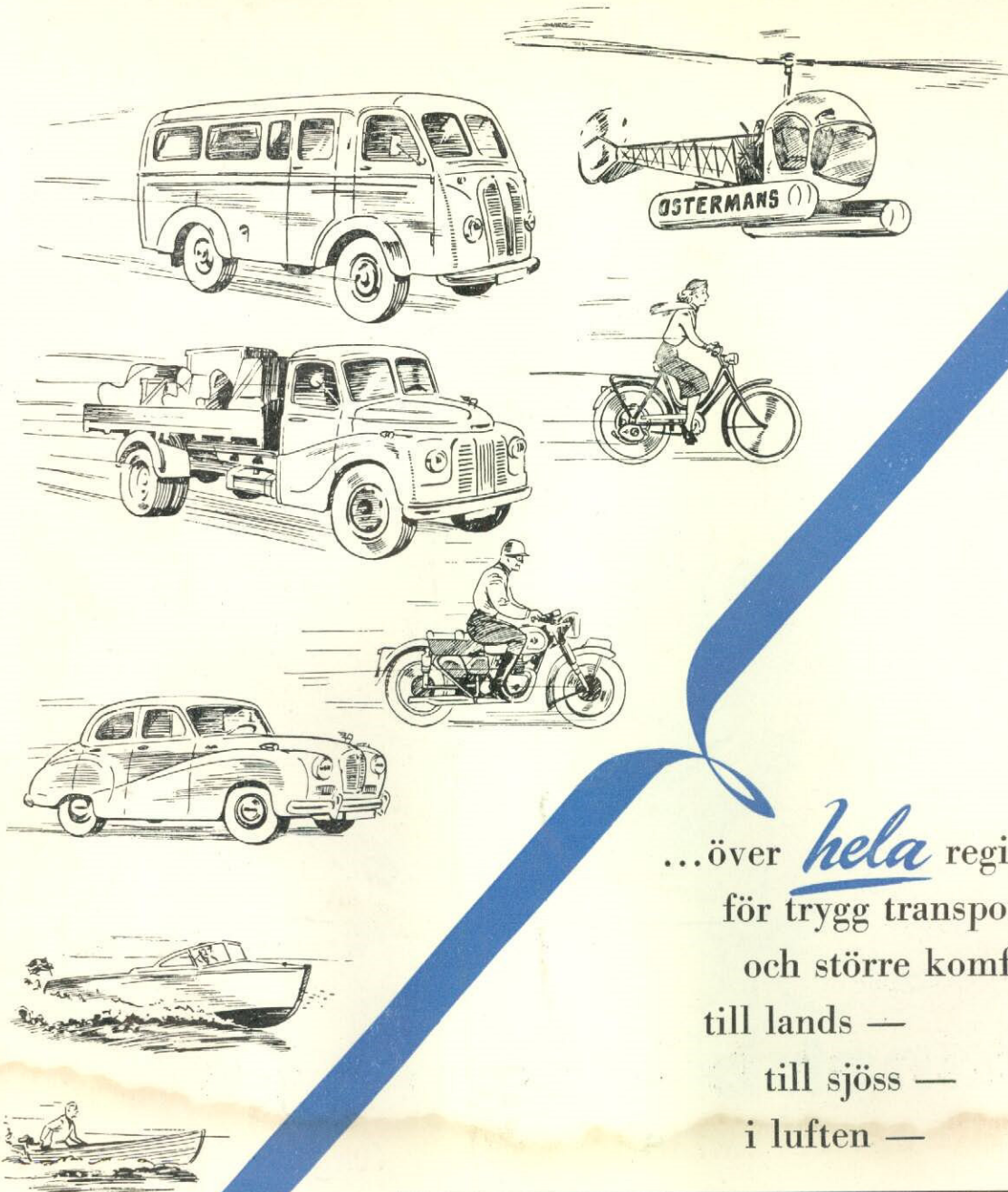
Man behöver inte sväva i tvivelsmål om kvaliteten på Douglas-beställda reservdelar. De äro korrekta... konstruerade och granskade på samma omsorgsfulla sätt som Era Douglas-plan. Och de gör Era flygplan som nya. Reservdelar till DC-3, DC-4, DC-6A, DC-6B, C-47 och C-54 finns i lager för omedelbar leverans. Låt Douglas illustrerade reservdels- och priskataloger hjälpa er när Ni beställer. Ni skär ner dyrbart dubbelarbete och reparationstid genom att använda Douglas reservdelar.

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

Lita på



**ORIGINAL
RESERVDELAR**



...över *hela* registret...
för trygg transport
och större komfort
till lands —
till sjöss —
i luften —

AUSTIN, HUDSON, BRISTOL, KAISER, HENRY J person- och lastvagnar
AJS, MATCHLESS motorcyklar · CYCLEMASTER, CYCLESTAR, BERINI mopeder
BÅTAR, MARINMOTORER
HELIKOPTERFLYG


**AKTIEBOLAGET
HANS OSTERMAN**

för transport ... till lands ... till sjöss ... i luften

Birger Jarlsgatan 18, Stockholm. Tel. 630020
Filialer och återförsäljare över hela landet