

**LOOPING**

Tempo Lärtingen  
Sid 18



Officiellt organ för  
Kungl. Svenska Aeroklubben

## TYSKARNA KOMMER

*Intressant Tysklandsreportage i detta nr*

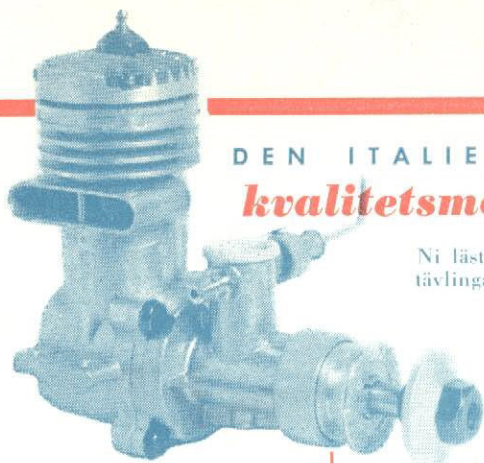
9

Sept. 1953

Pris 90 öre

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





DEN ITALIENSKA

# kvalitetsmotorn *Super Tigre*

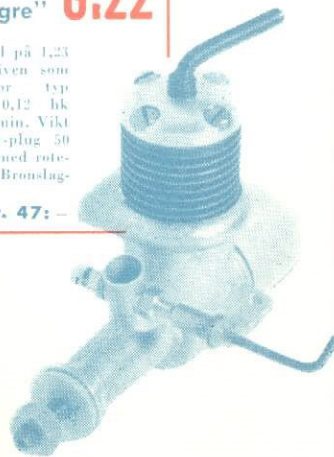
Ni läste väl om Milano-VM i aug.-nr av Looping? Även vid dessa tävlingar segrade italienarna med världsberömda *Super Tigre* motorer

Vi presentera här:

**SUPER TIGRE "Baby Tigre" G.22**

en kalasdiesel på 1,23 cc. Finnes även som glödstiftsmotor - typ Glow-plug, 0,12 hk vid 13.500 v/min. Vikt 55 g. (Glow-plug 50 g). Vevaxel med roterande insug. Bronslagrad.

Pris Kr. 47: -



Vi kunna även erbjuda **Super Tigres**  
Er följande oslagbara

G. 21 SPEED. Glödstiftsmotor på 4,82 cc, 0,8 hk vid 17.500 v/min. Vikt 108 g.

Pris Kr 105: -

G. 20 SPORT. Glödstiftsmotor, 2,46 cc, 0,24 hk vid 14.000 v/min. Vikt 100 g.

Pris Kr 75: -

G. 19 DIESEL eller GLOW-PLUG, 4,82 cc, 0,56 hk vid 15.000 v/min. Vikt Diesel 275 g, Glow-plug 255 g.

Pris Kr 95: -

G. 23 DIESEL, 2,47 cc, 0,24 hk vid 13.500 v/min. Vikt, 140 g.

Pris Kr 78: -

**SUPER TIGRE G.20 SPEED**

en glödstiftsmotor på 2,47 cc, 0,29 hk vid 16.500 v/min. Vikt 108 gram. Max.-hast. (med svänghjul) över 23.000 v/min. Roterande insug. Vevaxel med dubbla kullager. Lättmetallkolv med 2 ringar, 3 utbytbara förgasarmunstycken.

Pris Kr. 82: -

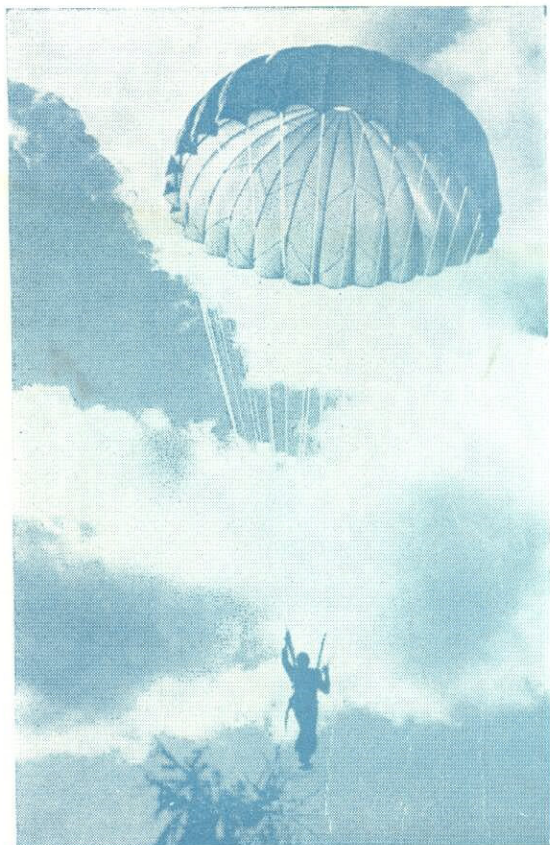
**Nu kan Ni köpa Super Tigre-motorerna, kompletta med fabriksgaranti, i Er affär eller direkt från generalagenturen i Sverige:**

JOHANNESGATAN 2

*Reliable Enterprises*

STOCKHOLM C

**RE**



# IRVIN-FALLSKÄRMEN

har räddat c:a 60.000 liv varav 134 svenska



Tillverkas och försäljes av

**IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG**

Banérgatan 29 — Stockholm



# Looping



Officiellt organ  
för Kungl. Svenska  
Aeroklubben

Svenska Pilotföreningen

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

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

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

# 9

ARG 3  
SEPT.

# 1953

## Skall vi sälja "Tunnan"?

Krigsflygplan har aldrig varit särskilt billiga. Om man emellertid jämför med de flygplan som vårt flygvapen i dag och i morgon utrustas med, ter sig förkrigsårens stridsflygplan som rena realisationsartiklarna. Från att under 20- och 30-talen ha varit ett område som praktiskt taget varje civiliserat land fuskade i med växlande framgång, har flygutvecklingen nu gått därtill att endast stormakterna och några få relativt välbärgade småstater — däribland Sverige — orkat hänga med i svängen. Symptomatiskt är att ett så rikt och högt industrialiserat land som Kanada börjat fundera över om det är värt besväret och kostnaderna att utveckla egna flygplan- och flygmotorkonstruktioner. I fråga om motorer saknas för övrigt inte paralleller på närmare håll, vilket bl. a. Stal noggsamt fått erfara.

Vid utvecklingen av nya krigsflygplan är det inte längre fråga om investeringar av miljoner kronor, knappast ens tiotals miljoner! Den även i dag rätt saftiga summan av 100 miljoner kronor är ingen ovanlig utgift vid utvecklingen av en ny typ av krigsflygplan. Observeras bör i sammanhanget att när desas pengar väl investerats, blir resultatet "bara" några ur rent militär synpunkt tämligen värdelösa provflygplan. För att få fram en någorlunda effektiv serie av samma plan krävs en ännu större investering, kanske av storleksordningen en halv miljard!

Det behövs ingen matematisk specialbegåvning för att förstå att det ur besparingssynpunkt betyder oerhört mycket om man av en given typ kan lägga upp en serie på exempelvis 1.000 exemplar i stället för 500. Genom att fördubbla serien når man inte bara ett lägre styckepris (utveck-

lingskostnaderna sprids över ett större antal serieplan), utan man får också möjligheter att lägga upp produktionen mera rationellt. Produktionshjälpmedel som annars inte skulle löna sig kan anskaffas, varigenom man snabbare (inte minst viktigt ur försvarssynpunkt) kan framställa ett större antal plan till ett lägre pris. Att så småningom en del av dessa kan säljas till andra länder, torde ha ringa betydelse ur militär synpunkt; i ett krigsfall stoppas givetvis exporten utan hänsyn till ingångna avtal. I ett sådant fall är det alltid kunden som får sitta emellan, vilket inte minst Sverige fick erfara under andra världskriget.

En förutsättning är givetvis att exporten inte går till potentiella fiender, något som i dagens läge inte torde vara så svårt att förhindra. Att lägga moraliska synpunkter på frågan torde inte vara rekommendabelt i nuvarande stränga politiska klimat. I sådant fall borde vi, också i moralens namn, fränhända oss även inkomsterna av kanonexporten från Bofors!

För knappast mer än femton år sedan fanns det ingen svensk flygindustri att tala om. I dag har Sverige genom Saab lyckats svinga sig upp i den flygindustriella och tekniska toppen på ett sätt som fått till och med stormakterna att häpna. Detta Saab har nyligen åstadkommit något av en sensation genom att i kraftiga annonser i världsflygpressen utbjuda Saab J 29 till export.

J 29, som f. n. är det enda tillgängliga västeuropeiska jaktplan som prestandamässigt kan mäta sig med amerikanernas Sabre och ryssarnas Mig-15, har nu levererats till det svenska flygvapnet i mer än två år. Denna produktion pågår fortfarande för fullt men trots detta har Saabs kapacitet vuxit i sådan omfattning att man anser sig kunna klara även exportbeställningar.

Som ett led i sin försäljningskampanj hade Saab ursprungligen planerat att visa upp planet vid senaste flygmässan i Paris. Anmälan togs dock

tillbaka sedan det framkommit att flygvapnet inte ville sanktionera ett utlämnande av planet prestanda till hugade spekulanter. Att Saab under sådana förhållanden ryggade tillbaka inför den kostnad på cirka 100.000 kronor som ett J 29-deltagande skulle ha dragit, är lätt att förstå, eftersom väl ingen kund kan vara intresserad av att köpa grisen i säcken, allrahelst som "grisen" i detta fall går löst på bortåt tre kvarts miljon eller mera.

Att utlämna detaljerade uppgifter om ett krigsflygplan måste givetvis bära varje ansvarskännande militär emot, men man frågar sig dock i detta sammanhang hur de exportsinnade — och därtill av ekonomiska skäl tvingade — engelsmännen sköter sin krigsflygexport. Det är knappast troligt att exempelvis tillverkarna av Venom och Canberra, vilka plans prestanda fortfarande är officiellt hemliga, hindrats att för sina spekulanter avslöja alla önskade uppgifter om planen. Man torde säkert kunna utgå ifrån att det svenska flygvapnet t. ex. fått veta vad Venom går för innan kontraktet underskrevs.

Varför är man då så angelägen att få igång en export av svenska krigsflygplan? För det första är moderna flygplan en av de bästa exportartiklar man kan tänka sig — priserna är som nämnts mycket höga inte minst på grund av de stora mängder arbete som ligger bakom varje plan. För det andra tenderar en vidgad marknad att bli en absolut förutsättning för den svenska flygindustrins framtid. Flygvapnet har som känt redan nu stora svårigheter att få pengarna att räcka till för att hålla de existerande förbanden med modern materiel. Man har t. o. m. diskuterat nödvändigheten att skära ned antalet flottiljer, om man inte får större anslag. Lägre priser på de svenska krigsflygplanen är därför av största intresse för flygvapnet självt. Det enda sättet att få ner priserna ligger i större serier, d. v. s. för export. Det skulle förväna om inte Saab redan nu fått flera allvarliga

Forts. på sid. 26

### OMSLAGSBILDEN

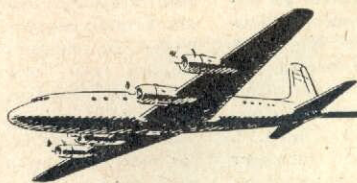
visar chefsinstruktören för det svenska segelflyget, Bengt C:son Bergman, som begrunder den nya tyska segelflygkonstruktionen HKS vid de tyska segelflygtävlingarna i Oerlingshausen. Foto: Yngve Norrvi





# Mindre marktid...

**DOUGLAS-TILLVERKADE reservdelar håller Era plan i luften!**



Rätt konstruerade och minutiöst granskade reservdelar kan betyda skillnaden mellan vinst och förlust i flygtrafiken. Douglas reservdelar tillverkade för perfekt passning minskar dyrbar marktid och reparationstid. Använd Douglas illustrerade reservdels- och priskataloger när Ni skall beställa delar. Delar till DC-3, DC-4, DC-6, DC-6A, DC-6B, C-47 och C-54 finns färdiga för omedelbar leverans till alla delar av världen. Douglas reservdelar passar Douglas flygplan bäst.

Beställ Era reservdelar från Douglas!  
*Douglas Parts Sales Division,  
Douglas Aircraft Company, Inc.,  
Santa Monica, California, U. S. A*

Lita på

**DOUGLAS**

original reservdelar



BESTÄLL DOUGLAS  
RESERVDELAR TILL  
DC-3 . C-47  
DC-4 . C-54  
DC-6  
DC-6A . DC6B



# Tyskarna kommer



*Som en lavin växer det tyska flyget upp ur den jätterörelse som segelflyget åter hunnit bli på de knappa två år tyskarna haft tillåtelse att idka denna sport. Motorflygning är fortfarande förbjuden i Västtyskland, men förberedelserna för i främsta rummet trafikflyget pågår med tysk grundlighet och intensitet. Ungdomen kopplas in på ett tidigt stadium.*

*Ett intressant och aktuellt Tyskland-reportage i text och bilder av Yngve Norrvi. Se följande sidor*



# 200.000

## åskådare vid de första tyska segelflygtävlingarna efter kriget

Det tyska flyget var före och delvis under andra världskriget en verklig makt att räkna med. Och detta gällde inte bara stridsflyget, Luftwaffe, utan även trafikflyget, främst representerat av Lufthansa, samt givetvis den utomordentligt högtstående tyska flygindustrin med dess långa rad av skickliga och fantasifulla tekniker, vilkas tidigare insatser fortfarande gör sig gällande i internationella sammanhang.

I och med Tysklands sammanbrott försvann det tyska flyget helt. Allt vad flyg hette förbjöds av segrarna och inte förrän på sommaren 1951 blev det tillåtet för tyskarna att ta upp segelflyget medan motorflyg fortfarande är förbjudet för tyska medborgare.

Tyskland är segelflygets vagga och när man idag besöker Tyskland är det nästan så man håller andan inför vad tyskarna hunnit åstadkomma på de två år de haft till sitt förfogande.

Loopings medarbetare har i sällskap med chefsinstruktören för segelflyget, Bengt C:son Bergman, bl. a. besökt de första stora tyska segelflygtävlingarna efter kriget, arrangerade av den tyska Aeroklubben vid Oerlingshausen i närheten av staden Bielefeld i Westfalen.

Dessa tävlingar fick nu en speciell udd genom att man även lyckats få med Frankrikes ess, VM-2:an i Madrid Gerard Pierre, samt jugoslaven Bozo Komac. Pierre utgick som segrare efter att ha lett så gott som hela tiden, medan Komac kom trea.

Om man som sagt betänker att tyskarna endast haft två år på sig, är det fantastiskt hur mycket de hunnit med. I dag har det tyska segelflyget 600 flygplan i luften och 500 under byggnad och inom några månader färdiga att flyga. Organisationen är såsom alltid när det gäller tyskar perfekt och grundlig, och det står utan vidare klart att tyskarna i sitt segelflyg lägger ner hela sitt intresse för att med detta som utgångspunkt bygga upp inte minst det kommersiella flyget från grunden.

Ett visst begrepp om hur fantastiskt stort det allmänna tyska flygintresset är får man inte minst av publiksiffrorna från Oerlingshausen. Det är en liten stad, en mycket liten stad, men trots detta hade inte mindre än 47.000 åskådare infunnit sig när tävlingarna öppnades den 26 juli, och när tävlingarna var slut hade de besökts av 200.000 åskådare!!!

Som jämförelse kan vi nämna att under VM i Örebro 1950, med deltagande av världseliten från 11 olika nationer uppgick besökantalet per dag möjligen till ett par hundra själar, bortsett från avslutningsdagen med ett fullpepprat uppvisningsprogram, då ett knappt tiotal tusen behagat infinna sig...

Att märka är att man i Oerlingshausen inte hade någonting annat att visa än vinscharter med sammanlagt

ett 30-tal segelflygplan och att några speciella uppvisningar inte ingick i programmet. Däremot hade man givetvis gjort allt för att publiken i övrigt skulle trivas. Där serverades öl och mat, där visades mängder av nykonstruktioner, instrument, vinschar och mycket annat, och dessutom hade man genom en jättelik högtalaranläggning de största möjligheter att berätta om vad som hände inom ett område på ett tiotal kvadratkilometer.

Tyskarna är i gemen oerhört flygintresserade, och segelflyget är för de flesta tyskar en stor sport — och en grund för den flyguppföstran som är nödvändig för varje nation som vill komma någon vart inom det kommersiella flyget.

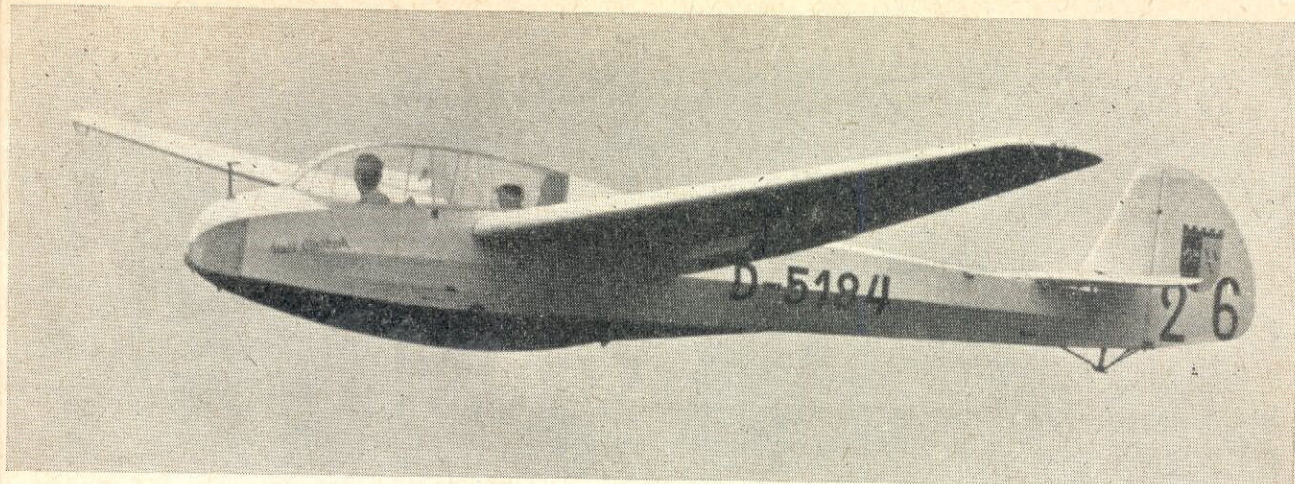
Genom det långa uppehållet har det givetvis uppstått svårigheter även när det gäller utbildningen. De som var med före kriget utgör fortfarande huvuddelen av de tyska segelflygarna, men redan nu har man lyckats få fram en smula återväxt, så pass mycket att man redan i dessa tävlingar hade en särskild juniorklass (Nachwuchs), där maxåldern dock betecknande nog satts till 30 år.

Utbildningen är koncentrerad till ett antal centra med mer eller mindre fast anställd personal. Instruktörerna tillhör ännu så länge förkrigs kategorin. Man sticker inte under stol med att man haft och fortfarande har stora svårigheter inte minst på det disciplinära området. De ungdomar som kommer till skolorna har inte flyget i blodet på samma sätt som före kriget då flyget fanns överallt. Det tar sin tid att göra även tyskar airminded i praktisk betydelse. Även instruktörerna har legat av sig under de gångna åren med påtvingad avhållsamhet från flygning. Detta har också gjort att man haft många haverier, flera med dödlig utgång, främst där

*Från uppställningsplatsen i Oerlingshausen; tre Kranich III i rad*







En Mü 13E "Bergfalke" i luften. Det är Karl Katzner som flyger. Han blev femma i klass 2, segelflygare som tidigare inte deltagit i tävlingar

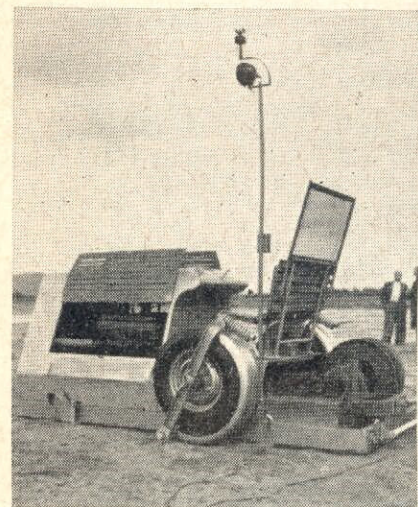
för att materielen inte varit i full trim. Men det är saker som man hoppas komma över ganska snart. Och det är saker som mer än andra understryker hur viktigt det är med kontinuerlig flyguppföstran.

På den konstruktiva sidan har tyskarna redan hunnit förvånansvärt långt, kanske redan längre än några andra. Naturligtvis har de många åren av påtvingad passivitet satt sin prägel på mycket av arbetet, men det råder ingen tvekan om att vi inom mycket kort tid kommer att få se utomordentliga resultat av den tyska skaparlusten, fantasin och skickligheten på detta område.

Redan nu har tyskarna fått fram i första hand skol- och övningsplan av hög klass och till mycket billiga priser, och även i fråga om högvärdiga segelflygplan har man kommit så långt att vi säkerligen redan nästa år på VM i England kan bereda oss på

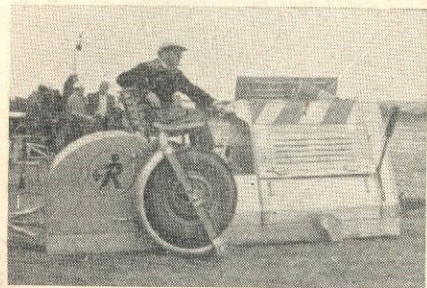
övertäckningar. I det fallet vill vi endast fästa uppmärksamheten på den inte så litet sensationella HKS, som konstruerats av Haase—Kensche—Schmetz och som nu flögs av Haase. HKS har laminarprofil, skevrodden har ersatts av en böjlig bakre del av vingen och vidare har planet s. k. butterflystjärt. Hasse kom nu tvåa i hela tävlingen efter Pierre, som flög en kraftigt modifierad Air 100, nu kallad Air 102. Betecknande för vilka förväntningar man ställer på detta plan och hur stolt man är över dess tillkomst, är att typbeteckningen HKS av en del påstås betyda "Hat Keine Sinkgeschwindigkeit" (hat ingen sjunkhastighet) och av andra: "Hat Keine Schwächen" (hat inga svagheter).

Betecknande nog deltog endast två exemplar av Weihe i hela tävlingen som omfattade sammanlagt 26 flygplan. Anledningen vet vi inte, då Weihe givetvis måste anses betydligt



## Vinscharna

De nya tyska vinscharna var små tekniska underverk. Wilhelm Röder i Frankfurt, mannen på bilden nederst, har konstruerat och byggt den s. k. Rödervinschen som med en relativt svag motor (ca 90 hk) med största lätthet drar upp de tyngsta tvåsitsare. Denna vinsch kostar i Tyskland 7.200 DM. I Sverige torde den belöpa sig till mellan 9.000 och 10.000 kr med tull och frakt. Av Rödervinschen har sålts inte mindre än 1.500 exemplar efter kriget, de flesta utomlands. Vinschen på den övre bilden är utrustad med en speciell signalanordning, strålkastare, samt vindhastighetsmätare



För att hjälpa arrangörerna att få folk till segelflygtävlingarna hade tyska automobilklubben lagt målet för sin propagandatävling "Sternfahrt" till Oerlingshausen. Hela den lilla staden var flagg- och vimpelprydd under tävlingsperioden







Möve är namnet på den rultiga skapelse av Heini Dittmar, ett segelflygplan av trä och duk som med ytterst enkla modifieringar kan göras om till antingen motorseglare eller rent motorflygplan. Vi återkommer i ett senare nummer till typen. Lagg märke till "skulderkopplingen" som nästan genomgående användes i Tyskland

överlägsen en hel del av de typer som nu var med, men en del av förklaringen ligger utan tvivel i tendensen att alltmera övergå till tvåsitsiga flygplan. Endast ett fåtal av tävlingsplanen denna gång var ensitsiga; ett par Spatz ett "högvärdigt skolplan" som vi säkert får höra mer om i fortsättningen), en Olympia och två Weihe, det var ungefär allt av ensitsare.

Av tvåsitsarna — 18 stycken sammanlagt — kan man nämna fyra Kranich 3, fem Condor IV och inte mindre än sju Mü 13E "Bergfalke" (där ibland en med beteckningen "Bergfalke 11" med ändrad vinginfästning). Ett par Condor har undergått avsevärda modifieringar. På en hade skevrodden förkortats och ersatts av klaffar som möjliggjorde långsammare flygning i termik, och på en annan hade man infört en ny vingprofil.

Det jugoslaviska planet "Kosava" (som lär betyda virvelvind) är konstruerat av Adrian Kisovec men hade iögonenfallande likheter med det plan som jugoslaverna kom med i Örebro 1950, "Orao 2" och konstruerat av ing. Cian. Kisovec har tidigare varit helt okänd som konstruktör och framträder nu första gången offentligt. Prototypen blev färdig till de jugoslaviska segelflygmästerskapen nu i sommar och Bonzo Komac blev inte oväntat mästare på detta plan, vars främsta kännetecken är "välvklaffar-

na" som ger planet tre olika profiler för lika många "bästa" hastigheter. Det är ett ganska stort plan med hela 19,25 m spännvidd och en tomvikt på 351 kg.

Av ensitsarna har vi redan nämnt Wiehe och Olympia samt Pierres Air 102. Fyra exemplar av den lilla lätta och utseendemässigt mycket trevliga typen Spatz deltog även. Denna typ vill vi återkomma speciellt till i ett annat sammanhang, då den verkar ha utomordentliga förutsättningar att bli en fin ersättare för både Baby och Olympia på en gång. Ett av exemplaren hade begåvats med en förlängd vinge, som påstods ge planet ett glidtal på 1:29.

En av anledningarna till att man mer och mer övergår till flersitsiga flygplan även när det gäller högvärdig materiel torde ligga i att en tvåsitsare inte ställer sig mycket dyrare än en ensitsare men en lika bra förklaring är nog den typiskt tyska inställningen att man vill ha upp så många i luften som möjligt. Genom att skaffa tvåsitsiga plan i stället för ensitsiga fördubblar man ju genast siffran!

Det kan för övrigt i detta sammanhang påpekas att i varje fall ledarna för det tyska segelflyget i dag lägger huvudintresset vid att få så många som möjligt att segelflyga för nöjets skull. Det viktigaste för det tyska



Greif V heter denna tvåsitsiga skolglidare, som deltog i de tekniska tävlingarna i Oerlinghausen. Det är den svenska chefsinstruktören Bengt Bergman som provsitter den inte särskilt vackra skapelsen. Den finns ännu så länge endast i ett exemplar



segelflyget är inte att utbilda, inte heller att skapa stjärnor och rekordresultat (även om man gärna vill det också) utan just att få golk att flyga för att det är roligt, för att det är en fin avkoppling. Det har som bekant inte saknats förespråkare för den inställningen här hemma heller.

Finansieringen av det tyska segelflyget av i dag är ett särskilt kapitel. Något statsbidrag får man inte utan var och en får försöka klara utgifterna själv. I det fallet är tyskarna oerhört uppfinningsrika — och det tyska näringslivet är mycket förstående. Tävlingarna i Oerlingshausen tjänade tyska aeroklubben inte så få tusen mark på genom att sälja souvenirer, plaketter och annat till den skådelystna och intresserade allmänheten. De tävlande hade var och en

på sitt håll lyckats få ekonomisk hjälp av firmor som för sin insats fick reklam på flygplanet och kanske transportbilen. Hanna Reitsch exempelvis fick hela sitt tävlingsdeltagande betalt av Volkswagen för att dess märke fick pryda hennes ekipage.

Om själva tävlingarna är slutligen att säga att de — naturligtvis höll vi på att skriva — lagts upp huvudsakligen som triangel- och turochreturflygningar för att minska transportkostnaderna. Trots det urusla vädret gick tävlingen sportsligt bra i lås under även dessa förutsättningar. Antalet hämtningskilometer var mycket litet. Alla starter skedde med vinsch. Samtliga vinschar var av ny tysk och effektiv konstruktion. Till nästan hundra procent användes "skulder-

Forts. på sid. 26

## Flygande industriutställning

Här pratar Bengt Bergman med Edgar Dittmar (t. v.) som flög en Condor IV i vilken en hel liten industriutställning ordnats i reklamsyfte för den firma som bekostade tävlingsdeltagandet. Under ett plexiglaslock syns här ett cykelnav framställt av denna firma



## Enkel transport

De tyska transportvagnarna har inte mycket gemensamt med våra av modell "sportstuga". De består av ett enkelt stål-rörschassi på två hjul med enkla och effektiva anordningar för festsättning av planets olika delar

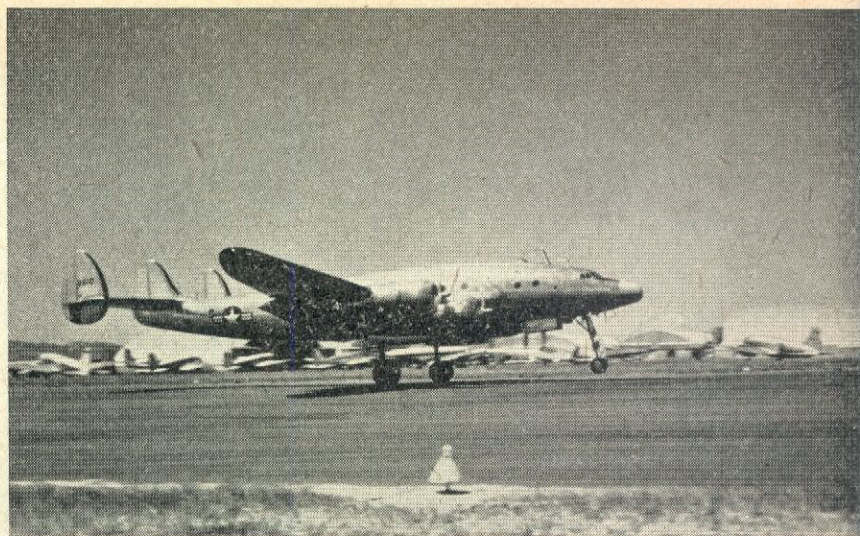


För att skydda planet mot damm och smuts under längre transporter drar man över ett specialgjort kapell

Minns ni Loopings specialnummer om den stora brittiska flygmässan vid Farnborough förra året? Det reportage som Looping då publicerade röntte en utomordentlig uppmärksamhet. Från årets Farnboroughmässan rapporterar Loopings utsände medarbetare, den kände typspecialisten Hans G. Andersson, i oktobernumret av Looping i ett stort upplagt reportage, som alla måste läsa. Försäkra er redan nu om oktobernumret av Looping! Ett värdefullt nummer!

# FARNBOROUGH 7-13 SEPT.





## JAG FLYGER IKE

USA:s president flyger när han är ute och reser. Och han flyger fint — i "eget" plan med egen besättning. President Eisenhower har en Lockheed Constellation med namnet "Columbine". Hans företrädare Trumans plan hette "Independence" och Roosevelt's "Sacred Cow".

Mannen som fått förtroendet att vara chef ombord på Ike's plan heter William G. Draper, 32 år gammal och major i amerikanska flygvapnet, och Ike har själv valt honom.

Naturligtvis är det ett mycket stort ansvar som Draper ålagts, och för att sköta det har han ett eget kontor i Vita Huset samt en besättning på sju man, med vars hjälp han håller "Columbine" i ständig beredskap under dygnets alla timmar. För planet's säkerhet har han dessutom hjälp från Air Police och Secret Service.

William Draper är född i Ohio och blev flygintresserad redan som liten grabb. Han började spara pengar för att ta flygktioner på Piper Cub hos flygklubben i Silver Springs medan han studerade vid högskolan. År 1939 när han studerat handelsorganisation i ett par år gick han med i en organisation för träning av privatflygare och två år senare blev han löjtnant i Air Transport Command och fick börja med leveransflygningar av de bombare som så småningom skulle krossa Hitler.

När han efter kriget kom tillbaka till Washington fick han till uppgift

*Till vänster "Columbines" chefspilot major William G. Draper i sin fina uniform. På bilden ovan startar "Columbine" med president Eisenhower ombord*

att göra specialflygningar till Europa, och när Eisenhower blev chef för NATO fick han främst tjänstgöring som hans pilot och hann under denna tid med att flyga Ike inemot 300.000 km med besök i fjorton skilda länder utan ett enda missöde. Sedermera tjänstgjorde han som pilot även åt general Ridgway.

En kväll när Draper satt på måsen i högkvarteret i Tyskland förra vintern kom dagofficern in och gav honom besked att han omedelbart skulle flyga tillbaka till USA. Och det var först sedan han kommit dit som han fick vetskap om att han skulle flyga Eisenhower till Korea.

Eisenhower frågade då Draper om han ville ha jobbet som hans privata pilot tillbaka. Draper svarade givetvis ja och fick då även det stora förtroendet att välja det flygplan som han helst ville ha. Draper valde en Constellation — "Columbine" — som nu är fem år gammal.

I motsats till Trumans "Independence" är "Columbine" helt utan speciella dekorationer med undantag av namnet och en blomma därunder. Planet har bl. a. en fullständig radarutrustning och är för övrigt inrett så att presidenten kan arbeta lika obehindrat när han flyger som när han sitter i Vita Huset.

Såsom flygpassagerare är Ike lugn som en filbunke enligt Draper, men han har ingen lust att själv lära sig flyga planet.

— Det får ni yngre sköta, säger presidenten.

Presidentens fru "Mamie" är mycket populär bland besättningen, kanske inte minst därför att hon ibland brukar komma fram i cockpiten med kaffe.



# STATSMINISTERNS

HARPSUNDS-AUTOMOBIL I ALL ÄRA,

OCH DEN

KARNEVAL-DONERADE

«ESSEX-LIMOUSINEN

LIKASÅ....

**MEN**

E'RE

RIKTIGT

VACCINERAT

ATT DEN DÄR

**EISENHOWER**

SKA SPRÄTTA

OMKRING

SÄVÄL HÄRSAN

SOM TVÄRSAN ME'

PRIVATKUSK Å CONSTELLATION-KÄRRA...

**ALLTMEDAN TAGE Å EDVIN**

HÄRHEMMA TRÄNGS I TİMTAL

PÅ TUNNELBANOR, SUCKAR I SOVKUPÉER

Å HAR SEJ.....!!! YNKLİGT!

**MEN**

NU HAR VI TALAT MED TORSTEN OM SAKEN... JÄ I SJÄLYA VERKET E' VI

FULLKOMLİGT ÖVERENS, MUSEİINTENDENT ALTHİN Å VI....

I STUDENTDONATORERNAS FOTSPÅR SKA' VI MED VARM HAND TİLL REGERİNGEN ÖVER-

RÄCKA DET GAMLA JUNKERS

ENTRÉEN TİLL TEKN. MUSÉET

F13-SKÅPET SOM LÄNGE NOG VANSTÄLLT

I KUNGL. HUVESTÄN... **DET** BLİR EN VACKER

KOMBINATION, OCH VI ÄR ÖVERTYGADE OM

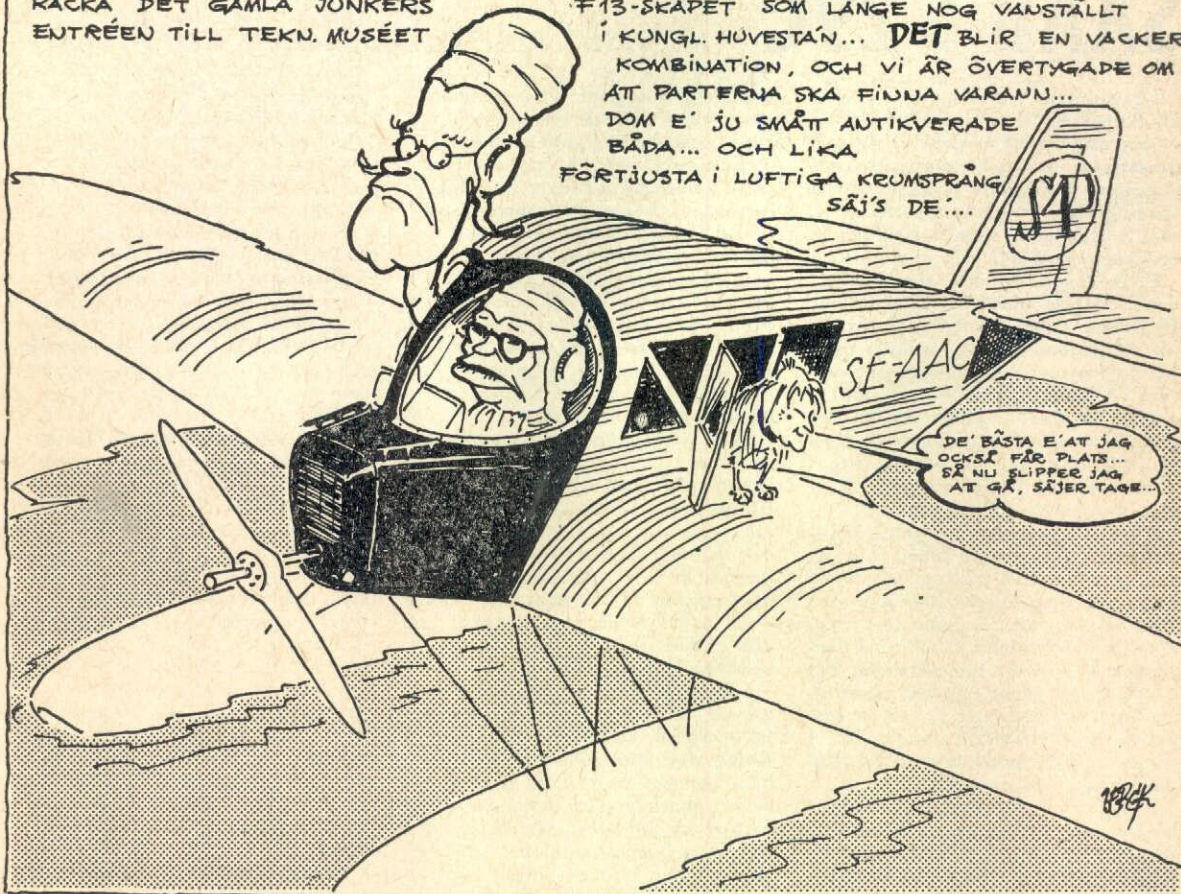
ATT PARTERNA SKA FINNA VARANN...

DOM E' JU SMÄTT ANTİKVERADE

BÄDA... OCH LİKA

FÖRTJÖSTA I LUFTİGA KRUMSPRÄNG

SÄJ'S DE....







## SAAB S 29C – svenskt spaningsplan i världsklass

I Looping nr 4/1953 uttalade chefen för Kungl. Södermanlands flygflottilj — ansvarig för 4/5 av det svenska spaningsflyget — den förhoppningen att flottiljens nuvarande propellerdrivna spaningsplan av såväl typerna S 31 som S 18 inom en nära framtid skulle ersättas av reoplan.

Föga anade då den oinvidige, att denna viktiga modernisering av vårt flygvapen redan var på god väg att bli ett faktum. I juni provflögs nämligen en nyutvecklade fotospaningsversion av Saabs välbekanta reajaktpilan J 29 ("Tunnan"), vilken version när detta skrives redan befinner sig i serietillverkning för att inom kort börja ersätta S 31 (Spitfire P. R. Mk 19 som den kallas i England).

S 29C, som den nya varianten är betecknad, skiljer sig utvändigt inte särskilt påtagligt från jaktversionen, men detta hindrar inte att S 29C representerar ett stort steg framåt i den svenska flygutvecklingen. I och med denna nya 29-version när nämligen det svenska flygvapnet upp till obestriddig toppklass även när det gäller spaningsflyg — ett vitalt område där vi tidigare tyvärr inte kunnat hålla jämna steg med stormakterna.

S 29C blir, när planet inom kort börjar serielevereras, Västeuropas snabbaste och därmed modernaste fotospaningsplan i tjänst med en toppfart överstigande 1.050 km/tim. Det är

emellertid inte endast prestandamått som S 29C är högmodern. Det samma gäller i hög grad även kamerautrustningen. Sålunda kan ett flertal olika kamerautrustningar installeras i det något utbuktande nospartiets undre del, bl. a. ett alternativ med upp till sex helautomatiska kameror. Tack vare den moderna kamerautrustningen kan fotospaning nu ske effektivt inte endast från hög och medelstor höjd utan även från lägsta höjd. Tidigare har — med snabba flygplan — låghöjdsplaningen endast kunnat ske i form av vanlig ögonspaning.

S 29C skiljer sig från jaktversionerna även i andra avseenden. Sålunda har planet förbättrad navigeringsutrustning — fotospaning måste ju ofta ske under väderleksförhållanden då det vanliga dagjaktflygets uppgifter övertas av s. k. allväderjakt. Av ofentliggjorda fotografier att döma tycks S 29C även vara försedd med viss radarutrustning, som varnar för bakifrån kommande flygplan.

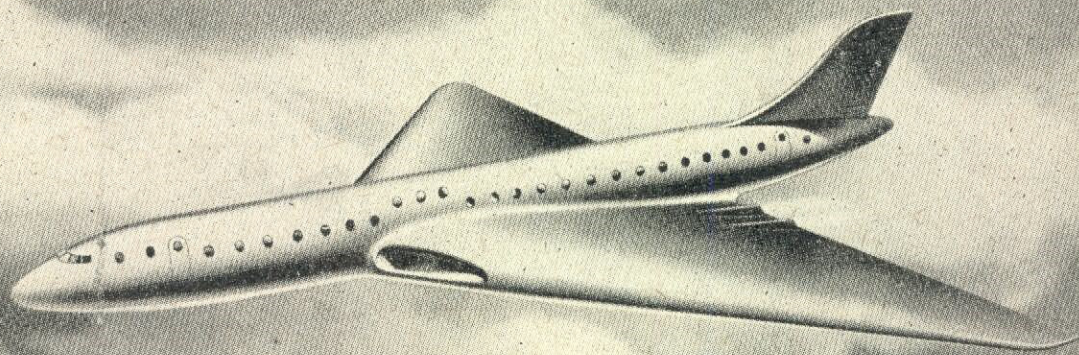
I detta sammanhang kan också nämnas att de J 29:or som idag tillföres jakt- och så småningom även attackflyget (två attackflottiljer skall som känt utrustas med A 29, som planet heter i attackversion), uppvisar en del viktiga förbättringar jämfört med J 29A, som började levereras till Flygvapnet i maj 1951. Sålunda genomfördes redan under J 29-A-tillverkningens

första skede en flyttning av luftbromsarna från vingen till den ganska ovanliga placering de nu har i framkroppen mellan landställsluckorna och beväpningsutrymmet. Avsevärt viktigare är emellertid de förändringar, som givit upphov till den nya beteckningen J 29B för den nya jaktversion som sedan någon tid befinner sig i tjänst vid Flygvapnet, och vars flygsträcka väsentligt överträffar den för J 29A. Hur den ökade räckvidden erhållits har inte omtalats, men eftersom även J 29A är försedd med fälltankar under vingarna (varför det följaktligen inte kan vara dessa som avses), är det förmodligen fråga om en ökning av de invändiga bränsleutrymmena. Denna ökade flygsträcka har även kommit den nya S 29C till del.

Jämfört med S 31 innebär givetvis S 29C något av en revolution inom spaningsflyget genom den starkt ökade flyghastigheten — i detta fall med dryga 300 km/tim. Hur många S 29C som Flygvapnet beställt har naturligtvis inte omtalats, men eftersom S 31 ursprungligen (1948—49) anskaffades i ett 70-tal exemplar, skulle det inte förvåna om S 29-serien är ungefär lika stor. Detta skulle i så fall innebära att det svenska spaningsflyget även kvantitativt blir en faktor att räkna med.

Och så väntar vi bara på en ersättare för S 18...





# AVRO ATLANTIC

**flyger nonstop  
London—New York på sju  
timmar och åter  
på fem och en halv,  
tar 131 passagerare  
och marschar  
på nära 1.000 km i timmen**

Engelsmännens mycket omtalade deltabombplan Avro Vulcan skall nu bli passagerarplan om ett nyligen annonserat projekt går i lös. Med detta plan blir det möjligt att flyga London—New York nonstop på sju timmar medan återfärden beräknas ta fem och en halv timmar.

Det nya planet heter Atlantic och bygger som sagt på erfarenheterna från Avros deltabombplan Vulcan. Det beräknas få en marschhastighet av nära 1000 km/tim och skall enligt planerna byggas i olika versioner för

mellan 76 och 131 passagerare. BOAC lär redan vara intresserat av det nya projektet.

Som framgår av bilden har kroppen förlängts åtskilligt om man jämför med Vulcan. Dimensionerna anges till: Spännvidd 36,88 m, längd 44,19 m, kroppsdiameter 3,81 m.

Maximala startvikten anges till drygt 90 ton och betalande lasten till 9—20 ton beroende av flygsträckan.

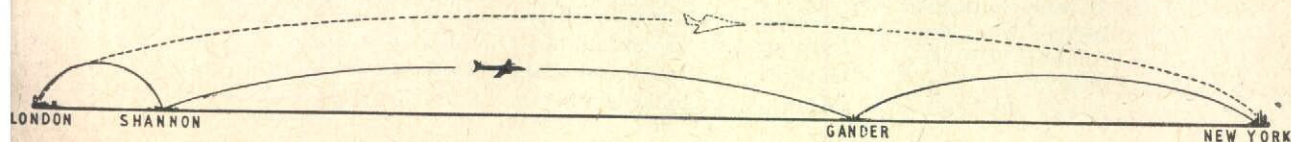
Marschhastigheten beräknas som sagt till nära 1000 km/tim och topphöjden till drygt 12.000 meter. Motor-

utrustningen blir fyra reamotorer av icke angivet slag. Det torde emellertid bli Rolls-Royce Avon, som nuvarande Vulcan uppges ha.

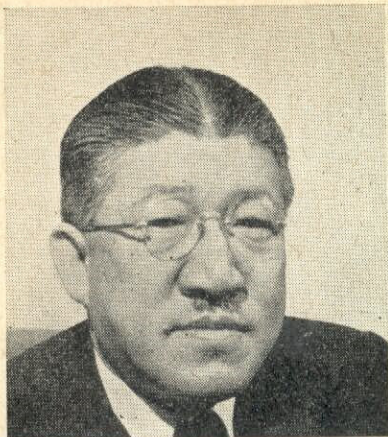
Hur långt projektet avancerat vet man inte, men det har dock ägnats stor uppmärksamhet och givits stort utrymme i Hawker Siddeley-gruppens (i vilken Avro ingår) firmatidning Hawker Siddeley Reviews senaste nummer.

Enligt vad som framgår av uttalanden i denna artikel räknar man med god driftsekonomi främst på distanser mellan 2.400 och 6.400 km. Vidare anser man att typen har mycket goda utvecklingsmöjligheter.

*Stora bilden visar Avro Atlantic sådan tecknaren ser planet. Nedan skillnaden mellan en nonstop flygning London—New York och hur flygning över Atlanten sker nu*







Verkställande direktören i JAL, Isamu Morimura. Ovan en av JAL:s DC-4:or på Haneda Airport i Tokio

## SOLEN GÅR UPP

### FÖR DET JAPANSKA TRAFIKFLYGET

Av kända skäl saknas två av jordens större stater, Tyskland och Japan, i den hårda business som kallas internationell luftfart. En ändring är nu på väg. I Västtyskland håller ett nytt Lufthansa på att växa fram och i Japan har utvecklingen hunnit ännu längre; där står det två år gamla Japan Air Lines (JAL) redan i begrepp att flyga internationellt. Loopings medarbetare Curt Gille har intervjuat det japanska trafikflygets främste man.

— När vi startade i augusti 1951 var det i mycket blygsam skala, berättar verkställande direktören i JAL, Mr. Isamu Morimura, för Loopings medarbetare. Vårt aktiekapital var ungefär 1,5 miljoner kr och varken flygplan eller besättningar fanns tillgängliga. För att komma igång tecknades därför ett charterkontrakt med det amerikanska Northwest Airlines. Detta kontrakt löpte på ett år, och när den tiden gått ut hade JAL lyckats skaffa sig egna plan och var endast beroende av direkt utländsk hjälp när det gällde besättningarna. I det avseendet pågår nu ett intensivt utbildningsarbete och JAL skall även i det fallet snart kunna klara sig självt, säger Mr. Morimura. De första japanska navigatörerna har redan fått amerikanska CAA-certifikat.

Den internationella konkurrensen tas upp på allvar i november i år, berättar Morimura vidare. Då inviges en route Tokio—Wake Island—Honolulu—San Francisco. Vi hoppas då ha fått våra tre beställda DC-6B med vilka det blir trafik två gånger i veckan på denna linje.

San Francisco är bara en första etapp på linjen. Avsikten är att den i den närmaste framtiden skall förlängas söderöver, först till Los Angeles och sedan via Mexico City—Pana-

ma—Lima och Rio till Sao Paulo i Brasilien och det stora bosättningsområdet för japaner som finns där.

En annan Stilla Havs-route är planerad via Shemya och Anchorage i Alaska till Seattle. Från Tokio söderut skall trafiken under samma tid utsträckas till Bangkok via Hongkong, till Okinawa, Formosa, Filippinerna, Saigon, Singapore och Djakarta.

Till Europa kommer JAL att expandera 1955, då de två beställda Comet-planen Mk 2 levererats. Det blir London som blir slutstation på denna linje, som skall gå via Bangkok (det blir den tidigare invigda Tokio—Bangkok-linjen som förlängs västerut), Rangoon, Calcutta, Karachi, Cairo, Rom och Paris. Trafiken skall upp-

rätthållas en gång i veckan. Om vi kommer att flyga till Europa via norra delen av den nordamerikanska kontinenten och Grönland är det ännu för tidigt att yttra sig om, även om vi har ett principbeslut på saken, säger Morimura vidare.

Denna kraftiga expansion inom en relativt begränsad tidsrymd kräver en snabb utbyggnad av markorganisationen och flygplanparken. För flottans vidkommande betyder programmet först en utbyggnad till 19 flygplan: sju DC-4, sju DC-6, två Comet Mk 2 och tre Heron. Om fem år är flottan beräknad till 29 plan, då även inrymande bl. a. DC-7.

Ett annat exempel på Japans strävanden att göra sig oberoende när det gäller internationell luftfart är det för ett år sedan bildade "The Japan Aircraft Maintenance Company", som nu har ett aktiekapital på över tre milj. kr och som gör reparationer och översyrer inte bara på JAL:s plan utan även för flera utländska bolag.

## Mig-15 bättre än Sabre

"Mig-15 är på många sätt ett bättre flygplan än Sabre", säger engelsmannen Wing Commander J. H. R. Merifield i en sammanfattning av flygkriget över Korea, publicerad i den engelskspråkiga Tokiotidningen Japan News. Loopings korrespondent Curt Gille, som just nu befinner sig i Korea, kommenterar artikeln.

Mig 15 är snabbare, accelererar bättre, stiger bättre och har större topphöjd än Sabre, säger Merifield. Trots detta har FN-sidans Sabre skjutit ned över 800 Mig-15 i luftstrid mot 58 egna förluster under Korea-kriget. Den främsta orsaken till denna enorma överlägsenhet har säkerligen varit den högre standarden på besättningarna samt den bättre disciplinen i luften.

De kommunistiska förbanden har



inte varit kapabla att hålla ihop när de engagerats i strid. De har genomgående visat dålig laganda, om man får tro Marifield, och har haft svårt att ta vara på de chanser som dykt upp under luftstrid. I regel har Mig-15 utmanövrerat Sabre, men trots detta har det sällan hänt att Mig-piloten kunnat fullfölja anfallet to the bitter end med tillräcklig beslutsamhet. Även stridsledningen från marken har tydligen för nordsidan lämnat mycket övrigt att önska.

En annan faktor som FN-sidan kunnat glädja sig åt har varit att Mig-piloternas skjutförmåga oftast inte varit särskilt god. Beväpningen är dock god — som regel en 37 mm kanon och två 23-or.

Alldeles utan fel är dock inte heller Mig-15. Under rader av luftstrider har man kunnat konstatera att planet visat tecken på instabilitet vid alltför optimistiska manövrer. Det har vid flera tillfällen hänt att planet spunnit direkt i backen utan att Sabre-piloten kunnat få in ett skott.

Det är ingen tvekan om att kommunistisidan dragit sina dyrköpta lärdomar av de otaliga förlusterna i luftstrid och att man snart kommer att vara ifatt den övriga världen också när det gäller det rent personliga handhavandet av jaktplanen. Om därför inte Sabre snart blir väsentligt modifierad eller ännu hellre ersatt med en helt ny flygplantyp, kommer utan tvekan den överlägsenhet i luften, som under det nu avslutade Koreakriget gjort sig gällande på FN-sidan, att försvinna, varnar Merifield.

Vårt luftherravälde har varit totalt,

### Siffror från luftkriget i Korea

Enligt en Washingtonrapport skulle luftkriget i Korea ha lämnat följande "resultat": 838 Mig-15 har nedskjutits, 149 troligen nedskjutna och 936 förstörda på annat sätt, d. v. s. 1.923 ryskbyggda Mig-15 skulle ha fått stryka på foten. Av nordkoreanska flygplan av olika typer har 1.018 nedskjutits, 177 troligen nedskjutits och 1.027 förstörts på annat sätt.

Mot detta står amerikanska flygvapnets förlust av 83 reaflygplan i luftstrid, 258 genom luftvärnseld och 93 förstörda genom haverier, d. v. s. tillsammans 434 flygplan. Av propellerplan har 21 nedskjutits i luftstrid, 285 förstörts genom luftvärnet och 60 på annat sätt, d. v. s. tillsammans 366 propellerplan. Sammanlagda förlusterna för såväl reaflygplan som propellerplan var således 800 flygplan. Marinkåren har förlorat 79 landbaserade flygplan genom fientlig inverkan och 38 på annat sätt.

FN har, utom de amerikanska förlusterna, förlorat 6 flygplan i luftstrid, 52 genom beskjutning från marken och 22 på annat sätt, tillsammans 82.

Totala antalet förlorade landbaserade FN-flygplan utgjordes av 110 i luftstrid, 676 genom luftvärnseld och 213 på annat sätt, tillsammans 999.

säger han till slut. Under den tid Sabre varit i aktion, har till exempel inte en enda bomb släppts från ett fientligt flygplan över FN-trupperna i frontlinjen. Ändå har nordsidan haft nästan alla trumf på hand. Dels har de haft sina baser på andra sidan Yalufleden utom räckhåll för FN-sidan, varigenom de bl. a. i lugn och ro kunnat ligga över det icke krigförande Mandchuriet och stiga till bästa höjd innan de satt kurs in över stridsområdet. Dels har de, genom att flygkriget helt utkämpats över deras eget territorium, till sin hjälp haft ett väl utbyggt nät av radarstationer, under det att knappast något som helst radarstöd har kunnat ges åt FN-

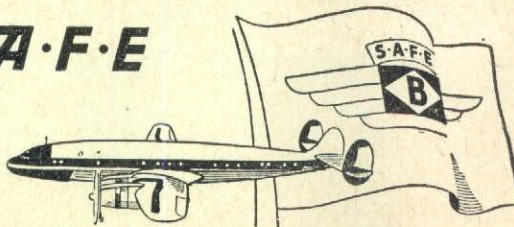
sidans Sabre på grund av de långa avstånden till Sydkorea.

Ett annat problem som FN-sidan haft att brottas med har varit de stora bränslereserver man tvingats räkna med. Sabre har ständigt tvingats ha bränsle ombord för den 300 km långa återflygningen över fientligt territorium, en sak, som Mig-piloterna aldrig behövt lägga någon större vikt vid, då de bara haft att dyka in över mandchuriska gränsen om läget blivit alltför kritiskt.

Att FN-sidan under sådana omständigheter trots allt månad efter månad kunnat behålla ett oinskränkt luftherravälde över Korea är egentligen någonting ganska fantastiskt.

## BRÄATHENS S·A·F·E

Reguljär Flyglinje



## SKANDINAVIEN – FJÄRRAN ÖSTERN

Passagerare och gods

SKANDINAVIEN till

HAMBURG med anslutning till:

GENÈVE  
ROM  
ATHEN  
CAIRO  
ABADAN  
KARACHI  
BANGKOK  
HONGKONG

AFRIKA  
INDOKINA  
MALAYA  
INDONESIEN  
AUSTRALIEN  
PHILIPPINERNA  
KOREA  
JAPAN  
ETC.

Generalagenter:

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

Göteborg Skeppsbron 5-6  
Tel. 13 49 60, 11 02 24

Stockholm Skeppsbron 24  
Tel. 20 32 41, 20 06 20

Telegram: "BLIDBERGAIR"



# ÖVERSIKTEN



Ännu en D. H. 110

Brabazons saga all

Gyron — ny reamotor

F-100 provflygen

★ **F-100 PROVLUGEN.** Prototypen till det nya amerikanska jaktplanet North American F-100 har enligt meddelande från fabriken gjort sin första provflygning vid Muroc i Californien. Planet flögs av fabriken provflygare George Welch, som gjorde två flygningar efter varandra, någonting ganska ovanligt för ett helt nytt flygplan. Det kan för övrigt påpekas att Welch också gjorde den första provflygningen 1947 med F-86 Sabre.

Inga detaljer om det nya planet har släppts ut mer än att det är ett pilvingat jaktplan med en Pratt & Whitney J-57 reamotor.

I sammanhanget tar vi oss friheten citera ett stycke ur boken "Kalla krigets flyg", där Hans G. Andersson i vintras skrev följande om North American F-100 under rubriken "plan som kommer":

"Den 28 oktober 1952 offentliggjordes det amerikanska flygvapnets beslut att beställa 'ett icke angivet antal' reajaktpän av den nya typen F-100 från North American Aviation Inc., bekant för typ F-86.

F-100, som för att citera det officiella meddelandet 'konstruerats för att utdela mera dödande slag i luftstrider vid hastigheter över ljudets' kommer att serietillverkas i North Americans Los Angeles-fabriker (det senaste meddelandet bekräftar detta). Några närmare uppgifter om prestanda etc., meddelades dock icke.

Enligt tidigare i den amerikanska fackpressen synliga uppgifter är denna nya Sabre-utveckling ett betydligt större flygplan än sina föregångare av versionerna F-86A, -D, -E och -H, varav alla utom F-86A fortfarande tillverkas i USA och Kanada. Samma källor vet också meddela att den nya F-100 ursprungligen föddes som ett på fabriken eget initiativ utvecklat projekt med beteckningen Sabre 45. F-100 skiljer sig vidare från föregångarna genom en mera pilformad vinge — 45 grader mot normalt 35 — samt en betydligt kraftigare motor, vilken enligt samstämmda uppgifter blir Pratt & Whitneys nya axialmotor J-57 av s. k. 'two-spool'-typ (ett slags dubbel reamotor). Denna nya motortyp, som ännu inte är i full serietillverkning, är bl. a. installerad i Boeings nya åtta motoriga reabombare B-52 Stratofortress och lär utveckla en statisk dragkraft av nära 4.500 kg. Det har emellertid talats om nya J-57 versioner med ännu större dragkraft, men om dessa blir klara för den första serieupplagan av F-100 är knappast troligt."

Så långt "Kalla krigets flyg".

★ **D. H. 110** vars första prototyp kraschade under förra årets Farnborough-mässa, är nu klar för ytterligare prov i ett andra exemplar, som skall provflygas av De Havillands chefsprovflygare John Cunningham samt John Wilson. Av allt att döma avser De Havilland

att visa planet även vid årets Farnborough-mässa, dit Looping skickar en specialreporter, vars skildring kommer i oktobernumret av Looping.

★ **WICKERS VISCOUNT** är nu beställd i 84 exemplar meddelar Vickers Armstrong LTD och underhandlingar pågår med en rad flygföretag. Av de 84 nu beställda exemplaren står BEA för 38, Air France för 12, Trans-Canada Air Lines för 15, Trans-Australia Airlines för 6 och Aer Lingus (Eire) för 4. British West Indian Airways, Hunting Air Transport och Iraqi Airways har beställt vardera tre Viscount.

★ **BRABAZONS SAGA ALL.** Britiska regeringen har nu beslutat att Brabazon 1 och den ännu inte färdiga Brabazon 2 skall nedläggas såsom projekt, enär man inte längre kan se någon rimlig anledning att fortsätta experimenten på dessa jättstora flygplan.

Brabazonprojektet påbörjades 1942 efter rekommendation av en regeringskommitté under ledning av lord Brabazon. Brabazon 1, ett passagerarflygplan med en startvikt av 126 ton och avsett för upp till 72 passagerare på sträckor på 4800 km, byggdes hos Bristol och gjorde sin första flygning i september 1949. Första passagerarflygningen gjordes den 25 juli 1951. Planet flög senast den 20 september 1952 och hade då gjort sammanlagt 164 flygningar på tillhoppa

382 timmar. Brabazon 2, som närmast var att anse som ett experimentplan, har aldrig varit i luften. Den summa som investerades i projektet, inklusive byggandet av den jättstora monteringshallen vid Filton samt startbanan på 2.515 m, uppkattas till 12 miljoner pund (cirka 175 miljoner kronor). Enbart startbanan som byggdes speciellt för att få upp Brabazon i luften kostade 2,5 miljoner pund.

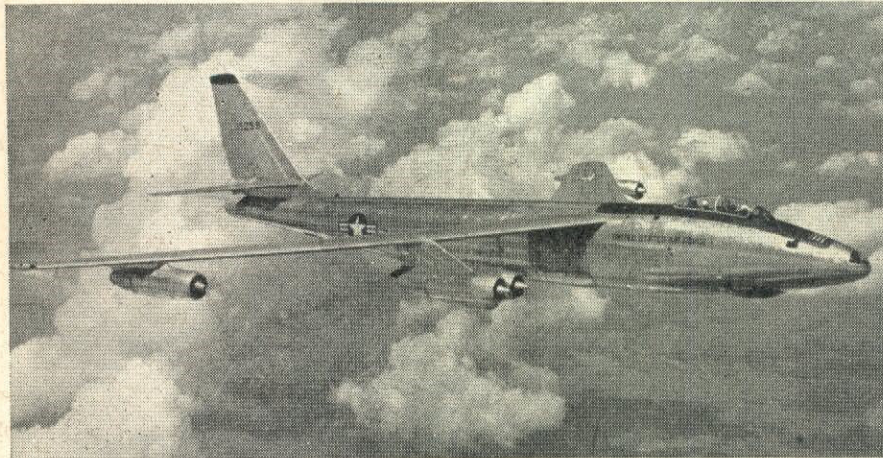
★ **FAIREY AVIATION COMPANY** i England meddelar att Ministry of Supply beställt ett försöks-exemplar av fabriken stora helikopter "Rotodyne" för forskningsändamål. Rotodyne drivs av två Napier Eland turbiner och principen är att få fram högre marschfart än med konventionella helikoptrar.

★ **NYTT VISCOUNT-REKORD.** FAI har godkänt det rekord som sattes med en BEA-Viscount mellan London och Köpenhamn den 28 juli. Planet som uppehåller BEA:s dagliga förbindelse mellan London — Köpenhamn — Stockholm flög sträckan London — Köpenhamn på 2 tim. 1 min. och 53 sek. Detta var det femte rekordet över reguljära passagerarlinjer som satts av BEA:s Viscount.

★ **NY BEAVER.** De Havilland meddelar att en ny version av det Kanadabygda småflygplanet D. H. Beaver är under byggnad. Det nya planet får en Alvis Leonides motor på 550 hk. Med De Havillands Hydromatic propeller sägs planet få en startsträcka på endast 120 meter med 6 passagerare och bränsle för 1.100 km flygsträcka. Stig-hastigheten anges till 7,5 m/sek med full last och marschastigheten till 230 km/tim på 1.500 meter.

★ **BILFRÄJERREKORD.** Den förste augusti satte det brittiska flygbolaget Silver City Airways rekord genom att frakta 850 fordon och 2.200 passagerare över Engelska kanalen. På Lympe, flygplatsen på den engelska sidan som användes av bolaget, landade en färjefrakter med 2 min. 18 sek. mellanrum hela dagen. Medeltalet flygfärdade fordon per dag över kanalen är nu 600 sedan säsongens början i april. En fantastisk siffra. Bolaget har nu femton flygplan i gång och funderar på att köpa in hela Lympeflygfältet för egen räkning. Luftfärjan över kanalen har blivit en enastående succés.

★ **FLERA MED FLYG ÄN BÅT.** Transportmyndigheterna i New York rapporterar en ökning av passagerartrafiken i luften bed 9,8 % för första halvåret 1953 medan antalet passagerare med båt under samma tid minskat med 4,5 %. Detta hindrar emellertid inte att antalet båtpassagerare till och från New York varit mycket stort under nämnda tid, nämligen 411.111 mot 336.986 för flygpasagerare. Det bör dock ihågkommas att siffrorna för det totala antalet passagerare till och från hela USA under 1952 visar en omvänd bild, nämligen 1.377.848 flygpasagerare och 1.059.205 båtpassagerare.



★ **BOEING RB-47 STRATOJET** heter detta specialkonstruerade fjärrspaningsplan som har "den gamla" B-47 som utgångspunkt. Hastigheten ligger omkring 1.000 km tim och topphöjden på över 13.000 m. Typen serietillverkas för amerikanska flygvapnet.





★ **DENNA BEHÄNDIGA** apparat är avsedd för registrering av höjder, hastigheter, stigning etc. Apparaten tål en temperatur på upp till 1.000 grader C och tål nästan vilka stötter som helst. Den tillverkas av General Mills Inc. i Minnesota.

★ **NY REAMOTOR.** De Havilland i England meddelar att en ny reamotor med namnet "Gyron" sedan tre år tillbaka varit under konstruktion hos fabriken och nu närmar sig sin fullbordning. Det är en motor med axialkompressor "som redan under provkörning givit större dragkraft än någon annan nu känd reamotor", för att citera det officiella meddelandet. Inga detaljer i övrigt har frigitivits.

★ **IATA CLEARING HOUSE** i London tog under de första sex månaderna i år in nära 109 miljoner dollar i biljettintäkter mot 100 miljoner dollar under samma tid föregående år.

★ **SIKORSKYPROJEKT.** Amerikanska armén meddelar att tillverkningen av Sikorsky S-58 (en utveckling av S-55) nu håller på att uppläggas. S-58 blir 50 % större än S-55, får en fyrbladig rotor och en Wright R-1820-82 Cyclone motor på 1640 hk starteffekt.

Ännu större än S-58 blir S-56 som får två rotorer i tandem och två Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp motorer på 24000 hk vardera. Den är konstruerad för 34 passagerare och prototypen beräknas provflygas redan för detta års slut.



★ **VINNAREN** av 1:a pris i Loopings tävling Operation Columbus, Bertil Andersson, ser ut så här. I oktober åker han med Looping till USA.

★ **NYA HELIKOPTERREKORD.** Jean Boulet, Frankrike, har den 2 juli satt en hel rad nya världsrekord med helikopter, en S. E. 3.120: Distans på slutna bana 1.252,572 km (det tidigare rekordet var amerikanskt, lydde på jämnt 1.000 km och sattes den 14 november 1946 med en Sikorsky R-5A).

Hastighet på 500 km bana: 107,193 km/tim (ingen tidigare notering).

I klass E-1.c för helikoptrar med en flygvikt av 1.000—1.750 kg har tidigare icke noterats några rekord. Nu har Boulet noterat fyra stycken i denna klass.

Distans på slutna bana, samma som ovan.

Hastighet på 100 km bana, 110,314 km/tim.

Hastighet på 500 km bana, 107,193 km/tim.

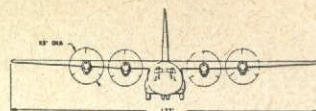
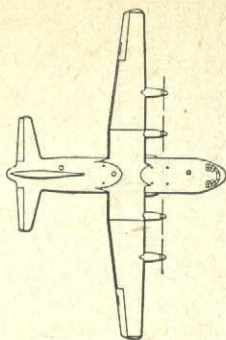
Hastighet på 1.000 km. bana, 103,813 km/tim.

★ **FARFADET**, det franska "heliplanet" som tidigare omnämnts i Looping, flög den 1 juli med sin propellerturbin. De tidigare flygningarna har planet gjort enbart såsom helikopter. Proven fortsätter.

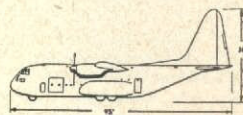
★ **INTERNATIONELL HELIKOPTERTRAFIK** startade det belgiska flygbolaget Sabena den 1 september. Det är den första internationella linjetrafiken med helikopter i världen som därmed påbörjas. Routerna blir: Bryssel—Antwerpen—Rotterdam, Bryssel—Liège—Maastricht och Bryssel—Lille. Sträckorna trafikeras varje dag utom söndagar.

★ **ÖVER ÖRESUND**, mellan Malmö och Köpenhamn, vill SJ:s distriktchef i Malmö, dir. R. Marklund, starta helikoptertrafik och har begärt utredning i frågan. Sådana utredningar brukar ta lång tid i anspråk, så det är kanske klokast att inte vänta sig några omedelbara resultat, men upplaget verkar synnerligen stimulerande på alla dem som i årtal sökt inriktningen av svenska myndigheterna på att använda helikoptern. Att såsom den danska pressen göra sig löjlig över idén verkar mer än löjligt dumt. Meningen är ju inte att frakta bilar och tåg med helikoptrar — åtminstone inte ännu!!! — utan att inrätta en snabbförbindelse mellan de två städerna för folk som vill komma fram fortare än färjorna och båtarna. Det finns säkert ett gott trafikunderlag.

★ **GLIDFRUKT.** Tusentals år innan människan började konstruera flygplan hade naturen kommit på idén att låta inte bara djur utan även växter flyga. På ett mycket elegant sätt löstes exempelvis fortplantningsfrågan för en tropisk art av vår vanliga gurka, en lång ranka som kunde bli upp till 50 meter hög och som växte i Indonesiens djungler. Problemet löstes genom att fröna kapslades in i en frukt som hade formen av en njure. Fröna befann sig i centrum av frukten, skyddade endast av en ytterst tunn hinna, som även bildade själva "vingen". När frukten lossnade, gled den som ett flygplan långa sträckor, hinnan brast av vibrationerna och de lätta fröna spreds vidare, ofta med termikens hjälp över de ångande djungelområdena.



**LOCKHEED C-130**  
USAF TURBO-PROP CARGO-PERSONNEL TRANSPORT



★ **LOCKHEED C-130**, det nya amerikanska turbindrivna transportplanet, som fanns omnämnd i Looping nr 5/53 och som närmast är avsett för trupptransporter, ser ut så här i treplansskiss. C-130 kommer att utrustas med fyra Allison T-38 turbiner.

★ **HELIKOPTERSTUDIER.** I Stuttgart bildades nyligen ett sällskap för helikopterstudier bestående av medlemmar i en rad organisationer, bland annat de tyska statsjärnvägarna.

★ **SLINGSBY SKYLARK** är namnet på ett nytt engelskt segelflygplan, utvecklat ur Slingsby Sky, som hade så stora framgångar vid senaste VM i Madrid. Skylark är mindre än Sky. Spännvidd 13,7 m, längd 6,1 m, vingyta 10,5 m<sup>2</sup>, flygvikt 280 kg, glidtal 1:27 vid 75 km/t, sjunkhastighet 0,7 m/sek vid 67 km/t.

★ **MERA FART.** Den 16 juli satte överstelöjtnant William F. Barns i amerikanska flygvapnet nytt världsrekord i hastighet med en F-86D Sabre. Det nya rekordet lyder på 1151,798 km/tim. Det tidigare rekordet sattes den 19 november förra året av kapten J. Slade Nasch, också i en F-86D, och lydde på 1124,137 km/tim.

★ **SEGELFLYGREKORD.** I distansflygning med flersitsiga segelflygplan har ett nytt världsrekord satts av ryssarna Victor Ilchenko, pilot, och Grigory Petchnikov, passagerare. Rekordet har nu godkänts av FAI och lyder på 829,822 km. Det sattes den 26 maj i år. Det tidigare rekordet i denna gren och klass var också ryskt, satt den 17 juli 1938 av I. Kartachev och P. Savtsov och lydande på 619,748 km. Världsrekordet i distans för ensitsiga segelflygplan innehas av amerikanen Richard H. Johnson sedan den 5 augusti 1951 och lyder på 861,272 km.

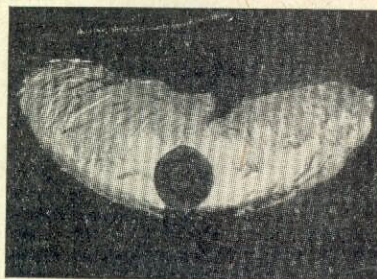
★ **PAUL MAC CREADY**, den kände amerikanske segelflygaren som bl. a. kom tvåa vid segelflyg-VM i Örebro 1950, vann årets amerikanska segelflygmästerskap vid Elmira. Det var hans tredje seger i dessa mästerskap på fem år.

★ **OMNIRANGE TILL BROMMA?** Ur luftfartsstyrelsens personaltidning "Vindsrutan" tar vi oss friheten saxa följande:  
Som bekant har VOR (VHF Omnidirectional Radio Range) av ICAO antagits såsom hjälpmedel för kortdistansnavigering.

I USA är VOR-systemet numera i det närmaste helt utbyggt. Inom Europa har det däremot gått långsammare och hittills har endast ett mindre antal stationer uppförts. Vad Sverige anbelangar har förutsetts att en provstation skall uppföras vid Bromma inom en inte alltför avlägsen framtid. Vad som bekymrar våra radiotekniska experter är främst de stränga terrängkrav, som måste iakttagas vid uppställning av VOR-stationen. Själva stationen måste placeras på en jämn yta med 60 m radie. Mellan 60 och 300 m från stationen får lutningen vara max. 4 % och lutningen bör helst vara symmetrisk mot stationen. Inga större grupper av träd får finnas inom en radie av 300 m.

I Berlin har man emellertid igångsatt försök att genom förändringar i antennsystemet minska dessa terrängkrav.

För att vi här hemma skall få tillfälle att undersöka placeringsmöjligheterna av VOR i trakten av Bromma har den tyska firman Lorentz erbjudit sig att i höst





ställa en station till vårt förfogande säson län.

Med anledning härav ha vissa förberedande rekognoseringar utförts beträffande platser utefter inflygningslinjen till bana 13.

★ **DET LJUSNAR PÅ ILSFRONTEN.** Efter åtskilliga sorger och bedrövelser ser det nu ut som om kursändaren på Brommas ILS-anläggning åter skulle bli användbar.

Under de gångna månaderna har omfattande förbättrings- och moderniseringsarbeten företagits med densamma och omedelbart efter midsommarhelgen kunde slutgiltig provflygning äga rum. Denna provflygning visade att kursen nu är relativt bra. Efter cirka en månads praktiska prov kan därför frågan om ILS-anläggningens godkännande tagas upp inom LFS.

Provflygningar på Bulltofta har visat att en placering av kursändaren ca 150 m från ändan av bana 06 d. v. s. ca 50 m innanför fältgränsen, ger såväl en frontkurs som en användbar hakkurs. Denna placering blir därför den slutgiltiga och vid årsskiftet 1953/54 hoppas telegrafstyrelsen att ha an-

läggningen klar. Glidbanan torde emellertid Bulltofta få vänta på till nästa vår.

★ **FORNEBU** vid Oslo har haft rekordtrafik under sommaren. Juli var den hetsigaste månaden i flygplatsens historia, då SAS expederade inte mindre än 16.500 passagerare över Fornebu. Förra årets siffra var 13.000 SAS-passagerare. Det kan nämnas att under hela femårsperioden 1935-39 expederade dåvarande DNL 21.376 passagerare. En avsevärd uppgång alltså.

★ **BULLTOFTA.** Lfs meddelar att rullbana 06/24, som är under anläggning, delvis togs i bruk redan i augusti och samtidigt som landningsstråket 06/24 slopas. Den användbara delen av banan är 1.200 × 60 meter och är försedd med provisoriska banljus.

★ **ÄNGMASKIN I LUFTEN.** En av SAS DC-4:or har nyligen flugit en komplett maskinläggning till ett norskt fartyg från Oslo till Genua i Italien. Hela maskineriet vägde tillsammans 5,5 ton. Huvuddelen utgjordes av ängmaskinen på 2,1 ton och en generator på 2,2 ton. Allt i hop flögs på en gång.

emellertid kontakt med regnet och hade det stundtals ganska disigt på den 156,5 km långa triangelbanan, Höganäs - Stångby - Oderljunga - Höganäs.

Tävlingen omfattade dels navigeringsprov med tidtabellflygning och orientering, dels landningsprov och spaningsprov. Spaningsproven utgjordes av sex fotografier med motiv från banan, tre dukmål och slutligen en rad närgångna frågor som man endast kunde klara om man varit tillräckligt uppmärksam vid de båda triangelpunkterna Stångby och Oderljunga. Bland annat gällde det att svara på om översta tornspetsen på Stångby kyrka hade kon- eller pyramidform och om det fanns skorstenar på uthuset vid Oderljunga prästgård.

Detta var den femte RMT-finalen sedan 1949, då Linköpings flygklubb vann i Västerås. Linköping segrade även 1950 på hemmaplan men 1951 och 1952 var det Arboga klubbens tur att vinna på Vinninga och i Arboga. Det visade sig snart att kampen i år skulle stå hård mellan de båda klubbarna. Det blev Linköpings tur att vinna och båda lagmedlemmarna belade de främsta platserna i den individuella tävlingen. *Pristista:*

#### LAGTÄVLINGEN:

1. Linköpings FK (Bo Tuveesson, Lars Grönlund) 2056 prickar. (KSAK:s kontantpris 1.000:- samt guldplaketter.)
2. Arboga FK (Nils Mattsson, John-Erik Kihlström) 3770 pr. (Direktör P. E. Gummesons HP samt silverplaketter.)
3. Stockholms FK (Bengt Lönnqvist, Per Elfvin) 6006 pr. (Höganäs-Billesholms AB:s HP samt bronsplaketter.)

#### INDIVIDUELLT:

1. Bo Tuveesson, Linköpings FK, 958 pr. (Albin Ahrenbergs Vän-

ners VP med miniatyr samt guldplaket.)

2. Lars Grönlund, Linköpings FK, 1098 pr. (Rosenthals HP samt silverplaket.)
3. Nils Mattsson, Arboga FK, 1221 pr. (KSAK:s HP samt bronsplaket.)
4. Arne Rosén, Aerokl. i Göteborg, 2195 pr.
5. John-Erik Kihlström, Arboga FK, 2549 pr.
6. Bengt Lönnqvist, Stockholms FK, 2819 pr.
7. Per Elfvin, Stockholms FK, 3187 pr.
8. Sture Nilsson, Aeroklubben i Göteborg. (Diskvalificerades på grund av haveri vid landning och spräckte därmed Göteborgslaget.)

Major Nils Lundgren var som vanligt tävlingsledare. Höganäs-bolaget representerades av dess vice verkställande direktör Yngve Zacco m. fl. och bland kända flygarprofiler märktes Gösta Fraenckel och familjen Hjerstrand, förutom alla dem som hjälpte till som funktionärer.

Samtliga deltagare var liksom tävlingsledningen mycket imponerade av det ypperliga flygfältet. Man vill hoppas att flera industrier och kommuner skall följa Höganäs-bolagets initiativ.

★ **SFM STARTAR FILMSERVICE.** Studieförbundet Medborgarskolan startar i höst en filmservice för KSAK-klubbarna. F. n. inventeras filmförrådet i landet och katalogen, som så småningom kommer att ges ut, skall innehålla uppgifter om alla filmer som kan tänkas ha speciellt intresse för de anslutna registrerade klubbarna. På det sättet kan alla filmer rekommenderas från en central, vilket klubbarna torde hälsa med stor tillfredsställelse.

## NYTT FRÅN KSAK

Redaktör G. H. Derantz



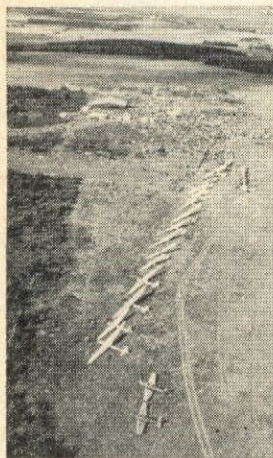
★ **FLYGDAGEN PÅ ÄLLEBERG.** Falbygdens första riktiga sommarsöndag sedan någon gång i juni kom den 9 augusti och det var en imponerande publik som mötte upp för att titta på flygprogrammet och för att lyssna till Alice Babs och Swingin' Swedes, som gjorde en braksuccé. Ensemblens goda humör berodde nog i viss mån på att tre av Ällebergs-skolans 2-sitsiga flygplan under hela söndagsförmiddagen stod till deras förfogande. Allesammans fick komma upp i luften före konserten och för samtliga var det segelflygpremiär, utom för Alice Babs själv,

som redan hunnit skaffa sig både A- och B-diplom.

Flygdagen bjöd givetvis på de gamla vanliga numren, men Ällebergspubliken fick även se en del nyheter. Helikopterns nykonstruerade räddningsstol demonstrerades av Ostermans Aero, som f. ö. efter uppvisningens slut fick passagerarflyga till mörkrets inbrott. En av flygvapnets inventösa livbåtar visades också och från Säve kom en hel grupp "Tunnor" dånande in över fältet. Finska fallskärmshopparen telegraferade återbud dagen före uppvisningen och kunde inte nås ens med iltegram med betalt svar. I stället fick publiken som sista programpunkt se Laroy Månsson fiska upp en reklamtext för sin firma Gullviks i Malmö, sedan han på lördagen och söndagsförmiddagen flugit Falköping runt med texten "VÄLKOMNA TILL FLYGDAGEN".

8.500 betalande räknades in, förutom alla dem som klättrade ett par kilometer på hanget för att spara 2 kr. Sådana finns också!

★ **FIN RMT-FINAL I HÖGANÄS.** Tidigt på morgonen den 16 augusti såg det ut som om KSAK:s Riksmotorflygtävlingsfinal skulle regna in. Ett fullständigt oförutsett oväder drog in över Skåne och mål-lägningspatrullen fick ett blött och lerigt arbete. Det klarnade upp så småningom och tävlingen startade på slaget 9.30, bara en halv timme försenad. Förste man på banan, tecknaren Lars Grönlund från Linköpings flygklubb fick



En bild av Älleberg tagen på flygdagen

## TEMPO-FINALEN

1953 års Tempo-tävling avslutades 22-23 augusti med final i Stockholm, lördagen den 22 på Tekniska Muséet och söndagen den 23 på Gärdet. Arrangemangen ingick i Stockholms 700-årsprogram och samlade en större publik än man haft tidigare.

Skådespelaren Bengt Blomgren, som just kommit hem från Wakefieldtävlingarna i England, ledde *byggnomentet*. Denna skönhetstävling för de deltagande tempo-modellerna vanns av Gösta Cassman, Västernorrlands län, som fick full poäng 120.

*Konstruktionsmomentet* vanns av Nisse Holmström, Älvsborgs län, som ur den hemligstämplade byggsatsen med balsastycken, pappersbitar, sytråd, hårnålar, gem, rakblad och lim trollade ihop en både välbyggd, välflygande och originell modell som var påfallande lik en Mig 15 och som gav full poäng 60.

*Flygmomentet* som gick i hård vind på söndagen medförde en lång rad svåra kvaddar. Det blev *Martti Bogdanoff*, Malmöhus län, som segrade med 185 poäng.

*Martti Bogdanoffs* flygseger och hans tredjeplacering i bygg- och fjärdeplacering i konstruktions-tävlingen gav honom 1953 års *Tempo-pokal*, en välförtjänt utmärkelse särskilt som han var en av de två deltagarna som verkligen lyckades genomföra hela tävlingen till dess tredje start.

I samband med Tempo-tävlingen anordnades en uppvisning med linstyrda och radiostyrda modeller. Vinden var i hårdaste laget, men alla de närvarande fick klart för sig att radiostyrningen verkligen kommit över experimentstadiet. För den delen av programmet svarade Gunnar Söderberg och Gerhard Westberg, medan Sven-Olof Ridder med en grandios avancering dominerade de intryck man fick av linstyrningsprogrammet, där även Lars Bergström, Charlie Enkvist, Per-Erik Levenstam och Conny Tollet deltog.



# Looping Junior



## Månadens skalamodell: MIG-15 och U-MIG-15

Björn Karlström har gjort en aktuell ritning i skala 1:75 på Mig-15, grundad på de absolut senaste erfarenheterna om typen. Därtill har han gjort en ritning i samma skala plus detaljer av U-Mig-15, som användes dels som marin-jaktplan, dels som övningsplan. Någotting extra fint för våra skalamodellbyggare att bita i. Ritningarna finns på nästa uppslag.

"Bornholmsplanet" med polsk beteckning har kastbara bränsletankar och i marinversionen fällbara vingar samt bromskrok. På övningsversionen har främre kroppstanken borttagits för att ge plats för en instruktör. I stället har denna version två bränsletankar under vingarna. Lägg för övrigt märke till den förstärkta huven. Slutligen kan påpekas att både den ensitsiga och den tvärsitsiga versionen finns med radarnos.

Studera för övrigt ritningarna noga och lycka till med bygget.

## Norrälje vann RM i modellflyg

De åttonde Roslagsmästerskapen i modellflyg har hållits på flygfältet i Norrälje med deltagare från värdeklubben, Roslagsbro och Gimo. På lördagen tävlade man i G1, G2-int och F och på söndagen i S1 och S2-int. Norräljeklubben tog hem det mesta i prislistan men Roslagsbro tog dock sin fjärde inteckning i Norrälje Tidnings vandringspris i S2-int för fjärde gången. B. Lindh, Norrälje, kammade hem segern i fyra klasser, medan klubbkamraten Bo Eriksson lade beslag på segern i F-klassen.

De bästa resultaten:

G1: 1) B. Lindh, Norrälje; 2) M. Zamore, Norrälje; 3) Bo Lindberg, Norrälje.

G2: 1) B. Lindh, Norrälje; 2) L. O. Nordin, Norrälje; 3) Bo Eriksson, Norrälje.

F: 1) Bo Eriksson, Norrälje; 2) Björn Andersson, Norrälje; 3) Willard Janson, Gimo.

S1: 1) B. Lindh, Norrälje; 2) Bo Eriksson, Norrälje; 3) Willard Janson, Gimo.

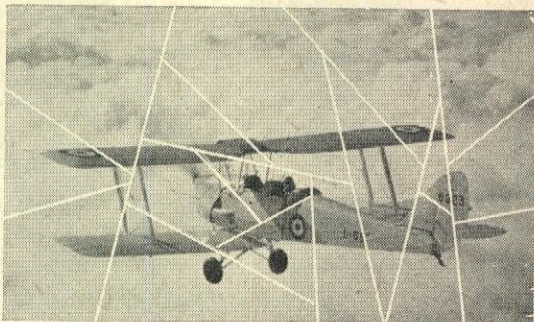
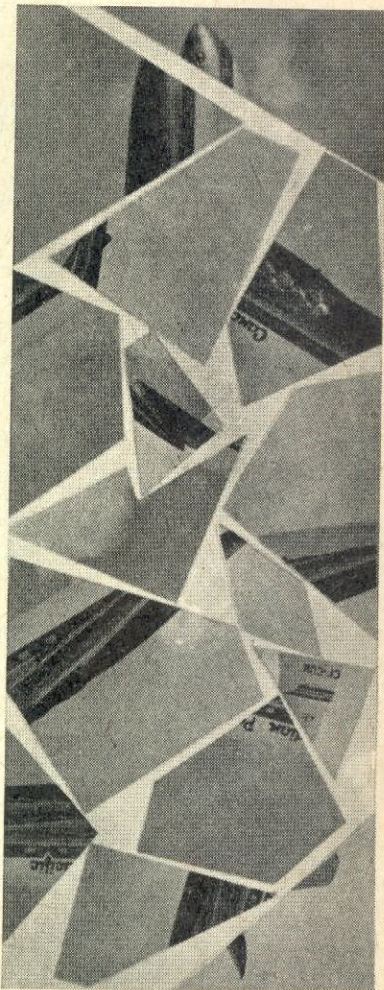
S2: 1) B. Lindh, Norrälje; 2) Hans Holmström, Roslagsbro; 3) Kjell Eriksson, Roslagsbro.

## FLYGPUSSET

Den invecklade bilden till höger innehåller månadens uppgift för typpusslarna. Plocka ihop bitarna till en bild av ett modernt trafikflygplan, klistra upp bitarna på kartong eller styvt papper och sänd in dem till "Loopings flygpussel 9/53, Box 3063, Stockholm 3, senast den 18 september 1953. Ange på bilden vilken flygplantyp den föreställer samt skriv tydligt namn och adress. Lösningen kommer i nästa nr av Looping, där även pristagarnas namn publiceras. Tre fina priser utdelas.

Förra månadens pussel blev *Tiger Moth* och följande pristagare korades: 1:a pris, "Ett år i luften, flygets årsbok 1953", Bengt-Olov Eriksson, c/o Jansson, Box 498, Västanfors. 2:a-3:e pris, "Kalla krigets flyg", Paul Branke, Hedenlunda, Backa, Vadsbro; Björn Brandal, c/o Nordh, Kattvik, Båstad.

Priserna kommer med posten.



De amerikanska flygpojkar som vistats i Sverige en tid som flygvapnets gäster, samtidigt som svenska flygpojkar fått se sig om i Amerika, har också fått träffa kungen som hastigast. Här underhåller sig hans majestät med Marvin Rants och Douglas Kirkpatrick (närmast kameran)

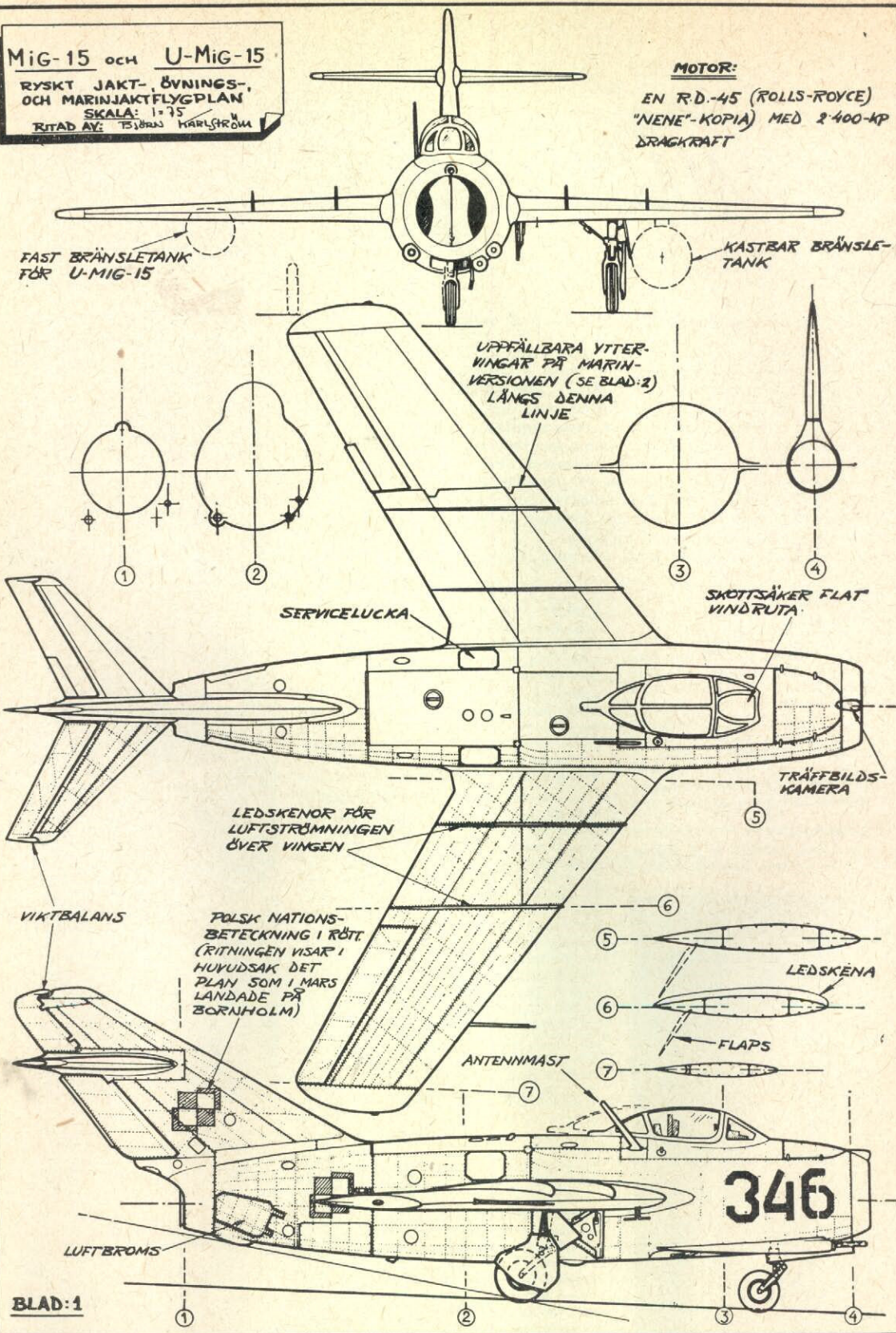


Mig-15 och U-Mig-15

RYSKT JAKT-ÖVNINGS-  
OCH MARINJAKTFLYGPLAN  
SKALA: 1:75  
RITAD AV: BJÖRN KARLSTRÖM

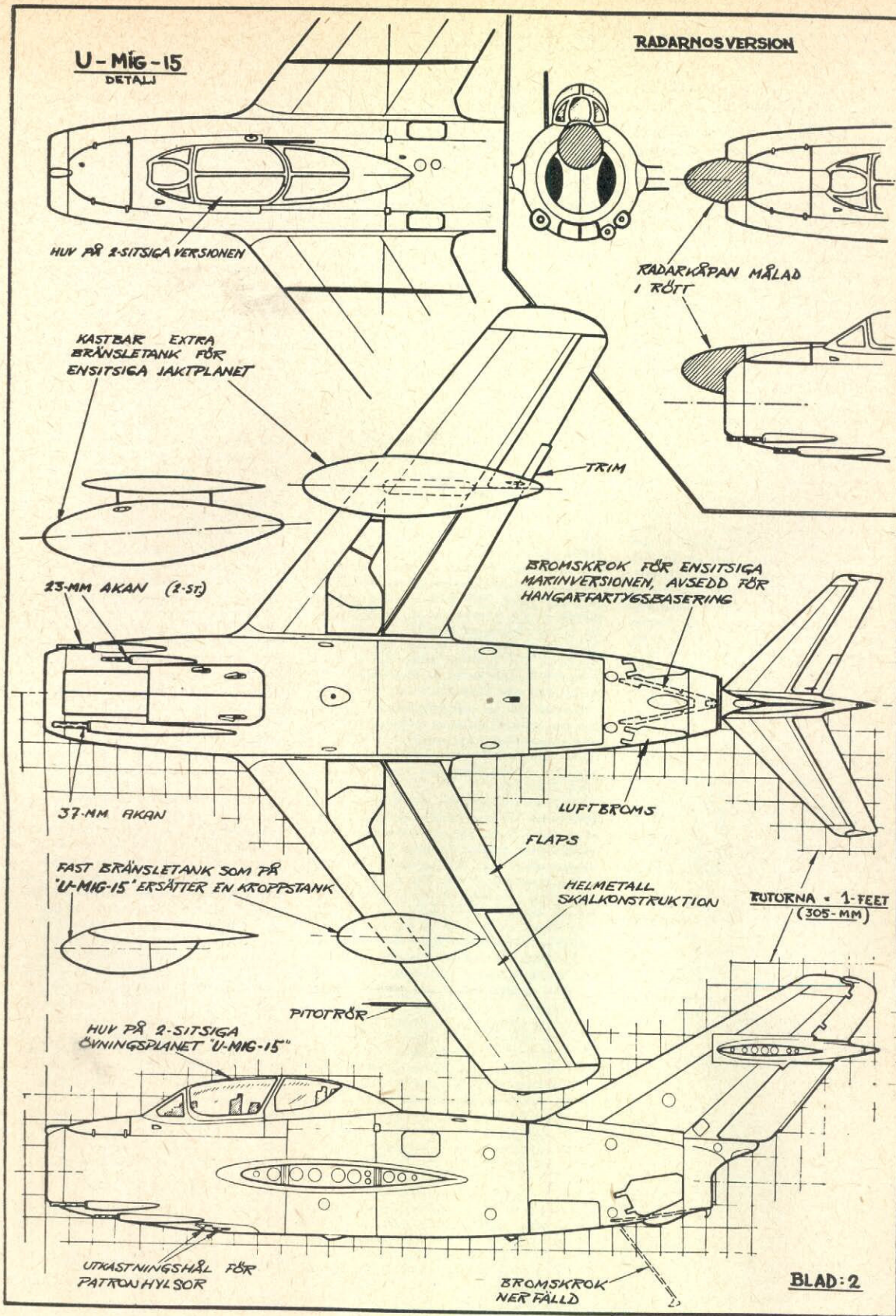
MOTOR:

EN R.D.-45 (ROLLS-ROYCE)  
'NENE'-KOPIA) MED 2400-KP  
DRAGKRAFT



Månadens skalamodell: Mig-15 och U-Mig-15 av Björn Karlström





Kommentarer till ritningarna finns på sid. 19



# SVENSK OTUR I WAKEFIELD - USA VANN ALLT

Wakefieldtävlingen, årets största modellflyg-evenemang, är över. USA tog rubb och stubb, både individuellt och lag.

Tävlingen ägde rum på Granfields flygplats, drygt sju svenska mil nordnordost om London. Samma plats f. ö. där tävlingen gick 1949, då Ellilä i ensam finskt majestät lade beslag på den åtrådda pokalen.

För första gången förlades nu till denna tävling även världsmästerskapet för bensinmotor-drivna modeller, och till denna tävling hade Sverige anmält fyra modeller, varav två flögs proxy. Vi kom alltså till England med två kompletta lag.

Första dagen ägnades åt trimning och invägning och mätning av modellerna, vilket var ett drygt arbete för funktionärerna och tog hela dagen i anspråk. I det svenska laget var stämningen inte på höjdpunkten. Orsaken var främst den, att Wakefieldflygarna saknade bra gummitorer. Ett lager ny Dunlop-snodd hade inköpts i London dagen före, men den visade sig vid intrimningen inte hålla för mer än halvvarv. Vid förfrågan hos de flesta övriga nationerna visade det sig att de nästan uteslutande använde sig av Pirelli-snodd. Italienska lagledaren erbjöd då svenskarna generöst halva sitt lager av denna snodd. Resultatet blev emellertid detsamma. Motorerna sprang av vid mindre än halvvarv. Ytterligare försök gjordes då med en annan laddning Dunlop, som inköptes av engelsmännen, men inte heller denna motor visade sig hålla måttet. Det enda som då var att göra, var att använda en gammal motor som Anders Håkansson hade med sig från Sverige. Den gav inte riktigt samma kraft som vanligt, men den gick i alla fall att dra toppvarv på.

Nästa dag — den 2 aug. — klockan tio, började så tävlingen med bensinmotormodellerna. Här tävlade för Sverige Bertil Dahlqvist, Carl-Erik Aunér, Olle Blomberg och K. Eriksson. De båda sistnämnda modeller flögs proxy av Anders Håkansson och Charles Moberg. Blombergs modell hade emellertid inte kommit med till England. Orsaken var den att SJ hade slarvat med transporten så att modellen inte hunnit med båten över till England. Efter långa telegram och dito väntan kom så modellen per flyg till Croydon, där den efter långt parlamentarande löstes ut. Klockan halv tio på morgonen kom modellen till Cranfield — en halvtimme innan tävlingen skulle börja. Det var inte lång tid att trimma på, efter klockan tio fick ingen trimning äga rum! Anders Håkansson rusade ut på fältet, glad med modellen en gång, startade motorn och släppte iväg den. Motorn gick de stiplerade sekunderna, började glida, hade fått bra höjd, fick termikanslutning och försvann efter en timme ur Håkanssons åsyn, trots att han sprungit sig blå för att inte tappa modellen ur sikte. Det var ju en bra början!

Näval, modellen hittades av en av de alldeles utomordentliga spanarna som var utposterade överallt i närheten av fältet. En kvart innan

## Bengt Blomgren berättar om de dramatiska tävlingarna

första periodens utgång kom han springande med modellen, och Håkansson kunde göra sin första start. Men osäkerhetsmomentet gjorde sig nu gällande, han visste ju inte ens till 50 % hur maskinen verkligen betedde sig, och flygtiden i denna start blev en futtig liten minut.

Vädret denna dag var alldeles strålende. Svag vind, varmt, lätta cumulusmoln — ett strålende termikväder — precis så som vi svenskar inte tycker om att flyga i. Vi har ju den lilla egendomligheten att vilja flyga utan termik — helst på kvällarna — då vi ansår att resultatet blir mer rättvisa.

Tävlingen var uppdelad i tre perioder om två timmar vardera. Dessa två timmar var uppdelade i fyra perioder om en halvtimme var, och under var och en av dessa fick en deltagare från varje nation göra en start. Enkelt och lättfattligt och det hela flöt oerhört smidigt.

Redan i första perioden visade det sig var skåpet skulle komma stå stå. Amerikanerna hade lätta, smidiga modeller, och motorer som var överlägsna alla andra. Dessa motorer var nykonstruerade, och tillverkade endast i fem provexemplar. Mindre i storleken och betydligt mer högvirviga än sina föregångare banade de vägen för den amerikanska segern. Motorn hade fått namnet TORPEDO — lägg det på minnet — och kommer nu att serietillverkas. De svenska deltagarna beställde ett antal motorer, som kommer att skickas från Amerika omgående. Det skall bli roligt att se vilken verkan de kommer att ha på utvecklingen inom denna klass här hemma.

Segern hade tre maximiflygningar — endast fem min. räknas, hur länge modellen än flyger — och hans modell var verkligen god för den tiden, visserligen fick han i alla starterna termik, men absolut bäste man vann, därom är ingen diskussion.

För svenskarna gick det inte bra. En bidragande orsak var deras precisionslöshet. För att nå resultat i denna mörkande konkurrens måste allting klaffa perfekt, ingenting får lämnas åt slumpen eller turen. Ett exempel: Motortiden är begränsad till 20 sek. Det är en kort tid och måste till fullo utnyttjas. Timern som stannar motorn måste fungera perfekt. Den skall stanna motorn inte på ett ungefär utan precis på 20 sekunder. Ingen av svenskarnas timers fungerade perfekt. Ibland gick de 19,9 sek, ibland 8, ibland 12 och ibland 15. Den segrade amerikanarens timer var ett mönster av precision, den stängde av motorn exakt. Dahlqvists maskin var en mycket god maskin, men vad hjälpte det. I andra starten gjorde modellen först en maximiflygning, men motorn hade gått i 23 sek. och starten förklarades ogiltig. Omstart. Änjo en maximalflygning, men motorn gick denna gång 21 sek. Det är tillåtet att göra tre omstarter, men Dahlqvist hann aldrig göra sin tredje start under den halvtimme han hade till sitt förfogande. I protokollet bokfördes hans andra start således med noll.

Den 3 aug. inföll med lika strålende väder som dagen innan. Wakefieldtävlingen hade lockat en större publik än dagen förut, och den fick också valuta för pengarna. Termiken var på gott humör, och den ena modellen efter den andra försvann upp i det blå. Man undrade lite till mans var det hela skulle sluta, när bara i första perioden inte mindre än 27 modeller gjorde maximiflygningar. I andra perioden 17 och i sista 22!

Sverige startade utmärkt. Arne Blomgren —

förra årets vinnare — Charles Moberg, Anders Håkansson gjorde alla maximitider. Jan Nilborn fick 4,53 och hade fått 5 min. också han, om inte hans fuzze hade brunnit av efter 4 och en halv minut när hans modell var på cirka 150 meters höjd och ännu hade minst två minuters flygtid kvar. Sällan har väl en modellflygare varit så ledsen på sig själv. Mobergs modell hade flugit bort, då hans timer inte fungerat, och han var alltså tvungen att sätta in sin reserv redan till andra starten. Efter första starten ledde Sverige rätt överlägset lagtävlingen. Men i andra perioden började prövningarna. Hans modell rusade rakt in bland publiken och slets i bitar. Reservmodellen togs fram, och så, den var lika bra som den första — Nilborn fick den 5-minutersflygning han så snöpligt bedrog sig på i första starten. Anders Håkansson startade och drog av gummitornen och sprängde sönder kroppen. Han tog reservmodellen — den fick mycket god höjd, fuzern fungerade, men maskinen hade drivit iväg så långt att det var omöjligt att återfinna den. Arne Blomgrens modell råkade in i nervindrar — vinden hade kantrat och låg tvåra över fältet — och en flygning som normalt hade blivit 6 min. slutade nu efter 4.40 min. USA:s Montplaisir råkade ut för samma öde. Moberg kunde inte hitta sin modell, som efter en 5-minutersflygning dalat ned någonstans i en trädrik del av omgivningen.

När tredje perioden började, ledde Sverige fortfarande lagtävlingen. Men laget var oerhört försvagat och humöret i sjunkande. Blomgren inledde tredje perioden med en grann flygning som gav maxtid. Nilborn följde, också han med maximiflygning. Håkansson hade inte återfått sin modell, utan var tvungen att reparera sin första maskin provisoriskt. Det lyckades till hälften, men maskinens flygförmåga var reducerad och han fick tiden 3,28. Moberg var ute och letade efter sin maskin. I toppen på lagtävlingen låg nu USA med 44,01, Italien på andra plats med 43,10, Sverige på tredje med 43,01, alltså bara en minut efter USA.

Hoppet fanns nu att om Moberg hittade sin modell, så skulle denna bara behöva göra litet över en minut för att Sverige skulle ta ledningen. Och Moberg fann maskinen. Den låg i ett träd, och var ytterst svår att få ned. Men, men... Stabilisatorn fattades och var omöjlig att finna. Tjugo min. var kvar av tävlings-tiden och det var bara att försöka fråga tävlingsledningen om det inte var möjligt att få ta en stabilisator från en tredje modell och sätta på maskinen och starta med det. Det var ett förgäves hopp. Reglerna tillåter nämligen inte sådant, endast två modeller får användas, ingen tredje eller delar av en tredje.

Efter sista perioden låg tre maskiner på första plats med tre max-flygningar var. J. Foster, USA, H. O'Donnell, England, E. Scotto, Argentina. För att skilja dessa åt måste alltså en fjärde start anordnas, då ingen maximibegränsning skulle användas. Maskinerna skulle få flyga så länge de överhuvud kunde. Spänningen var stor, men ganska snart stod det klart att Fosters modell var den klart bättre av de tre. Hans fjärde start gav honom över 7 min. O'Donnell fick litet över fem min. och Scotto 2½ min.

Nästa års tävlingar kommer att avhållas i USA. Dit är det ganska långt, och om det blir något svenskt deltagande är ovisst.

## Japanska modellflygplan

Firma Bix Produkter i Stockholm har börjat importera japanska modellplan och -motorer, varför de mera, till följd av valutarestriktionerna, svåråtkomliga amerikanska varorna på området nu fått konkurrens.

## Radioteknisk HANDBOK

3:dje uppl.

av Ingenjör ERIC ANDERSEN

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

**Vågor · Strålar · Vibrationer**

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

**Maskinistens Hjälpreda** kr 8:—

**Elektrikerens Hjälpreda** kr. 6:75

**MELLERSTEDTS FÖRLAG**

Norrländsg. 22, Stockholm  
eller genom närmaste bokhandel



# PROJEKT CASSIOPEIA

av Stau Feddler

## RESUMÉ:

Fred Nicholson, f. d. amerikansk bombflygare under världskriget, får plötsligt ett erbjudande att vara med om den första rymdfärden. Redan när han får kontakt med den man som ger honom erbjudandet, Mr. Bentley, blir Fred medveten om att det är en farlig affär han kommit in i. En vecka efter det första sammanträffandet reser Fred till Los Angeles för att få nya order. Trots den största sekretess uppvaktas Fred omedelbart av "Skuggan" och kan endast med bistånd av en egen "skugga" få tillfälle att sammanträffa ytterligare med Bentley. Under tågresan till den plats där Fred skall sammanträffa med andra medarbetare i projektet 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 lättnad 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. Spionerna belägrar miss Dolans hus, men förklädd till reparatör lyckas Bentley ta sig in i huset. När Bentley försöker ringa polisen visar det sig att telefonledningen kapats. I ett annat hus sitter spionbasen Joe tillsammans med några män, bl. a. Vic, den man som ordnade tågöverfallet på Fred. De väntar på ett telefonsamtal från chefen i New York.

## 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

## Mig-15

Naturligtvis finner Ni MIG-15 i vår innehållsrika katalog. Priset för MIG-15 i skala 1:100, med ritning och materialsats för skiktbygge är endast kr 1:—  
Katalog sändes mot 75 öre i frim.

O. ANDERSONMODELLER  
Ringvägen 13 Östersund

Joe slog upp ett halvt glas whisky till, blundade och drack ur det. — Och får jag inte tala vid chefen inom fem minuter så super jag ihjäl mej.

... Och både Bentley och Nicholson — och den där Warren — hinner stieka hur långt som helst, fyllde Vic i och drack ur sin cola med en gest som om det varit cyankalium.

— Sticker! Du har väl folk kring käken? Folk som kan använda pilbågarna om det skulle behövas?

— Ett regemente med en hel vagnslast bly, men det vore ytterst angelänt — Vic snörpte ihop munnen som en mamsell vid "ytterst angelänt" — om vi slapp skjuta ner halva Los Angeles poliskår för det där jobbet. För det är mera att göra kan jag förstå. Och massmord på polis måste anses utgöra en belastning.

— Visst, visst. Joe såg nästan urskuldande ut. Vics reserverade uttalande imponerade tydligen. Det är en massa jobb, men det här är en viktig detalj. Alldeles förbaskad viktig, eftersom Bentley tydligen är spindeln i den här...

Joe avbröts av en telefonsignal. Han ryckte till sig apparaten och röt ett skrovligt "hallå" rakt in i den svarta eboniten.

Det var samtalet med New York. Joe redogjorde för situationen sådan han uppfattade den, meddelade vilka sluga beslut och ännu slugare improvisationer som resulterat i att Los Angelesavdelningen nu kunde rapportera att två — eller kanske två och en halv om man räknar med Warren — av de viktigaste personerna i denna affär stod under absolut kontroll sedan flera timmar, och att avdelningen nu endast väntade på vidare order från högste chefen.

När Joe slutat lät det som en humla hade fastnat i luren och slogs för sitt liv att komma ut. Joe såg på Vic, såg på de tre andra, fäste blicken ett ögonblick på whiskyflaskan...

Då slutade humlan surra i telefonluren. Det blev dödyst i fem sekunder.

Då surrade det igen. Högre än förut.

— Ja chefen, jag hör. Visst, det skall bli. Lita på mej, chefen. Okay. So long, chefen.

Humlan surrade till ytterligare ett ögonblick. Dess död eller befielse poängterades med ett klick, ungefär som kan kan tänka sig att det låter

när en giljotinkniv sätter punkt för sådant som den är avsedd att sätta punkt för.

Joe lade långsamt ner mikrofonen. Tog whiskyflaskan med en sömngångares robotaktiga och precisa rörelser, slog i glaset nästan upp till randen, satte tillbaka flaskan, lyfte glaset i jämnhöjd med munnen, blundade och kastade sedan plötsligt in hela innehållet i ansiktet, varvid väl att märka det allra mest av drycken försvann ned i strupen. Sen satte han ned glaset så det sprack, sopade ner bitarna på golvet och reste sig.

— Nu, killar, går Joe och lägger sig och sover fyllan av sig. Du Vic får sköta jobbet.

— Jobbet? Vilket jobb?

— Släppa ut de små sötnosarna Bentley, Nicholson och Warren. Släppa ut dom! hör du! Sânt jävla jobb som vi haft att få fast dom!

— Menar du att vi ska släppa dom? Vic gapade av förvåning.

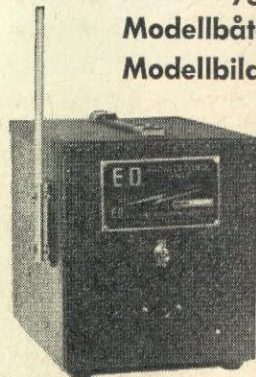
— Chefen menar det i varje fall. Att släppa dom! Men han sa inget direkt bestämt om Warren, så vore jag som du Vic, så gav jag honom ett blåbär för att få något resultat av allt jobbet.

— Du med ditt skjutande, sade Vic — men för sig själv.

Joe satt som om han sov några sekunder. Sen störtade han upp och skrek: — Nu får ni ge er iväg. Öppna fönstren och släpp ut cigarettroken så man slipper skära sig fram till sängen. Och du Vic: Gör som chefen

## ED RADIO-KONTROLL

för Modellflyg  
Modellbåtar  
Modellbilar



Får numera användas utan sändarlicens

Sänd 25 öre i frim. och begär vårt  
RADIOKONTROLLPROSPEKT

**WENTZELS**

Apelbergsgatan 48 . Stockholm C



sa; släpp killarna lösa. Men släpp dom inte ur sikte. Sätt dubbelt så mycket folk på dom. Chefen har telegraferat mer pengar. Det är ett par guldgossar ni ska vara barnvakter för. Kom hit om fyra timmar, Vic, när jag nyktrat till, så ska du få mera besked.

Sällskapet troppade av. När Vic skulle stänga dörren, skrek Joe från sängen: — Säg till om ett halvt dusin soda och ett hekto aspirinpulver åt mej där nere. Jag måste börja tänka.

— Tror du förresten, Vic, fortsatte han efter ett ögonblick, att chefen begriper hur svår Bentley i själva verket är att hålla kontroll på?

Vic ryckte på axlarna där han stod i dörröppningen.

— Nej, det begriper han inte, fortsatte Joe, men nu har han och de andra högdjuren gripits av storhetsvansinne och ska till varje pris lokalisera Cassiopeias bas. Det vill säga att vi ska göra det åt dom.

Du förstår, Vic — Joe lät riktigt försynt och beskedlig — att nu är det inte längre fråga om att försöka hindra det där projektet genom att bryta benen av folk och skjuta dom i ryggen. Nä, nu ska vi vara snälla emot dom, följa med dom och ta reda på var basen finns. Och sen... Joe

knäpte med fingrarna. Sen blir det ordentliga smällar av kanske. Stick nu, för nu somnar jag.

### BELÄGRINGEN UPPHÖR

Miss Dolans våning hade det just inte hänt någonting de senaste timmarna. Fred låg på en soffa i vardagsrummet och såg upp i taket.

Warren vandrade som en fångad björn mellan köket, vardagsrummet och matsalen och glodde då och då ut genom en springa mellan gardinerna och fönsterposten.

Bentley satt i en länstol i matsalen och läste en bok, till synes i det närmaste oberörd av vad som hänt — och vad som eventuellt skulle komma att hända. Då och då lät han emellertid boken sjunka och såg rätt ut i luften.

Miss Dolan försökte dölja sin nervositet genom ett febrilt värdinnehåll. Hon kokade kaffe, blandade drinkar, stekte ägg och skinka, vattnade blommorna, diskade...

— Nä, Jimmy, sade Bentley slutligen och lade boken ifrån sig just som Warren gick igenom rummet för femtielste gången. Nä, gosse. Vi måste göra något. Har det tjocknat till med bevakningen utanför eller ser det likadant ut?

Warren kikade ut genom gardinspringan. — Dom är kvar precis som

förut, sade han. Hur skulle det vara att gå rakt ut till dom?

— Förmodligen hinner du inte längre än ut i trappuppgången förrän du har en säck över skallen, svarade Bentley. Men frågan är om vi inte i alla fall måste. Under alla förhållanden måste vi härifrån. Hör på ett slag: Du får ta fan i båten och göra en rekognoscering i trappen om en stund för att se om det lättat. Om vi kan komma ut — med eller utan skjutjärn — så... Han sänkte rösten till en viskning och Warren lutade sig närmare honom.

När han slutat såg han på klockan.

— Okay, vi väntar två timmar till, sen sätter vi igång. Vi behöver vila så mycket vi kan, åtminstone Fred med sin rygg. Du Warren kan gärna försöka vila en gnutta du också. Att kliva omkring så där som ett fångat lejon tär på krafterna. Lagg dej i ett hörn en stund. Jag kan väcka dej om det börjar brinna.

— Just det, Bentley. Det skulle inte alls förvåna mej om de tuttade eld på kåken för att få oss likviderade.

— Den risken får vi ta, för då kommer både polisen och brandkåren och då blir våra chanser större. Jag tror uppriktigt sagt inte att Joe och hans gossar vågar sig på en sådan manöver — eller är så dumma så de tror att den skulle lyckas.

— Joe? Vem är Joe?

— En koppärrig prydlig figur i 85-kilosklassen som tycks vara bas för en specialavdelning i de här trakterna. Jag har inte träffat honom — ännu. Men lagg dej nu Warren. Joes grabbar har en jäkla kondition.

Drygt en timme senare var Warren på benen igen och kikade ut genom gardinspringan både i vardagsrummet och i matsalen. Därefter var han ute i köket och försökte få en överblick åt andra hållet.

Med brådsnande steg kom han tillbaka till matsalen och ruskade Bentley i axlarna där han halvlagt i länstolen med en tidning över ansiktet. Fred sov som en gris på soffan i vardagsrummet.

— Bentley. Dom tycks ha gett sig av.

— Gett sig iväg? Bentley ruskade på sig och gnuggade sig i ögonen.

— Just det. Det finns inte en kåft ute på gatan. Jag går ut i trappan med en gång. Du får stå i dörren och hålla den på glänt.

— Allright.

De öppnade försiktigt dörren. Warren gick förbi Bentley och steg långsamt ut i vestibulen. Där fanns inte en människa. Hissen stod nere vid bottenvåningen. Warren gick ner i halva trappan, trevande och försiktigt. Högra handen höll han i rockfickan som putade ut markant. Med den vänstra höll han sig i trapppräcket. Han gick ner så långt i trappan han kunde utan att släppa miss Dolans dörr ur sikte. Sedan vände han,

## Termicus Jr

En av de bästa segelmodeller i klass S 1 som kan erbjudas modellflyggaren. Den förnämliga konstruktionen lämpar sig såväl för tävlingsflygaren som sportflygaren eller nybörjaren. Glidförmågan är den allra bästa. Den har vid sitt första framträdande vunnit ett Stockholmsmästerskap

### LISTER och FLAK

av balsa och furu

VEBRA och E. D. kvalitetsmotorer. Begär prislista. Återförsäljare antagas



PRIS PER BYGGSATS

5:75

## HOBBY SPORT

STADSHAGSVÄG. 22. STHLM K  
Tel. 52 48 42 Postgiro 52 20 00

## Ditt drömplan för dieselmotorn!

# JUNIOR

## GRATIS katalog



■ På en kväll sätter Du ihop Junior av färdiga delar och DU FLYGER ETT RIKTIGT DIESELMOTORPLAN för 14.75! Läs om Junior, teamracers och nya reoplan i Sigurd Isacson's NYA KATALOG. Du får den GRATIS — sänd in annonsen i dag med Din adress till: INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGO

Looping 9



gick uppför hela trappan, förbi Dolans dörr och ett stycke uppför nästa trappa. Ingenting hände.

Han smet in genom dörren, som Bentley sakta slog i lås. — Vi ställer Fred att vakta dörren, så går vi en runda tillsammans, Warren. Det här verkar egendomligt.

De väckte Fred och placerade honom på en stol omedelbart innanför tamburdörren med en liten nätt Browning i handen. Miss Dolan fick order att hålla sig undan och inte skrika på hjälp förän det råkade komma in främmande karlar i lägenheten med skjutjärn i händerna.

Rekognosceringen gav ett tydligt resultat. Det fanns inte en misstänkt individ i hela huset så långt de kunde upptäcka. Inte ens nere på gatan. Där stod visserligen två bilar med folk i bägge — tydligen "skuggor" — men i varje fall utan aggressivitet.

Bentley och Warren gjorde en promenad genom köksuppgången också, med samma resultat. När de kommit tillbaka och slagit tamburdörren i lås efter sig, sade Bentley:

— Det här stämmer inte. De tycks ha fått andra direktiv helt plötsligt. Såvida inte Joe blivit vansinnig och det tror jag inte. Det kan tänkas, fortsatte han dröjande, det kan tänkas att de känt igen mej, och det kan tänkas att de fått för sig att de kan leta reda på basen. Det hindrar inte att vi gör precis på samma sätt som vi kom överens om tidigare. Det bör kunna gå lättare nu. Men samtidigt blir det svårare när vi kommer fram.

Bentley tystnade och fortsatte efter en stund mer för sig själv:

— Kan det verkligen tänkas att de hyser förhoppningar på att trassla sig in på basen? Då får vi ett helsicke!

De sade adjö till miss Dolan och bad om ursäkt för allt besvär de vållat. Bentley bad henne att inte larma polisen eller telefonbyrån om de avklippta ledningarna utan vänta till nästa dag då skadan skulle repareras utan att hon behövde bry sig om det.

Fred lotsades ut i hissen och kördes ned till bottenvåningen eskorterad av Bentley och Warren.

Warren steg resolut ut på trottoaren, glodde stint på de två bilarna med folk som han rapporterat tidigare men mötte endast ett förstrött intresse därifrån. Ett par hundra meter nedåt gatan anropade han en taxi, steg in i den och körde fram den till miss Dolans hus.

Fred placerades i baksätet och chauffören fick order om att vänta tills vidare. Därefter promenerade Bentley och Warren uppåt gatan åt andra hållet och Fred såg hur en av bilarna på gatan vände långsamt och körde åt samma håll. Efter en god stund kom Warren gående tillbaka, slog sig ned bredvid Fred och gav en adress inne i Los Angeles åt chauffören som omedelbart startade.

De körde i god fart uppför gatan.

— Känner du till den här stan något vidare? frågade Warren.

— Inte mycket, svarade Fred.

— Nä, men det går nog ändå. Vi ska bara roa oss en stund, förstår du. Försök att uppfatta så mycket du kan av gator och husnummer. Det kan vara nyttigt till en annan gång.

— Om inte annat så uppfattar jag rätt bra att vi har en annan bil i härlarna hela tiden. En grön.

— Precis efter ritningarna. Det vore fel om vi inte hade en grön bil i härlarna. Vi ska låta Joes grabbar elda upp en del bensin.

Bilen stannade och Warren betalade och hjälpte sedan Fred att stiga ur. Fred märkte hur den efterföljande bilen långsamt körde förbi och stannade ett stycke framför dem.

Warren tog Fred under armen, gick rakt över gatan, fortsatte i sakta mak åt det håll varifrån de kommit och visslade plötsligt till åt en annan taxi som rullade förbi. Den stannade och Warren öppnade dörren och föste in Fred så våldsamt att han kved.

Warren gav chauffören en adress i en av Los Angeles förstäder. Medan han gav adressen drog han upp en tiodallarsedel ur fickan, höll den framför näsan på chauffören och sade:

— Vi har brådis. Kör så det osar, så får du den här på köpet.

Chauffören sneglade på sedeln, grymtade något och tryckte ner gaspedalen så både Fred och Warren för bakåt.

— Okay, herrn. Men håll i er.

— Titta bakom oss, ska du få se på kul, Fred.

Och Fred såg hur bilen som följt dem tidigare gjorde en våldsamt sväng över gatan bakom dem. Det rungade i luften av signaler från ilskna och uppskrämda bilister som kommit i vägen för manövern. Och sedan blev det enbart åkning men en åkning som kom både den garvade Warren och den föga mindre fartgarvade Fred att hålla i sig.

De flög förbi bussar och bilar, vrålade över viadukter och genom tunnlar, under broar och över gatukorsningar.

— Fint! skrek Warren. Det blir en femma extra för stoppljus.

Chauffören flinade brett men vågade inte se åt sidan. Bakom dem kom den gröna bilen i samma våldsamma fart.

— Den gröna bilen är fortfarande efter oss, sade Fred. Warren såg bakåt och nickade.

— Ja, den hänger med fint. Hopas bara att inte vår kille kör ifrån honom. Han har takterna inne.

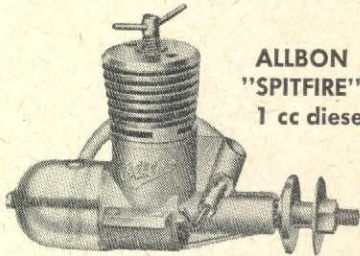
Efter en halvtimmes körning bromsade bilen in framför ett hus ute i en av förstäderna.

— Okay herrn. Dugde det? Chauffören öppnade dörren med ett flin.

— Fint, Oskar. Här är femton bagis extra. Glöm inte att köpa blom-

# TID ATT KÖPA MODELLMOTOR

Vi erbjuder några av Englands absolut förnämsta modellmotorer. Den berömda ALLBONSERIEN och AMCO BB



**ALLBON "SPITFIRE"**  
1 cc diesel

"SPITFIRE" senaste tillskottet i Allbonserien. Konstruerad speciellt för nybörjare. "Spitfire" är lättstartad och trots den ringa vikten en motor som tål åtskilligt. Spitfire har högre effekt än någon hittills förekommande motor i sin klass. Vikt inkl. tank 85 gr. Effekt 0.093 hkr vid 11.000 v/min. Toppvarv 13.150 v/min med 6" prop. Pris inkl. tank Kr 53:—



**Allbon "Javelin" MK II**

Den berömda 1.49 cc dieseln som fått de bästa lovord vid officiella testningar. Precisionbyggt, lättstartad och hög effektivitet. Utan tvekel den bästa 1½ cc diesel som finnes.

Varv/min 6.000—12.000. Vikt 73 gr. Pris Kr 55:—



**ALLBON 0,5 cc "Dart"**

Allbon Dart, världens bästa diesel i sin klass. Överträffad kvalitet, väger endast 35 gr. Varv/min upp till 15.000. Pris med tank Kr 52:—



**AMCO BB 3,5 cc**

Den nya AMCO-BB starkaste och snabbaste dieseln i sin klass, ny ytterligare förbättrad version. Dubbla Hoffman highspeed-kullager, ny förbättrad förgasare, 360° utblåsning. Vikt 145 gr. Lämpl. prop. 9x6"—9x10". Varv/min. 4.500—15.000. 0,34 hkr. Pris Kr. 85:50



**SVEN E. TRUEDSSON**  
MODELLFLYGINDUSTRIN = MALMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:  
..... st. Motor ..... Kr .....  
..... st. Katalog nr 9 ..... —:65  
..... st. Supplement nr 4 gratis  
Namn .....  
Adress .....  
Poststation ..... Looping 9



koppling", som både ger säkrare och behagligare start och större höjd.

Om det tyska segelflygets standard och utvecklingstendens är symptomatisk för det kommande tyska flyget, vilket inte behöver betvivlas, kan man inrikta sig på en oerhörd konkurrens från det hållet så snart ockupationsmakterna ger sitt tillstånd till även annat än motorlös flygning.

Det nya tyska Lufthansa ligger i startgroparna. Redan nu utgöres 60 % av den nuvarande trafikledningspersonalen i Tyskland av tyskar och man räknar med att siffran skall vara 100 % innan detta års slut. Omkring tre fjärdedelar av alla utländska flygföretag som nu ligger i Tyskland betjänas redan av tysk markpersonal. Organiserandet av det nya Lufthansa pågår för fullt, flygindustrin rustar för att kunna sätta igång samma dag den får tillåtelse och under tiden gör segelflygets organisationer med den tyska aeroklubben i spetsen ett jättearbete i uppfostrandets och populariseringens tjänst. Ett arbete i vilket allmänheten tar alltmer aktiv del genom att ge ekonomiska bidrag eller kanske "bara" genom att visa sin förståelse för vad som sker. Det är inte utan att man tänker på denna den tyska allmänna förståelsen för flygutvecklingen med en antydning till avund. Ätminstone i det fallet har vi mycket att lära.

I kommande nummer av Looping återkommer vi med bl. a. beskrivningar på tyska flygplantyper, av vilka flera deltog i den tekniska tävling som samtidigt med flygtävlingarna anordnats i Oerlingshausen.

mor till tanten. Nästa gång du kör lika fort blir du insydd. Warren visade en skynt av sin polisbricka och "Oskar" stelnade till.

— Det är allright, sade Warren och log. Och chauffören slog igen dörren och körde sin väg. När han körde ut från trottoaren höll han på att kollidera med den gröna bilen som gjorde en tvär gir och bromsade upp häftigt.

— Nu blir det nya åkning, Fred. Nästa gång du ser den gröna bilen så låtsas inte om den. Vi måste ha dom att tro att vi tror att vi lyckats skaka dom av oss. För att de ska begripa att vi är ute i viktiga ärenden. Och det är vi, fast inte riktigt som du tror. Är du med, Fred?

- Någorlunda.
- Och ryggen?
- Bättre än väntat.

Efter att ha bytt taxi ytterligare två gånger, befann de sig mitt inne i Los Angeles vid en parkering. Där steg de ur och Warren gick och beställde fram sin egen bil.

— Den har Bentley kört hit medan

### Dansk vann VM i Jugoslavien

VM tävlingarna i S-klassen, som gick i Jugoslavien 22—23 augusti vanns av dansken Hans Hansen. Bäste svensk blev Lennart Persson som kom på 9:e plats, Kurt Persson blev nr 24, Rune Andersson nr 27 och Kurt Sandberg nr 40. I lag kom Sverige på 7:e plats.

vi varit ute och roat oss, förklarade Warren. Och nu är Bentley ute och skaffar fina åkdon till en långresa som han påstår att ni två ska göra. Sätt dej i här så ska du få åka med mej en stund först. Har du sett den gröna förresten?

Fred hade inte sett den gröna bilen på en god stund. Däremot hade han iakttagit en svart Cadillac som hållit sig efter dem de senaste minuterna och som nu stannat ett stycke framför parkeringen.

När han meddelade Warren detta, nickade denne.

— Dom är välustrade må du tro gosse. Finfin radio och annat. Nu har de bytt både besättning och bil. Den där svarta har säkert hundrafemti liter i tankarna.

*Forts. i nästa nr*



**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

## Nyheter som kommer

JAPANSKA MODELLFLYGPLAN, färdigbyggda med och utan motorer samt i byggsatser. Oerhört fina arbeten, detaljrika

Ing. G. H. Dérantz: "En välkommen och högklassig ersättning för de amerikanska byggsatser som alla vill ha, men som ej kan erhållas på grund av rådande valutarestriktioner"

### MODELLBÅTAR

för bensinmotor- och eldrift  
Eldriven utombordsmotor

Begär prisuppgifter och övriga  
upplysningar från

*Bix* **PRODUKTER**

Tegnérgatan 21 - STOCKHOLM - Tel. 11 79 71 - 11 79 91

förfrågningar om köp av J 29. Att låta en sådan affär — viktig för hela landets ekonomi — gå sig ur händerna enbart på grund av att man inte vill lämna ut prestandauppgifterna på planet, förefaller oklokt.

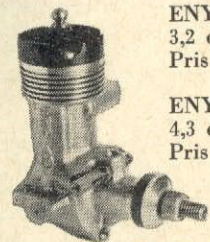
Det gäller här att smida medan jernet är varmt. Allvarliga J 29-konkurrenser lurar redan i vassen. Som exempel kan nämnas att Frankrike — vars flygvapen sannerligen är i behov av förstärkning och modernisering — nyligen lyckades kamma hem en indisk beställning på 71 reajaktpän på typen Dassault MD 450 Ouragan, en typ som är cirka 100 km/tim långsammare än J 29. De franska priserna var emellertid en smula för höga ur konkurrenssynpunkt — fabriken pris var drygt en miljon svenska kronor per styck. Problemet löstes på så sätt att regeringen, med tanke på affärens betydelse för flygindustrin och landet, genom subsidier till tillverkaren raskt sänkte priset per plan med en kvarts miljon! För att tillmötesgå det indiska flygvapnets önskemål om leverans under 1953 gick slutligen det franska flygvapnet med på att vänta med sina egna leveranser . . .

Så illa har vi det inte ställt här, men exemplet tål att tänka på.

Y. N.

## ENYA

JAPANSK GLÖDSTIFTS-MOTOR



ENYA 19  
3,2 cc.  
Pris 31:50

ENYA 29  
4,3 cc.  
Pris 40:—

Prima PROPELLRAR  
8½" 1:75, 10" 2:—, 13" 3:—



# BARNEY BIKTER

Av FRANK MILLER

Efter ett haveri räddas Barney och Gus på en Söderhavsbö, där de finner en raket som en vit man efterlämnat. Gus smyger sig ut en natt och sticker iväg med raket. På väg finner han att infodningsflickan Mauki smugit sig ombord. De landar med fallskärm i en öken och anfallas av vargar.









# SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

## Airtaco AB

Bromma flygplats — Stockholm  
Tel. 28 00 47

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

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

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

## Rulle Anderssons Propellersnickeri

Berghamra 19 — Västerås  
Tel. 358 71

Tillverkning och underhåll av flygplanpropellrar tillverkade av trä

## Firma Olle Bülow

Lindarängen — Stockholm 5  
Tel. 61 01 29

Reparation och underhåll av trädetaljer samt tapetseriarbeten i flygplan

## Bröderna Fredricssons Flygservice

Torslanda flygplats, Göteborg Flyg  
Tel. 62 00 89

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

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

## AB Malmö Flygindustri

Bulltofta flygplats — Malmö  
Tel. 716 95

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

## Firma Motor-Star

Storgatan 48, Arboga. Tel. 520

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

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

## AB Nordisk Aerotjänst "Nordaero"

Kungsängens Flygplats, Norrköping  
Tel. 300 60

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

Specialitet: { Continental flygmotorer  
Piper Cub flygplan

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

Vi utföra översyn av

## Helikopter Bell 47

samt

## Propeller typ Harzell

## Ostermans Aero AB

Bromma flygpl., Sthlm 40  
Tel. 28 45 28

TRÅD- och BANDSPELARE, Skivspelare, -växlare. Förstärkareanläggningar etc. Nya och beg. begär offert. Ombud antages. Fabriksförsäljningen, Växjö. Tel. 2820.

**SOVSÄCKAR** ex. pr. impr. väv med kudde o. fodral 35:—, 2 st. fraktfritt. *Tinghalls, Brämhult*

**SLIP- OCH POLERMAT.,** filtverkt. och skivor.  
Handelsf. **UTOR**  
Kungstensg. 26, Sthlm. Tel. 31 31 18

**MEKANISKA ARBETEN:**  
Svarv., borr., omkransning av drev  
**ARNE S. ANDERSSONS Mek. Verkstad**  
Fack 4, Frövi. Tel. 398

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

**LASTBIL GMC 1943 1.500:—.** Nya och begagnade cykel- o. mc-delar, batterier, växellådor, bensintankar, förgasare, el. verk, kullager, motorer, signalhorn, värmeclement, bilfjädrar, stötdämpare, el. spelautomat, cykelramar och hjul m. m. Allt bortsäljes billigt. Begär lista mot porto.  
**A. TYREMO, Lämbacken — Telefon 32.**



**TANK-paket-hållare**  
Förkromade  
Pris 11:50  
**Motorfirman VARTEX** Varberg  
Tel. 1690

## KIKARE till fyndpris

Så långt lagret räcker bortsloopas ett mindre parti kikare med förstoring 5x50 till endast 38:—, Fodral medföljer. 2 st. fraktfritt. Returrätt.

Handelsfirma **METRO**  
Avd. 43, Tidaholm

**SPORTFLYGPLAN** önskas köpa.  
Svar till:  
Billigt begagnat", Looping f. v. b.

## KLEMM - 35

önskes kjøpt

Opplysninger om gangtid, pris m. m. sendes til

**GØSTA JOHANSSON**  
M. Keisemark 18, Horten, Norge

TILL SALU

## GLOBE SWIFT 125

med förmälig utrustning bl. a. Lear radio-kompass (100 p) kombinerad med mottagare och sändare med stor räckvidd. Extratank ger över 1.200 km flygsträcka vid marschfarten 210 km/tim. Ett idealiskt reseplan. Kan demonstreras i början av september i Stockholm.

**Civilingenjör B. Kristenson**  
Stockholm 17  
Tel. 44 03 00

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 .....



TILL SALU  
**ERCOUPE**

i mycket gott skick säljes till förmånligt pris vid snabb affär. 150 tim. kvar på motorn till första grundöversyn.

INC. G. KLEIST

Vasastrand 3, Örebro Tel. 179 38

**450 hk FLYGMOTOR**

W w E 3, 9 cyl. 2.500 v/min. Har gått ca 75 tim. Säljes synnerligen billigt.

L. NILSSON, Parteboda. Tel. 59

TILL SALU  
**SEGELFLYGPLAN**

i bra skick, fullt flygklart med gilt. registr. Fullst. instrumentutrustning och syrgas. Svar till: "C:a 3.500:— kr."

**REKLAMSLÄP**

Lodrät, komplett med förarstäng, bokstäver och nylonlinor till salu

DUELLS AERO AB

Torslanda flygplats — Telefon 62 02 18

**Flygplan**

och flygmateriel av olika slag säljes

**FIGGE BERGMAN**

Kärralundsgatan 63 a  
GÖTEBORG Tel. 25 61 10



**RACERSTÄLL**

Perfekt modell i l:ma svart getnappskinn. Kraftigt vadd. axlar, armbågar och knän. Yllefoder. Fördelaktiga priser. Full reträtt. Avbetalning 10 % högre priser. Lösen kr. 50:—, 20:— pr månad.

**Malungs Varukompani**

MALUNG

Box 1050 — Telefon 477

Sänd ..... st racerjacka å kr. 120:—  
samt ..... par racerbyxor å kr. 137:—  
Storlek ..... Lev genast eller .....  
Bet. kontant eller pr avbetalning m. tillägg av 10 %.

Namn .....  
Adress .....  
Postanstalt..... (Texta!)

**SVAR PÅ TAL**

"En ordf." värdar i Loopings julnummer till undertecknad "m. fl. ansvariga" om svar på frågan, varför Sverige inte har några regler för modellflygets F-klass. Signaturen rekommenderar även att de internationella reglerna tillämpas.

KSAK:s modellflygkommitté beslut redan 1952, att de internationella modellflygreglerna skulle tillämpas i Sverige, så snart de fått sin slutgiltiga utformning.

I "Modellflygsport" februari-marsnumret 1953 meddelas, att de internationella reglerna utsänts till samtliga KSAK:s klubbar. Samtidigt rekommenderas klubbarna att redan nu tillämpa dessa regler vid förekommande tävlingar. Så har också skett i många fall.

Anledningen till att KSAK hittills endast tillställt klubbarna ett exemplar vardera av de internationella reglerna är den, att FAI ännu inte fått reglerna slutgiltigt utformade. Enligt senast tillgängliga uppgifter skall emellertid detta ske vid en modellflygkonferens i Frankfurt i november, varefter de där antagna reglerna skall gälla oförändrade åtminstone till 1956.  
G. H. Dérantz

**BREVLADAN**

Fråga: 1) Är det jugoslaviska C-2 en licensbyggd Arado Ar 96? 2) Är Candair C-54 och Four Airliner licensbyggda DC-4:or? 3) Är Auster A. O. P. en militär version av Auster J/1? 4) I vilket land tillverkas respektive skolplanet PO-2, transportplanet Li-2, jaktplanet D 3802, skolplanet UT-2, skolplanet Nardi FN 305, skolplanet C-4, skolplanet Pilatus PE-25? Är A 1 och Ö 4 Dront samma flygplan som det österrikiska Phoenix C-1?  
Jan-Ivar A:son

Svar: 1) Nej. Det finns inget jugoslaviskt skolplan med beteckningen C-2. Däremot ett tjeckoslovakiskt, vilket är identiskt med Arado Ar 96. 2) Ja, 3) A. O. P. är en förkortning av Artillery Observation Post, vilken beteckning användes epå ett flertal militära Auster-plan. F. n. är A. O. P. Mk. 6 (145 hk DH Gipsy Major) den vanligaste, men en nyare version S A. O. P. med 180 hk Cirrus Bombardier-motor har också byggts, men serietillverkning av denna torde ännu ej ha påbörjats. J/1 är däremot ett helt civilt tre- eller fyrsitsigt plan (A. O. P.-versionerna är endast tvåsitsiga) med 100 hk Cirrus-motor. Konstruktivt sett är dock likheterna stora. 4) PO-2 har tillverkats i Sovjet, Li-2 (licensbyggda DC-3) också i Sovjet, D 3802 (moderniserad Morane-Saulnier MS 406) i Schweiz, UT-2 i Sovjet, Nardi i Italien, C-4 (Bücker Jungmann) i Tjeckoslovakien, och Pilatus i Schweiz. 5) Ja, i stora drag. Övriga frågor kan av utrymmesbrist icke besvaras. I stället hänvisas till de stora utländska uppslagsverk t. ex. Jane's All the World's Aircraft som finns att tillgå vid de större biblioteken.

Fråga: 1) Vilka är de yttre skillnaderna mellan a) Hawker P. 1040 och H. "Sea Hawk" (N. 7/46)? b) mellan Supermarine 535 och 541? c) mellan Saab J 21A och A 21A? 2) Vilka är resp. fabrikers beteckningar på följande typer: a) den version av Swift som var avbildad på sid. 10 i Looping nr 10/1952? b) den dagjakt-Venom, vars stabilisator ej sticker utanför stjärtbommarna? c) de former av Westland Wyvern, som saknar V-form på stabilisatorn? 3) Är den version av North American Tornado som har solid nos samt kabin utan en massa lister betecknad B-45B?  
P. v. S.

**FOTOAMATÖRER FRAMKALLA**

självt Edra foton efter vår lättfattliga metod. Papper, kemik., kopieram samt allt Ni behöver, endast 12:50 + porto.

GUNNARS HANDELSFIRMA — KNÄRED

**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. Skola. i DK. Bl. a. står Olympia t. elevernas disp. Cub o. Swift f. skola. o. uth. Fri bost. v. fältet. Låga avg.

**Linköpings Flygklubb**

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

**Segelflygskolan Alleberg**

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

**Stockholms Flygklubb**

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

**Stockholms Flygskola**

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

**Stockholms Segelflygklubb**

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

**Uppsala Flygklubb**

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

**Örebro Bil- och Flygklubb**

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

**Östra Sörmlands Flygklubb**

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

Svar: 1.a) Prototypen P. 1040 saknar bl. a. den nedfällbara bromskrok som "Sea Hawk" är försedd med. I serientförande har den senare även en s. k. cigarr placerad vid stabilisatorinfästningen på fenan samt något större spännvidd. Kabinens utformning är inte heller exakt lika. b) 541 är en utveckling av 535, som den huvudsakligen skiljer sig från genom motorutrustningen. Typ 541 är nämligen försedd med en Rolls-Royce Avon medan 535 har en Nene-motor. c) A 21A skiljde sig ursprungligen från jaktversionen i huvudsak endast genom sitt centrala bombställ under mittvingen. Sedermera har A 21A också erhållit ställ för raketer samt fälltankar monterade vid vingspetsarna liksom på A 21R. A21A:s tankar är dock något



# ... oerhört intressant

skriver Östgöta  
Correspondenten  
om Kalla krigets  
flyg och fortsätter

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

## vederhäftig

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

## sakkunnig

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

## en bra bok

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

om

# KALLA KRIGETS FLYG

av HANS G. ANDERSSON

Beställ i bokhandeln eller direkt från förlaget på kupongen på sid. 28

**PRIS 8:50**

mindre än reoplanets. 2, a) Bilden ifråga visade serieprototypen till den första serieversionen Swift F. Mk. 1. b) Dylig stabilisator fanns endast på den första prototypen av Venom som flög i september 1949. Någon speciell beteckning finns inte för utförandet. c) Wyvern Mk 1 och 2. 3) Nej, den solida nosen förekom endast på prototypen XB-45.

*Fråga:* Söndagen den 22/3 såg jag över Nyköping ett stort fyrmotorigt trafikflygplan. Planet hade lång trubbig nos, smala vingar, innermotorernas gondoler sträckte sig över hela vingens djup och stabilisatorändarna var spetsiga. Av vilken typ var planet? *T. Johnsson*

*Svar:* Av beskrivningen att döma kan det inte ha varit fråga om något annat plan än Boeing Stratocruiser, vilket f. ö. stämmer bra eftersom just vid denna tidpunkt en Pan American World Airways tillhörig Stratocruiser besökte Bromma.

*Fråga:* Finns det någon bok på tyska eller svenska om radar i flygets tjänst, blindlandning etc, och var kan man få köpa en sådan?

*H. Falck*

*Svar:* Den enda svenska bok om radar red. känner till är A. Djurbergs "Radar — en bok om elementär radarteknik" som utgavs 1949. Den torde kunna erhållas genom bokhandel.

*Fråga:* Var den "Drake" som visades i Stockholm den 6 juni prototyp nr 2, eller var det första prototypen i ombyggt utförande. Nosen var ju mycket längre än tidigare.

*Clas E. Borg*

*Svar:* Draken finns bara i ett exemplar, som nyligen modifierats och försätts med ett nytt och mera höghastighetsbetonat framparti.

*Fråga:* 1) Kan en "Tunna" uppnå ljudhastigheter om den dyker med högsta fart från hög höjd? 2) Vilken skillnad är det i motorutrustningen mellan J 28A och J 28B? 3) När kan A 32 Lansen väntas ut på förband? 4) Vad är en reamotors "motoriska" dragkraft och hur stor är denna i förhållande till den statiska dragkraften? 5) Störtar en helikopter om motorn stannar? 6) Hur stora är Danmarks och Norges flygvapen?

*Prenumerant*

*Svar:* 1) Sekretesskäl lägger tyvärr hinder i vägen för ett besvarande av denna fråga. 2) J 28A är försedd med en engelskbyggd DH Goblin 2 med 1.360 kp statisk dragkraft, medan J 28B har en svenskbbyggd Goblin 3 med 1.500 kp statisk dragkraft. 3) Vanligen dröjer det två-tre år från det en ny prototyp gör sin första provflygning tills det färdiga planet kommer i tjänst. 4) Vid normal flyghastighet utvecklar t. ex. Ghost-motorn i J 29 en effekt motsvarande ca 9.600 hk. Detta svarar mot en statisk dragkraft av 2.300 kp. 5) Nej. Helikoptern landas genom s. k. autorationslandning, som dock kräver att föraren är välutbildad. 6) Danmarks flygvapen skall enligt nuvarande planer omfatta 8 jaktdivisioner om 20-25 plan, varav en nattjaktdivision. Det norska flygvapnet skall fullt utbyggt (i början på 1954) omfatta lika många jaktdivisioner som det danska. Dessutom skall i Norge finnas en spanings- och en transportdivision.

*Fråga:* 1) Hur många graders vinkel ställs klaffarna i a) start, b) landning? Jag har läst

Godbit för alla flygintresserade: Oktobernumret av Looping med stort reportage från

**FARNBOROUGH**

MEDBORGAREN NR 8

# 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

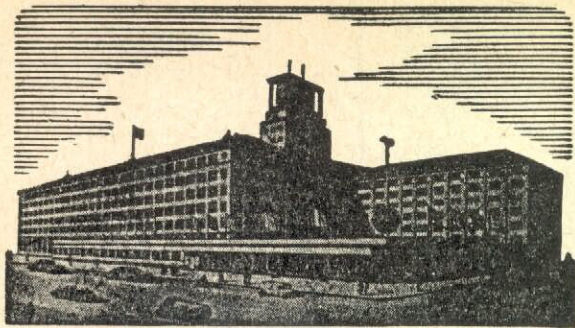
kr. 8:—

Postgiro 25 64 04

## MEDBORGAREN

Odengat. 52 Tel. 34 35 50  
Stockholm VA





*Goda varor  
till låga priser*

**ÅHLÉN & HOLM AB**  
STOCKHOLM 20

I nästa nummer av Looping  
stort reportage från

**FARNBOROUGH**

**NORRA FOTO**

Norr tullsgatan 67 . Stockholm Va . Tel. 33 63 19



**Kino**

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



**Agfa**

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



**Zeiss**

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

**Voigtländer**



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

**Steky**

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



**MÖRKRUMSUTRUSTNINGAR**

Förstoringsapparater . Skålar . Papper . Kemikalier

TILL NORRA FOTO, Norr tullsgatan 67, Stockholm Va

Namn .....

Bostad.....

Postadress .....

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

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

**FILM**

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

**FRAMKALLNING**

kopiering, förstoring och retuschering

Nr.....

Nr.....

Nr.....

Nr.....

Nr.....

i en bok någonstans att när Lockheed Shooting Star var på provstadiet inträffade ett flertal haverier, varvid några av USA:s mera kända provflygare omkom. Vad berodde olyckorna på?  
U. J.

Svar: 1) Olika vid olika förhållanden och på olika flygplan. 2) Red, känner endast till två haverier som inträffat under utprovningen av XF-80A, d. v. s. serieprototypen till vad som sedermera blivit F-80 etc. Vid flera tillfällen lossnade skovlar från turbinhjulet, varvid en prototyp störtade. Dessutom havererade ett provplan på grund av roderskada.

Fråga: 1) Hur stor är eldhastigheten och utgångshastigheten hos a) en 12,7 mm ksp, b) en 20 mm akan och c) en 30 mm akan? 2) Vad är det för skillnad mellan tomvikt och flygvikt hos ett flygplan? 3) Skall både Boeing B-52 och Convair YB-60 serietillverkas för det amerikanska flygvapnet? 4) Vad vet red, om det nya engelska reabombplanet Handley Page H. P. 80 med dess "crescent-wing"? 5) Kan en reamotor fungera på 30.000 m. höjd? 6) Finns det någon version av MiG-15 med två raketautomatkanoner av "bazooka"-typ?  
Flygintresserad — 14 år

Svar: 1) Ett generellt svar på dessa frågor är svårt att ge eftersom olika fabrikat av vapen har högst olika prestanda. Enligt tillgängliga uppgifter förekommer emellertid 12,7 mm ksp med en eldhastighet av upp till 1.200 skott/min, medan mynningshastigheten torde stanna vid ca 800 m/sek. För vissa 20 mm akan-typer anges eldhastigheten till 700—800 skott/min och utgångshastigheten till 700—800 m/sek. 30-mm-kanonen (av den typ som exempelvis lär förekomma i de nyaste engelska jaktplanen) vet



man ännu inte mycket om, men däremot är det känt att t. ex. ryssarnas 37-mm akan i MiG-15 har en eldhastighet av 450 skott/min och utgångshastigheten 655 m/sek. Tyskarna utvecklade emellertid under kriget en s. k. revolverkanon med 20 och 30 mm kaliber. Dessa Mauservapen har sedermera övertagits av den schweiziska Oerlikon-fabriken som anger följande ganska fantastiska värden för de båda kanonerna: 20-mm-kanonen hade t. ex. en eldhastighet av 1600-1800 skott/min och en mynningshastighet av 1100 m/sek, medan 30-mm-vapnet sköt 1200 skott/min med samma mynningshastighet som 20-mm-kanonen. Dessa kanoner hann emellertid aldrig komma till användning, utan den bästa tyska 30-mm-kanonen under kriget var därför MG 213/C/30, som sköt hela 1.150 skott/min men vars mynningshastighet var endast 540 m/sek. 2) Tomvikten anger flygplanets vikt med komplett utrustning (dock ej bomber o. dyl), men utan bränsle, olja eller besättning. Flygvikten anger planetets vikt med normal bränslevikt etc. Max. flygvikt anger den högsta överlastvikt som är tillåten under vissa förhållanden. 3) Hittills har endast Boeing B-52 seriebeställts och någon tillverkning av YB-60 lär inte vara planerad. 4) Några data- eller prestandauppgifter har inte offentliggjorts för H. P. 80, men följande uppskattade värden har varit synliga: Ungefärlig flygvikt 60-70 ton och toppfart 1000-1100 km/tim. Planet är försedd med A. S. Sapphire-motorer, som f. n. utvecklats en statisk dragkraft av ca 3,8 ton. 5) Nej (inte nuvarande typer). 6) Inte red. veterligen. Tidigare har planet på teckningar avbildats med något som påstås vara dylika raketautomater, men någon som helst bekräftelse för deras existens (i MiG-15) föreligger inte. MiG-15:s nuvarande standardbeväpning är som känt en 37 mm och två 23 mm akan.

**Fråga:** 1) Vilken målning har Chance Vought Corsair, Bell P-39, Bell P-59, North American Mitchell och Junkers Ju 87 Stuka? 2) I vilket land tillverkas reaktplanet Dassault Ouragan? 3) Hur ser de a) polska, b) tjeckiska nationalitetsmärkena ut? 4) Vilka bombplantyper använde a) Ryssland, b) Italien under det andra världskriget? *L. A. Fält*

**Svar:** 1) Svaret tarvar för stort utrymme. 2) Frankrike. 3 a) Två motställda röda resp. vita kvadrater på kropp, vingar och sidoroder. 3 b) Tredelad cirkelyta i vitt, blått och rött på vingar och sidoroder. 4) Ryssland använde huvudsakligen följande typer: TB-3, TB-7, Pe-8, Pe-2, Tu-2, Il-4, DB-3F, DB-3, SB-2, SB-3, N. A. Mitchell, Douglas Bostan (de två sistnämnda av amerikansk tillverkning). Italien däremot använde huvudsakligen följande typer: Piaggio P. 108, Cant Z 1007, Fiat BR 20, Savoia Marchetti SM 79, SM 94, SM 85, Caproni Ca 311, Ca 313, Breda 88.

**Fråga:** Vad betyder de bokstäver som står framför numret på flygplan, t. ex. B 18 etc? *Lars Jansson*

**Svar:** Dessa beteckningar användes på militära flygplan och anger användningsområde. På svenska militära flygplan är bokstavsbetydelsen sålunda: A=attackplan, B=bomb, J=jakt, S=spaning, Sk=skolplan, T=torped, Tp=transport etc. Siffran efter bokstavsbeteckningen anger typens användningsnummer inom vapnet. Därav framgår att vissa typer endast kommit till projektstadiet eller av någon annan anledning icke införlivats med vapnet.

*Rolf Englund* hänvisas till boken "Kalla krigets flyg", där svaren på större delen av de ställda frågorna direkt erhålles. Boken kan beställas genom Looping. Se annons.

## Den nya Contex-lödkolven



Patents.

Ett revolutionerande framsteg vid lödning inom radioteknik och finmekanik — sannolikt den slutgiltiga lösningen, som många sökt i decennier. Den elektr. punkt- eller motståndssvetsningens princip: värmen bildas i själva lödspetsen mellan dess bakre ände och ett kol, som framföres vid tangentnedtryckning. Mycket snabb uppvärmning: ca 5 sek.

Nästan lika snabb avsvälning: lägg ifrån Er kolven ungefär som en skruvmejsel eller tång!

Ringa vikt: kolven väger ca 100 gram. Elbehov: 4-6 Volt, ca 50 Watt, likström eller växelström: anslutning till glödströmlindningen på en nätrafo, bilackumulator, batteri el. dyl.!

Pris endast kr 18:— netto

Reservpatron kompl. med lödspets och kol Kr 2:50 netto.

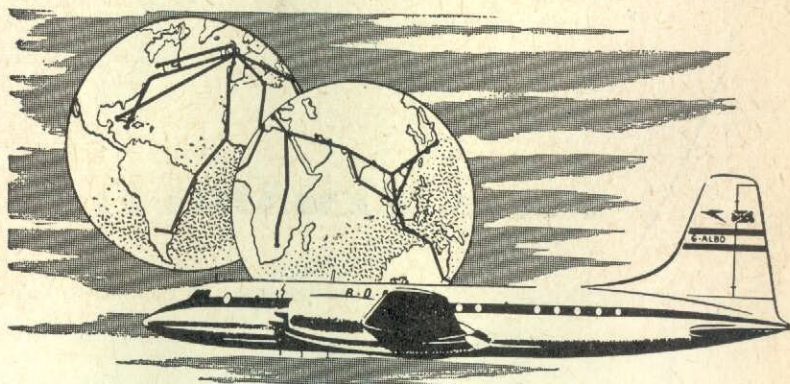
Beställ den från Er materielgrossist eller direkt från representanten för Sverige:

AKTIEBOLAGET

**Elektrometer**

MALMÖ-SWEDEN

VÄSTERGATAN 24 - Tel. 318 40, 120 71



"BRISTOL"

*Britannia*

tillverkas med "super priority". Dess låga driftskostnader, 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



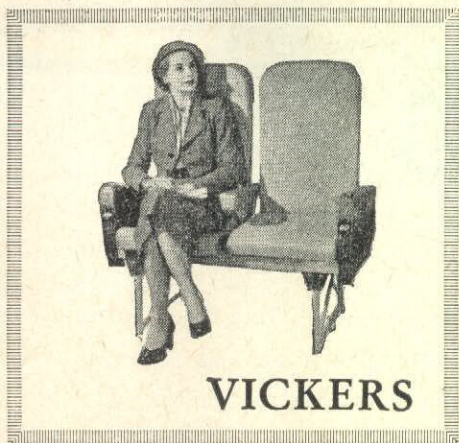


# BEKVÄMT?

Hon sitter utmärkt—kan koppla av och njuta av resan i fulla drag. Flygbolaget kan lugnt konstatera, att det uppfyller sina passagerares anspråk på bekvämlighet. Det kan också glädja sig åt att Vickers nya tvilling-fåtöljer sparar plats, är ekonomiska och hållbara och f.ö. äger alla de egenskaper, som utmärker verkligt praktiska flygfåtöljer.



## TACK, UTMÄRKT!



VICKERS

FLYGPLANFÅTÖLJER

Mark 57 är en dubbelfåtölj, som särskilt lämpar sig för de medellånga och långa flygrutterna. Varje ryggstöd är separat inställbart och armstödet i mitten kan fällas in. De yttre armstöden är utrustade med askfat och glasställ. Maximihöjden är 41" och den totala bredden 45". Längden (djupet) är 27 $\frac{1}{2}$ " eller 38", när ryggen är nedfälld.

Mark 59 är en tätare stoppad dubbelfåtölj med mellanarmstödet uppfällbart och separat ryggstödsinställning. Fåtöljen är försedd med fällbord och askfat. Höjden är 43 $\frac{1}{2}$ " och bredden 45". Djup 25 $\frac{1}{2}$ "—med ryggen nedfälld 34 $\frac{1}{2}$ " och med bordet uppfällt 36 $\frac{1}{2}$ " till hälften nedfälld 33".

VICKERS ARMSTRONGS LTD · AIRCRAFT DIVISION · WEYBRIDGE · ENGLAND



*Att konstruera för morgondagen  
— Rolls-Royce ständiga strävan*



*Vickers Viscount. Fyra Rolls-Royce "Dart" motorer.*



*Vickers Vimy. Två Rolls-Royce "Eagle" motorer.*

Rolls-Royce har gjort framsteg genom koncentration på utvecklingsarbetet åter och åter igen. Detta har fortsatt alltifrån den första "Eagle"-motorn till de gasturbinmotorer som driver dagens modernaste flygplan. Rolls-Royce konstruerar med sikte på morgondagen.



**ROLLS-ROYCE**

*Aero Engines*

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND

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



# SUPER

# SONIC

# HUNTER

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*



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