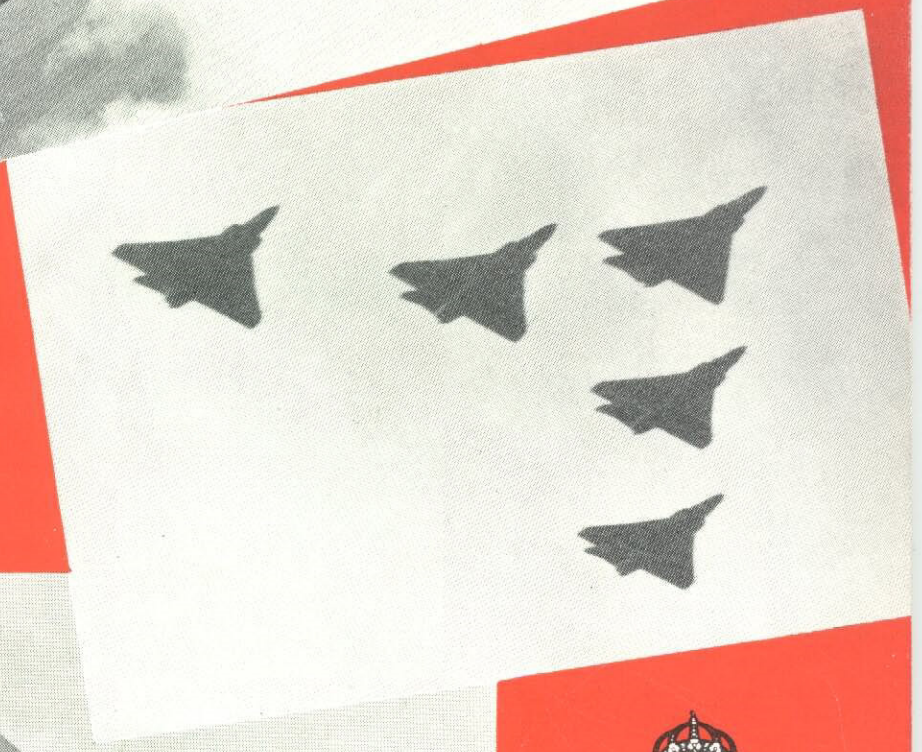
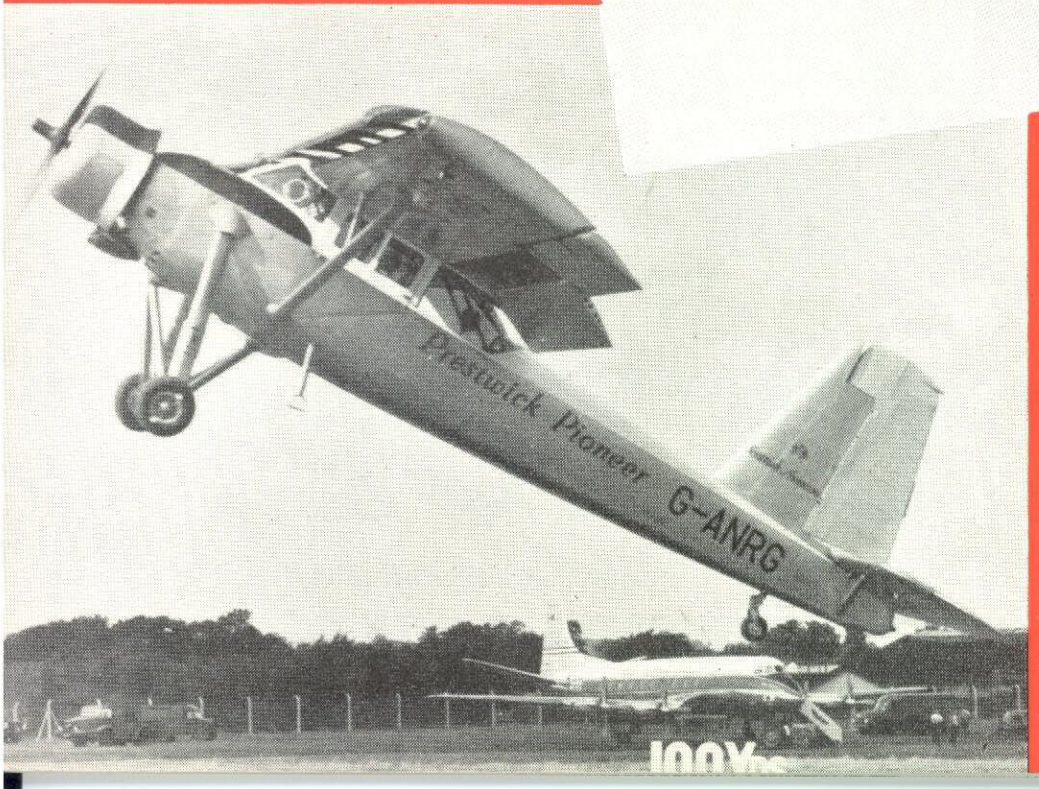
LOOPING



FARN-BOROUGH



Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

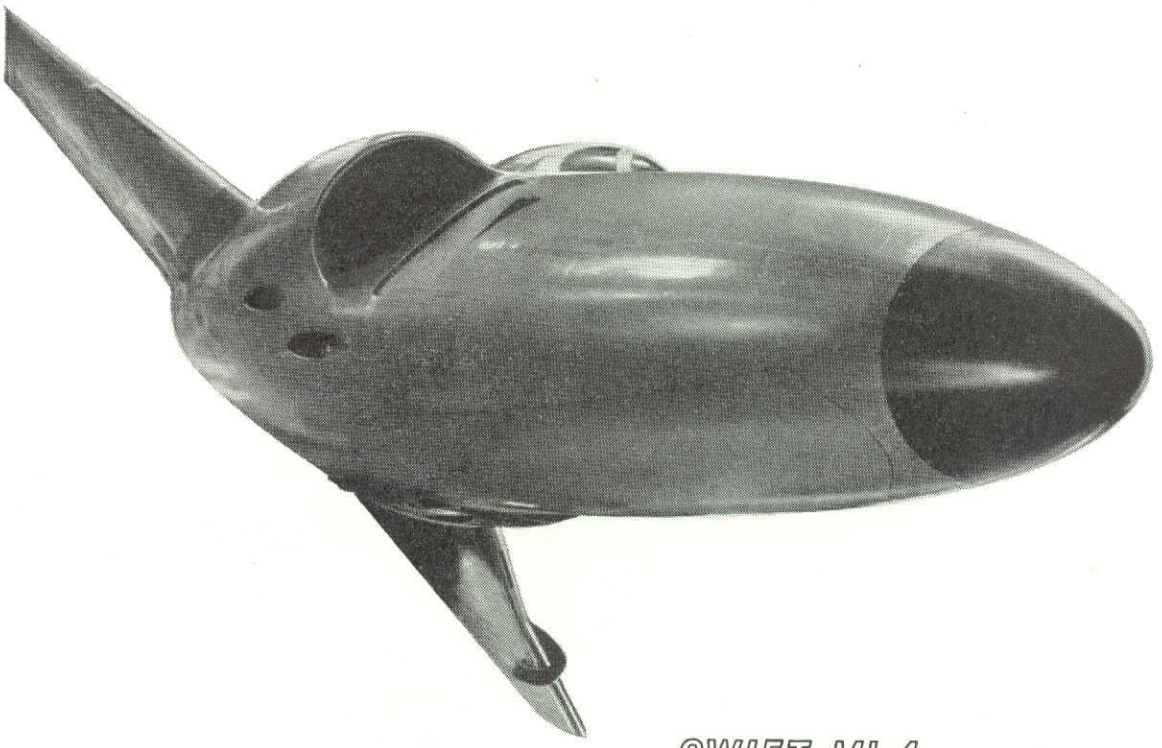
10
Okt. 1954

Pris 90 öre
I Danmark 1: 75
I Finland 90 fmk.
I Norge 1: 80

DUNLOP

FLYGPLANSDÄCK • HJUL • BROMSAR
PNEUMATISK och HYDRAULISK UTRUSTNING

DUNLOP RUBBER Co. AB, NORRKÖPING



SWIFT Mk.4

Rolls-Royce Avon axialreaktionsmotor.

Huvudbeväpning: Fyra 30 mm Aden kanoner monterade i flygkroppen. Anordningar för bomber och raketer.

Servomanövrerade skevnings- och höjdroder ger lätt och effektiv kontroll vid alla hastigheter.

Stora inbyggda bränsletankar ger stor aktionsradie och lång flygtid.

VICKERS-ARMSTRONGS LTD
SUPERMARINE WORKS
WEYBRIDGE - ENGLAND

OA 347

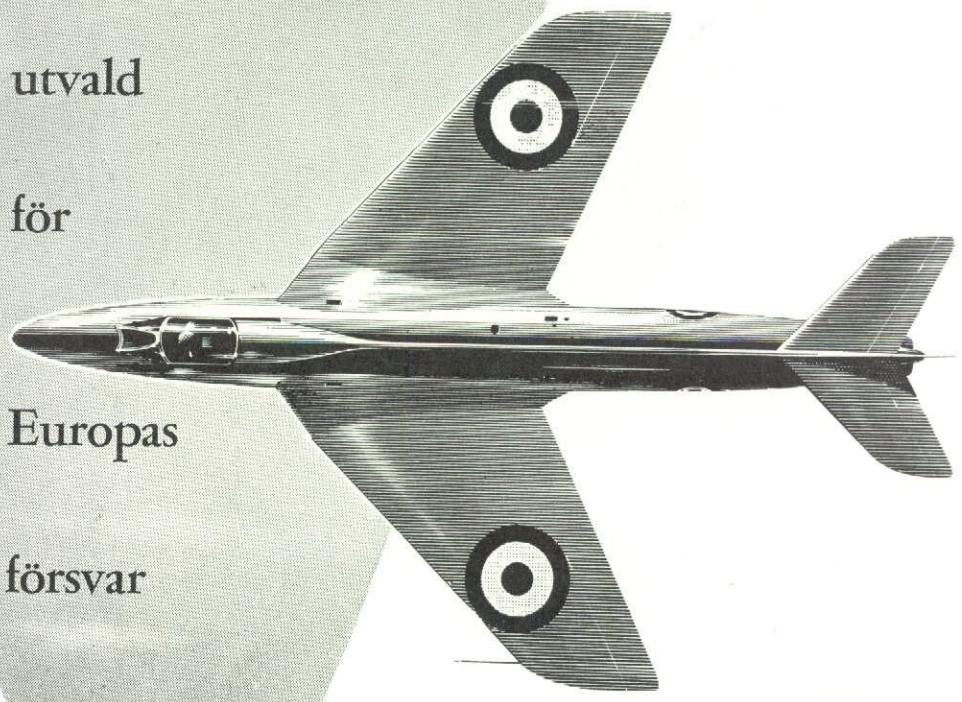
Hawker Hunter

utvald

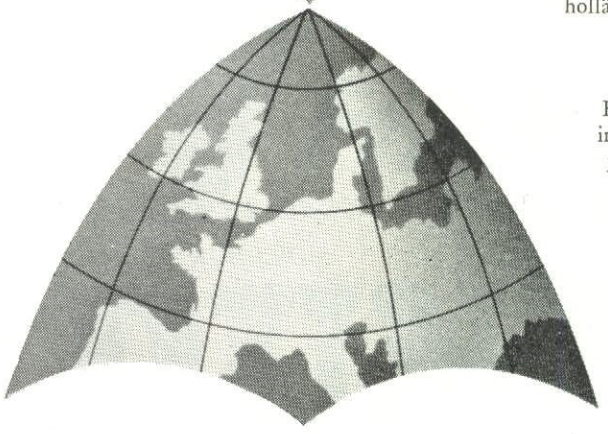
för

Europas

försvar



Hawker Hunter har inte endast bevisat sin överlägsenhet i luften med sin överljudsfart, sin förvånansvärda manöverförmåga och kraftiga beväpning, utan håller även på att göra det på världsmarknaden. De första leveranserna ha nu fullgjorts till Royal Air Force och med den amerikanska ordern för Atlantpakten på $182.000.000 har Hawker Hunter inbringat Storbritannien den största amerikanska flygplanorder, som någonsin lämnats. Stora separata beställningar har också placerats för holländska och belgiska flygvapnen och nyligen har den svenska regeringen placerat en order till ett värde av 175.000.000 kronor och den danska regeringen till ett värde av 44.000.000 kronor. Huvuddelen av dessa order kommer att levereras inom de närmaste två åren. Detta utomordentliga jaktplan — i sann Hawker-tradition — kommer att bli en betydelsefull faktor i den fria världens försvar för en lång tid framåt.



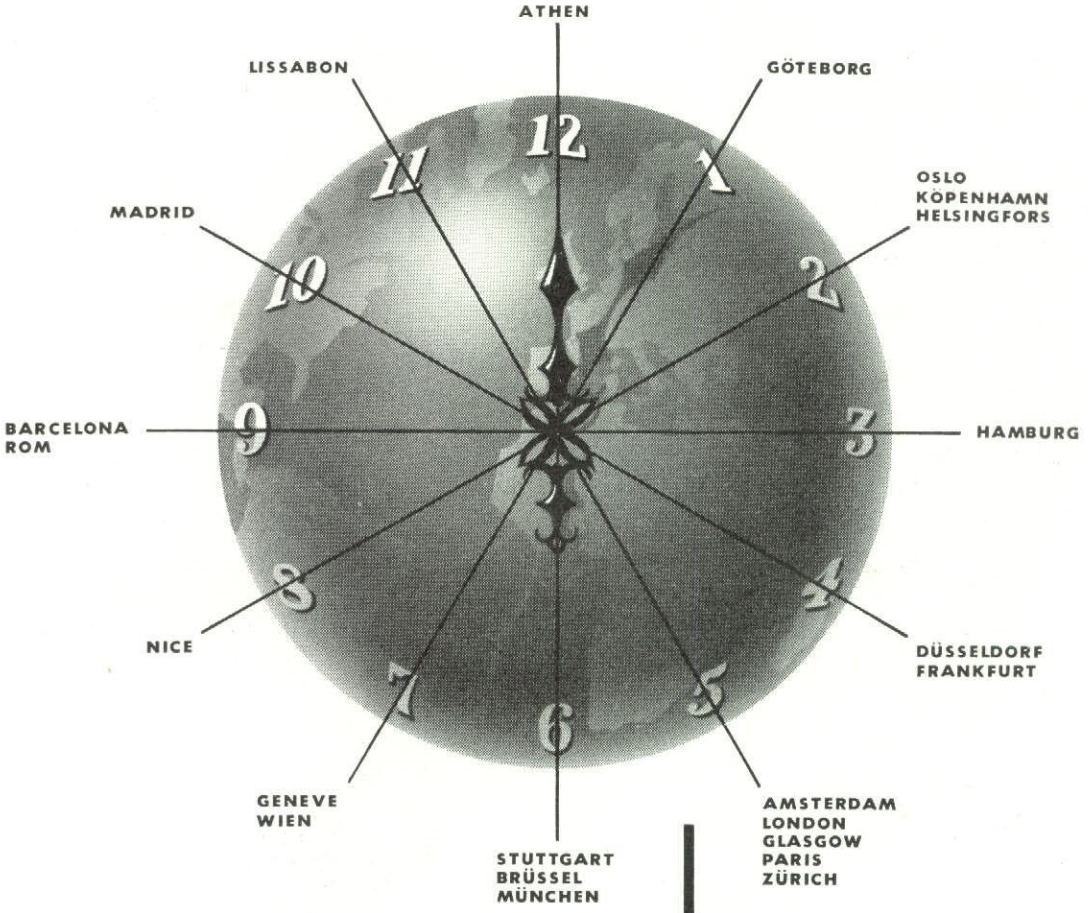
HAWKER

Hunter

HAWKER AIRCRAFT LTD

Kingston-on-Thames and Blackpool

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



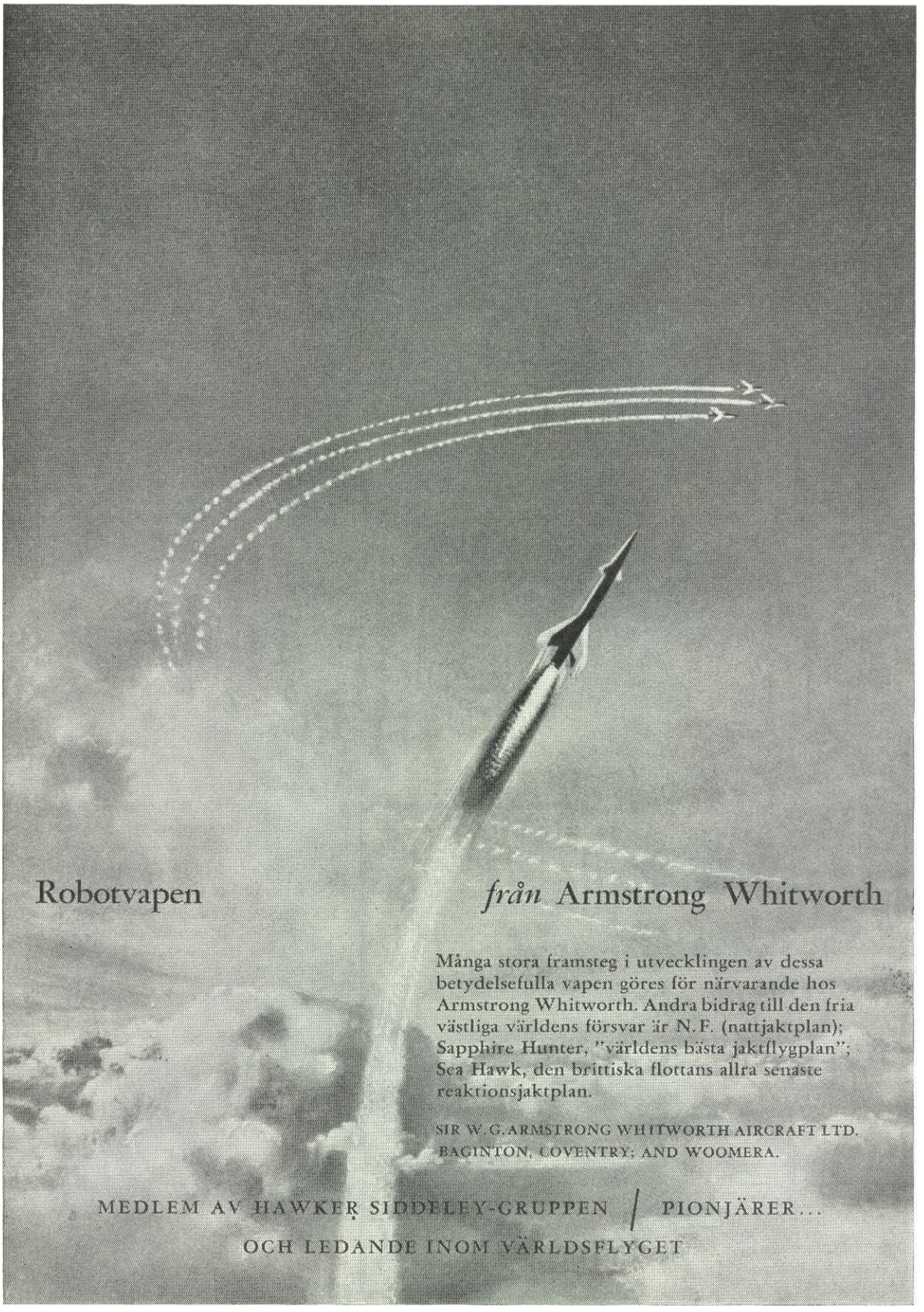
Se hur

SAS

krymper resdagar till flygtimmar

UTOM EUROPA	
ISTANBUL	12 tim.
BEIRUT	15 „
CAIRO	16 „
TEL AVIV	17 „
DAMASKUS	19 „
NEW YORK	20 „
DAKAR	21 „
KHARTOUM	21 „
TEHERAN	22 „
KARACHI	26 „
LOS ANGELES	27 „
NAIROBI	27 „
RECIFE	30 „
CALCUTTA	33 „
RIO DE JANEIRO	35 „
JOHANNESBURG	35 „
BANGKOK	38 „
RANGOON	38 „
MONTEVIDEO	41 „
BUENOS AIRES	43 „
SANTIAGO	49 „
TOKYO	50 „

De enorma tidvinsterna med SAS-resor löser för affärsmannen det gamla problemet att vara på två ställen samtidigt – och för semesterfararen den gamla drömmen att kunna se två vackra platser på en gång. Kasta själv ett öga på klockan här ovanför och på tabellen här bredvid – Ni kan själv lätt räkna ut hur mycket mer tid Ni får och hur mycket mer Ni hinner se genom att flyga med SAS.


Robotvapen
från Armstrong Whitworth
Många stora framsteg i utvecklingen av dessa betydelsefulla vapen göres för närvarande hos Armstrong Whitworth. Andra bidrag till den fria västliga världens försvar är N. F. (nattjaktplan); Sapphire Hunter, "världens bästa jaktflygplan"; Sea Hawk, den brittiska flottans allra senaste reaktionsjaktplan.
SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD.
BAGINTON, COVENTRY; AND WOOMERA.
MEDLEM AV HAWKER SIDDELEY-GRUPPEN / PIONJÄRER...
OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGET

Looping

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben
Svenska Pilotföreningen

Redaktör och ansvarig utgivare: YNGVE NORRVI
Organisations- o. annonschef: BIRGER GRIPSTAD
Tel. 63 00 20 - Postgiro 45 35 30 - Postadr.: Box 3063, Sthlm 3

YNGVE NORRVIS FÖRLAG
Box 3063 — Stockholm 3
EFTERTRYCK FÖRBJUDES
AB Godvil, Stockholm 1954

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

10 ÅRG. 4 OKTOBER 1954

Saab J 29 F i Hunter-klass?

I en officiell kommuniké, återgiven här nedan, har vi fått en visserligen ytterst försiktigt formulerad men ändock ganska sensationell information om att det fortfarande händer saker och ting inom den svenska flygindustrin.

När man på officiellt håll skriver: "Modifieringen" kommer i hög grad att förbättra flygplanets prestanda", då kan man vara tämligen övertygad om att det verkligen gäller förbättrade prestanda.

Saab J 29 är i redan befintliga serieversioner ett flygplan med mycket goda prestanda, fortfarande i världsklass. "I hög grad förbättrade prestanda" på J 29F har åstadkommits dels genom en modifiering av vingen, dels genom att förse motorn med efterbrännkammare.

Detta med efterbrännkammaren är en betydligt mer uppseendeväckande sak än den torra kommunikén låter den mindre initierade läsaren förstå. Det har nämligen gjorts mycket allvarliga försök från bl. a. den ursprungliga motortillverkarens (de Havilland) sida att åstadkomma en bra efterförbrännare till Ghost-motorn — utan att man lyckats.

Nu meddelar den svenska flygmotorindustrin, vars utvecklingsarbete ansågs mer eller mindre lagt på hyllan, att *den* löst ebk-problemet för Ghost och av kommunikén att döma löst den på ett strålande sätt.

Vad som är ägnat att förvåna är att meddelandet om denna glädjande utveckling inte kommit till allmänhetens kännedom tidigare eller exempelvis under de väntans tider då köpet av utländsk "fyllnadsmateriel" till vår jakt diskuterades. Ett faktum är, fortfarande enligt den officiella kommunikén som det inte finns någon anledning tro innehåller några överord, att J 29F har provflugits i *serieversion* och att den moderniserade J 29-versionen börjar komma ut (på förband) redan under hösten. Det betyder att serieproduktionen varit i gång en längre tid, att sekretessen varit vattentät och att höga vederbörande verkligen haft god tid på sig att formulera den nu offentliggjorda kommunikén.

Naturligtvis vet vi utomstående inte hur mycket J 29F kan prestera, men med en lyckad ebk-utrustning är det tänkbart att både topphöjd, stigförmåga och troligen också den momentana maxhastigheten har ökat så kraftigt att man kan börja fundera på om det verkligen var nödvändigt att köpa ett antal Hunter för att fylla ut luckan mellan J 29 och det kommande nya jaktplanet från Saab.

I varje fall, så är uppgifterna om den nya J 29 ytterst glädjande och erinrar oss ännu en gång dels om vår mycket högtstående flygindustri och flygforskning, dels om allvaret i flygvapnets strävanden att hålla materielbeståndet på toppen i fråga om prestanda och kvalitet.

Kommunikén:

Som ett viktigt led i den fortsatta moderniseringen av det svenska jaktflyget har flygvapnet beslutat om modernisering av en serie reajaktplan av typ Saab J 29, som i det nya utförandet får beteckningen J 29F. Modifieringen kommer i hög grad att förbättra flygplanets prestanda.

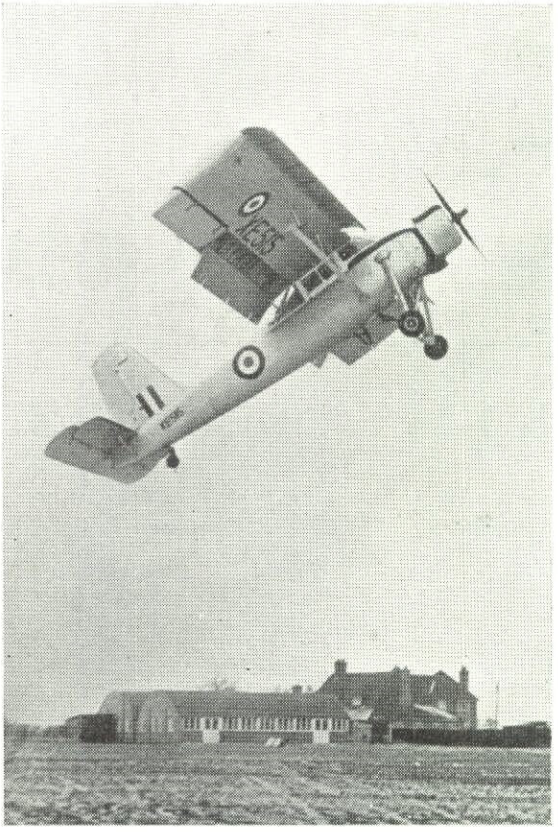
Den viktigaste nyheten hos J 29F är införandet av en i Kungl. Flygförvaltningens regi och i samarbete med Svenska Flygmotor AB utvecklad efterbrännkammare, som kraftigt ökar den svenskbyggda Ghost-motorns dragkraft under stigning och strid. Den ökade dragkraften har bl. a. medfört att stigtiderna till operationshöjden starkt förkortats, samtidigt som topphöjden väsentligt ökats. Det kan för övrigt nämnas att den svenska efterbrännkammaren är den första lyckade anordningen i sitt slag för denna engelskkonstruerade reamotor. Ett provplan med efterbrännkammare flög i mars 1954.

Förutom att efterbrännkammare installerats skiljer sig J 29F från tidigare versioner av flygplanet bl. a. genom en ny utformning av vingarna. Den modifierade vingen har utvecklats hos Saab. Den har prövats sedan december 1953 och har avsevärt höjt flygplanets kritiska Machtal, d. v. s. den högsta hastighet under vilken flygplanet är manöverdugligt, något som avsevärt höjer dess stridsvärde.

J 29F har nu provflugits i serieutförande, och den moderniserade J 29-versionen börjar komma ut på förband redan under hösten.

OMSLAGSBILDEN

visar denna gång några bilder från Farnborough-mässan. Överst lättviktsjaktplanet Folland Midge; därunder fem Gloster Javelin i formation och nederst en startbild av Scottish Pioneer.



Scottish Pioneer 2 med en 520 hk Alvis Leonides motor är inget nytt plan men ett "show-plan" av bästa märke. Startsträcka drygt 20 meter och motsvarande landningssträcka. Närapå helikopteregenskaper. Tar 4—5 man och används för lättare transporter

YNGVE NORRVI:

Om man utgår från antalet inbjudna till årets Farnboroughmässa, 48.000 personer varav 5.500 från utlandet, så är det den största brittiska flygmässan genom tiderna (för övrigt den 15:e i ordningen och den sjätte på Farnborough). Räknat efter konstruktiva nyheter tillhör årets mässa de mindre. Endast ett fåtal verkliga nyheter bjöds de mycket mångtaliga besökarna på, och skall mässan kunna behålla sitt otvivelaktigt starka grepp om den flygintresserade världen, så måste arrangörerna kanske börja fundera på om det inte är för mycket att arrangera Farnborough varje år

GLÄNSANDE SHOW MED FÅ NYHETER

Arrangörsmässigt sett är annars Farnborough-mässan ett mästerverk. De statiska utställningarna är föredömligt arrangerade med ett jättelikt uppbåd av materiel av alla slag från hela den brittiska flygindustrin och dess underleverantörer. Och den dagligen återkommande flyguppvisningen ger ingenting övrigt att önska i fråga om effekter.

Storbritanniens absolut bästa — och troligen också djärvaste — provflygare är i aktion och tar ut vad flygplanen kan ge till sista unset men hela tiden på rätt sida om säkerhetsgränsen.

Storbritanniens flygindustri exporterade förra året materiel för sammanlagt 70 miljoner pund eller cirka en miljard svenska kronor. Lägger man därtill all den materiel som går ut på den inhemska marknaden, så inser man lätt att brittisk flygindustri är en stor industri. Farnboroughmässan är främst avsedd som en säljarmässa där det i stor utsträckning gäller att inspirera utländska spekulanter att bestämma sig för köp — och att stimulera pressen att intressera sig för brittiska produkter.

Det är ingen tvekan om att mässan stimulerar. Hela den flygintresserade världens sakkunskap samlas varje år på Farnborough och pressen, radion, televisionen och filmen sätter till alla klutar för att få så mycket som möjligt med av evenemanget.

Men årets mässa visade förutom goda arrangemang också på en alltmer framträdande svaghet i den brittiska flygindustrin, svagheten för experiment och svårigheten att skapa produktion av alla dessa experiment.

Det har sagts förut och tål att sägas ännu en gång, att brittisk flygindustri tycks börja komma in i samma prototypdilemma som den franska flygindustrin tidigare befunnit sig i men som denna nu har börjat arbeta sig ur.

Man får vid ett besök på Farnborough den känslan att britterna till varje pris söker behålla sin ledarställning när det gäller nya djärva experiment och projekt men att samtidigt detta kräver så mycket energi, arbete och pengar att själva produktionen blir lidande. Man saknar den koncentration som skulle göra britterna inte bara till världens djärvaste och idérikaste projektörer utan också till producenter i motsvarande grad.

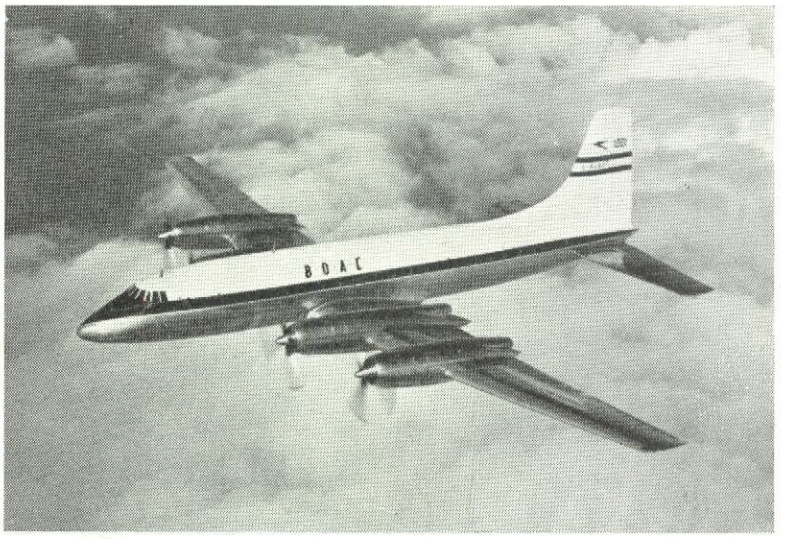
Därmed är på intet sätt uttalat att brittisk flygindustri inte skulle vara produktiv, det visar ju bland annat exportsiffrorna. Däremot är det intet tvivel om att litet mera återhållsamhet i show-hänseende till förmån för produktiviteten inte skulle skada.

Ur saklig bedömningssynpunkt ger naturligtvis inte själva flyguppvisningen på Farnborough så mycket av värde för spekulanterna. Man får se planen i luften, flugna av skickliga piloter. Man ser hårresande farter och lika hårresande manövrer men man glömmer i showns glittrande ögonblick att de stora passagerarplanen är tomma i kabinen och tankade för bara ett uppvisningsvarv; att samma sak gäller krigsflygplanen. Jaktplanen har ingen ammunition och mycket litet bränsle, bombplanen har inga bomber och praktiskt taget inga bränslelaster. Vad man ser är skalet.

Det skall emellertid villigt erkännas att det var ett förtjusande skal att titta på under Farnborough-dagarna 1954.

Vår beundran för brittisk flygindustri är, trots de kritiska tongångarna här ovan, fortfarande stor och äkta — och välmotiverad.

Första serieexemplaret av Bristol Britannia 100 med fyra Bristol Proteus 3 turbiner visades även på Farnborough. Tar i turistversion 104 passagerare. BOAC har beställt sammanlagt 35, varav en del i långdistansversion



PROTEUS-AMBASSADOR

För att få ökade driftserfarenheter med turbinmotorn Bristol Proteus 705 med 3.320 hk axeleffekt, som skall användas i de 14 första Britannia-planen — de därefter följande får den starkare Proteus 755 med 3.650 axel-hk — har två dylika motorer installerats i en D. H. Airspeed Ambassador (eller Elizabethan som BEA kallar planet). Även om tanken på att förse Ambassador med turbinmotorer inte varit främmande för de Havillands Airspeed Div. meddelar Bristols att några planer på att utrusta andra Ambassador-plan med Proteus-motorer inte föreligger. Proteus-Ambassador är alltså en ren "flygande provbänk".

Såsom framgår av en artikel på annan plats i detta nummer var antalet nya flygplantyper på årets Farnborough-mässa mindre än vanligt. Av de sammanlagt 62 "ekipage" som visades var endast sex flygplantyper helt nya för året, ett tyvärr alltför ringa antal för att göra mässan verkligt intressant för årligen återkommande besökare. En hel del av den besvikelse som kunde förmärkas skulle emellertid säkert ha försvunnit om det engelska försörjningsministeriet omprövat sitt svårförståeliga beslut att inte tillåta någon demonstration — ens i form av förbiflygning — av English Electric's nya och Europas första verkliga överljudsjaktplan P. 1. Officiellt var orsaken "säkerhetsskäl", vilket i viss mån är förvånande eftersom man tidigare inte tvekat att visa sina nyaste krigsflygplan åratal innan de kommit ut på förbanden

VAD SOM VAR NYTT PÅ FARNBOROUGH

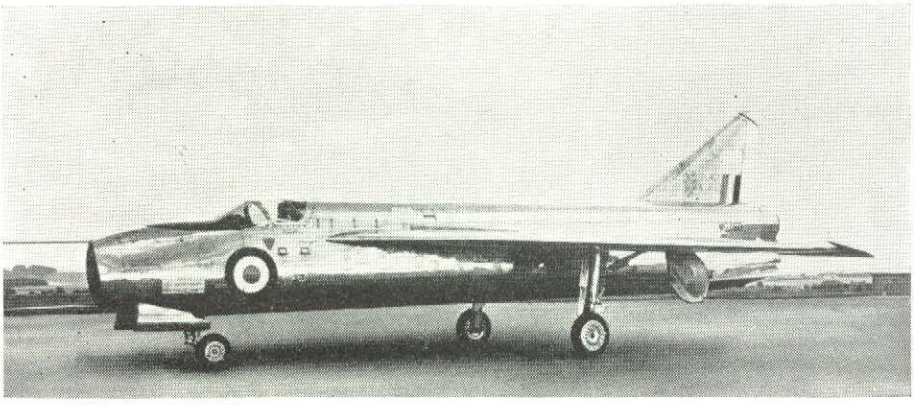
EN ÖVERSIKT AV HANS G. ANDERSSON

AUSTER A. O. P. 9

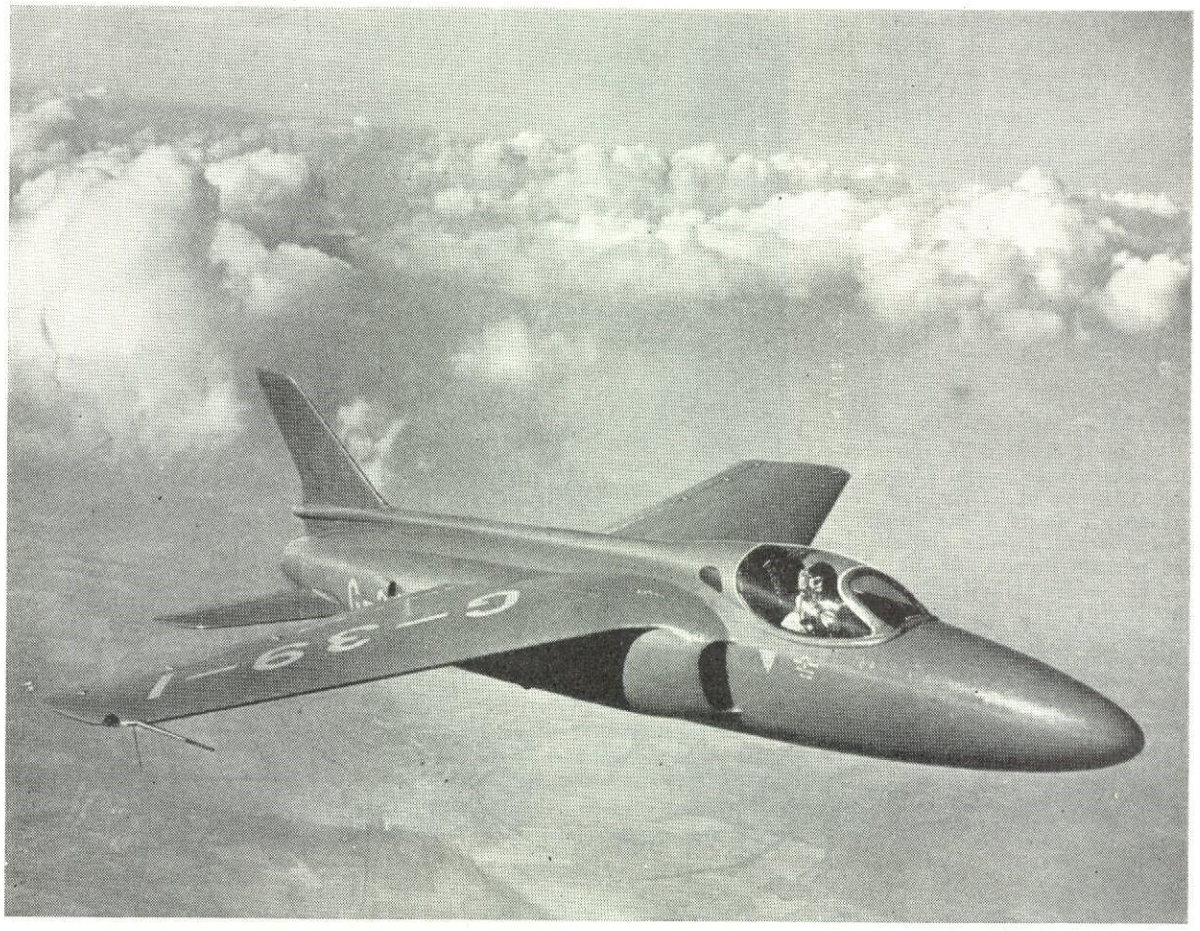
Detta splitternya flygplan är främst avsett för eldledningstjänst för artilleriet och torde vara ett av de bästa planen i sitt slag för denna uppgift. Trots avsevärda strukturändringar har typen bibehållit sitt karakteristiska Auster-utseende. Motorn är en Cirrus Bombardier på 180 hk som kan köras på vanligt motorbränsle. Flygplanet seriebyggs nu för den engelska armén.

DE HAVILLAND COMET 3

Även om det i år var första gången som Comet 2 (fyra R.R. Avon 503 med 3.245 kp dragkraft vardera) i seriemässigt utförande visades på Farnborough, var onekligen prototypen till den splitternya versionen Comet 3 den största civila nyheten för året. Comet 3 (fyra R.R. Avon RA. 16 med 4.080 kp dragkraft vardera) som i motsats till 2:ans 44 passagerarplatser, rymmer 58—76



English Electric P. 1, Europas första verkliga överljudsplan, fick visningsförbud omedelbart före mässans öppnande



Folland Midge, det minsta krigsflygplanet men samtidigt den största sensationen på årets Farnborough-mässa, är första prototypen till det lätta jaktplanet Gnat

passagerare, är utan tvivel ett av de vackraste trafikflygplan som någonsin byggts. Tyvärr är emellertid hela Comet-seriens framtid fortfarande oviss på grund av de ännu icke fullt uppklarade katastroferna med Comet 1, vilken senare typ sannolikt aldrig mera kommer i trafik. Enligt ett uttalande av försörjningsminister Duncan Sandys tycks man emellertid nu vara ganska övertygad om att Comet 2 efter vissa modifieringar, främst förstärkning av flygkroppsskalet, åter skall komma i produktion och tjänst. Om man sedan lyckas övertyga några nya kunder om köp av Comet-plan är dock mera tvivelaktigt.

ENGLISH ELECTRIC CANBERRA B. 8

De reabombplan av typ Canberra som hittills byggts i England — troligen har de fyra Canberra-fabrikerna i England hittills byggt mer än 400 plan av typen — har samtliga varit obeväpnade då de främst avsetts för användning på mycket stora höjder. I år visades emellertid en ny kraftigt beväpnad attackversion, B. 8, som dock fortfarande kan användas för höghöjdsbombning. Förutom den fasta beväpningen — fyra 20 mm akan i utvändig installation under kroppen — har B. 8 även utrustats med en ny jaktplansliknande kabin placerad på samma osymmetriska sätt som på Saab B 18B, detta för att förbättra sikten framåt-nedåt. B. 8 skall seriebyggas för RAF och kan betraktas som en engelskt parallell till de modifierade Canberra-plan som under beteckningen Martin B-57B nu levererats till det amerikanska flygvapnet. B. 8 har sannolikt R.R. Avon RA. 7-motorer med 3.400 kp dragkraft vardera.

FOLLAND MIDGE

Det minsta krigsflygplanet men samtidigt den största sensationen på årets mässa var Folland-fabrikens läckra Midge, en första prototyp till det lätta jaktplanet Gnat (= Myggan) som väntas bli färdigt för provflygning mot slutet av 1955. Trots att Midge är försedd med en A. S. Viper-motor med blott 800 kp dragkraft — ungefär en tredjedel av den dragkraft som väntas från den nu under utveckling varande Bristol-motorn Orpheus — har planet en toppfart överstigande 965 km/tim, en siffra som väntas stiga till omkring 1.150 km/tim för det slutgiltiga jaktplanet. Gnat väntas vidare få en topphöjd överstigande 15.000 m, en aktionstid på hög höjd av mer än en timme och får enligt tillverkaren så småningom överljudshastighet i planflykt. F. n. är Gnat endast räknad för överljudsfart i dykning. Beväpningen skall bestå av två 30 mm Aden-kanoner av samma typ som nu används i RAF:s blivande standardjaktplan Hunter, Swift och Javelin.

Folland Gnat är som känt konstruerad som en protest mot de allt tyngre och dyrbarare jaktplan som nu börjar bli standard inom de ledande flygvapnen, och enligt fabriken lär 20 Gnat-plan kunna byggas för samma kostnad som sex konventionella moderna dagjaktplan. Gnat uppges ha all den utrustning som fordras av ett modernt dagjaktplan, däribland

tryckkabin, katapultstol (av modifierad Saab-typ), UK-radio, radarsikte m. m., omställbar stabilisator, bromsfallskärm samt dessutom ett landställ som medger basering på provisoriska fält. Det återstår emellertid att se om flygplanet verkligen motsvarar de krav som måste ställas på ett modernt jaktflygplan. Att intresset är stort från många håll är uppenbart, inte minst från NATO:s flygledning som i Gnat eventuellt ser ett plan som med enkla medel skulle kunna tillverkas och användas även av de mindre medlemsstaterna. Tilläggas bör att Gnat även kan medföra en imponerande mängd raketer och bomber av olika slag.

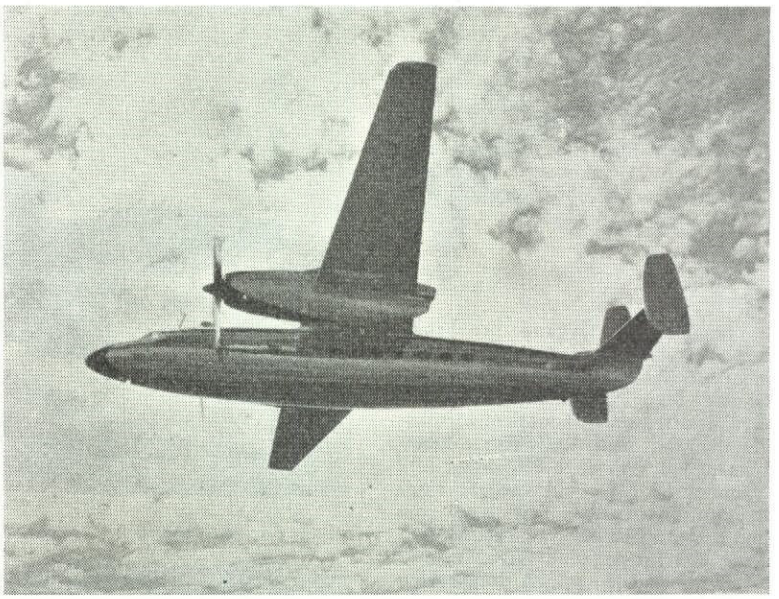
Den enda anmärkning man i nuläget rimligtvis kan rikta mot Midge är att landningsfarten verkade ganska hög — även jämfört med tyngre jaktplan — liksom att stabiliteten före sättningen inte såg ut att vara den allra bästa. Sannolikt blir Gnat i detta avseende ännu mer kritisk genom sin större vikt samt tunnare vinge. Vingen saknar normala landningsklaffar.

HUNTING PERCIVAL JET PROVOST

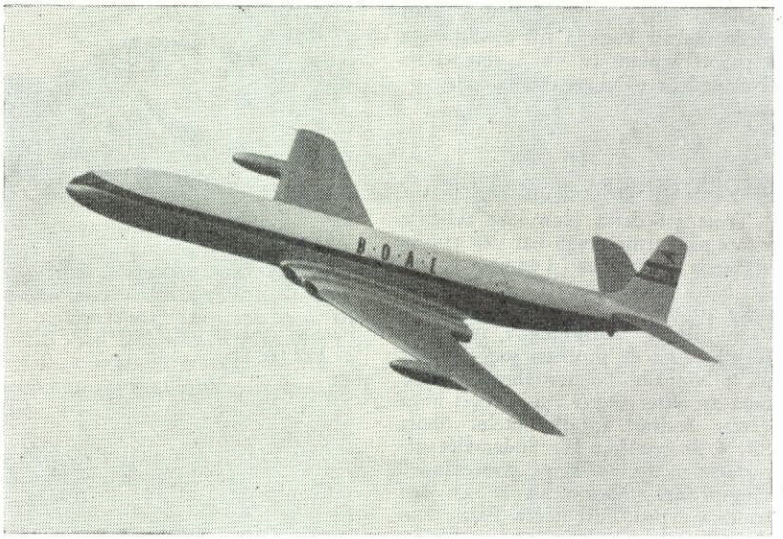
Jet Provost uppges av tillverkaren vara det första reaskolplanet för grundläggande flygutbildning i världen. Om rätt eller inte (även fransmännen har som bekant utvecklat ett flertal olika typer av reaskolplan) skall ej här diskuteras, kvarstår dock att Jet Provost är ett mycket intressant flygplan som säkerligen kommer att få flera efterföljare inte minst i England. Sålunda visade Boulton Paul upp en modell av en liknande men estetiskt mera tilltalande typ. Jet Provost är en kraftigt modifierad utveckling av den med kolvmotor och sporrhjulslandställ försedda Provost, vilken nu är ett av RAF:s två standardskolplan (det andra är Vampire Trainer). Motorn på Jet Provost är av samma typ som på Folland Midge — A. S. Viper — vilken ger planet en toppfart av 522 km/tim, en onekligen ganska ansenlig hastighet för skolplan avsett för grundläggande utbildning. Jet Provost byggs nu i en mindre provserie för RAF men om typen skall bli standardskolplan är ännu ej bestämt. Reaskolplan i denna klass torde inte sakna sitt intresse för Sverige eftersom en viss reaskolning redan — åtminstone på prov — börjat införas på Ljungbyhed.

ELAND VARSITY

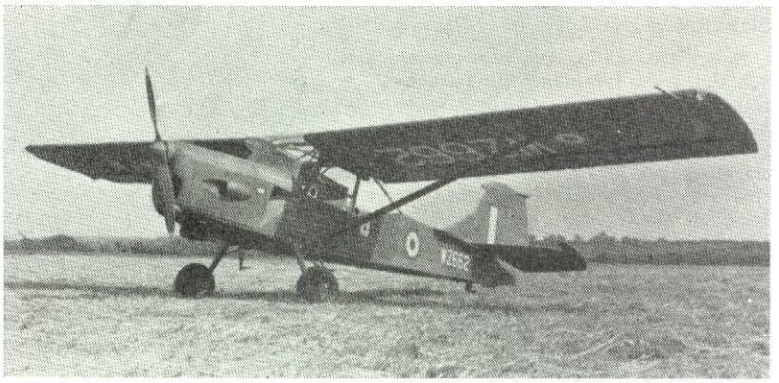
Liksom den tidigare nämnda Proteus Ambassador, är Eland Varsity en "flygande provbänk" för den nya turbinmotorn Napier Eland på 3.000 hk axel-hk vars, främsta kännetecken är låg vikt i förening med små di-



Proteus Ambassador, flygande provbänk för Proteus-turbinen



D. H. Comet 3, ett av de vackraste trafikflygplan som någonsin byggts



Auster A. O. P. 9 med en 180 hk Cirrus Bombardier

mensioner och låg bränsleförbrukning. Vickers Varsity är som känt normalt utrustad med Bristol Hercules-motorer och används mest för skolning av bombplansbesättningar. Napier Eland skall i utvecklad form användas i den nya och med stor spänning motsedda stora tvåmotoriga trafikhelikoptern Fairey Rotodyne, som emellertid dröjer ännu något år.

SOAR METEOR

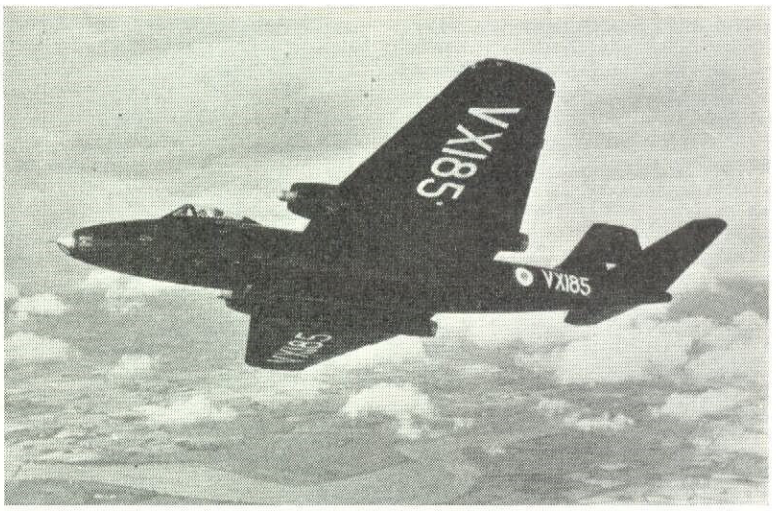
Ytterligare en "flygande provbänk" och otvivelaktigt en som tilldrog sig mera intresse än någon annan var den Gloster Meteor som demonstrerades såväl i luften som på marken försökssvis utrustad med Rolls-Royce-fabrikens nya och mycket behändiga lilla reamotor Soar, en vid vardera vingspetsen. Soar-motorn har trots sina små dimensioner en dragkraft av omkring 800 kp och vad mera är: motorn torde ha den största dragkraften i världen i förhållande till sin vikt (förhållandet vikt/dragkraft är endast 0,148). Soar är emellertid — åtminstone i nuvarande form — inte avsedd för bemannade flygplan utan torde snarast komma till användning i robotflygplan av olika slag. Dess livslängd är nämligen ganska begränsad.

SHORT SHERPA

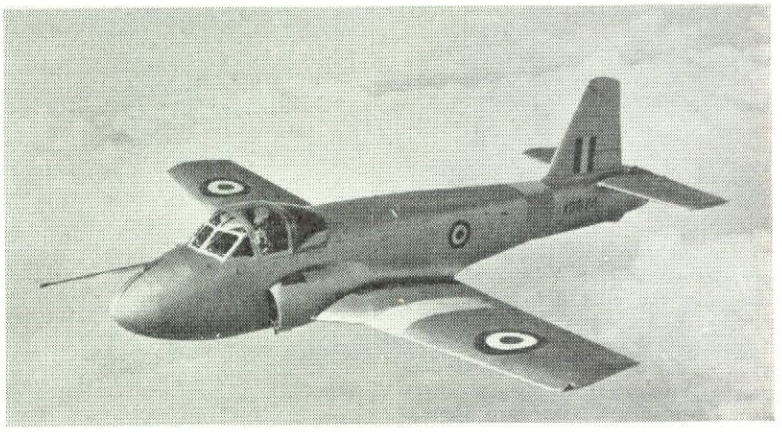
Trots att detta plan icke tidigare visats på Farnborough har det ganska ingående behandlats i Looping, varför det här kanske kan räcka med att påpeka att det byggts speciellt för s. k. "aero-klinisk" forskning i syfte att försöka lösa de problem som uppstår på pilvingade höghastighetsplan genom att yttervingen vid mycket höga farter ändrar anfallsvinkeln. Short SB. 4 Sherpa har för ändamålet utrustats med ett slags "roterande" vingspetsar. Motorerna är av den franska typen Turboméca Palas, som skall licensbyggas i England av Blackburn.

SUPERMARINE 525

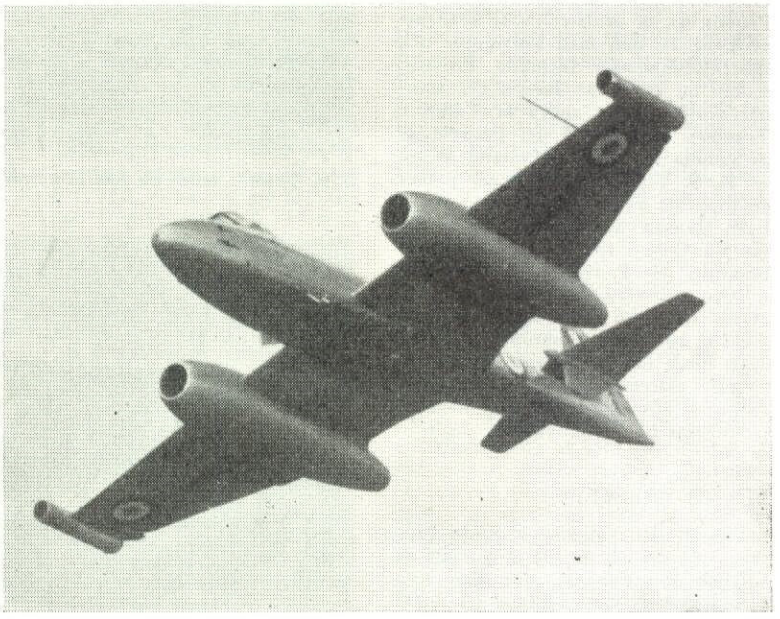
Enligt vissa källor var Supermarine 525 det enda flygplanet på Farnborough med förmåga att överskrida Mach 1.0 i planflykt. Så skedde dock ej och även om flygplanet gav ett starkt intryck av fart och dök genom ljudvallen med övligt smällande, var Hawker Hunter onekligen det flygplan som imponerade mest, fartmässigt sett. Hunters "bangar" var också av en helt annan klass än de som andra plan presterade (D. H. 110 och typ 525). Supermarine 525 var tillsammans med Folland Midge årets enda helt nya krigsflygplan. 525 är



English Electric Canberra B. 8, attackversion som skall seriebyggas för RAF



Hunting Percival Jet Provost, skolplan för grundläggande utbildning med en toppfart av 522 km/tim



Soar Meteor flygande provbänk för den nya Rolls Royce-motorn Soar (i vingspetsarna)

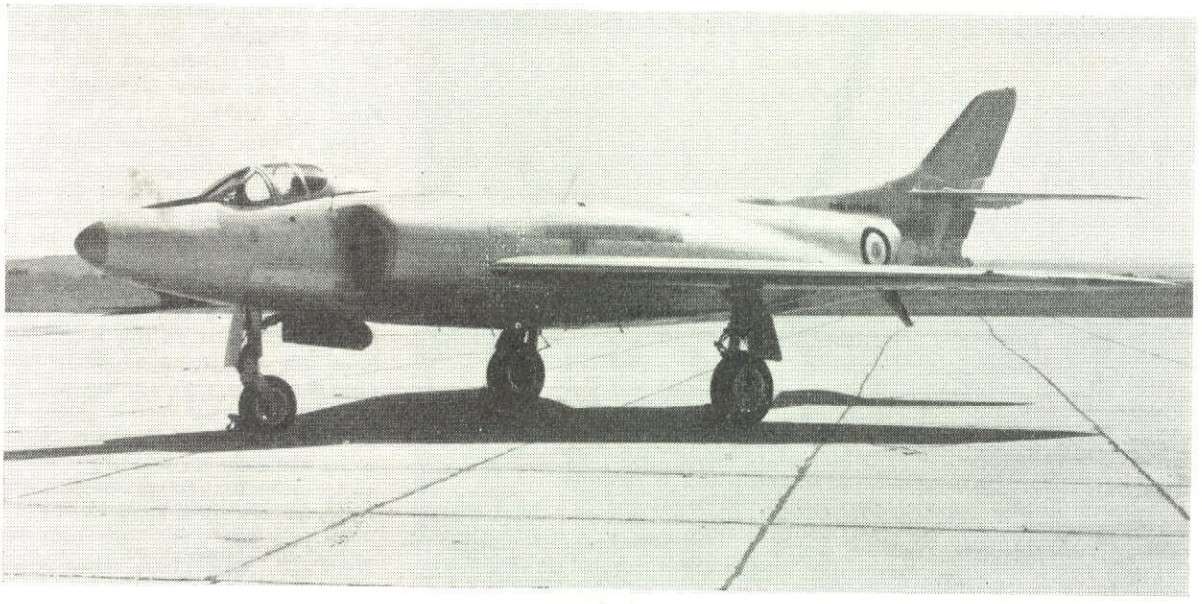
en utveckling av den rakvingade typen 508 med "butterfly tail" och är dessutom en föregångare till ett mera avancerat jaktplan som Royal Navy redan seriebeställt för fartygsbasering, men som ännu ej flugit i prototyp. Redan 525 är enligt engelska uppgifter "världens motorstarkaste och snabbaste marinjaktplan" och dess utvecklingsform uppges vara avsedd att beväpnas med såväl robotar som taktiska atomvapen. Motorutrustningen är två Rolls-Royce Avon, f. n. troligen av typ RA. 7. Det är dock föga troligt att detta nya tvåmotoriga marinjaktplan kan komma i tjänst före 1957.

*

Förutom ovan uppräknade flygplan demonstrerades nya versioner av flera tidigare kända typer, däribland en ny variant, F. Mk. 6, av Hawker Hunter med starkare motor — troligen en R.R. Avon RA. 14 eller liknande med en dragkraft på över 4,5 ton — Gloster Javelin med modifierad yttervinge och kabinöverbyggnad, Armstrong Whitworth Meteor N. F. 14 med extralång nos (innehållande en ny radarutrustning) och modifierad kabin, de Havilland Venom i versionerna F. B. Mk. 4, N. F. Mk. 3 samt Sea Venom F. A. W. 21, samtliga numera försedda med servomanövrerade skevroder och återigen ändrade sidstyrverk. Några katapultstolar går tydligen inte att installera i den tvåsitsiga nattjaktversionen, vilken får anses anmärkningsvärt i nådens år 1954. Detsamma tycks märkligt nog även gälla Meteor N. F. 14. Vidare demonstrerades en övningsversion, T. 2, av ubåtjaktplanet Fairey Gannet, liksom en bomb- och raketbeväpnad version av Supermarine Swift F. 4 med en 450 kg bomb under ena vingen och åtta 27 kg:s raketer under den andra. Swift har dock ännu icke flugits med bomb- eller raketlast och åtskilliga svårigheter tycks fortfarande hindra typens vidare införande i RAF. Hittills har endast en enda division — enligt uppgift ej fulltalig — utrustats med Swift F. 1. När detta skrives har Swift fortfarande flygförbud inom RAF som en följd av nya haverier.

Short Sherpa över Farnborough. I förgrunden en Hunting Percival Jet Provost

Nedan: Vickers-Armstrongs Supermarine 525 uppges vara världens motorstarkaste och snabbaste marinjaktplan



NÄR S-55 INTOG STOCKHOLM

Den stora helikopter av typ Sikorsky S-55 som Ostermans inköpt är nu i fullt arbete och har redan hunnit visa vilka utomordentliga egenskaper den har.

Den första offentliga visningen gjordes inför pressen och en stor samling inbjudna representanter för försvaret och åtskilliga statliga och kommunala institutioner m. fl. intresserade. Det var marinen som i samarbete med Ostermans gjorde visningen på Skeppsholmen och den blev från första ögonblicket en stor succé, inte minst för vår första 55-förare Nils Grimskog, som trots att han vid det tillfället inte hade mer än cirka 15 timmar på typen (de flesta gjorda under skolning hos Sikorsky i USA) visade suveräna takter vid behandlingen av den stora koptern.

Marinen har länge visat stort intresse för helikoptern såsom medhjälpare vid ett otal operationer. I intimt samarbete med Ostermans har marinen under flera års tid utfört en

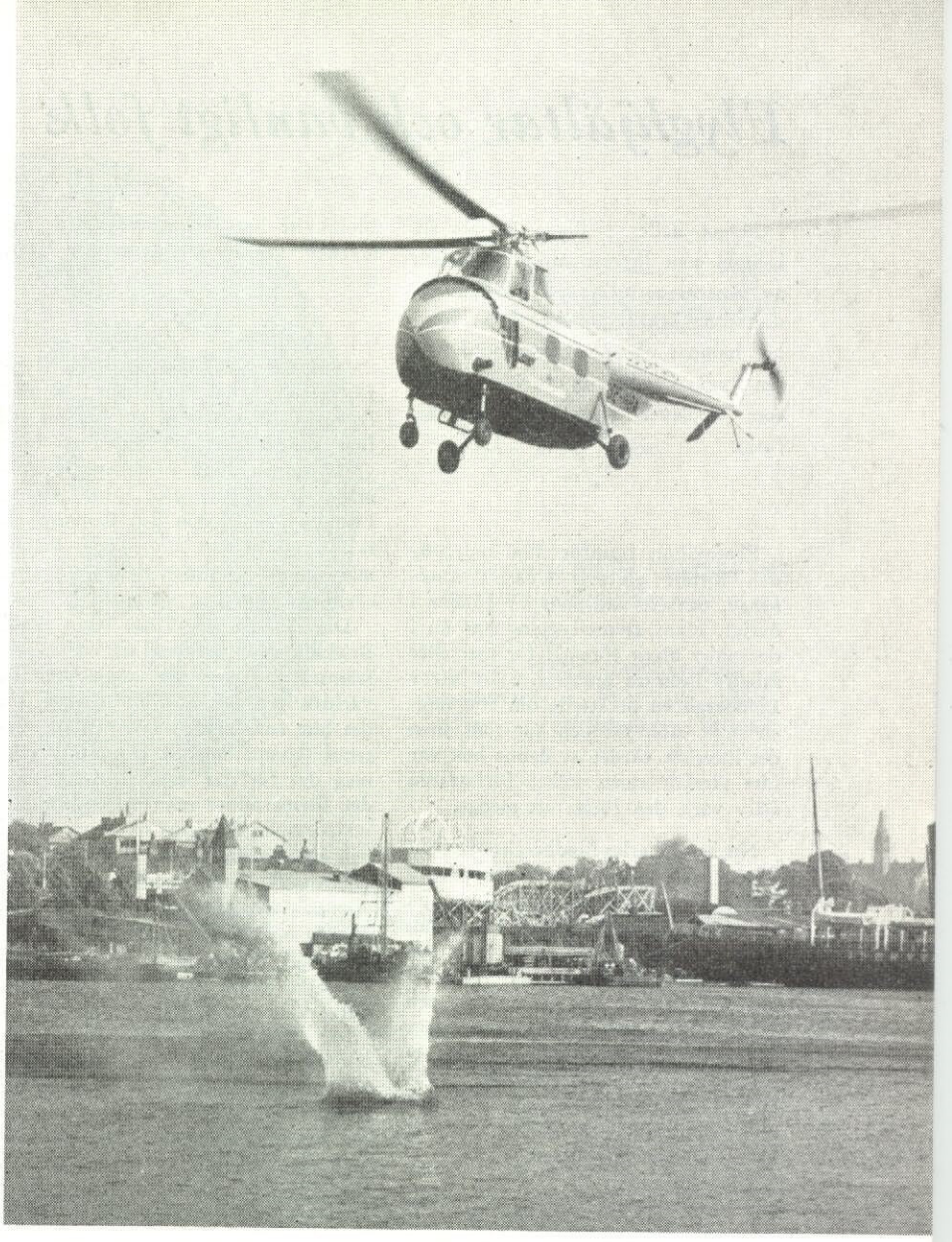
mångfald försök och övningar för att utröna helikopterns användbarhet för marina ändamål. Under denna tid har marinens folk kommit underfund med att man helt enkelt inte kan undvara helikoptern i en modern örlogsflotta.

De helikoptrar av typ Bell 47-D1 som hittills använts är utomordentliga på många sätt men i vissa fall är både deras räckvidd och lastförmåga en smula för snålt tilltagna. Sikorsky S-55 utgör därför ett utomordentligt komplement, och marinen har nu chartrat den nya koptern för en hel rad uppdrag under hösten, uppdrag för vilka Bell 47 är för liten. Den lilla helikoptern har emellertid även den ett mycket stort användningsområde och kan inte ersättas av sin större broder.

Genom detta samarbete mellan det civila bolaget och de militära myndigheterna kan den helikopterflotta som Ostermans nu förfogar över utnyttjas i långt bättre grad än som skulle vara fallet om marinen skaffade sig en egen helikopterflotta. Nu går det hela chartervägen, vilket betyder att koptrarna kan användas för civila ändamål vid sidan av de militära.

Sikorsky S-55, som ju utfört ett fantastiskt arbete under Koreakriget, har tidigare presenterats utförligt i Loopings spalter, varför vi här nöjer oss med att återge några bilder från dess Sverige-premiär, uppvisningen på Skeppsholmen, där även en Bell 47 var med i den lustiga leken med Walter Frimodig som skicklig förare.

★



Den övre bilden på vänstra sidan visar vår första S-55 (med namnet "Hans Osterman" efter Ostermans-koncernens grundare) över Riddarfjärden i Stockholm med Stadshuset närmast under

På den nedre bilden på vänstersidan ser vi en av marinens röjdykare-grodmän fiskas upp i kopterns vinsch efter ett uppdrag

Den stora helikoptern kan användas inte bara för transport av trupp, sårade etc. utan givetvis också av materiel. Den kan till exempel tack vare en kraftig och genialt konstruerad lastslinga forsla så tunga saker som svep-paravaner och den kan även användas för anfall mot ubåtar med sjunkbomber, bara för att ta några exempel. På den övre bilden på höger sida ser vi sjunkbombfällning från Ostermans S-55 under uppvisningen på Skeppsholmen. På den nedre bilden demonstreras helikopterns kapacitet som ambulansplan. Sex sårade på bårar plus sjukvårdare kommer med utan vidare

Flyghjältar och vanligt folk

Flyget håller tydligen på att slå igenom som litterär miljö att döma av höstens sortering på bokhandelsdiskarna. Tre flygböcker i tät följd har hamnat på anmälarens bord, två om flyghjältar och en om vanligt folk som upplever flyget i äventyrets form.

*

Flyghjälten framför alla andra är och förblir givetvis *Charles Lindbergh,* oavsett vad som än händer i övrigt. Hans atlantflygning har nu i decennier blivit föremål för mer eller mindre litterära ansatser. Själv skrev Lindbergh en berättelse om flygningen strax efter att den ägt rum, men det litterära värdet av denna bok var inte särskilt stort, vilket författaren själv varit den förste att medge.

Nu har Charles Lindberghs nya bok, *"Spirit of St. Louis"*, om den remarkabla flygningen kommit även på svenska. Det är en bok som ingen, flygintresserad eller inte, bör underlåta att läsa. Här klär författaren själv av sig sin hjältegloria och blir människa och därtill en intressant människa som dessutom avslöjar sig som en författare av enastående kvalitet. Frågan är vilket man beundrar mest, Lindberghs egenskaper som flygare eller som författare.

Flygningen över Atlanten är givetvis centralmotivet i boken, men de mänskliga reaktionerna under såväl förberedelserna som under själva flygningen utgör dock den största behållningen därför att man här konfronteras, inte med ett hjältemonster utan med en människa som känner både fruktan, livsleda och trötthet men som med ett jätteuppbåd av energi och envishet lyckas hålla ut och genomföra vad han föresatt sig. Tekniken att vid beskrivningen av den långa flygningen följa loggbokens knapphändiga men vältaliga anteckningar och "fylla ut" den fruktansvärda enformigheten med tankebilder från barndomsåren ger inte bara en utomordentlig bild av människan Charles Lindbergh utan även en realistisk ram åt hela det vådliga äventyret.

Man tvekar inte att placera Lindberghs bok som det hittills främsta verket inom flyglitteraturen. Torsten Blomkvist har lyckats väl med den mycket svåra översättningen från engelska.

*

Paul Brickhill, den engelske flygförfattaren som redan har ett par flygboksuccéer bakom sig, har nu utfört konststycket att skriva en biografi om en ännu i högönsklig välmåga levande engelsk stridsflygare, Douglas Bader, och åstadkommit en skildring som man inte släpper förrän man hunnit till slutet. Boken heter på svenska *"Han gav sig aldrig"*.

Det är en flyghjälte som Paul Brickhill här presenterar, en av de främsta luftheroerna under andra världskriget. Det kan inte hjälpas att det blir en i många fall rätt onyanserad skönmålning av Douglas Bader, men det förlåter man gärna, ty för det första måste man tycka om huvudpersonen för hans okuvliga energi och för det andra har författaren en sådan sakkunskap om flyg och därtill så mycket humor att hela skildringen blir en ren fest.

Douglas Bader är en friskus framför alla andra friskusar. Han slåss alltid mot större grabbar, han flyter alltid ovanpå tack vare en oerhört stark vilja. Vid en kraschlandning 1931 förlorar han bägge benen, överlever med ett nödrop, lär sig att gå på konstgjorda ben, flyger på nytt men tar avsked från RAF när man inte vill låta honom fortsätta i flygtjänst. När världskriget bryter ut tilldelas han marktjänst men tack vare en envishet som går utanpå det mesta, sitter han snart åter i ett flygplan och blir tack vare sina eminenta stridsflygaregenskaper snart legendarisk på bägge sidor om fronten.

Han tvingas slutligen hoppa ur sitt plan under en flygning över Frankrike, blir tillfångatagen av tyskarna och sitter som krigsfånge fram till invasionen.

Douglas Baders tid som tysk krigsfånge är det bästa avsnittet i hela boken. En besvärligare fånge har nog aldrig tyskarna haft, och ett tacksammare objekt att skriva om får nog aldrig en författare. Paul Brickhill kan mycket flyg, vilket gör boken ännu mer läsvärd. Boken om Douglas Bader blir ett stycke god flyg- och krigsflyghistoria, förutom att den är en strålande äventyrsskildring.

Om de två tidigare anmälda böckerna handlar om hjältar så, kan man säga att nästa, *"Mellan himmel och hav"* av *Ernest K. Gann* mest sysselsätter sig med folk som ingenting har gemensamt med heroerna. Vissa av personerna i denna bok är till och med så mänskliga att de kräks av rädsla, och äventyret de upplever är så långt ifrån självförvållat som något kan vara.

Ombord i ett passagerarplan i reguljär trafik över Stilla Havet mellan Honolulu och San Fransisco befinner sig 21 personer. Författaren låter oss lära känna dessa människor, alla med skilda karaktärer, temperament, problem och känslor men samtliga förenade i ett stort och kusligt äventyr under denna flygning som blir onormal ungefär i samma stund som planet passerar "den kritiska punkten" över den väldiga vattenvidden, den punkt från vilken återflygning till startpunkten är omöjlig. Planet får motorfel och de ombordvarandes reaktioner inför utsikten att inte komma levande från det hela bildar kärnan i detta mästerligt gjorda reportage från en överhavsflygning.

Författaren låter läsaren vara med inte bara om passagerarnas skräck och fogliga lydnad inför det öde som väntar dem, utan också om besättningens handlande och lika djupt mänskliga reaktioner under fullgörandet av plikt och inlärd rutin.

Denna roman är en av de bästa skildringar av trafikflygning och -flygare som hittills presterats tack vare författarens stora kunskaper om flygning. Man kan ha olika uppfattningar om romanen i dess egenskap av litteratur, men i dess egenskap av modernt flygreportage är den oöverträffad. Här finns mycket av samma miljö som i Charles Lindberghs bok, bara med den skillnaden att här är det ett modernt passagerarplan i stället för ett enmotorigt sportplan och här är det fråga om rutinflygning, inte om ett pionjäräventyr.

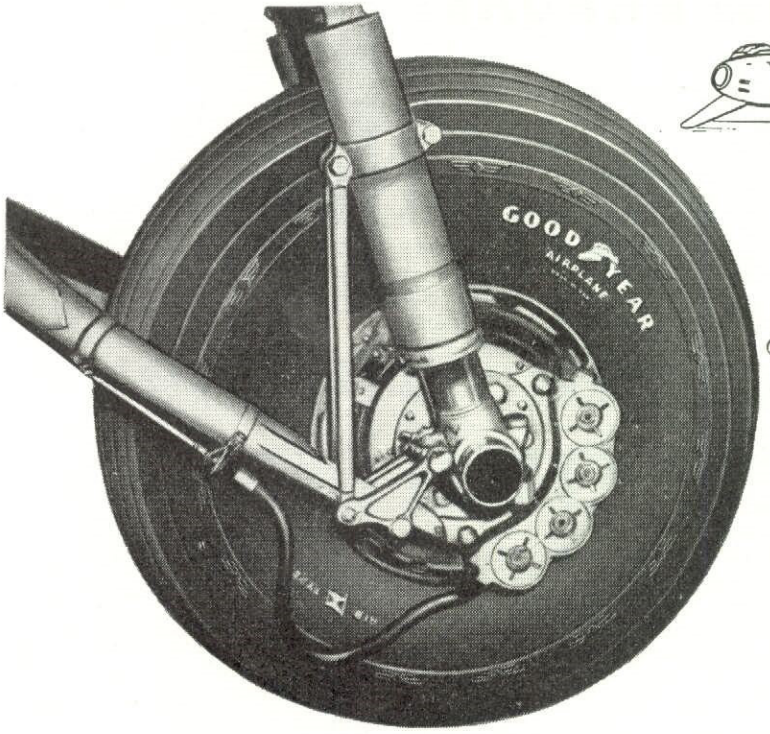
I "Mellan himmel och hav" blir varvtal, ingastryck och bäringar reella ting, spännande och ibland olidliga som en nattmara.

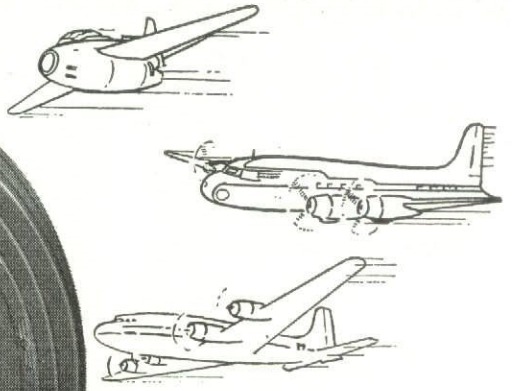
Yen

Charles Lindbergh: SPIRIT OF ST. LOUIS. Bonniers. Häft. 23: 50.

Paul Brickhill: HAN GAV SIG ALDRIG. Natur och Kultur. Häft. 17: 50.

Ernest K. Gann: MELLAN HIMMEL OCH HAV. S.-E. Berghs Bokförlag. Häft. 16: 50.





Hjulutrustning från Goodyear på ledande flygplanstyper.

CROSS WIND landningsställ, patenterat av Goodyear, tillåter säker start och landning i sidvind.

GOODYEAR betyder säker landning

Goodyear-namnet på ringar, hjul och bromsar betyder att de delar, på vilka start och landning beror, är effektiva och pålitliga — av högsta kvalitet.

Bakom den färdiga produkten ligger många års erfarenhet. Fortlöpande forskning och hårda prov, lika påfrestande som i praktisk tjänst, garanterar hjulutrustningens ändamålsenlighet. Den är också komplett — det finns vad som behövs både för militära flygplan och civil luftfart.

Landningshjulens viktigaste detalj är bromsarna. De måste ge säkerhet vid landningen och noggrann kontroll vid alla markmanövrer. Därför har hjulen skivbromsar, en typ som Goodyear introducerade för åtskilliga år sedan.

Goodyears enkla skivbromsar är självjusterande, och utformningen garanterar effektiv kylning. Därför ger de alltid full bromskraft. Bromsens konstruktion är enkel, och själva hjulet är av speciell lättmetall. Därför är vikten lägre än för någon annan nu använd typ i jämförbara dimensioner. Enkel är också funktionen: Bromsbackarna pressas med hydrauliskt tryck mot bromsskivan. Underhållskostnaden är låg, ty bromsen är lätt att montera, den är självjusterande och bromsbackarnas tjocklek kontrolleras utan att hjulet avmonteras.

Den viktigaste faktorn vid all flygning är säkerheten. Efter den regeln har Goodyear arbetat ända från början, och därför väljs Goodyear ringar, hjul och bromsar av ett överväldigande antal flygplanstillverkare i olika länder. De vet att Goodyear betyder säker landning.

Tillförlitliga produkter från

GOODYEAR

för flyget

ÖREBRO-VM 1950 HÅRDAST

— Det är ganska intressant att studera resultatlistan från 1954 års segelflyg-VM (ensitsiga klassen), framhåller Tage Löf, som representerat Sverige i de tre senaste världsmästerskapstävlingarna, Örebro 1950, Madrid 1952 och Camphill 1954.

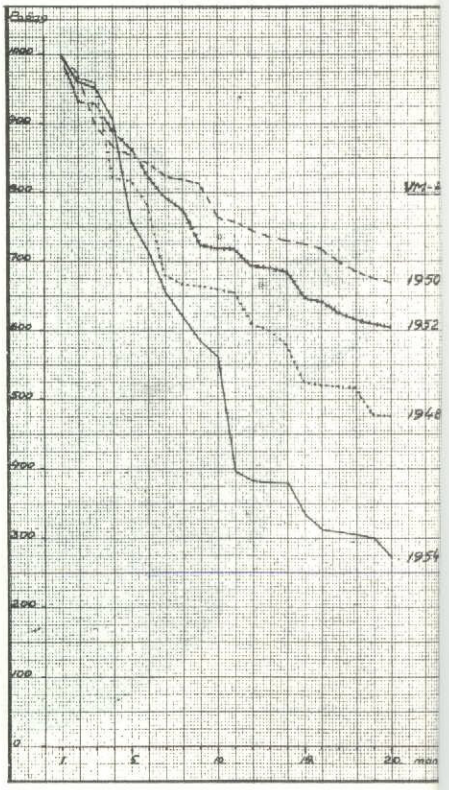
— Först och främst lägger man märke till att så pass många av de tävlande blivit helt utan poäng vissa dagar, säger han vidare. Första dagen var det 56 %, andra dagen 12 %, tredje dagen 67 % och fjärde dagen 33 % som blev utan poäng.

Nu hade man visserligen räknat med otursbetonade tävlingsdagar, vilket ju bevisas av poängberäkningssystemet där man avsåg att plocka bort en eller helst två dåliga dagar för var och en av de tävlande. Tyvärr blev det inte mer än de som minimum stipulerade fyra tävlingsdagarna och alltså ingenting att plocka bort.

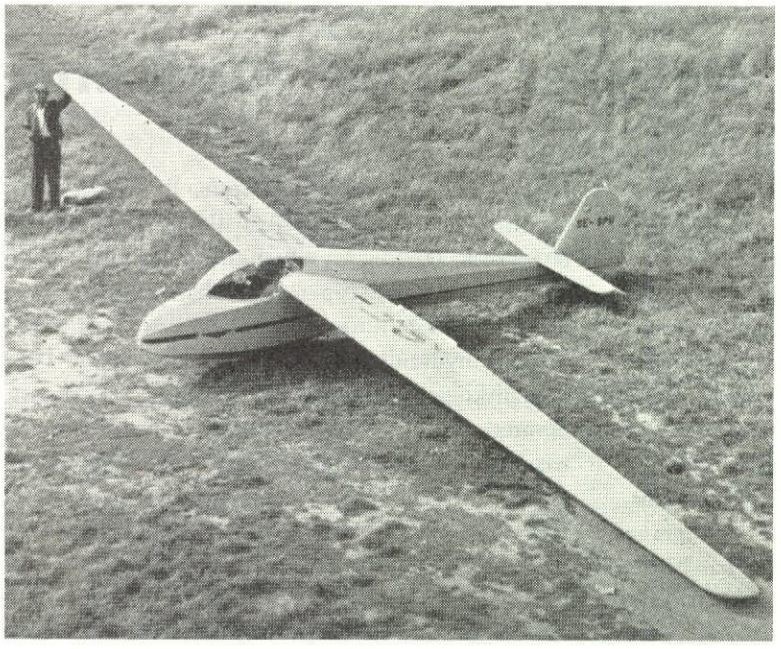
När första man en viss dag (3:e tävlingsdagen) kunde få nära dubbelt så mycket poäng som andre man bland mer än trettio deltagare, då är det något fel i matematiken, fortsätter Tage Löf (och vi håller med honom om att det är något fel, dock kanske inte just så mycket på matematiken som på omständigheterna i övrigt). Om någon just denna dag flög 14,4 miles, så fick han 0 poäng. Om han däremot flög 14,5 miles, d. v. s. 160 meter längre, så hade han fått 242 poäng (beroende dels på att minimisträckan var 15 miles, dels på höjning av decimalerna).

Poängberäkningssystemet och det underliga vädret — framförallt det sistnämnda — avspeglar sig i den kurva som Tage Löf gjort upp med ledning av resultaten i de fyra avhållna världsmästerskapen. Kurvan visar att de hittills hårdaste tävlingarna gick i Sverige 1950. Tionde man

Forts. på sid. 50



Poängfördelningen bland de 20 bästa under Segelflyg-VM 1948—1954. Förutsatt är att de fyra världsmästarnas prestationer är likvärdiga



SPATZ. Det nya tyska övningssegelflygplanet Spatz har nu kommit till Sverige i ett exemplar. Det är Birger Nilsson i Falköping som tagit in planet som är registrerat i Skövde flygklubb och nu även har provflugits av luftfartsstyrelsen vid en visning i Stockholm. Typen har tidigare presenterats i Looping varför vi nöjer oss med att konstatera, att det med all sannolikhet är den typ som svenska klubbarna behöver. Dels är det ett bra plan, är ganska vackert och dessutom billigt. 7.500 kronor står det i på svensk mark, visserligen utan instrument men ändå. Det är ungefär halva priset mot vad klubbarna tidigare fått betala för ett övningssegelflygplan. Genom att förmedla den försäljningen har Birger Nilsson gjort det svenska segelflyget en stor tjänst. Nu hoppas vi på goda affärer. Det svenska segelflyget behöver nämligen många plan av denna kategori, Spatz har en tomvikt på 120—130 kg, en minsta sjunkhastighet på 0,68 m/sek och ett bästa glidtal på 26. Roderharmonin lär vara minst lika bra som på Olympia. Spännvidden på Spatz är 13,2 m, men med en annan vinge på 15 meters spännvidd blir bästa glidtalet 29 och minsta sjunkhastigheten 0,62 m/sek. Närapå Weihe-egenskaper!

Segelflyg-VM 1954.

Resultatlistan i ensitsiga klassen

1	Pierre, Frankr. ..	959	825	274	898	295
2	Wills, Engl.	835	202	1000	818	285
3	Wiethüchter, Ty.	835	1000	516	466	281
4	MacCready, USA	866	798	—	1000	266
5	Relander, Finl. ..	835	202	274	943	225
6	Persson, Sverige	1000	254	—	864	211
7	Rousselet, Fr. ..	—	895	290	750	193
8	Ara, Spanien ..	680	456	516	250	190
9	Mordej, Jugosl...	557	272	—	909	173
10	Ortner, Arg. ..	680	316	306	364	166
11	Feddersen, Danm.	691	482	—	—	117
12	Bar, Israel	—	158	290	693	114
13	Löf, Sverige	—	237	242	659	113
14	Stephenson, Engl.	608	237	—	284	112
15	Schweizer, USA	650	342	—	—	99
16	Koskinen, Finl...	—	158	—	773	93
17	Haase, Tyskl. ..	—	272	—	636	90
18	Jensen, Danm. ..	—	175	—	727	90
19	Arbajter, Jugosl.	680	219	—	—	89
20	Cuadrado, Arg...	—	307	—	500	80
21	Vicent, Span. ..	—	421	—	364	78
22	Linher, Österr. ..	—	404	—	227	63
23	Pow, Kanada ..	371	158	—	—	52
24	Boer, Holland ..	—	465	—	—	46
25	Cartigny, Belg...	186	211	—	—	39
26	Kuhn, Schweiz..	—	175	—	205	38
27	Lasch, S. Afrika	—	149	—	193	34
28	Beatty, S. Afrika	—	—	—	307	30
29	Koch, Holland ..	—	—	290	—	29
30	Ferrari, Italien..	—	—	274	—	27
31	Owen, Australien	—	202	—	—	20
32	Brigliadore, Ital.	—	184	—	—	18
33	Witter, Belgien..	—	—	—	—	
—	Gehriger, Schw.			utgått		

KUNGLIGT PÅ MODELLSPORTENS

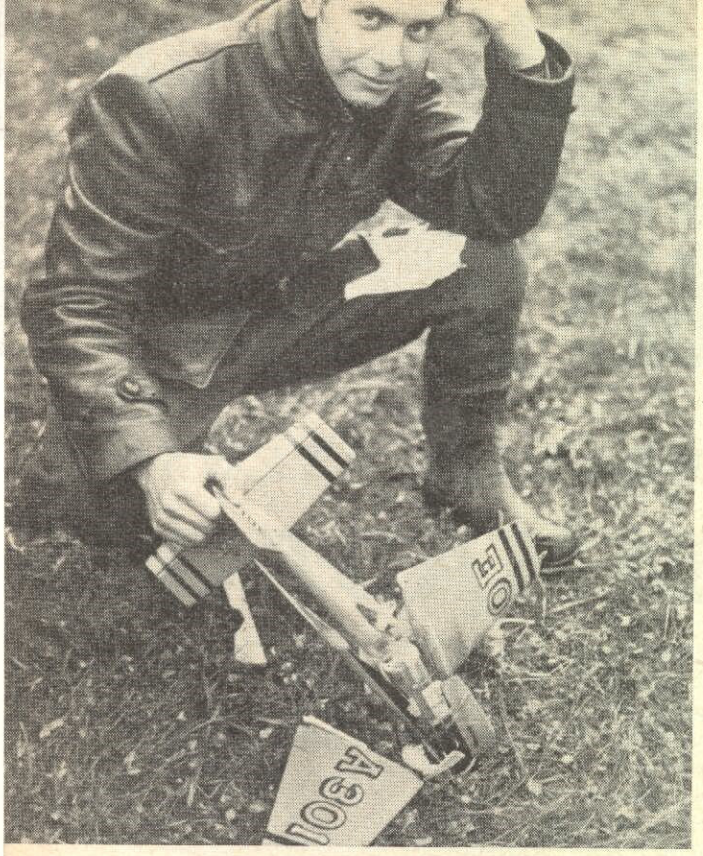
BROMMADAG

Det var urpremiär söndagen den 26 september på Modellsportens Brommadag, en premiär som inte gynnades av vädret men däremot av en talrik, sakkunnig, road och glad publik, som med all säkerhet återkommer ifall arrangörerna — KSAK, Looping, Modellracerklubben Octan och Expressen — kommer på idén att göra brommadagen till en institution.

Eliten av landets modellhobbyister med flyg, båtar och bilar hade mött upp till evenemanget. På flygbanorna gick SM i teamracing och i speed lilla klassen, nationella tävlingar i de båda större speedklasserna samt internationella tävlingar i stunt med ett manstarkt finskt inslag. I båtdammen gick SM i hastighet och på bilbanan landskamp med Danmark. Förutom en rad uppvisningsmoment. Kronprinsen var en av de mest roade åskådarna.

Forts. på följande sidor.

På bilden till vänster flaggar tävlingsledaren Bertil Beckman igång finalheatet i teamracing och på bilden nedan intresserar sig kronprinsen, med bl. a. Brommadagsbasen och flygplatschefen Bertil Florman bland uppvaktningen, för ett av de många modellflygplan som gjorde söndagseftermiddagen till ett eldorado för alla flygentusiaster



Ovan t. v.: Olle Ericsson, ett av våra team-ess, gjorde tidernas kvadd vid kvalificeringstävlingarna under den blåsiga och regniga lördagseftermiddagen. Plåster på såren fick Olle genom att sätta nytt svenskt rekord i stora speed-klassen, 221,5 km/t. Han segrade också i 5 cc-klassen på 206 km/t

Finalheatet i team: Måns Hagberg och Ola Granath mekar framgångsrikt Nils Björks segermodell "O så tung"... Ovan till höger

Till vänster: Jan Svensson och Juris Mezaks i mekartagen under lördagens regniga kvalificeringstävlingar

Till höger: Per-Axel Eliasson gjorde som vanligt en flott och populär uppvisning med sin tjusiga tvåmotoriga Grumman

Modellsportens Brommadag:

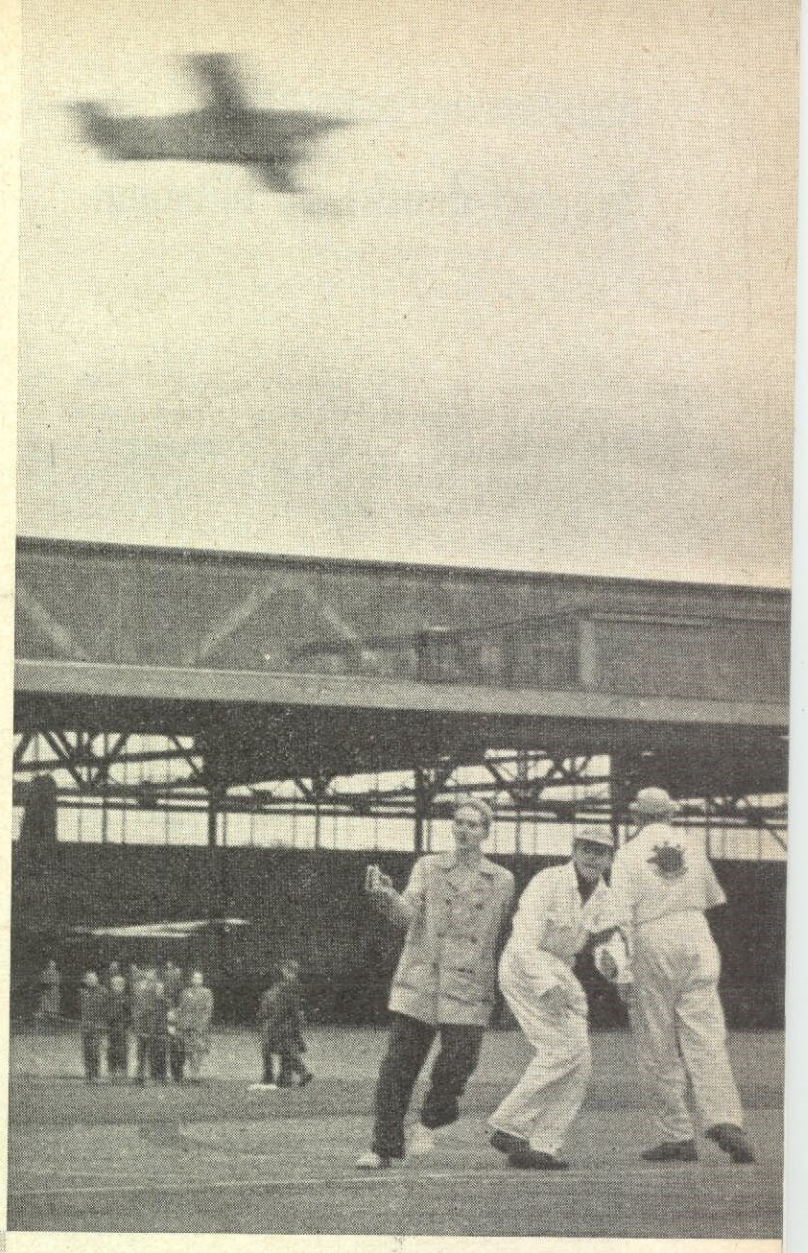
TEAM-SM

Vårt första SM i teamracing blev en både blöt, blåsig, kall och kul sak. Tävlingarna fram till semifinal gick på lördagseftermiddagen ute på bana 60 på Bromma, en härlig plats att vara på i vanliga fall men naturligtvis mindre angenäm i blåst och ösregn. Tävlingarna genomfördes dock, även om det gnällde och gnall här och var i leden av frusna och blöta modellflygare. Fram till semifinal slog sig så småningom: Nils Björk och Juris Mezaks, Aerospeed; Ulf Abrahamsson, Östersund; Kjell Rosenlund, Nimbus; Hans och Bengt Martinelle, Sven Cartling och Rolf Berglund, samtliga Örnarna.

Av dessa kvalificerade sig Nils Björk och bröderna Martinelle till finalen efter tre mycket spännande och roliga semifinaler. Nils Björk blev suverän segrare och vår första svenska mästare i denna gren med en genomsnittshastighet av 92 km/t. Tvåa kom Hans Martinelle med 79 och trea Bengt Martinelle med 73 km/t.

Till följd av det urusla lördagsvädret blev inte tävlingarna en sådan succes som de onekligen var värda. Dålig disciplin hos en del av de tävlande och en viss brist på kunniga och villiga funktionärer satte också sina spår på evenemanget, som emellertid genomfördes genom att Bertil Beckman och hans få trogna vapendragare lade på ett par kol extra och improviserade sig framgångsrikt igenom urpremiären på linstyrnings-SM.

De funktionärer som trots löfte inte infann sig, skulle må väl av att lära sig uppoffrandets konst av bl. a. Lars Höwing och Gunnar Söderberg, som trots goda segerchanser ställde upp som funktionärer i stället för tävlande och därmed gjorde det möjligt för kamraterna att få tävla under hyggliga förhållanden.



Nedan: Segrarlaget Björk och Co. i teamracing gratuleras av tävlingsledaren Bertil Beckman

Ovan: Det spännande finalheatet med Nils Björk, Hans och Bengt Martinelle. Nedan: 2:an och 3:an i team, Hans och Bengt Martinelle med sina mekar

Modellsportens Brommadag:

Svenskt-danskt på bilbanan

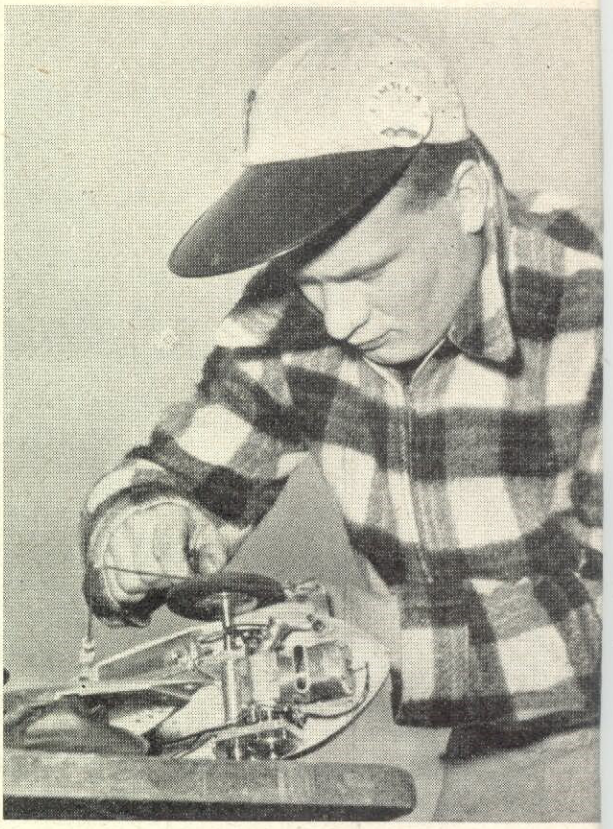
På den permanenta modellbilbanan på "vindstrutskullen" genomfördes internationella hastighetstävlingar i tre klasser med landskamp Sverige—Danmark. Farterna blev goda och publikintresset som vanligt mycket stort. Men så "låter" det också livat när bilarna snurrar runt med tjutande motorer.

I klass 1 proto 10 cc blev Arne Zetterström etta med 205,14 km/t. På andra plats kom Erik Thorpman 188,58 och trea Harry Blomqvist 179,92 km/t. Bästa dansk kom 5:a i denna klass med 172,0 km/t.

I klass 2 (paddor) 10 cc, blev det däremot dansk dubbelseger med Jens Hansen som etta med 174,08 km/t och landsmannen Willy Bentzen tvåa.

Klass 4, 2,5 cc, blev helsvensk och mycket jämn i toppen med Roland Lagerström som etta med 122,84, Bengt Adolfsson tvåa med 121,79 och trea Erik Smedberg med 121,18 km/t.

Sverige vann landskampen och mycket goodwill hos publiken för goda arangemang och tjusigt motorsmatter.



På bilden ovan pillrar Arne Zetterström, ett av svensk modellracersports pålitligaste ess, med sin "Padda". Det var emellertid inte med den bilen han gjorde dagens snabbaste körning 205 km/t utan med en bil i protoklassen

På bilden till vänster Toni Gustavsson med sin modell av Saab Draken, som uppvisningsflög riktigt näpet. Nedan finska representationen på Modellsportens Brommadag: Från vänster till höger: Raulio, Ginström, Liljamo (som kom tvåa i stunt), Lumes, Päkki och Manninen

BÅTDAMMEN

Skala- radio- och speedbåtar

En båtdamm 20 m i diameter hade arrangörerna byggt ute på den väldiga plattan framför SAS hangarer och där lögade båtspecialisterna både sig själva och sina båtmodeller. Även publiken fick sin beskärda del av spruten när hastigheterna blev som högst. Tävlingarna gällde SM i 2,5, 5 och 10 cc-klasserna. Vidare tävlades i 1,5 och 3,5 cc-klasserna.

Publiken fick bl. a. också se granna uppvisningar med radiostyrda modellbåtar samt skalamodeller. *Forts på nästa sida.*

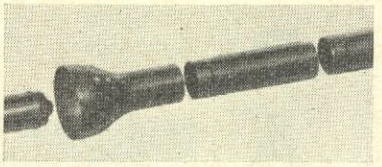
Ovan: Sven Samuelsson och Bengt Huzell trimmar "Wy-Not Mac Phee" i 2,5 cc-klassen. Nedan: Göran Hallström startar i 10 cc-klassen där han blev tvåa. Han blev svensk mästare i 5 cc

På bilden ovan odlar kronprinsen marina intressen vid båtdammskanten och nedan får han en lektion i radiostyrning av Gustaf och Erik Berglund (far och son). Bertil Florman, den samlande kraften i Bromma-evenemanget, ledsagade kronprinsen under besöket och gläder sig här åt det första flottbesöket på hans domäner . . .

NYTT på modellmarknaden

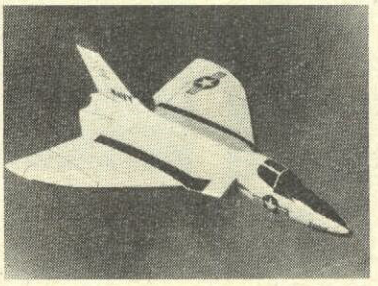
Nyheter för RC-entusiaster

F:a TELE-TROL, Insjön, presenterar en ny radiosändare, Tele-PILOT och ett praktiskt universalinstrument för radiokontrollbruk. Sändaren tillverkas i två utföranden, Standard och De Luxe. De Luxe-modellen är försedd med ett instrument för kontroll av anodströmmen. Båda modellerna har f. ö. ett ultrakompakt utförande. Storleken är endast 210×140×70 mm, men trots detta är effekt och räckvidd fullt tillfredsställande (ca 1.000 m). Den låga vikten, 1,3 kg, och en kort, lätt hopvikbar antenn gör vidare sändaren synnerligen lätthanterlig. Priset för de olika modellerna är: Standard 59: 50, De Luxe 75: —. Universalinstrumentet har 5 mätområden för likström, 0—5—50 mA och 0—5—100—250 V, och lämpar sig därför till alla förekommande mätningar på radiokontrollutrustningar. Instrumentet har, liksom sändarna, ett trevligt hammarlackerat yttre i brun eller grön färgton. Komplett med mätsladdar kostar instrumentet 28: —. 90 dagars garanti lämnas på ovanstående RC-produkter.



Högeffektrör

Jetexfabrikerna har nu kommit med ett högeffektrör även för Minijetmotorn. Med detta rör kan man bygga in reamotorn och få en mer skalenlig karaktär på modellen. Priset är 3: 00. Från Ing. Sigurd Isacson. Samma firma kommer med ny katalog med nya diesel-, jetex- och segelplan. Katalogen erhålles gratis.



Ing. Sigurd Isacson

presenterar en ny byggsats till världsrekordplanet Skyray. Modellen har formpressade kroppsdelar i balsa och även vingarna klädes i tunn balsa. I byggsatsen ingår allt material, kabin och dekaler samt Jetex nya världspatenterade fästanordning. Modellen är avsedd för Minijet reamotor. Priset är 12: 75.

MODELLBYGGSATSER Olika slags diesel- o. glödstifts- **MODELLMOTORER**
Mekano-byggsatser - X-acto-verktyg
Fleischmann-järnvägar - Allt i hobby
Solna Hobby-Centrum Råsundavägen 144 Tel. 82 26 90, Solna

Brommadagen... *Forts. fr. föreg. sida*

De bästa tävlingsresultaten blev:

1,5 cc: 1 John (Paloka) Eriksson 28,5 km/t; 2 Alf Bjureklint 28,0 km/t; 3 Stig Johnsson 26,0 km/t.

2,5 cc (SM): John Allan 48 km/t, nytt svenskt rekord i denna klass.

3,5 cc: 1 B. O. Nilsson 39,5 km/t.

5 cc (SM): 1 Göran Hallström 33 km/t.

10 cc (SM): 1 Torkel Florman 39 km/t; 2 Göran Hallström 38,5 km/t.

De bästa resultaten i de olika flyggrenarna blev (teamracing nämnt tidigare):

Stunt: 1 Sven-Olof Ridder, Vingarna 525 poäng; 2 Lauri Liljamo, Finland 475; 3 Jan Lewenstam, Carioca 460; 4 Lars Bergström, Carioca 455; 5 Olof Ginström, Finland 425 poäng.

Speed A, 2,5 cc, SM: 1 Nils Björk, Aerospeed 130,9 km/t; 2 Juris Mezaks, Aerospeed 122,9 km/t.

Speed B, 5 cc: 1 Olle Ericsson, Starflyers 206 km/t; 2 Rolf Granqvist, Örnarna 169,8; 3 Dag Tisell, Nimbus 162 km/t.

Speed C, 10 cc: 1 Olle Ericsson, Starflyers 221,5 km/t, nytt svenskt rekord.

Priset för tävlingarnas bästa prestation tilldelades Nils Björk.

PRISSAMLINGEN

var verkligen mycket imponerande. Priser hade skänkts av bl. a.:

Bix Produkter, B. Beckman & Co., Hobby Sport, Tore Haglund & Co., Sven E. Truedsson, Wentzels, Solna Hobbycentrum, Tele-Trol, Ing. Sigurd Isacson, Nordiska Kompaniet, Roy Andersson, Firma Eskader, Hedman & Co., Expressen, KSAK och Looping. I prissamlingen ingick bland annat sju modellmotorer, byggsatser, en hel rad presentkort samt vackra glaspokaler, plaketter från KSAK samt SMU-diplom till båttävlingen.

Limma CASCO-starkt och snabbt – med HOBBY LIM

IDEALISKT TILL METALL, LÄDER, PORSLIN, TRÄ, KARTONG, PAPPER ETC.

Hobby-folkets stora lim

Kända hobby-limmare säger:

G. A. Möller, svensk mästare i händighet.
"Casco Hobbylim är det bästa limmet för händigt folk – snabbt och starkt. Jag använder det alltid såväl till hobbyarbeten som till alla slags lagningar i hemmet. Limma Casco-starkt är min melodi".

G. A. Möller

BYGG EN Superdetaljerad Snantbyggd SKALAMODELL!

SUPER-SERIEN SKALA 1/25

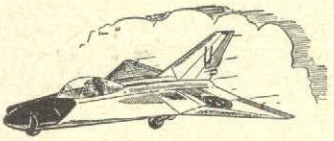
HAWKER "HUNTER" är senaste nyheten i vår jättepopulära serie av Superskala modeller, som omfattar tjugofyra högintressanta flygplantyper.

SUPER-SERIEN *är Sveriges mest påkostade och fulländade skalamodeller konstruerade och ritade av flyging. S. E. Norrman.*

Spv. 420 mm, lgd. 568 mm. **Kr 6: 95**

Spv. 425 mm
Lgd. 455 „ **Kr 6: 50**

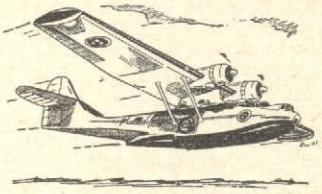
Draken



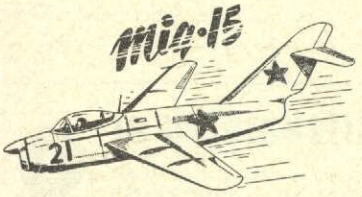
Spv. 300 mm
Lgd. 393 „ **Kr 5: 50**

Spv. 376 mm
Lgd. 452 „ **Kr 6: 50**

CATALINA PBY-5A.



Spv. 1267 mm
Lgd. 780 „ **Kr 14: 50**



Spv. 403 mm
Lgd. 433 „ **Kr 6: 50**

Spv. 450 mm
Lgd. 516 „ **Kr 6: 50**

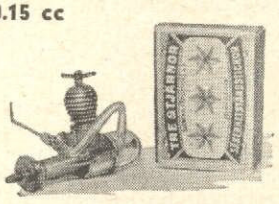
Använd Semo-lim och Färgdope till allt modellbygge. Billigare och bättre finns inte!

Spv. 408 mm
Kr 5: 50

Spv. 416 mm
Kr 4: 75

Spv. 428 mm
Kr 6: 50

0.15 cc



BAMBI världens minsta serietillverkade diesel, vikt end. 21 gr. Toppvarv 16.000 v/min. Pris med tank och metallpropeller **Kr 79: 50**

Allbon "DART"	0,5 cc	Kr 49: —
Allbon "SPITFIRE"	1,0 cc	„ 49: —
Allbon "JAVELIN"	1,5 cc	„ 49: 50
Allbon "MERLIN"	0,8 cc	„ 39: 50
AMCO "BB"	3,5 cc	„ 75: —
AMCO "PB"	3,5 cc	„ 63: 50
DC 350 Diesel	3,5 cc	„ 59: 80
DC 350 Glow	3,5 cc	„ 59: 80
Webra "PICCOLO"	0,8 cc	„ 45: —
Webra "RECORD"	1,5 cc	„ 49: 50
Webra "WINNER"	2,5 cc	„ 53: 50
Webra "Mach I"	2,5 cc	„ 72: —
Jaguar	2,5 cc	„ 54: —
BWM "250" D	2,5 cc	„ 52: —
BWM "1001"	10 cc	„ 116: —
ED Baby	0,5 cc	„ 45: —
ED Bee	1,0 cc	„ 46: 50
ED Hornet	1,46 cc	„ 50: —
ED Comp. Spec.	2,0 cc	„ 58: —
ED Racer	2,46 cc	„ 73: —
ED Hunter	3,46 cc	„ 73: —

TRUCUT kvalitetspropellrar för bästa resultat.

PROVOST, QUICKY KIT
Ny lättbyggd engelsk Link.-modell för motorer på 0,5—1 cc. Alla delar är färdiga för montering, bygges på en kväll. **Kr 6: 95**

QUICKY JUNIOR SERIE
(m. gummimotor). Lättbyggda modeller för de yngsta byggarna. Alla delar utstansade och färgtryckta, plastpropeller medf. PROVOST — FIREFLY — AUTOCAR — WYVERN — CESSNA L-19 — FAIRY JUNIOR. Samtliga pr byggs.
Kr 3: 95

Engelska kvalitetsbyggsatser av ledande fabrikat

LINKONTROLL

RANGER Team R.	1 —2½	cc	12: —
PACER Team R.	2½—5	cc	16: —
BEE BUG Stunt	1 —1½	cc	12: 50
MIRAGE Team R.	0,5	cc	10: 90
MINIBUSTER Team R.	1 —2	cc	16: —
PHILIBUSTER Team R.	2½—5	cc	24: —
M. MUSTANG Team R.	1 —5	cc	22: —
STUNT Queen	3½	cc	26: —
SPITFIRE	1 —3	cc	27: 50

FRIFLYKT

CESSNA 170	0,5—1,0 cc	17: 85	skala.
P. CRUISER	0,5—1,0 cc	17: 85	„
LUSCOMBE	0,5—1,0 cc	17: 85	„
SKYLON	0,5—1,0 cc	12: 75	Tävl.-typ
PIRATE	0,5—1,0 cc	12: 50	„
LAVOCHKIN	0,5—1,0 cc	25: 50	Turbindr.
SABRE	0,5—1,0 cc	25: 50	„
SKYSCOOTER	1,0—1,5 cc	25: —	Radio.
KK JUNIOR	5,0—7,0 cc	42: —	„

S V E N E. T R U E D S S O N
Modellflygindustri — Malmö

Sänd mot postförskott:

.... st. Byggsats .... st. Byggsats .....
.... st. Byggsats .... st. Motor .....
.... st. SEMO BALSALIM —: 75
.... st. KATALOG M. SUPPLEMENT

Namn: .....
Adress: .....
Postadress: .....

PROJEKT CASSIOPEIA

av Stan Fedder

Forts. fr. föreg. nr.

— Konstra inte, väste mannen. Rösten var inte alls så alldaglig längre. Gör som jag sagt. Det är en dam som kommer att må bäst av att ni är snabb i vändningarna.

Fred tvingade sig att behålla lugnet. Det gällde att ge polisen en smula tid.

— Jag ska inte konstra, sade han. Var finns den där damen?

Mannen svarade med ett elakt skratt. — Har ni inte flera intressanta frågor att göra?

— Hurudan färg är det på den där bilen — så jag inte hoppar in i fel bil menar jag? Det vore förargligt.

— Spara edra lustigheter. Om ni inte går frivilligt, blir vi tvungna att slå er i skallen.

— Jag går. Söderut på högra trottoaren var det.

Fred började sakta promenera i den angivna riktningen. Han var i fullt uppror men behöll ändå det yttre lugnet. Nu hängde utgången av det hela på om han lyckades ge polisen ordentliga spår att följa — och tid att följa dem.

Mannen var plötsligt försvunnen. Fred tog upp etuiet och speglade sig i det i skenet från ett skyltfönster, petade ur något ur ena ögat och muttrade:

— Jag går söderut på X-gatan, högra trottoaren, ett kvarter från Hotel George. Försök följa med...

Han stoppade ner etuiet och flanerade vidare. Ingen kunde se på honom att han var på väg mot vad han förstod skulle bli det kanske otrevligaste äventyret i hans liv. Därvid bortsåg han helt från möjligheten att han inom ganska få timmar hade chansen att som den första människan ta steget ut i världsrymden.

Bland människorna här på gatan fanns, det visste han, vänner och fiender. Fiender som i detta nu bevakade varje steg han tog. Han hoppades att hans vänner ägnade honom samma uppmärksamhet.

En bil stannade vid trottoaren strax framför honom. Bakdörren gled upp.

— Jaså den var grå den här gången, och en Buick med New York-nummer, sade han och steg in.

— Knip käft, sade en stor och grov man i baksätet och flyttade sig så Fred fick plats. De två männen i framsätet satt likgiltiga och tittade rakt fram.

— Okay, vi åker Johnny. Du vet vägen, sade den grove. Så vände han sig mot Fred: — Föredrar ni lokalbedövning med pistolkolv eller bindel för ögonen? Välj kvickt. Navigeringen sköter vi själva.

— Bindel, tack, svarade Fred artigt. Men knyt den inte för hårt.

— Här! Mannen slog en duk kring huvudet på Fred och knöt till.

— Var det inte Shermans varuhus jag såg rakt fram just som vi svängde till höger? sade Fred högt.

— Det är möjligt, svarade den grove snäsigt. Jag har ingen lust att diskutera vägen med er.

— Har du tagit ifrån honom puffran? sade en röst från framsätet.

— Håller just på.

— Den hänger under vänstra armen, fyllde Fred i. Men kittlas inte!

Mannen plockade bort pistolen och grävde igenom Freds fickor medan han muttrade för sig själv:

— Plånbok, jaha. Fickkniv. Almanacka, småpengar, kam i fodral. Cigarrettetui...

Fred hajade till.

— Det var inte mycket. Kniven behåller jag, resten kan ni ha kvar. Vi är inga rånare.

— Oh nej, visst inte, kuttrade Fred i ett anfall av galghumor. Vi ska kanske på aftongudstjänst.

— Allvaret behöver ni nog inte missta er på.

— Nu svänger vi vänster, det känner jag. Konstigt så lätt vi flygare har att känna åt vilket håll ett fordon svänger utan att vi ser det. Beror kanske på instrumentflygning och sånt där...

Färden gick vidare och Fred fortsatte sina kommentarer tills den gro-

Forts. på sid. 29

THACO:s jättekatalog nr 8

omfattar allt om modellflyg, modellmotorer, material och tillbehör. Katalogen innehåller även specialavdelningar för bl. a. båtar, bilar, tanks, modelljärnvägar, sällskapsspel m. m.
Sänd oss Edert namn och adress samt ett 25-öres frimärke och Ni får katalogen omgående.

TORE HAGLUND & Co AB, Avd. 11, Hofors

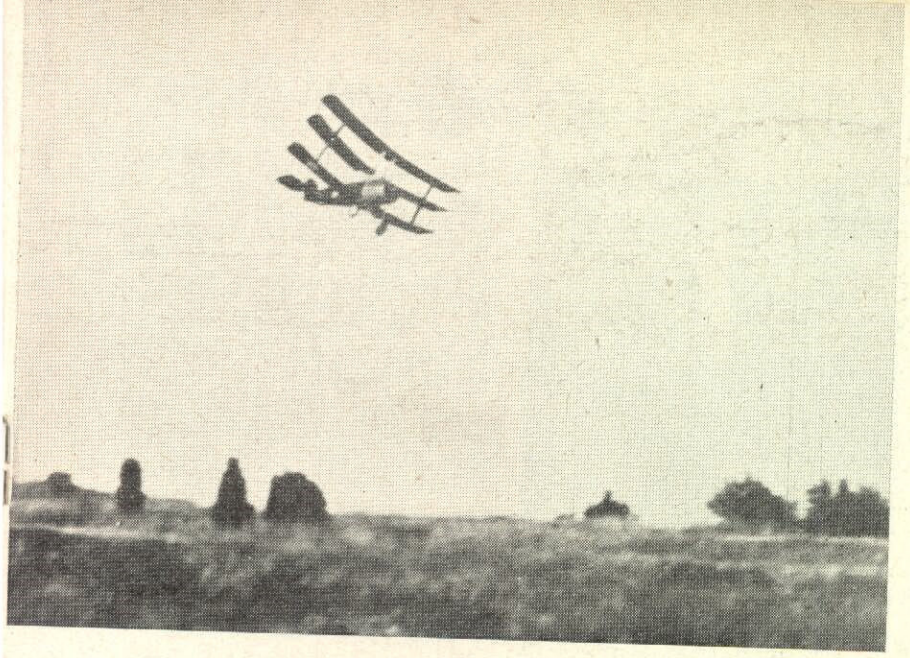
För flygsinnat folk

utges nu en serie spännande flygromaner byggda på verkliga händelser under titeln

flygets Hjältar

Hittills ha utkommit: DC-3:ans skräckfärd, I fientlig eskort, "Comet" nödlandar och Ljudvallens förbannelse. Var 14:de dag kommer ett nytt häfte. De finns hos alla tidningsförsäljare och kostar bara

65 öre



Looping var ute på Skarpnäck härom söndagen och tittade på den första tävlingen för friflygande skalamodeller. Tävlingen arrangerades av Stockholmsklubben Nimbus med dess energiske klubbledare Torgil Rosenberg som primus motor. Rosenberg lämnar här en rapport från tävlingen, som blev en avgjord succé

Jan Hedströms Sopwith Triplane, som förvånade alla med att kunna flyga, ses här över vindstrutshöjden på Skarpnäck

"SPIRIT OF S:T LOUIS" ÅTER I LUFTEN

Söndagen den 12 september kunde man på en av Skarpnäcksfältets startbanor se ett tiotal flygplan av olika typer som annars är mycket sällsynta gäster på flygfältet. Där stod en gammal Fokker D 7, en Sopwith Triplane, en Grumman Wildcat och några andra välkända typer. Charles Lindberghs Spirit of St. Louis stod också prydligt uppställd.

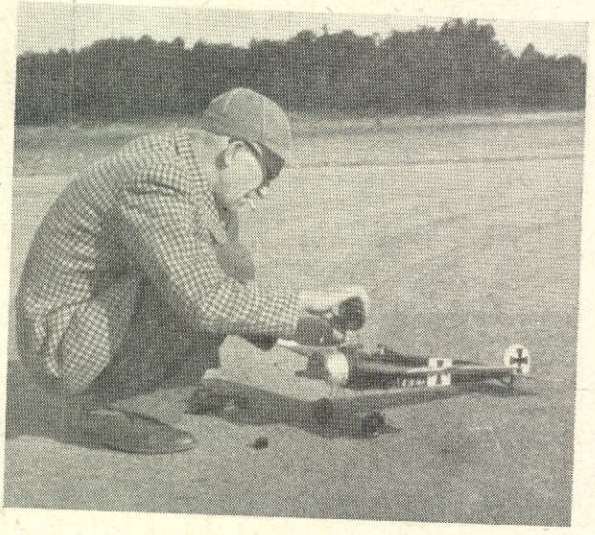
Nå, det var den här gången inte fråga om de riktiga maskinerna men väl så realistiska modeller av dem. Och de hade mött upp för att deltaga i den första officiella tävlingen för friflygande skalamodeller, arrangerad av MFK Nimbus, Stockholm.

Tävlingen började med bedömning av modellerna tidigt på morgonen. Som domare fungerade Lars Wentzel, Åke Roggentin och Rune "Bananen" Andersson. Eftersom det var den första tävlingen i sitt slag beslöt man att vara snäll vid bedömningen av skalaenligheten, varför samtliga modeller erhöll grundpoängen 10, men det var egentligen endast en modell som inte var skalenligt dekorerad och som således skulle ha fallit på den punkten. Modellerna var samtliga mycket trevligt byggda och några halvmesyrer i fråga om skalenlighet kunde inte upptäckas. Bland annat kunde man lägga märke till hjulen som på de äldre typerna har sitt speciella utseende och inte kan köpas. Bror Eimar hade t. ex. på sin mycket välbyggda Spirit of St. Louis tagit en el-ledning, dragit ur koppartråden och lagt det svarta gummihöljet som däck runt det stora navet. Olle Hedströms Fokker E 4 hade ett landningsställ som hade samtliga stag enligt originalet och de är inte få.

Det blåsiga vädret, som skrämt några av de anmälda, medförde att man bestämde sig för att uppskjuta flygningarna till kvällen, vilket visade sig vara välbetänkt. Kl 17.00 — då alla hade samlats åter — hade vinden avtagit betydligt och tävlingstiden fastställdes till 17.30—19.30. Den tiden var litet knapp, men de som var klara fick släppa iväg sina

Bror Eimars modell av Spirit of S:t Louis var en av tävlingens mest uppmärksammade modeller, byggd efter en Björn Karlström-ritning i skala 1: 100.

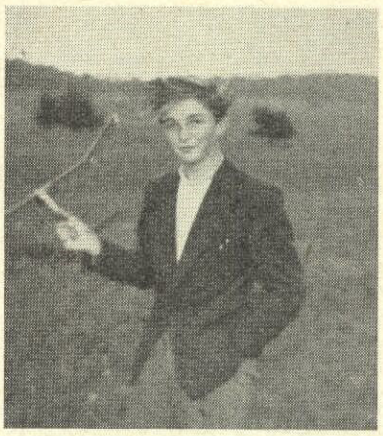
Olle Hedström vid sin vackra och välbyggda Fokker E 4. Piloten i planet hade, enligt modet under världskrigets första år, röd halsduk och välansade Kejsar Wilhelm-mustascher



Rea-VM-resenärer

Lars Olsson, Mantorp och Gunnar Torle, Strövelstorp blev de två som tillsammans med Sigurd Isacson representerar Sverige vid jetextävlingarna i England. Av de sju finalisterna som den 28 och 29 augusti på Gärdet tävlade om de två VM-platserna, belade Olsson och Torle resp. första och andra plats. Olssons modell var en förnämlig konstruktion med profilkropp och Måsenvinge (d. v. s. dubbelknäckt) samt med skjutbar nostyngd. Samtliga finalister använde Jetmaster reamotor.

Vid trimningsflygningar i samband med uttagningstävlingarna lyckades Sigurd Isacson med sin Jetmaster-drivna "Måsen" slå ett nytt rekord för jetmodeller. Efter 2 minuters flygning fick planet på stor höjd termikanslutning och var efter fyra minuter försvunnet, cirklande åt vänster och drivande åt nordost från Gärdet. Dagen därpå hittades modellen vid Älvvik på Lidingös nordligaste udde dit den flugit över Värtan, Halvkakssundet och Hustegafjärden. Distansen var 8.750 m. Tidigare rekord innehades av P. O. Dahlstedt, Norrköping med 1.200 m.



Lars Olsson med segermodellen

Torle tvåa

Just innan pressläggningen meddelas att Gunnar Torle placerade sig som andre man vid tävlingarna i England och Sigurd Isacson, som kvaddade, hamnade på elfte plats. Någon upgift om Lars Olssons placering har inte erhållits. I juniorklassen segrade Lennart Lind, Lidingö. Hans modell flögs proxy. Förutom Sverige deltog bl. a. tyskar, canadensare och australier.

SVENSK MODELLFLYGARE VANN EUROPA-CUP

Tre svenskar, Lennart Persson, Rolf Hagel och Karl-Erik Luthersson, deltog på egen bekostnad i tävlingar om Europa Cupen, som arrangerades av Aeroklubben i Saar 3—6 september. I Internationell segelmodellklass placerade sig Persson som bäste svensk på 9:e plats. Hagel blev 13:e och Luthersson 15:e man. Tysken Rüdiger Franke segrade.

Rolf Hagel ställde som ensam svensk upp i motormodellklassen och vann med tyskarna Karl Barth och Rüdiger Franke som 2:a och 3:a.

MODELLFLYGUTSTÄLLNING I GÖTEBORG

Aeroklubben i Göteborg har under en vecka anordnat en modellflygutställning i ett annex till Stora Katrinelunds Ungdomsgård. Utställningskommissarien, Börje Börjesson, hade lyckats mycket bra med att skapa en både informativ och trevlig expo. 85 modeller av olika slag, motorer och radioaggregat m. m. fanns att beskåda.

---

modeller och det var endast en gång som det höll på att bli två flygningar att bedöma på en gång.

Det visade sig att skalaflyg inte är en särskilt svår gren för ett fåtal specialister och erfarna modellflygare. Till allas förvåning visade sig Jan Hedströms Sopwith Triplane flyga stabilt och skalenligt men hade en något för svag motor. Säkrast flög segrande Måns Hagberg med sin Luscombe Silvaire. Där var aldrig någon tvekan. Motorn gick, modellen sattes på startbanan och gjorde i samtliga starter perfekta lättningar från marken. Den hade dock något korta motortider.

Lika säker på markstarterna var Bror Eimar som trots en kvaddad Spirit envist kämpade till sig en tredjeplacering efter Wille Johansson. Johanssons Cessna L-19 gjorde två fina starter i första flygningarna men sedan ville inte modellen markstarta och tredje starten handstartade han men gjorde så bra flygning att han fick 2 p, 1 p från maximala 3.

Kjell Rosenlunds Piper Super Cruiser, som tidigare varit en av de säkraste modellerna, börjar bli sliten. Han har flugit med den ett år nu och motorbockarna har blivit för mjuka och förmådde inte hålla fast motorn. Tack vare att han så väl känner sin modell — en viktig detalj i skalamodellflyg — lyckades han emellertid med tre handstarter komma fyra. Ola Granath förvånade genom att göra två snygga markstarter med sin Grumman Wildcat.

Den tappra skaran samlades till en intim och gemytlig prisutdelning i skenet från två billyktor och en måne. Alla var nöjda och var överens om att detta skulle göras om fler gånger. Så blir det också, för tävlingen går om Bertil Beckmans vandringspris som Måns Hagberg alltså skall försvara nästa år.

Reglerna visade sig fungera bra. Domarna hade ingen svårighet att döma efter dem och de ger ett rättvist resultat samtidigt som de fyra flygningarna ger tävlingen den rätta fläkten. Godkänd skalenlighet ger ju 10 p. Enligt reglerna finns viss tolerans för stjärtplan. Den toleransen kommer att även gälla v-formen, men de som ändrar skalenligheten i dessa avseenden kommer att få avdrag motsvarande avvikelsen från originalet. Detta är den enda ändring av reglerna som än så länge visat sig nödvändig.

*

Till sist ett råd till dem som ämnar bygga skalamodeller: Den mindre försigkomne bör börja med en byggsats till en *säkert* flygande skalamodell — det finns sådana nu — eller använda en färdig ritning till en sådan. Det kan nämligen finnas vissa svårigheter att konstruera modellen så att allt kan ramla isär vid en kvadd. Det är mycket viktigt för modellens livslängd. Tänker man på den detaljen överlever modellen ev. kvaddar under de första flygningarna. Denna tävling visade att skalamodeller *inte* är skörare än andra modeller.

Resultat:	Modell	POÄNG Flygn.	Totalt	Antal starter
1 Måns Hagberg, Nimbus	16	14,5	30,5	4
2 Willy Johansson, R. Octan	18	9,5	27,5	4
3 Bror Eimar, Nimbus	18	9	27	4
4 Kjell Rosenlund, Nimbus ..	15	7	22	3
5 Gunnar Enström, Nimbus ..	16	4	20	4
6 Jan Hedström, Nimbus	14	5	19	4
7 Olle Hedström, Nimbus ..	18	—	18	0
7 Ola Granath, Nimbus	13,5	4,5	18	2
8 Christer Rosenlund, Nimbus	15	—	15	0
9 Dag Tisell, Nimbus	14	—	14	0

Modellerna:

1 Luscombe Silvaire
2 Cessna L-19
3 Spirit of St. Louis
4 Piper Super Cruiser
5 Fokker D 7
6 Sopwith Triplane
7 Fokker E 4 (Hedström)
7 Grumman Wildcat (Granath)
8 Fokker D 8
9 Luton Minor

Prisförteckning:

B. Beckman, Vandringspris. 2 st skalaritningar.

Looping, Webra Piccolo.

Wentzel, Byggsats t. Piper Super Cruiser.

Swings Hobby, Byggsats t. Cessna 170.

MFK Nimbus, 3 plaketter, 2 glasbägare.

ve bredvid honom stack en pistolpipa i ryggen på honom och sade:

— Nu kniper ni käft när vi stiger ur bilen. Vi ska ut på en liten båtfärd och vill inte ha sällskap.

— Jag älskar båtfärder, svarade Fred. Visst skall jag vara tyst. Men jag tycker inte om att bli våt.

— Vi är framme om ett par minuter. Ni följer med mig utan ett ord. Det tjänar ingenting till att försöka smita, för då gör vi ett såll av er. Och då får ni inte träffa miss Jones heller. Ni håller mig i handen och bara följer med.

Efter ytterligare en liten stund stannade bilen och ljuset släcktes. Männen satt dödstysta i några sekunder.

— Någon i kölvattnet? frågade en av dem där framme.

— Nej, svarade den grove. Vi hade en svart vagn efter oss en stund, men den försvann. Det var säkert bara en tillfällighet.

Fred kände sig plötsligt helt hjälplös. Hade inte polisen lyckats följa dem trots de anvisningar han försökt ge?

— Okay. Vi låter bilen stå här. Johnny gör i ordning båten. Sätt fart på påkarna!

Efter en kort stund steg Fred, ledd av en kraftig säker hand, ned i en liten båt, vars motor gick så tyst att den knappt hördes. Endast ett par minuter senare kände Fred hur farten gick ner och hur de gjorde an någonstans. Mannen ledde honom uppför ett par trappsteg och in genom en dörr medan båten där ute tycktes ge sig iväg. Av allt att döma befann de sig nu ombord på ett fartyg. En metalldörr stängdes bakom dem. Ledd vid handen fortsatte Fred genom något som verkade vara en korridor, genom en dörr till höger, nedför ett par smala trappor där Fred fick gå själv efter den andres anvisningar. Så ytterligare några steg framåt och därefter in genom ännu en dörr. Där stannade de.

— Var är vi? frågade Fred och kände försiktigt på etuiet. För hundrade gången kontrollerade han att kontakten var tillslagen. Om nu detta längre hade någon betydelse.

— Var vi är? Du kan gott få reda på att vi befinner oss i firmans högkvarter. Du är på en båt, gosse. En fin båt. Till och med en u-båt. Litet svår att hitta för polisen, tänker jag.

— En u-båt? Det var raffinerat!

— Ja, inte sant, svarade mannen med inte så litet stolthet i rösten. Det är rätt så fulltifanken. Bossen kan en hel del må du tro.

— Ska vi gå härifrån? frågade Fred.

— Tror jag inte. Möjligen gå i undervattensläge. Men det ska du inte bekymra dig för. Det sköter vi om.

— U-båt, upprepade Fred. Högkvarteret i en u-båt utanför Jacksonville!

Ytterligare en dörr öppnades, och de kom in i ett rum där det fanns folk.

Innan bindeln löstes från hans ögon hörde Fred ett sakta kvidande någonstans bortifrån rummet. Kvidandet från en kvinna.

— Fred. Åh herregud Fred!

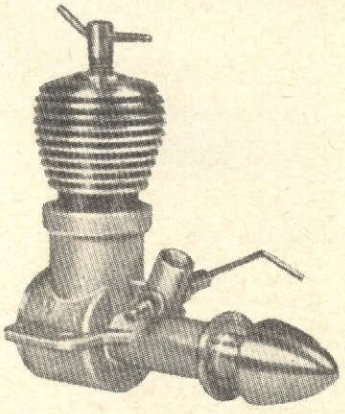
När han åter kunde använda sina ögon i det starka ljuset såg han något som kom blodet att rusa åt huvudet. Vid en pelare vid bortre ändan av ett ganska stort och kraftigt upplyst rum stod Mildred fastbunden. Hon såg förfärlig ut. Kläderna hade tydligen slitits av henne och hängde i trasor. Ansiktet var uppsvällt av misshandel. Stelnat blod hängde i det rufsiga håret. På ben och armar syntes röda ärr som efter en piska.

Vid ett bord mitt i rummet satt ett halvdussin män och rökte och drack.

Fred tog ett språng in i rummet men möttes av ett fruktansvärt knytnävsslag mellan ögonen så han stöp.

— Bind honom, hörde han en röst som i en dimma.

KÖP ER DIESEL GENOM OSS!



Numera finns det massor av olika fabrikat i marknaden, vi har genom noggranna testningar kommit fram till ett urval kvalitetsmotorer som vi med glädje kan rekommendera till de svenska modellflygarna.

Varje motor åtföljs av en instruktion på svenska samt garantisedel mot fabrikationsfel.

Motor	Cyl.-vol.	Pris
Allbon Bambi	0,15 cc	Kr 79: 50
E. D. Baby	0,46 „	„ 45: —
Allbon Dart	0,55 „	„ 49: —
Webra Piccolo ..	0,8 „	„ 45: —
Allbon Spitfire ..	0,98 „	„ 49: —
E. D. Bee	0,98 „	„ 47: 50
WAF 1	0,98 „	„ 44: 50
E. D. Hornet	1,45 „	„ 50: —
Webra Record ..	1,48 „	„ 49: 50
E. D. C/S	2,01 „	„ 58: —
E. D. Racer	2,46 „	„ 73: —
Webra Winner ..	2,46 „	„ 53: 50
Jaguar	2,48 „	„ 54: —
Webra Mach 1 ..	2,47 „	„ 72: —
E. D. Hunter	3,46 „	„ 73: —
Amco BB	3,43 „	„ 75: —
D. C. 350	3,43 „	„ 59: 50

WENTZELS

Vår nya
HOBBYKATALOG
116 "LADDADE" SIDOR!

MODELLFLYG
MODELLBÅTAR
MOTORER
RADIOAGGREGAT
MODELLBILAR
VERKTYG
TILLBEHÖR
HOBBYLITTERATUR
BÅTRITNINGAR etc.

Katalogen erhålles genom att kr. 1: — i frimärken insändes

Apelbergsgatan 48, Stockholm C

Han restes upp, placerades i en stol och bands till händer och fötter.

— Nu ska vi tala förstånd med mr Nicholson, hörde han en röst som sade. Vänd honom så han kan se jäntan ordentligt. Det kanske underlättar det hela.

— Svin! vrålade Fred. Era förbannade svin!

— Låter bra, mycket bra, sade rösten som tillhörde en relativt ung man vid bordet. Replikerna kom korta och avmätta, som begrundande kommentarer. Han var flitigt sysselsatt med att putsa naglarna.

— Nu Vic, kan du börja föreställningen. Låt se att det inte blir fiasko!

Tonen blev skarp och ödesdiger.

— Sätt igång!

PUTNAM FÖLJER X-FREKVENSEN

— Det är ett otäckt hantverk egentligen, sade Bentley och lade ifrån sig cigarretten med en åtbörd av obehag.

— Tja, otäckt, svarade Putnam och sträckte benen ifrån sig. Vad vi har att göra är väl egentligen bara att försöka hålla någorlunda jämna steg med "de andra". Det är de som har gjort det otäckt. Men jag skulle tro att vi har dem i fällan när som helst.

Bentley kastade en blick på sin armbandsklocka.

— Det är hög tid, Putnam. Ska vi sitta här med armarna i kors?

— Inte bokstavligt precis. Men vi gör nog bäst nyttan här. Om allt klaffar, så kan vi följa hela spelet härifrån. Till och med detaljerna. Hemliga polisen har dragit på för fullt över hela landet. Vi tror oss veta var nästena finns, ligans "avdelningskontor" så att säga, och de står just nu under full uppsikt men tillåts fortfarande arbeta utan störningar. Han tystnade men när Bentley inte svarade eller gjorde några kommentarer, fortsatte Putnam:

— Och det gör vi dels för att kunna slå till över hela linjen när det är dags, dels därför att vi fortfarande inte har kunnat spåra ligans högkvarter.

— Den gamla historien, påpekade Bentley. Hjärntrusten förstår alltid att hålla sig undan. Och utan att fånga in den...

— ...så får vi aldrig något slut på den här situationen. Men det är just ligans hjärntrust vi försöker komma åt. Jag har inga direkta belägg för saken, men mycket tyder på att ligans högkvarter — just nu åtminstone — befinner sig här i Florida. De har tydligen pusslat sig fram till att Cassiopeias bas befinner sig någonstans i det här området, det framgår inte minst av utsändningen av det där meddelandet till Nicholson över Jacksonville-stationen.

— Det är främst Nicholson, jag tänker på när jag tyckte det var ett otäckt hantverk. Här skickar vi med berått mod ut en frisk och stark karl att hamna hos ett gäng skurkar i den ljusblå förhoppningen att han ska ge oss en liten ledtråd, och...

— Han är frisk och stark, det håller jag med om. Han är dessutom utrustad med inte så litet mod och mer förstånd än de flesta. Jag tror fortfarande på att Nicholson har en chans att bli trumfkortet i det här spelet.

— Jag har sjukt samvete för Nicholson, svarade Bentley. Och för hans söta fästmö. Det är faktiskt jag som försatt dem i den här mänskligt sett ohyggliga situationen.

— Spara dina självförebråelser tills du får verkligt fog för dem. Om du inte valt Nicholson, så hade du valt någon annan. Jag är inte säker på att någon annan varit lika framgångsrik. Du kanske erinrar dig vad Nicholson trots allt fått ut av sitt jobb

RC-NYHETER

Standard De Luxe
(Sv. tillv.)

TELE-PILOT Sändare mod. 27/AI

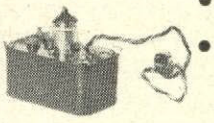
- ultrakompakt, 210×140×70 mm
- hög effekt, lång räckvidd
- lätthanterlig, 1,3 kg

Riktpriser: Standard 59: 50
De Luxe 75: —

Universalinstrument

- 5 Mätområden
  0-5-50 mA
  0-5-100-250 V
  Riktpris: 28: —
  (inkl. mätsladdar)

Mottagare ECC 951A



- Kompakt, 63×38×32 mm
- tillförlitlig, upp till 4 mA i strömändring
  Riktpris: 79: —

HANDSÄNDARE ECC 1061
Riktpris: 79: —
RODERMEKANISM ECC 202
Riktpris: 18: —
RELÄ ECC 5A, kr 29: —
RELÄ P-100, kr 32: —
(polariserat)
MA-METER, 0-5 mA, kr 12: 50
XFG 1, specialrör, kr 14: —

FENNERS-PIKE

Världspatenterad rodermekanism, som ger helt proportionell kontroll + en extra kontroll (motorhastighet eller höjdroder). Användbar i samband med alla 1-kanal RC-aggregat (ED och ECC).
Riktpris: 59: 50

Kontrollbox, Riktpris: 59: 50

RADIOMODELLER i monteringssatser

Robot, flygplan, spv. 150 cm, motor 2,5 cc. Riktpris: 41: 50
Delfin, båt, längd 64 cm, motor 1—2,5 cc. Riktpris: 24: 50

Rekvirera från

KOMPLETTA RC/AGGREGAT:
ECC Telecommander kostar nu endast 179: — (riktpris). 90 dagars garanti (exkl. rör) på ECC och TELE-PILOT. Order över 50: — portofritt.

RC-specialisten **F:a TELE-TROL · Insjön**

Solstadstävlingen

Modellflygtävlingarna i Karlstad den 26 sept. gynnades inte av sol, men vad beträffar flygvädret så kan man knappast önska sig bättre så här på höstkanten. Visserligen kom det en och annan regnby emellanåt men de var inte så långvariga att de störde.

Av utrymmesskäl återges här endast de tre bästa i varje klass.

Klass: S-Int.	Total tid
1. G. Kalén, Norrköping	522 sek.
2. P. Nilsson, Göteborg	478 ,,
3. K. Sandberg, Örebro	478 ,,

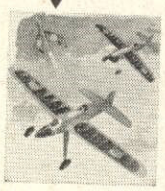
För att skilja på nr 2 och 3 gjordes en extra start, enl. reglerna.

Klass: G-Int.	Total tid
1. R. Haag, Norrköping	643 sek.
2. R. Ähman, Norrköping	614 ,,
3. M. Blomkvist, Göteborg	596 ,,

Klass: F-Int.	Total tid
1. B. Johansson, Karlstad	596 sek.
2. I. Gullbrandsson, Göteborg	587 ,,
3. H. Friis, Norrköping	587 ,,

Även där en extra start för att skilja 2 och 3 åt.

Lagtävling:	Total tid
1. Aeroklubben, Göteborg	1741 sek.
2. Mfk Gamen, Norrköping	1468 ,,
3. Karlstads Mfk, Karlstad	1380 ,,



NY KATALOG

mot 50 öre i frimärken

Populära linkontrollmodeller

Mistral, teamracer klass A. 0-2,5 cc. Kr 11: 85

Acrobat Baby, sport- och stuntmodell. 1-1,5 cc. Kr 12: 45

Wing Master, stuntmodell 0,75-1,5 cc. Kr 8: 35

Champion Sport, sportmodell. 0,50-0,75 cc. Kr. 6: 90—7: 25

HOBBY SPORT

Stockholm 12 - Tel. 52 48 42

hittills. Det är inte minst tack vare hans — låt vara litet indisciplinära men dock djärva och kloka handlingssätt i beträngda situationer som vi fått möjligheter att tränga den här välorganiserade ligan in på livet.

— Ja, ja! Men nu måste det hända något snart.

— Det händer kanske något nu snart, Bentley. Du är otålig som en skolpojke inför en glasstårta. Du vet i stort vilka förberedelser vi vidtagit. Om ritningarna håller — och Nicholson kan leda oss på rätt spår i Jacksonville — så kan vi kanske slå till om några timmar.

— Det får inte dröja mer än "några timmar", svarade Bentley och såg återigen på klockan. Cassiopeia 1 skall starta tidigt i morgon bitti — och jag har dessutom lovat Nicholson att vara med ombord — om han är tillbaka här före klockan fyra... och är i god kondition!

Bentley sänkte rösten när han yttrade de sista orden.

— Du har kunnat följa händelsernas gång genom radiotrafiken som vi kan avlyssna centralt här i detta rum. Det är egentligen bara en liten sak som jag fortfarande efterlyser.

Bentley såg frågande på Putnam, som fortsatte efter några ögonblick:

— Jag undrar just hur länge det skall dröja innan vi får direktförbindelse från Nicholson.

— Direktförbindelse?

— Ja. Tyvärr inte *med* — det gick inte att ordna — men *ifrån*. Vi hoppas snart få höra av Nicholson här. Han skall helt enkelt visa oss vägen till vad jag tror är ligans högkvarter.

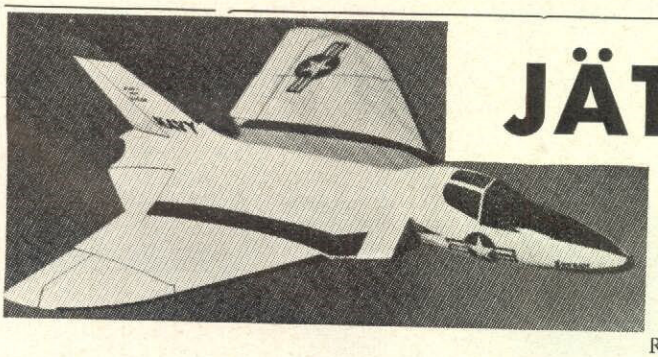
Bentley visslade till och tände en ny cigarrett. Sedan satt de tysta en lång stund försjunkna i sina egna tankar. Ur radioapparaterna hördes det entoniga spänningsbruset, då och då avbrutet av ett knastrande. Det var en avsevärd stund sedan de senast hörde några anrop på polisradion. Putnam hade anbefallt största återhållsamhet i trafiken intill dess han gav nya order. Det fanns ingen anledning att ge ligan chanser att leta fram frekvenserna och kanske också pejla in en eller flera av stationerna.

Plötsligt hördes en främmande, ny ton i en av högtalarna. Ett brus som lät litet annorlunda. Putnam spratt till och drog fram sin stol alldeles framför apparaten.

— Nicholson? sade Bentley med en frågande nick.

— Åtminstone hans frekvens, svarade Putnam. I nästa ögonblick hörde de:

"Hallå. Vi önskar en demonstration. Om ni hör oss, så skicka en brandvagn med fullt sirenpådrag förbi Hotel George om exakt fem minuter från nu. Om ni hör mycket bra,



JÄTTEx NYTT

SKYRAY nytt Jetexplan

i världens finaste byggsatsserie

Rekordplanet Skyray är den senaste Superbyggsatsen av samma förnämliga typ som Hunter o. Swift, ja ännu finare! Avses för lilla Minijet reamotor. Färdiga kroppshalvor och vingar pressade i tunn balsa, kabin, dekaler, alla delar färdiga samt Jetex nya världspatenterade fästanordningar för reamotorns lucka. Kr. **12:75**

FRÅGA FÖRST I DIN AFFÄR!

Nya plan för Jetmaster reamotor...

D H COMET, engelskt reatrafikplan
CANBERRA, engelsk reabombare
SKYRAY, USA:s världsrekordplan
Du kan nu bygga och flyga dem med Jetmaster reamotor. Byggsatserna ha tryckta balsaflak, japanpapper, lim och mycket utförlig ritning. Per sats **12:50**

... för Minijet reamotor

SABRE, USA:s snabba reajaktplan
MIG 15, ryskt reajaktplan
DRAKEN, svensk deltavinge
LANSEN, svenskt ljudsnabbt reaplan
Helsvenska balsasatser med tryckta flak, japanpapper. Byggs lätt efter detaljerad fullskaleritning. Per sats **4: 85**

Ingenjör SIGURD ISACSON LIDINGÖ

Till INGENJÖR SIGURD ISACSON, Lidingö 5

Sänd mot postförskott + porto:

.... SKYRAY för Minijet, byggsats 12: 75
(hela klädseln färdig)
.... SKYRAY för Jetmaster, „ 12: 50
.... MINIJET, reamotor komplett 12: 50
.... JETMASTER, „ „ 29: 00
.... st .....
.... KATALOG Nya diesel- o. jetexplan ..... GRATIS

Namn: .....

Adress: ..... Loop. 10

så skicka med en ambulans också. Slut."

— Nicholson är försiktig, sade Putnam med ett spänt leende. Nu kommer det att dröja minst fem minuter innan vi får höra något igen.

Han såg på sin klocka och lutade sig bakåt i stolen.

Efter fem minuter och 20 sekunder hördes bruset igen och därpå en röst som tydligen var Nicholsons:

— *Ni har kanske en tändsticka. Vad var det ni ville jag skulle göra?*

Bentley såg spänt på Putnam. Denne log.

— Nicholson använder hjärnan, sade han. Nu ska ni få höra.

— *Gå gatan söderut på högra trottoaren. När en bil stannar vid sidan av er med bakdörren öppen, så stig in. Och låt det gå fort."*

"Åhja, så bråttom är det väl inte."

— Han försöker vinna tid, viskade Putnam, här . . .

"Konstra inte. Gör som jag sagt. Det är en dam som kommer att må bäst av att ni är snabb i vändningarna."

— Miss Jones, viskade Bentley. Precis som jag trodde . . .

Nu hördes åter Freds röst:

"Jag ska inte konstra. Var finns den där damen?"

Putnam kröp nästan in i apparaten men drog sig litet tillbaka när ett fult skratt skakade högtalaren och rösten sade:

"Har ni inte fler intressanta frågor att göra?"

— Lyssna noga på den här konversationen, Bentley, sade Putnam. Jag måste ge några order.

Och medan det egendomliga samtalet mellan Nicholson och den okände mannen hördes och Bentley noggrant följde det, slog sig Putnam ner vid en annan apparat och anropade en station.

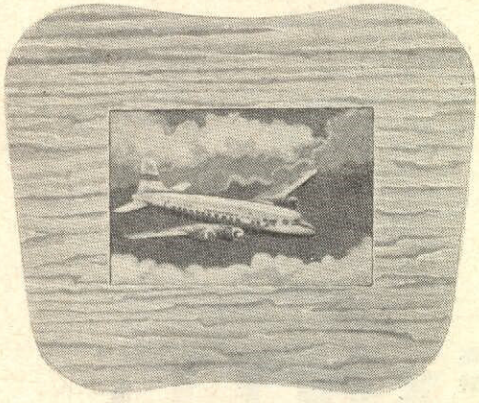
— Har ni uppfattat X-frekvensen? Kom!

"X-frekvensen uppfattad bra. Kom."

— Släpp inte Nicholson ur sikte. Koncentrera er på att följa honom. Kontrollera bevakningen på alla punkter. Håll reserver i omedelbar beredskap. Jag följer X-frekvensen men ingriper endast i nödfall. Tidigare instruktioner gäller oförändrat. Slut.

"Uppfattat. Slut."

Forts.



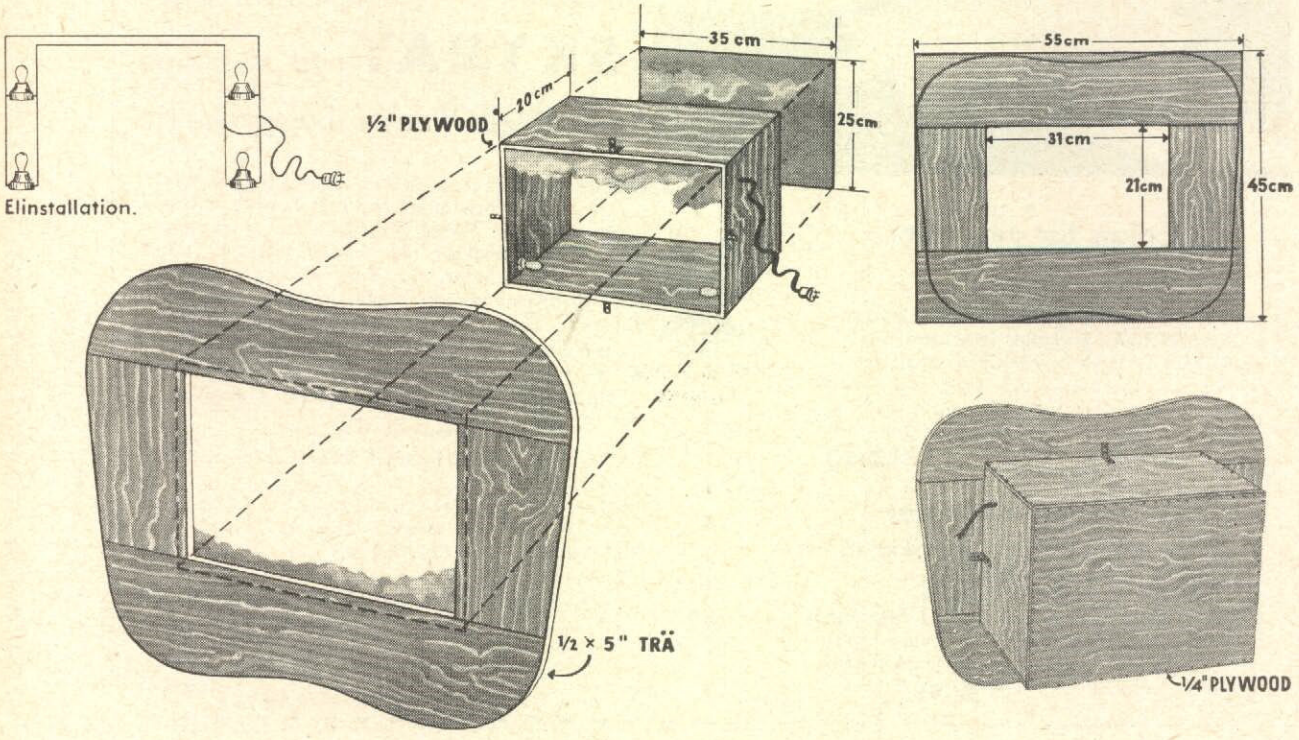
MONTER FÖR SKALAMODELLER

Handen på hjärtat nu — var förvarar du dina skalamodeller? I garderoben eller under sängen? Om du bygger modeller i skala 1:100 så skall du få tips om en mycket bättre förvaringsplats.

Gör en liten monter och häng den på väggen. Har du förutom modellen tillgång till ett fotografi med snygga moln på eller snits med målarpenseln samt sinne för belysningseffekter kan du få modellen att flyga realistiskt hemma på din vägg, till andras förtjusning och din egen stolthet.

Allt vad som behövs är en bit 1/2-tums trä, 1/4-tums och 1/2-tums plywood, några lamphållare med lampor och en ledningsstump.

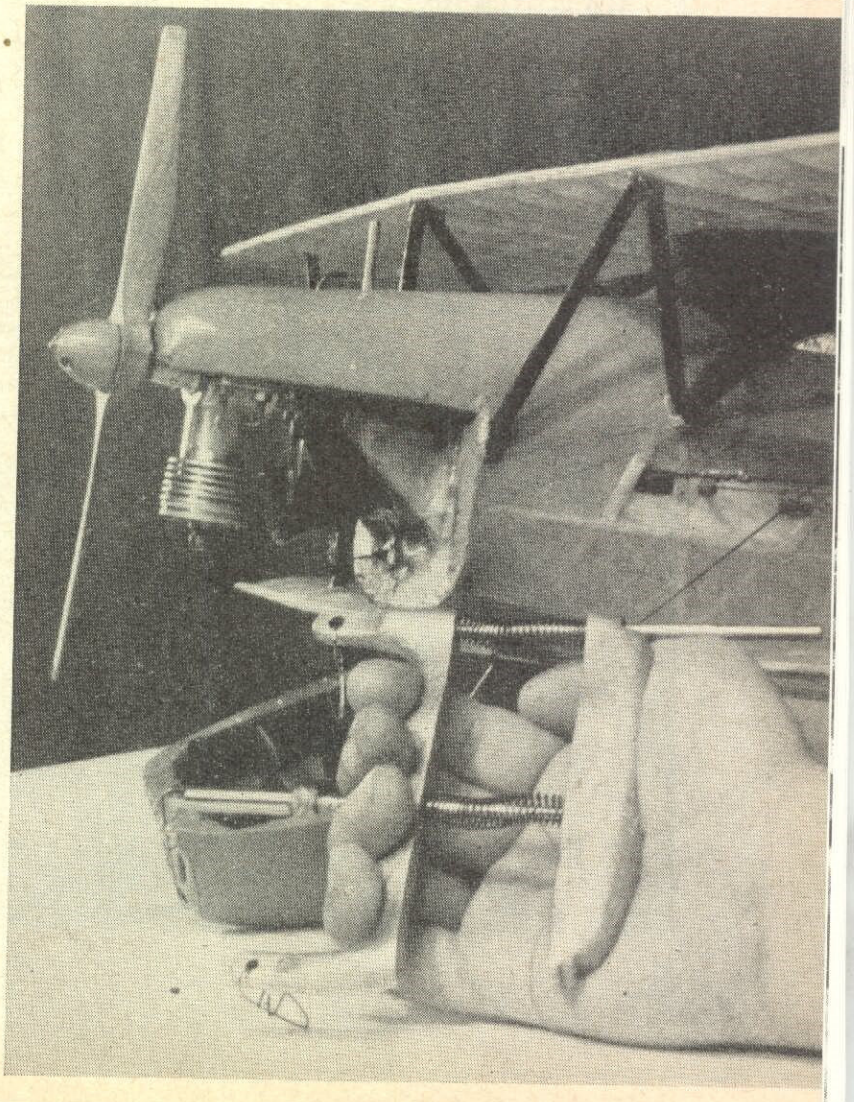
Den enkla konstruktionen framgår av skisserna. Ramen kan du naturligtvis göra i den stil du själv önskar.

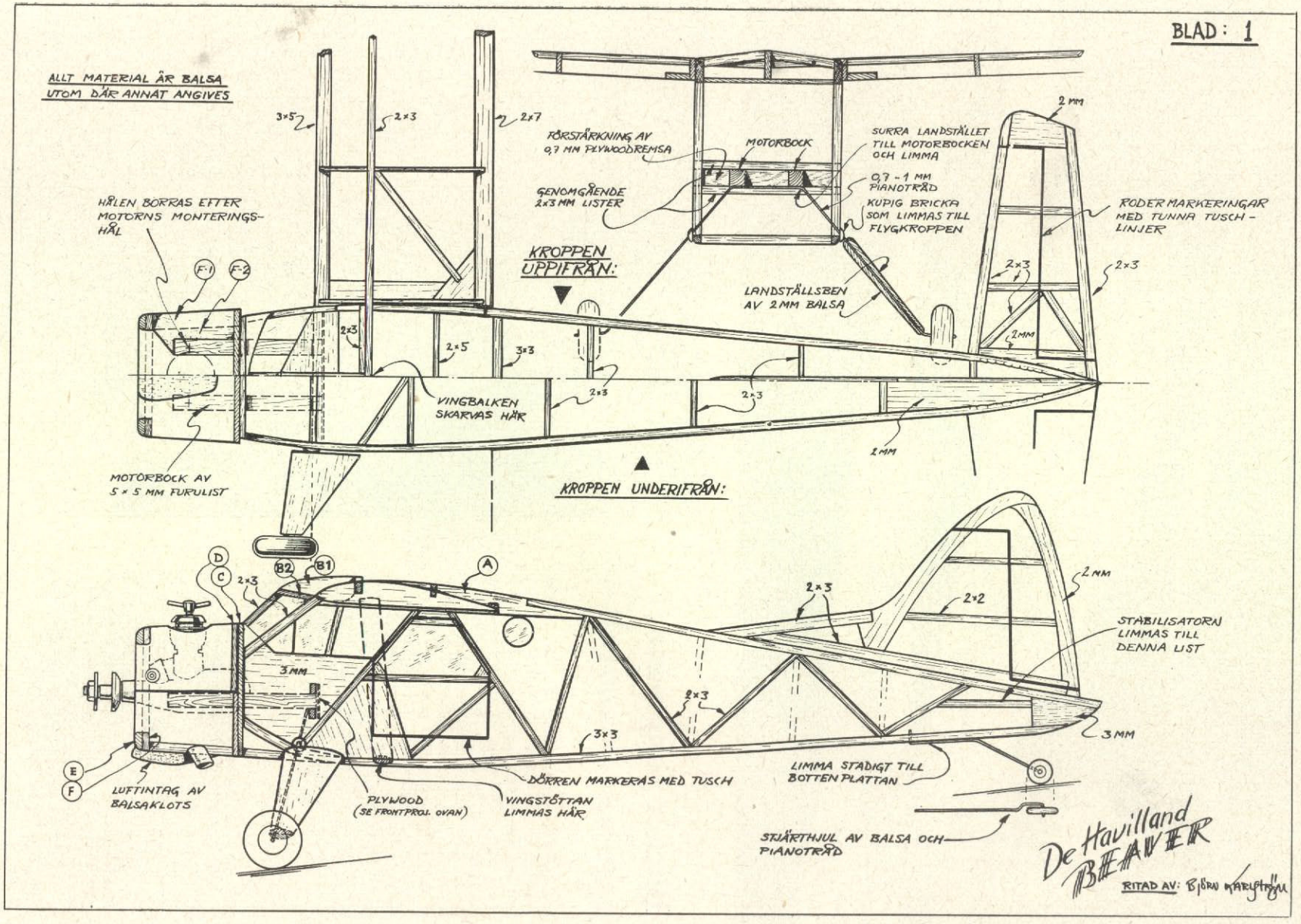


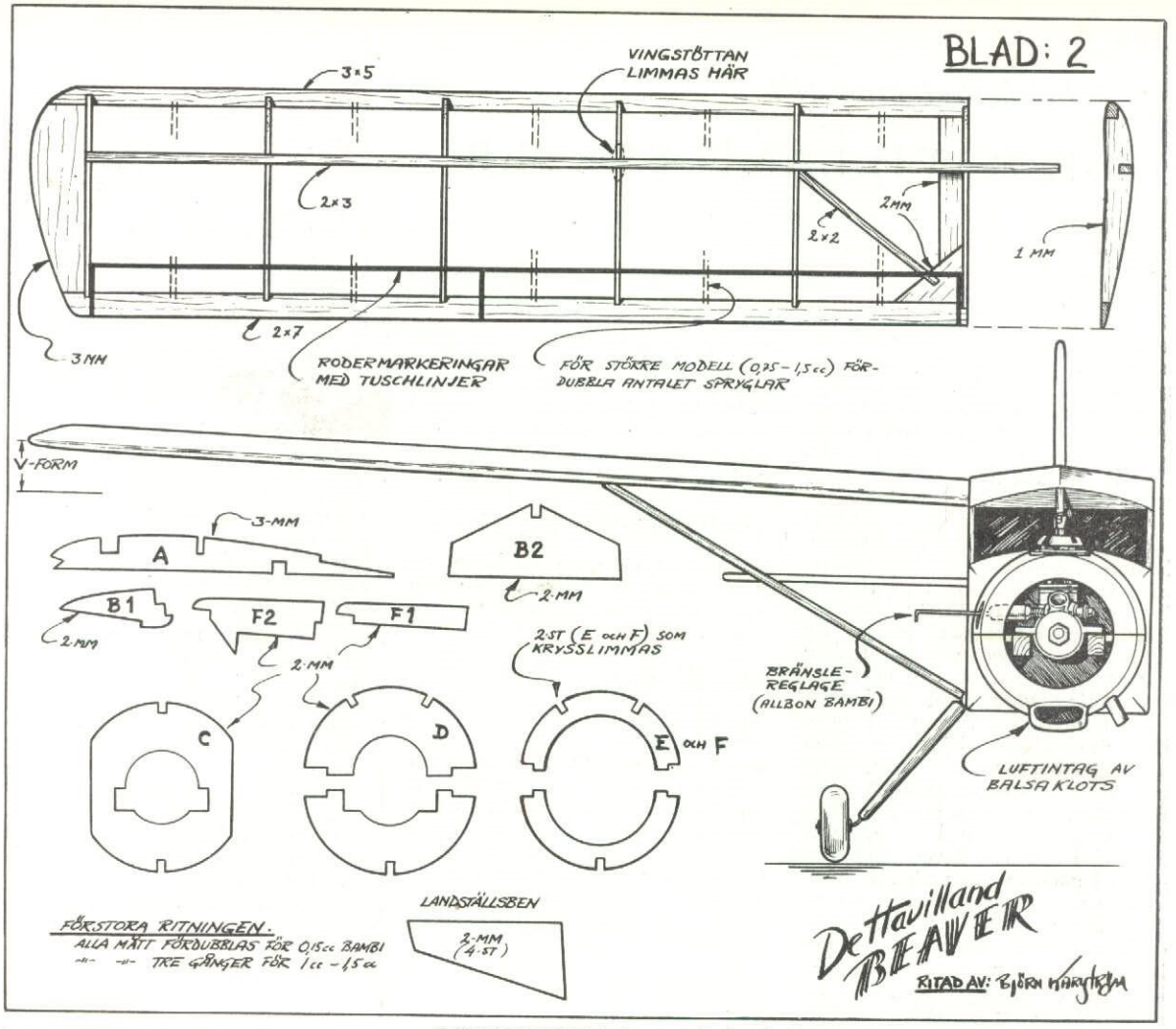
Bücker Jungmann med motorkontroll

Linstyrda skalamodeller är inte alltför vanliga, varför det är roligt att få visa upp det här planet. Det är Per-Axel Eliasson som byggt den flotta modellen av gamla välkända sport- och skolplanet Bücker Jungmann i skala 1: 10. Planet är byggt efter en Wentzelritning men med användande av furulister i stället för balsa och vidare har ett par motorbockar tillkommit. Klädseln är japanpapper. Med en ED Bee som kraftkälla gör modellen en hastighet av ca 50 km/tim. Som en extra finess är planet utrustat med motorkontroll genom en tredje lina. Motorkontrollen består av en fjäderbelastad hävarm försedd med spetsig kona som täpper till förgasaren. Med ett omgjort kontrollhandtag (se bild) kan man sträcka eller slacka den mellersta linan efter behag och därigenom dra på eller minska gasen.

Med lagom tung (skalenlig givetvis) propeller, kan man få planet att stå nästan stilla på marken med motorn bluddrande på lågvarv. När man sedan drar på gasen, börjar planet rulla, lyfter på stjärten och är efter ett par små hopp uppe i luften. Fullgas nu! Hastigheten är nu så hög att man lätt kan göra vida loopings och vingowers. Landningen går att göra lika skalenlig genom att dra av gasen och i bästa fall lyckas man med en trepunktslandning.




BLAD: 1
ALLT MATERIAL ÄR BALSA
UTOM DÄR ANNAT ANGIVES
3×5
2×3
2×7
FÖRSTÄRKNING AV
0,7 MM PLYWOODREMSA
MOTORBOCK
SURRA LANDSTÄLLET
TILL MOTORBOCKEN
OCH LIMMA
0,7 - 1 MM
PIANOTRÅD
GENOMGÅENDE
2×3 MM LISTER
KUPIG BRICKA
SOM LIMMAS TILL
FLYGKROPPEN
2 MM
RODER MARKERINGAR
MED TUNNA TUSCH-
LINJER
HÅLEN BORRAS EFTER
MOTORNS MONTERINGS-
HÅL
F-1
F-2
KROPPEN
UPPIFRÅN:
LANDSTÄLLSBEN
AV 2 MM BALSA
2×3
2×3
2×3
2×5
3×3
2 MM
VINGBALKEN
SKARVAS HÄR
2×3
2×3
2 MM
MOTORBOCK AV
5 × 5 MM FURULIST
KROPPEN UNDERIFRÅN:
D
C
2×3
B2
B1
A
2×3
2×2
2 MM
STABILISATORN
LIMMAS TILL
DENNA LIST
3 MM
2×3
3×3
3 MM
E
F
LUFTINTAG AV
BALSAKLOTS
PLYWOOD
(SE FRONTPROJ. OVAN)
VINGSTÖTTAN
LIMMAS HÄR
DÖRREN MARKERAS MED TUSCH
LIMMA STADIGT TILL
BOTTEN PLATTAN
STJÄRTHJUL AV BALSA OCH
PIANOTRÅD
De Havilland
BEAVER
RITAD AV: Björn Karlström

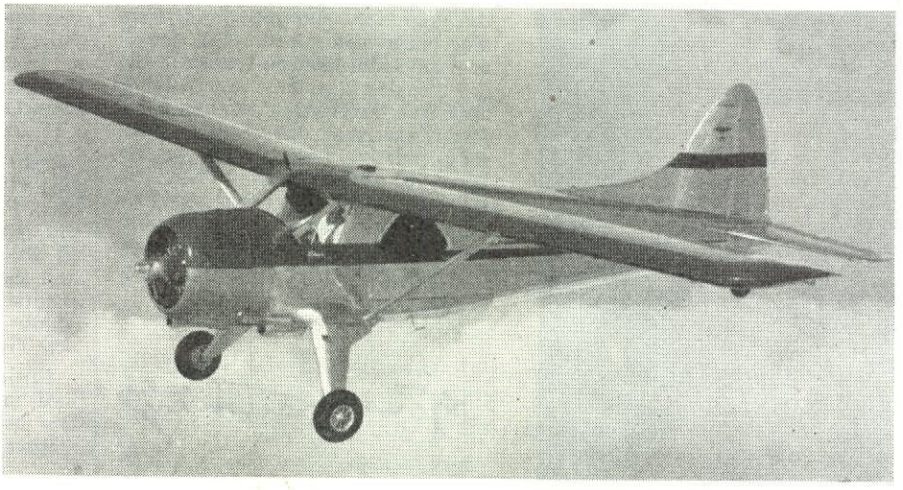


DE HAVILLAND BEAVER

Konstr. för Allbon Bambi 0,15 cc

LOOPINGS flygande skalamodell för motorer från 0,15 cc till 1,5 cc är en trogen avbildning av originalet, De Havilland Beaver. Denna modell är synnerligen lämplig för sitt ändamål då planets form medger ett enkelt, men lätt och kraftigt byggsätt, samtidigt som vingytan, V-formen och stjärtplanens skalenlighet kunnat bibehållas

RITNINGEN införes i halv skala för den nya mikromotorn ALLBON BAMBI medan alla mått förstoras tre gånger för övriga motorer på omkring 1,5 cc. För de större motorerna kan balsadimensionerna bibehållas, men extra konstruktion (streckade på ritningen) inlägges för hållfastheten. Det skadar dock inte med lite grövre lister. Lösslagbara vingar är ett extra skydd mot allvarligare haverier och kan enkelt införas av den som så önskar. På grund av BAMBI-motorns ringa effekt måste modellen byggas mycket lätt och löstagbara vingar måste där offras på viktens altare. *Forts. nästa sida*



Arbetsbeskrivning till

DE HAVILLAND BEAVER

BYGGET:

är konventionellt. Man bygger två kroppssidor direkt på ritningen, sammanfogar dem till en "lådkropp" med tvärgående lister och limmar nospantet C stadigt längst fram. B2 och B1 limmas därefter till sina platser. Motorbocken (furu) monteras sedan. Den limmas till spant C och mellan två stödlister mitt i kabinen. Dessa stödlister stagas dessutom av en plywoodremsa. Se till att motorbocken kommer i samma vinkel som ritningen visar. Underhalvorna av spanten D, E och F limmas till F2 och bottenlisten (som senare skall limmas till främsta tvärlisten på undersidan) monteras. Nu limmas D-spantet mot C och när limmet torkat böjs bottenlisten upp mot tvärlisten och limmas. Övre delen av motorkåpan (som skall vara löstagbar) görs på liknande sätt, men här heter baslisterna F1. Nospartiet klädes sedan med stadig kartong och impregneras med bränslesäker färg både utan och innan. "Luftintaget" på motorhuvens undersida göres av en porös balsaklots och avgasröret (på vänster sida) av ett pappersrör. Celluloidrutorna monteras, liksom landstället som surras till motorbocken. Hjulen är skalenliga, trots att de ser ut att vara för små.

VINGARNA

byggs i enlighet med ritningen. Fram- och bakkanten placeras direkt på ritningen, spryglarna limmas till sina platser varefter vingbalken monteras. Obs. att denna skall skjuta utanför innersprygeln. När vingarna monteras till kroppen skall balkändarna sammanlimmas i urtaget på B1. *Innan* vingarna monteras kläs flygkroppen på sidorna och undersidan. Vingarna skall vara klädda när de monteras. Därefter kläs översidan.

STJÄRTPLANEN

byggs direkt på ritningen. De skall vara flata och endast rundas av i fram- och bakkant. Stabilisatorn monteras till kroppssidorna längs den härför avsedda listen. Finjustering av anfallsvinklarna görs efter glidproven, varför stabilisatorn inte bör limmas "för gott" från början. Kläd på båda sidor.

LANDSTÄLLSDETALJER

monteras nu. Först huvudställets inklädnadsdetaljer som består av två balsaben på var sida som sammanlimmas runt pianotrådsstället. Slipa benen så de blir smalare nedåt, framifrån sett. Runda sedan till framkanten och spetsa bakkanten. Impregnera balsan med zaponlack några gånger och slipa emellan, varefter stället kan målas. Stjärthjulet görs av balsa och monteras till en pianotråd som böjts som ritningen visar. Det limmas sedan stadigt till bottenplattan längst bak.

VINGSTÖTTORNA

slutligen görs av hård balsa som strömlinjeformas och limmas till kropp och vinge i enlighet med ritningen.

ZAPONLACKA

hela modellen. En gång får räcka för BAMBI-modellen (för viktens skull) men flera gånger för större modeller.

Markera roder och dörrar med tusch eller svart färg. Sätt på nationsbeteckningar i form av bokstäver eller militära beteckningar. Planet användas bl. a. i Amerikanska, Kanadensiska och Engelska flygvapnen, liksom i motsvarande länders civila flygpark.

FLYGNINGEN

börjar med glidprov. Gör detta över ett mjukt underlag i början, t. ex. en gräsmatta med långt gräs, en madrass eller liknande. Om modellen dyker lossas stabilisatorn och limmas med framkanten något lägre än förut, tvärtom förfares om modellen överstegras (stallar) och går i hackflykt. När modellen glider (vi förutsätter att ni kontrollerat att tyngdpunkten är rätt genom att ni balanserat modellen på fingerspetsarna i en punkt strax bakom vingbalken) jämnt är den klar för motorprov. All trimning under motorproven skall ske genom att ändra motorns lutning. Detta sker enklast genom underpallning med små fanérbitar. När modellen motorflyger skall den stiga i en skalenlig, relativt svag vinkel ... raketstarter på skalamodeller är horribelt. Bli inte orolig heller om modellen behöver lång startsträcka vid markstarter. Ju längre, desto skalenligare ... inom vissa gränser förstås ...

Lycka till ...

Björn Karlström

Det var 12-årige Peder Törnvall från Norrköping som vann första priset i sommarens stortävling Klippjakten. Som den gentleman Peder är, bjöd han sina föräldrar, mamma Ewy och pappa rådmannen Anders Törnvall, samt två av sina bröder, 17-årige Bengt och 10-årige Svante, med på resan med SAS och Looping runt Skandinavien.

Det blev en hejdundrande resa med Loopings chefredaktör Yngve Norrvi som reseledare och representanter för SAS som värdar i Stockholm, Köpenhamn och Oslo.

Programmet var mycket digert men gick fint i lås, och resenärerna fick en verkligt god uppfattning inte bara om trafikflygets snabbhet och bekvämlighet utan också om SAS stora och välskötta organisation. Och på köpet fick deltagarna förstås goda tillfällen att bekanta sig med de tre "SAS-ländernas" huvudstäder.

Vi skall inte trötta med att redogöra i detalj för resans förlopp utan lämnar ordet åt pristagaren själv, Peder Törnvall, som skriver så här (och troligen har utsikter att få fina betyg i uppsatsskrivning):

Till Looping, Stockholm 3.

Först och främst vill jag tillsammans med mina föräldrar och bröder hjärtligt tacka Looping och SAS för den trevliga resan. Jag var med om så mycket under de tre dagarna att

Strålande res

jag inte kan skriva om annat än en liten del.

Att få flyga var det roligaste men att få besöka flygplatserna Bromma, Kastrup och Fornebu med de många olika flygplanen och de stora verkstäderna var också mycket intressant. Särskilt imponerad var jag av den stora Doulas DC-6B, där jag var inne i förarkabinen.

Från Stockholm till Köpenhamn flög vi med en DC-6 på ganska stor höjd. På grund av molnen kunde jag inte se mycket av marken. Vi landade på Kastrup, som ligger mycket vackert vid Öresund. Först gjorde vi en rundtur i Köpenhamn. Sedan roade vi oss så mycket vi orkade på Zoo och Tivoli.

Färden till Oslo nästa dag gick med en Saab Scandia längs Västkusten med mellanlandning i Göteborg. Vädret var bra, så vi såg en hel del

för klippjaktsvinnaren

av landet under oss. Vid landningarna fick vi lite ont i öronen på grund av tryckförändringen. Men det gick snart över.

I Oslo besökte vi Holmenkollen, varifrån vi hade en storslagen utsikt över hela staden. Vi såg också på Kon-Tiki-flotten och de berömda vikingaskeppen och mycket annat intressant.

Hemfärden från Oslo på söndagskvällen gick även med Scandia. När vi närmade oss Stockholm, var det redan mörkt, och det var roligt att se staden uppifrån med alla ljus och reklamskyltar.

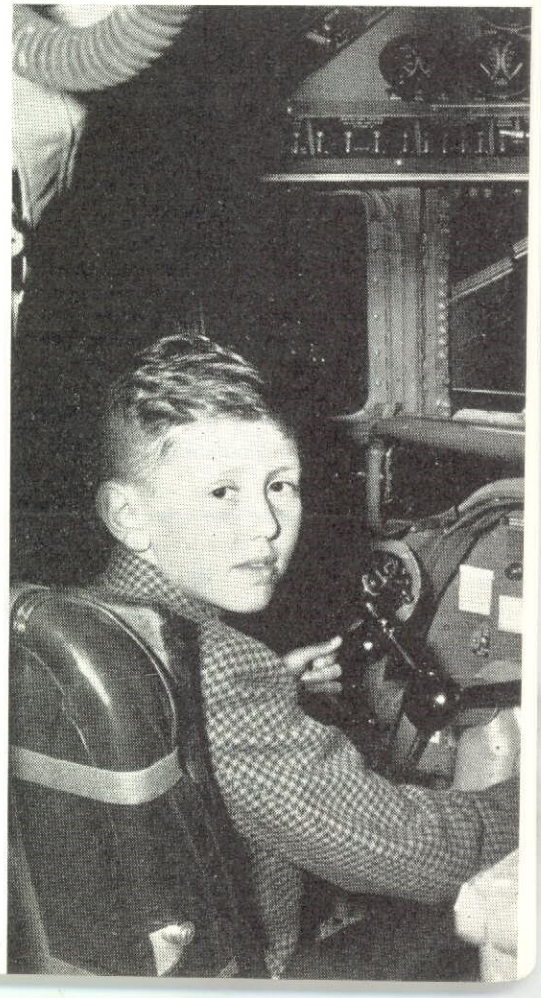
Hela resan var mycket skojig, och det var en synnerligen lyckad avslutning på mitt sommarlov. Reseledaren gjorde också allt för att vi skulle ha så trevligt som möjligt.

Jag vill därför sluta med ett särskilt tack till redaktör Norrvi.

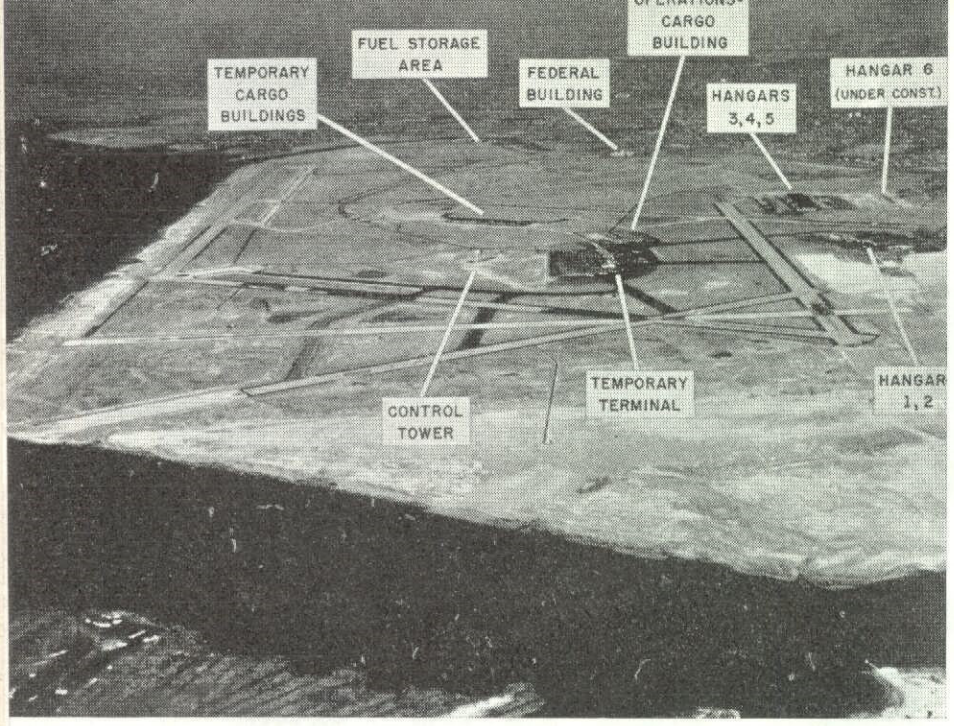
Eder tacksamma

Peder Törnvall

Reseledaren vill för sin del tacka för ett mycket trevligt sällskap under tre oförglömliga dagar Skandinavien runt.



Översta bilden visar den flygande familjen Törnvall på Bromma. Från vänster: Pristagaren Peder med pappa Anders, mamma Ewy och bröderna Bengt och Svante. Vänstra bilden är tagen när Peder bekantar sig närmare med inredningen i en Douglas DC-6B



Idlewild, New York International Airport, fem gånger så stort som Bromma

IDLEWILD

Åke Liljeberg berättar om New Yorks största trafikflygplats, som har 16 km. banor, ett 50 meter högt kontrolltorn och över 8.000 anställda, som drar en årslön av över 40 miljoner dollar. Hittills har Idlewild kostat över en halv miljard kronor i anläggning

Det är ingen Frihetsgudinna som hälsar den amerikaresenär som kommer till New York med flyg. Han möter inte det klassiska panoramat med Manhattans skyskrapor pekande mot himlen — möjligen kan han i ett disigt fjärran se en skymt av Empire State Building, Chrysler Building eller Rockefeller Center medan planet gör ett landningsvarv. Däremot kommer han efter de stillsamma och enahanda timmarna i flygplansfåtöljen direkt in i ett amerikanskt sjudande jäkt och var kan man tänka sig detta mer utvecklat än på en stor flygplats där flygplan från alla världens hörn och kanter kommer och går. Människor tar farväl, människor rusar varandra till mötes, bagagevagnar rullar genom korridorer, bärare släpar på tunga koffertar, högtalare skräller, telefoner ringer, teleprintrar smattrar. Brådska, rådvillighet, nervositet, tårar och leenden. Känslor och stämningar blandas med människorna i trängseln.

Det är till Idlewild man kommer när man anländer till New York med flyg från länder utanför USA. Flygplatsen ligger vid Jamaica Bay sydost om staden och 25 kilometer från 42:a gatan på Manhattan. Här sammanstrålar flyglinjer från Europa, Orienten, Sydamerika och Canada. Största delen av den amerikanska flygfrakten går också till Idlewild, New York International Airport. Däremot är inrikestrafiken förlagd till det närliggande La Guardia. Idlewild trafikeras regelbundet av ett dussin amerikanska och ungefär lika många utländska flygbolag, bl. a. SAS.

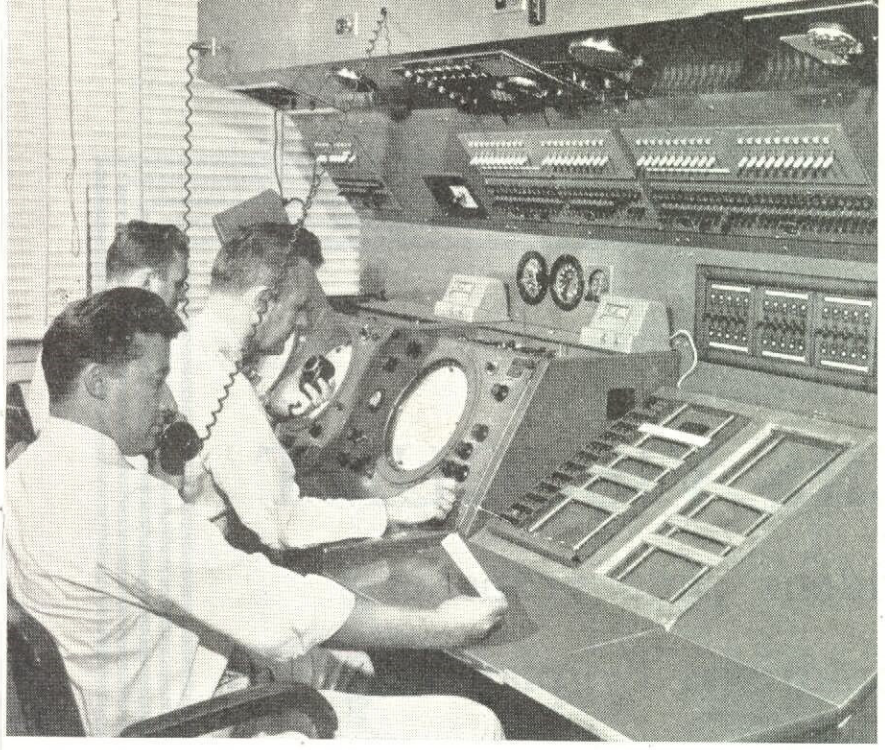
Förutom Idlewild och La Guardia, hör till New York-området två andra flygplatser nämligen Teterboro och Newark, den senare i New Jersey. Att världens största stad även skall ha världens största flygplats är väl, i synnerhet när det gäller Amerika, en ganska självklar sak. Idlewild är nu den största av de fyra, men man vågar ännu inte påstå att den därmed också är världens största. Däremot är man säker på att den skall bli det. För att vara rättvis så skall det dock inte påstås att det är för prestigens skull, utan att det är den alltmer tilltagande flygtrafiken som tvingar till ett ständigt utbyggande av Idlewild.

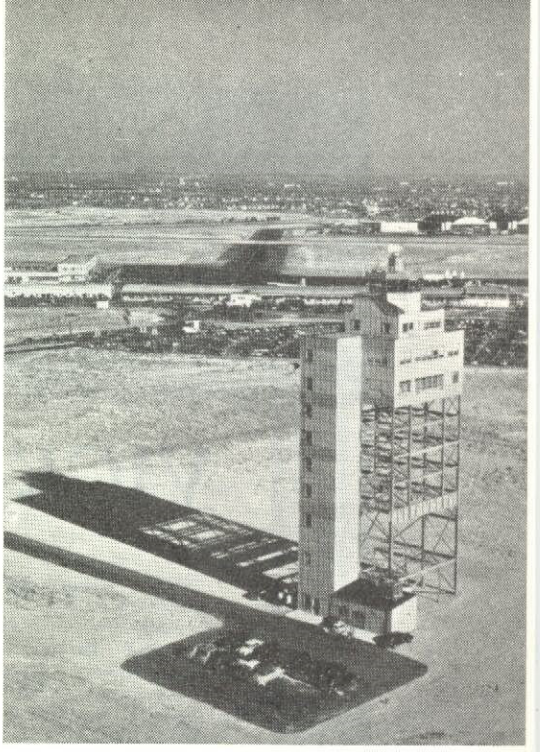
Idlewild är nära fem gånger så stort som Bromma. Där finns sju startbanor, varav två ännu är under byggnad. Banornas sammanlagda längd uppgår till 16 kilometer. Varje startbana är 60 meter bred och den längsta har en längd av 2.871 meter. Den taxibana som förbinder denna långa bana med stationsbyggnaden är över 3 kilometer lång och passerar bl. a. på en bro över den breda autostrada som från flygplatsen leder in till New Yorks centrum.

Anläggandet av flygplatsen påbörjades av New Yorks stad 1942, men arbetet övertogs så småningom av Port of New York Authority, den institution som förvaltar New Yorks alla hamnar, broar, tunnlar och flygplatser. År 1948 kunde flygplatsen öppnas för trafik, men den är långt ifrån färdig ännu. Arbetet på utbyggnaden fortgår efter en plan som täcker en tid av femton år framåt. Hittills har anläggningen kostat 110 miljoner dollar, eller cirka 572 miljoner svenska kronor. För de närmast kommande tio åren beräknas utbyggnaden komma att dra en kostnad av ytterligare 100 miljoner dollar. Det är oerhörda massor pengar detta, men var lugn för att resultaten kan uttryckas i minst lika imponerande siffror.

F. n. finns fem jättestora hangarer. En sjätte är under byggnad och rymmer sex DC-6 under sitt väldiga tak. Ytterligare en hangar skall påbörjas inom kort. Förutom hangarerna finns lastmagasin och ett underjordiskt bensinförråd som rymmer 15 miljoner liter. Den mängd bensin som tankas på flygplanen uppgår till 19 miljoner liter per månad. Bensinförrådet måste alltså ständigt fyllas på och stora tankfartyg går upp direkt till en oljehamn i närheten av flygplatsen, varifrån bensinen transporteras i tankvagnar fram till till upplagsplatserna.

Den nuvarande stationsbyggnaden rymmer expeditioner, tullokaler, biljettkontor, restaurang, barer, butiker,





Till höger det 50 meter höga kontrolltornet på Idlewild, världens största
T. v. en interiör från detta torn som kostat 5 milj. kr att uppföra

tobaks- och tidningskiosker etc. och på byggnadens tak finns åskådarplatser. Men denna stationsbyggnad är endast temporär och uppförandet av en ny stationsbyggnad beräknas vara färdig om ett par år. Den nya stationsbyggnaden är planerad att sammanbyggas med det nya kontrolltorn som uppförts i centrum av flygplatsen. Det 50 meter höga tornet, motsvarande en elva våningars byggnad, är världens största och modernaste och talar med tydliga ord om vad man väntar sig av flygtrafikens utveckling. Det har kostat en miljon dollar att uppföra och innehåller den modernast tänkbara utrustning av radio, radar och annan teleteknisk material till ett värde av 600.000 dollar. Detta trafikledarnas himmelrike, där nio trafikledare, tre ratiotekniker och två radaroperatörer har sin verksamhet, hyres ut till den amerikanska luftfartsmyndigheten för en dollar om året — vilken avgift, enligt min sagesman, vördnadsfullt bör avlämnas i form av en ovikt dollarsedel.

I tornet finns vidare 15 radiomottagare och två sändare samt dessutom tio fjärrkontrollerade sändare. Där finns 75 telefonlinjer att välja på när personalen önskar tala med andra kontrollorgan eller flygbolagens expeditioner etc. Den elektriska anläggningen försörjes av tre av varandra oberoende kraftkällor — en tredubbel säkerhet för att ingenting skall gå i baklås om den elektriska strömtillförseln skulle mankera.

För landning i dåligt väder har man ILS och rangeanläggning och såväl start som landning kontrolleras med radar. Idlewild är vidare den första flygplats i världen som blivit utrustad med en särskild radaranläggning för dirigering av trafiken på marken.

Cirka två och en halv miljoner passagerare expedierades under 1953 på Idlewild och startade och landade i genomsnitt 240 flygplan om dygnet. År 1960 räknar man med att enbart de internationella passagerarna skall uppgå till ett antal av 5 miljoner om året. Redan nu expedierar Idlewild fler passagerare än New Yorks hamn.

För att hålla hela denna vibreran-

Forts. på sid. 49

De provisoriska stationsbyggnaderna på Idlewild, som snart skall ersättas av en modern anläggning

VICKERS VISCOUNT

— världens enda propeller-
turbindrivna flygplan i
reguljär trafik —
är försett med

ROLLS-ROYCE
DART

PROPELLER-TURBINMOTORER

"FOR SPEED & RELIABILITY"

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY • ENGLAND
SALÉN & WICANDER AB, STOCKHOLM 12, TEL. 28 93 40 (VÄXEL)

28. DASSAULT MD-450 OURAGAN

Jaktplan (Frankrike)

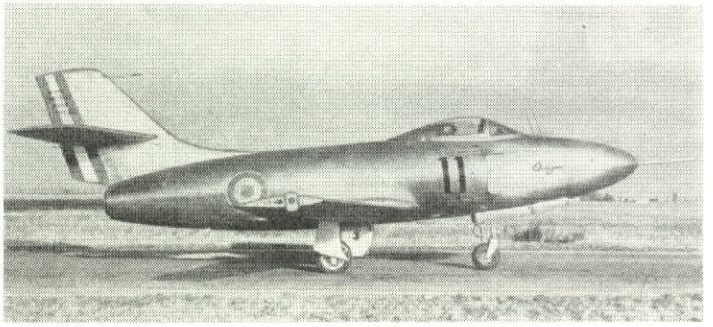


Bild och skiss: Dassault MD-450 Ouragan

I november 1947 började konstruktionsarbetet på det första flygplanet i den nu välkända franska jaktplansserien Ouragan/Mystère. Protoypen till Ouragan flög f. f. g. den 28 februari 1949, ett f. ö. relativt sent debutår för ett rakvingat reajaktplan. Genom en beställning på 330 plan i augusti 1950 blev dock Ouragan det första franska jaktplan av inhemsk typ som seriebeställts sedan kriget. I december året därpå flög det första serieexemplaret, men det dröjde till slutet av 1952 innan några egentliga Ouragan-förband hann sättas upp. 1953 erhölls en beställning på 71 Ouragan-plan för indiska flygvapnet, vilken order under 1954 utökats till 91. Anmärkningsvärt är att franska regeringen subsidierade en sänkning av exportpriset på Ouragan. Ouragan-produktionen upphörde emellertid i maj 1954 och typen har nu efterträtts i produktion av de pilvingade Mystère-versionerna. Ouragan skall sedermera överföras till attackförbanden. Planet är utrustat med en Hispano-Suiza-byggd Rolls-Royce Nene 104B med 2.270 kp dragkraft, som ger det följande huvuddata och -prestanda: spännvidd 12,29 m, längd 10,74 m, vingyta 23,4 m², tomvikt 4.142 kg, normal flygvikt 6.170 kg, max. flygvikt 7.404 kg, toppfart 940 km/tim, stighastighet vid 0 m 38 m/sek, flygtid 1,3 tim. Beväpning: fyra 20 mm akan samt två 450 kg bomber eller sexton raketer.

29. DE HAVILLAND VAMPIRE

Jaktplan (England)

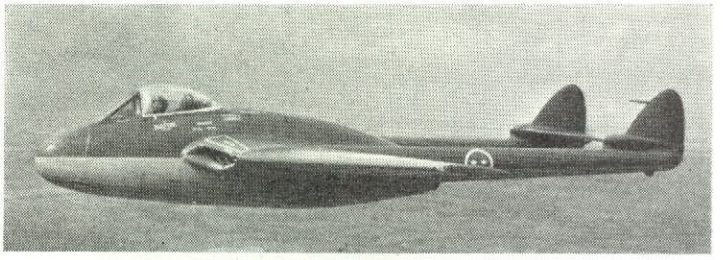
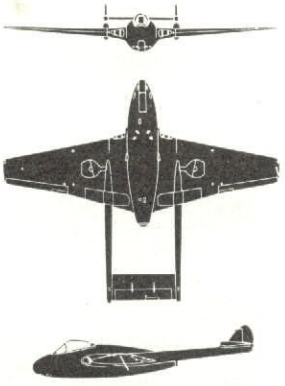
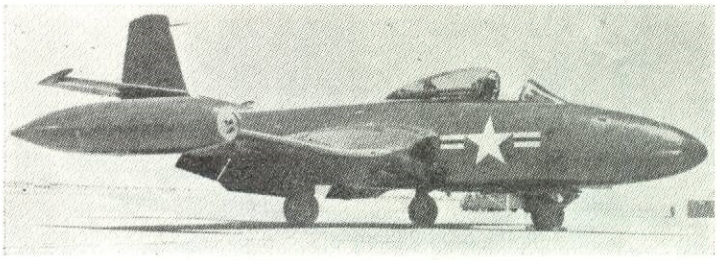


Bild och skiss: De Havilland Vampire



Få krigsflygplan har under fredstid nått sådan berömmelse och popularitet som det engelska reajaktplanet de Havilland D. H. 100 Vampire, vilket idag, elva år efter prototypens första provflygning i september 1943, i olika utföranden användes i inte mindre än trettio flygvapen! Sålunda har exempelvis Sverige använt Vampire i 8 år, låt vara att huvuddelen av våra Vampires — J28B — levererats efter 1949.

Vampire, som lär ha byggts i omkring 4.000 exemplar, förekommer i ett otal olika versioner, varav här endast de viktigaste skall nämnas. Vanligast förekommande är RAF:s dagjaktversion Mk. 5 och dess underversioner för export. Kraftigt avvikande från Mk. 5 är den av fransmännen licensbyggda Mk. 53 (SNCASE Mistral), som med en Hispano-Suiza-byggd R. R. Nene gör max. 917 km/tim (mot 850 för Mk. 5), liksom den australiskbyggda Mk. 30, ävenledes Nene-utrustad. Sedan 1949 förekommer Vampire dessutom i tvåsitsiga nattjaktutförande — N. F. Mk. 10 — som 1951 gav upphov till den snarlika övningsversionen Vampire Trainer (i Sverige: J28C), vilken senare torde vara den enda Vampire-version som fortfarande seriebyggs i stor skala. Vampire har licensbyggts i fem länder. Utrustad med en D. H. Goblin 3 (Svenska Flygmotor-byggd i J28B och -C) har Vampire F. B. Mk. 50 följande huvuddata och -prestanda: spännvidd 11,6 m, längd 9,37 m, vingyta 24,2 m², tomvikt 3.323 kg, normal flygvikt 4.776 kg, max. flygvikt 5.618 kg, toppfart 883 km/tim, stighastighet vid 0 m 24,4 m/sek, praktisk topphöjd 12.200 m, max. flygsträcka på 9.000 m 1.960 km. Beväpning: fyra 20 mm akan samt åtta raketer eller två 450 kg bomber.



VÄSTERNS FLYG

30. McDONNELL F2H BANSHEE

Jaktplan (USA)

Bild: McDonnell F2H-2 Banshee

Skiss: McDonnell F2H-3 Banshee

Banshee är trots sin relativa ålder fortfarande ett av det amerikanska marinflygets viktigaste jaktplan, trots att tillverkningen upphörde den 30 oktober 1953 sedan 800 exemplar levererats. Ett 30-tal av dessa har senare köpts av det kanadensiska marinflyget.

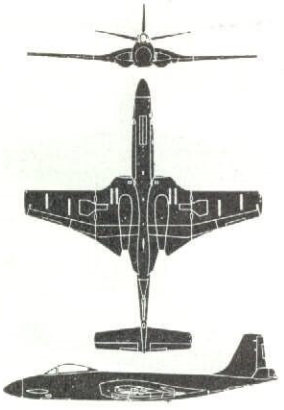
Banshee, vars prototyp provflögs i januari 1947, är en utvecklingsform av FH-1 Phantom av årgång 1945. En mindre seriebeställning tecknades redan våren 1947, vilket resulterade i att serieplan nr 1 var framme redan under sensommaren följande år. Den Banshee-version, som byggts i största antalet, är F2H-2, vilken i mindre omfattning även byggdes i speciella nattjakt- och spaningsversioner. Efter F2H-2 följde 1952 den förbättrade versionen F2H-3 med förlängd flygkropp, modifierat stjärtparti, större räckvidd, bättre vapen och elektronisk utrustning. Den sista Banshee-versionen i produktion var dock F2H-4, främst en "allväderstyp". Utrustat med två Westinghouse J-34 med 1.470 kp dragkraft vardera, har Banshee (F2H-3) följande huvuddata och -prestanda: spännvidd 12,68 m (m. ihopfällda vingar 5,5 m), längd 14,4 m, normal flygvikt ca 9 ton, toppfart 980 km/tim, stighastighet vid 0 m 2.700 m/min, topphöjd 15.000 m, max. flygsträcka ca 3.200 km. Beväpning: fyra 20 mm akan samt raketer eller två 450 kg bomber.

VÄSTERNS FLYG

31. GRUMMAN F9F PANTHER

Jaktplan (USA)

Bild och skiss: Grumman F9F-5 Panther



Tillsammans med McDonnell Banshee har Grumman Panther under fyra år varit USA:s viktigaste fartygsbaserade jaktplan. Båda typerna deltog i Korea, mest dock som attackplan. Deras militära lastförmåga lämnade dock en del övrigt att önska. Panther, som i tillverkning och delvis även tjänst ersatts av den pilvingade utvecklingsformen Cougar, byggdes i mer än 1.000 ex. mellan prototypens första provflygning i november 1947 och 1952 då Cougar trädde in på arenan. Under de första åren byggdes Panther i två huvudversioner, dels F9F-2 med en licensbyggd R. R. Nenemotor (i USA: P & W J-42), dels F9F-3 med en Allison J-33. J-42-versionen var dock den förhärskande. Därefter kom en mindre serie F9F-4 med en förbättrad J-33, varefter produktionen 1950 inriktades på versionen F9F-5 med en P & W J-48 (en R. R. Tay) med 2.850 kp utan och 3.175 kp dragkraft med vatteninsprutning. Versionen hade dessutom något förlängd flygkropp samt anordningar för tankning under flygning. Följande huvuddata och -prestanda har offentliggjorts: spännvidd 11,6 m, längd 12,8 m, tomvikt 4.200 kg, normal flygvikt 7.140 kg, max. flygvikt 8.400 kg, toppfart 1.000 km/tim, stigtid till 12.000 m 10 min., max. flygsträcka 2.000 km. Beväpning: fyra 20 mm akan samt två 450 kg bomber eller sex 12,7 cm raketer.

ÖVERSIKTEN

SAS vintertrafikprogram

Den 9 september framlade SAS sitt nya vintertrafikprogram, vilket bortsett från öppnandet av polarrouten mellan Skandinavien och Kalifornien, knappast bjuder på några sensationer. Trots den säsongsmässiga nedskärningen innebär det nya programmet emellertid en ökning med hela 22 procent jämfört med föregående års vintertrafik. Sålunda kommer under perioden 31 oktober 1954—16 april 1955 SAS flygplan att tillbringa 47.487 timmar i luften, vilket motsvarar 16.895.000 flygkilometer eller med andra ord 100.565 km per dag. På nordatlantrouten blir det exempelvis 9 turer i vardera riktningen per vecka samt dessutom två flygplan per vecka mellan Skandinavien och Skottland i korrespondens med atlantflygningarna. Över Sydatlanten flyger SAS som vanligt två turer i veckan, varav den ena har Santiago de Chile som slutstation och den andra Buenos Aires.

På Fjärran östern blir det en nyhet såtillvida att två av de tre turerna per vecka till Tokio dirigeras via Manila på Filippinerna. Vad Afrikatrafiken beträffar flyger SAS en gång i veckan fram till Johannesburg medan den andra turen har Nairobi som slutstation. Främre Orienten får tre turer per vecka till Kairo, Istambul fyra turer, Beirut två samt Damaskus och Tel Aviv en tur i veckan vardera. I Europa anlöps Rom inte mindre än sju ggr i veckan, Madrid två och Lissabon fyra ggr i veckan.

För första gången under vintertrafik får Schweiz daglig SAS-förbindelse, liksom även Belgien och Holland. Förutom de elva turerna till Skottland får London sammanlagt åtta flygförbindelser per vecka med Skandinavien. Även till Paris blir trafiken daglig. I Västtyskland trafikerar SAS åtta viktiga städer med daglig anknytning till Skandinavien. Finland får fyra dagliga SAS-förbindelser, medan det inom-Skandinaviska programmet i stort blir detsamma som tidigare. Den flygplanpark som för detta program står till SAS förfogande omfattar 14 DC6B, 12 DC-6, 4 DC-4, 6 Scandia — ytterligare 2 väntas komma i tjänst i jan. 1955 — samt 10 DC-3, eller tillsammans 46 flygplan. De båda Ju 52:orna som under sommaren flyger sträckan Bodö—Tromsö är upplagda under vintern.

SAS nya flygplanköp

SAS har ingalunda bestämt sig för att köpa några engelska trafikplan av typen Bristol Britannia, omtalar direktör P. A. Norlin med anledning av ett rykte som spritt sig att tre plan av denna typ skulle ha beställts. Britannia är endast ett av de engelska och amerikanska trafikflygplan som SAS undersökt. Däremot tycks, enligt vad red. erfarit, åtskilligt tyda på att SAS inom en nära framtid kommer att placera en ny beställning hos Douglas-fabrikerna, denna gång för deras DC-7, sannolikt i den nya långdistansversionen DC-7C "Seven Seas", vars flygsträcka med reserver överstiger 8.000 km! Marschfarten är 540 km/tim. DC-7C har nu börjat seriebyggas bl. a. för Pan American (som beställt 15) för leverans i mitten av 1956. SAS lär emellertid numera underhandla direkt med Douglas — och något samarbete med ett amerikanskt flygbolag är inte längre aktuellt. Hur många flygplan som SAS ev. avser beställa är inte känt men mänskligt att döma är 5—6 det minsta praktiska antalet, vilket i så fall torde innebära en affär på minst 50 miljoner kronor. I sammanhanget kan omtalas att South African Airways i slutet av augusti som första utländska flygbolag beställde tre DC-7:or för leverans i början av 1956. Planen är avsedda för linjen Johannesburg—London där sydafrikanerna tydligen tänker göra livet surt för BOAC.

Nytt sätt att resa

Svenska Lloyd, SAS och SJ har nyligen tillsammans lanserat ett nytt sätt att resa mellan England och Sverige, vilket innebär att man kan färdas i ena riktningen med flyg och i andra med båt och ändå få returavdrag. Kombinationen torde vara unik eftersom två sinsemellan konkurrerande trafikföretag inlett ett samarbete som f. ö. skall utökas nästa sommar. Avsikten är att ett liknande system skall införas beträffande trafiken mellan Sverige och Finland.

Svenska flygvapnet visar kvaliteten

Ett lag ur Svenska Flygvapnet stod nyligen för sensationen att vinna en av Italienska Flygvapnet arrangerad internationell flygmilitär femkamp såväl individuellt som i lag. Löjtnant P. O. Nilsson var mest framgångsrik. De svenska flygarna använde med heder sina J 29:or i den precisionsflygning som utgjorde en del av kampen.

Boeing Stratotanker seriebeställd

Det amerikanska flygvapnets nyligen tecknade beställning på en första serie om fjorton readrivna tankningsflygplan av typ Boeing 717, anses av många som den kanske viktigaste amerikanska flygplanbeställningen på många år. Avsikten är att så småningom utöka antalet till 88, vilket skulle medföra en total kostnad av närmare 2,5 miljarder kronor. Boeing 717 är en "avancerad version" av Boeing 707 Stratotanker/Stratoliner. Leverans väntas kunna påbörjas redan i slutet av 1956, vilket enligt vissa iakttagare skulle möjliggöra ev. leverans till flygbolag av en civil version första delen av 1957. Amerikanska flygvapnet är också intresserat i Boeing 717 för transportändamål. Över en normal flygsträcka skulle en enda Boeing 717 kunna ersätta 9 eller 10 C-54 Skymaster, enligt en uppgift från Military Air Transport Service (MATS). Ett flygplan skulle vidare med normal utnyttjning kunna transportera 900 passagerare i månaden exempelvis till Europa mot 170 för C-54 och 270 för C-97 Stratofreighter eller C-118 (DC-6). Något beslut om anskaffning av transportversionen av 717 har dock ej fattats.

Douglas DC-8 m. m.

Såsom meddelades i föregående nummer av Looping höll Mr. Arthur E. Raymond, högste tekniska chef för Douglas-fabrikerna i USA, den 3 september ett mycket intressant föredrag i Stockholm om reatrafikflygets framtida utveckling sett ur Douglas synvinkel. Mr Raymond avslöjade en hel del nyheter bl. a. om Douglas' projekterade *transatlantiska* reatrafikplan DC-8, som han väntade skulle kunna bli tillgängligt 1960—62 under förutsättning av en inledande militär beställning. De totala utvecklingskostnaderna för DC-8, som av Mr. Raymond beräknades till mer än 350 miljoner kronor, kan givetvis inte bäras av enbart tillverkaren. Under de tre år förarbetet på DC-8 pågått har Douglas själva emellertid investerat omkring 15 miljoner kr i detta projekt. Mr Raymond omtalade även att man funderar på en utvecklingsform av DC-7 — möjligen betecknad DC-7D — utrustad med turbinmotorer, sannolikt av Rolls-Royce's nya typ RB. 109 på 4.000 hk. Denna motor är dock så ny att Mr. Raymond ansåg att det skulle dröja framemot 1960 innan ett dylikt plan kunde sättas i tjänst. Den turbindrivna DC-7:an beräknas få en marschfart av hela 700 km/tim!

Svenska rammotorer

Enligt ett uttalande av flygöverdirektör B. M. Westergård i Kungl. Flygförvaltningen, innebär ingalunda avtalet med engelsmännen (Rolls-Royce) i fråga om licensbygge av reamotorer att det svenska utvecklingsarbetet på motorområdet avstannat. Tvärtom arbetas, enligt flygöverdirektören, intensivt på utveckling av rammotorer, efterbrännkammare och raketmotorer. Vissa uppgifter härom kommer inom kort att offentliggöras.

Sabenas helikoptertrafik jubilerar

Det belgiska flygbolaget Sabena passerade nyligen en milstolpe i sin uppmärksammade reguljära passagerartrafik med helikoptrar (S-55) i och med att ett år förflutit sedan flygningarna började. Ur teknisk synpunkt har försöket slagit väl ut och under sommarmånaderna översteg den dagliga utnyttjningen av S-55:orna sex timmar mot knappa tre timmar under vintermånaderna. Den lägsta regulariteten på grund av dåligt väder var 61 procent i december och den högsta 93 procent under sommaren. Bolagets fyra S-55:or transporterade under året 12.658 passagerare mellan Bryssel, Antwerpen, Liège, Lille, Rotterdam, Maastricht, Köln och Bonn. Trots att det ekonomiska resultatet varit långt ifrån tillfredsställande, tänker Sabena fortsätta sin pionjärgärning och planerar nu för större helikoptrar, möjligen S-56, vilka skulle kunna användas på router till London och Paris.

Braathens beställer en Viscount

Vickers Armstrongs Ltd omtalade nyligen att det norska flygbolaget Braathens S.A.F.E. beställt *ett* Vickers Viscount 700D turbinmotordrivet trafikflygplan för leverans i

mars 1956. Genom denna beställning har Vickers lyckats sälja inte mindre än 154 Viscount-plan. Som tidigare omtalats har ännu ett norskt företag, Fred Olsens Air Transport, beställt två Viscount-plan av tidigare typ för leverans nästa år. Hur dessa flygplan skall användas är ännu inte känt, men det kan knappast bli fråga om inom-Skandinavisk trafik.

Ny USA-flygbåt

Världens otvivelaktigt modernaste flygbåt kommer att provflygas i USA våren 1955. Flygbåtens militära beteckning är Martin XP6M-1 Seamaster. XP6M-1 är fyrmotorig (Wright J-67 [Bristol Olympus på licens] med 4.500 kp dragkraft) och utmärker sig för kraftigt pilformad vinge (40 grader) och stjärt. Vingen har en f. ö. ganska ovanlig planform med reducerad pilform på yttervingen. Spännvidden är 30 m, längden 43 m och den normala flygvikten 90,7 ton. Seamaster utnyttjar de hydrodynamiska lärdomarna från P5M Marlin. Toppfarten är beräknad så hög som 965 km/tim!

"Seven Seas" flyger nonstop Stockholm—New York

Douglas DC-7C "Seven Seas"

I dagarna har lämnats en rad intressanta uppgifter om det nya trafikflygplan Douglas DC-7C som för kort tid sedan gick i produktion hos Douglas-fabrikerna i Californien.

Denna nya större typ i DC-7-serien, i stånd att flyga nonstop från de flesta europeiska städer till Amerika, är en långdistansversion av DC-7, som sedan någon tid är i trafik i USA. Den nya typen har fått namnet *"Seven Seas"* för att understryka dess räckvidd. Den har tre meters större spännvidd, en meter längre kropp och 0,60 m högre fena än den tidigare DC-7.

"Seven Seas" har en flygsträcka av över 8.000 km eller längre än något tidigare existerande trafikflygplan. Detta innebär att restiden över exempelvis Atlanten i västlig riktning kan nedbringas med 3—5 timmar och i östlig riktning från en och en halv till tre timmar.

Genom att den nya typen har en ekonomisk marschfart på 560 km/t med full last, ger den flygbolagen möjligheter till snabbare långlinjeförbindelser än något kolvmotor- eller readrivet trafikflygplan i produktion nu eller som väntas komma i produktion under detta decennium, framhåller Douglas.

"Seven Seas" väntas komma i trafik sommaren 1956. Planet har en spännvidd av 38,7 m (3 meter mer än DC-7). Den större spännvidden har dels gjort det möjligt att montera in större bränsletankar som rymmer 29.752 liter mot 24.226 liter för DC-7B, dels att placera motorerna längre ut på vingen, varigenom en betydlig minskning av motorbullret i passagerarkabinen kunnat erhållas.

Planet utrustas med 4 st Wright kompoundmotorer av den nya typen DA-4 som ger en starteffekt av 13.000 hk och 400 hk stigeffekt mer än hittills använda motorer av detta slag.

Planets längd är 34,2 m och fenans höjd över marken är 9,3 m eller 60 cm högre än på DC-7.

"Seven Seas" är beräknat för en startvikt av 63,5 ton och en landningsvikt av 48,5 ton. I förstaklassversion tar planet 62 passagerare plus bagage, gods och post på distanser upp till 8.000 km.

Douglas "Seven Seas" blir således i stånd att flyga nonstop sådan linjer som exempelvis Köpenhamn—Edmonton 6.760 km; New York—Rom 6770 km; Frankfurt—New York 5.870 km; Lissabon—New York 5.410 km; Tokio—Seattle 7.735 km.

Pan American har redan såsom första bolag bestämt sig för 15 st "Seven Seas". De sex första av dessa beräknas bli levererade i juni 1956.

— Va inte ängsliga. Den här piloten är van vid nödlandningar . . .

Produktionen av Cessna 190/195 upphör

Cessna-fabriken har meddelat att produktionen av det enmotoriga fyra-femsitsiga reseflygplanet Cessna 190 och dess variant 195 skall upphöra inom kort efter färdigställandet av de fjorton plan som nu befinner sig under byggnad. Närmare 1.100 plan av dessa båda typer har hittills byggts.

Vi kunna erbjuda Eder en god och sakkunnig service å

KONTORSMATERIEL

av alla slag, såsom

KONTORSBÖCKER • PÄRMAR • HÄFTMASKINER • KLAMMER • SJÄLVKLISTRANDE ETIKETTER • PENNOR • TAPE • GUMMIBAND • För övrigt allt för kontoret

Knut A. Canderts & Co

Fridhemsgatan 29 — Box 12 054 — Stockholm K
Tel. 52 98 05, 52 68 55, 53 29 52

Flygande järnsängen

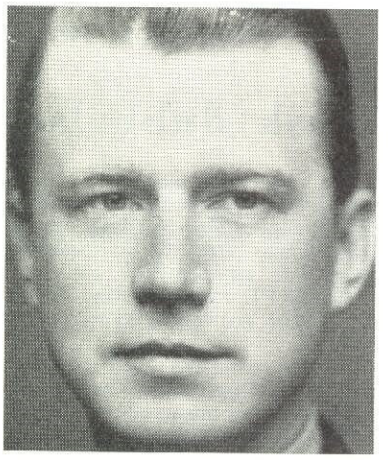
är det illustra namn som givits det "flygplan" för vertikal start som den 6 september avslöjades av försörjningsminister Duncan Sandys i tydlig avsikt att försöka åstadkomma något slags kompensation för de nyheter som skulle komma att saknas på Farnborough. Enligt Mr. Sandys går man i England, i motsats till vad fallet är i USA, in för en typ av flygplan som skall kunna starta i bibehållet horisontalläge (de amerikanska vertikalstartande flygplan som hittills offentliggjorts måste som känt ställas på stjärten vid såväl start som landning — red. anm.). Denna märkliga engelska aerodyn (den egentligen enda benämning som kan användas i sammanhanget) har utvecklats av Rolls-Royce-fabrikerna, vars f. d. chefsprovflygare R. T. Shepherd, som är 58 år gammal, frivilligt åtagit sig att provflyga skapelsen. Efter inledande flygprov varvid flygplanet var förankrat vid marken på ungefär samma sätt som är vanligt vid helikopterprov, har Mr. Shepherd utfört flera friflygningar, dock endast till omkring 10 meters höjd. Även andra förare har prövat planet, som egentligen endast består av ett stålskelett. Lyftkraften levereras av två Rolls-Royce Nene-motorer. Av allt att döma är konstruktionen inte att betrakta som något annat än ett intressant experiment vars praktiska värde ännu inte helt kan överblickas. Att åtskilligt återstår att göra innan denna "märkliga grej" (som Mr. Sandys kallade den) blir ett användbart flygplan tycks alla vara ense om. "Järnsängen" har när detta skrives varit i luften sammanlagt 10 minuter, så det torde ännu vara litet för tidigt att yttra sig om dess egenskaper. Det kan för övrigt tilläggas att "grejen" väger 3,5 ton!

LONDON LAUGHS (No. 5,994) *By LEE*

"Ar, that be one o' they Flying Bedsteads they be making to take Featherbed Farmers to market in."

Bilden är hämtad ur Evening News den 8 september och kan i någon mån betraktas som en — om än något respektlös — rekonstruktion av "den märkliga grejen"

Per A. Norlin lämnar SAS-rodren vid nyår



CHEFSKIFTE I SAS

Meddelandet om att Per A. Norlin lämnar diretkörsposten i SAS vid nyår kom för de flesta som en överraskning — och som en obehaglig sådan. Mellan raderna i hans meddelande till styrelsen "Det är med beklagande som jag måste konfirmera mitt meddelande till SAS styrelse, att jag på grund av rådande arbetsförhållanden ställt min plats som verkställande direktör till förfogande" kan utläsas något om den maktstrid — personlig och nationell — som en längre tid har rått inom det skandinaviska flygbolaget.

Ur den lakoniska formuleringen "på grund av rådande arbetsförhållanden" torde framgå att verkställande direktören inte fått den arbetsfrihet som en man i hans ställning måste ha för att kunna göra sin insats i ett företag av sådan storlek och av sådan internationell rörlighet som SAS.

Det har bland initierade varit känt att sämjan inom SAS-familjen inte varit den allra bästa, och av allt att döma har det — hur barnsligt det än låter i nordismens och interskandinavismens tidsålder — främst varit nationella hänsyn som orsakat irritationen. Man kan fråga sig vilka möjligheter storpolitikerna skall ha att ena stormakter när inte Danmark—Norge—Sverige kan dra jämnt inom ett bolag.

Det är varken nationell skryt eller några överord att säga att SAS är vad det är i dag — ett av världens mest framgångsrika flygbolag — tack vare Per A. Norlin. Detta beror inte bara på att han *kan flyg* (han har strängt taget inte sysslat med annat än kommersiellt flyg sedan han gick i kolt), att han har en skapande fantasi och har förmåga att se framtida verkningar av dagens beslut och arbete, utan kanske främst därför att han är en viljestark och skicklig diplomat.

Per A. Norlin tänker dessutom verkligen internationellt! Han tillhör den fåtaliga gruppen moderna affärsmän som förmår att betrakta geografiska, politiska och språkliga gränser som tämligen oväsentliga ting, och det är troligen tack vare denna norlinska internationalism och diplomati som brytningen inte skett långt tidigare.

Det är känt att Per A. Norlin i äkta SAS-anda tänkt och handlat *skandinaviskt* under sitt chefskap i SAS. Tack vare detta har han lyckats överbrygga de med all tydlighet ganska svåra nationalistiska klyftorna i företagets ledning. Nu anser han tydligen att detta inte går längre, och därför ställer han sin plats till förfogande, "för SAS bästa" som han uttrycker det.

Styrelsen har varit snabb i vändningarna och kunde samtidigt med att Norlins uppsägning blev officiell meddela namnet på efterträdaren.

Inom flyget är den kommande SAS-chefen okänd. Hans namn är Henning Throne-Holst, och han anses vara en man "som lyckas med allt vad han tar i". Det är bra. Det behövs med största sannolikhet en sådan man i SAS ledning, inte minst sedan Per A. Norlin lämnar direktörsstolen — och fältet fritt för de krafter som sätter nationella stämplar inte bara på ord och gärningar utan i lika hög grad på mera substantiella ting. Krafter som kan äventyra hela den trots allt beundransvärda skapelse som SAS utgör.

Den nye SAS-chefen, Henning Throne-Holst, är född i Norge men är svensk medborgare sedan lång tid tillbaka. Om detta förhållande haft någon utslagsgivande betydelse vid tillsättandet har inte kunnat utrönas.

Hur som helst så bör det skandinaviska trafikflyget ta av sig hatten för Per A. Norlin, dess verkliga skapare, när han lämnar rodren. Och samtidigt se till att "arbetsförhållandena" för den nye chefen bli dräglig-gare än för den avgående. Goda "flygdirektörer" växer inte på trän . . .

Yngve Norrvi

Finsk dubbelseger i Nordiska Motorflygtävlingen

Den officiella motorflygsäsongen fick en lyckad avslutning i Jönköping 28—29 augusti med Nordiska Motorflygtävlingar efter de nyreviderade regler som representanter för aeroklubbarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige gemensamt gjorde upp i våras.

Det var tredje året i rad som Nordiska Motorflygtävlingen kunnat genomföras i dess nuvarande gestaltning som en kombinerad individuell tävling och lagtävling. 1952 års tävling hölls i Norge, där Sverige vann både individuellt genom Sven O. Holmström och i lag genom Sven O. Holmström och Bengt Lönnqvist. Följande år hölls tävlingen i Danmark. Sverige vann även den gången, individuellt genom Lars Grönlund och i lag genom Lars Grönlund och Bo Tuvesson.

I 1954 års tävling blev det emellertid Finlands tur att vinna, individuellt genom Mikko Puupponen och i lag genom Juhani Heinonen och Mikko Puupponen.

Deltagarna:

Danmark: Arne Christiansen, Auster IV, Leo Mac van Hauen, KZ III, Brian Jörgensen, KZ III.

Finland: Juhani Heinonen, Praga Baby, Mikko Puupponen, Auster IV, Pentti Sosimäki, Piper Cub.

Norge: Håkon Dahler, Piper Cub, Odd Grundseth, Piper Cub, Lauritz Olsen, Piper Cub.

Sverige: Lars Grönlund, Piper Cub, Sven O. Holmström, Piper Cub, Arne Rosén, Piper Cub.

De sju Cubarna samt KZ och Auster, två exemplar av vardera, var alltför välkända för att tilldra sig något speciellt intresse. Heinonens Praga Baby blev däremot föremål för ingående studium och fotograferades flitigt, gärna med nygifta familjen Heinonen i kabinen. Det var tävlingspremiär för Praga Baby i Sverige även om en och annan tidigare haft tillfälle att bekanta sig med det intressanta flygplanet vars aerodynamiska egenskaper väl kompenserar den låga motoreffekten. Man torde komma sanningen ganska nära om man betecknar Praga Baby som ett motoriserat segelflygplan.

Individuelle segraren Mikko Puupponen lägger upp sin färdplan

Ordföranden i KSAK:s motorflygkommitté major Nils Lundgren var tävlingsledare. KSAK:s generalsekreterare generalmajor Nils Söderberg var värd och chef för tävlingsjuryn, vars övriga representanter utgjordes av Baron Mogens Wedell-Wedellsborg (Danmark), kapten Erik Kerke (Finland) och Kapten Asbjörn Foss (Norge).

Tävlingen omfattade ett navigeringsprov med tidtabellflygning på en ca 230 km lång triangelbana Jönköping — Bredaryd — Borås — Jönköping, kombinerad med spaningsprov med fotomål och dukmål, samt en serie landningsprov och rapportkastning. Det var från början meningen att triangelflygningen, avslutad med en fingerad nödlandning, skulle genomföras på lördagen med specialproven på söndagen inför den publik som kunde väntas söka sig ut till flygplatsen.

Lördagsvädret tillät emellertid ingen sträckflygning och i stället blev det specialproven man fick ägna sig åt på lördagen. Det programmet genomfördes helt över flygfältet, där det var tillräckligt högt till tak. Efter specialprov med rapportkastning och navigeringsprov samt motorlandning och stillandning ledde Norge lagtävlingen med 21 prickar. Finland och Sverige delade andra plats med 27 prickar vardera och på fjärde plats kom Danmark med 84 prickar.

KALLELSE

till årsmöte den 20-21 november

Befullmäktigade ombud för KSAK:s anslutna organisationer och för dess direktanslutna medlemmar kallas till årsmöte i Stockholm, lördagen den 20 och söndagen den 21 november 1954.

PROGRAM

Lördagen den 20 november

Kl 15.00 Årsmötet öppnas
Orientering i aktuella frågor
Ajournering av mötet till söndagen den 21 november kl 14.00
Diskussion av aktuella frågor

Kl 19.00 Gemensam enkel subskriberad middag med utdelning av utmärkelsetecken och erövrade priser
Ev fortsatt diskussion

Lokal:

Sv. Teknologföreningen

Brunkebergstorg 20

Söndagen den 21 november

Kl 14.00 Årsmötet fortsättes

Vidare meddelanden genom skriftlig kallelse.

VALKOMMITTÉN

sammanträder den 21 november på KSAK kl 09.15.

STYRELSEN

sammanträder den 21 november på KSAK kl 10.30 och på Teknologföreningen omedelbart efter årsmötet.

Individuellt ledde Mikko Puupponen, Finland, med 7 prickar, följd av norrmännen Odd Grundseth med 9 och Håkon Dahler med 12 prickar. Svenskarna Lars Grönlund, Sven O. Holmström och Arne Rosén låg på 4:e, 5:e och 6:e plats med 13, 14 och 16 prickar.

Det stod emellertid klart att söndagens triangelflygning skulle komma att medföra en väsentlig del av den totala prickbelastningen och man var beredd på betydande omplaceringar.

Söndagen bjöd på hård byig vind och flera av deltagarna hade känning av luftsjuka. En av norrmännen, Lauritz Olsen, blev t. o. m. tvungen att bryta tävlingen. Det var stort manfall i målspaningen. Man hade full sysselsättning att manövrera flygplanen i den byiga vinden och hade inga möjligheter att finna de 6 fotomål och 3 dukmål som skulle prickas in längs färdlinjen. Även nödlandningen bjöd på överraskningar. Särskilt mot slutet av tävlingen var det nästan omöjligt att "komma ner" för en del förare medan andra fick fallvindar på finalen som tryckte ner flygplanen innan de passerat det markerade diket och gav piloterna maximal prickbelastning.

I triangelflygningen ingick mellanlandning i Borås med 1 tim uppehåll för tankning och skaffning. Inge Böös blev mäkta populär för den utomordentliga service han arrangerat för de tävlande. Varje pilot som mellanlandade togs om hand av Böös' maka som såg till att han fick doppa sig mätt på ett konditori medan medlemmar ur Borås Flygklubb pysslade om hans flygplan som stod startklart när han återvände för att flyga tredje sträckan mot Jönköping.

Vädret inbjöd som sagt inte till någon större publiktillströmning, men tävlingen var inte heller upplagd som publikevenemang. Bland mera "långväga" gäster märktes direktörerna Gösta Fraenckel och Nils Olofsson från Göteborg, båda med egna flygplan och dit får vi kanske också räkna ordföranden i Jönköpings flygklubb direktör Olle Berg vilken för dagen hade sin verksamhet förlagd till Gränna, där SFM höll distriktsstämma.

När man framemot skymningen var klar att förrätta prisutdelningen fick finske jurymedlemmen Erik Kerke hämta både Nordiska Flygarpokalen för Puupponens individuella seger och SAS vandringspris för lagets framgångar. Han meddelade, att Finland hoppades få stå för 1955 års Nordiska Motorflygtävling vilken i sådant fall skulle förläggas till segelflygskolan Jämijärvi.

Resten av finska laget hade redan vänt tillbaka, lagledaren Clas Hagelstam med en ny SAAB Safir som inköpts av en sportflygklubb i Helsingfors för medel, vilka ställts till förfogande av det finska skolministeriet.

RESULTATEN

Individuell tävlan	Nav prov	Spec prov	Landn prov	Summa prickar
1 M. Puupponen, F	15,0	22,8	9,8	47,6
2 L. M. van Hauen, D	30,0	28,0	17,5	75,5
3 A. Rosén, S	52,5	14,0	9,8	76,3
4 L. Grönlund, S	60,0	7,2	39,9	107,1
5 J. Heinonen, F	45,0	19,6	44,1	108,7
6 P. Sosimäki, F	75,0	25,6	44,1	144,7
7 A. Christiansen, D	97,5	22,4	39,9	159,8
8 B. Jörgensen, D	112,5	12,8	37,8	163,1
9 H. Dahler, N	150,0	13,6	20,3	183,9
10 O. Grundseth, N	225,0	19,2	35,0	279,2
11 S. O. Holmström, S	390,0	18,8	37,1	445,9
12 L. Olsen, N		(utgått)		

Nationstävling	Summa prickar
1 Finland (Puupponen, Heinonen)	156,3
2 Sverige (Rosén, Grönlund)	183,4
3 Danmark (van Hauen, Christiansen)	235,3
4 Norge (Dahler, Grundseth)	463,1

Flyglotteriet klart

Prissummorna har fördelats bland klubbarna

Anslutna flygklubbar

	lotter	premie
Ö. Sörmlands Fk, Södertälje	1.710	1.200: —
Nyköpings Fk	1.534	800: —
Västerås Fk	1.500	600: —
Västerbergslagens Fk, Ludvika	1.148	400: —
Skövde Fk	1.110	300: —
Karlskoga Fk	1.000	200: —
	Summa	3.500: —

Registrerade modellflygklubbar

	lotter	premie
N. Ångermanlands FK mf.-sek.	1.230	500: —
Sundsvalls Fs mfsektionen	1.130	300: —
Enköpings Fk	1.020	200: —
Mfk Örnen, Finspång	560	100: —
Helsingborgs Mfk	420	100: —
Mfk Svalan, Roslagsbro	390	100: —
Mfk Falken Hallsberg	350	50: —
Solna Modellsportklubb	320	50: —
Bollnäs Mfk	300	33: 34
Kiruna Mfk	300	33: 33
Mfk Flygkompaniet, Svenljunga	300	33: 33
	Summa	1.500: —

AKTUELLT

Det stundar till årsmöte i KSAK. Direkt kallelse utgår i vanlig ordning till samtliga anslutna klubbar. Dessutom presenteras kallelsen i annonser i detta nummer av Looping.

De anslutna flygklubbarna erinras om att medlemsavgiften till KSAK skall erläggas före oktober månads utgång.

Formaliteterna som utlandsflygande motorflygare har att iakttaga håller på att förenklas. Det är visserligen inte fråga om några mera betydande ändringar, men följande 13 länder fordrar inte längre att kontrollkupongen i carneten översändes till tullmyndigheten i det land från vilken avfärd skett: Belgien, Danmark, Frankrike, Grekland, Holland, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Syd-Afrikanska Unionen och Tjeckoslovakiet.

Av mera intern betydelse är Luftfartsstyrelsens beslut att motorflygare, som under de senaste fyra åren uppnått 50 timmars flygtid på vissa villkor kan få tillstånd att utföra målgång i den klubb där han är medlem. Tidigare har som regel fordrats att vederbörande pilot skulle inneha minst B-certifikat. Klubbarna hälsar lindringsbeslutet, som gäller till 1.8.55, med stor tillfredsställelse.

Motor- och segelflygare har länge haft förmånen att vid resor till och från kurser m. m. få tillämpa skyttetaxan, vilket innebär en nedsättning med 40 % av ordinarie biljettpriser. KSAK har vid upprepade tillfällen sökt utverka samma förmåner för modellflygarna. Kungl. Maj:t har emellertid lämnat framställningen utan åtgärd.

ADRESSÄNDRING

Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Postfack 85, Borlänge.

KSAK:s DIREKTANSLUTNA MEDLEMMAR

kallas till sammanträde onsdagen den 27 oktober kl 16.00 för att bl a utse ombud till KSAK:s årsmöte.

Lokal: KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm

Efter sammanträdet cocktails

Förhandsmeddelande om deltagande är önskvärt, gärna per telefon 23 23 65.

DOUGLAS A4D SKYHAWK

Douglas A4D "Skyhawk" är beteckningen på ett nytt amerikanskt rea-attackplan, som nu offentliggjorts.

Planet, som även går under benämningen "Mighty Midget", är så litet att det inte ens behövt konstrueras med hoppfällbara vingar för hangarfartygsbasering.

A4D är avsett att operera från hangarfartyg av alla storlekar och från även mycket små flygfält. Trots sin ringa storlek uppges planet "flyga fortare över längre distans än något annat plan i samma klass och har en stridsradie större än något propellerdrivet attackplan".

Planet är utrustat med en Wright J-65 Sapphire reamotor med drygt 3.200 kp statisk dragkraft. Stridsutrustningen blir atombomber, raketer, kanoner eller missiler.

Edward H. Heinemann, som är chefsingenjör vid Douglas Aircraft's fabriker i El Segundo, påpekar att A4D är 20 % snabbare och har en flygsträcka som är 30 % längre än man först trodde skulle vara möjligt att uppnå med ett plan av så litet format.

Han omtalar vidare att det första planet var färdigt för flygning endast 18 månader efter konstruktionsarbetets påbörjande, ett enastående rekord inom modern stridsplanstillverkning.

Britannia

Fördelar av Turboprop

Genom användande av turbopropmotorer blir det möjligt att föra en stor nyttolast över långa avstånd, till följd av att den höga framdrivningsverkan i turbopropelleranordningen medger en låg specifik bränsleförbrukning. Trots detta är block-hastigheten hög, och på grund av den stora aktionsradien minskas tidsförlusten för bränslepåfyllningar under färderna. Därför nedbringas den totala tiden på långa sträckor. Propellrarna ger den största dragkraft för start och stigning samt möjliggör att planet kan bringas att stoppa efter landning, utan användande av hjulbromsar, om så är nödvändigt. Fördelarna av installering av turbopropkraft ifråga om operations-ekonomi, smidighet och säkerhet kan inte nog framhållas.

THE Bristol AEROPLANE COMPANY LIMITED ENGLAND

A. Reichel, Synålsvägen 14, Riksby, Stockholm, Sweden

FLYGKOMPASS

Silva, typ K 101, köpes

OSTERMANS AERO AB

Stockholm 40 — Tel. 28 45 28

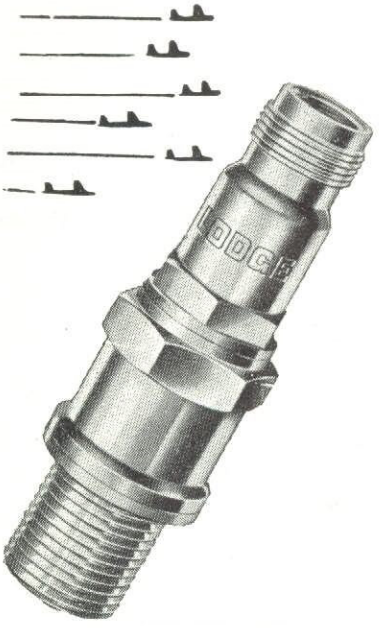
Flygplan

och flygmateriel av olika slag säljes

FIGGE BERGMAN

Kärralundsgatan 63 a

GÖTEBORG Tel. 25 61 10



LODGE

i luften

AB AERO-BEHÖR

Kungsgatan 27 · Stockholm

Brevlådan

Fråga: 1) Vad betyder beteckningen "U" på flygplan jag sett? 2) Vad är värmevallen och vid vilken hastighet ligger den?

Frågvis 13 år

Svar: 1) Bokstaven U betyder att flygplanet befinner sig under utprovning, i detta fall vid SAAB. 2) Värmevallen är inte lika exakt bestämbar som ljudvallen. Begreppet har skapats för att beteckna den höga friktionsvärme från den omgivande luften som flygplanet utsätts för vid hastigheter långt över ljudets och som innebär att temperaturen ökas så mycket att det material som nu användes för flygplan förlorar sin hållfasthet. Vid hastigheter 2—3 ggr ljudhastigheten väntas helt nya metaller bli absolut nödvändiga.

Fråga: 1) Vad kostar a) en de Havilland Comet I, b) en Douglas DC-6B? 2) Vilket är världens snabbaste bemannade flygplan? 3) Har det amerikanska flygbolaget "The Flying Tiger Line" uppkallats efter de berömda "flygande tigrarna" i Kina?

Flygintresserad

Svar: a) ca 10 milj. kr b) ca 7 milj. kr. exkl. reservdelar. 2) Bell X-1A, det amerikanska raketdrivna experimentplanet, som ganska nyligen nådde 2.655 km/tim. 3) Nej.

Fråga: vore tacksam för alla tillgängliga datauppplysningar för a) North American YF-93, b) Douglas A2D Skyrock samt c) Grumman F9F-6 Cougar?

Svar: a) För YF-93, som ej seriebyggdes har inga datauppgifter utlämnats. Det enda som är känt är att planet är utrustat med en Pratt & Whitney J-48 Turbo Wasp reamotor med 2.850 kp dragkraft istället för den Allison J-47 som används i övriga samtida Sabre-versioner. b) A2D (en 5.000 hk Allison T-40 propellerturbin) har 15,25 m spännvidd, ca 800 km/tim toppfart och en bomblast överstigande 2,7 ton. Beväpningen är fyra 20 mm akan. Typen seriebyggdes ej. c) Se Looping nr 7.

Idlewild . . . *Forts. fr. sid. 39*

de verksamhet i gång arbetar på Idlewild 8.300 personer som tillsammans lyfter en årslön på 43 miljoner dollar.

Trafiken från New Yorks centrum till flygplatserna och mellan dessa fordrar också sin särskilda uppmärksamhet. Möjligheterna att sätta in helikoptrar som ett komplement till landsvägstrafiken har länge studerats och numera driver ett särskilt bolag New York Airways reguljär helikoptertrafik mellan världsstadens flygplatser. Den helikoptertyp som f. n. användes är Sikorsky S-55.

En utredning om helikopterflyget som föranstaltats av Port of New York Authority, ledde fram till ett resultat som säger att man omkring 1960 kan räkna med att cirka 25 procent av de passagerare som normalt använder sig av taxibilar och 10 procent av de som nu reser med bussar eller tåg från flygplatserna, skall övergå till "aerocabs".

Är nu alla dessa resurser, allt detta förutseende och beslutsamma handlande tillräckligt för att kunna följa takten av flygningens egen utveckling? Man tycker att alla dessa många siffror och pengar skulle kunna svara ja på den frågan. De sista årens svindlande snabba utveckling har emellertid krävt mången revision i världsflygplatsernas väl genomtänkta projekt. Hur står nu t. ex. en flygplats som Idlewild, med dess alltmer tilltagande trafikintensitet, beredd att rusta sig för en allmän trafik med reaflygplan? Den frågan ville man helt enkelt inte svara på. Det enda svar jag fick var:

Vi som är ansvariga för trafikens organisation har länge och mycket samvetsgrant penetrerat det problemet. Men sanningen att säga så önskar vi av hela vårt hjärta att det skall dröja länge än innan de readrivna trafikplanen blir våra dagliga gäster.

AIRTACO AKTIEBOLAG

Bromma Flygplats - Stockholm 40

TELEFON VÄXEL: 28 92 40 - TELEGRAM: AIRTACO

Daglig flygförbindelse från

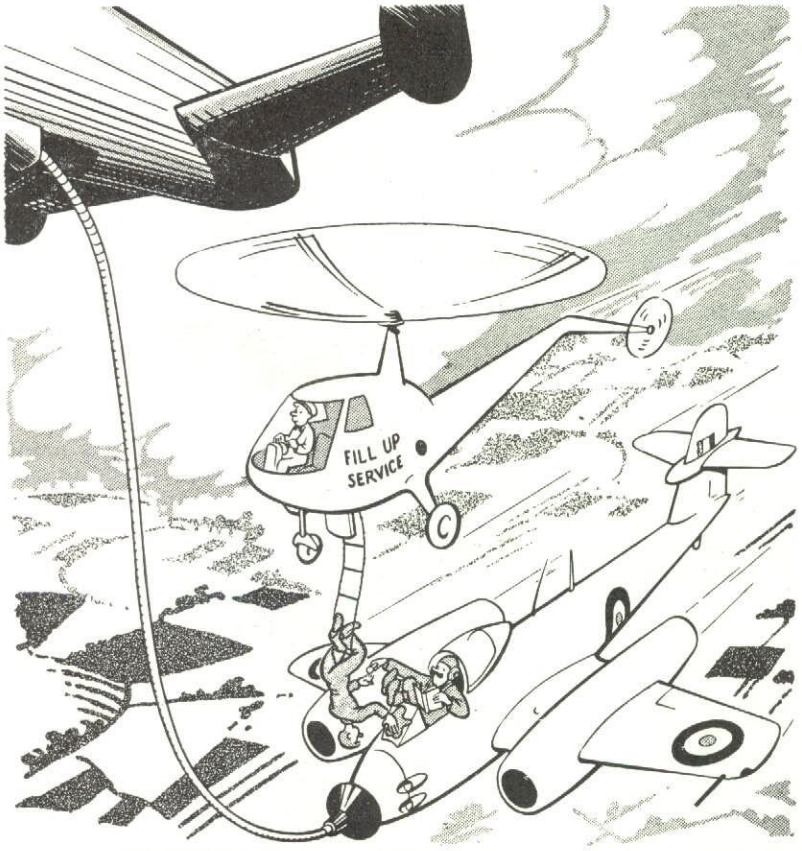
SUNDSVALL - KARLSTAD - TROLLHÄTTAN - GÖTEBORG
KRONOBERGSHED - MALMÖ

Frakt- och charterflygningar inom och utom landet

Gruppresor

Snabba, moderna tvåmotoriga flygplan för 6—15 passagerare

Kontakta oss för närmare informationer



LOOPINGS RADANNONSER

Annonspriset under denna rubrik är netto kr. 2: — per rad (ca 33 typer). Förskottslikvid kontant, i frimärken eller på postgiro 45 35 30.

Manuskriptet skall vara tydligt, helst maskinskrivet eller textat. Looping ansvarar ej för fel som uppkommer genom otydliga eller starkt förkortade manuskript.

SÄLJES

Webra 2,46 m. prop. 35: —. B. Hansson, Kvarnsjö.

En Comet II körd 1 tim. 35: —. K. Morin, Bokvägen 4, Kristianstad.

Miles Special, 5 cc diesel. Pris 125: —, Vattenkyld 145: —. B. Beckman & Co AB, Jakobsg. 24, Sthlm. 21 12 34.

DC-350 ej ink. 35: —. Div. m. verktyg. Uppl. m. porto. Harry Ranner, Vittangi.

KÖPES

Kasserad propeller. B. Hedbom, Hjälmarsv. 15, Johanneshov.

TEAMMODELLEN
EXCELLENT

är utförd enl. de nya internationella reglerna för teamracing. Ritning i full skala kan erhållas från Looping mot insättande av kr 2: 75 på postgiro 45 35 30. Ange på talongen vad beloppet avser. Översiktsritning och arbetsbeskrivning i Loopings februarinummer 1954

TILL SALU

Flygplan typ KZ 3 välvårdat och i mycket gott skick. Gångtid efter grundöversyn 50 tim. Svar till Jönköpings Flygklubb, Jönköping. Tel. 15 590.

Örebro-VM . . .

Forts. fr. sid. 18

där flög i förhållande till segraren vad femte man gjorde i år vid VM i England. Tjugonde man 1950 är statistiskt sett något bätre än sjunde man 1954.

— Man måste tycka synd om engelsmännen som arrangörer, slutar Tage Löf. De hade en förbaskad otur. Frågan är om det hade blivit bättre tävlingar här i Sverige under samma tidsperiod. Man torde emellertid lugnt kunna konstatera att bland de främsta i prislistan finner man just de personer, som man hade anledning förmoda skulle återfinnas där. Både med tanke på materiel och personlig kunnighet. Pierre är säkerligen den lämpligaste världsmästaren i segelflygning som nu går att uppbringa.

Till detta vill vi bara foga den tidigare framförda synpunkten att tävlingarna med största sannolikhet *blivit* bättre om de arrangerats på vilken annan plats som helst än Camphill. Man bör ju inte medvetet förlägga en VM-tävling i segelflyg till en plats som statistiskt sett kan visa upp det verkliga minimet av hyggliga segelflygdagar. Sen hjälper det inte ett dugg hur tjusig platsen är i övrigt. Tage Löf är helt enkelt för snäll i det här fallet. Han var en av dem som vädret gjorde största orättvisan.

Yen

FLYGARE!

Vill Du ha motorflyget

Nyttigare . . . . . ? Säkrare . . . . . ?

Billigare . . . . . ? Roligare . . . . . ?

. . . slut upp i "Motorflygarna"

Upplysningar och anmälningar: "MOTORFLYGARNA", Box 32, Johanneshov, eller pr telefon 51 69 69, fredagar kl 18 30—20.30.

Elementär helikoptermekanik

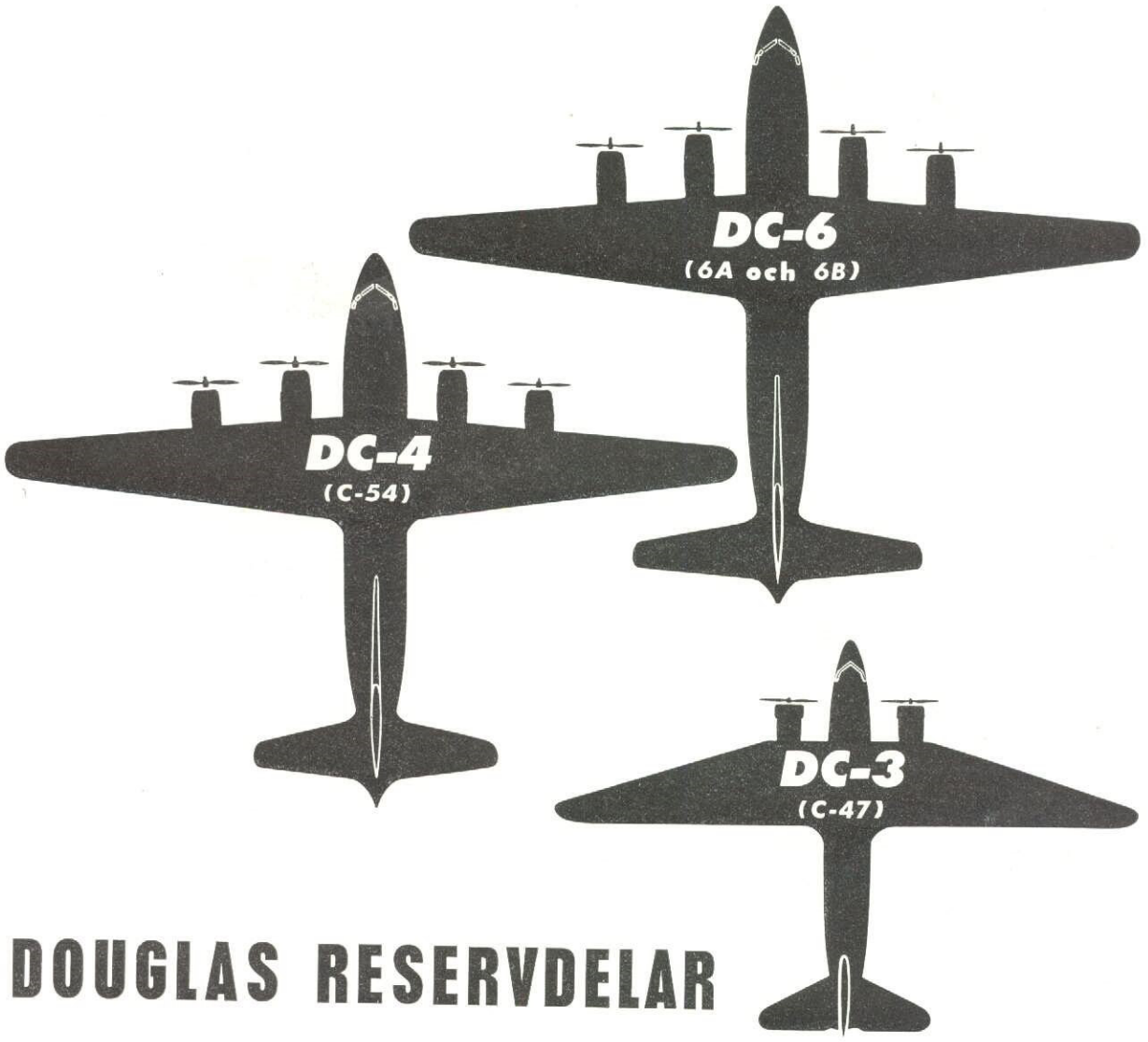
Ostermans Aero har färdigställt en handbok i elementär helikoptermekanik, avsedd för bolagets personal. Genom en överenskommelse har Looping lyckats förvärva en mindre upplaga av denna handbok, som är ensamstående i sitt slag.

Ordinarie priset är 10 kr per exemplar, men Looping kan härmed erbjuda sina läsare boken — så långt upplagan räcker — till det enastående billiga priset av 3:50 per ex.

Rekvisition sker genom att insätta beloppet på postgiro 45 35 30. Adressera Yngve Norrvis Förlag AB, Stockholm 3. Skriv "Elementär helikoptermekanik" på talongen samt ange tydligt namn och adress. Boken kommer då portofritt.

OBSERVERA. Boken sändes icke pr postförskott och kan heller icke köpas i bokhandeln

AB Godvil, Stockholm 1954



DOUGLAS RESERVDELAR

kan levereras omedelbart över hela världen

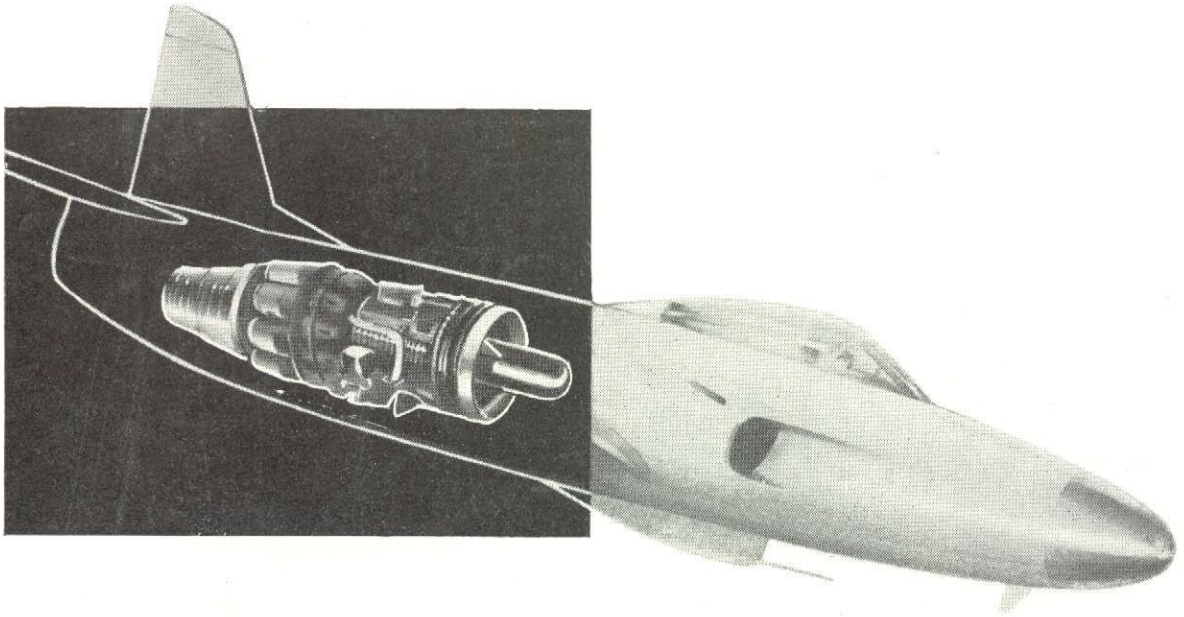
Douglas tillverkar fortfarande samtliga reservdelar till DC-3 och DC-4 såväl som för DC-6. Alla beställningar behandlas omgående, och leveranser utföres snabbt till lands, till sjöss eller per flyg, allt efter beställarens önskemål. Milliontals delar till ovannämnda flygplan finns i lager. Douglas illustrerade reservdels- och priskataloger är Er till god hjälp När Ni beställer de delar Ni behöver.

Lita på

DOUGLAS

ORIGINAL RESERVDELAR

Douglas Parts Sales Division, Douglas Aircraft Company, Inc.
Cable Douglasair, Santa Monica, California, U.S.A.



AVON

— en av världens
främsta
flygmotorer

Dragkraft 3.400 kp. Denna motortyp användes bland annat i Hawker Hunter, Supermarine Swift, Commonwealth CA-26 Sabre, De Havilland Comet 2 och 3, M.D. Mystère IV och det svenska attackflygplanet Lansen. Lansen och andra AVON-drivna flygplan har ett flertal gånger passerat ljudvallen.

AVON TILLVERKAS I SVERIGE AV **Flygmotor** TROLLHÄTTAN