

LOOPING



Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

ELDFÅGEL

12
Dec. 1954

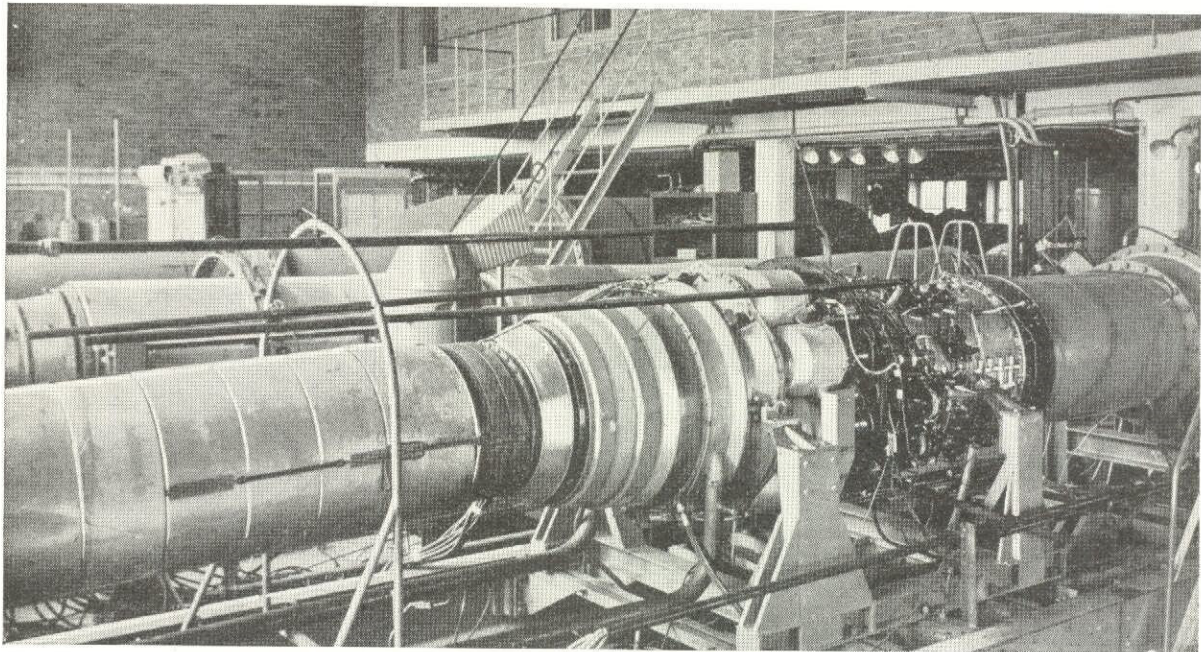
Pris 90 öre

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

I Flygmotors moderna laboratorier bedrivs omfattande utvecklingsarbeten i syfte att förbättra reaktionsmotorernas prestanda och driftsäkerhet och en intensiv forskningsverksamhet med inriktning bl.a. på rammotorer.

Anläggningen medger prov i full skala med kompletta motorer eller delar av motorer t.ex. brännkammare, turbiner, kompressorer och hjälppapparater.

REA-aktivitet



Förutom en maskinverkstad för tillverkning av experimentdetaljer rymmer anläggningen:

Kompressorprovrigg med en effekt av 16.000 hk vid 10.000 v/m.

Brännkammerprovrigg och

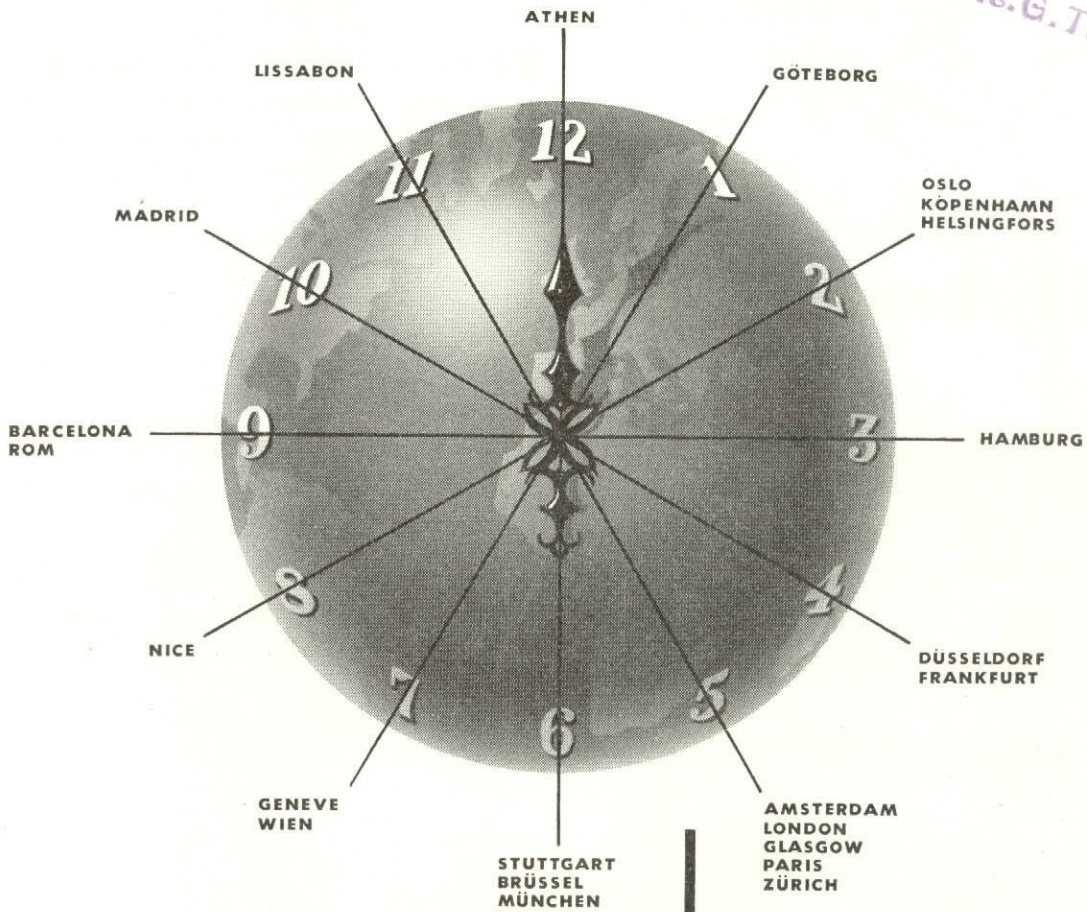
Ramtrycksprovrigg, där luftkvantiteter upp till 175 kg luft per sekund kan tas ut.

Turbinprovrigg med en utbromsad effekt av 24.000 hk vid 8.000 v/m.

Vindtunnlar: en vindtunnel för hastigheter under ljudets med en cylindrisk mätsträcka, vars diameter är 800 mm och en vindtunnel med en rektangulär mätsträcka med måttet 500×500 mm. Denna vindtunnel är utrustad med utbytbara stålmunstycken för mach-tal mellan 0 och 3,6. I anslutning därtill finns det också 4 mindre vindtunnlar.

Ramtrycksprovrigg, brännkammerprovrigg och vindtunnel.





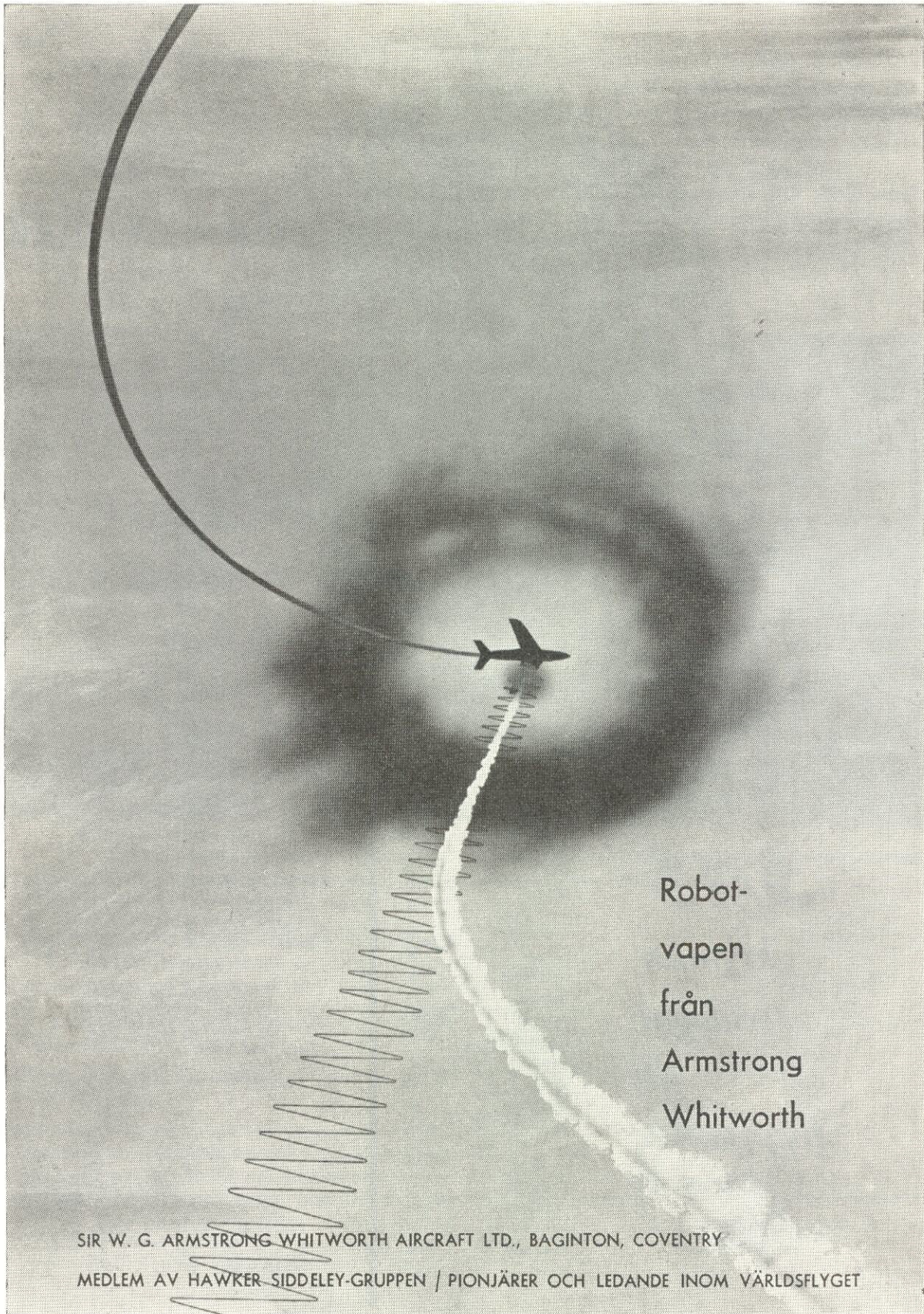
Se hur
SAS
 krymper
 resdagar
 till
 flygtimmar



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 "
CALCUITA	33 "
RIO DE JANEIRO	35 "
JOHANNESBURG	35 "
BANGKOK	38 "
RANGOON	38 "
MONTEVIDEO	41 "
BUENOS AIRES	43 "
SANTIAGO	49 "
TOKYO	50 "

De enorma tidvinstererna med SAS-resor löser för affärsmanen det gamla problemet att vara på två ställen samtidigt – och för semesterfararen den gamla drömmen att kunna se två vackra plaser 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.





Robot-
vapen
från
Armstrong
Whitworth

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD., BAGINTON, COVENTRY
MEDLEM AV HAWKER SIDDELEY-GRUPPEN / PIONJÄRER OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGET

Här är JULKLAPPS-böckerna från KUNGS bokhandeln

Nu på svenska!

LJUDVALLEN

N. Duke — E. Lanbery

En bok om överljudsflygning skriven av den kände engelske testpiloten N. Duke. 17 helsidesillustrationer och en mängd illustrationer i text, gör att denna bok är oerhört värdefull, och är den första i sitt slag på svenska, då det gäller att klargöra alla de problem som uppstår vid de höga flyghastigheterna. En bok för varje flygintresserad. 152 sid.

Hft. 7: 50. Inb. 11: 50



THE WORLD'S FIGHTING PLANES

Green-Pollinger

Den mest omfattande boken om de hundratals typer bomb-, jakt-, transport- och skolplan, som är i tjänst hos världens olika flygvapen. Ca 500 fotografier och detaljerade silhuettillustrationer. Ovärderligt uppslagsverk i fickformat. 242 sid. Inb. 11: 25, (nr 1).

THE AIRCRAFT OF THE WORLD

Green-Pollinger

Stor innehållsrik volym med kompletta data för all världens flygplanstyper, även äldre. Det bästa uppslagsverket med mönstergilla illustrationer. Inb. 21: 25, (nr 2).

AIRCRAFT FOR ALL

S. E. Veale

En bok om flygplanets segertåg från dess tidigaste dagar och fram till vår tids överljudsflygplan. 100 fotografier och diagram. Inb. 11: 25, (nr 3).

Neville Duke's BOOK OF FLYING

En bok för varje flygintresserad skriven av den kände engelske test-piloten som låter sina läsare följa med på några av sina många spännande flygäventyr. 100 illustrationer i texten. Inb. 8: 55, (nr 4).



MILITARY AIRCRAFT OF THE WORLD. 1954.

Den välkända flygtidningen "Flight's" har i år utgivit ett specialnummer om all världens militärflygplan. Ca 100 ill. och med utförliga data om varje maskin. Hft. 2: 50, (nr 5).

50 ÅR MED FLYGET

En liten trevlig guide om flygplanets utveckling. Över 100 illustrationer. Inb. 3:—, (nr 6).

FLIGHT HANDBOOK

I sin 5:e upplaga, som nu föreligger har denna utmärkta bok blivit den verkliga handboken för varje flygenusiast. Över 200 fotografier och diagram. Inb. 11: 25, (nr 7).

HANDBOK FÖR FLYGARE

Martin Bunke

Standardverk av bestående värde. Ur innehållet: Flygplanslära, motorlära, hållfasthets- och materiallära, instrumentlära, flygmeteorologi, luftnavigation. Hft. 16:—, (nr 8).

HUR MAN BLIR FLYGARE

82 sid. ill. Hft. 4: 75, (nr 9).

TEKNIKEN I DAG 1955

Färgbilder och helsidesillustrationer bidrar till att TEKNIKEN I DAG 1955 är den idealiska årsboken för

såväl den drivne experten som den hobbyintresserade lekmannen. Ur innehållet: Reportage om "Den svenska atomreaktorn". Röntgenteckning av "Flygande Tunnan", senaste version.

Inb. med omslag i färg 4: 85, (nr 10).



NÄR VAR HUR 1955

Den ständigt aktuella uppslagsboken. Pålitlig — rolig — rikt illustrerad. Nytt innehåll alltigenom. 2 färgsidor med nationalitetsbeteckningar på militärflygplan plus nio andra färgsidor om olika områden. Ur innehållet: Sverige och världen i bildstatistik... En vecka med kungen... Rymdfärder... Nya bilar och motorcyklar... Atomubåten... Musik... Teater... Film... De snabbaste flygplanen... Kart. 8: 75, (nr 11), Klotb. 10: 75, (nr 12).

Prenumeration mottages på olika slag av tidskrifter. Begär offert!

Sänd kupongen till

KUNGS bokhandeln

Kungsgatan 26 - Tel. 23 28 15 - Stockholm

Sänd mig mot
postförskott

.. ex. LJUDVALLEN Hft./Inb. Namn
.. ex. nr ex. nr Adress
.. ex. nr ex. nr Postadress



SHELL AVIATION SERVICE

står till tjänst världen runt med den modernaste och bästa utrustning som står att få, skött av erfaren och pliktmedveten personal. »Hydrant fuelling system» installeras för närvarande på alla flygfält världen över, och erbjuder många ekonomiska och tekniska fördelar för flygbolagen. Över 100 anläggningar beräknas bli färdiga detta år.

Sveriges första »Hydrant fuelling system» har nyligen färdigställts av Shell i Norrköping på

Kungsängens flygplats där vår bild är tagen och en andra anläggning är redan under byggnad i Linköping. För 1955 planeras ytterligare två anläggningar.



SVENSKA SHELL AB

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 sker på posten på grön
tredelad prenumerationsblankett

12

ÅRG. 4
DECEMBER

1954

Svenskt sportflyg måste lära sig prata

Kungl. Svenska Aeroklubben har nyligen haft sitt årsmöte, vilket refereras på annan plats i denna tidning. Det var delvis nya signaler som gavs vid detta årsmöte, där man för första gången på mycket länge hade tagit två dagar på sig för att hinna med — inte bara att klubbästa mer eller mindre på förhand klara beslut utan också att diskutera litet allmännare frågor och kanske frågor av större räckvidd.

Generalsekretären hade gjort ett mycket omfattande förarbete till denna det svenska sportflygets årliga stora sammankomst. Han hade gjort bl. a. en stor utredning om segelflyget och en om motorflyget och hade sammanfört en rad spörsmål i en PM som lades till grund för en stort upplagd diskussion. Och man hoppades nu på en verklig remissdebatt.

De förberedelser som generalsekretären denna gång vidtagit för att få ett ordentligt meningsutbyte till stånd mellan representanterna för sportflygets lokalorganisationer, den praktiska verksamhetens män, var så pass omfattande att något tvivel inte kunde råda om att man här verkligen ville någonting, och något utöver det vanliga.

Trots detta var bara hälften av landets flygklubbar representerade vid årsmötet, ett faktum som tyder på att intresset för centralorganisationen inte är särskilt starkt.

Nu blev det visserligen en diskussion, en av de bättre på länge, men ändock inte den stora diskussion man väntat och hoppats på. De nya aspekter, de nya impulser och den stimu-

lans som säkerligen åtminstone generalsekretären väntat sig kom aldrig.

Detta berodde säkerligen inte på bristande vilja hos klubbrepresentanterna. Troligen inte heller på bristande förmåga. Frågan är om det inte helt enkelt berodde på bristande vana!

Riksorganisationer av KSAK:s karaktär har en viss tendens att fastna i former. Det är svårt för att inte säga omöjligt att sätta fingret på de verkligt ömma punkterna i det fallet. Alla är medvetna om att de finns men inte direkt var. Genom att sportflyget under en lång följd av år haft besvärligheter att dragas med, mest

roliga, de är inte heller nyttiga och om de dessutom uppträder kontinuerligt och i stort antal verkar de direkt hämmande på dem som kommer med nya i leken. De nya — som kanske har de friskaste synpunkterna — måste stimuleras till att rycka in i ordväxlingen, till att göra sin stämma hörd.

Det gjordes goda försök vid detta årsmöte att åstadkomma detta. Generalsekretären gick i spetsen som ett gott föredöme, men hans intentioner fick inte det resultat de var värda.

Det kan emellertid tänkas att början till något nytt är gjord. Vad som måste göras är att väcka diskussionerna redan hemma i klubbarna, låta den enskilde medlemmen, som aldrig får resa till "sportflygriksdagen" i Stockholm, säga sin mening hemma, uppfordra honom att göra det och om ingenting annat hjälper provocera honom till att säga den. Det är kanske hans mening som är den riktiga.

Svenskt sportflyg har det så besvärligt att man helt enkelt inte har råd att undvara någons synpunkter på förbättringsmöjligheterna.

Det låter kanske föga effektivt, men svenskt sportflyg måste lära sig att prata! Diskutera. Strida. Slås med ord. För synpunkter som kommit fram genom erfarenheter, genom resonemang på fältet och i hangaren.

KSAK:s årsmöte 1954 visade att man glömt konsten att konstruera genom tankeutbyte, eller i varje fall att man glömt att den möjligheten finns. Generalsekretärens initiativ var därför av största värde och kan ge utdelning på längre sikt. Den här gången höll man bara med om att generalsekretären hade rätt. Och det hade han säkert. Men det vore att tilltro honom övermänskliga kvalifikationer om man inbillar sig att han för evigt skall orka tänka för hela sportflyget.

Yngve Norrvi

Looping önskar sina medarbetare, läsare och annonsörer

*En God Jul
och Ett Gott Nytt År!*

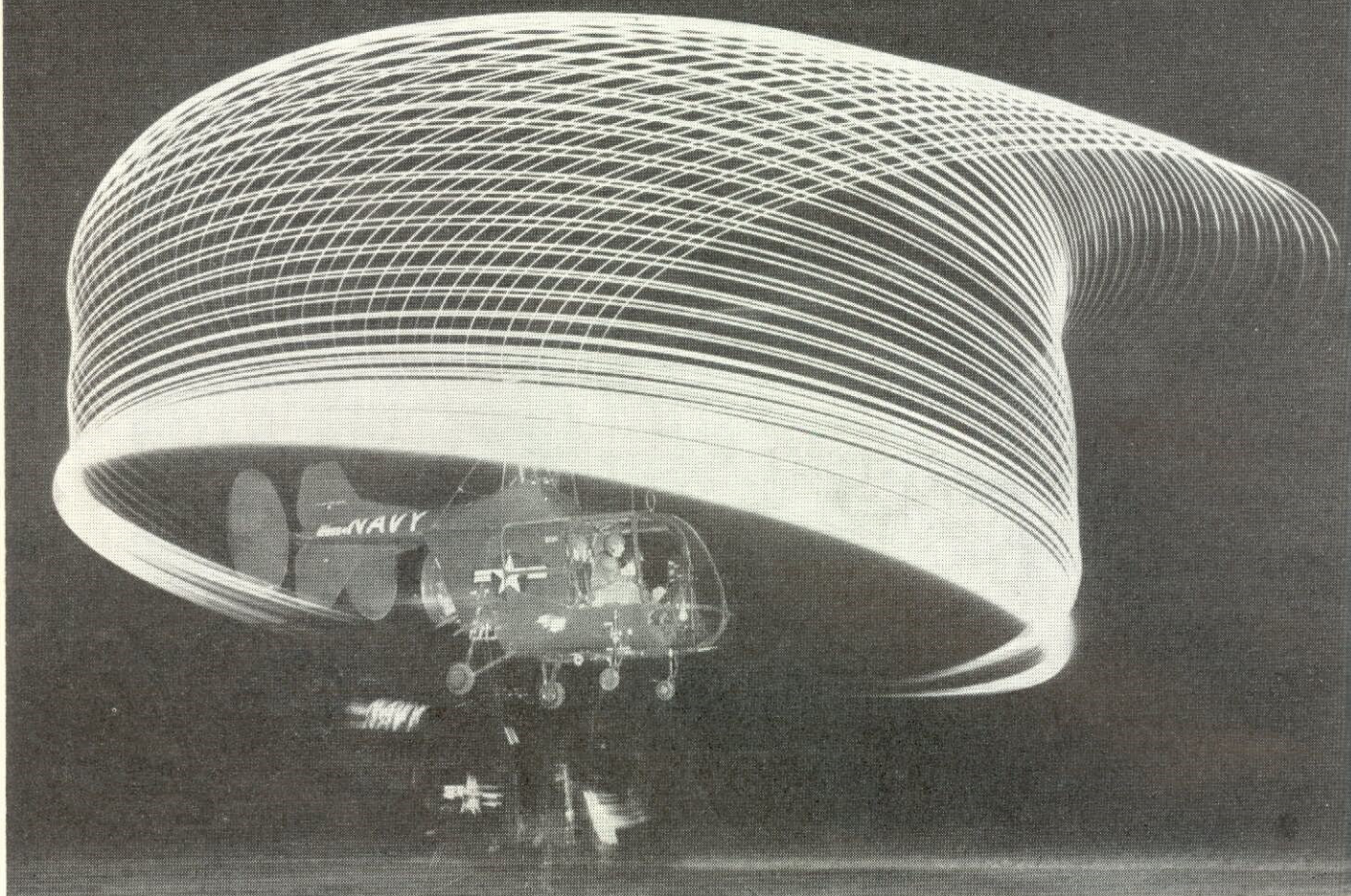
av ekonomisk karaktär och genom att staten kopplats in i sammanhanget, har klubbarnas och de enskilda medlemmarnas idéer och synpunkter fått tråda i bakgrunden. Ingen har velat ha det så — det har bara blivit på det viset.

När nu ledningen tar initiativet till en uppräckning på detta område och verkligen vill söka få ett personligare och allmännare engagemang till stånd så måste detta initiativ hälsas med tillfredsställelse.

Det måste bli en förändring — inte minst från klubbarnas sida — i inställningen till betydelsen av den sportflygets riksdag som KSAK:s årsmöte är avsett att vara. Dit måste skickas folk med vilja, förmåga och mod att dra fram synpunkter som är grundade på eget tänkande och på egen erfarenhet. Ja-sägare är aldrig

OMSLAGSBILDEN

visar en helikopter (Kaman HTK-1) fotograferad under mörker och försedd med positionsljus i rotorspetsarna. Foto: Hartford Times. Se även sid. 8 och 9.



eldfågel

Rapporter om flygande tefat över norra Connecticut i USA strömmade in en natt för en tid sedan, och den gången var det inte så underligt att folk fick tefaten i tankarna. Sanningen var emellertid den att en Kaman-helikopter, typ HTK-1, gjorde en del provflygningar utrustad med positionsljus i rotorbladspetsarna.

Flygningarna arrangerades inte

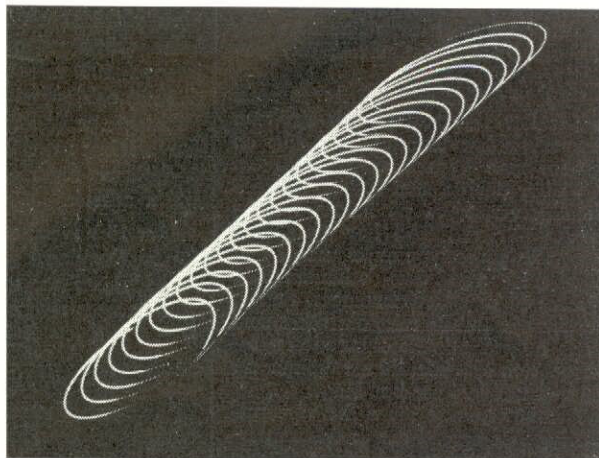
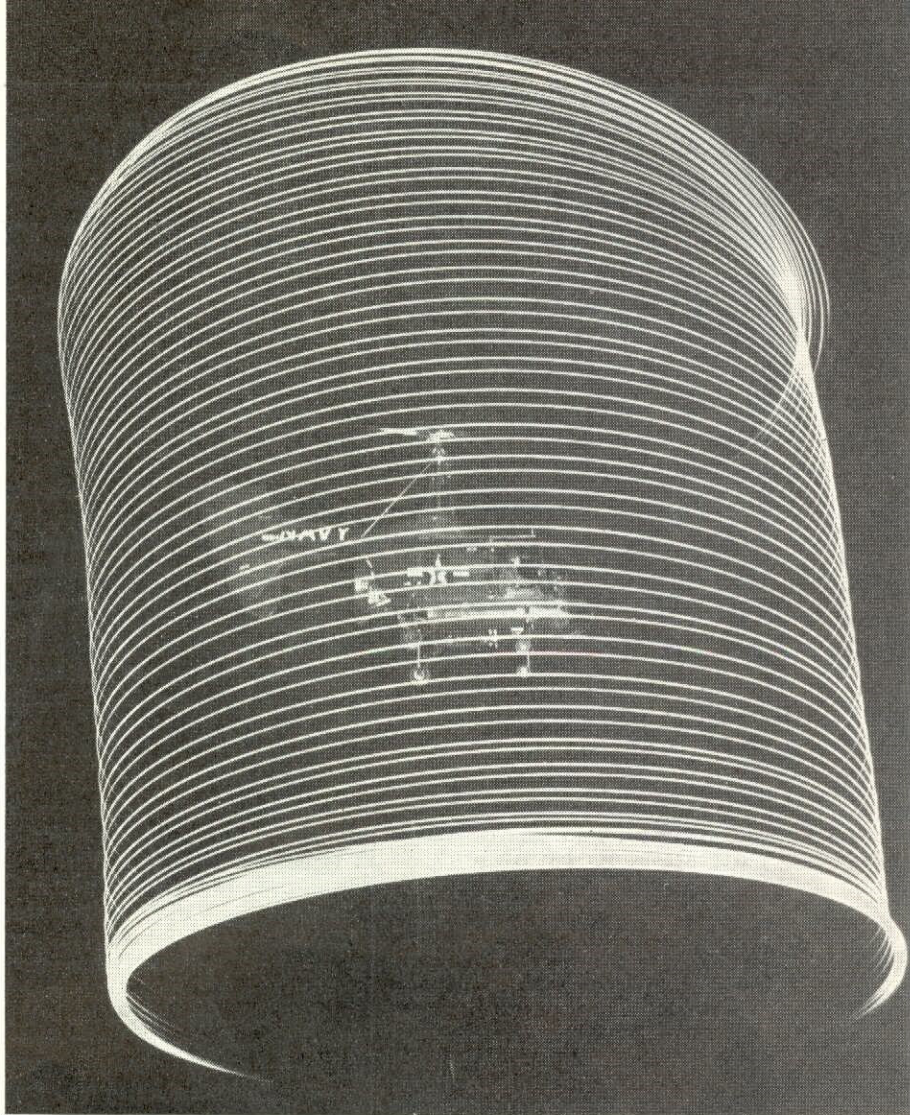
bara för att fotograferna skulle få fina bilder — de har lyckats bra, inte sant — utan för att få praktiska erfarenheter av dylika positionsljus. En helikopter som flyger i mörker bör märkas ut på något sätt, liksom ett konventionellt flygplan har sina bestämda ljus. Hittills har det inte varit så vanligt att helikoptrar flugit i mörker, men utvecklingen går

framåt även på det området, och nu är det inte längre någon ovanlig sak. Ett konventionellt flygplan har vingarna att fästa de röda och gröna ljusen på. För helikopters del är det litet svårare. Man kan visserligen fästa ljusen på vardera sidan av kroppen, men dels kommer de då mycket tätt, dels flyger inte en helikopter på vanligt sätt. Det uppstår lätt missförstånd med konventionella positionsljus på en helikopter; ponera bara att den stannar, att den flyger sidledes, att den backar...!

Med positionsljusen i bladspetsarna ser helikoptern ut som ett "flygande tefat" i mörker. Ljusen bildar en lysande cirkel, och det är ingen svårighet att se att det är en helikopter som flyger. Andra flygplan vet vad som är i luften och kan rätta sig därefter. Och vid flygning med flera helikoptrar i förband blir det betydligt lättare än hittills att hålla reda på varandra i förbandet.

Man har dels provat vanligt vitt ljus, vilket som sagt bildar en lysande cirkel. Man har också provat blått ljus med motsvarande effekt. Slutligen har man även provat ett system med både grönt och rött ljus enligt ett system som ger en halvcirkel med grönt ljus till höger och rött till vänster.

Det är en egendomlig effekt dessa ljus ger. Bilderna på detta uppslag ger en antydning om vad vi kommer att få se när nattflygning med helikoptrar blir vanligare.





POLAR REKLAM

Direkt flygförbindelse Skandinavien—USA:s västkust har nu öppnats i och med att SAS noggrant planerade, länge förberedda och mycket omtalade polarroute Köpenhamn—Los Angeles invigts. Invigningen skedde genom väldiga, samtidiga arrangemang i Köpenhamn och Los Angeles.

Det var oerhört påkostade arrangemang, välorganiserade och anslående.

Många frågar sig kanske vad denna våldsamma upphaussning av premiären skulle tjäna till och om det verkligen var värt besvären och de stora kostnaderna.

Till detta är endast att säga, att den oerhörda reklam som SAS — och Skandinavien — fick genom denna uppläggning med största sannolikhet kommer att ge stor återbäring. All världens press har uppmärksammat evenemangen. Alla tidningar i alla delar av världen har skrivit om saken, inte en gång utan många. Miljoner och åter miljoner radiolyssnare och televisionstittare har hört och sett om SAS, Skandinavien och trafikflyget.

SAS har fått reklam, flyget i sin helhet har fått reklam och sist men inte minst har Skandinavien fått en reklam som kanske aldrig tillförne.

Vi bör därför, som flygintresserade skandinaver, lyfta på hatten i tacksamhet för vad SAS har gjort, inte bara som polarflygpionjär utan i lika hög grad vad dess reklammakare lyckats få ut av evenemanget. Framst är det här public relationsfolket som varit i elden och åstadkommit ett resultat som de bör kunna känna sig tillfredsställda över bra länge.

Det bör kanske sägas att vårt trafikflyg inte är vad det är enbart därför att det bygger på kvalitet. Det är snarare därför att reklamfolket förstått att berätta för folk på det rätta sättet om denna kvalitet.

Tack för det.

Dagbok från Halmsjön

Halmsjöfältet, eller Storflygplatsen Halmsjön, som en optimistisk samtid döpte projektet till vid dess födelse, fyller åtta år den 19 december.

De optimistiska drömmarna från 1946 ersattes så småningom med mer realistiska framtidskalkyler, och arbetstakten ute vid den vasskantade lilla sjön utanför Märsta sjönk till ett minimum. Vad som åstadkommits på åtta år — den första betongbanan — är bara en liten del av vad som ursprungligen planerades. Fortsätter man i samma takt, säger pessimisterna, är storflygfältet klart att invigas vid nästa sekelskifte...

I samband med åttioårsdagen kan det vara på sin plats att bläddra litet i Halmsjöfältets dagbok. Varför valde man just Halmsjön? Det fanns fler alternativ — Väsby (25 km norrut från Stockholm), Riksten (18 km åt sydväst) och Jordbro (19 km rakt söderut). Men Halmsjön, som med ett avstånd från staden på 36 km var det alternativ som låg längst bort av de fyra, hade vissa fördelar: möjligheterna till en anslutning med Stockholm—Uppsala-vägen, mark med stor bärighet och plats i terrängen för förlängning av banorna.

Den 19 december 1946 beslöt riksdagen anläggningen av en storflygplats vid Halmsjön. Kostnaderna för hela utbyggnaden beräknades till knappa 100 miljoner kronor (drygt 150 nu) och byggtiden till fyra år (!). Riksdagen anslog generöst 9 miljoner för att bygget skulle komma igång, 3 miljoner för marklösen och 6 för själva arbetet.

Den 15 november 1947 landade det första flygplanet på Halmsjön. Det betydde inte att man kommit något särskilt stort stycke på väg med flygfältsbygget, ty flygplanet ifråga var en helikopter från Ostermans, i vilken svenska, danska, norska och finska luftfartsexperten fick tillfälle att beskåda det blivande storflygfältet från ovan.

När flygfältsbygget beslutades, förklarade statsrådet Ericson att arbetet på Halmsjöprojektets förverkligande

till en början måste ske "i lugnt tempo" på grund av bristen på arbetskraft. Det var emellertid inte bara arbetskraftbristen som gjorde att det lugna tempot avlöstes av ostörd frid på Halmsjön sedan det första niomiljonersanslaget förbrukats. Trafikflyget hade inte utvecklats på det sätt och i den takt man hade räknat med efter kriget. Man hade siktat för högt, marknaden var trögare än man tänkt sig, och det kalla krig som världen fick istället för fred blev en broms på trafikflygets utveckling.

Storflygfältet Halmsjön lades i tysthet på hyllan och glömdes bort — nästan. 1952 (två år efter det att fältet skulle varit helt färdigt enligt den ursprungliga planen) beslöt man att något i alla fall måste göras, om inte ett Storflygfältet Halmsjön så dock ett flygfält vid Halmsjön. Beslut fattades om färdigställandet av "en första, reducerad etapp" under en treårsperiod. Etappen skulle omfatta en permanentbelagd bana med erforderliga belysnings- och navigationshjälpmedel till en kostnad av sammanlagt 23,5 miljoner.

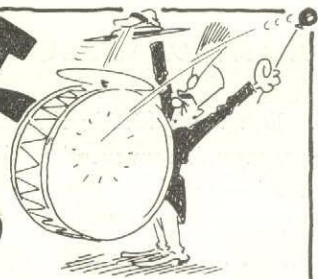
Banan blev klar i höstas. Den har en "puckel" mitt på som flygarna inte tycker om, men den är Sveriges längsta — 2.300 meter — och den är 50 meter bred. Det är Armerad betong som byggt den, betongen är jämn som parkett, och banan var tills helt nyligen ett paradiset för traktens skinnknutar. Den 26 oktober i år invigdes själva banan av en DC-6:a fylld med betong-, flyg- och pressfolk, och om ett år är de elektriska anläggningarna klara.

Vad händer sen, efter denna "första, reducerade etapp"? Det är ingen som vet ännu så länge, för det finns inte några utarbetade planer. Men det tycks ganska uppenbart att Halmsjön inte kommer att kunna ersätta Bromma, "flygplatsen i stadens centrum", som blir allt värdefullare ju mer bråttom folk får. Skall Halmsjön aldrig få bli mer än ett reservfält, en övningsplats för tränande SAS-piloter?

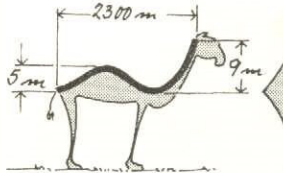
Just nu ser det inte bättre ut.

RESULTAT

AV PLÖJNINGSTÄVLAN KOM NU FRÅN OCH HÄMTA PRIS (den som förs...)



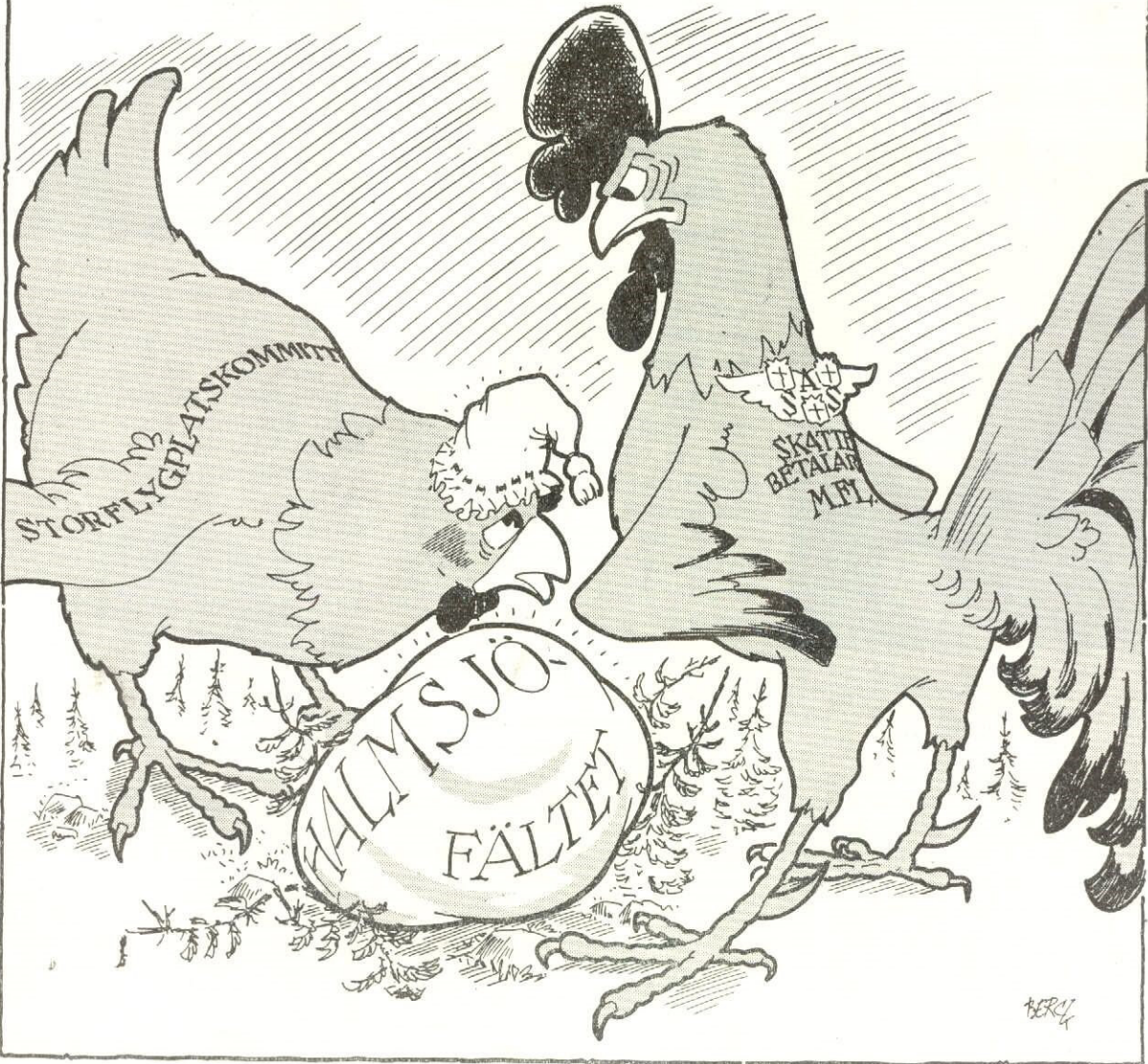
DET VAR EN GÅNG EN STOR FLYGPLATSKOMMITTÉ SOM, UPPMUNTRAD AV GLADA TILLROP, FÖR VIDA ÖMKNING OCH KOM MYCKEN MUNTREHET ÅSTAD. UNDER ÖRONBEDÖVANDE VAPENGNY, SATTES ÅRET 1946 SKOPORNA I MARKEN OCH DÄREFTER SVUNNO ÅTTA ÅR, TILGÖFYRA MILJONER OCH I STORT SETT HELA KOMMITTÉN HÄN...



OCH IDAG STÅR SENA TIDERS SKATTEBETALARE VID GÄRNINGENS MONUMENT: TVÅTUSENREHUNDRA METER KAMKRYGG I BETONG MED LUTNINGAR OCH PUCKEL SOM KOMMER GRÄNAD FLYG-EXPERTIS ATT HÄPNA ... FÖR VAD LÄSES VÄL IKKE MELLAN RADERNA I PREMIÄRPILÖTENS FÖRSIKTIGA YTTRANDE EFTER KONFRONTATIONEN >>>

...vcks inte bli särs...
...ens som reservflygplats. Ge...
...adow var visserligen försiktig nä...
...man undrade vad han gillade berg...
...och dal-åknigen på banan, men...
...han yttrade:
— Man behöver inte vara flygare...
...för att begripa att ju planare en...
...bana görs, desto bättre är det.
...ängsta betongbanan...
...rige

SÅ VI HÄR PÅ SVERIGES ENDA FLYGSKRIFT HAR NU TORKAT KROKODILTÄRARNAS OCH AVLYST SÖRGEN ÖVER DEN LITTELVINA INBJUDAN TILL HÖGTIDLIGA ÖPPNANDET. — VI HAR INGET ATT SKAFFA MED INVIGNING AV KÄLKBÄCKAR... NÄMLIGEN.



FLYGFORUM BEHÖVS – MEN VEM BETALAR?

Den i och för sig rikliga flygpropaganda som svenska folket nu bearbetas med är i mycket en sådd på hälleberget, säger Pelle Löfström. SAS söker locka nya passagerare med läckra folders, och flygvapnet talar om för skolungdomarna vilka löner de får som militärflygare. Men vem bearbetar gymnasiestens flicka, och vem omvänder den fru som nekar sin man att ta flyg på affärsresorna? Det är passiviteten i det svenska folkdjupet som man bör försöka komma åt genom en förutsättningslös, saklig, objektiv flyguppfostran.

Arbetar för förverkligande . . .



Generalmajor Nils Söderberg: . . . viktigt att komma åt just skolungdomen . . .

Att det svenska flygintresset lider av ett slags tvinsot är bekant för alla som på ett eller annat sätt sysslar med flyg. De har kanske också funderat över problemet, och så småningom kommit att slå in på samma väg som Pelle Löfström. Ett "flygforum" bör anslutas till KSAK, anser han. Det anser också den representant för klubben som Looping intervjuat,

Vi svenskar behöver flyguppfostras, slog Pelle Löfström fast i Loopings novembernummer. Ingen av representanterna för skilda grenar av svensk flygverksamhet säger emot honom. Han har ställt diagnosen rätt, och den medicin han föreslagit som botemedel – ett »flygforum» – är också den rätta. Men hur skall man bygga upp ett sådant »centralinstitut för flyguppfostran» – och vem skall betala det?

generalsekreteraren generalmajor Nils Söderberg:

— Idén svarar precis mot min egen uppfattning. Denna nya form av flygupplysning är en uppgift som åvilar KSAK — det framgår f. ö. av klubbens stadgar — och jag arbetar för dess förverkligande. Men det är givetvis ännu för tidigt att presentera ett förslag till en praktisk lösning.

Det är alldeles givet att det allmänna flygintresset måste vara den grund man bygger på, om inte det svenska flyget skall bli en koloss på lerfötter. Vi har visserligen gjort en hel del för att flyguppfostra svenskarna, och vi arbetar om inte fästörna så dock skolungdomarnas föräldrar. Vi har ett visst samarbete med flygvapnet i fråga om propaganda i skolorna, och vi bedriver studieverksamhet i samband med studieförbunden. Men vi har inte gjort tillräckligt.

Om ett flygforum skulle kunna komma till stånd — hur skulle det rikta in sin propaganda? Enligt min mening är det väldigt viktigt att komma åt just skolungdomen, vars flygintresse inte alls fått den näring det behövt.

Går att göra — bör göras . . .



Dir. Per A. Norlin: . . . det finns mycket att göra innan det svenska folket blir ens någotsånär flygsinnat

Om värdet av ett flygforum råder inte heller någon tveksamhet hos SAS, som ju är en av dem som sår ihärdigt på hälleberget för att få några strån att spira i skrevorna:

— Idén är förnuftig, anser direktör Per A. Norlin. Det är alldeles riktigt att det finns mycket att göra innan det svenska folket blir ens något sånär flygsinnat. Det går att göra, det bör göras och flygforum är ett bra uppslag för hur det skall göras.

Bör vara frikopplat . . .

Även inom flygvapnet anser man att uppslaget är väl värt att ta vara på, men man har också bestämda krav på dess ställning. Pressofficeren kapten Ake Lönnberg formulerar sin uppfattning så här:

— Flygvapnet är naturligtvis



Kapten Åke Lönnberg: ... det är inte bara ett flygets intresse utan i högre grad ett hela samhällets intresse

intresserat av uppslag som tjänar flygupplysningens syften. Det är därför vi delar med oss av våra anslag till KSAK. Mitt första intryck av idén är, att ett sådant "upplysningsinstitut" bör vara frikopplat från en organisation som flygvapnet. Allmänheten måste kunna vara övertygad om att den upplysning som lämnas på detta sätt är saklig och objektiv och inte tjänar några särintressen.

Flygforum bör alltså vara ett fristående utbildningsorgan som gör oss andligen beredda att möta



Civiling. Karl G. Svänsson: ... det är KSAK:s uppgift att sköta upplysningsverksamheten

den utveckling som flyget har i beredskap för oss. Det är inte bara ett flygets intresse, utan i högre grad ett hela samhällets intresse.

...men vem betalar?

Civilingenjör Karl G. Svänsson, som ibland kallas "svenskt sportflygs samvete", tycker att förslaget om ett flygforum "låter bra" — men hur är det med den praktiska sidan av saken? Vilka förutsättningar finns det för att idén skall kunna realiseras?

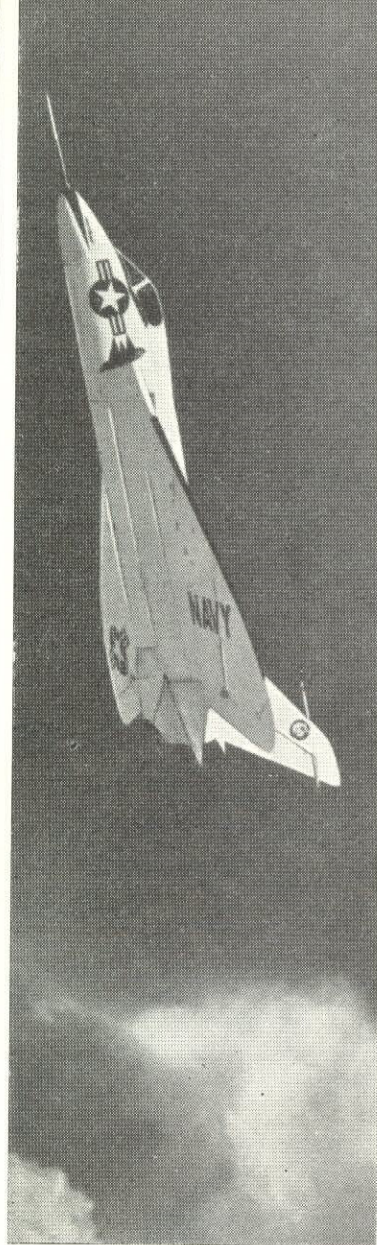
— Det är klart att flyguppföstran behövs. Men den har behövts länge, och det är KSAK:s uppgift att sköta upplysningsverksamheten. Men jag vill minnas att när man för en del år sedan skulle inskränka på verksamheten så skar man ned just på upplysningsdetaljen, och det arbetet sköts visst nu av en man, som dessutom är tryckeriföreståndare och har hand om modellflyget...

— Klubbarna, KSAK:s replipunkter runt om i landet, rör inte med att bedriva någon upplysning utöver vad som kan åstadkommas just genom det faktum att de fortsätter att existera. De krafter som finns i klubbarna behövs för att hålla flygandet igång — och skriva papper...

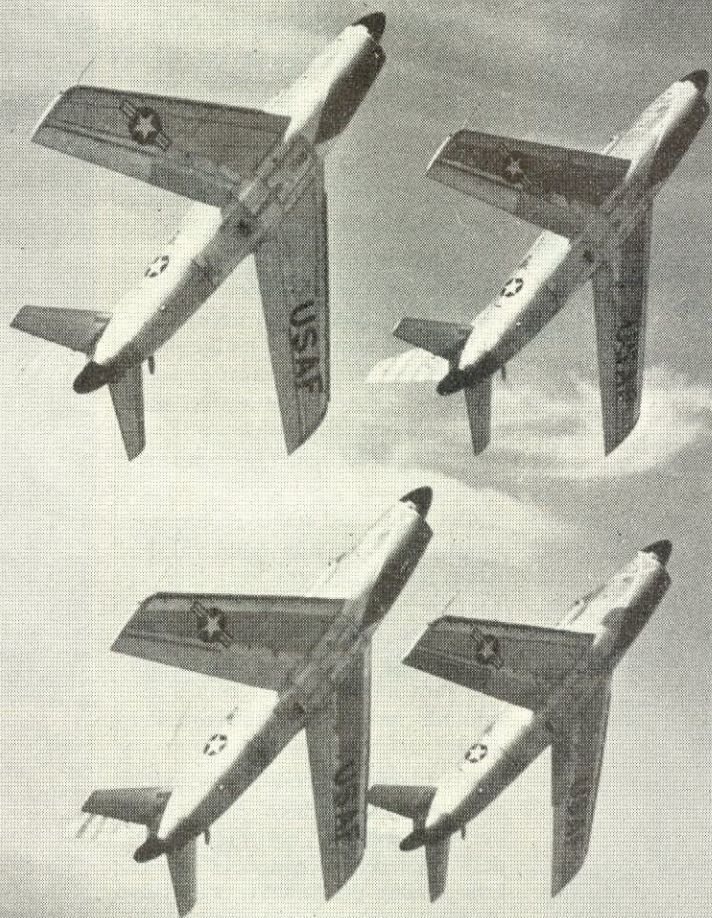
Om man skall starta en upplysningscentral så bör man väl ha något att propagera för. Det vi har att vara stolta över är vårt flygvapen och SAS. Men sen är det ju inte mer — inte kan det väl vara någon idé att tuta i basun för privatflyget sådant det nu är?

Att placera pengar i ett flygforum anses nog vara en ganska osäker investering. Vem vågar göra det? SAS och flygvapnet? De är intresserade, det är klart, men kan de satsa mer på information? SAAB och Flygmotor? Knappast.

Men uppslaget får inte glömmas bort. "Flygforum" får inte likna trickfilmhopparen, som efter ett elegant utsprång från trampolin saktar farten och stannar mitt i luften...



DOUGLAS F4D SKYRAY torde ha bättre stigförmåga än något annat nu känt amerikanskt reajakplan (bilden är tydligen avsedd demonstrera detta). Det har dessutom nyligen visat sig kunna nå överljudshastighet i planslykt (på höjd). Anledningen till den enorma stighastigheten är att Skyray torde vara det lättaste jaktplan som utrustats med den nya stora reamotorn Pratt & Whitney J-57 som ger en statisk dragkraft av minst 4.500 kp utan och omkring 6.000 kp med efterförbränning. Planet är konstruerat för katapultstart från hangarfartyg och lär kunna klättra till 15 km höjd på mindre än 10 minuter. Detta låter kanske inte särskilt imponerande då man hör att fransmännen Mystère IVB klättrar till nära 5 km höjd på en minut. Fransmännen talar dock inte om hur lång tid Mystère behöver till 15 km... Skyray har emellertid ganska begränsad flygtid.

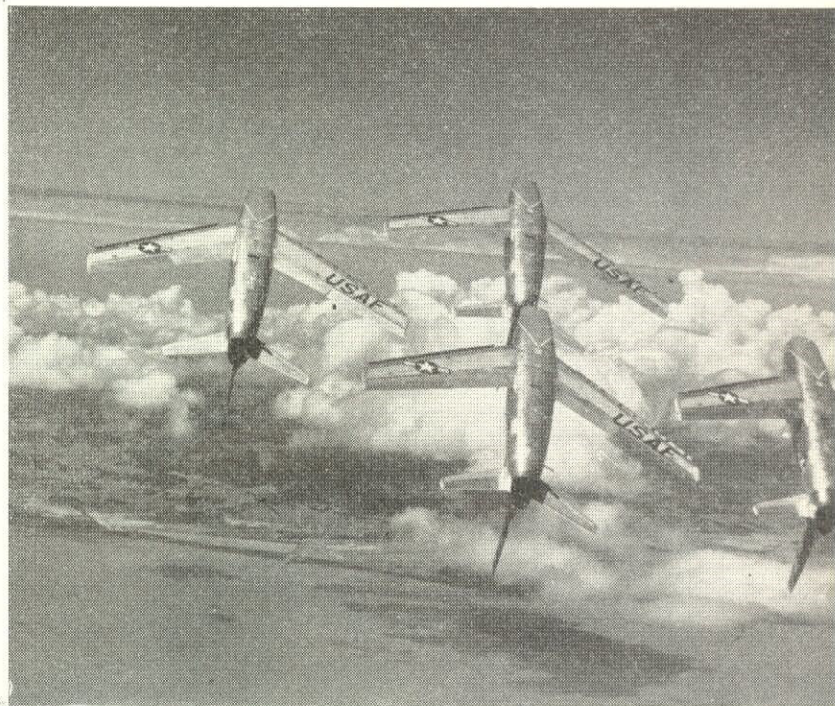




Fyra vältrimmade "Sabre Knights" vid en kopp kaffe mellan övningarna. Från vänster till höger: Löjtnant Jim (Dad) Low, jaktess från Korea-kriget; captain Bruce Jones, attackflygveteran; captain Dick Hellwege, en annan Korea-veteran, samt ledaren major Vince Gordon

Sabre knights

ger
luftcirkus med
millimeterprecision



Efter andra världskriget uppträdde vid en rad uppvisningar i Europa ett gäng sällsynt skickliga amerikanska flygare under namnet "The Skyblazers". Den som skriver dessa rader hade nöjet att se dem i aktion och tror sig inte någonsin få tillfälle att se något mera rafflande, mera precisionsmättat än den uppvisningen. Ledaren för detta gäng hette Vince Gordon, och han är nu ledare för det avancerade team som går under namnet "Sabre Knights" och som påstås vara ännu ett strå vassare än någonsin "Skyblazers". "Sabre Knights" är nu utrustade med North American F-86D och flyger med detta tunga plan i samma täta formering som tidigare, gör samma ögonfågande och amerikanskt snabba och blixtrande uppvisningar, flyger med en precision och en disciplin som man tror är lögn ända tills man sett den. Bilderna på uppslaget ger möjligen en antydning om vad "Sabre Knights" kan. De har skapat mycken beundran och goodwill för amerikanskt militärflyg och fått många åskådare att hicka av både skrämsel och beundran.

Yen

Reporter i kopter

Lars Madsén berättar om ett ödemarksreportage

Tanken var: de väglösa i våra fjäll och myrmarker i Norrland borde få komma till tals i radio.

Frågan var: hur skulle man på rimlig tid och alltså för rimlig kostnad kunna nå dem med mikrofon och inspelningsapparat?

Svaret blev: försök med helikopter. Då skulle man kanske också kunna nå dem under den mest besvärliga tiden på året, då det varken bär eller brister på myr och sjö och inga vanliga flygplan kan landa, den tid då väglösheten är som allra mest uppenbar.

Alltså hyrde vi in oss i två av Ostermans helikoptrar, den som är stationerad i Östersund med Fritz Wahlgren och den i Gällivare med Arne Gundersen som kapten och för med dessa trevliga herrar, den ena först, den andra sedan under dryga fjorton dagar i sicksack från Sylarna till Kebnekaise.

Och resultatet?

Ja, vad först angår själva färdmedlet så överträffade det alla förväntningar ifråga om framkomlighet. Jag blev så bortskämd ifråga om precision så att om någon gång någon detalj i planen inte gick efter önskan kunde jag ertappa mig själv med att bli konfunderad. Vi tog oss fram dit vi ville, utom en gång när nedvindarna längs en fjällsida tvang oss vända. Vi landade var vi ville, utom en gång när det bara fanns ofrusen blötmyr att landa på. Några gånger stoppades vi av dimma, så vi måste vänta. Men vad betyder det, ingenting låg utom möjligheternas räckvidd, på en kort stund lyftes vi dit det annars skulle tagit dagar att nå, långa färdmils möda i oländig terräng blev angenäma turistminuter i fåtölj.

Och arbetsresultatet?

Ja, det är svårare för mig att värdera. Jag tror man kan säga att det ungefär motsvarade mina förväntningar. Det är så även med mikrofonfiske att man inte alltid vet när eller var det slår till. Besvikelser utjämnas i det långa loppet av överraskningar. Vi for länge nog för att få av bägge sorterna, men vi hade väntat att få belysande stickprov på den väglösa befolkningens tillvaro och det fick vi. Till det passade helikoptern utmärkt.

Men dessa stickprov väckte ofta en önskan att få gå djupare i problemen. I de väglösa gårdarna mötte vi personligheter och berättare som

väckte lust till fördjupad bekantskap och som under vårt snabba besök absolut inte kunde göras rättvisa. Inte kan man t. ex. hälsa goddag på en lapp, sticka mikrofonen under näsan på honom: "sjung en jojk", och sedan vinka adjö. Nej, det mesta av det bästa i en människa tar tid att locka fram, den som bullrar fram i skogen får litet reda om det liv som levs där. Men den begränsningen, att vi inte friare disponerade vår tid, är ju inte helikopterns fel. Den hjälpte oss i stället att bättre använda den tid vi disponerade.

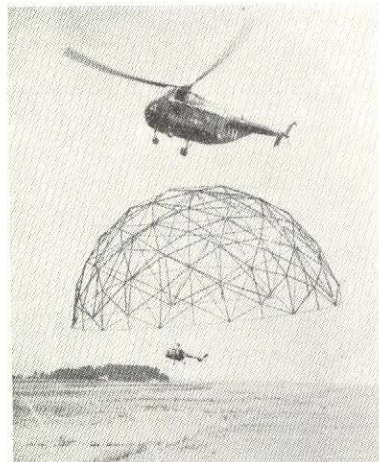
En begränsning hade helikoptern däremot i sin ringa lastförmåga. Vår bästa inspelningsapparat blev för tung om den skulle användas i gårdar utan elektricitet. Vi fick nöja oss med en sämre och nyckfullare som vägde mindre, men vi klarade oss i alla fall anmärkningsvärt bra med den.

Själva färden överträffade däremot vida mina djävaste förväntningar. Jag undrar om någon får göra en sådan turistfärd genom våra ödemarkar, som jag fick göra i dessa fina föräres vård. Att kunna hänga i luften t. ex. över örnböna eller vattenfall eller älgfamiljer. Inte behöva flyga fort, att t. ex. gå långsamt och granska en bergvägg, att kliva ner på en snöig bergstopp lika behändigt som på nybyggarens gårdsplan, att välja väg genom terrängen ungefär som en seglare efter vind och framkomlighet, att stryka fram över rimfrostgräs i sol, att hela tiden sitta i denna genomskinliga kupa liksom mitt ute i luften och få falköga som upptäcker allt därnere på marken. Det var en obeskrivlig tjusning att få kunna röra sig i ett nytt element, det var, som jag tror Albert Viksten sagt, Sagans Såpbubbla. Som man nu klev in och bars av dit man önskade. Att som slutkläm, efter hisnande vägar mellan taggar och stup, sättas av uppe på Kebnekaises topp, i ett oförlitligt vinterväder med 100-tals snötoppar som ett böljande hav 15—20—25 mil bortöver, ja, man skäms för det som bergsbestigning, men gläds åt en skönhetsupplevelse som varit få förunnad, ty maken till toppväder har inte många haft. Vi kunde passa på i det rätta ögonblicket tack vare koptern.

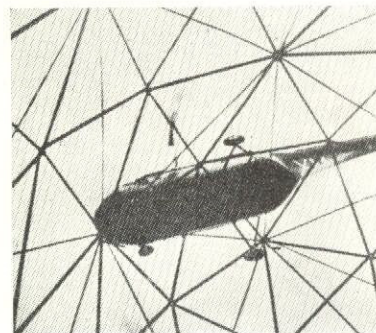
Jag undrar om så många efter mig får göra en sådan färd? Framtidens helikopter blir kanske bekväm, ombonad, med små tittfönster ut. Då tackar jag för att ha fått vara med om en färd där man kände att man satt mitt ute i luften.

PORTABEL HANGAR

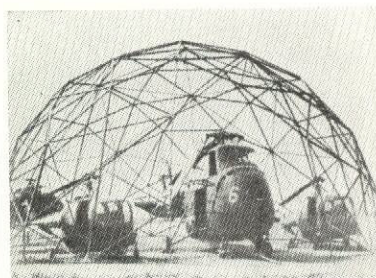
Amerikanska marinen, som använder helikoptrar i mycket stor utsträckning har låtit tillverka en portabel hangar bestående av ett skelett i lättmetall som täckes med duk. Flyttningen sker enkelt genom att en kopter lyfter "huset" i en krok.



Bildserien visar en hangarflyttning i Virginia. En S-55 (samma som nu finns hos Ostermans i Sverige) kopplar fast hangaren i sin lastslingla...



... och flyger iväg med den till önskad plats. Här ser koptern ut som en jättstor spindel med sitt nät



Hangaren på ort och ställe. Den är 15 meter i diameter och åtta meter hög och rymmer som synes gott och väl tre koptrar



Passagerare Frakt

*När Ni vill
- vart Ni vill!*



Transair Sweden AB utför charterflygningar med typ Douglas DC-3 trafikflygplan, och har under 1954 transporterat c:a 20.000 passagerare och 1.800 ton frakt till olika platser inom och utom landet. Till våra kunder ha vi nöjet räkna landets största transportföretag och resebyråer bl.a. SAS och SJ

Tillsyn

av flygplan DC-3 och Airspeed Consul samt motorer typ P & W R-1830 och Cheetah X

Översyn

reparation och tillsyn i ovanstående flygplan ingående radioutrustning

Låga priser och god service

Utgör orsakerna till den good-will Transair kommit i åtnjutande av hos sina kunder, och det är nu vår förhoppning att kunna bygga ut verksamheten ytterligare med dessa två principer som grund

Vid problem förknippade med passagerare- och fraktt transporter stå vi med största nöje till Eder tjänst

Räkna med TRANS AIR och kontakta vår trafik- och försäljningsavdelning!

TRANS AIR

SWEDEN AB

BROMMA FLYGPLATS - STOCKHOLM 40 - TELEFON 28 41 90, 28 38 05 - TELEGR.-ADR. TRANSAIRSWED



**DÄR
KVALITET
ÄR VILLKOR**

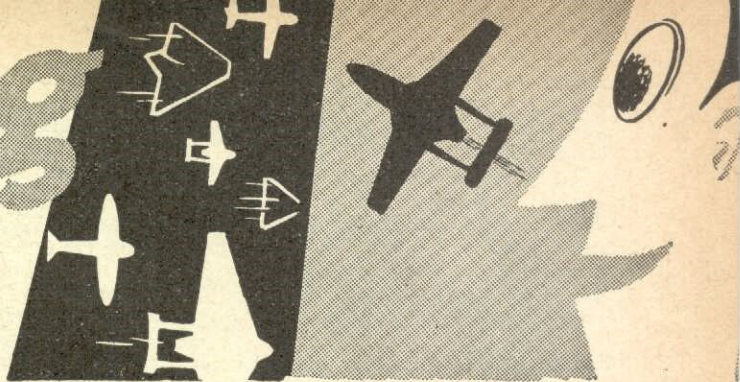
**DÄR
FINNS**

DUNLOP

FLYGPLANSDÄCK • HJUL • BROMSAR
PNEUMATISK och HYDRAULISK UTRUSTNING

DUNLOP RUBBER Co. AB, NORRKÖPING

Loopings Junior



DET STATSUNDERSTÖDDA MODELLFLYGET

Ett idealiskt ämne för ungdomsorganisationerna

KSAK har nyligen lämnat de registrerade modellflygarna utförliga anvisningar om hur man skall lägga upp klubbverksamheten för att i största möjliga utsträckning kunna utnyttja de anslagsmöjligheter som finns tillgängliga genom KSAK. Eftersom en sådan redogörelse kan ha ett mera allmänt intresse vill vi gärna ge Loopings läsekrets tillfälle att ta del av uppläggnings.

Medlemskapet i KSAK

Medlemskapet i KSAK regleras för modellflygets del genom en registrering av modellflygarna. Registreringsavgiften är kr 1:50 om året och gäller till kalenderårets slut, oavsett när registreringen tecknats. Varje modellflygare skall sålunda förnya sin registrering för att kunna stå kvar i organisationen efter 1 januari varje år.

Registreringen kan i undantagsfall ske direkt hos KSAK, om en klubb inte finns i trakten eller om någon vill registrera sig för att bekanta sig med modellflyget för att så småningom starta en egen klubb. Den möjligheten, att registrera sig direkt hos KSAK, vill vi alltså varmt rekommendera alla flygintresserade lärare och ungdomsledare som eventuellt skulle kunna tänka sig att föra in modellflyget bland sina pojkar. Direktregistreringen är den enklaste sak i världen. Man sätter in 1:50 på KSAK:s postgirokonto 55 570 och skriver ordet "registrering" på girokupongen.

Den aktive modellflygaren bör emellertid helst registrera sig genom någon av de modellflygklubbar som finns spridda över landet. Avgiften till KSAK är densamma, fastän den erlägges genom klubbens försorg. För modellflygaren tillkommer därjämte en medlemsavgift till den lokala modellflygklubben. Denna avgift varierar i olika klubbar.

Den registrerades förmåner

Varje modellflygare, både den enskilt registrerade och den klubbregi-

strerade, får under 1955 tidningen Modellflygsport en gång i månaden utan någon extra kostnad. Redan den förmånen betalar många gånger om det lilla utlägget för registreringen. Tidningen är den enskilt registrerades enda förmån, men för modellflygklubbarna och deras medlemmar bjuds även en lång rad andra.

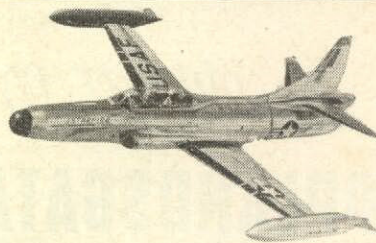
KSAK:s eget statsanslag till modellflygverksamheten utgår huvudsakligen som stöd till tävlingsverksamheten, dels den centrala (SM m.m.), dels den regionala, som leds av KSAK:s länsombud. Varje länsombud har genom ett skriftligt avtal förbundit sig att årligen ordna minst två statsunderstödda tävlingar på distriktet. En tävling gäller DM, som i sin tur kvalificerar för deltagande i

SM. För alla distriktstävlingar gäller emellertid att de skall organiseras i två klasser på sådant sätt att både mästare och nybörjare kan få sin chans. Resekostnadsutjämning är obligatorisk, vilket innebär att varje deltagare får betala lika mycket för sitt deltagande oavsett resvägen. Endast den arrangerande klubbens medlemmar är befriade från reseavgifter. Detta betraktas som en berättigad erkänsla för det arbete som arrangören lägger ner på ett lyckat evenemang.

En betydande del av statsanslaget går till utbildning av modellflyginstruktörer. Genom dessa centrala instruktörskurser har det möjliggjorts för varje registrerad modellflygklubb att skaffa sig utbildade ledare utan att dessa behöver räkna med någon merkostnad för kursen. 1954 års kurser har kostat deltagarna 80 kronor,

Världens mest aktuella flygplan

— amerikanska — engelska
— ryska — i skala 1/72



SOLIDA REPLIKAMODELLER AV HÖGSTA KLASS!

Byggsatserna innehåller bl. a. formsågade detaljer, plasthvar, hjul, nationalitetsbeteckningar m. m.

<input type="checkbox"/> Hawker P1067	2:75	<input type="checkbox"/> Swift	3:—	<input type="checkbox"/> Dragonfly	3:75
<input type="checkbox"/> Hawker O1081	2:75	<input type="checkbox"/> Attacker	3:—	<input type="checkbox"/> Douglas X-3	3:75
<input type="checkbox"/> Supermarine 510	2:75	<input type="checkbox"/> Sea-Hawk	3:—	<input type="checkbox"/> Meteor 8	4:—
<input type="checkbox"/> Sabre	2:75	<input type="checkbox"/> Starfire	3:—	<input type="checkbox"/> D-H 110	4:—
<input type="checkbox"/> Venom	2:75	<input type="checkbox"/> Thunderstreak	3:—	<input type="checkbox"/> Javelin	5:—
<input type="checkbox"/> Cutlass	2:75	<input type="checkbox"/> F84F	3:—	<input type="checkbox"/> Canberra	6:—
<input type="checkbox"/> Boulton-Paul		<input type="checkbox"/> L. A. 17	3:25	<input type="checkbox"/> D. H. Comet	6:—
<input type="checkbox"/> P111	2:75	<input type="checkbox"/> M. I. G. 15	3:25	<input type="checkbox"/> Valiant	7:50
<input type="checkbox"/> Supermarine 508	3:—	<input type="checkbox"/> Skyray F4D-1	3:25		

Till **B. BECKMAN & Co AB** — Jakobsgatan 24, Stockholm C

Sänd mot postförskott + porto de byggsatser som förprickats i förteckningen ovan till:

Namn:

Bostad: Postadress: Loop

räknat för resorna med järnväg, utbildning och material samt 14 dagars kost och logi. Så billigt lever man knappast hemma!

Att delta i tävlings- och kursverksamhet, även lokal sådan, är förbehållet registrerade modellflygare, som vidare får tillfälle att erövra förekommande kompetenstecken och därigenom kvalificera sig för tävlingsverksamhet av skilda slag.

Lokal utbildning

Genom KSAK kan klubbarna få betydande anslag till lärararvoden, materialkostnader m. m. antingen om man ordnar studiecirkel i modellflygämnen efter KSAK:s godkända studieplaner eller om man bildar fritidsgrupper under samma förutsättningar.

I båda fallen skall minimiantalet deltagare vara 5, antalet sammankomster minst 10 med totalt minst 20 timmar. Rapporteringen av sådan verksamhet skall ske på KSAK:s egna godkända rapportblanketter. KSAK samarbetar i dessa frågor dels direkt med Skolöverstyrelsen, dels med de godkända studieförbunden och kommunala ungdomsorgan. Kurserna rapporteras av KSAK genom studieförbunden och kommer sålunda direkt respektive studieförbund till godo.

Handböcker och studieplaner

Hos KSAK läggs nu sista handen vid de två första handböckerna i en serie som så småningom skall överspänna hela modellflyget och dess vitt skilda intresseområden. De båda första handböckerna kommer att byggas upp kring två övningsmodeller. "Vargen", en gammal bekant för landets modellflygare och "Drott" en helt ny konstruktion, användbar både som segel- och gummimotormodell. Så småningom kommer handböcker i så speciella ämnen som radiostyrt modellflyg och flygande skalamodeller. Den första av dessa är för övrigt redan under arbete. Regelfrågor och tävlingsorganisation är andra ämnen som skall behandlas i handboksserien och klubborganisation med klubbekonomi blir en värdefull handledning för alla landets klubbedare och organisatörer. Handboksserien kommer för övrigt att omfatta aerodynamik, meteorologi, förbränningsmotorlära, modellflygplankonstruktion, specialkurser för segelmodeller, gummimotormodeller och övriga specialklasser och i övrigt allt som kan anses ligga inom modellflygets studieområde.

Kontakta KSAK

Den som vill prova på modellflyget inom en redan befintlig ungdoms-

organisation bör först av allt kontakta KSAK:s modellflygavd., Malm-skillnadsgatan 27, Stockholm C. Tel. 23 23 65. Där lämnas råd och anvisningar för startandet av verksamheten och där får den intresserade ungdomsledaren alla informationer om lämpligaste sättet att inordna en statsunderstödd modellflygverksamhet i ungdomsorganisationens eget program. KSAK har årtiondens erfarenhet av samarbete med andra ungdomsorganisationer och kan säkert komma med ett gott förslag.

G. H. Dérantz

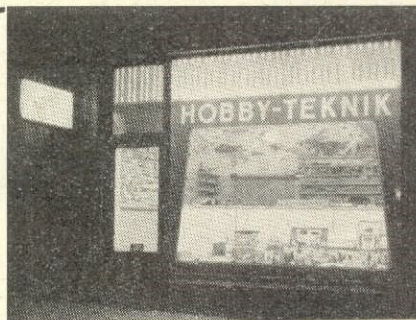
Chef för modellflygavdelningen



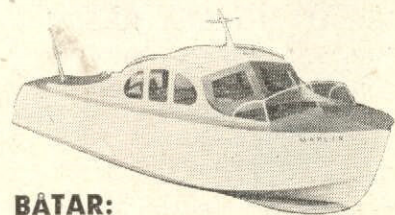
...och för att stärka elevernas självförtroende låter vi dom flyga hem själva första gången!

HOBBY-TEKNIK

öppnar ny affär



UPPLANDSGATAN 41 • STOCKHOLM • Telefon 32 44 73 (vid Odenplan)



BÅTAR:

WAVEMASTER, SPRAYMASTER, FISHERMAN, MARLIN, POLICE LAUNCH, KOMET, DELFIN, BEE-CRAFT, WINDY.

Tillbehör:

Vattenkylmantlar, bränsletankar, propelleraxlar, axelkopplingar, roder, propellrar, elmotorer m. m.

FLYGPLAN:

Segelmodeller, Gummimotormodeller, F-modeller, Stunt- och teamracermotormodeller, Jetexmodeller, Radiomodeller.

MOTORER:

ED, WEBRA, SUPER TIGRE, WAF, BMW, ALLBON, AMCO, JAGUAR. JETEX REAAGGREGAT.

JÄRNVÄGAR:

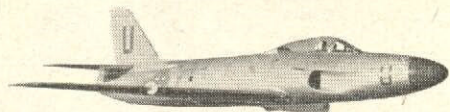
FLEISCHMANN
MÄRKLIN
RIVAROSSI

Fullständig sortering

Alla tillbehör

HOBBY-TEKNIK UPPLANDSGATAN 41
Stockholm Va. Tel. 32 44 73

JULKLAPPAR FÖR MODELLBYGGARE:



A 32, "LANSEN"

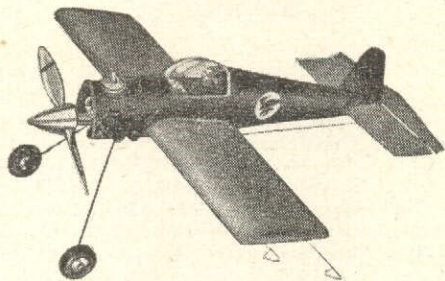
Flygvapnets hypersnabba attackplan i förstklassiga byggsatser. I byggsatsen skala 1:25 ingår förutom tryckta balsakflak, lister och ballonghjul av trä dessutom FÄRDIG PLASTHUV samt BALSA TILL KLÄDSELN.

A 32, byggsats 1:25 kr 6:50

A 32, byggsats 1:50 kr 2:50

A 32, byggsats 1:100 kr 1:20

PORTO TILLKOMMER



GETINGEN

Lämplig för 1-2,5 cc. motorer

**VÅR NYA SENSATIONELLA
LINKONTROLLMODELL**

Lättbyggd, lättmanövrerad, stark

Allt detta får Ni i byggsatsen

Färdigprofilerad vinge

Färdigskurna kroppsfal

Färdig bottenplatta

Färdigformat landningsställ

Färdigmonterade gummihjul med

navkapslar

Färdig fena och stabilisator

Färdig plasthuv

Färdig motorhuv

Erf. skruvar, muttrar och brickor

Utförlig ritning m. bygganvisningar

Priset på denna strålande

sats är endast kr **7:90**

plus porto

Vår katalog är tillfälligt slut, ny delvis reviderad upplaga är under tryckning och utkommer om någon vecka. Den erh. mot ins. av kr 1:— i frimärken.

WENTZELS

APELBERGSGATAN 48 — STOCKHOLM C

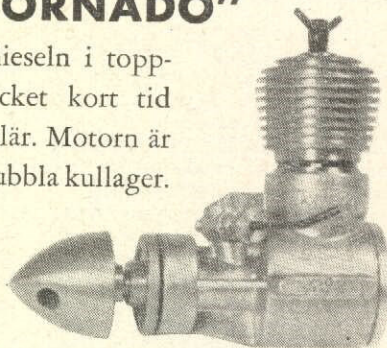
Telefon 10 02 57

TAIFUN "TORNADO"

Den nya 2,5 cc. dieseln i toppklass som på mycket kort tid blivit otroligt populär. Motorn är bl. a. försedd med dubbla kullager.

Pris endast kr

59:-



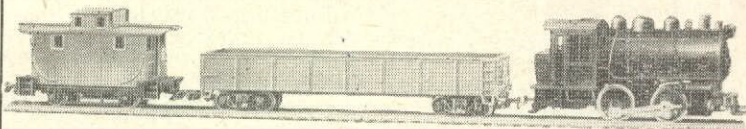
ÖVRIGA DIESELMOTORER:

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

Portoavgiften tillkommer.

EN MODELLTAG-
SENSATION från

RIVAROSSİ



Skala H0, 16,5 mm spårvidd, tvåräls- och likströmsdrift (12 volt).

Allt detta ingår:

Ett fyrkopplat sadeltanklok med kraftig permanentmagnetmotor (kullagrad) samt snäckväxel i nylon, en öppen boggielastvagn med riktiga boggielastvagnar, en tågbetjäningvagn (s. k. caboose) samt 12 RIVAROSSİ skenor plus ett strömintag. Tåget kan ev. drivas med batterier.

Hela satsen kostar endast kr

49:-

(exkl. batterier) plus porto.

RIVAROSSİ-katalog med svensk prislista erh. mot ins. av kr 1:— i frimärken.

WENTZELS, Apelbergsg. 48, Stockholm C

Sänd mig omgående följande artiklar:

..... st.

..... st.

..... st.

..... st.

Namn:

Adress:

Postadress: Loop.

TANDPETARE ELLER BUSS?

Per Nilsson ger några synpunkter på konstruktionen av en modern internationell segelmodell

Sverige har kommit betänkligt på efterkälken, i fråga om att konstruera och flyga modeller enligt A:2-regeln. Det verkar som om de svenska modellflygarna, alltsedan 1944, tycks ha bestämt att en segelmodell måste vara utrustad med diamondkropp med hus och cabin, om den skall kunna flyga. Ve den, som bygger något annat! Man har fortsatt att bygga dessa modeller, även sedan bestämmelserna om kroppssektionen på segelmodellerna slopats. Detta innebär helt enkelt att man lägger ett fullkomligt onödigt motstånd på modellen. Undersöker man i vilka avseenden det går att utveckla en segelmodell blir det följande: Först och främst, minska motståndet till ett absolut minimum! Se till att modellen har tillräcklig momentarm, dock utan att gå till överdrift. Använd modernerna men beprövade profiler. Förfina bygget av modellen till det yttersta. Håll minimivikten så gott sig göra låter. Se till att modellen får tyngdpunktskoncentration. Trimma modellerna på vettiga tider, d. v. s. tidigt på morgonen eller ev. sent på kvällen.

För att nu ta dessa olika faktorer, vilka ju alla samverkar, i ordning, så börjar vi med motståndet.

De två sorters motstånd, som modellen huvudsakligen utövar, är frontalmotstånd och friktionsmotstånd. Av dessa är ju frontalmotståndet det lättaste att nedbringa. De tre delar av modellen som kan medföra frontalmotstånd är kroppen, vingen och i viss mån stabilisatorn/fenan samt övergången mellan dessa. En smal pinnkropp måste erbjuda en synnerligen liten frontalyta. Beträffande friktionsmotståndet finner vi likaledes att den runda pinnkroppen är idealet. Men här kommer en tredje faktor in, nämligen den konstruktionsmässiga. Det är praktiskt omöjligt att få en tunn stav av erforderlig längd att hålla sig styv utan invecklade stängningssystem. Det gäller alltså att gå en medelväg här. Ett system som vi har provat med framgång i Göteborg är att bygga kroppen av två sidor av 5 mm balsa med lister 5×5 mellan. Kroppen har då fått yttermåtten 15×30 mm. Detta byggsystem tillåter också snart sagt vilken form som helst, samt medför automatiskt utrymmen för trimvikt och ballast. Infästningen av vingen till kroppen är också en detalj där mycket kan vinnas beträffande frontal- och friktionsmotstånd. Idealet är att använda tung-fastsättning. Uteföres denna med tillräcklig precision kan motståndet pressas ned till ett

minimum, samtidigt som ju transporten av modellen underlättas. På grund av byggsvårigheter tvekar dock de flesta att använda detta system.

Bort också med alla de små, onödiga motstånd, som så ofta uppstår! Bygg in startkroksskenan, använd inte utstickande propp till hagelrummet, utför stabilisatorfastsättningen med små och fåtaliga krokar samt gör jämn övergång mellan kropp och fena och gör kurvroderanordningen utan några utstickande detaljer. Beträffande kurvrodret, vore det logiskt att ha detta utfällt under starten, så att det fälldes in då modellen kopplar. Givetvis måste man då trimma modellen till kurv, medelst skevheter el. dyl.

Och så har vi vingen. Den utövar givetvis ett visst frontalmotstånd, vilket man knappast kan göra något åt. Friktionsmotståndet, inducerade motståndet i vingspetsarna och interferensmotståndet i "knäckarna" kan emellertid nedbringas avsevärt. För att minska friktionsmotståndet måste man se till att vingen får en perfekt finish, något som i vissa fall dock kan inverka ofördelaktigt på profilens egenskaper och i detta sammanhang bör man kanske nämna turbulenstråden. Använder man en profil, som fordrar konstgjord turbulens, är det avgjort fördelaktigare att anbringa en turbulenstråd framför vingen, än att framkalla turbulens genom en skrovlig yta på densamma.

Hur man skall minska det tredje motståndet, det inducerade, har diskuterats i många år, och diskussionen lär väl fortsätta. Den s. k. patentlösningen är, att man förser vingen med ett par ändskivor, något som jag är synnerligen skeptisk mot. Man gör visserligen en vinst i vingyta och effekt, men denna vinst överskuggas i hög grad av den förlust man gör genom motståndöknningen. Enligt prov utförda vid Göttingen-anstalten, fordras det att ändskivan måste vara 7 ggr så hög som kordan om den helt skall förhindra spetsöverströmningen, något som knappast låter sig göras i praktiken. Sätter man sedan på en ändskiva av normal storlek, erhåller man, förutom ett stort friktionsmotstånd, ett ganska stort interferensmotstånd i vinkeln mellan skivan och vingen. Dessutom medför ändskivan att modellen lätt råkar i spin, som den inte kan ta sig ur. Den idealiska spetsutformningen är utan tvekan ellipsen, som medför absolut minsta spetsmotstånd. Vad beträffar de interferensmotstånd som uppstår i varje knäck på vingen, blir här den logiska slutsatsen att en vinge med U-



Eilert Forsell segrade i göteborgarnas sista klubbävling för året med en modell, som konstruerats enligt åsikterna i artikeln

form eller om man så vill, elliptisk diheral, är idealet. Men då en sådan vinge skulle bli alltför svårbyggd, finner man att den enkla V-formen står nära idealet beträffande lågt motstånd. Här har vi ju endast ett interferensmotstånd, det i mitten. Men här träder stabilitetsfaktorn in. Genom erfarenhet vet man att en vinge med enkel V-form som regel har dåliga stabilitetsegenskaper.

Vingen med två knäckar, vingen med "öron" visar i praktiken att det är mycket svårt att undvika ett, om än mycket litet, interferensmotstånd i mitten, där vingen övergår i kroppen. Därför kan man lika väl ge vingen en obetydlig knäck även här, då denna typ av V-form, polydiheralen, visat sig stå U-formen närmast när det gäller idealiska egenskaper.

Beträffande vingens sidoförhållande tycks de långa smala vingarna vara på avskrivning. Den allmänna tendensen är att ha moderata sidoförhållanden med kordor på mellan 16 och 18 cm. De långa smala vingarna, som främst konstruerats för att minska det inducerade motståndets inflytande på vingen, medför avsevärda bygg- och transportsvårigheter, samtidigt som det är svårt att få profiler som flyger överkritiskt på dessa låga kordor.

Beträffande stabilisatorns utformning gäller att en lång och smal "stabbe" är mycket effektivare än en kort och bred, förutsatt att man inte går till överdrift. Det idealiska sidoförhållandet för en S:int-"stabbe" torde vara 1:5,5—1:7. Sedan är frågan, skall det vara V-stabbe eller ej. Enligt mitt förmenande bör modellen, om den har över 5,5 kordors momentarm, ha V-stabbe. Den V-formade "staben" har nämligen visat sig bidra till såväl goda kurv- som startegenskaper och utmärkt förmåga att gå ur stall samt förhindrande av spin.

Beträffande det kanske viktigaste kapitlet, profilerna, rekommenderas

Benedek 8356 B			Benedek 8306 B			Chessman 30-1,25-12			Chessman 20a-08		
X	Yö	Yu	X	Yö	Yu	X	Yö	Yu	X	Yö	Yu
0	1,11	1,11	0	1,18	1,18	0	0	0	0	4,0	2,0
2,5	4,15	0,03	2,5	4,11	0	1,25	2,06	-0,88	1	4,92	1,16
5	5,83	0,05	5	5,83	0,07	2,5	2,96	-1,11	2,5	5,8	0,68
7,5	7,08	0,25	7,5	7,13	0,28	5	4,3	-1,18	5	6,6	0,28
10	8,00	0,5	10	8,18	0,65	10	6,31	-0,88	7,5	7,16	0,14
20	9,97	1,87	20	10,22	2,13	20	8,88	+0,17	10	7,48	0,06
30	10,37	2,70	30	10,5	2,83	30	10,3	1,12	15	7,88	0,02
40	9,91	3,05	40	9,90	3,0	40	10,35	1,65	20	8,0	0
50	8,88	2,98	50	8,83	2,9	50	9,81	1,86	30	7,72	0
60	7,5	2,67	60	7,47	2,62	60	8,78	1,92	40	7,12	0
70	5,90	2,22	70	5,85	2,17	70	7,28	1,76	50	6,2	0
80	4,20	1,62	80	4,15	1,53	80	5,34	1,36	60	5,2	0
90	2,32	0,87	90	2,33	0,83	90	2,95	0,74	70	4,0	0
100	0,33	0	100	0,35	0	100	0	0	80	2,76	0
									90	1,4	0
									100	0	0

att var och en prövar sig fram till en profil som han anser bra. Mina egna erfarenheter inskränker sig till olika prov med Benedek-profiler. De profiler, som jag huvudsakligen intresserat mig för är B 8306 b och B 8356 b. Dessa har prövats med olika grad av flappning på bakkanten. Det bästa resultatet hittills har nåtts med profil B 8356 b som flappats 2,4 mm. Med denna som vingprofil och en stabilisatorprofil med stor välvning (à la Lindner) har byggts en modell som tycks vara god för 180 till 190 sek. utan termik. Att använda en stabilisatorprofil med stor välvning tycks vara idealet. Det är ganska tydligt att den är överlägsen de tidigare 60 % Clark Y-profilerna.

Några andra profiler som kanske kan vara värda att pröva, är amerikanen Chessmans. Dessa profiler liknar inte segelmodellprofiler, men ingen vet hur ett försök skulle utfalla. Ett tredje profilsystem är Joukowsky-

systemet. Om detta kan jag direkt säga, att det är olämpligt för segelmodeller. Inom NACA-systemet finns det knappast heller någon profil, direkt lämpad för A: 2. Hos Göttingen finns det dock åtskilligt, som är värt att pröva. Exempelvis Gött. 417 och Gött. 417a.

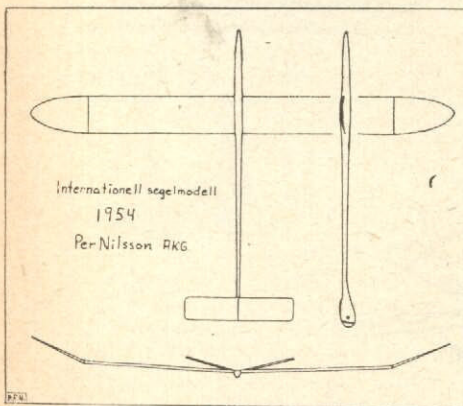
Ett aktuellt spörsmål beträffande profilen är huruvida man skall plank vingen eller enbart klä den som vanligt. För att vara riktigt konsekvent, är plankningen det enda tänkbara, alldenstund man nu har räknat ut en profil med noggranna värden. Vingens medelprofil blir givetvis en helt annan än den beräknade om man klär som vanligt med papper eller siden. Att planka en vinge är emellertid ett så stort byggtkniskt problem, att frågan är om det lönar sig. Ett mycket litet sprygelavstånd eller torsionsnäsa är nog att föredra.

Sedan har vi anfallsvinkeln. Skall man lägga denna på vingen eller "stabben" och hur stor bör den vara? Det bästa är nog att dela upp den på både vinge och "stabelle" för att få kroppen att flyga med så lågt motstånd som möjligt. Läger man hela anfallsvinkeln på vingen så kommer kroppen under flygning att hänga med nosen och tvärtom om man lägger hela vinkeln på "stabben". Beträffande gradantalet har på den omtalade Benedeken visat sig att 5,4 grader är idealiskt.

Och så till byggmaterialet. Skall modellen byggas i balsa eller furu? Här vill jag tillråda att vingbalkarna göres furu, medan modellen i övrigt byggs i balsa. Modellen kan gärna byggas så att den får belastas med 50-100 g i tyngdpunkten. Med denna tyngdpunktskoncentration får man en modell som lätt tar sig ur praktiskt taget vilket läge som helst. Det förtjänar i detta sammanhang att påpe-

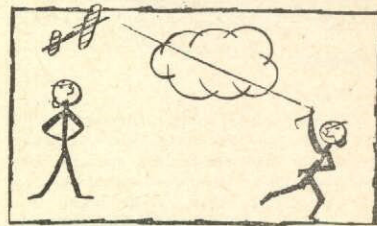
Forts. på sid. 25

Internationell segelmodell konstruerad i överensstämmelse med de åsikter som framförs i artikeln

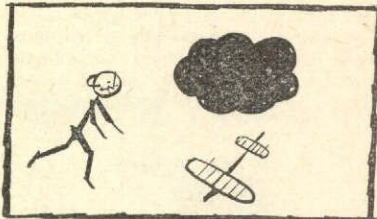


Hobby-killar gillar Hobby-lim

Dag Tisell, Birger Jarlsgatan 77, Stockholm, bygger och flyger modellplan så fort han har tid. Han vet därför av erfarenhet att Casco Hobby-lim är det suveräna limmet. "Kärran" blir en "stark sak" när den limmas med Hobbylim. Dag ritat och berättat här om en spännande flygning som slutade lyckligt trots att planet störtade.



Starten gick fint.



Men landningen var inte så lyckad.



Kärran höll tack vare att den var limmad med Casco Hobbylim.

Just det, ja — Casco Hobbylim är ett verkligt bra lim som effektivt snabblimmar trä, läder, glas, porslin m. m. Välj därför även Du Casco Hobbylim om Du vill limma fort, fint och starkt.

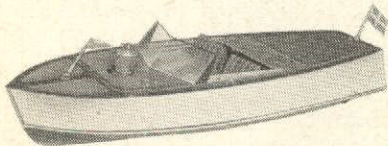
Alla killar gillar Hobby-lim



NYTT på modellmarknaden

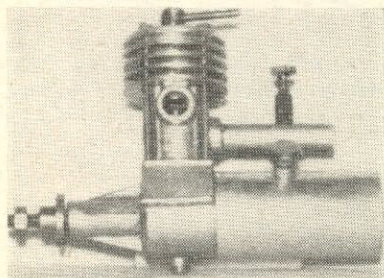
Modellbåten "Carioca II"

är en ny motorbåtsmodell som även en nybörjare kan klara av. Modellen är i balsa och alla delar är tryckta, kölstocken är färdig med uttag för propelleraxeltrumma. Däcket är av hondurasmahogny och utstansat. Båten kan drivas med antingen elmotor eller dieselmotor. På ritningen finns angivet monteringsanvisningar för båda alternativen. Båtens längd är 460 mm och byggsatsen kostar 11:50 inkl. ritning. Från Wentzels.

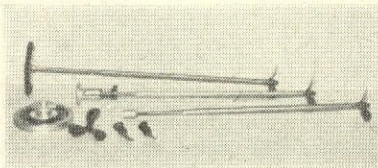


RGU-motor

F:ia modell-TRÅ, Insjön, presenterar en ny tysk dieselmotor av märket RGU. Genom sitt robusta utförande är den speciellt lämpad för nybörjare. Motorn är av 3-portstyp och kan därför köras i både höger- och vänstervarv. Bronslager i vevhus och vevstake gör motorn långlivad. Denna dieselmotor lämpar sig bäst till isslädar, båtar och bilar, men den kan även användas till friflygande modeller. Vattenkyllning är inte nödvändig vid båtdrift. Motorn har följande data: 2,5 cc, 6.000-8.000 v/min, 0,21 hkr, vikt 195 gram (kompl. med tank) RGU-dieseln kostar 25:—.



Till RGU-motorn finns bl. a. följande tillbehör: Plastpropeller RGU kr 2:25. Motorbädd med fästskruvar kr 1:50. Svänghjul i aluminium kr 4:50. Dito av stål kr 5:50. Båttillbehör i kompl. sats bestående av propeller, axel m. lager samt motorkoppling kr 6:—. Två olika typer av friktionskoppling finns också. Med i övrigt samma tillbehör som i föregående sats är priset 8:50 resp. 12:—.



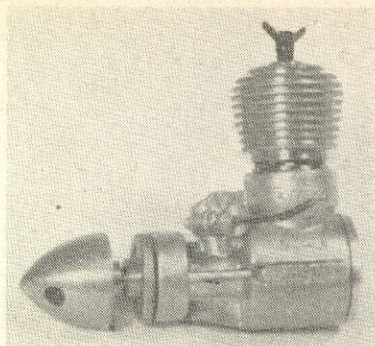
Modell-TRÅ presenterar också svampgummi-hjul av tysk tillverkning och i storlekar 40-90 mm ø. Priser från 2:25 till 6:— per par.

Ny RC-mottagare



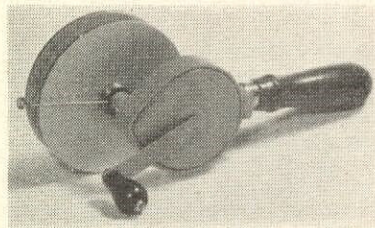
Garantien för reläet är inte tidsbegränsad, utan vid felaktigheter ersätts hela mottagaren kostnadsfritt, såvida inga ingrepp på reläet företagits. En ytterligare förbättring är den 6-poliga kontakten, som möjliggör att alla anslutningar (även antenn) sker samtidigt över en kontakt. F. ö. har 951 B samma elektriska data och yttermått som 951 A och priset är också samma, 79:— (kompl. m. anslutningskontakt och kopplingsstråd). Från F:ia Tele-Trol, Insjön.

ECC Telecommander har nu kommit med en förbättrad upplaga av mottagaren mod. 951 A. Den nya mottagaren, som fått beteckningen 951 B, är försedd med det polariserade reläet P-100. Därmed är alla reläjusteringar obehövliga.



Taifun Tornado

är en ny modelldiesel från Wentzels. Motorn har utmärkta prestanda. Data: Cyl.-vol. 2,46 cc, varvtal 1/200 v/m, hkr 0,23. Taifun Tornado har dubbla kullager, priset är 59:— och 60 dagars garanti mot fabriktionsfel lämnas.



En ny modellplanvinsch

i kraftigt utförande och försedd med spultrumma och vevutväxling 1:8 med kraftigt skurna, lättgående kuggjul presenteras av Wentzels. Vinschen kostar 15:85.

Hobby-Teknik

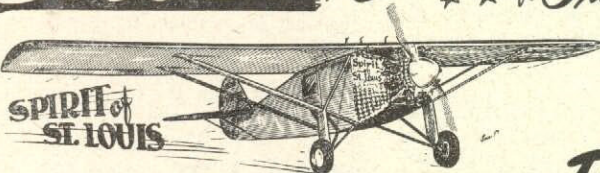
som tidigare haft sin affärslokal i Enskede har flyttat till Upplandsgatan 41 i Stockholm och där öppnat en ny trevlig butik. Firman för allt i modellbranschen; flyg, båtar och bilar samt Rivarossi-, Fleischmann- och Märklin järnvägsanläggningar. Vidare modellmotorer, elmotorer och radiokontrollaggregat. Innehavare är Eddy Blomberg.

Byggsatser i plastik

Solna Hobby-Centrum har fått in ett antal amerikanska byggsatser i plastik. Alla modeller är mycket detaljrika samt enkla att

BYGG EN Superdetaljerad Skalamodell!

SPRIT OF ST. LOUIS



NYHET! Perfekt skalamodell av Charles Lindberghs RYAN N. Y. P. Ett av historiens mest omtalade flygplan. Modellen har en spännvidd av 550 mm, längden är 335 mm. Strålande rolig och intressant att bygga. Priser Kr 5:50



THUNDERJET



Helt ny "Supermodell" av USA:s moderna jaktplan "Thunderjet". Spv. 434 mm, lgd 463 mm. Priser Kr 6:95

SVEN E. TRUEDSSONS MODELLFLYGINDUSTRI Malmö

Sänd mot postförskott:

.... st. byggsats till Spirit of St. Louis st. byggsats till

Thunderjet st. SEMO balsalim —: 75

Namn:

Bostad: Postad:

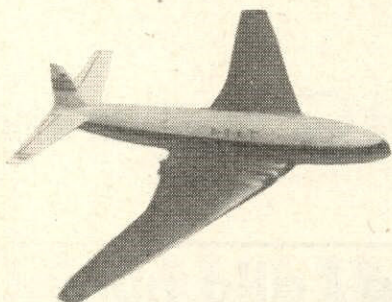
NYHET

bygga då de olika delarna endast behöver limmas ihop. Dekalkomanier och fullständiga bygginstruktioner i form av "explosionsritningar" medföljer byggsatserna som kostar mellan 6: 90 och 17: 40. De flygplantyper som nu finns är Sabre, Panther, Lockheed F90, Lockheed XFV-1, Thunderjet, Marauder och Mig 15 och vidare finns en vacker modell av piratskeppet Black Falcon. Ytterligare flygplantyper kommer om någon tid, bland dem en modell av Spirit of St Louis.

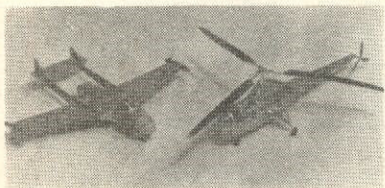


Bilden visar de olika delarna (46) i byggsatsen till B-26 Martin Marauder.

Modeller i skala 1/72



Fyra nya modeller i skala 1/72 har B. Beckman & Co. AB fått in, nämligen Starfire, F-84F Thunderstreak, F-4D Skyray och Douglas X-3. Modellerna är solida med formsågade delar. Plasthuvor, hjul och nationalitetsbeteckningar ingår i byggsatserna som kostar mellan 3: — och 3: 75. Över 20 olika aktuella flygplan finns nu att få. Bilderna visar D. H. Comet, överst samt D. H. Venom NF Mk 2 och Westland-Sikorsky S-51 Dragonfly, som får illustrera hela serien av modeller.



Tandpetare ... Forts. fr. sid. 23

kas att en för tung vinge inverkar ytterst menligt på modellens stabilitet.

När skall man sedan trimma modellen? Svaret blir endast ett: i gryningen. Det är då som man får reda på modellens prestanda utan hjälp av uppvindar. På kvällen finns det all-

tid värme kvar i marken och det olika på olika ställen. Själv har jag flugit både 4 och 5 min. på kvällen med modeller som på morgonen endast gjort ca 2,30.

Vad jag vill ha sagt med denna artikel är inte att så och så skall en modell se ut, utan det att här behövs nya idéer, friska initiativ och experiment, för att få fram nya moderna modeller. Och jag hoppas därför att artikeln skall kunna ge några ledtrådar vid konstruerandet.

Den 7 november gick göteborgsklubbens sista klubbävling för året och i S-klassen segrade Eilert Forsell med modellen som omtalas i artikeln. Tiden blev 676 sek. Fallvindar förekom rikligt. På andra plats kom Per Nilsson, trea blev Folke Lernegren. I G-int vann Helge Eliasson med 882 sek. före Malte Blomqwist och Charles Moberg. Bengt Lundström segrade i F-klassen med 680 sek. före Åke Lundin och Jan Gullbrandson.

Eskilstuna-tävling

Eskilstuna och Torshälla modellflygklubbar arrangerade den 21 nov. en liten klubbävling som endast var uppdelad i två klasser, nämligen för juniorer under 15 och seniorer över 15 år. Alltså ingen typklassning av modellerna utan G-1:orna fick kämpa med F-modeller och S-1:or. 23 modellflygare hade anmält sig, men endast 10 lyckades få flygtider över 20 sek. Vädet var prima, men med något snöfall.

Efter tre perioder vann Tore Hedqvist, Torshälla seniorklassen med 199 sek. och Hans Rönneberg, Eskilstuna vann juniorklassen med 49 sek. Resultaten var ju inte så överdådiga, men man hade roligt och intresset är stort och man hoppas att så småningom få fram många goda modellflygare i både Eskilstuna och Torshälla.



Julklappstips

se vår stora annons i föreg. nr av Looping (nr 11/54)

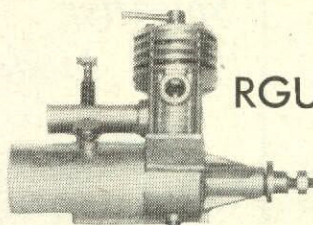


Hobby sport · MODELLFABRIK

Stadshagsvägen 22 · Stockholm K · Tel. 52 48 42

DIN ÖNSKAN — EN DIESELMOTOR

kan nu uppfyllas!



RGU - robust tysk modelldiesel
för 25:- (inkl. tank)

Motor + spec. propeller i plast
+ motorbädd med fästskruvar 28: 75

2,5 cc
6—8.000 v/min
0,21 hkr.

ÖVRIGA TILLBEHÖR

Svånghjul i aluminium .. 4: 50
Svånghjul i stål 5: 50

Kompl. båtillbehör:

Propeller, axel m. lager
samt motorkoppling 6: —
Motorbädd m. fästskruvar 1: 50
Plastpropeller RGU 2: 25

- RGU är ytterst startsäker.
- RGU är långlivad — bronslager i vevhus och vevstake.
- RGU har komp-spärr, som hindrar överbelastning.
- RGU har 3-portsystem — kan köras i höger- eller vänstervarv.
- RGU är lämplig för isklädar, båtar, bilar och flygplan.

Rekvirera från

modell-TRÄ
Specialfirma
för modellbygge
INSJÖN

Lev. mot postförskott
PORTOFRITT

LOOPING 1954 * 195

en tjusig årgång

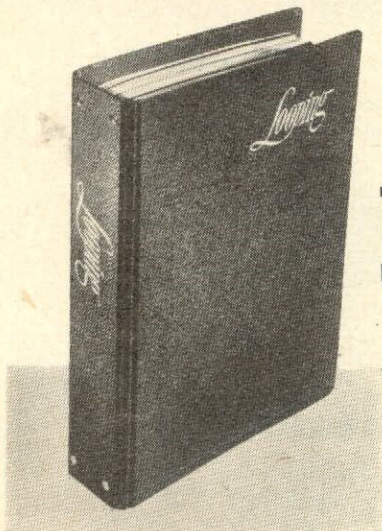


LOOPING — tidninge

LOOPING

1953 och 1954 i pärm

Årgångarna 1953 och 1954 finns nu att få i förlagets specialpärm. Priset per årgång är 10:—. Enbart årgång (ej pärm) 7:— per st. Enbart pärm 3:45 per st. Sätt in beloppet på postgiro 45 35 30, Looping, Box 3063, Stockholm 3, och ange på talongen vad beloppet gäller.



10:—
pr årgång

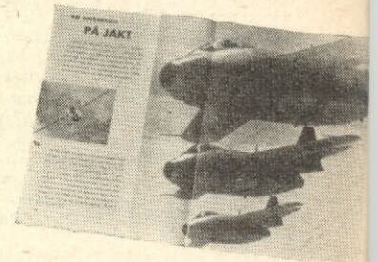
Allt om flyg i alla nummer

Stridsflyg

Trafikflyg

Sportflyg

Modellflyg



Albin Ahrenberg:

Looping fyller väl fordringarna för en flygtidskrift passande för alla. Den är saklig, populär, inspirerande samt modern och trevlig i sin uppläggning. Och den är synnerligen värdefull för ungdomen



Allt flyg ges utrymme i Looping; stridsflyg, trafikflyg och sportflyg. Specialnummer om olika grenar av flyg har gjorts och kommer att göras. Modellflyget har i varje nummer sin specialavdelning,

LOOPING JUNIOR



LOOPING — SVERIGE

5 (femte
årgången)

av samma höga klass!



som ingen flygintresserad kan vara utan!

PRENUMERERA FÖR 1955

på närmaste postanstalt

PRENUMERATIONSPRIS: HELÅR 9:50, HALVÅR 5:—

Prenumerationsblankett medföljer som bilaga i detta nummer av tidningen. Det blir billigare att prenumerera och Ni behöver inte riskera att gå miste om något nummer av tidningen.

NI KAN GE LOOPING I JULKLAPP

Ligger det inte ganska nära tillhands för Er, som under det gångna året kunnat glädja Er åt Looping, att också ge tidningen till någon vän eller bekant, som säkert också skulle uppskatta den? Att köpa julklappar är inte bara dyrt utan många gånger också svårt och tidsödande...

... men att ge Looping i julklapp är enkelt, billigt och uppskattat!

Att ge Looping i julklapp är enkelt därför att vi sköter om hela affären — det är billigt därför att mottagaren inte bara erhåller tidningen under hela 1955 utan också detta julnummer tillsammans med ett presentkort till julafton. Det är uppskattat därför att det är en julklapp som varar hela året.

Ni kan ge Looping i julklapp genom att sätta in prenumerationsbeloppet — 9:50 — på postgiro 45 35 30, Looping, Box 3063, Stockholm 3 och på talongen skriva: "Julklappsren. Looping 1955 för ... (pren.-mottagarens namn och adress). På presentkortet skall stå ... (t. ex. från Moster Karin)". Se vidstående bild.

Meddelande till betalningsmottagaren

*Julklappsren.
Looping 1955
till:
Herr
Carl Johansson
Högatan 5
Lillskad
På presentkortet
skall stå
Moster Karin*

END A FLYGTIDNING

PROJEKT CASSIOPEIA

av Stuu Feddley

Forts. fr. föreg. nr.

SPRÄNGNING MED FÖRHINDER

— Det här var värre än en thriller på bio, sade Bentley och torkade sig över pannan med näsduken.

Rummet där de satt var fyllt av tobaksrök. Både han och Putnam hade tagit av sig i skjortärmarna och satt framför radioapparaterna med öronen på helspänn för att inte gå miste om en enda detalj i det nervpirrande drama som utspelades med dem själva på första parkett. Askkopparna flödade över av cigarettfimpar, bruset och knastret från apparaterna gav en vision av hektisk aktivitet någonstans bortom dem själva men ändå koncentrerad till detta rum, förmedlad av osynliga radiovågor och förtätd i den blänkande apparatens tekniska innanmäte som kallt, neutralt och objektivt endast registrerade och rapporterade handlingen.

— Vad var det jag sa om Nicholson, Putnam? Sa jag inte att han var mannen som skulle klara det?

— Hm, om jag inte minns fel, så var det visst jag som sa det, svarade Putnam. Men det kan kvitta. Tror du förresten han klarar det?

— I varje fall så har han fantasi och är en tusan till karl att vara djärv. Men egentligen har han det inte särskilt lustigt.

— Du tänker på den där sprängningen om — han tittade på klockan — om precis två minuter...?

— Ja. Han måste göra någonting, för tusan! Två minuter och hela båten flyger i luften med både honom och...

— I varje fall inte med skurkarna. Dom har redan gett sig i vattnet, som du har hört alldeles nyss. Inte helt utan protester visserligen, men i varje fall så är de i plurret och simmar allt vad de orkar mot södra stranden.

MODELLBYGGSATSER

Meccano-byggsatser - X-acto-verktyg
Fleischmann-järnvägar - Allt i hobby

Olika slags diesel- o. glödstifts-

MODELLMOTORER

Råsundavägen 144
Tel. 82 26 90, Solna

Solna Hobby-Centrum

För flygsinnat folk

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

flygets Hjältar

Hittills har utkommit: DC-3:ans skräckfärd, I fientlig eskort, "Comet" nödlandar, Ljudvallens förbannelse, Flykt genom Tunis, Först över Atlanten, Flygande Tigernarna och Överstens dödsflygning. Var 14:de dag kommer ett nytt häfte. De finns hos alla tidsningsförsäljare och kostar bara **65 öre**



— Ja, ja! Men Nicholson, och miss Jones. Han måste signalera...!

— Han gör det nog snart. Putnam lät retligt lugn. Egentligen är det ingen brådska, för vi har inte så mycket som en knallhatt att smälla av kring ubåten just nu.

— Du menar att bluffen är så renodlad, att...

— Ja, en av de mest renodlade jag någonsin varit med om. Jag visste inte mer om den där sprängningen och signaleringen än du, förrän Nicholson började prata om den i radion. Gud vet om han själv visste något om den förrän han började prata själv... Han tog en chans, den enda som fanns!

— Det är strålande, men nu är i varje fall skurkarna på vild flykt och måste infångas.

— Vi har tillräckligt med folk att dirigera till södra stranden. Om vi nu bara visste hur många de är, så ingen slinker undan, och om jag visste hur tusan vi skall få fram sjunkbomber i en hast så vi verkligen kan spränga ubåten om en timme, som Nicholson har hittat på.

— Men snälla du, sade Bentley och flinade med hela ansiktet. Har han bluffat dej också? Vore det inte synd att spränga en fin ubåt i luften bara för att göra som Nicholson säger. Vi kanske kunde använda plåten att bygga en rymdraket av.

— Ja, ja, snäste Putnam. Det är klart du har rätt. Jag hade naturligtvis inte en tanke på att...

— Näna, sade Bentley med ett försmädligt flin.

I samma ögonblick hördes åter Fred Nicholsons röst i radion:

— Samtliga har — om jag förstår saken rätt — givit sig iväg. Jag fick dem till 18 stycken, men jag är en smula osäker. Klockan är nu bara några sekunder före "tiden". Var vänliga signalera med något ljus, så banditerna där ute i vattnet får klart för sig att här verkligen var avsett att sprängas. Dom är våta och olustiga och kan behöva en uppmuntran...

— Hur kan man skämta i en sådan situation, sköt Putnam in utan att vänta på något svar. Han avbröts av Fred Nicholsons röst.

— Bra, det syns fint. Det var en sabla massa lyktor ni hängt upp i träden kring den här viken! Jag fäste mig vid — tror jag — att det inte kom några signaler från södra stranden. Betyder det att jag verkligen anvisade skurkarna en plats där de har chanser att undkomma? Det var i så fall oavsiktligt. Har jag fel, så skjut en raket från norra stranden. Ni har väl raketer? Har jag rätt så skjut två. Jag behöver också lite uppmuntran här ute.

— Jag blir inte klok på karlen, sade Bentley. Här har han till för bara några minuter sedan svävat i yttersta livsfara, upplevt fullständigt

härresande äventyr som borde ha givit vanligt folk knäskälva i flera dagar. Och så ställer han sig och skojar...

— Tack, hördes Nicholson's röst. Det var en snygg raket.

— Det är hans sätt att möta chocken. Det är inte många som kan det, men det finns en och annan. Det betyder inte att han är djävare än andra eller att han lider av någon känslökyla. I själva verket har Fred Nicholson varit mycket rädd många gånger under det här jobbet, han har själv berättat det. Men han är en modig man, därför att han övervunnit sin rädsla eller rättare sagt använt rädslan på sitt naturliga sätt, som en varning. Och han är inte känslökall. Tvärtom. Men han är sund och han har framförallt en stark vilja och så har han ett gott samvete. Detta gör, tror jag, att han reagerar som han gör nu. Och jag tror också att han inte får någon chock i efterskott.

— Det var just det jag tänkte på, svarade Bentley. Jag tänkte just på chocken. Vanligt folk, eller de flesta av oss vanliga människor, blir ju mer eller mindre odugliga till arbete efter sådana här starka upplevelser, även om vi vill visa oss karaktiga och döljer vårt elände så gott det går, som Stålmän och andra... Jag tänkte på, att om han nu är tillbaka klockan fyra, så...

— Jag tror du med förtroende kan låta honom fortsätta med "Cassiopeia I" om han nu vill det själv. Det kanske inte vore bra för honom att helt plötsligt hamna i allt för lugna förhållanden. Och du kan lita på att han är tillbaka till klockan fyra.

Det hade varit tyst i radion en stund. Nu återkom Fred Nicholson's röst:

— Ledaren för bandet — jag tror det är han — är en ganska ung man, en av de yngsta i gänget, och den mest osympatiska fast han har ett polerat skal. Om jag inte minns fel hade han en grå kostym på sig. Det kan ju tänkas att han åtminstone behåller byxorna på under simturen. Och så en fråga till: Ska jag simma i land, eller skall jag bosätta mig härute? Miss Jones är mycket svag och behöver kanske läkarhjälp. Ge en kort ljussignal från norra stranden om jag kan vänta hjälp inom en timme.

Det blev åter tyst några sekunder.

— Bra. Och så vore det bra med litet liv och rörelse här snarast. Jag litar inte riktigt på gangsterna där ute i vattnet, och jag har bara knyt-nävarna att försvara mig med. Ligan vet att sprängningen är uppskjuten på en timme och vågar sig kanske bitåt igen. Jag slår ifrån min radio nu. Signalera om ni vill höra av mig. Jag kommer självant om det börjar plaska i vattnet. Och jag tar för

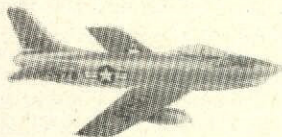
Forts. på nästa sida

NYHETER I PLASTIK

Amerikanska superdetaljerade byggsatser färdiga att limma ihop. Kompakta plastdetaljer i skala 1/4" till 1". Dekalkomanier och fullständig bygginstruktion (explosionsritning) medföljer. Modellerna är verkliga prydnadsaker för vardagsrum och pojkrum. En önskesak för alla flygintresserade!

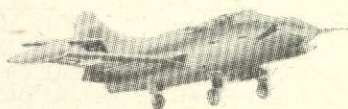
F 86D SABRE JET

13 delar. Längd 25 cm, spv 23 cm. Kr 6: 90



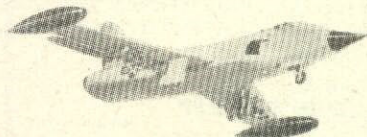
F 9F PANTHER JET

19 delar. Längd 29 cm, spv 24 cm. Kr 6: 90



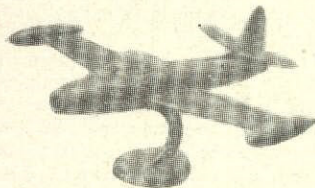
F 90 LOCKHEED JET

21 delar. Längd 37 cm, spv 28 cm. Kr 8: 50



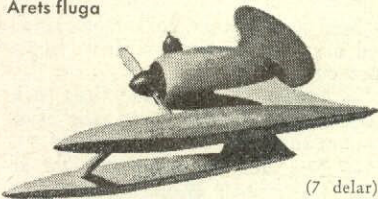
REPUBLIC F84F THUNDERJET

17 delar. Längd 24 cm, spv 24 cm. Kr 6: 90



VATTENSPINDELN

Årets fluga

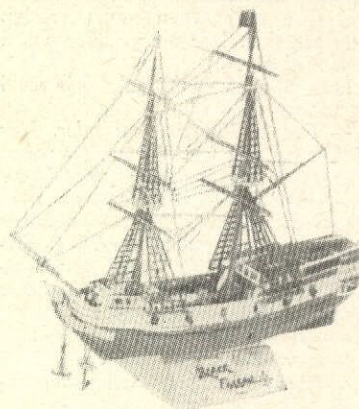


(7 delar)

Vattenspindeln går lika bra på vatten, is och snö. Lämpl. motor 0,5—1,5 cc. Kr 11:—

ED-, WEBRA-, ALLBON- och ENYAMOTORER. Ängmaskiner. FLEISCHMANN-järnvägar. Meccano-byggsatser. ALLA MODELFLYGLAN på den svenska marknaden förs i lager.

GÖR ER BESTÄLLNING NU!

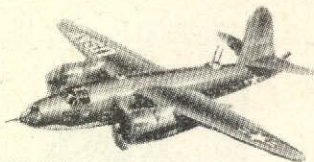
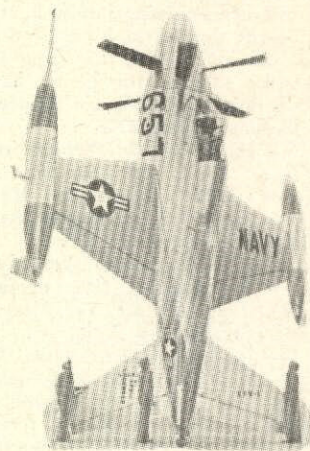


BLACK FALCON

46 delar. Längd 29 cm, höjd 34 cm. Kr 15: 75

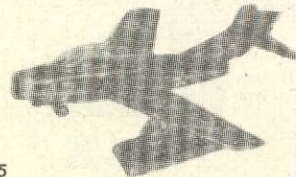
Kr 11: 40

LOCKHEED V. T. O. (XFV-1)
36 delar. Längd 23 cm.



MARTIN MARAUDER B-26

46 delar. Längd 43 cm, spv 48 cm. Kr 17: 40



MIG 15

25 delar. Längd 23 cm, spv 22 cm. Kr 6: 90

McCOY-MOTORER

60 R.Hd	Kr 159:—	19 Sport	Kr 65:—
29 R.Hd	Kr 107:—	09 Sport	Kr 51:—
19 R.Hd	Kr 83:—	09 Diesel	Kr 51:—
29 Sport	Kr 76:—	K&B Torpedo	Kr 75:—

"Sea Fury" Urbordare 049=0,8 cc. Kr 65:—
"SPACE BUG" J:r endast Kr 24: 80

SOLNA HOBBYCENTRUM RÅSUNDAVÄG. 144 - SOLNA
TEL. 82 26 90 - POSTG. 269 45

givet att ni inte uppfattade det där om sprängningen som en order...

— Jag skall ge order om att de hämtar honom ögonblickligen och placerar ordentligt med folk på ubåten, sade Putnam en smula vresigt. Begriper dom inte att grabben vill i land med jäntan!

Han slog på en kontakt och röt i en mikrofon:

— Det är Putnam som talar. Har ni fått några båtar i sjön eller måste ni bygga en först? Hör ni mej? Kom!

— Vi hör, överste Putnam. Mottagningen är god. En patrullbåt är framme om några minuter. Vi dirigerar mera folk dit sedan. Bevakningen vid södra stranden är god. Några vidare instruktioner? Kom!

— Nej. Jo vänta ett ögonblick.

Han vände sig till Bentley:

— Du vill väl ha hit honom snart?

Bentley nickade ivrigt. Just som Putnam öppnade munnen för att tala i mikrofonen igen, avbröt Bentley:

— Be dom ta med miss Jones också, om hon inte är för svag. Det är kanske säkrare för henne här ute. Och dom kunde kanske behöva vara tillsammans en stund...

— Hallå, det är Putnam igen. Se till att Fred Nicholson skjutsas till basen snarast och på bästa sätt. Miss Jones beordras följa med om inte läkare förbjuder det. Kom!

— Det är uppfattat. Kom!

— Uppfattat ja. Har ni inte ett jäkla dugg mer att säga, vem ni nu är jag pratar med. Kom!

— Jo, överste. Det var den flottaste pokerbluff jag varit med om. Mitt namn är kommissarie Norton, norra stranden, nyutnämnd chef för ubåtsbevakningen i Jacksonville med omnejd. Kom!

— Bra, kommissarien. Spelar ni poker själv, så följ med hit om ni har tid och ta en omgång. Slut.

— Uppfattat. Försöker komma. Slut!

Putnam hängde upp mikrofonen och log ett bistert leende mot Bentley som satt på en stol och strök med handen över håret oavbrutet.

— Riktiga torrisar dom där poli-serna. Spelar du poker Bentley?

— När Cassiopeia har startat, ska jag ge dej en omgång som du sent ska glömma. Synd att vi inte kan ha Nicholson med.

— När han kommer tillbaka från rymden skulle vi kanske kunna tänka oss ett parti.

— Sen är vi nog fattiga män både överste Putnam och jag.

— Men lyckliga. Nu tycker jag du ska ta dej en tupplur medan vi väntar på Nicholson. Jag ska sköta rutinjobbet med skurkarna. Strängt taget är det bara hantverket kvar. Tråkigt men nödvändigt hantverk.

— Är du säker på att vi verkligen får tag i hela ligan nu då?

— Tämmligen. I varje fall har vi fått ett ordentligt försprång.

— Okay, sade Bentley sömnigt och sträckte benen ifrån sig där han satt i stolen. Väck mej när något händer. Vi har en arbetsdag i morgon. Det är då vi ska se resultatet av många års arbete. Det blir spännande det också. Men det är ingen poker. Godnatt.

VIC DYKER UPP

Vinden drog sakta genom nattmörkret. Vågorna kluckade melodiskt mot båtens sidor. I väster syntes ljuset från staden som en diffus kupol av svag eld mot natthimlen. Längs stranden glimmade det av ljus från ensliga hus och över alltsammans välvde sig universum, djupt sammetsblått med klara lysande prickar av himlakroppar, ensamma på sin kollektiva evighetsfärd genom rymden, stilla som stjärnorna på barnets sago-himmel men ändå rusande framåt med vanvettsfart på sina ensliga banor vars slut och början ingen vet.

Fred bredde ännu en filt om Mildred där hon satt på däck med ryggen mot en uppbyggnad.

— Fryser du? frågade han och stoppade om henne som en mor pysslar om sitt barn. Har du ont?

— Nej, det är bra, Fred. Det är bra. Jag känner mig lugn nu. Jag känner mig lugn, Fred, när du är här. Det har varit förfärligt.

Han svarade inte genast. Han lyssnade intensivt ut i mörkret och försökte genomtränga muren av svart luft omkring dem. Han var som en panterhona som vädrar en fara för sin unge.

— Ja, det har varit förfärligt, Mildred. Men det är slut med det förfärliga nu.

— Du stannar hos mig nu, Fred, gör du?

— Nu stannar jag, svarade han, men hon lade märke till hans nästan omärkliga betoning av ordet "nu".

— Varför bara nu?

— Mildred, svarade han ömt och höll hennes huvud emot sig. Jag stannar hos dig nu. Och jag stannar hos dig sedan. Det är en sak som kommer att skilja oss åt en tid men det vill jag inte förklara nu. Inte nu men senare. Om några timmar.

— Du skall fara med Cassiopeia! Hon sade det med låg röst men bestämt och lugnt och på ett sätt som inte tålde någon motsägelse. Jag förstod det förut. Nu vet jag det. Hon borrade in sitt huvud mot hans midja.

— Jag skall tala om det sedan. Och det blir bara en kort tid.

— Tror du att det bara blir en kort tid, Fred?

— Ja.

De blev tysta bägge två. Ljudet av en motorbåt nådde dem. Det hördes svagt men tilltog snabbt i styrka.

En strålkastare svepte över vattenytan i vida cirklar. Flög förbi dem men kom tillbaka och stannade till ett ögonblick med ubåten mitt i ljuskäglan. En ny strålkastare tändes och började spela.

Som långa vassa eldspjut svepte ljuskägglorna över vatnet. Skar som blixtrande dolkar genom mörkret. Vattnet låg öde så när som på ubåten vars gråa överbyggnad stod som en båk i eldskenet.

Fred följde ljuskägglorna över vattnet och spanade vaksamt. Ingenting utom vägglittret stod att uppträcka. Båten kom närmare och ljudet från motorn blev allt starkare.

— De kommer nu, Mildred. De hämtar oss, vi...

Han tystnade plötsligt och stelnade till.

— Hörde du? viskade han.

Av hennes sätt att vända på huvudet åt samma håll som han förstod han att även hon hört det svaga skrapande ljudet akterut.

— Sitt stilla. Sitt absolut stilla, viskade han. Det är någon där.

Han smög sig trevande och försiktigt över det hala däck, spänd som en stål fjäder. När ljuskäglan från en av strålkastarna nästa gång svepte förbi, såg han ett manshuvud sticka upp ur vattnet invid ubåten. Det var på väg midskepps men på den sida som vätte ifrån båten med strålkastarna.

— Vem är där? stötte han fram med ett väsende och flyttade sig snabbt åt sidan för att mannen inte skulle kunna beräkna riktningen alltför noga med hjälp av ljudet.

Ett gurglande läte från mannen i vattnet blev enda svaret, varpå det skrapande ljudet mot skeppssidan åter hördes.

Fred var tväksam om vad han borde göra. Mannen kunde behöva hjälp

224 sid
Dubbel volym

Inb. med klot-tygg

WAHLSTRÖMS UNGDOMSBÖCKER

REX
I VÄRLDSRYMDEN

av kaptan W. E. Johns

ny rymdbok av "Biggles-böckernas" författare i

WAHLSTRÖMS UNGDOMSBÖCKER

3:85

men det kunde också vara en fint för att få Fred att komma närmare — inom skotthåll. När ljuskäglan några ögonblick senare åter svepte förbi såg han två händer som för-tvivlat och planlöst famlade efter ett grepp vid skeppssidan och ett huvud som var nedböjt mot vattnet.

Fred förflyttade sig snabbt dit, lade sig på knä och sökte efter den andres händer längs kanten. När han fick fatt i den ena, kände han hur den liksom förlorade sin kraft. Det var tydligt att mannen var totalt utpumpad. Fred fick tag i den andra handen och började dra.

Det var halt på däck och svårt att få något fäste men slutligen lyckades han få spjörn mot en balk. I nästa ögonblick låg mannen på däck. Låg alldeles stilla.

Fred trevade på honom och hittade en revolver i ena byxfickan. Mannen låg som död och reagerade inte när Fred stack ner handen i fickan och drog fram pistolen. Han andades

svagt och Fred vände över honom på rygg.

— Vem är ni?

Ett svagt rosslande följt av en viskning blev svaret.

Ljuskäglan från motorbåten stannade rakt på dem. Den var nu helt nära.

Det var Vic som låg där!

— Han sköt mig, väste Vic mellan tänderna. Han...

— Vem sköt er? Freds röst blev skarp. Var det den unge?

— Ja. Jim Bringam. Vi hade en båt där ute som inte de andra visste. Han sköt mig innan jag hunnit in i den.

— In i den...?

— Ja, det var en miniatyrbåt som vi alltid hade med som reserv. Han är ensam i den nu. Jag hatar honom, jag skulle...

Han flämtade till och sjönk ihop. Det var tydligen mycket illa med honom men han andades fortfarande.

— Är han död? hördes Mildreds förskräckta röst.

— Nej, jag tror inte det. Men det är inte mycket med honom.

Motorbåten var nu helt nära och gick med liten fart långsides med ubåten.

— Mr. Nicholson här? sade en röst.

— Ja. Vi har väntat på er. Tur att ni inte kom tidigare, för då hade vi inte fått de värdefulla upplysningar som vi nu har.

— Värdefulla upplysningar?

— Ja, och tråkiga. Ledaren för bandet har tydligen kommit undan. Hjälp miss Jones och den här gangstern ombord så ska jag berätta vad jag vet. Här gäller det att vara snabb.

Medan motorbåten gick mot land berättade Fred vad han fått veta av Vic. Vid en brygga väntade två stora polisbilar. Vic lades in i den ena och Fred och Mildred stuvades in i den andra.

— Vart åker vi? frågade Mildred.

— Till basen, till Cassiopeia, svarade mannen vid ratten. Miss Jones skall följa med om hon inte behöver läkarhjälp omedelbart.

— Jag följer med, svarade Mildred bestämt.

Bilen startade och körde med hög fart därifrån medan patrullbåten med högsta fart stack till sjöss med fullt

Brev fra Norge

Från Modellflygklubben HE-TI-KE i Oslo har vi fått ett brev som vi med glädje publicerar och som speciellt bör läsas av de klubbar som kan tänka sig ha glädje av ett tävlingsutbyte med Norge.

... Vi har de siste årene vært regelmessig leser av Deres utmerkete blad, som jo er det eneste in ikke-engelsk talende kan ha utbytte av!

Klubben vår er temlig ung, (4 år), men vi har allerede over 100 aktive medlemmer, og er dermed blant Norges største...

Modellflygingen her i Norge ligger desverre langt tilbake. Hva det skyldes er vanskelig å si, men organisasjonen har vært meget svak de siste årene, da det mangler en modellflyg-sjef i NAK (Norsk Aero Klub). Vår mening er å forsøke å rette på dette, og derfor tør vi be Dem sette inn en liten notis i Deres blad hvor en omtrent like stor klubb som vår oppfordres til å skrive oss, slik at vi kunne få i stand et samarbeide, med mål i et årlig lagstevne mellom klubbene. Dette kunne da holdes annet hvert år i Norge og annet hvert i Sverige. Vi er spesielt interessert i Jetexmodeller, (reamodeller), og vet De om noen med samme interessen så er vi taknemlig for svar...

Med hilsen,
Modellklubben HE-TI-KE
Henrich Nissen-Lie Jr.
formann

Så har vi gjort vårt og vi hoppas att intresserade klubbar sätter sig i förbindelse med HE-TI-KE som har adressen: Nesöya, pr Slepanden st, Oslo, Norge.

MÅNADENS TIPS

MÄTINSTRUMENT	!
5-mätområden	28: —
MA-meter, 0,5 mA	12: 50 !
XFG 1, specialrör	13: —
Hållare till d:o	1: 50 !
Handsändare	!
ECC 1061 79: —
Tele-PILOT	!
De Luxe 75: —
Standard 59: 50 !

**kompl. AGGREGAT
från 160:—**

Rekvirera nya R/C-broschyren! Gratis!

ECC mottagare 951 B

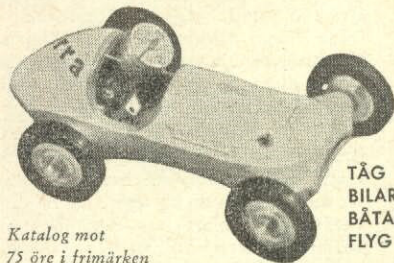
Superregenerativ mottagare
i TOPPKLASS — foolproof —

- kompakt — 63×38×32 mm, lätt — 70 gram.
- helgaranterat relä P-100. Ingen justering nödvändig. Vid felaktigheter kostnadsfritt utbyte av mottagaren.
- hårt rör ger mer än 1000 timmars livslängd.
- enkel att handha. Lättrimmad. Alla anslutningar meddelst 6-pol.-kontakt.
- användbar till alla 1-kanalsändare: ED Mk III, ECC 1061, Tele-PILOT osv.

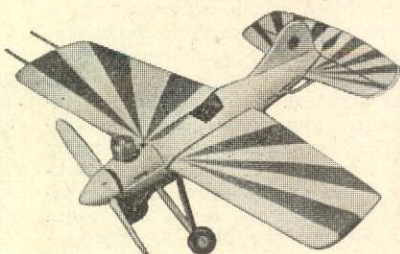
TELECONTROL
R/C specialisten INSJÖN

Julklappar som uppskattas

VISCONTI, en framgångsrik modellracer helt i lättmetall med specialtillverkade gummidäck. Priser: Byggsats 33: 50. Färdig utan motor 40:—. Kompl. med motor 90:—.



Katalog mot
75 öre i frimärken



RAKET-1:an, en elegant stuntmodell med utmärkta flygegenskaper. Byggsatsens alla delar är utsågade samt färdigsvarvad kropp. Spinner, gummi-hjul och tankmateriel medföljer. Pris 12: 95.

BERRAS HOBBY

Högbergsg. 27 - Stockholm Sö - Tel. 44 18 19

varv på motorerna och all tillgänglig radioapparatur i arbete.

*

När överste Putnam fick första rapporten om Vic, svor han till så Bentley vaknade och frågade vad som stod på.

— Det dröjer kanske med pokerpartiet ett tag till, svarade Putnam snäsigt. Bringam, basen för hela ligan, tycks ha klarat sig. Men han klarar sig inte länge, det ska jag bli karl för. Och han är tydligen ensam, så det tar i varje fall en bra tid innan han hinner bygga upp en ny sabotageorganisation.

— Vad är klockan? frågade Bentley.

— Snart ett.

— Är dom på väg hit?

— Ja.

— Väck mej när dom kommer. Får du tillfälle att vara med om starten i morgon bitti.

— Hoppas det. Om bara inte den där förbaskade Bringam...

ÅTER VID BASEN

I den väldiga monteringshallen rådde sedan flera dygn tillbaka en febril aktivitet. Tekniker av alla slag gjorde sina sista förberedelser och prov. Motorteknikerna gick igenom detalj efter detalj av det kolossala maskineriet i Cassiopeias inre. Varje liten mutter, varje bult, varje centimeter av ledningar, varje instrument kollationades.

Sekreterare med svartpärmaade kontrollböcker upprepade entonigt siffror och värden som lästes av på mätinstrumenten av kontrollteknikerna. Hela det väldiga skeppet och dess närmaste omgivning myllrade av folk. Specialister på navigation jämförde diagram och kurvor i manöverrummet längst upp i spetsen av skeppet, gjorde korrigeringar och justeringar här och var. Hela den del av maskineriet, som under färdens första spännande och för besättningen ytterst påfrestande minuter skulle sköta manövreringen av rymdskeppet, gick igenom detalj efter detalj; instrument som skulle sköta bränsletillförsel, instrument som skulle koordinera värden för hastighet, höjd, färdriktning och temperatur och ge vidare instruktioner till styrmaskineri, bränslepumpar, utlösning av första och andra raketstegen, inkoppling av elektronmotorerna etc., fick en sista grundlig kontroll.

Televisionskamerorna resp. sändarna som automatiskt skulle registrera starten och färdens upp till banhöjden och sedermera även göra upptagningar från omloppet kring jorden och till miljoner och åter miljoner människor berätta om hur projektet utvecklade sig, blev föremål för den mest minutiösa genomgång.

Hela den väldiga kommunikationsapparaturen med radio- och radarap-

paratur fick sin slutgiltiga justering. Utrustningen av dräkter kompletterades också, dräkter som så småningom skulle användas av besättningen för att den skulle kunna lämna skeppet och, sedan nästa raket anlant jämsides med den första, börja monteringen av rymdstationen, det verkliga projekt Cassiopeia.

I en väldig cirkel kring "Cassiopeia I" hade en mur av genomskinligt ämne slagits upp. Denna mur, klarare än det finaste glas och mer än 20 fot tjock, räckte mer än 100 fot över spetsen av rymdskeppet och hade inte en enda fog. Den var helt massiv utan en enda skarv och var avsedd att ta emot det oerhörda tryck, den oerhörda temperaturstegringen och i någon mån utestänga det fruktansvärda dån som skulle komma att utvecklas under de första sekunderna av raketens start. Det var endast tack vare denna mur eller rättare sagt uppträckten av det ämne av vilket den var konstruerad, som det blivit möjligt att förlägga hela uppbyggnaden av startplatsen till hallen under jorden. I annat fall skulle man ha blivit tvingad att montera och starta raketerna ovan jord, på stort avstånd från varandra, varigenom oöverstigliga svårigheter skulle ha uppstått att hålla projektet hemligt. Bringams liga skulle med andra ord ha fått ett flera gånger lättare arbete att omintetgöra projektet.

Klockan började nu närma sig fyra på fredagsmorgonen. Om endast drygt tre timmar skulle första starten ske. "Cassiopeia I" skulle lämna jorden med Fred Nicholson och Henry Fall ombord och börja sin oändliga färd i rymden såsom början till rymdstationen "Cassiopeia".

Bentley hade fått sig en välbehövlig tupplur medan Putnam höll i trådarna till polisens arbete. Hela ligan — med undantag av dess ledare Jim Bringam — hade programenligt infångats på södra stranden. I varje fall hade man fått fatt i sexton personer som kommit simmande utifrån ubåten. Fred hade ju fått antalet som lämnade ubåten till 18. Vic hade, svårt medtagen men fortfarande vid liv, lagts in på ett sjukhus i Jacksonville och enligt hans utsago skulle Jim Bringam ha försvunnit på en miniatyrubåt sedan han skjutit Vic, då denne enligt överenskommelse skulle ta sig ombord på denna båt. Det fanns inget tvivel om att Vic talade sanning åtminstone i fråga om beskjutningen. Läkarna konstaterade att tre kulor gått igenom kroppen på honom och att det varit rena turen att han klarat sig.

Putnam hade, vid rapporten om att Bringam kommit undan, satt till alla klutar för att försöka hindra honom att med ubåten ta sig ut till havs. Tyvärr hade man inte haft flottans ubåtsjakterheter tillgängliga omedelbart, varför Bringam fått ett par timmars försprång. Spaningarna hade

hittills inte givit något resultat, och man erkände att han hade stora utsikter att klara sig undan. Tack vare försprånget kunde han i mörkret ta sig fram till någon undanskymd plats utanför det område inom vilket spaningarna efter ligans högkvarter varit koncentrerade de senaste timmarna, sänka ubåten där och gå iland. Med all sannolikhet var han välfördsedd både med pengar och utrustning och det borde inte bereda honom några större svårigheter att försvinna. Det föreföll föga troligt att han sökte komma iväg någon längre sträcka med den trots allt ganska primitiva farkost som miniatyrubåten måste utgöra.

Vad Putnam nu hoppades på var att Vic skulle överleva och med löfte om befrielse från elektriska stolen hjälpa polisen att få fatt i Bringam.

— Det ska alla veta, sade Putnam till Bentley när saken kom på tal, att det inte är med något lätt hjärta jag ber den där skurken om hjälp, men i det här som i så många andra fall får väl ändamålen helga medlen. Jag får verkligen hoppas att läkarna lyckas lappa ihop knölen, så han kan göra litet nytta och därmed sona en del av sina brott...

En kvart före fyra på morgonen anlände polisbilen med Fred och Mildred. Bentley kom själv ut till vaken i sällskap med Putnam och ordnade så de blev insläppta.

— Välkommen Nicholson, sade Putnam. Välkommen! Och välkommen miss Jones. Ni har utfört ett fantastiskt arbete. Ett fullständigt fantastiskt arbete. Jag vet inte hur jag ska kunna tacka er. Jag...

— Jag vet ett sätt, avbröt Bentley torrt. Jag tror att bästa belöningen just nu är att vi anvisar dem bägge

BOEING B-17 I SKALA 1:25



John Bryggman i Luleå har sänt red. några bilder av sin tjugiga modell Boeing B-17 i skala 1:25. Modellen är byggd i balsa och klädd med abaciträ. Fyra elektriska motorer driver var sin propeller och strömmen intages via en kontakt i modellens stjärt. Inredningen är fullt skalenlig, landstället infällbart och roder och kul-sprutetorn rörliga, bombluckorna går att öppna och bombrummet är inrett med bomber. 1.000 timmar har bygget tagit.

ett ställe där de kan få vara ensamma en stund. Sen kan vi komma till de mera högtidliga tackceremonierna. Tycker ni inte det, Fred Nicholson — och, han vände sig till Mildred som stödde sig mot Freds arm, ni miss Jones?

Fred drog på munnen.

— Jo, vi behöver kanske en stund. Miss Jones är ganska omtumlad. Hon behöver vila och hon behöver en läkare så småningom, men överste Bentley, jag, vi...

— Ja, vad är det?

— Står ert löfte fast, att jag — han tittade på klockan — att...?

— Självklart, svarade Bentley. Ni var ju tillbaka före klockan fyra. Klockan K befinner ni er i Cassiopeias kabin tillsammans med Henry Fall, om ni inte har några andra önskemål.

— Tack, överste Bentley. Jag har talat med Mildred... miss Jones om saken. Hon vet nästan alltsammans. Jag var tvungen, att... Ja, och vi har också bestämt oss för att — om det är möjligt — att... Han såg på Mildred och hon nickade. Han fortsatte: — Vi har bestämt oss för att gifta oss — redan i natt — om det är möjligt. Tror ni, överste Bentley, att det går att skaffa någon som kan viga oss, här, nu...?

Bentley harklade sig och Putnam såg ner i backen.

— Du Putnam har väl egentligen rätt att viga folk...?

— Hm, joo, jaa, det vill säga, rätt har jag ju, men sanningen att säga, så är det så länge sedan att jag troligen glömt formuläret. Men...

— Det får bli en nödvigsel, fyllde

Bentley i. Herregud ska vi inte ha rätt att ta till nödvigsel efter det här, och när brudgummen ska ge sig iväg ut halvvägs till månen! I värsta fall får vi göra om det efteråt.

Han vände sig till Mildred, strök henne milt över håret och sade:

— För ni kan vara säkra på att han kommer tillbaka. Ni behöver inte vara orolig. Om jag får det som jag vill, så gifter ni er utanför "Cassiopeia I" omedelbart innan starten med Putnam som vigselförrättare och Henry Fall och mig själv som vittnen. Blir det bra så?

Mildred nickade och Fred gjorde honnörr.

— Jag har beställt ner en liten sen — en mycket sen — supé till mej. Den står och väntar. Jag ringer till Fall och ber honom komma med. Ni får använda ett av mina rum som ert eget tills i morgon miss Jones. Bättre kan jag inte ordna det nu. Kom mitt herrskap så går vi.

FÖRE KLOCKKAN K

Klockan är 06.15. Det är mindre än en timme kvar till starten. Den våldsamma aktivitet som rått kring "Cassiopeia I" de senaste dygnen har i det närmaste upphört. Hallen verkar nästan död trots att stora mängder människor har samlats där. Man har inte mycket kvar att göra. Allt är gjort som kan göras. Nu väntar man bara på det stora ögonblicket, Klockan K!

Men man väntar också på en ceremoni. Man väntar på att besättningen på "Cassiopeia I" skall uppenbara sig. Och man väntar också på att något tal skall hållas.

Det bör hållas något tal, det bör förekomma någon ceremoni vid ett sådant här tillfälle.

Man undrar vad som egentligen kommer att hända. Hur gör man egentligen då man första gången på fullt allvar sänder iväg ett rymdskepp? Kliver bara besättningen ombord och någon sätter igång startapparaturen på bestämd tid? Eller gör man som sagt en ceremoni av det hela?

Plötsligt blir det rörelse bland mängden vid ingången till den stora hallen. Det är besättningen som kommer. Det är Henry Fall, blek och sammanbiten, som går med bestämda steg och utan att se åt höger eller vänster. Man ser på honom att han endast tänker på en enda sak — eller

tänker han i detta nu uteslutande på andra saker? Där kommer Fred Nicholson i sällskap med Mildred Jones. De ser högtidligt besvärade ut inför allas blickar. Hon håller honom i armen.

Där kommer också överste Bentley i sällskap med överste Putnam.

Bentley tar täten och går in genom den öppning som lämnats i den genomskinliga muren runt skeppet. Han stiger upp på en plattform som lämnats kvar där. För ett ögonblick ser han ut över de församlade, vinkar på de övriga i sitt sällskap att komma fram.

— Mina damer och herrar, börjar han. Vi står nu inför en stor historisk händelse. Allt är klart för den första färden ut i världsrymden. Besättningen går ombord om några minuter och gör sig redo för start. Klockan K sänder vi iväg dem med "Cassiopeia I" på dess mission och därmed har det väldiga projekt inom vilket vi alla arbetat under många år gått in i sitt viktigaste skede.

Han tystnade för några ögonblick.

— De män som startar med "Cassiopeia I" står här. Det är korpral Henry Fall och major Fred Nicholson.

En våldsam applåd brusade dem tillmötes när de bugade sig till hälsning. När applåddåskan lagt sig fortsatte Bentley:

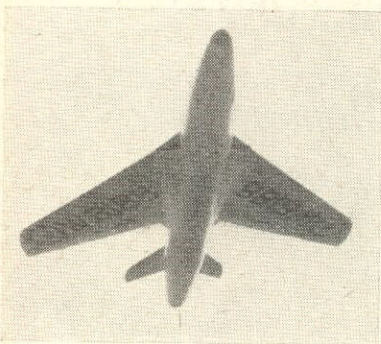
— Vi har haft så mycket annat att tänka på att vi inte hunnit arrangera någon egentlig ceremoni inför detta stora ögonblick. Det är möjligt en underlåtenhet — ja det är en underlåtenhet som är beklaglig.

— Vad vi emellertid skall göra är för det första att tacka Fred Nicholson som står här för de insatser han redan gjort för att möjliggöra att vi över huvud taget kan få se resultatet av vårt arbete här i dag. Det är tack vare hans insatser som våra motståndares ansträngningar att stjäla projektet gått om intet. Vi tackar er major Nicholson för detta och i detta tack inrymmer vi er fästmo miss Jones.

Återigen en våldsam applåd.

— Vi har inte lång tid på oss. Ni måste göra er redo för start inom några minuter. Den ceremoni som borde ha ägt rum här, kommer att ersättas av en annan, kanske en mera symbolisk ceremoni. Ni kommer, mina vänner, att bli vittnen till vigseln mellan major Fred Nicholson och miss Mildred Jones. Får jag be överste

VÄLBYGGD HUNTER



Jan-Ola Olsson i Luleå har sänt red. några bilder av sin skalamodell av Hawker Hunter och berättar att den är byggd efter Loopings ritning i aprilnumret 1953. Den ritningen var i skala 1:75 men uppförstorades till 1:25. Modellen, som är spantbyggd, är klädd med 1 mm:s fanér och har rörliga roder, klaffar, trimroder och infällbara landningsställ. Byggtiden är ca 300 timmar.



THACO:s jättekatalog nr

omfattar allt om modellflyg, modellmotorer, material och tillbehör. Katalogen innehåller även specialavdelningar för bl. a. båtar, bilar, tanks, modelljärnvägar, sällskaps-spel 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

8

Putnam tråda fram och fullgöra sin plikt.

Överste Putnam steg fram, höjde sina händer för att påbjuda tystnad.

Det blev fullständigt tyst i det väldiga rummet. Fred och Mildred stod med nedböjda huvuden. Framför dem stod Putnam med höjda händer.

Då uppstod plötsligt en väldig rörelse vid ingången till hallen. Det gick som ett sus genom mängden. Portarna slogs upp och som om man skurit med en kniv i folkmassan delade den på sig i två hälfter.

Forts.

TIGER MOTH

havererad, delvis uppbyggd samt två Gipsy Major-motorer säljes för 1.000:— kontant. Svar till "Tiger Moth", Looping, Box 3063, Stockholm 3.

En eller flera AUSTER

utrustade med flottörer och skidor och med gällande luftvärdighetsbevis köpes. Svar till "Norrland", Looping, Box 3063, Stockholm 3, f. v. b.

KLUBBTRÄFF I VÄSTERÅS

Medlemmar från flygklubbarna i Eskilstuna, Örebro, Arboga, Enköping och Västerås samlades under veckoslutet 13 och 14 november till en "träff" i Västerås där F 1 och Olle Haglund stod för värdskapet.

Ändamålet med träffen att medlemmarna från de olika klubbarna skulle få tillfälle att utbyta erfarenheter från den gångna sommarens verksamhet. De sextio deltagarna möttes på lördagskvällen av major Hedengren som hälsade välkommen och därefter satte Olle Haglund igång konferensen. Först redogjorde en representant från varje klubb för timmade händelser och ingenjör Lagarp från KSAK gav tips för vinterförvaring och vård av materielen. F 1:s fallskärmsspecialist visade hur säkerhetsmaterielen verkar och hur den skall skötas. Några trevliga filmer och en god supé på F 1:s underofficersmäss kompletterade programmet.

Efter söndagsfrukost blev det meteorologilektioner under meteorologerna Nilssons och Bohmstedts ledning. Olle Haglund visade Venom på marken och i luften och efter en härlig söndagsmiddag visades Tage Rossvalls VM-film. Några timmars diskussion avslutade den trevliga och nyttiga träffen.

Olle Haglund har all heder av det



Fanjunkare Olle Haglund provar en flytväst på en av deltagarna under visningen av säkerhetsmaterielen

goda initiativet till träffen, de trevliga arrangemangen och den gemytliga samvaron. Och det återstår bara att hoppas att träffarna blir flera — kanske Arboga inbjuder till nästa. Vem vet.

LEAR

Rekvirera
specialtrycksaker!

VHF sändare och mottagare
samt radiokompasser för flyg-
plan av alla slag

Johan Lagercrantz

TELEFON VÄXEL

63 07 90

VÄRTAVÄGEN 57 - STOCKHOLM Ö



DEMON

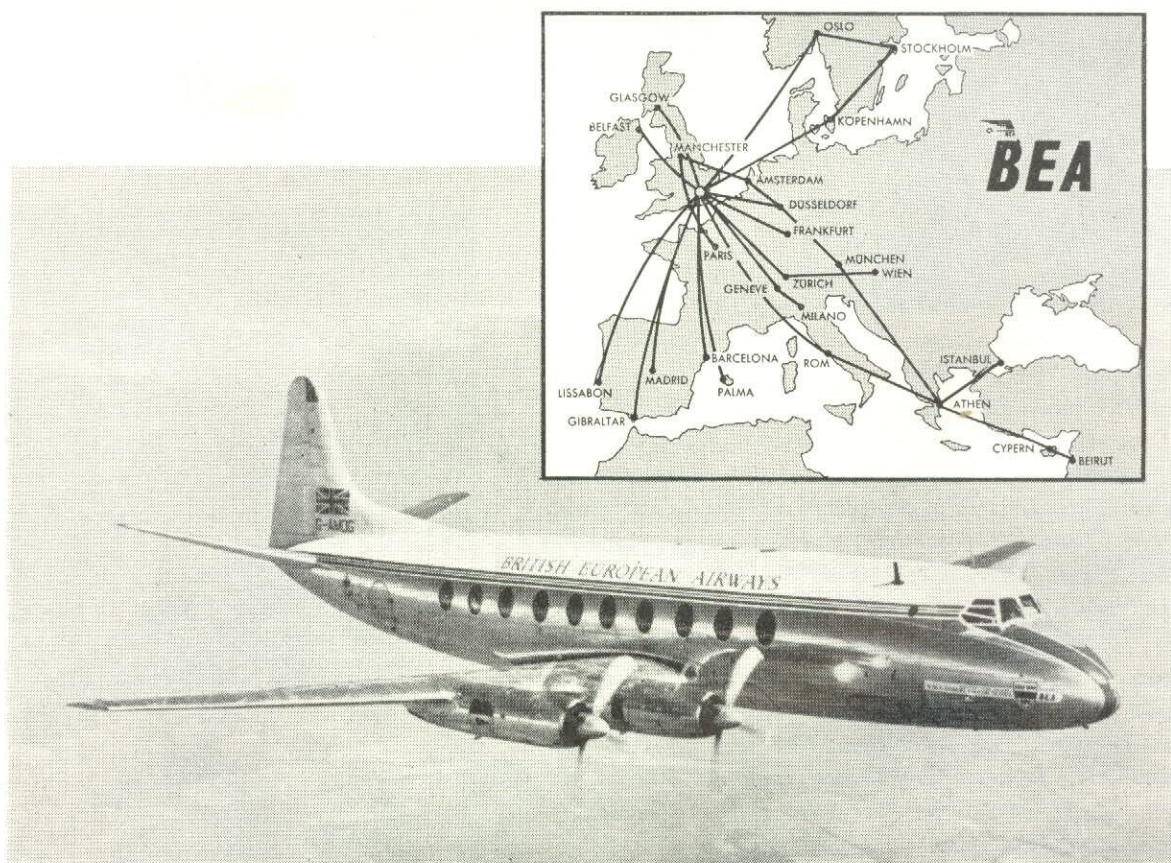
I Loopings typserie "Västerens flyg" publicerades i juli-numret det amerikanska jaktplanet McDonnell F3H Demon. Direkt från fabriken har vi nu fått en serie bilder av detta plan, bilder som vi inte vill undanhålla våra läsare och framförallt inte typsamlarna.

F3H Demon fick sitt lufdop i augusti 1951, alltså för nästan exakt tre år sedan. Den första prototypen havererade ganska snart och den nästa blev inte flygklar förrän hösten 1952. Det första serieplanet levererades till marin-flyget i januari 1954 och leveranserna torde nu vara i full gång. Planet tillverkas i ett flertal versioner för såväl dag- som nattoperationer. Bilderna här visar F3H-1N avsedd för hangarfartygsbaserings och utrustad med en Westinghouse J-40 reamotor med en statisk dragkraft av 3.400 kp. I fortsättningen är det emellertid meningen att utrusta typen med en Allison J-71 som ger 4.000 kp. Installation av efterbrännkammare torde också ingå i planerna. Toppfarten ligger över 1.100 km/t och beväpningen omfattar fyra 20 mm akan samt jaktraketer





Vickers Viscounts flyger på världsrouternas



UTRUSTADE MED ROLLS-ROYCE DART PROPELLER-TURBINMOTORER

"FOR SPEED AND RELIABILITY"

ROLLS-ROYCE LIMITED - DERBY - ENGLAND

SALEN & WICANDER AB, STOCKHOLM 12, TEL. 28 93 40 (VÄXEL)

VÄSTERNIS FLYG

36. BOEING B-52 STRATOFORTRESS

Bombplan (USA)

*Bild: Boeing B-52 A Strato-
fortress*

*Skiss: Boeing XB-52 Strato-
fortress*



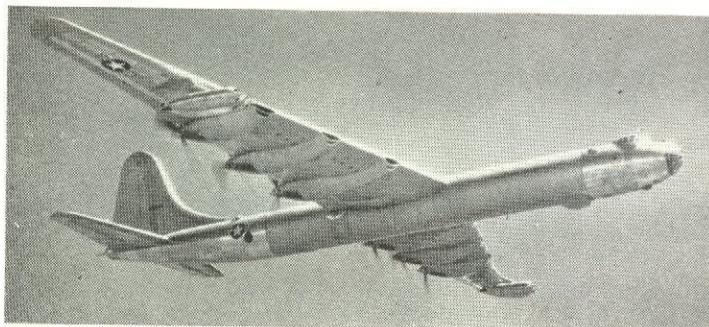
Boeing-fabrikernas åtta motoriga readrivna B-52 är inte endast världens största bombplan i serieproduktion, det är också med största sannolikhet världens snabbaste tunga bombplan. B-52 är byggt närmast för att ersätta de Convair B-36 som nu utgör USA:s extratunga bombflyg, men vars modernitet inte längre svarar mot nutida krav. Den första av två prototyper av B-52 provflögs den 15 april 1952. Serietillverkningen påbörjades omedelbart, och i augusti 1954 flög det första exemplaret av serieversionen B-52 A. Samtidigt med offentliggörandet av planerna att B-52 utom vid moderfabriken i Seattle, Wash., även skall seriebyggas i Boeing-fabrikerna i Wichita, Kansas, meddelades våren 1954 att tillräckligt med flygplan beställts för att utrusta sju tunga bombflottiljer, vilket innebär minst 210 plan utan reserver. En strategisk spaningsversion, RB-52 A, seriebyggas även. I början av november 1954 avslöjade amerikanska flygvapnet att en ny beställning gjorts hos Boeing för Stratofortress för sammanlagt 306 miljoner dollar, vilket torde motsvara ett 60-tal plan. De nya planen är av den nya versionen B-52 D. Stratofortress väntas komma i tjänst med början 1955. B-52 är utrustad med åtta Pratt & Whitney J-57 med ca 4.500 kp dragkraft vardera. Planets spännvidd är 56,4 m, längd 46,6 m, tomvikt ca 80 ton, normal flygvikt ca 140 ton, max. flygvikt 160–170 ton, toppfart ca 1.050 km/tim, topphöjd 16.000 m, max. flygsträcka (med en atombomb) 12.800 km, dito (med 34 ton bomber) 4.800 km. Beväpning: fyra 12,7 mm tunga ksp.

VÄSTERNIS FLYG

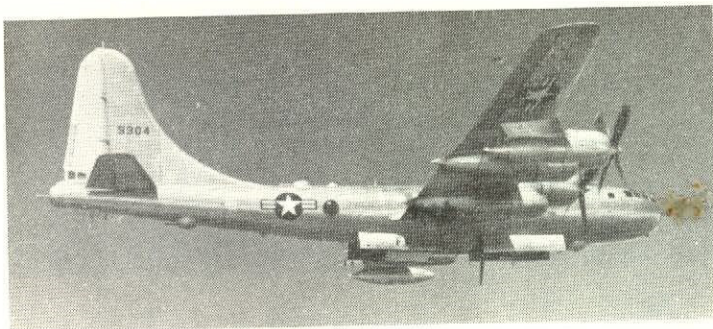
37. CONVAIR B-36

Bombplan (USA)

Bild och skiss: Convair B-36



Convair B-36, det jättelika strategiska bombplanet, var under ett tidigt skede ett ganska omdiskuterat flygplan. Det gav bl. a. upphov till kraftiga kontroverser mellan USA-flyget och Flottan, som ansåg att B-36:ans värde var diskutabelt. B-36 började konstrueras redan under andra världskriget, men provflögs i prototyp först i augusti 1946. Serietillverkning beställdes, och leveranserna påbörjades 1949, då också offentliggjordes en förbättrad version av planet som förutom de ursprungliga sex kolvmotorerna även var utrustad med fyra reamotorer, vilka ökade planetets toppfart från ca 560 km/tim till över 700 km/tim. När tillverkningen av B-36 upphörde i september 1954 hade omkring 350 plan levererats till USA:s strategiska bombflyg. B-36 motsvarar emellertid inte längre moderna prestandakrav, och en ersättare börjar serielevereras redan under 1955 i form av Boeings åtta motoriga helt readrivna B-52. I den fabrik där B-36:an tillverkats under de senaste åren — Conavir's Forth Worth-fabrik är med sin längd av 1,2 km troligen världens största enskilda fabriksanläggning — har i stället arbetet på USA:s och världens första bombplan för överljudsfart, B-58 Hustler, kommit ett gott stycke på väg. Denna senare typ är dock främst avsedd som ersättare av de medeltunga reabombplanen av typ B-47 Stratojet, vars tusende exemplar nyligen rullade ut från Boeing. B-36 är försedd med sex Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major med 3.800 hk vardera samt fyra General Electric J-47 reamotorer med 2.360 kp dragkraft vardera. Planets spännvidd är 70,1 m, längd 49,4 m, vingyta 443,4 m², tomvikt ca 66 ton, normal flygvikt 147,9 ton, max. flygvikt 162,5 ton, toppfart 700 km/tim, topphöjd 13.700 m, flygsträcka (med en atombomb) 16.000 km. Beväpning: 16 st rörliga 20 mm akan.



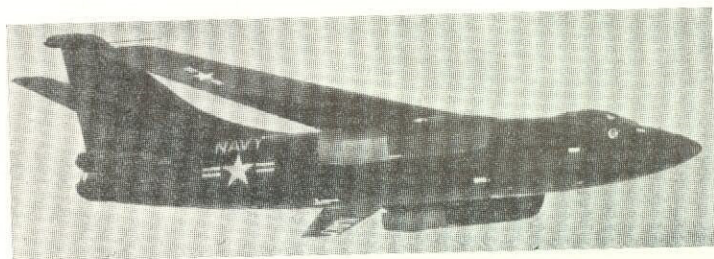
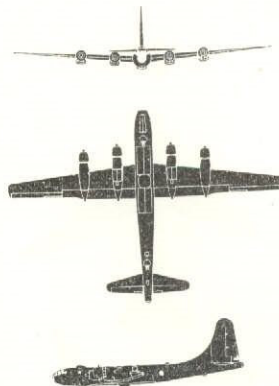
Boeing B-50 Superfortress, den förbättrade upplagan av världens första atombombare B-29, kan kanske utgöra ett typiskt exempel på den oerhört snabba utvecklingen inom det nutida krigsflyget. Denna nya och kraftigt förbättrade version provflögs 1946 och kom i tjänst året därpå. Serietillverkningen ökades vid Koreakrigets början och då tillverkningen upphörde i februari 1953, hade ej mindre än ca 750 plan lämnat Boeing-fabrikerna i Seattle. I dag, något mer än ett år efter tillverkningens upphörande, har B-50 i stor utsträckning redan hunnit ersättas av det sexmotoriga reabombplanet B-47 Stratojet, i varje fall inom de stridande förbanden. B-50, som byggdes i inte mindre än sju versioner, varav tre avsedda för strategisk spaning och en speciellt för utbildningsändamål, svarade i månadskiftet februari—mars 1949 för den fantastiska prestationen att med hjälp av tre bränslepåfyllningar under flygning, flyga jorden runt — 37.000 km — utan mellanlandning. Flygtiden var 92 timmar och en minut. Dessutom fälldes en "ansenlig bomblast" ungefär halvvägs, därmed demonstrerande det strategiska bombflygets fruktansvärda räckvidd. B-50 D, den modernaste seriebyggda bombversionen, är utrustad med fyra Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major på 3.500 hk vardera. B-50:s spännvidd är 43 m, längd 30,2 m, vingyta 164,2 m², tomvikt 36,3 ton, normal flygvikt 74,6 ton, max. flygvikt 78,5 ton, toppfart 645 km/tim, topphöjd 12.200 m, max. flygsträcka (med 4.500 kg bomblast) 9.600 km. Beväpning: 13 st 12,7 mm tunga ksp.

VÄSTERN FLYG

38. BOEING B-50 SUPERFORTRESS

Bombplan (USA)

*Bild och skiss: Boeing B-50
Superfortress*



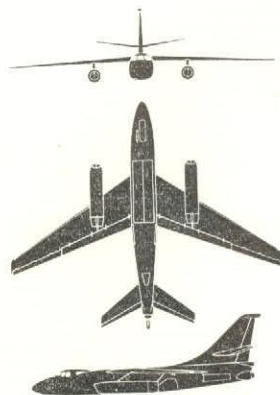
Detta tvåmotoriga reabombplan utvecklades ursprungligen på amerikanska marinens uppdrag som det största fartygsbaserade bombplanet i världen och det första marina specialplanet för atombombfällning. Efter de provflygningar som påbörjades i oktober 1952 började emellertid även flygvapnet att intressera sig för typen, med påföljd att, en speciell landbaserad version, B-66, utvecklades med utgångstyp från A3D Skywarrior som den marina versionen benämns. Det har uppgivits att Skywarrior's utvecklingskostnader ursprungligen beräknats till ca 200 miljoner kronor, men om denna ram hållits är inte känt. Uppgiften kan dock tjäna som belysning på vad ett bombplan av tämligen moderat storlek numera kostar i utveckling. A3D var ursprungligen avsedd att utrustas med två Westinghouse-motorer av typ J-40 med ca 3.400 kp vardera, men denna motor har sedermera annullerats då bränsleförbrukningen visade sig vara för hög. I stället har A3D seriebeställts med den nya Pratt & Whitney-motorn J-57 med ca 4.500 kp dragkraft vardera. Den avsevärt modifierade flygvapen-versionen B-66, vilken redan beställts i tre olika versioner för bl. a. nattbombning och fotospaning, provflögs hösten 1954. I motsats till den marina versionen får B-66, som även skiljer sig från A3D genom högre flygvikt (34 ton), motorer av typ Allison J-71 med 4.400 kp dragkraft vardera. A3D har en spännvidd av 28,9 m, längd 23,2 m, flygvikt 30,4 ton, toppfart ca 1.050 km/tim, topphöjd 13.700 m, flygsträcka mer än 2.400 km. Beväpning: två 20 mm akan i stjärtorn.

VÄSTERN FLYG

39. DOUGLAS B-66/A3D SKYWARRIOR

Bombplan (USA)

*Bild och skiss: Douglas A3D-1
Skywarrior*



NYA SIGNALER FÖR SVENSKT SPORTFLYG

Typstandardisering, ökad flygsäkerhet och bättre försäkringsvillkor för motorflyget, ändrade diplombestämmelser, koncentrerad utbildning och enhetspriser för segelflyget utgjorde huvuddragen i det diskussionsunderlag som generalsekreteraren i Aeroklubben, general Nils Söderberg, lagt fram för årsmötet. Ett underlag som satte fart på andarna inom svenskt sportflyg.

Det bestånd av omoderna motorflygplan som f. n. finnes utgör i viss mån en belastning, som icke främjar utan i vissa avseenden försvårar en sund utveckling. En sanering är önskvärd. Efterfrågan på motorflygning, som nu är tämligen ringa, skulle därigenom säkerligen ökas.

De behov, som böra tillgodoses, gäller utbildning, sportflygning i allmänhet samt bogsering av segelflygplan.

En standardisering på en eller ett par flygplantyper skulle medföra avsevärda fördelar ifråga om reservdelar, reparations- och underhållsarbeten, försäkringsfrågor, lån mellan klubbarna m. m. Generalsekreteraren ville ha svar på åtminstone följande diskussionsfrågor:

- Lämpliga flygplantyper för olika ändamål.
- Erforderligt antal flygplan.
- Ev. övriga frågor.

Något egentligt svar fick man inte på frågorna, men diskussionen tycktes dock peka mot ett intresse för ett två-respektive fyrsitsigt plan av cubtyp. Beträffande antalet tog man fasta på generalsekreteraren yttrande att staten möjligen kunde tänka sig ett antal av 200 flygplan för den händelse de utredningar som var i gång gav positiva resultat.

Statligt stöd för motorflyget

Utän tvivel finns intresse från statens sida av ett utvecklat privatflyg. Härigenom ökas det allmänna flygintresset och den förståelse för flyg, som kräves av en modern stat. Rekryteringen till all verksamhet på flygets område förbättras.

Det finns även områden, där lätta flygplan kan göra en direkt insats både i fred och krig.

Om det skulle lyckas KSAK att vinna gehör för ett statsbidrag, är det emellertid ovisst hur långt statsmakterna skulle vilja sträcka sig. Troligen kommer i så fall bidraget att stå i proportion till KSAK:s resp. klubbarnas insatser. Dessa kan bestå i: anskaffning av flygplan (på gynnsamma villkor); flygplan (med eller utan förare) ställas till förfogande i fred för vissa ändamål enligt särskilt avtal; flygplan ställas till förfogande i krig.

Avtal med staten skulle säkerligen underlättas om flygplan som anskaffas är av enhetlig och för de ifrågakommande uppgifterna lämplig typ.

Statens bidrag skulle exempelvis vara att lämna viss årlig ersättning för hållandet av "mobiliseringsdugliga" flygplan, ersättning enligt viss taxa för att flygplan ställs till förfogande för vissa övningar i fredstid eller som alternativt ett anskaffningsbidrag. Dessutom bör det stå i statens intresse att förpersonal till dessa flygplan underhålla sin flygfärdighet och bidrag därför lämnas exempelvis för underhåll av certifikat för viss personal.

De lämnade informationerna väckte självfallet stort intresse. Finansieringsfrågan blev naturligt nog den centrala men man kunde inte missta sig på att en viss optimism började skymta i motorflygläget inför de aspekter som rullades upp inför talet om att vissa diskussioner med de statliga myndigheterna ägt rum. Ett statligt stöd på detta sätt skulle ge motorflyget arbetsuppgifter och därmed ge det en direkt samhällsnyttig funktion, vilket bör kunna verka främjande även för flygsporten som sådan.

Lättnader i försäkringsfrågor

Kaskoförsäkring av flygplan är ingen affär för försäkringsbolagen. Den enda utsikten att få bättre villkor torde vara genom att kunna uppvisa bättre flygsäkerhet genom lämplig flygmateriel, fast ledning av flygverksamheten och god flygmaterielvård.

För att KSAK centralt skulle kunna åstadkomma en överenskommelse med bolagen om sänkning av premierna kan följande anordning tänkas

KSAK utövar kontroll betr. ledningen av flygklubbs flygverksamhet och allmänna standard samt rekommenderar viss klubb att flyttas upp i klassen "kvalificerad klubb". Dylik klubb åtnjuter särskilda förmåner ifråga om försäkring.

För att kunna taga dylikt ansvar måste KSAK anställa en motorflygchef, som samtidigt är flygsäkerhetsinspektör, vilket kanske kan realiseras, om staten på något sätt lämnar sitt stöd åt motorflyget.

Försäkringsfrågan är ett ständigt återkommande diskussionsobjekt vid KSAK:s årsmöten. Inte heller denna

gång lyckades man komma fram till något förslag till lösning, men man var tämligen enig om att förbättrad materiel, bättre utbildning och strängare övervakning ger större flygsäkerhet, vilket på lång sikt kan ge lägre försäkringspremier. Försäkringskostnaderna beräknas nu till 30—40 procent av de fasta kostnaderna. Vidare fick man den intressanta uppgiften att av 20 privatflygplan som var utsatta för haverier förra året endast tre var försäkrade.

Ändring av diplombestämmelserna för segelflyget

Vid klubbarna sker en successiv övergång från EK- till DK-skolning. Vid DK-skolning saknar A- och B-diplomen berättigande och bör därför slopas. Överhuvudtaget syftar segelflygutbildningen till ensamflygning med segelflygplan (och certifikat), varför det förefaller överflödigt att utdela särskilda diplom på vägen mot detta mål. De som stannar på vägen gör väl det därför att de tappar lusten eller ej är lämpliga. Varför skall de då bära diplommärke? En del tar utbildningen i etapper, t. ex. ett diplom om året. De får ändå så småningom sitt C-diplom eller certifikat.

Om A- och B-diplomen borttages förutsättes, att de premier som nu utgår vid A resp. B ändå skall kunna utbetalas, t. ex. efter visst antal starter.

Det kan finnas vissa skäl att bibehålla A- och B-diplomen vid EK-skolning. Bestämmelserna måste emellertid vara enhetliga med hänsyn till bidraget till klubbarna för redovisade diplom. Och även EK-skolning syftar till ensamflygning med segelflygplan.

Vid gruppchefsmötet den 16 och 17 oktober framlades följande alternativ.

- Nuvarande system bibehålles.
- A- och B-diplom avskaffas. Motsvarande premier utgår efter visst antal starter.
- A-diplom avskaffas. B-diplom erhålles efter ensamflygning med segelflygplan (höjdstart). Premie 120 kr.

Flertalet gruppchefer uttalade sig för alternativ b.

I en skrivelse till luftfartsstyrelsen framhåller KSAK bl. a. att för erhållande av premie fordras vissa arbetsprestationer, vilka äro närmare angivna i förenämnda plan. Kravet på byggtid, särskilt för den som bor på något avstånd från bygplatsen kräver uppoffring av tid, resekostnader m. m., som ej står i rimlig proportion till premien. För den som bor mer avlägset är det i regel ej möjligt att prestera erforderlig byggtid. Skolungdom och annan av kvällsarbete upp-

tagen ungdom är dessutom till stor del utestängd från byggverksamhet, som huvudsakligen är förlagd till kvällarna.

Byggverksamhet i egentlig mening förekommer endast i ringa utsträckning. För sådana större arbeten som översyner och reparationer m. m. erfordras mer kvalificerad arbetskraft. Därför förekommer det att lämpliga arbetstillfällen för eleverna saknas. Klubbarna har ofta ej heller möjlighet att skapa sådana genom särskilt anordnade kurser.

Därför anser KSAK att de obligatoriska arbetsprestationerna för erhållande av diplompremier bör nedskäras och avpassas så att de icke utgöra ett hinder för ungdom i allmänhet att komma i åtnjutande av premier.

Den grundläggande segelflygutbildningen sker numera i princip enligt två metoder, framhålles vidare i skrivelsen, nämligen EK-skolning med glidflygplan samt DK-skolning. Gällande bestämmelser för erhållande av diplom är tillrättalagda för EK-skolning, vid vilka vissa prov avlägges för varje diplom.

Vid DK-skolning sker ensamflygning först under utbildning till C-diplom. Då inga särskilda prov således kan avläggas för A- och B-diplom, fordras i stället ett visst antal starter. Oavsett hur stort antalet starter är, så är det uppenbart, att A- och B-diplomen vid DK-skolning saknar berättigande. Den som avbryter utbildningen före ensamflygning bör ej tilldelas ett särskilt tecken på att han är segelflygare.

Även vid EK-skolning med glidflygplan synes A- och B-diplom vara av tvivelaktigt värde. Målet är ensamflygning med segelflygplan. Den som innehar A- eller B-diplom med glidflygplan är inte segelflygare. De som stannar på detta stadium är sannolikt sådana som saknar håg och fallenhet för vidare utbildning, sågs vidare i skrivelsen.

KSAK föreslår därför, efter samråd med CFV, att A- och B-diplomen avskaffas och att istället begreppen utbildningsetapp A resp. B för dessa stadier införes. Diplompremier bör utgå på motsvarande sätt som hittills, nämligen 60 kr för vardera etappen A och B samt 120 kr för C-diplom (intill ev. höjning enligt KSAK:s förslag i utredningspromemorian ingiven med skrivelse angående anslagsbehovet för budgetåret 1955/56). KSAK föreslår att dessa bestämmelser tillämpas från den 1 april 1955.

Årsmötet var enigt om att A- och B-diplomen bör bort i enlighet med KSAK:s förslag. Generalsekreteraren framförde även vissa synpunkter på möjligheten att såsom en viss kompensation och för att få en bättre balans mellan C-diplomet och S-certifikatet sänka kraven något för det förstnämnda.

Utbildningspremier

Sammandrag av KSAK:s förslag till nya premiebestämmelser.

Premier för genomgången segelflygutbildning kunna utbetalas till manlig sökande med följande belopp: För utbildningsetapp A kr 60:—
För utbildningsetapp B kr 60:—
För utbildningsetapp C kr 120:—
(C-diplom)

Sökanden till premie för utbildningsetapp A och B skall ha fyllt 15 men icke 20 år och för C-diplom 16 men icke 21 år samt ha undergått praktisk utbildning i flygmaterieltjänst samt teoretisk undervisning i till flygning hörande ämnen enligt nedanstående:

Utbildningsetapp A	20 timmar
Utbildningsetapp B	45 timmar
Utbildningsetapp C	70 timmar

I arbetstid för högre kurs får inräknas arbetstiden i den eller de lägre kurserna.

Teoretisk undervisning får ingå med omkring 50 procent.

Sökande av premie, som innehar Aeroklubbens modellflygmärke i silver, får härför tillgodoräkna sig en arbetstid av 20 timmar.

Premie för förvärvande av C-diplom utdelas efter särskild behovsprövning.

Premie för förvärvande av segelflygcertifikat kan utbetalas med ett belopp av 200 kronor till manlig sökande. Sökanden skall ha fyllt 17 men icke 21 år. Premie utdelas efter särskild behovsprövning.

Koncentrering av segelflygutbildningen

Under nu rådande förhållanden uppstår besvärligheter för klubbarna att tillgodose såväl utbildningsbehovet som de utbildade segelflygarnas önskan att disponera flygplanen. Dessutom slites instruktörspersonalen hårt. Olika möjligheter till förbättringar har övervägts.

Ett alternativ är följande. Utbildningsverksamheten koncentreras till en period om cirka tre veckor efter skolornas slut. Under denna tid har instruktörerna heltidstjänst (semester från ordinarie arbete). På varje DK-flygplan (med instruktör) utbildas två grupper om vardera 4—6 elever till C-diplom (ev. certifikat).

De större klubbarna håller normalt två flygplan på detta sätt i tjänst, d. v. s. sammanlagt fyra grupper om 4—6 elever; de mindre ett flygplan. Så länge brist på DK-flygplan råder kompletteras utbildningsbehovet med EK-skolning. Elever, som ej är bosatta i närheten av flygplatsen beredes billig internatförläggning. Ur många synpunkter skulle det vara fördelaktigt med ett "sommarflygläger", dit alla funktionärer och elever var förlagda.

Pojkar i rekryteringsåldern bör ha förhandsrätt till utbildning.

Ett annat alternativ är följande: Landet indelas i distrikt, exempelvis

sammanfallande med flygbasområdena. Inom varje distrikt sammandrages materiel och instruktörer till för utbildning lämplig flygplats, vid vilken ett antal 3-veckorskurser anordnas. Klubbarna ställer i tur och ordning ett antal flygplan och instruktörer till förfogande. Särskild skolchef utses. Förläggningen ordnas som internat.

Detta system blir kanske mer rationellt men avsevärt dyrare. Det torde ej kunna genomföras utan att särskilda anslag beviljas och är ej aktuellt f. n. men kan ev. tänkas för framtiden.

Ett par klubbar medelade att de redan gjort försök med särskilda utbildningsläger för en koncentrerad utbildning. I det ena fallet hade försöket slagit väl ut, i det andra inte. Generalsekreteraren rekommenderade på grundval av diskussionen klubbarna att söka göra ytterligare försök och meddela sina erfarenheter.

Enhetspriser

Flygpriserna vid klubbarna varierar avsevärt. På vissa håll ligger flygpriset under självkostnadspriset, vilket innebär, att klubben själv lämnar bidrag till utbildningen. Det måste anses vara ett önskemål att priset är någorlunda enhetligt så att de statliga premierna överlag har ungefär samma värde.

Vid en del klubbar tillämpas den principen att flygavgifter för sådan flygning, som ligger utanför det egentliga skolningsprogrammet (F-flygning) är graderade efter en viss taxa. Den avgift en medlem har att betala bestäms av den insats han lägger ned i klubbarbetet. Denna princip synes rimlig, då det gäller dylik flygning, dock ej vad avser ren skolning.

Vid fastställandet av avgifterna för skolning måste hänsyn tagas till det statliga bidrag, som kommer klubbarna direkt till godo i form av materielhjälp och kontantbidrag. För elever i rekryteringsålder kommer, om det av KSAK gjorda förslaget bifalles, ett bidrag av 180 kr per elev i ABC-kurs att utgå.

Det vore värdefullt, om från några klubbar en självkostnadsberäkning kunde presteras som diskussionsunderlag.

Diskussionen blev mycket livlig i denna fråga. Det visade sig att de varierande priserna beror på lokala förhållanden som det med all sannolikhet skulle vara mycket svårt att få ett centralt grepp på. Mötet uttalade sig bestämt mot ett enhetspris men gav KSAK i uppdrag att utarbeta en handledning i självkostnadsberäkning.

MOTIONER:

Tre motioner hade kommit in till årsmötet. Västerbergslagens Flygklubb ville att KSAK skulle få i uppdrag att utarbeta ett annat system för be-

dömningen av klubbarnas utbildningsprestationer än det nuvarande med motiveringen att vad som nu räknas som det enda kvalificerande för att få statsbidrag är resultatet av "diplomjakten" och utan hänsyn till klubbarnas lokala förhållanden. Innehållet i motionen godkändes i princip men något egentligt beslut fattades inte.

Nordvästra Skånes Flygklubb ville att KSAK skulle ålägga segelflygelev arbetsplikt för att klubbarna skulle kunna få vissa arbeten utförda på sin materiel just av dessa elever. Mötet ansåg det olämpligt med ett generellt beslut i denna riktning och tyckte att klubbarna själva bör få utfärda nödvändiga bestämmelser.

Lidköpings Flygklubb föreslog ett flyglotteri varje år, varav vinsten ena gången skulle gå till KSAK och den andra till klubbarna. Motionen föll av rent formella skäl, då det ansågs utsiktslöst att få tillstånd till flera rikslotterier av detta slag.

*

En för sent inkommen motion togs upp till behandling. Det var Arboga Flygklubb som ansåg att KSAK bör medverka till att flygklubbarna får förtursrätt vid försäljning av materiel från flygvapnet. Mötet uppdrog åt generalsekreteraren att kontakta flygvapnet i denna fråga.

*

En rad mindre stadgeändringar föreslogs av styrelsen och godkändes av årsmötet.

*

Efter förhandlingarna på årsmötets första dag utdelades en rad utmärkelseecken. Förra flygvapenchefen general Bengt Nordenskiöld fick klubbens högsta utmärkelse, guldmedaljen med vingar.

Silvermedalj med vingar

Kapten J-O af Uhr

Kapten A. E. Westerlund

Silvermedalj: Överste G. Falk, Direktör T. Stark.

Guldplakett: Professor E. Hohwü Christensen, Ingenjör O. Esping, Herr H. Hassel, Meteorolog G. Håkansson, Studierektor H. Jarild, Redaktör G. Knutsson, Ingenjör T. Löf, Löjtnant P-O Nilsson.

Silverplakett: Ingenjör O. Berg, Tandläkare R. Dahl, Arkitekt M. Neuendorf, Vapenmästare L. Ramström, Herr T. Rosswall, Fru G. Tellander-Wikner.

*

En del nytt folk kom in i styrelsen. Konsul B. Nyström, Karlstad, som tidigare tillhörde styrelsen, flyttades upp till vice ordförande efter avgående konsul B. Månsson i Norrköping. Nya i styrelsen blev: godsägare P. O. Carlander, Lidköping; borgmästare C. Sandblom, Nyköping; överste K. J. A. Silfverberg, Stock-

Ur årsberättelsen:

200 flygplan av 50 typer

Ur den mycket digra och intressanta årsberättelsen gör vi följande korta sammandrag

Antalet direktanslutna medlemmar har ökat från 1.505 till 1.584. De slutna flygklubbarna utgjorde 47 stycken med tillsammans 3.300 medlemmar. Antalet registrerade modellflygare var 4.866, varav 4.487 tillhörde registrerad modellflygklubb och 379 var registrerade direkt hos KSAK.

Charles Lindberghs autograf

KSAK:s hedersordsförande prins Bertil har tillskrivit Charles Lindbergh om han vore villig att signera varje exemplar i en särskild upplaga av sin bok "The Spirit of St Louis", som skulle ges ut genom Biblioteksbokhandelns försorg, inbunden i skinnband och med företal av general Nordenskiöld, som också personligen signerar varje exemplar. Av bokpriset skulle 25 kronor per band tillfalla KSAK. Charles Lindbergh har svarat ja till denna begäran, trots att han, som han framhåller i sitt svar, har nekat att signera en motsvarande upplaga i Förenta staterna. Specialupplagan beräknas till 800—1.000 ex. och utkommer till julen.

80 flygtimmar per motorplan

Det privata motorflyget arbetar under stora svårigheter. Flygplansbeståndet är föråldrat och synnerligen heterogent. Beståndet av lätta flygplan, ägda av flygklubbar och privatpersoner, uppgår till omkring 200, ungefär lika fördelat på de båda ägandegrupperna.

Av de klubbägda flygplanen har cirka 85 % varit i drift och av de övriga privatägda cirka 65 %. Antalet flygplan i drift har således varit omkring 150 under det att luftvärdighetsbevis av olika skäl inte förnyats för ett 50-tal flygplan.

Av de klubbägda flygplanen utgöres mer än 70 % av flygplan som utrangerats från flygvapnet eller försålts som surplusmateriel. Aldern av dessa flygplan överstiger 10 år. Flygplansbeståndet omfattar inte mindre än ett 50-tal olika typer och typversioner. Endast ett fåtal typer är lämpliga för bogsering av segelflygplan.

Antalet flygtimmar i privatflygning utgjorde under 1953 omkring 13.000. Detta innebär att de i drift varande flygplanen under året endast hade cirka 80 flygtimmar i medeltal per flygplan.

Motorflygskolning har bedrivits vid 11 flygklubbar.

holm; överstelöjtnant S. H. Liljhagen, Göteborg; ingenjör J. Vigre, Malmö och som suppleanter trafikledare J-O. Ohlsson, Stockholm och major I. Iacobi, Linköping.

Prognos för segelflyget

För att få ett underlag för en utredning angående segelflyget på vilken anslagskraven för nästa budgetår kan grundas, har KSAK dels från klubbarna infordrat uppgifter om utbildningsverksamhetens beräknade omfattning (prognosen) för åren 1954 och 1955, de ekonomiska insatserna, underhållsbehovet m. m., dels granskat den betydelse segelflyget har haft för flygvapnets rekrytering i den mån så har varit möjligt.

En sammanställning av flygklubbarnas prognos och det verkliga resultatet för 1954 ser ut så här:

Erövrade diplom	Prognos	Resultat	Överensstämmelse
A	600	424	71 %
B	420	344	82 %
C	360	236	66 %
Certifikat	220	144	65 %
Summa	1.600	1.148	72 %

Skillnaden mellan prognos och resultat är förklarlig. Den har inte berott på brist på elever, men vedret har varit sällsynt ogynnsamt. Dess-

En bra deckare



för endast 4.75

I Pressbyråns kiosker

utom har haverier och andra orsaker kullkastat beräkningarna. I flera fall torde klubbarnas prognoser ha varit för optimistiska, i vissa fall har inte möjligheterna utnyttjats.

Några klubbar har uppnått resultat som i stort sett överensstämmer med eller överträffar prognosen, nämligen: Eskilstuna, Gävlebygdens, Karlskoga, Kristianstads, Linköpings och Örebro flygklubbar, Sundsvalls flygsällskap samt Allebergsskolan.

Antalet utbildade segelflygare under året var 734. Av dessa har omkring en tredjedel varit i åldern över 21 år. Samma procenttal har i stort sett gällt för den gångna 10-årsperioden. Av de pojkar som varit i åldern 15—21 år har 239 vid förfrågan anmält planer på att ägna sig åt flyget såsom yrke (flygvapnet 178 varav 151 i förartjänst, civilflyget 61 varav 35 i förartjänst). Uppgifter från samtliga klubbar har emellertid inte kommit in varför de verkliga siffrorna troligen är bättre.

Utbildningen har bedrivits enbart eller huvudsakligen som EK-skolning vid 17 klubbar och DK-skolning vid likaledes 17 klubbar. En granskning av klubbarnas rapporter visar dels att DK-skolning svarar för två tredjedelar av diplomerna, dels att överensstämmelsen mellan prognos och resultat är cirka 80 % vid DK-klubbar och cirka 60 % vid EK-klubbarna.

Vidare finner man att den effektiva flygtiden vid DK-skolning är i genomsnitt fem gånger längre än vid EK-skolning. De fördelar DK-skolning innebär, nämligen bland annat högre utbildningsvärde och möjligheten att bättre utnyttja tiden, gör en allmän övergång till DK-skolning i hög grad eftersträfvärd.

Brist på instruktörer

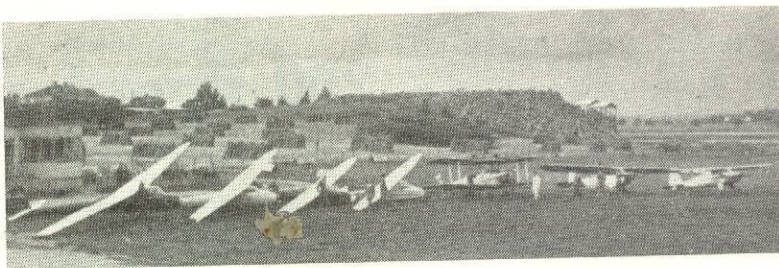
En av de främsta anledningarna till klubbarnas svårigheter att bedriva utbildningen planenligt har varit bristen på instruktörer. Det är ofta ett besvärligt problem att sända elever till instruktörskurserna. Dels är tillgången på villiga och kvalificerade segelflygare knapp, dels är det svårt för dessa att avsätta erforderlig tid för kurserna.

Under året har vid centrala kurser utbildats 13 DK-instruktörer, 7 segelflyginstruktörer, 9 glidflyginstruktörer och 5 byggleddare.

Behovet av instruktörer för segelflygverksamheten var betydligt större än tillgången. Man beräknade att det den 30 sept. 1954 behövdes 64 DK-instruktörer medan tillgången var 40, 64 segelflyginstruktörer (63) och 70 glidflyginstruktörer (23).

Statsbidraget bara 20 %

KSAK:s och klubbarnas ekonomiska insatser är av betydande omfattning och uppgick 1953 för segelflygets del till ett värde som är nära fyra gånger så stort som statsbidraget.



Större delen av klubbens flygplanpark

LINKÖPING — EN MÖNSTERKLUBB

Linköping tick epitetet "mönsterklubben" av ordföranden vid ett tillfälle under KSAK:s årsmöte. Det var inget tomt skryt. Linköpings Flygklubb är en av våra framgångsrika och har varit det under en lång följd av år, både sportsligt och organisatoriskt. Nu har klubben 180 medlemmar varav 75 aktiva motorflygare och 90 segelflygare. I år har klubben samlat 650 motorflygtimmar och 350 segelflygtimmar fördelade på 1.600 starter. Bästa dagsresultatet i år var söndagen den 19 september med 31 timmar och 160 starter. Antalet nyutbildade motorflygare beräknas till 10 stycken innan året är slut och antalet erövrade segelflygdiplom och S-certifikat till 75.

Klubben har tre motorflygplan: En Piper Cub för skolning, en Luscombe Silvaire för uthyrning till medlemmarna och en Gipsy Moth för bogsering av segelflygplan. Fem segelflygplan ingår också i parken: En tvåsitsig Slingsby för skolning, två övningssegelflygplan och två högvärdiga plan, en Olympia och en Weihe.

Prat om ett barogram; Hans Max (längst till vänster) lyssnar medan segelflygchefen Sven Erik Lundin pratar med Rune Ströbman, som just förevisar barogrammet från en segelflygning. Längst till höger tittar Henry Norrbom fram (innehavare av Guld-C och två diamanter)

Heltidsanställd flyglärare som också tjänstgör som mekaniker håller klubben sedan flera år tillbaka. Under vinterhalvåret arrangerar klubben kurser i link-trainerflygning, radiotelefon och flygteori samt naturligtvis bygge och reparationer.

Ordförande i klubben är major Ian Jacobi med direktör L. Brising på Saab som vice ordförande. Motorflygchef är provflygaren på Saab, civilingenjör Bengt Olow och segelflygchef ingenjör S. E. Lundin. Som sig bör residerar klubben på Saabs flygfält vid Tannefors där man har ett av landets trevligaste klubbhus förutom bra hangarutrymmen, allsammans klubbens eget.



Bra förgallring för FV

Gallringsprocenten bland elever vid flygvapnets krigsflygskola är så mycket lägre för elever som gått igenom segelflygutbildning än för elever som inte genomgått sådan utbildning, att om man antar att samtliga elever hade segelflygutbildats, så skulle för 100 utexaminerade FV-elever från Ljungbyhed fordras 134 inryckande elever, under det att om inga elever segelflygutbildats, skulle man behöva beräkna 228 inryckande elever. Anledningen härtill är inte den vid segelflygutbildningen uppnådda utbildningsnivån utan den förgallring som segelflygutbildningen medför.

Materielbrist

Materiellaget kännetecknas i stort av brist på materiel för rationell utbildning, nämligen DK-segelflygplan och bogserflygplan. Av de 34 klubbar som bedrivit segelflygverksamhet under året har 26 klubbar disponerat DK-flygplan och 25 bogserflygplan.

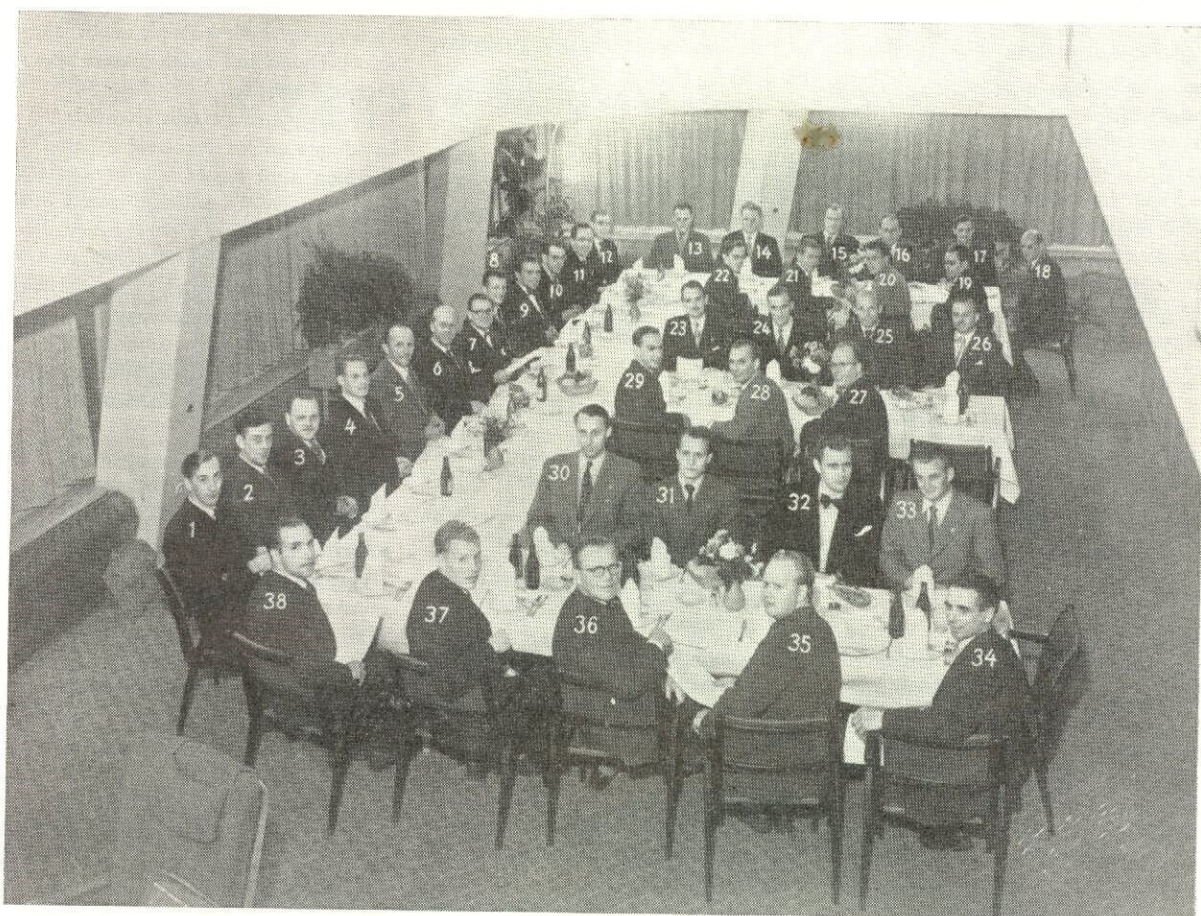
Haverireserver saknas. En utredning av hela materielfrågan har påbörjats.

Bättre tävlingsmateriel

Om Sverige i fortsättningen skall representeras i internationella segelflygtävlingar, är det nödvändigt att erbjuda våra segelflygare lämpligare materiel än hittills. Inom landet befintliga högvärdiga segelflygplan (Weihe) kan numera inte göra sig gällande i den internationella konkurrensen. En särskild undersökning i denna fråga har igångsatts.

Länsombud för modellflyget

För att öka tävlingsutbytet och förbättra kontaktmöjligheterna mellan KSAK och de lokala modellflygklubbarna har KSAK efter den 1 juli 1954 tillsatt länsombud i Stockholms stad och i 19 av de 24 länen. I avtalen som gäller ett år i taget har länsombuden förbundit sig att årligen arrangera minst två distriktstävlingar (propagandatävlingar, även för nybörjare) och att även på annat sätt verka för modellflygets utbredande.



Deltagarna i KSAK:s gruppchefsmöte 16—17 oktober

1. Lars Boström
2. Lennart Andersson
3. Hugo Hassel
4. Lennart Grahn
5. Olle Berg
6. Nils Söderberg
7. Claes Petzäll
8. Harry Molander
9. Kurt Svensson
10. Ingemar Jansson
11. Gunnar Nordin
12. Bo Carlsson
13. Nils Eric Blom
14. Stig Johansson
15. Lennart Ståhlfors
16. Herje Westrin
17. Gunnar Tengler
18. Raymond Lagarp
19. Sven-Erik Lundin

- | | |
|----------------------|------------------------|
| Tekn. instruktör | KSAK |
| Gruppchef | Aeroklubben i Göteborg |
| Gruppchef | Värmlands Fkl. |
| Gruppchef | Örebro Bil- och Fkl. |
| Ordförande | Stockholms Segelfkl. |
| Generalsekreterare | KSAK |
| Gruppchef | Halle Hunnebergs Fkl. |
| Gruppchef | Nyköpings Fkl. |
| Ordf. segelflygsekt. | Kristianstads Fkl. |
| Ordf. segelflygsekt. | Arboga Fkl. |
| Gruppchef | Landskrona Fkl. |
| Byggedare | Jönköpings Fkl. |
| Gruppchef | Skövde Fkl. |
| Gruppchef | Lidköpings Fkl. |
| Skolchef | KSAK |
| Segelflyglärare | Stockholms Segelfkl. |
| Gruppchef | Varbergs Fkl. |
| Tekn. instruktör | KSAK |
| Gruppchef | Linköpings Fkl. |

20. Erik Westling
21. Stig Larsson
22. Lennart Löfgren
23. Esbjörn Staaf
24. Holger Bylund
25. Johannes Rasmussen
26. Adil Olofsson
27. Tage Rosswall
28. B. C:son Bergman
29. Tage Löf
30. Carl-Olof Roslin
31. Jan Hallbäck
32. Helmuth Wösari
33. K. G. Klevstigh
34. Helmer Olsson
35. Lars Olof Bergendahl
36. Georg H. Dérantz
37. Rune Einarsson
38. Tor Eliasson

- | | |
|-----------------|-------------------------|
| Gruppchef | Västerås Fkl. |
| DK-instruktör | Eskilstuna Fkl. |
| — | Eskilstuna Fkl. |
| — | Stockholms Segelfkl. |
| Gruppchef | Gävlebygdens Fkl. |
| Gruppchef | Västerbergslagens Fkl. |
| Gruppchef | Blekinge Fkl. |
| — | Stockholms Segelfkl. |
| Segelflyglärare | KSAK |
| — | Stockholms Segelfkl. |
| Gruppchef | Tekniska Högskolans Fkl |
| Gruppchef | Aeroklubben i Malmö |
| Kassör | Östra Sörmlands Fkl. |
| DK-instruktör | KSAK |
| Gruppchef | Nordvästra Skånes Fkl. |
| Gruppchef | Borås Fkl. |
| Pressombudsman | KSAK |
| Gruppchef | Sundsvalls Flygsällskap |
| Gruppchef | Karlskoga Fkl. |

Cigarrettetui i kalvskinn

Cigarrettetui i äkta kalvskinn med KSAK:s emblem i äkta guld präglat på framsidan är årets presentnyhet. Formatet är 140×90 mm. Etuiet rymmer 12 cigarretter och kostar 12:50. För namn i guld på insidan tillkommer 1:25. (Se bilden)

KSAK presenterar till julen också ett nytt tändsticksetui i det moderna

låga formatet 110×70×20 mm. Etuiet är helt förkromat med pålött KSAK-emblem i stora formatet, utfört i guld och blå emalj. Pris per styck 7:75.

KSAK:s Jul- och Nyårskort och KSAK-medlemmarnas korrespondens-kort finns i lager. 10 kort med kuvert

Forts. på sid. 50

Avvägningen inom vårt försvar har i stort sett varit oförändrad sedan 1942 — bortsett från den 1948 beslutade förstärkningen av jaktflyget. Under efterkrigsåren har emellertid den militärtekniska utvecklingen gått framåt med stormsteg. Detta har speciellt kommit till uttryck i flygstridskrafternas ökade förmåga till kraftutveckling. Luftkrigföring av i dag innebär möjligheter till anfall på höjder över 1 mil med flyghastigheter som närmar sig ljudets och med vapen vars verkan kommit andra världskrigets kvartersbomber att framstå

man se förslaget att samtliga jaktflottiljer skall förstärkas med 50 %, d. v. s. antalet flygplan utökas utan någon ökning av antalet flottiljer. Förstärkningen innebär i praktiken en 3 %-ig ökning jämfört med 1948 års riksdagsbeslut. Med hänsyn till att modern luftkrigföring blir allt mindre beroende av dåligt väder och mörker föreslås även att tre flottiljer skall utrustas med nattjakt- allvädersflygplan mot tidigare endast nattjaktflottiljen i Västerås. Detta är en allmän tendens även inom stormakternas flygvapen. Man har varken personella el-

är för tidigt att uttala sig om tidpunkten då luftförsvarsroboten kan vara färdig för insats. Tendensen är densamma som inom stormakterna, även om man där kommit något längre och i vissa fall redan hunnit bygga ut robotbatterier.

Ett flygvapens effektivitet är emellertid inte enbart beroende av antalet flygplan samt dessas och personalens kvalitet. Även anläggningarna på marken måste vara i paritet med materiel och utbildning. I förslaget avses härför ökade anslag för luftbevakning, flygfält, berghangarer samt basorganisation, något som måste hållas med största tillfredsställelse. Ingen kedja är ju starkare än den svagaste länken.

Men allting kostar pengar och den tekniska utvecklingen driver upp priserna på all tekniskt betonad krigsmateriel i höjden. Förstärkningen av flygvapnet har medfört att en viss minskning av armé- och marinstridskrafterna måst tillgripas. Antalet fältbataljoner inom armén har sålunda minskats med 12 %. Men i stället har eldkraften höjts genom en modernisering av artilleriet och rörligheten ökats genom fortsatt motorisering. För marinens del går man mot en lättare flotta. Snabba och slagkraftiga överbattensförband bestyckade med robotar samt effektivare ubåtar blir melodin, vilket bl. a. medför minskade risker för förluster genom bekämpning med flygstridskrafter. Kvalitetens betydelse för alla försvarsgrenarna betonas särskilt. Förstärkningen av flygvapnet har bedömts vara erforderlig för att försvarets samlade effekt skall kunna motsvara målsättningen. Det är därför möjligt att — utan att målsättningen uppgives — minska något på arméns och marinens omfattning.

Även vår krigsmakt bygges i och med detta förslag upp efter principer som varit länge vedertagna inom västerländska försvarsorganisationer och som både i tal och skrift framhållits som sunda och riktiga av såväl statsmän som militära ledare. De förslag till ökad kvalitet och förbättrad balans, som kommer till uttryck i Överbefälhavarens utredning synas realistiska och väl motiverade — enighet i den fortsatta behandlingen av förslaget skulle ge styrka!

Kvaliteten i förgrunden

som föga effektiva. Denna oerhörda ökning av de militära maktmedlens effekt i förening med luftkrigföringens totala verkan har kommit en översyn av vårt försvar att framstå som oundgängligen nödvändig. Balans i försvaret i förening med modernisering i förhållande till den tekniska utvecklingen är ett oeftergivligt krav för att skapa ett effektivt försvar.

Det är en sådan översyn av vårt försvar som nu kommit till synes i Överbefälhavarens förslag till riktlinjer för försvarets utveckling den närmaste tioårsperioden. Den allmänna militärpolitiska utvecklingen har inte visat några tecken på avspänning och Sverige ligger fortfarande "under kulbanan" vid en konflikt mellan Öst och Väst. Vårt lands säkerhet kräver "alltjämt ett starkt försvar". Vi kan hotas med flera betvingelsemetoder: flyg- och fjärrvapenansfall, gräns-, kust- och luftinvasion samt avspärning. Dessa betvingelsemetoder kan tillgripas var för sig eller i kombination. Luftkrigföringens dominerande betydelse för alla betvingelsemetoderna är dock påtaglig. "Den stegrade verkan av luftkrigets anfallsmedel skärper kravet på ett verksamt försvar mot dessa. Varken lant-, sjö- eller flygstridskrafter kunna utveckla sin fulla styrka utan effektivt luftförsvar." Mot denna bakgrund får

ler ekonomiska resurser att hålla sig med både dag- och nattjaktförband utan går över till allvädersjakt med "dygnet-om-beredskap".

I Överbefälhavarens utredning föreslås även att attackflyget skall förstärkas med 50 %. Härigenom utökas avsevärt möjligheterna till insats i invasionsförsvaret såväl till lands som till sjöss samtidigt som luftförsvaret stärkes genom ökade möjligheter till ett mera offensivt luftförsvar med attackflygplan. Ett innehav av taktiska atombomber skulle innebära en ytterligare förstärkning av vårt attackflyg, och härom säger förslaget: "De utvägar bör prövas, som kan göra det möjligt att framdeles förse även vårt försvar med för taktiskt bruk lämpade atomvapen."

De moderna bombflygplanens ökade prestanda har skapat nya anfallsmöjligheter, något som skulle kunna kallas för "den fjärde fronten", höghöjdsanfallen. Luftvärnet når ej till dessa höjder och jaktförbanden har ännu så länge svårt att hinna upp i tid och har på dessa extrema höjder en något minskad verkningsförmåga. Botemedlet synes vara luftförsvarsroboten. En särskild utredning har visat att dylika robotar bör anskaffas, vilket också kommer till uttryck i förslaget i form av anslag till forskning på detta område, även om det ännu



ÖVERSIKTEN

Flygvapnet säljer

Det svenska flygvapnet har enligt vad som meddelats nyligen avslutat förhandlingar om försäljning av 120 överskottsflygplan, varav 25 st J 26 Mustang (F-51D) till Nicaraguas flygvapen. Affären har fått karaktären av bytesshandel och Sverige erhåller i ersättning bomull för hela 4,5 milj. kr. Dessutom har de 95 skolflygplan av typ Sk 25, som blev överflödiga genom övergången till de moderna Sk 50 (Saab Safir) sålts till en dansk firma, som avser att sälja planen vidare till Västtyskland och Schweiz. Om detta lyckas återstår dock att se.

Dessa nya försäljningar ökar antalet försälda Mustangplan från 65 — vilka tidigare gått till Israel och Dominikanska Republiken — till 90, och det måste betraktas som en god prestation, att i dessa tider av reaflyg och vapenhjälp från USA lyckas placera denna ur svensk synpunkt föråldrade materiel.

Flygvapnet har som känt, tidigare även sålt ett aktningvärt antal B-17-plan till Etiopien, var till kommer ett 20-tal plan av samma typ, som använts av bl. a. Svensk Flygtjänst. Totalt torde Flygvapnets försäljningar av föråldrad flygmateriel sedan krigets slut, omfatta närmare 300 plan.

Ny snabbtur med J 29

Att det inte endast är i USA som fantastiska flyghastigheter kan nås med hjälp av s. k. örkanband fick man ett nytt bevis på då fyra J 29:or från F 10 under befäl av kapten Stig Sjöholm den 12 november flög sträckan Angelholm—Kalmar på 11 minuter och 6 sekunder. Distansen är 215 km och medelhastigheten blev alltså hela 1,164 km/tim. Flygningen företogs på 9.000 m höjd och "gynnades av medvind", som det hette i den utsända kommunikén. J 29:ans *toppfart* är som bekant ca 100 km/tim lägre. Kapten Sjöholms grupp överträffade det tidigare "rekordet" som innehades av en grupp J 29:or ur F 13 som den 21 oktober flög Karlsborg—Barkarby med en medelfart av 1.143 km/tim.

Napalmbombning från J 29

demonstrerades effektivt av Flygvapnet den 17 november vid Rosersberg vid en kombinerad flyg- och armévisning för Kejsaren av Etiopien. Flygvapnet deltog med

sammanlagt 150 Saab-byggda jakt- och attackplan, varav 130 readrivna. Bl. a. anhöll inte mindre än 12 divisioner (96 flygplan) J 29 och A 29 med automatkanoner, raketer och napalm. Två divisioner T 18B fällde 7,5 ton gamla fentiokilobomber. Demonstrationen var troligen den mest imponerande, offentliga visningen hittills av vårt flygvapens slagkraft.

Åtskilliga svenska robotvapen

är det som nämns i Överbefälhavarens riktlinjer för försvarets omdaning under den närmaste tioårsperioden. I den nya planen har ju också ett preliminärt belopp om 600 miljoner avsatts för "nya vapen etc", vilket enligt Flygvapnet måste betraktas som ett minimum. Hur stor del av denna i och för sig aktningvärda summa som går till robotvapen är naturligtvis hemligt, det talas ju även om andra slags — och kanske viktigare — vapen i ÖB-förslaget. Av förslaget att döma blir det med tiden en hel del typer av robotvapen som skall tillföras försvaret, och då främst Flygvapnet under periodens senare del. Denna försvarsgren har sålunda redan avsatt medel för utveckling av en luftförsvarsrobot i sina budgetäskanden för 1955—56 och vars fortsatta utveckling kostnadsberäknats till 25 miljoner kronor. Förutom denna *luftförsvarsrobot* eller speciella typ av jaktplan skall Flygvapnet även tillföras en *jaktrobot* som alla jaktplan skall beväpnas med, samt en *attackrobot* för bekämpning av främst sjösmål. Inom marinen skall kustartilleriets tunga kanonbatterier ersättas med *kustrobotbatterier*, vilkas större räckvidd kompenserar den minskade rörligheten. Dessutom skall flottan så småningom tillföras robotjagare med *sjörobotar* som huvudbestyckning. Slutligen talas det i armédelen av förslaget om införande av *pansarvärnsrobotar*.

Svenskt armé- och marinflyg

I den plan för försvarets modernisering som ÖB framlagt talas om uppsättande av ett speciellt artilleriflyg. Såsom Looping tidigare kunnat meddela har Armén redan på prov förutbildat artilleriofficerare. Vidare omtalas i planen att helikoptrar skall tillföras marinen för att lösa vissa underhålls- och förbindelseproblem.

Det rör på sig...

Svensk Flygtjänst startar inrikesflyg?

Reguljär inrikestrafik tycks ingå i de planer Svensk Flygtjänst har för framtiden. Bolaget begär att få låna drygt 4 miljoner kr ur luftfartslånefonden för inköp av en Douglas C-54 och tre Douglas C-47 samt tillbehör.

Flygvapnet köper flera Vampire Trainer

Såsom omtalades i föregående nummer håller Flygvapnet f. n. på att lägga om den grundläggande flygutbildningen, varvid nuvarande propellerdrivna skolplan typ II (Sk 16) ersättes dels av förlängd utbildning på skolplan typ I (Sk 50) — vilken senare typ eleverna skall flyga 80 timmar mot f. n. 60 — dels av tidigarelagd reaskolning. Tills vidare kommer denna reaskolning, som kommer att medföra att viss grundläggande jaktflygutbildning kan ske redan på Ljungbyhed, att äga rum på Vampire-plan. Efter Sk 50-utbildningen övergår eleverna till att flyga J 28C (Vampire Trainer) i dubbelkommando samt ensitsiga J 28. Genom att dels utnyttja de J 28 jaktplan som efterhand blir lediga vid jaktflottiljerna, där de i stor utsträckning redan ersatts av modernare jaktplan, dels genom en omläggning av flottiljernas tilldelning av skolplan, kan behovet av speciella reaskolplan begränsas till ett minimum. Sålunda väntar sig Flygvapnet ej behöva nyanskaffa mer än ytterligare 15 st J 28C (Vampire Trainer) för det nya utbildningssystem som skall vara fullt genomfört 1956. Eleverna som på prov utbildats enligt det nya systemet började sin utbildning på J 29 den 1 oktober i år. I fortsättningen räknar Flygvapnet även med en revidering av den fortsatta flygutbildningen vid krigsflygförbanden. Sålunda kommer denna utbildning att inledas av en tremånadersskolning på en med dubbelkommando försedd version av det krigsflygplan som förbandet är utrustat med. För att begränsa behovet av krigsflygplan med dubbelkommando skall

En ny SEGER



Hos alla tobakshandlare
och tidningsförsäljare

NORSEMAN

med giltigt luftvärdighetsbevis utrustad
med flottörer och skidor önskas köpa.

Svar till "Norrlandsflyg", Looping, Box 3063, Stockholm 3, f.v.b.

inryckning ske i fyra omgångar årligen. Det första krigsflygplan som skall levereras till Flygvapnet i en övningsversion med dubbelkommando blir enligt uppgift Saabs A 32 Lansen.

Norge får nattjakt

Det norska flygvapnet, som hittills saknat speciella nattjaktplan, kommer enligt uppgift att under 1955 tillföras ett antal — sannolikt en division — North American F-86K, den ensitsiga nattjaktversionen av USA:s välkända Sabre-jaktplan som nu byggs i Italien hos Fiat (för NATO). Uppgiften härom lämnades i samband med ett meddelande att det norska flygvapnets enda speciella jaktplandivision (f. n. utrustad med D. H. Vampire Mk 52) skall upplösas från 1 januari 1955 och dess personal överförs till attackdivisionerna (som har Thunderjet-plan). Enligt en uppgift i den norska Mannskapsavia har Forsvarets Överkommando hos försvarsdepartementet begärt medel för anskaffning

av helikoptrar av typ Sikorsky S-55, som ju är större än de Bell-helikoptrar som Norge nu har. Utom för sjöräddningsuppgifter är de nya helikoptrarna också avsedda att provas för vissa operativa uppgifter inom kustbevakningen. F. n. använder Norge även sex Catalina amfibieplan för marina uppdrag. Dessa plan tjänar såväl sjöräddning som rent militära syften. Genom anskaffning av helikoptrar räknar man emellertid med en viss frigöring av Catalina-flygplanen som enbart kan användas för stridsmässiga uppdrag. Dessa stora plan är dock föga idealiska för dylika uppgifter, varför det med tiden kan bli tal om att anskaffa nya marina flygplan.

BOAC köper Douglas DC-7D?

Enligt trovärdiga brittiska tidningsuppgifter underhandlar British Overseas Airways om köp av femton (inte tio som först uppgivits) trafikflygplan av typen DC-7D, en projekterad ny utvecklingsform av DC-7:an utrustad med fyra turbinmotorer av den engelska typen Rolls-Royce RB. 109. Planen kan dock enligt samma källa ej börja levereras förrän våren 1959, vilket har sin grund i att den engelska motorn ännu ej är färdigutvecklad. Ordföranden i BOAC:s styrelse, Sir Miles Thomas, har bekräftat ryktena om förhandlingar (ännu långt från avslutade) och uppger samtidigt att Britannia är försenad. "Sedan vi i juli 1949 tecknade vårt ursprungliga kontrakt på 25 Britannia-plan har, säger Sir Miles, inget Britannia-plan flugit med tryckkabinen i bruk mer än 120 timmar. Den totala flygtiden för alla Britannia-plan uppgår f. n. inte till mer än 600 timmar. Vidare har med anledning av Comet-haverierna beslutats om nya tryckkabinprov m. m. i en speciell vattentank. Dessutom har Bristols upprepade gånger ändrat motorspecifikationerna för Britannia och erbjudit alternativa motorutrustningar, först Proteus II, sedan Proteus 705 samt Bristol BE. 25. Det är vitalt, fortsätter Sir Miles i intervjun att vi, som engelskt flygbolag, måste vara i stånd att erbjuda våra nuvarande och kommande passagerare över hela världen lika moderna flygplan som våra konkurrenters." Sir Miles sade vidare att "om vi beställer DC-7D, och Britannia visar sig bli tillgänglig, skall vi sälja de amerikanska planen." Sir Miles Thomas, som av vissa tidningar beskyllts för att ha givit den brittiska flygindustrin "ett hugg i ryggen", har emellertid tidigare visat att han helst vill använda brittisk flygmateriel. Hans inställning till Comet talar för sig själv. BOAC:s köp av Comet-plan hade givetvis inte så litet med brittisk prestige att göra. Att åter riskera sin och BOAC:s ställning av samma prestigeskäl är tydligen Sir Miles inte villig att göra. Det är måhända signifikativt att han inte alls längre nämner Comet 3, mycket mindre Comet 2 och 1.

Convair-Liner med engelska turbiner m. m.

En engelsk motorfabrik har nyligen avslutat förhandlingar i USA om köp av en Convair-Liner 340 som i England på prov skall utrustas med två av de nya Napier Eland turbinerna som utvecklats 3.000 axelhk vardera. Även Convair är givetvis mycket intresserade av dessa försök, men om detta intresse kommer att leda till tillverkning av denna version i USA är ännu för tidigt att sia om. Det är emellertid av intresse att notera att tillverkningen av den civila Convair Liner 340 nu upphör — med påföljd att exempelvis Lufthansa ej kan få mer än redan kontrakterade fyra plan. I stället uppges att Convair planlägger produktion



lib 57

— Det är nog inte många som kan landa med pontoner på en åker!

— Nej, men så fick vi ju 1:a pris i plöjningstävlingen också!

av en ny turbinmotor driven version som ev. kan bli klar för leverans 1958. Några närmare detaljer föreligger dock inte.

Douglas DC-7C "Seven Seas"

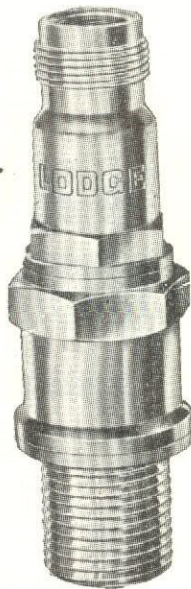
är redan beställd i 25 exemplar av tre flygbolag — varav två utländska trots att prototypen inte väntas bli provflugen förrän hösten 1955 med serieleverans beräknad att börja sent på våren 1956. SAS, som ju har beställt åtta av de 25 hittills beordrade planen (Pan American har köpt 15 och Swisair två) har blivit lovade leverans med början hösten 1956. Onekligen en förmämlig start för ett förmämligt flygplan...

Cessna-produktion

Den amerikanska Cessna-fabriken uppger att den sedan 1934 tillverkat 22.105 flygplan, varav 14.000 sedan 1946. Efterkrigsleveranserna under tiden 1946 till juni 1954 har omfattat 2.164 Model 120, 5.406 Model 140, 4.363 Model 170, 1.059 Model 190/195, samt 1.009 Model 180. De militära efterkrigsleveranserna har utgjorts av 2.409 L-19 Bird Dogs och 83 LC-126 (mil. Model 195).

North American FJ-4

provflögs f. f. g. den 29 oktober. Planet är en förbättrad version av den serie marina Sabre-versioner som representeras av typerna FJ-2 (som ej längre byggs) och FJ-3. FJ-4 är försedd med en starkare Wright Sapphire J-65 reamotor med 3.540 kp drag-



för
flyg-
säkerheten

AB AERO-BEHÖR

Kungsgatan 27 · Stockholm

SEABEE

med gällande luftvärdighetsbevis köpes. Svar till "Fiskflyg", Looping, Box 3063, Stockholm 3 f.v.b.

kraft, som ger planet en toppfart överstigande 1.110 km/tim. Flygvikten överstiger 8,6 ton. Serieleveranserna väntas börja under 1955.

Convair-framgång med vertikalstartande deltan

De första lyckade flygningarna med Convair XFY-1, det vertikalstartande deltavingade experimentjaktplanet, har nu ägt rum varunder planet startade vertikalt varefter det övergick till horisontalflygning (på ca 500 m höjd) med en fart av nära 500 km/tim för att slutligen genomföra en perfekt landning med stjärten före. Flygningen, som tog 21 minuter, utfördes av provflygaren "Skeets" Coleman hos Convair. Flygningen tros ha övertygat en mängd skeptiker om möjligheterna att bygga praktiskt användbara plan av detta slag för vissa speciella användningsområden.

USAF seriebeställer överljudsbombplan...

Det amerikanska flygvapnet uppger nu officiellt att man hos Convair-fabrikerna placerat en beställning på "inledande produktion" av USA:s (och världens) första bombplan med överljudsfart, Convair B-58 Hustler. Prototypen till detta fyrmotoriga deltavingade "medeltunga" bombplan, som närmast är avsedd att ersätta Boeing B-47 Stratojet, är nu under byggnad i Fort Worth, Texas, där planet också skall seriebyggas så småningom. B-58 är avsedd att kunna medföra en vätebomb, men måste på grund av sin begränsade flygsträcka (jämfört med exempelvis B-52 Stratofortress och det flygplan som B-52 skall ersätta, nämligen B-36) baseras i Alaska för att kunna nå mål i innersta Sovjet, säger Time Magazine.

... och överljudsjaktplan

Även Lockheed har nu erhållit en seriebeställning på ett flygplan med överljudsfart. Beställningen gäller "inledande produktion" av det "lätta" jaktplanet F-104, som lär ha provflugits redan i mars detta år men som fortfarande hålles hemligt. Två prototyper lär vara under utprovning. F-104 är i motsats till övriga amerikanska överljudsjaktplan ett rakvingat plan. Beställningen, som har ett värde av 11 miljoner dollar lär gälla 15 serieplan.

För övrigt kan nämnas att prototypen till McDonnells nya tvåmotoriga överljudsjaktplan F-101 provflögs i mitten av oktober samt att USAF utfärdat flygförbud för North American F-100 Super Sabre i väntan på att tre med kort mellanrum inträffade haverier med typen uppklarats. I samband med flygförbudet meddelade USA-pressen att North American levererat 12 flygplan av denna typ till USAF för taktisk utprovning och utbildning.

Ny storbeställning till Boeing...

Boeing-fabrikerna mottog nyligen en stor beställning gällande tillverkning av ytterligare ett antal tunga reabombplan av typen B-52 Stratofortress i det nya utförandet B-52D. Beställningen som hade ett värde av ca 1,5 miljarder svenska kronor delades upp

mellan huvudfabriken i Seattle och Wichita-fabrikerna som nu också börjat bygga B-52. Antalet beställda nybeställda plan tros vara 60-70. Tidigare har USAF beställt mer än 200 plan av denna typ.

Samtidigt meddelas att Boeings nya reardrivna tankningsflygplan inom amerikanska flygvapnet kallas KC-135. Ett 30-tal exemplar har beställts.

... och till Douglas

128 miljoner dollar är de beställningar värda som Douglas-fabriken nyligen mottog för bomb- och spaningsversioner av det tvåmotoriga reabombplanet Douglas B-66 resp. RB-66. Flygplanen skall byggas såväl vid bolagets fabriker i Long Beach som i Tulsa, Okla.

Nytt attackplan från McDonnell

McDonnell-fabrikerna har nyligen mottagit en beställning från det amerikanska marinflyget gällande utveckling och prototyp-tillverkning av ett nytt attackplan för allvädersbruk. Beställningen har ett värde av 38,7 miljoner dollar. Det är McDonnells första plan i denna kategori. Om planet blir lyckat skall en seriebeställning senare tecknas. Fabriken har f. n. beställningar för sammanlagt 431 miljoner dollar, vilket främst hänför sig till marinjaktplanet F3H Demon samt det nyligen provflugna långdistansjaktplanet F-101 Voodoo, varav en mindre serie beställts av USAF.

600 miljoner helikopterbrev

Helicopter Air Service i Chicago, som flyger post inom Chicago-området med Bell-helikoptrar, har firat femårsjubileum. Under dessa fem år har firman flugit totalt 32.000 timmar, har haft en regularitet av 96 % och har befördrat över 600 miljoner brev och



Luft 54

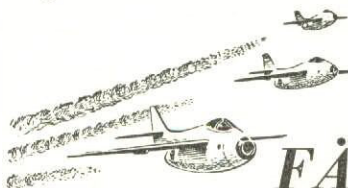
... och så är det något fel med kompassen — den har stannat och pekar bara åt norr!

paket utan ett enda missöde. Ett fint resultat.

3.000 timmar med S-55

New York Airways, som flyger reguljär post- och passagerartrafik mellan bl. a. de stora flygplatserna inom New York-området, har nu flugit sin första Sikorsky S-55 (samma typ som Ostermans nyligen inköpt) i 3.000 timmar sedan den introducerades för två år sedan. Detta exemplar skall nu genomgå en omfattande teknisk inspektion för att man skall få fram de siffermässiga erfarenheterna från driften.

Efter REALEXAMEN



FÄLTFLYGARE

- Är Du född 1934—1937? ● Har Du real-examen (motsvarande kunskaper) eller tar Du den i vår?
- Sök då anställning som fältflygare.
- Flygutbildningen börjar i juni.

Ansökningstiden
utgår den
31 januari 1955

Till Flygstabens personalavd. Stockholm 80
Sänd mig broschyren om fältflygarutbildning.

Namn

Adress Postadr.

Loop.

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

GLOBE SWIFT

125 hk Continental mot. Radio-pejl. TILL SALU. Svar till tel. 37 258, Uppsala.

BÖCKER

De båda engelska testpiloterna Neville Duke och Edvard Lanchberry har skrivit en bok om ljudvallen som nu översatts till svenska av major Sven Holmberg och utgivits på Hörsta Förlag.

Författarna, som samlat egna och andras erfarenheter (och även misstag) av ljudhastighetsflygning, börjar med en förklaring av ljudvallen och genom enkla jämförelser får även den inte tekniskt utbildade problemen klarlagda på ett lättförståeligt sätt.

Problemen kring konstruerandet av höghastighetsplan benas också upp av författarna med hjälp av enkla principskisser, olika motorer analyseras och jämförs och vidare behandlas de olika flygplantyper som används vid experiment av överljudshastigheter.

Namnen Neville Duke och Edvard Lanchberry borgar för en facklig och teknisk riktighet och att de lyckats göra sin bok så tillgänglig och lättfattlig att även en icke tekniker kan ta del av de aktuella och intressanta problemen måste anses som ett plus.

"Ljudvallen" kommer säkert att stå högt upp på önskelistan hos landets flygentusiaster. Jan.

N. Duke—E. Lanchberry: Ljudvallen. Hörsta Förlag. Häft. Kr 7: 50.

POLAR-kängan

med lammfällfoder Elegant • Bekväm • Slitstark
Lätt • Ljuvligt varm



Art. 400

ART. 400. Hel över pådraget med resår i sidorna. Tillverkad av stark och smidig boxesida i svart eller brun färg. Helt fodrad med lammfäll. Becksömsydd, cellgummisula. Lästen rymlig och bekväm. En idealisk flygarkänga för herrar i alla åldrar. Storl. 39—47.

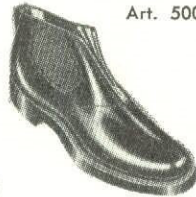
Kr 59: —,2 par portofritt.

Vår garanti

Full belåtenhet eller pengarna åter

ART. 500. Samma som ovan, men försedd med extra kraftig dragkedja. Storl. 39—47.

Kr 59: —,2 par portofritt.



Art. 500

ESON SKINNVAROR • Box 50 • MALUNG

ESON
SKINN-
VAROR
BOX 50
MALUNG

Härmed rekvireras att sändas mot postförskott med full returrätt:

.... par kängor art. 400, färg, storl. å 59: —

.... par kängor art. 500, färg, storl. å 59: —

Namn:

Adress: Poststation:



AIRTACO AKTIEBOLAG

Bromma Flygplats - Stockholm 40

TELEFON VÄXEL: 28 92 40 - TELEGRAM: AIRTACO

Daglig flygförbindelse från

SUNDSVALL - KARLSTAD - TROLLHÄTTAN - GÖTEBORG

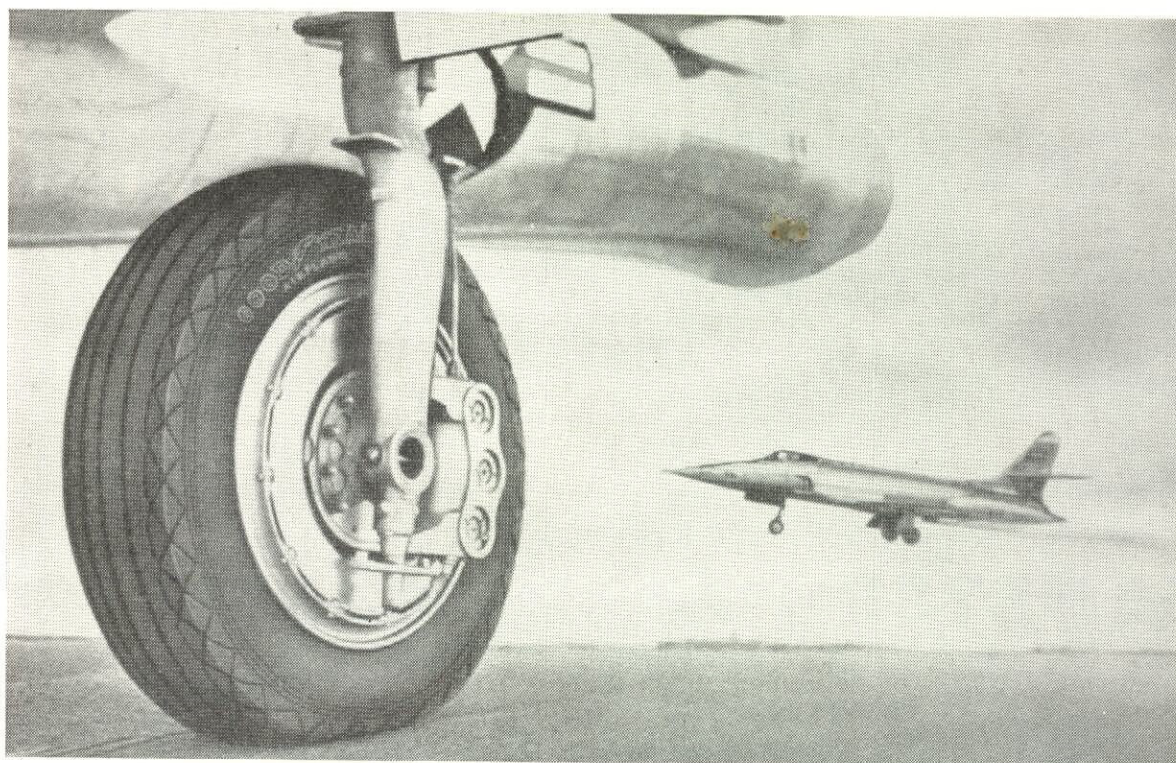
KRONOBERGSHED - MALMÖ

Frakt- och charterflygningar inom och utom landet

Gruppresor

Snabba, moderna tvåmotoriga flygplan för 6—15 passagerare

Kontakta oss för närmare informationer



Goodyear specificeras nu också för de moderna reoplanen

Säkerheten främst — med utrustning från **GOODYEAR**

Den viktigaste faktorn vid all flygning är säkerheten. Den regeln har Goodyear arbetat efter ända sedan starten. Därför väljs Goodyears utrustning för flygplan av ett överväldigande antal flygplanstillverkare i olika länder.

När planet landar, då är det Goodyear däck, slangar och hjul, som tar stöten, och Goodyear skivbromsar, som garanterar dess säkra inbromsning. Goodyear Iceguards, automatiskt skydd mot nedisning på propellrar, vingar och andra vitala delar, är ett annat viktigt bidrag till säkerheten — liksom Anti-Skid bromsregulator. Pliocel bränsletankar, av specialbehandlad nylonväv, har

fått stor användning såväl inom det militära som kommersiella flyget.

Goodyear tillverkar dessutom ett stort antal andra produkter för flygplansindustrin.

Fortlöpande forskning och hårda prov, både laboriemässiga och i praktisk tjänst, garanterar att Goodyears produkter för flyget är *tillförlitliga*. De stora flygplanfabrikerna lämnar inget åt slumpen — och Goodyear har vunnit flygindustrins förtroende. Därför landar flera flygplan på Goodyear ringar, hjul och bromsar än på motsvarande utrustning av något annat märke.

Tillförlitliga produkter från

GOODYEAR

för flyget

kostar 2:50, 25 kort med kuvert 5:—.

FAI-emblem i form av rockslagsmärke med skruvklack får bäras av alla KSAK-medlemmar. Märket är utfört som en örn med utbredda vingar, stående på jordklotet, som bär bokstäverna FAI. Mellan vingspetsarna en regnbåge i naturliga färger. För övrigt är märket helt förgyllt. Priset är 4:— kronor.

KSAK har fått en ny ansluten flygklubb, Dalarnas Civilflygklubb, Orsa, som beviljades anslutning 3 november.

Svensk Flygtjänsts Flygklubb och Orsa-Rättviks Flygklubb utgår.

Verkställande utskottet har invalt ingenjör U. Cewers i Tekniska Kommittén, löjtnant S. E. Staaf i Segelflygkommittén och Med. Dr. A. Åstöm i Kommittén för Hjälpflyg och Flygmedicin.

Olle Ericssons andraplacering vid VM i hastighetsflygning för linstyrda modeller i Haag 20—23 augusti gav honom också ett svenskt rekord för modellflygplan. Den nya noteringen är 222,0 km/t.

AUSTER

önskas köpa, helst byte med ny el. begagnad bil. Svar till "Austerbil", Looping, Box 3063, Stockholm 3. f. v. b.

AUSTER

Representanter i Sverige:

Försäljning: A. REICHEL, Synålsvägen 14, Bromma

Reservdelar: AB STOCKHOLMS AERO, Bromma Flygplats

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.

Rekvistion 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*

SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

SVENSK FLYGTJÄNST AB

Tekniska avdelningen

Bulltofta Flygplats - Malmö 8 - Tel. växel 38 835

ÖVERSYN AV FLYGPLAN OCH MOTORER

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

Jefex reamotor säljes billigt. Bo Sönermark, Sönergård, Trönninge.

Komet I, 2,5 cc med balanshjul. Körd ca 45 min. till högstbjudande. Frog 250, 2,5 cc, ny med prop. och spinner i plast, till högstbjudande. K. Hassleryd, Box 33, Hasslarp

WEBRA 2,46 cc dieselmotor, med vertikal fäste 29:—, Frog 50, diesel 23:—. Obegagnade. L. Eklund, Arkadv. 6, Johanneshov.

RK-aggregat ED Boomerang obeg. billigt. St. Skedvi MFK, Box 1063 a, SÄTER.

Grunau Baby IIB i gott skick, fullt flygklar. Upplysningar gm Jönköpings Flygklubbs mater.-förv. Bo Carlsson, Drottninggat. 8, Jönköping. Tel. 194 00 el. 225 29.

STOCKHOLMS FLYGSKOLA

Motorflygutb. Bromma, Skå Edeby, Norrtälje. Avancerad flygn. Instrumentflygn. Link-Trainer. Fpl: Klemm 35, Silvaire, Ercoupe, Cub. Kurs för trafikflygare börjar den 15 jan. 1955. Adr.: Box 1, Skå, Tel. 0756/402 64.

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.

Flygplan

och flygmateriel av olika slag säljes

FIGGE BERGMAN

Kärralundsgatan 63 a
GÖTEBORG Tel. 25 61 10

Britannia

Långdistansversionen Mk. 300 har en payload/range
av 13.600 kg på 7.200 km eller 7.250 kg på 9.900 km.
Marschfarten vid dessa värden är 555 km/tim. De direkta
operationskostnaderna är lägre än vad som kan
uppvisas för något annat trafikflygplan.



THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

AGENT: MR. A. REICHEL, SYNÄLSVAGEN 14, BROMMA, SWEDEN

I flygets tjänst



Leverantör i Sverige till bl. a.

Flygvapnet
Scandinavian Airlines System

Air France
British European Airways
Ceskoslovenské Aerolinie
Hunting-Clan Air Transport
SABENA

Aero-Nord
Ostermans Aero AB
Transair Sweden AB

