LOOPING

VM i Jönköping
Sid 25

HAR VI EN CHANS VID SEGELFLYG-VM?

6
Juni 1954

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

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

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

klart som dagen man flyger om natten med SAS

till Frankrike - Paris - Nice
till Spanien - Madrid - Barcelona
till Italien - Milano - Rom
till Schweiz - Zürich
till Holland - Amsterdam

NÄR NI FLYGER SAS NATTLINJER

spar Ni pengar . . .

Även under en resa måste Ni äta och sova, och ett vanligt resdygn kostar oftast mer än bara ett hotelldygn. Med SAS nattlinjer slipper Ni dessa dyra resdagar.

. . . och dyrbara semesterdagar

Med SAS nattlinjer får Ni också flera extra semesterdagar i Europas soliga länder. Tänk på att 1 semesterdag är en del av lönen för 2 veckors arbete.

Från Stockholm vinner Ni så här mycket tur och retur:

Nice	3½ dygn
Lissabon	4½ "
Barcelona	4½ "
Madrid	4 "
Milano	3½ "
Rom	3½ "
Zürich	3 "
Amsterdam	2 "

2 ½ extra dygn i PARIS

SAS Nattparisare landar tidigt på morgonen — lagom för Hallarnas brokiga myller och rykande löksoppa . . . Sista semesterkvällen blir en verklig helafton — ty SAS-planet är det sista som lämnar "la ville lumière".

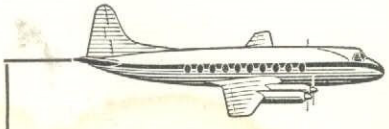
På **95** *% av linjerna flyger SAS med världens mest beprövade långlinjeplan — DC-6*

	Nattlinje avgår		Returpris inom 23 dagar från		
	till	från	Sthlm	Gbg	Malmö
Frankrike Paris	dagligen	dagligen	567: —	501: —	442: —
Nice	lör.	sön.	892: —	792: —	692: —
	ons. lör sön.	sön. mån. tor.			
Holland	15/5—5/9	16/5—12/9	436: —	438: —	301: —
Schweiz	tis. fre. lör.	ons. lör. sön.	630: —	567: —	431: —
Spanien Madrid	lör.	sön.	1.068: —	984: —	875: —
Barcelona	mån. fre.	tis. lör.	963: —	880: —	769: —
Portugal	lör.	lör.	1.295: —	1.210: —	1.101: —
Italien	tis. fre. lör.	tis. fre. lör.	966: —	903: —	768: —

Att flyga är enklare

En kontinentresa med flyg betyder en resa fri från gränsformaliteter i genomreseländerna, inga språkbekymmer under färden. De många SAS-kontoren i utlandet blir Er fasta punkt i semestertillvaron vid framkomsten.

Det är en inkomstbringande passagerare. Han anlitar den flyglinje som passar honom bäst och som har de snabbaste förbindelserna. Numera reser han med Viscount därför att inget annat plan ger en så lugn och vibrationsfri färd, en sådan fullständig avkoppling. Observera den här passageraren... Det är en betydande person — han vet hur angenäm en flygresa kan vara. Och han kan vara den som fäller utslaget mellan vinst och förlust.



Fakta om lönsamheten:

Tre av tio sålda platser betalar gott och väl alla driftskostnader.

I runt tal 18 % av passagerarna på samtliga flyglinjer har gått över till Viscount.

De låga driftskostnaderna i kombination med passagerarnas val säkrar en lönande verksamhet.

VICKERS VISCOUNT

med fyra Rolls-Royce Dart propeller-rea motorer

VICKERS-ARMSTRONGS LTD, WEYBRIDGE, SURREY. ENGLAND

OA 303

Looping

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben
Svenska Pilotföreningen

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

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

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

6 ÅRG. 4 JUNI 1954

Tack för överflygningarna

Aldrig i historien har svenska folket demonstrerat sitt flygsinne som i dessa dagar. Och framför allt sitt flygförsvarssinne.

Överflygningarna av flygplan "vars nationalitet icke kunnat fastställas" (eller som Storm P. en gång uttryckte det: "Flygplan från en så stor nation att nationaliteten inte kunnat fastställas") har utlöst en remarkabelt kraftig reaktion hos press, allmänhet och till och med riksdagen. Och denna reaktion pekar direkt på den svagaste punkten i vår försvarsorganisation: Bristen på nattjakt.

Man får vara den eller de nationer, som tillåtit sina flygplan att leka tittut med den svenska luftbevakningen, tacksam för att de på ett så slående och effektivt men samtidigt idylliskt och — får vi hoppas — även ofarligt sätt retat det svenska fredsälskande folket till sådan enighet om att det verkligen behövs mer än tre divisioner nattjakt i Västerås för att hålla objudna gäster borta från vårt territorium.

Den snart avgående FV-chefen har i spetsen för sina alltför fåtaliga trogna, fört en långvarig och bitter kamp mot vanetänkande och schablonmilitarism utan att få hela opinionen på sin sida för en ökning av nattjakten.

Och så kommer dessa överflygningar — nästan som efterskickade. Folk blir förbannade och kränkta och ger hals. Vad gjorde nattjakten? Eller finns det inte tillräckligt med nattjakt? Vad händer om det en natt kommer främmande flygplan som inte nöjer sig med att leka tittut utan ger sig till att släppa otäcka bomber över snällt sovande arbetsamma och oskyldiga svenska skattebetalare?

Till och med försvarsministern, som ju inte gärna kan anses njugg mot flyget, har haft svårt att värja sig för de ilskna attackerna och att hålla tungan rätt i mun när han försökt svara på alla de näsvisa frågor hans trogna och annars så beskedliga folk har ställt.

Man får anta att FV-chefen och hans närmaste sitter och gnuggar händerna över denna stormflod av förtröstan och tillit till flyget som plötslig strömmar honom till mötes och att han även sänder en tacksamhetens tanke till dem som styrde om att planen den där vårnatten utförde sin kurragömmalek över Öresund med omnejd. Ty av opinionen att döma skulle därmed saken vara klar, nämligen at vi nu äntligen får ett utökat nattjaktflyg.

Det är faktiskt på tiden. Det vore skada om nattjaktopinionen behövde stimuleras med ytterligare tittut-flygningar om nätterna. Många skattebetalare kunde få mindervärdeskomplex och nedsatt arbetsförmåga. Och detta tål helt enkelt inte försvarsbudgeten om vi skall ha mera nattjakt. Ty att spara in på något annat till förmån för ännu ett par nattjaktflotiljer är väl otänkbart?

Militärt stöd åt trafikflyget

Vice tekniske chefen hos Douglas Aircraft i Californien, Mr. A. E. Raymond, har nyligen hållit ett mycket uppmärksammat tal i vilket han framförde en del beaktansvärda synpunkter på trafikflyget och dess framtid.

Han påvisade bland annat den tidigare klyfta som existerat mellan militärt och civilt transportflyg. För inte så länge sedan undrade en hög amerikansk statsrepresentant "vad i all världen det militära flyget skulle ha för användning av ett fyrmotorigt transportflygplan". Detta var under andra världskrigets första år. Innan kriget var över hade vi, sade Mr. Raymond, byggt 1.200 fyrmotoriga militära transportplan, som flög över Atlanten 80.000 gånger.

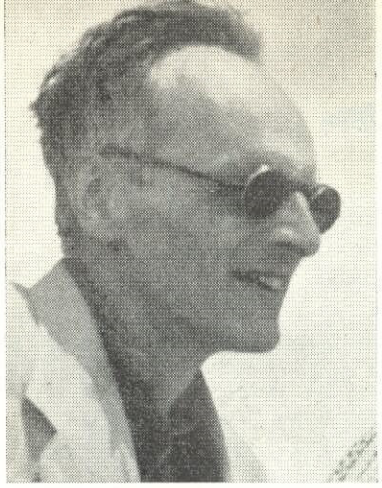
En gång trodde sig de militära myndigheterna kunna fylla sitt krigsbehov av transportflygplan genom inmönstring av plan från de civila flygbolagen. Denna tid är förbi. Den militära flygtransportflottan måste vara redo för användning omedelbart och krigsmakten måste planera sina operationer med hänsyn till de hastigheter och den rörlighet som det moderna flyget erbjuder.

Mr. Raymond kom därefter in på transportflygets utvecklingsmöjligheter och framhöll att talesättet om att britterna leder inom det civila flyget är en sanning med modifikation. USA kan bygga världens bästa transportflygplan, men de kan inte säljas till så låga priser som de brittiska om inte de militära myndigheterna hjälper till att bredda den kvantitativa basen.

Det civila transportflygets utveckling är enligt Mr. Raymond i högsta grad beroende av militärt samarbete på i främsta rummet industrisidan. Det gäller dels utvecklingen av nya motorer, dels utläggandet av större beställningar för att sänka priserna.

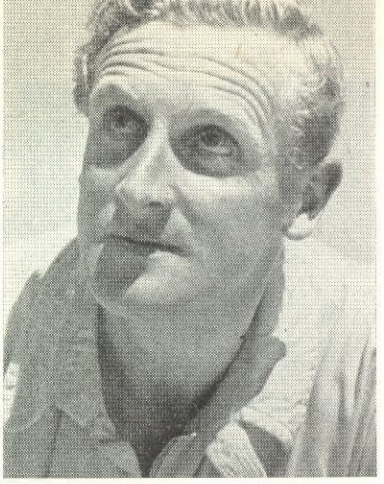
Trafikflygets utformning i materielhänseende för de närmaste fem åren är redan i huvudsak gjord genom de plan som är i tjänst eller är beställda. Men vad händer sedan? På tjugo år har vi reducerat restiden på långdistanserna till ungefär hälften. Chansen att ytterligare minska den till hälften finns. Men vi arbetar under sämre villkor än tidigare. Endast resenärerna på de mycket långa distanserna vinner något egentligt genom de ännu mer ökade hastigheterna och dessa långresenärer är ganska få och blir färre ju längre resor det gäller. Det betyder att vi håller på att arbeta oss själva in i en krympande marknad. Endast genom att erbjuda flygresor till lägre kostnader än nu kan vi komma ut ur detta dilemma. Möjligheten ligger i att framtidens civila luftflotta uppdelas dels i flygplan vars företräden ligger i hög hastighet, dels i flygplan som främst kan operera till låga kostnader. De förstnämnda kommer att bli reaplan, enligt Mr. Raymond, och de andra turbinplan.

OMSLAGSBILDEN
har denna gång ritats av Björn Karlström och visar Loopings teammodell Excellent.



Världsmästare 1952 i Spanien: Philip Wills, Storbritannien

Världsmästare 1950 i Örebro: Billy Nilsson, Sverige



Världsmästare 1948 i Schweiz: Pelle Persson, Sverige

HAR VI EN CHANS VID SEGELFLYG-VM?

Ny tilläggsregel eliminerar avsågningsrisk för oturshaverist

Den 20 juli börjar de fjärde officiella världsmästerskapstävlingarna i segelflyg, denna gång med British Gliding Association som arrangör. 37 förare ställer upp i soloklassen (Klass 1) och 10 i den flersitsiga. Sverige har genom KSAK anmält två förare och två plan med hjälpmanskap i klass 1. Vilka två som skall få representera de blågula färgerna denna gång avgörs inte förrän den kombinerade trånings- och uttagningskurs är avslutad som Aeroklubben arrangerar på Ålleberg 7—19 juni och till vilken 18 av landets bästa segelflygare tagits ut.

Inte minst genom att vi vunnit två av de hittills hållna tre officiella VM-tävlingarna tycker man att det borde finnas en chans för Sverige att komma i toppen även i England. Vi har bevisligen en bra topp av elitförare, som nu får slåss på Ålleberg om äran att komma med till Great Hucklow.

Av allt att döma kommer emellertid utlandet denna gång om möjligt ännu bättre rustat i materialhänseende än i Spanien 1952, och eftersom vi inte kan mobilisera bättre plan än de två Weihes, som ända sedan 1948 varit med i VM-drabbningarna i Samaden, Schweiz (där Pelle Persson vann titeln), i Örebro 1950 (där Billy Nilsson segrade sensationellt men klart) och i Madrid 1952 (där Billy Nilsson och Tage Löf nådde anspråkslösa placeringar i mitten av prislistan), så får man nog inte vara alltför optimistisk för svenskt vidkommande. Våra VM-plan har, trots bästa tänkbara skötsel, över tio år på nacken och har varit med litet för mycket för att kunna vara fullgoda när det gäller precisionstävlingar. Detta bör sägas för att inte ansvaret skall kännas för tungt för de två som blir uttagna att flyga denna materiel.

Och vilka blir nu dessa två? Det kan inte hjälpas men bland de 18 aspiranterna finns det tre som har betydligt större tävlingserfarenhet än de andra, nämligen dels de två tidigare nämnda världsmästarna *Pelle Persson* (som nu representerar Hälsingborgs flygklubb) och *Billy Nilsson*, Östersund, dels *Tage Löf*, Stockholms Segelflygklubb, som blev svensk mästare 1949 (och faktiskt fortfarande innehar den titeln), nådde en fin sjundeplacering i VM 1950 och kämpade bra i VM 1952 i Madrid. Samtliga dessa tre har deltagit i två VM-tävlingar tidigare samt flera SM. De kan inte bara flyga utan har också hunnit lära sig en hel del tävlingstaktik, vilket inte är det minst viktiga i sådana här sammanhang.

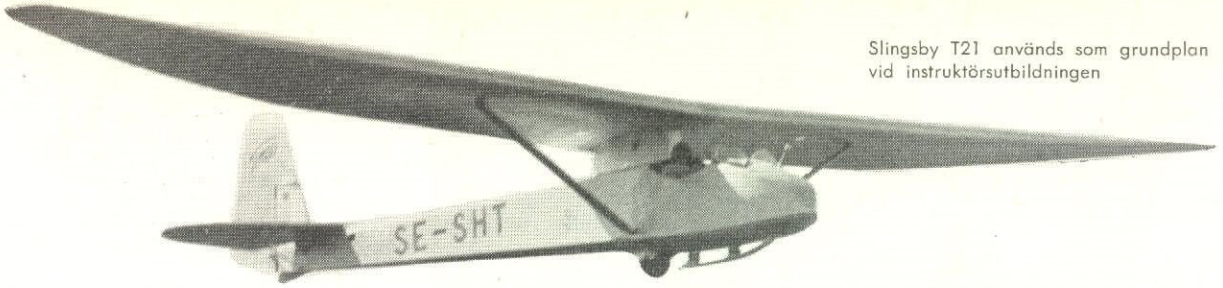
FV-meteorologen Gösta Håkansson, som varit framgångsrik väderrådgivare vid bl. a. VM 1950 och 1952 ingår även denna gång i den svenska representationen

Bland de övriga 15 är det egentligen endast *Björn Flodén*, Stockholm, som tidigare deltagit i tävlingar av större omfattning. Detta hindrar emellertid inte att årets VM-representanter kan komma från det hållet. Samtliga dessa grabbar har flugit mycket flitigt under senare år och bland annat gjort fina resultat i Riks-segelflygtävlingen, avsevärt bättre än "de tre stora" som av olika anledning hållit sig rätt passiva även om deras flygträning fortfarande med all sannolikhet är mycket god.

Det skall bli mycket intressant att se vad Ållebergs-uttagningarna ger för resultat. Vi återkommer i nästa nummer till såväl dem som övriga förberedelser för Englands-VM.

VM-reglerna är redan fastställda och distribuerade. De skiljer sig inte i någon högre grad från de regler som gällde i Spanien för två år sedan utom i ett mycket väsentligt avseende. Om denna väsentliga ändring kommit till stånd genom att någon mäktig man i FAI eller British Gliding Association läst den fundering i ärendet som undertecknad blygsamt framförde i en resumé av Spanientävlingarna är det väl förmätet att tro, men ett faktum är i varje fall att det i de nya reglerna fastställes: a) om i någon av klasserna endast fyra dagars tävlingar kan äga rum, räknas varje tävlandes poäng för varje dag såsom totalpoäng. b) om fem tävlingsdagar erhålles borträknas poängen för varje förares sämsta tävlingsdag och poängen för hans fyra bästa tävlingsdagar räknas som totalpoäng. c) om sex eller flera tävlings-

Forts. på. sid. 16



Slingsby T21 används som grundplan vid instruktörsutbildningen

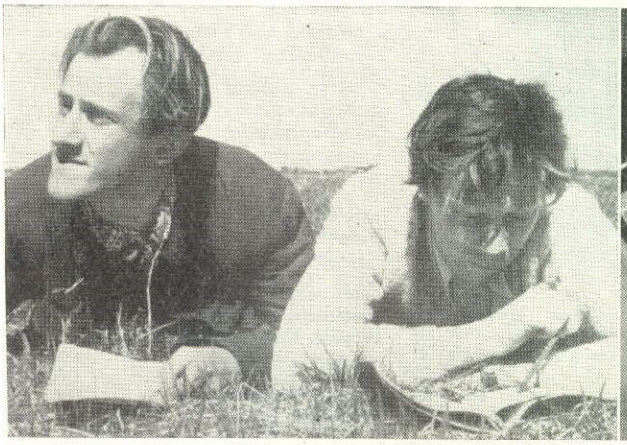
Nya DK-instruktörer

Det har blivit något av en tradition att årets officiella segelflygsäsong skall börja med utbildningen av en ny kull DK-instruktörer, och den traditionen hålls även i år. På Vinningafältet utanför Lidköping har Ällebergchefen Lennart Ståhlfors med Karl Göran Klevstigh som assistent gnuggat åtta stycken segelflygare i fyra veckor för att göra dem till fullgoda DK-instruktörer, och när detta läses är de åtta redan hemma igen, klara att sätta igång skolningen.

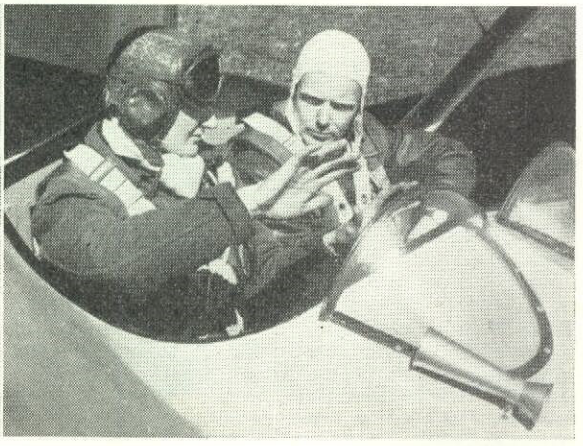
Nytt för året är att tre av eleverna inte har någon som helst instruktörsutbildning tidigare. De utbildas nu på försök, och mycket tyder på att det bör slå väl ut. Deras utbildningsarbete kommer emellertid att följas med särskild uppmärksamhet. Samtliga i kursen har motorflygcertifikat.

Kursen har bestått av folk ur alla yrken. Så här ser listan ut: Åke Axelsson, Karlstad, bilmontör; Martin Carlholmer, Jönköping, banktjänsteman; Bo Göransson, Östersund, elektriker; Einar Ek, Västerås, konstruktör på ASEA; Ingar Mathiasson, Malmö, spårvägsman; Hans Scherlund, Stockholm, guldsmed; Irve Silesmo, Örebro, snickare; Göran Strömbäck, Norrköping, fältflygare. Under DK-instruktörsutbildning går även Torsten Ekvall, Uppsala, som är typograf i det "civila" men som om somrarna brukar jobba på Älleberg. Hans utbildning blir densamma som de övriga åttas, men den slås ut över hela sommaren. I Nyköping har ytterligare två DK-instruktörer utbildats av Gösta Briink, nämligen Harry Molander och Richard Johansson. Bägge är redan godkända.

Det svenska segelflyget börjar nu få en bra uppsättning DK-instruktörer och utbildningen håller på att gå över till DK inom allt fler klubbar. På Älleberg förekommer som bekant ingen annan utbildning numera.



Bo Göransson och Hans Scherlund "läser på" instruktionsläxan före nästa start



Karl Göran Klevstigh "markflyger" med blivande instruktören Åke Axelsson

Kurschefen Lennart Ståhlfors

Hela kursen. Som trea från vänster längst fram ser vi chefsinstruktören för segelflyget, Bengt C:son Bergman som testat de blivande instruktörerna

56:an

Den mångomtalade Sikorsky S-56, som hittills endast finns i militär version med beteckningen XHR 2 S, är en tvåmotorig helikopter av ungefär samma storlek som Douglas DC-3. De båda motorerna är av typ Pratt & Whitney R 2800 och driver en fembladig rotor (plus stjärtrotorn). S-56 torde vara den första helikoptern i historien med infällbart landställ, vilket bland annat bidrar till den höga hastigheten, angiven till "en bra bit över 150 mph" (240 km/t). Koptern är utrustad med autopilot och avisningshjälpmedel. Den kan lasta 26 fullt utrustade soldater.

När den civila versionen av S-56 kan börja levereras är ännu oklart. Det torde dröja åtminstone ett par år.

HELIKOPTERNYTT

Det andra exemplaret av Sikorskys nyaste helikopter HSS-1 (S-58) är nu klar för leverans till amerikanska marinen. Den är avsedd för ubåtsjakt, spaning etc. S-58 är utrustad med en Wright R-1820-82 Cyclone motor på 1640 hk starteffekt, 4-bladig huvudrotor och är 50 % större än S-55.

*

E. S. 53 heter en italiensk helikopter av minsta typen som nyligen börjat provflygas. Den är konstruerad av Carlo Lualdi och tillverkas vid Arduino-verken vid Udine. Koptern har en 85 hk Continental motor.

*

Anselme Vernieuwe, vice operationschef hos det belgiska flygbolaget Sabena (som ju driver internationell reguljär helikoptertrafik) har nyligen i ett tal yttrat som sin och Sabenas åsikt att helikoptern ganska snart kommer att ersätta det konventionella flygplanet på korta reguljära flyglinjer. Redan 1956—57 och i varje fall senast 1960 anser Sabena att det kommer en helikopter i marknaden, kapabel att på distanser upp till 560 km ta 25—40 passagerare. "En sådan typ kommer att helt ändra situationen för korttdistansflyget, speciellt i Europa, anser mr. Vernieuwe.

*

Brittiska flottan uppges ha beställt 100 st Bristol 173 för ubåtsbekämpning.

*

Stockholm har fått sin första *godkända* heliport. Bakom den stora försvarsbyggnaden på Gärdet har Ostermans låtit iordningställa ett utrymme för start och landning av helikopter som nu godkänts tills vidare av luftfartsstyrelsen. Heliporten togs i bruk i mitten av maj utan några ceremonier när Valter Frimodig i en Bell 47 landade där och tog upp ett par marinofficerare och fortsatte ut i skärgården för en rutinövning med flottan.

Under årens lopp har tusentals landningar gjorts av Ostermans helikoptrar inom Stockholms-området. I samtliga fall har det dock gällt platser där man endast haft tillfälliga tillstånd. Heliporten på Gärdet innebär bland annat att samövningarna med försvaret blir enklare att organisera genom att försvarets folk inte längre behöver fara ut till Bromma (Ostermans bas) när de skall ut på övningar utan kan hämtas utanför ämbetsbyggnaden. Helikopterns förnämsta egenskap att kunna utföra flygningar "från dörr till dörr' kommer därmed bättre till sin rätt.

Koptern räddar skogen

Skogsbränderna har alltid utgjort ett stort problem inom de stora amerikanska skogsområdena. Tack vare bl. a. helikoptern har man nu lyckats få ned antalet bränder och även kunnat begränsa de härjade ytorna.

Redan 1945 gjorde amerikanska armén i samarbete med skogsmyndigheterna i Californien vissa försök med skogsbrandsbekämpning med helikopter. Experimenten slog väl ut och man använder nu helikoptern både för bevakning och för direkt insats vid skogsbränder.

En intressant statistik visar en fantastisk nedgång i de amerikanska skogsbränderna under senare år. Under åren 1905—30 tog det i genomsnitt 2½ timme att nå branden och den årliga förlusten var i genomsnitt 40 miljoner dollar. Under åren 1940—50 hade förlusterna sjunkit till 350.000 dollar per år.

Speed of Attack Reduces Fire Losses in Northern Rocky Mountain Region*

Year	Principal Mode of Travel to Fires	Average Speed in Reaching Fires	Average Acreage Burned Each Year	Stumpage Value of Timber Burned Each Year**
1905-30	Foot and Horseback	2½ mph	252,000	$40,000,000
1930-40	Motor Vehicle	15 mph	65,200	$3,500,000
1940-50	Aircraft	80 to 160 mph	8,888	$350,000

* The Northern Rocky Mountain Region includes Montana, North Idaho, and small parts of Washington and South Dakota

** Stumpage Values are based on 1951 prices.

När vi flög på Hammars backar

Tage Sivall berättar om det svenska segelflygets "Sturm und Drang-period" under vilken bl. a. blinda 60-åriga fröken Stoltz flög hängglidare och historiens första segelflygexpedition — för över 20 år sedan — slutade med ekonomisk krasch

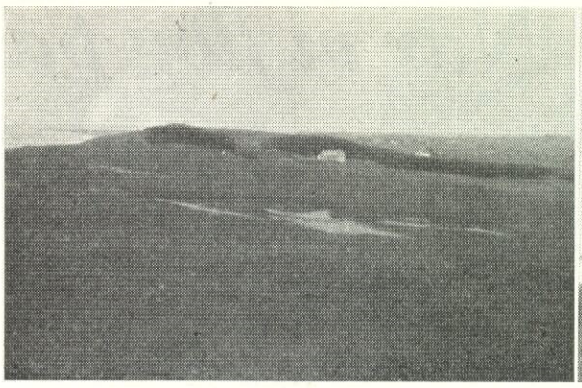
Det var på försommaren 1929 det började, men redan under vintern hade det hela börjat ta form. En god vän till mig hade fått tag på några broschyrer i vilka det talades om en flygskola i Ystad, där man för en billig penning kunde lära sig segelflyga. Flygbiten, men totalt utsvulten på allt vad flyg hette, nappade man på kroken och svalde betet full av salighet. Här skulle flygas i stor stil och för 16-åringen föreföll Charles Lindbergs flygning några år tidigare ej längre så fantastisk. Hans bragd skulle snart överträffas.

Nåja, verkligheten gestaltade sig ju något annorlunda. I broschyren talades om aerodrom, verkstäder och flygplan i massor, kort sagt om ett paradis för en flygbiten skolpojke. Flygplanen inskränkte sig emellertid till ett glidflygplan av enklaste slag samt en gammal Albatross, som helt säkert ej varit i luften på åtskilliga år. Verkstäderna bestod av ett fallfärdigt skjul och aerodromen — ja det var Hammars backar. Resignationens konst påstås visserligen höra medelåldern till, men då den första chocken gått över lärde jag mig trivas riktigt bra där nere trots min ungdom, ja så bra, att Hammars backar blev min tillflykt varje sommar och även några vintermånader ända fram till 1934, då verksamheten där nere definitivt lades ned.

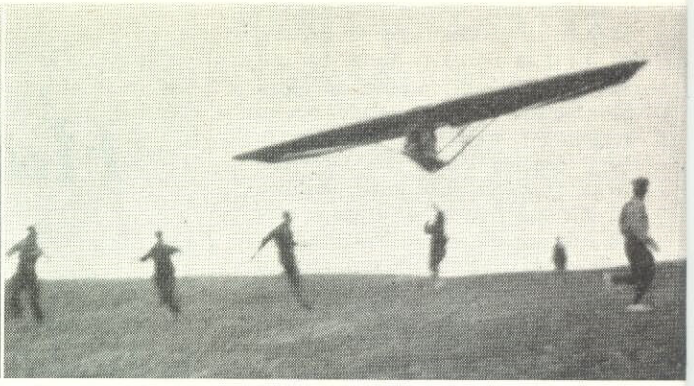
Ledare för det hela var tysken Pelzner. Han var då en ung man på 28 år och en flygfantast av stora mått. Redan 1920—1921 hade han varit med i tävlingarna på Wasserkuppe och kunde sålunda det mesta om dåtidens segelflygning. Desssutom var han något av en trollkarl antingen det gällde att av några plankor få till ett flygplan eller en motorcykel av en skrothög. Med hängglidare hade han deltagit på Wasserkuppe och detta redskap var alltjämt hans stora passion. Sannolikt var han den störste virtuos på hängglidare världen skådat, ingen nämnd och ingen glömd. Hans uppvisningar var cirkusnummer av förnämsta slag. Slutligen greps han av storhetsvansinne och monterade in en hjälpmotor på hängglidaren. Hela aparaten spände han fast på ryggen och med full gas på motorn rusade han utför Hammars backar. Hur det hela avlöpte torde vara onödigt att relatera — men han överlevde. Senare sattes cykelhjul på apparaten och då gick det något bättre.

Under den första tiden där nere bodde vi i en stuga ägd av fröken Stoltz. Trots att hon var över 60 år

Ernst Rolf besökte också flygskolan på Hammars backar. Här ser vi honom i ett av skolans glidplan. På bilden nedan Ernst och Tutta Rolf i ett gäng av "salta" aviatörer 1929 med artikelförfattaren längst till vänster och skolchefen Douglas Hamilton mellan honom och Rolf. Tredje man från vänster (i skolans "uniform") är flygläraren Pelzner

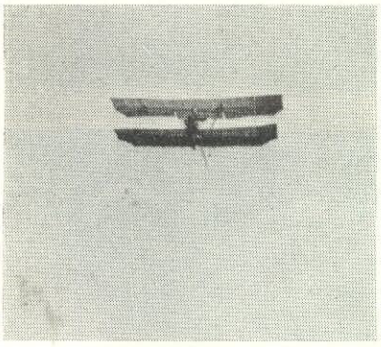


En bild från Hammars backar med det hus som artikelförfattaren var med och byggde



En linstart — alltså inte gummirepstart — med en glidare på den tiden det begav sig i södra Skåne

och fullständigt blind deltog hon med hela sin själ i våra förehavanden. Flygbiten var hon mer än de flesta, och en vacker dag tyckte hon det var på tiden att även hon fick pröva våra enkla apparater i deras rätta element. Vi ansåg hennes begäran rimlig och en dag då det blåste full storm över backarna, placerades hon i en hängglidare, som byggts om och försetts med sits, spakar osv. Linor fästes i vingspetsarna, varefter apparaten hissades upp precis som en drake. Senare ville hon också lära sig köra motorcykel med motiveringen, att hon kände vägarna i trakten lika bra som sin egen stuga. Detta kunde vi emellertid inte bifalla, men hennes första flygning på egen hand torde vara unik i flygets historia.



På bilden till vänster en bilbogseringsstart med den hängglidare som byggts om till sittglidare och som egendomligt nog höll för påfrestningarna. Därunder samma glidare på marken. Till höger en bild av det motorflygplan som skulle ha varit med på flygutställningen 1931 och som byggdes på vinden hos fröken Stoltz

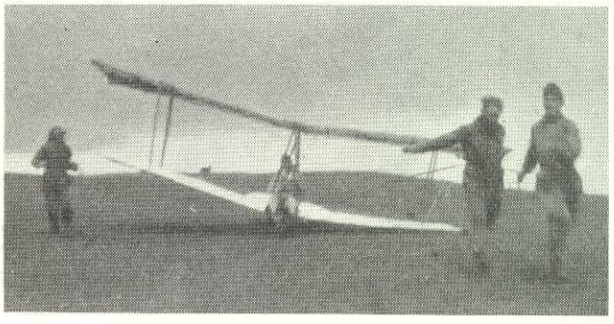
På den stora flygutställningen i Stockholm 1931 hade vi beslutat deltaga på något sätt. Sommaren 1930 arbetades det därför huvudsakligen med detta projekt. Det beslöts, att ett mindre motorflygplan skulle byggas, en dubbeldäckare med vingar i fanér och kropp i svetsade stålrör. En vattenkyld Hirth-motor på 24 hk hade redan inköpts från Tyskland. På eftersommaren var alla planer klara och arbetet kunde sättas igång. Hösten blev emellertid ovanligt kall och vintern ännu värre. Från vårt enkla verkstadsskjul flyttade vi därför in fabrikationen till fröken Stoltz. På hennes vind ordnades snickarverkstad och även flygkroppen svetsades samman där uppe.

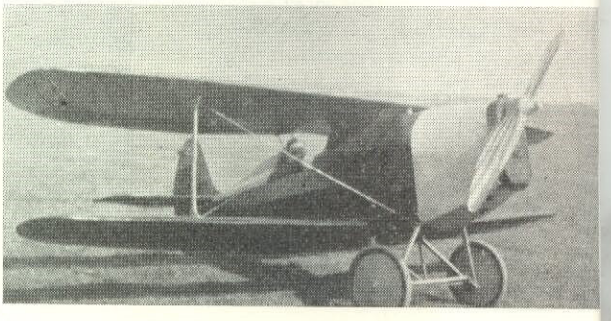
I köket monterades en provbock för motorn. Det är troligt att kåken satte sig åtskilliga tum när vi körde motorn för fullt, men fröken Stoltz tyckte det klingade som musik.

Fram på vårkanten försökte vi så få ner vingar och kropp från vinden — men misslyckades. Det enda fönster som fanns var för litet och luckan i golvet inte större än att vi knappt kunde pressa oss igenom själva. Bortsett från detta hade kylan ännu inte givit med sig, så vi beslöt att montera flygplanet med motor och allt på vinden. Efter mycket om och men stod så flygplanet där en vacker dag färdigt, skinande vackert — men alltjämt på vinden.

Bönderna i trakten förstod emellertid vad vi höll på med, men då de var mindre flygsinnade än vi, intresserade de sig mera för stugans framtida öde än för flygplanet. Flygplanet måste ju ut och för den skull måste stugan rivas — menade man — och detta måste till varje pris förhindras. Det hela slutade med att vi sent en kväll slog ut kortväggen på vinden och fick ner flygplanet den vägen. Stugan står kvar än i dag men planet kom aldrig till utställningen. En gärdsgård stod i vägen.

Följande vinter byggdes ett ordentligt hus med tillhörande mindre hangar och verkstad uppe på Hammars backar. Wenzer från Jönköping höll på den tiden på med rundflygningar i Skåne och använde då Hammars backar som huvudbas. Även fallskärmshopparen Waldau bodde där längre eller kortare tider. En dag var





det mer än vanligt ebb i kassan och för att hjälpa upp detta beklagliga faktum beslöts att en flygdag skulle ordnas på Nybrofältet med Waldau som huvudattraktion. Publikintresset var emellertid ringa så nettot inskränte sig till kr 9: 50, vilket räckte precis till en järnvägsbiljett för Waldau till Malmö.

Segelflygning i egentlig mening bedrevs inte under de första åren där nere. I stället byggdes ett antal modifierade hängglidare, i vilken föraren satt på samma sätt som i en Anfänger. Den ursprungliga hängglidaren var ju inte försedd med några som helst roder, utan balansen i luften reglerades genom att kroppens tyngdpunkt förflyttades i ena eller andra riktningen. Starten skedde från en kulle och på så sätt att man med apparaten på ryggen sprang några steg mot vinden och därefter hävde sig upp på armbågarna.

Glidtalet höll sig omkring 1: 6 och med denna apparat hade Pelzner gjort flygningar på upp till 3 km längd. Vid tillräcklig hangvind kunde apparaten även stiga, och Pelzners rekord höll sig vid 180 m över startpunkten.

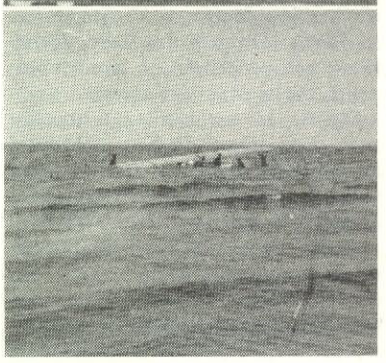
För skolning hade denna form av glidflygning givetvis inget värde och dessutom var det alltför riskfyllt för nybörjare. Hängglidaren byggdes därför om på förut nämnt sätt och förseddes med roder, som betjänades på vanligt sätt. I denna version var den mycket enkel och billig att bygga. Vingarna exempelvis utgjordes av två massiva balkar över vilka spändes uppåt välvda ribbor, som sedan kläddes med duk och impregnerades med stärkelse. En viss vändbarhet åstadkoms på detta sätt och under årens lopp utfördes massor av flygningar, varvid starten skedde antingen med gummikabel på vedertaget sätt eller medelst bogsering efter bil. Framför allt bilbogseringarna var naturligtvis långt ifrån riskfria på grund av planens ringa hållfasthet, men några allvarligare olyckstillbud inträffade dess bättre aldrig.

I Tyskland och Schweiz fanns vid denna tid alltjämt många utövare av den ädla hängglidarsporten och åtskilliga apparater byggdes på beställning för export dit. Dessa förbättrades i många avseenden. En typ byggdes sålunda som endäckare och med normal profilvinge. Vingprofil Göttingen 535 visade sig särskilt lämpad för ändamålet. Ävenså försågs den med höjdroder, vilket betjänades med en liten hävarm på höger sida.

För skolning byggdes också åtskilliga glidflygplan av vedertagen Anfänger-typ samt högvärdiga segelplan enligt Pelzners egna konstruktioner. Det torde emellertid ligga utanför ramen av detta kåseri att här gå in på detta ganska omfattande kapitel av vår verksamhet.

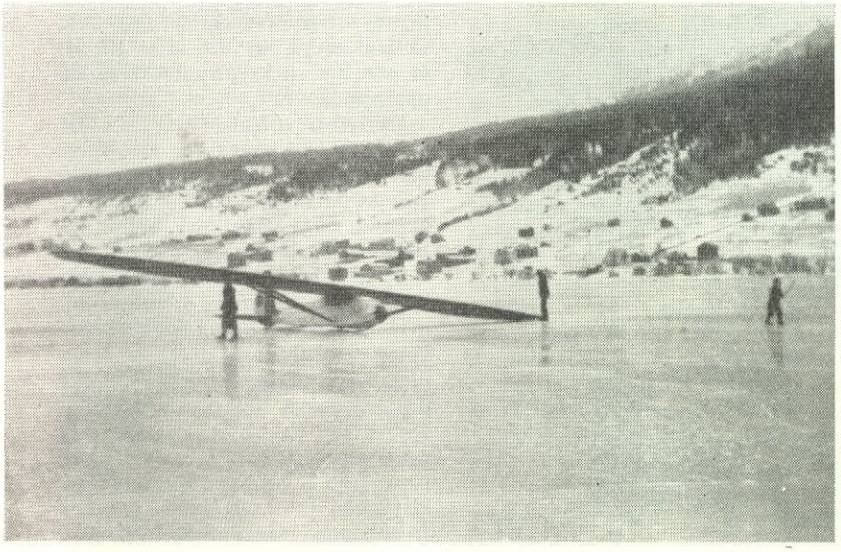
Segelflygplan med hjälpmotor var högaktuella vid denna tid, något som givetvis också vi måste pröva. Hängglidare med hjälpmotor hade tidigare prövats med nedslående resultat, men detta kunde inte dämpa vår experimentlusta. Genom mellankommande omständigheter måste dessa planer emellertid skrinläggas. Då arbetet på sommaren 1932 hade framskridit så långt att kropp, vingar och roder var färdiga, fick vi ett erbjudande från Äre att under vintern segelflyga där uppe.

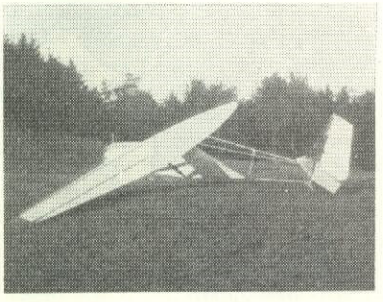
Forts. på sid. 47



Kraschade gjorde man då och då vid Hammars backar. På översta bilden styr en glidare ut mot det vida havet. Där under är bärgningen i full gång . . .

De sorgliga resterna av ett plan som genomgått en något hårt ansatt landning
Alla bilder i denna serie är unika, men den unikaste är kanske den stora till vänster som visar "Porla I" på Äresjöns is 1933. Här nedan "Porla II" före den remarkabla Äre-expeditionen för över 20 år sedan





Mot soluppgångens land

I strålkastarskenet utanför Ciampinos vita flygstationsbyggnad står en av SAS' DC-6B på Asienlinjen klar att lämna Rom. Den siste passageraren har just försvunnit in genom kabindörren. Trappan dras bort, dörren stängs och propellern på motor nummer 3 börjar långsamt rotera.

Det är en sen kväll i mitten av mars, men luften är ljum och fylld av en vårlig doft som drivit in med den svaga vinden från de grönskande kullarna söder om flygplatsen.

Motor nummer 3 har bullrat igång och stationsmekanikern i sin vita overall håller upp fyra fingrar i ljuskäglan från sin stavlampa som ett tecken till piloten att det är klart att starta motor nummer 4. För bara några få timmar sedan stod nedanför samma maskin en stationsmekaniker på Bromma, iklädd en tjock skinnjacka, och gav starttecken med frusna fingrar — en snabb förflyttning från vinter till vår. Ytterligare några flygtimmar och man skall vara mitt uppe i en brännande högsommarvärme.

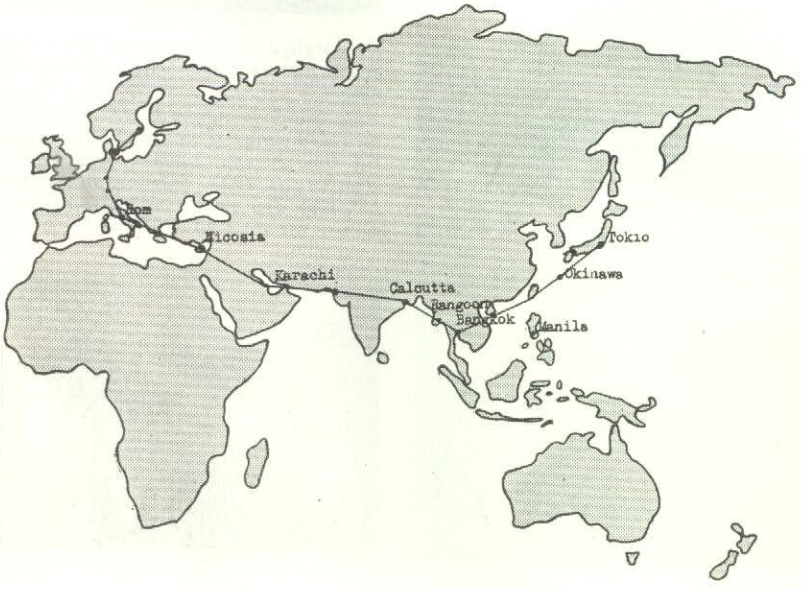
Alla fyra motorerna är i gång, brandsläckningsaggregatet rullas bort, bromsklotsarna rycks undan från hjulen, markmekanikern svänger sin stavlampa och det vita skrovet glider bort i mörkret.

Från Stockholm har maskinen via Köpenhamn, Frankfurt och Zürich kommit till Rom och nu fortsätter flygningen vidare mot slutmålet i Tokio. På vägen dit skall mellanlandningar ske i Tel Aviv, Karachi, Calcutta och Bangkok. En ändring har emellertid måst företas beträffande mellanlandningen i Tel Aviv. Den senaste tidens oroligheter och hotfulla språk mellan judar och araber har medfört att den civila flygtrafiken försiktigtvis dragit sig utom hörhåll för vapenskramlet. Istället kommer vi denna gång att mellanlanda i Nicosia på Cypern.

Vi befinner oss ombord, men inte som passagerare i passagerarkabinens fåtöljer, utan hos besättningen framme i förarrummet. En långflygning blir oftast en händelselös och stillsam tillvaro för den som sitter i passagerarkabinen, men framme i förarrummet sitter en liten grupp människor fullt upptagna av sina yrkesuppgifter.

Där framme formar sig vår snabba förflyttning i tid och rum till ständigt skiftande aspekter. Vi ser dem genom vindrutan, vi avläser dem på instrumenten och studerar dem på navigatörens kartor. Det sker något i varje ögonblick — som bråkdelar av händelser, vilka adderar sig och vilkas summa vi får när vi fastställer en ny position, ändrar en kurs, kopplar över från en tömd bränsletank till en full, eller ändrar varvtal och kompressortryck för att rätta motoreffekten efter flygvikten som minskar allt eftersom bränsleförrådet minskar.

Artikelförfattaren skall delta i flygningen som extrapilot och försöka sätta sig in i den långa flygningens många enskildheter.



Första etappen

Vi har för länge sedan lämnat Rom långt bakom oss. Vi har passerat Neapel, sett några glimtande ljus nedifrån Capri och korsat den italienska stöveln ungefär vid vristen. Vi är ute över Medelhavet i nattsvart mörker med kurs på Cypern. Vi flyger inom Atens "flyginformationsområde" (FIR) och rapporterar var 45:e minut vår position till trafikledningen på Ellinikon-flygplatsen utanför Aten.

Genom en liten springa i den svarta horisonten framför oss tränger en svag ljusstrimma ut. Den växer hastigt och när vi klockan 0346 noterar radiofyren på Rhodos 90 grader tvärs, flyger vi rakt in i en morgonrodnad som kommer våra sömniga ögon att kisa med mycket tunga ögonlock. Men pursern kommer som en räddande ängel och frälser oss från den smygande sömnen med en kopp starkt kaffe. Det känns gudomligt välgörande och man vaknar till och kan riktigt se morgonstundens skönhet. Också tanken på att det efter Nicosia är min tur att krypa till kojs verkar upplivande.

Vädret är strålande och klart och på långt håll upptäcker vi Cypern som en mörk oval plätt på havets yta. Vi kontaktar Nicosia Approach Control på telefoni och begär tillstånd att börja gå ned.

På låg höjd kommer vi in över kusten på öns västsida och några minuter senare tar hjulen mark på den längsta av Nicosiafältets tre landningsbanor. Efter landningen följer den sedvanliga rutinen för besättningen. Efter en snabb och lättvindig passkontroll gör man sällskap med den i hast från Köpenhamn hitflugne flygklareraren till hans kontor i en av flygplatsens många små byggnader

En tjusig berättelse om en rutinflygning Stockholm—Tokio av Loopings specielle "cabin-skribent" SAS-piloten Åke Liljeberg

för att studera den färdplan han gjort upp för vår fortsatta flygning. Med hjälp av diagram, tabeller, navigeringsskiva, lasttelegram, vind- och väderuppgifter har han räknat ut att vi med den på Nicosiafältet tillåtna startvikten och erforderliga bränslereserver kan flyga direkt Nicosia—Karachi. Han har haft en arbetsam och tidig morgon, flygklareraren. Omläggningen av routen till Nicosia har skett så hastigt att det inte blivit tid över för honom att riktigt hinna installera sig på den nya platsen.

I samlad trupp går vi sedan till väderleksstationen. Meteorologen, en högrest och ytterst förekommande engelsman, breder ut sina kartor och beklagar att han inte har aktuella uppgifter för hela sträckan. Hans färskaste informationer sträcker sig endast till Bahrein (Bahrein ligger cirka halvvägs mellan Nicosia och Karachi), men av väderkartans gynnsamma utseende att döma kommer vi att få en fin flygning hela vägen. Dessutom kan vi under flygningen per radio från Bahrein få de uppgifter vi önskar för den andra hälften av sträckan. Kaptenen förklarar sig vara nöjd med det och övergår därefter till att signera en massa papper, en uppgift som upptar en stor del av hans verksamhet som pilot och befälhavare. Under tiden drar vi oss undan till en lätt frukost på flygrestaurangen tillsammans med andrepiloten och två morgonhungriga navigatörer.

Till Pakistan

När nästa etapp av vår flygning mot öster tar sin början, kryper jag med ett obeskrivligt välbehag ned i min koj i "state-room", den främre avdelning i en DC-6B som besättningen på långdistanslinjer disponerar under sina frivakter. Där bakom de fyra kojernas gröna förhängen utvecklar sig ofta mycket ljudliga och konstfärdigt utförda snarkningar.

Här kunde kanske vara på sin plats att med några ord nämna hur arbetsuppgifterna fördelas ombord under en flygning som denna. Besättningen består normalt på Asienrouten av två piloter, två flygmekaniker, två navigatörer, två pursers och en flygvärdinna. Under start och landning är samtliga på sina platser, men sedan man kommit upp på marschhöjd och flygningen så att säga kommit in i ett stabiliserat tempo, behövs inte alle man på däck längre och de som har frivakt kan gå till kojs.

Kaptenen och andrepiloten delar vanligtvis upp flygningen så att de flyger varsin sträcka, eller "leg" som det heter i luften. På ena sträckan utför kaptenen start och landning och på nästa andrepiloten, men eftersom ett "leg" kan omfatta en flygning på både åtta och tio timmar så avlöser piloterna varann även under flygningen. Likadant gör mekanikerna. Under flygningen sitter alltså framme på förarplatserna en pilot och en mekaniker, medan den ene av navigatörerna är verksam vid navigatörsbordet och radion. Kabinpersonalen har i allmänhet endast tillfälle att sova under natten, men en av dem måste alltid vara vaken för att vara till hands om en passagerare någon gång under natten skulle komma underfund med att han måste ha en kopp kaffe eller en drink.

Efter ett par timmars djup sömn vaknar jag till och kikar ut genom det lilla fönstret som är placerat vid överkojens huvudända. Vad jag ser är en blekblå solflödande himmel och nedanför en öken utan synliga gränser. Mörkbruna sandkullar böljar fram över det döda landskapet i en tröstlös enformighet. Vi är ute över den arabiska öknen. Inte ett träd, inte ett liv, inte en rörelse står att upptäcka så långt ögat når. Bara sand och åter sand. Så skall det fortsätta, utan förändring i landskapsbilden tills vi når fram till Persiska vikens kust. Till slut får jag en känsla av att till och med ha fått sand i mina ögon och slumrar tungt in igen. I timmar flyger vi över detta förbrända landskap och jag sover.

Vid 11-tiden vaknar jag igen med en känsla av att min kropp ömsom blir lätt och ömsom ökar i vikt så att jag sjunker än djupare ned i madrassen. Det monotona surrandet från motorerna utanför avbryts liksom då och då av en andhämtning. Jag kikar ut genom fönstret. Ingenting annat än himmel och sand att se.

Allt eftersom solen under förmiddagens lopp stiger på himlen blir värmen allt intensivare, ökensanden blir allt hetare och så blir luftlagret ovanför den. Den varma luften stiger uppåt, liksom värmen från ett element, och det är dessa uppvindar som skakar om flygplanet.

En liten stund senare kommer mekanikern och kallar på mig. Nu är det min tur att ta en törn vid rodren. Cumulusmoln har börjat bildas vid Persiska vikens kust, som vi nu nått fram till, och turbulensen blir allt kraftigare. I en timmes tid får jag sitta med frånkopplad autopilot och handstyra för att ligga och väja undan för de kraftigaste gubbarna. En och annan kan vi inte undgå att sticka näsan i och då blir vi omedelbart mötta med några ordentliga körare. Is har de i skägget också, dessa molngubbar, och vi måste slå till vingvärmarna och ge motorerna förvärmning. Även vid flygning i tropikerna måste flygaren vara beredd att ta en dust med sin värsta fiende — isen.

Det förargar mig i hög grad detta. Hungrig var jag när jag steg upp från min koj och hade hoppats att i lugn och ro få avnjuta min lunch där framme i förarstolen medan autopiloten skötte flygningen, men därav blir ingenting.

Efter en timmes tid kommer vi i alla fall ut i klar luft igen, just som vi passerar Bahreinöarna, och allt blir lugnt och stilla. Autopiloten övertar

styrjobbet för en stund och jag får äntligen min lunch.

Bahreinöarna är en ögrupp i sydvästra hörnet av Persiska viken vilka står under britisk protektorat och styres av en shejk, men mäktigast härskar där oljan. För inte så förfärligt länge sedan låg öarna där nere tysta och okända och utan intresse för några människor från den s. k. civilisationen, men så råkade någon upptäcka att där fanns olja och så var det förbi med tystnaden och friden. I vattnet omkring dem plockar man också upp de skönaste pärlor.

Från Bahrein fortsätter vi ut över Persiska viken med kurs mot Sharjah som ligger på den del av Omanhalvön som kallas Piratkusten. I ökensanden utanför den lilla staden ligger ett litet flygfält och en radiofyr. På östsidan av halvön reser sig en bergskedja upp till ett par, tre tusen meters höjd. På ett ställe i våra instruktioner för routen anges att de höjdsiffror som är utsatta på kartan över denna del är något osäkra och att vår flyghöjd, under instrumentflygningsförhållanden, därför skall vara minst 10.000 fot (3.000 meter).

På tal om instruktioner så har varje pilot en tjock och imponerande handbok, en slags flygarens katekes, som innehåller allt det han skall veta om den route han flyger på. I den finner han specialkartor med instrumentinflygningsskisser etc. över, inte bara de reguljära flygplatserna längs routen, utan också över nödlandningsplatser och flygplatser långt vid sidan av, vilka man av en eller annan anledning kan tänkas bli tvungen att gå till. För varje land och territorium över vilken routen går, finns dessutom sammanställda de speciella bestämmelser för lufttrafiken som där gäller och för övrigt alla de upplysningar och vägledningar som piloten kan ha nytta av. Ändringar i instruktionerna eller tillfälliga bestämmelser blir flygpersonalen underrättad om i särskilda meddelanden, NOTAM, som går ut varje vecka.

Ett land kan vara indelat i ett eller flera "flyginformationsområden" (FIR), luftområden inom vilka en central trafikledning ansvarar för trafikupplysningar till de flygplan som flyger inom luftområdet i fråga. Vidare ansvarar denna trafikledning, till vilken flygplanen med jämna mellanrum meddelar sin position, vid behov för alarmering av räddningstjänst och efterspaning av försvunna flygplan.

Exempelvis på sträckan Nicosia—Karachi flyger man genom fyra FIR-områden: Eastermed, Basra, Bahrein och Karachi. Så länge man befinner sig inom Bahrein FIR skall radioförbindelse upprätthållas med radiostationen i Bahrein och när man så kommer in i Karachi FIR går man över till att hålla radiokontakt med Karachi osv.

I praktiken är det navigatören ombord som sköter radiotrafiken endera på telefoni eller kortvågstelefoni (HF), medan piloten, då flygplanet passerar en flygplats eller går in för landning, övertar telefonitrafiken med flygplatsens närtrafikledning.

Vår kurs är rakt östlig. Farten är god. Vi har en stadig västlig vind som driver på oss med cirka 40 knop och vi närmar oss snabbt vår nästa kontrollpunkt och radiofyr, Jiwani, som ligger på en liten halvö av sand vilken sticker ut från den ödsliga kustremsa där Pakistans och Persiens gränser stöter samman. Därifrån har vi 300 nautiska mil kvar till Karachi som ligger i Pakistan och är flygtrafikens stora infartsport till Främre Indien. Vår flyghandbok omtalar att från Jiwani skall vi ändra kursen en smula för att flyga via en sydlig korridor in mot Karachi. Flygplan på utgående från Karachi flyger via en korridor som går i en båge norröver.

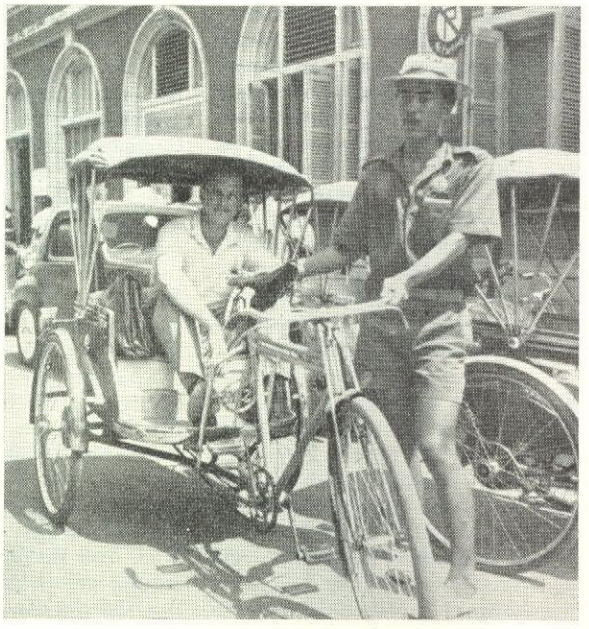
Vi har kontakt med Karachi på HF, men plötsligt försvinner förbindelsen, den svarande rösten dör bort. Det är en ganska vanlig företeelse i solnedgången att mottagningsförhållandena varierar kraftigt och vår snabba förflyttning i riktning mot stationen inverkar också. Navigatören skiftar över till en högre frekvens och får på denna telefoniförbindelse med Karachi igen.

Våra klockor, som är ställda efter Greenwichtid, visar 2 på eftermiddagen, men det har redan börjat bli mörkt. Klockan i Karachi är också redan 1830. Tidsskillnaden mellan Greenwichtid och Karachi lokaltid är också fyra och en halv timme. Vi har upplevat en kort dag eftersom vi, så att säga, har flugit kvällen till mötes.

En tidsskillnad på fyra och en halv timme betyder nu inte så mycket, men i Bangkok blir det en mera betydande skillnad — hela sju timmar. Då börjar tidsskillnaden göra sig märkbar. Det blir en förskjutning i vår hemifrån invanda dygnsrytm som medför en del obehag till vilka jag skall återkomma längre fram.

Mörkret kommer snabbt och när vi kommer in över Karachi är det nermörkt. Flygplatsens enda men långa landningsbana kommer till synes med sina banljus. Vi har legat och flugit an mot rangen, men sedan vi nu fått flygfältet i sikte behöver vi inte rangefyrens hjälp längre och vi får tillstånd från tornet att gå ned i trafikvarvshöjd och landa på bana 25.

Under flygningen har vi haft en behaglig inombordstemperatur av cirka 18 grader, medan ytterlufttemperaturen visat sex, sju minusgrader, men landningen i Karachi blir i det hänseendet något av en chock. När vi rullar ut på banan kan man riktigt



Författaren på åktur i Bangkok i en samlor (cykelrickshaw)

se hur temperaturmätaren för ytterluften skenar iväg uppåt och stannar först när den nått till 30-gradersstrecket. När vi stiger ur flygplanet är det som att kliva in i en bastu. Uniformskavajen lämnas ombord, men det hjälper inte mycket. Svetten tränger i stora pärlor fram ur pannan och man ser en smula missunnsamt på stationsmanskapet i deras lätta klädsel; inte mycket mer än ett skynke över det viktigaste.

Det är inte bara värmen som understryker det faktum att man kommit långt utom räckhåll för den skandinaviska senvintern. Det är också den främmande doften i atmosfären, det är människorna, mörkbruna och i underliga kläder. Kvinnor med kasttecken i pannan och förnäm blick, män i turbaner och underligt draperade byxskynken. Sandalerna klapprar mot stengolvet inne i stationsbyggnaden, nakna fötter tassar...

Jag tänker på Indien som jag läst om det i böcker; dess urgamla kultur, dess mystik, dess pärlor och diamanter, dess fattigdom, maharadjor, kastlösa...

Så blir jag plötsligt gripen i armen och uppryckt ur mina drömmar. En kall ilning genomfar mig, men lyckligtvis är det inte någon bandit från Baluchistans vilda bergspass som vill röva min enda kvarvarande svenska femma från mig, utan bara en fredlig och ljushylt besättningskamrat som påpekar att en tjänsteman vid hälsokontrollen väntar att få se mina vaccineringsintyg. Det gäller att ha dessa i ordning för att inte råka ut för obehagligheter. Jag kan dock visa upp giltiga intyg att jag blivit vederbörligen vaccinerad mot tyfus och paratyfus, mot kolera, gula febern och koppor.

Redan omedelbart efter att maskinen har parkerat utanför stationsbyggnaden, och innan någon av de ombordvarande fått lämna maskinen, kommer ett par funktionärer ombord beväpnade med flitsprutor och sätter igång med att bespruta flygplanet invändigt. Man får inte förtänka myndigheterna deras försiktighetsåtgärder. En flygmaskin *kan* vara en jättebakterie, som den nosar runt överallt i världen!

På väderstationen sitter vitklädda meteorologer med uppkavlade skjortärmar och studerar väderlekstelegram och ritar väderkartor. Fönstren står öppna och stora fläktar snurrar i taket. Fint väder lovar man oss för flygningen över Indien. Det är bara siktförhållandena i Calcutta som är litet osäkra. Vi väljer Rangoon som alternativ landningsplats om vi inte skulle kunna landa i Calcutta.

Innan vi fortsätter vidare får vi en kopp te och ett glas appelsinsaft i restaurangen. Det piggar upp de trötta och varma ansiktena en smula. Det är över 16 timmar sedan vi lämnade Rom och det märks i kroppen. Vi har visserligen fått sova några timmar ombord, men det kan i alla fall aldrig bli samma sömn och vila som i en säng på fasta marken. Och ännu återstår tio timmars flygning innan vi i Bangkok får avlösning av en frisk och utvilad besättning som skall ta maskinen vidare på den sista etappen till Tokio. Det kan inte förnekas att man tycker resan börjar bli lång. Det är också en hel massa kilometer vi lagt bakom oss — i runt tal så där en 5.800. Med tanke på detta avstånd är det en fantastiskt snabb förflyttning vi och vår maskin genomfört. Från Stockholm räknat tar flygningen till Karachi tidtabellsenligt 27 timmar och 20 minuter — en sträcka på 7.900 kilometer. Avståndet Stockholm—Tokio är över 16.500 kilometer.

För 25 år sedan, då de första flygförbindelserna mellan Europa och Indien började öppnas, betecknades det som en sensation att man kunde flyga från London till Karachi på den korta tiden av en vecka. Numera avverkar man alltså samma sträcka på drygt ett dygn. När det engelska flygbolaget Imperial Airways för precis 25 år sedan startade sin linje till Karachi, fick man först flyga med ett av bolagets plan till Basel och därifrån ta natttåget genom Schweiz ned till Genua. Där steg man ombord på en av Imperial Airways flygbåtar som via Rom och Neapel flög till Aten. Övernattning. Nästa dag gick flygningen till Tobruk. Övernattning. Vidare till Alexandria där man lämnade flygbåten, åkte buss ett stycke för att utanför Kairo äntra ombord i ett av bolagets landflygplan, en dubbeldäckad, tremotorig D. H. "Hercules", som med en hastighet av 150 km i timmen forslade sin last av passagerare och gods till nästa nattuppehåll — Gaza på Palestinakusten. Innan passagerarna nådde flygningens slutmål, skulle de ännu två nätter få stifta bekantskap med hotellsängar, dels i Basra och dels i Jask.

Nattflygning över Indien

Snart är vi på väg genom den indiska natten. Den är stjärnklar och varm — yttertemperaturen är plus 2 grader på vår flyghöjd, 4.700 meter. Hemma på våra breddgrader brukar temperaturen på den höjden hålla sig omkring 20 grader under noll. Man har litet svårt att orientera sig bland stjärnorna. Karlavagnen står rätt upp och ned och lågt över horisonten. Navigatören arbetar med sin sextant under plexiglasrutan i taket, siktar och mäter vinklar till några stjärnor, hoppar ned ifrån sin pall, slår i tabeller på navigationsbordet, antecknar, räknar och slutligen kommer han fram till piloten och ger honom en kursändring. Vinduppgifterna vi fick i Karachi stämmer inte riktigt.

Det är åter min tur att vila ett tag i kojen. Hur Indien tar sig ut från luften får jag se på hemvägen. Då flyger vi denna sträcka under dagsljus. Flygtiden till Calcutta är beräknad till fyra timmar och 50 minuter så det blir en stund att sova på, om man nu kan somna...

På långt håll får vi syn på ljusen från Calcutta. När vi passerar in över stadens norra del kommer också flygplatsen till synes. Den bär det något mystiska namnet Dum-Dum.

Över Burmas djungler till Bangkok

Den norske flygklareraren i sin vita SAS-uniform möter oss på plattan och så börjar den vanliga proceduren igen. Snart är vi åter i luften och denna gång får jag sitta vid spakarna och för andra gången på denna flygning flyga soluppgången till mötes. Från Calcutta flyger vi direkt på Bangkok via Rangoon. Först passerar vi över Ganges' rikt förgrenade delta, ett fuktigt och bördigt åkerbruksland med ändlösa risfält. Därefter kommer vi ut över Bengaliska bukten som ligger blek och stilla i morgonsolen. Efter en dryg halvtimmes flygning får vi syn på Burmas kust med de grönklädda Arakanbergen.

Vi kommer in över Burmas väldiga djungler. Växtligheten är frodande, som uppdriven i växthus. Norr om vår färdlinje, någonstans bortöver de gröna djunglerna, ligger det av Kipling besjungna Mandalay och strax innan Rangoon ser vi den väldiga Irrawadifloden bukta sig som ett blänkande stålband ned mot sitt delta och havet. Från vår flyghöjd är det svårt att upptäcka något liv där nere i grönskan, men säkerligen vimlar där av både gående och krälande varelser.

100 nautiska mil ut från Rangoon skall vi på telefoni ta kontakt med Rangoons flygplats, Mingaladon, för att meddela vår position och för att få uppgifter på det lokala lufttrycket, som sedan inställs på våra höjdmäta-

Forts på sid. 45

Deltag i flygsäkerhetstävlingen

1.000 kronor för de bästa förslagen

I förra numret utlystes en tävling om bästa flygsäkerhetsslogans, arrangerad i samarbete med Luftfartsstyrelsen och Aeroklubben.

Tävlingen gäller helt enkelt anskaffande av propagandamaterial för kampen mot haverierna och motiveringen för tävlingen är i korthet: *Propagandan är inte nödvändig på grund av ett oroväckande stort antal haverier utan på grund av att haverierna är onödiga och att de skadar flygsportens goodwill.*

Det gäller därför att få fram klatschigt och bra formulerade fraser eller slogans som stannar i minnet och erinrar om lämpliga försiktighetsmått och andra detaljer i samband med flygning.

Tävlingsarrangörerna hänvisar till artikeln om tävlingen på sid. 19—20 i maj-numret 1954 av Looping.

Tävlingen sker i fem grupper. Svaren till alla de grupper de tävlande önskar delta i skickas in på samma gång. Gruppindelning:

1 Regler angående skötsel och tillsyn av flygplanet
2 Regler för pilotens skötsel av sig själv (fysiskt och psykiskt)
3 Regler för planläggning av flygningen
4 Regler för flygningen
5 Regler för nödsituationer

Skicka gärna in fler förslag till varje grupp. Ange om förslagen avser motorflyg med land- eller sjöplan eller segelflyg. Och glöm förstås inte att tydligt ange namn och adress, gärna även titel och yrke.

De förslag som inkommer granskas först av en jury, som väljer ut de fem bästa i varje grupp. Det blir sedan läsekretsens sak att genom omröstning fastställa prislistan för varje grupp. Förslagen publiceras för omröstning utan angivande av upphovsmannens namn.

En *prissumma på ett tusen kronor* står till juryns förfogande och juryn kommer att fördela summan jämnt på de olika grupperna. För att göra tävlingen mer spännande har juryn beslutat att i stället för att dela upp varje grupps 200 kronor ge gruppsegraren hela summan. Varje grupp räknas dessutom som en tävling i tävlingen varför *varje tävlande har chansen att vinna från 200 till 1000 kronor* i segrarpremier. Utom penningpriserna — som räcker till många flygtimmar — delas hederspriser ut till de deltagare som lämnat av juryn antagna förslag men blivit utslagna i omröstningen.

De som inte anser sig kompetenta att delta i slogan-tävlingen kan nöja sig med att vara med i omröstningen, som också är upplagd som en tävling och som vi återkommer till längre fram.

Tävlingsledningen förbehåller sig rätten att använda insända förslag i säkerhetspropagandan utan ytterligare ersättning till förslagsställarna. Tävlingsbidragen skall skickas under adress *Flygslogan, Box 3063, Stockholm 3.*

Den 12 juli stängs tävlingens postbox obönhörligen.

Det isländska flygbolaget Loftleidir

flyger till New York
301 kr. billigare

TURLISTA:

Loftleidir flyger med Skymaster
varje torsdag från Göteborg
kl. 14.00. Ankomst New York nästa morgon kl. 08.00 (lokal tid).

Måndagar och **fredagar** från
Köpenhamn kl. 12.00
från Oslo .. kl. 12.00

Ankomst New York nästa morgon kl. 08.00 (lokal tid).

Varje tisdag, fredag och lördag från New York kl. 15.00.

PRISER:

	Sv. kr.
Göteborg—Reykjavik	508:-
2 tim. middagsuppeh.	
Reykjavik—**New York**	891:-
	1.399:-
Oslo—Reykjavik	466:-
2 tim. middagsuppeh.	
Reykjavik—**New York**	891:-
	1.357:-
Köpenhamn-Reykjavik	508:-
2 tim. middagsuppehåll	
Reykjavik—**New York**..	891:-
	1.399:-

Booka plats hos Eder resebyrå. Gods genom Eder speditör.

En bekväm linje med Skymasters

LOFTLEIDIR

Generalagenter i Sverige:
BLIDBERG, METCALFE & Co. AB, GÖTEBORG - Telefon 13 49 60, 11 02 24
Stockholmskontor: Storgatan 10 - Telefon 16 32 15, 16 32 16
Generalagent i Norge: Braathens SAFE, Oslo
Generalagent i Danmark: Loftleidir H/F, Vester Farimagsgade 4, Köpenhamn V

Har vi en chans . . . *Forts. fr. sid. 6*

dagar erhålles räknas likaledes endast varje tävlandes poäng uppnådda under hans fyra bästa tävlingsdagar såsom totalpoäng.

Avsikten med denna bestämmelse är att söka eliminera otur i förbindelse med start och landning, risken för en dålig slutplacering till följd av haveri under transport etc.

Under tidigare tävlingar har det tyvärr ofta inträffat att en deltagare genom ett materielmissöde som han själv varit oskyldig till kommit att förlora en eller flera värdefulla tävlingsdagar. Det senaste för oss aktuella fallet inträffade i Spanien-VM, där Tage Löf helt självoförvållat råkade ut för ett haveri som kostade honom en hel tävlingsdag och minst tio placeringar i slutprislistan. Sådant kan undvikas genom den nya bestämmelsen.

Det är ingen tvekan om att denna bestämmelse kommer att bidra till ett sportsligt sett rättvisare slutresultat och säkerligen också till en friskare chanstagning, vilket ju inte i ringa mån bidrar till att göra en tävling spännande och rolig.

Yen

KLIPPJAKTEN – finalen

Looping-redaktionen är simkunnig, vilket har varit en stor tillgång under de senaste veckornas hektiska klippjakt. I annat fall skulle drunknings-döden under veritabla störtfloder av lösningar ha blivit reds öde.

Nu är vi i varje fall framme vid finalen, i vilken alla som insänt rätta lösningar i såväl april-etappen som maj-etappen har rätt att deltaga.

Observera att man givetvis kan delta i finalen oberoende av om man *vunnit pris* i de föregående etapperna.

De 12 tävlingsfigurerna

numrerade från 1 till 12 är klipp ur detta nummer av Looping. Det gäller att fundera ut ur vilken artikel eller annons som varje klipp är hämtat samt ange detta på kupongen.

Tävlingssvaren

för final-etappen skall vara tidningen tillhanda senast den 18 juni kl. 12 på dagen och sändes i slutet, fullt frankerat kuvert till *"Klippjakten" finalen, Looping, Box 3063, Stockholm 3.*

Sänd inga andra meddelanden med tävlingssvaren:

I finaletappen har prislistan följande utseende:

1:a pris (först öppnade rätta lösning). En flygresa med SAS Stockholm — Köpenhamn — Oslo — Stockholm för vinnaren och fyra av denne inbjudna personer tillsammans med en värd från Looping och en från SAS. I priset ingår, förutom flygresorna med servering ombord på planen, kostnadsfritt mat och logi med lunch och middag i Köpenhamn och Oslo, lunch efter hemkomsten till Stockholm, teaterbesök eller andra nöjen, studiebesök med sakkunniga ciceroner på flygplatserna Bromma, Kastrup och Fornebu samt genomgång av SAS anläggningar på dessa platser. Resan beräknas ta tre dagar i anspråk med övernattning i Köpenhamn och Oslo och kommer att företagas vid för vinnaren och hans sällskap lämplig tidpunkt under andra hälften av augusti månad i år.

2:a—25:e pris	5 kr
26:e—50:e pris	en flygbok

Resultat av klippjaktens majetapp

1:a pris, 50 kr

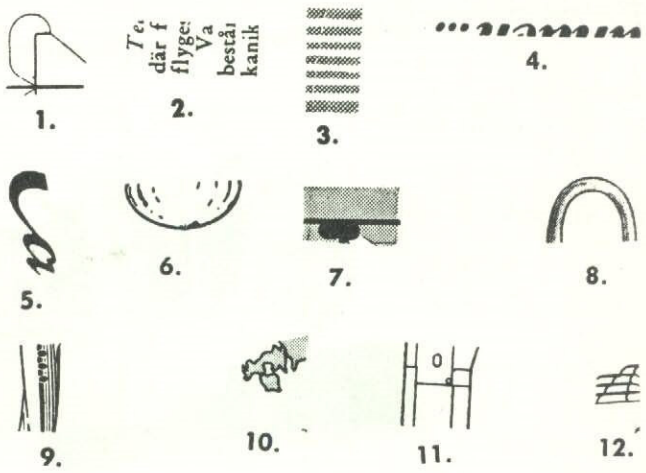
Sten Hall, Bråvallavägen 40, Djursholm 2

2—10 pris, 10 kr

Claes E. Andersson, Järntorgsgatan 9, III, Örebro

Forts. på sid. 33

KLIPPJAKTENS FINALETAPP



Till "Klippjakten" finalen, Looping, Box 3063, Stockholm 3

Fig. nr	är klippt från sid.	ur artikel/annons*)
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

*) Ange här artikelrubrik resp. annonsör — Skriv tydligt!

Lösningen är insänd av .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Skriv av kupongen om ni inte vill klippa sönder tidningen.

... under alla förhållanden...

Det finns tillfällen då helikoptern är det *enda* användbara kommunikationsmedlet

— ofta är helikoptern också den enda *rätta* lösningen på ett transportproblem

OSTERMANS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS - STOCKHOLM 40 - Tel. 28 40 00

Blir du med i årets team-SM?

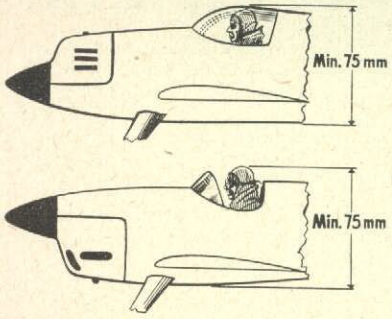
Den 19 juni skall anmälningarna till uttagningstävlingarna för SM i teamracing — arrangör Looping och KSAK — vara inne. Anmälan om arrangemang av uttagningstävling skulle ha varit Looping tillhanda senast den 24 maj. De klubbar som ännu inte hunnit besluta sig får ytterligare respit och kan anmäla sig (vänstra kupongen på sid. 20) *senast den 19 juni.* Då är det emellertid oåterkallerligen sista dagen för anmälan av uttagningsarrangemang. Enskilda modellflygare som vill vara med i SM-uttagningarna skall anmäla på högra kupongen. De får närmare besked om tävlingsdag och -plats senare.

Ur protokollen från de lokala uttagningstävlingarna tar tävlingsledningen med ledning av de hastigheter som uppnåtts av de tävlande på de 120 varven ut ett erforderligt antal till distriktstävlingarna. Ur protokollen från distriktstävlingarna uttas sedan deltagarna i finaltävlingen på samma sätt. Om antalet deltagare i distriktstävlingar resp. final kan meddelande lämnas först sedan det är klart hur många anmälningar som inkommit totalt och från de olika distrikten.

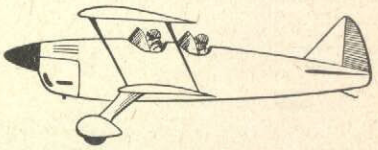
Beträffande reglerna har KSAK haft en del frågor att besvara, som synes vara av allmänt intresse. Först måste vi emellertid ta Tryckfelsnisse i upptuktelse. Som modellflygarna märkt lät han i förra numret av Looping meddela, at motorvolymen skulle vara *minst* 2,5 cm³. De sakkunniga modellflygarna har säkert redan klart för sig att det i stället skall vara *högst* 2,5 cm³. — Egentligen är det ju precis detsamma, fastän raka motsatsen. — Alltså: *2,5 cm³ är den största tillåtna motorvolymen.*

Och så till frågorna:

Man har frågat sig hur bestämmelsen om kroppshöjden skall tolkas om flygplanet är utrustat med öppen sittbrunn (cockpit). Då skall "pilotens" huvud räknas in, som framgår av följande skiss:

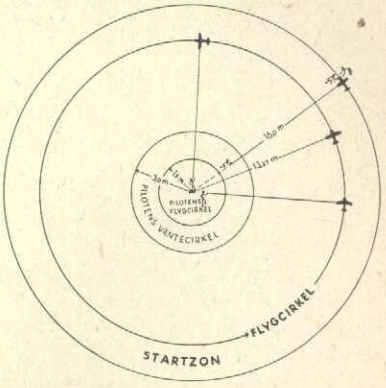


Man har vidare frågat sig hur den projicerade vingytan räknas om man har en dubbeldäckare med staffling framåt, där den stora övervingen delvis täcker projektionen av den undre. (Se fig.)



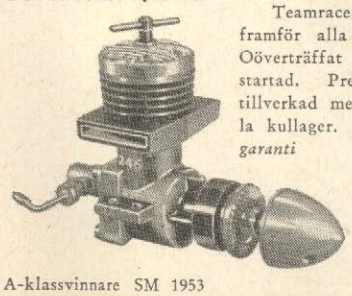
Båda vingarna är bärande. Deras projektioner uträknas var för sig och summan av projektionerna skall ingå i den totala bärytan.

Teamracing-bana



FÖR TEAM-RACING

E.D. RACER 2,46 cc



Teamracermotorn framför alla andra. Oöverträffat lättstartad. Precisionstillverkad med dubbla kullager. *3 mån. garanti*

A-klassvinnare SM 1953

PHILIBUSTER

Kr 24: —

Exklusiv byggsats med bl. a. plasthuv, spinner och gummihjul

MIDGET MUSTANG Kr 22: —

Exakt skala av det välkända amerikanska sportplanet

RADIOBROSCHYR

Broschyr över E. D.:s radiomateriel erhålles gratis.

B. BECKMAN & Co AB

Jakobsg. 24, Sthlm C. Tel. 20 13 66, 21 12 34

TILL B. BECKMAN & Co AB

Jakobsgatan 24, Stockholm C

Sänd mot postförskott + porto:

..... st ED RACER à kr 80: —

..... st Philibuster à kr 24: —

..... st Midget Mustang à kr 22: —

Sänd gratis och portofritt:

RADIOBROSCHYR till:

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

FAI:s NYA TEAM RACING-REGLER

I. Team Racing, definitioner

Team racing är en distanstävling, där flera linstyrda modeller samtidigt flyges i samma cirkel.

Varje modell flygs av ett *lag* som består av en pilot och högst två mekaniker.

Piloterna befinner sig i centrum av cirkeln och har endast att manövrera modellen.

Mekanikerna befinner sig under flygningen utanför cirkeln. Deras uppgift är att starta motorn, att fylla bränsletanken och att utföra övriga göromål som erfordras för att hålla motorn igång under tävlingen.

II. Modellerna, definitioner

En *team racing-modell* skall vara av halvskala-typ, d. v. s. den skall i möjligaste mån likna ett riktigt flygplan.

Motorn skall vara helt inbyggd. Endast tändstift eller kompressionsskruv samt bränslenål får vara synliga.

En *cockpit* eller fönsterförsedd kabin skall finnas med en pilot som svarar mot modellens storlek.

Modellen skall vara utrustad med *fast landningsställ.*

III. Konstruktionsregler

Maximal motorvolym: 2,5 cm³.

Total bäryta (horisontalprojektion av vinge och stabilisator med de delar inräknade som tänkas gå genom flygkroppen): minst 8,0 dm².

Minsta kroppssektion: Total höjd vid "piloten": 75 mm. Total bredd vid "piloten": (axelhöjd) 40 mm.

Tankvolym: max 10,0 cm³.

Team racern skall flygas motsols.

Hela styranordningen, handtag, linor och kontrollplatta skall tåla en belastning av 20 gånger modellens vikt. Linornas diameter får ej understiga 0,25 mm.

IV. Tävlingsregler

DISTANS

Flygsträckan är 10 km.

BANAN

Avståndet mellan manöverhandtagets axel och propelleraxeln skall vara minst 13,27 m.

Banans radie skall vara minst 16 m.

Pilotens flygcirkel skall ha en radie av 1,5 m.

Pilotens väntecirkel skall ha en radie av 3 m.

START

Startordning och startplats avgöres genom lottning.

Modellerna skall vara uppställda längs banans ytterkant.

Bränsletankarna skall vara fyllda.

Piloterna och mekanikerna skall befinna sig i cirkelns mitt.

Startsignal gives av en *starter* för alla modellerna som ingår i heatet samtidigt.

På startsignal skall mekanikerna springa ut till sina modeller, starta motorn och släppa iväg modellen.

Motorn skall startas för hand utan hjälp av startanordning.

TANKNING

Tankning och start under heatet skall ske på den plats där modellen landar och utanför 16 m-cirkeln och handhas uteslutande av mekanikerna.

Om två modeller landar alltför nära varandra får den modell som landat sist flyttas *bakåt* (mot flygriktningen) så långt att tillräcklig startplats erhålles.

Under tankning och igångsättning skall modell, linor och kontrollhandtag hållas nere på marken.

FLYGHÖJD OCH PASSAGE

Normal flyghöjd skall vara mellan 2 och 3 m.

Upphunnen modell skall alltid passeras i överläge.

Medtävlare får under inga förhållanden göra någon manöver som kan hindra en upphinnande modell att passera.

Varje överträdelse medför diskvalificering.

AVSLUTAD FLYGNING

Flygningen är avslutad när den tävlande har avverkat 120 varv och tillryggalagt 10 km.

Heatet är likaledes avslutat 15 minuter efter det att startsignal givits.

Även om en pilot har avslutat flygningen, måste han stanna inom 3 m-cirkeln tills heatet är avslutat.

PLACERING

Oberoende av placeringen i de olika uttagningsheaten och semifinalerna skall av vederbörande uppnådda hastigheter vara avgörande för deras kvalificering för finaltävlingen.

Högst fyra tävlande uttages till finalen.

Den uppnådda hastigheten under finalheatet är avgörande för den slutgiltiga placeringen.

Anmälan till Loopings och KSAK:s teamtävling 1954. *(Se föreg. sida)*

Klubbanmälan — Kupongerna sändes till Looping, Box 3063, Stockholm 3 — **Enskild anmälan**

Anmälan till Loopings och KSAK:s teamtävling K

Undertecknad klubb anmäler sig härmed som arrangör för lokal uttagningstävling. Tävlingsdag: .....dagen den ..../.... eller .....dagen den ..../.... 1954. Tävlingsplats: .... I en särskild bilaga bifogas namnen på i vår klubb registrerade modellflygare som önskar deltaga i tävlingen.

Klubb: ..... Registr.-nr.: .....

Adress: .....

.....

Ordförande/Sekreterare/Klubbledare

Anmälan till Loopings och KSAK:s teamtävling E

Undertecknad anmäler sig härmed till deltagande i uttagningstävlingen. Jag är icke anmäld till tävlingen genom klubb. Jag emotser senare besked om tävlingsdag och plats.

Jag är medlem i klubb: .....

Modellflygklubbens namn

Jag är direktregistrerad i KSAK.

(Stryk det som icke gäller)

Namn: .....

Bostad: .....

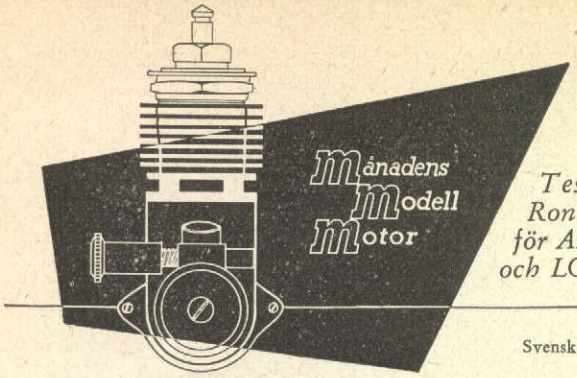
Postadress: .....

Våryra linstyrare

Loopings initiativ med linstyrnings-SM har börjat sätta fart på grabbarna litet varstans i landet. Häromsöndan var Looping ute på Skarpnäck och fann ett gäng Stockholmsgrabbar i full vårträning, samtliga med tydlig avsikt att försöka säkra en plats åt sig i SM-finalen. Den går som bekant i slutet av september och bör kunna bli det verkliga storevenemanget inom svensk modellflygsport

Överst: Sten-Åke Gran och Bengt Martinelle i full aktion. T. h.: Erik Ekberg och Björn Eriksson mekar med Looping-teamracern "Excellent" medan Gunnar Söderberg ser på. I cirkeln valsar Sten-Åke Gran, Rolf Berglund och Hans Martinelle runt under träning inför kommande SM

Två "golvsynande" teammekar: Till vänster alla teamracerkillars — och framför allt Örnarnas — idealpappa Hjalmar Martinelle och nedan Leif Ström, Älvsjö Modellflygklubb



Testad av
Ron Warring
för AERO MODELLER
och LOOPING

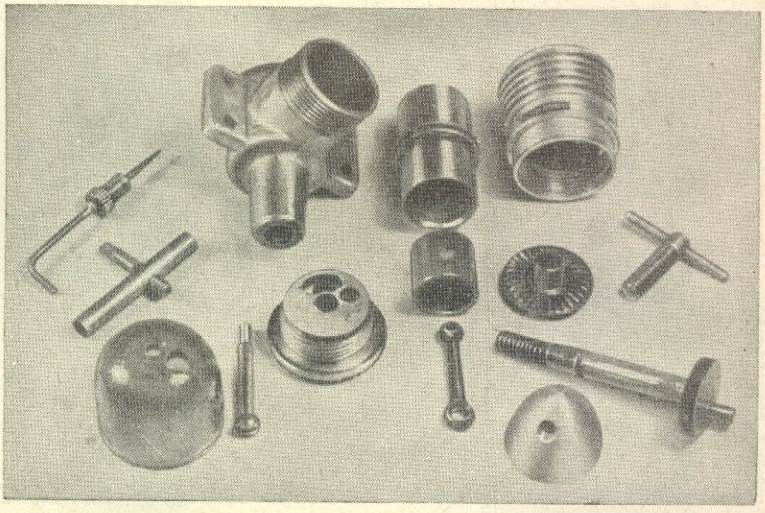
Svensk bearbetning: *Curt Jägne*

E. D. 1.46
HORNET

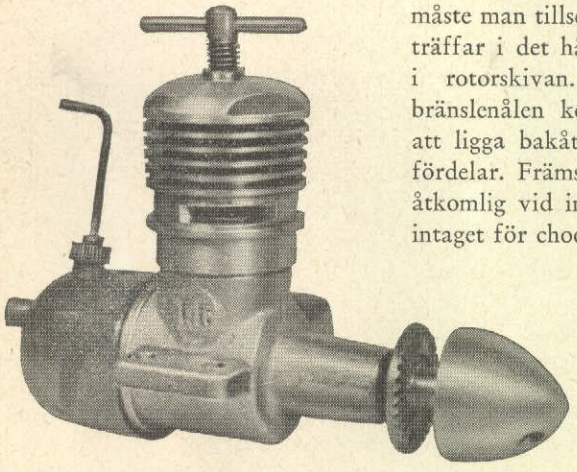
Till utseendet företer E. D. 1.46 "Hornet" många likheter med den välkända E. D. "Bee". Skillnaden, frånsett slaglängd, cylinderdiam. och cylindervolym, är att "BEE-ets" vevhus och cylindertopp är en enhet och har topplock. 1.46 har vevhus för sig och cylindertopp med lock i en enhet. Vevhuset är kokillgjutet, cylindertoppen är tillverkad av dural. Anslutningen mellan vevhuset och cylindertoppen sker genom att toppen gängas på vevhuset. Vid isärtagning och montering av motorn bör stor noggrannhet iakttagas så att inte gängor eller det plan som cylinderfodret vilar på skadas. Vidare bör stor försiktighet vid påskruvningen av cylindertoppen iakttagas så att pelarna i avgasporten ej brytes.

Cylinderfodret är av härdat stål. Kannan av gjutjärn och kompressionskolven av stål. Vevstake och vevaxel är av härdat stål. Vevaxeln är lagrad direkt i vevhusmaterialet, vilket ju tillämpas på de flesta motorer av denna storlek.

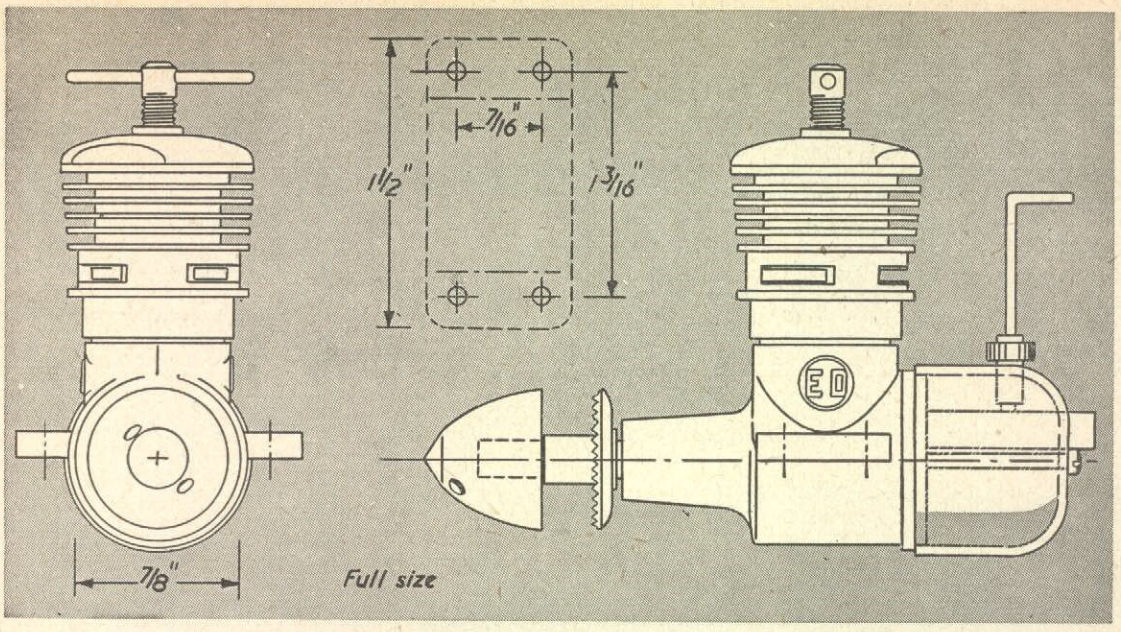
Motorn är försedd med roterande insug som är placerat på bakplattan och får sin rörelse från vevaxeltappen. Bakplattan gängas in i vevhuset. Då detta göres måste man tillse att vevaxeltappen träffar i det hål som är upptaget i rotorskivan. Luftintaget och bränslenålen kommer följaktligen att ligga bakåt vilket har många fördelar. Främst att nålen är lätt åtkomlig vid inställning och luftintaget för chookning. Vid montering av motorn i flygplan t. ex. kan motorn placeras så att luftintaget ligger endast 15—20 mm från brandskottet utan att detta inverkar störande på motorns gång. Tanken är av plast och uppbyggd runt luftintaget. Den fasthålles med en skruv placerad i centrum av bakplattan. Denna placering gör ett mycket gott helhetsintryck på motorn.



Bilden visar ED 1. 46 Hornets olika delar. Lägg märke till den roterande insugningsskivan som är monterad på vevhusets bakplatta



Motorn startar lätt om man följer det testkort som medföljer. Skulle så ej vara fallet vrid kompressionsskruven 1/4 varv tillbaka mot normalt samt spruta in en aning bränsle genom avgasporten så startar motorn efter några snärtiga slag. Motorns varvtal ligger omkring 10.000 varv/min. och kan nedbringas till minsta tänkbara. Balanseringen är alltså mycket bra. En sak värd att på-

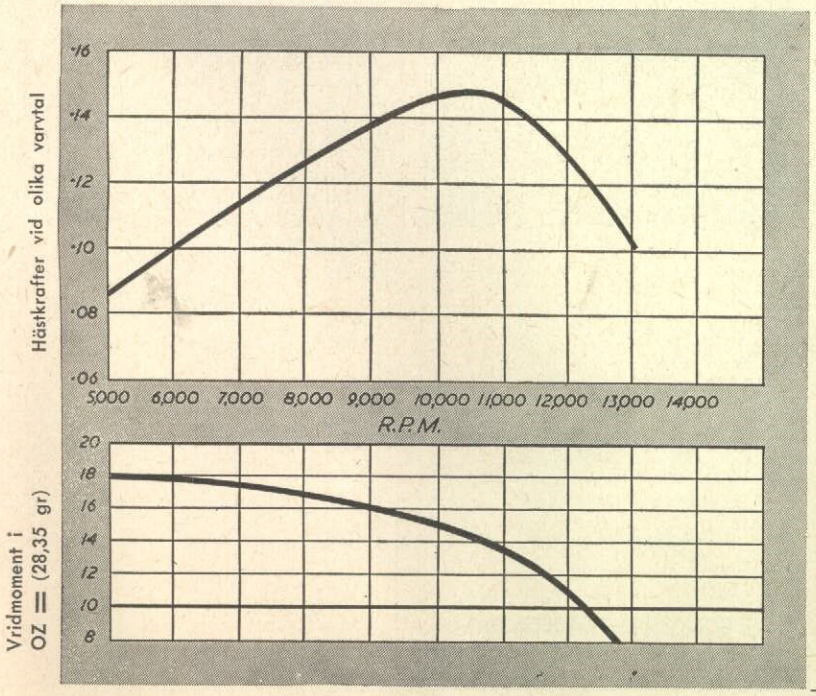


peka är medbringarskivan för propellern. Den är försedd med kraftiga räfflor, varför man ej behöver dra spinnern så hårt att man riskerar dra sönder eller kröka densamma.

För inkörning av motorn rekommenderas standardbränsle samt en gångtid av 45 min. och mellan 6.000—7.000 varv/min. Beträffande propellern är ju denna beroende av om motorn ska användas för friflykt eller linkontroll. Det är för övrigt mycket individuellt vilken stigning och diameter som är den bästa, varför det överlåtes till var och en att själva avgöra den saken.

DATA FÖR PROPELLERPROV

Propeller-diam.	stign.	Varv/min	Propeller-diam.	stign.	Varv/min
10	6	5400	8	4	9400
10	4	6600	8	3	9700
9	6	6200	8	2	10450
9	5	6450	7	7	8000
9	4	6900	7	6	8400
9	3	8200	7	5	10350
8	6	6600	6	5	11300
8	5	8100	6	3	12900



E. D. 1.46 Hornet

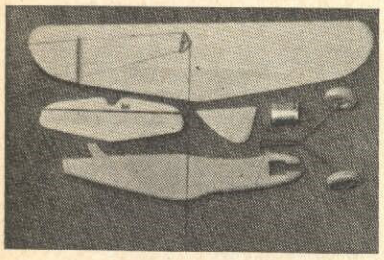
Cylindervolym: 1.45 cc
Cylinderdiameter: 13,37 mm
Slaglängd: 10 mm
Vikt: 88 gr

MATERIALSPECIFIKATION:

Vevhus: Aluminiumlegering
Cylinderfoder: Härdat stål
Cylindertopp: Dural
Kolv: Gjutjärn
Kompressionskolv: Stål
Vevstake: Stål

NYTT på modellmarknaden

Favorit och Spirit
är namnet på två nya linkontrollmodeller från F:a Erik Ekberg, Industrigatan 5, Stockholm. Den förstnämnda modellen är en sport- och träningsmodell för motorer på 0,75—2,5 cc. Byggsatsen innehåller färdigformade och putsade detaljer. Kontrollinorna och höjdroder med roderhorn är monterade. Bränsletank och färdigbockat landningsställ med hjul ingår. Priset är 14: 50. Bilden visar byggsatsen till Favorit.

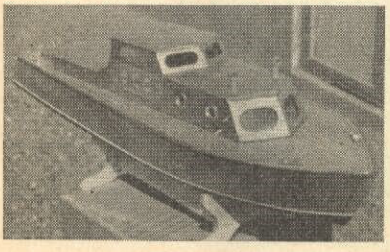


Spirit är ett vackert biplan, konstruerat enl. de nya teamreglerna. Motorhuven är "byggbar" och möjliggör därigenom montering av olika motorer. Byggsatsen innehåller utsågade kroppssidor och färdigformade och putsade vingar, stabilisator och fena. Vidare ingår spinner, plasthuv och färdigbockat landningsställ med hjul. En instruktiv bygganvisning i bilder medföljer. Byggsatsen kostar 24 kronor.

Ingenjör Sigurd Isacson
har kommit med en ny katalog för vårensommaren 1954 och presenterar bl. a. nya Jetex-plan *Lansen, Javelin* och *Sparrow* samt två segelflygplan *Sunnanvind II* och *Nordanvind.*

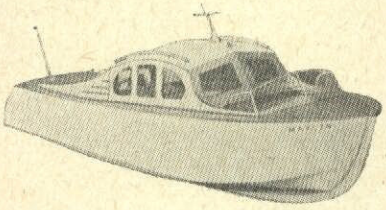
Loopings läsare erhåller katalogen gratis vid åberopande av detta nummer och insändande av rekvisition till ingenjör Sigurd Isacson, Lidingö 5.

F:a Tele-Trol, Insjön
har kommit med en trevlig båtmodell kallad *Delfin* avsedd för motorer upp till 2,5 cc. Modellen är speciellt lämpad för ECC radiokontrollaggregat. Båten säljs i monteringssats som innehåller allt material utom färg, lim och metalldelar. Alla delar i satsen är färdiga för montering. Bord och däck är utförda i björk och hytten i mahogny. Ritning med utförlig monterings- och installationsanvisning medföljer. Priset för monteringssatsen är 24: 50.

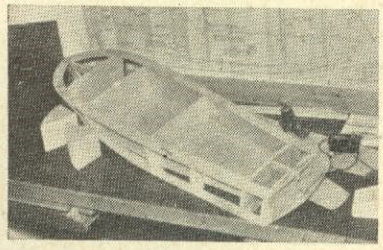


Handbok i radiostyrning
Wentzels säljer en utmärkt läro- och handbok i elektronisk fjärrstyrning av flyg-, bil- och båtmodeller, "Elektronische Fernsteuerungen". Författaren till boken heter L. Hildebrand och publikationen är utgiven av Jakob Schneider Verlag, som specialiserat sig på elektroteknisk facklitteratur.

Radiostyrningen behandlas från grundteorin till installationer av olika anläggningar. Boken är rikt illustrerad och har en lista över tillverkarna av det material som behandlas i texten samt en rörtabell. Handboken är 64-sidig och kostar 3: 85.



VERON "Marlin"
kabinkryssare är konstruerad med bl. a. vattentäta skott för att motsvara de krav som radiokontroll-entusiaster ställer på en båt. Överbyggnaden är en borttagbar enhet för att göra radioanläggningen lätt åtkomlig. Alla väsentliga delar i balsa och plywood är färdigsågade, varför båten är synnerligen lättbyggd. Fullskalaritning med illustration över de olika byggstadierna följer. Hos B. Beckman & Co. A.-B.



Köp, sälj och byt

genom

Loopings radannonser

LOOPING-KLUBBEN

Just nu är medlemsvärvningskampanjen till Looping-Klubben i full gång. Tävlingen utlystes i majnumret och samtliga medlemmar har fått material om tävlingen översänt per post.

Vi vill ännu en gång påminna om de verkligt fina priserna i denna tävling, som pågår till den 15 juni klockan 17.00 och som är öppen för alla som var medlemmar i klubben den 10 maj.

Högsta priset (som går till den som anskaffar högsta antalet nya medlemmar i klubben) består av en flygresa med SAS Stockholm—London—Stockholm samt tåg- eller bussresa från London till platsen för segelflyg-VM plus gratis uppehälle där under den tid segelflygtävlingarna pågår samt gratis återresa. Under Englandsvistelsen tas vinnaren om hand av Looping medarbetare, utsänd för bl. a. reportage från segelflyg-VM.

Andra pris består av en flygresa med SAS tur och retur valfritt Stockholm—Malmö, Stockholm—Göteborg, Stockholm—Visby eller Stockholm—Luleå. Tredje pris är ett tvåmanstält, fjärde pris en campingväska och 5:e—10:e pris presentkort à tio kronor på hobbyartiklar.

Månadens flygbild. Tävlingen om månadens bästa flygbild blev något av en besvikelse. De bilder som kommit in har inte varit av den kvalitet att de kunnat anses prisvärda. Anledningen känner vi inte till, men förmodligen är flygintresset större än fotointresset. I varje fall så avlyses denna tävling tills vidare. Synd på så rara ärter! Flygbilder som annars är så tjusiga.

En förmån vid Brommavisningar får Looping-Klubbens medlemmar från och med nu. Vid de gruppvisningar som arrangeras på Bromma av SAS i samarbete med Luftfartsverket, får medlem i klubben ta med sig en person på sin biljett mot uppvisande av medlemskort i Looping-Klubben. Detta har kunnat arrangeras tack vare tillmötesgående från Luftfartsverkets och SAS sida. Vi tackar å medlemmarnas vägnar.

MEDLEMSANMÄLAN

Till LOOPING-KLUBBEN,
Box 3063 - Stockholm 3

Jag anmäler mig härmed såsom medlem i Looping-Kluben och motser snarast medlemskort samt övriga upplysningar.

Titel el. yrke .....

Namn .....

Bostad .....

Postadr. ..... Födelseår .....

Medlemsavg. 60 öre bifogas i frimärken.

Modellflygkommitténs sammansättning

Ordförande: Direktör *Tyko Stark*, Ulvsunda.

V. ordförande: Flygingenjör *Sune Stark*, Bromma.

Övriga ledamöter: Ingenjör *Rune Andersson*, Bromma, Direktör *Bertil Beckman*, Stockholm, Herr *Terje Larsson*, Malmö, Inköpsassistent *Oscar Lindén*, Karlstad, Intendent *Jonas Nauclér*, Norrköping och Ingenjör *Ragnar Odenman*, Enskede.

Nya modellflygklubbar

Tidigare registrerade klubbar har publicerats i Modellflygsport.

STOCKHOLMS LÄN

B 82 Mfk Falkarna, c/o B. Lindh, Ö. Tillfälleg. 5 I, Norrtälje

UPPSALA LÄN

C 138 Örsundsbro Mfk, c/o Färghandlare Lennart Johansson, Örsundsbro, *C 160 ABF:s Modellflygsektion*, Årstagatan 18 A, Uppsala

SÖDERMANLANDS LÄN

D 121 Åkers Mfk, c/o Ing. Wallis Tell, Box 709, Åkers styckebruk, *D 149 Mfk Komet*, c/o Slöjdl. Sune Carlsson, Sörgärdsgatan 22 A, Strängnäs, *D 349 Nyköpings Flygklubb*, Modellflygsektionen, F 11, Nyköping

ÖSTERGÖTLANDS LÄN

E 135 Motala Mfk, c/o Lars Andersson, Storgatan 18 B, Motala

JÖNKÖPINGS LÄN

F 105 Mfk Sea Gull, Box 29, Reftele, *F 120 Model Flying Club Jumbo*, c/o Bengt Gustafsson, Kullgatan 17, Vetlanda

KRONOBERGS LÄN

G 115 Mfk C. L. C. Buster, c/o Torsten Virdarson, Box 53, Väckelsång

GOTLANDS LÄN

I 126 Mfk Hökarna, c/o Bo Pettersson, Ugglevägen 15, Slite

KRISTIANSTADS LÄN

L 172 Mfk Flyggänget, c/o Rune Nilsson, Box 272, Munka Ljungby

HALLANDS LÄN

N 11 Laholms Mfk, c/o Dahlqvist, Stationsgatan 5, Laholm, *N 111 Mfk Pilot*, Drängsered

GÖTEBORGS OCH BOHUS LÄN

O 106 Kålltorps-Eskadern, Kålltorps Ungdomsgård, Virginsgatan, Göteborg Ö, *O 217 Hålta Mfk*, Lökeberg, Ytterby

SKARABORGS LÄN

R 109 Svanviks Flygklubb, Svanhultet, Svanvik, *R 110 Mfk Pilen*, Box 1 Mölltorp, *R 266 Mfk Termik*, Västergården, Slöta, Vartofta

VÄRMLANDS LÄN

S 145 Edane Mfk, c/o Kominister Stellan von Berger, Brunskog, Edane

VÄSTMANLANDS LÄN

U 150 Arboga Flygklubb, Modellflygsektionen, Ältorp, Box 467, Arboga, *U 279 Bruksgårdens Mfk Surahammar*, Surahammars Bruksgård, Surahammar

GÄVLEBORGS LÄN

X 113 Skogs Mfk, Fack 18, Stråtjära, *X 129 Segersta Mfk*, c/o Erik Eriksson, Box 235, Bredåker, Landafors

VÄSTERNORRLANDS LÄN

Y 53 Sundsvalls Flygsällskap, Modellflygsektionen, Jakobsdalsg. 22, Sundsvall

NORRBOTTENS LÄN

BD 300 Mfk Berg-Uven, Hantverksgatan 16, Malmberget

Planimetern

— *ett nytt mätinstrument*

En av de mest uppmärksammade organisationsdetaljerna vid uttagningstävlingarna för friflygande modeller i Jönköping, var mätningsproceduren som klarades av tre man med hjälp av ultramoderna tekniska hjälpmedel. Mätningsmän var ingenjörerna Bengt Oldaeus, sekreterare i Jönköpings flygklubb, och Eric Eriksson samt Jan-Ola Andersson, samtliga från Fläktfabriken. På bilden ritar Eric Eriksson av en vingspetsprojektion

med planimetern, som direkt anger den kringritade ytans storlek.

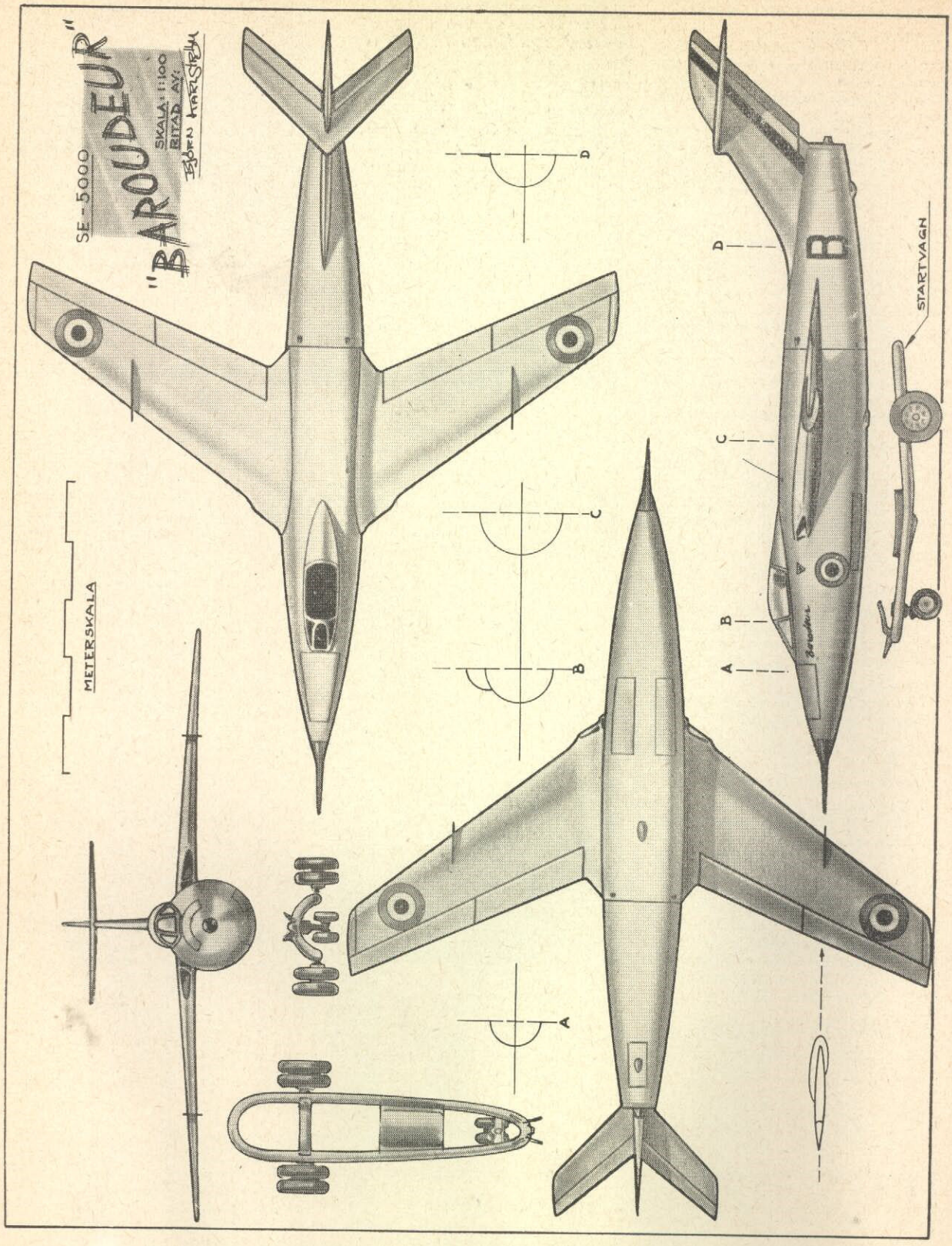
VM-UTTAGNINGARNA I JÖNKÖPING

Plac.	Namn		PERIODER 1	2	3	4	5	S:a tid
	KLASS S-INT. (20 modeller)							
1	Nilsson, Per	Göteborg	132	165	133	164	147	741
2	Persson, Lennart	Höör	117	78	135	*180*	*180*	690
3	Luthersson, Karl-Erik	Jönköping	*180*	88	165	120	95	648
4	Ericsson, K. A.	Långsele	105	*180*	174	127	39	625
5	Persson, Kurt A.	Höör	138	*180*	*180*	44	47	589
6	Hagel, Rolf	Malmö	82	127	77	124	161	571
7	Gustafsson, Lars	Norrköping	71	84	175	108	57	495
8	Åbergh, Göran	”	90	157	54	123	67	491
9	Rosenberg, Torgil	Stockholm	88	107	105	118	67	485
10	Arvidsson, Stig	Karlstad	125	49	38	170	80	462
11	Nässén, Nils	Östersund	98	31	50	156	97	432
12	Sandberg, Kurt	Örebro	46	59	68	99	153	425
13	Kalén, Gunnar	Norrköping	59	107	69	156	31	422
14	Håkansson, Einar	Malmö	55	79	171	36	57	398
15	Håkansson, Torsten	Jönköping	39	99	77	96	47	358
16	Johansson, Uno	Markaryd	108	*180*	39	—	—	327
17	Carlsson, Bo	Bromma	59	41	125	95	—	320
18	Larsson, Ove	Limhamn	73	67	67	33	60	300
19	Lennå, Kurt	Halmstad	63	56	57	—	—	176
20	Juthe, Gunnar	Norrköping	62	—	—	—	—	62
	KLASS G-INT. (12 modeller)							
1	Håkansson, Anders	Malmö	*180*	*180*	*180*	*180*	*180*	900
2	Wannberg, Helge	Örnsköldsvik	94	*180*	*180*	144	*180*	778
3	Eliasson, Helge	Göteborg	144	*180*	152	124	83	683
4	Hollander, Nils-Erik	Karlstad	117	149	107	175	54	602
5	Blomqvist, Malte	Göteborg	84	157	155	142	64	602
6	Bogdanoff, Martti	Limhamn	93	125	115	140	96	569
7	Andersson, Lars	”	—	100	128	*180*	133	541
8	Larsson, Lars-Gunnar	Norrköping	150	108	112	140	—	510
9	Knöös, Stellan	Malmö	80	122	85	97	79	463
10	Haag, Roger	Norrköping	84	95	120	95	—	394
11	Larsson, Helge	Limhamn	105	140	111	—	—	356
12	Larsson, Ove	”	55	—	86	82	107	330
	KLASS F-INT. (18 modeller)							
1	Fries, Hjalmar	Malmö	150	179	*180*	*180*	*180*	*869*
2	Olsson, Rune	Norrköping	*180*	*180*	116	179	81	736
3	Hagel, Rolf	Malmö	133	138	120	150	*180*	721
4	Johansson, Bengt	Karlstad	113	53	107	*180*	*180*	633
5	Håkansson, Per	Malmö	—	171	—	*180*	179	530
6	Aunér, Carl-Erik	Norrköping	56	138	87	172	—	453
7	Holgersson, Magnus	Karlstad	53	*180*	79	100	25	437
8	Lif, Ingvar	Långsele	105	68	54	117	75	419
9	Westin, Bertil	Härnösand	57	144	40	98	—	339
10	Bogdanoff, Martti	Limhamn	31	78	86	90	46	331
11	Andersson, Kjell-Åke	Höör	105	141	—	—	—	246
12	Åkesson, Jan-Olle	Malmö	—	55	—	74	60	189
13	Dahlqvist, Bertil	Laholm	*180*	—	—	—	—	180
14	Roslin, Olle	Malmö	135	—	—	—	—	135
15	Jonsson, B. O.	Långsele	75	—	—	—	—	75
16	Ericsson, K. A.	”	52	—	—	20	—	72
17	Friis, Hans	Norrköping	—	46	—	—	—	46
18	Andersson, Åke	Vetlanda	—	32	—	—	—	32

Adressändring

JÖNKÖPINGS LÄN

F 16 Modellflygklubben Örnen, c/o Kurt Johansson, Fabrikslagret, Vetlanda, *F 87 Jönköpings Flygklubb*, Modellflygsektionen, c/o Stig Skogstedt, Hermansvägen 18 A, Jönköping



Månadens uppgift för skalamodellbyggarna är det franska jaktplanet **SNCA DU SUD-EST SE 5000 BAROUDEUR.** Ritningen är utförd av Björn Karlström. Några data om planet: Spännvidd 10,0 m, längd 13,5 m, vingyta 25,3 m², tomvikt 4.400 kg, flygvikt 6.850 kg, maxfart 1070 km/tim. Beväpning två 30 mm akan. Mera om Baroudeur i serien **VÄSTERNS FLYG,** Looping nr 4/54

PROJEKT CASSIOPEIA

— av Stan Fedder

Forts. fr. föreg. nr.

Bentley gnuggade händerna när han berättade detta för Fred. — Det är förunderligt hur lätt det går att lura sådant där folk ibland. Men det var ju synd på den fina fabriken förstås, tillade han. Om ni inte uppträtt så indisciplinärt när dom slog Bob i skallen den där gången, så hade fabriksledningen aldrig hunnit skicka hem nattskiftet, och då hade det blivit sorg i många hundratals hem...

Fred ryste när han tänkte på saken. Det var ett hänsynslöst spel han spelade med i. Att den sida han representerade för ögonblicket befann sig i överläge berodde visserligen på en skicklig ledning, men genom en slump hade detta övertag blivit mera markant. Inte minst genom att motsidan bedömde läget tvärtom. Det där att slumpen kommit att spela en viss roll gjorde Fred lättare till sinnes. Det fanns ännu något litet kvar av mänsklig ofullkomlighet vilket faktiskt kändes skönt.

*

Lektionsarbetet gick framåt med stora steg. De åtta eleverna visade sig mycket läraktiga, och till och med gymnastikläraren började accepteras fast han drev på dem värre än någonsin. Fred märkte hur han började komma i en fysisk och psykisk form som aldrig förr. Samma var förhållandet med de sju andra. Han åt som en varg, sov som en gris om nätterna. Det var endast för korta ögonblick han fick tid att tänka på det äventyr — det verkligt stora äventyr — som skulle börja mycket snart. Då kändes det som om nerverna plötsligt krupit ut ur sina bäddar av muskler och fett och lagt sig, nakna och ömma, utanpå skinnet. Då brände det till, blev som en plötslig flamma framför ögonen.

Om han, Fred Nicholson, skulle bli en av dem som gjorde första resan ut i världsrymden... Han ville inte, kunde inte, tänka tanken till slut, och han gick med än större frenesi upp i sitt arbete; för att kunna skjuta den oerhörda tanken från sig, in i framtiden — och för att frigöra sig från den gnagande oron för att någon skulle få chansen före honom...

*

En sak som Fred börjat fundera mycket över de senaste veckorna var det faktum att ingen tycktes veta på vilken plats materialen till Cassiopeia-projektet fanns, eller skulle finnas, och den plats från vilken starten skulle ske. Om denna plats var Sextiofjärde flottiljen, så hade man verkligen lyckats fantastiskt väl att dölja förehavandena.

Fred var också väl medveten om att han och de andra sju som nu genomgick denna fantastiska utbildning endast utgjorde en bråkdel av den personal som i skedet före och under det själva igångsättandet av projektet måste vara inkopplad. Det skulle vara möjligt att hålla de olika bitarna av projektet åtskilda endast intill ett visst stadium. Vid en viss tidpunkt måste en centralisering ske. Från denna tidpunkt skulle hela projektet vara oerhört mycket mera sårbart än tidigare. Mängder av folk skulle veta mycket — troligen alltför mycket — om projektet. Det skulle bli omöjligt att hålla det hemligt. Motsidan skulle få betydande möjligheter att sätta in sina destruktiva krafter. Fred var övertygad om att detta problem sysselsatte inte minst Bentley, och han blev alltmer intresserad av hur det hela skulle lösas.

*

Avslöjandet kom nästan som en chock, oväntat och oförberett som så mycket annat.

— Mina herrar, sade Bentley en dag när han kom in i den lektionssal där de just var i farten med att gå igenom en del instrument; mina herrar, vi skall ta en promenad i eftermidag. Efter den promenaden kan ni inte räkna med att få tillstånd att lämna flottiljen, att telefonera, att sända post eller att över huvud taget ha någon förbindelse med yttervärlden. Strängt taget, fortsatten han, upphör dessa edra rättigheter i denna stund. När ni återfår dem beror på utvecklingen. Och utvecklingen kan komma att bero på er. Vi ses här om en timme. Det är ingen idjé ni försöker komma ut genom vakten. Området är spärrat. Försök inte hoppa över staketen. Det mellersta av de tre metallstaket som omger området är strömförande. Det blir aska av er om ni rör det. Det yttre och det inre ger obehagliga smällar på fingrarna om ni kommer i beröring med dem och varnar tydligt från att gå längre. Några telefonsamtal går heller inte att utväxla — i varje fall inte på vanligt sätt. Postgången har upphört tills vidare.

Jag tror inte att ni skulle ha en tanke på att uppträda illojalt, men vi har måst vidta dessa åtgärder utan förgeående varning för att inte stimulera till några personliga förberedelser... Dessutom består inte projekt Cassiopeia av enbart er åtta, plus mej och några till som ni känner. Från och med nu ingår projektet i sin slutfas — eller i sitt begynnelseskede, vilket ni vill. Ingen av den mycket stora personal som från och med detta ögonblick finns inom området och är engagerade direkt i projektet kommer att kunna lämna detta område — levande — förrän den första raketen ligger på sin plats i sin bana runt jorden. Jo, fortsatte Bentley, två personer kommer att kunna det: de två som skall göra den första starten. Vilka det nu blir.

*

"Promenaden" blev något av det mest fascinerande Fred hade upplevat. Den började i ett av de många småhusen inom det område vid flottiljen där de huvudsakligen vistats under denna egendomliga tid. De gick in genom en dörr, passerade två ovanligt griniga, sura och noggranna vaktposter som släppte in dem en efter en genom först en massiv metallport och sedan ytterligare en, där de fick order att vänta på Bentley.

Han kom slutligen och gick före dem genom en bred tunnelliknande gång som sluttade svagt nedåt. Efter en marsch på något hundratal meter kom de till en utvidgning av tunneln, där ytterligare en manstark — och välbeväpnad — vaktstyrka uppehöll sig. Två jeepar stod framkörda. Bentley tog plats vid ratten i den ena, uppmanade Fred att slå sig ned bredvid honom och tre av de övriga på sätena där bakom. I den andra jeepen satte sig Brent vid ratten med Fall bredvid sig och resten bakpå.

De fortsatte med god fart ut i tunneln som var uppdelad i två körbanor med en förhöjning i mitten. De

NY KATALOG

mot 75 öre i frimärken

BERRAS HOBBY

Högbergsgatan 27
Stockholm Sö

Till Berras Hobby, Högbergsg. 27 Stockholm Sö. Sänd Eder katalog mot 75 öre i frimärken till:

Namn .....

Bostad .....

Postadress L

körde med god fart och lade märke till att tunneln hela tiden gick i kurvor, varför man aldrig hade sikt längre än något hundratal meter.

Fred uppskattade vägen de körde till ett par kilometer. Plötsligt reste sig en kraftig gallerport framför dem, en vaktpost med kulsprutepistol krävde lösen, grinden öppnades utan att någon rörde den. Bakom den fanns ytterligare en massiv metallport som tycktes öppnas automatiskt. När de passerat den kom de in i en stor garageliknande hall med massiva portar ledande ut i olika riktningar.

Här pågick en livlig verksamhet. Ett stort antal beväpnade poster kontrollerade passersedlar, granskade gods på stora lastbilar och små paketbilar, dirigerade ut en bil här, en annan genom en annan port som ledde ut i tunnlar av samma slag som de nyligen passerat igenom. Män kom och gick.

Bentley och hans sällskap passerade till fots genom en port som befann sig i centurm av den halvcirkelformade vägg eller mur som begränsade den garageliknande "mottagningshallen" och kom in i en kort tunnel som öppnade sig mot en jättestor hall.

Och där, mitt i denna hall, stor som en basebollplan och med en takhöjd som verkade svindlande, stod på en kolossal plattform av betong något som samtliga de åtta ögonblickligen identifierade som ett av de raketskepp med vilka resan ut i rymden skulle företagas. Skeppet var långt ifrån färdigmonterat, men mängder av folk myllrade omkring dess väldiga, glänsande skrov. Klängde på lejdare utefter dess sidor, klättrade uppför och nedför provisoriska spiraltrappor, arbetade på plattformar. Sinnrika rörliga luftkranar på jättestora truckar hissade upp material.

Hela den väldiga hallen genljöd av surrandet från motorer, arbetsmaskiner, nithammare, svetslågor, fläktar, order och komandorop...

Fred stod stum och stirrade. Det hela var för fantastiskt. Inte ens i sin livligaste fantasi hade Fred kunnat föreställa sig ett rymdskepp så väldigt som detta. Trots att det ännu inte var fullt uppbyggt reste det sig som en skyskrapa framför honom. Och när han äntligen ryckte sig loss ur sitt stirrande och lät blicken glida över det kollossala rummet, upptäckte han ytterligare fem plattformar av samma storlek som den på vilken skeppet nu reste sig. På åtminstone tre av dessa plattformar var man i färd med förberedelser för montering av liknande rymdskepp.

Bredvid Fred stod Thomas Anderson. Även han stum. Efter en stund möttes hans och Freds blickar.

— Det är fantastiskt, utbrast Fred slutligen.

Den andre nickade. — Jag känner mig som en liten myra, sade han. En liten, liten myra... Hans blick följde det väldiga skeppets lodräta sidor.

— Men — Fred följde Thomas blick — men hur skall vi, vi — dom, starta? Jag menar taket...

Bentley vinkade just då på dem. Hela sällskapet följde honom in i ett av de små hus av glas och stål, som fanns uppbyggda i den stora hallen. När de steg in där försvann allt larm därutifrån. Det var den finaste ljudisolering Fred för sin del hade upplevt.

— Jag förstår att ni känner er en sumla omtumlade, sade Bentley, sedan de slagit sig ner i rummet och tänt cigarretterna. Ni måste helt enkelt vara omtumlade. Jag är det själv. Jag har hållit på med detta projekt jag vet inte hur länge. Jag har försökt att i fantasin göra mig en föreställning om hur vår apparatur kommer att ta sig ut i färdigt skick. Men jag är ändå omtumlad när jag ser vad resultatet håller på att växa ut till. Men vi kommer förmodligen att vänja oss, tillade han och såg ut genom glasväggen.

Det skepp som kommit längst i montering är "Cassiopeia I". Det är, om allt går väl, den första raket vi kommer att skicka iväg. Dock inte förrän vi har minst ytterligare fyra klara för start. Han gjorde ett kort uppehåll. Sedan fortsatte han:

— Vad som här sker är endast monteringsarbetet. Alla delar är klara när de kommer hit. "Cassiopeia I" har förresten redan varit monterad så gott som i sin helhet på en plats långt ute i en av våra öknar... Delarna, som är tillverkade på olika ställen ute i vårt stora land, har visat sig passa — och fungera — så långt har vi kunnat utröna. Ni skall nu vistas så mycket som möjligt här i monterings- och starthallen för att acklimatisera er inför ert egentliga jobb. Lektionerna kommer i fortsättningen att ske här, dels i det här rummet, dels inuti "Cassiopeia I". Ni kommer att bosätta er tillfälligt i bostäder som finns inrymda innanför dirigeringshallen som vi kom till först. Där finns allt vad ni behöver. Hela arbetsstyrkan här bor i särskilt iordningsställda bostäder här under jorden. Det blir en smula trångt och kanske också en smula obekvämt men det blir inte så lång tid.

Då de såg frågande på honom, fortsatte han:

Första start går natten till fredag i nästa vecka, klockan K. Vilken tidpunkt klockan K är får ni reda på ungefär 12 timmar före detta klockslag. Alla order och förutsätt-

I februarinumret av Looping

var införd översiktsritning och arbetsbeskrivning på

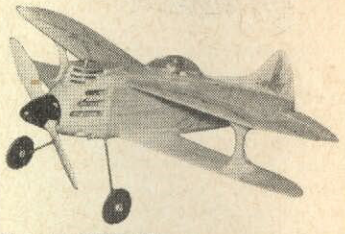
teammodellen Excellent

Ritning i hel skala
2:75
på postgiro
45 35 30
Looping, Box 3063, Stockholm 3

Denna modell är utförd efter de nya internationella reglerna för team-modeller. Ritning i hel skala kan erhållas från Looping mot insättande av kr 2:75 på postgirokonto 45 35 30. Ange på talongen vad beloppet avser.

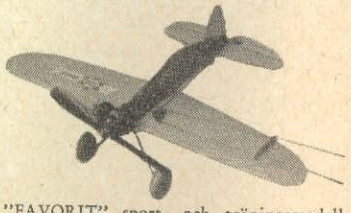
EXCELLENT är konstruerad av modellexperten Erik Y. Ekberg

NYHETER



Team-int "SPIRIT" enl. nya regl. Byggsatsen innehåller hjul, monterade på färdigbockat landningsställ, spinner, plasthuv, färdigformade och putsade vingar, stabilisator och fena, kroppssidorna utsågade. Instruktiv bygganvisning i bilder. Pris per byggsats

kr 24: —



"FAVORIT" sport- och träningsmodell för 0,75—2,5 cc. Färdigformade, putsade detaljer. Kontrollinorna monterade. Höjdroder med roderhorn monterat. Färdigbockat landningsställ med hjul. Färdig bränsletank, 15 cc. Pris per byggsats

kr 14: 50

Sändes endast mot postförskott

Firma ERIK EKBERG
Industrigatan 5 — Stockholm K

ningar utgår från detta klockslag, som är noga fastställt av vår hjärntrust, som också befinner sig här och som är isolerad tills vidare.

— Ni undrar, fortsatte Bentley, hur det skall bli möjligt att ha allt klart på de knappa tio dagar som återstår. Jag tror, jag vet, att det är möjligt. Ni undrar också säkert över hur det skall bli möjligt att starta — genom taket! Klockan K kommer det inte längre att finnas något tak över den del av denna hall där ett sådant tak skulle vara till hinders. Denna hall befinner sig under den del av flottiljens flygfält, som ligger utanför flottiljens ordinarie fältområde, närmare bestämt två miles i riktning 270 grader från trafikledartornet. Hela den delen av fältet är ihålig, om ni förstår vad jag menar. Fältbeläggningen består dels av betongplattor som lyftes bort med specialkonstruerade krantruckar. Under dessa plattor finns ett helt självbärande valv av ett fullständigt nytt ämne som, när tiden är inne, avlägsnas med hjälp av strålning. Detta valv kommer helt enkelt att dunsta bort...

Sedan Bentley givit dem en rad praktiska förhållningsorder beträffande procedurerna vid passerande av de vaktposter, som de över huvud taget ägde rätt att passera, sade han:

Två av er skall bli de första som gör resan ut med "Cassiopeia I". Är det någon som inte önskar ifrågakomma vid uttagningen?

Ingen svarade och Bentley nickade medan ett svagt leende spelade i hans ögon.

— Vi skall därefter ha ytterligare en besättning som skall avlösa den första när "Cassiopeia I" ligger på plats. Är det någon som vill dra sig tillbaka?

Då ingen heller nu svarade, fortsatte Bentley:

— Jag tar då för givet att ingen heller anser sig böra hesistera inför de fortsatta uppdrag ni kommer att tilldelas. Besättningarna för de olika uppdragen kommer att tagas ut enligt särskilda metoder. Ni får besked tidigast 24 timmar före start vilket uppdrag ni får. Godmiddag.

Bentley bockade och steg ut genom glasdörren genom vilken larmet från hallen trängde in som ett hotfullt åskmuller.

PÅMINNELSE OM JOE

När Vic knackade på dörren till rum 1809 som han blivit tillsagd nere i det eleganta New York-hotellets reception, gjorde han det med en viss återhållen spänning. Han visste — eller anade — att den som ringt och bett honom komma dit (egentligen var det en order) var en av nyckelfigurerna i den organisation som Vic den senaste tiden helt ägnat sina tjänster, mot ett väl tilltaget vederlag. Kanske det rent av var chefen själv...

Vics spänning hade egentligen bara en enda orsak, och den var inte obehaglig. Han kände på sig att det rörde sig om sprängningen av Long Island-fabriken. Han tyckte själv att det var ett fint jobb. Först att lura ut vad fabriken höll på med och sedan att spränga den. Bara en man i ligan hade blivit haffad av snuten, och den mannen hade sedan lyckats rymma. Antingen hade chefen — eller hans ställföreträdare — ett nytt jobb i kikarn som han inte ville överlåta till någon vem som helst, eller också var det bara fråga om att uttala sitt gillande av jobbet genom överlämnandet av en bunt sedlar. Det borde bli en bra bunt förresten. Man knusslade inte i den här firman när man betalade ett bra jobb.

Han hörde steg innanför dörren. När den öppnades stod Vic öga mot öga med samma unge elegante man som han senast träffat i samband med att Joe blev — avskedad.

För ett ögonblick tänkte Vic på Joe där han låg över bordet och kände en lätt rysning. Den unge mannen log förbindligt och bjöd Vic stiga in i den eleganta dubletten.

— Välkommen, sade han. Slå dej ner. Det var länge sedan vi träffades nu. Vic följde efter in i ett stort rum, möblerat som vardags- och arbetsrum, och slog sig ned i en fåtölj.

— En drink? frågade mannen.

— Tack, en Cola — om det finns.

— Cola! Javisst ja. Mannen harklade sig och log. Du dricker visst bara såna oskyldiga saker.

— Tycker inte om starkare, svarade Vic, som alltid retade sig på att bli påmind om sin böjelse för den bruna, oskyldiga drycken.

— Okay. Mannen letade fram en flaska Coca-Cola i ett kylskåp och slog upp i ett glas. Åt sig själv slog han i en kraftig whisky.

— Nu ska vi prata affärer en stund, Vic, sade han efter några ögonblick och lade det ena benet på bordskanten.

Vic svarade inte utan nöjde sig med att nicka. Det var den andres sak att föra ordet. Vic kände något av den tillfredsställelse och oberoende som ett rent samvete kan skänka — om man nu kan tala om samvete i fallet Vic.

— Fabriken på Long Island blev det inte mycket kvar av, fortsatte mannen och drack en klunk.

— Inte så värst, svarade Vic vårdslöst och försökte se oberörd ut.

— Ett fint jobb, sade den andre. Det lät både som en fråga och ett påstående. Undertonen av fråga kom Vic att lystra. Han var känslig för nyanser i språket när han talade vid överordnade.

— Ja, om jag får säga det själv, svarade Vic, det...

— ...det var kanske inte så fint, som du inbillar dig, avbröt den andre och hans ton blev plötsligt kall och fientlig.

Vic satte ifrån sig glaset och såg frågande på mannen, som nu reste sig upp och satte händerna i rockfickorna.

— Inte så fint...?

— Den där fabriken var så att säga nyckeln till Cassiopeia, inte sant?

— Ja...

— Den tillverkade det nya revolutionerande drivmedlet till de raketer

RITNING

till Looping 3 R/C Trainer

Fullständig ritning i full skala till Looping 3 R/C Trainer, radiomodellen som presenterades i aprilnumret, kan rekvireras från Looping, Box 3063, Stockholm 3.

Priset är kr 8:— per ritningssats plus porto. Vid rekvisition pr postgiro 45 35 30 bortfaller portoavgiften

STOR★KATALOGEN

STÖRSTA SORTERING AV MODERNT MODELLFLYG, MOTORER OCH TILLBEHÖR SOM KAN ERBJUDAS SVENSKA MODELLFLYGARE ★ HÄMTA STORKATALOGEN HOS MODELLHANDLAREN eller skriv direkt

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI ≡ MALMÖ

KATALOGEN SÄNDES MOT 75 ÖRE I FRIM.

Var god sänd mig: ....st. KATALOG nr 10 à 0:75.

Namn .....
Adress .....
..... Loop.

som skall fixa den där rymdstationen...? Va?

— Ja... Jag har lämnat en lång rapport om det.

— Du har hållit på i månader för att lokalisera den. Du lyckades. Du lyckades också räkna ut att här fanns nyckeln till hela projektet. Vi trodde dej. Du sprängde härligheten i luften. Och nu har vi strängt taget inte gjort ett dugg på en vecka för att vi känt oss på den säkra sidan.

— Men...?

— Du är inte ensam i firman, Vic. Det finns andra. Vi har hittat ett lager av det som tillverkades på den fabriken. Ett lager av ditt utomordentliga raketbränsle.

— Var fanns det?

— Angår dej inte, men det finns kvar, och vi tänker inte sätta fyr på det.

Mannen tystnade och såg på Vic med kalla ögon.

— Och vet du varför? fortsatte han. Vet du varför vi inte tänker leka fyrverkeri en gång till? Nej, det kan väl inte en sådan dum råtta som du räkna ut. Men om jag säger att den där fabrikens hela tillverkning bestod av vanligt svartkrut, och av dålig kvalitet dessutom, inte värt att skjuta änder med ens, så begriper du kanske.

Du begriper kanske att vi blivit lurade. Lurade! Han hetsade upp sig till raseri och började gå fram och tillbaka över golvet med långa steg. Lurade, hör du! Och det är du som hjälpt till att lura oss!

Vic reste sig halvvägs ur stolen men den andre röt:

— Sitt! Rör dej inte!

— Begriper du hur dom skrattar åt oss? Och begriper du vilket försprång de fått? Du har skött dig som en hemslöjdare, som en...

Han tystnade. Vic följde honom med blicken. Plötsligt stannade han framför Vic och såg på honom med en blick som kom Vic att krypa så långt tillbaka i stolen han kunde komma.

— Minns du hur det gick med Joe? Egentligen skulle du gå samma väg. Såna som du är bara i vägen.

Han gjorde ett ögonblicks paus. Sedan fortsatte han:

— Och du kommer att gå samma väg som Joe. Du kommer... men du skall få en chans till, inte för att du är värd en chans utan för att *vi* måste ta den chansen — också. Du skall få en chans att slippa en kula i skallen.

Vic bet ihop tänderna. Han visste att det var allvar. Han hade själv sett hur det gick med Joe. Han hade också sett mycket annat. Vic var själv en hård natur, hårdare än de flesta, men nu försvann blodet från huvudet och han kände att han höll på att bli yr i huvudet av spänningen. Hur var det möjligt att...

— Du känner till den där bönan som...

— Mildred Jones, avbröt Vic, hon som...

— ... Ja, hon som Fred Nicholson förgapat sej i. Tur för oss förresten — och för dej kanske. Det är bråttom om begriper du. Bråttom! Vilken dag som helst sätter dom igång hela fyrverkeriet, och kan vi inte avstyra det eller få ut något av det, så kan vi lägga blåsyra i frukosten först som sist.

Vi hinner inte sätta igång något nytt. Enda chansen är att vi koncentrerar oss på bönan. Gör vad du vill, gör det fort och tänk på Joe... Du har inte många dagar på dej.

—Mildred Jones...

— Du kanske kan få in i din arma skalle att hon kan pressas att pressa fram saker och ting. Fruntimmer är känsliga saker, Vic... Mycket känsliga.

Vic reste sig ur stolen och gick med stel blick ut ur rummet. När han tog i dörrhandtaget stelnade han till vid den andres rop:

— Stanna, vänd dej om.

Vic vände sig samtidigt som han automatiskt höjde händerna över huvudet.

Den andre stod mitt i rummet med ena handen i rockfickan och den andra bakom ryggen. Blixtsnabbt höjde han handen och kastade något mot Vics likbleka ansikte. Innan föremålet hunnit träffa kastade sig Vic på dörren och kände i samma ögonblick en duns i ryggen. När han störtade ut hasade föremålet ner utefter benet och slog i väggen ute i trappuppgången.

Vic böjde sig ner och tog upp före-

Sveriges
STÖRSTA
specialkatalog för hobby-artiklar

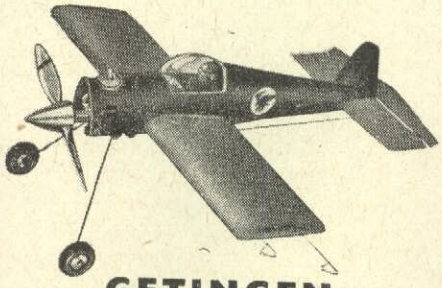
THACO presenterar jättekatalog nr 8

Modellflygavdelningen omfattar bl. a.:

segelmodeller, linstyrda samt friflygande motormodeller. Flygande skalamodeller för gummi- o. jetexmotorer. Modeller med radiostyrning, jetex- o. dieselmotorer samt fullständig sortering material och tillbehör. Katalogen innehåller även specialavdelningar för bl. a. båtar, bilar, tanks, modelljärnvägar, sällskapsspel m. m.

Sänd oss Edert namn och adress samt ett 25-öres frimärke och Ni får katalogen omgående.

TORE HAGLUND & Co AB
AVD II HOFORS



GETINGEN

Lämplig för 1—2,5 cc-motorer

Vår nya sensationella
LINKONTROLLMODELL
lättbyggd, lättmanövrerad, stark

Allt detta får Ni i byggsatsen:

Färdigprofilerad vinge, Färdigskurna kroppsflak, Färdig bottenplatta, Färdigbockat landningsställ, Färdigmonterade GUMMIHJUL med navkapslar, Färdig fena och stabilisator, Färdig plasthuv, Färdig motorhuv, Erf. skruv, muttrar och brickor, Utförlig ritning m. bygganvisningar.

Priset på denna förnämliga sats är endast **7:90** plus porto.

Nu kommer vår nya
HOBBYKATALOG
116 "laddade" sidor

MODELLFLYG
MODELLBÅTAR
MOTORER
RADIOAGGREGAT
MODELLBILAR
TILLBEHÖR
VERKTYG
HOBBYLITTERATUR
BÅTRITNINGAR etc.

Katalogen erhålles genom att kr 1:— i frimärken insändes

WENTZELS
Apelbergsgat. 48, Stockholm C

målet. Det var en mycket hårt sammanpressad bunt av sedlar... Bakom sig hörde han ett elakt skratt.

— Kom tillbaka klockan åtta och berätta vad du tänker göra. — Och så glöm inte Joe...!

MILDRED GÅR I KLOSTER

— En tid i avskildhet och bön, skadar ingen, hade abedissan sagt när Mildred anlände till klostret uppe i bergen och försökte — enligt instruktionerna — förklara att hon endast tänkt sig ett kort besök och hoppades att hon inte skulle ställa till besvär.

— Min unga vän, svarade abedissan, ingen kommer till besvär. Vi tror oss veta att ni haft en besvärlig tid och vi tror också att ni kommer att må bra av att vara här en tid.

Hon såg barsk ut. Skinnet stramade över hennes magra ansikte, men ögonen hade en djup mildhet som fyllde Mildred med en stilla förtröstan och ro. Och hon behövde bägge delarna.

Äventyret tillsammans med Fred var i och för sig inte så farligt, men att inte få träffa honom efteråt, inte få veta vad han gjort, vad som hänt, hela denna osäkerhet pinade henne. Och att sedan plötsligt upptäcka att telefonen var avstängd ungefär samtidigt med att två vilt främmande män kommer in i hennes lilla lägenhet, ger henne order att packa och sedan far iväg — i bilar, på tåg, i flygplan och återigen bil utan att hon har en aning om vart det bär, mer än att färden med all sannolikhet gått västerut. Och så detta att bli avlämnad i ett kloster, bli mottagen av en stram abedissa i vitt dok och svart kläde, att...

— Ja, och dessutom få veta att alltsammans skett uteslutande för att inte utsätta Fred — och henne själv — för onödiga faror och att någonting mycket stort och fantastiskt höll på att hända i vilket Fred var inblandad och att det enda hon hade att göra var att hålla sig stilla här i klostret en tid...

En tid! Hur lång tid? Och vad var det som höll på att hända?

Mildred var ett offer för många tankar, och endast den strama ömhet som visades av abedissan och nunnorna — av vilka hon nu själv var en för en tid — och den fullständigt nya livsform hon nu mer eller mindre tvingades att tillägna sig, gjorde att hon lyckades behålla en någorlunda själslig jämvikt.

Mycket av det man fordrade av henne var svårt — och ändå fordrade man mycket mindre av henne än av de andra. Att sitta ensam i den lilla cellen i timmar — "i begrundan och bön" — var till en början nästan outhärdligt för Mildred som var ett modernt storstadsbarn med hela storstadens jäkt och krav på åtminstone skenbar aktivitet i blodet. De gemensamma bönestunderna, bibelläsningarna och sången gjorde dock hennes nerver gott, och hon började även finna en viss glädje i de stillsamma konversationerna med de andra nunnorna under rutinarbetet i klostret, som hon deltog i med nästan hektiskt intresse.

Hon hade så småningom börjat vänja sig vid rutinen och rytmen, och tillvaron syntes ljus som en sommarmorgon den dag då hon fick ett brev av abedissan. Ett brev utan underskrift och utan adress eller namn utanpå kuvertet och med följande innehåll:

"Den ni tänker på mår bra. Hans tankar är även hos er. Uppgiften går strax mot sin fullbordan. Ni erhåller meddelande så snart så kan ske. Håll er i stillhet. *Vad som än händer, lämna icke klosterområdet.* Allt är väl. Bränn detta brev sedan ni läst det."

Hon hade varit i klostret i tre veckor nu. Det var tio dagar sedan brevet kom. Tiden började bli lång trots den välvilja hon mötte överallt. Det var ovisheten om vad som skedde eller höll på att ske som kom hennes nerver att dallra och hennes längtan att söka sig ut, bort någonstans. Hon gjorde sitt bästa för att motverka denna oro men lyckades inte helt.

Hon hade suttit länge på kvällen med ljuset tänt och läst i sin bibel. Läst för att fatta något av djupet i evangeliets förkunnelse, något djupare än vad radio- och televisionsgudstjänsterna kunde förmedla.

När hon lagt boken ifrån sig och släckt ljuset höll tankarna henne vaken. De fladdrade som fjärilar kring ett ensamt nattljus och sökte sig gång på gång ut till honom som fanns långt borta, långt borta någonstans som det var av så stor betydelse att hon inte visste, att ingen visste...

Det lilla cellfönstret där uppe under taket stod på glänt för att släppa in något av den friska nattluften. Utanför i vildvinet utefter väggen kunde hon höra prasslet av den svaga vinden, det knappt förnimbara surret av insekter på nattlig jakt efter rov i lövverket.

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

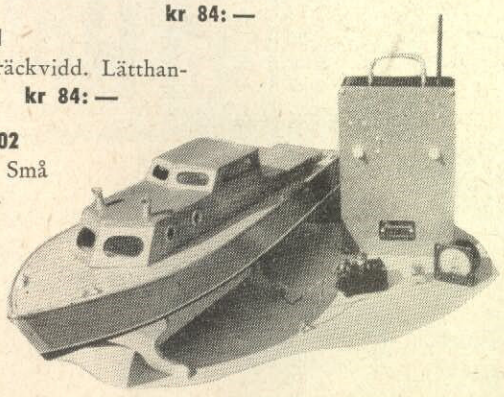
ECC TELECOMMANDER RC-produkter med garanti • **NYHET** MONTERINGSSATSER till radiomodeller

MOTTAGARE 951A
Kompakt, driftsäker. Upptill 4mA i strömändring
kr 84: —

HANDSÄNDARE 1061
Max. uteffekt. Lång räckvidd. Lätthanterlig.
kr 84: —

RODERMEKANISM 202
3 V arbetsspänning. Små dimensioner. Låg vikt.
kr 19: 50

KOMPLETT RC-AGGREGAT
för installation i flyg-, båt- eller bilmodell.
kr 190: —



Modellbåten DELFIN Satsen innehåller: allt material i färdigt skick. Bord och däck i björk, hytt i mahogny. Ritning med utförlig monterings- och installationsanvisning. Data: Total längd 64 cm, bredd 19,5 cm. Lämplig för motorer upp till 2,5 cc.
Riktpris kr 24: 50

ROBOT Flygplan för sidoroder- och motorkontroll. Alla detaljer färdiga för montering. Elegant, ROBUST och lättbyggd. Utförlig radioinstallationsanvisning. Data: Spännvidd 150 cm, vingbelastning ca 40 gram/dm². Lämplig motor 2,5 cc.
Riktpris kr 41: 50

Begär broschyr från **F:a TELE-TROL • Insjön**

Plötsligt uppfattade hon ett annat ljud. Ett lätt tassande som av ett djur därutanför fönstret. Så upphörde tassandet. Det blev tyst några ögonblick. Till och med vindens prassel tycktes ha upphört. Så hördes det igen, prasslet. Men nu var det inte vindens smekfulla lek med blad och kvistar. Det var något hårdare, något mera målmedvetet.

Forts.

VM-deltagarna uttagna

KSAK:s Modellflygkommitté sammanträdde 14 maj och förrättade därvid uttagningarna till årets tre VM för friflygande modeller.

Till VM för segelmodeller i Odense, Danmark 24—28 juni uttogs Terje Larsson, Malmö (lagledare), Per Nilsson, Göteborg, Lennart Persson, Höör, Karl-Erik Luthersson, Jönköping och Karl-Anders Ericsson, Långsele.

Det är ännu inte klart om KSAK överhuvud taget kan sända något lag till VM för gummimotormodeller i Washington, USA, 24—26 juli. Eftersom Sverige i denna klass har stora vinstchanser (Vi har tidigare noterat två VM-segrar.) försöker KSAK att anskaffa det för ett deltagande nödvändiga beloppet. De som uttagits att delta, om resan verkligen blir av är Anders Håkansson, Malmö och Arne Blomgren, Tullinge, den senare världsmästare 1952.

Något svenskt deltagande i VM för förbränningsmotormodeller, som går i Washington samtidigt med gummimotormodelltävlingen, har KSAK ej kunnat ordna. Hjalmar Fries, Malmö, Rune Olsson, Norrköping och Rolf Hagel, Malmö har emellertid meddelats att de utsetts som värdiga att deltaga därest de ekonomiska förutsättningarna hade kunnat ordnas.

KLUBBNYTT

Eskilstuna Flygklubb hade planerat en flygdag söndagen den 23 maj, men måste tyvärr inställa på grund av regn. Under eftermiddagen klarnade det något och 2.000—3.000 personer sökte sig ut till fältet där man gjorde en liten improviserad uppvisning. Bl. a. gjorde fanjunkare Olle Haglund från Västerås en grann uppvisning i avancerad flygning i en Klemm 35 och en fransk fallskärmshoppare gjorde ett hopp över fältet. Några modellflygare från Stockholm, Bertil Beckman, Gerhard Westerberg, Olle Eriksson, Per-Axel Eliasson och Gunnar Söderberg radio- och linkontrollflög. Särskilt Gunnar Söderbergs flotta uppvisning med en radiostyrd Skyskooter blev föremål för publikens jubel.

På lördagseftermiddagen anordnade flygklubben en pricklandningstävling för segelflygplan av typ Grunau Baby och på kvällen bjöds gästande flygare på supé på restaurant Gästis.

När detta läses har klubben genomför sin "flygdag nr 2" ty det beslöts att förlägga den till Kristi Himmelsfärdsdag. *B. G.*

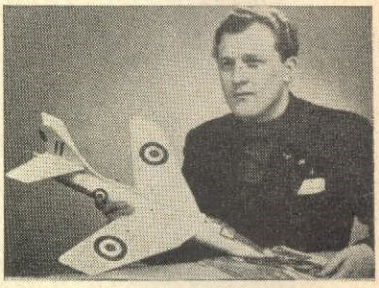
Flygdagen i Borås blev en magnifik tillställning med mycket folk och bra arrangemang. Vädret höll på att ställa alla ansträngningar på huvudet som Borås Flygklubb hade gjort för att värdigt inviga sitt nya fält, men evenemanget gick dock trots allt att genomföra och torde även ha givit en del i kassan för den idoga och skickligt ledda klubben.

Vid en mycket trevlig flygarträff på fredagen samlades mängder av sportflygare från stora delar av landet och på söndagskvällen avslutades det hela med en något högtidligare bankett, där bland annat KSAK:s generalsekreterare, Nils Söderberg, överlämnade Aeroklubbens guldplakett till Borås drätselkammares ordförande, direktör Robert Nilsson.

Tidigare på söndagen hade landshövding Arvid Richert förklarat fältet invigt. På hederstribunen märktes bland många andra generalmajor Folke Ramström, överstarna G. Åkerman och A. Åhmanson, stadens styrande och flygfolk från hela landet.

Looping gratulerar klubben till det nya, fina fältet och till de ur alla synpunkter lyckade arrangemangen i samband med invigningen.

Stockholms Segelflygklubb planerar ett tränings- och "prestationsläger" på Skarpnäck 4—23 juli för sina medlemmar. Man avser bl. a. att ordna förläggning vid flygplatsen för att kunna starta tidigt om morgnarna. Lägerchef blir Sigurd Larsson, "Flygar-Lasse".



4 min. 28 sek.

har flygtekniker Uno Elfving uppnått med en modell av världsrekordplanet Hawker Hunter utrustad med Jetex Jetmaster reamotor. Modellen är byggd av en reguljär Hunterbyggsats som finns i alla modellaffärer.

Idealiskt till metall, läder, porslin, trä, kartong, papper etc.

Hobby-folkets stora lim

Limma Casco-starkt och snabbt med Hobbylim

Modellhusbyggaren Owe Victorsson, Södertälje

Kända Hobby-limmare säger:

Casco "Hobbylimmet" är för mig oumbärligt, såväl i arbetet som i hemmet. Torkar snabbt och har en fantastisk hållbarhet. En episod i mitt hem: Med fasa avlyssnade jag häromdagen ljudet av krossat porslin, varefter jag hörde min frus ljuva stämma: "Älskling, var är Hobbylimmet".

Owe Victorsson

Full fart på flyglotteriet

Ställningen i försäljningspristävlingen mellan KSAK:s anslutna klubbar den 14 maj framgår av följande uppställning. Av utrymmesskäl är listan den här gången begränsad till dem som tagit ut minst 500 lotter.

Östra Södermanland	5.000
Västerbergslagen	1.500
Västerås	1.500
Karlskoga	1.000
Nyköping	1.000
Nordvästra Skåne	1.000
Västerdalarna	1.000
Skövde	1.000
Östersund	600
Arboga	500
Enköping	500
Norrköping	500
Stockholms Segelflygklubb	500
Uppsala	500

Modellflygklubbarna tjänar pengar

Ställningen i försäljningspristävlingen mellan KSAK:s registrerade modellflygklubbar den 14 maj framgår av följande uppställning. Än är det inte för sent att rekvirera lotter.

Tänk på att den som lyckats sälja exempelvis 500 lotter bör rekvirera ytterligare ett antal för att klart skilja sig från alla andra klubbar som också sålt 500. Det kan vara en enda lott som skiljer klubben från en av storvinsterna.

Av utrymmesskäl har endast de 10 bästa kunnat komma med den här gången.

Sundsvalls modellfl.-sektion	1.000
N:a Ångermanland modellfl.-sektion	500
Torshälla	350
Hälsingborg	350
Örnen, Finspång	350
Svalan, Roslagsbro	330
Solna	300
Kiruna	300
Eskilstuna modellfl.-sektion	300
Bollnäs	300

Klippjakten

Forts. fr. sid. 17

Göte Engfeldt, Stjärngatan 4 C, Visby II
Vilhelm Ericson, Vinstväg. 1, III, Hägersten
S. Serrander, S. Kungsgatan 10, Gävle
Margareta Johansson, Rösta Harmånger
Lennart Arlinger, Lindövägen 22, Norrköping
Olof B. Jerreskog, Vårdkasvägen 6 A Linköping
Hans Fransson, Tegelbergsvägen 31, Mariehäll
Leif Jansson, Kvarnbergsvägen 14 A, Falun 4

11—25 pris, 5 kr

Bo Lindström, Sätervägen 21, Norrviken
Jan-Olof Bergman, Kraftverket, Krångede
Tore Eriksson, Tvärgränd 3, Avesta
Curt Sävenstam, Sävsjöos, Ljurhalla
Viktor Sjösteen, Järnlundsv. 25, Johanneshov
Sten Håkansson, Högbergsgatan 40, II, Stockholm Sö.
Jens Skoglund, Box 643, Matfors
Claes Wikander, Norevägen 22, Djursholm
Märta Carlsson, Box 4532, Prästhyttan, Hedemora
Knut Nilsson, Stora gatan 38, c/o Borell, Västerås
Arne Eriksson, Övre Brunnsväg. 22, Ronneby
Per Engström, S. H. L. Midgården, Sigtuna
Arvid Lundgren, Esplanaden 33, Hallsberg
Torbjörn Åström, Stakargränd 6, Luleå 2

26—50 pris, en flygbok

John Carlsson, Fack 32, Öjebyn
Rune Ohlson, Skogsliden, Rönninge
Civilek. Sven E. Mattson, Essinge brogata 10, Stockholm K
Bengt-Erik Andersson, Ängsgat. 5, Karlskoga
Nils Bergkvist, Svinö, Dala-Husby
Bo Wetterholm, Vättergatan 4, Huskvarna
Kjell Korpås, Korpås, Ljurhalla
Anders Waldenström, Sveavägen 21, Uppsala
Sigvard Andersson, Åsbäcksgat. 7. Söderhamn
Thomas Esscher, Erik Dahlbergsgatan 20, I, Stockholm Ö
Jörgen Eriksson, Rundelsgränd 3 A, II, Uppsala
Göran Westberg, Lagerlöfsgatan 4, III, Stockholm K
Erik Eriksson, Gåsabo, Torsås
Magnus Linde, Fågelsträcket 12, Lidingö I
Yvonne Nordén, Södermannagatan 30, Stockholm
Nils Kling, Forsbackavägen 6 A, Fagersta
Lars-Göran Frisk, Pl 464, Vaggeryd
Gunnar Nilsson, Box 138, Hultsfred
Mats-Arne Mattsson, Lämbackens gård, Lämbacken
Walther Sohlberg, Dalhem, Box 22, Tälläng
Morten Raeder, Lilleåsveien 11, Porsgrunn, Norge
Rolf Joelsson, Box 374, Tibro 2
Lennart Silvén, Finnbergsväg. 4 B, Hällefors
H. L. Raeber, Ringvägen 55, Lidingö
Per-Olof Byström, Fack 25, Vindeln

Rätta svaren i april-etappen var:

1.	sid. 36	Kamikaze
2.	" 12	Sländan över fjällen
3.	" 6	Rolls Royce
4.	" 32	Tore Haglund & Co
5.	" 16	Kosava
6.	" 34	Postsparbanken
7.	" 31	Casco
8.	" 7	Loopings vinjett
9.	" 30	Barney Baxter
10.	" 43	Vickers-Armstrongs
11.	" 23	E. D. 2.46 Racer
12.	" 5	Saab

... och i maj-etappen:

1.	sid. 9	Drömresan
2.	" 57	Wahlströms
3.	" 28	Nytt på modellmarknaden
4.	" 14	Precis som i luften
5.	" 53	Good Year
6.	" 44	Västerns flyg (Avro Canada)
7.	" 10	SAS sommarprogram
8.	" 48	Flygets dag, Borås
9.	" 32	B. Beckman & Co. AB
10.	" 3	SAS
11.	" 59	KSAK:s annons
12.	" 40	Jakt anfaller

ENYA

kvalitetsmotorer

ENYA 19
3,25 cc
Pris kr 39:—
exkl. glödstift

ENYA 29
4,85 cc
Pris kr 48:—
exkl. glödstift

Fullständigt reservdelslager

MILLS diesel 0,75 cc

Pris kr 39:—. D:o med tidsinställning. Pris kr 42:—.

MERCURY byggsatser

Mk 1 TEAMRACER. Klass B Kr 22:—

TEXAN Teamracer klass A Kr. 13:—

MAGNA Friflygande modell för motorer upp till 0,75 cc. Kr. 12:—

MALLARD Friflygande modell för motorer upp till 2,5 cc. Kr. 17:50

MONOCOUPE Friflygande modell för motorer upp till 0,75 cc. Kr. 22:—

TIGER MOTH Friflygande modell för motorer upp till 0,75 cc. Kr. 27:—

AERONCA lämpl. för radiokontroll. Motor 1,5—2,5 cc. Spv 165 cm. Kr. 54:—

Till BIX PRODUKTER

Tegnérgatan 17, Stockholm Va

Sänd mot postförskott + porto:
☐ Enya 19, ☐ Enya 29, ☐ Mills diesel, ☐ Mills diesel m. tidsinst., ☐ Mk 1 Teamracer, ☐ Texan, ☐ Magna, ☐ Mallard, ☐ Monocoupe, ☐ Tiger Moth, ☐ Aeronca.

Namn .....

Bostad .....

Postadr. .....

BARNEY BAKTER

Av FRANK MILLER

Barney, Gus, Maura och Mauki har återvänt till den orkanhärjade ön och funnit mr och mrs Nihoa, den senare skadad, men efter lämplig vård hämtar hon sig snabbt. Plötsligt börjar marken skälva . . .

Copyright: Bulls Presstjänst

Piper Apache

Serieproduktion av en tvåmotorig Piper, kallad "Apache", påbörjades i slutet av förra året. Apachen karaktäriseras som ett fyrsitsigt, helmetalls reseplan.

Planet lär ha chans att bli ett omtyckt taxiplan. Motorerna är två 150-hästars Lycoming och Apachen utlovas stiga fullastad med endast en motor.

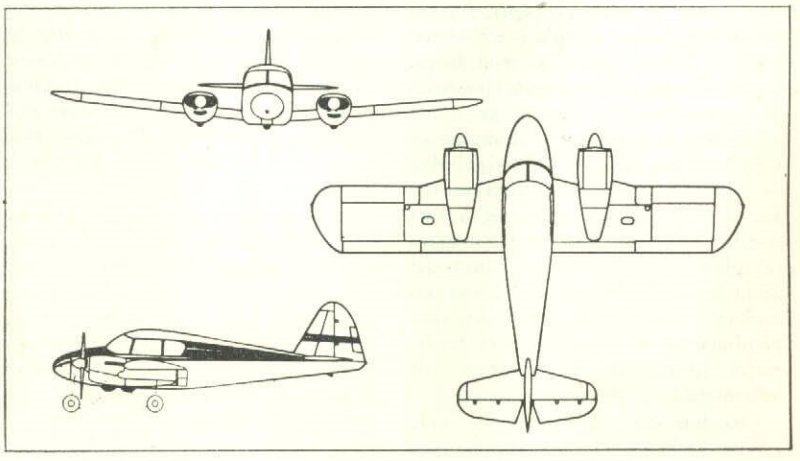
Den nya Pipern är utrustad med trehjulsställ och har låga start- och landningshastigheter. Inredningen sägs vara luxuös.

Priset på skapelsen och likaså leveranstiden är ännu okända för Pipers Sverige-representant, ANA i Nyköping.

Data och prestanda:

spännvidd 11,3 m
längd 8,3 m
vingyta 19 kvm
höjd 2,9 m
tomvikt 980 kg
maxvikt 1589 kg
nyttig last 608 kg
  psg (4) 309 kg
  bränsle 196 kg
  olja 14 kg
  bagage 89 kg
motorbelastning (kg/hk) 5,3
vingbelastning i pund/kvfot 17,2
maxhast. 290 km/tim
marschhast. (vid 75 % motoreff. på 1830 m) 270 km/tim
marschhast. med en motor 193 km/tim
stallhastighet 95 km/tim
stigförmåga 7,4 m/sek vid 160 km/tim
maxhöjd 6.100 m
startsträcka 270 m
landsträcka 205 m
aktionsradie 1370 km

Piper har konstruerat en tvåmotorig »Cub», avsedd främst för taxiflyg. Det nya planet kallas Apache och serieproduktionen har pågått sedan slutet av år 1953



Nic Morane:

Fokker D VII — jaktplanet som KOM FÖR SENT *till första världskriget*

När första världskrigets åskor på sin tid under åren 1914—1918 mullrade kring knutarna skänkte behjärtade män och kvinnor avsevärda belopp till stärkandet av Sveriges flyg. Bl. a. fick huvudstadens försvar mot luftangrepp frikostiga bidrag. Belopp med slutsummor på 6-siffriga tal insamlades. I ett fall överlämnades de av Föreningen för Stockholms fasta försvar till det dåtida arméflygvapnets materialanskaffande myndigheter, Kungl. Fortifikationen, att användas till inköp av då som nu högst välbehövliga jaktplan åt Stockholms luftförsvar. Resultatet av insamlingen blev så småningom, att en hel jaktdivision, kallad "Stockholms jaktflygavdelning", från 1919 under ett flertal år och tyvärr obemannad stod beredskapsuppställd i sin då nyuppförda trähangar på Barkarby flygfält, platsen där F 8 nu håller till.

Jaktflygavdelningen ifråga, vilken alltså med fog skulle kunna anses vara anfader till den nuvarande jaktflottiljen på Barkarby, Kungl. Svea flygflottilj (F 8), erhöll med tillhjälp av de donerade penningmedlen ett 10-tal från Tyskland inköpta, för sin tid högmoderna jaktplan av typen Fokker D VII, försedda med likaså tyska 160/180 hk (överkomprimerade) Mercedesmotorer. Beklagligt nog finns numera intet enda exemplar av flygplantypen bevarat i Sverige. Men — om någon likafullt önskar se, hur den för sin tid synnerligen förnämliga kärran, "sin samtids bästa jaktplan" kallad, såg ut, finns det ännu en möjlighet att få denna sin önskan förverkligad. Kanada har nämligen bevarat ett dit efter fredsslutet överlämnat exemplar i sitt krigsmuseum i Knowlton Quebec.

Om hur det på museet bevarade Fokker D VII-planet kom till Kanada och dess förhistoria läser vi bl. a. följande i kanadensiska flygvapnets tidning "The Roundel". Skildringen har här något kompletterats i ett par, Sverige berörande avseenden.

När vapenstilleståndet mellan "centralmakterna" och de "allierade" slöts i november 1918 fick Kanada, förutom andra krigsbytesplan också 20 st jaktplan typ Fokker D VII sig tilldelat. En del av dem flögs 1919 och 1920 i Kanada och väckte stor och berättigad uppmärksamhet, bl. a. över utställningen i Toronto. Blott få av dessa "krigstroféer" motstod emellertid tidens härjande inflytande och än färre, om ens någon, är i dag i flygbart skick.

D VII förtjänar dock väl att bevaras, ty det var det bästa jaktplanet som fanns under första världskrigets sista månader, med så goda prestanda, att de 1918 översteg varje annat i fronttjänst insatt tyskt eller allierat jaktplans.

Anthony Fokker, den holländske flygaren och flygplanskonstruktören, som 1914—1918 svarade för de största framstegen i tyskt flygplanbygge, speciellt då på jaktplanområdet, tog sig i början av 1918 före att rita ett nytt jaktplan, som i sig skulle förena alla de dittills kända, bästa egenskaperna hos ett sådant. När han fick prototypen klar kunde han också med fog säga: "det bästa plan, jag hittills byggt".

Det var också ett jaktplan, som redan till sitt utseende radikalt skilde sig från andra tyska eller allierade krigsflygplan från den tiden. Planet hade raka, rena linjer, men var icke dess mindre högeffektivt strömlinjeformat, med mycket litet skadligt luftmotstånd. Flygkroppen var byggd av svetsade stålrör — märk likheten med Fokkers senare typer C V E och D från omkring 1926, välkända i Sverige som S 6 och S 6 A — och hade ett par korta, tjocka vingar med markerad välvning upptill och lågt sidoförhållande. Vingarna var det mest uppseendeväckande nya i konstruktionen — de var genomgående och uppbyggda kring en kraftig, lådformad, fribärande vingbalk — återigen som på C V E. Detta gjorde alla samanhållande stöttor och stag fullständigt onödiga!

De första provflygningarna bekräftade Fokkers mest optimistiska förhoppningar. D VII var snabb och hade en imponerande stigförmåga. Planet var utomordentligt vändbart och klarade av alla avancerade och luftstridsmanövrar på ett så glänsande sätt, att det tycktes klart förebåda typens omedelbara antagande av den högsta tyska ledningen. Stolt över sin nya produkt inbjöd Fokker den tyska arméns ledande spetsar till sin fabrik i Schwerin och visade personligen upp det nya planet i luften. Han gick igenom ett helt enkelt strålande uppvisningsprogram och landade sedan, fylld av tillförsikt och glad förväntan.

Men — de närvarande tyska toppfigurerna besåg planet med tydligt misstroende. De skakade på sina huvuden. "Kärran" var, menade de, tydligen inte godtagbar ur flygsäkerhetssynpunkt. "Titta", sade de, "här finns ju ingen förstagning mellan vingarna". Planet skulle alltså snart brytas sönder av påkänningarna under en luftstrid, ansåg de. Man hade fastslagit detta faktum "på goda skäl" och "definitivt", sades det.

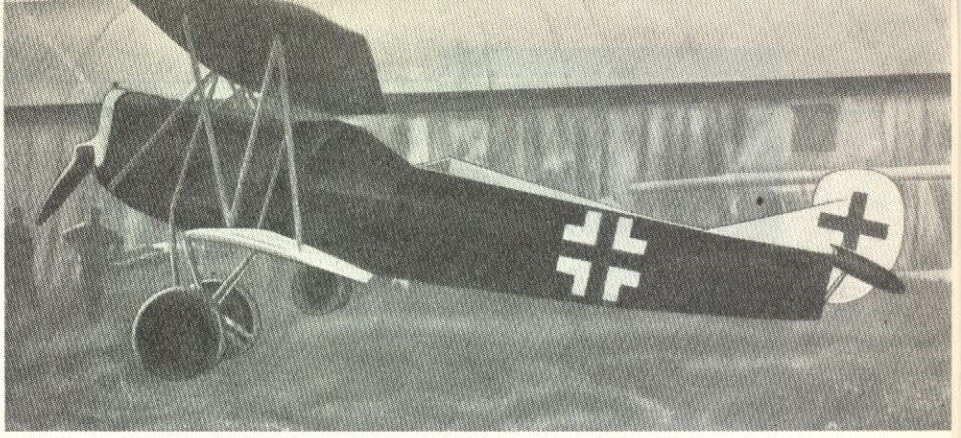
Fokker svalde förargelsen så gott det nu gick och satte igång med en ingående utläggning inför de närvarande av sin nya, epokgörande teori om inre vingförstagning och påpekade också den enorma styrkan i sin nya flygkroppskonstruktion av svetsade stålrör. Men förgäves. Planet var alltför mycket före sin tid och de ditresta "experterna" for hem igen, utan att ha blivit övertygade. Man spårar en viss likhet med fallet *Me 362* under andra världskriget, planet som 1944 kunnat vända turen i luftkriget — *om* blott "Der Führer" förstått *hur* bra det var, i tid!

Men Fokker lät sig inte avskräckas. Han tog kontakt med sina många vänner på jaktflygförbanden ute vid fronterna. Genom "tygofficeren" vid den berömda "Jagdgeschwader N:r 1 Manfred von Richthofen" lyckades han få till stånd en tävlan för nya jaktplantyper. Den tyska flygindustriens senaste produkter på området

skulle alla få chansen att visa vad de dugde till — med aktiva jaktflygare som "prisdomare" i tävlingen. För att göra tävlingen så rättvis och likartad som möjligt för alla bestämdes det, att varje tävlandes plan skulle vara försett med den då i storserier föreliggande, nya tyska 160 hk Mercedes-motorn — den enda f. ö., som då byggdes i större antal.

Strax före tävlingen, som hölls vid Johannisthal nära Berlin, gjorde Fokker en finurlig gest. Han "modifierade" den ursprungliga D VII-typen genom att placera en N-formad stötta nära vardera vingspetsen! Dess funktion kunde närmast sägas vara att utgöra en "prydnad", men den fyllde också sitt andra och viktigare ändamål, att inbilla det konservativt tänkande Berlin, att Fokker nu "förstärkt" sin vingkonstruktion i av den högre expertisen önskad riktning! Och se, det lyckades. Fokker hade personligen givit sina uppvisningsflygare grundliga instruktioner om den nya jaktkärrans bästa egenskaper, speciellt dess utomordentliga vändbarhet. När tävlingsdagen kom segrade också Fokker D VII överlägset, och förvisade alla de andra konkurrenterna om förstaplaceringen till långt blygsammare platser, långt nere i protokollet.

Tyska flygvapnets ledning blev storligen imponerad av Fokkers nya, "förbättrade" konstruktion och slöt på stående fot kontrakt om leverans från Fokkers egen fabrik av 400 st D VII-plan till ett pris av 25.000 mark stycket. Den satte också igång ett omfattande licensbygge av typen vid andra tyska flygplanfabriker. Det i Kanada ännu förvarade krigsbytesplanet tycks vara ett plan av det



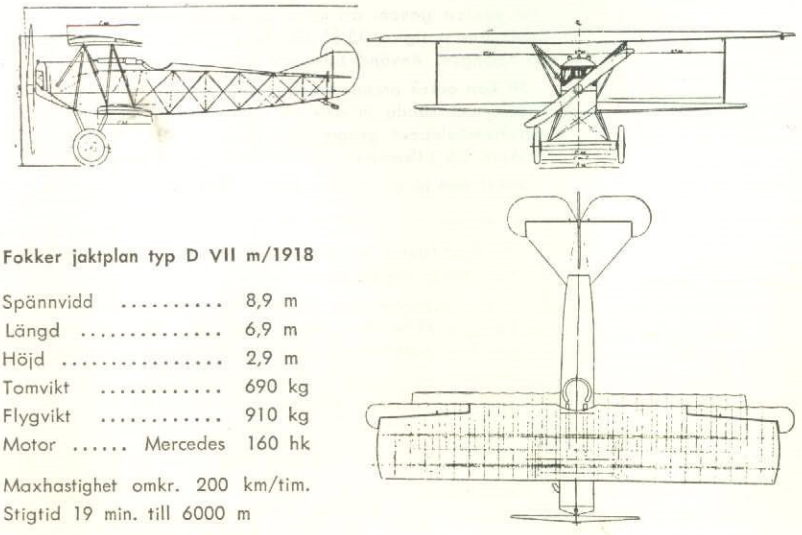
senare slaget, licensbyggt vid de kända Albatross-verken, Fokkers på den tiden "argaste" konkurrent.

I maj 1918 började de första seriebyggda Fokker D VII-jaktplanen att visa sig över västfronten. Det första jaktförband, som utrustades därmed, blev självfallet "Jagdgeschwader N:r 1 Manfred von Richthofen", som emellertid vid den tidpunkten redan hunnit förlora sin av motsidan så fruktade chef i en luftstrid. De allierade jaktflygarna var självfallet mer än pigga på att snarast "lägga rabarber" på ett oskadat exemplar av den tydligen högst framstående, nya tyska jaktplanstypen, och den 17 juni 1918 befann sig en brittisk jaktflottilj, försedd med SE 5-jaktplan (motor 200 hk Hispano-Suiza) i luftstrid med ett Fokker D VII-förband över Cachy i floden Sommes dalgång. En av de brittiska jaktflygarna, kapten G. O. Johnsson (som senare blev "flygmarskalk" — motsvarande generalmajor — i kanadensiska flygvapnet) lyckades också under striden skjuta ned en D VII, som landade bakom de brittiska linjerna, med föraren, Pour-le-Mérite-riddaren och löjtnanten Karl Wüsthoff, 27 luftsegrar, svårt sårad.

Fokker D VII hade som här skildrats från början 160 hk Mercedesmotor. Under det halvår typen hann vara i fronttjänst försågs den också med 185 hk BMW och senare 180, 200 eller 220 hk typerna av Mercedesmotorn. Med 200 hk Mercedes var planets topphastighet 230 km/t, dess marschhastighet 200 km/t. Dess praktiska topphöjd, som kunde uppnås på 18¾ minut, var 6.000 m. Flygtiden var 2 timmar. Planet var försett med 2 st fasta 8 mm, luftkylda Spandaukulsprutor, synkroniserade för skjutning genom propellerfältet.

Från slutet på maj 1918 till vapenstilleståndet i november samma år blev Fokker D VII ryggraden i det tyska jaktvapnet. För att tala med författaren till en tysk biografi över Hermann Göring, Manfred von Richthofens efterföljare i befälet över "Jagdgeschwader 1", kunde man uttrycka läget så: "utan detta utomordentliga flygplan skulle det tyska flygvapnets dåtida ihärdiga och framgångsrika motstånd i luften helt enkelt ha varit en omöjlighet." Fokker D VII kom dock för sent för att kunna påverka krigsavgörandet.

De allierade på sitt håll medgav också stillatigande, att de inte i sina jaktförband hade någon enda flygplantyp, som kunde mäta sig med Fokker D VII i prestanda och krigsduglighet. I vapenstilleståndsvillkoren bestämdes också, att vartenda D VII-jaktplan, som Tyskland då innehade, skulle oskadat utlämnas till de allierade. Onekligen ett högt betyg för Anthony Fokkers skicklighet som jaktplanbyggare! Vid den tiden hade emellertid *Sverige* redan hunnit få över hit det blygsamma 10-tal D VII, som blev vår ärligt köpta och med goda svenska kronor betalda del av det tyska Fokker D VII-beståndet, på i denna artikels början närmare skildrat sätt.



Fokker jaktplan typ D VII m/1918

Spännvidd	8,9 m
Längd	6,9 m
Höjd	2,9 m
Tomvikt	690 kg
Flygvikt	910 kg
Motor ..... Mercedes	160 hk

Maxhastighet omkr. 200 km/tim.
Stigtid 19 min. till 6000 m

Looping
Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben
Svenska Pilotföreningen

SAKLIG MODERN TILLTALANDE

. . . säger SAS-chefen P. A. Norlin om Looping

Sveriges enda flygtidning

Inte bara i flygets tjänst utan i lika hög grad i allmänhetens arbetar Looping — landets enda flygtidning. Genom flygets enorma utveckling och dess allt större betydelse i vårt dagliga liv har behovet av en flygets facktidning visat sig vara stort. Looping fyller detta behov och gör det på ett sådant sätt att fackmannen såväl som den flygintresserade allmänheten har glädje och nytta av tidningen. Looping sätter sakligheten främst men ger saklig upplysning och orientering på ett populärt och stimulerande sätt

Svenskt flyg har blivit en storindustri och en maktfaktor som väckt respekt och beundran över hela världen. Under flera år saknade detta flyg ett samlande pressorgan, en brist som Looping undanröjt. Genom sin saklighet och sin moderna och tilltalande utformning har Looping blivit ett utmärkt skyltfönster för svenskt flyg som vi alla inom flyget är glada åt och på allt sätt bör slå vakt om. SAS vill för sin del uttala sin stora uppskattning av det mycket goda arbete i flygets tjänst som Looping utför.

Per A. Norlin

ÅRGÅNG 1953 KOMPLETT I PÄRM

Looping är en tidning som man sparar. En årgång av Looping är en hel flygbok på mer än 500 sidor, lika värdefull i framtiden som nu. Spara därför Looping, men gör det i en av tidningens specialpärmar. En sådan pärm kostar endast 3: 45.

Om ni inte tänkt på att spara förra årgången av tidningen, så kan ni nu rekvirera den *komplett i pärm för endast 10 kr.*

Rekvisition sker enklast genom att sätta in beloppet på tidningens postgirokonto 45 35 30 och på talongen tydligt ange namn och adress samt vad rekvisitionen avser. Vid rekvisition per postgiro bortfaller portokostnaderna. Rekvisition kan också ske genom att insända kupongen, varvid likvid uttages genom postförskott. Då tillkommer emellertid postförskottsavgift.

Till LOOPING, Box 3063, Stockholm 3

Jag rekvirerar härmed att sändas mot postförskott (varvid postförskottsavg. tillkommer):

.... st. Looping-pärm(ar) à kr 3: 45

.... st. Looping 1953 komplett i pärm à kr 10: —

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Prenumerera på Looping nu för andra halvåret 1954

Inte sant: Det händer att Looping är slutsåld hos er tidningshandlare? Det händer att ni glömmer att ta hem Looping medan den är färsk? Genom att prenumerera förenklar ni hela frågan — och får dessutom tidningen billigare! Den kommer i er brevlåda regelbundet.

Just i dag är den lämpligaste tidpunkten att prenumerera på Looping för andra halvåret 1954. Det kostar 5 kr och sker enklast genom att sätta in prenumerationsbeloppet på tidningens postgiro 45 35 30. Ange tydligt namn och adress på talongen. Använd bifogade inbetalningskort.

Ni kan också prenumerera genom att fylla i nedanstående kupong och sända in den till tidningen, så tar vi ut prenumerationsbeloppet genom att sända er ett kvitto mot postförskott. Då tillkommer emellertid postförskottsavgiften.

Vilket sätt ni än väljer, prenumerera på Looping i dag!

Till LOOPINGS prenumerationsavd.
Box 3063, Stockholm 3

Jag prenumererar härmed på Looping för andra halvåret 1954. Prenumerationsavgiften kr 5: — erlägges mot postförskott varvid postförskottsavgiften tillkommer.

Namn: .....

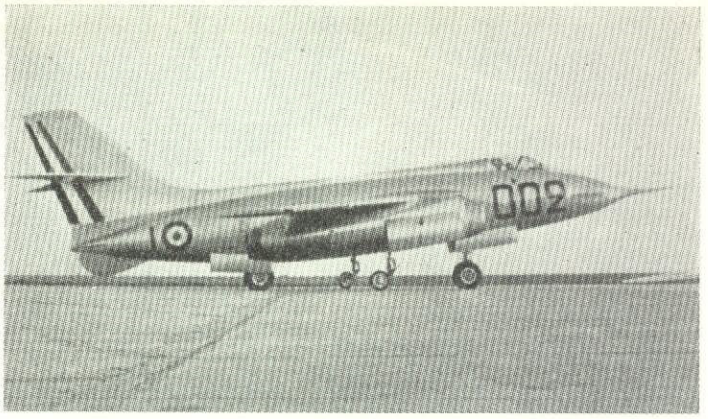
Bostad: .....

Postadress: .....

12. S. N. C. A. S. O. 4050 VAUTOUR

Nattjakt- och attackplan (Frankr.)

Bild och skiss: S. N. C. A. S. O. 4050 Vautour

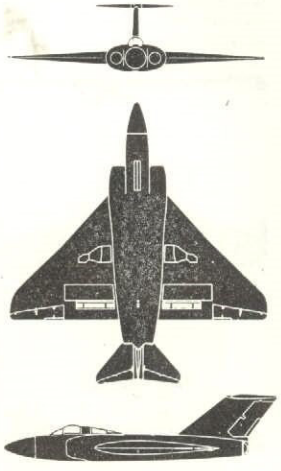


SO. 4050 Vautour är det modernaste attackplan som seriebeställts av något europeiskt NATO-land och jämsides med Gloster Javelin även NATO:s modernaste nattjaktplan. Första prototypen flög f. f. g. den 16 okt. 1952. Typen har liksom vår svenska Lansen överskridit ljudhastigheten i dykning. Till utseendet är Vautour relativt konventionell men är delvis konstruktivt sett ovanlig. Bl. a. har metallimning i stor utsträckning använts. Även landstället är ovanligt. Medan de båda första prototyperna — nr 1 tvåsitsigt nattjaktplan och nr 2 ensitsigt attackplan — är försedda med motorer av typ SNEMCA ATAR 101C på vardera 2.800 kp, är serieversionen avsedd att förses med den starkare ATAR 101E à 3.300 kp (ytterligare en prototyp utrustas med eng. A. S. Sapphire-motorer) som ger Vautour följande data och prestanda: spännvidd 15,5 m, längd 15,0 m, flygvikt 14.000—18.000 kg (beroende på utförande), toppfart 1.100 km/tim, stigtid till 12.000 m ca 6 min, topphöjd 15.000 m samt max. flygsträcka 6.000 km. Den fasta beväpningen omfattar två 30—37 mm akan.

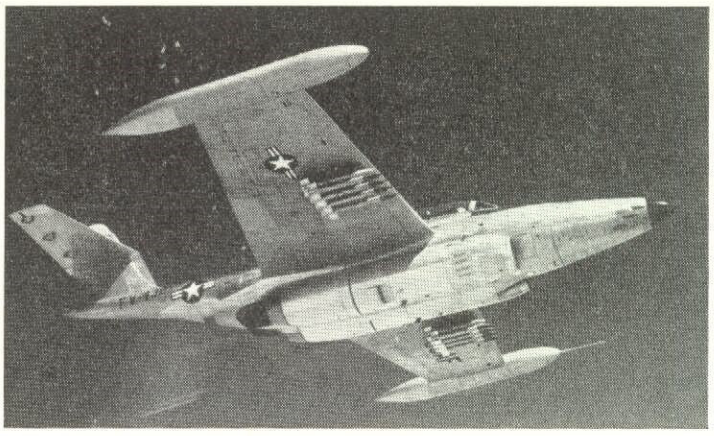
13. GLOSTER JAVELIN

Nattjaktplan (Storbr.)

Bild och skiss: Gloster Javelin F.(A. W.)1



Gloster Javelin var västerlandets första tvåmotoriga deltaflygplan. Sedan prototypen provflögs f. f. g. den 26 nov. 1951 har emellertid denna tvåsitsiga typ drabbats av ett flertal haverier — två av fyra prototyper har förolyckats — varför serieproduktionen försenats trots tillverkningsprioritet. Trots sin deltavinge torde inte Javelin vara ett så utpräglat höghastighetsplan som man kanske på sina håll förmodat — därtill är bl. a. vingen för tjock. Typens utformning lär vara dikterad av vissa speciella krav, bl. a. i fråga om topphöjd och startsträcka. I motsats till flertalet andra deltaplan utmärker sig Javelin för sin konventionella stabilisator, vars existens lär sammanhänga med Javelins — för ett deltaplan — relativt stora sidoförhållande. I sin nyligen provflugna fjärde prototyp har Javelins undergått en viss förändring såtillvida att vingspetsen fått större korda samtidigt som yttervingens pilform minskats något. Några egentliga leveranser väntas inte börja förrän 1955. Utrustad med två A. S. Sapphire-motorer med 3.800 kp vardera, har Javelin följande huvuddata och -prestanda: spännvidd 15,85 m, längd 17,37 m, flygvikt ca 14.000 kg, topphöjd "över" 15.000 m. Toppfarten har av officiella brittiska talesmän angivits till mellan 600 och 700 mph (965—1.125 km/tim), vilken väl torde innebära minst 1.050 km/tim. Standardbeväpningen består av fyra 30 mm akan, men även jaktrobotar har förutsetts.

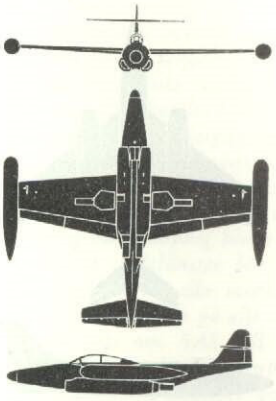


VÄSTERNS FLYG

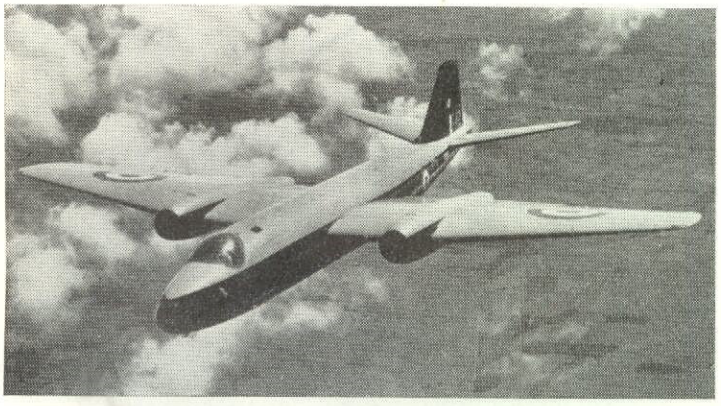
14. NORTHROP F-89 SCORPION

Nattjaktplan (USA)

Bild och skiss: Northrop F-89 D Scorpion



Det rakvingade tvåmotoriga nattjaktplanet F-89 Scorpion är fortfarande ett av USA:s viktigaste krigsflygplan. Sammanlagt har 550 plan av denna typ beställts. Prototypen provflögs ungefär samtidigt med vår egen J 29:a, och typen är USA:s f. n. enda långdistansjaktplan för allvädersoperationer. Under 1953 drabbades Scorpion av en serie haverier beroende på vissa svagheter i främre vingen. Förstärkningar har dock numera införts. Scorpion, som är ett av världens tyngsta jaktplan, förekommer främst i två versioner, F-89 C med sex 20 mm akan och F-89 D med enbart raketbeväpning (ett 100-tal jaktraketer). De plan som nu tillverkas är också av typ F-89 D men utrustade med något starkare motorer av typ Allison J-35-A-35, vilka förbättrar stigförmåga och topphöjd. Med J-35-A-21 B à 2.360 kp utan och ca 3.000 kp med ebk, har F-89 D följande officiella data och prestanda: spännvidd 16,8 m, längd 15,25 m, vingyta 52,2 m², tomvikt 9.000 kg, normal flygvikt ca 15.000 kg, max. flygvikt 18.200 kg, toppfart "över" 965 km/tim, topphöjd "över" 12.200 m samt max. flygsträcka ca 4.150 km.



VÄSTERNS FLYG

15. ENGLISH ELECTRIC CANBERRA

Bombplan (Storbr.)

Bild och skiss: English Electric Canberra B-2

Canberra är idag den helt dominerande typen inom det brittiska bombflyget. Planet saknar defensiv beväpning och utmärker sig främst för sin korta och ovanligt breda vinge. Prototypen provflögs i maj 1949. Serieleveranserna påbörjades 1952. De mycket stora beställnnigarna från åren 1949—50 reducerades redan under 1952. Canberra-tillverkningen fortgår emellertid fortfarande såväl av standardversionen — B.2 — som av de mera långflygande spaningsversionerna P. R.3 och P. R.7. I den senare varianten uppges standardversionens motorer av typ Rolls Royce Avon RA. 3 ha fått ge plats för RA.7. Våren 1951 inköpte USA tillverkningslicensen för Canberra. Martin B-57 A, som den första amerikanska serieversionen kallas, är emellertid avsedd för attackbruk och därför beväpnad med fyra 12.7 mm ksp. En förbättrad version, B-57 B, med fyra 20 mm akan samt modifierad kabin har också börjat tillverkas. B-57 har USA-byggda J-65 (Sapphire) reamotorer på vardera 3.165 kp. Följande data och prestanda gäller Canberra B.2 (två R. R. Avon RA. 3 på vardera 2.950 kp): spännvidd 19,5 m, längd 20,0 m, vingyta 89 m², tomvikt ca 12.000 kg, flygvikt ca 22.000 kg, toppfart ca 950 km/tim, topphöjd 14.000 —15.000 m, max. flygsträcka 4.800 km.

ÖVERSIKTEN

J 29:s världsrekord

F 16-kaptenen Anders Westerlunds mycket förnämliga prestation att med en fullt beväpnad och även i övrigt standardutrustad J 29 med god marginal slå det famösa amerikanska Sabre-planet knappt årsgamla världsrekord över en 500 km sluten bana — 977 km/tim genomsnittsfart mot Sabres 950 — vittnar om att J 29 trots sin relativa ålder fortfarande ligger i den absoluta toppen, liksom att våra svenska konstruktörer med J 29 noterade ett verkligt lyckokast. Lars Brisings och hans medhjälpares "Tunna" är ju som typ nära sex år gammal — prototypen flög i september 1948 — och passerade nyligen sitt tredje år som serieplan. Hur många hundra J 29:or som sedan maj 1951 lämnat Saab har inte omtalats, det kan kanske räcka med att konstatera att flertalet jaktflottiljer utrustats med typen liksom även attack- och spaningsflottiljer. Såväl för Flygvapnet som för Saab måste det vara mycket glädjande att se att J 29 fortfarande kan framgångsrikt mäta sig med de västallierades f. n. bästa standradjaktplan (Sabre).

Norska flygvapnet köper nattjakt

Inom ramen för treårsprogrammet för uppbyggandet av det norska försvaret har 10 miljoner norska kronor (7,3 milj. kr) avsatts som en första avbetalning på en planerad anskaffning av en division (25 fpl) nattjaktplan, den första i sitt slag inom det norska flygvapnet. Divisionen, som blir den åttonde krigsflygdivisionen inom det norska flygvapnet, var enligt tidigare uppgifter avsedd att utrustas med flygplan av typ D. H. Venom N. F. Mk. 3, d. v. s. en något senare upplaga av de J 33:or som f. n. ingår i det svenska flygvapnet. Om denna typ fortfarande är aktuell är dock inte känt. Norge hoppades ett slag att erhålla ett antal kanadensiska tvåmotoriga nattjaktplan av typ Avro Canada CF-100 Mk. 4 inom ramen för vapenhjälpen, men det kan knappast vara denna typ som man nu tänker anskaffa genom köp. Därtill torde CF-100 vara alltför dyrbar (uppskattningsvis kostar 25 st CF-100 lika många miljoner dollar, eller ca 125 milj. svenska kronor). Enligt den ursprungliga planen skulle Norge sätta upp två nattjaktdivisioner (= 50 fpl) ett uppseendeväckande stort antal jämfört med våra egna nu så aktuella — och otillräckliga — nattjaktdivisioner.

Norrbotten vill ha flygflottilj

Norrbottningarna har rest krav på att en permanent flygflottilj förläggs till Kallax, vars kapacitet som flygbas är föga utnyttjad. F. n. har FV endast en stor spaningsdivision permanent förlagd hit. Denna division är f. ö. relativt omodernt utrustad med modifierade Mustanger (S 26) och Saab S 18 A. Även om nya flygflottiljer kostar mycket pengar, måste norrbottningarnas krav anses såsom synnerligen berättigade. Som det nu är skall Östersundsflottiljen svara för försvaret av hela det väldiga Nordsverige, en utan överdrift tämligen hopplös uppgift. Det lär finnas folk som anser att enbart Norrbottens Järnverk är värt en jaktflottilj . . . Vad vi kanske mest behöver häruppe och kanske ännu mer i Sydsverige — är nya nattjaktförband.

105 passagerare i Douglas DC-6A

Amerikanska luftfartsstyrelsen har givit det amerikanska flygbolaget Flying Tiger Line tillstånd att ta upp till 105 passagerare i en av dess convertibla frakt/passagerarplan av typ Douglas DC-6 A Liftmaster. Siffran är fantastisk. Bolaget meddelar att ändringen från frakt- till passagerarplan, vilket innebär montering av 105 lättviktsstolar, två toaletter, hatthyllor och pentry, kan göras på tre timmar.

Ny SAS-linje på Fjärran Östern

SAS öppnade den 4 juni sin tredje linje från Skandinavien till Fjärran Östern, samtidigt som tre nya viktiga städer inlemmas i linjenätet på Asien, nämligen Düsseldorf, Abadan och Hong Kong. Genom den nya linjen introduceras också turistklassen (Globetrotter) på Fjärran Östern med DC-6 B.

Nya SAS-flygningar över Kalotten

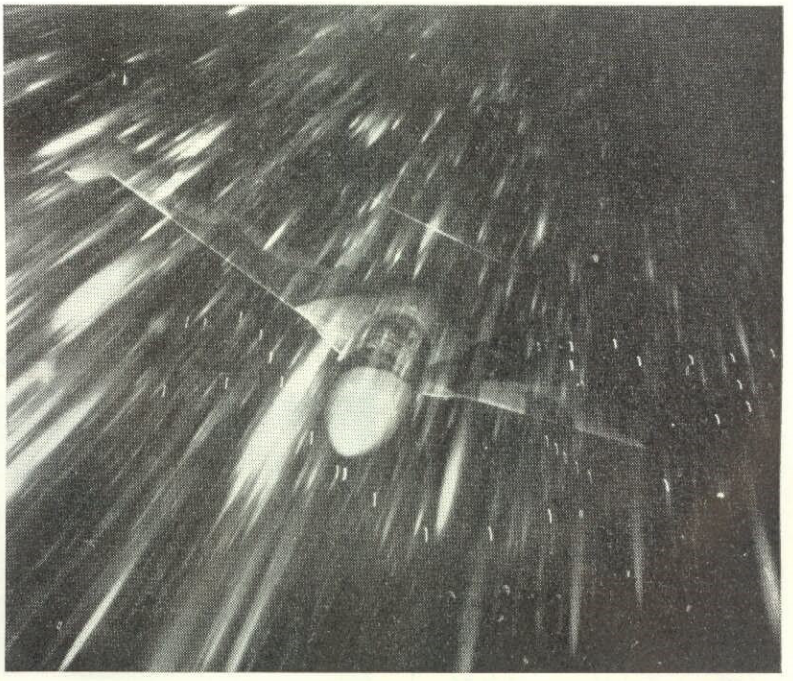
Den 24 maj lättade SAS' DC-6 B "Leif Viking" från Bodö för den första tur- och returflygningen över Nordpolen till Tokio via Fairbanks i Alaska. Kapten ombord var norrmannen Michael Ashim och passagerarna avlösningspersonal för det norska fältsjukhuset i Korea. Ombord medfördes också en kopia av en splitterny norsk film om polarflygaren Roald Amundsen som senare visades vid en festpremiär i Tokio varefter filmen med första SAS-plan återsändes runt jorden för att efter ankomsten till Oslo visas för medlemmar av Stortinget. Avsikten med returflygningen var att studera flygplatser och navigationshjälpmedel i de arktiska områden som SAS inom en nära framtid tänker överflyga reguljärt. Den planerade polarlinjen till den nordamerikanska västkusten hänger dock fortfarande på den amerikanska regeringens tillståndsgivning för linjesträckningen ned till Los Angeles, som för SAS' del är nödvändig ur trafiksynpunkt.

Tusende F-86:an från Canadair

Den 20 april överlämnades det 1.000:e i Kanada licenstillverkade amerikanska reajaktplanet av typ F-86 Sabre till Kanadas försvarsminister, Brooke Claxton. Det är första gången i Kanadas historia som ett företag har tillverkat tusen krigsflygplan av en typ. Det hela började hösten 1949 med en beställning på 100 plan som skulle byggas i en takt av fem per månad. I samband med Koreakriget höjdes denna takt snabbt till 40 plan per månad . . .

Ny flygvapenfilm

Tydligen uppmuntrade av det utomordentligt fina mottagandet som Flygvapnets färgfilm "Jaktflygare" fick vid premiären julen 1953 och senare vid Filmfestivalen i Cannes, har man nyligen påbörjat inspelningen av en ny film, denna gång om nattjakten. Liksom "Jaktflygare" skall den nya filmen få ca 20 minuters speltid och beräknas bli färdig till jul. För manuskriptet svarar regissör Helge Sahlin, som också regisserar filmen, och löjtnant Bo Bjernekull.



Ett apropå till den nya FV-filmen om nattjakten: Venom i mörker och snöstorm. En utomordentligt tjusig flygbild tagen av löjtnant Bo Bjernekull, F 1, som dokumenterat sig som en av landets skickligaste flygfotografer.

BOAC och Comet

De tragiska Comet-katastroferna med åtföljande flygförbud har medfört att tillverkningen av såväl Comet 2 (med Avon-motorer) som Comet 3 (med starkare Avon-motorer och förlängd flygkropp) tills vidare avstannat i väntan på den synnerligen omfattande utredning som pågår om orsaken till olyckorna. Detta har givetvis också fått avsevärda återverkningar på BOAC:s trafik, bl. a. har trafiken till Sydamerika måst upphöra då de kanadensiskbyggda DC-4 M (Argonaut) som användes på denna linje, behövs på annat håll. Comet-bortfallet har bringat BOAC i en så allvarlig situation att man förmodligen åter blir nödsakad att på ena eller andra sättet anskaffa amerikanska trafikflygplan, antingen Constellations eller Stratocruiser (som BOAC redan förut använder), för att klara sina trafikprogram. Märkligt nog har man tydligen inga planer på att åter sätta sina återstående Handley Page Hermes IV — några är redan sålda till privata brittiska bolag — i trafik trots att dessa är av senare ursprung än exempelvis Argonaut-planen. Man kan inte undgå att känna medkänsla med engelsmännen för de hårda öden som drabbat deras olika typer av trafikflygplan efter kriget. Först kom det stort upplagda projektet Avro Tudor, vilken typ tillverkades i åtskilliga tiotal exemplar och i olika versioner men som efter en följd mer eller mindre mystiska haverier förbjöds för reguljär passagerartrafik. Sedan kom den tidigare nämnda Handley Page Hermes IV, vilken byggdes i 25 exemplar så sent som 1950—51, men som helt överraskande försvann ur trafik redan under 1953, av vilken anledning har inte officiellts avslöjats. Och så nu Comet, ett projekt som redan i nuläget innebär en affär på närmare en halv miljard svenska kronor . . .

Swissair startar ny Sydamerika-linje

Den 27 maj startade Swissair sin nya Sydamerika-linje från Zürich via Genève—Lissabon—Dakar och Recife till Rio de Janeiro och Sao Paulo. Bolaget flyger routen varje torsdag med direkt anslutning från Skandinavien. Tack vare Swissair och SAS har alltså skandinavier och schweizare tre förbindelser i veckan till Sydamerika, alla med DC-6 B. Swissair meddelar också att företaget för 1953 redovisar en nettovinst av 1,6 miljoner francs, varav dock endast 0,56 milj. utdelas till aktieägarna. Resten går till pensionskassor m. m. Av bokslutet framgår också att två av Swissair's DC-6 B ägs av staten men chartras av Swissair.

Elmaterial för flygplan

Generatorer
Startmotorer
Omformare
Regulatorer
Reläer
m. m.

Säkringar
Skarvdon
Strömställare
Skärmslang
El instrument

Begär lista

SIGNALMEKANO

Västmannagatan 74, 33 26 06
Stockholm

Boeings stora reatransportplan har nu visats offentligt och har förmodligen, när detta läses, även provflugits, två månader tidigare än beräknat. Planet har försäkrats för 6,5 milj. dollar, det största försäkringsbeloppet på ett enskilt flygplan i historien. Även svenska försäkringsbolag är med och delar riskerna — och premierna.

Korea köper Aero Commander

Tre nya tvåmotoriga lätta transportplan av den relativt nya typen Aero Commander har nyligen levererats till det Sydkoreanska flygvapnet, som skall använda planen för transport- och sambandsflyg. Flygplanen *flögs* till Sydkorea över Nordatlanten via Grönland och Island, och måste alltså avverka två tredjedelar av jordens omkrets för att nå beställaren.

IATA vill ökad flygfrakt

Inom IATA har nyligen tillsatts en speciell kommitté med uppgift att planera för ökad fraktflygverksamhet bland IATA:s 70 medlemsbolag. Fraktflyget har inte utvecklats lika snabbt som passagerarflyget, och det är detta man nu vill försöka rätta till. Ordförande i kommittén är Stanley E. Russ, TWA, och bland medlemmarna märks Kaj B. Justesen, SAS.

Ny DC-6-version igen

DC-6 X är den uppenbarligen preliminära benämningen på ännu en version av detta kända amerikanska trafikflygplan. Planet har vissa drag av DC-7, men är speciellt avsedd för kortare linjer. Planet har kortare flygkropp men samma motorer som Douglas DC-6 B.

Air France köper flera Super Constellation

Air France har i samförstånd med franska regeringen beställt ytterligare tre Locheed Super Constellation för att förstärka den flotta på 10 dylika plan som bolaget redan har.

Nyaste jaktroboten

Amerikanska försvarsdepartementet har tillkännagivit att en ny jaktrobot med beteckningen "Sparrow One", avsedd att avfyras och ledas från reajaktplan, är i full produktion hos Douglas Aircraft i Californien, vilket bolag även står för utvecklingen av den nya konstruktionen i samarbete med amerikanska flottans flygplanbyrå och Sperry Gyroscope Company.

Detta är den tredje robot av Douglas konstruktion som tillkännages. De två tidigare är "Nike" och Honest John".

Tusen Fairchild Boxcar levererade

Fairchild-fabrikerna i Hagertown, Maryland, USA, levererade nyligen sitt tusende transportplan av typen Boxcar. 1944 byggdes den första XC-82:an och mot slutet av 1947 började fabriken tillverka den nuvarande serieversionen C-119.

En bild av den första i Holland byggda Scandian, som anlände till Saabs flygfält den 14 maj

HONNÖR FÖR TVÅ FLYGPLANBYGGARE

Chefsinstruktören hos KSAK Bengt C:son Bergman har fått det intressanta uppdraget att provflyga det nya sportplanet BA-6. Han berättar här om sina första kontakter med det hemslöjdade flygplanet

När jag av Luftfartsstyrelsen fick förtroendet att verkställa typprovflygning av två hemmabyggda ensitsiga sportflygplan åtog jag mig uppdraget med glädje. Jag ville gärna bidraga till att konstruktörerna så snart som möjligt skulle få tillfälle att flyga de läckra flygplan de själva byggt och jag ansåg det ligga i KSAK:s intresse att det fantastiska intresse och arbete som här lagts ner fick sin upmuntran. Konstruktörerna heter Hugo Ericsson och Erik Jonsson. Båda är fabrikörer, den förste i Tandsbyn, den andre i Brunflo. De har tidigare presenterats i pressen och radio, så även deras flygplankonstruktion BA-6. Jag vill därför bara nämna några ord om min första kontakt med de små trevliga flygplanen.

Uppriktigt sagt var jag nog inte den förste som svingade mig upp i luften med SE-BXX. Det hade nog gjorts både ett och flera skutt "på egen tomt", givetvis av piloter med mycket stor erfarenhet. Det var därför inte något särskilt spännande, när jag drog på gasen och steg till 1.000 meter. Allting fungerade som det skulle. Jag gick igenom programmet för den första flygningen, vilken avser att undersöka om något för flygplantypen onormalt uppträder under flygningen. Det gäller bl. a. kontroll av motorinstallation, bensintillförsel, temperatur, tryck, vibrationer, allmänna flygegenskaper, normala svängar under plané och under stigning. Jag konstaterade snart att det inte fanns några tecken till större felaktigheter, landade och meddelade mina erfarenheter.

Detta var emellertid bara början. Innan Luftfartsstyrelsen kan godkänna flygplantypen måste en lång rad fortsatta prov genomföras. 10—12 timmars utprovning av de normala flygegenskaperna återstår och massor av blanketter skall fyllas i om utförda prov.

Det var med dessa små nytillverkade sportflygplan som med alla provflygplan att en del detaljer måste rättas till innan proven kan fortsättas. Jag kunde emellertid konstatera att flygplanen var lättflugna och att inget hindrade en fortsatt utprovning sedan mina anmärkningar åtgärdats.

Konstruktörerna verkade en aning molokna, när jag lämnade Brunflo Airport. De hade nog väntat sig att få börja flyga sina flygplan omedelbart. Jag tröstade dem med att listan på anmärkningar att åtgärda var ovanligt kort och att de kunde känna sig stolta över sina prestationer.

Utprovningen kommer nu att fortsätta planenligt. Jag kommer själv att övervaka det hela tillsammans med flygdirektör K. H. Enderlein. Som piloter har Luftfartsstyrelsen godkänt fältflygarna G. Järhardsson och R. Fällman.

Jag vill än en gång uttala min glädje över att jag fick äran att utföra de första provflygningarna av BA-6. Jag vill också ännu än en gång gratulera de båda konstruktörerna till det lyckade resultatet av deras intresse, energi och framåtanda. Jag gör en honnör för dessa båda duktiga privatflygare.

BAKOM KULISSERNA

Vart tog våren vägen? Ännu medan man gick omkring med vinterrock och huttrade i kylan startade DK-instruktörskursen på Vinninga 3 maj. Därmed var KSAK:s säsongstart ett faktum. 30 maj startade en kurs för biträdande byggledare på Älleberg och ungefär samtidigt som detta nummer av Looping kommer i händerna på flygbitna läsare rycker sommareleverna in på Segelflygskolan Älleberg. Därmed har KSAK inlett den mest intensiva flygsommaren på länge.

Under förberedelserna är det en sak som gjort sig smärtsamt påmind och det är KSAK:s ekonomi. 80 % av de statsanslag som utgår till segelflyget och till modellflyget avser fasta kostnader, varför den tidigare omtalade anslagssänkningen som i första hand påverkar de rörliga kostnaderna blir dubbelt kännbar. Det är faktiskt så — hur orimligt det än kan låta — att men inte alltid vågar öka verksamheten. Detta skulle kunna medföra att anslagen helt plötsligt visar sig alldeles otillräckliga. Samtidigt vill man helt naturligt ta väl vara på det ökade flygintresse som alltmer kommer till synes. KSAK:s uppgift är sannerligen inte avundsvärd.

Trots allt har KSAK bemödat sig om att presentera ett förnämligt program. Många goda uppslag har emellertid måst läggas på hyllan — tills vidare. Rekryteringsfrämjande åtgärder som borde varit med redan i år får lov att vänta, tills statsmakterna åtminstone gett KSAK tillbaka de 70.000 kronor per år som man för några år sedan tog bort från det tillmätta statsanslaget.

MOTORFLYGET

1 december 1953 infordrade KSAK uppgifter om verksamheten från samtliga flygskolor i landet. De inkomna beskeden har sammanställts i tabellen på nästa sida.

T. T. meddelade i maj att 45 skandinaver med 20 flygplan anmält sitt deltagande i 'Kieler Woche", Västtysklands tysk-skandinaviska flygarträff 19—26 juni. Av de anmälda är tyvärr bara tre svenskar. De tappra är B. Harding, Linköping, O. Hillström, Tierp och G. Samuelsson, Göteborg.

Bestyrelsen för "Schweizerur-rallyt" i Biel har sänt KSAK följande älskvärda rader: "... Vi vet att vägen är lång mellan Sverige och Schweiz och vi är medvetna om vilka svårigheter en sådan resa kan bjuda på. Men Sverige är ett land med vilket vi känner stark samhörighet och som hos oss åtnjuter ett gott anseende. Det är oss därför angeläget att åtminstone sända Eder vår inbjudan i den förhoppningen att Ni skall ha möjligheter att sända en eller två piloter till vår tillställning. Vi skulle sätta alldeles särskilt stort värde på detta..."

Riksmotorflygtävlingen har glädjande nog samlat samma antal deltagande klubbar som förra året. Preliminära anmälningar föreligger från Aeroklubbarna i Göteborg och Malmö och från flygklubbarna i Arboga, Eskilstuna, Hjo, Jönköping, Linköping, Norrtälje, Nyköping och Stockholm. Hjo anmäler tre, de övriga fyra piloter vardera. Det skall bli spännande att se om Arboga eller Linköping skall vinna som hittills om åren eller om någon av de andra klubbarna skall veta att bita ifrån sig.

På grundval av inkomna anmälningar har följande distriktsindelning fastställts:

Distrikt I:

Aeroklubben i Malmö, Aeroklubben i Göteborg, Jönköpings flygklubb, Hjo flygklubb.

Distrikt II:

Linköpings flygklubb, Nyköpings flygklubb, Eskilstuna flygklubb.

Distrikt III:

Stockholms flygklubb, Arboga flygklubb, Norrtälje flygklubb.

Rikstävlingsledare är även i år major Nils Lundgren, som biträdes av ingenjör Lars Dahlbom. I ledningen ingår dessutom KSAK:s generalsekreterare.

KSAK:s verkställande utskott har höjt penningpriset till segrande lag till 1.500 kronor (tidigare 1.000 kronor) och näst bästa lag får ett kontantpris på 500 kronor.

SEGELFLYGET

Den 6 juni öppnas Ällebergsskolan för fullt. Då har biträdande byggledar-kursen pågått en vecka och deltagarna i årets första DK-ABC- och DK-AB-kurser rycker in. Följande dag anländer deltagarna i träningslägret.

Turistströmmen till Segelflygskolan Älleberg blir intensivare för varje år. Enbart under juni månad förra året räknade skolchefen in ca 10.000 besökare, företrädesvis gruppbesök per buss av skolungdomar. Vackra sommarsöndagar är biltrafiken intensiv på den smala serpentinvägen till kalotten och restaurantterrassen med Sveriges vidaste utsikt är fullbesatt med välkomna kaffegäster.

3—4 juli skall som bekant landets samtliga gruppchefer för segelflyget samlas på Segelflygskolan Älleberg. Kom ihåg att anmälningstiden utgår 10 juni.

Segelflygavdelningen har under vintern utarbetat nya artiklar till KSAK:s segelflyghandbok, som nu fått en sådan omfattning att den gamla pärmen inte räcker till. Ännu finns en mindre upplaga av denna specialpärm, som kan köpas hos KSAK för 9:— kronor per styck. Rekvirera den nu. Den kommer att behövas!

MODELLFLYGET

Det har äntligen börjat komma modellflygregler från FAI. Hittills är det visserligen endast team racingreglerna som kommit, men det är en god början. TR-reglerna jämte andra intressanta modellflygnyheter återfinns i modellflygspalterna i detta nummer av Looping. Där finns generalprotokollet från uttagningstävlingar i Jönköping, rapport från modellflygkommittén och aktuella uppgifter om de fyra VM-tävlingarna.

En sak av mera allmänt intresse är resultatet av en utredning som KSAK gjort i samband med klubbregistreringarna för 1954. Som bekant har materialanslagen, vilka utgår till den ordnade kursverksamhet som arrangeras i samarbete med studieförbunden, varit förbehållna de deltagare som fyllt 14 år. KSAK har emellertid haft på känn, att även yngre åldersgrupper borde få komma i åtnjutande av statsbidrag, i första hand ungdomar från 12 år och uppåt.

100 rapporterade klubbar har tillsammans 770 medlemmar i åldern 12—14 år, som inte kunnat delta i den statsunderstödda modellflygverksamheten och dessa klubbar har avvisat minst 425 pojkar i samma åldersgrupp. Den sistnämnda siffran är med all säkerhet betydligt större. Flera klubbar har angett, att de inte haft möjligheter att räkna alla dem som måst avvisas.

Nu kan KSAK lämna den glädjande underrättelsen, att vårriksdagen väntas godkänna en proposition om vidgat statsstöd åt ungdomens fritidsverksamhet. Här kommer med all sannolikhet ungdomar i åldern 12—21 år att få statsbidrag till ordnad *fri-*

Forts. på sid. 50

Sammanställning av till KSAK inkomna uppgifter beträffande motorflygskolning.

Namn och adress:	Hänvändelse göres till:	Utbildningens omfattning:	Ung. kostnader	Skoltillstånd gäller till
Aeroklubben i Malmö, Bulltofta, Malmö. Tel. 32 767	Kapten Harry Tenshult, Amiralsgatan 85, H, Malmö. Tel. 28 775. Trafikl. C-Å Starkman, Köpenhamnsv. 16 C, Malmö. Tel. 67 672	Fortl. utb. av privatflygare, trafikflygare av 3:e klass samt till flyglärarutb. Utb. samtl. veckodagar.	Utb. av privatflygare kr. 57/tim. Utb. av trafikflygare och flyglärarutb. c:a 60/tim.	1.10.54
Arboga flygklubb, c/o Ing. A. Aue, Borgargatan 5 B, Arboga, Tel. 935	Ing. Lennart Petersén, Kapellg. 31 C, Arboga, Tel. 1868. Ing. A. Aue, Borgarg. 5 B, Arboga, Tel. 935	Övningsflygning. Utb. lördagar och söndagar samt övriga veckodagar efter kl. 17.30.	Kr. 50/tim med lärare Kr. 40/tim. utan lärare.	1.10.54
Eskilstuna flygklubb, Köpmangatan 29, Eskilstuna, Tel. 35 800	K. H. Karlsson, Högbovägen 5, Eskilstuna, Tel. 36 477. Carl Molin, Köpmangatan 64, Eskilstuna, Tel. 30 421, 33 631	F. n. 4 st. elever. 8 st. elever antecknade för kommande utbildning. Utb. lörd., sönd. och kvällar.	Kr. 50/tim.	1.3.56
Linköpings flygklubb, SAAB, Linköping. Tel. 20 900, 25 060, 29 020	Flyglärare A. Kjellström, Linköpings FK, SAAB, Linköping. Tel. 20 900, 25 060	Kontinuerlig flygskola året runt. Utb. samtliga veckodagar.	Kr. 54/tim.	1.7.55
Stockholms flygskola, Box 1, Skå. Tel. 0756/40 264	Ing. P. G. J. Hydén, Karmstolsvägen 9, Enskede. Tel. 48 88 94	Flygutb. till A- och B-cert. samt utb. i avancerad flygn. på Skå Edeby. Kurser: juli—aug. i Örebro, Eskilstuna och Västerås. Instrumentflygn. i Linktrainer. Utb. alla veckodagar.	Kr. 48/tim. Teoretiska undervisningen ingår i flygpriset. Linktrainer kr. 20 tim.	1.1.55
Värmlands flygklubb, Motorflygavdelningen. Box 77, Karlstad. Tel. 15 950 (kl. 0900-1700)	Billy Huzell c/o Aug. Huzell AB. Box 77, Karlstad. Tel. 15 950	Skolflyg. i begr. omf. Huvudsakligast lörd. och sönd. även under veckan sommartid.	C:a 48/tim med lärare.	1.6.54
Örebro FK, Box 230, Örebro 1. Tel. 28 848	Fabr. Arvid Gullberg, Engelbrektsg. 18, Tel. 19 855	Uthyrning av 3-sitsig Stinson. Utb. planeras ej.	Kr. 50/tim.	—
AB. Malmö Flygindustri, Staffantorpsvägen, Malmö 12. Tel. 71 695	Ing. Ivan Persson, Staffantorpsvägen, Malmö 12, Tel. 71 695	Utb. sommartid alla dagar.	Kr. 60/tim.	1.9.54
AB. Nordisk Aerotjänst, Norrköping 6, Tel. 30 060	Ing. Lennart Hemminger, AB. Nordisk Aerotjänst Tel. 30 060	Utb. samtl. veckodagar.	Utb. för privatflygare kr. 50/tim. Utb för trafikfl. kr. 83/tim.	1.5.55

 Forts. fr. sid. 15

re. Under hela flygningen i övrigt flyger man på denna route med "standard setting", dvs. med höjdmätaren inställd på standardatmosfärens lufttryck, 1013,2 millibar. Man bortser alltså från lufttryckets periodiska förändringar och lufttrycksfördelningen på sträckan. Först vid inflygning för landning inställer man vid en viss bestämd höjd det lokala lufttrycket för att få den sanna flyghöjden över marken. Undantag göres dock inom vissa flygplatsers kontrollområden, t. ex. i det här fallet Rangoon, där man flyger med det för tillfället rådande lufttrycket (QNH) inställt på höjdmätaren så länge man befinner sig inom flygplatsens kontrollområde.

Mellan Rangoon och Bangkok är det ungefär lika långt som mellan Stockholm och Köpenhamn och därför börjar vi lite till mans att samla samman våra tillhörigheter. Vårt uppehåll i Bangkok skall räcka fyra dagar innan nästa maskin från Skandinavien anländer. Med den skall vi sedan fortsätta till Tokio.

Flygplatsen vid Bangkok, Don Muang, ligger på en stor slätt ett par mil norr om staden. Solen bränner het när vi landar och värmen ligger som en dallrande ånga över banan. Några dagars svettbad tar sin början. Siam, eller Thailand som det numera officiellt heter, har sin varmaste årstid i mars-april och kommer en otränad nordbo att sända trånande tankar till milda skandinaviska vårdagar. Temperaturen håller sig denna tid vanligtvis mellan 35—40 grader och dygnets minimitemperatur omkring 25 grader. Årets medeltemperatur är 28 grader, så det finns alla utsikter att slippa frysa.

Bangkok

På klarerarkontoret hämtar vi ut vår traktamentsersättning i form av röda hundraticalers sedlar. För mig som för första gången besöker Siam stundar en tid av många huvudräkningsoperationer (en tical är ungefär 35 öre) tills jag fått in känslan för den främmande valutans värde.

En buss tar oss in till hotell Trocadero vid New Road i stans centrala del. Vi får våra rum och var och en försvinner snabbt för att byta kläder och få en svalkande dusch. Härligt, uppfriskande! Efteråt slår jag mig ned i bamburörsmöblerna under en av de snurrande fläktarna i taket och njuter en cigarrett. Skönt med en paus i flackandet. Men som nykomling i trakten är man naturligtvis ivrig att komma ut och se sig omkring och jag planerar vitt och brett medan cigarretten förbrinner: Pagoder skall besökas, folklivet studeras, intressanta kvarter genomvandras, basarer och butiker genomsökas på jakt efter troféer att ta med hem till prydnad på väggar och skåp.

Men först kanske man ändå skall ta sig en blund. Vad är klockan här i Bangkok? Halv 12. Alltså sex på morgonen hemma. Men den trötta kroppen längtar i säng som om det vore midnatt. Man får ingenting att stämma riktigt. Sova nu — vilket jag helst ville — medför naturligtvis att jag inte vaknar förrän i kväll och så kan jag inte sova i natt. Alltså är det bäst att hålla sig vaken. Ack, om jag då hade vetat att jag ändå skulle komma att få genomlida en sömnlös natt roterande på sängen genomvåt av svett!

Det är dessa förhållanden som gör flygningen på långdistanslinjer så påfrestande, både fysiskt och psykiskt. De snabba och återkommande klimatväxlingarna kommer kroppen att lida av en slags kronisk vårtrötthet och detta i samband med förskjutningen av dygnsrytmen gör att kroppen ständigt befinner sig på efterkälken med sin anpassning. Hemma har man vant sig vid att få sin frukost, sin lunch och sin middag i rätt ordning enligt svensk borgerlig tid och sedvana och så helt plötsligt skall man till och vända på alltsammans och ta det bakvägen. Försök själv att sätta i er en stor biff klockan 6 på morgonen! Och så när man något så när kommit in i den nya ordningen så är det dags att fara iväg till ett annat väderstreck och andra tider. För en semesterresa eller liknande blir dessa besvärligheter bagatellartade, men ter sig annorlunda när de blir till en ingrediens i yrkesrutinen. Men vanans makt är stor och bolaget söker dessutom skapa så goda förhållanden som möjligt. Således är de besättningar som regelbundet flyger på Asien-linjen med sina familjer bosatta i Rom, vilket betyder att flygresorna blir kortare, klimatväxlingen blir inte så kännbar och man får oftare och längre tid vara hemma hos sin familj.

Bangkok är Siams huvudstad och ligger vid den breda och smutsiga floden Me-nam. Bangkok genomkorsas också av en massa ännu smutsigare kanaler eller klonger som trafikeras av småbåtar som skickligt vrickas fram med en styråra i aktern och vid stränderna ligger sampaner förtöjda, lastade med frukt och grönsaker och talrik familj.

På gatan är trafiken bullrande och våldsam. Bilar och bussar tränger sig fram under vilt signalerande och mellan dem slingrar sig med dödsföraktande skicklighet de mängder av rickshaws som finns i Bangkok. Numera drar kulien inte iväg i språngmarsch mellan den lilla tvåhjuliga vagnens skaklar, som jag minns från min geografibok i skolan. Kuliens magra ben har istället bytts ut mot framdelen av en trampcykel och själv har han tagit plats i sadeln och den kulie som tjänat upp sig och vill undvika allt slag av trampande har en motorcykel förkopplad.

På trottoaren växlar livet liksom tempo. Här och där sitter en siames på huk och väntar på att tiden skall gå. En tiggarmunk i sin brandgula kåpa går i djupa tankar långsamt framåt — kanske söker han på förnuftets väg att fatta tillvarons innersta mening. Unga flickor i långa svarta sidenbyxor och vackert mönstrade blusar trippar gatan framåt och ler med vita tänder. Ler gör också en gammal skrynklig gumma, men hennes leende är ett svart hål med rödbruna tandrester — priset för beteltuggandets njutning. En kines kommer i vaggande gång bärande sina två korgar upphängda på varsin ände av en stång som vilar över ena axeln. Nakna, skrattande ungar och herrelösa hundar slingrar sig mellan benen . . .

Och de många templen med sina gyllene buddabilder och överdådiga prakt. Kameran kommer till flitig användning. Man är trött, varm och utschasad när man åter tar plats i taxin för att fara tillbaka till hotellet, men man är rik på intryck och minnesbilder. Jag betalar chauffören 50 ticaler för tre timmars rundtur, går upp och duschar och sover en stund före middagen.

Till Tokio

En morgon vid fyratiden kommer en vitklädd boy insmygande i mitt rum och försöker med en diskret knackning på dörren att väcka mig till liv. För första gången sedan ankomsten till Bangkok har jag lyckats sova riktigt skönt. Jag börjar vänja mig vid värmen. Snabb klädsel och hoppackning och så iväg till Don Muang. I den skramlande bussen vaknar man till ordentligt och någon försöker till och med samtala.

Meteorologen på flygstationen visar sig ha mycket famlande kunskaper om vädret på sträckan till Tokio, men

den erfarna delen av besättningen gör sin inga bekymmer sedan väderkartan studerats. Den visar goda tecken.

Vädret i södra och östra Asien påverkas huvudsaklingen av monsunerna. Under vintern blåser nordöstmonsunen från norra Asien mot sydväst över Indien och under sommaren blåser sydvästmonsunen från Indiska oceanen in över södra Asien. Nordöstmonsunen är i allmänhet torr, medan den om sommaren blåsande sydvästmonsunen medför ymniga regn. Vår och höst, då vindriktningen omkastas, monsunkantringen, kan medföra svårartade väderförhållanden och ofta uppträder då häftiga oväder. Ur vädersynpunkt är därför sträckan Bangkok—Tokio otrevlig att flyga vår och höst, men givetvis råder denna tid inte beständigt dåligt väder och denna gång hade vi tydligen bara fint väder att vänta.

På sensommaren uppträder då och då häftiga taifuner mellan Filippinerna och Ostkinesiska havet. Har en taifun bildats hålls den under bevakning av specialutrustade observationsflygplan vilka två gånger om dagen flyger in i taifunens centrum, kartlägger den, mäter lufttrycket och beräknar dess fortsatta bana och hastighet. Dessa observationer delges sedan de flygplan som har sina vägar genom taifunområdet så att dessa kan beräkna hur de skall ändra sin kurs för att undvika de fruktade tropiska orkanerna.

Det är många olika väderlekstyper som man under en och samma flygning på Asienrouten kan få tillfälle att göra bekantskap med: åskväder, hagelskurar, sandstormar, tropiska regn, etc. Gemensamt för dem är att de utmärker sig för en häftighet och ymnighet som vi inte känner till på hemmabreddgraderna.

Routen till Tokio går från Bangkok tvärs över det krigsoroliga Franska Indo-Kina och över Sydkinesiska havet upp mot sydspetsen på Formosa. Vidare över Okinawa (Ryukyu-öarna) fram till Tokio International Airport. Sträckan är 4.800 kilometer och flygs på ca 11 timmar.

Över franska Indo-Kina möter vi en del åskvädersmoln — en vanlig företeelse denna tid. Men vi lyckas slingra oss förbi dem och sedan vi passerat Tourane vid kusten mot Sydkinesiska havet har vi bara fint väder framför oss.

Formosa är täckt av moln, men den höga bergtoppen Niitakajama sticker upp över molntäcket som ett pålitligt vägmärke. Vi passerar över radiofyren vid Henchung på öns sydspets och har dessförinnan, 50 nautiska mil ut till sjöss, tagit telefonikontakt med radiostationen i Henchung för att identifiera oss och rapportera vår position. Det är saker man måste vara noga med i dessa trakter där man mycket misstänksamt betraktar alla föremål som flyger fram genom luften.

Nästa landmärke blir Ryu-kyu-öarna med den största ön, Okinawa, där amerikanerna har en stor flygbas med ett stort antal flygplatser. Därifrån återstår tre och en halv timmes flygning till Tokio. Klockan ombord är 0900 på förmiddagen Greenwichtid och solen håller på att gå ned bakom oss. Eller är den 9 på kvällen? Man måste faktiskt tänka efter ett tag innan man blir säker på sin sak. Men det är riktigt. Hemma är det alltså blank förmiddag när solen går ned här.

Enligt tidtabellen skall vi landa i Tokio 2030 lokal tid och den japanska kusten sveps in i mörker innan vi får den i sikte. Jag hade hoppats att få se en skymt av Japans heliga berg Fudjijama innan mörkret föll på, men det får bli en annan gång.

Jag sitter på andrepilotplatsen och sköter telefonin under inflygningen till Tokio och har litet besvärligheter med uttalandet av de japanska namnen. Oshima går bra, men på Tateyama och Kisarazu hakar det upp sig. I synnerhet på det senare fastnar jag stammande ett par gånger.

Tokios internationella flygfält ligger alldeles vid kanten av Tokioviken med banändarna mynnande ut mot vattnet. Det ligger litet dis över flygplatsen när vi anländer och vi leds in på radar till landningen.

På parkeringsplatsen framför stationsbyggnaden står en rad trafikflygplan från alla världens hörn, med bekanta och obekanta bolagsmärken. Inte minst ser man mängder av amerikanska militärtransportplan och när jag för första gången sätter mina fötter på Nippons mark träffas inte mitt öra av några klingande japanska ordvändningar, utan av det välkända amerikanska idiomet.

Så har vi då nått vår vändpunkt. Vi har ett dygn på oss att sova, dricka te, promenera, se på sidentyg till frun därhemma, en billig cigarrettändare till sig själv, lära sig att en yen ingenting är värd och att 1.000 yen är ungefär 14 kronor i svenska pengar, träffa en massa amerikaner på gatan och där också se en och annan söt japanska i sitt hemlands vackra dräkt.

Sedan är det bara hemflygningen kvar . . .

— Ordet fritt —

SVENSKT INRIKESFLYG

Våren 1953 införde SAS den s. k. turistklassen på sina Europalinjer. Hösten 1953 tog SAS bort turistklassen på Europalinjerna. Den lönade sig inte, lockade inte med sina lätt reducerade priser det stora nya klientel av flygpassagerare som pris- och standardsänkningens pådrivare inom Europaflyget hade räknat med. Dessa pådrivare var i första hand — amerikanerna. Dessa hade de bästa erfarenheter av turistklassen från sitt eget land, där "flygets tredjeklass" hade blivit en stor framgång.

Per Norlin förklarade misslyckandet med att prisreduktionen tydligen varit för *liten*. Om en flygbiljett kostar 500 kr eller 575 kr spelar inte så stor roll för köparen, då den fortfarande representerar en i förhållande till tåg och bussar ganska stor extrautgift. Däremot skrämde turistklassens sämre standard bort många av de ordinarie flygpassagerarna, som var villiga att betala det högre priset för högre standard. Att amerikanerna haft framgång med sin tredjeklasstrafik i luften beror på att de dels kunnat genomföra stora prisreduktioner, dels på grund av högre trafikintensitet kunnat köra med turistklassplan jämsides med förstaklass och alltså haft möjlighet att tillgodose båda typer av passagerare.

I Europa gäller alltså fortfarande ett antingen-eller, antingen ett turistklassplan med något reducerade priser och sänkt standard eller ett plan med förstaklasspriser och förstaklassservice. Så småningom kommer väl även vi européer därhän att turistklass och förstaklass behövs jämsides, åtminstone på huvudlinjerna. Samtidigt får man hoppas att våra flygbolag då också kommit så långt att de kan genomföra väsentliga prisnedsättningar för turistklassen och inte stanna vid en sådan, från början dömd halvmesyr som den i våras introducerade.

För inrikestrafikens del i Sverige genomfördes ingen turistklass alls. Där var priserna redan så reducerade att de låg på turistklassplanet, menade SAS. Och så flög man vidare med halv- eller kvartsbesatta plan på de få svenska förbindelserna. Utom på Visby, där öläget och turistmängden hjälps åt att ge en viss stadga åt till och med en av SAS skött svensk inrikeslinje.

Det är kanske inte för mycket sagt att SAS visar ett tämligen ljumt intresse för inrikeslinjerna. De bär sig inte, är ett nödvändigt ont. (För resten inte mer nödvändigt än att Göteborg för någon tid sedan plötsligt berövades sin stockholmsförbindelse — det blev flyglöst mellan rikets två största städer.) I det fallet är SAS på samma linje som statsmakterna, som ger inrikesflyget ett litet understöd för all del, men som tar tillbaks de pengarna i landningsavgifter och s. k. genomströmningsskatt.

På de senaste åren har ett annat slags inrikesflyg börjat växa upp vid sidan av SAS, nämligen tidningsflyget, där tre förhållandevis kapabla flygföretag dagligen fraktar tonvis med last från Stockholm ut över landet. På några håll tar man passagerare i returfrakt — för taxor som, tack vare att de ordinarie frakterna (tidningarna) i stort sett betalt även återflygningen, kan hållas mycket låga. Detta är den enda verkliga turistklassflygningen i Sverige, och den har också — trots at den avsevärt motverkas av en koncessionsmässigt betingad brist på reklam — blivit tämligen uppskattad och anlitad.

Vid en privatdiskussion för någon tid se-

dan kom en behjärtad man med ett förslag, som trots att det kan verka stötande djärvt verkligen skulle kunna ge Sverige ett inrikesflyg. Varför inte slå ihop tidningsflyget och det inrikes passagerarflyget?

Om nu SAS kunde tänkas mobilisera tillräcklig entusiasm och djärvhet för att genomföra idén eller man på privat grund skulle bilda ett slags Pressens flyg (i stil med Pressbyrån?), så skulle ett sådant projekt i alla fall åstadkomma den dubbla fördelen att vårt land dels fick en i möjligaste mån ekonomiskt fungerande form av flygdistribution av tidningar, dels ett passagerarflyg som genom stor turtäthet, hög regularitet och låga biljettpriser skulle ha förutsättningar att verkligen fungera som det inrikes flygsystem vi i dag saknar.

Naturligtvis kan man göra massor av invändningar mot denna idé. Om inte annat så kan väl SJ göra det!

I första hand kanske man vill invända att den här passagerarflygningen blir ensidig — att planen har full last av tidningar i riktning från Stockholm och följaktligen inte kan ta några passagerare i den riktningen. Ja, det är riktigt, men det får man väl lösa genom en samtrafik med järnvägar och busslinjer. Det är dessutom inte omöjligt att svenska folket ganska kvickt skulle komma att upptäcka att flyget finns och att det skulle bli så stort behov av även returresor, att tidningslasterna inte skulle behöva fylla planen helt och hållet. Lämpliga plantyper med obegränsad flexibilitet mellan lastutrymme och passagerarplats skulle sörja för att man alltid kunde få den lämpligaste fördelningen av lastkapaciteten på de olika lasttyperna, frakt och folk. Och med en sådan utveckling hade man sannerligen kommit långt — man hade inte bara lyckats ge landet ett inrikesflyg utan dessutom fått fram ett allmänt distributionsnät för tidningar som borde hälsas med tillfredsställelse inte bara bland läsarna ute i landet utan även på redaktionerna, framförallt hos Stockholms morgontidningar, som nu pressas till absurda pressläggningstider av en alltför tidskrävande långvägsdistribution. "Bättre tidningar tidigare" kunde bli det eftersträvansvärda resultatet.

Men det finns inte flygplatser som räcker till, och de är otillräckligt utrustade. Också den invändningen är riktig, tyvärr. Men låt oss då sent omsider få denna brist reparerad! Det gäller ju ett så stort projekt att en extra aktivitet från finansminister och luftfartsstyrelse inte är mer än vad man kan kräva.

Idégivaren till detta svenska inrikesflyg tänkte sig att den skulle bedrivas med tämligen stora och robusta plan av typ Bristol Freighter, kanske kompletterade med en något mindre plantyp, möjligen Pembroke eller Otter. Han förutsatte en ganska ansenlig flotta, som tidigt på morgonen eller efternatten strålade ut från Bromma med Stockholms morgontidningar, som återvände till huvudstaden vid 8—9-tiden med last av passagerare och varför inte annan möjlig last, inte minst av landsortens morgontidningar till Stockholmsområdet. Några timmar senare startar planen än en gång med tidningslast från Bromma, denna gång med middagstidningarna — samt återvänder med en ny last av passagerare och ev. frakt. På sådana möjliga passagerarlinjer, som inte täcks av eller tillräckligt trafikeras av tidningsflyglinjerna utnyttjar man reservplan eller spilltid på ordinarie plan. Likaså kan man tänka sig att dimensionera sin flygflotta så att företaget också hinner utföra viss chartertrafik, varigenom man skulle kunna öka utnyttjningsprocenten på planen.

När vi flög . . .

Forts fr. sid. 11

Tyvärr hade vi emellertid endast ett enda högvärdigt segelplan som lämpade sig för ändamålet. Två plan ansåg vi emellertid att vi oundgängligen måste ha med oss och för att nu expeditionen till Äre inte skulle gå om intet, byggdes motorseglaren om till ett högvärdigt segelplan. Så kom *Porla I* till stånd. Det andra planet döptes till *Porla II* och med dessa båda plan inträffade vi i Äre vid jultiden.

Några mera anmärkningsvärda resultat blev det naturligtvis inte, därtill saknades både erfarenheter och tekniska resurser. Dessutom var vi bara tre man att sköta alltsamman, och det har ju sina sidor att med så liten personal montera och manövrera segelplan på Äresjöns is, i synnerhet om det blåser full snöstorm. Med hjälp av Äregårdens lastbil fick vi emellertid planen i luften och en del lyckade flygningar genomfördes. Dåvarande teknologen, numera civilingenjören Gösta Lindberg, vilken som tredje man deltog i expeditionen, torde sålunda ha varit den förste som segelflugit i fjällen. Att Äre 20 år senare skulle bli platsen för stort upplagda och bättre organiserade segelflygexpeditioner var något som vi inte kunde drömma om.

Med Äre-expeditionen var våra ekonomiska resurser totalt uttömda, allrahelst som våra uppdragsgivare med tanke på att våra flygningar ej nått den publicitet som avsetts, inte längre stod för sina ekonomiska utfästelser. För att klara oss hem igen blev vi därför tvungna att sälja planen till Östersunds flygklubb.

Den politiska omvälvningen i Tyskland, i vars spår även följde en våldsam upprustning av flyget, gjorde dessutom att Pelzner kallades tillbaka till sitt land för att sättas in i större sammanhang.

Därmed hade det första kapitlet i svensk segelflygnings historia skrivits färdigt, ett kapitel fullt av svårigheter och motgångar men också av underbara upplevelser och ungdomlig entusiasm. Mycket tålde det hela säkerligen att skrattas åt, men med tanke på att vi arbetade med mycket begränsade ekonomiska resurser och utan varje stöd utifrån, måste de resultat som nåddes ändå betraktas som anmärkningsvärda.

Risker, ekonomi och planering på lång sikt var faktorer som inte fanns med i våra kalkyler. För oss var problemet enkelt nog; att bygga och att flyga var huvudsaken och vad morgondagen skulle bära i sitt sköte intresserade oss inte.

Det skall villigt erkännas, att denna kortsynthet och brist på ansvar är oförenlig med allt flyg, men å andra sidan är det egenskaper som utmärkt ungdomen i alla tider. Hade det inte med tanke på detta varit rimligt, att de mera framsynta och ansvarskännande i tid hade ingripit och länkat verksamheten i rätta banor i stället för att ägna sig åt negativ kritik.

Den senare utvecklingen talar för

Visst kan detta låta litet fantastiskt. Men varför inte låta en expert räkna på projektet — en expert med tillräckligt rörlig fantasi för att frigöra sig från den markbundna räddhåga inför djärva idéer och utveckling som kanske i viss mån vidlåder det svenska trafikflyget. Med andra ord — en expert som inte är rädd att tänka sig som underlag för sina beräkningar att han har att göra med ett flygsinnat svenskt folk. Dit kanske vi nämligen kan nå med ett förverkligat kombinerat passagerar- och fraktflyglinjesystem över hela Sverige — om vi också kan gå nog rationellt tillväga för att realisera en passagerarprislista som inte bara ligger i paritet med järnvägens andra klass (med sovvagn!) utan konkurrerar med SJ:s tredje klass — utan sovvagn. *-m*

Bättre begagnat
SPORTFLYGPLAN
önskas köpa, Auster, Piper Cub eller liknande. Svar med uppg. om gångtid m. m. samt lägsta pris till *G. Nerle,* Trädgårdsg. 6, Växjö.

Vi kunna erbjuda Eder en god och sakkunnig service å

KONTORSMATERIEL

av alla slag, såsom

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

Knut A. Candert & Co

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

att vi var före vår tid. Kommen till en mogen ålder är det emellertid med ett visst vemod jag ser tillbaka på denna "Sturm- und Drangperiod". Vi hade dock något som — synes det mig — saknas hos nutidens ungdom, nämligen entusiasm och osjälvisk hängivenhet för saken. Våra dagars statsunderstödda segelflyg i all ära, men även med risk att kallas reaktionär, vill jag starkt ifrågasätta dess livskraft. Arbetsglädjen och upptäckarglädjen försvinner med konsten att offra något för ett stort mål. Glädjen, som är den stora drivkraften, försvinner alltför lätt i statens papperskvarnar.

Brevlådan

Fråga: 1) Jag undrar om red. kan tala om för mig var jag kan få tag i litteratur om a) United Airlines (helst mer än det som står i Looping nr 3/54). b) SAS. 2) Vilket är världens största trafikflygbolag? a) hur många typer har bolaget, dess namn? b) Hur många finns det av varje typ?

Trafikflygintresserad.

Svar: 1) Möjligen genom att tillskriva resp. firmor direkt: United Air Lines, 5995 South Cicero Avenue Chicago 38, Illinois, USA. SAS, Bromma Flygplats, Stockholm 40. 2) American Airlines, Inc., som enligt senaste uppgifter har en flotta av 17 Douglas DC-6B, 49 Douglas DC-6, 14 Douglas DC-4, 78 Convair 240 och dessutom i order 3 Douglas DC-6A och 27 Douglas DC-7.

Fråga: 1) Hur många cyl. har var motor i SAAB Scandia? 2 a) Hur lång start- och landsträcka har Douglas DC-6 B. b) Boeing Stratocruiser? c) Vickers Viscount? d) D. H. Comet? 3) När flög prototypen till Douglas DC-6 för första gången? 4) Var sitter landningsstrålkastarna på SAAB Scandia?

Åke Hildingsson.

Svar: 1) Fjorton. 2) Verkliga startsträckan till 15 m höjd (*ej* erf. banlängd enl. ICAO) är för a) ca 1.000 m, b) ca 1.200 m, c) ca 1.000 m och d) ca 1.500 m. 3) 15 dec. 1935. 4) I yttervingarna.

Fråga: Vilka data och prestanda har det amerikanska parasitjaktplanet McDonnell XF-85? 2) Vad vet red. om det nya amerikanska jaktplanet North. American YF-100? 3) Hur mycket bränsle per kph förbrukar ett reaktionsrör? 4) Har läst att Sveriges flygvapen intar fjärde platsen bland världens flygstyrkor. Har även hört att Kinas ligger fyra och Sverige femma. Vilket är rätt? 5) Hur många kp dragkraft utvecklar den nya engelska reamotorn D. H. Gyron?

"Re-Jun"

Britannia

Fördelar av Turboprop

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

THE Bristol AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND

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

Nya Ållebergs-kurser

för blivande modellflyginstruktörer

I sommar anordnar KSAK fyra studieledarkurser (modellflyginstruktörskurser) på Ålleberg. Varje kurs tar högst 20 elever och varar 2 veckor. Sommarprogrammet ser ut så här: *UIK 1* 20/6—3/7, *UIK 2* 4/7—17/7, *UIK 3* 18/7—31/7 och *UIK 4* 1/8—14/8.

Varje kurs kommer att omfatta följande ämnen: Att bygga modellflygplan — Aerodynamik — Meteorologi — Beräkning av modellflygplan — Ungdomspsykologi — Ledarpsykologi — Föreningsteknik — Tävlingsteknik — Regeltolkning — Svensk folkbildning och ungdomsvård — Flygvapnets rekrytering.

Kurserna är öppna för lärare och ungdomsledare, för klubbfunktionärer, för modellflygare som vill åtaga sig kursverksamhet inom klubbarna och för andra intresserade som vill skaffa sig mera ingående kunskaper om modellflyg. Deltagarna skall i regel ha uppnått 16 års ålder.

Kostnaden för varje kursdeltagare är endast 80 kronor. Häri ingår alla utgifter för kurs och materiel, för förläggning och för tre rejäla mål mat om dagen samt för resan med billigaste färdsätt hemorten — Falköping och åter.

Anmälan skall vara KSAK tillhanda senast 14 dagar före varje kurs. Sänd in anmälan nu — då chanserna är stora att det finns plats.

Svar: 1) Några data för XF-85 (en Westinghouse J-34 med 1400 kp dragkraft) har inte offentliggjorts. Typen har numer nedlagts. 2) Mycket få uppgifter är kända om F-100 men det har bl. a. omtalats att planet har en P & W J-57 med ca 4500 kp dragkraft och kan överskrida ljudets hastighet i planflykt. 3) Minst dubbelt så mycket som en vanlig reamotor. Proportionerna torde dock variera åtskilligt med motorernas storlek. 4) Kinas FV är med säkerhet större än det svenska. 5) Hittills har inga siffror offentliggjorts men det gissas allmänt på mellan 6 och 7 ton utan efterbrännkammareffekt.

Fråga: 1) Har J-29 ledskenor under vingarna för att förbättra stabiliteten vid låga farter? 2) Vad till tjänstgör luckorna framför huvudlandstället på J-29? 3) Skall F 7 utrustas med A-29? 4) Hur är J-33 Venom målad?

Flygfantast.

Svar: 1) Nej, åtminstone ej i nuvarande utförande. De åsyftade skenorna under vingarna är förmodligen raketställ. 2) "Luckorna" är J-29:s ganska unika luftbromsar. 3) Enligt 1952 års riksdagsbeslut skulle två attackflottiljer utrustas med A-29 i väntan på A-32 Lansen. Vilka flottiljer som åsyftades är inte känt. 4) På vanligt svenskt flygvapenvis, alltså uppifrån synliga ytor olivgröna och underifrån blågrå.

Till VM i England

Finns någon segelflygare, som tänker åka till VM, och har en plats ledig i bilen, så skriv några rader till *Lenart Berner*, Papegojvägen 9, Västerås.

Fråga och svar: Medlem nr 837 i Looping-Klubben har frågat efter färgschemata för ett 20-tal flygplantyper. Red. beklagar att vi saknar både tid och spaltutrymme för att besvara de omfattande frågorna.

Red.

Fråga: 1) Är Consolidated Vultee B-36 samma flygplan som Convair B-36? 2) Vilken fabrik tillverkar a) Convair, b) Aerocar, c) Aeronca, d) All American "Ensign"?

Medlem 140 i Loopingklubben.

Svar: 1) Convair är en förkortning av the Consolidated Vultee Aircraft Corporation. 2) a) Se svaret i fråga nr 1. Fabriken är amerikansk och har fabriker bl. a. i Californien och Texas. b) Aerocar är en populär beteckning på en kombination flygplan-bil och flera fabriker använder sig av den för sina produkter, bl. a. Aerocar Inc., Longview Airport, Wash. Portsmouth Aviation Inc. i England använder namnet Aerocar för ett konventionellt tvåmotorigt fpl. c) Aeronca (the Aeronautical Corporation of America) tillverkar f. n. endast reservdelar till flygplan. Bolaget heter numer the Aeronca Manufacturing Corporation. Det har inte alldeles lagt plantillverkningen på hyllan utan planerar att göra come back på marknaden med en tiositsig, tvåmotorig, högvingad maskin. d) All American Aircraft Inc., Long Beach, Cal., USA.

Elementär helikoptermekanik

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

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

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

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

IRVIN-FALLSKÄRMEN

har räddat c:a 60.000 liv varav 142 svenska

AIR CHUTES IRVIN

Tillverkas och försäljes av

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Banérgatan 29 — Stockholm

Flygutbildning

Eskilstuna Flygklubb

Tel. 304 21, 333 86, 521 67. Motor- och segelflygutbild. Dag- och kvällskurser. Uthyrn. av segel- och motorplan: Weihe, Olympia, Baby, Slingsby, Cub land och sjö, Super Cruiser 3 sits., Klemm m. bogserkoppling. Fri bostad vid fältet. Låga avgifter.

Jönköpings Flygklubb

Jönköping. Upplysn. tel. 155 90. Segelflygutbildning alla stadier. Kvällskurser. Flygplats: Jönköpings flygplats. Flp: Kranich, Falk, Baby, SG-38.

Linköpings Flygklubb

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

Segelflygskolan Älleberg

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

Stockholms Flygskola

Motorflygutbildning, alla stadier. Skå Edeby. Fpl: Ercoupe, Klemm 35, Silvaire samt Link-Trainer. Skolpris: kr 48: —/tim. Adr.: Box 1, Skå. Tel. 0756/402 64.

Stockholms Segelflygklubb

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

Uppsala flygklubb

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

Varbergs Flygklubb

Segelflygutbildning alla stadier. Getteröns flygplats vid härliga västkustbad! Kvällskurser, sommarmån. även dagkurser. Lägsta avg. Fpl. Auster, Baby, Baby-Falk, SG-38. Adr.: Box 24, Varberg. Tel.: 16 64, Varberg.

Västerås Flygklubb

Motor- och segelflygutbildning alla stadier. Flygplats: Johannisberg. Tel. 356 12. Sekr. torsd. 18.30—19.30, Vallingatan 3, Västerås. Ordf. tel. 337 81.

Östra Sörmlands Flygklubb

Motor- och segelflygutb. alla stadier. Motorflygavd. Tel. 26 10, Nyköping. Segelflygavd. Tel. 378 14, Södertälje. Fpl: Klemm 35, Cub, Kranich, Baby, SG-38.

Flygplan

och flygmateriel av olika slag säljes

FIGGE BERGMAN

Kärralundsgatan 63 a

GÖTEBORG Tel. 25 61 10

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.

DIVERSE

Katalog och broschyrtryck. Tryckeri Alliance, Surbrunnsg. 57 Sth. Va. T. 32 66 11

Till lättare mc ha vi alla reservdelar och utrustningsart. Rekv. katalog nr 9, som sändes mot porto. Motor-AB Ivan Höök, Sågen. Tel. 30, 31.

Aluminiumsvetsn., spec. motordetalj. oavsett skick. Harry Braun, Broby, Tel. 393.

Loopings radannonser

är rätta platsen för en annons om köp, försäljning eller byte av modellflygartiklar.

Nytt från KSAK

Forts. fr. sid. 44

tids-verksamhet, medan de tidigare bestämmelserna för statsunderstödd *kurs*-verksamhet alltjämt gäller. För modellflygarna blir det alltså två skilda verksamhetsformer att välja på. I nästa nummer av tidningen hoppas KSAK bli i tillfälle att meddela mera utförliga anvisningar.

Ny GS i Finlands Flygförbund

Överste R. Winter som i fyra och ett halvt år upprätthållit generalsekreterarebefattningen hos Finlands Flygförbund har övergått till annan verksamhet. Hans efterträdare är ingenjören och översten R. Rissanen.

Adressändringar

(Den fullständiga klubblistan var införd i nummer 2/54 med ändringsmeddelanden i följande nummer.)

JÖNKÖPINGS FLYGKLUBB

Ny adress: c/o AB Svenska Fläktfabriken, Åsenvägen 7 B, Jönköping. Tel. 18 500 (ing. Oldæus).

LANDSKRONA FLYGKLUBB

Gruppchef: Ny adress: Elektriker Gunnar Nordin, Sandvångsparken 4, Landskrona.

SVENSKA FLYGVERKSTÄDER

med Kungl. Luftfartsstyrelsens auktoriserings- och behörighetsbevis

Rulle Anderssons Propellersnickeri

Berghamra 19 — Västerås

Tel. 358 71

Tillverkning och underhåll av flygplanpropellrar tillverkade av trä

Firma Motor-Star

Storgatan 48, Arboga. Tel. 520

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

Cirrus Major III. Continental R-670. Franklin 6A4-150. Franklin 6A8-215. Gipsy Major. Gipsy Six II. Jacobs L4 MB. Lycoming R-680. P & W Wasp Jr (R-985). P & W Wasp R-1340-AN-1. Ranger 6-440-C5. Warner Super Scarab 165.

AB Nordisk Aerotjänst "Nordaero"

Kungsängens Flygplats, Norrköping

Tel. 300 60

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

Specialitet: Continental flygmotorer / Piper Cub flygplan

Mek. cert. från Cub till Scandia och DC 3

AB Malmö Flygindustri

Bulltofta flygplats. Malmö

Tel. 716 95

Reparation och underhåll av lätta flygplan och segelflygplan. Konstruktion och tillverkning av glasfiberlaminatdelar

Vid service, reparation och översyn av flygplan vänd Eder med förtroende till

Bröderna Fredricssons Flygservice

Torslanda Flygplats,

Göteborg Flyg. Tel. 62 00 89

Vi utföra översyn av

Helikopter Bell 47

samt

Propeller typ Harzell

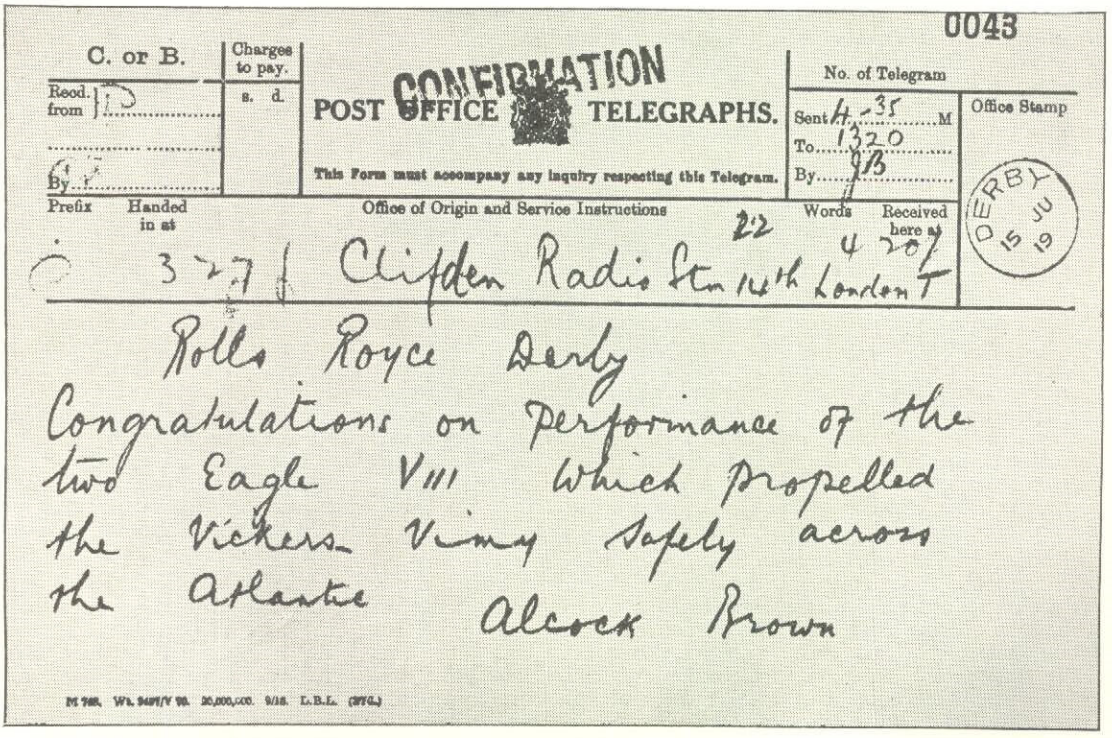
Ostermans Aero AB

Bromma flygpl., Sthlm 40

Tel. 28 45 28

AB Godvil, Stockholm 1954

35-årsdagen av den första direktflygningen över Atlanten



0043

C. or B. | Charges to pay. s. d. | POST OFFICE TELEGRAPHS. | No. of Telegram | Office Stamp

CONFIRMATION

Recd. from ..... By .....

This Form must accompany any inquiry respecting this Telegram.

Sent 4-35 M To 1320 By JB

DERBY 15 JU 19

Prefix | Handed in at | Office of Origin and Service Instructions | Words | Received here at

327 f Clifden Radio Stn 14th London T 22 4 20

Rolls Royce Derby
Congratulations on performance of the two Eagle VIII which propelled the Vickers Vimy safely across the Atlantic Alcock Brown

M 768. Wt. 9491/V 98. 20,000,000. 9/18. L.B.L. (377L.)

Faksimil av telegrammet, mottaget den 15 juni 1919.

"Rolls-Royce, Derby. Congratulations on performance of the two Eagle VIII which propelled the Vickers Vimy safely across the Atlantic. Alcock Brown"

ROLLS-ROYCE
Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

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

I flygets tjänst

Leverantör i Sverige till bl. a.

Flygvapnet
Scandinavian Airlines System

Air France
British European
Ceskoslvenske Aerolinie
Hunting-Clan Air Transport
SABENA

Aero-Nord
Ostermans Aero AB.
Transair Sweden AB.

AVIATION BP SERVICE