LOOPING

Nybro Tävlingen
Sid 25.

PINUPPAN I FLYG-REKLAMEN

7
Juli 1954

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

Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

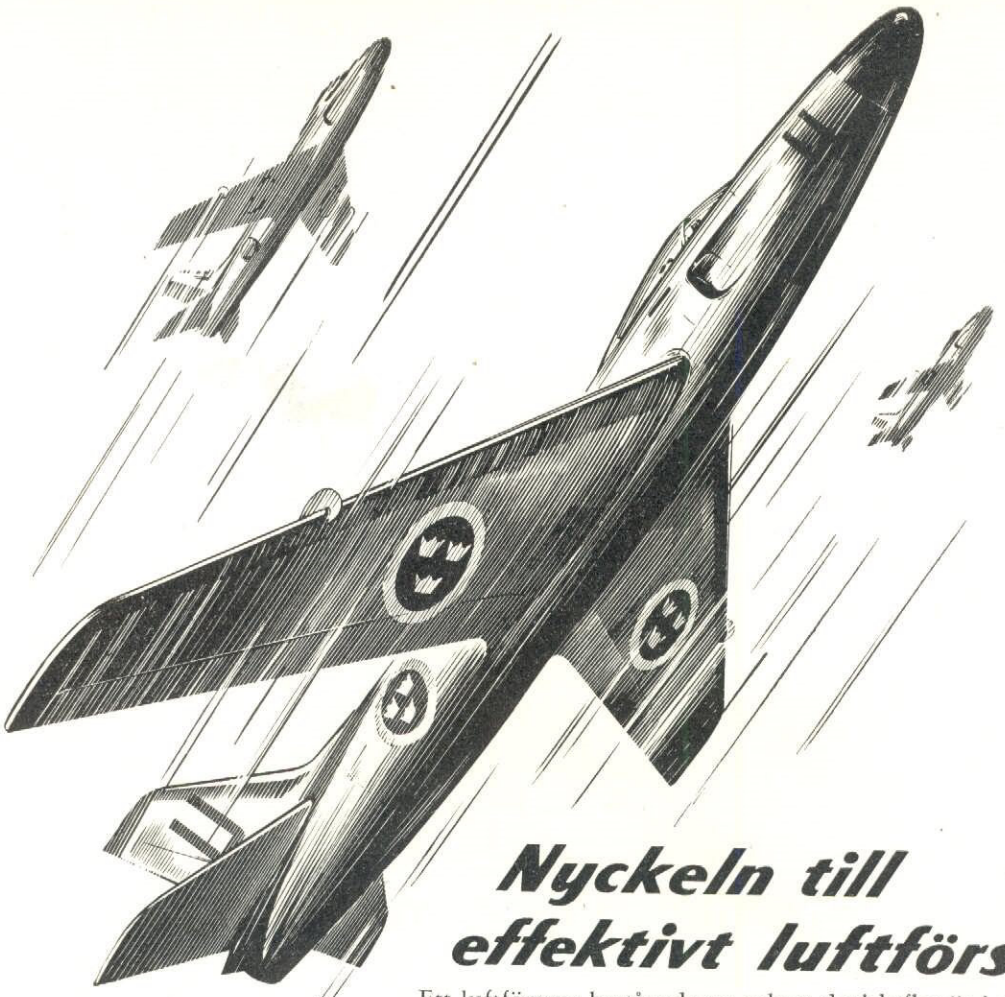
...under alla förhållanden...

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

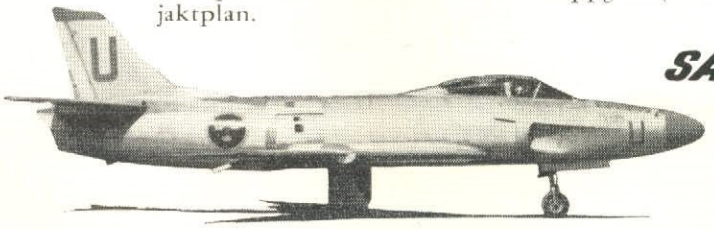


Nyckeln till effektivt luftförsvar

Ett luftförsvar bestående av enbart dagjaktflyg är i realiteten enarmat. Allvädersflyg är emellertid mycket dyrbart, och det gäller därför för ett flygvapen att välja inte endast de snabbaste och mest effektiva flygplanen, utan också de mångsidigaste och mest ekonomiska. Med andra ord, ett modernt krigsflygplan skall kunna användas för ett flertal olika ändamål.

Det Svenska Flygvapnet har länge följt denna princip i sin anskaffning av krigsflygplan. Ett slående exempel utgör därvid det välkända pilvingade reajaktplanet Saab-29, som serietillverkas för tre olika flygslag (jakt, attack och spaning).

Nästa viktiga steg i Flygvapnets anskaffningsprogram är det som baserats på Saab-32 Lansen, det nya allvädersflygplanet, vars toppfart överstiger 1.100 km/tim. Lansen, som nu serietillverkas för Flygvapnets attackförband, är också lämpad för ett flertal andra stridsuppgifter, bl.a. som natt-jaktplan.



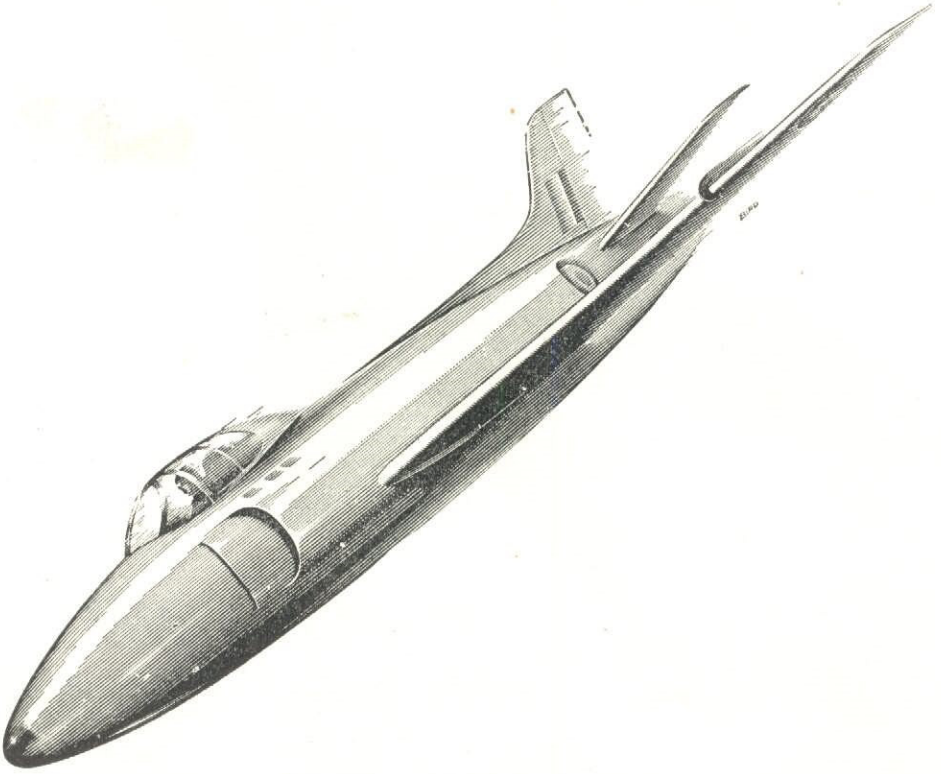
SAAB A 32

Lansen

SAAB

Ett hypermodernt och mångsidigt allvädersplan

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET · LINKÖPING



VICKERS SUPERMARINE

SWIFT

har Rolls-Royce Avon reamotor med efterförbränning

Snabbt och uthålligt

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED
SUPERMARINE WORKS, ENGLAND

OA 318a

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

7

ÅRG. 4
JULI

1954

Två chefer — två män

Flygvapnet bytte chef den första juli.

I över ett decennium har namnet *Bengt G. Nordenskiöld* varit nästan identiskt med flygvapnet. Ett flygvapen som förskaffat sig anseende och respekt över stora delar av världen för sin modernitet, sin potentiella slagkraft, sin "strömlinjeformade" organisation.

Det är inte svenska flygvapnet som har slagit på trumman, men hit har utländska experter och tidningsmän kommit för att studera, och det var utländska journalister som för några år sedan döpte "Royal Swedish Air Force" till det fjärde flygvapnet i världen. En upphaussning som flygvapnets män tagit med en stor nypa salt: ännu återstår mycket att göra, och flygvapnet är i dagens läge knappast tillräckligt för sina försvarsuppgifter.

Men en sak är alla eniga om, både utländska observatörer, svenska flygare och andra flygexperter: att vi i dag har ett flygvapen som alla svenskar kan vara stolta över är i allra högsta grad general Nordenskiölds personliga förtjänst. Med aldrig svikande energi och kamphumör har han slagits för sitt vapen mot ett försvarskonservativt motstånd, som dykt upp i många former och ännu långtifrån är övervunnet. Ibland har han känt bitterhet, ibland glädje över vunna framgångar. Slutsumman efter tolv års tjänst som flygvapenchef (och sex år som flygstabschef) är en livsgärning av imponerande mått.

Går . . .

. . . kommer

Blick för framtidens krav och personlig oförskräckthet har alltid kännetecknat general Nordenskiöld. När han som kapten vid Svea livgarde gick igenom flygspanarutbildning på Malmen 1931 var flygvapnet inte mycket att hurra för. Men kapten Nordenskiöld, som redan då gjorde sig känd som en rivande karl, såg flygets framtidschans — och kanske också sin egen. När han 1934 påbörjade sin flygutbildning på Ljungbyhed var han 43 år, när han blivit färdig flygare var han 45, en ålder då många andra slutar flyga. Det var alltså början. Sedan major Nordenskiöld gått ut som etta på flygkursen blev han 1936 överstelöjtnant och stabschef i flygvapnet, som just då stod inför realiserandet av en nydaning. Han var då landets yngste överstelöjtnant och blev 1941 dess yngste generalmajor. Året därefter var han chef för flygvapnet och blev snart generallöjtnant. När han nu avgår blir han vårt lands förste aktive trestjärniga flyggeneral, en välförtjänt hyllning från högsta ort.

Nordenskiölds epok inträffade under en sjudande snabb utvecklingsperiod för flyget i alla avseenden. Under andra världskriget visade flyget definitivt sin avgörande betydelse. Då kom tekniska nyheter som readriften och radarns genombrott, med helt nya

OMSLAGSBILDEN

har denna gång ritats av Bengt Allskog och visar VM-Weihen "Cesar Niklas" i en termiksväng

utvecklingsmöjligheter. Luftförsvarsproblemen har ständigt ändrat karaktär. Karakteristiskt för Nordenskiölds realistiska syn är, att han aldrig tvekat att dra konsekvenserna av utvecklingen. Med honom som drivande kraft har flygvapnet oavbrutet reformerat sig självt, anpassat sig efter de nya kraven så långt resurserna räckt.

Liksom alla duktiga och stridbara personer har general Nordenskiöld aldrig fruktat att dra på sig kritik. Naturligtvis har han många belackare, ehuru de blivit allt tystare med åren. Som chef och ledare är han oomstridd. Han har fullkomligt självfallet skaffat sig större respekt än de flesta chefer, och han har ställt stora krav på sina underlydande, men även på sig själv. Respekten sträcker sig genom alla grader och grupper. Är chefen på bistert humör så kan det lika väl drabba en överste eller general som en menig. I det fallet är han absolut rättvis (liksom även i andra avseenden). Och om barskheten ofta nog resulterat i knäskälva hos mången i flygvapnets uniform har man känt välviljan bakom. Disciplinen blev inte bara respekt och fruktan utan lika mycket uppriktig tillgivenhet, vilket visat sig i att flygvapnets personal som en man försvarar sin chef mot alla angrepp "utifrån". En mer helgjuten, sammansvetsad gemenskapsanda än i flygvapnet får man leta efter. Och är inte det den högsta formen av disciplin?

Bengt Nordenskiölds personlighet är rak och blank som en Toledoklinga — och detsamma kan sägas om hans efterträdare *Axel Ljungdahl*, som den 1 juli får ännu en generalsstjärna. Men ändå är de båda flyggeneralerna fundamentalt olika till kynnet i många avseenden. Vad de har gemensamt är kunnigheten, arbetsförmågan, pliktkänslan, förmågan att få andra att göra sitt allra bästa. Men det sker på olika sätt. General Ljungdahl, som även han började som arméofficer, är en bredare, mångsidigare natur. Han hör till de människor som lever efter maximen "intet mänskligt är mig främmande". Lundapojken Axel Ljungdahl började som arméofficer vid Södra skånska infanteriregementet 1918, och redan 1921 lärde han sig flyga på Malmen (det var innan flygvapnet blev en självständig försvarsgren). Från krigshögskolan gick han ut som etta, och för att riktigt lära sig försvarsjobbet gick han även igenom sjökrigshögskolan, där han visserligen inte blev etta men gick ut bland de bästa. Sedan började en snabb karriär: kurser vid brittiska flygvapnet, militär- och flygattaché i London, och flottiljchef vid dåvarande tunga bombflottiljen F 1 i Västerås 1939—42. Sakkunnig i diverse försvarsutredningar, generalmajor vid 46 år sedan han blivit chef för flygstaben under nye chefen Nordenskiöld 1942, samt chef för tredje flygeskadern (dagjakt) 1948.

Snabbhet, effektivitet, humor och förståelse för medmänniskorna präglar Axel Ljungdahl mer än de flesta högre militära chefer. Han är liksom sin företrädare en man som precis vet vad han vill, men effektivitetskravet tar aldrig överhanden över humorn och humöret. General Ljungdahls intressen vid sidan av flygning och militära problem är ganska ovanliga för en man i hans ställning, i varje fall här i landet, där gärna smalspårig fackbegränsning anses som ett ideal för Kongl. Majestäts och Kronans ämbetsmän. Ljungdahl är en av vårt lands främste fågelkännare, han är mycket beläst och har en särskild svaghet för klassiska filosofer, och hans intressen för människan bakom maskinen har även fört honom så långt in på de teologiska gränsmarkerna att han en gång predikat i Västerås domkyrka. Det teologiska blev dock endast ett kort gästspel, som för övrigt lär ha varit mycket uppskattat av menigheten.

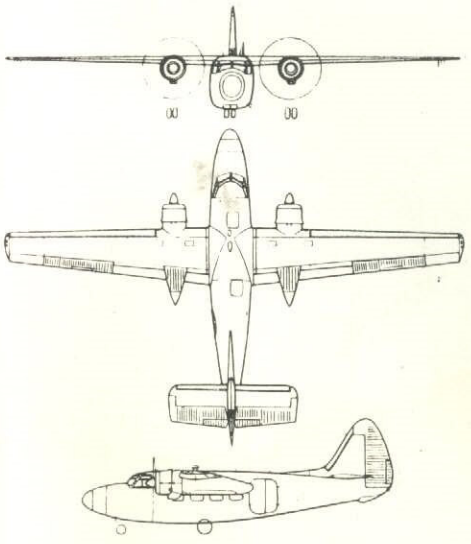
General Ljungdahl tar befälet över ett vältrimmat flygvapen, ett förnämligt arv efter företrädaren. Men arbetsuppgifter kommer inte att saknas den nye flygvapenchefen. Han är liksom sin företrädare mannen som kommer att lösa de problem som ständigt anmäler sig. Flygvapnet bör kunna se fram mot en fortsatt lycklig utveckling.

Vid all flygning måste man ha en smula tur. För flygvapnet ligger den goda turen i det sällsynta förhållandet att efter varandra få två jämbördiga chefer av yppersta märke.

Övre bilden: General Nordenskiöld i samspråk med kapten Lundberg, F 1, under en samövning med armén 1948

Nedre bilden: Generalmajor Axel Ljungdahl tillsammans med Norges ÖB, general Ruge, på F 8 1945

TP 83 HUNTING PERCIVAL PEMBROKE



Treplanskiss av Pembroke

Det blev "Pembroke" från den brittiska firman Hunting Percival Aircraft Ltd som det svenska flygvapnet bestämde sig för såsom ersättare för de gamla B-3:orna för uppgiften som transportplan. Beteckningen inom flygvapnet blir TP 83.

Pembroke som är en militär variant av Percival Prince Series 3 och Sea Prince T. Mk 1 är ett högvingat helmetallplan utrustat med två Alvis Leonides kolvmotorer om vardera 550 hk starteffekt.

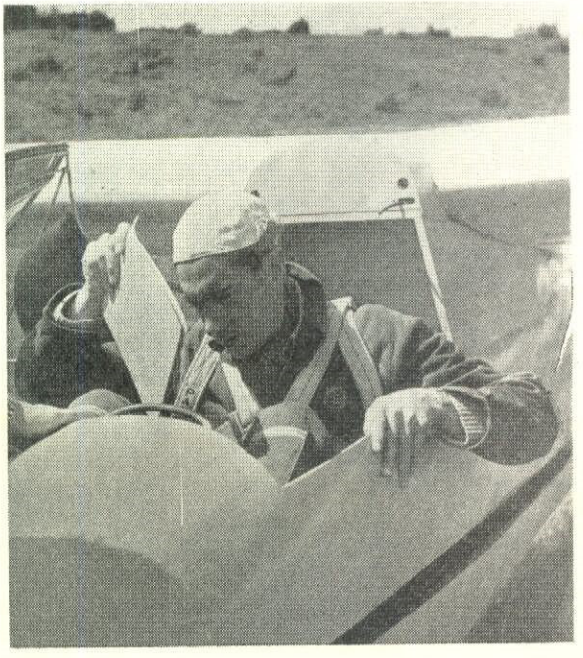
Den svenska versionen kommer att ha plats för tio passagerare. Planet kan även användas för fällande av utrustning med fallskärm, fallskärmstrupper o. s. v. samt givetvis såsom förbindelseplan, fotospaningsplan, flygande lärosal etc. Såsom ambulansplan kan Pembroke ta sex st. bårar med god plats för sjukvårdspersonal.

Pembroke kom i RAF-tjänst 1952 och har även beställts av belgiska flygvapnet och Södra Rodesias flygvapen. Planet har en toppfart av 209 mph (336 km/t) och en längsta flygsträcka av nära 1.500 km. Den mest ekonomiska marschfarten ligger på 223 km/t. Topphöjden anges till 6.000 m. Planet lastar, inklusive bränsle och olja, 1.630 kg och har en högsta flygvikt av 5.903 kg. Spännvidden är 19,6 m och längden 14,0 m.

Looping har besökt den träningskurs som KSAK arrangerat på Ålleberg inför stundande segelflyg-VM. Uttagningarna grundar sig delvis på de resultat som nåddes under kursen, som emellertid missgynnades av dåligt väder

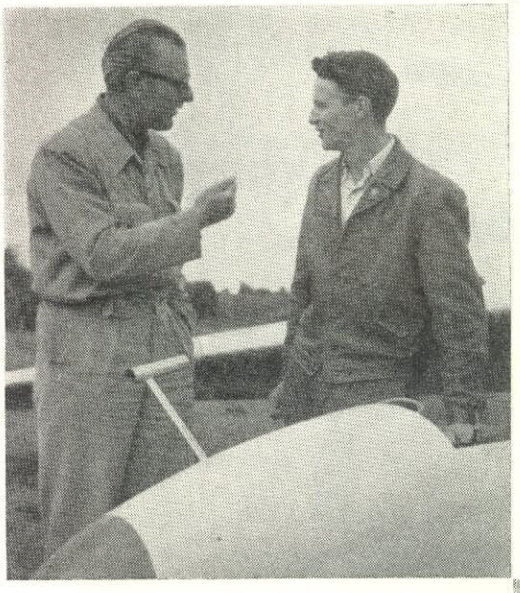
PELLE OCH TAGE TILL VM

Uttagningskommitténs beslut att låta Per Axel Persson och Tage Löf representera Sverige vid världsmästerskapstävlingarna i segelflyg i England kom inte precis som någon överraskning. Bägge två är garvade i gamet sedan många år och har vardera bl. a. två VM-tävlingar bakom sig. Bilderna nedan visar från vänster till höger Esbjörn Staaf, reserv, Per Axel Persson samt Tage Löf. Looping håller tummen för dem och önskar dem lycka till.



Tyvärr fick inte den kombinerade trännings- och uttagningskursen som Aeroklubben arrangerat på Ålleberg inför kommande segelflyg-VM i England det förlopp som man räknat med och som den faktiskt var värd. Vädret satte en käpp i hjulet. Det blev inte många dagars tävlingsflygning, men det lilla som blev visade dock att de uttagna 18 kursdeltagarna kan mycket segelflygning.

Pelle Persson, världsmästare 1948, befanns vara i en topptrim som väl aldrig tidigare och med en tävlingslust som var en fröjd att skåda. Hoppas bara att den håller sig en månad framåt.



Fin "återväxt" inom tävlingssegelflyget

Ållebergs-kursen visade tydligt att vi trots många års uppehåll med centrala tävlingar har en ganska god återväxt. Samtliga de 18 som Aeroklubben samlat ihop på "Berget" denna gång (plus kanske lika många som av olika anledningar inte kunde eller fick vara med) kan mycket segelflyg och vill tävla.

Som uttagningskommitté skulle man med gott samvete våga skicka exempelvis "oldboysen" Harry Molander, Nyköping (bilden t. v. ovan), "junioren" Ingvar Mathiasson, Malmö (högra övre bilden) tillsammans med de nu uttagna och en hel rad till, däribland naturligtvis inte minst Billy Nilsson, Östersund, som tog VM-titeln 1950 efter en rafflande strid mot Paul Mc Cready och som syns längst till höger på bilden nedan tillsammans med Pelle Persson, Tage Löf och (sittande i planet) Rune Fällman, Östersund.

Vi har Björn Flodén, Stockholm, Vincent Larsson, Trollhättan, och bland övriga exempelvis Lasse Fredriksson, Västerås, som på bilden till vänster får vänligt men bestämt utsagda förhållningsorder av kursledaren Bengt C:son Bergman.

VM-gänget på Ålleberg var salt och har både SM- och VM-aspirationer i kroppen.

Tage Löf fick också chansen, fast han tycktes en smula osäker på detta inför trycket från de många konkurrenterna. Han är emellertid i fin form, har tävlingslust och dessutom en internationell tävlingsrutin, som är värd mycket i ett så hårt och krävande VM som det tycks bli i England den här gången.

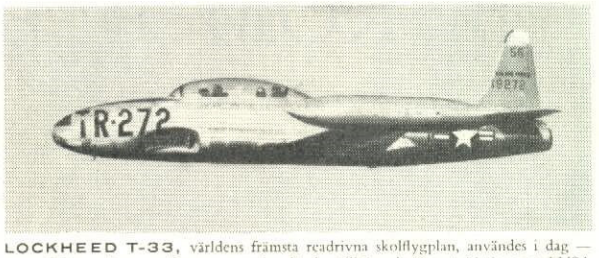
Som reserv tog kommittén ut Esbjörn Staaf, Stockholm, ett namn som det är klokt att lägga på minnet.

Det är tänkbart att uttagningsresultatet kunnat bli något annorlunda om vädret tillåtit flygning i större utsträckning. Nu fick inte pojkarna riktigt visa vad de går för. Man kan emellertid vara övertygad om att de kommer igen till nästa SM, som det finns goda förhoppningar om att vi nu skall få tillbaka från och med nästa år. *Yen*

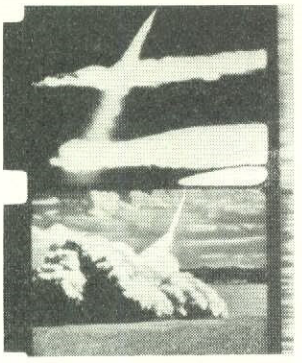
Revolutionerande tävlingsförslag från KSAK. Se sid. 40.

FÖR ÖVERSYN AV XFV-1 har konstruerats ett särskilt markställ, som också användes för att resa maskinen till startläge.

Lockheeds



LOCKHEED T-33, världens främsta readrivna skolflygplan, användes i dag — utom i Förenta Staternas Flygvapen — i 11 länder tillhörande Förenta Nationerna. I USA får 90 procent av alla reapiloter sin utbildning i denna ytterst pålitliga, hypersnabba tvåsitsiga maskin.



ROBOTVAPEN OCH FJÄRRSTYRNING AV OBEMANNADE FLYGPLAN är föremål för ett intensivt forskningsarbete under den strängaste sekretess. Vetenskapsmän och tekniker samarbetar intimt hos Lockheed för att lösa de speciella problem, som är förbundna med flygning vid ännu icke uppnådda överljudhastigheter

tekniker skapar flyghistoria

Ett nytt hypersnabbt marinjaktplan som lättar och landar stående på stjärten

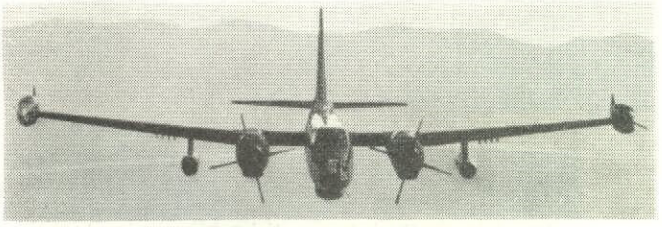
Den senaste sensationen inom flygtekniken är amerikanska flottflygets reajagare Lockheed XFV-1, det första flygplan utom helikoptern, som kan stiga lodrätt upp.

XFV-1 har dubbla motroterande trebladiga propellrar, som drivs av en kraftig Allison turbo-propellermotor. Maskinen lyfter vertikalt som en raket och planar ut på operationshöjd, där den har en hastighet i storleksordningen 800 km/tim; vid landningen backar den ned och ställer sig på stjärten.

Lockheed XFV-1 är säregen i så måtto, att den dessutom kan starta och landa på «vanligt» sätt, en värdefull egenskap som möjliggör inflygning av personalen på maskinen under operationsförhållanden redan innan den speciella stjärtlandningstekniken inlärts.

Med XFV-1 vinner man att nästan varje skogsglänta kan användas som flygplats och varje båt blir ett hangarfartyg, ett steg i utvecklingen mot den dag, då jaktflygplan skall kunna gå upp överallt.

25 KÄNDA FLYGBOLAG HAR VALT LOCKHEEDS VÄLKÄNDA CONSTELLATION OCH SUPER CONSTELLATION: i USA: Capital Airlines, Delta-C & S Air Lines, Eastern Air Lines, Northwest Orient Air Lines*, Pan American World Airways, Seaboard & Western*, TWA-Trans World Air Lines; i Europa: Air France, BOAC, Iberia* (Spanien), KLM (Holland), T.A.P.* (Portugal), Deutsche Lufthansa* (Deutschland); i Nord- och Sydamerika: Avianca (Colombia), Cubana (Cuba), LAV (Venezuela), Panair do Brasil, Trans-Canada, Varig* (Brasilien); i Asien: Air India, El Al (Israel), Pakistan International, Thai Airways* (Siam); i Afrika: South African Airways; i Australien: Qantas Empire Airways.
* levereras inom kort.



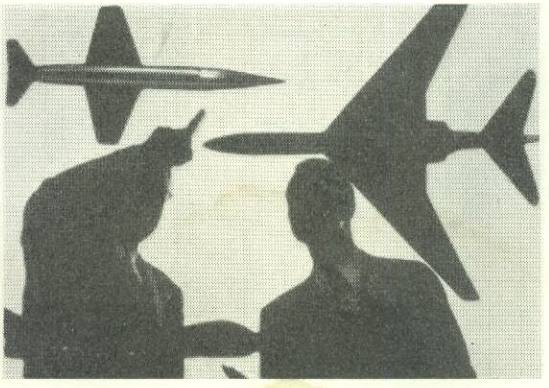
ANNU SNABBARE ÄN HITTILLS har amerikanska flottans patrullbombplan P2V blivit sedan den utrustats med två reamotorer utöver turbo-propellermotorerna. Snabbhet är ett grundvillkor för effektivt kustförsvar. Bilden visar en P2V Neptune under flygning på endast reamotorerna.

Lockheed

AIRCRAFT CORPORATION

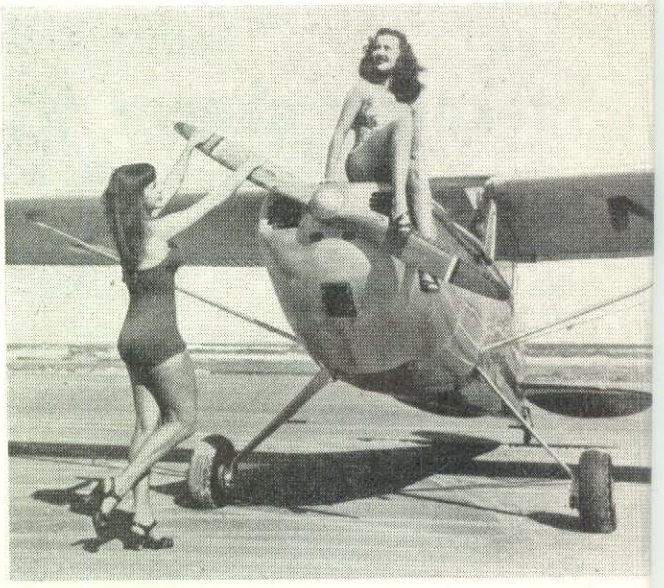
BURBANK, CALIFORNIA, U.S.A.

LOOK TO LOCKHEED FOR LEADERSHIP



NYA AERODYNAMISKA utformningsprinciper har utvecklats av Lockheeds experter för att studera temperaturstegringen och mekaniska svängningsförhållanden vid flygning på högsta höjd med flera gånger ljudhastighet. Bakom varje nytt framsteg hos Lockheed ligger år av målmedveten forskning och outtröttligt arbete – ett led i människans oavlåtliga strävan att tränga in på nya och okända områden.

KVINNAN BAKOM ALLT



När man rotar i de berg av bilder som under årens lopp samlas även på en flygtidnings redaktion, slår det en plötsligt hur oerhört viktig Kvinnan är i sammanhanget samt hur nödvändigt det är dels att Kvinnan är skön, dels att Hon är lätt och praktiskt klädd och inte har för mycket på sig som kan distrahera vid studiet av de flygplan eller delar till desamma som Hon satts (eller ställts eller lagts) att framvisa.

Flygplan av modernt snitt är i sig själva vackra och linjesköna, både invändigt och utvändigt. För att framhäva detta tycker man det borde placeras en strävhyad, örnnäst och bistert blickande mansperson (helst med mustasch) såsom för- eller bakgrund till det föremål som skall fotograferas och sedermera studeras av en vetgirig flygintresserad allmänhet. Märkligt nog tycks reklammännen inom flyget vara ense med sina kolleger i bland annat baddräkts- och nattcremesbranschen att detta inte alls går för sig utan hyllar i stället genomgående principen och regeln att ont skall med ont fördrivas (fast tvärtom, ifall Ni förstår vad jag menar).

Och i så måtto tar man fram någonting ännu formskönare och ljuvligare som för- eller bakgrund — med ett resultat som statistiskt bevisat är alldeles förkrossande. Vi alla som tillverkar och läser flygtidningar vet ju hur fantastiskt flyget utvecklats, och denna utvecklings kurva har bevisligen blivit vackrare och brantare ju vackrare (och brantare?) flickorna på flygbilderna blivit.

Eftersom det är vår uppgift att följa flygutvecklingen och orientera den kära läsekretsen om hur den förlöper, har vi även ansett det vara vår plikt att söka ge åtminstone en antydan om Kvinnans betydelse i sammanhanget. Vi har därför gjort ett visserligen litet men som vi hoppas representativt urval ur Kvinnans rollhäfte och redovisar på dessa sidor resultatet.

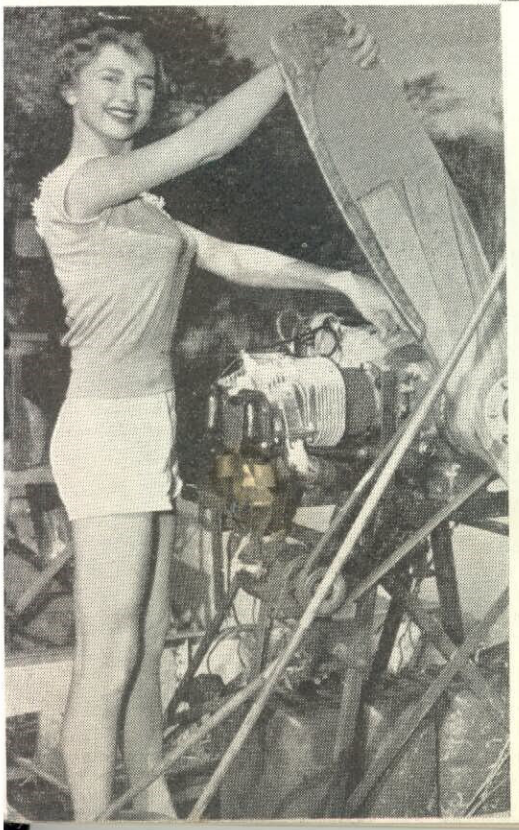
Sedan läsaren slutfört sina studier ber vi honom godhetsfullt förena sig med oss i ett fyrfaldigt Hurra för Kvinnan i flyget!

Länge leve Hon! Och må fotograferna passa på att ta fler bilder av Henne, innan hon levat så länge..

Yen

Den förtjusande startbilden ovan måste tilltala varje sant flygintresserad person. Man får bara hoppas att damen uppe på planet aktar åtminstone högra benet när propellern går i gång — men det gör den kanske inte... Flickorna till höger tillhör American Stewing Association (Am. Stuveriarb.förb.) med pudding som specialitet. Här stuvar dom livräddningsutensilier — antagligen.

Utan att ens veta vad emancipation betyder vågar jag påstå att kvinnan spelat en viktig för att inte säga avgörande roll i det drama som heter flygutvecklingen. Visserligen är den tid nu förbi, då det fanns nästan lika många kvinnliga som manliga aviatörer — av vilka de flesta flög jorden runt eller åtminstone till Kanarieöarna, men Kvinnans roll är därmed inte slutspelad för flygets vidkommande. Man skulle tvärtom kunna säga att hennes roll övergått till att bli en mera naturlig sådan — och därmed självfallet även en mera framträdande. Hon spelar numera sig själv och hjälper det otäcka mansamhället att sälja flyg



Till vänster ser vi ett utmärkt exempel på flygmekarjobbets goda inverkan på helfiguren. Den stora bilden ovan visar en Bell 47 helikopter, utomordentlig för de flesta ändamål. Amerikanska helikopterpiloter använder ofta vid kall väderlek den urpraktiska, vadderade overall med blixtlås, som synes i förgrunden...

Flickan till höger visar en mycket praktisk placering av flygklockan.

PS. I pressläggningsögonblicket meddelas dels att klockan inte är någon klocka utan en stegräknare, dels att den är halv ett...

Urlastningen av passagerare från en Sabena-helikopter på heliporten i Liége

HELIKOPTERN SKRIVER FLYGHISTORIA

Augusti 1953 kommer säkerligen att framstå som en av de stora månaderna i flygets historia. Det var nämligen då, alltså för knappt ett år sedan, som det belgiska flygbolaget Sabena startade världens första internationella reguljära passagerartrafik med helikopter.

Helikopteridén är många sekler gammal men det var först 1941 som de första helikoptrarna började tillverkas och då uteslutande för militärt bruk. 1946 fick den första helikoptertypen i världen civilt luftvärdighetsbevis, det var Bell 47. Då började man också civil helikopterverksamhet i USA och strax därpå i Sverige! Korea-kriget bevisade helikopterns absoluta överlägsenhet i bland annat ambulans- och räddningstjänst samt förbindelsetjänst, och uppsvinget på helikopterfronten har sedan dess gått med stormsteg.

Och i augusti 1953 startade som sagt Sabena med tre Sikorsky S-55 sin internationella passagerartrafik efter att först ha provat sig fram ett slag med bl. a. postflyg. I snabb takt sattes de nya helikoptrarna in på linjerna Bryssel—Antwerpen—Rotterdam, Bryssel—Lille, Bryssel Liége—Maasricht och Bryssel—Cologne—Bonn.

Redan nu kan man anse att denna trafik kommer att bli en succés Ännu så länge måste den betraktas som försök, men utomordentligt framgångsrika försök. De använda helikoptrarna är emellertid för små för att den ekonomiska framgången skall bli lika stor som den rent operativa, men det är intet tvivel om att främst detta område med Bryssel som medelpunkt erbjuder de största förutsättningarna för reguljär service med helikoptrar. Området är utomordentligt tättbefolkat. Inom en cirkel med 350 km radie och med Bryssel som centrum lever i dag cirka 70 miljoner människor. Inom denna relativt snäva cirkel befinner sig hela Holland och hela Belgien, världsstäderna London och Paris liksom de stora industridistrikten i norra Frankrike, Lorrain, Saar och Ruhr. Det torde inte finnas något område i världen som i fråga om folktäthet och trafikunderlag kan mäta sig med detta.

Trots helikopterns begränsade fart, S-55 gör cirka 140 km/t på marsch, är tidsvinsterna avsevärda. Som exempel kan nämnas att det tar 3 1/2 timmar med tåg från Bryssel till Cologne. Samma sträcka tar en timme med flygplan men därtill kommer resorna från och till flygplatserna varför hela restiden med flyg tar minst 2 timmar 20 minuter. Med helikopter tar resan i dag 1 timme 35 minuter. Tidsvinsterna mellan exempelvis Bryssel—Paris, London—Bryssel eller London—Paris bör kunna bli åtskilligt större när helikoptertrafiken på dessa linjer kommer igång. Vilket förmodligen inte kommer att dröja så länge.

Inom ett område med Bryssel i centrum och med 350 km radie bor 70 milj. människor

Vinsten ligger främst i att transporten så att säga sker »från dörr till dörr". I Bryssel ligger heliporten i Allée Verte, samma plats där den första kontinentala järnvägstrafiken startade 1835. I Rotterdam har man lagt heliporten till Hofdijk, så gott som mitt i stadscentrum. I Liége har man valt Quai-Frére-Orban på Meuse-stranden, medan i Lille heliporten placerats vid Place des Buisses, omedelbart intill centralstationen. Även i Cologne och Bonn är helikopterlandningsplatserna placerade i centrum.

TEAM-SM STOCKHOLMSAFFÄR

Arrangörerna hade på känn redan när beslutet fattades att det första Teamracing-SM skulle bli en mer eller mindre Stockholms-betonad affär. Så blir också fallet.

Endast tre klubbar har inom föreskriven tid anmält uttagningstävlingar. Därav blir Stockholms-uttagningarna den största tävlingen. Även de flesta "klubblösa" modellflygare som anmält sig till uttagningarna hör hemma i Stockholms-trakten.

En bidragande orsak till att intresset tycks koncentrera sig till huvudstaden torde vara att de nya reglerna skapat en viss osäkerhet. SM torde i alla fall bli en intressant och rolig historia när finalen går i Stockholm 25—26 september. Och framförallt kommer tävlingen att utgöra inkörsporten till en, som vi hoppas, lång rad av kul team- och speed-tävlingar. Det är nämligen ingen som helst tvekan om att det huvudsakliga modellflygintresset är på väg just mot dessa tävlingsgrenar.

Mfk Guldvingen, Stockholm arrangerar team-uttagningen söndagen den 22 augusti på Skarpnäck. Upprop kl 10.00. Startavgiften (2 kr) skall vara insänd till Mfk Guldvingen, c/o Erik Ekberg, Industrigatan 5, Stockholm K senast den 14 augusti.

Östersunds Mfk står för uttagningar söndagen den 18 juli på Björkbackens fotbollsplan eller på Odenvallen.

I Jönköping arrangerar flygklubbens modellflygsektion uttagningstävling på Jönköpings flygfält. Datum har inte bestämts, men tävlingen kommer att gå någon dag i första eller andra veckan i augusti.

Samtliga enskilt anmälda deltagare kommer att få direkta meddelanden om tävlingsplats och tid senare.

Stockholms-mästerskapen

Stockholmsmästerskapen har arrangerats för nionde året i följd av Vingarna, denna gång på Gärdet.

Tävlingen blev kanske mest en kamp mellan Mfk Nimbus och Vingarna, som Nimbus avgjorde till sin fördel och som pris erhöll Tyko Starks nyinstiftade vandringspris. För övrigt såg man åter på tävlingsfältet en gammal kämpe, Sigurd Isacson, numera i kamp för Vingarna.

RESULTAT	Sek.	Starter
Klass S 1, 17 modeller		
1 I Bergman, Nimbus	356	3
2 T Rosenberg, Nimbus	325	3
3 G Astner, Nimbus	286	3
Klass S-int. 8 modeller		
1 N Nässén, Nimbus	445	3
2 B Carlsson, Vingarna	232	3
3 Å Sahlberg, Vingarna	225	3
Klass G sp, 8 modeller		
1 T Rosenberg, Nimbus	360	2
2 Å Roggentin, Vingarna	344	3
3 S Isacson, Vingarna	327	3
Klass G-int., 2 modeller		
1 H Schmiterlöw, Vingarna	265	3
2 Ö Gahm, Vingarna	199	3
Klass F-int., 7 modeller		
1 T Rosenberg, Nimbus	417	3
2 H Thunholm, Vingarna	266	3
3 O Granath, Nimbus	205	3

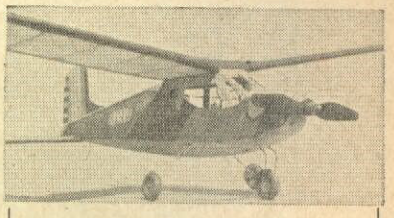
Tyko Starks Vandringspris till bästa klubb
1) Nimbus 30 poäng, 2) Vingarna 22 poäng.

Reamodelluppvisningar i Södertälje

AB Klingvall & Rahm i Södertälje arrangerade i början av juni ett par kvällsuppvisningar med reamodeller. Bl. a. var Sigurd Isacson där och flög Hawker Hunter och några av de plan han kommer att flyga på VM för reamodeller i England.

Olle Schultzberg, framåt chef i AB Klingvall & Rahm, berättar att modellintresset är stort i Södertälje och att utställningar och uppvisningar har gjort denna hobbygren än populärare. Så det rör sig på modellfronten i "kringelstan" och nu går man bara och väntar på ett flygfält...

Sigurd Isacson med ett av sina readrivna tävlingsplan



ROBOT Elegant och robust RADIOFLYGPLAN

Spännvidd 150 cm. Riktpris 41:50

Monteringssats innehållande helt färdiga spant, spryglar och lister samt pianotråd, modelspan och utförlig ritning med monterings- och installationsanvisningar. Lim och hjul ingår ej. Lämplig motor: Webra 2,5 cc.

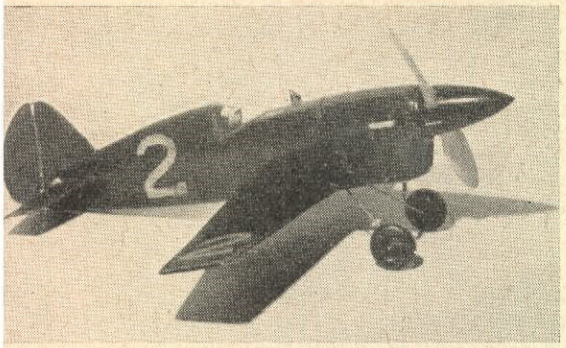
Begär upplysningar från

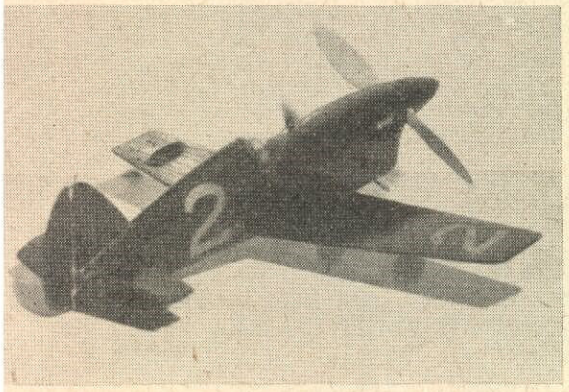
F:a TELE-TROL - Insjön

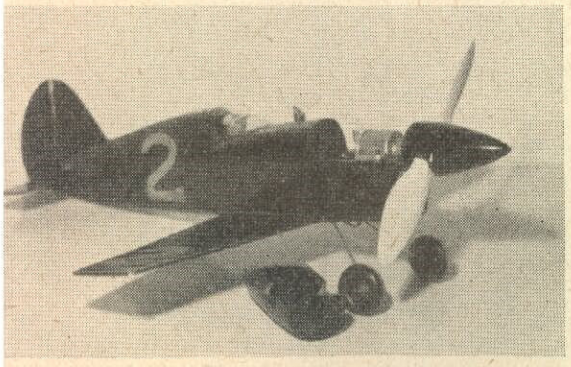
SM i teamracing 25—26 september (Enligt Berck)

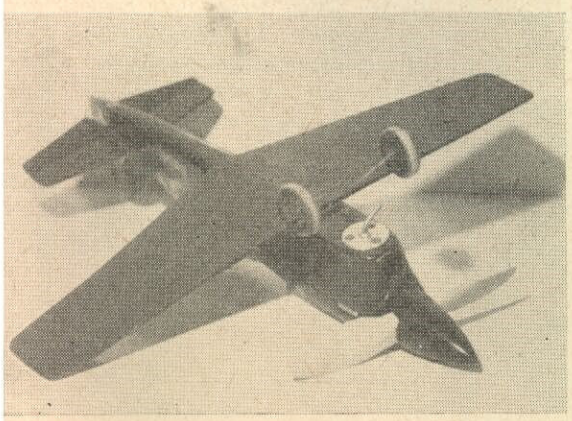
Toni Gustavsson
Älvsjö Modellflygklubb
har konstruerat denna

miniteamracer









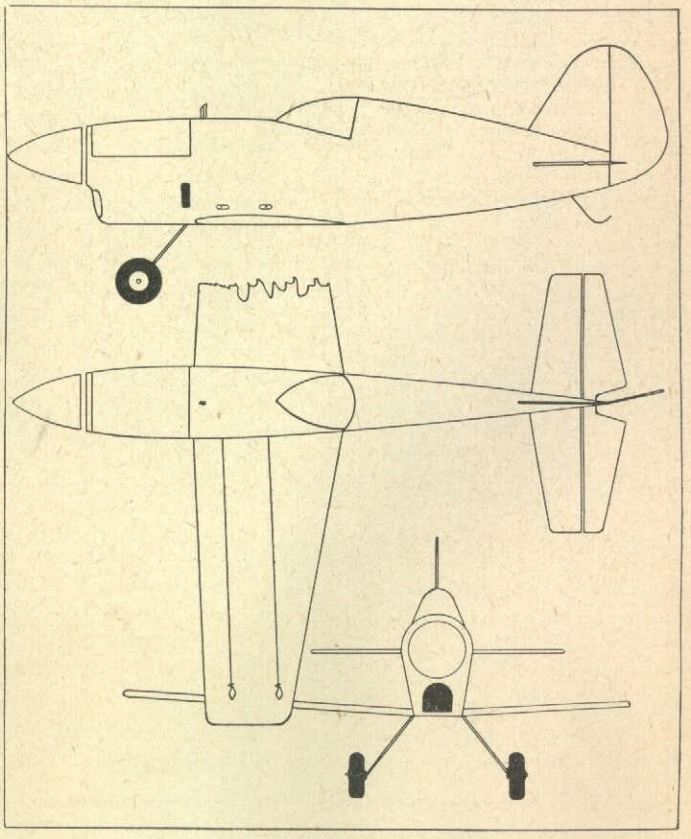
Medan man i Skåne och Bohuslän bygger kromosommodeller har man i Älvsjö gått in för nedbantade flygplan. I majnumret presenterades en minispeedmodell konstruerad av Lennart Forsberg och här kommer klubbkamraten Toni Gustavsson med en miniteamracer.

"Black", som modellen kallas, har en spännvidd av 350 mm och längden är 360 mm. Motorn är en ED BEE på 1 cc. Tankvolymen är 8 cc. Kroppen är av massiv balsa som holkats ur och även vinge, stabilisator och fena har formats i massiv balsa. Motorn trädes i uppifrån mellan motorbockarna varigenom det blir lätt att tillverka kåpan.

Modellen, som deltagit i många tävlingar i en speciell teamklass inom klubben (med motorer upp till 1 cc), flygs med 8,84 m långa linor.

Kanske en lämplig storlek för inomhusteamracing?

b. e.



Klippjakt-resan gick till "Peking"

Loopings stora familjetävling Klippjakten blev en dundrande succes. I slott och koja har stora och små Looping-läsare suttit och försökt fundera ut var de trettiosex klippen ur april-, maj- och juninumren är hämtade, och — det måste sägas — ett förvånansvärt stort antal deltagare har också lyckats svara rätt. Och nu är tävlingen avgjord.

Peder Törnvall, Borgsgatan 25, Norrköping 5, tog hem första priset och får nu som kompensation för all tankemöda och idogt arbete bjuda in fyra personer och tillsammans med dem samt en värd från Looping och en från SAS göra en flygresa Stockholm - Köpenhamn - Oslo - Stockholm, besöka flygplatserna Bromma, Kastrup och Fornebu och gå igenom SAS imponerande anläggningar på dessa platser. Resan beräknas ta tre dagar så det bör bli en smula tid över för litet nöjen också.

Vi återkommer i nästa nummer med en presentation av första pristagaren. Efter resan, som beräknas gå av stapeln under andra hälften av augusti, skall vi berätta om hur det var.

2:a—25:e pris, fem kronor, vanns av:

Gunnar Månsson, Stennerstorp, Söderköping; Jan Öster, Kyrkskolan, Flen; Sten Håkansson, Högbergsg. 40 II, Stockholm Sö; Inge Lidman, Brl 828, Bjärnum; Stig Gabrielsson, Daganäs, Ljungskile; Sven-Erik Larsson, Rotbo, Forsabro; Lars Samuelsson, Starrbäcksg. 2 III, Sundbyberg; Ulf Edlund, Härvesta, Hackvad; H.-O. Nordström, Brunnsg. 66, Gävle; Uno Elfving, Box 31, Sundbyberg 1; Jan Klingeheim, Båtsmansg. 10, Kristianstad; Bengt Olsson, Box 219, Värmlands Dalby; Christer Udén, Söder 18, Halmstad; Karl-Erik Johnson, Storgatan 24, Skövde; Nils E. Ohlsson, Lyby 8. Hörby; Per-Åke Styrlander, Pensionat Sjövik, Box 125, Vittsjö; Bengt-Erik Andersson, Ängsg. 5, Karlskoga; Tord Maunsbach, Svarvareg. 6, Malmö 9; Göran Bornemo, Gråbrödrag. 1, Linköping; Eric Sjöstrand, Hillerödsv. 5 c, Malmö; Johan Rosenberg, Artillerig. 63 II, Stockholm Ö; Axel Blomqvist, Drottningg. 114 A, III, Stockholm; Bo Hultström, Sulitelmav. 23, Bromma; Torsten Gavelin, Malgovik, Box 15, Laxbäcken.

26:e—50:e pris, en flygbok:

S.-E.Dagman, Brorsborg, Box 106, Habo; Lars Munkhammar, Mössebergsv. 33, Bromma; Harry Vilgotsson, Ekebladsvägen 18, Lidköping; Hans Carlsson, Drottningg. 12 B, ing. B, Karlskrona; Dag Gnosspelius, Kungsg. 5, Trollhättan; Birgitta Wästhed, Box 291, Hulån; Bertil Cederberg, Vanneberga, Vinslöv; Anders Blomberg, Norreportsv. 17, Hässleholm; Torsten Walderö, Torsg. 11, Flen; Urban Gren, Knutsgården, Mölndal; Inge Bergström, Thure Sällbergsg. 10, Värnamo; Helge Norman, Ö. Tullportsg. 13 B, Vimmerby; Mats Lundgren, Örlanda, Hyringa, Ulvstorp; Sture Persson, Linnég. 66 A, Göteborg C; Arne Karlsson, Edeforsg. 17 III, Luleå 2; Thomas Hesselman, Solgårdsg. 19, Örnsköldsvik; Ingvar Johansson, Lars-Larsgården, Pl. 606, Häggum, Stenstorp; Lennart Arlinger, Lindöv. 22, Norrköping 6; Bo Raaholt, S:a Råum, Molkom; Magnus Löfström, Fruängsgatan 13 B, Nyköping; Anna-Lisa Ribeck, Majvivsg. 1 D, Göteborg; Ingvar Axelsson, Box 435, Insjön; Inger Ählander, Marielundsg. 10, Eskilstuna; Ingemar Hallkvist, Fack 81, Föllinge; Margret Stensköld, Linnég. 17, Stockholm Ö.

Looping ber få gratulera alla 150 pristagarna i tävlingen och vill samtidigt tacka alla de andra tusentals deltagarna för visat intresse och önska dem bättre lycka nästa gång.

Rätta svaren i finaletappen var:

1.	sid.	37	Fokker DV11
2.	"	20	FAI:s nya...
3.	"	16	Loftleidir
4.	"	18	Ostermans Aero
5.	"	47	Candert & Co
6.	"	49	Irvin
7.	"	48	Bristol
8.	"	26	Baroudeur
9.	"	4	Vickers
10.	"	12	Mot soluppgångens...
11.	"	35	Piper Apache
12.	"	3	SAS

Råd till privatflygare:

Ruskar det och regnar spikar går man lämpligen och fikar

Av den senaste statistiken från Luftfartsstyrelsen framgår att 90 % av haverierna inom sport- och privatflyget beror på förarfel. Detta är visserligen ingen nyhet, så har det varit i långliga tider, men uppgiften aktualiserar återigen den *flygsäkerhetstävling* som Looping utlyst i samarbete med Luftfartsstyrelsen och Aeroklubben och som vi härmed vill påminna om.

Hittills har det kommit in endast ett fåtal tävlingsbidrag, men tävlingstiden utgår ju inte förrän *den 12 juli,* så än finns det tid att göra en kraftansträngning.

Utan att på minsta sätt föregripa juryns kommande utlåtande återger vi här några av de inkomna sloganförslagen men vill på förhand meddela att vi ännu inte fått några förslag som vi (red.) tycker träffar huvudet på spiken.

Stängda bensinkranar är ett otyg på ett flygplan i luften:

»Ser du inte opp med tanken,
går det neråt fort som fanken»

skaldar en tävlingsdeltagare, och en annan använder följande slående prosa för att påminna om samma sak:

»Motorn går inte på förbannelser!
Därför: Öppna bensinkranen!»

Dåligt väder bör man undvika. En tävlingsdeltagare skaldar med anledning av detta faktum följande:

Ruskar det och regnar spikar,
går man lämpligen och fikar.»

Vilket naturligtvis är så sant som det är sagt.

Tävlingen gäller, som vi sagt tidigare, 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.*

Tävlingsarrangörerna hänvisar till artiklar om tävlingen på sid. 19—20 i majnumret och sid. 16 i juninumret av Looping. Prissumman i tävlingen är 1.000 kronor. Dessutom utdelas hederspriser.

BARNEY BAXTER

Av FRANK MILLER

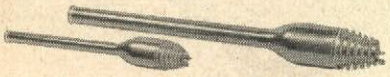
Barney, Gus, Maura och Mauki har återvänt till den orkanhärjade ön och funnit mr och mrs Nihoa. Plötsligt börjar marken skälva. Maura förklarar att detta beror på vissa kemiska processer hos avlagringar på det inre revet. Barney anser tiden mogen för att återvända till Amerika.

Copyright: Bulls Presstjänst

NYTT på modellmarknaden

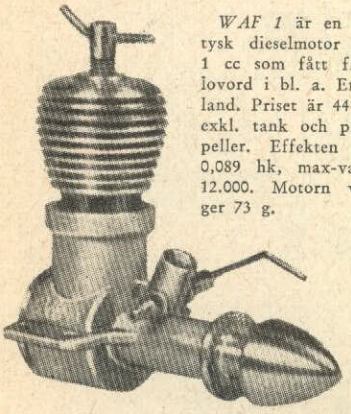
Wentzel-nytt

Prick heter en ny välflygande segelmodell avsedd för nybörjare. Den är helt i balsa och alla delar är färdiga för montering. Spännvidden är 540 mm. Priset på byggsatsen är 2: 90. Utförliga bygg- och trimningsanvisningar medföljer.



EFF BEE är tyska reaktionsmotorer i samma utförande som de amerikanska Dyna Jet-motorerna. Drivmedlet är vanlig bensin utan tillsats. Tändningen sker med vanligt M10 × 1 tändstift som finns hos alla biltillbehörsfirmor. Motorerna finns i två storlekar, EFF BEE 100 och EFF BEE 200. Priset är exkl. tändstift 52: — resp. 85: —. Motorerna levereras provkörda. Reservdelar finns i lager.

Data	*EFF BEE 100*	*EFF BEE 200*
Dragkraft	700 g	2000 g
Vikt	170 g	440 g
Bränsleförbrukn.	30 cm³/min.	70 cm³/min
Total längd	340 mm	520 mm
Förbr.-kamm. diam.	44 mm	64 mm
Rörets diam.	19 mm	30 mm



WAF 1 är en ny tysk dieselmotor på 1 cc som fått fina lovord i bl. a. England. Priset är 44:50 exkl. tank och propeller. Effekten är 0,089 hk, max-varv 12.000. Motorn väger 73 g.

Windy

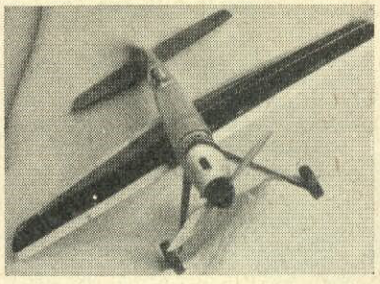
heter en ny modellsegelbåt från Sven E. Truedssons Modellflygindustri i Malmö.

Byggsatsen är helt i balsa av finaste kvalitet med stansade och tryckta flak och mönstertryckt däck. Mast och bom är byggbara samt avsedda för "löpande lik" enligt kappseglingsbåtarnas princip. Vaxade segel i fin specialkvalitet, färdiggjuten blyköl m. fl. tillbehör färdiga för montering ingår i byggsatsen, som kostar 11: 85. Lättfattlig byggbeskrivning i text och bilder medföljer. Modellens längd är 450 mm och totala höjden 620 mm.

Windy är konstruerad och ritad av S. E. Norrman samt noggrant avprovad och inseglad av modellbåtexperten E. W. Brothén. Båten är mycket lättbyggd och välseglande.

Champion

är en dansk team-racer klass A som säljes av ingenjör Sigurd Isacson. Byggsatsen innehåller formade kroppshalvor i balsa, färdiga spryglar, plastspinner, kabin i plexiglas och fullskalaritning. Spännvidden är 650 mm. Modellen är lämplig för motorer från 1:5—3,5 cc.



B. Beckman & C:o AB

presenterar två färgnyheter från The Starline Varnish & Enamel Co, Ltd., England.

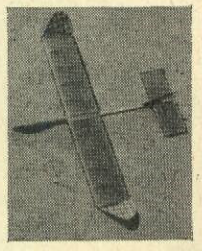
Sonik ytfärg stoppar mot alla förekommande bränslen, är lätt att stryka, lämnar inga penselmärken, torkar snabbt och ger en högglansig slagfast yta. Färgen är mycket lätt, en viktig sak för friflygande modeller. Den finns i 12 vackra färger och kostar per burk kr 2: 25.

Starlon en plastiserad lackfärg i tubförpackning för mindre målningsarbeten. Färgen ger en högglansig vattenfast yta. Tuberna kostar kr 1: — st.

Färgerna finnes i hobbyaffärerna eller hos generalagenten B. Beckman & Co. A.-B.

Nordanvind

är en ny segelmodell i klass S 1 från ingenjör Sigurd Isacson, Lidingö. Planet är en starkt förenklad Sunnanvind — berömt plan med en rad segrar i Sverige och England. Nordanvind är en nybörjarmodell med färdiga hårdträ- och balsadelar i olika färger (som underlättar vid byggandet) Spännvidden är 630 mm och byggsatsen kostar 4: 85.



En lättfattlig bildritning medföljer. Planet är synnerligen lättbyggt och flyger mycket bra.

Forts. på sid. 26

LOOPING-KLUBBEN

Karlskoga-medlem vann Englands-resan

Sven Hedman, Kyrkogårdsgatan 38, Karlskoga, vann klubbens medlemsvärvningstävling med summa 123 nyanskaffade medlemmar. För detta får han första pris som 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 Loopings chefredaktör Yngve Norrvi, som bland annat kommer att göra ett stort reportage om VM.

Två i tävlingen blev *Erik Carsten*, S:ta Maria Sjukhus, Hälsingborg, som får en tur- och returresa inom Sverige med SAS, valfritt på någon av följande linjer: Stockholm—Göteborg, Stockholm—Visby, Stockholm—Malmö eller Stockholm—Luleå.

Tredje pris, ett tvåmanstält, vanns av *Henry Ranner*, Box 322, Vittangi, och fjärde pris, en campingväska, av *Ingvar Ynedal*, Emandsplan 5, Uppsala.

5:e—10:e pris, presentkort à 10 kr på hobbyartiklar från Wentzels i Stockholm vanns av:

Sune Ericsson, Svarvaregatan 1, Västerås; *Tord Wilhelmsson*, Bengtforsvägen 11, Åmål; *Bo Wiberg*, Odengatan 7, Falköping; *Ingvar Axelsson*, Box 435, Insjön; *Thomas Johansson*, Box 34, Skälderviken samt *Jan-Axel Tolförs*, Box 1015, Lycka, Leksand.

Vi gratulerar pristagarna på det hjärtligaste samtidigt som vi hälsar alla de nya medlemmarna i klubben välkomna.

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.

Starflyers dominerade VM-uttagning

KSAK:s uttagningstävling till VM i speed klass II i Holland, som arrangerades av Älvsjö Modellflygklubb på Stureby Folkskolas gård, visade med eftertryck att MRC Starflyers har de verkligt hastiga modellflygarna i sin medlemsförteckning.

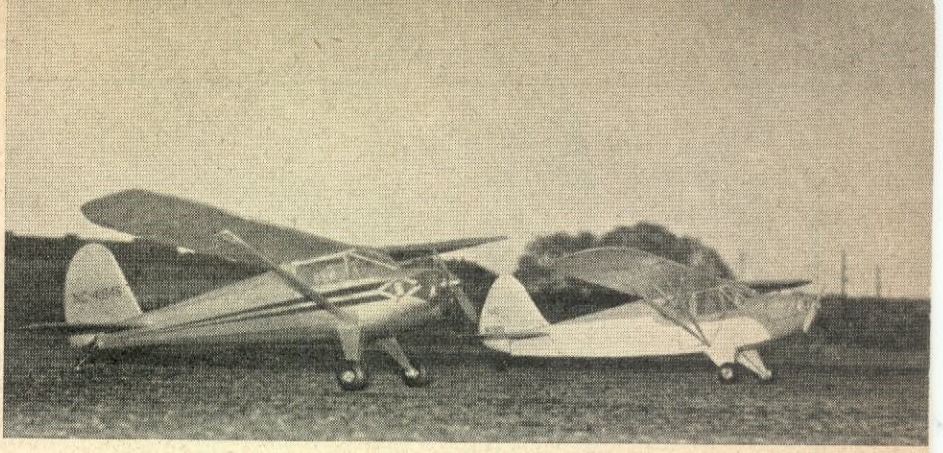
Tävlingen var nog den första här i landet där det visades upp resultat av någorlunda klass. Olle Eriksson, dagens segerherre, stod i särklass, både vad beträffar hastigheten i luften som marktjänsten.

Olle Eriksson med segrarleende och "segrarkanna"

Tävlingen hade samlat sju deltagare. Det låter inte mycket, men det är inte många som kan trimma en motor så att det blir resultat och att flyga speedmodeller är en konst som fordrar träning. Av de anmälda var det endast en som inte fick någon flygning noterad. Av tolv protokollförda flygningar var nio över svenska rekordet, vilket säger en del om resultaten. —*dt*

Resultat:

1. Olle Eriksson, MRC Starflyers, 209 km/tim. 2. Carl Erik Engqvist, MRC Starflyers, 197 km/tim. 3. Bengt Martinelle, MFK Örnarna, 195 km/tim. 4. Per Axel Eliasson, MRC Starflyers, 193 km/tim. 5. Gunnar Söderberg, MRC Starflyers, 184 km/tim. 6. Dag Tisell, MFK Nimbus, 177 km/tim.



Två av Nimbus plan — Luscombe Silvaire och Piper Cub på startbanan (Lindarängsvägen)

Tävlingsregler för friflygande skalamodeller

Häromdagen var Looping ute på Gärdet och såg på friflygande skalamodeller. Där fanns Piper Cub, Luscombe Silvaire, Sk 12 och ett impellerplan, Sabre. Det var Mfk Nimbus som hade byggt de vackra och välflygande modellerna. Samma klubb har inlämnat ett förslag till tävlingsregler för friflygande skalamodeller till KSAK. Reglerna återges i sin helhet här nedan.

I mitten av september kommer KSAK och Mfk Nimbus att anordna en tävling för friflygande skalamodeller.

Huvudregler:

1. Modellen kan byggas i vilken skala som helst.
2. Modellen skall vara skalenlig i alla dimensioner och till utseende (färg, registrering m m) med undantag för propeller (viss tolerans för stjärtplanen).
3. Tävlande skall kunna påvisa förebildens existens.

För själva tävlingen gäller sedan följande poängberäkning.

Modellen poängbedömes från 0—20 p.

Om skalenligheten ej godkännes enl. 1 kan modellen erhålla högst 10 p. Extrapoäng kan erhållas för "finesser".

För domare att gå efter vid bedömningen:

Skalenl.: godk.	10 p
ej godk.	0 p
Detaljer:	0—5 p
Skalenlig finish	0—5 p

Modellen skall göra fyra skalenliga flygningar vilka var och en bedöms från 0—5 p.

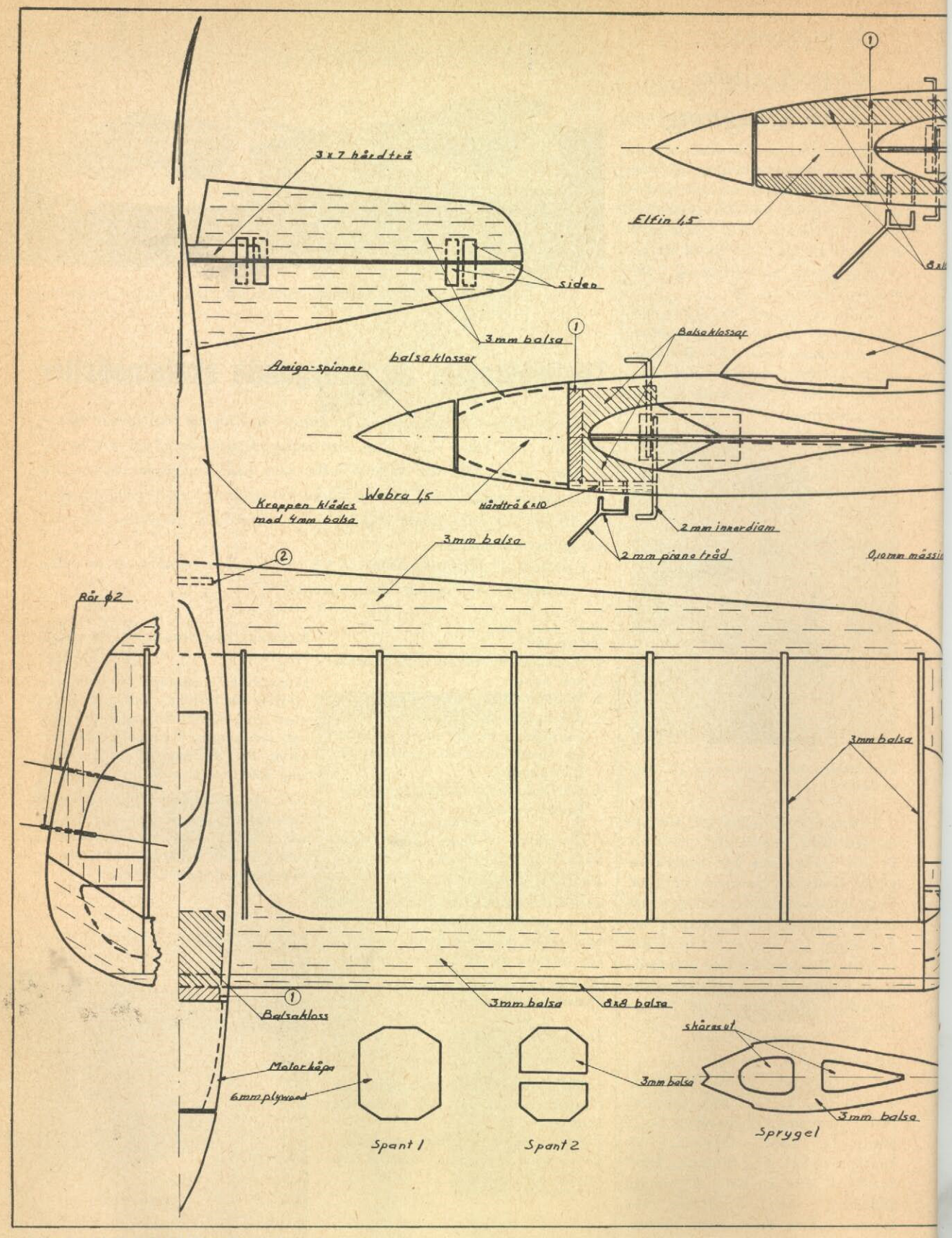
Flygning skall innefatta markstart. Om markstart ej göres erhålles 2 p avdrag.

Motortid (från lättning till topphöjd) 30—45 sek.

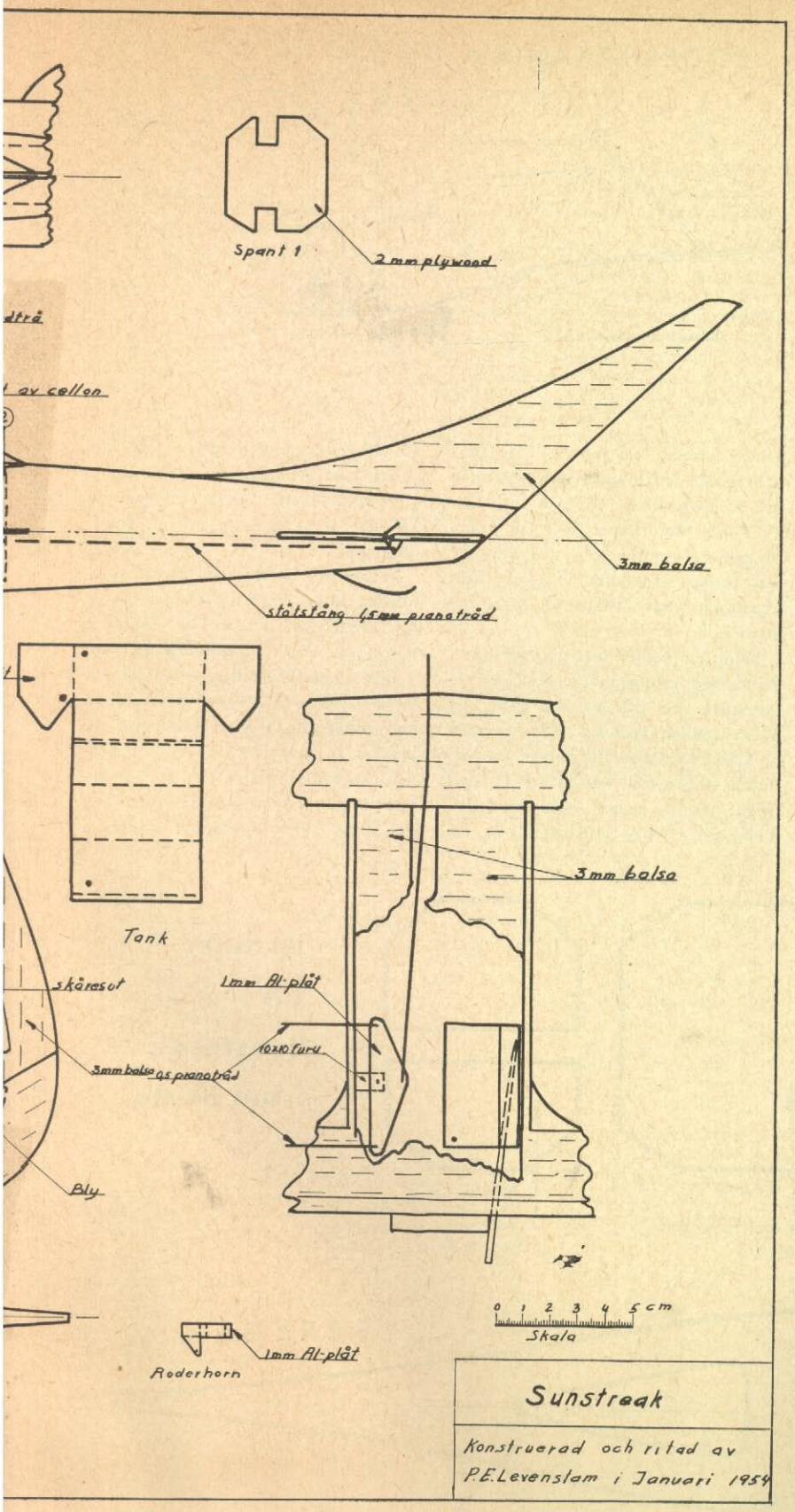
Domare skall iakttaga: starten från marken, motorflykten och glidflykten (med eller utan motor) samt, om möjligt, landningen. Extrapoäng kan erhållas för precisionsflygning. (landning nära startplatsen).

Tävlingen är öppen för modeller med förbränningsmotorer upp till 1,5 cc och propeller eller impeller. Dock ej autogiros eller helikopters. För de senare kommer speciella regler.

Skala-Cuben landar



Detaljer i full skala till SUNSTREAK finns på sid 28.



SUNSTREAK

En stuntmodell konstruerad för Looping av Per Erik Levenstam

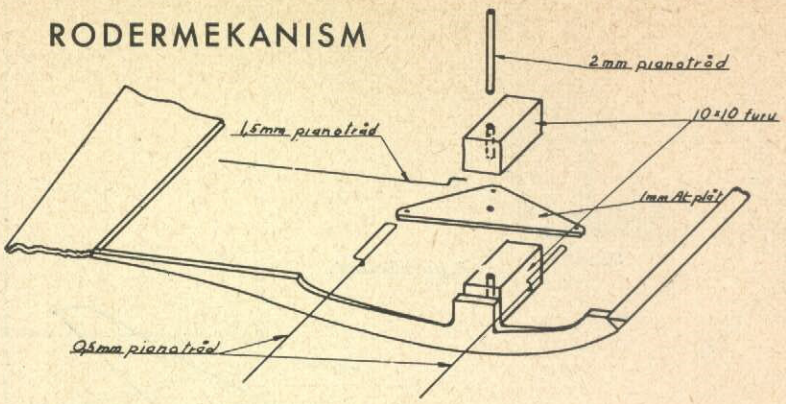
Hela modellen är uppbyggd runt vingen. Materialet till de olika delarna framgår av ritningen. Balsa- och furumaterialet finns att köpa i de angivna dimensionerna. Kabinen får man tillverka eller köpa en som liknar originalet. Spinnern finns att köpa.

Vingen består av 12 spryglar, framkant, bakkant, torsionsnäsa och vingöron. Börja med att skära ut spryglarna ur 3 mm balsa. Lättast göres detta om man först tillverkar en mall av plywood och skär efter denna. Efter spryglarna skär man ut en bakkant ur ett hårt 3 mm balsaflak. Se noga till att skarven på mitten blir utan brottanvisning. Skär ut de små uttagen för spryglarna i bakkanten. När detta är gjort skall spryglarna limmas fast. Var inte snål med limmet.

När limmet torkat limma fast framkanten. Torsionsnäsan består av två halvor, limma fast dem. Vingöronen skäres ut av 3 mm balsa och limmas fast. Likaså torsionsnäsan på vingöronen.

Nu kan man skära ut lämpliga bitar av 3 mm balsa till mittpartiet. Limma först fast bitarna på undersidan. Kontrollmekanismen tillverkas enligt ritningen. Limma fast de två 10 × 10 furubitarna i mittpartiet. Observera att det skall sitta en över och en under roderoket. Tanken lödes ihop och sättes fast. Kontrollera att den är tät. Nu kan man limma dit

RODERMEKANISM



översidan av mittpartiet. Limma fast rörbitarna på innervingen. Observera att pianotrådarna skall dragas snett bakåt.

Nu kan man börja slipa vingen. Använd en balsakloss med sandpapper på. Se till att det blir rätt profil på vingen. När slipningen är klar kan motorplattan limmas fast. Balsaklossarna som stagar upp motorplattan skäres ut och limmas fast. Spant 2 skäres ut och limmas fast.

Skär nu ut kroppssidorna och limma fast dessa. Stabilisatorn skäres ut av 3 mm balsaflak. Putsa den innan den sättes fast. Roderytorna skäres ut och limmas ihop. Roderhornet klippes ut av 1 mm aluminiumplåt och bockas till efter de sträckade linjerna på ritningen. När den fasta delen av stabilisatorn har limmats fast, monteras rodret. Sätt först fast det med knappnålar och bocka till stötstången, så att det blir ordentligt upp- och nerroder. När detta fungerar väl limmas gångjärnen fast enligt ritningen.

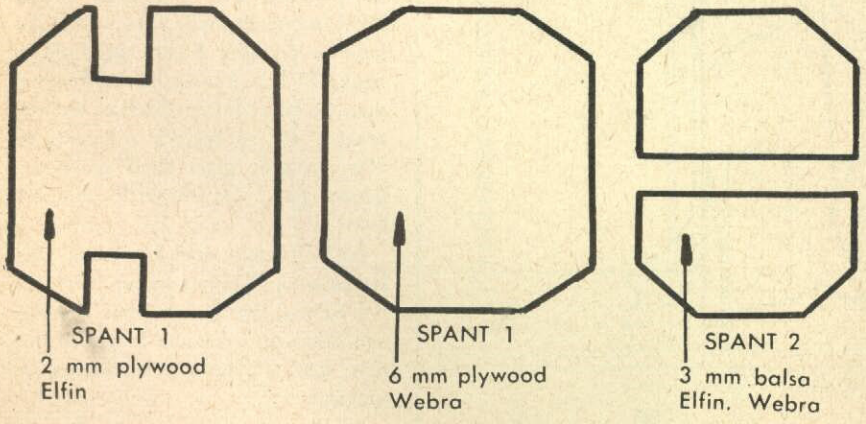
Fortsätt nu med kroppen. Skär ut de återstående sidorna av 4 mm balsaflak. Tag rikligt med lim. Fenan skäres ut av 3 mm balsaflak. Putsa och limma fast den. Se till att fenan verkar såsom "utåtroder". När limmet torkat börja putsa kroppen. När den är grovputsad fastsättes en balsakloss som motorkåpa. Skär till ytterformen och putsa hela kroppen till rätt form. När detta är gjort tages kåpan bort och utskärning göres för motorn.

Modellen klädes med japanpapper. Börja med kroppen och därefter stabilisatorn. Se till att det inte blir några synliga skarvar. När kroppen är klädd kan man börja med vingen. Fukta vingen med vatten och låt den torka. Stryk sedan hela modellen 4—5 gånger med zaponlack. Se till att vingen inte blir skev. Modellen är nu klar att målas.

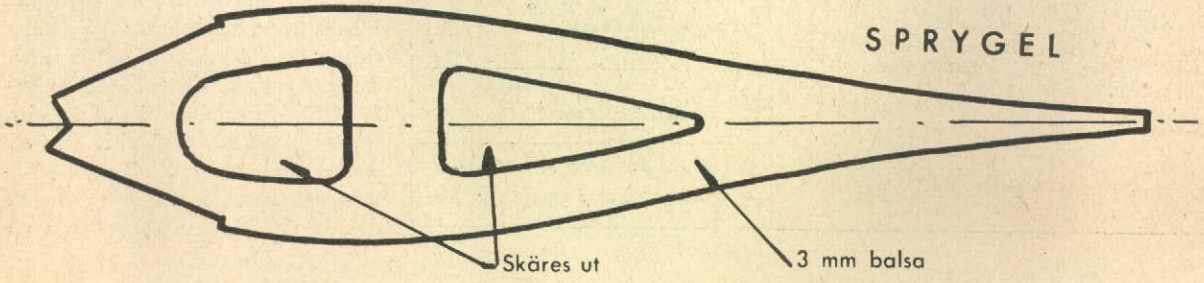
Tyngdpunkten skall ligga på 15—25 % av kordan bakom framkanten.

Innan Ni börjar den första flygningen, kontrollera att tyngdpunkten och kontrollmekanismen är justa. En viktig sak är att vingen inte är skev.

Gör första flygningen med 13—14 meters linor och i lugnt väder. Sedan kan linlängden ökas efterhand så mycket att modellen inte slakar linorna. Använd spridare. Det är inte roligt att flyga med snodda linor. Tag det lugnt innan ni känner modellen.



Detaljer till Sunstreak i hel skala



111 DELTAGARE PÅ NYBROTÄVLINGEN

Aeroklubben i Malmö stod under pingsten som arrangör för en ny modellflygtävling som skall återkomma varje pingst. Det var Götalandsmästerskapen som ändrat form och namn och nu kallas Nybrotävlingarna. Klasserna är de tre internationella samt S 1 och G 1. Tävlingen var mycket väl organiserad. Förläggning och utspisning på Köpingebro sockerbruks kampagnhem — som så här års står tomt — sköttes på föredömligt sätt av ing. Forsberg, klubbledare i Köpingebroklubben och tjänsteman på bruket. Tyvärr resulterade inbjudan till Danmark i endast två deltagares ankomst men det blir nog fler nästa år.

Tävlingarna, som ägde rum på Nybrofältet strax utanför samhället, började kl 0700 i ett strålande sommarväder och pågick till 1700 med två timmars lunch mitt på dagen. Redan i första perioden gjordes sex maxflygningar vilka essen svarade för. Gamle räven Börje Börjesson och Malmös Hjalmar Fries gjorde i F-int varsin flygning på resp. 165 och 164 sek. Tio minuter innan sista perioden var slut hade ingen av dem gjort sin sista start, och båda hade tidigare tre max. Spänningen var stor då de så gott som samtidigt släppte iväg sina modeller med tjutande 1,5 cc-motorer. Båda hade *15,0* sek, motortid, båda gjorde maxtid och Börjesson vann alltså med 1 sek.

I G-int upprepade VM-uttagne Anders Håkansson sin fem-max-serie. Han sade själv efter tävlingen att i VM är han inte rädd för de fem starterna, men den sjätte! Kampen om andraplats var hård mellan de två Limhamnarna Bogdanoff och Andersson, Bogdanoff vann med 12 sek.

I G 1 visade Stellan Knöös, Malmö hur en G 1:a kan flyga. Tre maxtider och två på 157 och 139 sek. skäms inte för sig.

De båda S-klasserna hade som vanligt samlat största antalet deltagare och det blev också sekundstrider både här och där i prislistan med plötsliga omkast på resultattavlan. I S 1 var striden om tätplatsen hård hela tävlingen, men VM-uttagne dansken Hans Nielsen stod på sig, medan Gullbrandtsson, Göteborg, lyckades klämma sig 2 sek. före Nisse Nässén, Östersund.

Per Nilsson, starkt kort i VM-laget, hade inte sin bästa dag, men gick i S-int om Hans Nielsen med en bra flygning i sista perioden.

Hans Nielsens resultat i S 1 och S-int belönades efter en enhällig jurys utlåtande med Victoryprodukters hpr för dagens bästa prestation.

Lagsegern tog Aeroklubben i Göteborg, lag 1, hem på fin tid genom Börjesson, Nilsson och Eliasson. Tätt efter följde Malmös lag 1 och lag 2.

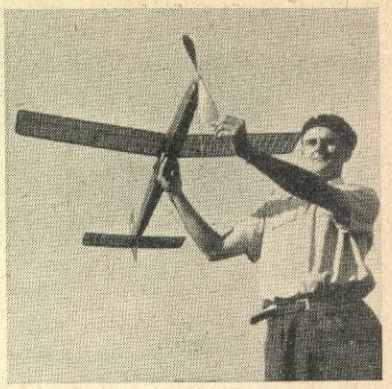
Annandagens nybörjartävling drabbades av hård vind men genomfördes med glatt humör och kämpatakter.

Resultaten visar att standarden har höjts en hel del på sista året, speciellt i G och F och tävlingen har visat att Malmö och Göteborg sjuder av aktivitet.

Tävlingar av denna typ över flera dagar är ytterst värdefulla genom att det även blir tid över för utbyte av tankar och idéer, vilket ju är meningen med allt tävlande, men som i de flesta fall inte hinns med.

Arrangörerna uttryckte sin glädje över att Mfk Nimbus, Stockholm visat att det är möjligt att för några dagar lämna Kungl. Huvudstaden för att tävla i landsorten, ett exempel som de hoppas att även andra Stockholmsklubbar i fortsättningen skall våga sig på.

T. R.



Anders Håkansson, Malmö gjorde fem max-flygningar och vann i klass G-int

Börje Börjesson, Göteborg, segrade med 1 sek före Hjalmar Fries i F-int

RESULTAT

G 1. *10 deltagare.*

1 Stellan Knöös, Malmö	157	180	180	180	139	836
2 Martti Bogdanoff, Limhamn	151	156	83	165	139	694
3 Malte Blomquist, Göteborg ..	120	135	106	133	179	673
4 Ingvar Sörensson, Limhamn..	126	154	147	99	145	671
5 Lars Andersson, Limhamn ..	137	117	123	123	89	576
6 Helge Larsson, Limhamn	92	88	105	98	106	489

G-int. *11 deltagare.*

1 Anders Håkansson, Malmö..	180	180	180	180	180	900
2 Martti Bogdanoff, Limhamn	180	180	155	166	134	815
3 Lars Andersson, Limhamn ..	180	168	136	139	180	803
4 Helge Eliasson, Göteborg ..	175	165	180	122	115	757
5 Wilhelm Luttrup, Limhamn..	177	146	112	140	128	703
6 Helge Larsson, Limhamn	108	126	151	130	123	638

S 1. *27 deltagare.*

1 Hans Nielsen, Danmark	86	94	176	63	149	568
2 Jan Gullbrandtsson, Göteborg	102	105	148	79	87	521
3 Nisse Nässén, Östersund	83	81	113	138	104	519
4 Knut Andersson, Ljungby ..	77	78	91	70	180	468
5 Torgil Rosenberg, Stockholm	111	120	125	47	55	458
6 Hans Max, Linköping	84	78	86	37	100	385

S-int. *30 deltagare.*

1 Per Nilsson, Göteborg	180	128	105	115	147	675
2 Hans Nielsen, Danmark	180	113	180	128	57	658
3 Lennart Olsson, Bjuv	122	93	110	86	180	591
4 Karl Persson, Bjuv	55	180	63	180	99	577
5 Lennart Persson, Höör	106	91	106	116	144	563
6 Rolf Hagel, Malmö	108	121	61	121	77	498

F-int. *24 deltagare.*

1 Börje Börjesson, Göteborg ..	165	180	180	180	180	885
2 Hjalmar Fries, Malmö	164	180	180	180	180	884
3 Per Håkansson, Malmö	115	122	180	180	180	777
4 Rolf Hagel, Malmö	164	180	142	180	89	755
5 Arvid Karlsson, Linköping ..	180	172	119	165	117	753
6 Eskil Falk, Göteborg	116	174	133	121	147	691

Nybörjarklass.

1 Leif Linden, Malmö
2 Eilert Forsell, Göteborg
3 Bo Kjellander, Malmö
4 Lars Pettersson, Malmö
5 Kaj Björkdal, Limhamn
6 Kurt Book, Limhamn

Priser:

Knöös: Köhlers hpr, *Håkansson:* Kartongindustri hpr. *Nielsen:* Eriksons Boktr. hpr. *Nilsson:* Malmö träindustri hpr. *Börjesson:* Trueds-sons hpr. *Linden:* AKM styrelses hpr.

Lagtävling

1. Aeroklubben i Göteborg, lag 1, 2.317, 2. Aeroklubben i Malmö, lag 1, 2.175, 3. Aeroklubben i Malmö, lag 2, 2.169.

PROJEKT CASSIOPEIA

av Stan Fedder

Forts. fr. föreg. nr.

Det fanns någon därutanför. Utanför hennes fönster. Hon satte sig upp i bädden och stirrade mot fönstret. Det lät som om en hand trevade där ute i mörkret.

Så hörde hon hur något föll ned från fönstret in i rummet. Något lätt föremål som med en knappt förnimbar duns föll mot bordet, kanske ned på golvet.

Hon lyssnade intensivt. Nu var det fullständigt tyst där ute. Tyst och skrämmande. Hon satt kvar i sängen med blicken stelt riktad mot fönstret där ett svakt ljus från en klar stjärnhimmel kunde skönjas.

Ingen rörelse kunde uppfattas. Inte ett ljud nu längre. Omedvetet drogs hennes blick ned mot den punkt där hon visste att bordet stod, ned mot golvet där något fallit ned.

Plötsligt hördes tasandet igen. Steg som försvann ut i natten. Snart hörde hon åter vindens prassel i vildvinet...

Länge satt hon i samma ställning och bara stirrade mot bordet medan tankarna virvlade runt i hennes huvud. Så med ens rev hon filten åt sidan, steg upp och tände resolut ljuset.

Under bordet låg ett hopvikt papper ombundet med en gummisnodd. Hon vecklade ut det och läste:

"Er vän är i fara. Endast ni kan hjälpa honom. Kom till lilla klosterporten omedelbart. Kasta en handfull sand över muren när ni är säker på att ingen ser er. Klättra uppför stegen. Säg ingenting till *någon.*"

Hon stod som förstenad. "Er vän är i fara. Endast ni kan hjälpa honom"!

Utan att tänka. Utan att reflektera över annat än att han behövde hennes hjälp klädde hon sig, vred försiktigt upp dörrlåset och smög ut i korridoren. Allt var tyst. Tyst som i en gravkammare. Försiktigt som en skugga gled hon ut genom dörren bakom kapellet och stod i klosterträdgården. Nattluften svalkade hennes upphettade ansikte. Himlen var beströdd av stjärnor. Som en vålnad gick hon över gräset, förbi blomsterrabatterna, under träden bort till lilla porten. Den var låst, det visste hon. Muren kring klostret var hög som kring ett fängelse.

Hon stannade och lyssnade spänt. Inte ett ljud hördes. Natten var tyst och stilla. Sakta böjde hon sig ner och tog upp en handfull sand från gången, tvekade ett ögonblick och kastade den sedan över muren. Det var som om hela den oändliga tystnaden rämnat när sanden med att smattrande föll ned på andra sidan och hon höll andan. Om någon i klostret kom ut...

I nästa sekund hörde hon ljudet av steg på andra sidan muren och så kom en repstege vinande över och blev hängande vid sidan av porten.

Hon såg sig omkring. Tog sedan tag i stegen och började klättra. När hon kom upp på krönet greps hon av ett par kraftiga armar och drogs ned medan en röst viskade:

— Var tyst. Fråga ingenting. Kom.

Hon sattes försiktigt ned på marken. En man tog hennes hand och ledde henne bort genom parken. En annan drog tillbaka stegen och förenade sig med dem efter en kort stund.

Snart var de ute vid vägen. En bil med motorn igång väntade där. Hon placerades i baksätet med en man på vardera sidan. Så snart dörrarna slagit igen startade bilen och körde med stark fart österut.

"Endast jag kan hjälpa honom", sade hon för sig själv och slöt ögonen.

— Vart skall vi fara?

— Till er vän, sade en röst i hennes öra. Den lät torr och elak. Ni skall hjälpa oss att ta reda på er vän — lilla vän — fortsatte rösten med ett hest skratt. Det vill ni väl? Va?

Mildred blev plötsligt medveten om att hon gjort någonting mycket dumt när hon inte lytt ordern i det första meddelandet: "Vad som än händer, lämna icke klosterområdet!"

Hon greps av panisk skräck och ilska på samma gång, försökte resa sig upp och skrek som ett sårat djur.

Två par armar drog ner henne i sätet igen och en handduk bands om hennes mun så att hon inte kunde skrika.

— Så där ja, lilla fruntimret. Nu tar vi det lilla lugna. Bråkar ni så får ni smaka den här. En av männen tände takljuset och hon såg ett ögonblick en bredbladig kniv blixtra till en handsbredd framför ansiktet.

Vic och hans kumpaner hade utfört ett styvt jobb, ett detektivarbete värt ett långt bättre ändamål än vad som nu var fallet, när de lyckats ta reda på Mildreds vistelseplats. Vic arbetade som i trance. Unnade sig varken sömn eller vila. Hela hans intelligens och slughet, parad med den fullständiga hänsynslöshet som kännetecknar en framgångsrik brottsling, inriktades med förtvivlad frenesi på att — helt enkelt rädda livet. Han visste att det inte fanns någon barmhärtighet att vänta från hans överordnade. I den "firma" han arbetade var man inte så noga med att skilja mellan skuld och orsak till misslyckanden. Man fick helt enkelt inte misslyckas. Vid varje misstag statuerade man exempel. En kula genom skallen på den närmast ansvarige var den vanliga metoden — som i fallet Joe — för att pressa resten av ligan att prestera sitt yttersta.

Nu hade Vic lyckats lokalisera Mildreds uppehållsort. Att sedan få tag i henne själv var något av det lättaste han varit med om. Den lätthet med vilken hon gått i fällan fyllde Vic med en viss oro, enär det enligt hans slutsatser måste betyda att hon visste mycket litet eller ingenting alls om det hon blivit inblandad i.

Detta faktum skulle göra det hela svårare. Det skulle bli omöjligt att pressa några direkta uppgifter ur hen-

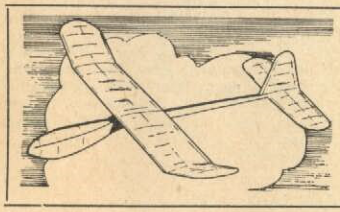
Nytt på...

Forts. fr. sid. 20

Fenners-Pike

En verklig nyhet för RC-entusiasterna är *Fenners-Pike* rodermekanism med tillhörande kontrollbox. Fenners-Pike ger helt proportionell kontroll, d. v. s. rodrets rörelse står i direkt proportion till rörelsen hos sändarens kontrollspak. Rodret kvarstår i sitt läge tills spaken ånyo flyttas. Skarpa eller vida svängar kan göras efter behag. Till detta kommer också en extra kontroll för t. ex. motorhastighet eller höjdroder. Vid flygning utanför sändarens räckvidd eller vid fel på radioutrustningen sluts extrakontrollen och man får då, om motorkontroll finnes, antingen motorstopp eller halvfart.

Rodermekanismen väger komplett 70 gram och fordrar två 3 volts batterier. Kontrollboxen har en spak för roderrörelsen och tryckknapp för extrakontrollen. Priset är för vardera 59: 50. Fenners-Pike är världspatenterad och passar till alla i marknaden förekommande komersiella sändare och mottagare. Vidare upplysningar kan erhållas från F:a Tele-Trol, Insjön.



KATALOG

över modellflygplan, båtar, material, motorer m. m. erhålles mot 25 öre i frimärken.

MODELL-SPORT, Falkenberg

ne helt enkelt av den anledningen att hon med största sannolikhet inte hade några uppgifter att ge.

Hennes plötsliga försvinnande från klostret kunde dock bli till en viss hjälp. Förmodligen hade abbedissan någon person till vilken hon kunde vända sig i ett sådant här fall, någon som hon måste meddela att Mildred Jones plötsligt försvunnit. Genom att sätta abbedissan under bevakning kunde möjligen en uppslagsände hittas. Det var emellertid en mycket svag förutsättning att bygga det fortsatta arbetet på, men varje möjlighet måste i detta läge användas.

Kanske kunde man tvinga fram något slags kontakt genom miss Jones. En kontakt som kunde leda till Cassiopeia, projektet som till varje pris måste omintetgöras — eller utnyttjas till förmån för den firmas uppdragsgivare i vilken Vic innehade en välavlönad men för ögonblicket något osäker ställning.

Det fallfärdiga ruckel inne bland bergen som Vic gjort till sitt tillfälliga högkvarter, var inte rustat att ta emot kvinnliga gäster. Mildred föstes med hopbundna ben in i ett slags kammare med rester av gamla gulnade tidningar fladdrande från väggarna och det utslagna fönstret förhängt med en gammal filt, som gjorde att skumrasket här inne skylde en del av det värsta förfallet.

En hög trasor på golvet överhöljd med en filt var det enda "möblemanget" och Mildred ryste när hon kände lukten av mögel och gammal smuts från denna trashög som av allt att döma skulle bli hennes läger — för hur länge.

Rucklet innehöll ännu ett rum, som utgjort kök den gång i tiden då människor bodde här. Där höll ett par av karlarna på med att tillreda frukost. Mildred hörde hur de väsnades med ett spritkök och slamrade med matkärl.

Vic satte sig på trashögen bredvid henne och hon drog sig så långt in till väggen hon kunde för att komma bort ifrån honom. Han log ett elakt, blekt leende och ryckte på axlarna. Han såg trött ut men hans blick var skarp och inträngande.

— Berätta nu var fästmannen finns, sade han och försökte anlägga en farbroderlig ton.

— Fästman. Jag har ingen fästman. Hennes svar lät som när en uppretad katta fräser.

— Nåja, fästman, sade han och putade med underläppen. Ni vet vem jag menar. Var finns Fred Nicholson! Nu var tonen hård och uppfordrande.

— Jag vet inte.

— Nehej. Och det intresserar er väl inte heller antar jag, va?

— Det angår er inte, svarade hon och kände det plötsligt skönt att faktiskt inte veta var Fred fanns.

— Vad som angår mej skall ni inte lägga er i lilla fröken, väste Vic. Ni skall svara snällt och sanningsenligt på mina frågor, annars kommer er tillvaro att bli ytterst obehaglig.

— Den kan knappast bli obehagligare än att behöva vistas i samma rum som ni, fräste Mildred.

Vics ansikte förvreds i en grimas.

— Åhjo, sade han. Vi har så stora möjligheter så det anar ni inte att göra livet obehagligt för er, och vi har mycket rymliga samveten, så vi tänker också använda dom där möjligheterna ifall det blir nödvändigt. Men jag tror inte det ska bli nödvändigt. Ni är säkert en mycket klok flicka, tillade han med en ton som försökte vara smickrande.

— Tumskruvar och glödande järn och...

— ...och utdragna naglar och sträckbänk och sådant, fyllde han i. Joo, visst kan vi ordna det också. Men det verkar litet primitivt, tycker ni inte? När det gäller kvinnor, främst sådana som ni, finns det mycket mer raffinerade medel att få dem att tala om det man vill.

Han såg på henne med en blick som kom henne att rysa. Och plötsligt förstod hon vad han menade.

— Se inte så förskräckt ut. Jag tänker bara på att ett litet kärleksäventyr här ute i vildmarken inte skulle vara så dumt för en ung och söt flicka som ni. Men, tillade han, jag skall inte förföra er. Jag tycker inte om ilskna kattor, men jag har karlar som inte är så nogräknade vare sig i det ena eller det andra avseendet. En hel samling präktiga, välvuxna karlar som ingenting högre önskar än att få visa er sin kärlek. Inte bara dem där ute i köket. Vad skulle Fred säga om det, tror ni?

Om hon inte förstått det förut så begrep hon nu vilken hänsynslöshet hon hade att vänta från denne lille man med de hårda ögonen.

— Jag har en viss makt över de där karlarna. De gör strängt taget allt vad jag vill — och låter till och med bli att göra vad de själva vill om jag ger order. Om ni också gör som jag vill, så blir det inga komplikationer.

— Vad vill ni jag ska göra?

— Tala om var Fred Nicholson befinner sig.

— Jag vet det ju inte, skrek hon. Jag vet det inte!

Han såg på henne. Hennes röst och hennes ansiktsuttryck sade honom att hon talade sanning. Han hade heller inte väntat att hon skulle veta någonting.

— Men ni skulle gärna vilja veta var han finns, inte sant?

— Ja — nej, nej!

— Ja eller nej spelar ingen roll i det här sammanhanget. Ni skall hjälpa oss att få reda på honom. Och inga konster!

KLOCKAN K

— I morgon är det fredag, sade Bentley. En historisk dag. Ni är klara för er insats, enligt vad Brent och övriga lärare rapporterat. Ni har skött er precis som jag trodde ni skulle göra.

Han såg ut över dem där de stod framför honom i den provisoriska lektionssalen i den väldiga hallen där de senaste dagarnas hektiska brådska, slammer och maskindån nu efterträtts av en nästa tryckande tystnad. Allt tycktes vara klart för det stora ögonblicket, det kanske största i mänsklighetens tekniska historia.

— Om en stund, fortsatte Bentley, kommer ni att få sammanträffa med projektets hela hjärntrust i detta rum. Det blir mera en konfrontation än en överläggning. Det är första gången denna samling av världens främsta vetenskapsmän och tekniker sammanträffar i samlad grupp med några andra medarbetare i detta projekt. Inför denna grupp skall ni få besked om de slutgiltiga detaljerna, om vilka som skall ingå i de olika besättningarna, tidsschema och så vidare.

Han tystnade och såg på sin klocka. Från bortre änden av hallen kom en stor grupp, de flesta män men även några kvinnor, vandrande fram mot

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.

det hus i hallens mitt där de befann sig. Deltagarna i gruppen gick spridda i små klungor. Om en stund var de framme och steg in i huset mottagna och hälsade av Bentley som stod vid ingången och tog samtliga i hand. Det var som att bevittna en historisk procession, finalen i ett jättestort drama. Men detta var egentligen endast början på ett drama...

När samtliga hade slagit sig ner på alla de stolar, bord och bänkar som fanns tillgängliga och sorlet hade lagt sig, tog Bentley till orda.

— Mina damer och herrar! Vi står nu inför starten av det största företag som historien känner. Inom mindre än tjugofyra timmar vet vi om detta företag kommer att lyckas eller misslyckas. Allt som har kunnat göras har gjorts för att förebygga alla misstag, undanröja alla möjligheter till tekniska fel. Det torde inte finnas någon i den lysande församling av tekniker och vetenskapsmän som står bakom Cassiopeia och som nu finns i detta rum, som tvivlar på att projektet tekniskt kan genomföras. Såsom administratör av företaget hyser jag heller inga tvivel om att de män som valts ut att sätta företaget i funktion också kommer att lyckas därmed. Om det fanns det minsta tvivel om detta, skulle starten uppskjutas. Alltför mycket står på spel för att tillåta slumpen eller tillfälligheterna att inverka.

I morgon bitti går starten för Cassiopeia I. Klockan K är 07.11.36. Han upprepade klockslaget: 07.11.36. Tiondelar och hundradelar av sekunderna bryr vi oss inte om i detta sammanhang. Det klarar klockorna ut.

Från och med det ögonblick vi lämnar detta rum för att var och en på sitt håll ge de slutgiltiga orderna för starten kommer projektet in i sitt ömtåligaste skede. Det står då inte längre i mänsklig makt att förhindra att viktiga detaljer om företaget sipprar ut till mer eller mindre utomstående personer, kanske till och med opålitliga personer inom projektets område. Vi har företagit alla de säkerhetsåtgärder som är möjliga, men jag tvingas ändå varna alla och envar från att företaga sig någonting, vad det vara månde, utöver det rutinmässiga.

Det finns tydliga tecken som tyder på att den sammanslutning, som sedan länge arbetat på att avslöja detta projekt och omintetgöra det, har ådagalagt en osedvanlig energi under de senaste dygnen och att dessa personer har mobiliserat alla resurser för att nå sitt mål — antingen att hindra projektets igångsättande eller att störa det sedan det väl kommit i gång.

Tack vare en väl utförd fint lyckades vi inbilla dem, dels att vi använde ett tämligen konventionellt om också hemligt bränsle, dels att en större del av de bränsleförråd vi förfogar över jämte fabriken där det tillverkades förintades vid en explosion. Därigenom åstadkoms en tillfällig minskning av våra fienders aktivitet. Tyvärr underskattade vi i någon mån deras slutledningskonst i det att de upptäckte sitt misstag tidigare än vi beräknat. Vi har fortfarande en smula försprång men de närmaste timmarna kan komma att innebära vissa påfrestningar. Därför upprepar jag ännu en gång min varning: Företa er ingenting utöver det rent rutinmässiga.

— Framförallt, fortsatte Bentley, utgör våra djärva besättningar just nu det kanske tacksammaste arbetsprojektet för motsidan. Han vände sig mot den lilla gruppen i vilken Brent utgjorde medelpunkten. Ni beordras iakttaga minutiös försiktighet under de närmaste dygnen från och med nu.

Fred hade hela tiden hållit blicken fäst på Bentley medan denne talade. Det var någonting fullständigt fascinerande med denne man. Att höra hans klara och logiska sammanfattningar, väldiga i sin omfattning, minutiösa i sina detaljer, var som att släcka sin törst ur en klar källa. När Bentley nämnde att besättningarna måhända utgjorde det tacksammaste objektet för motsidan, fick Fred en känsla av att Bentley ägnade honom speciell uppmärksamhet. I nästa ögonblick slog Fred bort detta som ett utslag av självförhävelse och högfärd. Vad fanns det för anledning för Bentley att ägna honom speciell uppmärksamhet mitt i detta väldiga företag?

Men han kunde ändå inte frigöra sig från tanken att Bentley sett på honom på ett särskilt sätt. Kunde det vara något, något med Mildred...? Det hettade till inom Fred. Det *kun-*

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

THACO:s jättekatalog nr 8

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

TORE HAGLUND & Co AB, Avd. 11, Hofors

LOOPING 1953

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 kronor.

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, Sthlm 3

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

.... st. pärm(ar) à kr 3:45

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

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

de vara något med Mildred! Vad utgjorde ett kloster för säkerhet mot sådana sällar som dem han haft det tvivelaktiga nöjet att konfronteras med vid några tillfällen?

Fred kände att han började bli nervös. Något som han absolut inte fick vara i en stund som denna. Det var osäkerheten som började gräva i hans innersta. Han måste få visshet. Han måste fråga Bentley rakt på sak.

— I morgon bitti klockan K startar Cassiopeia I, fortsatte Bentley. Vi har gjort vårt val av besättning för de första starterna enligt ett system på vilket vi inte kommer att lämna någon förklaring. Det räcker med att säga att samtliga av er åtta kommer att få sin chans, varmed även är förstått att ni i det stora sammanhanget anses likvärdiga. Två av er måste bli de första. Dessa två blir — han gjorde en paus och samtliga höll andan — dessa två blir — — — Henry Fall och (han dröjde ett ögonblick med blicken fäst vid ett papper som han höll i handen) Fred Nicholson...

Nu var det sagt. Det gick som ett brus genom rummet.

— Kom fram hit Henry Fall och Fred Nicholson, så att vi får titta på er, sade Bentley.

Fred trängde sig fram mellan kamraterna. Gick som i en dimma. Efter honom kom Fall. En smattrande applåd följde när de tagit plats vid Bentleys sida. Fred kände det som om något lossnat inom honom. Som om något givit sig iväg och lämnat ett stort tomrum kvar inne i kroppen. Han hörde inte vad Bentley sade i fortsättningen. Erfor endast som i en dröm att en del namn nämndes, namn på de kamrater som skulle komma efter...

Han ryckte till när Bentley vände sig direkt till honom och sade: — Ni och Fall stannar här för ett privat samtal.

— Ja, överste, hörde Fred sig själv säga.

— De övriga sex får sina nödvändiga informationer direkt av Brent, fortsatte Bentley. Som i ett töcken såg Fred församlingen upplösas och försvinna ut i den stora hallen och liksom uppslukas i dess väldiga kupa.

— Sådärja, mina vänner rymdfarare. Nu kan vi ha oss en pratstund i lugn och ro, sade Bentley när de blivit ensamma. Jag förstår att det måste kännas en smula egendomligt så här i början, men strängt taget har ni väl räknat med den här eventualiteten, eller hur?

Fred nickade.

— Naturligtvis, stammade Fall. Naturligtvis har vi — jag — gjort det, men det känns ändå på något sätt overkligt...

— Ångrar ni er?

— Absolut inte! Fred och Fall svarade på en gång. De blev ivriga, försökte förklara.

— Det behövs inga förklaringar från er sida. Men det kanske behövs en från min. Bentley såg halvt road, halvt allvarligt på dem. Efter ett ögonblicks paus återtog han:

— Ni får detaljinstruktioner om några minuter inne i Cassiopeia I. Där får ni också veta det exakta tidsschemat för hela den första resan, från starten och tills ni landar igen. Av detta tidsschema kommer att framgå att ni blivit vilseledda beträffande några mycket viktiga punkter under lektionerna. Vilseledda fullständigt medvetet. Det vill säga Brent vet inte om det, han har handlat i god tro. Det är ett försiktighetsmått, och jag fordrar att ni inte berättar detta för någon. För *någon*, upprepade han. Alltså inte heller för de övriga sex. De får tids nog reda på det de också.

Både Fall och Fred hade för länge sedan upphört att förvånas över sådana avslöjanden, men deras ansiktsuttryck röjde ändå en viss nyfikenhet när de väntade på ytterligare detaljer.

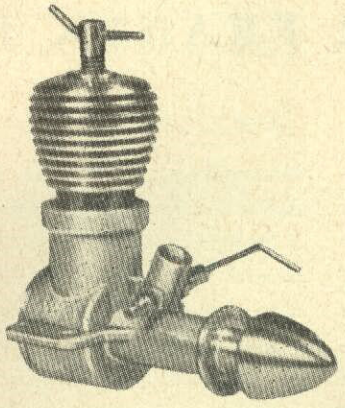
— Ni vet, det där med bränslet har varit en speciell historia. Dels "politiskt" om jag får använda det uttrycket men i lika hög grad tekniskt. Att Cassiopeia är en trestegraket är riktigt och att de två första stegen kommer att lämna skeppet efter vissa tider under starten är också riktigt. Vad som inte stämmer är emellertid dessa tider. Accelerationen från noll och fram till den nödvändiga flykthastigheten kommer *inte* att bli så våldsam som ni räknat med. Ni kommer sannolikt att få det betydligt mindre obehagligt under startminuterna än ni förmodligen försökt föreställa er. De båda första stegen innehåller ett bränsle som ger en mycket stor utgångshastighet, det är sant, men inte så stor som man från början kalkylerade med. Det kommer nu att ta längre tid för raketen att nå flykthastigheten, en mycket stor fördel som våra tekniker uppnått genom konstruktionen av den drivkälla som användes i skeppets slutsteg, det steg som ni skall göra den första rymdfärden i och det steg som är avsett att bli plattformen för byggandet av stationen där ute i rymden. Denna drivkälla är en elektronmotor. Principen för densamma har varit känd ganska länge. Det är bara ni och jag — och konstruktörerna — som känner till att den redan kommit i praktiskt bruk.

— Jag har velat informera er om detta för att ni inte skall komma med några — hm — dumma frågor där uppe i Cassiopeias manöverrum om en stund...

Bentley gjorde en gest som betydde att samtalet var slut och att de kunde lämna honom. Ute i hallen kom en grupp beväpnade vakter.

Bentley öppnade dörren och vinkade gruppchefen till sig, pekade på Fall och Fred och gav några instruktioner. Så vände han sig till de båda männen och sade med ett leende:

— Följ nu med de här snälla farbröderna. De kommer att avlämna er uppe i manöverrummet där ni kommer att tas om hand av expertisen. Farväl. *Forts.*



WAF 1 DIESELN

Enkubikare i absolut toppklass. I artikeln "Engine tests" i decembernumret av Model Aircraft 1953 erhöll motorn enbart lovord och jämnställdes med betydligt dyrare välkända fabrikat.

DATA:
Cyl.-volym 0,98 cc. Vikt 73 g. Effekt 0,089 hkr. varvtal 12.000 v/m.

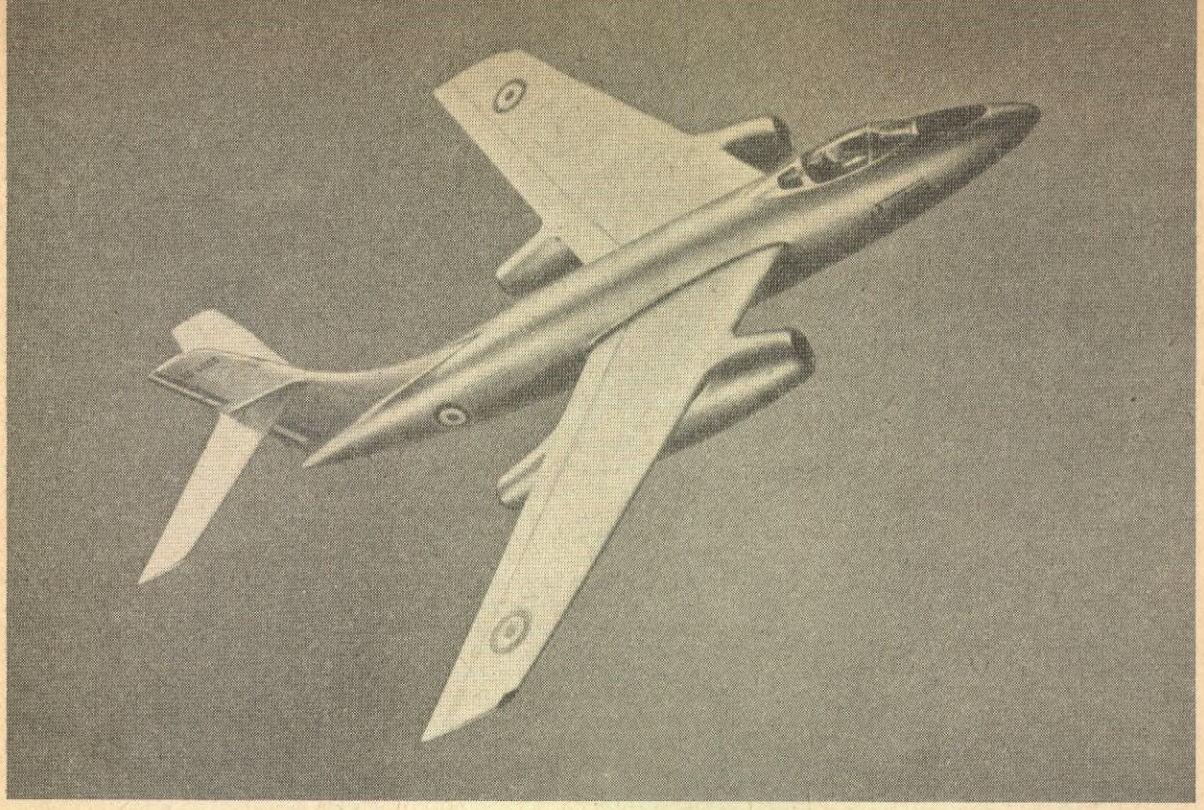
WAF 1 kostar endast kr **44:50** plus porto.

Vår nya
HOBBYKATALOG
116 "LADDADE" SIDOR!

MODELLFLYG
MODELLBÅTAR
MOTORER
RADIOAGGREGAT
MODELLBILAR
VERKTYG
TILLBEHÖR
HOBBYLITTERATUR
BÅTRITNINGAR etc.

Katalogen erhålles genom att kr 1:— i frimärken insändes

WENTZELS
Apelbergsgat. 48, Stockholm C



JEAN PUPTER:

COME BACK

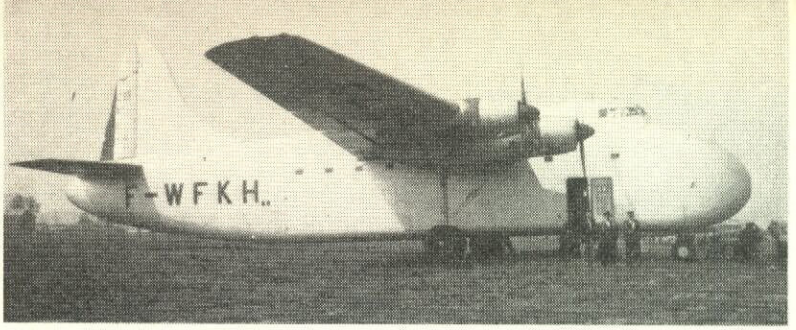
FÖR FRANSK FLYGINDUSTRI

Trots många svårigheter, bekymmer och inre kontroverser har den franska flygindustrin under 1953 gjort sådana framsteg att den nu kan sägas vara på väg att återerövra sin betydande position på världsmarknaden från förkrigstiden. Från en produktionsindex av 100 år 1938 gick denna ned till 72 i december 1952 för att i december 1953 åter stiga till 102. Denna ökning på 41,7 % är så mycket mera anmärkningsvärd som mera favoriserade industrigrenar i Frankrike uppvisar en avsevärt mindre produktionsökning, t. ex.: 32 % för papper och kartong, 21 % för bilar, 23 % för keramik och konstruktionsmateriel, 36 % för cement, och åter andra, betydande industrier uppvisar nedgång: metall med 10 % (särskilt märkbar inom järnhanteringen), metalltransformation med 5,3 %, läderindustri med 7,8 % etc.

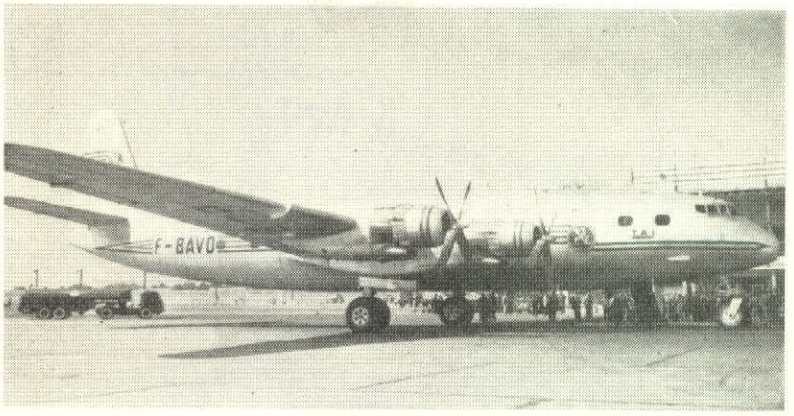
Denna expansion av den franska flygindustrin är av relativt ungt datum men likväl, som synes, ganska accentuerad — detta trots att den övriga mekaniska industrin i Frankrike är i nedgående — utom bilindustrin och den grundläggande grenen: järn- och stålindustrin är svag.

Året 1953 markerar alltså den franska flygindustrins come back på den internationella marknaden. Denna come back möjliggjordes tack vare "off shore" beställningar för NATO (250 "Mystére" II och IV). Den fullföljdes genom försäljningen av 71 "Ouragan"-jaktplan till Pakistans armé samt av en brasiliansk beställning av tvåmotoriga transportplan av typ "Nord 2.501", en order som har utsikt att ökas ytterligare. Sammanlagt kan Frankrike glädja sig åt en exportsiffra på över 7 milliarder

Vinjettbilden visar ett av franska flygindustrins senaste trumkort SO. "Vautour"



Ovan: "Cormoran", robust transportplan med stor likhet med Bristol Freighter. Nedan: SE. "Armaguac", modernt franskt trafikflygplan.



frances innevarande år (= drygt 100 miljoner kr), och den kommer säkerligen att stiga successivt. Därför har också M. Louis Christiaens, Franska statens "flygminister" fått i uppdrag att tillsätta en "expansionskommitté" för den framåtgående flygindustrin med uppgift bl. a. att främja intresset för densamma utomlands.

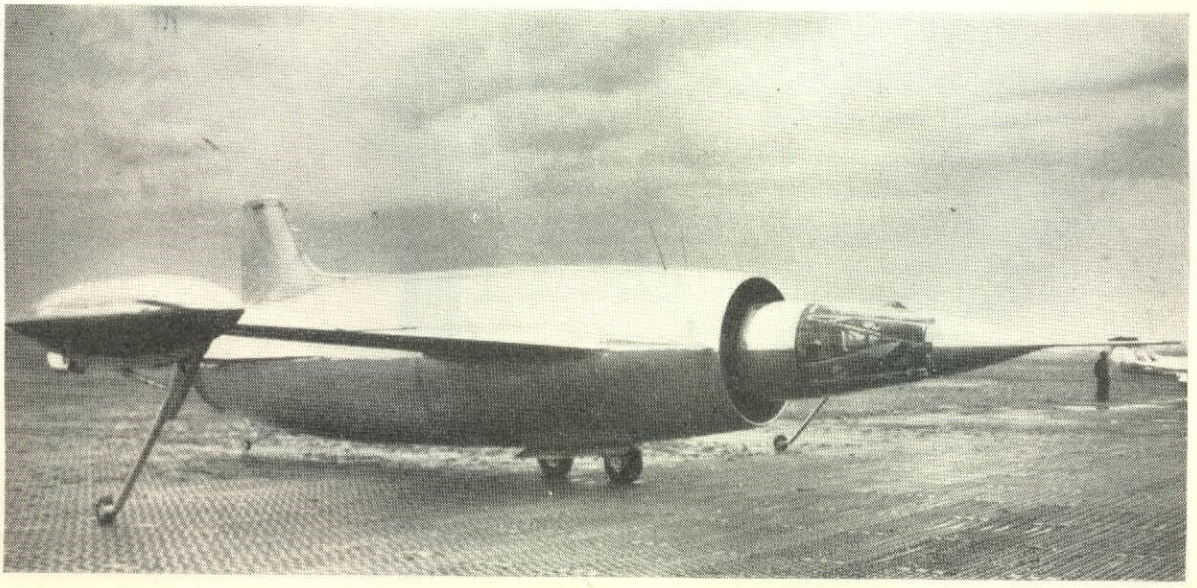
Det vore emellertid felaktigt att tro att dessa resultat kan uppnås utan en mängd problem. Även om den franska flygindustrin på det tekniska planet återfunnit sin förkrigsposition, har den, liksom landets övriga industrier, framförallt ett mycket stort problem att bemästra: de alltför höga tillverkningskostnaderna i förhållande till konkurrenterna. Och detta problem är för Frankrikes del så mycket svårare som seriebeställningarna är ytterst begränsade med avseende på antalet plan.

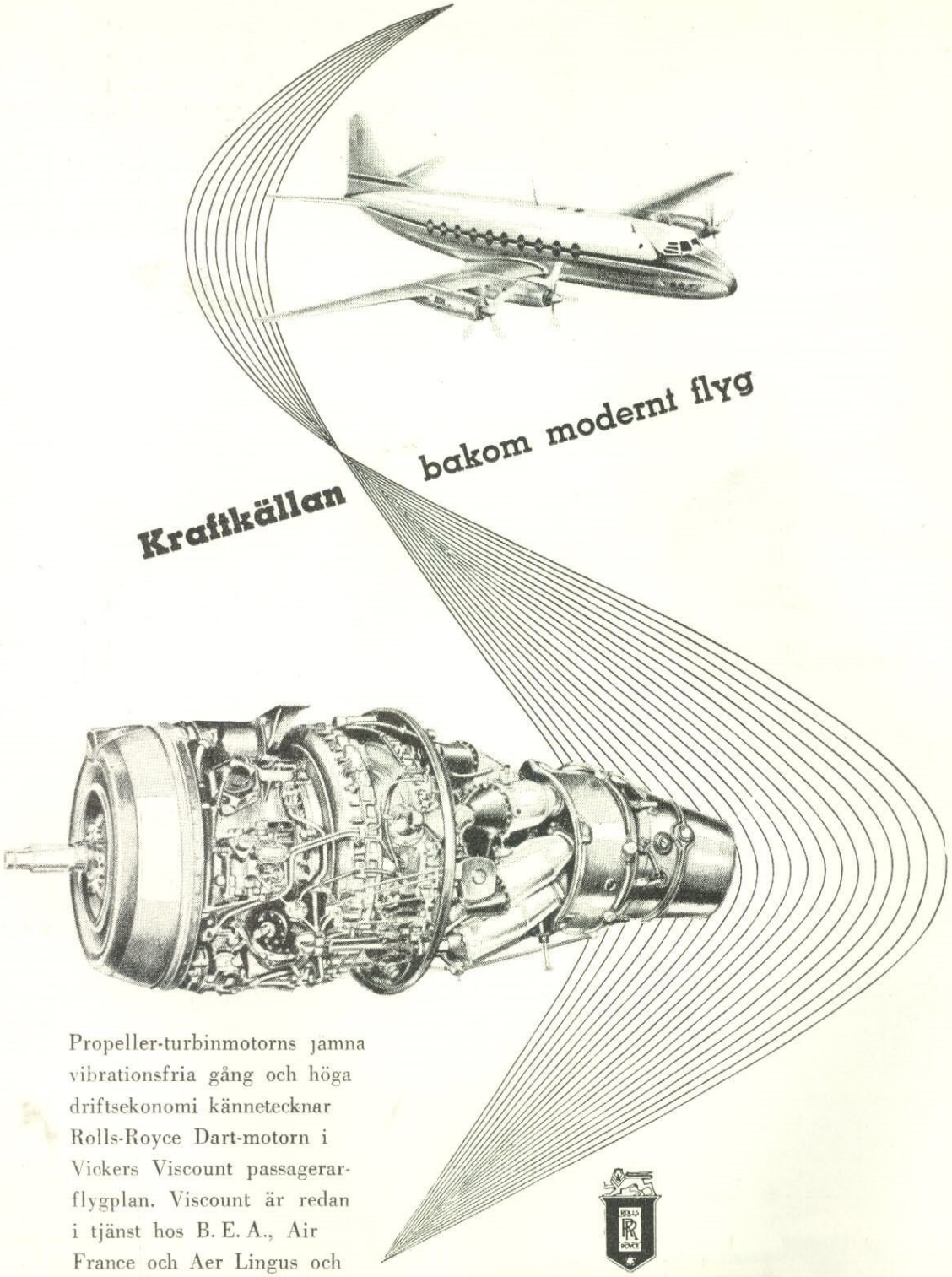
Vad som fordras är alltså en konstant propagandakampanj i syfte att genom ökning av beställningarnas såväl antal som storlek kunna uppnå en sänkning av produktionskostnaderna. En av den nämnda expansionskommitténs första åtgärder måste därför också bli en utförlig "katalog" över alla de typer som kunderna, i synnerhet de utländska, kan erhålla.

I den mån de budgetära krediterna inte skulle förslå för att realisera allt detta står ett finansieringsbolag berett att hjälpa till. Ingående undersökningar har för detta ändamål företagits. Allt tycks nu tyda på möjligheten av en för Frankrike synnerligen hälsosam uppryckning av en viktig industri, mera tack vare studiet av "konkreta fall" än diskussion av abstrakta doktriner.

"Leduc O,21", ramjetdrivet "parasitplan" för experiment. Första provflygningen skedde i maj 1953

World copyright 1954 by A. F. P. Paris.
All rights reserved.





Propeller-turbinmotorns jamna vibrationsfria gång och höga driftsekonomi kännetecknar Rolls-Royce Dart-motorn i Vickers Viscount passagerarflygplan. Viscount är redan i tjänst hos B. E. A., Air France och Aer Lingus och under tillverkning för många andra flygbolag.

ROLLS-ROYCE

ROLLS-ROYCE LIMITED • DERBY

Aero Engines

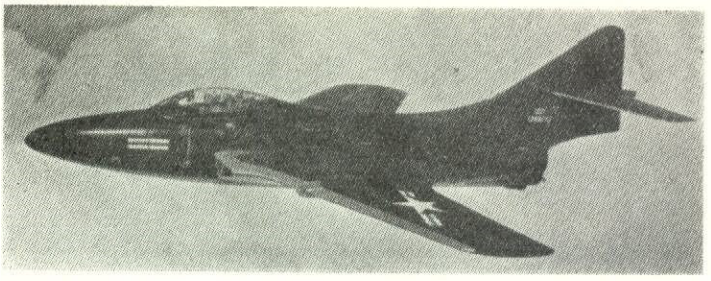
SALÉN & WICANDER AB, STOCKHOLM 12 • TEL. 28 93 40 (VÄXEL)

VÄSTERNS FLYG

16. GRUMMAN F9F COUGAR

Jaktplan (USA)

Bild och skiss: Grumman F9F-6 Cougar



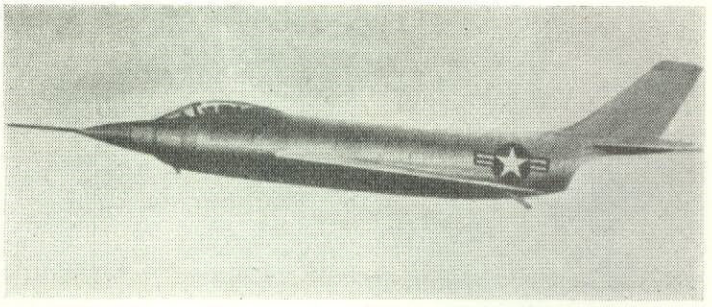
Cougar, som började komma i tjänst inom det amerikanska marinflyget under 1953, var marinflygets första pilvingade jaktplan. Typen är en direkt utveckling av det rakvingade reajaktplanet Panther, som användes under Koreakriget men som Cougar nu successivt ersätter. Cougar-prototypen flög f. f. g. i september 1951 och började omedelbart seriebyggas, delvis med samma verktyg som vid Panther-tillverkningen. Många hundra plan har redan levererats av två olika versioner, nämligen F9F-6 med en motor av typ Pratt & Whitney J-48 à 2.850 kp dragkraft och F9F-7 med en Allison J-33-A-16 med mer än 2.700 kp. Under 1954 har dessutom serietillverkningen av en ny och avsevärt moderniserad variant, F9F-8, påbörjats. Denna har bl. a. högre kritiskt Machtal, starkare motor samt längre flygsträcka än föregångarna. Motorn är en förbättrad Pratt & Whitney J-48 med ca 3.200 kp dragkraft, som ger planet följande data och ung. prestanda: spännvidd 11,1 m, längd 12,6 m, flygvikt ca 9 ton, toppfart 1.100 km/tim, stigtid t. 12.000 m, 7 min, topphöjd 15.000 m, normal flygsträcka 1.600 km. Fast beväpning: fyra 20 mm akan.

VÄSTERNS FLYG

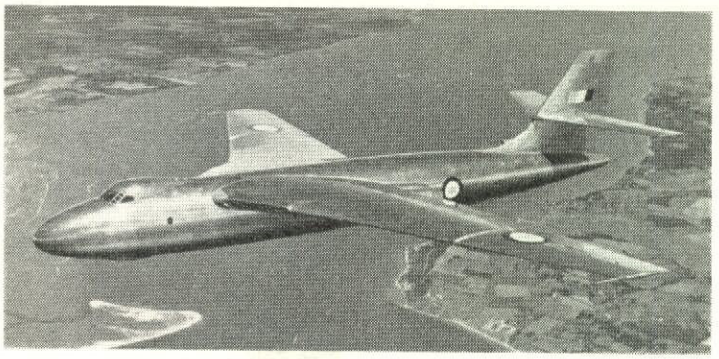
17. McDONNELL F3H DEMON

Jaktplan (USA)

Bild och skiss: McDonnell F3H-1 Demon



McDonnell-fabrikerna i St. Louis har sedan sin tillblivelse 1939 huvudsakligen tillverkat jaktflygplan för marint bruk. Fabrikens mest kända typ är det tvåmotoriga reaplanet F2H Banshee, varav mer än 800 ex. tillförts amerikanska marinflyget. Banshee-produktionen har emellertid nu fått ge plats för serietillverkning av den avsevärt modernare enmotoriga typen F3H Demon, som debuterade i prototyp i augusti 1951. Denna havererade dock på ett tidigt stadium. En ny prototyp flög inte förrän hösten 1952. Detta samt de besvärligheter man haft med reamotorn Westinghouse J-40 (avsedd att användas i en hel rad marina plan, men sedermera annullerad) har medfört att Demon något försenats. Det första serieplanet överlämnades dock till marinflyget i januari 1954. Typen tycks emellertid vara otursförföljd. Redan innan förband hunnit uppsättas har Demon drabbats av temporärt flygförbud p. g. a. en rad haverier. Demon är dock en av marinflygets allra viktigaste typer, och planet serietillverkas nu i ett flertal olika versioner för såväl dag- som nattoperationer. Av F3H-1 som den nuvarande serieversionen kallas, utrustas endast 60 plan med J-40-motorer medan övriga förses med den nya Allison-motorn J-71, som ger en dragkraft av över 4.000 kp mot 3.400 kp för J-40. Följande siffror har offentliggjorts för F3H-1: spännvidd 10,8 m, längd ca 18 m, toppfart över 1.100 km/tim. Beväpningen omfattar fyra 20 mm akan samt jaktraketer.



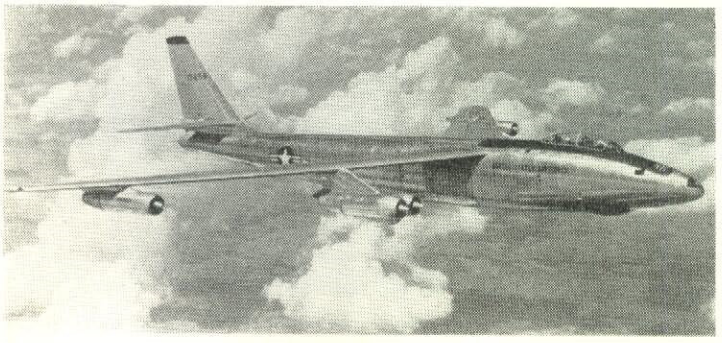
VÄSTERNS FLYG

18. VICKERS VALIANT

Bombplan (England)

Bild och skiss:
Vickers Valiant B.1

Valiant är engelsmännens första fyrmotoriga reabombplan. Dess prototyp flög f. f. g. den 18 maj 1951 men denna råkade senare haverera. Serietillverkning igångsattes emellertid under 1952, och denna har nu fortskridit så långt att en division Valiantplan väntas vara i tjänst mot slutet av 1954. Dessa plan blir de första inom Royal Air Force som är avsedda att medföra atombomber. Typen utmärker sig vidare för stor topphöjd och kort startsträcka. Valiant byggs inte i något större antal — sannolikt mindre än 100. Förutom den nuvarande serieversionen — Valiant B.1 — finns typen också i en speciell "målfinnarversion" — B.2 — med starkare motorer, längre flygkropp, högre flygvikt etc. Utvändigt är största skillnaden de långa gondoler som skjuter ut bakom vingen på B.2. Valiant har även legat till grund för ett nytt readrivet transportplan, V.1.000, som nu byggs i prototyp för RAF. V.1.000 är dock ett större flygplan. Följande siffror har offentliggjorts för Valiant B.1, som är försedd med fyra Rolls-Royce Avon RA. 7 med 3.400 kp dragkraft vardera (B.2 har fyra RA. 14 på 4.500 kp vardera): spännvidd 34,85 m, längd 33 m. Flygvikten torde närma sig 60 ton och toppfarten överstiga 1.000 km/tim medan topphöjden överstiger 15.000 m. Planet saknar beväpning.

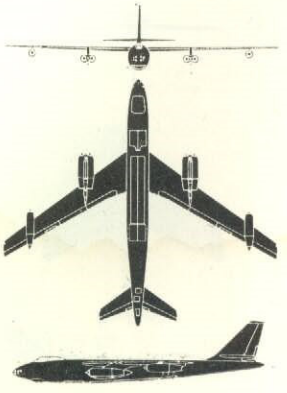


VÄSTERNS FLYG

19. BOEING B-47 STRATOJET

Bombplan (USA)

Bild och skiss:
Boeing B-47E Stratojet



Västerlandets modernaste bombplan i tjänst är Boeing B-47 Stratojet, som i mer än 700 exemplar tillförts USA:s strategiska bombflyg. Typen tillverkas f. n. av tre olika fabriker, nämligen hos Boeing i Wichita samt hos Lockheed och Douglas. Wichita-fabrikerna bygger planet i en takt av ett plan per dag medan däremot övriga fabriker producerar i avsevärt mindre skala (beställningarna reducerades kraftigt under 1953). Prototypen till B-47 provflögs redan i december 1947, medan det första serieplanet levererades våren 1950. Det dröjde dock ganska länge innan några förband hann sättas upp, och verklig fart på produktionen blev det inte förrän året efter Koreakrigets utbrott. Stratojet förekommer f. n. i tre huvudversioner, nämligen B-47B (den dominerande), B-47E samt RB-47B. Den senare har längre flygkropp och en synnerligen omfattande kamerautrustning för fotospaning. Stratojet-förbanden är normalt utrustade med tankningsflygplan som kraftigt förlänger aktionsradien på dessa atombombbärare. Följande uppgifter har offentliggjorts om B-47B (sex General Electric J-47 reamotorer med 2.630 kp dragkraft vardera): spännvidd 35,4 m, längd 32,9 m, flygvikt 84.000 kg, toppfart "över" 965 km/tim, topphöjd 12.000 m, normal flygsträcka över 4.000 km. Beväpningen (på B-47E) består av två fjärrmanövrerade 20 mm akan i stjärttorn.

ÖVERSIKTEN

Lansen också i övningsversion

Saabs välkända allvädersattackplan A 32 Lansen, som även skall bli Flygvapnets kommande nattjakt- och spaningsplan, skall enligt av Underrättelser från Flygledningen även byggas i en övningsversion med dubbelkommando. Även följande typer (J 35?) skall sannolikt byggas i liknande utförande.

Attackflygets sista flottilj får rea

Kungl. Blekinge Flygflottilj (F 17), som firat tioårsjubileum den 1 juli, hade den 30 maj stor flygdag med över 100-talet deltagande flygplan. F 17, som sedan 1948 endast flugit tvåmotoriga T 18 B, har nyligen erhållit sina första reaplan i form av ett mindre antal Saab A 21 R som skall användas för träning intill dess det nya attackplanet (kan det möjligen vara Lansen?) kan tas i tjänst. F 17 torde vara den sista attackflottilj som fått reaplan. Jaktflyget är sedan länge hundraprocentigt readrivet med ett mycket starkt inslag av J 29. Attackflygets modernaste reaplan är f. n. A 29 vartill kommer A 28 och — som nämnts — A 21 R. Som bekant har numera även spaningsflyget börjat erhålla reaplan i form av splitternya S 29 C som torde vara det modernaste spaningsplanet i Västeuropa f. n.

Det åttonde stora ICAO-mötet med representanter för all världens nationella luftfartsstyrelser har hållits i Montreal. Svensk delegat var luftfartsinspektör E. Ljung.

Svenska flygindustrin växer

Den svenska flygplan- och flygmotorindustrin genomgår f. n. en imponerande utveckling. Detsamma gäller även våra flygtekniska forskningsresurser som nu utbyggs i avsevärd omfattning bl. a. i form av de nya överljudsvindtunnlarna vid Flygtekniska Försöksanstalten samt människocentrifugen m. m. vid Karolinska Institutet.

Mest imponerande är dock *Saabs* expansion. I Linköping läggs nu sista handen vid en 10.000 kvm tillbyggnad av monteringsutrymmena — där J 29 och A 32 så småningom skall rulla ut parallellt — samtidigt som en ny stor hangar och en ny kontorslänga färdigställts, den senare bl. a. avsedd att inrymma Saabs matematikmaskinavdelning. Dessutom har Saab nyligen tagit i bruk Skandinaviens i sitt slag största press, en specialtillverkad bjässe på 8.000 ton. Kostnaden för dessa och andra samtidiga Saab-investeringar har beräknats till ca 23 miljoner kr. I slutet av maj omtalades också att Saab avser att bygga ut sin apparatfabrik i Jönköping till ungefär det dubbla. Byggnadstillstånd har nämligen begärts för en nybyggnad avsedd att inrymma både konstruktions-, produktions- och kontrollavdelningar, vilken kostnadsberäknats till 1,8 miljoner kr. I samband med utbyggnaden, som skall vara klar under 1956, skall personalen här förstärkas med hundratalet man. Saab-J, som Jönköpingsfabriken kallas inom koncernen, svarar bl. a. för konstruktion och tillverkning av inte mindre än 80 procent av de i A 32 Lansen ingående apparaterna.

Totalt har Saab sedan 1950 ökat antalet anställda med 50 procent samtidigt som produktionen kraftigt stegrats. Under budgetåret 1952—53 var produktionen 60 procent större än året dessförinnan samtidigt som totalfaktureringen var fyra gånger större än åren 1946—48 då huvuddelen av de propellerdrivna typerna J 21 A och B 18 B/T 18 B levererades. Företaget förfogar nu över fabriker i Linköping, Trollhättan, Jönköping och Göteborg, varav dock Trollhätte- och Göteborgsfabrikerna främst sysslar med produktionen av Saab-bilen, som nu produceras i en takt av 20 per dag.

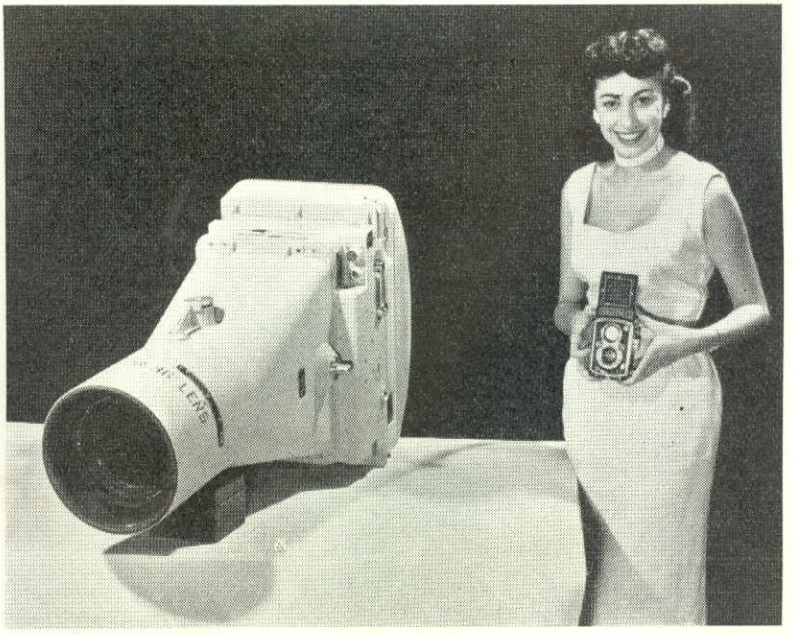
Saabs orderstock har stigit med 50 procent jämfört med föregående bokslut. Antalet anställda överstiger nu 5.500.

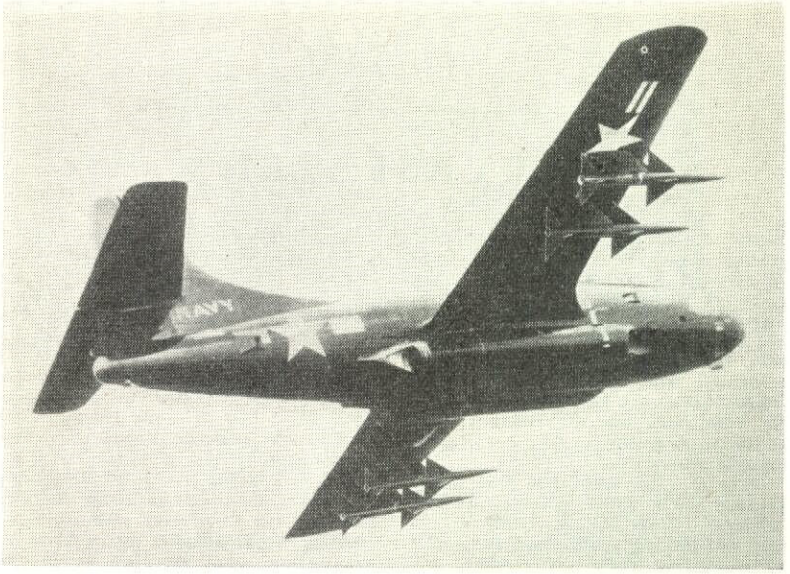
Svenska Flygmotor i Trollhättan meddelade nyligen att man nu kan överblicka sitt produktionsprogram fram till 1961! Företagets direktör Gunnar Engellau omtalade även att företaget under de närmaste åren skall anställa ytterligare 600 man, varav 300 omedelbart. Dir. Engellau trodde emellertid att Trollhättan vid en fortsatt utbyggnad av Flygmotor svårligen skulle kunna täcka behovet av arbetskraft varför det troligen skulle bli nödvändigt att köpa in eller låta bygga en ny fabrik på annan plats med bättre arbetskraftstillgång. Flygmotor, som nu står inför en omläggning av produktionen från Ghost-motorn (RM 2) till Rolls Royce Avon RA. 7 (RM 5) — för Lansen — har ett ännu icke genomfört investeringsprogram för den närmaste tiden på 10 milj. kr. Detta är dock bara början. Närmast på utbyggnadsprogrammet står byggandet av ett jättestort förrådshus som f. ö. redan påbörjats. Dessutom har byggnadstillstånd begärts för en ny stor kontorsbyggnad, ett höghus som kommer att dominera hela industriområdet. Detta arbete hoppas man kunna påbörja i år. Dessutom skall personalrestaurangen m. m. utbyggas. Under 1953 tog Flygmotor en ny bombsäker bergverkstad i bruk.

Flygvapnet köper Pembroke

Flygvapnet har som omtalats på annan plats i detta nummer i England beställt ett antal tvåmotoriga lätta transportplan av typen Hunting Percival Pembroke som ersättning för de nästan uråldriga B 3:or (Junker Ju 86 K) som under efterkrigsåren utgjort vårt "transportflyg". Pembroke-planen, som valdes i stället för de enmotoriga kanadensiska D. H. Otter-plan som tidigare varit på tal, får i Flygvapnet beteckningen Tp 83.

Inte mindre än 16 kameror ingår i utrustningen på det amerikanska reaspaningsplanet Boeing RB-47E, en specialversion av den 4-motoriga reabombaren B-47. Bilden visar ett av planets 16 "ögon", ett praktexemplar med 36 tums brännvidd. Marjorie Andeel, anställd hos Boeing, visar dels sig själv, dels en Rolleiflex för att ge en uppfattning om hur stor 16-tumsbjässen egentligen är.





Detta är det första fotot av den nya amerikanska missilen "Sparrow 1", tillverkad hos Douglas i Californien och här upphängd i fyra exemplar under en av amerikanska marinens nattjaktflygplan av typ Douglas F3D Skynight. Sparrow når överljudsfart omedelbart efter att den frigjorts från moderplanet och leds per radio mot målet.

Nya Thulin-medaljörer

Vid Flygtekniska Föreningens årsmöte den 25 maj utdelades Thulin-medaljen 1954 i guld till direktör Elis Nordquist, Saab, för "utomordentligt förtjänstfull gärning i den tekniska utvecklingen av det svenska flyget" samt i silver till civilingenjör Artur Bråsjö för "hans framgångsrika insatser såsom ledare för projektering och konstruktion av ett svenskt attackflygplan" (A 32 Lansen, red:s anm.) I samband med årsmötet hölls två intressanta föredrag om problem kring den nu så aktuella "värmevallen". Civiling. H.-O. Palme talade om "Grunder för aerodynamisk värmealstring" medan civiling. O. Ljungström behandlade "Några problem vid flygplanskrovets värmeupptagning".

30-årsjubileum för Aero O/Y

Den 2 juni 1924 inleddes flygtrafiken Helsingfors—Stockholm, ett jubileum som firats i Stockholm med bl. a. visningar av det finska bolagets nya, utomordentligt vackra och trevliga film, "På blåvita vingar".

Helikopter över Engelska kanalen

Det brittiska flygbolaget Silver City Airways, som med sådan framgång utvecklat bilfärjetrafiken över Engelska kanalen, har nu enligt medelande begärt tillstånd att efterhand få sätta in helikoptrar på dessa linjer. Bolaget säger sig vara fullt på det klara med att de helikoptertyper som finns i dag inte är stora nog för dylik trafik men att sådana typer kommer om några år. Det sägs att en tillverkare lämnat tillfredsställande offerter på en helikopter av den storlek som det här skulle bli fråga om d. v. s. i samma klass som de Bristol Freighters som bolaget nu använder på sina färjelinjer. Det kommer tydligen att röra sig om en modifierad version av Fairey Rotodyne.

Jättebeställning för Bristol 173

Brittiska Ministry of Supply har nyligen beställt inte mindre än ett hundratal tvårotoriga helikoptrar från Bristol-fabrikerna. Beställningen, som gäller en marin transport- och antiubåtsversion av Bristol 173, sägs gå löst på flera miljoner pund. Beställningen är det viktigaste steg som England hittills tagit på helikopterområdet, och kommer att i hög grad stimulera helikopterverksamheten i Storbritannien, där man liksom i Sverige länge ägnat sig åt "studium" av helikopterflyget.

USA-kanadensiskt helikoptersamarbete

Den amerikanska firman Doman Helicopters, Inc. i Danbury, Connecticut, har nyligen slagit sig samman med den kanadensiska firman Fleet Manufacturing, Ltd. i Ontario under namnet Doman—Fleet, Ltd. för att föra ut Domans nya 7-sitsiga helikopter, Doman LZ-5, främst på den kanadensiska och brittiska marknaden. Doman gör rotorn och rotoraggregatet medan kroppen kommer från en nyuppsatt fabrik i Kanada. Firman har redan beställning på ett antal helikoptrar av samma typ (med med militära beteckningen YH-31) för amerikanska arméns Transportation Corps.

Helikopterkommitté inom IATA

Internationella trafikflygorganisationen IATA har tillsatt en speciell helikopterkommitté med uppgift att reda ut bland annat de många internationella bestämmelser som behövs för den omfattande helikoptertrafik, som av allt at döma kommer mycket snart.

Cykelflyg med BEA

BEA meddelar att särskilda arrangemang gjorts för att tillmötesgå framställningar från engelska cykelturister om modifierade föreskrifter för befordran av deras cyklar som flygfrakt mellan London och Paris vid veckosluten.

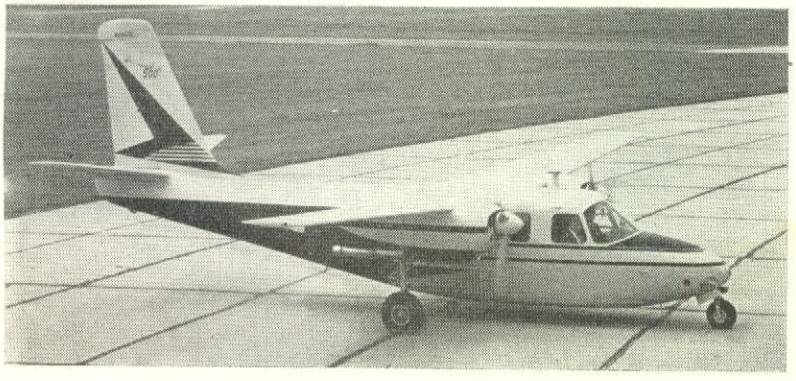
900.000 passagerare genom Waterloo Terminal

Sedan BEA:s nya passagerarstation i London, Waterloo Air Terminal togs i bruk för ett år sedan, har ca 900.000 passagerare expedierats här. Dessa reste med närmare 30.000 olika flygningar mellan England och Kontinenten samt inom Storbritannien. Waterloostationens rekorddag var den 25 juli förra året då 4.000 passagerare reste med bussar till London Airport och Northolt f. v. b. med flyg till Paris och Kanalöarna. Man räknar med att den kommande sommartrafiken skall slå alla tidigare rekord.

Fem Cometer haveriprövas

Tre Comet Series 1 undergår när detta skrivs synnerligen ingående prov vid Royal Aircraft Establishment, Farnborough, som ett led i försöken att fastställa orsakerna till de katastrofer som drabbat detta mycket omtalade readrivna trafikplan. Ett Comet-plan undergår utmattningsprov, ett annat plan har till större delen nedmonterats för detaljundersökningar, medan i ett tredje tryckkabinutrustningen provas. Enligt vad som omtalats i dagspressen innebär detta senare prov att planet nedsänkes i en bassäng med vatten varvid kabintrycket successivt ökas tills flygkroppen sprängs — detta för att få fram ett absolut mått på systemets styrka. Slutligen har ett fjärde Comet-plan ur samma serie efter nedmontering hos BOAC samt olika prov nu iordningsställts för provflygning utrustat med en mängd mätinstrument av olika slag. Provflygningarna företas vid Farnborough av såväl de Havillands egna som RAF:s provflygare. Enligt obekräftade uppgifter är även ett femte Comet-plan inblandat i dessa prov som utan jämförelse torde vara den mest ingående haveriundersökning som någonsin företagits. Men så står ju också mycket pengar och anseende på spel inte endast för de Havilland och BOAC utan för hela den brittiska flygindustrin och därmed landet som helhet.

Aero Design Engineering Co i Oklahoma har modifierat sitt lätta transportplan "Commander 520" (beställt bl. a. i ett mindre antal av amerikanska armén för vissa prov) och givit det modern fena och pilvingad stabilisator. Den nya versionen har beteckningen "Commander 560" och har två Lycoming GO-480B motorer om vardera 270 hk starteffekt. Topphastigheten ligger vid ca 330 km/t. Fullastad (flygvikt 6.000 pund = 2.721 kg) ligger vikningshastigheten vid 95 km/t. Lägsta vikningsfarten med 40° flaps är så låg som 64 km/t. Längsta flygsträckan är 1.700 km och högsta antalet passagerare sju st. Priset i USA omkring 70.000 dollar = 350.000 kr.



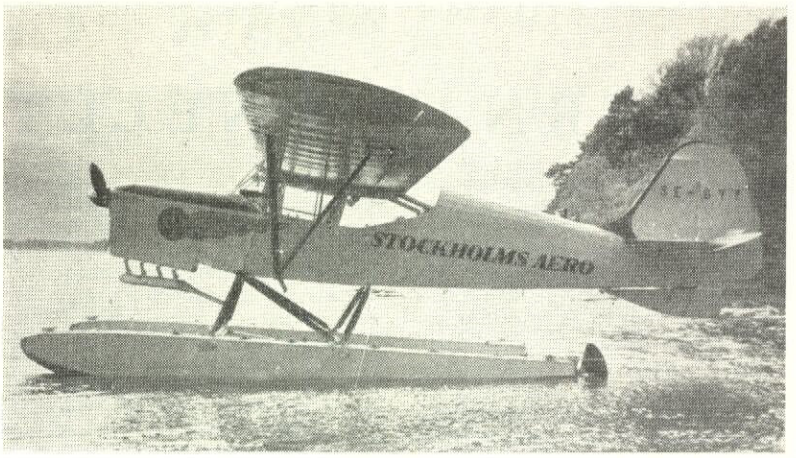
Tyskland får trafikplan i augusti

Enligt vad som meddelas kommer Lufthansa — som bolaget numera kallas i stället för det tidigare temporära Luftag — att som ett resultat av förbundsregeringens speciella hänvändelse nyligen till de västallierade om tillstånd att återuppta flygtrafik, i höst erhålla de fyra Convair Liner 340 som beställts i USA. Det första planet väntas anlända i augusti. Det är dock tvivelaktigt om tyskarna hinner börja trafiken under sommarsäsongen även om tillstånd ges redan nu. Troligtvis kommer Lufthansa inte igång förrän våren 1955. Sedan är det väl endast en tidsfråga när man också får tillstånd att avhämta sina beställda fyra Lockheed Super Constellation och börja flyga interkontinentalt?

IATA:s clearing visar rekordsiffror

Omslutningen av de internationella flygbolagens finansiella transaktioner genom IATA:s Clearing House i London var under första kvartalet i år nästan 12 procent större än motsvarande period i fjol. Även om ökningen delvis är beroende av att antalet flygbolag som använder IATA:s Clearing ökat, tyder dock siffrorna på en ökning av trafikvolymen på de internationella routerna. IATA:s totala transaktioner uppgick under det första kvartalet i år till 56,31 milj. dollar (mer än 280 milj. kr) mot 50,4 milj. dollar under motsvarande period 1953.

Forts. på sid. 40

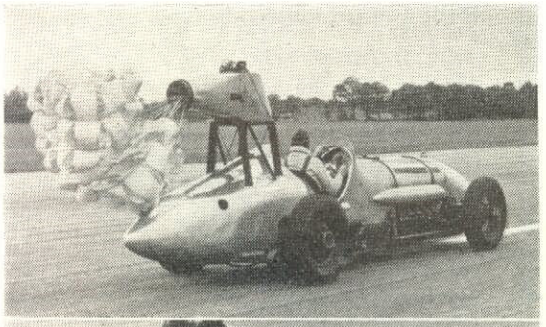


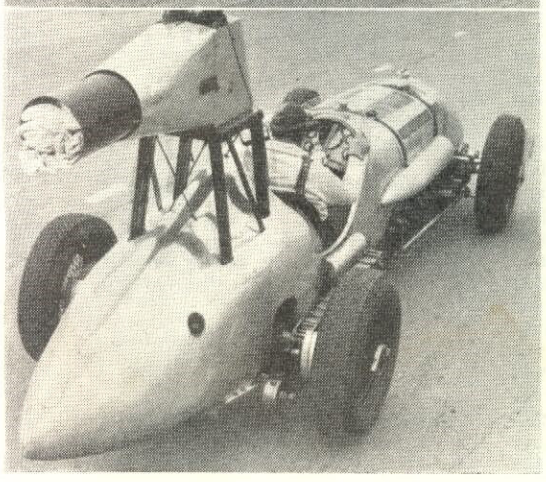
NY AUSTER PÅ TOFFLOR

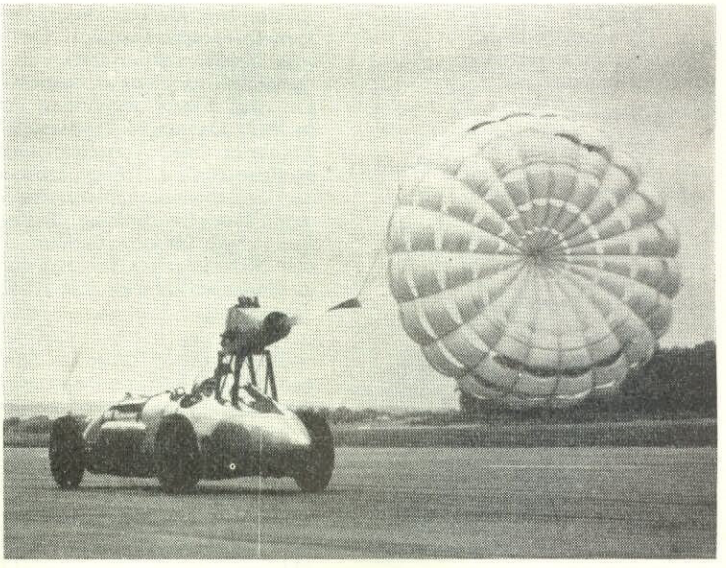
AB Stockholms Aero har köpt en ny Auster, den fyrsitsiga Cirrus Autocar, som nu även satts på flottörer. Det är första gången denna typ provas på tofflor och erfarenheterna är de allra bästa. Planet är utrustat med en Cirrus Major motor på 155 hk. Flygvikten ligger så högt som 2.450 lbs (1.111 kg). Spännvidden är 11 m, längden 7 m, vingytan 17,14 m² och maximala vingbelastningen 65 kg/m². Maxhastigheten ligger enligt uppgifterna från fabriken vid 204 km/t (på full last) och marschhastigheten på hjul vid 177 km/t och på flottörer 170 km/t. Flygsträckan är på hjul 780 km och på flottörer 640 km. Med full last är startsträckan på flottörer i vindstilla 366 meter.

AUTOMATISK BROMSFALLSKÄRM

Den brittiska fallskärmsfirman G. Q. har konstruerat en bromsfallskärm, som efter fullgjort värv, d. v. s. nedbromsning av farten vid utrullningen, automatiskt packas in och är klar för nästa uppdrag. Bromsfallskärmar har ju blivit allt vanligare på moderna krigsflygplan med stor vingbelastning och därmed även stor landningshastighet. Konstruktionsarbetet på G. Q.-skärmen påbörjades hösten 1951. Fordringarna var att skärmen skulle vara fullt utvecklad inom tre sekunder, att den skulle medge landningar i sidvind upp till 20 knop, samt att den skulle automatiskt packas in efter att hastigheten gått ned till 30 knop. Inpackningen skulle vara klar inom 15 sekunder.







Bilderna visar nyligen gjorda demonstrationer med G. Q.-skärmen, som tycks hålla vad den lovar. Demonstrationerna utfördes med John Cobb's rekordvagn Napier Railton med en 450 hk motor. Vagnen väger drygt 2 ton och anses idealisk för dylika prov. Fallskärmen utvecklas vid en hastighet av 140 mph (225 km/t). Föraren i bilen heter Sir Raymond Quilter

INTERNATIONELLT

Enligt ett preliminärt program som utsänts av FAI skall 1954 års generalkonferens hållas i Istanbul 20—27 september. Värdarna har föreslagit ett program som är ovanligt omfattande och delegaterna kan räkna med att få uppleva fascinerande dagar i landet mellan två världsdelar.

Det är troligt att generalkonferensen bland annat får ta ställning till ett jugoslaviskt förslag som nyligen gått på remiss till de nationella aeroklubbarna. Förslaget innebär instiftandet av ett internationellt flygsportmöte som skulle hållas vart fjärde år. Den engelska benämningen på evenemanget säger mer än den svenska översättningen. I FAI-handlingarna talar man om »FAI Gatherings of Aviation Sport». Det omfattande tävlingsprogram som förutom en sportflygutställning skall ingå i programmet vittnar åtminstone om Jugoslaviens resurser. Eller vad sägs om följande förslag:

1. *Motorflyg*
   a. Kombinerad tävling i precisionsflygning
   b. Luft-Gymkhana. (Närmare förklaring har inte lämnats, men förmodligen avses någon spexig form av hinderlöpning per flygplan)
   c. Precisionslandning
   d. Avancerad flygning
   e. Helikoptertävling
2. *Segelflyg*
   a. Hastighetsflygning
   b. Distansflygning i sluten bana
   c. Avancerad flygning
3. *Ballongsport*
   a. Friflygning
   b. Hastighet
   c. Precisionslandning
4. *Modellflyg*
   a. Segelmodeller, tidsflygning
   b. Wakefieldmodeller, tidsflygning
   c. Motormodeller, tidsflygning
   d. Linstyrning, hastighet
   e. Team Racing
   f. Radiostyrning
   g. Avancerad flygning
   h. Specialmodeller
5. *Fallskärmssport*
   a. Precisionshopp utan fördröjd utlösning, individuellt
   b. D:o i grupp
   c. Precisionshopp med fördröjd utlösning, individuellt
   d. D:o i grupp
   e. Stilhoppning med fördröjd utlösning.

KSAK har när detta skrives ännu inte tagit ställning till förslaget. Det svenska remissvaret kommer emellertid sannolikt att innehålla ett förslag till stark begränsning av antalet tävlingsklasser. Att genomföra ett evenemang enligt det jugoslaviska förslaget skulle sannolikt kosta den arrangerande klubben omkring miljonen. KSAK anser det nödvändigt att förslaget, om det kommer till utförande, ges en sådan form att även mindre länder kan komma i fråga som arrangörer.

*

Den som är road av ballongsport kan resa ner till Holland 1 augusti då 5:e Internationella Friballongtävlingen hålles i Maastricht. Det ser ut som om intresset för denna exklusiva sport skulle vara i tilltagande. När KSAK bildades 1900 hade man ännu inte uppfunnit motorflygningen — då var intresset koncentrerat till ballongerna, som alltså tycks ha gjort en come back. Förutom i Mellaneuropa sysslar man en hel del med ballongsport i Sydamerika, vilket framkommit vid FAI-konferenserna, där man haft tillfälle att diskutera gemensamma problem i den relativt nya ballongkommissionen.

*

Allt fler länder ansluter sig till carnetöverenskommelsen. De länder som hittills rapporterats till Kungl. Generaltullstyrelsen är Belgien, Brittiska riket (med dominions, kolonier m. m.), Danmark, Egypten, Finland, Frankrike (med Marocko), Grekland, Holland (med kolonier), Italien Jugoslavien, Luxemburg, Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien, Tjeckoslovakien, Syd-Afrika, Turkiet, Ungern och USA. För sportflygplan från dessa länder ställer sig alltså KSAK som garant.

*

KSAK och Air France i Stockholm har nyligen haft som gäst den franska flyg- och bilpionjären *Gabriel Voisin*.

Han berättar bl. a. att ännu den 13 januari 1908, när Henri Farman med ett Voisin-biplan tillryggalade den första kilometern i sluten bana, hade ingen lyckats komma över det allra minsta dokument som kunde sprida ljus över bröderna Wrights flygplan och flygningar. Han hävdar att de franska pionjärerna löst flygproblemet helt på egen hand och under senare år har han till och med velat ifrågasätta om inte fransmannen Ardette gjorde lyckade motorflygningar flera år före Wilbur Wright.

Voisin är född den 5 februari 1880 och började sina flygexperiment redan 1898. Han byggde sitt första egna flygplan 1906, men redan 1903 anställdes han hos uppfinnaren Ernest Archdéacon, som hade konstruerat ett flygplan och sökte en ung man som kunde utföra provflygningarna.

Så småningom etablerade Voisin samarbete med Louis Blériot, för vilkens räkning han började konstruera flygplan 1905. 1906 startade Gabriel Voisin fabrik och flygskola tillsammans med sin två år yngre bror Charles, och redan i februari 1907 hade de sitt första gemensamt byggda flygplan färdigt.

GÄSTAVGIFT I SFK

Stockholms Flygklubb har infört ett speciellt medlemsskap för tillfälliga gäster som vill flyga i klubben. Personer som tillhör annan svensk KSAK-ansluten flygklubb kan för en halvårsavgift av 5 kronor bli gästmedlemmar i SFK och få samma förmåner som ordinarie medlemmar — med undantag av gratisprenumeration på Looping. Klubben anser att ett liknande system bör inarbetas i alla klubbar för att få ett bättre utbyte mellan klubbarna till stånd och underlätta flygmöjligheterna för sådana medlemmar som tvingas flytta på sig. En förutsättning för att man skall bli gästmedlem är att man har betalt avgiften i moderklubben.

FLYGMEDICIN FÖR SEGELFLYGARE

är titeln på en nyutkommen handledning, utgiven av Flyg- och Navalmedicinska Nämndens Instruktionskommitté. Den har författats av kaptenen Reinhold von Essen, välkänd från sina föredragsresor bland landets flygklubbar. Inledningsvis konstateras att stratosfärens undre gräns redan är uppnådd med segelflygplan och att man ej sällan uppnår höjder där luften är alltför tunn för en okunnig och dåligt utrustad flygare. Handledningen, som kommer att ingå i KSAK:s Segelflyghandbok bör studeras av varje segelflygare som flyger högvärdiga segelflygplan.

SEGELFLYGINSTRUKTÖRSKURS I AUGUSTI

Under förutsättning av tillräcklig efterfrågan anordnar KSAK en SIK på Älleberg 8—29/8. Anmälningstiden utgår 10 juli.

ADRESSÄNDRINGAR m. m.

Karlskoga Flygklubb har ny adress: Bigatan 1 C, Karlskoga.

Till gruppchef i *Arboga Flygklubb* har utnämnts ingenjör Lennart Petersén, Kapellgatan 31 C, Arboga.

FLYGLOTTERIET

Värdefullt klubbtips om försäljningstävlingen

Det sägs att marknaden för lotterier skulle ha försämrats under senare år. Detta tycks i varje fall inte gälla Flyglotteriet, som efter första försäljningsmånaden väsentligt har överträffat de resultat som uppnåddes förra gången vi ordnade lotteriet, 1952.

Klubbarna har pengar att tjäna både i form av provosioner på försålda lotter och i form av kontantpriser i de båda försäljningstävlingarna som arrangerats för anslutna flygklubbar och för registrerade modellflygklubbar var för sig.

Här nedan publiceras ställningen i de båda tävlingarna 10 juni. I det sammanhanget vill KSAK än en gång påpeka, att samtliga klubbar rekvirerat lotter i runda tal. Vad kommer detta att kunna medföra när försäljningsresultaten skall prisbelönas?

Låt oss ta ett exempel: Om vi antar att de nedan publicerade resultaten vore slutresultat, skulle Ö. Sörmlands Fk utan vidare vara klar vinnare bland flygklubbarna. Man måste emellertid dra lott om andraplaceringen och två har samma chanser att vinna. Nu behövdes det bara att Västerås Fk hade sålt 2001 lotter så skulle den ha andraplaceringen klar! — Längre ner kappas fem klubbar med vardera 1.000 lotter om en prisplacering. Om en av dessa hade sålt en enda lott extra skulle den utan vidare ha ryckt upp på 6:e plats.

Av exemplet lär vi oss, att det knappast är klokt att stanna med ett rekvirerat jämnt 100 tal lotter. Chansa på 80, 60 eller 40 lotter extra, så har man alltid en liten möjlighet att klättra uppåt på prisskalan och de långa raderna med lika slutresultat behöver inte väcka ångerkänslor efter slutredovisningen.

Per den 10/6 1954 uttagna lotter i Flyglotteriet

Flygklubbar

Östra Södermanland	5.000
Västerbergslagen	2.000
Västerås	2.000
Nyköping	1.600
Eskilstuna	1.300
Nordvästra Skåne	1.000
Västerdalarne	1.000
Karlskoga	1.000
Enköping	1.000
Skövde	1.000
Arboga	800
Östersund	600
Norrköping	500
Sthlms Segelflygklubb	500
Uppsala	500
Varberg	350
Jönköping	300
Örebro	300
Buss- o. spårvägspersonalen, Sthlm	300
Sthlms Flygklubb	300
Norrtälje	200
Gotland	100
KSAK Sthlm	100
Blekinge	50
	21.800

Modellflygklubbar

Sundsvalls modellfl.-sektion	1.000
Örnen, Finspång	520
N:a Ångermanland	500
Falken, Hallsberg	500
Torshälla	350
Hälsingborg	350
Svalan, Roslagsbro	330
Solna	320
Kiruna	300
Silvervingen, Mönsterås	300
Eskilstuna modellfl.-sektion	300
Flygkompaniet, Svenljunga	300
Bollnäs	300
Trollbäcken	250
Örnarna, Hägersten	200
Jupiter, Bergnäset	200
Boden	200
Sky-Flyers, Börstig	200
Katrineholm modellfl.-sektion	200
Uvarna, Älvdalsåsen	200
Nynäshamn	200
Ockelbo	200
KFUM, Sävsjö	200
Tunnan, Tun	200
Vingarna, Vartofta	200
Tärnan, Ytterhogdal	200
Haraldsbo, Falun	170
Albatrosserna, Tuna	150
Triangeln, Hudiksvall	150
Tumba	150
Fjällvind, Särna	110
Alfta	100
Falken, Enköping	100
Kondoren, Finsta	100
Örnvingarna, Gislaved	100
Hökarna, Hjo	100
Pilen, Mölltorp	100
Borlänge	100
Säter	100
Guldvingen, Sthlm	100
Snurren, Uppsala	100
Strömsnäsbruks konfirmandring	60
Hobbyklubben, Ljustorp	30
	9.840

Funderingar beträffande Åre-läger 1955

Erfarenheterna år från år av fjällsegelflygningarna har visat, att ett koncentrerat segelflygläger under ca 10 dagar inte ger det riktiga utbyte man vill ha. Det har också diskuterats vilka åtgärder, som bör vidtagas, för att man skall kunna åstadkomma en förändring till det bättre.

Då man avlyssnar diskussionen segelflygare emellan, kommer man till den uppfattningen att segelflygarna helst vill sätta sig på tåget, åka upp till Åre, segelflyga, åka skidor, sola sig, förlusta sig och åka hem fulla av entusiasm.

Var skall man nu komma över denna mycket goda cigarr? Här är ett exempel. Flygklubbarna har från flygvapnet erhållit en storståtlig gåva i form av den segelflygmateriel som överlämnats till KSAK. Där finns såväl ensitsiga som tvåsitsiga högvärdiga segelflygplan och bogserflygplan Materielen är överlämnad till flygklubbarna mot en särskild förbindelse att materielen vid behov kan inmönstras av KSAK.

Man frågar sig kanske, varför inte Ällebergsskolan kan tillhandahålla segelflygplan, bogserplan och personal. — Efter sommarens mycket intensiva verksamhet lägges skolans materiel upp i och för översyn. Reparationerna och översynen är inte klara förrän skolan åter är klar att slå upp sina portar. Skall man då använda materielen i Åre under exempelvis en månad, hinner den ej att bli klar efter översynen tills skolan skall börja. Beträffande KSAK:s personal kan denna ej disponeras under så pass lång tid som det här torde bli fråga om.

Mitt förslag är därför, att en lämplig s. k. lägerchef bör utses, vidare en mekaniker och en bogserförare. Tre Weihe bör inmönstras exempelvis från sådana flygklubbar, som har uppvisat minsta flygtiden under den gångna säsongen, en Kranich och ett bogserflygplan, utvalda efter samma grunder. Från flygvapnet begäres att få hyra två verkstadstält med uppvärmningsanordning, där Weihe med fällda vingar lätt kan få plats. Ett effektivt vindskydd ordnas för bogserflygplanet och för en Kranich.

Beträffande kostnaderna får man göra upp en beräkning, som då upptar kostnader för lägerchef, mekaniker, bogserförare, försäkringar, hyra av tält m. m. Det torde ändå bli billigare för den enskilde segelflygaren med en fast organisation enligt ovan, än om en flygklubb skall släpa med sig materielen den långa vägen från exempelvis Eskilstuna upp till Åre för futtiga 10 dagar, av vilka man eventuellt får ut 3—4 flygdagar i lyckligaste fall.

Anmälan om deltagande skulle ske direkt till lägerchefen, i likhet med vad som sker vid Ällebergsskolan.

Dessa funderingar kanske inte är på långt när idealet, men tanken är värd att spinna vidare på, och jag är tacksam för alla bra motförslag. Vi skall arbeta vidare på frågan, så att vi kan få ut det bästa möjliga av fjällsegelflygningen i form av härlig segelflygning, skidåkning, vila och propaganda för vår härliga sport.

B. C:son Bergman

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

Översikten

Forts. fr. sid. 37

Viscounts till USA

Det stora amerikanska flygbolaget Capital Airlines har beställt tre Vickers Viscounts och har dessutom i ett nyligen upprättat avtal tagit option på ytterligare 37 Viscounts. Leveransen av de första tre planen skall ske i början av 1955. Hela kontraktet innefattar en köpesumma av cirka 45 miljoner dollar.

Nya DC-7 är United Airlines' 33:e flygplantyp

Den 1 juni inledde United Airlines — det amerikanska flygbolag som SAS skall samarbeta med i fråga om köp av DC-7-plan — den första non-stop-linjen från kust till kust över den nordamerikanska kontinenten i bolagets 28-åriga historia. Linjen trafikeras med världens snabbaste propellerdrivna trafikflygplan, Douglas DC-7, som flyger sträckan New York—San Francisco på endast 7½ timme (i östlig riktning). I omvänd riktning görs mellanlandnnig i Denver. Den 18 juni sätter United in DC-7 mellan New York och Los Angeles (resan tar 7¼ timme) medan Chicago får DC-7-förbindelse med båda kusterna den 25 juni. United har beställt 25 DC-7:or för en kostnad av 58 milj. dollar (ca 300 milj. kr), vilka skall förstärka bolagets flotta av 64 DC-6 och DC-6 B. DC-7, som är United's 33:e flygplantyp, är normalt inrättad för 58 passagerare i första klass, men i turistutförande kan 95 passagerare beredas plats. DC-7 "marschar" på omkring 600 km/tim.

Nytt rekord för DC-7

En Douglas DC-7 tillhörigt United Air Lines, har flugit New York—Honolulu (via San Francisco) på 15 tim. 57 min., vilket gör en hastighet av 502 km/tim.

Planet som hade full last flög New York—San Francisco (där mellanlandning gjordes) på 8 tim. 18 min., vilket är nytt världsrekord för trafikflygplan.

Blocktiden för hela resan blev 17 tim. 9 min. Rekordflygningen gjordes i hård motvind och under föga goda väderleksförhållanden i övrigt.

Douglas DC-7 B, långdistansversionen av DC-7, undergår just nu omfattande prov över de californiska öknarna. Planet är utrustat med flaps av en helt ny typ som ger ökad lyftkraft och betydligt mindre motstånd än tidigare konstruktioner, varigenom det bl. a. blivit möjligt att förkorta startsträckorna vid stora laster och öka stighastigheten. DC-7 B har vidare fått tankutrymmet ökat från 5.512 gallons till 6.490 gallons genom införande av extra s. k. "sadeltankar" på övre delen av vingen i anslutning till motorgondolerna.

Fairchild gör marknadsundersökning för Fokker i USA

Fairchild-fabrikerna är f. n. sysselsatta med en marknadsundersökning i syfte att utröna huruvida den nya holländska Fokker F. 27 Friendship är lämplig för amerikanska trafikflygförhållanden. Fairchild har nämligen gjort upp preliminära planer på en ev. licenstillverkning av F. 27. Enligt Fairchild

---

Apropå segelflyg-VM

Aeroklubbens generalsekreterare Nils Söderberg framlägger

REVOLUTIONERANDE TÄVLINGSFÖRSLAG

KSAK:s generalsekreterare, generalmajor Nils Söderberg, är en man med idéer. Han har nu i samband med förberedelserna för vårt deltagande i segelflyg-VM i England lagt fram ett minst sagt revolutionerande förslag till revision av tävlingsreglerna till kommande VM. Förslaget, som nu först skall behandlas av KSAK:s segelflygkommitté och tas upp på FAI:s segelflygkommissions konferens i samband med VM, vill i första hand ha bort "ekipagetävlingarna", de stora kostnaderna och marktransporterna.

I sitt förslag påpekar general Söderberg att största delen av kostnaderna nu kommer på transportkontot. Hela denna affär bör reduceras genom att arrangörerna ställer flygplan och transportapparat till förfogande.

Vidare föreslås att samtliga deltagare tävlar med samma flygplantyp. VM är nu öppet för alla slag av segelflygplan. Detta verkar viserligen för en utveckling av flygplan med bättre prestanda men knappast mot billigare flygplan. Det finns risk för att VM blir tävlingar mellan flygplan som endast ett fåtal har råd eller möjlighet att skaffa sig. Det bör vara de personliga egenskaperna hos föraren inte de tekniska egenskaperna hos flygplanet som skall vara utslagsgivande i en dylik tävling.

General Söderberg föreslår att FAI fastställer ett antal typer av segelflygplan som får användas vid VM. Den arrangerande klubben väljer en av dessa typer med hänsyn till sina möjligheter att ställa tillräckligt antal tävlingsplan till förfogande. De av FAI godkända typerna skall vara tillgängliga för produktion och vara relativt billiga i tillverkning.

Detta kommer, påpekar förslagsställaren, att bidraga till en standardisering som kan göra segelflygningen billigare. Den tekniska utvecklingen blir heller inte lidande om den som i detta fall går mot bättre och billigare flygplan.

Slutligen föreslår general Söderberg borttagandet av den flersitsiga klassen i VM med motiveringen att en flygning av detta slag är ett enmansjobb. Passageraren har ingen funktion att fylla. Om man absolut vill ha med flersitsiga flygplan i VM, så bör dessa tävla i samma klass som de ensitsiga.

Förslaget kommer med all sannolikhet att väcka en livlig diskussion vid konferensen i England — och säkerligen också motstånd. General Söderberg avser emellertid att själv vara närvarande vid konferensen när förslaget tas upp, för att kunna försvara det. Man får verkligen hoppas att den ofta ganska konservativa inställningen i segelflygkommissionen ger vika för de uppenbara fördelarna i förslaget. Om en revision i likhet med vad som här föreslås inte genomföres, är det fara värt att VM-arrangemangen i framtiden blir omöjliga till följd av de fantastiska kostnader de drar både för arrangörer och deltagare.

Yen

Brevlådan

Fråga: 1) Jag har funnit två platser i England med namnet Farnborough. Den ena ligger *ca 3* svenska mil SV London och den andra ca 1,5 svenska mil SSO London. I vilken av dessa hålls den s. k. "Farnborough-utställningen"? 2) Vet red. något om på vilken tidpunkt utställningen kommer att hållas i år (1954)? 3) Får svenska turister besöka utställningen? 4) Har red. eventuellt ytterligare upplysningar, som kan vara bra att veta för en svensk turist på utställnings-besök? *Tourist 15 år.*

Svar: 1) SV London. 2) I början av september. 3) Ja. 4) Lämpligt att bo i London. Goda bussförbindelser med utställningen finns. Sök. f. ö. kontakt med en resebyrå, så får ni alla nödvändiga upplysningar om resor, rum etc.

Fråga: Vore tacksam för svar på följande frågor. Samtliga gäller G. P.-diesel. Motorn stämplad "Eskader". 1) Cyl.-volym. 2) Effekt. 3) Lämpligaste bränsle. 4) Lämplig teampropeller. 5) Lämplig stuntpropeller. *Getingen 365*

Svar: 1) Två storlekar av denna motor finns, 1 cc resp. 1,5 cc. 2) 1 cc: 1/16 hkr, 1,5 cc: 1/10 hkr. 3) 1 cc: 20 % eter, 25 % ricinolja, 55 % fotogen. 1,5 cc: tre lika delar eter, ricinolja och fotogen. 4) 1 cc: 12 cm diam., stign. 1: 1. 1,5 cc: 15 cm diam., stign. 1: 1. 5) 1 cc: 12 cm diam., stign. 1: 0,75, 1,5 cc: 15 cm diam., stign. 1: 075.

Fråga: 1) Vad kostar prenumeration på flygvapnets tidskrift Ufl? 2) Vart skall man vända sig för prenumeration på denna? 3) Vad kostar prenumeration på den engelskspråkiga flygtidningen "SAAB sonics"? 4) Vart skall man vända sig för prenumeration på denna? 5) Går det inte att få in en samlarserie om moderna flygmotorer (ej modellmotorer) i Looping? Det har kommit fram många nya reamotorer på sista tiden. Jag (och troligen många andra) skulle mycket gärna vilja ha reda på data om de senaste flygmotorerna. *R. I.*

Svar: 1 och 2) Ufl är avsedd endast för personal inom FV och utsändes dessutom till ett antal pressmän. Prenumeration kan inte ske. 3 och 4) Saab Sonics utgår i begränsad upplaga för information till ett speciellt klientel. Prenumeration kan icke ske. 5) Idén tål att tänka på.

beräknas F. 27 kosta omkring 400.000 dollar (drygt 2 milj. kr) i USA. — Det skulle dock förvåna red. om ett beslut att licenstillverka F. 27 kommer innan prototypen hunnit provflygas. Detta kommer sannolikt att ske tidigast i mitten på 1955.

Hunter och Swift åter försenade

Den synnerligen ansedda engelska tidskriften "Economist" uttrycker i ett av sina senaste nummer sin förtrytelse över den brittiska flygindustrins långsamhet när det gäller att få fram de nya reajaktplan man så länge väntat på. Samtidigt fäster tidningen läsarnas uppmärksamhet på de snabba framsteg som fransmännen gjort främst med Mystère, en typ som enligt tidningen är minst lika bra som Swift och Hunter. "Economist" upplyser i detta sammanhang att Hunter på grund av vissa arbeten i samband med dess dykbromsar inte kommer att vara i tjänst före slutet av innevarande år! Mystére-produktionen, däremot, uppges nu ligga före tidtabellen trots att denna typ ej beställdes förrän våren 1953.

Samtidigt meddelas officiellt att flygförbud utfärdats för RAF:s enda Swift-division på grund av ett ouppklarat haveri som inträffat med en av de Swift Mk. 1 och 2 som denna division är utrustad med. Standardversionen Mk. 4 har ännu ej börjat levereras.

Mot bakgrunden av ovanstående uppgifter verkar det åtminstone för den oinvigde som om det svenska flygvapnet skulle få svårigheter att inom rimlig tid utrusta sina återstående Vampire-flottiljer med antingen Hunter eller Swift. Fransmännens stora NATO-beställningar är väl inte heller ägnade att underlätta våra möjligheter att få Mystére IV. För såvitt inte fransmännen — som i fallet Ouragan och Indien — åsidosätter det egna och det samlade NATO-flygets krav. Det är ett välkänt faktum att den franska regeringen fäster den allra största vikt vid flygplanexporten och att man går mycket långt där det finns en chans att ta ifrån engelsmännen en traditionell marknad. Så skedde nämligen i Indien.

LOKAL

I omedelbar anslutning till Örebro flygfält finnes en lokal om närmare 500 kvm, lämplig att omändras till flygreparationsverkstad. Halva lokalen kan omedelbart få disponeras. Närmare upplysningar Gullberg, tel. 19 855, Örebro.

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

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.

SÄLJES

En Comet II (körd ca ½ tim.) med två propellrar och balanshjul säljes för kr 50:—. K. Morin, Bokvägen 4, Kristianstad 10807.

Modellmotorer bill.! 1 st Amco PB 3,5 cc ny 45 kr, 1 st Amco PB 3,5 cc obet. körd 40 kr, 2 st Frog 500 obet. körda 35 kr/st. A. Lundberg, Linköp.v. 33, Norrköping.

Steky s. b.-kamera, t. optik, filter, väska res.-mag. 130 kr. B-kl team, link-handt. Eta 29 motor 100 kr. Frog 50, prop. 30 kr S. O. Nilsson, Björneborgsg. 36, Sundsvall

KÖPES

Malmer: Elementär aerodynamik önskas köpa. Ing. H. Hedlund, Bergsvägen 4, Saltsjöbaden.

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.

TEAMMODELLEN

EXCELLENT

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

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

sommarsemestra med SAS i Sverige

Möt semestern, solen och sommaren med SAS. Ni gör en lång resa till trivsamt nöje och behaglig avkoppling om Ni väljer SAS. Utan trängsel och tröttsamma nattresor är Ni på några få timmar vid semestermålet.

För Er som har barn är det särskilt förmånligt att flyga. Barn under 6 år flyger i Ert sällskap för blott 10 % av ordinarie pris, 6—11-åringar för halva biljettpriset.

Tala med Er resebyrå! Där kan Ni få ytterligare upplysningar om inrikeslinjerna. Och där kan Ni också reservera plats och köpa Era flygbiljetter.

KIRUNA
flygtid från Stockholm 4 tim. 25 min.

LULEÅ
flygtid från Stockholm 2 tim. 45 min.

STOCKHOLM
Från Stockholm går dagligen 4 turer till Visby och 1 till Malmö, Luleå och Göteborg samt 3 ggr i veckan till Kiruna.

GÖTEBORG
flygtid från Stockholm 1 tim. 40 min.

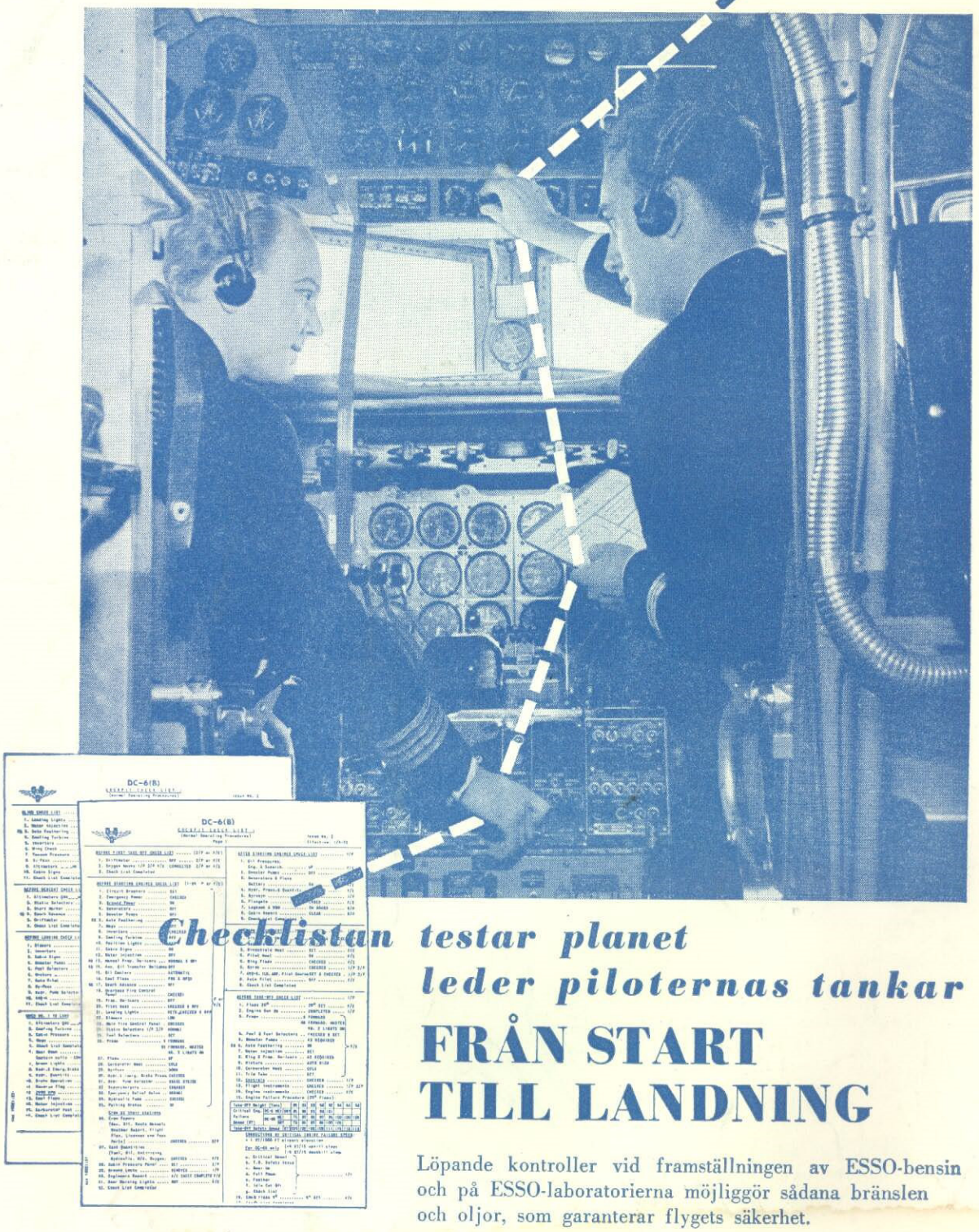
VISBY
flygtid från Stockholm 55 min.

MALMÖ
flygtid från Stockholm 1 tim. 55 min. Goda flygförbindelser med Köpenhamn.

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

123 KONTROLLER



Checklistan testar planet leder piloternas tankar

FRÅN START TILL LANDNING

Löpande kontroller vid framställningen av ESSO-bensin och på ESSO-laboratorierna möjliggör sådana bränslen och oljor, som garanterar flygets säkerhet.

Ha alltid ESSO i tankarna