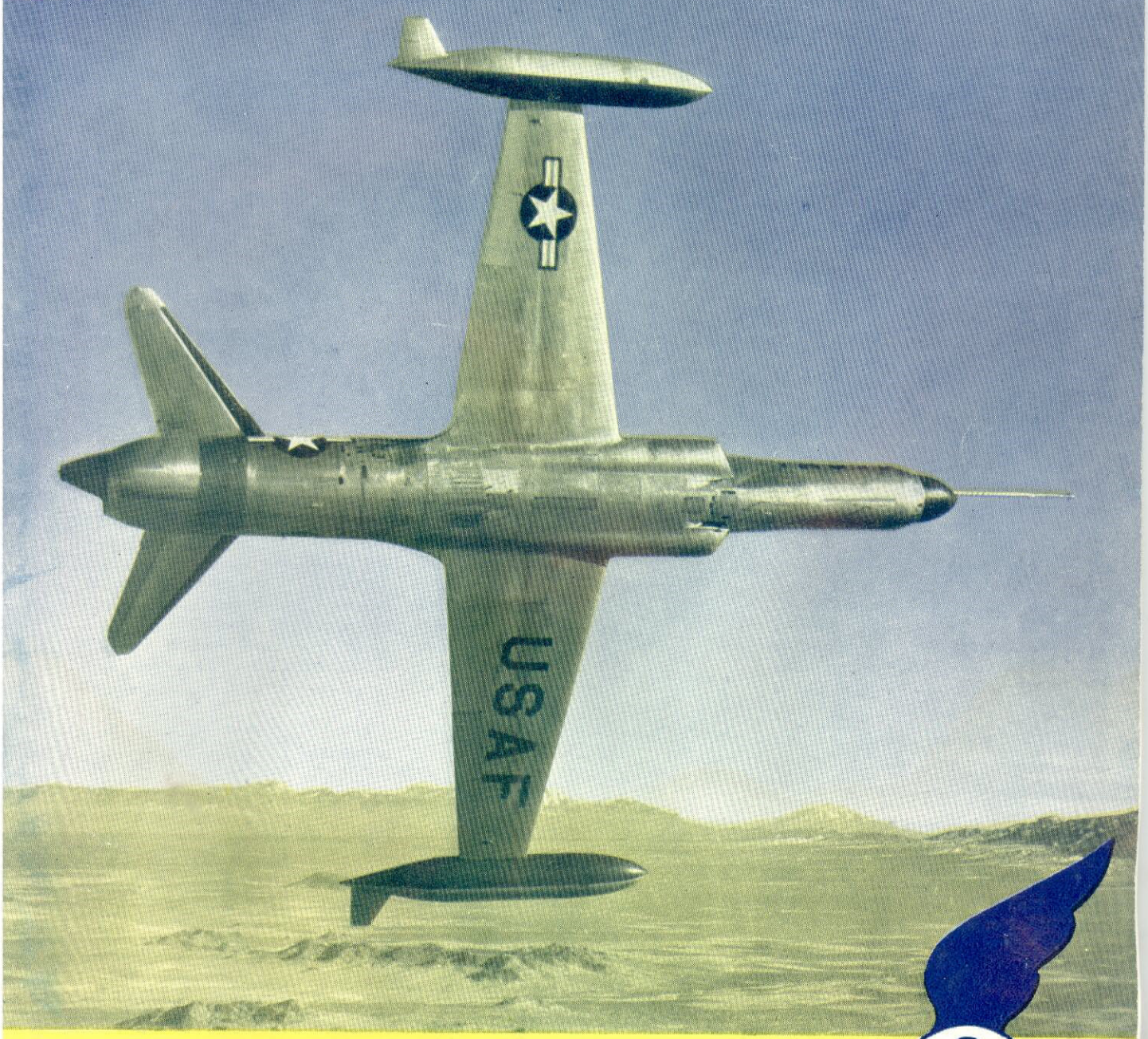
LOOPING



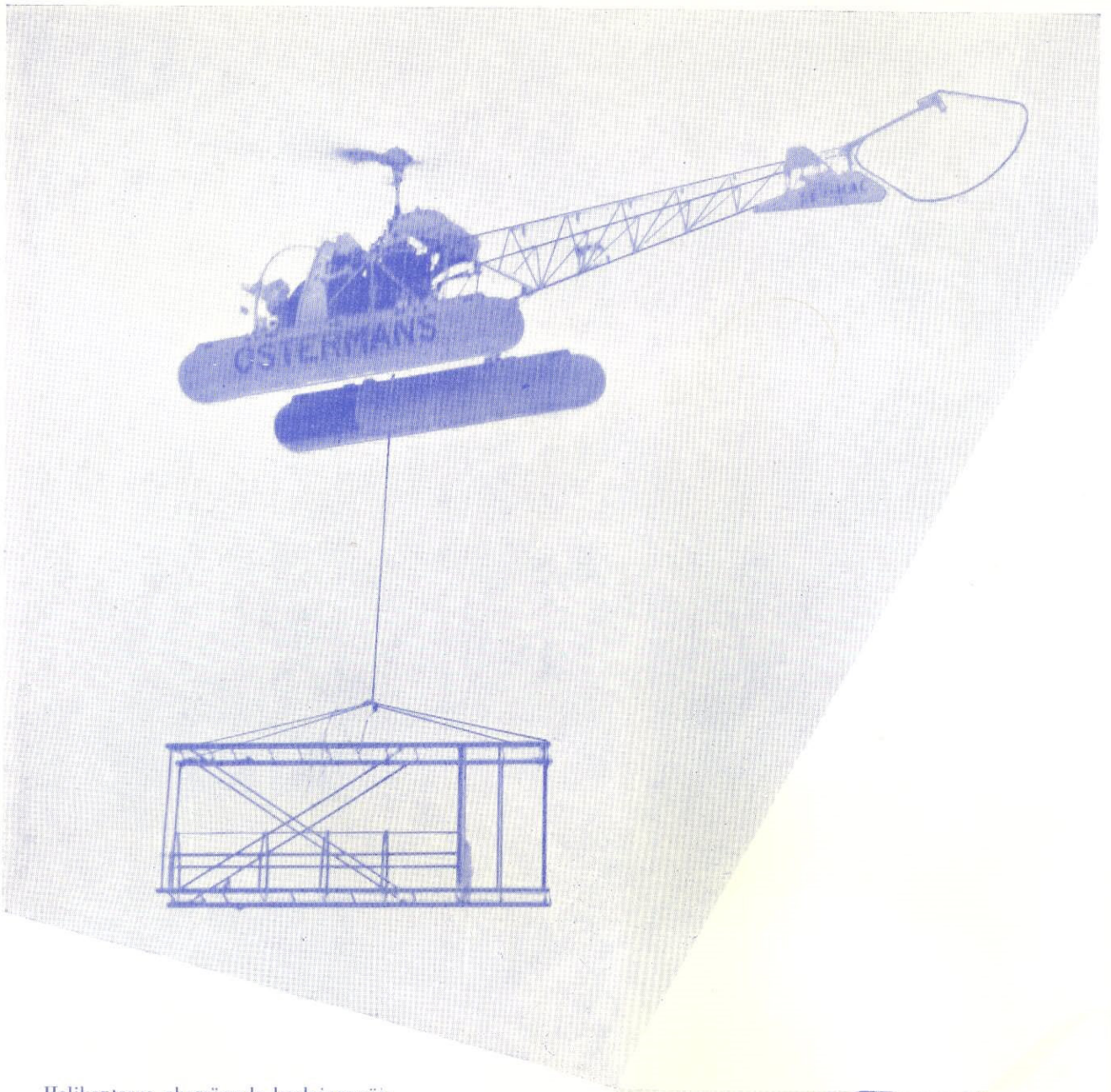
Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben

Operation Columbus

jättepristävling börjar

2
Febr. 1953

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



Helikopterns obegränsade landningsmöjligheter och fantastiska flygförmåga kan för Er betyda lösningen på många problem, som Ni själva inte kunnat tänka Er som flyguppdrag.

Helikopterns debut i byggnadsbranschen för en tid sedan, när en stege lyftes upp på taket till en fastighet, är ett exempel på uppdrag, som för helikoptern är lika naturliga som de eljest vanliga ambulans-, rekognoscerings- och jordbruksflygningarna.

Räkna alltid med helikoptern — den kan vara Er billigaste medhjälpare!



Ring

OSTERMANS AERO AB

TELEFONER 28 40 00 · 28 80 05

Looping

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben
Svenska Pilotföreningen

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

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

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

2 FEBRUARI ÅRG 3

1953

Vi blir svagare i luften

Att stryka hela förband förefaller vara ett av de alternativ som ligger närmast till för flygvapnet om det skall kunna upprätthålla högsta tänkbara styrka sedan planerna i statsverkspropositionen satts i verket. Det låter som ett dåligt skämt men är inte desta mindre blodigt allvar. Finanserna räcker inte till att tillgodose försvarets alla behov och därför har långtidsplanerna för alla tre försvarsgrenarna fått vidkännas avsevärda nedskärningar. För armén innebär prutningen 7 %, för marinen 23 % och för flygvapnet inte mindre än 34 %. Den sistnämnda siffran gäller för övrigt om vapnet får den begärda inflationskompensationen. Om inte, blir nedskärningen hela 43 % ...

Flygvapnet har alltså blivit dyrare än beräknat, och räcker inte pengarna måste man givetvis pruta. Den nu planerade prutningen kommer huvudsakligen att gå ut över kvaliteten och innebär att materielen inte kan hållas lika modern och effektiv som tidigare. Detta i sin tur innebär ett direkt förnekande av de tidigare i princip godtagna förutsättningarna att vårt försvar och i främsta rummet flygvapnet bör gå kvalitetsvägen för att ha en chans att fylla sin uppgift. Flygvapnet kan ännu mindre än de övriga försvarsgrenarna vara betjänt av föråldrad materiel. Kan man inte förnya materielen inom ramen för den nuvarande organisationen, måste man alltså enligt logikens lagar skära ner denna organisation, vilket med andra ord betyder att antalet förband måste minskas.

Det kan vara en farlig väg att beträda, kanske inte minst politiskt, att försvaga svenska flygvapnet. Världsutvecklingen inbjuder inte till några "nedrustningar", allra minst av flyget.

Blir det ingen annan råd måste man kanske penetrera hela försvarsorganisationen och priotetsgradera behoven efter delvis andra linjer än som nu har gjorts.

Haverierna

Olyckorna inom det svenska icke reguljära trafikflyget har varit för många. Det är svårt att uttala sig om de egentliga orsakerna till dessa olyckor även om händelseförloppen vid själva haverierna kan fastställas. Man får inte glömma bort att de flesta haverier endast utgör klimax i ett händelseförlopp som kan sträcka sig över lång tid.

Av de fyra mycket svåra haverier som inträffat med tidningsplan inom en relativt kort tid (Karlstad, Bromma och nu senast två vid Jönköping) kan endast ett hänföras till kategorin haveri i dåligt väder. Och även i detta fall kan det anses osäkert om vädret spelat den avgörande rollen. Besättningarna har varit av god kvalitet och det finns ingenting som tyder på att materielen inte skulle ha uppfyllt gällande krav på kvalitet och trim.

Den verkliga orsaken är således att söka på annat håll. Jäkt för att få fram tidningsbuntarna på fixerad tid har nämnts som ett antagbart skäl till förbiseende av normala säkerhetsfaktorer. Nonchalans och uppenbar omdömeslöshet utan närmare angivande av dess grundorsak har också föreslagits. En för långt driven ambition att hålla antalet inställda flygningar nere vid minimum är ett annat förslag.

De förolyckade besättningarna har inte tidigare visat prov på omdömeslöshet och nonchalans. Eftersom vädret inte kan anses ha varit den avgörande haverifaktorn i något av de senaste fyra fallen, kan inte heller teorin om regularitetsambitionen anses hållbar. Materielfel har inte bevisats. Återstår då ingenting annat än jäktet.

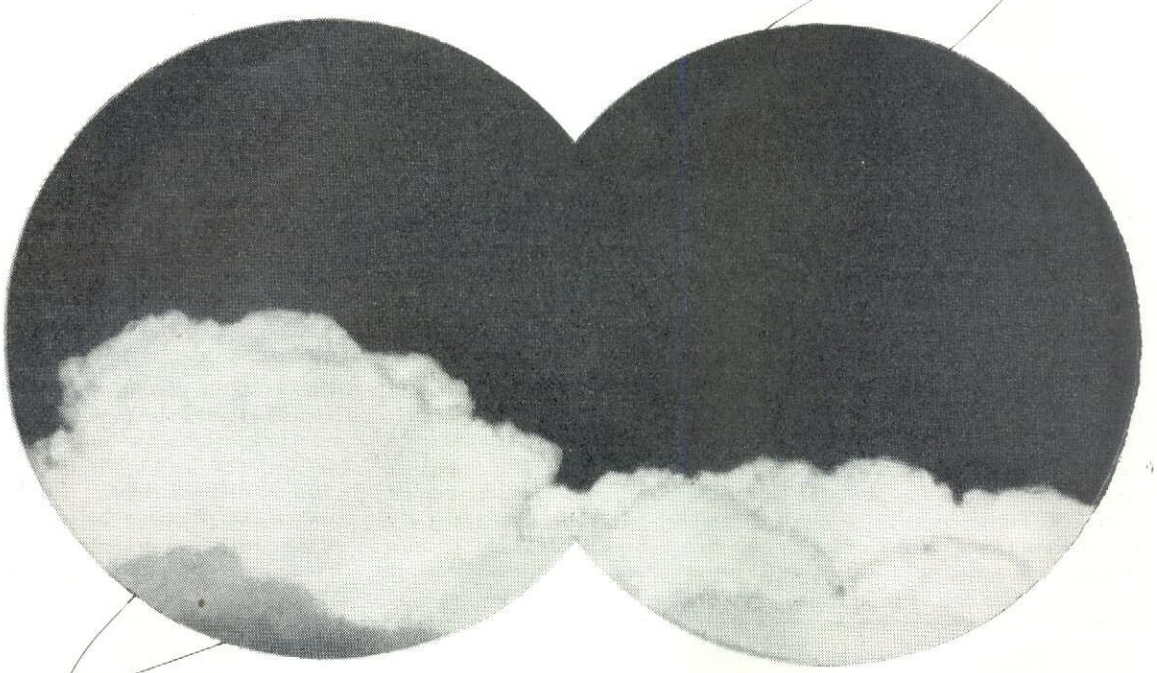
Vi har verkligen svårt att tro att förare som är vana från många års tjänstgöring (oftast både civilt och militärt) att hålla tider, till och med mycket snäva tider, plötsligt skulle tappa huvudet inför risken att en tidningslast skulle komma några minuter för sent till bestämmelseorten.

Det kan möjligen finnas anledning tro att jäkt, prestigehänsyn och överdriven ambition *tillsammans* kan ha någon del i det stora orsakssammanhanget, men framförallt är det angeläget att allvarliga försök göres att utreda detta *orsakssammanhang*. Detta tror vi blir lättare om haverierna diskuteras, om alla fakta läggs fram inför offentligheten, och inte som tyvärr blivit kutym, göms undan och tystas ned. Det talas och skrivs alldeles för mycket om haverier, säger man på flygarhåll. Det förstör flygets anseende. Det är inte talet och skriverierna om haverierna som förstör flygets anseende. Det är haverierna själva som gör det.

Dagspressen har under senare år intagit en berömvärd återhållsamhet när det gäller det tidigare så påtalade sensationsmakeriet kring flygolyckorna. Nu nöjer man sig med att återge tillgängliga fakta, sådana de ter sig omedelbart efter haveritillfället. Och sedan skriver man inte mer om saken. Flygfolket får ursäkta, men vi tror det vore nyttigt om dagspressen "följde upp" haverierna och även publicerade utredningarna efterhand som de kommer. Nu är dessa utredningar förbehållna en ytterst liten krets. De aktiva flygarna går inte till luftfartsstyrelsen och ber att få titta på utredningsprotokollen. Därför blir det strängt taget endast den regelbeslutande myndigheten som drar erfarenheterna av haverierna medan flygarna får erfarenheterna i form av nya bestämmelser, vilkas bakgrund inte alltid är så lätt att se eller förstå.

Att konstruera för morgondagen

— Rolls-Royce ständiga strävan



DENNA RYMD kommer att på 1960-talet fyllas av flygplan, utrustade med Rolls-Royce motorer, vars konstruktion redan nu är under arbete. Den första non-stop flygningen över Atlanten, 1919; hemförandet för alltid av Schneider Trophy 1931; utrustandet av alla jaktplan för Battle of Britain med motorer; den första reaflygningen över Atlanten utan bränslepåfyllning, 1951; den första överflygningen av Atlanten fram och åter på en och samma dag, 1952, — allt detta är prestationer, vilka Rolls-Royce hjälpt till att realisera. Uppmuntrade av vad som hittills presterats ser Rolls-Royce alltid framåt.

ROLLS-ROYCE

Aero Engines

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

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

Luftjeepen
går på fotogen och
dieselolja och
har bara en rörlig del
i motorn
Kan monteras på en halvtimme
och flygas endast
med hjälp av tryckt
bruksanvisning
Bär två gånger sin egen vikt
och kostar
inte mer än en medelstor bil



LUFTENS JEEP HAR KOMMIT

"The Jet Jeep" kallar den amerikanska helikopterfirman American Helicopter Company sin senaste skapelse för, men annars går den under den mera officiella beteckningen H-26. Den är redan i serieproduktion för i första hand amerikanska armén och är verkligen något av en jeep i luften.

H-26 är kanske det kommande småflygplanet. Typen verkar nämligen ha så många fördelar att man kan börja hoppas på att den verkligen representerar någonting nytt. Drivkraften utgöres av två s. k. pulse jet motorer, en i vardera rotorspetsen. Pulse jet motorn är på sätt och vis en utveckling av rearöret eller ram jet motorn. Enda skillnaden är egentligen att pulsemotorn har en ventil som tillför motorn bränsle stötvis, medan i rammotorn förbränningen sker kontinuerligt. Pulsemotorn har den stora fördelen att bränsleekonomin blir avsevärt bättre.

Pulsemotorn har endast en rörlig del, ventilen, och är således mycket enkel och mycket billig i tillverkning. Den lär också ge H-26 fullständigt vibrationsfri flygning tack vare frånvaron av varje transmission.

Starten med H-26 är hur enkel som helst. Föraren trycker på en knapp. Då sker en insprutning av bränsle och komprimerad luft samtidigt som en tändspole — den enda elektriska utrustningen i koptern — sättes under spänning och levererar första gnistan. Motorn får första "pulsen" och är sedan igång. Någon varmkörning behövs inte, och även i den strängaste kyla är helikopern start-

klar på mindre än en halv minut. Beredskap!

Genom motorns enkelhet blir också översynsarbetet lindrigt. Efter var femtionde gångtimme byts ventilerna i motorerna, det är allt.

Det är Corwin D. Denney, chef för American Helicopter Co, som är närmast ansvarig för H-26:s tillblivelse, och konstruktionen bygger framförallt på enkelhet i förening med effektivitet. Det är en ren militär produkt ännu så länge, men det kan nog tänkas att den ger erfarenheter som också kan komma det civila livet till godo.

H-26 är främst avsedd för räddningsverksamhet och förbindelsetjänst. Tomvikten är knappa 150 kg, den betalande lasten är normalt cirka 100 kg men den maximala flygvikten lär kunna gå upp till nära 450 kg, vilket ger möjlighet till en mängd kombinationer. På mycket korta distanser kan således H-26 "bära" avsevärda bördor i förhållande till sin storlek.

Marschfarten anges till 80 mph, dvs cirka 130 km/t och maximila flygtiden till 1½ timme. H-26 påstås vara mycket enklare att flyga än konventionella helikoptertyper.

Vad enkelheten beträffar kan vidare nämnas, att H-26 kan monteras ned på 20 minuter, även av icke rutinerad personal, stoppas in i en låda, fraktas med ett flygplan till det ställe där den behöver användas, kastas ut med fallskärm och sedan monteras upp på mindre än en halvtimme och flygas därifrån endast med hjälp av den bruksanvisning, som bifogats sändningen...

Några specialverktyg behövs inte. Det räcker med samma verktygsuppsats som finns i varje jeep. Så nog har man lyckats förenkla alltid.

H-26 provflögs första gången i juni 1952 och anses vara en fullständig succés. Därmed torde även den tidigare "ryggsäckshelikoptern" få definitivt stryka på foten. Det kan för övrigt påpekas att priset inte ligger högre än för en medelstor amerikansk bil, och det antyds även att H-26 skulle kunna säljas i Sverige till ett motsvarande pris.

H-26 lär ha tvåmotorsprestanda, dvs kan flygas på en motor med relativt stor säkerhet. Bland nackdelarna kan nämnas att det inte går att starta pulse jet motorn i luften. Detta är dock en relativt ringa nackdel, eftersom det går att landa praktiskt taget var som helst med H-26 liksom med vilken helikopter som helst. Dessutom bör det inte bli så krångligt med bränsleanskaffningen eftersom den kan köras på vanlig bilbensin, fotogen eller till och med dieselolja. Bland nackdelarna bör också nämnas att pulse jet motorn för ett fruktansvärt oväsen, värre till och med än ram jet motorn, men det är väl problem som konstruktörerna så småningom får bukt med. Bilarna var inte så tystlåtna de heller för trettio—fyrtio år sedan.

Firman håller nu på att få fram en tvåsitsig version av H-26 och vidare kan nämnas att man arbetar på en pulse jet helikopter för bortåt 2 tons betalande last. Så det börjar röra sig ordentligt inom skruvflyget.

Y. N.




U.S. ARMY
01840


U.S. ARMY
01840

Två flygpionjärer ur tiden

Svenskt flyg har förlorat två av sina pionjärer, vilka lika hastigt ryckts bort mitt i sin gärning. Carl August Wicander var främst civilflygets och kanske mest privat- och sportflygets store donator och gynnare. Knut Sigvard Gunerfeldt var den svenska ambulansflygningens store pionjär. Han föll på sin post. Hans humanitära insatser har varit storartade

CARL AUGUST WICANDER

Den 27 december 1952 nådde oss sorgebudet om Carl August Wicanders plötsliga bortgång. Tomrummet efter honom är stort och saknaden kännes tung. Carl August Wicander var en stor hjälpare, och få organisationer har haft förmånen att i så hög grad åtnjuta hans ständiga intresse som Kungl. Svenska Aeroklubben.

I ett brev den 31 mars 1941 i samband med överlämnandet till KSAK av fastigheten Malmskillnadsg. 27 har Carl August Wicander själv deklarerat sitt intresse för svenskt pravatflyg:

"Mitt intresse för det svenska civila flygets utveckling i internationellt samarbete har varit starkt och levande alltsedan jag i början av 1920-talet i samband med min yrkesutövning lärde mig använda trafikflyget för mina många och långa resor. På de stora flygplatserna på kontinenten och annorstädes kunde jag fastslå, att det civila flyget utomlands nått en långt större utveckling än i vårt land. Att så var förhållandet ansåg jag bl. a. bero på olämpliga organisationsformer för det civila flyget hemma.

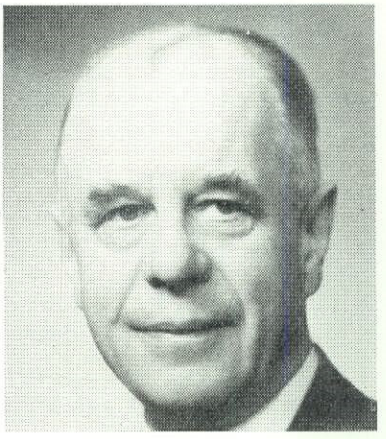
För att i någon mån förbereda mig för uppgiften att tillsammans med andra mera erfarna flygintresserade taga itu med det svenska civila flygets nyorganisation inhämtade jag vid 45 års ålder flygkonstens elementära grunder genom att den 28 oktober 1930 erövra internationella flygcertifikatet No. 526.

Det förunnades mig år 1937 att såsom ordförande för Svenska Luftfartsförbundet verksamt medverka till denna sammanslutnings uppgående i Kungl. Svenska Aeroklubben samtidigt som denna Klubb omorganiserades enligt den nya tidens krav.

Slutligen fick jag såsom medlem av en Kunglig Kommitté — 1937 års Civilflygutredning — medverka vid utarbetandet av förslag till grunder för Statens permanenta understöd till det civila flygets utveckling, vilket förslag vann riksdagens bifall.

Sedan Kungliga Aeroklubbens styrelse och verkställande utskott visat sig med kraft och initiativrikedom kunnat föra fram det civila flygets intressen, har det synts mig önskvärt att skaffa Klubben ett eget hem, varför jag denna dag såsom gåva enligt särskild handling överlämnar en lämplig och för Klubbens ändamål särskilt iordningställd fastighet.

Det är min förhoppning, att Aeroklubben, sedan världsfreden återställts, i huvudsak skall kunna verka för det *civila* flygets intressen.



Carl August Wicander



Knut Sigvard Gunnerfeldt

Må Klubben väl trivas i sitt nya hem, och må det bliva ett centrum för allt civilt flygintresse, där även sam- och underordnade flygorganisationer i den mån detta befinnes lämpligt kunna föra sina förhandlingar."

Vid många andra tillfällen har Carl August Wicander även varit beredd att skänka KSAK ett helhjärtat stöd. År 1945 var han en av de donatorer som tillförde KSAK fastigheten Malmskillnadsgatan 25, och han har genom betydande kontanta bidrag gjort det möjligt för KSAK att i sin tur ge privatflyget en hjälpande hand.

Carl August Wicander efterträdde HKH Prins Gustaf Adolf som KSAK:s ordförande efter dennes död 1947 och stannade på denna post till 1950.

För oss som haft förmånen att få samarbeta med honom under hans ordförandetid kännes saknaden tung. Hans minne kommer att med tacksamhet bevaras av alla flygets vänner. Han var själv en av dem.

Harald Enell

KNUT SIGVARD GUNNERFELDT

Knut Sigvard Gunnerfeldts bortgång har utlöst sorg och saknad inte bara i flygarkretsar utan även bland den stora allmänheten. Han var en av den svenska ambulansflygningens pionjärer, en skicklig, omdömesgill och modig man, osjälvisk och med det uppoffrandets sinnelag som gjorde honom till främst de norrländska obygdernas samarit. Hans humanitära insatser har inte bara skapat respekt för flyget såsom effektivt transportmedel utan även för de män på vars lott det kommit att med risk för eget liv söka rädda andras. Det känns bittert att Gunnerfeldt skulle omkomma under en flygning som till synes utförts under de mest gynnsamma omständigheter sedan han i åratal gjort flygningar, vilkas genomförande tvingat honom att mobilisera hela sin skicklighet. *Yngve Norrvi*

Biljett TILL MOSKVA



Att få fatt i en rysk flygtidtabell i det korrumperade kapitalistlandet Sverige är i det närmaste omöjligt. Vems felet är har vi inte lyckats avslöja, men det är omöjligt att tänka sig annat än att det är ett utslag av typiskt västerländskt oförstånd. De packar av sovjetiska tidtabeller som kommer hit distribueras naturligtvis helt enkelt inte...

Ryssarna själva gör mycken propaganda för sitt trafikflyg och verkar vara mycket måna om både sitt renomé och sina passagerare. Tack vare Loopings utomordentliga förbindelser har vi lyckats komma över en rysk tidtabell, som inte bara innehåller uppgifter på avgångs- och ankomsttider, routenät etc utan även nyttiga anvisningar för passagerarna.

Man får omedelbart det intrycket att ryssarna ser betydligt allvarligare på flyget som kommunikationsmedel än vad vi gör här i den efterblivna västern.

Man lägger bland annat märke till att det i Sovjet över huvud taget inte flyges om nätterna — utom på de få internationella linjerna — vilket förmodligen har sin orsak i att det är så mörkt om nätterna i Ryssland. Annars anges det ryska trafikflygnätet till mer än 175.000 km från Karpato-Ukraina till ön Sachalin i Stilla Havet och från Ishavet till Pamirs högfjäll i Centralasien, omtalar tidskriften Sovjetunionen.

I denna förnämliga tidskrift får man dessutom veta att Moskva har en av världens största trafikflygplatser. Moskva har direkt flygförbindelse med alla större provinsstäder och praktiskt taget alla orter av industriell betydelse. Moderna passagerarflygplan av typ Il-12 lämnar och kommer till Moskva varje halvtimme dygnet runt, uppger tidningen vidare...

Från Moskva utgår flyglinjer till bl. a. Polen, Tjeckoslovakien, Ungern, Rumänien, Bulgarien, Berlin, Leningrad—Helsingfors (kontakt med Stockholm) och vidare till Mongoliet, Österrike och Afganistan. Folk som skall till Kina flyger först från Moskva till Chita vid mandsjuriska gränsen och fortsätter sedan med flyg vidare österut i plan som tillhör det sovjet-kinesiska flygbolaget.

Flygresan från Moskva till Södra Sachalin, en av Sovjets allra yttersta utposter i Öster, tar bara 23 timmar med flyg, uppges det, medan det tar hela 300 timmar med tåg till Vladivostok och sedan med båt ut till ön. (Även i de västerländska imperialiststaterna har man kommit fram till den erfarenheten att flyg går fortare än tåg, och i varje fall fortare än båt.)

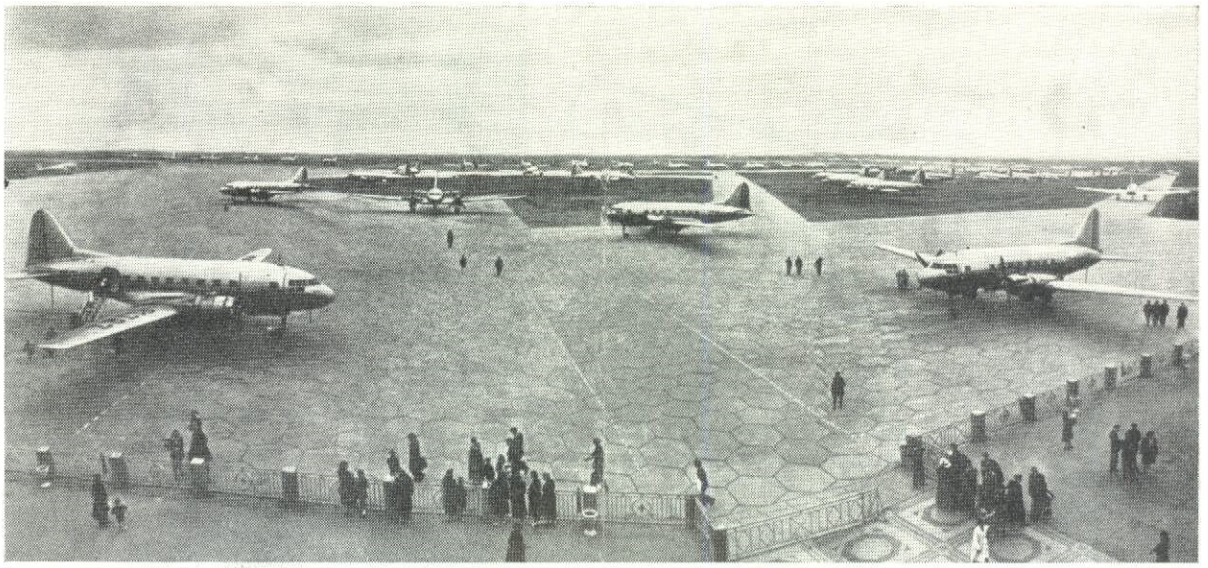
Under kriget förstördes flygplatserna i en rad ryska städer. Alla dessa flygplatser har nu enligt tidningen reparerats och försetts med moderna byggnader, hotell etc.

Leningrads flygplats som under kriget låg mitt i frontlinjen blev illa tilltygad. Även denna flygplats har åter satts i stånd, fått nya ljusa sta-



Omslaget till en rysk flygtidtabell. Vinjettbilden lär visa Vnukovo-flygplatsen vid Moskva. Åtminstone ett av planen har nog kommit in i bilden efteråt...

Ryskt flyg vet man inte mycket om eftersom det mesta från andra sidan järnridån är hemligstämplat. Även i fråga om trafikflyget håller man hårt om upplysningarna men propaganda görs det förstås ändå. Artikeln bygger på ryskt propagandamaterial om trafikflyget



En pampig bild från Vnukovo-flygplatsen utanför Moskva. Lägg särskilt märke till den pompösa mosaiken på plattan, som skimrar i de vackraste färger. Synd att vi inte förmår återge färgerna från originalbilden

tionsbyggnader med bibliotek, första klass restaurant, vilorum mm. Allt fortfarande enligt tidskriften Sovjetunionen.

Fraktflyget spelar en betydande roll i Sovjet och stora kvantiteter tekniska artiklar, frukt etc. distribueras med flyg.

Varje morgon flygs också dussintals ton färska tidningar och matriser ut över hela landet så att huvudstadens stora tidningsdrakar Pravda och Izvestija kan komma ut samma dag exempelvis i Tiflis, Baku, Jerevan, Minsk m. fl. städer.

En av de livligast frekventerade flyglinjerna går sommartid mellan Moskva och Kaukasiens kurorter. Man landar på Adlers flygplats vid Svarta Havet och åker sedan med buss till lyxkurorterna (!) Soctji (där Stalin lär trivas bäst), Mazesta och Gagri, vilka är ytterst populära bland de välsituerade moskoviterna (det sista får stå för översättarens räkning).

Det ryska flygbolaget Aeroflots personal blir för varje år allt bättre och säkrare, säger tidskriften till slut, och inom bolaget finns nu ett stort antal piloter som flugit mer än en miljon kilometer utan missöden. En av dem, flygkaptenen Nikolaj Markin, har flugit över tre miljoner kilometer och Nikolaj Novikov två miljoner.

Men vi återgår till den ryska tidtabellen. Ur anvisningarna för passagerarna kan vara värt att nämna bland annat att man ombord på ryska trafikflygplan inte kan få mat serverad. I stället göres matuppehåll på cirka tjugo minuter på lämpliga platser under färden. Alltså ungefär som när man åker persontåg här i landet.

För att komma från Moskvas centrum ut till flygplatserna får man åka buss i cirka 70 minuter. Även i det fallet kan man göra jämförelser med västerlandet.

Aeroflot har ett biljett- och bokningskontor i Hotel Metropole i Moskva, men där får inte utlänningar köpa sina biljetter, utan de får gå till "The Bureau of Air Transportation of the Administration for Servicing the Diplomatic Corps" som det heter på engelska och göra sina biljettuppköp.

I tidtabellen får man vidare veta att flygtidtabellen och busstidtabellen kan ändras, varför det är säkrast att kontrollera om några ändringar hunnit göras sedan biljetten köptes eller plats bokades.

Utöver en mängd nyttiga anvisningar om hur man skall bete sig i bussen, i biljettkontrollen, vid istigandet av planet etc. får man också goda råd i övrigt.



Dett är inte entrén till vare sig Kreml eller ryska riksbanken utan till stationsbyggnaden på Leningrads flygplats



Om ni inte visste det förut så är det inte tillrådligt att företa en flygresa på fastande mage. Inte heller kan det rekommenderas att dricka alkohol eller vichyvatten före flygningen.

Ovan en nattbild från Vnukovo Moskva. Nedan ett hotellrum på Rostov-flygplatsen. Studera möblerna, takhöjden, utsmyckningen



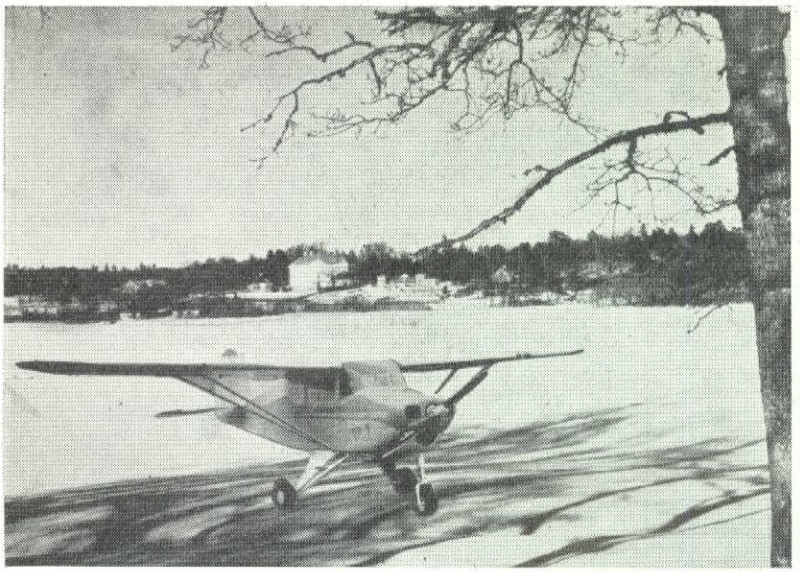
En rysk flygpassagerare måste komma till flygplatsen minst en timme före starten, annars riskerar han att inte komma med. Om han inte kommer i tid upphör biljetten att gälla och någon återbetalning av biljettkostnaderna går inte bolaget med på.

Kameror får man förstås inte ha med sig annat än i det inskrivna bagaget och detsamma gäller även kikare. (Däremot är det inte förbjudet att titta ut genom fönstren.)

Det är intet tvivel om att det skulle vara mycket roligt att en gång i livet få göra en flygning med ryskt trafikflyg, men tyvärr ser det ut som om detta endast skulle kunna få ske i drömmen. Men tänk ändå vilken revolution det skulle bli om ryskt territorium bleve tillåtet för internationell lufttrafik. Nu ligger detta område och är sig selv nok. Det stora ryska trafikflyget är trots allt mer eller mindre instängt och kan inte använda vingarna till flykt över världen. Och vi andra får vackert hålla oss vid sidan av det ryska jätteluft-havet. Nog är det synd! Vi skulle gärna infinna oss minst en timme före avgångstid om vi fick pröva det ryska trafikflygnätet... *Ikaros.*



Flygkapten Nikolaj Markin i Aeroflot med över tre miljoner flygkilometer bakom sig



Vid "stallmästarmötet" i november sades det bland annat att småflyget var tekniskt efterblivet. Valle Forslund i Nyköping som säljer Piper Cub har dock en annan uppfattning. Signaturen Ikaros intervjuar

SMÅFLYGET ÄR INTE EFTERBLIVET

— Att vi här i det lilla Sverige skulle ha bättre råd än USA när det gäller utbildning av flygvapenkillar, det trodde jag inte, men det ser faktiskt så ut, eller vad säger du själv sen du läst igenom det här?

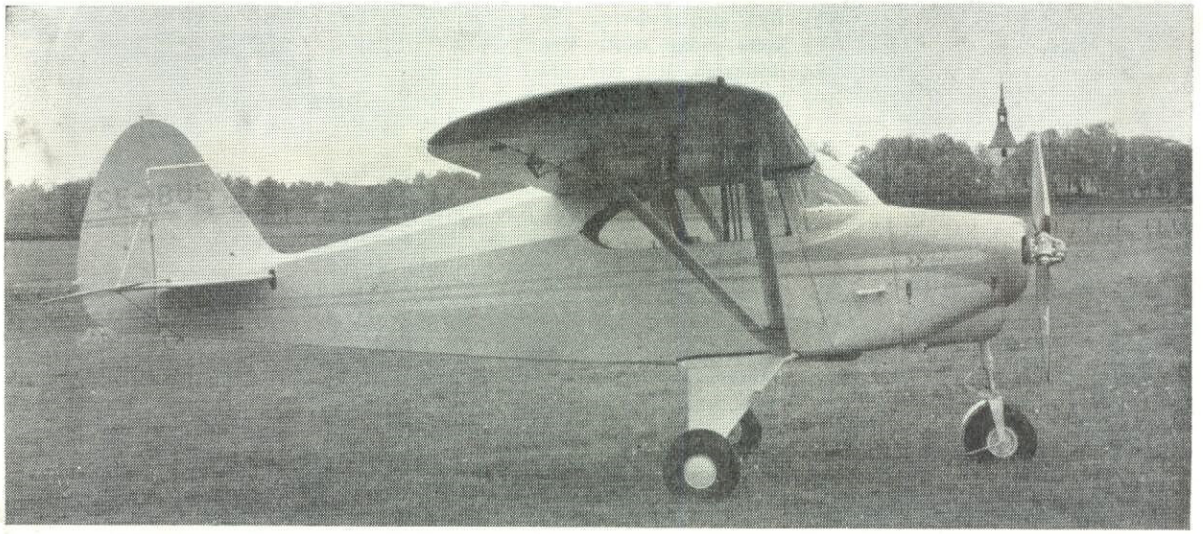
Valle Forslund hos ANA i Nyköping, privatflygare och Cub-försäljare, räcker mig ett stycke papper med Pipers firmatryck, och där läser jag:

"... in order to reduce the cost of early pilot instruction the Air Force has decided to use smaller and less expensive trainer aircraft for this purpose. The plane selected is the 90 hp. Piper PA-18-95 Super Cub. Approximately 270 of these will be delivered by next February and March from Piper Aircraft Corporation of Lock Haven, Pa., to the nine civilian schools holding Air Force flight training contracts. Only after a cadet has had 25 hours of flying on the Piper model he will graduate to lager and heavier regular trainers such as the North American T-6 Texan."

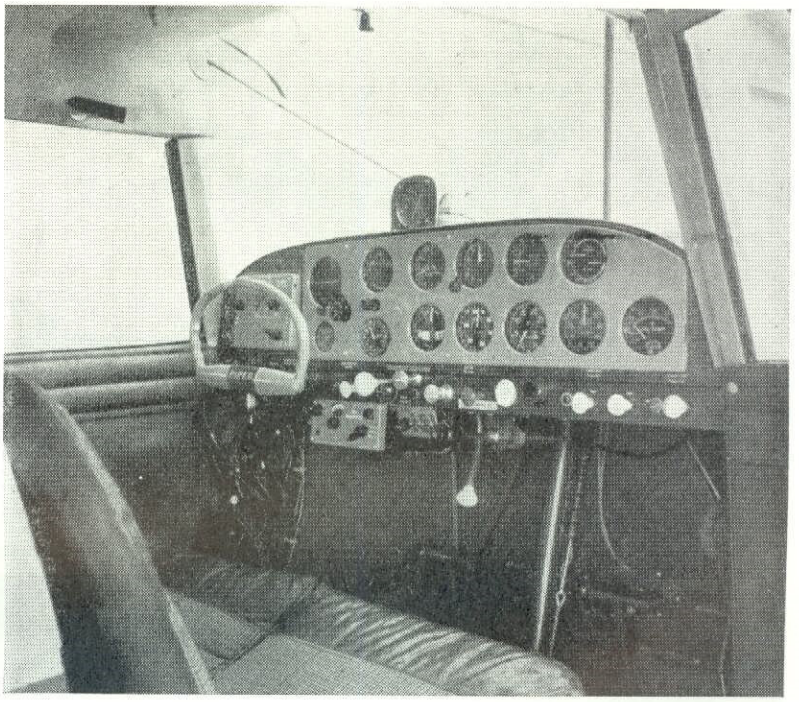
— Detta skulle alltså betyda att amerikanska flygvapnet nöjer sig med den 90 hästars Piper Cub för den första utbildningen och att åtminstone nio civila flygskolor utbildar förare för amerikanska flygvapnet, sammanfattar Valle Forslund den amerikanska texten. Jag skall försöka ta reda på litet mera om detta.

— Det är emellertid en annan sak som jag kommit att tänka på i samband med "stallmästarmötet". Flera talare tyckte att det lilla flyget stannat i utvecklingen (medarbetaren rodnar svagt när han bekänner att

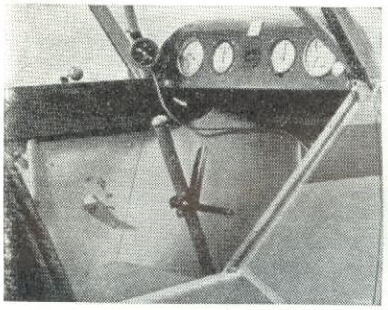
Att det är en Cub tar man inte miste på, men vilket jättekliv är det ändå inte mellan denna Pacer och gamla Cuben. På "julkortet" ovan Pacern med ANA:s försöksgård Hedenlunda i bakgrunden



Snyggt, prydligt och bekvämt som i en modern bil. Så här ser cockpiten ut på Piper Pacer ...



Gamla Cuben har ett betydligt mera spartanskt innanmäte



han kanske var den som ivrigast framförde denna åsikt). Är inte detta litet för mycket sagt, fortsätter Valle Forslund. Visserligen kan vi inte tala om en utveckling i stil med militär- och trafikflyget, men det lilla flyget går dock framåt även det, om också inte så fort som vi önskar.

— Jag har roat mig med att göra några jämförelser mellan ett par Cub-modeller med något mer än tio års åldersskillnad. Det är den gamla välkända Cuben på 65 hk och den senaste typen Piper-Pacer som jag närmast tänker på. Om vi tagit den nya tvåmotoriga Piper-skapelsen som jämförelseobjekt, så skulle vi ha kunnat få fram ännu större skillnad, men nu skall vi hålla oss till Piper-Pacer, som ju kan anses vara en typisk representant för det lilla flyget.

— Vid första anblicken ser det inte ut att vara så stor skillnad på de båda planen. Bägge är högvingade och dukklädda och försedda med det vanliga fasta landstället. Av 52 års Piper finns dock en version med noshjul. Jag skall inte inlåta mig på någon uppräkning av tekniska konstruktionsförbättringar, utan endast hålla mig till skillnaden i data och prestanda.

— Tabellen visar en fördubbling av värdena i många fall. Antalet sittplatser har fördubblats. Motorstyrkan har ökat från 65 till 135 hk. Flygsträckan har tredubblats. Marschfarten har i det närmaste fördubblats.

— Största skillnaden finner man kanske vid en titt i kabinen. På den gamla hederliga J-6:an har ingen större vikt lagts vid bekvämlighet och skönhet. Kabinen är helt oisolerad och endast försedd med det allra nödvändigaste i instrumentväg. Pacern däremot liknar en modern bil i fråga om inredning: Fyra mjuka fåtöljer, varav de främre justerbara i längdled, värme till både fram- och baksits, radio med inbyggd högtalare i taket där även kabinlampa är monterad.

— I den gamla Cuben kan du räkna instrumenten på ena handens fingrar. Pacern har en instrumentpanel alldeles fullproppad med instrument, knappar och kontakter.

— Om du tittar på instrumentbrädan, så skall jag räkna upp vad den innehåller. Längst upp har vi kompassen fristående ovanför instrumentbrädan. I övre raden från vänster har vi gyrohorisont, kursgyro, radiokompass, klockhöjdmätare, variometer, oljetryck- och oljetemperaturmätare.

Fortsätter vi sedan med den undre raden och börjar från höger, så har vi cylindertemperaturmätare, ingasmanometer, tidnoterande varvräknare, hastighetsmätare, girindikator, klocka, amperemätare. Sedan kommer Lear VHF radio med 12 kanaler.

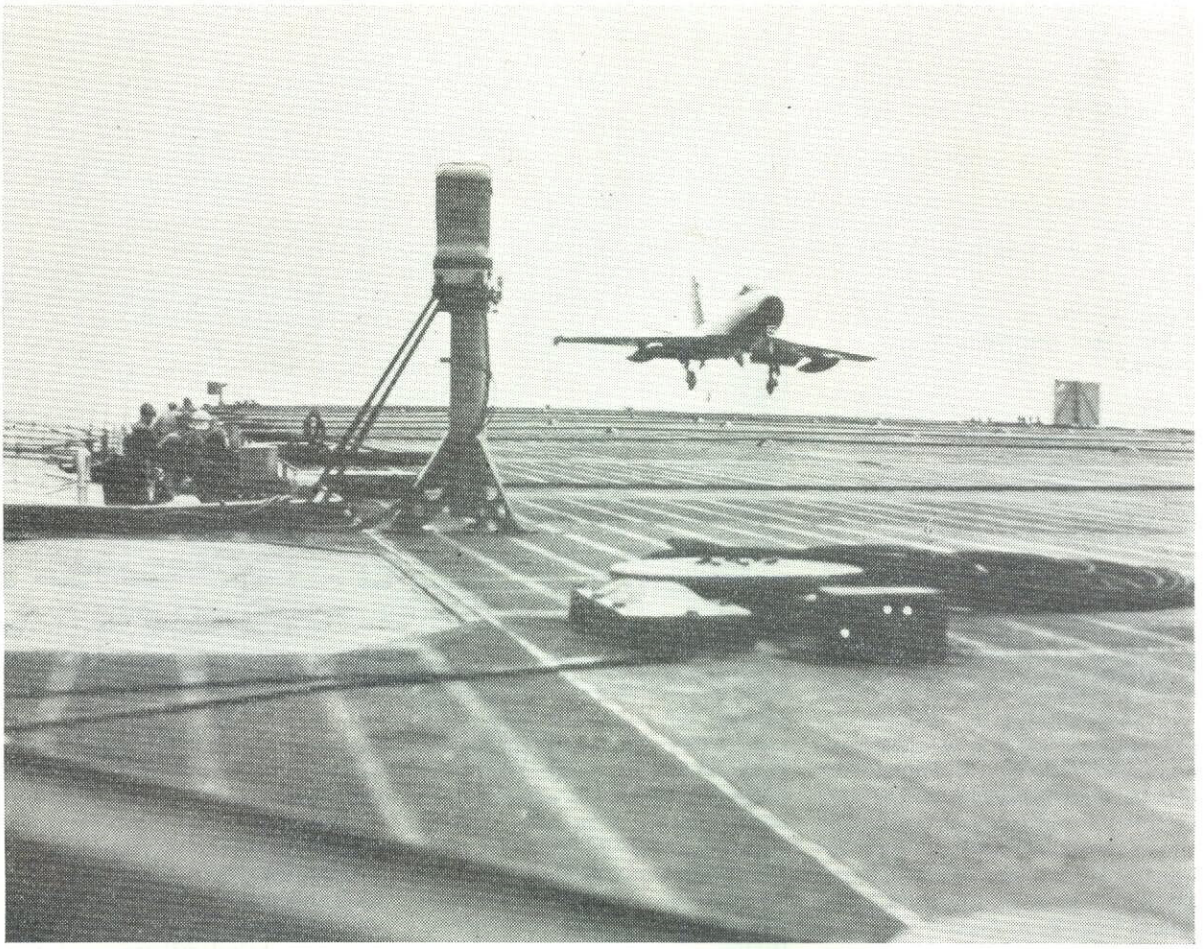
Till vänster om radion upptill finns en lampa och en sirén som hör till stallindikatorn. Under denna är den elektriska bränslemätaren med väljarkontakt ovanför för höger och vänster vingtankar. Bränslekran, huvudströmbrytare och självstartknapp sitter till vänster om föraren och syns inte på bilden.

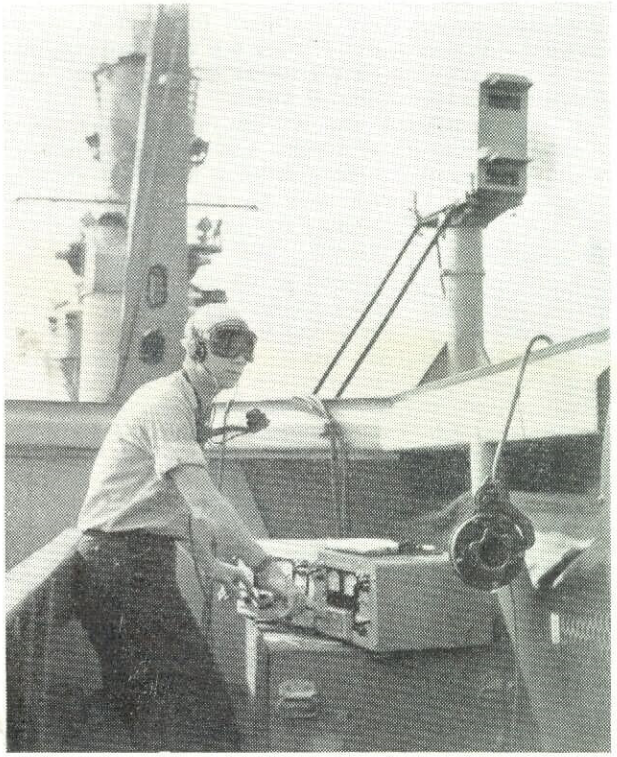
Om vi sedan fortsätter med raden av knappar under själva instrumentbrädan, så har vi från vänster räknat två uttag för mike och hörtelefon, kontakt för instrumentbelysning och kontakt för landningsstrålkastare (skymd av ratten), förvärmningsreglage, magnetströmbrytare för nyckel, gaspådrag med skruv för finjustering av varvet, snapspump, bränsleblandningsreglage, väljare för cylindertempen, hål för DK-ratt, uttag för extra hörtelefon, reglage för kabinvärme till framsits och reglage för kabinvärme till baksits, kontakt för pitotrörsvärme och till sist friskluftsreglage.

— Lådan som syns under ratten tillhör radiokompassutrustningen. Övrig apparatur för denna är inmonterad i bagagerummet och den automatiska pejlen sitter monterad under flygplankroppen. Den svarta knoppen är propelleromställningen och den

Forts. på sid. 26

	Cub J-3 C 65	Piper Pacer
Antal platser	2	4
Motor hk	65	135
Tomvikt kg	309	463
Tillsatsvikt kg	245	422
Max flygvikt kg	554	885
Spännvidd m	10,7	8,9
Längd m	6,8	6,3
Bränslekap. l	45	136
Flygsträcka km	500	900
Marschfart km/t	115	210
Stighast. m/min	135	260
Landningshastighet km/t	45	77





TRODI

ger rätt landningsfart

North American har konstruerat en "elektrisk hjärna" (Touchdown Rate of Descent Indicator = TRODI) som ger omedelbara och exakta anvisningar om rätt sjunkhastighet vid landning med hangarfartygsbaserade flygplan. Medan piloten tidigare måst vänta i dagar på att få veta den rätta hastigheten, sedan flygningen kollats fotografiskt, kan han nu få den så snart han kliver ur planet.

Trodi är portabel och lätthanterlig och ger exakta världen på 20 cm/sek när. Trodi sänder ut två parallella tunna ljusstrålar eller "ljusskivor" med cirka 30 centimeters mellanrum. När planet skär den övre ljusskivan sätts genom ett spegelsystem och en fotocell "hjärnan" igång och stoppas på motsvarande sätt när planet skär det under ljusknippet. Skillnaden i tid registreras av apparaten som omedelbart omräknar resultatet i sjunkhastighet i fot per sekund. Voila!

COMET 3

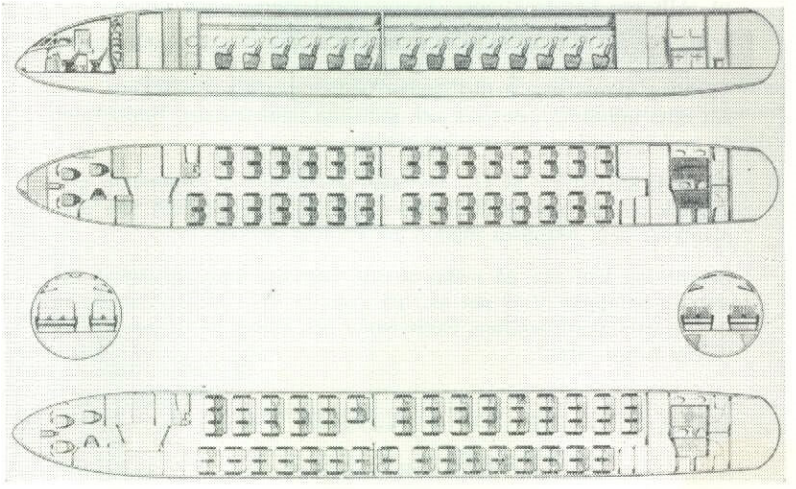
Utvecklingen av den tredje varianten av det brittiska reatrafikplanet De Havilland Comet går snabbare än vad man tidigare vågat förutspå, och man räknar nu med att provflygningen av det första exemplaret skall kunna ske redan nästa år. Första serieexemplaret tror man skall kunna levereras under 1956.

Comet 3 har mycket stora likheter med föregångarna Comet 1 och 2. Vingen blir i stort sett densamma med någon ökning av ytan. Med två originella vingtankar kommer bränslekapaciteten upp i 33.000 liter. Kroppen blir inemot sex meter längre än på Comet 1 men har samma diameter. I första klass version får Comet 3 plats med 58 passagerare och i turistklassversion 78. Liksom Comet 2 får det nya planet fyra stycken Rolls Royce Avon reamotorer, på vilka dock dragkraften beräknas ökad till 4.082 kg.

Följande approximativa siffror har angivits för Comet 3: Med en betalande last av 20.000 pund (9. 163 kg) i 78-passagerarutförande eller 7.915 kg med 58 sitsar blir maximala flygvikten 65.772 kg, varvid man räknar med att planet med god säkerhetsmarginal skall kunna klara så pass svåra sträckor som London—New York med endast en mellanlandning. Marschfarten anges till 500 mph (805 km/t) och bästa operationshöjden obetydligt högre än för de båda tidigare versionerna.

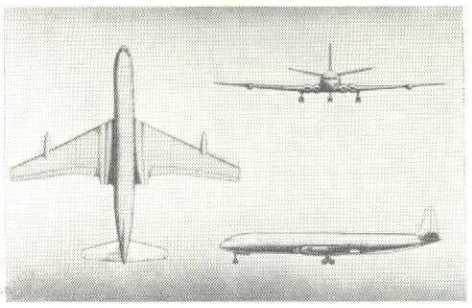


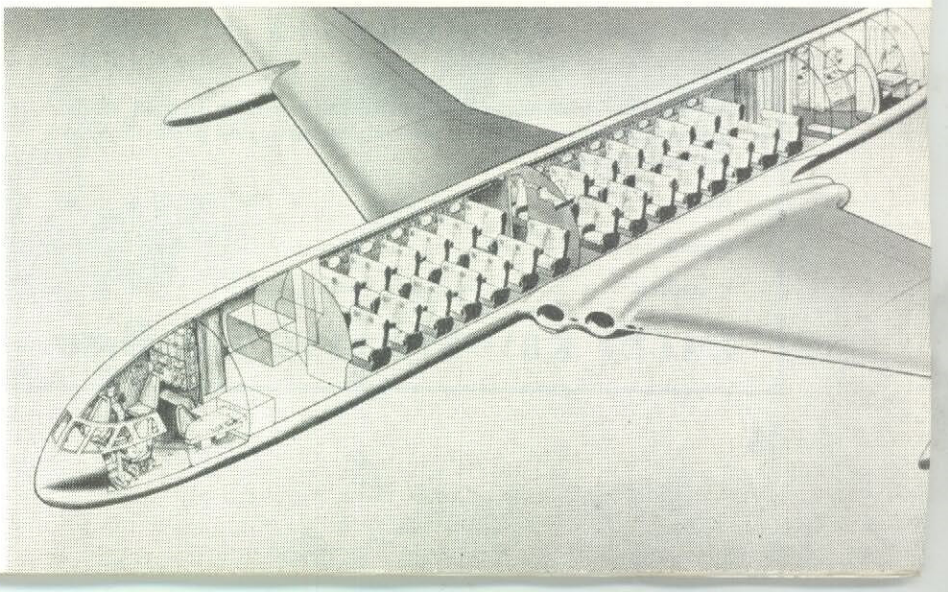
Ovan en artist's impression av Comet 3 sådan den kommer att ta sig ut i Pan Americans tjänst. Nedan stolarrangemanget i 58- respektive 78-passagerarversionerna. Med 58 passagerare blir det två stolrader på varje sida om mittgången. Med 78 passagerare ökas stolantalet till tre på ena sidan



Nedan: Så här kommer passagerarkabinerna att ta sig ut i versionen för 58 passagerare

En treplansskiss av Comet 3





Spännande fakta
Aktuell så det bränns

KALLA KRIGETS FLYG

Den sensationella typserien med nytillägg och omarbetningar — nu som bok

I Kalla krigets flyg får Ni veta allt om samtliga moderna flygplan i hela världen som i dag skulle gå till attack om ett nytt krig bröt ut. Allt om konstruktioner, licenser, data, prestanda, produktion.

Kalla krigets flyg betecknar en händelse inom svensk flyglitteratur.

Världens aktuellaste stridsflygplan beskrivs utförligt och sätts in i sitt rätta militära, historiska och politiska sammanhang. Bildurvalet är av högsta klass och mycket rikligt.

KALLA KRIGETS FLYG, författad av Hans G. Andersson, gör anspråk på att vara det förnämsta moderna samlingsverk om flygplantyper som någonsin utgivits på svenska språket.

Beställning kan ske på nedanstående kupong. Ännu bättre är att sätta in beloppet (8:50 per ex.) på postgiro 45 35 30. Då slipper Ni ifrån postförskottsavgiften. Skriv namn och adress på talongen samt "Kalla krigets flyg".

BOKEN ÄR NU UNDER TRYCKNING och beräknas utkomma om några dagar

Till YNGVE NORRVIS FÖRLAG
Box 3063 STOCKHOLM 3

Jag beställer härmed ..... ex. av Kalla krigets flyg att sändas mot postförskott omedelbart efter utgivningen. Pris per ex. 8:50 + postförskottsavgift.

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

KALLA KRIGETS FLYG à kr. **8:50**

— ORDET FRITT —

OM LUFTBEVAKNING

Om man samlar ihop allt vad som skrivits om luftbevakning i Flygets årsbok, samtliga årgångar, och i denna tidskrift, samtliga nummer, kanske det skulle bli en halvspaltare på den här sidan. Absolut inte mer. Det här är ett blygsamt försök att rätta till ett uppenbart missförhållande.

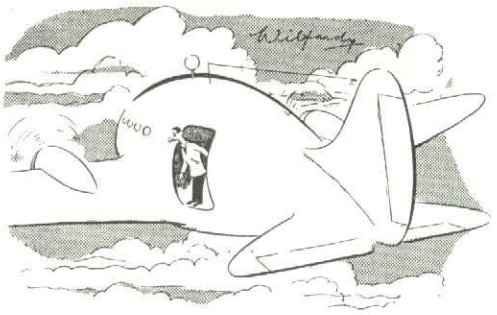
Redan tidigt under det andra världskriget stod det klart för både England och Tyskland att ett effektivt flygförsvar av hemorten fordrade en bevakningsorganisation, som i god tid kunde meddela jaktflyget var och när ett fientligt flyganfall var att vänta. Under blitzens fruktansvärda dagar satte engelsmännen upp en föregångare till vår moderna radar, jättelika antenner uppspända mellan höga master, längs kanalen. Den blev en god förvarnare både för londonborna och jaktflygarna.

Under de våldsamma flyganfallen mot Tyskland under krigets senare del led de allierade, vilka uppgifter numera är bekräftade, förvånansvärt stora förluster. Orsaken kan helt enkelt inte ha varit någon annan än att tyskarna hade en ytterst god luftbevakning, som intimt samarbetade med jaktflyg och luftvärn. Det gick helt enkelt inte att överraska tyskarna, även om anfallen förlades nattetid.

I och med de moderna bombplanens ökade räckvidd (t. ex. USA—Ryssland—USA utan mellanlandning) har även Amerika blivit tvunget skapa en luftbevakning och denna har också blivit av amerikanska mått. Just nu är hela USA inklusive Alaska täckt av radar, vilket kostat landet fantastiska summor. Dessutom finns den optiska bevakningen, i form av hederliga luftbevakningstorn, framför allt längs USA:s ostkust. Delvis är hela denna organisation sedan i höstas pådragen dygnet runt.

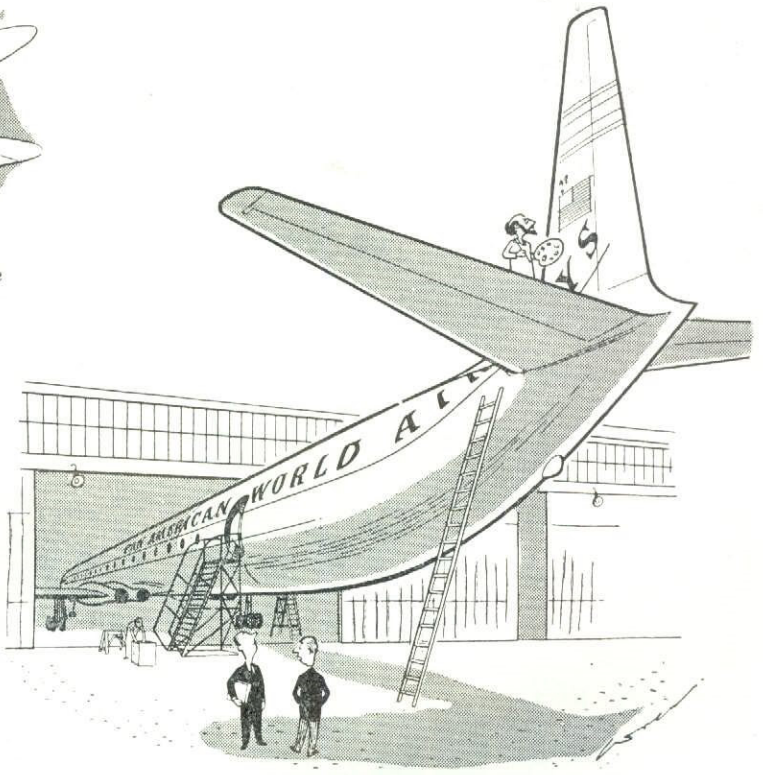
Mot slutet av kriget fick man här hemma klart för sig vad en luftbevakning betydde kanske främst för civilbefolkningen. En icke föraktlig organisation byggdes snabbt upp och var i tjänst de sista krigsåren. Efter krigsslutet med den fredsyra som följde sjönk luftbevakningen i glömska. 1948, då intresset för vårt försvar av kända skäl åter vaknade, överfördes luftbevakningen till flygvapnet. Detta var en naturlig åtgärd. Man har insett, liksom man gjorde i Tyskland och gör i USA och andra länder, att varnandet av civilbefolkningen genom flyglarm o. dyl. blott är en detalj bland de uppgifter, som åvilar luftbevakningen. Dess främsta är att ge en bild av luftrummet sådant det föreligger i varje ögonblick. Genom ett nät av radarstationer och optiska stationer, glesare i obygden, tätare i mera tättbebyggda områden och industricentra och kanske tätast

Forts. på sid. 28

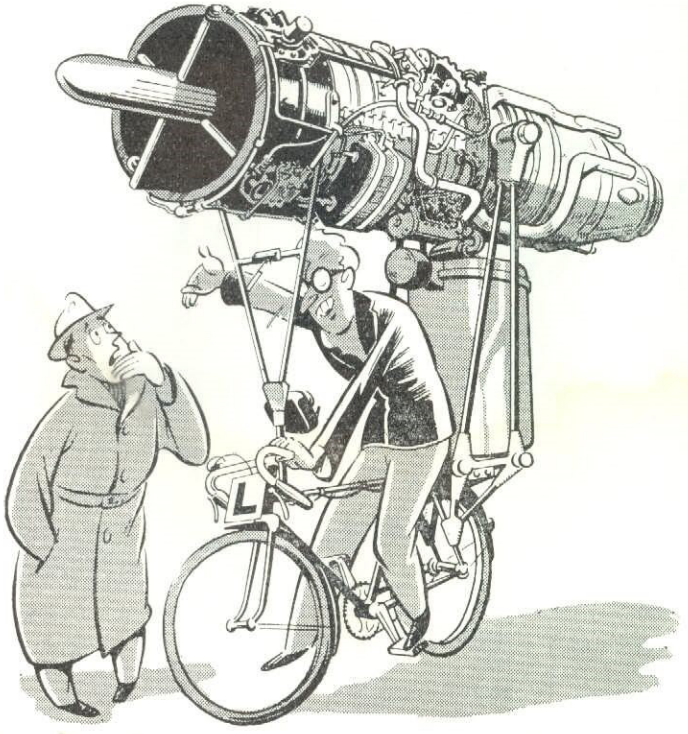


— Jag kan svära på att jag hörde någon knacka!
(De Havilland Gazette)

luftigt och lustigt

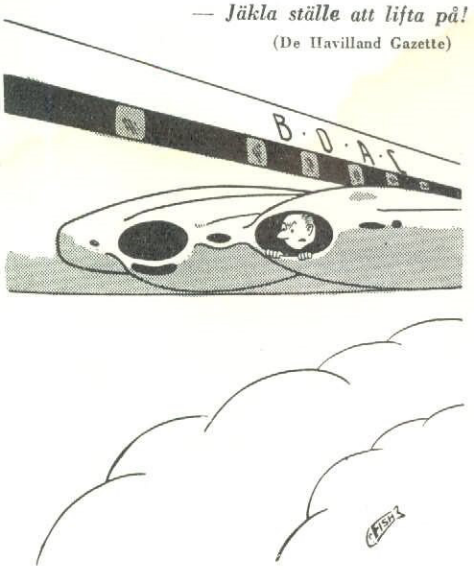


— Nu begriper jag varför Pan American World Airways Corporation Inc. alltid vill ha så långa flygplan — det är för att få plats med namnet
(De Havilland Gazette)



— Den är fortfarande på prototypstadiet ...
(Hawker-Siddeley Bulletin)

— Jäkla ställe att lifta på!
(De Havilland Gazette)





Specerihandlarens dröm eller den lycklige "columbusoperatören"



OPERATION COLUMBUS:

Jättepristävling

Looping inbjuder härmed alla sina läsare till en jättepristävling "Operation Columbus", i vilken första priset utgöres av en flygresa till USA och en upptäcktsfärd runt Amerika i sällskap med en av Loopings medarbetare

"Operation Columbus" är en serietävling som kommer att gå i fem nummer av tidningen med olika uppgifter varje gång.

Den första omgången, som presenteras på denna sida, är en *kvalificeringstävling*. Alla som löser denna uppgift får automatiskt delta i de följande omgångarna. I var och en av de fyra första omgångarna utdelas etappriser.

Varje deltagare får ett *"kontokort"* på Loopings tävlingsredaktion. På detta kort införes deltagarnas poäng efter varje tävlingsomgång.

1:a tävlingsomgången

Alla som löser denna uppgift har kvalificerat sig till de följande tre omgångarna i tävlingen och får automatiskt ett "kontokort" på tävlingsredaktionen.

Den första öppnade rätta lösningen i första omgången belönas med ett kontantpris på 50 kronor. De därefter närmast följande fyra rätta lösningarna belönas med en bok "Kalla krigets flyg" vardera.

De tio tävlande som efter fjärde tävlingsomgången har högsta antalet poäng går vidare till finalen, som gäller de tio högsta priserna. Resultatet av denna final blir utslagsgivande mellan dessa tio utan hänsyn till deras tidigare prestationer i tävlingen. Fördelningen av priserna från 11:e till 50:e plats sker i enlighet med det resultat som uppnåtts under tävlingsomgångarna 1—4, varvid de tio finalisterna borträknas.

Om tävlande som kvalificerat sig till finalen inte deltar i denna, överflyttas han till pristagargrupp 11—50 och den bästa bland dessa intar finalistens plats och erhåller 10:e pris. Uteblir flera finalister sker motsvarande ned och uppflyttning.

Om flera tävlande erhåller samma slutpoängsumma, äger lottning rum om de priser som är aktuella i sammanhanget.

Den som önskar ingå i tävlingen utan att ha deltagit i kvalificeringsomgången (denna månads tävling) belastas med 25 minuspoäng. Dessa minuspoäng avdrages sedan från vederbörandes poängsumma i den första tävlingsomgång han deltar i, varefter poäng räknas som vanligt.

Uteblivande från en eller flera tävlingsomgångar ger poängsumma 0 på vederbörandes konto för respektive omgång.

Pristagare är skyldig att uttaga priset inom tid som tävlingsarrangören bestämmer.

Förteckning på priserna i tävlingen återfinnes på nästa uppslag i denna tidning.

TÄVLINGSUPPGIFT 1

Placera dessa åtta ordstaplar så att åtta *vågräta* flygord bildas. Av dessa är ett dubbelord, dvs omfattar två rader. Samtliga ord kan mer eller mindre anses utgöra namn.

Rad 1 representerar något för främst skandinaver näraliggande när det gäller snabb förflyttning.

Rad 2 utgör namnet på en firma som tillverkar en stor del av de redskap med vilka denna förflyttning sker.

Rad 3 bildar tillsammans med *rad 4 namnet* på ett mycket västerländskt företag med snabbtransport som specialitet.

Rad 5 är namnet på något avancerat, en rörelse och ett organ av stor vikt inom flyget.

Raderna 6, 7, 8 representerar välkända orter på de skandinaviska "luftstambanorna".

G	A	F	S	Y		S	L
S	O	G	U	A		D	L
	N	T	I	D		U	E
E	I	L	R	N	S	A	I
G	O	P	O	N		L	I
	R	M	O	A		B	M
P	A	T	S	U		K	R
U	O	N	R	B		F	E

När ni löst uppgiften (vilket går lättast genom att klippa ut ordstaplarna och sedan flytta dem sinsemellan tills ni får fram de riktiga orden) skriver ni ned dem (använd kupongen) och sänder lösningen till Looping under adress: *"Operation Columbus", Looping, Box 3063, Stockholm 3.* Glöm inte att skriva namn och adress tydligt (texta).

Svaren på tävlingsomgång 1 skall vara tävlingsredaktionen tillhanda senast den 20 februari 1953.

Till "OPERATION COLUMBUS" . LOOPING, Box 3063 . Stockholm 3

(Lösningen skall vara insänd före den 20 februari 1953)

Uppgiften löst av:

Namn .....

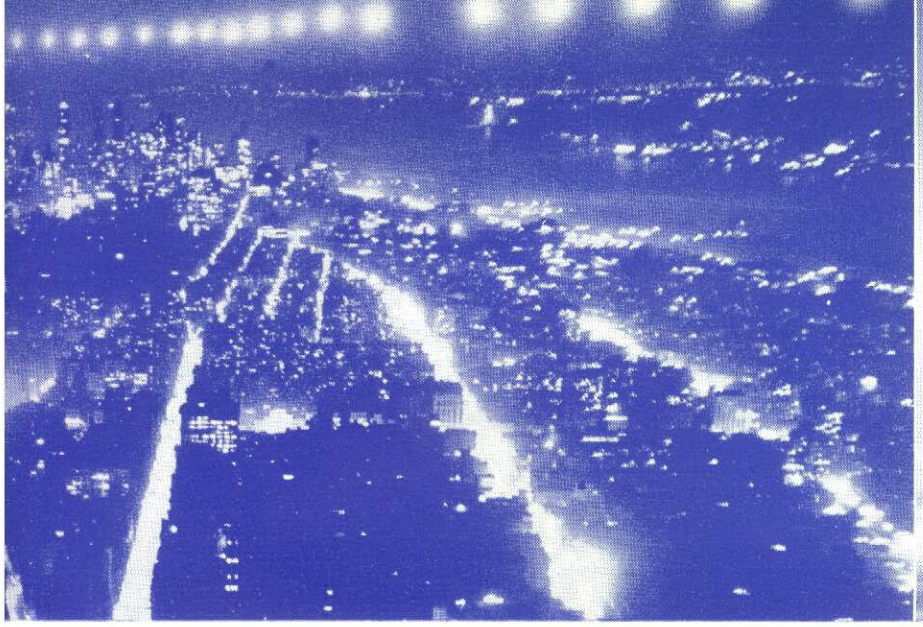
Bostad .....

Postadress .....

De åtta vågräta orden i tävlingsomgång 1 blev:

1 .....
2 .....
3 .....
4 .....
5 .....
6 .....
7 .....
8 .....

1:a pris: USA-resa





Vinn dröm resan till USA

När ni läst tävlingsreglerna på föregående sida i Loopings jättepristävling "Operation Columbus", så kan ni roa er med att studera listan här nedan på priserna i tävlingen

1:a pris En flygresa Stockholm—USA och åter med SAS samt en upptäcktsfärd runt Amerika, till större delen flygledes med det amerikanska flygbolaget United Air Lines. Under resan i USA besökes bl. a. de stora flygplatserna Idlewild och La Guardia i New York samt SAS och United Air Lines anläggningar. I Californien besöks bl. a. Douglas-fabrikerna i Santa Monica och filmstaden Hollywood. Vidare göres besök i Seattle, Chicago, Buffalo, Detroit, Niagara och Washington. Eventuellt göres även ett besök hos den internationella luftfartsstyrelsen ICAO i Montreal i Canada. De amerikanska segelflygarnas högborg Harris Hill vid Elmira, Mark Twains stad, besökes också och dessutom ingår i resan ett besök vid Kitty Hawk i North Carolina, där historiens första flygning utfördes för femtio år sedan.

I priset ingår alla omkostnader för hotell, mat, sightseeing etc. Resan företages i sällskap med en vinnaren förl delta i Loo arbete under rätta sig efte arrangören st ansvar för så resan som li tuella försäk tagaren själv skall förete f stånd att me samt anvisni ledaren när

2:a pris F dubbelkomm skolan Alleb från hemorte fritt uppehäll

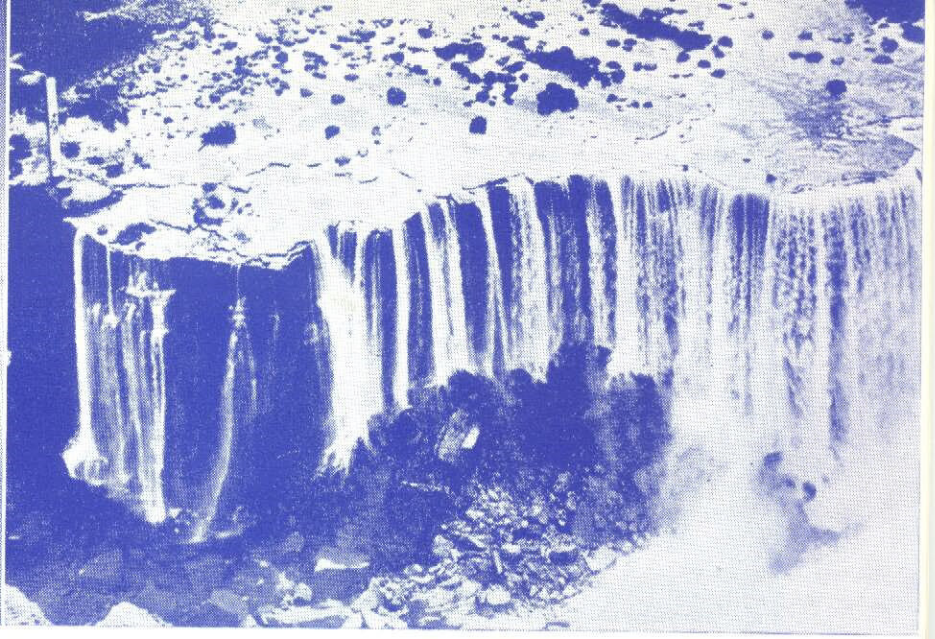
3:e pris M

Etappriser

utdelas i var och en av tävlingsomgångarna 1—4: 1:a pris 50 kr kontant, 2—5:e böcker "Kalla krigets flyg"







skap med en av Loopings medarbetare. Prisvinnaren förbinder sig att i mån av förmåga delta i Looping-medarbetarens reportagearbete under resan. Vinnaren är skyldig att rätta sig efter de anvisningar för resan som arrangören ställer. Looping fritager sig från ansvar för sådana händelser i samband med resan som ligger utom dess kontroll. Eventuella försäkringar etc. ankommer på pristagaren själv att ordna. Omyndig vinnare skall förete förmyndares eller målsmans tillstånd att medfölja på resan. Exakt resroute samt anvisningar för resan lämnas av färdledaren när vinnaren utsetts.

2:a pris Fullständig segelflygutbildning i dubbelkommando till C-diplom på Segelflygskolan Ålleberg. I priset ingår fria resor från hemorten till Ålleberg och åter samt fritt uppehälle på Ålleberg under kurstiden.

3:e pris Moped av märket "Cyclemaster"

4:e pris Hjälpmotor av märket "Cyclemaster"

5:e pris Hjälpmotor av märket "Berini"

6:e pris Cykel av märket "Apollo"

7:e pris En flygresa med SAS tur och retur Stockholm—Malmö eller omvänt

8:e pris En flygresa med SAS tur och retur Stockholm—Göteborg eller omvänt

9:e pris En flygning över Stockholm och dess omgivningar med helikopter från Ostermans

10:e pris En flygning över Stockholm och dess omgivningar med sportflygplan (1 tim.)

11:e—29:e pris Flygets årsbok "Ett år i luften 1953"

30:e—50:e pris En bok "Kalla krigets flyg"



tredje eran...

"...NU SLÅR VENTILERNA UPP, olika serier i följd. Flytande syre och alkohol störtar ner till raketmotorn genom rörledningarna. Bränslet antändes omedelbart. Åskådarna som står på 800 meters avstånd hör ett buller. Det kan inte beskrivas, ty även själva ljudet av en raketmotor är någonting som inte har funnits tidigare. Det är någonting av bruset från ett vattenfall, uppblandat med mullret av ett avlägset åskväder. Inne i raketen blandas vätesuperoxiden och permanganatet, det bildas ånga och turbinerna börjar snurra. Inom fyra sekunder har de uppnått fullt varvtal.

Inne i bunkern räknar någon sekunderna. "Sex." — "Fem." — "Fyra" — nu går pumparna — "Tre.' — Två" nu pressar pumparna bränslet till motorn — " ett" — ljudet är nu öronbedövande, overkligt. Den ena orimliga ljudvågen interfererar med den andra — "Gå".

Raketens eldsvans slickar ringställningen och uppdelas i eldtungor som sträcker sig tiotals meter ut över betongplattan. Ljudet är så ofattbart att öronen inte protesterar längre. Raketen har nu höjt sig och står overkligt stödd på sin eldsvans. Nu har raketen stigit 15 meter, dess egen längd. Eldsvansen når ännu marken. Men raketen stiger, först långsamt som en hiss, men för varje sekund som går ökar den sin hastighet med 13 meter i sekunden..."

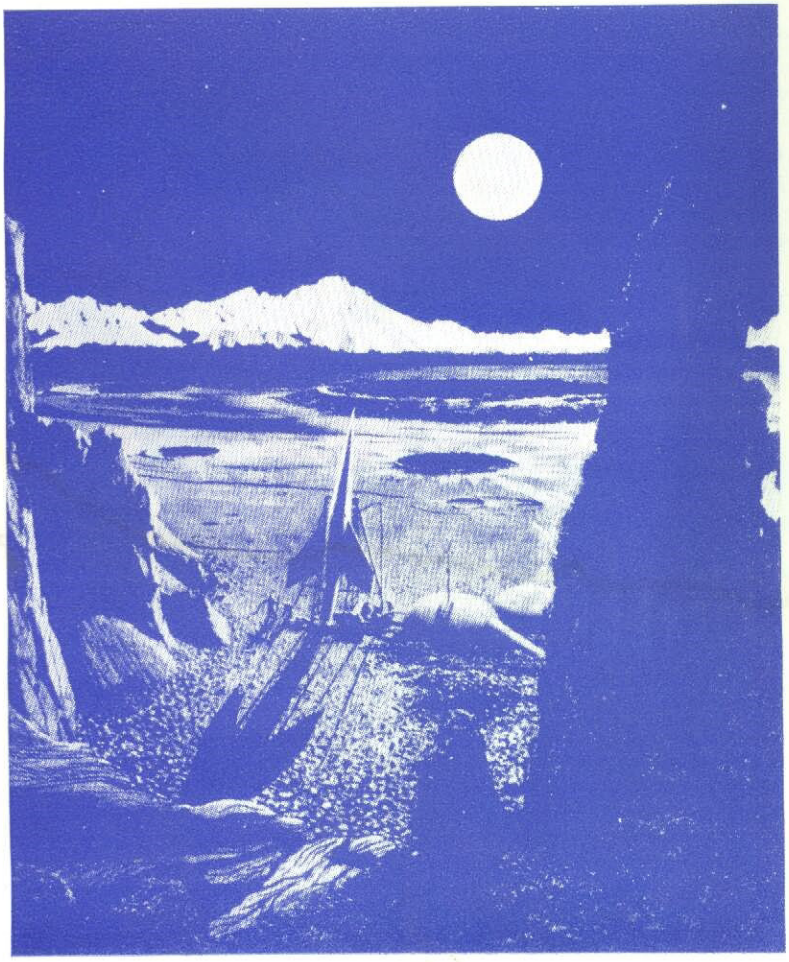
Så expressivt berättar Willy Ley om avfyrandet av en experimentraket i boken Rymdens erövring till vilken Chesley Bonestell gjort en rad fantastiska och fantastiskt goda illustrationer. Marcus Lindberg har gjort översättningen. Rymdens erövring är en i ordets bästa bemärkelse populär orientering om den lilla bit universum vår tid känner. Där finns också försiktiga men utomordentligt fascinerande spekulationer om den oändlighet som finns där bakom...

Ley talar på sitt medryckande sätt om astronomins tre eror. Den första omfattande tiden från det de babyloniska prästastronomerna såg upp mot de tindrande stjärnorna för att utläsa öden och gudarnas önskemål, till den tid då teleskopet uppfanns. Då började astronomiens andra era, den vi fortfarande befinner oss i. Tredje eran börjar enligt Ley i och med att astronomerna kan förflytta sig utanför jordens atmosfär, till en konstgjord jorddrabant, en rymdstation som bringats rotera som en måne kring jorden, eller ännu hellre när teleskopen kan riktas mot universums myriader av solar och planeter från vår måne. "Månraketen har nått den strålande ön Levania som Kepler drömde om, och i och med denna landning börjar astronomins tredje era."

Ley anser att månprojektilen och dess konstruktion i stort sett ligger inom möjligheternas gräns för nutidens teknik "utan att vi för den sakens skull behöver vänta på några stora, nya uppfinningar. Dess förverkligande är mera en fråga om intensivt arbete och pengar."

Det sägs att många astronomer av facket känner sig föga tilltalade av de försök som då och då görs att popularisera vetenskapen. Frånsett att denna inställning ingalunda är säregen för astronomer är det för oss icke vetenskapsmän välgörande när det dyker upp en författare med både kunskaper och förmåga att förmedla dem. Jag tillhör den stora grupp som tyvärr vet mycket litet om astronomi men som i likhet med såväl löskekarlar som specialister på Mars *bebor* universum och nu plötsligt — tack vare Ley — blivit intresserad av att få reda på mera om detta universum. Jag vill inte uttala mig om

Forts. på sid. 26



Början till en bas på månen. Veckans tur till jorden förberedes. Teckningen av Chesley Bonestell i Rymdens erövring

Vågmoln vid Ålleberg

I anknytning till den förestående segelflygexpeditionen till Åre i påsk publicerar vi här några intressanta vågmolnbilder, som Lennart Ståhlfors tog vid Ålleberg i höstas på morgonen den 29 augusti. Segelflygskolan hade stängt och det fanns inte något plan till hands att prova vågorna med. Tyvärr! Strax efter klockan 9 satte termiken in och vågmolnen försvann.



Kl 0814 togs denna bild mot Hjo (nordost). Förekomsten av vågmoln kring Ålleberg är ingenting unikt, men tyvärr har ännu ingen prövat vågornas bärighet ordentligt



Kl 0815 togs denna bild mot sydsydost. Typisk vågmolnbildning



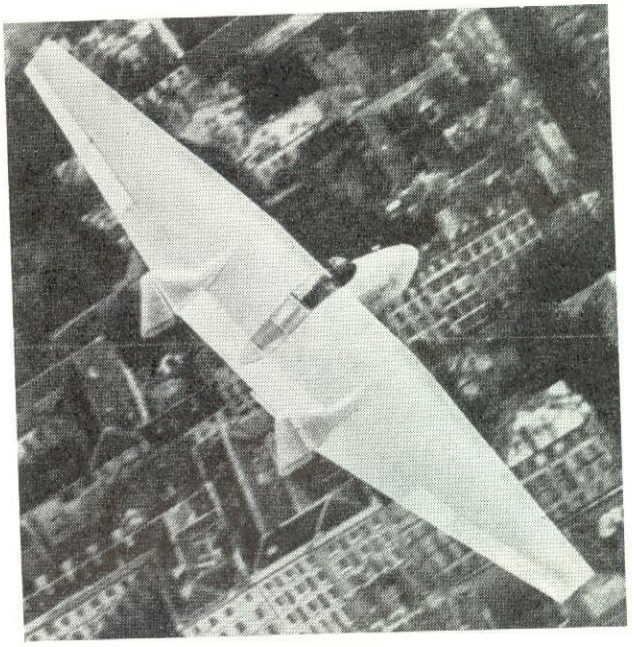
En minut senare, kl 0816, såg molnet ut så här. En delning är på väg



Kl 0820 var delningen ett faktum. Det är samma moln men taget från en plats ett hundratal meter från den föregående



Delningen har stabiliserats. Kl 0823 togs denna bild. Molnet låg kvar oförändrat tills termiken satte in, då det försvann



I Loopings julnummer kunde vi lämna ett kortfattat meddelande om AV-36, ett nytt franskt segelflygplan av typ flygande vinge. Artikeln har naturligt nog väckt stor uppmärksamhet i segelflygkretsar. Vi är här i tillfälle att lämna litet utförligare uppgifter om AV-36. Artikeln får samtidigt utgöra svar på de många brevfrågor vi fått om planet

Mera om AV-36

Fauvel AV-36 har flugits ganska mycket under den gångna sommaren, än i händerna på garvade instruktörer än flugen av helt färska förare. Man har inte behövt reparera någonting under denna tid trots att den under en visning gjorde en snabb ground-loop, vilket visar styrkan och fördelen med stjärtlösa flygplan.

Första gången AV-36 gick på sträcka (med E. Nessler som förare) gjorde den 460 km och medelhastigheten var så hög som 71 km/tim. En så lång distans har aldrig uppnåtts eller överskridits i Frankrike av plan som inte varit i klass med Weihe eller Air-100. Inget flygplan i den vanliga övningsklassen har till närmelsevis uppnått denna distans vem föraren än må ha varit. Distansen tycks vara inofficiellt världsrekord för flygande vingar, och detta trots det otal stjärtlösa plan som tillverkats efter Fauvel AV3's lyckade flygning 1933.

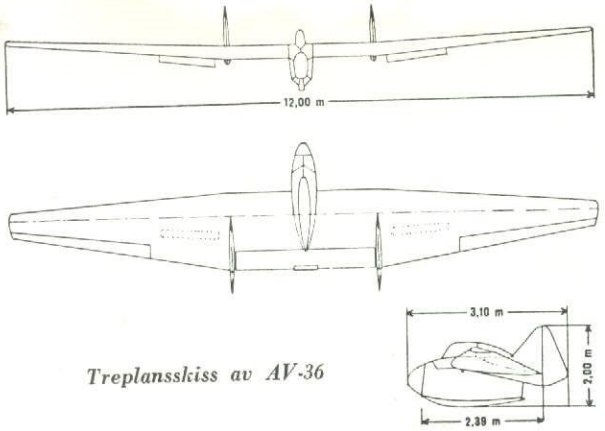
I augusti förra året bogserades AV-36 med Charles Fauvel som förare till Holland för att delta i den stora internationella flygdagen på Ypenburg vid Haag. Trots dåligt väder med regnbyar och kraftig vind som inte gjorde planet rättvisa visade demonstrationerna den 2 och framför allt den 3 aug. planets goda förmåga att "hänga kvar" och dess vändbarhet. Det rätt tuviga fältet generade inte heller. Ledaren för det holländska VM-laget i Madrid, liksom en del andra segelflygentusiaster som mött upp, var till en början rätt reserverade. Det de sett vid VM i Madrid i fråga om flygande vingar avskräckte, men de blev snart omvända när de sett demonstrationen.

På Chavenay (segelflygplats utanför Paris) har man lagt märke till att AV-36, oavsett vilken sorts termik det varit, alltid legat högre än Nord 2000 (fransk Olympia) och minst lika högt och oftast högre än Weihe och Air-100, oavsett vem som flugit. Många gånger har det också hänt att AV-36 legat kvar i luften när Weihe och Air-100 måst landa.

Vid sidan av planets goda prestanda har det en annan fördel; det tar liten plats i hangaren och är lätt att handskas med. Om man använder en speciell trehjulig kärra är AV-36 mycket lätt att rulla på marken.

Då Nessler landade i Bassac efter sina 460 km, lastade han AV-36 direkt på en liten lastbil och klarade hemresan på den smala och krokiga vägen med 60 km/tim. Annars har man konstruerat en speciell transportvagn på vilken man mycket lätt kan lasta AV-36.

Anledningen till att AV-36 visat sig så utmärkt bra i termik, om man får tro på gjorda uttalanden, är att den i sig förenar så många olika element som inte kan sammanställas i



Treplansskiss av AV-36

På denna enkla transportvagn kan AV-36 fraktas utan nedmontering



det klassiska stjärtplanet och ej heller i flygande vingar som bygger på kraftig pilform och tordering. Hastighetspolaren är flack från små hastigheter till stora, inte bara en brant kurva som hos konventionella plan. Den har mindre sjunkhastighet i svängar, de små dimensionerna gör att den ligger bättre i termiken, den har betydligt bättre vändbarhet, utsökt stabilitet i alla flyglägen från små hastigheter upp till de största. Den har mindre tröghet p.g.a. den ringa vikten och massans koncentration, vilket gör att den reagerar mycket snabbt för termiken.

Allt detta är uppgifter som vi fått genom förmedling från Schweiz. Vi är av naturen en smula misstänksamma mot sådana lovord, men mycket tyder på att AV-36 verkligen är ett bra övningsplan, som också går att utföra prestationsflygningar med. Det vore trevligt om det kunde prövas i Sverige.

Fauvel har konstruerat AV-36 på den erfarenhet han fått från sina tidigare segelplanbyggen, AV-3 och AV-10, och från sin verksamhet som provflygare med mer än 200 typer av flygplan därav 40 segelplan.

Några tekniska data: AV-36 är ett övningssegelplan, spännvidd 12 m, vingyta 14 m², sidoförhållande 1:10, tomvikt 110 kg, med förare 190 kg. Minsta sjunkhastighet är beräknad till 0,85 m/sek vid 56 km/t. Detta tycks stämma i praktiken. Sjunkhastigheten vid 100 km/tim överskrider inte 2,5 m, och den är säkert mindre nu sedan anslutningen mellan vinge och roder förbättrats.

Vingen är byggd i ett stycke. Mittendelen är 3 m lång och har en bredd av 1,60 m. Yttervingarna är 4,5 m och trapetsformade, profildjupet vid spetsarna är 0,5 m, V-formen i förhållande till mittendelen är 2°30'. Skevningsrodren är 2,8 m långa. Mellan skev- och höjdrodret ligger på undersidan 1,2 m långa dykbromsar. Vingen är uppbyggd på vanligt sätt med lådbalk, torrisionsnäsa, sprygelavstånd 40 cm. Mittendelen och torrisionsnäsan är fanérklädda, resten är duk. Vingen har ingen pilform. Mellan fenorna i vingens mittparti ligger det trimbara höjdrodret. Under transport kan fenorna vikas 90° mot vingens bakkant. Nosen är avtagbar. "Hopfälld" mäter AV-36 2,39 m, annars är längden 3,10 m.

Den franska sportflygorganisationen SALS, som stött konstruktionen av AV-36, har planerat att fördela byggsatser till klubbarna. Man hoppas att genom detta enkla men ändå högvärdiga plan kunna sänka bygg- och underhållskostnaderna.

För Ert *vackra* hem



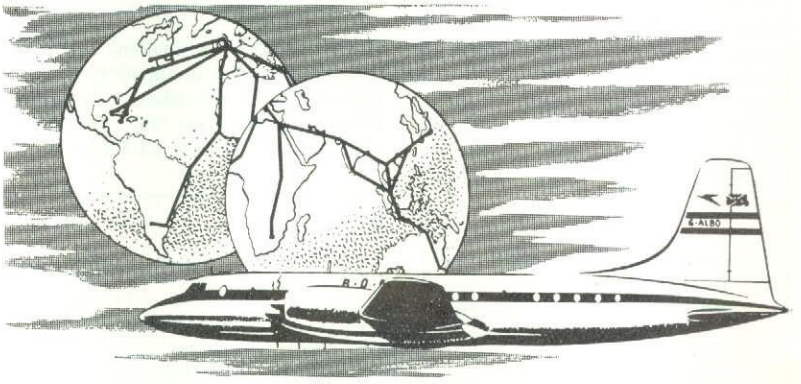
Wiklunds MÖBLER

Norrtullsgatan 21 — Tel. 31 32 75
Surbrunnsgatan 46 — Tel. 32 01 40
Karlbergsvägen 18 — Tel. 31 55 03

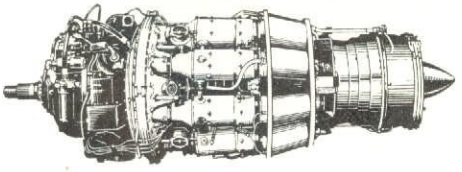
STOCKHOLM

Britannia ...

MED "BRISTOL"
PROTEUS
MOTORER



Britannia medger en betalande last/flygsträcka av helt nya proportioner. Den fullt utnyttjade betalande lasten på 12 ton kan transporteras över en sträcka på 6.500 km. Maximala flygsträckan är 8.900 km, men även för sträckor ned till 800 km är operationskostnaderna låga nog att konkurrera med avsevärt mindre flygplan. Samtidigt medger Britannias goda aerodynamiska kvalitet en resehastighet som ligger betydligt över nuvarande standard



THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITID. ENGLAND

Agent: Mr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Riksby, Stockholm, Sweden

MEDBORGAREN NR 1

I gott sällskap

"Min bästa kontakt med svensk opinion" är MEDBORGAREN, skriver en utlandssvensk

MEDBORGAREN

är högerns veckotidning för politisk, ekonomisk och kulturell debatt

MEDBORGAREN

ger veckans händelser i koncentrat

MEDBORGAREN

innehåller

AKTUELLA
OBJEKTIVA
VÄCKANDE

reportage

PRENUMERERA

Pris för helår 15 kr, halvår 8 kr. Insätt beloppet på postgiro 25 64 04

MEDBORGAREN

Odengat. 52. Sthlm Va
Tel. 34 35 50

Trejde eran . . .

Forts fr. sid. 22

Leys och Bonestells kunskaper i astronomi, jag kan helt enkelt inte bedöma dem, men jag önskar härmed uttrycka den uppfattningen att dessa båda herrar har en underbar förmåga att fånga ens intresse och framkalla aptit på mera vetande om världsaltet. Om det således mot förmodan skulle vara så att Rymdens erövring inte håller för en vetenskaplig granskning, så bör vetenskapsmännen-astronomerna ändå vara tacksamma för denna bok. Den ger perspektiv — svindlande perspektiv — och den ökar vår respekt för det svåra arbete vetenskapsmännen utför vid kartläggningen av universum. Och den framkallar nervdallringar inför den tydligen inte alltför avlägsna dag, då tredje eran begynner. Då människan definitivt bryter sig loss från jorden och ger sig ut på sitt första verkliga strövtåg i världsrymden.

Rymdens erövring är utgiven hos Rabén & Sjögren och kostar 14 kr häftad.

Yngve Norrvi.

Småflyget . . .

Forts fr. sid. 13

vita sitter på bromsspaken. Till vänster om den vita knoppen syns kontakterna för VHF-radion och radiokompassen. Reglage för rodertrim och klaffar syns inte på bilden. Till sist kan nämnas att den som så önskar kan få ILS och autopilot med i utrustningen.

Efter denna jämförelse kan väl både du och de andra som tyckte att småflyget stått stilla tekniskt hålla med om att det gått framåt åtminstone något...

Ja, det måste vi nog hålla med Valle Forslund om, men det hör liksom ändå till historien att det förnämliga flygplan som här presenteras finns i ett säger ett enda exemplar här i landet.

Vi skall för övrigt låta en av våra medarbetare provflyga Pacern vid ett tillfälle längre fram och låta läsarna få reda på hur planet uppför sig och känns i luften.

Ikaros

ÖNSKAS KÖPA

Motorflygplan

Lämpligt för bogsering av segelflygplan. Luleå flygklubb.

Segelflyginstruktör

med gedigen handelsutbildning önskar anställning för längre eller kortare tid. Looping f.v.b.

Tryck

AFFÄRSTRYCK
INDUSTRITRYCK
FÖRENINGSTRYCK
BROSCHYRER
BLANKETTER
FOLDERS

BOK- OCH OFFSETTRYCK

TRYCKERI ALLIANCE
SURBRUNNSGATAN 57 STOCKHOLM TELEFON 32 66 11

Wir fahren nach Engeland...



— Det svenska småflygets materiel är, om inte direkt livsfarlig, så dock skrattretande, sa Yngve Norrvi vid den diskussion om småflygets vara eller inte vara, som för ett par månader sedan hölls på Stallmästargården. Men att en del flygplan trots allt förefaller att vara ganska livsfarliga framgår av följande lilla historia, som började på Hästholmens flygplats en ljum försommarkväll 1949 och slutade några veckor senare i Nordsjön utanför den holländska kusten. Looping har fått historien från en som åtminstone delvis var med.

Det var en söndag och vi hade hållit på med trägna glidflygningsövningar hela dagen. Klockan närmade sig sex på kvällen, den ömt vårdade SG-38:an var nedmonterad och eleverna hade åkt hem till sitt. Kvar på fältet var endast S. och jag. Plötsligt fick vi höra motorljud. Vi spejade runt horisonten och upptäckte mycket riktigt en liten prick, som sakta närmade sig från Alvastrahållet. Motorljudet som nådde våra öron lät som en dåligt smord symaskin, då och då avbruten av en våldsam hostattack. Den lilla pricken växte och tog formen av ett flygplan, som höll kurs rakt mot fältet och sakta men säkert förlorade höjd.

Att något var på tok stod alldeles klart och vi började så smått slå vad om, huruvida planet skulle orka fram eller inte... Det såg hotande ut, men med ett nödrop smög sig kärran i begravningstakt över staketet på fältets norra sida. Det lilla planet tog mark och började vagga över fältets ojämnheter bort mot oss. Det var nästan framme, då motorn fick ett sista hostanfall och stannade för gott.

Vi började gå bort mot planet, som vi nu identifierade som en Klemm 25, en ärevördig apparat som sett dagens ljus i Tyskland någon gång i slutet på 20-talet. Just som vi skulle till att hälsa på den två man starka besättningen, tvärstannade vi i stum förundran över vad vi såg. Ty över hela planet satt, tätt som prickarna på en nyckelpiga, tusentals små bruna oljefläckar! Från nosen till stjärtpartiet var planet täckt av olja och båda vindrutorna var igenmurade, så att besättningens sikt framåt var lindrigt sagt begränsad.

S. som varit mekaniker vid flygvapnet, ställde genast diagnosen: Ett oljerör har sprungit läck.

Besättningen dök på huvudet in i motorn, varför S. och jag gick runt planet för att ytterligare besiktiga det åldriga åkdonet. Än en gång stannade vi förundrade över vad vi såg. Ty från vingens framkant till dess bakkant och utmed hela dess längd, gick i sick-sack något som företedde en misstänkt likhet med korsstygn! Även kroppen var på sina ställen hoplappad på detta sätt. Kärran föreföll att inte ha sett insidan på en ordentlig verkstad sedan den föddes och att apparaten hade blivit godkänd av Kungl. Luftfartsstyrelsen, föreföll oss ganska ofattbart.

Vi utbad oss artigt att få veta vart färden med detta vidunderliga flygplan skulle ställas. Svaret kom från djupet av den lilla 80-hästarsmotorn: Till England!

S. och jag sa ingenting, för man skall ju inte sätta ned modet på dem som är dödsdömda. Så under de närmaste två timmarna bistod vi efter bästa förmåga de båda oförvägna flygarna i deras förtvivlade ansträngningar att få ordning på motorn. När klockan närmade sig åtta gjordes ett försöka att få igång den. Och har man sett på självaste... Den gick! De båda orädda ynglingarna hoppade kvickt som tanken upp i planet, det gällde att handla innan motorn ångrade sig och stannade igen.

— Vi flyger till Örebro för att skaffa reservdelar, upplyste föraren, innan planet skuttade iväg över fältet och lyfte mot kvällshimlen, vilken liksom Vättern färgades röd av den bakom västgötalandet nedgående solen. Vi följde med blicken det lilla planet, som sakta klättrade uppåt, och vi höll tummarna för besättningen. Det kunde behövas, för innan planet ännu nått Omberg hade motorn fått ett par våldsamma hostattacker. Men föraren kände troligen till någon hemlig formel, ty varje gång blev det liv i den igen. Till synes obekymrade om att det var vid pass 120 kilometer till Örebro, att mörkret började sänka sig över nejden och att motorn var i minst sagt dålig kondition, fortsattes färden norrut och snart hade den lilla Klemmen försvunnit över Ombergs taggiga och blåsvarta silhuett...

Här slutade egentligen historien för vår del, även om vi under den närmaste tiden höll extra utkik på tidningarnas nyhetssidor efter ett svenskt sportflygplans öden och äventyr. Vi fick lön för mödan, ty några veckor senare kunde tidningarna meddela, att slutakten i dramat utspelats utanför ön Goeree vid holländska kusten. Kärran hade, hur otroligt det än kan

Forts. på sid. 36



 Forts. fr. sid. 16

längs våra kuster och gränser, kan man i de underjordiska centralerna följa varje litet flygplan som rör sig över eller i närheten av vårt land. Våra jaktplan behöver inte mera skickas upp på måfå och behöver inte leta upp fienden. De dirigeras i luften på samma sätt som ett trafikplan landar med hjälp av GCA.

Det är två svårigheter man har att arbeta med. En kommer så småningom att övervinnas, nämligen de "barnsjukdomar" radar ännu lider av, såsom svårigheten att ta lågtflygande föremål och risken att bli satt ur funktion genom störning. Den andra kommer aldrig att övervinnas: tiden. Ju högre hastigheter desto snabbare måste man arbeta. 1952 räknade man med halva minuter. 1955 räknar man säkert med sekunder.

En tredje svårighet är naturligtvis bristen på pengar. Den materiel man arbetar med är mycket dyrbar. En radarstation kan jämföras med en J 29 i pris. Men det är väl använda pengar: Vigilia Pretium Libertatis — frihetens pris är vaksamhet. *E. S.*

☆

LUFTFARTSSTYRELSEN

får här på pälsen för mekanikerproven av signaturen G. H. — som dock redan har certifikat...

Luftfartstyrelsen är en mäktig instans i det civila flygets olika organisationer. Ja den är inte bara mäktig, den är totalitär. Så som Luftfartstyrelsen säger, så skall det ock vara — därmed basta. Många gånger förefaller kanske det sagda inkonsekvent, men kritiken håller sig tyst. Den stannar i kulissen och vågar aldrig fram på scenen. Bäst så, resonerar den. Så länge Luftfartstyrelsen besitter den totalitära ställning den nu har, förmår kritiken ingenting göra.

Men i vårt underbara land (trots restskatter och motböcker) finns ännu en dyrbar gåva kvar och det är yttrandefriheten. Det är som sagt bara synd att den stannar i kulissen. Trots de bländande strålkastarna och de skarpa ögonen skall dock här ett försök till kritik göras — om klagomålen faller i papperskorgen är den totalitära makten definitivt bekräftad. (Yttrandefriheten är räddad. Red:s anm.)

Det gäller proven för mekanikercertifikat. Sedan en tid tillbaka har Luftfartstyrelsen visat upp ett bistert ansikte när det gällt proven för nämnda certifikat. Säkert är de tillstramade åtgärderna i viss mån befogade, ty en viss slapphet har förut präglat dessa prov. Men, har man nu inte i stället blivit för nitisk? Ibland frestas man tro, att Luftfartstyrelsen till varje pris försöker kugga den sökande. Endast toppeliten av mekaniker tycks ha en chans att få den "magiska" boken eller få en ny flygplantyp inskriven i en redan erövrad bok.

Vilka tillhör då toppeliten? Eller kanske mildare sagt eliten? De teoretiskt kunnande eller de praktiskt kunnande inom yrkeskåren? Naturligtvis är det den kategori som suveränt behärskar båda dessa egenskaper. Men den skickligaste mekanikern är det inte den som är den mest praktiskt kunnande — den mekaniker som hanterar ett verktyg på rätt sätt och som gör sitt arbete noggrant och under ansvar.

En mekanikers huvuduppgift är att underhålla flygplanet. Han vårdar flygplanet. Med andra ord: han har hand om servicen. En mekaniker får aldrig göra någon större operation. Han byter hjälpapparater och utför reparationer men får inte göra ingrepp i hjälpapparater, instrument etc. Till detta finns det speciell anställd personal. Med tanke på detta synes det som det praktiska underlaget hos en mekaniker borde vara det vägande vid certifikatprov.

Men följer Luftfartstyrelsen den linjen vid de nya regler som nu tillämpas? Är inte nu tonvikten lagd på det teoretiska kunnandet? Naturligtvis skall en mekaniker veta vad han arbetar med. För att rätt kunna handskas med materielen måste han veta dess konstruktion och hur de i ett flygplan olika förekommande systemen i princip fungerar, om detta råder intet tvivel. Och den mekaniker som har intresse för sitt arbete och som utövat yrket i sex sju år, han måste lära sig detta för att kunna hävda sig i yrkeskonkurrensen, och han gör det oavsett han siktar på certifikat eller ej.

Luftfartstyrelsen har i samband med de nya bestämmelser som utfärdats i den här frågan förklarat, att riktlinjerna till prov för mekanikercertifikat inte är klara men att man kommer att följa de internationella regler som finnes. Varför utarbetade man inte riktlinjer innan man företog tillstramande åtgärder? Och om de internationella reglerna skall tillämpas, kommer man då att sanera dem — ty även om de är internationella är det väl för den skull inte absolut säkert att de är konsekventa eller absolut riktiga.

I mekanikerkretsar frågar man sig nu oroligt om det är meningen att verktygen i verktygslådan skall utbytas mot tekniska handböcker och kursbrev från Hermods (eller NKI). Eller om man måste vara ingenjör för att bli erkänd som mekaniker.

Varför inte låta den praktiska yrkesskickligheten plus en god materialkännedom vara de viktigaste faktorerna vid prov för mekanikercertifikat. Den praktiska yrkesskickligheten intygas av den sökandes arbetsgivare och kompletteras sedan med vissa prov för Luftfartstyrelsens representant. Övriga teoretiska prov som anses behövliga (mat.-lära, el. lära, fysik, bör omfatta endast de rent elementära kunskaperna i de olika ämnena.

Vad som vidare efterlyses är konsekvens och fasta riktlinjer. *G. H.*

FOTOTIPS

PERKEO 1

En Voigtländerkamera av hög klass. Data: 6×6. Antireflexbehandlat "Vaskar" 1:4,5. Pronto slutare B-1/200 sek. Självutlösare, toppavtryck, dubbelexponeringsspärr, optisk genomsiktssökare. Synkroniserad. *Perko 1 är den minsta 6×6-kameran i marknaden. Pris 184:—*

Elektronaggregat *Blaupunkt.* Pris *305:—*. Allt i foto hos

NORRA FOTO

NORRTULLSGATAN 67
STOCKHOLM · TEL. 336319

TILL SALU

4-sitsigt Fairchild-Argus flygplan

med Warner Scarab motor 175 hk säljes billigt. Eventuellt byte kan ifrågakomma.

FIGGE BERGMAN

Kärralundsgatan 63 A, Göteborg
Tel. 25 61 10

Klemm-delar

i gott skick säljes omgående. Svar till Luleå flygklubb.

"Super Stunter"

Sven Olof Ridder, en av Sveriges främsta stuntflygare, presenterar här en av sina enklare men bästa stuntmodeller. Den konstruerades och byggdes förra året och har vunnit alla de tävlingar i Stockholm som den ställt upp i. Tack vare konstruktionens enkelhet är "Super Stunter" lämplig även för den som är relativt ny när det gäller linstyrning. Fullständiga ritningar på nästa uppslag, sid. 30—31.

"Super Stunter" är avsedd för 1,5 cc motorer. Önskar man använda annan motorstorlek bör alla mått på ritningen multipliceras med följande faktorer: 0,50 cc — 0,67, 0,75 cc — 0,79, 2,5 cc — 1,18, 3,5 cc — 1,32, 5 cc — 1,50 och 10 cc — 1,88.

Spryglarna skäres ut av 3 mm balsa. Motorfundamentet sågas ut från 8 mm lind, asp eller furu. Att märka är att det fortsätter bakåt och bildar mittsprygel. Vid monteringen av motorn bör man inte skära bort mer trä kring vevhuset än som är absolut nödvändigt. 4 st 15 mm långa M3 skruvar skruvas i, limmas och låses med en knappnål som lödes fast i skruvarnas mejselspår. Motorn fästes sedan med muttrar.

Bakkanten skäres ut av 3 mm balsa enligt ritningen. Framkanten, som passerar genom motorfundamentet, limmas fast i detta under noggrann kontroll av uppriktningen. Sedan limmas de yttersta spryglarna fast i framkanten och syftas in i rätt läge. Därefter limmas bakkant, resterande spryglar och vintspetsar.

Eftersom vingen således byggs upp fritt utan byggbräda, bör spryglarnas placering märkas ut med blyertsstreck på framkanten. Genom denna byggmetod är det lättare att kontrollera limfogarnas placering.

Torsionsnäsan av 3 mm balsa skäres till och limmas fast. En sak som bör påpekas är att dessa flak inte passerar genom motorfundamentet utan endast limmas stumt mot detsamma. Det enda spantet sågas till av 2 mm plywood och limmas mot framkanten och motorfundamentet. Använd mycket lim.

Kontrollmekanismens triangelplatta är av 2 mm plywood. Den lagras i upphängningsbygeln (0,75 aluminiumplåt, med en sprint av 2 mm pianotråd, som låses med lödtennsklickar. Bygeln skruvas fast med 2 M3 skruvar i motorfundamentet. Muttrarna låses med lödning. Vinglinorna är av 0,5 mm och stötstången av 1,25 mm pianotråd.

Tanken lödes ihop av 0,10 mm mässingsplåt enligt skissen. Kontrollera noga att den är tät innan den limmas fast. Röröppningarna täckes med tape, så att inget skräp kommer in i tanken under det fortsatta arbetet.

Vingens mittparti klädes med 2 mm balsa enligt ritningen. Den rudimentära kroppen erhåller sin cirkulära sektion genom balsaklossar. Spinnern, som på originalet är svarvad i lind, skruvas fast på motorn, och klossarna formas till så att jämna konturer erhålles. Sedan slipas vingen så att alla ojämnheter försvinner. Var noga med att torsionsnäsan erhåller sin rätta sektion och att bakkantsflaket inte spetsas utan endast rundas av. Studera ritningen. Man bör gå vidare över alla limningar ännu en gång.

Höjdrodret i 3 mm balsa skäres ut, slipas och sättes fast med bomullsband som "gångjärn". Roderhornet sågas av 2 mm plywood och fästes med mycket lim. Därefter avpassas stötstången noga till rätt längd och låses med en tennklick. Fenan (3 mm balsa) formas enligt ritningen, slipas och limmas fast. I ytterspetsen (den vänstra) fästes en blytyngd på cirka 15 g.

Vingen klädes med prima japanpapper. Samtliga blanka ytor bör för övrigt klädas. Pappersfibrerna bör gå parallellt med vingens framkant. På de andra balsaytorna bör fibrerna i papperet och balsan korsa varandra i rät vinkel. Modellen strykes fyra eller fem gånger med Beckers Zaponlack. Slipa gärna med fint sandpapper mellan strykningarna, åtminstone på balsaytorna. Användes dieselmotorer kan

Forts. på sid. 38

ÖSTGÖTA-DM I MODELLFLYG

De traditionella Östgötamästerskapen i modellflyg har gått i Norrköping, denna gång med NAFK:s pånyttfödda modellflygsektion som arrangör. Deltagarna kom från Åtvidaberg, Linköping, Finspång samt tre klubbar från Norrköping.

Tävlingen blev en jämn tillställning om man jämför med de två senaste årens ÖM som Norrköpingsklubben Gamen dominerat eftertryckligt.

Minsta segelmodellklassen togs hem av Åtvidabergsgrabben Lennart Sundström, följd av tre "Gamar".

S-intklassen vanns av nya stjärnan Lars Gustavsson från NAFK. Svenske mästaren i klassen, Ebbe Carlsson, Linköpings-eskadern, hamnade på fjärde plats och fjolårsmästaren Gunnar Kalén, Gamen, kom på platsen närmast.

Carl-Eric Aunér, Gamen, tog hem F-klassen efter en spännande strid med Hans Friis, NAFK, och klubbkamraten Owe Carlsson, som emellertid hade en del svårigheter med sin timer.

I G-klassen slutligen tog Nils-Åke Johansson, LEN, hem segern med bred marginal. Striden hade dock blivit hårdare om Gamen fått med sitt ess Lars G. Larsson och om inte Owe Carlssons krax roat de församlade med en praktfull rusning vid full uppdragning.

Arrangörsklubben tog hem lagtävlingen med bred marginal. Om andraplatsen var det emellertid strid på kniven mellan LEN och Gamen.

S 1: L. Sundström, Åmfk 380; 2) S. Gustavsson, Gamen 241.

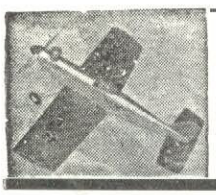
S-int: L. Gustavsson, NAFK 578; 2) R. Holmstedt, Åmfk 510.

F: C.-E. Aunér, Gamen 599, 2) H. Friis, NAFK 514.

G-int: N.-Å. Johansson, LEN 438; 2) I. Marcusson, Finspång 266.

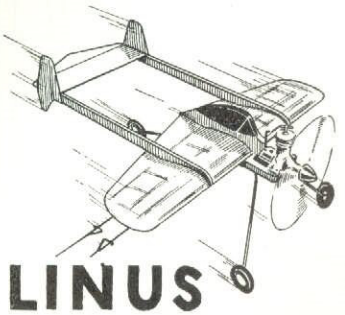
Lag: 1) NAFK 1290
2) LEN 1061
3) Gamen 1054

KAP



MODELLPLAN från 50 öre st., båtbyggsatser, racerbilar, motorer m. m. Ja, allt Ni kan önska Eder finner Ni i vår stora katalog. Obs! 50.000 fullt moderna byggsatser realiseras från mindre än halva priset — jättebilligt! Sänd oss i dag 75 öre i felfria frimärken samt Edert namn och tydlig adress så får Ni katalogen omg.

TORE HAGLUND & Co. — Avd. 11 HOFORS



LINUS

NY SENSATIONSMODELL FÖR LINKONTROLL!

Spännvidd 400 mm, för 0,75—1,5 cc motor

Välflygande, lättmanövrerad och lättbyggd! Färdiga bommar, motorbädd, fena och stabilisator, färdig vingbakkant med sprygeluttag. Tryckta balsaspryglar, färdiga ballonghjul av trä. Otroligt utförlig ritning och steg-för steg anvisning med 35 illustrationer.

Pris Byggsats kr. 8: 25 + porto.

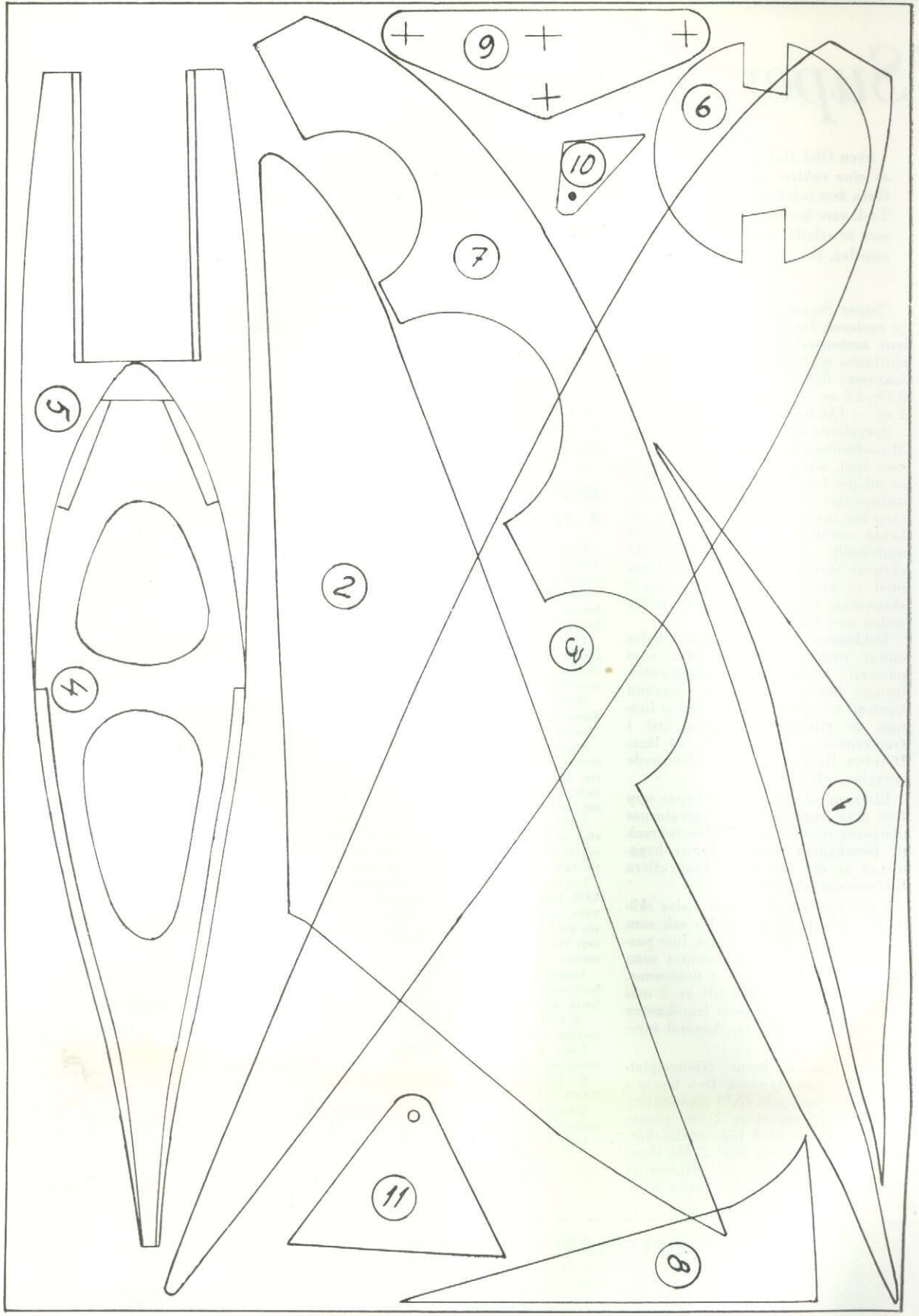
JÄTTEKATALOGEN

106 sidor i format 220×300 mm med över 1000 illustrationer är den största i sitt slag i Skandinavien.

Katalogen erhålles mot ins. av kr. 1: 25 i frimärken.

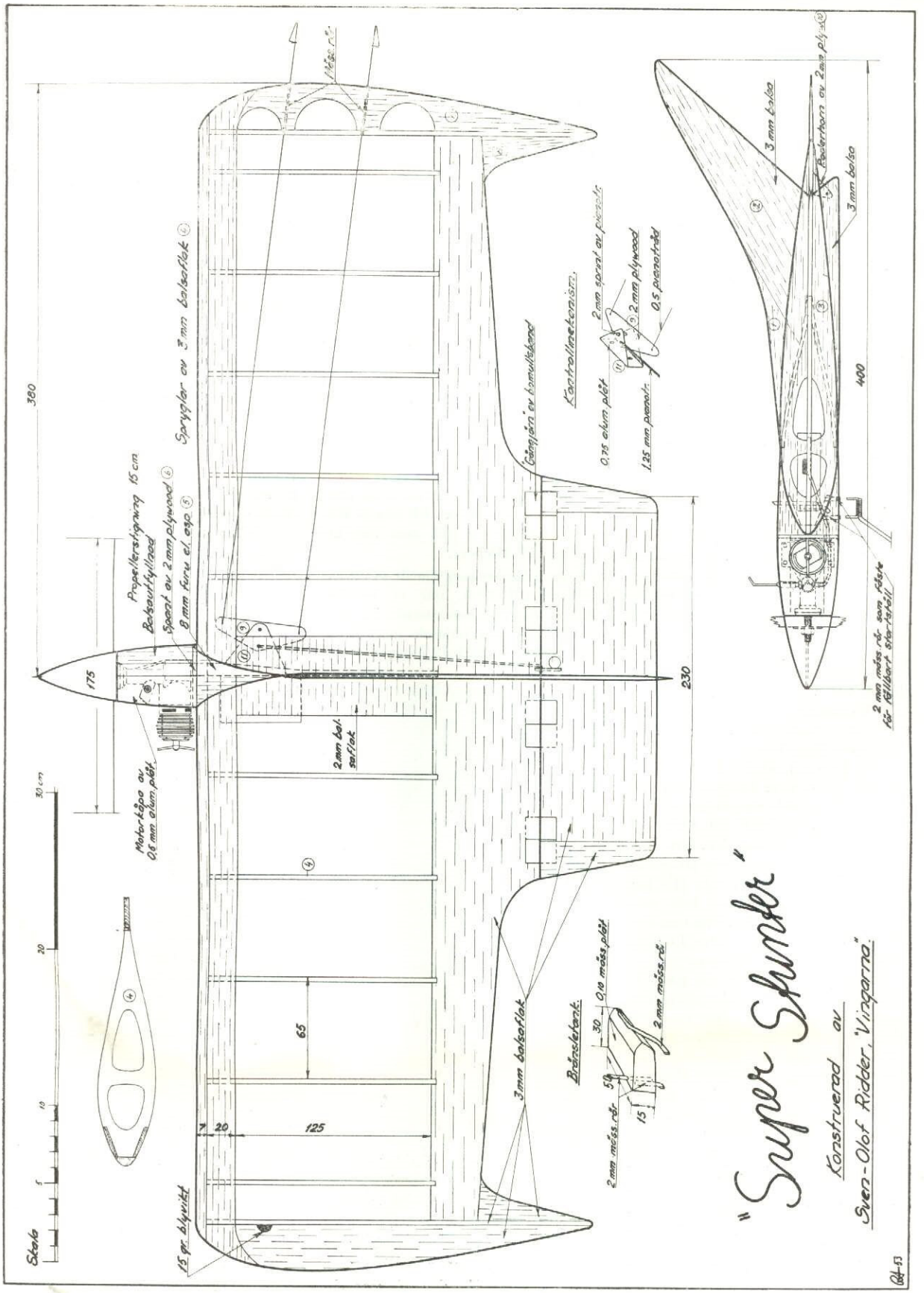
WENTZELS

Apelbergsgatan 48 *STOCKHOLM C.*

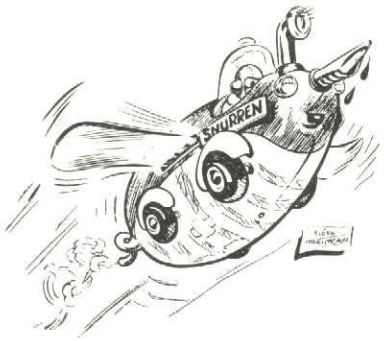


Detaljritning i full skala till "Super Stunter"

Eftertryck förbjudes



Arbetsbeskrivning till "Super Stunter" finns på sidan 29 Copyright: Looping



RUNDTUR MED SNURREN

- ***Över Sydpolen till Australiens Vällingby***
- ***Sikt contra säkerhet***
- ***Baddräktskonstruktör revolutionerar flyget***

Snurren är just det ekipage en framåtflygande tidning som Looping behöver. Under den senast förbiflutna månaden har Snurren vibrerat runt stora delar av jorden, varvid inte bara avståndsutjämnaren kommit väl till pass utan även den verkligt effektiva nyhetsuppsamlaren. Ryktesspridaren har inte kommit till användning, medan vi däremot har upptäckt att en annan konkurrerande dylik varit i verksamhet. Den har bl. a. spritt sina försåtliga blå dunster i Klarakvarteren, där en ännu oftare än Looping utkommande kollega inte bara nöjt sig med att dunsta in utan även dunstat ut (dock ännu inte bort).

Detta aktade blad startade på eget bevåg en SAS-route från Sydafrika till Wellington (Australiens Vällingby) över Sydpolen. Världens mest initierade flygtidning (som kostar 600 kr om året och således är mer än 60 gånger så bra som Looping) tog upp saken och spridde den vidare ut över helaste världen, även till SAS, som tidigare inte vetat om den. Dir. Norlin gick ut i hangaren för att skicka iväg ett plan att provflyga sträckan innan någon annan hann före, men tyvärr var hangaren f. t. lika tom som Brommas transithall, varför Looping ombads att göra flygningen.

Nu kom Snurren väl till pass. Vi snurrade ner till Johannesburg och kom dit ungefär samtidigt som "the first Svedish Women Flight to South Africa" fullbordades. Det var som bekant en mängd SAS-direktörsfruar som gjorde denna historiska och remarkabla flight, därav namnet. Fruarna hade sällskap, varför vi genast tog genaste vägen över Sydpolen till Wellington, där vi studerade fåravel medan Snurren tankade. Därefter drog vi på och flög tillbaka till Johannesburg. Denna gång dock den konventionella vägen över Indien och en mängd andra länder. Det visade sig då att den senare vägen var närmare. Enda skälet för SAS att lägga linjen över Sydpolen skulle därför vara att få användning för de magnetkompasser som gått i baklås vid flygningarna över Nordpolen och numera endast visar inverterade värden. Detta skäl ansåg inte bolaget starkt nog och påpekade att ett avsevärt krux för Sydpols-linjen är att bensinen inte räcker längre än två tredjedelar av sträckan, varför de sista 4.000 kilometerna måste avverkas i glidflykt. Ett nog så krävande företag för folk som inte utbildats vid Älleberg.

Från Johannesburg gjorde vi en avstickare till USA, där vi besökte "Flight Safety Foundation". En nog så flygsäkerhetsfrämjande institution som gör aktningsvärda insatser bland annat genom att skriftligen ge råd och anvisningar om hur man bör uppträda både när man konstruerar flygplan och tyglar desamma. En av dess medarbetare ansåg att sikten i de flesta flygplan var för dålig (han hade då ännu inte sett Snurren). Han framtog därefter en fotografisk bild av ett fruntimmer vid namn Marylyn Monroe och deklarerade:

— Min rekommendation är att låta samma experter konstruera flygplanskabinerna som konstruerar miss Monroes baddräkter. De vet hur man skall bära sig åt för att erhålla bästa möjliga sikt kombinerad med god säkerhet. Och han tillade efter ytterligare en blick på bilden (gör sammaledes kära läsare):

— För övrigt är miss Monroe en sån böna som jag helst skulle vilja ha ombord när det är dags att slå på autopiloten.

Vi inför bilden som ett momento för herrar flygplanskonstruktörer: Tänk såväl på sikten som på säkerheten!



Miss Marylyn Monroe demonstrerar siktens och säkerhetens betydelse

Under de förmiddagstimmar som vi vistades i USA innan vi återvände till Malmskillnadsgatan, uppsökte vi en historiskt intresserad flygjournalistkollega, som för ögonblicket ägnade sig åt ämnet hållfasthetsproven genom tiderna. Han hade genom trägna studier fastslagit att på den ljuvliga tid då man byggde flygplan med stämjärn och symaskin, var hållfasthetsproven en relativt enkel procedur. Man vände flygplanet upp och ner och placerade ett lämpligt antal sandsäckar på vingen. Antingen tog sanden slut, vilket bevisade att vingen höll, eller också gick vingen av. I det förra fallet gick man då ut och köpte sig en halvpanna. I det senare fallet gick man ut och köpte sig en halvpanna då också...

Att vara flygplanskonstruktör är kanske inte så krångligt. Med de mångahanda resurser som egentligen finns.

Wing Over

ÖVERSIKTEN

45 miljoner flygpassagerare förra året
Monopolistiskt Lufthansa
Convair 340 till Finland
Helikopter i byggbranschen
SAS-navigatör på Thule

★ SAS ÖPPNADE sin linje till Johannesburg den 8 januari. Resan från Skandinavien till Sydafrika tar drygt 55 timmar. Johannesbursg-linjen är egentligen endast en förlängning av den tidigare linjen till Nairobi.

★ SAS TRANSPORTERADE under 1952 cirka 600.000 passagerare mot 506.000 föregående år, d. v. s. en ökning med omkring 20 procent. Motsvarande siffra 1950 var 434.000. Antalet betalda tonkilometer var under året 85 milj., mot 73 milj. år 1951 och 52 milj. 1950. Det offererade tonkilometerantalet var 145 milj., 125 milj. resp. 112 milj. Antalet offererade tonkilometer per anställd utgjorde 1952 20.400 mot 19.900 1951 och 17.500 år 1950.

SAS hade vid årsskiftet cirka 6.800 anställda, varav 2.430 svenskar, 1.970 danskar, 1.375 norrmän och 1.025 icke-skandivaner. Flygplansflottan utgjordes vid samma tidpunkt av 52 plan, varav 26 fyrmotoriga, 2 tre-motoriga och 24 två-motoriga. Ytterligare nio fyrmotoriga DC-6 B är beställda för leverans under åren 1953—54.

★ SEX AV EUROPAS LEDANDE flygbolag har bildat en flygforskningsbyrå, vars huvudsyfte skall vara att "ekonomisera" den europeiska flygtrafiken och genom samarbete söka nedbringa driftkostnaderna. Byrån har bildats av SAS, Air France, Sabena, BEA, KLM och Swissair. En högre SAS-tjänsteman har nämnts som chef för organisationen, men syftet tycks närmast vara att samtliga bolag var för sig skall arbeta med det nämnda syftet för ögonen, medan byråns närmaste uppgift skall vara att söka koordinera de individuella besluten och erfarenheterna. Byråns säte är tills vidare Bryssel men den kommer möjligen att flyttas till Stockholm.

★ ETT REKORDÅR har 1952 varit i säkerhetshänseende för det amerikanska reguljära trafikflyget enligt de siffror som amerikanska luftfartsstyrelsen framlagt. Inomlandstrafiken visar en olycksfallsfrekvens av 0,38 per 100 miljoner passagerarmiles (ca 160 milj km) mot 1,1 år 1950, som i sin tur var ett rekordår. År 1951 var motsvarande siffra 1,3. Den internationella amerikanska flygtrafiken visar emellertid en så pass hög siffra som 3,1 olycksfall på 100 miljoner passagerarmiles, vilket är den högsta siffran sedan 1946, då den var 3,5. Det amerikanska charterflyget transporterade 1952 cirka 700.000 passagerare och registrerade 1,3 miljarder passagerarmiles, den högsta siffran i flyghistorien, med endast en svår olycka som dock orsakade 26 människors död. Charter-person-trafiken visar för 1952 en olycksfallsfrekvens av 2 per 100 miljoner passagerarmiles mot hela 7,2 året innan.

★ LUFTHANSA, det tyska flygbolaget, tycks komma allt närmare sin pånyttfödelse. Ett bolag har redan bildats, "Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf", med ett aktiekapital av 6 miljoner mark. Bolaget skall tills vidare "förbereda civil tysk lufttrafik". Det har emellertid blivit känt att tyska regeringen skulle hålla aktiemajoriteten, vilket väckt avsevärd opinion på sina håll i den tyska pressen. Man anser att bolaget därmed redan på förhand visar monopolistiska tendenser och varnar vidare för alltför stor optimism. Eftersom det knappast är tänkbart att ett tyskt bolag kan få trafikera Berlin — det område som utan tvekan har det största trafikunderlaget — komkommer den tyska flygtrafiken att bli i alltför hög grad beroende av subsidier. Genom ett monopol tar man bort möjligheterna till den stimulerande konkurrens som skulle kunna möjliggöra en framtida ekonomisk drift, anses det på sina håll.

★ FINSKA AERO har beställt tre Convair 340, av vilka den första levereras i dagarna. Det finska flygbolaget blir därmed det första i Europa som får denna typ. Till en början skall det första exemplaret användas uteslutande för utbildning av besättningar.

★ TRE BRITTISKA trafikplan, Vickers Viscount, De Havilland Comet och Bristol Britannia, har nu fått "super priority" för tillverkningen. Tidigare har endast ett par jaktplanstyper åtnjutit denna i restriktions-England mycket eftersträvansvärda förmån. Det hela beror tydligen på de exportmöjligheter dessa tre flygplan för närvarande erbjuder.

★ CONVAIR-LINER 340 produceras nu i alltmer ökad takt meddelar det amerikanska bolaget. Produktionen är nu uppe i åtta plan per månad. Under 1952 levererades 33 exemplar av detta trafikflygplan (44 passagerare).

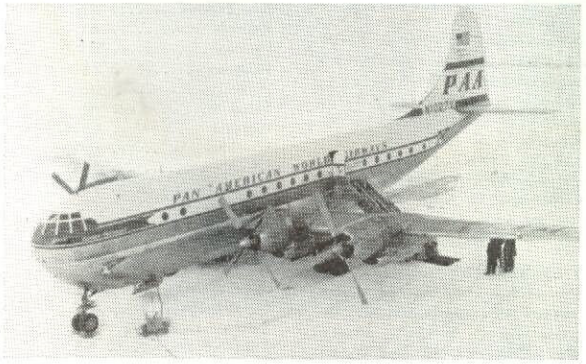
★ DE HAVILLAND HERON, det lilla fyrmotoriga engelska transportplanet för kortdistans, som normalt är utrustat med fast noshjulsställ, håller nu på att färdigställas i ett exemplar med infällbart ställ.

★ AIRSPEED AMBASSADOR skall enligt uppgift tillverkas i ett experimentexemplar med två Bristol Proteus 705 gasturbiner.

★ DE AMERIKANSKA FLYGBOLAGEN kommer vid mobilisering omedelbart att överlämna 294 flygplan till flygvapnet. Återstående civila flygplan kommer att fördelas av Civil Aeronautics Board (C. A. B.) mellan de olika flygbolagen, varvid CAB även bestämmer villkoren för utlåningen av flygplan. De flygplan som skall mobiliseras, skall undergå modifiering så att de på 48 timmar kan tas i bruk av flygvapnet. Den enda direkta förlusten för flygbolagen blir cirka 25 kg extra utrustning som måste medföras vid kommersiell flygning.

★ PANAIR DO BRASIL har beställt fyra Comet 2 hos De Havilland för leverans under 1954. Dessutom har bolaget gjort en förhandsbeställning på två Comet 3 för leverans längre fram.

★ 70 GLOSTER METEOR skall brasilianska flygvapnet köpa från England enligt ett nyligen under-



★ *PAN AMERICAN AIRWAYS landade i början av januari på Bromma med en Boeing "Strato Clipper" för att hämta passagerare till New York. Befälhavare ombord var nordpolsflygaren Charles Blair. Bolaget passade på tillfället att demonstrera Clippern, som är det största flygplan som landat på Bromma och också är det största flygplan f. n. i reguljär linjetrafik.*

★ DEN REGULJÄRA flygtrafiken ökade ytterligare i omfattning under 1952. Enligt ICAO:s siffror befordrades i reguljär lufttrafik under detta år cirka 45 miljoner passagerare mot cirka 40 miljoner 1951. Tabellen här nedan visar i grova drag flygtrafikens utveckling under de senaste femton åren. Under 1952 flög således mer än 1⅔ miljarder km, medan under 1937 endast sjättedelen av denna sträcka åstadkoms. Under samma period har antalet passagerare per år ökat 17 gånger och antalet passagerarkm inte mindre än 27 gånger. Alla siffror i tabellen (utom de två sista kolumnerna) avser miljoner. Mellan varje rad anges den procentuella förändringen mellan varje tidsperiod. Sovjet och Kina är inte medräknade i dessa siffror.

År	Flygkm	Passagerare	Passagerarekm	Gods tonkm	Post tonkm	Passagerare pr flygplan	Distans pr passag.
1937	266	2,5	1.410	—	—	5,3	564
	+329	+740	+1.240	—	—	+213	+60
1947	1.140	21,0	18.900	273	128	16,6	900
	+ 11	+ 12	+ 11	+53	+30	— 1	— 1
1948	1.270	23,5	20.900	417	166	16,5	889
	+ 6	+ 13	+ 11	+36	+13	+ 5	— 1
1949	1.345	26,5	23.300	569	187	17,3	879
	+ 6	+ 18	+ 17	+33	+12	+ 10	— 1
1950	1.432	31,2	27.300	757	209	19,1	875
	+ 11	+ 28	+ 26	+16	+12	+ 13	— 1
1951	1.590	39,9	34.400	879	234	21,6	863
	+ 6	+ 13	+ 15	+ 4	+11	+ 9	+ 2
1952	1.680	45,0	39.500	910	260	23,5	880

tecknat kontrakt. Leveransen skall börja snarast. En grupp brasilianska piloter befinner sig redan i England för inflygning på typen och en grupp engelska flygare skall senare resa till Brasilien såsom instruktörer, enligt vad som uppges.

★ REPUBLIC experimenterar med en andra prototyp med butterflystjärt till sin XF-91 "Thunderceptor". Provflygningarna beräknas kunna börja redan i vår.

★ ETT RENT REASKOLPLAN, Cessna 318, lär amerikanska flygvapnet vara mycket intresserat av. Cessna 318 är ett lågvingat helmetallplan med två sitsar side-by-side, utrustat med två i USA, licensbyggda (!) franska Turboméca Marboré reamotorer. Spännvidd 10,1 m, längd 8,3 m. Maxfarten anges till hela 650 km/t.

★ TYSK FLYGINDUSTRI lär enligt ännu obekräftade rykten vara på offensiven i Brasilien, vars flygminister påstås ha fått erbjudanden från två tyska flygindustrimän att starta flygplanstillverkning i Sao Paulo. En av dem vill ha 75 miljoner mark i garantier medan en annan slår ner sina garantianspråk till futtiga 25 miljoner . . .

★ EINAR SVERRE PEDERSEN, som var chefsnavigatör på SAS båda första polarflygningar, har rest till Thule på Grönland för att bekanta sig ytterligare med navigationsförhållandena i polartrakterna.

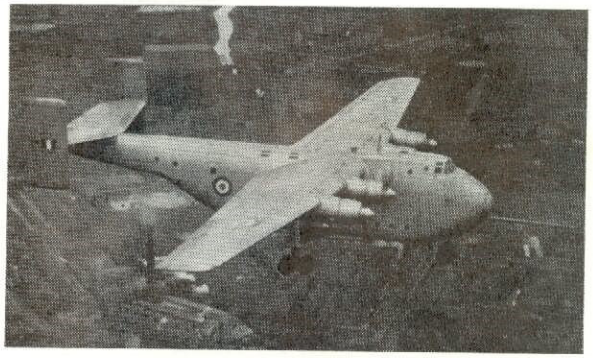
★ BENGT KELLIN har tagit tjänstledigt för ett halvår från luftfartsstyrelsen för att tjänstgöra på Ostermans helikopteravdelning, främst såsom förare. Han kommer bl. a. att ägna sig åt Norrland och skall för övrigt hjälpa till med utbildningen av de norrmän som skall helikopterutbildas av Ostermans under våren. Kellin är luftfartsstyrelsens "helikopterman" och får på detta sätt god träning och erfarenhet för sina speciella uppdrag på styrelsen.





★ *BRISTOLS assisterande chefsprovflygare R. Ellison (övre bilden) har överlämnat detta jobb å W. F. Gibb från nyåret och kommer i fortsättningen huvudsakligen att ägna sig åt produktionsprovflygning. Ellison är född 1908 och har varit anställd hos Bristol sedan 1934. Det kan bl. a. nämnas att av de 3.300 Beaufigheters som tillverkades vid Weston provflög Ellison 1.800.*

Gibb är född 1919 och kom till Bristol 14 år gammal. Han var bl. a. copilot vid Brabazons jungfruflygning 1949.



★ *BLACKBURN BEVERLEY blir namnet på det fraktplan som Blackburn och General Aircraft i England nu tillverkar för Royal Air Force. Den civila varianten kommer fortfarande att heta Blackburn Universal. Beverley lastar upp till 22 ton, har ett mycket stort lastutrymme för skrymmande gods och kan ta upp till 130 passagerare. Den variant som nu är i serieproduktion har fyra Bristol Centaurus motorer. Bilden visar Beverley över Beverley Minster, där fabriken är belägen.*

★ MR. C. C. WALKER, chefsingenjör på De Havilland har utnämnts till utländsk hedersmedlem i Institute of the Aeronautical Sciences i USA. En amerikan och en utlänning väljs varje år.

★ PROFESSOR BLUME, tidigare chefskonstruktör och verkställande direktör i Arado-fabrikerna i Tyskland, har startat en flygforskningsfirma i Duisburg.

★ VINDSTRUTEN är namnet på en personal- och informationstidning inom Luftfartsverket som nu börjat utkomma. Den har föregåtts av ett informationsblad som kallats Orientering från Lfs och ibland Orientering från TA (Trafikavdelningen). Trafikledare Ture Hansson är redaktör för bladet.

★ UPPSALA FLYGKLUBB. Årsmöte hålles fredagen den 6 mars 1953 kl. 19.00. Lokal: Konsumrestaurangen, Bangårdsgat. 7 (Samkvämssalen). Motor- och segelflygsektionerna håller årsmöte måndagen den 23 februari 1953 kl. 19.00. Lokal: Bygglokalen i Vaksalaskolan.

★ FLERA HELIKOPTERFIRMOR i Sydamerika har enligt Inter Avias sydamerikakorrespondent begärt inträde i IATA och motiverar sin ansökan med att helikopterflyget nu kan anses moget för reguljär trafik. De anser också att det vore bättre om all linjetrafik samordnades i IATA i stället för att det bildades ett speciellt "helikopter-IATA".

★ SIKORSKY S-55, den amerikanska helikoptern med plats för 10—12 personer, skall på försök utrustas med tre gasturbiner av typ Boeing 502-8 på 210 hk vardera.

★ HELIKOPTERN I NORRLAND. En av Ostermans helikoptrar har nu enligt planerna börjat sin norrlandsturné. Den 17 januari började man i Piteå och fortsätter sedan inåt och uppåt landet. Det blir demonstrationer och uppvisningar samtidigt som helikoptern ständigt finns i beredskap för ambulans- och undsättningstjänst etc. Besättningen består av den kände Lapplandsflygaren Arne Gundersen som förare och Carl-Sture Carlsson mekaniker. Under turnéns första del medföljer även Bengt Kjellin som förare. Enligt planerna skall turnén sträcka sig över tre månader, men man hyser nog den förhoppningen hos Ostermans att helikoptern skall få stanna i Norrland "på livstid" när befolkningen och myndigheterna genom demonstrationerna får klart för sig hur pass oersättlig den är i dessa bygder.

★ HELIKOPTERRÄDDNING. I Schweiz har etablerats en permanent undsättningsorganisation, "Mountain Rescue Service", utrustad med helikoptrar och med huvudbasen vid Dubendorf nära Zürich.

★ EN NY FRANSK HELIKOPTER, SO 1220 Djinn, har gjort sin första provflygning. Den är ensitsig och drivs enligt ett nytt av speciellt fransmännen omhuldat system, nämligen genom komprimerad luft som drivs ut i bladspetsarna. Kompressorn drivs av en Turbomeca Palouste gasturbin. Tomvikten är endast 250 kg. Djinn kan sägas vara en utveckling av Ariel 3.

★ ICAO har givit ut en ny lista över alla inregistrerade nationalitetsbeteckningar för luftfartyg. Den upptar alla länder som den 15 oktober 1952 formellt hade meddelat sina beteckningar till ICAO. (Sedan den förra listan har Israel tillkommit. Libanon har dessutom ändrat sin beteckning från "LR" till "OD".)

Argentina	LV
Australien	VH
Belgien	OO
Brasilien	PP, PT
Burma	XZ, XY
Ceylon	CY
Chile	CC
Colombia	HK
Danmark	OY
Dominikanska republiken	HI
*Ecuador	HC
Egypten	SU
El Salvador	YS
Ethiopien	ET
Filippinska republiken	PI
Finland	OH
Frankrike	F
Förenta Staterna	N
Grekland	SX
Guatemala	TG
Haiti	HH
Indien	VT
Indonesien	PK
Iran	EP
Iraq	YI
Irland	EI, EJ
Island	TF
Israel	4X
Italien	I
*Japan	JA
Kanada	CF
*Kina	B
Libanon	OD
Liberia	EL
Luxemburg	LX
Mexiko	XA, XB, XC
Nederländerna	PH
Nederländska Antillerna	PJ
Surinam	PZ
Nicaragua	AN
Norge	LN
Nya Zeeland	ZK, ZL, ZM
Pakistan	AP
*Panama	HP
Paraguay	ZP
Peru	OB
Polen	SP
Portugal	CS, CR
*Saudi-Arabien	HZ
Schweiz	HB
Spanien	EC
Storbritannien	G
Kolonier och protektorat	VP, VQ, VR
Sverige	SE
Sydafrikanska unionen	ZS, ZT, ZU
Syrien	YK
Thailand	HS
Tjeckoslovakien	OK
Turkiet	TC
*Uruguay	CX
Venezuela	YV
Österrike	OE

* Icke ICAO-anslutna stater



★ *HELIKOPTERPOST. Postflygningarna med helikopter i Stockholms skärgård har nu återupptagits för femte året i följd och skall pågå till och med april. Antalet turer har i år utsträckts till tre i veckan — måndag, onsdag och fredag. Ordinarie routen går från Bromma över Gällnöby —Norra Stavsudda—Möja—Husarö—Ingmarsö—Skälvik och åter till Bromma och skall när så behövs utsträckas till Rödlöga och Svartlöga. På bilden bär postiljon Starenius ut postsäckarna till den väntande Ostermans-helikoptern för årets premiärtur.*

● LITTERATUR

★ *VI FLYGER I NATT* av Paul Brickhill är historien om 617:e RAF-divisionen, som ställdes upp våren 1943 för ett enda uppdrag — att spränga dammarna vid Möhne och Eder. Sedan detta var gjort fick divisionen mängder av andra specialuppdrag. Den sänkte Tirpitz där den låg i sin av tyskarna väl skyddade norska fjord, den fällde jordbävningsbomber mot Saumurtunneln vid Loire och täppte till den så att de tyska förstärkningarna inte kom fram, de ödelade en stor del av de tyska V-baserna . . .

Vi flyger i natt berättar inte bara om hjältar med ångestsvetten skvalande längs ryggen, om pliktuppfyllelse, fatalism, dumdristighet och galghumor. Den berättar också om planläggningen av de många väldiga företag som brittiska bombflyget utförde i en mer än hård tid. Om byråkrati, improvisation, om alla de organisatoriska och mänskliga problem som ett flygvapen, ett flygförband, en ensam människa i det stora företaget ställdes inför.

Vi flyger i natt är inte bara fascinerande krigshistoria. Den är också ett stycke stor litteratur när den är som bäst. *Y. N.*

PAUL BRICKHILL: VI FLYGER I NATT. Till svenska av Claes Collenberg. Natur och kultur. Häft. 15:75.

★ FEMTE "ÅRET I LUFTEN". Vi är inte bortskämda med högklassig flyglitteratur på svenska. Då och då kommer det visserligen en bra flygbok, men för den som inte kan läsa utländska böcker blir det knalt med flyglitteratu-

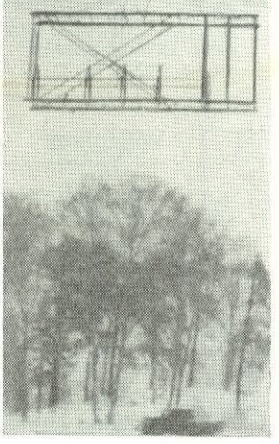
Forts. å nästa sida



★ *BRISTOL 171 ser numera ut så här med förlängt landställ, vinsch för upp till tre personer och avgasröret på sidan. Genom det förlängda landstället har man fått upp rotorn, som tidigare gick så lågt att det var livsfarligt att närma sig koptern framifrån när den var igång. Piloten sitter numera på höger sida. Bilden visar den marina versionen som också är standardversion med plats för två bårar och sjukvårdare (plus pilot) eller fyra passagerare och pilot. Telefonförbindelse är ordnad genom vinschen.*







★ *OSTERMANS HELIKOPTER har nyligen debuterat i byggnadsbranschen. Vid Ing. I ute vid Frösunda utanför Stockholm skulle en telekopstege flyttas ner från taket på en av byggnaderna och en annan skulle upp i stället. I stället för att på vanligt sätt montera en lyftkran på taket eller göra ställningar, tog man en helikopter från Ostermans, som löste det hela smidigt och lätt. Den ena stegen spändes fast under helikoptern som lyfte upp alltsammans på taket och lika enkelt tog med sig den gamla stegen ner. Hela jobbet tog femton minuter och blev betydligt billigare än på det gamla viset.*

ren. På senare år har vi emellertid vant oss vid att Allhems "Ett år i luften" skall komma till årsskiftet och motsvara högt ställda förväntningar. Det kan synas anspråksfullt att i en bok försöka samla det som timat inom militär-, trafik-, sport-, segel- och modellflyg till en årsrevy. Och naturligtvis kan man diskutera vad som borde ha tagits med eller inte. En redogörelse för SAS planerade trafikroute över Grönland eller en berättelse om den nya Thulebasen skulle exempelvis ha försvarat sin plats i årets upplaga av flygboken, men om det hade måst ske på bekostnad av någon annan artikel i boken, är det inte lätt att säga, vilken som borde ha uteslutits. Det frapperar den som har följt händelseutvecklingen inom flyget under det gångna året, hur väl det lyckats årsbokens tre redaktörer, Bill Bergman, Yngve Norrvi och S. Artur Svensson, att få med det väsentliga och att dessutom göra djuplodningar på områden, där märkliga händelser tilldragit sig.

Som vanligt är medarbetarstaben kvalificerad och talrik. Om tyngdpunkten kanske ligger på det militära flygåret 1952, så är det bara en naturlig följd av läget i världen, som medfört att krigsflygets utveckling på nytt har tagit en fart, som väl tål jämförelsen med krigsåren. Men det betyder inte alls att civilflyget har blivit bortglömt. Och som vanligt är det en fröjd att se årsbokens utstyrsel och det utsökta bildmaterialet, som måste ha kostat stora penkar och mycken möda.

Ett litet axplock:

Det amerikanska flygvapnet i Korea gjorde en halv miljon flygningar under årets första tre kvartal.

Ingen hangarfartygsstyrka ha ännu lyckats med en operation mot en kust som har varit effektivt luftförsvarad.

Royal Air Force har en årsbudget på 6,8 miljarder kronor.

Världens flygbolag fraktade 45 miljoner passagerare förra året.

Det finns 267 trafikflygbolag i världen, alla namngivna i boken.

SAS är världens enda icke statsunderstödda flygbolag — om man bortser från mycket blygsamma subsidier till inrikestrafiken.

Civila reaplan för 800 miljoner kronor har beställts hos den brittiska flygindustrin.

Ett svenskt flygbolag har bl. a. specialiserat sig på flygpudring, malmletning, oljeletning, arttillerieldledning och skogsräkning.

Det amerikanska nattjaktplanet Northrop F-89 kostar 3,2 miljoner kronor.

De Mig-plan som sköt ned den svenska Catalinan i somras gjorde sammanlagt åtta anfall.

En "talande radiofyr" har utvecklats av AGA i samarbete med flygvapnet.

Den svenska flyggruppen i Norselexpeditionen kartlade allt av intresse inom ett område i Antarktis lika stort som Sverige.

KSAK fick förra året i gåva av flygvapnet 61 glid- och segelflygplan samt 11 motorflygplan.

Två svenska pojkar belade tätplatserna vid VM för modellflygplan med gummimotor.

Bäste svensk kom på tjugonde plats i segelflyg-VM, som gick i Spanien.

Den svenska flygkadettskolan besökte förra året både England och Grekland.

Från 10.000 meters höjd över Skåne kan man vid god sikt samtidigt se Mälardalen, Gottland, Rügen och Jylland.

Dessa uppgifter, lösryckta ur sina intressanta sammanhang, får tjäna som bevis på det rikhaltiga och fängslande innehållet i årets upplaga — den femte i följd — av den praktbok som med fog kan kallas det svenska flygintressets standardverk. *Sven Holmberg*

ETT ÅR I LUFTEN, FLYGETS ÅRSBOK 1953. Allhems Förlag. Kr. 15:—.

NYTT FRÅN KSAK

Redaktör G. H. Derantz

★ ETT ÅRSSKIFTE sätter alltid sin prägel på arbetet hos KSAK. Man märker det kanske bäst på modellflygavdelningen, där alla registreringar, för klubbar och för enskilda medlemmar, skall förnyas. Just nu pågår nyregistreringen för 1953. Det är inte bara de gamla medlemmarna som kommer tillbaka utan en mängd nya finns anmälda. Efterhand kommer alla att erbjudas en plats i den riksomfattande kursverksamhet som KSAK driver i samarbete med SFM, d.v.s. Studieförbundet Medborgarskolan.

★ NÅGON VINTERTÄVLING blir det inte i år. Det visade sig nämligen att den enda klubb som sökt om tillstånd att arrangera tävlingen i själva verket var fullkomligt okunnig om uppgörelsen som träffats av klubbens sekreterare utan styrelsens hörande. Denna tragikomiska affär har emellertid fått en för klubben hedersam upplösning. Klubben förklarade sig nämligen villig att stå för utfästelserna, även om klubbens resurser inte kunde anses tillfredsställande. Slutet blev emellertid, att man inte hinner ordna förberedelserna i tid för att tävlingen verkligen skall kunna komma till stånd, innan vårsolen smälter isen på sjön, som är den enda tillgängliga flygplatsen. Och nu får modellflygarna vara inne i den sköna värmen i stället för att tävla i Norrland.

★ NU UNDRAR KSAK om det skall gå samma väg med SM i modellflygning. För säkerhets skull bjuder KSAK redan nu ut arrangemangen. Var så goda!

★ MODELLFLYGKOMMITTÉN har bestämt att det skall bli en enda uttagningstävling för sommarens internationella evenemang. Den blir emellertid uppdelad på två grenar, en för friflygande och en för linstyrda modeller. Den som är villig att arrangera endera eller båda grenarna tidigt i vår är välkommen med en ansökan.

★ SEGELFLYGAVDELNINGEN fortsätter förberedelserna för sommarens verksamhet. Ållebergsplanerna är klara. Skolan öppnar 7 juni och slår igen för säsongen 22 augusti. Det blir 5 DK-A, 5 DK-B- och 3 DK-C-kurser, en S-kurs och F-flygning under tiden 7/6—8/8. Flygdagen blir 8—9 augusti.

★ SEGELFLYG-SM kommer möjligen att gå i Västerås, men någon definitiv uppgörelse har ännu inte träffats. De internationella reglerna gäller.

★ SEGELFLYGHANDBOKEN har kompletterats med den efterlängtade artikeln om Luftnavigation. Segelflygavdelningen meddelar, att den navigeringsskiva som beskrivs i artikeln finns att köpa hos KSAK till ett pris av 40:— kr. Upplagan är begränsad.

Dessutom vill KSAK särskilt framhålla att artikeln 602 "Resor" är ändrad (Klubbarna uppmanas att studera de nya bestämmelserna).

★ BORÅS NYA FLYGFÄLT, Viaredsfältet, som skall invigas i år är vid 1.000:— kr. vite avlyst från all trafik. Fältet är nysått och varken landningar eller starter får företagas på fältet. Det blir som synes betydligt billigare att landa någon annan stans.

★ RIKSMOTORFLYGTÄVLINGENS FINAL kommer att gå i södra Sverige 1953. Möjligen kommer man att välja Höganäsbolagets eget flygfält.

Svenska Pilotföreningen

★ STYRELSEN har vid sina senaste två sammanträden bland annat behandlat tidningsflygarnas problem, främst med anledning av de senaste två svåra haverierna. Då olyckorna är under utredning i Luftfartsstyrelsen och då mycket redan skrivits om dessa haverier, vill styrelsen inte nu kommentera vad som inträffat.

★ LEDIGA PLATSER. Kungariket Yemen söker två flygförare. Svenskt bolag söker en förare för flygning i Lappland. De tre platserna kan tillträdas omedelbart. Närmare uppgifter av sekreteraren, telefon 28 56 43.

★ STADGARNA har nytryckts och innehåller nu även bestämmelser för förtjänsttecknen och obligationsförvaltningen. De medlemmar som till äventyrs ännu inte fått stadgarna torde höra av sig till styrelsen.

2 st. Piper Cub till salu

65 hk Continental motor, byggda omkring 1943 och efter total gångtid 300—400 tim. helgenomgångna, med ny duk överallt och nollställd motor. Fullt jämförliga med nya. Svar till "Piper Cub", Looping f. v. b.

Wir fahren . . . *Forts. fr. sid. 27*

låta, verkligen tagit sig fram till England och var nu på hemväg. Det var nära att tidningarna lurats på sin historia av de båda sportflygarna, men hur det var så fick de den i alla fall. Några meter över vågtopparna utandades nämligen motorn i Klemm 25 SE-XXX sin sista suck. Föraren lyckades genomföra en perfekt nödlandning på vattnet och besättningen togs upp av en holländsk kustlivbåt. Men skam den som ger sig, tyckte tydligen de båda svenskarna och bad den holländske skepparen att ta planet på släp! Även skepparen synes ha varit en stor optimist, ty han gjorde som han blev ombedd. Efter en kort stund måste fartyget dock släppa taget och ge planet tillbaka åt havet.

Se det var två riktiga vikingar det — för att nu tala med gamle H. C. Andersen.

T.

Loopingsucces på Ostermans Ungdomsvecka





Looping var som sig bör på Ostermans Ungdomsvecka i mellandagarna och rönte en uppmärksamhet som gjorde att personalen bakom disken upplevde sitt livs jäktigaste dagar. Det var främst typtävlingen på väggen som drog intresset till sig. Det tävlades friskt och priserna, gratisexemplar av Looping, slets ur händerna på funktionärerna när det var som livligast. De sex typerna, klatschigt tecknade av Björn Karlström, var: Hunter, Bell 47, Lansen, MIG-15, Comet och Sabre. Ovan och till höger ett par snapshots från typtävlingen.

HELIKOPTERTIPSET

I den broschyr som varje besökare fick vid Loopings utställning på Ungdomsveckan ingick en helikoptertävling "Tippa 12 rätt om helikoptern". Antalet tävlingsdeltagare var stort men det var inte så många som tippade tolvor, 11:or fanns det däremot hundratals av. Tjugotvå tävlande hade tippat 12 rätt. Lottning bland dessa har företagits och prislistan fick följande utseende:

1:a pris, helikopterflygning + 25 :— kr., J. Raspe, Värmdövv., Storängen. 2:a pris, helikopterflygning, S. Lagman, Björkhagsv., Huddinge. 3:e pris, presentkort på 25:— kr. för flyglitteratur, Ulf Gustavsson, Luleå. 4:e pris, "Ett år i luften 1953", J. Jacobson, Johanneshov. 5:e till 10:e pris, "Kalla krigets flyg": B. Sundmark, Drottningg., Stockholm; Alvar Krepp, Enskede; Margaretha Holtman, Stockholm; P.-O. Sahlström, Bromma, Bo Holtman, Stockholm; H. Roll, Bromma.

FRÅGA	1	X	2
A		X	
B			2
C	1		
D	1		
E		X	
F	1		
G			2
H	1		
I	1		
J		X	
K			2
L		X	

De rätta svaren på frågorna i Loopings tävling "Helikoptertipset" på Ostermans Ungdomsvecka var:

A) Den huvudsakliga skillnaden mellan helikoptern och autogiron är att rotorn på helikoptern, som drivs av motorn, tjänstgör både som vinge och framdrivningsanordning. Helikoptern har ingen propeller. Autogiron däremot drivs framåt av en propeller, som i sin tur drivs av motorn. Autogirons rotor saknar framdrivningsanordning och tjänstgör enbart såsom "vinge" *(X)*.

B) Ordet helikopter härstammar från det grekiska *helix* = spiral och *pteron* = vinge *(2)*

C) Det var den italienske konstnären och vetenskapsmannen Lionardo da Vinci (1452—1519) som först kom med helikopteridén. Han har efterlämnat en skiss till en helikopter som visar att hans principer var riktiga. Hans planer kunde emellertid inte realiseras, därför att han saknade en lämplig kraftkälla (explosionsmotorn kom ju inte fram i användbart skick förrän ett stycke in på 1900-talet). Svaret blir alltså en etta *(1)*.

D) Stjärtrotorn på en helikopter har till uppgift dels att motverka huvudrotorns vridmoment och användes således för stabilisering samt för styrning i sidled *(1)*.

E) Med hovring menas stillastående flygning med helikopter *(X)*.

F) Världens första reguljära postflygningar med helikopter gjordes av Ostermans i Stockholms skärgård vintern 1948 *(1)*.

G) Det var en helikopter av typ Bristol 171 som demonstrerades i Stockholm sommaren 1952. *(2)*.

H) Helikoptern introducerades i Sverige av Ostermans med en visning i Stockholm den 20 febuari 1947 *(1)*.

I) Om motorn stannar på en helikopter under flygning, fortsätter den i glidflykt, autorotation (rotorn fortsätter att snurra), och helikoptern kan landas på en mycket kort sträcka lika säkert som om motorn vore igång *(1)*.

J) Den längsta flygning som någonsin gjorts med helikopter utfördes år 1952, då två amerikanska helikoptrar flög från Westover i Massachusetts, USA, till Prestwick i Skottland, en sträcka på cirka 6.000 km. *(X)*.

K) Den första inomhusflygningen i historien gjordes av tysken Hanna Reitsch 1938 med en tysk helikopter i Deutschlandhalle i Berlin *(2)*. Den första inomhusflygnnigen i Sverige gjordes den 18 juni 1947 i Mässhallen i Göteborg med en Ostermans-helikopter. Detta var för övrigt den tredje inomhusflygningen i världen (den andra ägde rum i USA 1944).

L) Världsrekordet i höjd med helikopter innehas sedan den 21 maj 1949 av amerikanen Hubert D. Gaddis och lyder på 6.468 m. *(X)*.

JULKORSORDET

Julkorsordet fick rekordanslutning. De tre först öppnade rätta lösningarna var insända av: Furir Bert Utterström, 2 div. F 16, Uppsala; Arne Karlsson, Parkgatan 10, Malmberget, och Helge Norman, Box 81, Vimmerby. Priserna, "Ett år i luften 1953", kommer per post.

1 T	2 R	3 I	4 M	M	5 A	■	6 I	S	7 O	8 B	9 A	10 R
11 V	A	S	A	■	12 V	13 Å	N	■	14 N	O	T	A
15 I	S	■	16 S	T	I	G	T	I	D	■	17 O	K
18 V	A	19 K	T	■	20 S	A	A	■	21 O	22 R	M	A
L	■	A	■	23 K	A	R	G	24 Å	■	E	■	R
25 Å	26 L	B	27 I	N	■	E	■	28 T	29 R	A	30 V	E
■	31 A	L	F	E	R	■	32 S	L	Ö	J	A	■
33 S	T	A	R	K	■	34 P	■	35 Å	N	A	D	36 E
A	■	D	■	37 Å	38 B	U	39 S	S	■	K	■	L
40 S	41 T	E	42 K	■	43 R	P	M	■	44 Ö	T	45 T	E
46 Å	V	■	47 L	O	O	P	I	N	G	■	48 Å	V
49 R	Å	50 K	A	■	51 M	A	T	■	52 I	53 N	G	E
54 E	L	P	R	I	S	■	55 H	U	N	T	E	R

Modellmotorer,
diesel- och glödstift, i rik sortering.
ED Baby 0,5 cc 47:— ED Bee 1 cc 45:—
ED III 2,5 cc 75:— ED II 2 cc 63:—
Komet II 2,5 cc 58:50 Yulon 5 cc 78:—
BW-1001 2,5 cc 79:— BW 2002 10 cc 125:—
BW-RT 3000, reamotor, dragkr. 2 kg 68:50
Katalog mot dubbelt brevporto
O. Andersonmodeller
Ringvägen 13 ÖSTERSUND

"Super Stunter" *Forts. fr. sid. 29*

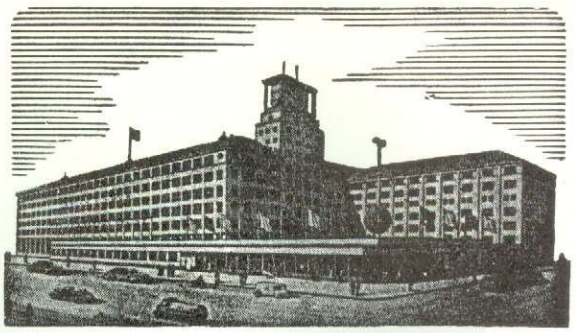
snabbtorkande lackfärg användas. Originalmodellen sprutades med Flitspruta. Motorkåpan klippes till och formas av 0,5 mm aluminiumplåt. Originalets totalvikt är 240 gram.

Trim- och flygtips

Börja med att rätta till eventuell skevhet genom försiktig uppvärmning över spis eller kokplatta. Tyngdpunkten måste ligga inom gränserna 38 till 42 mm från framkanten. Eventuella avvikelser korrigeras med blytyngder. Se till att kontrollerna går lätt och att motor och tank fungerar tillfredsställande.

För att uppnå bästa flygförmåga bör 0,15 mm pianotråd användas som linor. Så tunn tråd är emellertid mycket känslig för rost och kinkar och trasslar sig ganska lätt. Så snart man märker att linorna är defekta, bör de kasseras. För att förhindra att trådarna tvinnar ihop sig användes s. k. spridare av 0,5 mm pianotråd cirka 120 mm långa med ändarna bockade i rät vinkel. Spridarnas ändar fästes i linorna med tunn koppartråd och håller på så sätt isär dessa. På 14 till 16 meters linor, som är lagom till denna modell, räcker 2—3 spridare.

Original "Super Stunter" är synnerligen lättflugen men reagerar snabbt. Minsta loopingdiameter är cirka 3 m. Då modellen är praktiskt taget symmetrisk, uppför den sig lika både rättvänd och på rygg och i looping- och buntrörelser. Hastigheten är ungefär 90 km/t och farten minskas endast obetydligt vid de snävaste manövrerna. För tävlingsbruk är den följaktligen mycket lämplig men även den som inte går in för dylika sällsynta evenemang bör få nöje av modellen.



ÅH *Goda varor till låga priser*

ÅHLÉN & HOLM AB
STOCKHOLM 20

4-sitsigt flygplan
med minst 200 hkr. motor köpes om 2-sitsigt flygplan tages i byte. Svar till "Med radio". Looping, Box 3063, Stockholm 3.

Bygg och flyg... LA PALOMA



Gummimotormodell i halv skala. Spännv. 75 cm. Snygg och trevlig modell, helt i balsa, som är mycket välflygande.

Byggsatsen innehåller färdiga detaljer i balsa, lister, flak, beklädnad, propellerämne, gummisnodd, ritning m. m.
Pris för lyxbyggsats 6:50

1952 års KATALOG
Katalog nr 6 erhålles mot 60 öre i frimärken. Innehåller massor av modeller i moderna konstruktioner, materialer m. m. till låga priser. Rekv. katalogen redan i dag.

Norrlands Modellflygindustri
Sture Sandberg - UMEÅ
Sänd mot postförskott + porto:
.... st La Paloma ..... Kr 6:50
.... st stor flaska balsalim .... „ 1:—
.... st stor flaska dope ..... „ 1:50
.... st Katalog nr 6
Namn .....
Adress .....
Postadr. ..... Looping

Har Ni prenumererat på *Looping* för 1953?

Sänd in kupongen redan i dag till

LOOPING . Box 3063 . Stockholm 3

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

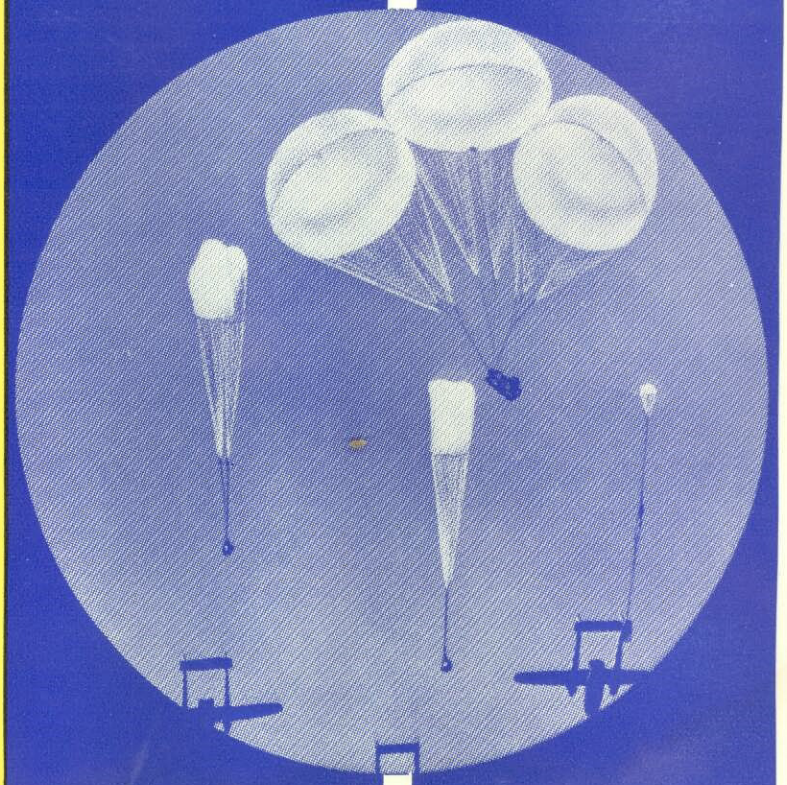
PRENUMERATIONSPRIS: Helår 9:50 + postförskottsavgift

Västerås 1953 . Västmanlands Folkblads tryckeri

non-stop leverans av gods överallt när som helst med Pioneer fallskärmar

Repr. för Sverige och Finland:
ÅKE FORSMARK
Kummelvägen 9, Ålsten,
Stockholm

Transporter som för bara några år sedan tog dagar och veckor i anspråk kan nu göras på lika många timmar. Till vilken plats som helst . . . var som helst . . . lika snabbt som ett plan kan flyga . . . är det nu möjligt att få fram leveranser säkert och punktligt . . . antingen det gäller ammunition och förnödenheter till fronten i Korea eller till andra områden, oländiga och kanske för avlägset belägna att nå snabbt med vanliga transportmedel. Den mänskliga intelligensen har utvecklat flygplanet och fallskärmen till en ny transportfaktor lika viktig i fred som krig.



Pioneer saluterar flygindustrin, försvarsmakten, fallskärmsteknikerna och forskarna, vilkas gemensamma erfarenheter och pliktuppfyllelse har gjort denna utveckling möjlig. Pioneer är stolt över den roll företaget fått spela i detta viktiga utvecklingsarbete.

PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.
MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.

CABLE ADDRESS: PIPAR, Manchester, Conn., U. S. A.

Grabbar!

Looping Junior kommer

Rune Andersson "Bananen",

Sveriges kanske mest internationella och framgångsrika tävlingsmodellflygare, presenterar i varje nummer av Looping Junior nya tävlingsmodeller med fullständiga ritningar och arbetsbeskrivningar, referat från tävlingar, tävlingstips, internationella tävlingsnyheter etc.

Björn Karlström "Agaton",

en av världens skickligaste flygplantecknare, presenterar bl. a. ritningar och beskrivningar till skalamodeller av moderna och intressanta flygplan för alla dem som är intresserade av denna verkligt förnämliga och omtyckta hobby.

Från och med nästa nummer får den ungdomliga delen av Loopings läsekrets en specialavdelning i tidningen

LOOPING JUNIOR

som vi hoppas skall bli livligt uppskattad. Det blir en specialbilaga som kommer att innehålla praktiskt taget allt som modern flygintresserad ungdom vill ha

Förutom ritningar och arbetsbeskrivningar till skala- och tävlingsmodeller, klubbnytt, tävlingsreferat, tips och nyheter innehåller Looping Junior en spännande flygberättelse i varje nummer. Pristävlingar, brevlåda, kåserier och ett rikhaltigt illustrationsmaterial kommer att fullständiga Looping Junior, som vi tror kommer att bli den tidning det flygintresserade Sverige gått och väntat på Och så kommer givetvis hela det förnämliga text- och bildinnehållet i Looping som vanligt

Med Looping Junior blir Looping den enda svenska flygtidningen för alla åldersgrupper!

Prenumerera i dag! Helår 9:50. Halvår 5:00



Givetvis får även Looping Junior en serie, en tecknad flygserie av den berömde amerikanske tecknaren Frank Miller

BARNEY BAXTER

är ett serienamn som många flygintresserade ungdomar måhända känner igen. Nu kommer Barney Baxter av Frank Miller i nya spännande flygäventyr på två helsidor i varje nummer av Looping Junior. Vid sin sida har han fortfarande den oförbätterlige, pålitlige, lustige och när det verkligen gäller, modige Gus, som emellertid inte bara klarar upp många svårare situationer för Barney utan också ställer till svårigheter för honom som det fordras både mod, rådighet — och kanske också en smula tur att klara sig ur. Ni kommer att få kul tillsammans med Barney Baxter. Följ honom på hans äventyr fr. o. m. nästa nr av ***Looping Junior***