8 AUG. 1952

flygtidningen

Looping

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben. Organ för Svenska Pilotföreningen, Stockholms Flygklubb m. fl.

Pris 90 öre

I Finland 70 fmk.
I Danmark och Norge 1:50



Ex-världsmästaren Billy Nilsson släcker törsten på äkta spanskt vis vid det mycket varma segelflyg-VM i Madrid.

Engelsk VM-triumf

Stort specialreportage i detta nr

Bristols enmotoriga helikopter 171, som visades i Stockholm i maj, kommer i fortsättningen att få högre landställ för att höja rotorn och undvika olycksfall vid körning på marken. Helikoptern får i fortsättningen även bår- och vinschinstallation såsom standard.

×

Andra exemplaret av Gloster GA.5, det nya brittiska tvåmotoriga deltaplanet, tros bli klart i mitten av augusti, lagom för visning på Farnborough-utställningen.

Looping

Tidning för sportflyg, trafikflyg, stridsflyg

NR 8 — ÅRG. 2
Aug. 1952

Officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för Svenska Pilotföreningen Stockholms Flygklubb m. fl.

Utkommer en gång i månaden
Yngve Norrvis Förlag, Box 3063, Stockholm 3
Redaktör och ansvarig utgivare:
Yngve Norrvi
Organisationschef:
Paul Pitkänen
Annonschef: Erik Jägerblom

Telefon:
Redaktion och exp. 21 83 06
Annonsavdelning 52 87 52

Postgirokonto 45 35 30

Prenumerationspris:
Helår ..... kr. 9: 50
Halvår ..... » 5: 00
Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på postgirokonto nr 45 35 30. Ange på talongen vad beloppet avser och från vilket nr tidningen önskas.

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

AB Falköpings Tidnings Tryckeri 1952

Ett tjugotal rea- och turbinmotorer är nu under tillverkning i Storbritannien, förutom en hel del som endast nått försöks- eller forskningsstadiet. Följande lista har publicerats av SBAC:

Reamotorer:

[1]) Armstrong-Siddeley »Adder»	475 kg
[1]) Armstrong-Siddeley »Viper»	680 kg
[1]) de Havilland »Goblin 3»	1520 kg
[1]) Rolls-Royce »Derwent 5»	1590 kg
[1]) de Havilland »Ghost 103»	2200 kg
[1]) Rolls-Royce »Nene 3»	2270 kg
[2]) Rolls-Royce »Tay 1» ..	2835 kg
[1]) Rolls-Royce »Avon 1»	2950 kg[3])
[1]) Armstrong-Siddeley Sapphire»	3765 kg
[1]) Bristol »Olympus»	4420 kg

Turbiner:

Armstrong-Siddeley »Mamba» ..	1320 hk + 184 kg
Rolls-Royce »Dart»	1400 hk + 134 kg
[1]) Armstrong-Siddeley »Double Mamba» ...	2640 hk + 368 kg
Armstrong-Siddeley »Python» ...	3650 hk + 522 kg
Bristol »Proteus 3»	3320 hk + 544 kg[4])

(Proteus» finns också i en tvillingversion med den dubbla effekten.)

Compound-motorer:

Napier »Nomad»	3000 hk + 145 kg

Raketmotorer:

Armstrong-Siddeley »Snarler»	910 kg
de Havilland »Sprite»..	2270 kg
RAE/Fairey »Beta»	— —

1) Tillverkas även på licens i utlandet.
2) Produceras endast i USA såsom J-48.
3) Dragkraften på den kraftigare "Avon" ännu hemlig.
4) Har vid prov gjort 4100 hk + 450 kg.

×

En ny ram-jet-motor avsedd för robotprojektiler och helikopters håller på att framställas i USA enligt US Navy. Några data har inte meddelats men den nya motorn lär ha en gångtid (livslängd) på 200 timmar.

×

Comet 1 med D. H. »Ghost»-motorer med vatteninsprutning har fått startvikten ökad till 52160 kg mot tidigare 49985 kg. Enligt förljudande håller de Havilland redan på med produktionsförberedelser för Comet 3 och Comet 4.

×

Den nya Bristol Freighter 31 har godkänts för en startvikt på 19960 kg mot tidigare 19050 kg.

Flygplan till salu

1 st. Stinson Voyager 150 med UKradio.
2 st. Piper Cub L4, därav ett med nollställd motor och flygplan.
1 st. Hornet Moth.
1 st. Klemm 35

AEROBOLAGET
Box 1617, Borås.

Ytbehandling av Flygdetaljer

Förstklassigt utförande i moderna anläggningar.

A. B. FINTLINGS
Roslagsg. 33, Stockholm.
Tel. vx 23 02 80.



PASSAGERARE–GODS över hela världen

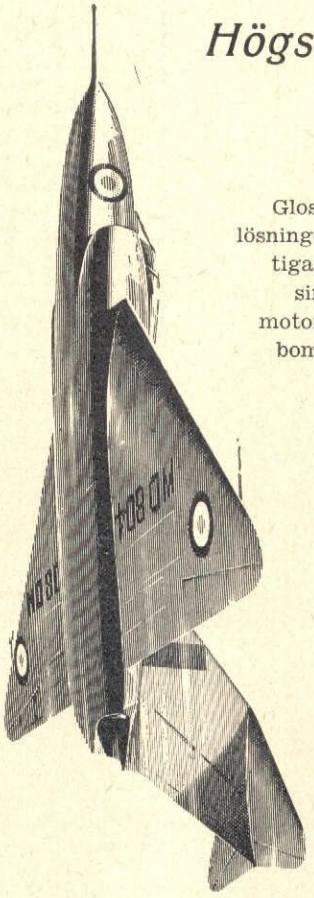
Blidberg, Metcalfe & Co., AB
Flygavd.

Stockholm, Skeppsbron 24
Tel. 20 32 41, 20 06 20

Göteborg, Skeppsbron 5—6
Tel. 13 49 60, 11 02 24

Telegram: »BLIDBERGAIR»

Gloster GA/5

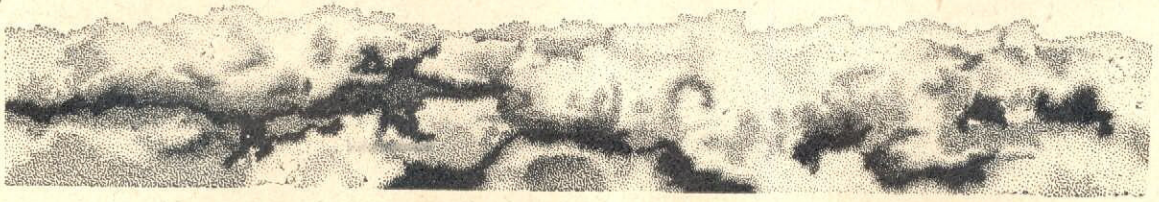


Högsta prioritet i Englands försvar

Behovet är trängande, tiden är kort. Gloster GA 5 erbjuder den länge emotsedda lösningen. Ty detta, världens första och kraftigaste Delta-jaktplan för ortsförsvar med sina två Armstrong Siddeley »Sapphire»-motorer, kan upphinna och förstöra varje bombplan, som flyger i dag . . . eller i morgon. Det är Englands försvar mot atombombplan och har erhållit extra prioritet för omedelbar produktion för det engelska flygvapnet. Detta är den tredje prioritetsorder inom ett år, som Hawker Siddeley-gruppen erhållit. Ty GA5, tillsammans med den »pilformade» Hawker Hunter och de kraftiga Armstrong Siddeley Sapphire-motorerna, skall byggas före allt annat för Västeuropas försvar. Här är påtagliga bevis på att Hawker Siddeley-gruppen och dess medlemsföretag verkligen är föregångare inom forskning, konstruktion och flygplansproduktion.

Hawker Siddeley Group

PIONJÄRER . . . OCH LEDANDE INOM VÄRLDSFLYGET



"Group"-huvudkontor: 18 St. James's Square, London S. W. 1

A. V. ROE, GLOSTER, ARMSTRONG WHITWORTH, HAWKER, AVRO CANADA, ARMSTRONG SIDDELEY, HAWKSLEY, BROCKWORTH ENGINEERING, AIR SERVICE TRAINING AND HIGH DUTY ALLOYS.

BRITTISKA

FLYGPLANS-

KONSTRUKTÖRERNAS

FÖRENINGS

FLYG-

UTSTÄLLNING

FARNBOROUGH

1–7 SEPT.

ROLLS-ROYCE

MOTORER

FÖR CIVILT OCH MILITÄRT FLYG

ROLLS-ROYCE LTD • DERBY • ENGLAND
Londonkontor • Conduit Street • W. 1

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

Flyg, moster Malin!

Veterligen har ännu ingen flygpassagerare »kommit bort» vid planbyte eller uppehåll på trafikflygets stora stationer, men man frågar sig många gånger hur det är möjligt att så inte varit fallet.

Det kan nämligen inte hjälpas att trafikflyget ännu har en hel del att lära av exempelvis järnvägarna (liksom föralldel dessa har mycket att lära av det moderna trafikflyget).

För den som är en smula resvan går det relativt hyggligt att leta sig fram i labyrinterna på de större flygstationerna, men det skall i sanningens namn sägas att det många gånger gäller att ha öron, ögon och alla sinnen på helspänn för att inte trassla till det både för sig själv och andra.

Främst är det naturligtvis språksvårigheterna som utgör problem i detta fall. Man kan inte fordra att informationer och anvisningar skall babblas om på alla de språk som passagerarna på en stor flygstation kan tänkas ha som modersmål. Det skulle säkert ställa till ännu större villervalla, men vad man skulle önska — för att inte säga fordra — är att de informationer som ges om avgångstider, utgångar osv ges i högtalaranläggningar som det gick att uppfatta och inte som nu oftast låter som illa stämda harskramlor. Det är nämligen förhållandet nästan överallt.

Högtalarna rasslar och pratar i ett. Det strömmar informationer ur dem på tyska, engelska, franska, skandinaviska, spanska... men det är sällan någon hör vad som sägs. Och har man suttit och väntat exempelvis i Frankfurt, på Kastrup eller för att inte säga Idlewild i någon timme, är man så vimmelkantig av allt prat, informationer, order och kontraorder i högtalarna att man inte gitter att reagera. Vore ljudet rent och tydligt vore det säkert en annan sak, men allra helst skulle man naturligtvis se att de mesta av hörselinformationerna togs bort. Det borde gå att organisera det hela mera »synvägen». Säkert är det svårt, men det hindrar inte att det är önskvärt och kanske till och med nödvändigt.

Jag har ganska svårt att fatta hur en äldre och mindre resvan människa — som dessutom kanske inte besitter några som helst språkkunskaper — kan klara sig på en flygresa med ombyten eller väntetider i gyttriga och stimmiga transithallar.

Ingen har hittills »kommit bort» sägt det. Det är sant. Likaväl som det är sant att detta i n t e är organisationens förtjänst. Ty varje gång en passagerare ser gammal, resovan, osäker och nervös ut, så kommer det en leende och snäll värdinna, tar vederbörande under armen, talar tröstens ord och ger alla de förhållningsorder som behövs för att ingjuta nytt mod i det stackars kollit.

Men hur är det för oss andra problembarn, som är alldeles för högfärdiga för att med en enda blinkning vilja visa att vi sitter med hjärtat i halsgropen och inte vet hur äventyret skall sluta. Vi som världsvant sveper våra drinkar i transithallarnas barer och ser förströdda ut när högtalarna dundrar och stånkar fram sina order på språk som vi borde förstå men som vi inte förstår — men som vi ändå låtsas förstå...

Oss är det inga leende värdinnor som tar under armen. Värdinnorna ser ju att vi kan klara oss själva och de har annat att göra. De skulle bara ana hur vi känner det när vi tror att planet gått ifrån oss i London och familjen redan är på väg till det förutbestämda mötet på Torslanda eller Bromma.

Uppriktigt sagt; många gånger är det riktigt obehagligt att sitta i en transithall eller på en flygstation över huvud taget och inte veta riktigt vad som händer, eller vad som skall hända. Man sitter på helspänn, och varken det goda ölet eller de prima amerikanska cigarretterna smakar som de borde.

Inte förrän man sjunkit ner i sin fåtölj igen i planet och starten har gått drar man en lättnadens suck och känner sig till freds. En tillfredskänsla som dock grumlas när man tänker på den förestående nervpersen på nästa station, i nästa transithall.

Visst vågar vi skicka gamla moster Malin till Bryssel, så snälla som de rara värdinnorna är mot gamla mostrar. Vi sakförståndiga och erfarna resenärer med B+ i engelska och B? i tyska har det betydligt svårare. Enda sättet för oss att komma ifrån nervkriget i högtalarinfernot torde vara att spela stendöva... Men tänk om alla gjorde det...?

Vi skulle nog föredra litet mera skyltar och litet mindre högtalardån — även med risk att gå miste om åsynen av en hel rad små söta värdinneänglar med mostrar under armen.

Vi erbjuda Eder

Engelsk flygplansväv
Tandade band
Tändstift

RESERVDELAR TILL

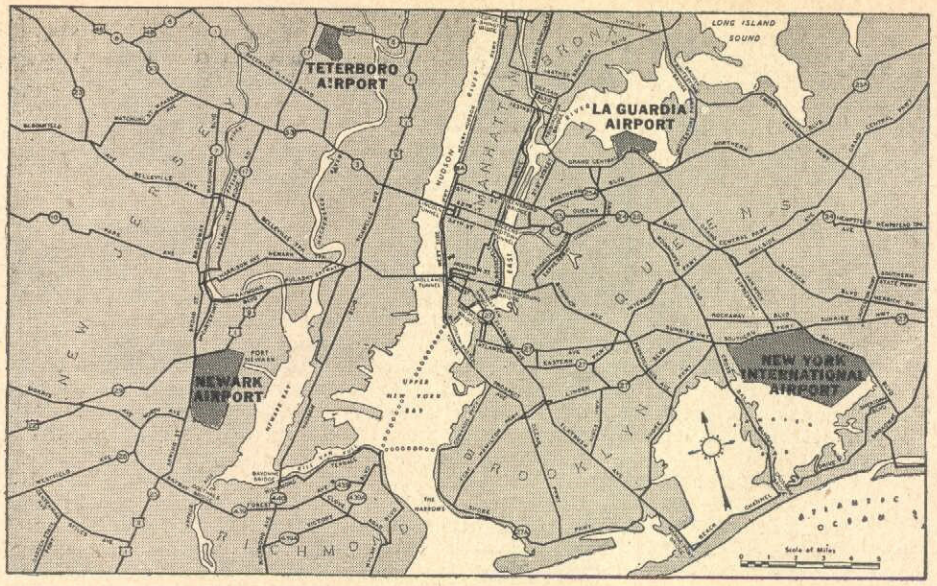
Auster V
Cirrus Minor II
Gipsy Six
Gipsy Major

SKOL-, RUND-
TAXI-, FRAKT-,
REKLAM-, FOTO-,
samt
CHARTERFLYG,
AMBULANSFLYG
med
2- och 8-sitsiga flygplan

Flyg med

DUELLS aero

TORSLANDA — GÖTEBORG
Tel. 62 02 18



De fyra stora civilflygplatserna inom New York-området. Från Idlewild till Manhattans centrum är avståndet ungefär 40 km.

New Yorks flygplatsproblem

Den 11 februari i år stängdes den stora flygplatsen Newark i New Jersey sedan en serie av svåra haverier inträffat där. Newark öppnades åter den 14 april på amerikanska flygvapnets begäran för militär trafik i begränsad omfattning (molnhöjd minst 300 m, sikt minst fyra miles samt landning endast över icke tättbebyggda områden kring flygplatsen). Newark är fortfarande stängd för civil trafik i väntan på resultatet av den undersökning som omedelbart sattes igång efter det senaste haveriet. När denna undersökning är klar vet man inte.

Newark utgör en av New York-områdets tre mycket stora flygplatser och stängningen av den innebar kolossala problem att lösa. Man behöver endast kasta en blick på statistiken för flygtrafiken inom New York-området 1951 för att förstå vad stängningen inneburit.

Den reguljära flygtrafiken inom New York-området (innefattande New York samt stora områden av stadsbebyggelsen i New Jersey mitt över floden) går över La Guardia, New York International Airport (Idlewild) och Newark, medan den icke reguljära trafiken, charterflygningar, skol- och sportflygning etc. främst sker över Teterboro.

Förvaltningen av dessa flygplatser sköts av ett mer eller mindre privat bolag »Port of New York Authority», som även finansierar och förvaltar större delen av de stora broarna, tunnlarna och highways inom området.

La Guardia som ligger mycket nära Manhattan och i ett mycket tätbebyggt område, är den ojämförligt livligaste flygplatsen, som sedan Idlewild öppnats huvudsakligen ombesörjer den mycket omfattande inrikestrafiken på New York. Idlewild (New York International Airport) är ännu inte på långt när färdig men har redan nu en mycket omfattande trafik och blir väl så småningom världens livligast trafikerade flygplats. För närvarande går så gott som hela utrikestrafiken över Idlewild.

Newark ligger i staten New Jersey och har främst inomamerikansk gods- och passagerartrafik (nära 44.000 ton gods i inrikestrafik 1951).

New Yorks reguljära flygtrafik

Inrikes trafik:	Idlewild	La Guardia	Newark	Totalt 1951	Totalt 1950
Start o. landn.	8.320	146.649	73.088	228.057	196.903
Passagerare	284.417	4.113.466	1.189.612	5.587.495	4.294.060
Post kg	608.576	13.108.663	2.795.508	16.512.747	14.810.335
Gods kg	4.070.685	34.793.716	43.839.245	82.703.646	82.882.522
Utrikes trafik:					
Start o. landn.	19.036	4.573	1.655	25.264	19.710
Passagerare	481.246	164.529	33.213	678.988	515.154
Post kg	3.859.490	665.025	168.628	4.693.143	4.050.236
Gods kg	8.566.790	1.412.796	2.718.344	12.697.930	8.717.564

Stationsbyggnaden på Newark. Flygplatsen öppnades 1928 och övertogs av Port of New York Authority i mars 1948.



Teterboro slutligen är den äldsta av New Yorks flygplatser. Den öppnades för trafik redan 1917. Teterboro har ingen reguljär flygtrafik men en mycket livlig »småflygverksamhet». År 1951 gjordes där 199.759 starter och landningar, varav 177.259 var ren privat- och skolflygning. Godstrafiken i charter var samma år cirka 4.000 ton.

Diskussionen om Newark har alltsedan det senaste haveriet i februari pågått med stor intensitet. Port of New York Authority, som har mycket stora kapital bakom sig, arbetar frenetiskt på att få flygplatsen öppnad på nytt och bombarderar säkerhetsmyndigheterna med förslag .

Flygplatsen ligger onekligen illa till ur säkerhetssynpunkt med starter och inflygningar över mycket tät bebyggelse. Det finns emellertid stora möjligheter att, visserligen till väldiga kostnader, komma ifrån dessa problem, och bolaget påstår sig också vara villigt att satsa de pengar som behövs för att trafiken skall kunna läggas över andra områden men med bibehållande av flygplatsen där den nu ligger. Kartskissen visar i stora drag hur man tänkt sig att med två nya banor få bort trafiken från i främsta rummet staden Elisabeth.

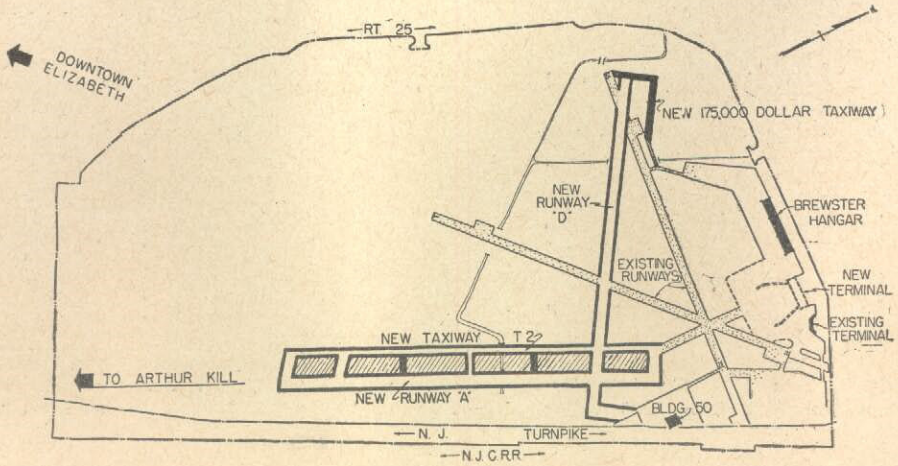
Kostnaderna blir ofantliga. Bl. a. kan nämnas att man den 11 maj i år beslöt bygga en ny stationsbyggnad på Newark till en kostnad av 8 miljoner doller ...

Affärsmännen inom Newarkområdet är närmast förtvivlade över stängningen av flygplatsen, och allt tyder på att den åter kommer att öppnas, sedan man

Forts på sid. 38.

	New York	Bromma
Start o. landn.	253.321	37.780
Pass.	6.266.483	277.169
Post kg	21.205.890	805.500
Gods kg	95.401.576	5.366.400

Detta är ett försök till jämförelse av flygtrafiken mellan New York och Stockholm. Jämförelsen som avser år 1951 haltar såtillvida att för New York endast medtagits den reguljära trafiken, medan för Stockholm (Bromma) även den icke reguljära (skolflygning, charterflygning etc.) medtagits. Med tanke på att trafiken på Bromma faktiskt är ganska intensiv, får man en viss uppfattning av vilka problem New York-trafiken i luften numera innebär.



Förslag till utbyggnad av Newark. Flygplatsen har nu följande banor 1480×45 m, 1850×45, 2000×45, samt en bana under byggnad 2130×60 m. Området är ca 930 hektar. (Idlewild omfattar ca 2000 hektar).



En glad engelsk segrare, Philip Wills, och en närapå lika glad engelsk lagledare, Ann Douglas.

Stark engelsk VM-comeback

Årets segelflyg-VM — det tredje i historien om man borträknar Wasserkuppe-tävlingarna före kriget — resulterade i en dundrande succés för England och en storslagen upprättelse för svaga engelska insatser både i Schweiz 1948 och i Sverige 1950. Philip Wills vann huvudklassen efter en rafflande strid med den 20-årige franske friskusen Pierre. Forbes England, placerade sig på tredje plats och landsmännen Welch och Stephenson på 9 resp. 11 platserna.

Billy Nilsson förmådde inte försvara sin titel från 1950 (eller Pelle Perssons från 1948) utan hamnade på 20 plats efter delvis ganska håglösa insatser, som dock får ses mot bakgrunden av i första hand dålig svensk materiel, ovana klimat- och terrängförhållanden men också en ovanlig segervilja och rutin hos konkurrenterna. Sveriges andra deltagare Tage Löf gjorde bättre ifrån sig än slutplaceringen 23 visar. Om han inte haft svår otur andra tävlingsdagen borde han ha kunnat placera sig bland de tio bästa, ett synnerligen gott resultat i den hårda konkurrensen.

45-årige Philip Wills segrade i hård strid mot 20-årige fransmannen Pierre. Engelsmännen tog platserna 1-3-9-11. Svenskarna på 20 och 23 plats efter medelmåttiga insatser med föråldrad materiel.

Av YNGVE NORRVI

I huvudklassen ensitsiga segelflygplan som vi i fortsättningen för enkelhetens skull kallar klass 1, ställde 41 man upp, medan i klass 2 (tvåsitsiga plan med passagerare) 17 ekipage stod på startlinjen.

Antalet haverier blev betydligt mindre än man från början trodde. Terrängen och vägförhållandena verkade så pass respektingivande på de flesta utlänningarna att man nästan överlag valde den stora försiktighetens väg och undvek allt för vidlyftiga äventyrligheter. I klass 1 var det strängt taget bara schweizaren Schachenmann och engelsmannen Foster som kom bort helt till följd av sönderslagning och detta skedde redan första dagen. Sedan hör det visserligen till historien att amerikanen Johnson förlorade hela två tävlingsdagar efter en rätt enkel kvadd första dagen samt att Tage Löf gick miste om en tävlingsdag till följd av en synnerligen otursam sönderslagning i landningen andra tävlingsdagen. I klass två var det egentligen bara tysken Ziegler som var allvarligare ute. Vid landningen på målflygplatsen i sista dagens hastighetstävling greps han av en tromb i anslutning till en våldsam kallfront från norr. Planet gick på nosen i backen och totalhaverera-

de. Ziegler fick ta emot hela smällen och är mycket illa däran. Bägge benen förlamade och ovisst om utgången. Passageraren klarade sig som vanlig bra i baksits.

Som framgår av deltagarlistan var även denna gång Weihe den förhärskande typen med hela 14 exemplar i klass 1. Som god tvåa kom emellertid den relativt nya engelska typen Slingsbys »Sky» med åtta exemplar, varav engelsmännen själva representerade med fem. Att Weihe deltog i så stort antal berodde inte minst

DELTAGARE:

Klass 1, ensitsiga plan:

ARGENTINA:
Dick Bazet — Horten XV
José Cuadrado — Sky
José Ortner — Sky

AUSTRALIEN:
M. Waghorn — Weihe
F. Hoinville — Kranich

BELGIEN:
Henri Gildemyn — Sohaj
George Munch — Weihe
C. Rodriguez — Kranich

CANADA:
Boudreault — Weihe
Albert Pow — Weihe

DANMARK:
Aksel Feddersen — Weihe

ENGLAND:
Forbes — Sky
G. Stephenson — Sky
Lorne Welch — Sky
Philip Wills — Sky
J. Foster — Sky

FINLAND:
Antti Koskinen — Pik-3
Harald Tandefeldt — Weihe
Paavo Saari — Weihe

FRANKRIKE:
Marbleu — Air 100
Pierre Landi — CM 8
De Lasageas — Breguet 900
Gasnier — Air 100
Ar. 4111

HOLLAND:
G. J. Ordelmann — Sky

ITALIEN:
Brigliadori — Pinoccio

SCHWEIZ:
Fahrländer — Moswey 3
A. Gehriger — Weihe
Kuhn — Air 100
Schachenmann — Air 100

SVERIGE:
Tage Löf — Weihe
Billy Nilsson — Weihe

SYDAFRIKA:
Helli Lasch — Weihe

SPANIEN:
Augusto Nunez — Weihe
Antonio Salinas — Weihe
Miguel Ara — Weihe

TYSKLAND:
E. Haase — Condor IV

USA:
Dick Johnson — RJ-5
Stanley Smith — 1-21
Paul Mac Cready — 1-23B
Paul Schweizer — 1-23B

Klass 2, tvåsitsiga plan:

CANADA:
C. B. Jeffery — Kranich

DANMARK:
K. A. Rasmusen — Kranich
H. W. Jensen — Kranich

EGYPTEN:
Hassan Kamil — Condor IV

FINLAND:
Matti Kahva — Kranich
Olavi Rautio — Kranich

HOLLAND:
Koek — Kranich

ITALIEN:
Mantelli — Canguro
Guerrini — Canguro

NORGE:
C. J. Haydn — Kranich

SPANIEN:
Luis Juez — Kranich
Fernando Vicent — Kranich

TYSKLAND:
Hanna Reitsch — Kranich 3
Heinz Kensche — Condor IV
Ernst Frohwein — Kranich 3
Rudolf Ziegler — Mü-17

USA:
W. Beuby — Kranich

»1:a Samaden 1948, 1:a Örebro 1950» står det på Billy Nilssons Weihe. Billys bekymrade uppsyn profeterar om att det denna gång inte blir någon tredje rad på gamla SE-SCN.

Gerard Pierre, en 20-årig fransk friskus av ungefär samma typ som Billy Nilsson, var nära segerns sötma men distanserades av en oldboy . . .









på att spanska aeroklubben lånade ut en hel rad av sina helt fabriksfärska Weihes. I annat fall är det troligt att Weihe inte varit stort bättre representerad än Sky, samt att antalet deltagare blivit betydligt mindre.

I klass två flög de flesta den gamla beprövade Kranich 2, medan tyskarna hade ett par Condor samt den nya intressanta typen Kranich 3, som vi kanske får höra vidare av i fortsättningen. Den tycks ha vissa förutsättningar i »tunga klassen», även om den äldre typbrodern lade beslag på klass-segern i händerna på den duktige spanjoren Luis Juez.

Naturligtvis kan man inte utan vidare utdöma Weihe såsom tävlingsplan efter Madrid-tävlingarna. Det kan vi bl. a. inte av den enkla anledningen att vi höjde typen till skyarna efter VM i Örebro för två år sedan. Men vi vill framhålla, att Madrid-tävlingarna bjöd på ett betydligt större urval av typer än Örebro och vi fick i Madrid bl. a. för första gången se den engelska Sky och den franska CM 8 i tävlingssammanhang.

Weihe är fortfarande ett mycket bra allround-plan, bäst under mindre goda termikförhållanden. Sky är på papperet något snabbare än Weihe men i praktiken m y c k e t snabbare. CM-8 är snabbare och tydligen mera »variabel» inte minst tack vare sina flaps för långsam flygning under stigning och med möjlighet till mycket hög ekonomisk fart mellan uppvindsområdena.

Dålig svensk materiel

En sak är helt klar och det är att de båda Weihe som Tage Löf och Billy Nilsson använde i Madrid har sett sina bästa dagar och närmast kan betraktas som ett par gamla »häckar» när det gäller VM-sammanhang. De är dock över tio år gamla och har använts för skolning och tävling omväxlande under denna tid. De har havererat ett otal gånger, re-

×

Överst: Tävlingsledaren, gemytlige José Ordovas, i livligt och gestfyllt samspråk med svenske lagledaren »Gidde» Karlsson.

I mitten: Startkommittén på fältet som med bravur skötte starterna, vilka gick på signal. Samtliga plan i luften på trekvart!

Nederst: Tage Löf, Billy Nilsson och den svenske meteorologen Gösta Håkansson — sedermera döpt till »Front-Johan» — diskuterar en invecklad spansk väder-situation.

parerats och byggts om, och det torde inte vara stora bitar av dem kvar från ursprunget.

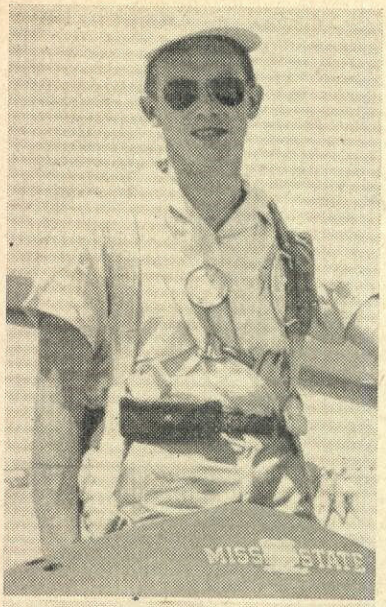
Denna dåliga materielutrustning är främsta orsaken till Tages och Billys medelmåttiga insatser. I Örebro 1950 märktes inte den dåliga kvaliteten så mycket därför att väderförhållandena var annorlunda, materielkonkurrensen inte på långt när så stor — och dessutom var de båda svenska planen två år yngre då...!

Den amerikanska utrustningen var man naturligtvis ytterst intresserad av. Nu fick vi inte se vad Richard Johnsons världsberömda RJ-5 gick för mer än sista dagen då han på hastighetsflygningen till det 123 km bort belägna Torresavinan »åkte» med en medelhastighet av 107,51 km/tim medan andre man, hastighetsspecialisten Paul Mac Cready gjorde 89,39 km/tim! Paul Mac Cready och Paul Schweizer flög bägge den nya amerikanska Schweizer 1-23B med förlängda vingar. Denna typ hade säkerligen givit betydligt bättre utbyte om vädret under tävlingarna blivit det man beräknade, nämligen »hårdväder» med kraftiga blåsor. Där hade 1-23B säkerligen haft stora chanser till seger. Nu blev vädret närapå typiskt svenskt snålväder och hjälpte till att bevisa att den amerikanska typen inte duger som allround-plan.

Vädret blev som sagt inte det man räknat med. Detta var tur bl. a. av den anledningen att det nu inte blev den rena transporttävling som det annars säkerligen hade blivit om vädret varit likadant som veckan före tävlingsstarten med kraftiga stig och molnbas bortåt 4000 meter. Det var i ännu högre grad tur för svenskarna att vädret blev mindre bra, ty nu fick de möjlighet att ta fram sitt snålväderkunnande och dessutom fick inte hastighetsplanen så många tillfällen att visa sin överlägsenhet.

Den spanska terrängen vore värd sitt eget kapitel. Den som inte tidigare varit i Spanien blev till en början ytterst nedtryckt av den ogästvänliga bergsterrängen och det glesa vägnätet. Åt vilket håll man än tänkte flyga ställde sig höga bergskedjor i vägen som måste forceras. I flertalet av desso (ofta mycket höga) bergsområden fanns mycket få för att inte säga inga landningsplatser alls. Man måste med andra ord följa huvudvägarna och tänka sig för både en och två gånger innan man gav sig i kast med bergen.

Efter ett par flygningar gav emellertid respekten med sig en







Överst: Richard Johnson, USA, med sin berömda RJ-5 »Miss State». I mitten: Holländaren Gerrit Jan Ordelmann. Nederst: Tävlingarnas enda kvinnliga deltagare, tyskan Hanna Reitsch.

×

aning. Det kan i det här sammanhanget vara skäl att påpeka, att segraren Wills vistades i Spanien förra året och även flög där, och tvåan Pierre hade också haft tillfälle att närmare bekanta sig med den spanska terrängen.

Suverän svensk markorganisation

Svenskarnas markorganisation klaffade som vanligt perfekt. Radioförbindelserna fungerade utmärkt, och det är knappast överord att säga att den svenska organisationen var den bästa vid 1952 år VM. Engelsmännen hade även de god organisation, likaså fransmännen och schweizarna, samt givetvis tyskarna, men frågan är dock om inte svenskarna tog priset. Det hände nämligen gång på gång att de svenska hämtningsbilarna var på landningsplatsen bara halvtimmen efter landningen. Att sedan åkningen i de fjäderstyva lastbilarna blev mycket påfrestande både fysiskt och psykiskt är en annan historia...

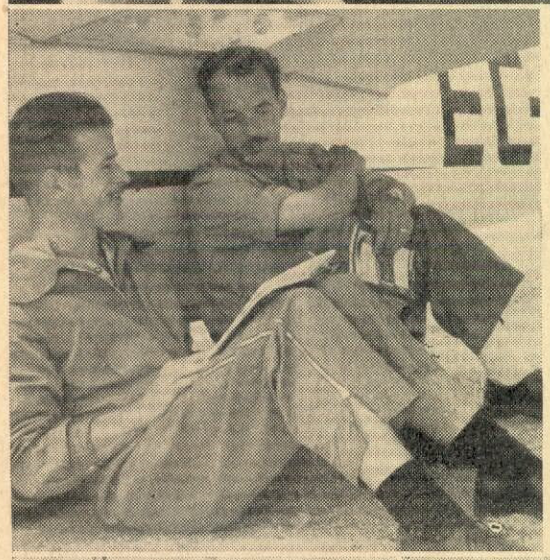
Tävlingarna dag för dag

Första tävlingsdagen blev fri distansflygning i ett relativt hyggligt väder som dock något oroades av en kallfront från nordväst. Pierre, Frankrike, tog segern med en flygning på jämnt 300 km. Gildemyn, Belgien blev sensationellt tvåa på 296 km och Gehringer, Schweiz trea med 294. Paul Mac Cready flög 238 km medan Wills gjorde sin sämsta flygning under hela VM och hamnade på 17 plats med 202 km. Tage Löf och Billy Nilsson fick 187 resp. 186 km och placerade sig på 24 och 25 plats. De landade tillsammans med en rad andra tävlande framför en bergskedja som de inte lyckades forcera.

1:a dagen (3/7) distansflygning

		Km	Poäng
1)	Pierre	300	1000
2)	Gildemyn	296	986
3)	Gehriger	294	979
4)	Forbes	259	862
5)	Kuhn	255	849
6)	Cuadrado	247	823
7)	Mac Cready	238	793
8)	Ara	233	776
9)	Schweizer	229	763
10)	Ortner	227	756
17)	Wills	202	673
24)	Löf	187	623
25)	Nilsson	186	619



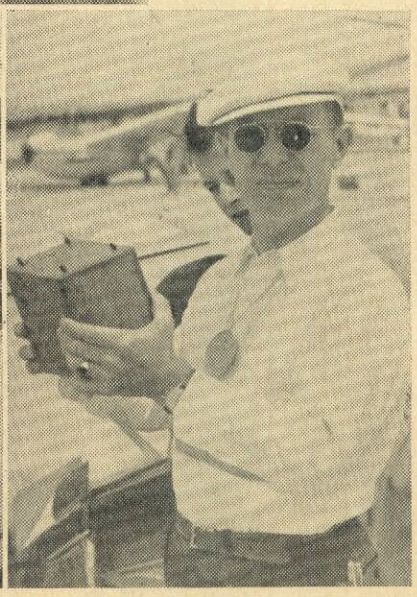


Ovan: Paul Mac Cready junior och senior.

T. v.: Segraren i klass 2, Luis Juez (till höger) och passageraren Bermudez de Castro.

Nedan t. v.: Dansken Aksel Fedder-sen och till höger Gildemyn, Belgien





Telefonkontakterna med tävlingsplatsen gick relativt bra tack vare att arrangörerna fått en speciallinje från Madrid med ett särskilt namnanrop som alla Spaniens telefonister fått särskilt besked om. Svårigheten för de tävlande bestod i att få fatt i en telefonapparat. I de glest bebyggda trakterna är telefonen rätt sällsynt och det blev både åsneritter och fotvandringar åtskilliga mil innan tävlingsledningen och de hemmavarande landsmännen fick besked om landningsplatsen.

I klass 2 segrade Beuby, USA, med 267 km, Frohwein, Tyskland kom tvåa med 221, Ziegler, Tyskland, trea 208, och Rasmussen, Danmark, fyra med 204 km. Finnarna Kahva och Rautio kom på 5:e och 6:e plats, dansken Jensen på 8:e. Slutsegraren Juez kom nr 7 i första dagens tävling.

Pierre åter etta

Efter en dags välbehövlig vila för en del och arbetsam återtransport för andra bjöds på ny tävling på lördagen. Tävlingsledningen beslöt målflygning. Vädret var ytterst svårberäkneligt med ett helt frontsystem i norr och sydväst och ständigt kantrande vindar. Målflygplatser valdes strängt taget i alla fyra väderstrecken. Tage Löf valde Vitoria, 293 km mot NNO, ett mycket klokt val som Billy Nilsson också gjorde samt engelsmannen Welch och sydafrikanen Lasch. Ingen av dem gick visserligen fram, men Pierre, som valt Leon, ett mål något litet längre mot väster och på ett avstånd på 290 km från Madrid, lyckades med konststycket att nå sitt mål och blev därmed etappsegrare även andra dagen. Större delen valde försiktigtvis Torresavinan endast 123 km från Madrid. Flera förare valde Zaragoza, 274 km mot NO, och dit gick Stepenhson och Wills, England, medan Forbes och Ortner inte nådde fram dit. Cuadrado och Ordelmann valde Albacete, en plats nästan i sydlig riktning, 225 km från Madrid och lyckades även nå dit i motvinden. En stor del av de tävlande hade valt detta mål, bland annat många av tvåsitsarna, men de flesta vände, landade och valde nya mål. Mac Cready och hans landsman Paul Schweizer valde ett mål i sydost, Badajoz 313 km från Madrid, ett mål som svenskarna länge funderat på, men som de förkastade till följd av de osäkra vindförhållandena och det faktum att tre bergskedjor måste forceras på vägen dit. Badajoz låg annars i ett område med den bästa termiken i hela

Spanien den dagen. Bägge amerikanerna misslyckades. Mac Cready gick längst, 186 km, Schweizer endast 67.

Pierre säkrade ytterligare sin ledning totalt. Wills gick upp på andra plats, Quadrado på tredje, Ordelmann på fjärde och Forbes på femte. Gildemyn gick upp till 6:e plats och Gehriger till 7:e medan Mac Cready sjönk till 13:e plats. Löf och Nilsson avancerade ett pinnhål till 22 resp. 23 plats.

2:a dagen, 5/7, målflygning

+ anger landning på mål. Siffrorna inom parentes ( ) anger totalplacering efter två tävlingsdagar.

		Km	Poäng
1)	Pierre	290+	1000 (1)
2)	Stephenson	274+	943 (10)
3)	Wills	274+	943 (2)
4)	Cuadrado	225+	776 (3)
5)	Ordelmann	225+	776 (4)
6)	Forbes	256	637 (5)
7)	Ortner	252	615 (9)
8)	Ara	174+	599 (8)
9)	Hoinville	123+	424 (15)

Samma poäng som Hoinville fick även 10 övriga förare i klass 1, som gick till ett mål 123 km från startfältet nämligen: Gehriger (7), Gildemyn (6), Fahrländer (28), Saari (12), Feddersen (24), Haase (14), Waghorn (16), Tandefeldt (11), Koskinen (25) och Brigliadori (27).

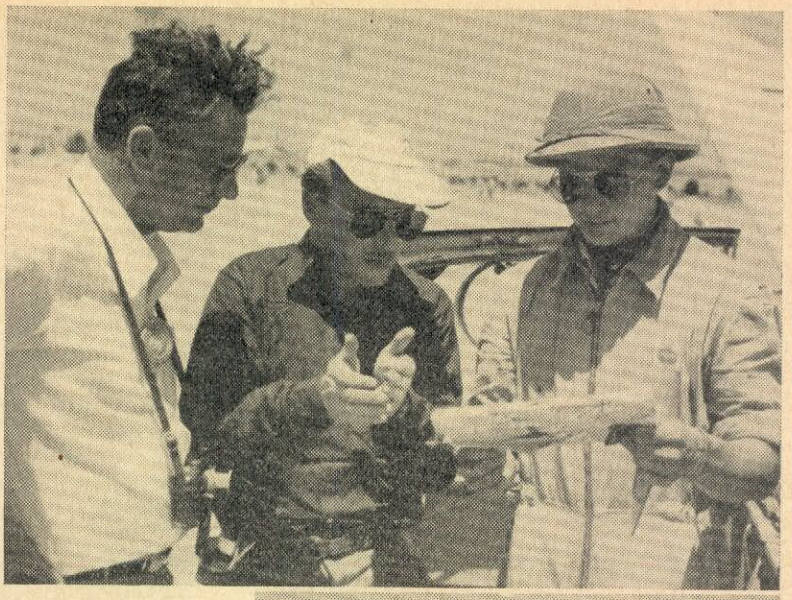
Welch kom på 20 plats (20) med 200 km och 360 poäng, Löf 22 (22) med 188 km och 321 poäng, Nilsson 23 (23) med 188 km och 318 poäng, Mac Cready 25 (13) med 186 km och 294 poäng och Kuhn 30 (18) med 98 km och 159 poäng.

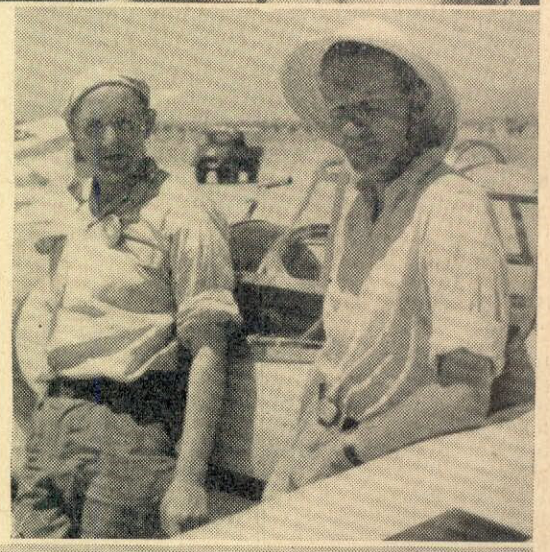
I klass 2 vann Juez, Spanien, genom att gå till sitt mål i Zaragoza, 274 km. På andra plats kom sju tävlande som samtliga valt Torresavinan, 123 km, däribland finnarna Kahva och Rautio samt dansken Rasmussen.

Totalställningen i denna klass efter två tävlingsdagar var att Juez gått upp i ledningen med 1700 poäng. På andra plats låg dansken Rasmussen med 1212. Finnarna Kahva och Rautio låg på 3:e och 4:e med 1197 resp. 1160 poäng medan Beuby, USA, dalat till 5:e plats med 1149 poäng.

Wills jagar Pierre

Det var onekligen ett mycket bra hastighetsväder på måndagen. Svag vind men också svag termik utan tillstymmelse till moln. Det blev också torrtermikjakt för hela slanten. Johnson, som fått en kvadd första dagen och reparerat under målflygnings-





Ovan: Schweiziske lagledaren Lauber, generalsekreteraren i schweiziska aeroklubben »Pirat» Gehriger, och vår egen Billy Nilsson pratar teknik.

Till höger: De båda danskarna Harald Jensen och K. A. Rasmussen gjorde goda insatser i tunga klassen.

Nedan: Argentinaren Dick Bazet flög denna vinge, dock utan större framgång.





Amerikanen William Beuby.



Helli Lasch, Sydafrika, tyckte solen var väl varm i Spanien och utrustade sig därför med ett präktigt parasoll.

momentet fick inte reparationen godkänd och fick stå över även denna gång. Beklagligtvis, då han här tydligen hade serverat för en seger med sin snabba RJ-5. Avståndet till målplatsen var 123 km. En stor del av de tävlande kom bra iväg, men bland andra landade både Mac Cready och Billy på startfältet nästan omedelbart efter första starten, då de inte fick anslutning snabbt nog.

Wills vann sensationellt nog etappen med 87,41 km/tim och slog Mac Cready som blev tvåa på 86,13. Forbes blev trea med 82,2. Nilsson kom på en hedersam 10:e plats med 69,37 medan Löf fick gå på backen och filosofera under det att 30 man arbetade för högtryck på hans plan som han genom ren otur kvaddat i landningen under lördagens tävling.

Pierre placerade sig inte bättre än på 15:e plats, och ställningen efter tre tävlingsdagar var nu den att Pierre visserligen fortfarande ledde men med endast 6 poäng före Wills som gått upp på andra plats. På tredje låg den holländske sensationsmannen Ordelmann. Forbes hade avancerat ytterligare till fjärde plats. Cuadrado sjönk till 5 plats, Gehriger steg ett pinnhål till 6 och Nilsson rasade upp från 23 till 16 plats.

3:e dagen, 7/7, hastighet 123 km

Siffrorna inom parentes () anger totalplaceringen efter 3 tävlingsdagar.

		Hast.	Poäng	
1)	Wills	87,41	1000	(2)
2)	Mac Cready	86,13	974	(8)
3)	Forbes	82,2	893	(4)
4)	Ordelmann	82,05	890	(3)
5)	Kuhn	80,7	860	(11)
6)	Welch	79,89	851	(13)
7)	Gehriger	72,26	711	(6)
8)	Haase	71,59	699	(14)
9)	Cuadrado	69,61	666	(5)
10)	Nilsson	69,37	660	(16)

Feddersen kom på plats 11 (19) med 69,0 km/tim och 654 poäng, Stephenson 14 (9) 67,4 — 630 p, Pierre 15 (1) 67,03 — 624 p, Ara 18 (7) 64,77 — 588 p, och Gildemyn 29 (10) 57,15 — 478 poäng. Löf kunde inte starta till följd av reparation och sjönk totalt till 34 plats.

I klass 2 segrade tysken Frohwein med 69,1 km/tim, 2) Beuby, USA 67,88, 3) Juez, Spanien, 64,83, 4) Rasmussen, Danmark, 63,33. Ställningen i denna klass efter 3 tävlingsdagar var: 1) Juez 2617 poäng, 2) Beuby 2124, 3) Rasmussen 2101, 4) Hanna Reitsch 2024, 5) Mantelli, 2019, 6) Frohwein 2013, 7) Kahva 2013. Finnen Rautio låg på 11:e plats med 1279 poäng och dansken Jensen på 14:e med 1115.

Dansk-finsk etappseger

Tävlingsledningen försökte ordna tävling redan på tisdagen den 8 juli men måste ge kontraorder på grund av det snåla vädret. På onsdagen blev det emellertid tävling av. Vädret var fortfarande mycket snålt men fullt acceptabelt. Löf fick sitt plan klart på förmiddagen efter ett synnerligen gott arbete på arrangörernas verkstad och man hade på känn att snålflygarna nu verkligen skulle få sin chans. Det visade sig också i stort sett riktigt.

Dansken Feddersen vann med 244 km, Gehriger kom tvåa med 238, Wills trea med 233 och Löf fyra med 229. Pierre misslyckades i nästan lika hög grad som Billy Nilsson och placerade sig som nr 22 med 174 km medan Bil-

ly kom på 21 plats med 187 km. Han landade för övrigt på samma ställe som första dagen. Pierre förlorade därmed ledningen till Wills, och ställningen i toppen var nu efter fyra tävlingsdagar: 1) Wills 3579 poäng, 2) Pierre 3337, 3) Forbes 3318, 4) Ordelmann 3194, 5) Cuadrado 3191, 6) Gehriger 3115, 7) Stephenson 2819, 8) Mac Cready 2767. Nilsson behöll sin 16 plats medan Löf steg från 34:e till 26 plats totalt.

4:e dagen, 9/7, distansflygning

Siffrorna inom parentes () anger totalplaceringen efter 4 tävlingsdagar.

		Km	Poäng	
1)	Feddersen	244	1000	(12)
2)	Gehriger	238	975	(6)
3)	Wills	235	963	(1)
4)	Löf	229	938	(26)
5)	Forbes	226	926	(3)
6)	Stephenson	226	926	(7)
7)	Cuadrado	226	926	(5)
8)	Haase	220	902	(10)
9)	Lasageas	216	885	(20)
10)	Waghorn	215	870	(14)
11)	Mac Cready	211	865	(8)
13)	Kuhn	198	811	(9)
14)	Ordelmann	190	779	(4)
20)	Welch	187	766	(11)
21)	Nilsson	187	766	(16)
22)	Pierre	174	713	(2)
32)	Ara	116	475	(15)
37)	Gildemyn	40	164	(21)

I klass 2 blev det finsk etappseger genom Kahva, 245 km. Tvåa kom Hanna Reitsch 235, trea Beuby 217, fyra Koek, Holland, 201. Juez kom på 8:e plats, Jensen på 12:e, Rasmussen på 13:e och Rautio på 16:e plats. Ställningen i denna klass var efter 4 tävlingsdagen:

1) Juez 3182, 2) Kahva 3013, 3) Beuby 2994, 4) Reitsch 2960, 5) Mantelli, Italien, 2771, 6) Frohwein, Tyskland, 2762, 7) Rasmussen 2522, 8) Koek, Holland, 2219.

Avgörandet

På morgonen fredagen den 11 juli meddelade tävlingsledningen att det skulle bli hastighetsflygning med samma mål som i den föregående, Torresavinan 123 km, samt att detta var sista tävlingsdagen! Ingen protesterade, trots att tävlingsreglerna uttryckligen säger att det om möjligt skall tävlas i sex dagar. Arrangörerna skyllde på att de inte skulle hinna få resultaten klara till avslutningen söndag kväll, och det skälet accepterades — kanske beroende på dels att man var övertygad om att arrangörerna hade rätt dels att de hårda tävlingarna i den presande värmen tagit musten ur både förare, markpersonal och ledare.

Alltnog, fredagens tävling skulle bli den avgörande. Vädret var så där tämligen bra med enbart torrtermik men en kallfront i norr var på väg med kraftiga störningar, och det gällde att avverka tävlingen innan den nådde fram i området. Tyvärr hann inte alla undan. Engelsmännen Wills och Forbes sögs upp i fronten. Wills passade på att ta sin diamanthöjd och avbröt inte förrän på 7.500 meter varifrån han dök på huvudet till målet och fick trots den oproportionerligt stora höjden en medelhastighet på 84,38 km/tim, vilket gav honom tredje plats i dagstävlingen och segern sammanlagt. Forbes var uppe i samma front på nära 7000 meter. Han höll hela tiden radiokontakt med marken, där man snart märkte att det var något fel på Forbes. Han talade som om han druckit väl mycket av de spanska vinerna och marken beordrade bums ner honom på lägre höjd. Syrgasapparaturen fungerade inte, men det tog en bra stund innan Forbes begrep vad det var fråga om och lade kärran i spin och kom ner på tryggare höjd och »nyktrade» till. Han gick fram till mål med den goda farten av 81,08 km/tim och blev därmed

Forts. på sid. 23.



Olle Berg, svensk radiotekniker och alltiallo, hyfsar till svenska flaggan före officiella öppnandet.



Tage Löf skrattar gott åt sin slutplacering och lovar komma igen. Han gör det också.

Mig-15 · Sabre · Tunnan

Den amerikanska flygindustrin med sina väldiga resurser och den stimulerande fria konkurrensen har hittills frambringat världens bästa krigsflygplan med överlägsna prestanda. Koreakonflikten har emellertid medfört att västerlandet nu fått upp ögonen för att ett annat land håller på att kämpa sig fram till ledande ställning när det gäller massproduktion av moderna reaflygplan av högsta klass. Den ryska insatsen av reajaktplanet Mig-15 i Korea har blivit något av en kalldusch för amerikanarna. Man har tidigare varit benägen att avfärda de ryska flygstridskrafterna med en axelryckning. Det har varit erfarenheterna av de ryska flygstridskrafternas insatser under andra världskriget som legat till grund för denna inställning. Den amerikanske flygvapenchefen general Vandenberg och flera andra högre flygofficerare som varit i Korea gör nu vad de kan för att hela världen skall revidera denna tidigare felaktiga uppfattning. Som ett led häri får man betrakta den publicitet som nyligen givits i amerikansk flygfackpress åt mycket ingående studier av Mig-15:s prestanda. Tidskriften »Aviation Age» har i sitt sista nummer en mycket ingående analys av vad amerikanska flygvapenexperter fått fram vid undersökningen av en Mig-15. En Mig-15 som havererat i Korea och i relativt oskadat skick förts över till Amerika har varit föremål för mycket noggranna undersökningar av civila och militära experter och det är dessa resultat som nu publicerats utan hemligstämpel.

Man har kommit underfund med att ryssarna lyckats utvinna större dragkraft ur den engelska Rolls Royce »Nene»-motorn genom att utföra vissa modifieringar som tyder på högt tekniskt kunnande. Denna motor levererades till ryssarna 1947 under lend-lease-avtalet som då gällde. Allt tyder på att ryssarna har möjligheter att komma med ytterligare framsteg i fråga om reamotor. Härvid spelar de tyska forskare som nu arbetar i Ryssland med säkerhet stor roll. Materialet i den ryska motorn är av samma kvalitet som i engelska och amerikanska motorer. Ryssarna har emellertid lyckats lösa vissa konstruktionsproblem beträffande brännkamrarna som varken engelsmän eller amerikaner hittills kunnat klara av. Den ryska svetsningstekniken har även visat sig vara av högsta klass.

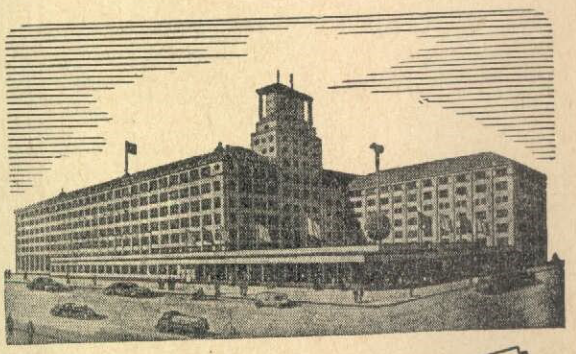
Vad storlek och vikt beträffar är Mig-15 något mindre och lättare än den amerikanska F-86. Detta beror bland annat på att den amerikanska typen är försedd med mera utrustning för att underlätta förarens arbete samt pansar för hans skydd. I praktiken innebär detta att Mig-15 har större topphöjd och större stighastighet samt bättre manöverförmåga. Men utrustningen i det amerikanska planet medför att nedskjutningsresultaten i Korea avgjorts till amerikanarnas fördel. Förmodligen spelar även den amerikanska utbildningen in, man måste nog anse att denna är bättre än den ryska — ännu så länge. Man har emellertid fått en tankeställare i Amerika. Man undrar om man inte utrustar flygplanen med så mycket utrustning att man »dödar föraren». Pansaret spelar inte längre så stor roll i luftstrid. Det är viktigare med hög hastighet och god manövrerbarhet.

Mig-15:s aktionsradie har varit en av dess svagheter. Den har varit så liten att man inte kunnat ingripa mot den amerikanska bekämpningen av kommunikationerna i Nordkorea från baserna vid Jalufloden. De senaste versionerna är emellertid försedda med extratankar och man får förmoda att ryssarnas erfarenheter medför att en ändring kommer till stånd så att aktionsradien kommer att öka på senare versioner. Flygplanet är från början avsett som ett jaktplan för ortsförsvar. Därför är stighastighet och hög planflyktshastighet viktigare än stor aktionsradie, något som visat sig vara en black om foten i Korea där typen måste användas för andra ändamål.

Den största svagheten hos Mig-15 ligger enligt amerikanska jaktflygare i dess beväpning: 1 st 37 mm akan och 2 st 23 mm akan. Eldhastigheten hos de ryska vapnen är ganska låg, ungefär hälften mot de amerikanska 12,7 mm akan. Detta blir av avgörande betydelse vid luftstrid mellan moderna reaflygplan där stora flyghastigheter och skjuttider på c:a 3 sekunder medför att antalet skott som hinner att avfyras under skjuttiden blir färre ju lägre eldhastigheten är. Därmed minskas ju också möjligheterna till att få verkan i målet. Dock är man ense om att verkan från en enda 37 mm träff är avsevärt mycket större än ett stort antal träff från en 20 mm akan. Förhållandet torde bli ett annat om Mig-15 insattes mot stora, långsammare bombflygplan med större målyta.

Som sammanfattning kan man i stort sett säga följande om en jämförelse mellan F-86 och Mig-15: Mig-15 är något snabbare, c:a 1.100—1.125 km/tim mot F-86 1.080 km/tim. Aktionsradien är avsevärt mindre för Mig-15. Stighastigheten är större och även topphöjden för Mig-15. Den stiger med över 55 m/sek på låg höjd och har en topphöjd på c:a

Forts. på sid. 20

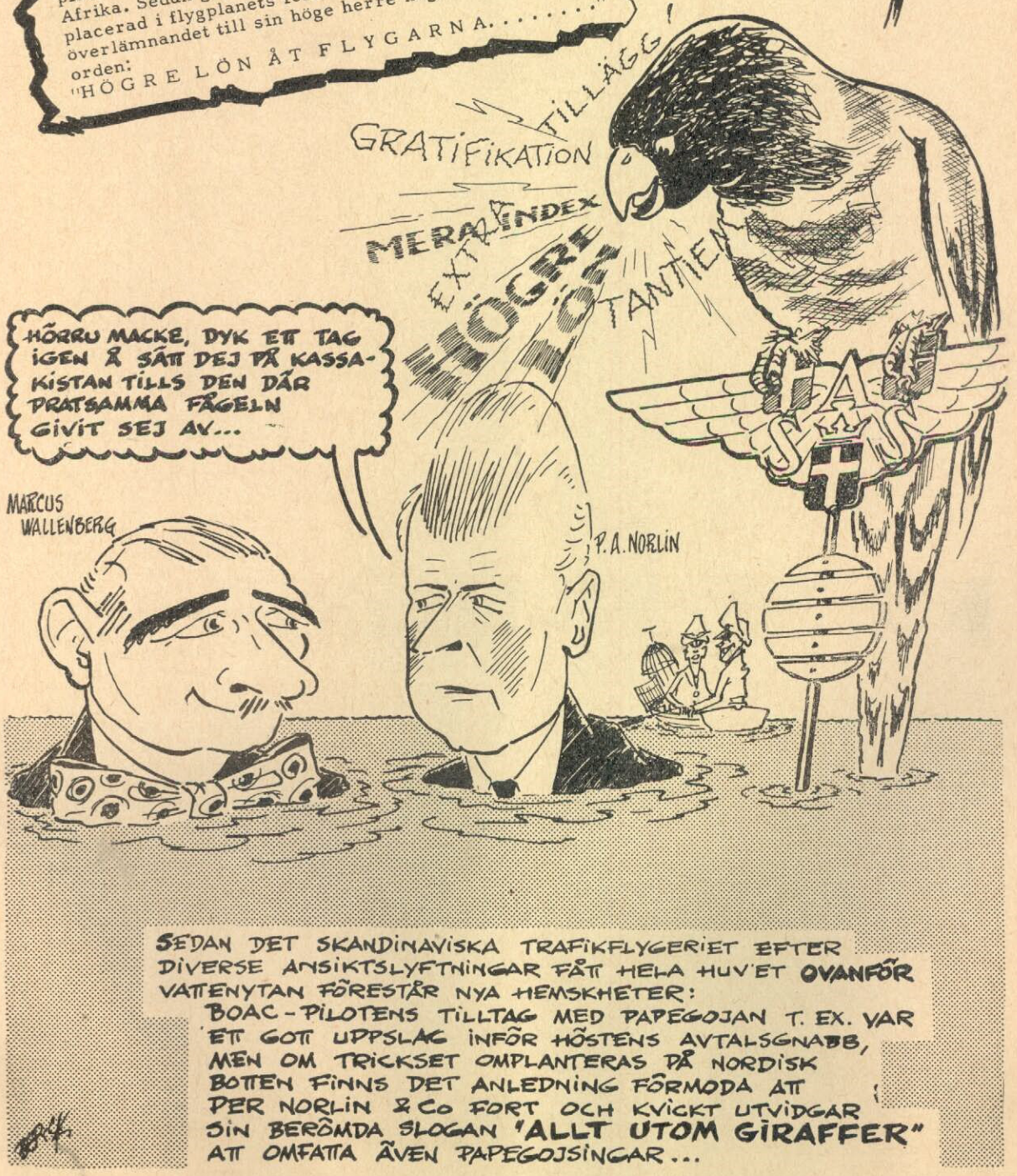


ÅH Goda varor till låga priser

ÅHLÉN & HOLM AB
STOCKHOLM 20

VARNING FÖR GOJA

(London, TT-Reuter) British Overseas Airways direktör, sir Miles Thomas, bad nyligen en av bolagets piloter att föra med sig en papegoja åt honom från Afrika. Sedan gojan avverkat resan till sitt nya hem placerad i flygplanets förarhytt, undslapp den sig vid överlämnandet till sin höge herre högt och tydligt orden:
"HÖGRE LÖN ÅT FLYGARNA....."



SEDAN DET SKANDINAVISKA TRAFIKFLYGERIET EFTER DIVERSE ANSIKTSLYFTNINGAR FÅTT HELA HUVET OVANFÖR VATTENYTAN FÖRESTÅR NYA HEMSKHETER:
BOAC-PILOTENS TILLTAG MED PAPEGOJAN T. EX. VAR ETT GOTT UPPSLAG INFÖR HÖSTENS AVTALSGNABB, MEN OM TRICKSET OMPLANTERAS PÅ NORDISK BOTTEN FINNS DET ANLEDNING FÖRMODA ATT PER NORLIN & Co FORT OCH KVICKT UTVIDGAR SIN BERÖMDA SLOGAN "ALLT UTOM GIRAFFER" ATT OMFATTA ÄVEN PAPEGOJSINGAR...

Berömda flygtecknare:



Självporträtt av Björn Karlström och en typisk Karlström-karikatyr; A-21 som Hacke Hackspett.

Björn "Agaton" Karlström

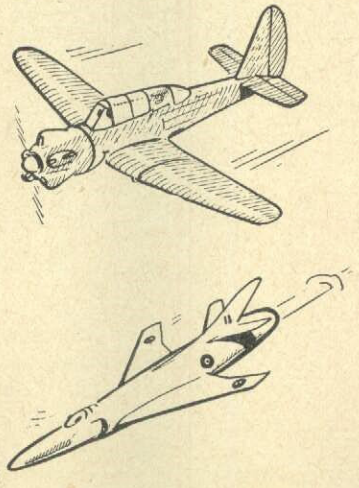
Folk som inte känner Björn Karlström, tror att han är en napolitansk spärrballongsförsäljare som kommit på drift och av okänd anledning punkterat i Stockholm. Trots sitt sydländska utseende är emellertid Ivar Torbjörn Karlström helsvensk, född i Boden 1921 — exakt var kan han inte minnas, det är ju över trettio år sedan. I de tidigaste barnaåren fick han smak för mjölk, och han är, den dag som idag är, ivrig motståndare till starkare drycker.

Till arbete är han dock långt ifrån motståndare. Få personer i detta land torde ha så lång arbetstid som vännen Björn. Han sätter sig vid sitt ritbord 9.30 och håller på till framåt 2 på natten, vardag som söndag. Semester är ett okänt begrepp. Här kan man sannerligen tala om flit. Men den har lönat sig. Trots sin ungdom har han internationell ryktbarhet som flygtecknare, och det finns många som menar att han med sina karikatyrer t. o. m. överträffar Chris Wren. Ett resultat av fliten är givetvis goda inkomster och vackra bilar. Hans sinne för ekonomi tar sig många uttryck, bl. a. begär han, underlig nog, att få utlånade pengar åter.

Men låt oss vara en smula kronologiska. Familjen hamnade i Stockholm, Björn besökte (om än motvilligt) flera skolor, bl. a. Norra Real. Tidigt uppmärksammades hans konstnärliga anlag, och familjen satte honom därför i Konstindustriella skolan (nuv. Konstfackskolan) där han skulle utbildas till teckningslärare. Det blev han nu aldrig, men han uppnådde stor skicklighet i att kasta prick med lerklumpar. Hans konstruktiva läggning förde honom emellertid över till skolans ingenjörslinje och så skulle han ut på praktik.

Flygintresset var för länge sedan väckt, många läckra modellplan hade han byggt, och så blev det flygjobb hos flygplanmästare Wettergren på Lindarängen. Björn blev snart en mästare i att klä om flygplan och han blev specialist på Mothar. När det gällde att måla något extra snyggt på planen fick Karlström rycka in med penseln, antingen det nu gällde en Wacco, Stinson eller Cub. Hur man bygger båtar och installerar motorer fick han också lära sig. Som tack för extra gott arbete fick han göra åtskilliga flygningar och lärde sig snabbt att spaka åtskilliga typer på ett fullt flygarmässigt sätt.

En gång i kvartalet blev han arg på Wettergren och drog sig tillbaka från tjänsten, men hur det nu var så blev praktikveckorna snart nog 2 år och ingenjörsexamen glömdes bort.



Två Karlström-karikatyrer: Yak-18 och Supermarine »Swift».

Nu var Karlström en fullfjädrad flygfantast, men det var som seriefabrikör han trodde sig få fast fot som tidningstecknare. Efter flera bleklagda nej-svar från ledande tidningsredaktörer, ägnade han sig åt modellplanbygge. Vid en utställning råkade överste Willy Kleen, då chefredaktör för Tidskriften Flygning, få ögonen på en karlströmmodell som var ett verkligt mästerverk. Modellen fotograferades och Karlström ombads komma upp på redaktionen och berätta något om hur han byggde kärran.

Väl på redaktionen frågade han blygt om han inte kunde få göra en ritning för skalamodellbyggare. Det fick han visst det, och så dröjde det inte länge förrän den första skala 1:100 ritningen inflöt. Det var en S 5 Hansa och honoraret blev 15 kronor. Ritningen blev populär, flera beställningar kom och någon gång vid årsskiftet 1939—40, skapades tuschfiguren *Agaton*. Figuren var egentligen en smula självironisk — som skalamodellflygare fick Karlström ofta utstå spott och spe från de »riktiga» modellflygarna, de påstod att skalamodellerna inte kunde flyga. Och det kunde inte en pingvin heller. Med otrolig energi byggde och trimmade Karl-

ström jätteskalamodeller tillsammans med kompisen Stig Hoffström och deras 1,5 meters kärror uppnådde så småningom tider som inte låg långt efter Wakefieldflygarnas.

Från Agaton till *Agatons hörna* var steget inte lång. När *Flygbiten,* Flygnings ungdomsavdelning startades 1941, blev Karlström medarbetaren nr 1, och han uppnådde en omättlig popularitet genom Agatons hörna. En del unga män ville givetvis träffa Agaton personligen och kom nyfikna upp till redaktionen, men gick besvikna därifrån eftersom varken Agaton eller hörnan gick att uppleta.

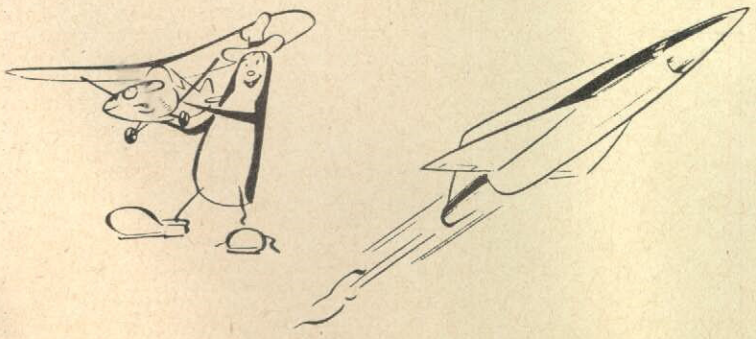
På kort tid uppnådde Karlström stor skicklighet som flygplantecknare och hans kunskaper om världens flygplan var synnerligen omfattande. Tidigt uppenbarades för hans omgivning att han hade en rent visionär förmåga när det gällde att fånga de riktiga dragen av ett flygplan som han bara sett på ett suddigt foto.

Så var det lumpardags. Man kunde nu tro att hans specialkunskaper och begåvning skulle tas i anspråk på ett förnuftigt sätt, men så blev ej fallet. Efter några månaders klackvändning på F 8, skickades han som markstridare till Luleå. Han var inte alls förtjust i att komma i närheten av födelseorten. Han gillade inte kylan, gillade inte karbinen och kpisten, gillade inte befälet, gillade inte maten. Efter några dagars förtvivlade försök att lära Karlström hantera kpisten rätt — han var rent farlig för omgivningen — gav man upp och gjorde honom till ritare. Detta passade honom bättre, och han kunde åter skicka bidrag till tidningarna. Harvning slapp han dock inte, men snart bröt han foten och gick på sjukan i ett halvår, ett i sitt slag mycket unikt rekord.

I Stockholm hände under tiden stora ting. En flygutställning planerades på Skansen, man skulle få se B 17 och andra moderniteter. Någon vänlig själ kom i det sammanhanget ihåg Karlström, som plötsligt transporterades ner till de tama och vilda djuren. Han utrustades med penslar och färger och började snabbt att göra jätteillustrationer av hög klass. Mycket ofta blev han emellertid avbruten av någon nitisk, argsint korpral, som skrämde den känslige Björn med order som: Ni där, som målar väggar, kom hit och håll i stegen åt mig. Karlström klagade för utställningens dekorationschef, och slapp snart uniformen. Hälften av alla större illustrationer på utställningen svarade Karlström för, och han uppbar i avlöning den stora summan av kr. 1: 50 om dagen. Någon ära kom inte Karlström till del, en värnpliktig kan väl för sjutton inte få skylta med sitt namn på en kunglig flygvapenutställning!

Det blev muckardags, Flygning hade blivit Flyg, och Karlström hade blivit ett namn. När tidskriften Teknik och Hobby startades blev Karlström hovleverantör av såväl omslag som övriga illustrationer (till 90 %). Uppdragen hopades. Tidningen Motor beställde röntgenteckningar av bilar, Levande Livet dramatiska flygteckningar, Veckorevyn serier. Serier ja! Hitintills har Karlström gjort flygserierna Jan Winther, Örnungen och Johnny Wiking, vidare Dotty Virvelvind, Resan i människokroppen, och Leo Falk. Och så har det blivit åtskilliga bokomslag.

Ehuru icke vän av »lumpen» har Karlström dock blivit en av Flygvapnets trognaste tjänare.



Figuren »Agaton» föddes självironiskt 1939-40 då modellflygarna skrattade och påstod att skalamodeller i n t e kunde flyga. Pingviner kan heller inte flyga — men tillsammans förskräckte Pingvinen och skalamodellerna (jättar på 1,5 meter) de dåtida Wakefieldflygarna med nästan jämngoda flygtider. Och glidflykten överträffade ofta tävlingsmodellernas. . .

NYTT TEL.-NR!

Samtidigt som Looping flyttat in i lokaler hos Kungl. Svenska Aeroklubben har tidningen fått nytt telefonnummer

21 83 06

● Postadressen är densamma som tidigare, Box 3063, Stockholm 3.

Många av årets månader ägnar han sig åt att rita silhuetter och karikatyrer för FIB-en (FLYGIGENKÄNNINGSBOKEN). Ofta har han ett mycket dåligt underlag, det gäller särskilt ryska flygplan. Men har han bara ett aldrig så dåligt foto, där t. o. m. konturer är ytterst osäkra, så räcker det. När man så småningom får originalritningar på planen, visar det sig att hans tolkningar varit nära nog korrekta. Karlström är den enda i Sverige som kan klara detta flygvapenjobb, men hans krigsplacering tyder på att vederbörande på personaldetaljen är djupt okunniga om hans verkliga värde.

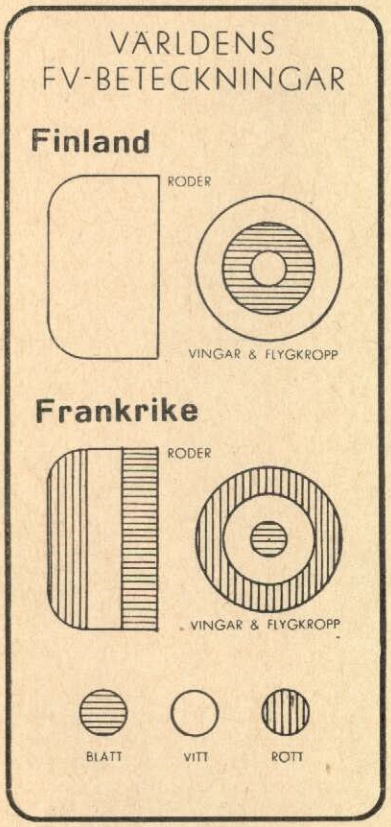
För resten vet man inte hur länge han stannar i Sverige. Han får många gånger bättre betalt för arbeten som han gör åt utlandet. Nyligen gjorde han ett mammutarbete åt amerikanska Air Trails — 100 treplansritningar för julnumret. Flera ritningar har också influtit i Model Airplane News, Flying och Aviation Age. Som expert på ryska flygplantyper har han använts av New York Herald Tribune och flera uppdrag väntar honom.

Björn Karlström är en ovanligt diskret man för att vara tecknare. Försynt är kanske ett bättre ord i sammanhanget. Som kamrat är han strålande, man kan verkligen lita på honom i alla väder. Hans hjälpsamhet är stor och han pratar gärna bort ett par timmar i telefon om det handlar om flyg eller — månraketer. Att flyga till månen har Karlström alls ingenting emot. Många månraketer har han för resten byggt — fast i modell förstås. Den snyggaste månraketen gjorde han av ett ägg — d. v. s. bara nosen. Innehållet hade han klokt nog tagit ur och ätit upp. Någon slösare är han sannerligen inte.

Wingström.

Slött i Guldvingen

Det ser ut att bli ett ganska dåligt år för Rikssegelflygtävlingen Guldvingen. De resultat som rapporterats är varken många eller speciellt lysande — på några undantag när. Särskilt dåligt är det i distanstävlingarna — för att nu inte tala om hastighetstävlingen, där endast två resultat hittills kommit in. Bägge dessa hastighetsresultat har rapporterats från Aeroklubben i Malmö och är satta på en tur- och returbana Eslöv—Sövdeborg—Eslöv. Rolf Algotson har med en Olympia nått 46 km/tim och klubbkamraten Jan Hallbäck 29,1 km/tim med en Weihe. Dessa resultat liksom alla övriga här nedan nämnda är endast preliminära.



I höjdmomentet klass 1 är de 10 hittills bästa resultaten: 1) Åke Andersson, Eskilstuna, 7810; 2) E. Staaf, Stockholm, 7325; 3) T. Gummesson, Östersund, 6750; 4) K.-G. Klevstigh, Östra Sörmlands Flygklubb, 6505; 5) P. A. Lindgren, Östersund, 6250; 6) Jan Hallbäck, Aeroklubben i Malmö, 5775; 7) Vincent Larsson, Halle-Hunnebergs Flygklubb, 5460; 8) L. J. Söderström, Eskilstuna, 5385; 9) Sigurd Larsson, Stockholms Segelflygklubb, 5245; 10) Hans Scherlund, Stockholms Segelflygklubb, 4495.

I höjdmomentet klass 2 är de 10 hittills bästa resultaten: 1) Olof Carlsson, Borlänge-Domnarvets Flygklubb, 6725; 2) T. Sarnäs, Stockholms Segelflygklubb, 5370; 3) Bengt Johansson, Linköping, 4495; 4) Lennart Dourén, Halle-Hunnebergs Flygklubb, 4355; 5) Lars Larsson, Östra Sörmlands Flygklubb, 3585; 6) Einar Ek, Västerås, 3330; 7) Lars Erik Eriksson, Östra Sörmlands Flygklubb, 2660; 8) Åke Jonsson, Östersund, 2610; 9) Jan Ahlström, Norrköping, 2565; 10) Georg Stark, Uppsala, 2485.

I distansmomentet klass 1 har följande resultat rapporterats: 1) Vincent Larsson, Halle-Hunnebergs Flygklubb, 280; 2) Ingvar Mathiasson, Aeroklubben i Malmö, 262; 3) Stig Larsson, Eskilstuna, 117; 4) Sixten Gustavsson, Halle-Hunnebergs Flygklubb, 94; 5) Hugo Hassel, Värmlands Flygklubb, 61; 6) Jan Hallbäck, Aeroklubben i Malmö, 51.

I distansmomentet klass 2 har följande resultat rapporterats: 1) Bertil Johansson, Aeroklubben i Malmö, 111; 2) Olof Carlsson, Borlänge-Domnarvets Flygklubb, 91; 3) Knut Uller, Aeroklubben i Malmö, 76; 4) Stig Blomberg, Värmlands Flygklubb, 73; 5) Åke Jonsson, Östersund, 72; 6) Lennart Dourén, Halle-Hunnebergs Flygklubb, 68.

×

Pan American planerar en turistservice över Stilla Havet nästa år, främst som ett resultat av de gynnsamma siffror som turisttrafiken över Atlanten hittills visat.

×

Douglas meddelar att beställningarna på DC-7 nu är uppe i 58 exemplar; United Airlines 25, American Airlines 25, Delta Airlines 4 och National Airlines 4.

Mig 15 . . .

Forts. fr. sid. 16.

15.000 m mot F-86 c:a 14.000 m. Det amerikanska jaktsiktet är effektivare men det ryska fullt användbart för skjutning mot långsammare mål. Man torde dock kunna vänta sig att ryssarna snart får fram ett bättre sikte. En amerikansk F-84 Thunderjet som nödlandat i Prag har med all säkerhet »plundrats på alla hemligheter», bl. a. även det amerikanska siktet.

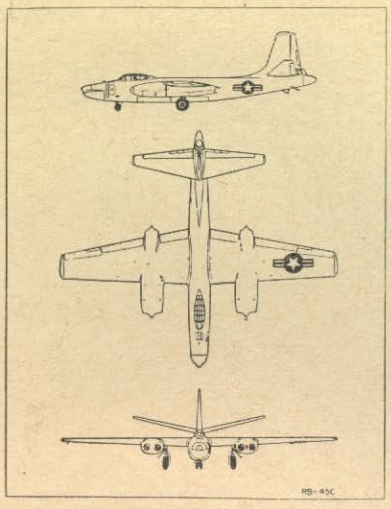
Man får emellertid inte glömma bort att Korea i viss mån utgör ett försöksfält för att man skall få erfarenheter beträffande sina flygplantyper och att även ryssarna med ledning härav modifierar sin Mig-15. Sålunda har det redan visat sig att de senare versionerna har försetts med en förstärkt stjärt. Även beväpningen har varit föremål för vissa ändringar. I vissa versioner förekommer akan med mindre kaliber och större eldhastighet under det att andra har akan med 45 mm kaliber. På senaste tiden har även en nattjaktversion av Mig-15 uppträtt i Korea, något som visar att man är på väg att lösa detta problem, som hittills varit en av ryssarnas svagheter.

När man nu läser om dessa jämförelser mellan F-86 och Mig-15 är det ganska naturligt att vi i Sverige frågar oss hur vår egen J 29 skulle stå sig i en jämförelse mellan dessa bägge. Av flera skäl kan man inte göra någon jämförelse som ger något riktigt utslag. Av de öppna siffrorna att döma är dock vår J 29 fullt i klass med dessa bägge flygplantyper. Det faktum att vi i Sverige har en sådan flygplantyp i tjänst vid våra förband och att allt flera flottiljer i rask takt tillföres detta jaktflygplan inger förtroende. De enskilda förarnas och jaktförbandens stridsduglighet spelar en stor roll i en kamp mellan likvärdiga flygplantyper. Den svenska utbildningen torde inte ligga den amerikanska efter i något avseende. I Korea framhålles alltid den amerikanska utbildningen som en avgörande faktor i nedskjutningsresultaten mellan F-86 och Mig-15. Detta resultat kan man för närvarande bedöma som att på varje nedskjuten F-86 går det 7 nedskjutna Mig-15. Men man vet nu inte med full säkerhet vem som sitter bakom spakarna i de kommunistiska Mig-15 i Korea. Världsläget kräver dock att man inte slår sig till ro med en bra flygplantyp utan att man fortsätter med flygteknisk forskning och arbetar vidare på att få fram än bättre typer. Vår moderna tid är nu en gång sådan, vi måste acceptera detta och fortsätta att bygga ut ett effektivt flygvapen med fullt moderna flygplantyper.

22 Kalla krigets flyg:

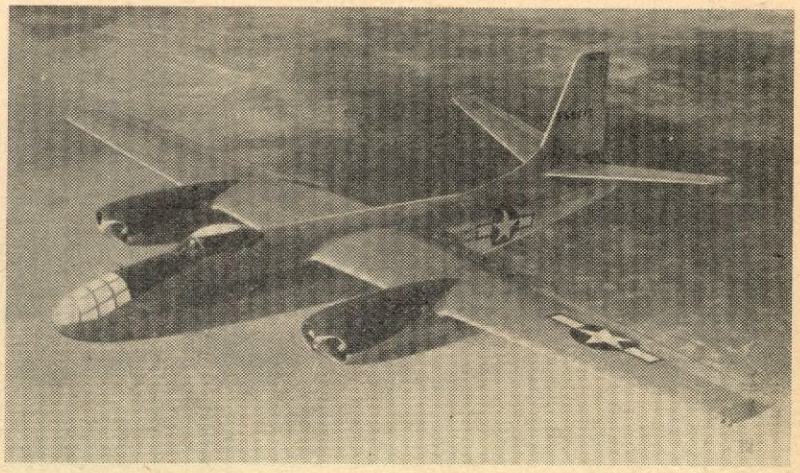
B-45 Tornado

Västerlandets första seriebyggda reabombare var den amerikanska fyrmotoriga North American B-45 Tornado, vars första prototyp provflögs i mars 1947. En seriebeställning placerades nästan omedelbart och redan under hösten 1947 började tillverkningen av en första serie på 96 plan för det amerikanska flygvapnet, som seriebeställde planet efter jämförande prov med den relativt snarlika konkurrenten Convair XB-46. Trots goda förutsättningar tycks emellertid inte Tornado ha blivit den stora succé man hoppats, men om detta berott på fabriken eller på flygvapnets ändrade taktiska krav är svårt att säga. Faktum kvarstår emellertid att Tornado-tillverkningen helt upphörde under 1951 sedan sammanlagt 139 plan fördelade på tre olika versioner levererats till USA-flyget. Av dessa utgjordes huvuddelen av de bombbärande versionerna B-45A och B-45C (den senare med fälltankar) medan återstoden var av typ RB-45C, en modifierad fjärr- och höjdspaningsvariant som tillförts det strategiska bombflyget, enligt upgift i 33 exemplar. Tilläggas bör att av de ursprungliga B-45A som levererats, har 14 ex senare ombyggts för målbogseringstjänst.



Treplansskiss av N. A. Tornado i spaningsversionen RB-45C.

Trots att tillverkningen av B-45 Tornado således nu upphört — dess roll skall i första hand övertas av den USA-byggda versionen av engelsmännens bekanta Canberra — är Tornado fortfarande av stor betydelse, inte minst i Europa, dit en flottilj (troligen USA-flygets enda B-45-dito) nyligen överförts från USA. Detta förband opererar nu från engelska baser. Ytterligare Tornado-plan finns emellertid i Europa, närmare bestämt i norra Storbritannien där det amerikanska strategiska bombflyget f. n. har en division RB-45C (spaningsversionen) baserad. I Korea har Tornado inte uppträtt i annat än spaningsversion och i mycket begränsat antal. Av allt att döma bör alltså närmare hälften av alla existerande Tornado-plan nu finnas i Europa.

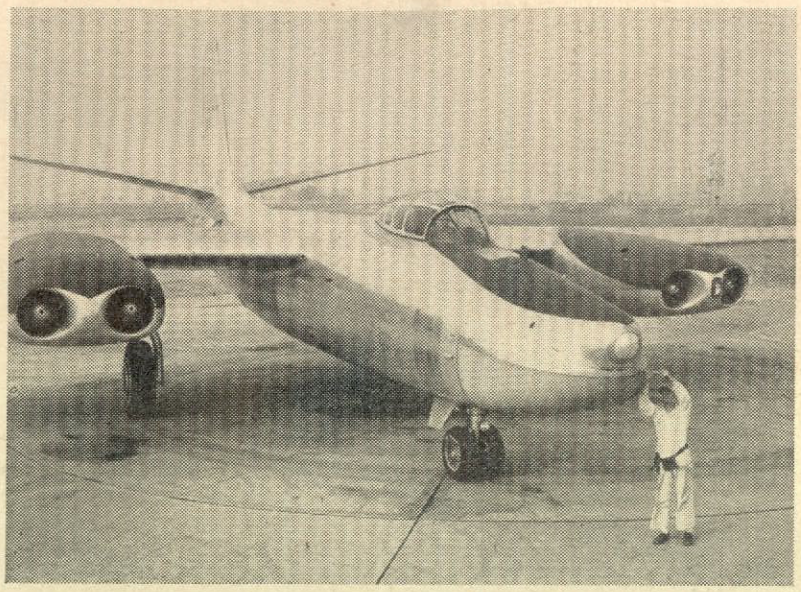


Prototypen till det amerikanska reabombplanet North American B-45 Tornado som provflögs i mars 1947. Typen ingår nu i det amerikanska Europaflyget.

Innan det i början av 1951 stod klart att Canberra skulle bli USA-flygets nya standardplan i den flermotoriga taktiska klassen (i stället för de nuvarande propellerdrivna Douglas B-26 Invader), var det många som trodde att North American skulle kamma in även denna beställning med en projekterad ny version av Tornado, kallad B-45D, vilken skilde sig från föregångarna genom starkare beväpning (B-45 har normalt endast två bakåtriktade 12,7 mm tunga ksp) och större bränslelast. Mycket goda manöveregenskaper var emellertid ett primärkrav på det nya standardplanet, och i detta avseende kunde inte den fyrmotoriga B-45:an tävla med den lättare tvåmotoriga Canberra. Följden blev att Canberra valdes trots att B-45 enligt uppgift var en aning snabbare än det engelska planet.

North American gav emellertid inte slaget helt förlorat förrän man presenterat ännu en Tornado-variant — denna gången pilvingad — och fått också den förkastad på samma sätt som Martin-fabrikernas avancerade och nästan ljudsnabba tremotoriga typ XB-51. Att direkt jämföra B-45 med Canberra för ett taktiskt ändamål där lastförmågan uppenbarligen icke varit av avgörande betydelse (B-45 torde exempelvis ta minst dubbelt så stor bomblast som Canberra) är dock inte helt rättvist.

Även om Tornado officiellt betecknas som »lätt bombplan» (vilket den onekligen är, jämfört med B-36 och andra jättar), är dess bomblast t. o. m. större än på det andra världskrigets största bombplan (B-29 Superfortress) eller nära 10 ton. Att detta i hög grad påverkat dess flygegenskaper är helt naturligt. Tydligen förelåg



Tornado finns även i en fjärr- och höjdspaningsvariant kallad RB-45C. Här en närbild som tydligt visar det typiska nospartiet med dess radar- och kamerautrustning. Observera »gallret» av invändiga förstärkningslister i »bubbel»-kabinen för att minska risken för kabinexplosion.

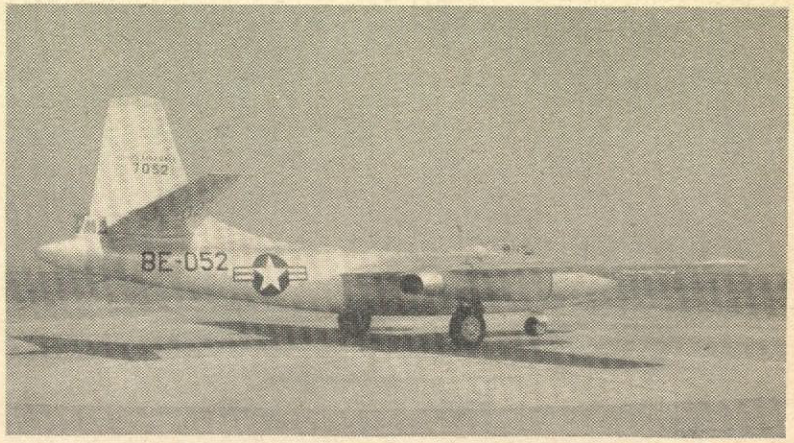
en viss skillnad i det amerikanska flygvapnets uppfattning av ett »lätt bombplan» 1944—45 då B-45:an kom till på pappret, och 1950 då en direkt ersättare av B-26 Invader blev aktuell. Över huvud taget kan man kanske säga att Tornados öde är ett typiskt exempel på de ändrade militära krav som tid efter annan gör sig påminda på ett för flygplantillverkarna ibland mycket obehagligt sätt.

Allmänt betraktad är B-45 Tornado ett mycket elegant flygplan med typiskt North American-utseende, d. v. s. rena och raka linjer kombinerat med en synbarligen mycket ändamålsenlig allmän utformning (liksom F-51 Mustang och F-86 Sabre). Tornado konstruerades före pilvingarnas allmänna debut och är därför försedd med en rak konventionell höghastighetsvinge, under vars framkant upphängts två par kraftiga reamotorer av den numera mycket använda typen General Electric J-47A med en normal statisk dragkraft av 2.360 kg vardera (kan momentant ökas genom vatteninsprutning).

Spaningsversionen RB-45C, vilken som nämnts även existerar i en bombbärande variant (B-45C), är ett betydligt yngre flygplan än den ursprungliga B-45:an. Medan denna har en startvikt av ca 37,5 ton, väger RB-45C fullastad hela 50 ton. Anledningen härtill är bl. a. dess utomordentligt omfattande kamera- och radarutrustning (fem kamerastationer, blixtbomber m. m.) för fotospaning under såväl dager som mörker samt avsevärt ökad bränslelast. Med två jättelika fälltankar vars sammanlagda rymd överstiger 9.000 liter har RB-45C en flygsträcka av nära 5.000 km, mot »endast» ca 3.200 km normalt. Flygsträckan kan också ökas genom att extratankar monteras in i bombrummet. Tack vare en automatisk tankväljaranordning förbrukas bränslet i B-45:ans tankar jämt för att undvika förändringar i tyngdpunktsläget. RB-45C har vidare tre mans besättning; förare, andrepilot och fotonavigatör. Den senare fungerar även som radaroperatör och bombfällare.

NORTH AMERICAN B-45 TORNADO

Typ: fyrmotorigt readrivet bomb- och spaningsplan. (Data för spaningsversionen RB-45C inom parentes)
Besättning: fyra man (tre).
Motorer: fyra General Electric J-47A axialmotorer med 2.360 kg statisk dragkraft vardera (med vatteninsprutning 2.700 kg).
Beväpning: två 12,7 mm tunga ksp i stjärttorn.
Spännvidd: ..... 27,28 m.
Längd: ..... 22,56 m.
Vingyta: ..... m².
Tomvikt: ..... kg.
Flygvikt: 37.500 kg (49.900 kg)
Vingbelastning: ..... kg/m².
Toppfart: ..... 885 km/tim.
Topphöjd: ..... 12.200 m.
Flygsträcka: 3.200 km (4.800 km).



N. A. B-45A Tornado är elegant även bakifrån.

Segelflyg-VM

Forts. fr. sid. 15.

femma i dagstävlingen och trea totalt.

Billy Nilsson var också uppe i fronten men avbröt på 4500 meter. Han beräknade då att han var endast 40 km från mål och satte kurs därat med bästa möjliga fart. Han praktiskt taget sögs ner och tvingades landa ett par mil hitom målet. Han var dock inte ensam om malören.

Dick Johnson, USA, visade sin och RJ:5:s höga hastighetsklass genom att vinna etappen med den näranog vansinniga genomsnittsfarten 107,51 km/tim. Paul Mac Cready blev tvåa med 89,39 och lyckades därmed komma på 6:e plats totalt. Pierre blev 6:a med 79,55 km/tim, vilket räckte att hålla undan så mycket för Forbes att han med knapp marginal kom tvåa i hela tävlingen. Det skilde dock endast 5 poäng för att det skulle ha blivit engelsk dubbeltriumf. Tage Löf gick in på 11 plats med genomsnittsfarten 75,04 varmed han gick upp till 23 plats totalt. Billy Nilsson sjönk ned till 20 plats i slutprislistan.

5:e dagen, 11/7, hastighet

Siffrorna inom parentes () anger totalplacering (och slutplacering) efter 5 tävlingsdagar.

		Km/tim	Poäng
1)	Johnson	107,51	1000 (24)
2)	Mac Cready	89,39	802 (6)
3)	Wills	84,38	754 (1)
4)	Landi	82,77	739 (21)
5)	Forbes	81,08	725 (3)
6)	Pierre	79,55	711 (2)
7)	Smith	79,09	707 (31)
8)	Schweizer	78,94	704 (18)
9)	Salinas	77,16	689 (17)
10)	Ara	76,25	682 (10)
11)	Löf	75,04	672 (23)
12)	Kuhn	74,59	668 (8)
13)	Cuadrado	73,78	662 (4)
14)	Gehriger	70,77	637 (5)
19)	Gildemyn	65,98	601 (19)
21)	Welch	57,31	542 (9)
30)	Nilsson	—	260 (20)

I klass 2 segrade sista dagen spanjoren Vicent med landsmannen Juez på andra plats. Jensen, Danmark, kom på sjunde, finnen Rautio på 10:e, dansken Rasmussen på 11:e medan finnen Kahva hamnade på 14:e och amerikanen Beuby på 15:e plats.

Juez blev alltså slutsegrare i denna klass med tyskarna Frohwein och Reitsch på 2:a och 3:e och italienaren Mantelli på 4:e. Finnen Kahva nådde en hedersam 5:e-placering, dansken Rasmussen blev 8. Väl fluget!

Vi hänvisar i övrigt till generalprotokollet på sid. 24.

Forbes flög jämnast

Bortsett från första dagen gjorde Wills mycket jämna flygningar med placeringssiffrorna 17-3-1-3-3, vilket tillsammans gör platssiffran 27. I fråga om platssiffror slås han emellertid av landsmannen Forbes som aldrig kom sämre än 6:a och fick den fenomenalt jämna serien 4-6-3-5-5 eller tillsammans endast 23, en otroligt stark prestation. Resultatet visar dock att det inte räcker med en jämngod serie om denna inte »kryddas» med en ordentlig fulltträff.

Schweizaren Gehriger gjorde nu som i Örebro också en synnerligen jämn placeringsserie med siffrorna 3-10-7-2-16 = 38. På sätt och vis jämnare var Cuadrado med 6-4-9-7-14 = 40, där sista dagen »förstörde» en annars verkligt grann prestation.

Storfavoriten Paul Mac Cready flög mycket ojämnt med platssiffrorna 7-25-2-11-2 = 65. I stor utsträckning torde detta ha berott på den typiska Mac Creadyska inställningen att det endast är en förstaplacering som är värd någonting och att man därför måste ta rövarchanser hela tiden. Går det så går det!

Om Tage Löf inte förlorat en tävlingsdag till följd av haveriet andra tävlingsdagen — vilket absolut måste skrivas på oturens konto — och under tredje dagens hastighetsflygning gjort lika bra ifrån sig som Billy Nilsson (d. v. s. tagit 660 poäng som är troligt att han gjort) så hade hans totalpoängsumma kommit upp över 3200. Därmed hade han placerat sig som nr 9 totalt, d. v. s. mellan Kuhn och Welch. Detta ger oss anledning påstå att Tage Löf presterade gott och väl vad man hade anledning fordra med tanke på den underlägsenhet i materiel som kunde konstateras. Det ger också anledning till den reflektionen att man i framtiden bör införa regeln om ett fixt antal tävlingsdagar, exempelvis 5, varav varje tävlandes sämsta dagsresultat borträknades. Därmed skulle en otursam kvadd inte få så stor betydelse. Inte heller skulle ett tillfälligt misslyckande få så stor inverkan på slutresultatet.

Organisationen

var mycket påkostad. Spanska aeroklubben hade sannerligen inte skytt några ansträngningar eller medel, men i sanningens namn måste dock sägas att man saknade en sammanhållande kraft. Det blev något ganska splittrat över det hela, även om man inte kan påpeka några egentliga brister — utom i fråga om pressinformationen. Det var ganska gott om utländska journalister i Madrid men de fick inte mycket av faktiska uppgifter att ge sina läsare. Någon pressinformationstjänst var inte alls ordnad och det hade sina sidor att komma över resultatlistorna när de omsider blev klara. Nu kan man visserligen säga att journalisterna kan klara sig ändå, och det gjorde de också, men intrycken av en så påkostad tävling hade säkerligen blivit gynnsammare om man visat en smula tillmötesgående mot dem som hade till uppgift att vidarebefordra resultaten över världen.

Betänkligare var att inte heller de tävlande visste så värst mycket om poäng och placeringar förrän långt efter den aktuella tidpunkten. Detta förtog säkert en del av spänningen i tävlingen.

Startorganisationen fungerade perfekt tack vare god tillgång på bogserplan, ett jättestort fält och en uppsjö på funktionärer. Där firade spansk massregi triumfer.

De tävlande berättade gång på gång om den nära nog fantastiska vänlighet och hjälpsamhet som visades dem vid landningarna ute i landet, och även vi journalister blev då och då föremål för den berömda spanska vänligheten och hjälpsamheten — dock inte när vi »var i tjänst».

Klimatet i Madrid-området är ganska pressande under högsommaren, vilket kanske förtog en del av nöjet. Arrangörerna ställde dock en magnifik anläggning till förfogande med en flott svimmingpool, restauranger, barer och klubbrum och det sparades sannerligen inte på någonting i materiellt hänseende för att göra det hela trivsamt. Massuppbådet av folk samt det förhållandet att spanskan, som endast ett litet fåtal av utlänningarna behärskade, envist brukades som enda officiella språk utom vid vädergenomgångarna, gjorde att det familjära gemyt som exempelvis präglade Örebro-VM vägrade infinna sig.

Trots detta ser vi med största intresse fram mot nästa VM 1954, vilket redan i Madrid söktes av både USA och Argentina. Vem FAI ger uppdraget står i vida fältet, men det är kanske för mycket begärt att Europa skall få dessa stora tävlingar ännu en gång. »Nya världen» är faktiskt i tur, även om nog både engelsmän och fransmän (och kanske flera) vill stå som arrangörer om två år — de väldiga kostnaderna till trots.

Generalprotokollet från VM återfinnes på sid. 24

Sammandrag av generalprotokoll från Segelflyg-VM i Madrid 1952

KLASS I (ensitsiga plan)

Totalplacering	Pilot	1:a dagen 3/7		2:a dagen 5/7				3:e dagen 7/7				4:e dagen 9/7				5:e dagen 11/7		
		Placering	Poäng	Dagsplacering	Dagspoäng	Totalplacering	Totalpoäng	Dagsplacering	Dagspoäng	Totalplacering	Totalpoäng	Dagsplacering	Dagspoäng	Totalplacering	Totalpoäng	Dagsplacering	Dagspoäng	Totalpoäng
1	Wills, England	17	673	3	943	2	1616	1	1000	2	2616	3	963	1	3579	3	754	4333
2	Pierre, Frankrike	1	1000	1	1000	1	2000	15	624	1	2624	22	713	2	3337	6	711	4048
3	Forbes, England	4	862	6	637	5	1499	3	893	4	2392	5	926	3	3318	5	725	4043
4	Cuadrado, Argentina	6	823	4	776	3	1599	9	666	5	2265	7	926	5	3191	14	662	3853
5	Gehriger, Schweiz	3	979	10	424	7	1403	7	771	6	2140	2	975	6	3115	16	637	3752
6	Mac Cready, USA	7	793	25	137	13	1087	2	974	8	1904	11	865	8	2769	2	802	3569
7	Ordelmann, Holland	11	749	5	776	4	1525	4	890	3	2415	14	779	4	3194	31	238	3432
8	Kuhn, Schweiz	5	849	30	159	18	1008	5	860	11	1868	13	811	9	2679	12	668	3347
9	Welch, England	26	619	20	360	20	979	6	851	13	1830	20	766	11	2596	21	542	3138
10	Ara, Spanien	8	776	8	599	8	1375	18	588	7	1963	32	475	15	2438	10	682	3120
11	Stephenson, England	38	320	2	943	10	1263	14	630	9	1893	6	926	7	2819	29	296	3115
12	Haase, Tyskland	19	649	15	424	14	1073	8	699	14	1772	8	902	10	2674	28	332	3006
13	Waghorn, Australien	21	629	16	424	16	1053	20	540	18	1593	10	870	14	2463	23	532	2995
14	Ortner, Argentina	10	756	7	615	9	1371	28	484	12	1855	31	496	17	2351	18	604	2955
15	Saari, Finland	15	706	13	424	12	1130	30	466	17	1596	28	541	18	2137	13	668	2805
16	Tandefeldt, Finland	13	733	17	424	11	1157	17	597	15	1754	28	820	13	2574	32	206	2780
17	Salinas, Spanien	14	706	27	249	21	955	23	526	20	1481	12	541	22	2022	9	689	2711
18	Schweizer, USA	9	763	37	37	29	800	13	639	21	1439	27	520	24	1959	8	704	2663
19	Gildemyn, Belgien	2	986	11	424	6	1410	29	478	10	1888	29	520	24	2052	19	601	2653
20	Nilsson, Sverige	25	619	23	318	23	937	10	660	16	1597	37	164	21	2364	30	260	2623
21	Landi, Frankrike	32	416	35	125	35	541	16	621	28	1162	21	766	16	2364	30	260	2623
22	Feddersen, Danmark	29	500	14	424	24	924	11	654	19	1578	23	709	27	1871	4	739	2610
23	Löf, Sverige	24	623	22	321	22	944	—	0	34	944	1	1000	12	2578	—	0	2578
24	Johnson, USA	16	699	—	0	32	699	—	0	37	699	4	938	26	1882	11	672	2554
25	Lasageas, Frankrike	31	426	26	276	31	702	26	511	27	1213	16	775	34	1474	1	1000	2474
26	Hoinville, Australien	20	636	9	424	15	1060	—	0	30	1060	9	885	20	2098	25	361	2459
27	Gasnier, Frankrike	28	509	31	146	33	655	31	409	29	1064	19	766	29	1826	20	565	2391
28	Nunez, Spanien	22	629	28	215	26	844	24	520	24	1364	17	770	28	1834	22	537	2371
29	Brigliadori, Italien	33	410	19	424	27	834	19	576	23	1410	33	393	30	1757	17	608	2365
30	Fahrländer, Schweiz	34	410	12	424	28	834	22	526	25	1360	30	504	25	1914	26	361	2275
31	Smith, USA	—	0	29	159	39	159	12	653	36	812	18	770	19	2130	35	141	2271
32	Bazet, Argentina	23	626	32	130	30	756	27	486	26	1242	26	545	35	1357	7	707	2064
33	Marbleu, Frankrike	36	360	33	125	37	485	21	539	32	1024	15	779	23	2021	—	0	2021
34	Lasch, Sydafrika	12	736	24	305	17	1041	—	0	31	1041	25	553	33	1577	27	338	1915
35	Pow, Kanada	18	667	21	326	19	993	32	73	33	993	24	656	31	1697	34	172	1869
36	Koskinen, Finland	30	486	18	424	25	910	25	517	22	1427	34	291	36	1284	24	443	1800
37	Boudreault, Kanada	35	400	34	125	36	525	33	20	39	545	35	129	32	1656	33	193	1749
38	Rodriguez, Brasilien	37	360	36	46	38	406	32	432	35	838	38	90	38	635	15	652	1287
39	Münch, Brasilien	27	613	—	0	34	613	—	0	38	613	36	164	37	1002	36	126	1128
												—	0	39	613	—	0	613

KLASS II (2-sitsiga plan)

1	Juez, Spanien	7	700	1	1000	1	1700	3	917	1	2617	8	565	1	3182	2	982	4164
2	Frohwein, Tyskland	2	828	12	185	10	1013	1	1000	6	2013	6	749	6	2762	5	850	3612
3	Reitsch, Tyskland	10	697	8	448	6	1145	6	879	4	2024	2	942	4	2960	8	466	3426
4	Mantelli, Italien	11	689	2	448	8	1137	5	882	5	2019	5	753	5	2771	9	443	3214
5	Kahva, Finland	5	749	4	448	3	1197	7	816	7	2013	1	1000	2	3013	14	133	3146
6	Beuby, USA	1	1000	13	149	5	1149	2	975	2	2124	3	870	3	2994	15	114	3108
7	Kensche, Tyskland	12	565	14	146	13	711	9	687	10	1398	7	637	9	2035	4	862	2897
8	Rasmussen, Danmark	4	764	6	448	2	1212	4	889	3	2101	13	421	7	2522	11	288	2810
9	Vicent, Spanien	13	498	7	448	11	946	10	676	8	1622	17	152	10	1774	1	1000	2774
10	Kamil, Egypten	9	697	11	232	12	929	12	244	12	1173	9	537	11	1716	6	827	2543
11	Ziegler, Tyskland	3	779	9	361	7	1140	16	7	13	1147	11	477	12	1624	3	893	2517
12	Jensen, Danmark	8	700	10	357	9	1057	15	58	14	1115	12	457	13	1572	7	822	2394
13	Koek, Holland	16	247	3	448	14	695	8	718	9	1413	4	806	8	2219	—	0	2219
14	Rautio, Finland	6	712	5	448	4	1160	14	119	11	1279	16	200	14	1479	10	425	1904
15	Jeffery, Kanada	17	131	15	84	17	215	11	589	15	804	14	381	15	1185	12	233	1418
16	Guerrini, Italien	14	453	—	0	15	453	—	0	17	453	10	493	16	946	13	210	1156
17	Haydn, Norge	15	404	16	8	16	412	13	163	16	575	15	257	17	832	16	78	910

Focke-Wulf bygger segelflygplan

Den danske segelflygaren och civilingenjören K. A. Rasmussen, känd i Sverige bl. a. för sina remarkabla prestationer i segelflyg-VM i Örebro 1951, har varit på besök hos Focke-Wulf i Bremen och berättar här om sina intryck, bl. a. av det nya segelflygplanet Kranich 3, som byggs där. Sedan denna artikel skrevs har Rasmussen — och även Kranich 3 — deltagit i segelflygs-VM i Madrid.

En stor del av området är fortfarande ödelagt och man märker svårigheterna att återuppbygga de stora hallarna och få arbetet igång på nytt. När man emellertid väl kommit in i fabriken visar det sig snart att man redan gjort stora framsteg. Här arbetas nu i tre verkstäder, var och en stor som en normal hangar.

De egentliga och betydligt större verkstadshallarna och hangarerna ligger fortfarande till större delen i spillror eller hyrs ut till andra industriföretag. Det framhålls emellertid att hyresavtalen formulerats så att flygindustrin kan flytta in så snart förhållandena i övrigt medger återupptagandet av flygplansproduktion i stor skala.

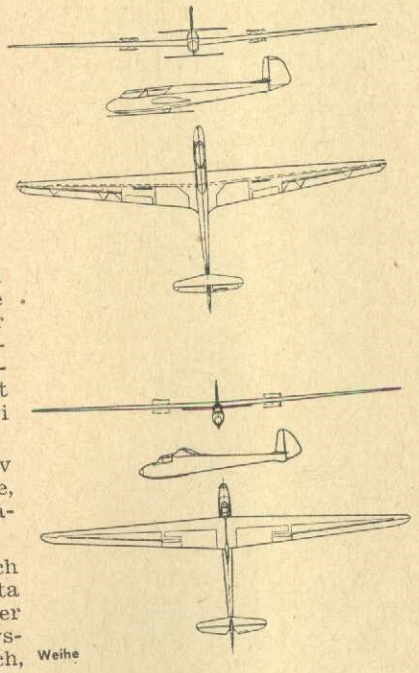
För ögonblicket bygger man segelflygplan hos Focke-Wulf, som har övertagit licensen för Weihe och i samarbete med ingenjör Hans Jacobs (den kände tyske segelflygkonstruktören) konstruerat det tvåsitsiga segelflygplanet Kranich 3, tidigare omnämnt i Looping.

Det är säkert en god idé av Focke-Wulf att tillverka Weihe, även om konstruktionen som sådan börjar bli gammal.

Typen byggs oförändrad och provflygningarna av det första exemplaret som tillverkats efter kriget utfördes av den kände tyska flygerskan Hanna Reitsch, som nyligen fyllde 40 år. Det förtjänar för övrigt att nämnas att bogseringarna vid dessa flygningar utfördes med ett danskt bogserplan och med danskt manskap då tyskarna ännu inte har tillåtelse att motorflyga.

Priset för en Focke-Wulf-byggd Weihe är i dag 24.000 danska kronor vid fabriken.

Vid projekteringen av det nya intressanta segelflygplanet Kranich 3, var avsikten att skapa ett segelflygplan som i alla avseenden var lämpligt för användning i klubbarna. Det är intet tvivel om att DK-skolningen är överlägsen den gamla skolningsmetoden i ensitsiga plan, även om många tycker att segelflygskolningen därmed mister mycket av sin spänning... Den direkta kontakten mellan lärare och elev i ett tvåsitsigt plan gör det ju möjligt att lära eleven att behärska sitt plan och inte bara att klara en landning utan haveri.



Treplansskisser av Kranich 3 (överst) och Weihe. Se även den jämförande tabellen nedan.

Med dessa utgångspunkter bestämde sig Focke-Wulf att konstruera ett tvåsitsigt segelflygplan. För att nu göra det så användbart som möjligt har man försökt ge det bästa möjliga flygegenskaper för att det skall kunna användas inte bara till skolning utan även för högvärdig segelflygning och tävlingar.

Benämningen Kranich 3 är egentligen missvisande, enär planet strängt taget inte har någonting gemensamt med den gamla Kranich 2. Detta är man också klar över hos Focke-Wulf. Man valde namnet egentligen bara för att få en fortsättning till den berömda äldre Kranich 2.

Kranich' vinge är byggd av trä och man har valt den väl utprovade Weihe-profilen för att vara säker på goda egenskaper. Vingytan är dock större än på Weihe, 20,2 m², och hela konstruktionen är förenklad. Vingen har svag V-form och är negativt pilformad.

Kroppen är av stålrör. Konstruktören menar därmed att ge planet längre livstid och att förbilliga reparationerna (någonting som vi i Sverige ställer oss något skeptiska till. Reds anm.) Man

Forts. på sid. 36

	Weihe	Kranich 3
Spännvidd	18,00 m	18,30 m
Längd	8,30	9,08
Vingyta	18,34 m²	20,20 m²
Stjärtplansyta	2,25	2,25
Sidroderyta	1,27	1,40
Tomvikt	230,0 kg	ca 230,0 kg
Tillsatsvikt	105,0	200,0
Flygvikt	335,0	430,0
Vingbelastning	18,25 kg/m²	20,0 kg/m²
Glidtal	1:29	1:27
Sjunkhastighet	0,58 m/sek	à,64 m/sek

BÖCKER:

Marin kalender om flyg

Föreningen Sveriges Flotta är uppenbarligen en mycket livaktig organisation. Det visar inte minst det ytterst lovvärda initiativ föreningen tagit med utgivandet av »Flygkalender 1952», vilken tydligen är avsedd att bli årligen återkommande på samma sätt som föreningens välkända och erkända »Marinkalender». Just med tanke härpå vill sign. göra den kommande kritiken så uttömmande som möjligt. I allmän uppläggning är den nya kalendern föredömlig, särskilt bra om ock ej ny är idén att i uppställningarna över de olika flygplantyperna och deras prestanda m. m. även använda engelsk nomenklatur.

Tyvärr är inte kalendern i övrigt lika bra, d.v.s. vad sakuppgifterna beträffar. Speciellt anmärkningsvärda ter sig därvid de till synes mycket »detaljerade» prestanda- och andra uppgifter, vilka återges utan några som helst reservationer ifråga om deras tillförlitlighet. En närmare granskning av vissa uppgifter tyder nämligen på att det ibland är fråga om rena fantasisiffror. Att få fram tillförlitliga prestandauppgifter om moderna krigsflygplan är förvisso ingalunda någon lätt uppgift och en *reservation* för i boken förekommande värden hade absolut varit på sin plats. Härtill kommer att bristfällig korrekturläsning av den svenska sektionen av boken råkat begåva våra readrivna attackplan av typ A 21R med den propellerdrivna A 21A:s data och prestanda, men bibehållit Goblinmotorn. Dessutom förekommer ett annat väsentligt fel i den svenska sektionen. Flygvapnet använder som bekant två versioner av det engelska reajaktplanet D.H. Vampire, nämligen Mk 1 och Mk 50. Den huvudsakliga skillnaden mellan planen är att Mk 50 är försedd med en i Sverige licensbyggd D.H. Goblin 3 motor med en statisk dragkraft av 1.500 kp, medan Vampire Mk 1 har en engelskbyggd Goblin 2 med 1.360 kp dragkraft. Tack vare dragkraftökningen har Mk 50 bl.a. högre toppfart (883 mot 855 km/h enl. tillverkaren) samt bättre stigförmåga. Enligt Flygkalendern är den *enda* skillnaden mellan J 28A och J 28B (Vampire Mk 1 och 50) att den senare fullastad väger 5.562 kg mot föregångarens 3.890 kg! En annan iakttagelse är att jaktplanen av den amerikanska typen F-51 Mustang i nästan alla flygvapen utom vårt eget, utmärker sig för en toppfart av hela 785 km/h medan den svenska versionen inte orkar med mer än 685 km/h. Och detta trots att det hela tiden är fråga om precis samma version av detta utmärkta plan, nämligen F-51D, vilken enligt fabriken har en toppfart av 425 mph (= 685 km/h). Versionen F-51H, som började levereras vid slutet av kriget, torde vara den enda som kommit över 750 km/h, men denna version förekommer endast sparsamt inom USA-flyget. Att den nya Sk 50 har en topphöjd på endast 500 m har vi också litet svårt att tro (även om det »bara» är ett tryckfel).

Som stickprov på övriga misstag kan nämnas att i boken Australien (det första land som behandlas) påstås ha reajaktplan av typ *F-86D* Sabre utrustade med motorer, vars statiska dragkraft anges till 2.360 kp. Beväpningen anges till sex 12,7 mm akan. Såsom lätt kan konstateras blir emellertid de australiska F-86:orna ingalunda av versionen F-86D, ännu mindre kommer de att utrustas med motorer av ovan angiven dragkraft, och inte heller blir beväpningen sex 12,7 mm akan. I själva verket håller Australien nu på att förbereda serietillverkningen av en modifierad upplaga av *F-86E* utrustad med en australiskbyggd Rolls-Royce Avon reamotor med en statisk dragkraft på minst 3.000 kp. Beväpningen blir fyra 20 mm akan! För övrigt kan tilläggas att inte ens den amerikanska F-86D (den ensitsiga allväder-varianten med radarnäsa) är försedd med sex 12,7:or, dess beväpning består enligt uppgift av enbart 7,5 cm jaktraketer.

Liknande misstag förekommer emellertid även i andra sammanhang. Bl. a. talas det i den ryska sektionen om två olika typer av lätta reabombare, den ena benämnd *Tu-10* och den andra *Il-26*. Enligt boken har flygplanen över-

Första Sk 50 Safir



Saab i Linköping har fått det första exemplaret av den serie övningsplan av typ Saab-91 B Safir (Sk 50) som beställts av Flygvapnet, och som på Saabs uppdrag nu tillverkas av den holländska flygplanfabriken De Schelde i Dordrecht nära Rotterdam. Samtidigt meddelade Flygvapnet att det avdelat 80 förare för att succesivt flyga hem det 75-tal Sk 50 som beställts som ersättning för dess nuvarande licensbyggda Sk 25:or. I motsats till Sk 25 är den nya Sk 50 (som f. ö. även tillverkas för utländska flygskolor) ett modernt helmetallplan med infällbart noshjulslandställ och en 190 hk Lycoming-motor, vilken ger planet en toppfart på 275 km/tim. Propellern är av ställbar Hartzell-typ och av metall.

raskande mycket gemensamt ifråga om data och prestanda, undantagandes att Il-26 sägs ha en fart av 965 km/h och Tu-10 »endast» 890 km/h. Oavsett typbeteckningarna (vilka sannolikt båda är fel — enl. senaste uppgifter är Il-28 den rätta beteckningen på de tvåmotoriga lätta reabombare Sovjet f.n. har baserade bl.a. i Östtyskland), råder i deta fall numera ingen tvekan om att de båda flygplan som omväxlande kallats Tu-10 och Il-26 är *exakt samma flygplantyp.* Detta hindrar dock ej bokens förf. att relativt »noggrant» ange mått- och andra uppgifte om *båda* flygplantyperna.

Dylika fantasibetonade uppgifter påträffas emellertid även inom sektioner av kalendern där större krav borde kunna ställas på uppgifternas riktighet än ifråga om Sovjet. Sålunda meddelas i den engelska sektionen att det tvåmotoriga *lätta* bombplanet Canberra har en max. flygvikt på *29.600 kg* (USA-upgifter anger 20.900 kg för den licensbyggda USA-Canberran, vilken har större motorer och kanonbeväpning) medan det i varje fall ur brittisk synpunkt *tunga* fyrmotoriga bombplanet Vickers Valiant uppges ha en flygvikt på *31.750 kg.* Konklusionerna drar sig själva. Hur stor Valiants verkliga vikt är, kan f.n. endast uppskattas eftersom uppgiften är strängt hemlig (som så många andra uppgifter om utländska krigsflygplan, men sannolikt ligger den på mellan 50 och 60 ton. Valiant skall ju för övrigt ersätta Boeing B-29 (inom RAF), vilken enligt kalendern har en max. flygvikt på 63.650 kg.

Ett fortsatt studium avslöjar t.ex. att engelsmännens D.H. Venom skulle ha en toppfart på hela 1.045 km/h (ingen skulle troligen bli gladare än D.H. om detta vore sant); att det i boken genomgående talas om F-86D Sabre (och inte som borde göras om F-86A och F-86E); att grannlandet Norge sägs använda Vampire Mk 3 (och inte Mk 52/identisk med vår Mk 50) som är standardtypen i Norge); att Schweiz använder Vampire Mk 1 (vilket är rätt såtillvida att fyra plan av denna typ inköptes på prov 1947) och inte Mk 6 (med Goblin 3-motor) som landet dels anskaffat i 75 ex., dels dicensbygger i ytterligare 100 ex.

Mycket mer kan naturligtvis sägas, men det anförda må räcka som bevis på att nästa årgång av Flygkalendern behöver en viss korrigering. Att kalendern behövs är vi alla ense om.

»Argus».

Percival Prince



Percival Aircraft Ltd i England har bl. a. levererat ett mindre antal flygplan av typ »Prince» till Australiens Air Force. Versionen tar i standard 8—10 passagerare och skall huvudsakligen användas för sjuktransporter (6 bårar) frakt och fotoändamål.

Med Biggles i hängmattan

Biggles-litteraturen fångar inte utan orsak de yngre genom sin spänning. För att få en uppfattning om vad det unga Sverige tycker om Biggles, har vi låtit en verkligt ung medarbetare Hans Norrvi (12 år i november 1952) säga sin åsikt om några Biggles-böcker. Här de två första,

BIGGLES I ARABIEN

Biggles har fått order att flyga till Arabien och förstöra en nyupptäckt växt som endast finns på en viss plats i öknen där. Av den kan göras ett gift med samma verkningar som nikotin, men mycket starkare. Detta gift smugglas ur landet och blandas med tobak. Sedan säljes det för mycket höga priser. Den som står för det hela tänker erövra hela Europa genom att sprida detta gift i länderna och förstöra deras krafter, och därefter inta landet med endast en liten armé.

Flygningarna till och från Arabien klaras utan missöden, men under vistelsen i Arabien inträffar en del. Biggles har förstås sina kamrater Ginger och Bertie med sig. Biggles och Ginger infångas av den som står för giftaffären, men de räddas i sista stund av Bertie.

Biggles i Arabien är en spännande och lättläst bok, inte alltför fantastisk, som brukar vara fallet med de flesta Bigglesböckerna.

BIGGLES LANDAR I KINA.

Fyra engelska atomforskare kidnappas, och Biggles med sina kamrater Ginger, Bertie och Algy samt en annan man vid namn Mayne har ådragit sig att leta rätt på dem. Varför de tar med sig Mayne beror på att man tror att de försvunna vetenskapsmännen finns i Kina, och Mayne är bland de få européer som har varit i de områden där man skall söka efter dem.

De tar med sig ett litet flygplan för spaning efter kidnapparna och deras läger, ett stort transportflygplan för hemforsling av de kidnappade, båda sjöflygplan. Under den första spaningsturen blir Biggles och Ginger angripna av ett kinesiskt stridsflygplan och störtar. Båda klarar sig emellertid. Kidnapparna tar också slavar och låter skära tungan av dem för att de inte ska avslöja något.

Biggles och Ginger lyckas komma in i lägret, och finner då att Biggles värsta fiende, von Stalhein leder det hela. De lyckas efter många besvärligheter befria både vetenskapsmännen och slavarna.

Biggles landar i Kina är nästan lite för fantastisk, men man läser den ändå med intresse, för den är mycket spännande.

Hans Norrvi.

Bägge böckerna är utgivna från B. Wahlströms förlag och kostar 3: 85.

ORDET FRITT:

Militära transportflyget

I Looping nr 1/52 frågade signaturen »Ten», hur det egentligen stod till med det (svenska) militära transportflyget. Han gav själv ett nog så uttömmande svar på frågan, varav framgick, att det praktiskt taget inte fanns något transportflyg alls i detta land. Av allt att döma var detta också överensstämmande med verkligheten, eftersom det inte kommit något beriktigande genmäle.

Vad undertecknad mest fäste sig vid var att artikelförfattaren tycktes förutsätta, att vårt flygvapen skulle ha hand om transportflygmaterielen. Är det verkligen säkert, att det är det lämpligaste? Är det inte väsentliga skillnader mellan ett flygvapen och ett transportflyg? För den omständigheten att båda begagnar luftfarkoster kan väl inte vara tillräckligt motiv för en gemensam organisation?

Då skulle man ju lika gärna kunna hävda, att marinen skall svara för de båtar med därtill hörande personal, som armén behöver för övergång av vattendrag, så snart broar inte kan utnyttjas. Och man skulle också kunna säga, att armén borde både materiellt och organisatoriskt svara för exempelvis flygvapnets alla marktransporter.

Var och en inser givetvis, att en sådan ordning som de båda exemplen antyder, skulle medföra stora och alldeles onödiga svårigheter inte minst ifråga om ansvarsfördelningen. Och fråga är väl, om inte detta också är transportflygproblemets kärnpunkt. Flygvapnet är en direkt aktiv del av det totala försvaret; transportflyget ett hjälpmedel för en annen del — armén — av samma försvar. Chefen för armén har ansvaret för arméns ändamålsenliga utbildning och utrustning. Borde han då inte också ha det direkta ansvaret för sitt transportflyg? Har inte åtminstone amerikanerna beträtt den vägen?

Om nu armén behöver — och i praktiken också kan utnyttja — »större» flygplan (DC-3 eller liknande) för insättning av exempelvis fallskärmsjägare och underhåll luftledes av vissa förband samt helikoptrar för sambandsflygning, eldledning, transport av svårt sårade o. s. v., så är det uppenbart, att krigsbehovet av sådan materiel är avsevärt större än fredsbehovet. Skulle man då inte kunna tänka sig, att alla de större transportplanen i fred fick utnyttjas av något civilt företag för inrikes lufttransporter mot att företaget ifråga skötte materielen och på lämpliga villkor svarade för arméns behov av transportflygning under utbildning och repetitionsövningar? Vid mobilisering kunde hela företaget »militariseras» och vid behov kompletteras med ytterligare personal. På samma sätt kunde helikoptrarna utnyttjas av ett utvidgat »Ostermans» för alla de behov av flygning, som måste utföras med helikopter, men som nu inte kan täckas på grund av materielbrist och alltför höga kostnader.

Givetvis förutsätter en sådan ordning lösning av ett flertal praktiska problem. Men i princip innebär den ingenting nytt. Vi har ju eller har åtminstone haft s. k. ackordshästar inom armén; ägda av kronan men i fred utnyttjade av lantbrukarna. Jämförelsen kanske inte tilltalar en flygare, men den är inte principiellt omöjlig. Ett visst samarbete med flygvapnet — framför allt ifråga om baseringen — kommer arméchefen naturligtvis inte ifrån, även om han får ett eget transportflyg, men han får själv det ansvar och den handlingsfrihet i övrigt, som han i detta hänseende bör ha.

Är den nye försvarsministern beredd att medverka till en okonventionell — och snabb — lösning av det militära transportflygproblemet? Eller har han ett ben kvar i sitt gamla departement och tvekar att åstadkomma något som möjligen kan innebära konkurrens med Statens Järnvägar? Till stor skada för vårt land och folk i såväl fred som krig.

Airborn

Looping har tillställt Flygvapnet ovanstående inlägg och bett om en kommentar, vilken lyder:

De flygtransportförband som under krig och i fred skola utföra transporter uteslutande åt armén och marinen böra bekostas av dessa försvarsgrenars anslag.

Det mest rationella och därmed ekonomiska handhavandet av flygtransportförband erhålles emellertid om de skötas av flygvapnet.

Flygvapnets ordinarie andel i försvarsbudgeten är nämligen avsedd att skapa stridande förband.

Att det förutom önskan att hushålla med statsmedel finnas många skäl som tala för att eventuella transportförband skola ställas under flygvapnets ledning inses lätt om man analyserar behovet av besättningar och markpersonal och utbildning av dessa. Vidare måste man tillgodose behovet av tillsynstjänst, reservdelar, verkstäder, underhåll, basering, basförsvar, luftbevakning och flygsäkerhetstjänst, vilket sker enklast genom att förbanden inlemmas i flygvapnets redan befintliga organisation, vars därför erforderliga utvidgning blir billigare för de andra försvarsgrenarna än därest de skulle starta egna organisationer vid sidan av.

Detta utesluter naturligtvis ej att i krig den civila luftfarten och flygklubbarnas resurser kunna tagas i anspråk, för vilket redan planer finnas.

E. Carleson.
Tjf. Pressofficer i FS.

Detta sakliga och koncentrerade svar ger Flygvapnets synpunkter på organisationen av flygtransportförband men utgör samtidigt ett indirekt nekande svar på en tidigare ställd fråga om vi över huvud har något militärt transportflyg. Utom för Flygvapnets eget behov.

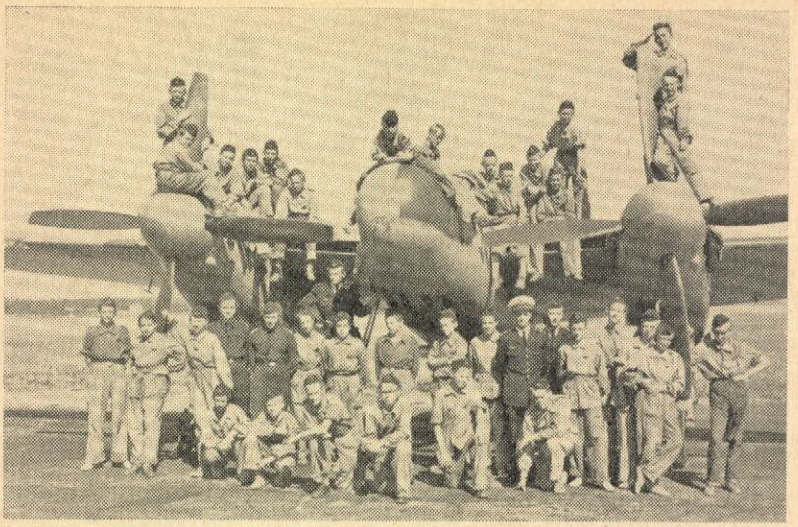
Red.



LODGE
FLYGTÄNDSTIFT
det mest använda i Sverige
i kolv- och reamotorer.
AB AERO-BEHÖR
Kungsgatan 27, Stockholm

Flygpojkarna

Antalet sommarläger för svenska flygpojkar har varit många och lyckade. Från F 1 i Västerås har vi fått en uppsats om denna flottiljs läger, skriven av Göran Lindgren, Tollarp. Den är trevlig och ger en god bild av förhållandena på ett sådant läger. Det ingick nämligen i förutsättningarna att pojkarna skulle skriva en liten stump efter lägrets slut och berätta om sina intryck. En av ledarna för lägret skriver bl. a.: »Det var friska och trevliga pojkar och själv tyckte jag det var en trivsam avkoppling från den normala tjänsten.» Och så Göran Lindgrens beskrivning av Fl-lägret 1952:



Deltagarna i F 1:s sommarläger i grandios posé.

Bussen skumpade iväg på Björnövägen medan serganten där framme visade och berättade om CVV, FCS osv. Jag var mycket trött efter resan och brydde mig inte om att höra på. I stället började jag tänka över hur jag egentligen kom hit.

Det började med en annons i ortstidningen. Det var min far som upptäckte förslaget. Men vilken flottilj skulle jag ta? F 1 i Västerås naturligtvis, där hade jag ju hela »tjocka släkten» som jag aldrig sett. Ja, så blev jag antagen vid F 1 och så reste jag. »Och här har vi kanslihuset». Jag vaknade upp ur mina drömmar. Vi var ju redan på flottiljen. Vid 3:e div. kasern tog vi in. Det såg riktigt trevligt ut på logementet där jag skulle tillbringa nätterna tre veckor framåt. Så småningom anlände tre andra grabbar till »8:an» och så var vi fullt gäng. På eftermiddagen gick vi en rundtur på flottiljen och hade då bl. a. turen att få se en J 21 R starta.

Fänrik Hedman, sergant Danielsson och två tekniker var ledare och lärare, fick vi också veta. Trött men nöjd somnade jag på kvällen i den något hårda logementsbädden.

Nästa dag började lektionerna, Först lite aerodynamik. Summan av det dynamiska och statiska trycket är alltid lika stor fick jag lära mej. Sedan blev det modellbygge. En flygande modell av Spitfire skulle vi göra, men de flesta har den inte färdig än. De roligaste lektionerna var nog flygstationstjänst, åtminstone de första gångerna då man fick göra sig riktigt hemmastadd i Mosquito eller J 30 som det kallas.

Idrotten upptog en ganska stor del av programmet (tycker åtminstone jag). Fastän Mälarens vatten kunde ha varit renare var det ändå härligt att doppa sig då termometern visade 30 grader i skuggan.

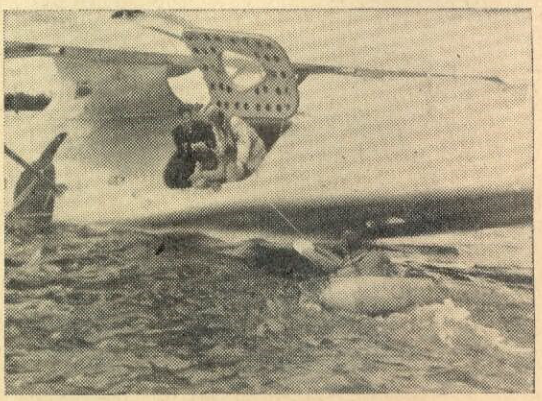
Höjdpunkten av hela lägerlivet var förstås flygningen i Sk 16. Att se landskapet »von oben» är en upplevelse som aldrig glöms. Lektionerna om motorlära var också intressanta. Att lära sig reaktionsaggregatets enkla princip, vad som menas med överlappning, kompressortrycket i en motor osv. är ämnen som intresserar varje svensk pojke. Att (försöka) flyga linktrainer hörde också till glädjepunkterna på lägret. Att det är så svårt att hålla ett flygplan vågrätt i luften kunde jag aldrig tänka mej.

Tre dagar fick vi tillbringa i tält. Fälttävlingar (mycket skoj), matlagning (mindre skoj), bad och annan idrott upptog programmet. Det värsta var nog vakthållningen. Att sitta uppe mellan fyra och fem på morgonen då det är kallt som i ett kylskåp och det daggvåta gräset gjorde sitt bästa att väta ner fötterna, hör inte till det roligaste.

Söndagarna hade alltid ett program för sig. Första söndagen var det ett par utflykter med buss och båt, andra söndagen likaså, medan den tredje var helt fri.

Vad jag mest kommer att minnas från mitt sommarläger 1952 är tre saker: för det första har jag aldrig haft så trevligt under tre veckor, för det andra de stronga ledarna och för det tredje de fina kamraterna.

Fältflygarskolan



Grabbarna i årets fältflygarskola på F 2 har levt en veckas kul lägerliv på Väddö. Den här gången var det volontär 44 Finn som fick prova FV:s prima räddningsmetoder. Här halas han ombord på en Catalina.

nytt från

KSAK

Red.: G. H. Dérantz

Segelflyginstruktörskurs anordnas i augusti: Årets SIK går på Ålleberg 3—23 augusti. Lennart Ståhlfors är chef och Karl-Göran Klevstigh biträdande lärare. Följande tolv elever har uttagits: Einar Ek, Västerås FK, Clas Eklind, Eskilstuna FK, Lennart Dourén, Kalmar FK, Rolf Hossinger, Kristianstads FK, Stellan Karlsson, Lidköpings FK, Stig Larsson, Eskilstuna FK, Per Albin Lindgren, Östersunds FK, Martin Lindström, Sundsvalls FS, John Persson, Västerås FK, Yngve Syrén, Tekniska Högskolans FK, Bengt Söderholm, Linköpings FK, Roland Thörnblad, Kalmar FK.

En av deltagarna har på försök antagits utan att ha genomgått GIK, glidflyginstruktörsutbildning. Om försöket slår väl ut avser KSAK att i fortsättningen söka ge segelflygare som har gällande S-certifikat och minst 40 segelflygtimmar tillfälle att genomgå utbildning till segelflyginstruktör.

Den planerade DK-instruktörskursen har inställts på grund av otillräckligt antal anmälningar.

Diplomskörden: T. o. m. 9 juli har KSAK utfärdat 6078 A-diplom, 3642 B-diplom och 2219 C-diplom.

Swedish Glider Cup: VM i modellflyg, segelmodeller, arrangeras i Österrike 13—17 augusti. Här tavlas om The Swedish Glider Cup, den pampiga silverpokal som direktör Osvald Arnulf-Olsson uppsatte 1950. Sverige har anmält tre man till årets tävling, Rune Andersson, Stockholm, Kurt Sandberg, Borås, och Ragnar Odenman, Enskede. Den starka representationen har möjliggjorts genom att deltagarna delvis reser på egen bekostnad.

Ungdomsledarkursen 5—6 juli: Samtliga segelflygklubbar i landet med undantag av tre var genom sina gruppchefer eller deras ställföreträdare representerade vid Ålleberg-kursen. Huvuddelen av programmet upptog presentation av det program för studieverksamheten som KSAK lagt upp i samarbete med Studieförbundet Medborgarskolan. Genom

Pengar till flygutbildning

Bestämmelser för statsunderstödd utbildningsverksamhet inom KSAK

Inom riksorganisationen KSAK kommer från den 1 juli 1952 tills vidare att bedrivas utbildningsverksamhet i samarbete med Studieförbundet Medborgarskolan, som genom KSAK bekostar viss del av erlagda lärare- och ledarearvoden, studieplaner och kursböcker enligt här nedan angiven plan.

Den statsunderstödda utbildningsverksamheten omfattar i huvudsak de grundkurser som angivits här nedan. Specialkurser av olika slag kan även godkännas, om kursplan i god tid före kursens början tillställes KSAK för godkännande. Dylikt godkännande sker efter KSAK:s samråd med Studieförbundet Medborgarskolan. Statsbidraget utgår endast på gruppernas verkliga kostnader för lärare och teoretiskt kursmateriel.

A. MOTORFLYG

1. Utbildning till privatflygarcertifikat (A-certifikat).

B. SEGELFLYG

1. Utbildning till glidflygdiplom A (A-diplom).
2. Utbildning till glidflygdiplom B (B-diplom).
3. Utbildning till segelflygdiplom C (C-diplom).
4. Utbildning till segelflygcertifikat (S-certifikat).
5. Utbildning i byggteknik till A-diplom.
6. Utbildning i byggteknik till B-diplom.
7. Utbildning i byggteknik till C-diplom.

C. MODELLFLYG

1. Grundläggande modellflygutbildning. (14—18 år.)

Utdrag ur Bestämmelserna om statsbidrag till studiecirklar m. m.

Studiecirkeln är enligt författningen § 22 508/1947 Svensk Författningssamling, som reglerar statens bidrag till studiecirkelverksamheten, »En kamratkrets för gemensamma teoretiska eller praktiska studier över ett angivet ämne efter en på förhand uppgjord plan.»

Detta innebär, att inte alla studiecirklar utan vidare erhåller statsbidrag till sin verksamhet.

»Statsbidrag utgår för anordnande av allmänna studiecirklar och ungdomscirklar.

Med allmän studiecirkel förstås studiecirkel, som behandlar elementära ämnen av grundläggande karaktär eller ämnen av allmänt bildande karaktär.

Med ungdomscirkel förstås studiecirkel, som till övervägande del, dock minst fem, har medlemmar i åldern 14—18 år och behandlar studiecirkelns ämnen på ett för ungdomen särskilt tillrättalagt sätt.»

»Statsbidrag för anordnande av studiecirklar utgår enligt följande grunder. För allmän studiecirkel utgår bidrag med högst hälften av kostnaden för lärararvode, dock högst 3 kronor för studietimme, med högst hälften av kostnaden för ledararvode, dock högst 1 krona för studietimme samt med högst hälften av kostnaderna för studieplaner och grundböcker dock högst 5 kronor för varje medlem i cirkeln.

För ungdomscirkel utgår bidrag med högst tre fjärdedelar av kostnaden för lärararvode, dock högst 4 kronor 50 öre för studietimme, med högst tre fjärdedelar av kostnaden för ledararvode, dock högst 1 krona 50 öre för studietimme, samt med högst hälften av kostnaderna för studieplaner med grundböcker, dock högst 5 kronor för varje medlem i cirkeln.»

För att en studiecirkel, allmän såväl som ungdomscirkel, skall kunna erhålla statsbidrag måste antalet deltagare vid varje sammanträde utgöra minst fem. Studietiden skall omfatta minst 20 studietimmar fördelade på 10 sammankomster. En studietimme kan omfatta 45—60 minuter.

All rapportering skall ske på av KSAK fastställda blanketter.

detta program har klubbarna fått ett av sina gamla problem löst, nämligen frågan om arvode åt instruktörspersonalen. (Se annan artikel om bestämmelserna.)

Vidare lämnade Lennart Ståhlfors en redogörelse för Rikssegelflygtävlingen och Ivar Jansson redogjorde för de besiktningar som under året ägt rum hos klubbarna. Han fick igång en ingående diskussion om den nya automatiska kopplingsanordningen.

Det var ett allmänt önskemål, att segelflygare med giltigt S-certifikat och minst 40 timmar segelflygtid skulle få genomgå en segelflyginstruktörskurs utan att dessförinnan ha genomgått en glidflyginstruktörskurs. Bengt Bergman lovade att snarast kontakta myndigheterna med begäran om en ändring av tidigare tillämpad princip.

Slutligen blev det gemensam middag på Ållebergsrestauranten, studium av DK-skolningen, demonstration av nya plasthuvar för Grunau Baby och Olympia samt flygfilmer och föredrag om årets flygningar i Åre med ljusbilder. Bengt Bergmans medryckande skildring kom många av de närvarande att på stående fot planera 1953 års påsksemester.

Svenska Pilotföreningen

Postfack 5045, Stockholm 5

Nya medlemmar: Herman Henriksson, Sven-Erik Glommé, Karlsborg; Thomas Johansson, Nyköping; Tage Wiklund, Inge Forslund, Kalmar; Hans-Åke Carlsson, Rolf Lindqvist, Norrköping; Sune Wisling, John Mårtensson, Västerås; Sverre Larsson, Ture Graaf, Rune Strömberg, Brage Nilsson, Sten Söderqvist, Bengt Dahlgren, Östersund. Samtliga är fältflygare.

143 medlemmar rapporterar kassören Ebert att SPF hade den 1 juli. Därtill kommer ett 20-tal som vunnit inträde i vår men som ännu inte betalt sin årsavgift, Du som känner Dig skyldig: Gå till posten — Tack!

Övgård-fonden 6000 kr

Totalbeloppet i Karl-Erik Övgårds minnesfond är nu uppe i närheten av 6 000 kronor. Under sommarmånaderna har det gått litet dåligt med bidragsgivningen men vi vill dock särskilt fästa uppmärksamheten på de fortsatta bidragen från Schweiz, från Aeroklubben i Göteborg (genom Lilly Ericson) det månatliga bidraget från Einar Kjellqvist, Spånga m. fl.

Så här ser månadsredovisningen ut:

Akad. Fluggruppe, Zürich 23:58; Okänd givare, Zürich 70:25; Dr W. Dollfus, Zürich 93:67; E. Kjellkvist, Spånga 10; T. Fridlizius, Skara 10; F 10 fältflygare, Ängelholm 25; Vincent Larsson, Trollhättan 25: Valdemar Thomsson, Ektorp 10; Jägm. E. Stridsberg, Roslags-Näsby 15; A. H. Andersson, Norrviken 5; Lennart Palm, Stockholm 25; H. Hörvik, Bromma 10; Gustaf Gustafsson, Nolby 10; Nils Lindskog, Göteborg 5; Linköpings Flygklubb 138; L. Ericson, Aeroklubben i Göteborg 75; (Gösta Fraenckel 50; Nils Olofsson 10; Nils Rydelius 10; M. Hinnerson 5).

Vi tackar och påminner ännu en gång om fondens postgiro:
Karl-Erik Övgårds Minnesfond, Stockholm, postgiro 45 72 56.

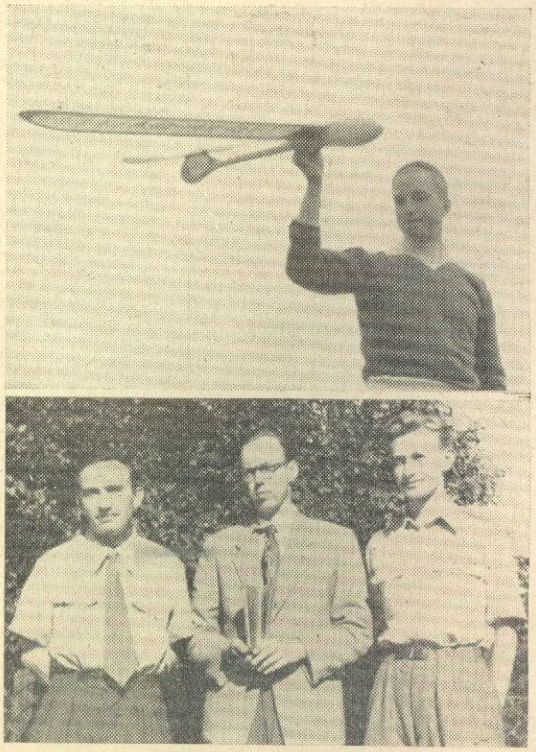
Sverige på efterkälken i nordiska modellflygkampen

Nordiska landskampen i modellflyg gick den här gången i Danmark och det var faktiskt mycket länge sedan NL gick separat, alltså utan att ingå i någon annan tävling.

Sverige klarade sig mindre bra. Om det berodde på att svenskarna blivit sämre eller om våra nordiska grannar blivit bättre låter vi vara osagt. Vår danske rapportör framhåller emellertid att tävlingen i stort visade goda resultat för segelmodellerna med god jämbördighet mellan länderna, medan F-klassen, som nu för första gången ingick i NL, gav mindre lyckade och framförallt ojämna resultat.

Resultatet av lagtävlingen i A2 blev: 1) Danmark 1111 sek; 2) Finland 1071; 3) Sverige 1007; 4) Norge 933. I F-klassen segrade Finland med 623 sek, Norge kom tvåa med 551, Danmark på tredje med 504 och Sverige på fjärde plats med 272 sek.

I segelmodellklassen segrade individuellt Huthinen, Finland, 684 sek, med Arne Hansen, Danmark, på andra, 615 sek, och svensken Lernegren på tredje plats med 532 sek. Ragnar Odenman kom sexa med 475 sek. I F-klassen blev det också finsk individuell segér genom Louko Järvi, 370 sek. Norrmannen Per Hoff blev tvåa, 279 sek, och hans landsman Knut Hagen trea, 272 sek. Svenskarna Bo Sterner och Rolf Hagel placerade sig i denna klass på sjätte resp. åttonde platserna med tiderna 240 resp. 32 (!) sek.



Överst: Pentti Huhtinen, Finland, segrare i S-klassen. Därunder: Det segrande danska laget; Børge Hansen, Knud Flensted-Jense (lagledare) och Arne Hansen.



Arne Blomgren har slagits länge för sin triumf och ingen missunnar honom segergesten efter fullbordad kamp.

Ny svensk Wakefieldseger

Arne Blomgren hade en lyckad dag, eller kanske rättare sagt en lyckad natt, ty innan de flesta Norrköpingsbor ännu hade krupit ur sina sängar var hans världsmästartitel ett faktum. Hans seger var välförtjänt. I över 15 år har han sysslat med modellflyg och redan före kriget tillhörde han wakefieldflygarnas absoluta topp här i landet.

Hans seger berodde inte heller på tur, även om han nu fick termik, ty det är inte otroligt att han vunnit även om det hade varit det lugna och termikfria väder man hade hoppats på. Klubbkamraterna i Vingarna hade sina föraningar att han skulle vinna redan förra året, till vilken tävling han byggde den modell han nu använde. På grund av ett missöde missade han sin chans då.

Nu säkrades emellertid den svenska segern med dubbel marginal i och med att unge Jan Nilborn från Malmö sensationellt kom på andra plats före hela världseliten. Han har modellflugit i fem år och dök upp i de större sammanhangen genom att vinna Tempotävlingen förra året. Det var en mycket god prestation den lugne, sympatiske Malmöpågen nu gjorde på Wakefield, och man får hoppas att hans framgång skall sporra andra unga modellflygare att ge sig i kast med de gamla rävarna som tydligen inte alls är oslagbara.

Den svenska dubbelsegern verkade så gott som säkrad redan efter andra periodens slut. Den ende som då låg före svenskarna var tysken Maibaum men han hade kvaddat sin ordinarie modell och flugit bort reservmodellen, varför han ej kunde ställa upp i tredje omgången.

Som trea i slutprotokollet kom dubble Wakefieldvinnaren Aarne Ellilä, vilket visar att det kan bli nog så svårt att få Wakefieldcupen från Norden när den en gång har kommit hit. Det är nu faktiskt på fjärde året som den tronar här. Allvarliga försök gjordes emellertid både av de segersugna amerikanerna och andra, inte minst italienarna. Deras bästa man var f. ö. den gamle wakefieldkämpen Lustrati, vilken nu kom på 4:e plats följd av Joseph Bilgri, USA.

Många kvaddar blev det tyvärr också på denna tävling på grund av den hårda och ganska kyttiga vinden. Oturen med vädret, vilket varit det bästa hela veckan före, gjorde också att den del av tävlingen, som skulle ha gått på lördagskvällen måste uppskjutas så att tävlingarna i sin helhet kom att gå tidigt på söndagsmorgonen.

Otur hade man också med vindriktningen som gick tvärs det stora men ganska smala Kungsängsfältet.

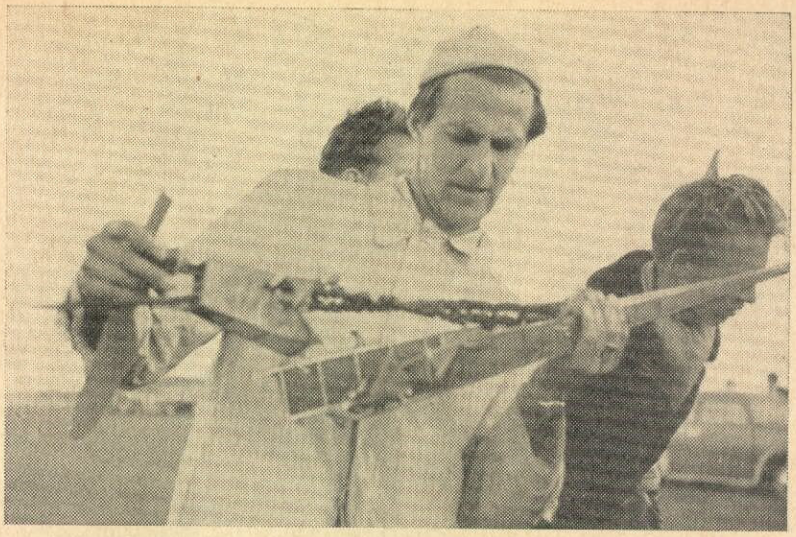
17 nationer deltog i tävlingarna, och 66 man ställde upp till start. Den mest långväga gästen var en australier som flög proxy för en landsman. Lång resväg hade också de båda amerikanerna Bilgri och Montplaisir som kom flygandes ända från Californien.

Tekniskt sett var de deltagande modellerna som vanligt varann ganska olika. Svenskarna hade dock alla en sak gemensam, nämligen att samtliga modeller hade snodden förlängd med »krax» dvs. kugghjulsöverföring i aktern. Arne Blomgrens mycket välbyggda modell hade exempelvis ett sammanlagt hakavstånd på 145 cm och han räknade med att kunna dra snodden c:a 1100 varv. På tävlingen drog han emellertid ingen gång mer än 1000 varv. F. ö. har hans modell i stort sett samma konstruktion som den modell som vilken Sune Stark vann förra året. Se Looping nr 14/51. Kroppen är av fyrkantig s. k. lådtyp. Vingarna har enkel V-form och har i plan sett ganska tvärt avrundade vingspetsar. Stabilisator och fena är av den vanliga enkla typen. Modellens vikt utan gummisnodd är endast 100 gr, och snodden väger drygt 130 gr. Vingprofilen är även den samma, som Sune använde på sin segermodell, och har konstruerats av

RUNE ANDERSSON

berättar sakkunnigt och initierat om när Sverige fick sin andra Wakefieldseger i följd.

civ.ing. Dillner vid KTH. Även Nilborn använde denna profil på sin kärra, som f. ö. även den var av ungefär samma typ som Arne Blomgrens. Detsamma kan sägas även om Anders Håkanssons modell. De båda andra svenskarna Börje Börjesons och Roald Olssons modeller var litet annorlunda. De hade längre kroppar och var försedda med stabilisator med dubbelfenor. Hakavståndet var dock ej större än de övriga svenska modellernas utan kraxen satt istället 25—30 cm från bakänden. Tyvärr var dessa modeller för klent dimensionerade för att tåla den kyttiga vinden, och på Börjesons modell bröts exempelvis vingen strax efter starten trots att modellen just då faktiskt låg i planflykt.



Börje Börjeson demonstrerar med vältaligt minspel sina känslor inför förödelsens styggelse. Göteborgarens modeller var för klent dimensionerade i det hårda vädret.

Av de utländska tilldrog sig kanske amerikanerna Bilgris och Montplaisirs modeller huvudintresset. De var enkeldrivna och hade fyrkantiga 1,5 långa kroppar, vilka var mycket fint byggda i zig-zag-fackverk. Vingarna hade ett ganska stort sidoförhållande då kordan endast var 11 cm, och de var även de byggda med verklig precision. Varje sprygel har t. ex. urskurna lätthål. I absolut lugnt väder hade dessa herrar säkerligen nått en bättre placering än vad som nu blev fallet.

En modell av samma typ flögs också av tävlingens mörkhyade exotiske gäst mr. Bland från Trinidad, som flög proxy för en landsman. Sin egen modell hade han fått kvaddad under transporten till Sverige.

Engelsmännen, italienarna och de övriga hade i allmänhet modeller av mera konventionell typ. Många modeller, däribland samtliga amerikanska hade enbent infällbart landningsställ. En del hade också snodden förlängd genom krax medan andra använde tvinnad snodd. Fällbara propellrar förekom också på en del håll.

Organisationen på tävlingsplatsen var god och det hela flöt bra. Mycket bra var idén med ett gäng motorcyklister, med vilka de tävlande fick åka vid jakten efter sina bortflygande plan. Informationstjänsten före och efter tävlingen var det emellertid lite skralt med och man borde kanske även ha hedrat de deltagande utlänningarna med att ha deras resp. flaggor hissade på flygplatsen där tävlingen gick.

Prisutdelningen hölls på söndagskvällen i Norrköpings Stadshus i samband med en festlig bankett, som Norrköpings stad bjöd tävlande och funktionärer på. Som tecken på sin värdighet fick Arne Blomgren där emottaga Wakefield Cup ur generalskan af Uhrs hand.

En kvart efter första periodens början startade förste man, holländaren Dijkstra, och sedan kom starterna slag i slag. Där sågs bl. a. engelsmannen Royle, som noterade 3,11, och amerikanen Lidgard, vilken under de mest otroliga grimaser drog upp modellen minst 1100 varv men som ändå inte fick mer än 2,33.

Så småningom kom också svenskarna igång. I början såg det dock allt annat än ljust ut

T. v: Engelske favoriten Evans startar. Startmetoden med medhjälpare var ett aktuellt diskussionsobjekt. På bilden till höger ses tyskarna i aktion. Mannen med solskärmen är Maibaum.





Amerikanen Joseph Bilgri startar. Han slutade på 5:e plats.

för dem. Anders Håkanssons modell tryckte i backen så vingen bröts. Sune Starks kärra orkade inte upp från den väl korta startbanan med påföljd att snurran bröts och Roald Olssons modell steg så kraftigt att den gick runt i looping och ner i backen med totalkvadd som följd. Även Börjeson misslyckades totalt, så det var bara Arne Blomgren och Nilborn som till att börja med lyckades få sina modeller i luften. Vid sina omstarter lyckades dock Stark och Håkansson ganska bra de också, medan göteborgarnas reservmodeller, även de av lättvindstyp, kvaddade.

En annan som lyckades bra i början var också svensken Sture Sandberg som flög proxy för Nya Zeeländaren Wilson. Tiden blev hela 4,10 och han låg vid första periodens slut tvåa efter amerikanen Bilgri, som hade 4,53. Tredje man var nu Warring, England, och 4:a var Ellilä. Sune var bäste svensk och låg nu på 7:e plats.

I andra perioden började termiken göra sig gällande lite smått. Ett annat problem, som också kom upp samtidigt med solen, var att modellerna tack vare vindriktningen drev rakt mot solen, varför det i många fall blev ytterst svårt för tidtagarna att kunna följa dem. Nilborn fick efter en flygning på 4,46 nöjet att toppa listan. Detta varade dock inte så länge. Tysken Maibaum, som redan förut låg bra till, fick en maxflygning och gick upp i ledningen. Ellilä gjorde åter en fin flygning och även han kröp några sek. före Nilborn. Mot slutet av perioden startade emellertid Blomgren och han fick maxtid, vilket resulterade i att han gick upp på andra plats endast 3 sek. efter Maibaum. Bilgri, USA, hade nu fallit tillbaka till 6:e plats. Ställningen vid andra periodens slut var alltså följande:

1. G. Maibaum, Tyskland; 2. Å. Blomgren, Sverige; 3. A. Ellilä, Finland; 4. J. Nilborn, Sverige; 5. E. Gerland, Frankrike; 6. J. Bilgri, USA; 7. C. Montplaisir, USA; 8. J. Morisset, Frankrike; 9. E. Evans, England; 10. R. Warring, England.

Efter en halvtimmes paus började tredje och avgörande perioden. Eftersom tysken Maibaum inte hade någon modell att ställa upp med, skulle slutstriden huvudsakligen komma att stå mellan finnen Ellilä och svenskarna Nilborn och Blomgren. Nilborn fick maxtid och det fick också Blomgren efter en start som var något av det mest hårresande som skådats i den vägen. Modellen skar omedelbart efter starten i tvär högersväng och det såg ett ögonblick ut som om det skulle barka rakt i backen. Modellen rätade emellertid upp sig på några meters höjd och steg sedan fint, varefter termiken gav den ytter-



Fighting face of Mr. Bland, Trinidad. På den högra bilden intervjuas Blomgren och Nilborn efter dubbeltriumfen av Lennart Dansk i Radiotjänst.

RESULTATLISTAN FRÅN WAKEFIELD

1	Blomgren, Sverige	210	300	300	810
2	Nilborn, Sverige	203	286	300	789
3	Ellilä, Finland	240	256	279	775
4	Lustrati, Italien	208	196	300	704
5	Bilgri, USA	293	180	222	695
6	Kanneworff, Italien	229	168	289	686
7	Gerlaud, Frankrike	188	300	180	668
8	Morisset, Frankrike	183	274	175	632
9	Evans, England	230	227	164	621
10	Montplaisir, USA	203	261	153	617
11	Gilg, Frankrike	138	171	300	609
12	Warring, England	242	205	142	589
13	Haslach, Schweiz	232	214	140	586
14	Cellini, Italien	198	140	246	584
15	O'Donnell, England	190	230	162	582
16	Stark, Sverige	230	140	206	576
17	Goetz, Frankrike	136	162	264	562
18	Marsh, N. Zealand (p.)	90	170	296	556
19	Jossien, Frankrike	136	294	91	521
20	Wood, Kanada (p.)	112	192	209	513
21	Maibaum, Tyskland	213	300	—	513
22	de Vries, Italien	196	128	186	510
23	Järvi, Finland	160	154	191	505
24	Deschepper, Belgien	165	176	149	490
25	Aribaud, Frankrike	168	204	113	485
26	Sämann, Tyskland	125	149	200	474
27	Figueira, Trinidad (p.)	144	87	238	469
28	Lidgard, USA	153	212	103	468
29	Royle, England	191	163	105	459
30	Dijkstra, Holland	154	191	107	452
31	Spring, Finland	180	125	145	450
32	Knudsen, Danmark	155	124	167	446
33	Ferber, Belgien	188	124	116	428
34	Nicole, England	182	—	242	424
35	Wilson, N. Zealand (p.)	250	167	—	417
36	Follet, Belgien	128	153	135	416
37	Tangeny, USA	179	133	95	407
38	Håkansson, Sverige	187	195	9	391
39	Dunkley, England	145	112	127	384
40	Jørgensen, Danmark	132	106	140	378
41	Dijkstra, Holland	125	125	117	367
42	Kennedy, N. Zealand (p.)	159	120	80	359
43	Loates, Kanada (p.)	103	120	97	320
44	Lippens, Belgien	141	137	7	285
45	Huhtinen, Finland	175	105	—	280
46	Ferber, Belgien	157	—	106	263
47	Reeve, Australien (p.)	136	13	101	250
48	Bächli, Schweiz	97	143	4	244
49	du Toit, Sydafrika (p.)	93	141	—	234
50	Berge, Norge	61	88	75	224
51	Visser, Sydafrika (p.)	64	130	—	194
52	Prhavo, Jugoslavien	45	137	—	182
53	Pelegi, Italien	181	—	—	181
54	Selden, USA	121	42	3	166
55	Olsson, Sverige	165	—	—	165
56	Piccini, Italien	116	40	—	156
57	Faiola, Italien	136	—	1	137
58	Forrer, Schweiz	4	6	126	136
59	Hopkins, Australien (p.)	46	85	—	131
60	Lipinski, Tyskland	93	11	—	104
61	Macaulay, N. Zealand	71	—	—	71
62	Melzer, Tyskland	44	22	—	66
63	Gray, Australien (p.)	49	4	—	53
64	Lichte, Tyskland	45	—	—	45
65	Larsen, Danmark (p.)	15	—	—	15
66	Connor, N. Zealand (p.)	9	—	—	9
67	Börjeson, Sverige	9	—	—	9

ligare ett handtag allt under de församlade svenskarnas stora jubel.

Ellilä missade inte heller sin flygning, och fick 4,33, vilket räckte till att ge honom tredje platsen efter Nilborn. En annan som fick maxtid var italienaren Lustrati, som härmed kom 4:a i slutprotokollet.

Bananen

SEGELMODELL-VM:

Till årets tävlingar i Österrike om »Swedish Glider Cup», segelmodellernas VM-trofé, reser i början av augusti svenskarna Rune Andersson, Ragnar Odenman och Kurt Sandberg. Tävlingarna går på fältet Thalerfof utanför Graz 15 och 16 augusti.

Rune Andersson ger en skildring av tävlingarna i septembernumret av Looping.

314.000 passagerare och 66.000 ton post och gods har MATS (Military Air Transport Service) fraktat mellan Californien och Japan under de två första åren under Koreakriget. Dessutom har 47.000 sjuka och sårade flugits från krigsområdet till USA.

×

Flygpojkar från 15 länder besöker USA i sommar, därav fem från Sverige. USA å sin sida skickar ut 110 flygpojkar till 14 olika länder. Därav besöker fem stycken Sverige under tiden 27 juli—14 augusti.

×

En Bell-47 helikopter, samma som Ostermans använder här i Sverige, har gjort en smula flyghistoria igen genom att tjänstgöra såsom trafikledarstation på Melsbroek-flygfältet i Bryssel under NATO:s uppvisning där nyligen. I helikoptern befann sig en trafikledare som stod i ständig kontakt med polisen på marken. Vid ett tillfälle när publiken hotade att »invadera» startbanorna körde helikoptern helt enkelt bort folket genom att gå ner på lägsta höjd och »blåsa bort» publiken med rotorn.

×

Convair XP5Y-1, den amerikanska 4-motoriga flygbåten, utrustad med Allison-T-40 gasturbiner, har åter börjat provflygas efter ett uppehåll på åtta månader.

Bristol 173 helikopter Mk 3 kommer att utrustas med stubbvingar, som framförallt beräknas ge mellan 15 och 20 km/tim högre fart. Första exemplaret beräknas bli flygfärdigt redan i höst. Mk 3 kan i standard ta 15—20 passagerare.

×

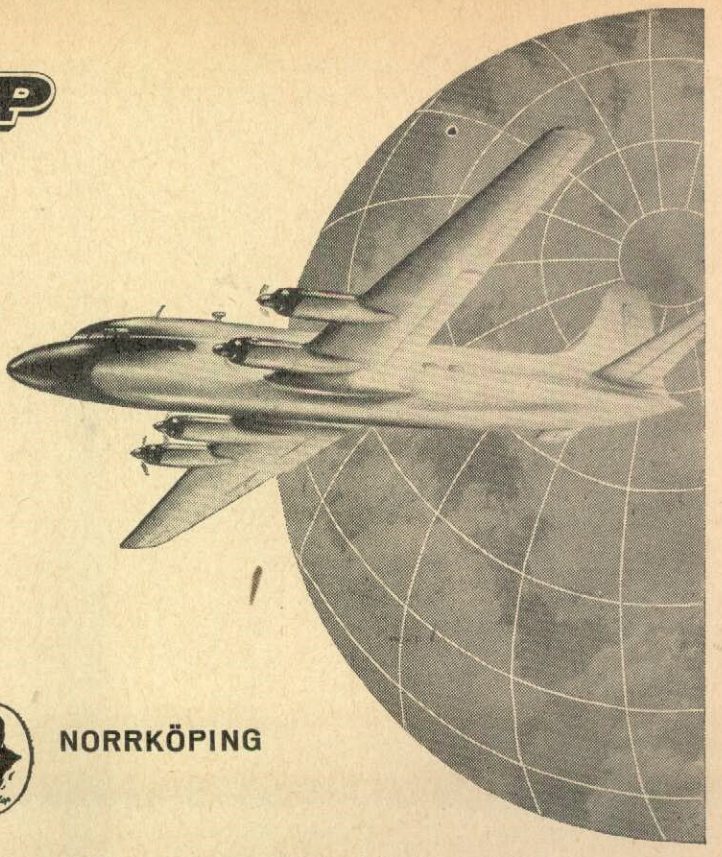
Vid modellflyg-VM i Bryssel för linstyrda modeller nådde italienaren Battistella enligt en pressuppgift 233,7 km/tim i stora klassen. Det officiella världsrekordet innehas sedan oktober 1951 av fransmannen Gérard Laniot med 231,270 km/tim.

×

Världsrekordet i uthållighetsflygning med segelflygplan (kategori 1, ensitsiga) lyder nu på 56 tim. 15 min. sedan FAI godkänt fransmannen Charles Atgers flygning 3—5 april i år såsom världsrekord. Atger flög en Air 100. Det tidigare officiella världsrekordet i denna klass innehades också av en fransman, Guy Marchand. Det lydde på 40 tim. 51 min. och sattes 16—18 mars 1949. I tvåsitsiga klassen innehas världsrekordet också av fransmannen genom Albert Carraz och Jean Branswick, som den 4—6 februari i år höjde rekordsiffran till 53 tim. 04 min. Det tidigare världsrekordet i denna klass innehades sedan i december 1938 av tyskarna Bödecker och Zander.

DUNLOP

Flygplansdäck
Hjul
Bromsar
Pneumatisk och
Hydraulisk
utrustning



DUNLOP RUBBER Co AB NORRKÖPING
Avd. Aero - Tel. 365 30

Focke-Wolf . . .

Forts. fr. sid. 25

menar vidare att besättningen sitter mer skyddad i händelse av haveri. I motsats till förhållandet i gamla Kranich har den nya konstruktionen god sikt från bägge sitsarna enär vingen sitter längre bak. Bägge platserna är belägna framför huvudspanten och den bakre så gott som i tyngdpunkten. Vid soloflygning flygs dock planet från främre platsen.

Planet är försett med ett inbyggt hjul. Bromsarna är av system Schempp-Hirth. Sid- och höjdrodren är av normal konstruktion. Höjdrodret är försett med viktbalans och trim.

En jämörelse mellan Weihe och Kranich 3 (se tabellen) visar att Kranich 3 inte är mycket större än Weihe och att flygegenskaperna är i det närmaste lika bra som dennas. Detta är ganska märkligt med tanke på att Kranich 3 är ett skolflygplan. Det skall emellertid observeras att värdena för Kranich 3 ännu inte är prövade i luften utan endast är beräknade.

(Det kan slutligen tilläggas att Kranich 3 deltog i segelflyg-VM i Madrid (se referat om VM) där typen flögs av Hanna Reitsch och Ernst Trohwein. De placerade sig på 3:e resp. 2:a plats men gamla Kranich 2 segrade.)

BOAC har från den 1 maj, då turisttrafiken över Atlanten tog sin början, och till den 30 juni transporterat 13.567 passagerare över Atlanten. Detta betyder en ökning av inte mindre än 37 % jämfört med samma tid förra året.

Den största ökningen för BOAC — nära 64 % — noterades i siffran för passagerare från New York till London. Sammanlagt gjorde 6.175 personer denna resa med BOAC under maj och juni. Motsvarande siffra i fjol var 3.767. Statistiken visar också en betydlig ökning av kanadensiska besök per flyg i England. Från Montreal till London flög med BOAC under maj—juni i år 1.781 kanadensare medan samma siffra i fjol lydde på 1.198. Det betyder en ökning av cirka 48 %.

×

Bromma har haft verkligt fint besök — en Comet har gjort Stockholm den äran under en resa till Helsingfors för att hämta hem hertigen av Edinburgh från olympiabesöket. Det vackra reaplanet flögs av captain Majendie och väckte givetvis stor uppmärksamhet. Mycket folk hade samlats för att bara titta och beundra — och mycket flygfolk passade också på att stifta närmare bekantskap med Comet under det korta uppehållet på Bromma.

United Airlines meddelar att dess verksamhet i Mexiko som drivits under namnet Lineas Aereas Mexicanas har sålts till ett nytt mexikanskt bolag med namnet Lineas Asociadas Mexicanas.

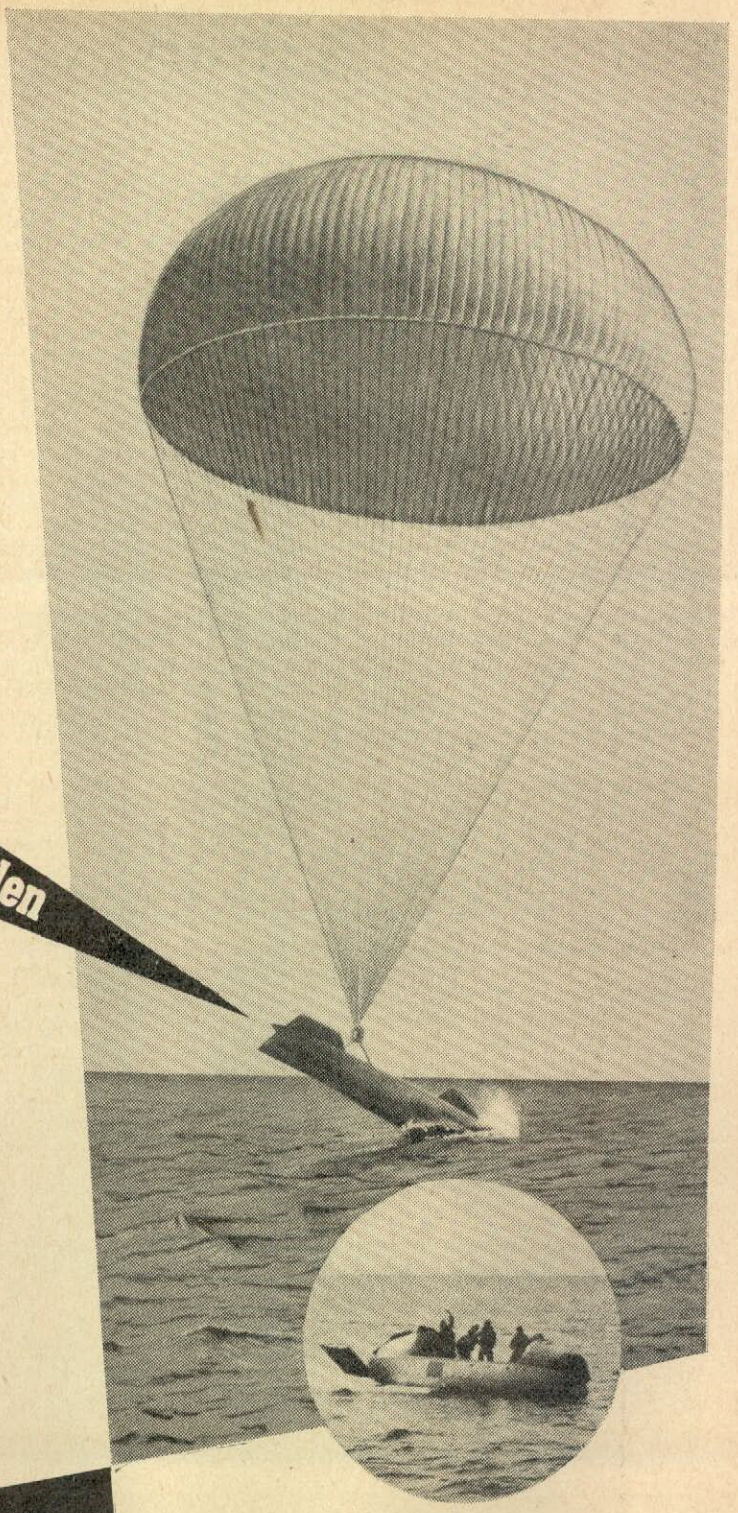
×

Alleberg har haft sin sedvanliga flygdag — den 3 augusti. En smula otur med vädret ingick som vanligt i förutsättningarna, men annars löpte det hela fint. Det var visserligen inget »knock-out-program» som den nye skolchefen Lennart Ståhlfors komponerat, men det var ett trivsamt och väloljat program som flöt fint fram med de givna höjdpunkterna i en uppvisning av J 29 och fallskärmshopp av en finsk hoppare. När får vi förresten använda oss av svenska hoppare för sådana här uppvisningar? Den finska hopparen på Alleberg fick tillståndet såsom professionell hoppare men hade i praktiken gjort endast två hopp tidigare. Detta var alltså hans tredje. Nu gjorde han ett bra hopp, beräknade väl och hade tur i landningen. Så allt gick väl.

900800
SVENSKA RÖDA KORSET • POSTGIROT • TACK!

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

Ingenting är viktigare än människoliv!



Fallskärmar gör skillnaden

Tänk på detta! Du har hoppat från ett flygplan eller du har tvingats landa ditt havererade plan i havet. Ditt liv, och kanske dina kamraters liv, befinner sig i yttersta fara.

Men plötsligt kommer ett räddningsplan, en A-3 livbåt*) dalar lugnt och säkert ner i en väldig fallskärm. Du tycker det är ett under som sker. Och det är ett under!

Sådana under är numera ganska vanliga. En livbåt hamnar där den för ögonblicket är nödvändig — vapen, proviant, läkemedel levereras på rätt plats i rätt ögonblick. "Undren" har blivit säkerhetsåtgärder tack vare flygets tekniker och Pioneer Company's väldiga resurser.

Pioneer Parachute Company är med rätta stolt över den viktiga roll de stora Pioneer-tillverkade lastfallskärmarna spelar när det gäller räddningen av människoliv!

* *Tillverkad av Edo Corporation.*

PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.
MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.
CABLE ADDRESS: PIPAR, Manchester, Conn., U. S. A.

Världens främsta resurser för fallskärmstillverkning

New Yorks . . .

Forts fr. sid. 7

hunnit komma överens med myndigheterna om behandlingen av trafiken ur säkerhetssynpunkt. Även myndigheterna har sina svårigheter, inte minst därför att trafiken på de två övriga flygplatserna La Guardia och Idlewild nu fått övertaga en stor del av den trafik som tidigare gick över Newark, vilket givetvis inte bidrar till att öka säkerheten på dessa platser.

Utbyggnaden av Idlewild pågår med mycket stor intensitet. Flygplatsen omfattar ett jätteområde av helt slätt marskland och torde ha förutsättningar att sluka en flygtrafik många gånger större än den nuvarande. I USA räknar man emellertid med att utbyggnaden av Idlewild inte kan ske i snabbare takt än den allmänna utvecklingen av flygtrafiken, varför det således knappast är möjligt att på Idlewild och La Guardia (vilken senare flygplats i stort sett saknar möjligheter till vidare utbyggnad) även ta den trafik som borde gå över Newark.

Att stänga Newark har varit detsamma som att slå igen en av våra stambanor. Där mer än annorstädes har man handgripligen fått besked om flygtrafikens oerhörda betydelse i det moderna samhället.

Y. N.

Sportflygplan säljes
ELLER BYTES MOT BIL.
ARNE HOLMQVIST & Co.
Tavastg. 26 A.
Stockholm Sö.
Tel. 40 34 21 el. 44 89 45.

CAUDRON PELICAN
4-sitsigt flygplan med gällande luftvärdighet till salu, eller byte mot Piper Cub.
FIGGE BERGMAN
Kärralundsgat. 63 a
Göteborg.
Tel. 25 61 10, 13 27 50.

BREVLÅDAN

1) Vilka flygplanstyper används i Korea av amerikanarna resp. kommunisterna? 2) Hur stor bomblast kan B 18 ta? 3) Hur många moderna readrivna bombplan har Sovjet och vilka beteckningar har dessa? 4) Vilka sorters bomber finns det, vad väger de och hur stora är de? 5) Hur kan man få köpa det engelska häftet »Military Aircraft of the USSR»?

Svar

1) USA använder i Korea huvudsakligen följande typer av krigsflygplan: Lockheed F-80 Shooting Star, North American F-51D Mustang, Douglas B-26 Invader, Republic F 84 Thunderjet, North American F-86 Sabre, Boeing B-29 och B-50 Superfortress, Chanse Vought F4U Corsair, Grumman F9F Panther, McDonnell F2H Banshee, Douglas AD Skyraider. Dessutom förekommer förband av Lockheed P2V Neptune, Martin PBM Mariner samt enstaka Lockheed F-94 nattjaktplan. Dessutom förekommer engelskt hangarfartygsbaserat flyg utrustat med Hawker Sea Fury och Fairey Firefly jakt- och attackplan. Kommunisterna å sin sida opererar med välkända MiG-15 i ett par-tre olika versioner (med olika motorutrustningar) samt propellerdrivna jaktplan av typerna La-9, La-11 och Jak-9 (Jak-3). Dessutom användes attackplan av typerna Tu-2 och IL-10. 2) Denna uppgift är faktiskt fortfarande hemlig. 3) En ytterligt svår fråga att besvara. Känt är emellertid att ryssarna från baser bl. a. i Östtyskland opererar med avsevärda mängder tvåmotoriga reabombplan av den typ som omväxlande kallats både Tu-10, IL-26 och annat. Enligt allra senaste uppgifter lär den riktiga beteckningen vara IL-28. Hur många dylika plan ryssarna har är givetvis svårt att säga. Så mycket är emellertid klart att Sovjet har flera readrivna bombplan än England och USA tillsammans, även om de ryska bombarna knappast torde vara avsedda för långdistansoperationer. 4) Flygbomber har under årens lopp tillverkats i snart sagt alla dimensioner, i varje fall inom stormakterna. I Sverige har vi i stort sett hållit oss till följande storlekar: 12 kg, 50 kg, 250 kg och 500 kg samt brandbomber (och Napalm). Även inom stormakterna standardiseras det emellertid även på detta område för att man skall slippa ifrån alla de 10- eller 20-tals olika bombtyper som användes under sista kriget i storlekar alltifrån 10 och 12 kg till 1000, 1800, 2000, 4000, 6000, 10 000 och 18 000 (!) kg. För ett par år sedan ingicks mellan USA, Kanada och Storbritannien ett avtal om bombstandardisering. Enligt retta avtal skulle de tre länderna gå in för följande fyra bombtyper: en på 4,5 ton, en på 1,36 ton, en på 450 kg speciellt avsedd att medföras utvändigt på reaplan och därför utformad för lägsta luftmotstånd samt, slutligen, en 340 kg bomb för varjehanda ändamål. Vad bombstorlekarna beträffar varierar dessa högst betydligt de olika bombtyperna emellan. En 50 kg bomb är dock i allmänhet 75—80 cm lång och en 500 kg ungefär dubbelt så lång. De extrema jättebomberna torde kunna mäta 4—6 meter i längd. 5) Boken »Aircraft of the USSR» kan beställas i närmaste bokhandel.

Hedberg & Holmgren
TEL. 20 98 56, 20 98 76 · KUNGSGATAN 56, STOCKHOLM
GARDINSPECIALISTEN SOM SKAPAR TRIVSEL

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT
KTI
Dag- och aftonskola. Ingenjörs-, verkmästare- och förmansexamen. Maskinteknik m. verkstadsteknik. Teleteknik m. radio- o. radarteknik. Låga levnadskostnader: c:a 100 kr lägre pr månad än i Stockholm och Göteborg. Moderna kursplaner. Höstterminen börjar den 1 september. Begär vår studiehandbok. — Angiv fackinje, praktik, ålder m. m. Aftonskoleelever erhålla arbete. — Åberopa denna tidning.
Murmästaregatan 9 A. — Köping. Tel. 113 16. Rektor.

LOOPING HAR
FATT NYTT
TELEFONNR:
21 83 06



Visste Ni att

plaströr

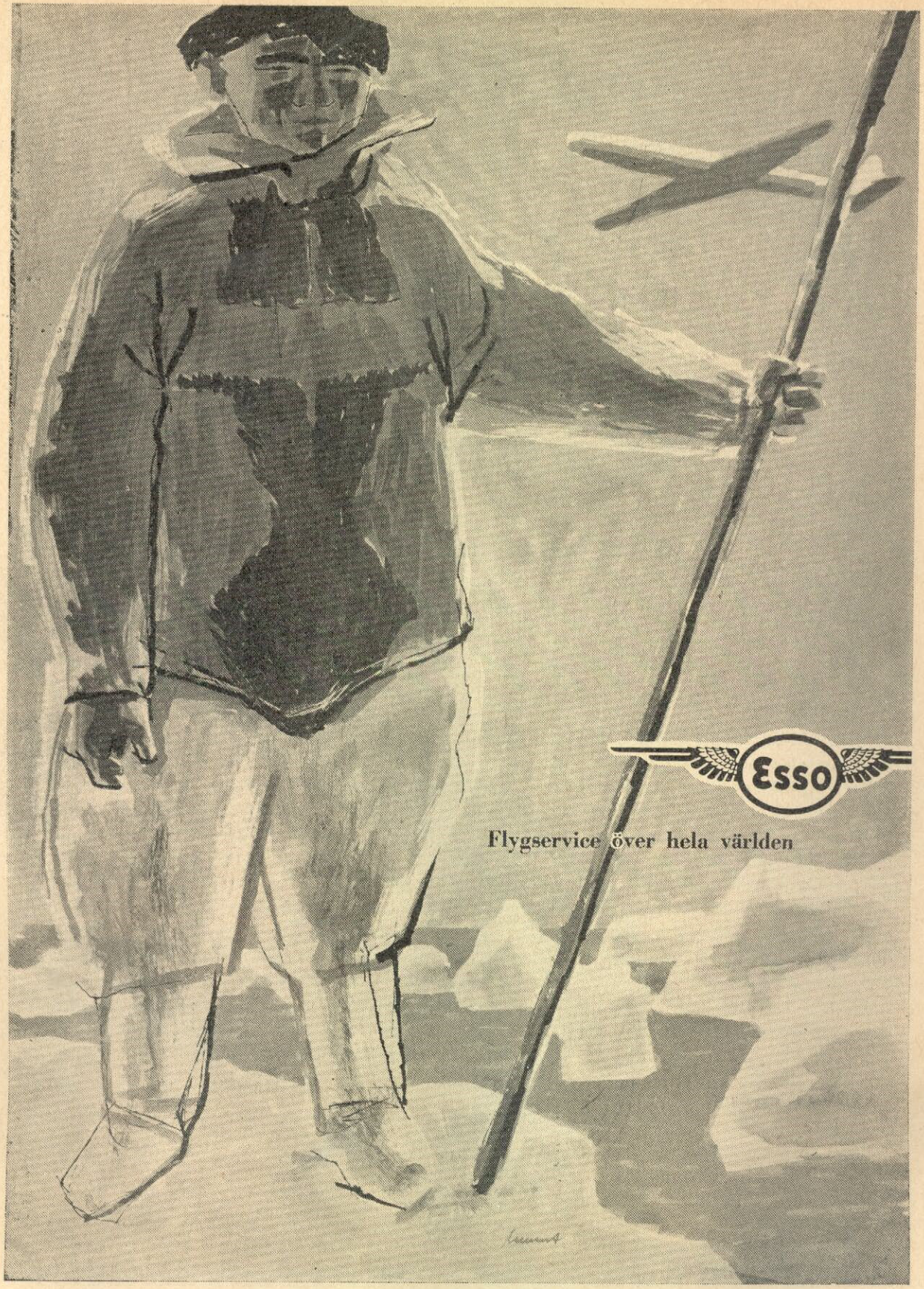
kan användas till

en mångfald industriella ändamål. Med plaströr kan kombinationer med följande egenskaper erhållas: låg vikt, god korrosionsbeständighet, genomskinlighet, vackra färger med obegränsat färgval, god bearbetbarhet, goda möjligheter för formning (böjning etc.), värmebeständighet upp till 100° C, god beständighet i kyla, hög hållfasthet, dimensioner från 1 till 100 mm med varierande godstjocklekar. Leverans kan ske i oskarvad längd upp till flera hundra meter. Metallverken har nyligen på sitt tillverkningsprogram tagit upp rör av cellulosaacetat, cellulosaacetatbutyrat, polyeten, polystyren och polyvinylklorid. Typiska användningsområden är: vätskeståndsrör för hydroforer, oljebehållare, bryggerikärl m. m. — rörledningar för mejerier, bryggerier, livsmedels-, kemiska- och galvaniska industrier — vattenledningar inom jordbruket, bevattningsanläggningar o. dyl., för trädgårdar, växthus o.s.v. — elektrisk industri, radioindustri samt för medicinskt bruk.

AB SVENSKA METALLVERKEN

PLASTFÖRSÄLJNINGEN:
UPPLANDS-VÄSBY
TEL. 330

STOCKHOLM · GÖTEBORG · MALMÖ
JÖNKÖPING · ESKILSTUNA
SUNDSVALL


ESSO
Flygservice över hela världen