

L. GROPAR LURA MED FALSKA FÖRSÄT . . .

Red:s förhoppningsfulla son kom härom dagen hem med den nya läsebok, som skall berika hans och andra utöars vetande under vart. Där fanns ett par sidor om flyg också. Flyget är ju så modernt och man måste ju lära det uppväxande släktet något om det som rör sig i tiden!

Så här målände beskrivs en flygning som Tor och Lena får uppleva vid farfars och farmors sida i ett trafikflygplan:

AEROSCOOTERN — INTRESSANT ULTRALÄTT ITALIENARE

16 november 1957 premiärvisade överste Mario De Bernardi sin senaste nykonstruktion, ett tvåsitsigt vingat sportflygplan med fjulställ och 72 hkr Praga-D-motor.

Med standardtank, rymmande 45 liter, har Aeroscootern en aktionsradie av 570 km. Marschfarten är km/t, maxfarten 215 km/t och minfarten 50 km/t. Startsträcka 40 m och landningssträcka 50 m. Stig-hastighet 7 m/sek.

Spännvidden är 9,5 m, längden 5,0 m, tomvikten 270 kg och flygvikten 470 kg.

Aeroscootern kostar 2,5 miljoner lire, d v s 21.000 kronor.

"... Men vad var detta? Nu störtade planet rätt nedåt med en förskräcklig fart. Tor och Lena var nära att skrika, och de grep tag i farfar och farmor.

— Det är inte farligt, sa farfar. Det är bara en luftgrop.

Planet stannade plötsligt och så höjde det sig igen. Nu berättade farfar att det finns hål i luften, fast vi inte kan se dem. När ett flygplan råkar in i ett sådant hål så kan det inte flyga. De där hålen är som gropar och därför kallar flygarna dem för luftgropar..."

Inför vetenskapen om att under trafikflygåret 1957 87 miljoner passagerare flög i genomsnitt 940 km var runt om i världen häpnar

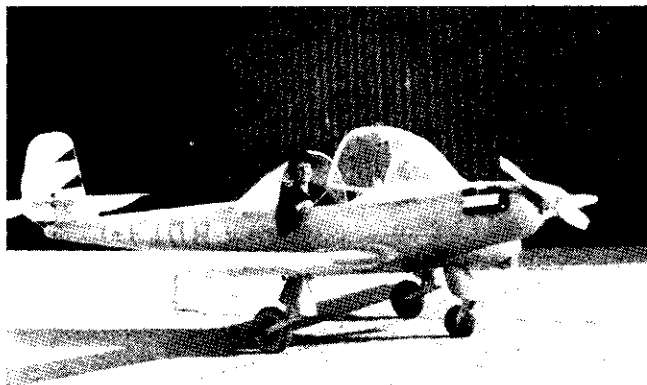
man över att något sådant som detta verkligen kan skrivas i en modern läsebok — för Sveriges folkskolor.

Flygplanet störtade säkert inte nedåt med en förskräcklig fart — det sjönk, vilket är något helt annat.

Om stackars okunniga farfar omedvetet lurar sina barnbarn att det finns hål i luften, så må det vara hänt, men han får absolut inte lura tiotusentals svenska folkskolebarn på det sättet. Skall det vara så mycket svarare att förklara förekomsten av vertikala upp- och fallvindar i de högre luftlagren?!

Det skrämmande påståendet att "när ett flygplan råkar in i ett sådant hål så kan det inte flyga" verkar förbryllande.

Forts. sid. 2



LANDSKRONA FÅR SPORTFLYGFÄLT

Om några år kanske Landskrona är den populära och naturliga sista anhalten för den ökande skaran sportflygare som i framtiden kommer att företa kontinenttrippen genom luften. År 1959 hoppas nämligen Landskrona flygklubb kunna flytta från Esjövägen hem till en egen flygplats, belägen bara ett par kilometer från stadens centrum och cirka 500 meter från Öresunds strand och med förtullningsmöjligheter inpa knutarna. Klubben skall arrendera området av staden.

Den blivande flygplatsen är belägen omedelbart öster om det gamla fiskeläget och badplatsen Borstahuset.

Luftgropar ... Forts.

— "Varför gör det då?", känner man sig frestad att motfråga.

När farfar till sist påstår att det är flygarna som använder ordet "luftgropar" då ber vi att ännu en gång få protestera.

Allt detta är egentligen en mycket allvarlig historia. Nioaringens lärarinna är för honom en stor auktoritet och det undervisningsmaterial som lärarinnan är hänvisad att använda får helt enkelt inte innehålla så grova felaktigheter som de ovan citerade. Det är måhända andra i boken behandlade specialområden som blivit föremål för en lika nonchalant behandling som flyget. Hur som helst — det finns experter att rådfråga inom alla ämnesgrupper!

För flygets vidkommande är KSAK ett lämpligt forum.

G H Dérvantz

norr om den egentliga staden.

Redan år 1949 redovisades en flygplats på detta område i samband med generalplanarbetet. År 1954 hemställde Landskrona flygklubb hos drätselkammaren om mark i stadens närhet för att klubben skulle kunna anlägga en mindre start- och landningsbana. Vid förhandlingar år 1955 med luftfartsstyrelsen kom man fram till att Landskrona sannolikt aldrig skulle kunna paräkna någon anslutning till trafikflygnätet med tanke på närheten till Bulltofta och Kastrup, varför man beslöt att endast inrikta sig på en flygplats för lättare flygplan.

Det av nuvarande byggnadschefen Einar Denne — tidigare i sju år verksam inom luftfartsstyrelsen — upprättade förslaget innefattar två banor i 90 graders vinkel. Huvudbanan är 800 x 150 m. i VNV—OSO och den andra banan 600 x 150 m. med möjlighet att förlängas till 800 meter.

Stations- och hangarområdet föreslås ligga sydost om banornas skärningspunkt ehuru klubben vill ha det sydväst därom. Det är meningen att påbörja arbetena till varen och man hoppas kunna ta huvudbanan i bruk varen 1959.

Borstahuset är Landskronas stora bad- och campingplats. Ett projekt som står inför sitt förverkligande är en stor semesterby norr om flygfältet med en rad originella semesterstugor till uthyrning för kortare tider. Här hoppas flygklubben att även få möjlighet att ordna inkvartering för flygande gäster uppifrån landet. Det skulle kunna bli rena flyg-campingplatsen.

Genom Enoch Thulin har Landskrona spelat en stor roll i svensk flyghistoria. På hans tid hade staden flygfält och det var ju också han som i Landskrona grundade landets första flygplansfabrik. Den store flygpionjären omkom vid flyghaveri vid Landskrona år 1919. Ett värdigt högtidlighållande av 40-årsminnet därav vore om Landskrona år 1959 anyo fick en flygplats och om lufrummet ovanför staden på nytt började surra av flygplan som på Thulins tid.

James

VM I SEGELFLYGNING I POLEN 1958

Världsmästerskapstävlingarna i segelflygning kommer att äga rum i Leszno (60 km söder Poznan) under tiden 15—29 juni 1958. Under tiden 9—14 juni har de lävlande möjlighet att träningsflyga.

Tävlingarna kommer att ske i en öppen klass samt en standardklass. I standardklassen får endast segelflygplan med bl a max 15 meters spännvidd delta.

KSAK som tidigare preliminärt anmält en deltagare i den öppna klassen och två deltagare i standardklassen har nu uttagit följande förare att representera Sverige: Irve Silesmo (Örebro), P A Persson (Ljungbyhed) och Harry Molander (Nyköping).

Följande segelflygplan kan av KSAK ställas till förfogande: I öppna klassen: Zugvogel III (lån från Allebergsskolan); Standardklassen: Zugvogel IV (lån från Allebergsskolan) och Zugvogel IV (lån från Värmlands Fk). Fördelningen förare—flygplan är ännu ej avgjord.



KRONOBERGS FLYGKLUBB BYGGER HANGAR MED DONATIONSVIRKE

Kronobergs Flygklubb bildades i början av år 1957 på initiativ av bl. a. polisman Erik Johansson, disp.

HÖGANÄS SERVERAR SPORTFLYGPLAN PÅ ROTERANDE SMÖRGÅSBRICKA

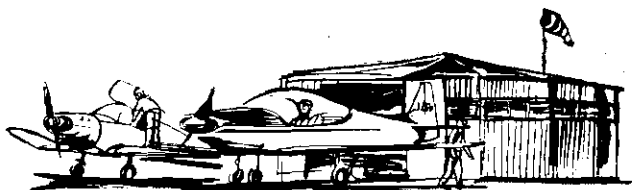
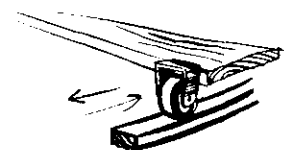
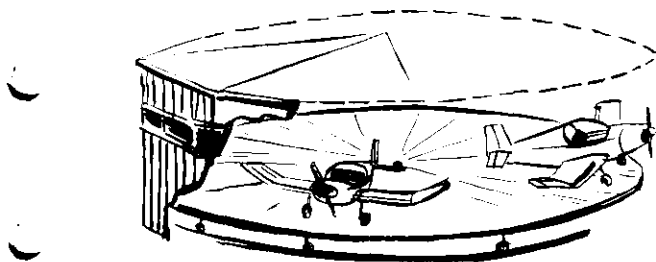
En rund enportshangar med vridscen kommer att inrymma fem sportflygplan på KSAK-ordförandens flygplats i Höganäs. Tanken att på detta sätt hangarera konventionella flygplan på ett minimalt utrymme till låga kostnader är onekligen av intresse och

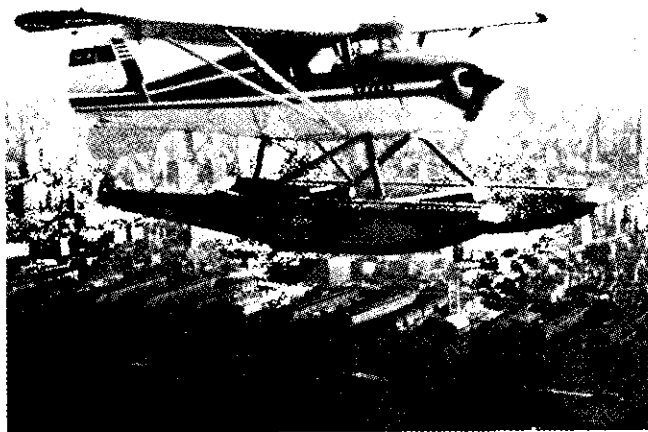
landets sportflygare emottas med spänd förväntan det slutliga resultatet.

Idén bör också vara något att ta efter bland de kommuner som avser att anlägga landningsstråk och som vill skapa tillfredsställande hangarlösningar för ortens sportpiloter.

Rolf Algotsson och stud Sigvard Estvall. Redan efter kort tid hade ett 50-tal medlemmar anslutit sig till klubben. Klubben arbetar i tre sektioner, motor-, segel- o. modellflygsektion. Klubben disponerar det av Linjeflyg förhyrda fältet Kronobergshed c:a två mil norr Växjö.

Planer på uppförandet av en hangar uppkom genast. Arkitekt Gerhard Nerle åtog sig uppdraget att utföra ritningen. För ekonomins lösning lät klubben trycka gavobrev vilka för pateckning utdelades till såväl medlemmar som utomstående personer och firmor. Detta har bl. a. hittills givit det resultatet att en av medlemmarna till klubben skänkt den kvantitet virke vilken beräknats åtgå till den av Nerle uppgjorda ritningen. Hangaren kommer att uppföras så snart tomtefragan lösts.





STOR NYANSKAFFNING AV SEGELFLYGPLAN

KSAK har beställt 11 tvåsitsiga segelflygplan av typ Bergfalke II/55 samt två ensitsiga segelflygplan av typ Zugvogel IV. Flygplanen kommer att levereras under februari—april 1958.

Bergfalke II/55 tilldelas följande flygklubbar, vilka själva bidragit med 50 % av anskaffningskostnaden. Dalarnes Fk, Eskilstuna Fk, Gotlands Fk, Jönköpings Fk, Lidköpings Fk, Uppsala Fk, Varbergs Fk, Värmlands Fk, Västerbergslagens Fk, Allebergsskolan samt Örebro Bil- & Fk.

Zugvogel IV har inköpts av Värmlands Fk och Segelflygskolan Alleberg.

Av en undersökning bland flygklubbarna framgår att

ca 28 tvåsitsiga segelflygplan önskades för utbildningsändamål fram till 1961. Behovet av ensitsiga flygplan under samma tid är 40 st. Dessutom önskades 20 bogserflygplan.

Anskaffningsfrågan diskuterades vid gruppchefsmötet i Stockholm 23—24 november och man föreslog bl a en sänkning av utbildningsbidraget under det nya verksamhetsåret och att använda de därigenom frigjorda medlen till anskaffning av 6 tvåsitsiga segelflygplan. Man enades till slut om att sänka utbildningsbidraget till 250 kronor, att slopa bonusen och att icke längre utbetala ersättningen för "överåriga".

KSAK:s DIREKTANSLUTNA MEDLEMMAR

kallas till sammanträde fredagen den 7 mars 1958 kl 16.00 för att bl a utse ombud till KSAK:s årsmöte

Lokal: KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm
Efter sammanträdet cocktails

Förhandsmeddelande om deltagande är önskvärt, gärna per telefon 23 23 65.

TRI-PACERN NU I SJÖVERSION

I tre olika utföranden och till priser som varierar mellan \$ 11.875 och \$ 13.555 har Tri-Pacern presenterats som elegant sjöflygplan och finns i 3—4 % av samtliga Piper-leveranser av denna flygplantyp utrustade med flottörer.

Piper Tri-Pacer har i sjöversionen en 160 hkr coming-motor, 10 hkr starkare än landversionens. Tomvikten är ca 585 kg, flygvikten 885 kg. Marschfarten är 170 km/t, stallhastigheten 93 km/t. Bränsleförbrukningen är 34 l/t och tankarna rymmer 136 liter.

Piper Tri-Pacer är ett flygplan som vi gärna skulle vilja se på våra svenska sjöar, tyvärr verkar priset vara alltför högt för svenska förhållanden.

NY SPATZ MED HJÄLPMOTOR

Scheibe Flugzeugbau har konstruerat en ny motorseglare "Motorspatz-I". Flygplanet har 13,20 m spännvidd. Motorn är nosplacerad och förarsitsen har förlagts något längre akterut än på segelflygplanet. Starthjulet är halvinklett och fast. Bränsletanken är 13 liter är placerad bakom vingbalken. Energikällan är en tvåcylindrig tvåtakts boxermotor "ZB 250" som utvecklar 16—18 hkr. Utväxlingen är 1:2,5 och bränsleåtgången 7 l/t.

Motorspatz-I kan starta av egen kraft. Rullsträckan är 150 m. och stighastigheten 1,5 m/sek. Sjunkhastigheten med stillastående motor är 1 m/sek, varför man även bör kunna segelflyga med Motorspatzen — och det är ju det som är meningen, eller hur!

NYTT STORT FLYGLOTTERI 1958

Kungl. Maj:t har genom konseljbeslut den 10 januari medgivit att KSAK även i år anordnar ett flyglotteri. Lottförsäljningen skall pågå under tiden 1 maj—15 september 1958 och som vanligt förbereder KSAK en stor försäljningskampanj, för anslutna flygklubbar. De registrerade modellflygklubbar kan tillföras 30.000 kronor i försäljningsprovisioner. Därjämte utgår särskilda premier till de flygklubbar och modellflygklubbar som nått de bästa försäljningsresultaten.

1957 års flyglotteri har förresten nyligen slutredovisats. Klubbarna tog mera verksamt del i försäljningen än vad som varit fallet under de närmast föregående flyglotterierna — klubbarna gjorde också avsevärt större förtjänster, något som kan väntas sporra till ännu större ansträngningar under 1958. Med erfarenheterna från 1957 års försäljningskampanj i friskt minne bör klubbarnas försäljningsledare ha stora förutsättningar att åstadkomma toppresultat i år.

De bästa klubbarnas för-

säljningsresultat 1957 redovisas här nedan. Modellflygklubbarnas materielpri- ser (verktygs- och tävlings- utrustningar) tillställdes vinnarna redan förra året. Penningpremierna har distribuerats under januari månad.

Modellflygklubbarna sålde 1957 sammanlagt 9922 flyglotter. Toppresultaten nåddes av Köpings Fk 1700 lotter, Mfk Falkarna i Norrtälje 1150, Mfk Ceres i Örebro 700, Mfk Svalan i Roslagsbro 572, Munkedals Mfk 521, Härnösands Mfk 450, St Martins Mfk i Sundbyberg 400, Malungsfors Mfk 380, Mfk Sea Gull i Reftele 360 och Mfk Skvadern i Sundsbruk 350 lotter.

Av de anslutna flygklubbarnas 20858 lotter sålde Eskilstuna Fk 5284 lotter, Västerås Fk 1910, Uddeval- la Fk 1302, Halle-Hunne- bergs Fk i Trollhättan, NV Skånes Fk i Höganäs, Karlskoga Fk och Norrköpings Automobil- och Fk vardera 1000, Värmlands Fk i Karl- stad 799, Ö Sörmlands Fk i Södertälje 780 och Väster- bergslagens Fk i Ludvika 750 lotter.

NY SAFIR MED LÄTTARE MOTOR

Den 22 oktober provflögs för första gången en ny version av Saab Safir, kallad 91D. Största förändringen är att den tidigare 6-cy- lindriga 190 hk Lycoming- motorn bytts ut mot en av samma fabrikat på 4 cy- lindrar och 180 hk, typbe- teckning 0-360-A1A. Till det yttre skiljer sig den nya motorinstallationen blott obetydligt från den gamla, då inklådnaden kunnat gö- ras praktiskt taget oföränd- rad. Endast luftintaget har ändrats något och propel- lern har fått spinner.

Anledningen till motor- bytet har huvudsakligen varit den lägre vikten som medgivit inbyggnad av den numera nästan ofrånkom- liga fullständiga naviga- tionsutrustningen inom ra- men för den flygvikt som bestäms av planetets håll- fasthet. Vidare är den nya motorn utrustad med flera och ändamålsenliga hjälp- apparatdrev som tillåter an- vändning av Constant Speed-propeller och större generator utan tunga och dyrbara extradrev.

KALLELSE

till årsmöte lördagen den 29 mars 1958

Befullmäktigade ombud för KSAK:s anslutna organisationer och för dess direkt- anslutna medlemmar kallas till årsmöte i Stockholm den 29 mars 1958.

Program:

Kl 14.00 Årsmötesförhandlingar.
Utdelning av priser och
utmärkelsetecken.

Kl 19.00 Gemensam enkel subskriberad
middag.

Lokal: Apollonia Hotell, Nybrog. 53.

Valkommittén

sammanträder på KSAK lördagen den
29 mars kl 09.00.

Styrelsen

sammanträder på KSAK lördagen den
29 mars kl 10.15.

MODELLFLYGARES FÖRSÄKRINGSSKYDD

Frågan om lämpliga former av ansvarsförsäkringar för modellflygklubbar och kollektiva olycksfallsförsäkringar för modellflygare utredes av KSAK. Personliga ansvarsförsäkringar bör tecknas av varje modellflygare. Utredningen skall visa i vad mån klubbarna kan ytterligare skydda sina medlemmar och sig själva.

Också en rekordnotering!

Innehavaren av det svenska hastighetsrekordet för linstyrda modellflygplan M. Hagberg hade en gammal motor som var utkörd och som inte längre ansågs värdig att hänga i nosen på något av hans berömda speed-plan. Han tyckte dock att motorn i alla fall var för bra för att skrotas, snickrade ihop en racerbåt, något som han väl aldrig pysslat med tidigare, och ställde upp på Modellsportens dag i Stockholm, där han fullkomligt oberörd av medtävlarna vann i stor stil. Det blev till och med världsrekordtid, men någon officiell notering blir det inte, eftersom arrangörerna hade glömt bort att anmäla rekordförsök i förväg, vilket fordras för sådana modeller.

"SPIRIT OF S:T LOUIS"

Filmen om Charles Lindbergh och om hans oförglömliga bragd att ensam i ett enmotorigt flygplan krossa Atlanten har haft premiär.

DIREKTANSLUTNA MEDLEMMAR!

Ring KSAK vardagar före 1600, lösdagar och helgd.-aftnar före 1230 angående BILJETTER TILL OPERA-LOGEN!

Liksom boken "Spirit of S:t Louis" visade sig vara ett flyglitteraturens mästerverk måste motsvarande omdöme även ges filmen. Utan att någon ovidkommande story lagts in för att romantisera har regissören och James Stewart, som spelar huvudrollen, lyckats göra en genomgående dramatisk och bitvis festligt frejdig skildring av den äventyrliga flygningen och de spännande förberedelserna. Filmen är ett mästerverk!

Lindbergh-filmen har åter aktualiserat boken. Den unika praktupplagan i blätt skinnband med guldtryck och guldsnitt samt med Charles Lindberghs egenhändiga namnteckning kan ännu rekvireras från KSAK. Boken kostar 130 kronor, för direktanslutna medlemmar och klubbmedlemmar 105 kronor. Utan extra kostnad tryckes ägarens namn i den värdefulla flygboken.

UTREDNING SLUTFÖRD ANGÅENDE UNDSÄTTNINGSFLYGET

En statlig utredning i enlighet med Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 januari 1956 har slutbehandlat frågan om utbyggnad av ambulans- och räddningsflygtjänsten i riket och avgivit sitt betänkande den 15 oktober 1957.

Utredningen konstaterar att undsättningsflygtjänsten bör grundas på en fortsatt samverkan mellan konventionella flygplan och helikoptrar. Helikoptrar och småflygplan bör tas i anspråk för uppdrag av lokal karaktär, större och snabbara flygplan för långa ambulanstransporter.

Fasta helikopterstationer föreslås inrättade i Norrbottens län (Gällivare och Storuman) och i Stockholm

SKOGSBRANDBEVAKNING

KSAK räknar med att skogsbrandbevakning även i år kommer att utföras av flygklubbarna i Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs, Gävleborgs och Jämtlands län.

Förare från andra klubbar kan i vissa fall beräknas få tillfälle att få utföra skogsbrandbevakning vid ovannämnda klubbar. Önsker härom med angivande lämpligaste tid bör insändas till KSAK före den 1 april, varefter KSAK kommer att förmedla dylik tjänstgöring.

FLYGDAGAR

Uppgift å önskemål beträffande flygdagar och FV medverkan skall insändas till KSAK senast den 1 april.

FV medverkan torde komma att begränsas till ett mindre antal platser. Endast de klubbar, som insändt uppgift till ovannämnda tid kan komma ifråga.

samt tillfälliga stationer i Jämtlands län (Frösön) och i Kalmar, den sistnämnda med tanke på de isolerade öarna i Smålands skärgård.

För undsättningsuppdr. lämpade för konventionella flygplan bör liksom hittills anlitas privata flygföretag, varjämte flygvapnet förutskickas lämna viss medverkan.

Utredningen konstaterar att en undsättningsflygtjänst som i hög grad bygger på insats av civila flygföretag måste ledas och samordnas på ett effektivt sätt och föreslår att luftfartsstyrelsen erhåller i uppdrag att fungera sasom huvudman för hela den av statsmedel bekostade undsättningsflygtjänsten.

MOTORFLYGCHEFSKURSEN —

ETT INITIATIV I RÄTTAN TID

Till motorflygchefkursen hade anmälts 40 flygklubbsdeltagare. 26 flygklubbar var representerade. Kursen var förlagd till Kungl. Roslagens Flygkar, Hägernäs, där saväl utspisning, föreläggning som föreläsningssal stod till förfogande.

rsledare var KSAK:s generalsekreterare Nils Söderberg.

Kungl. Luftfartsstyrelsen hade välvilligt ställt sakkunnig personal till förfogande för tillrättaläggande alla svarlösta problem inom privatflyget. Försäkringspoolens sekreterare Ake Hammarlund redogjorde för försäkringsfrågor och ing. Hyden, Stockholms Aero, lämnade erfarenheter från ambulerande flygskoleverksamhet. Ing. Esping, Linköpings flygklubb, orienterade om flygklubbsekonomi.

Generalsekreteraren öppnade kursen med att framhålla, att det inte var meningen att öda bort tid genom att gå igenom instruktioner, bestämmelser och föreskrifter, som var och en kunde läsa sig till. I stället skulle man gå sa till väga, att olika problem drogs upp och belystes och därefter diskuterades, varvid de svarande experterna eller i övrigt de som hade erfarenheter pa området skulle lämna sina bidrag för att klara ut frågorna. Det hela gick ut pa att göra klubbverksamheten sa intressant och effektiv som möjligt samt finna vägar för flygsäkerhetens höjande. Särskild vikt lades vid att klarlägga olika personers ansvar och befogenhet samt åtgärder för att minska haveririskerna.

Vidare avsåg kursen att ge KSAK tillfälle att lära känna de som avses som

motorflygchefer vid klubbarna så att när det inom den närmaste tiden blir aktuellt att utse motorflygchef, KSAK sitter inne med erforderlig personalkännedom.

Bland den massa frågor KSAK atog sig att klara ut — i vissa fall tillsammans med LFS — kan vi göra följande axplock:

1. Förenklad färdplan att ifylla vid flygning från en ort till en annan.
2. Redovisning av flygtid, då två certifikatinnehavare flyger tillsammans.
3. LFS undersöker, om informationscirkulär och luftfartsanvisningar kan tillställas alla certifikatinnehavare.
4. Önskemål att en särskilt instruerad person (som ej innehar certifikat) kan få tillstånd att efter viss enklare utbildning sköta gasreglaget vid start av motor.
5. Utarbetande av checklistor för samtliga flygplantyper.
6. Undersökning om flygmotorer kan få köras på vanlig bilbensin och hur det i så fall blir med restitution av skatt och tull.
7. Undersökning om restitution på flygbensin i undantagsfall kan erhållas för 6- ev 12-manadersperiod.
8. Undersökning om kaskoförsäkringspremie i vissa fall kan utgå per flygtimme.
9. Undersökning genom LFS, om gränsmarkeringssystemet på flygfälten kan ändras så att riskerna för kollision med gränsmarkeringar minskas.

Vintertävlande modellflygare och riksstämman gästar LV 3 i Norrtälje

Modellflygklubbar av 1:a klassen har inbjudits att sända deltagare till 1958 års Vintertävling, som arrangeras av Norrtälje Fk söndagen den 23 mars.

Deltagarna förläggs vid LV 3, en av landets modernaste militärföreläggningar. Tävlingen avses gå på sjön Limmarens is med Norrtälje flygplats som reserv. Därest tävlingen kan hållas på isen räknar man med att knappast behöva riskera några bortflygningar.

Anmälningstiden utgår den 9 mars.

På lördagen hålles modellflygets riksstämman i LV 3 ordersal. Efter lunch kl 1100 börjar riksstämman kl 1200. Middag serveras kl 1600 och förhandlingarna återupptas kl 1700.

Åretst nordiska modellflygmästerskap i Norge

Norsk Aero Klubb har förklarat sig villig att arrangera NM 1958. Tidpunkten har preliminärt angetts till 24 augusti.

EN NY FLYGKLUBB

Onsdagen den 15 januari bildades en flygklubb i Ljungbyhed. I interimstyrelsen ingår representeranter för tätorter i N Åsbo härad, Ljungbyhed, Klippan och Perstorp. Som sig bör är även F 5 väl representerad.

MOTORFLYGPLAN ÖNSKAS KÖPA

Land- eller sjöflygplan, 2—4-sitsigt i gott skick. Svar till Olav Berg, Dronningens Gate 27, Narvik, Norge.

ÅRSBOK FÖR MODELLFLYGARE

"Aeromodeller Annual 1957—58" har utkommit. Den är i likhet med sina föregångare en utomordentligt intresseväckande sammanställning av fackartiklar från modellflygets olika specialgebiet.

Boken inleds med en honnör åt SMAE-ordföranden A F Houlberg, som för sina insatser i SMAE och i FAI:s modellflygkommis-sion utnämndes till Member of the Order of the British Empire. Denna ordensför-läning ser man som ett er-kännande av hela modell-flygverksamheten och Eng-lands alla modellflygare gläds med Mr Houlberg åt den förnämliga utmärkel-sen.

Bland fackartiklar märks en om linstyrda autogiros, en revy över 2,5 cc motorer, radiomateriel, "pulse jet"-konstruktioner, modellluft-skepp, tävlingsreferat, mikrofilmmodeller samt aero-dynamiskt och tekniskt ma-teriel i långa banor.

Aero Modeller Annual rekommenderas varmt till alla modellflygare som har in-tresse av att skaffa sig en nyttig träning i flyg-engelska.

MODELLFLYGET HAR NU FÅTT SJU VM-KLASSER SVERIGE FÅR EJ ARRANGERA ÅRETS WAKEFIELD

FAI:s Modellflygkommis-sion sammanträdde i Paris 16—17 november. 14 länder deltog, dock inga från Skan-dinavien.

Tre nya VM-klasser har upptagits, nämligen Team Racing, Stunt och Radio-styrning. Tävlingarna skall arrangeras gruppvis.

1958 anordnas inga VM i segelmodellklassen. England anordnar VM för Motormodeller och Gummimotor-modeller 3—4 augusti, medan Belgien arrangerar VM i Team Racing, Stunt och Speed 7 september i anslut-ning till Världsutställning-en i Bryssel. Tyskland svar-ar för Radiostyrda model-ler och anordnar sin tävling 21 september.

1959 tar Ryssland arran-gemangen i de tre frifly-gande klasserna.

1960 anordnas VM för linstyrda modeller.

Utöver VM har flera in-tressanta tävlingar införts i FAI-kalendern för 1958:

24—26 maj EM i Team Racing och Stunt i Barce-lona, 25—26 maj radiostyr-da sjömodeller i Monaco, 18—20 juli Jämijärvi-täv-lingarna, 13—14 sept Terlet-

tävlingarna för flygande vingar och 28 sept G- och F-modeller i Abo (nordisk tävling).

Reglerna har helt om-arbetats för radiostyrda mo-deller. Nyheterna kommer av KSAK att utsändas di-rekt till modellflygklubbar-na som ett kap III i de p liminära svenska moder-flygreglerna.

I Team Racing-reglerna fastställdes en del mindre ändringar: fyra lag får delta i varje lopp, start-en skall signaleras med flag-g och visselpipa. Diskvalifi-ceringsbeslut skall i första hand meddelas lagmekani-kern, modellhjul av metall får inte längre förekomma.

I Speedklassen gäller f o m 1 jan 1958 (!) föl-jande regel: Cylindervolym max 2,5 cm³, total bär-tyta min 2 dm² per cm³ mo-torvolym, bärtybelastning max 100 g/dm².

I stuntreglerna gjordes några omformuleringar betr ogiltigt startförsök.

På särskild förfrågan från Sverige förklarade Kom-missionen att inga invänd-ningar förefanns mot start-linor av nylon.

MÅNGA KLUBBAR HELPRENUMERERAR PÅ KSAK-NYTT

KSAK:s uppmaning till anslutna och registrerade klubbar att rabattprenume-rera på KSAK-Nytt för samtliga medlemmar har rikligen hörsammats. Det är ju också vår avsikt att låta KSAK-Nytt förmedla fly-giskt nytt från centralorga-nisationen direkt till de en-skilda medlemmarna.

Vi trycker januarinumret i en liten reservupplaga som kommer att tillställas ny-

tillkommande prenumeran-ter så långt upplagan räcker, ter så långt upplagan räcke

KSAK-Nytt kostar vid klubbprenumeration 2:50 tiil arets slut. Resp. klubbar skall sända prenumerant-listor med fullständiga adressuppgifter på varje en-skild medlem till KSAK och samtidigt insätta prenume-rationsavgiften på KSAK:s postgirokonto 555 70.



Februari 1958

Redaktör o. ansv. utgi-vare: Georg H Dérantz
Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskill-nadsg. 27, Stockholm C
Telefon: 23 23 65 (vx)
Pren.-pris: helår 3: —
(för klubbmedl. 2: 50)

Postgirokonto:
(KSAK) 555 70