

OLYMPISKT SEGELFLYG

Generalprogrammet för OS står även segelflyg. Varje arrangerande land har möjlighet att ta upp frågan, varvid OS-kommittén får pröva om förutsättningar finns att genomföra dylika tävlingar. En av de första förutsättningarna är att alla deltagarna kan tävla på samma flygplanstyp.

Hittills har olympiskt segelflyg endast förekommit en gång, nämligen i Berlin 1936. Det var efter de tävlingarna man fattade beslutet om enhetstyp. För att få fram en sådan till OS i Helsingfors 1940 hölls uttagningstävlingar i Italien 1939. Därvid vann DFS Olympia, konstruerad av Hans Jacobs — som även konstruerat Kranich och Weihe. Olympia anskaffades av alla länder som funderade på att delta men det blev en lång väntan. Vid de OS som avhållits efter kriget har segelflyg ej varit på programmet. Däremot ordnades 1948 internationella segelflygtävlingar som blev upptakten till VM. Alltsedan den lyckade debuten i Örebro 1950 har VM avhållits vartannat år.

VM har hittills varit en öppen tävling utan restriktioner med avseende på flygplanet. Detta har medfört att de ekonomiska faktorerna fått för stort inflytande.

Frågan om att åter skapa förutsättningar och intresse för OS har tagits upp flera gånger men motarbetats

av FAI segelflygkommitté. Förslag till standardklass togs upp på allvar av KSAK:s generalsekreterare vid VM i Camphill 1954. Fastän även då de starkaste motargument framfördes har saken sedan mognat och resultatet är som bekant att VM i år går i en öppen och en standardklass.

Olympiska Kommittén vars avsikt varit att stryka segelflyg från generalprogrammet har nu av FAI:s segelflygkommitté ombetts att vänta med denna åtgärd. Det kan nämligen tänkas att erfarenheterna från årets VM i standardklassen kan ge anledning

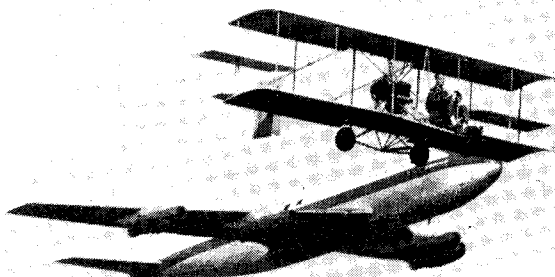
till att segelflyg i OS åter blir aktuellt.

Intresset kring årets VM växer givetvis under denna nya aspekt. Det är första gången en internationell tävling i segelflyg med "normaliserade" flygplan avhålls. Blir tävlingen lyckad har vi utsikt att få med flyg i OS. Det bästa flygplanet i standardklassen har utsikt att bli spritt över hela världen.

Det är sannolikt att standardklassen blir den intressantaste klassen och efterhand den mest efterfrågade — precis som vi hoppades då vi föreslog den i FAI:s segelflygkommitté.

BOEING 707 VARVAR CURTISS 1912

flugen av Boeings test pilot Pete Bowers som älskar antikviteter. Bilden tagen från en bil som körde bredvid Curtissen.



VARFÖR KAN INTE FLYGMOTORER KÖRAS PÅ MOTORBENSIN

I nedanstående artikel klarlägges denna fråga som livligt debatterades under motorflygchefskursen i december.

Varje flygmotor är konstruerad för att köras med ett visst oktantal. I motoruppgifterna anges därför alltid oktantalet för den bensin som skall användas. Några andra fordringar på bensinen nämnes ej i detta sammanhang, men de ingår i begreppet "flygbensin".

För den som inte känner till skillnaden mellan flygbensin och motorbensin utan bara vet att ett visst oktantal fordras ligger det nära till hands att tro att en motorbensin som håller tillräckligt högt oktantal mycket väl kan användas. Så är det emellertid inte. För flygbensin är nämligen speciella fordringar uppställda förutom på oktantal även på blyhalt, destillationsvärden, ångtryck och hartstal m m, som skiljer sig ganska väsentligt ifrån fordringarna på motorbensinen. Anledningen till de skärpta kraven betr flygbensin är att en flygmotor är betydligt känsligare än t ex en bilmotor. Förutsättningen för att kunna bygga en motor med så låg vikt som flygmotorn är att den köres med gynnsammast möjliga driftbetingelser ifråga om olja, bensin, temperatur, varvtal etc och härvidlag spelar flygbensinen en avgörande roll.

För att förstå skillnaden mellan flygbensin och motorbensin är det lämpligt att först redogöra för hur de båda bensinlagen framställs.

Motorbensin framställs vanligen genom destillation och krackning av råolja. För framställning av flygbensin användes ett destillationsförfarande kallat "straight-run". Dessutom

måste en tillsats ske av högoktaniga kolväten erhållna genom en s k alkylationsprocess, varför de även kallas alkylat. För att anpassa alkylatens ångtryck och destillationsegenskaper till vad som gäller för en flygbensin måste isopentan tillsättas. Denna blandning av alkylat och isopentan kallas för "aviation alkylate blending agent" och ingår i alla moderna flygbensiner.

Rent tillverkningsmässigt skiljer sig således flygbensin avsevärt från motorbensin.

Av nedanstående tabell framgår skillnaderna i normfordringar mellan en motorbensin och en flygbensin.

högre oktantal än M-metoden. En motorbensin med oktantalet 93 enligt R-metoden håller som regel ett oktantal av 80 enligt M-metoden. Med avseende på oktantal kan således de bägge ovan angivna bensintyperna sägas vara jämförbara. Däremot vet man att en motorbensin med ett oktantal av t ex 80 ej på långt när fyller de krav ifråga om knockningsvärde som svarar mot flygbensin 80.

Halt tetraetylbley

Halten tetraetylbley hos en motorbensin uppgår som regel till 0,050 %. Vid analyser av i marknaden förekommande produkter har

Enhet	Motorbensin Premium	Flygbensin 80
Knackningsvärde (R-met.)	oktantal 93	
" (M-met.)	oktantal	80
Tetraetylbleyhalt	%	0,050 0,0135
Destillation:		
Temp för överdest av 10 %	grad C	52 max 70
" " " " 50 %	" C	95 max 100
" " " " 90 %	" C	150 min 100 max 125
Slutkokpunkt	" C	185 max 170
Ångtryck vid 38° C	kg/cm ²	0,70 0,38—0,49
Hartstal	mg/100 ml	2
" efter 5 tim	"	max 6

Oktantal (knackningsvärde)

Oktantalet är ingen absolut egenskap utan ett relativt värde. Oktantalets talvärde blir därför beroende av vilken metod för dess fastställande som användes. Oktantalet för motorbensin bestäms i regel genom Research-metoden under det att för flygbensin Motormetoden är föreskriven. Research-metoden ger ett

värden varierande mellan 0,038 % och 0,062 % påträffats. För flygbensin 80 anger normen max 0,0135 %. Ursprungligen fick något tetraetylbley förekomma i flygbensin 80, men den stora efterfrågan på denna bensin har framtingat nödvändigheten av en liten tillsats av tetraetylbley till produkter med lägre oktantal än 80 för att tillgodose marknads behov av högoktanigt bränsle.

Att använda bensen med en så hög blyhalt som 0,060 % i en flygmotor, som avsetts köras på blyfri bensen, är utan tveivel olämpligt. Risker föreligger för glödtändning, resulterande i back-firing etc.

Destillation

Vid jämförelse av destillationskurvorna för motorbensen och flygbensen finner man att motorbensinen har en kurva, som är betydligt mer utdragen än flygbensinens. Flygbensinen ligger således inom ett snävare destillationsintervall. Motorbensinens begynnande destillation vid lägre temperaturer skall närmare beröras under rubriken ångtryck. Att motorbensinen innehåller fraktioner med högre kokpunkt än vad som ingår i flygbensen kan medföra att en del av bränslet ej förgasas fullständigt. Dessa oförgasade produkter löser oljan och minskar därmed smörjfilmens hållfasthet på cylinderväggar, kolvringar etc och är därför i längden ej önskvärda i en flygmotor.

Ångtryck

Ångtrycket för motorbensen ligger på 0,70 kg/cm² och för flygbensen mellan värnerna 0,38—0,49 kg/cm². Motorbensinens ligger högre beror på att den innehåller ett större antal fraktioner med lägre kokpunkt än vad flygbensinen gör. Gränsen 0,38 kg/cm² ej understigas, då detta medför ogynnsamma startegenskaper hos bränslet. Över 0,49 kg/cm² är risken för uppkomst av ånglås i bränslesystemet avsevärd, speciellt under stigning och flygning på hög höjd.

Ångtryck och destillationsegenskaper är som synes mycket beroende av

varandra. För att erhålla goda startegenskaper parades med bästa möjliga driftsegenskaper måste en kompromiss göras, resulterande i ett ganska snävt destillationsintervall hos det slutliga bränslet.

Hartstal

Varje bensen innehåller en viss mängd harts, vilken oxiderar och åstadkommer en utfällning som t ex kan täppa till munstycken m m. Oxidationen är en fortgående process, varför hartsstalet bestämmer bränslets lagringsbeständighet.

Motorbensen har ett hartsantal av 2 mg/100 ml. Ifråga om flygbensen som i regel är tillsatt med ett ämne som förhindrar oxidation, tillåter specifikationerna ett hartsantal av 6 mg/100 ml.

Härvid måste framhållas, att hartsstalet hos flygbensen bestäms efter 5 tim accelererad oxidation av bränslet. Om motsvarande prov göres på motorbensen erhålles ett hartsantal av ca 25 mg/100 ml. Flygbensen har således högre lagringsbeständighet än motorbensen.

Om man nu sammanställer de kvalitetsfordringar, som väsentligt avvika från varandra, måste man inse, att flygbensen 80 är en kvalitetsmässigt mycket förstklassigare produkt än motorbensen. Motorbensen (premium kan därför speciellt med tanke på sin högre halt tetraetylbley och kombinationen destillation-ångtryck ej rekommenderas som flygbensen för mindre flygplan annat än i nödfall och då under restriktiva förhållanden: långsam stigning och maximal flyghöjd 1000 m.

JODEL-KURSER

Ny byggkurs kommer att anordnas vid Johannisberg, Västerås 2—16 juli i år. För kursen kommer även detta år Flygförvaltningens Verkstadsskolas lokaler att ställas till förfogande. Ledare och instruktörer vid kursen blir ingenjör E von Köhler, yrkeslärare B Norbeck och yrkeslärare E Färnlöf. Förläggningen ordnas i sommarhemmet Lövudden, som ligger intill flygfältet på en udde i Mälaren.

Kursen omfattar fullständig orientering om tillverkning av Jodel D 112 och om de olika ämnen, som erfordras i samband med bygget. Huvuddelen ägnas åt praktisk byggverksamhet varvid tillverkningsmallar och delar till flygplanet förfärdigas.

Kursavgift blir 150 kronor. Helpension 11 kronor per dygn.

Till kursen kan 18 deltagare antas. Ytterligare upplysningar samt anmälningsformulär kan rekvireras från KSAK vilket helst bör ske före den 1 april.

Kompletteringskurs för deltagare i 1957 års byggkurs anordnas vid Johannisberg den 14—19 juli. Kursen omfattar sammanbyggnad, installationer, montering av motor, landningsställ m m, dukklädsel, avvägning och olika slag av prov.

Kursavgift 75 kronor. Helpension 11 kronor per dygn.

POÄNGBERÄKNING VID SEGELFLYGTÄVLINGAR

Proven vid segelflygtävlingar består av distansflygningar och hastighetsflygningar. För de förra bestäms poängtalet på ett enkelt sätt i förhållande till bästa resultat.

Vid hastighetsflygning måste provet delas upp i två moment, dels flugen distans, dels uppnådd hastighet. Detta är nödvändigt för att kunna poängvärdera prestationen för de tävlande som ej når målet. Det händer nämligen sällan att alla tävlande kommer fram. Ofta är det bara en mindre del som når målet.

Tidigare har poängvärderingen tillgått så att tävlande som nått målet fått en viss tilläggs-poäng för uppnådd hastighet. Formeln därför har ändrats år från år men någon rättvis bedömning har knappast åstadkommits. Svårigheten

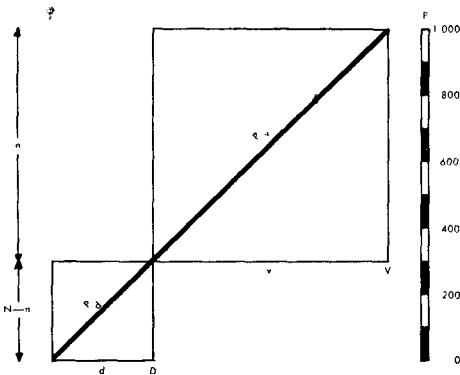
har varit att finna en lämplig form för bedömning av hur stor del av totalpoängen som skall tillmätas distansprestationen och hur stor del hastighetsprestationen.

Efter SM 1955 konstruerade vi en formel där fördelningen av totalpoängen på distans- resp hastighetsprestationen sker automatiskt med hänsyn till banans svårighetsgrad. Principen bör ju vara den att ju svårare det är att nå målet — vilket ger sig självt genom att färre tävlande når målet — desto större del av poängsumman bör ges för distans. Om flertalet av de tävlande når målet betyder detta att det varit lätt att tillryggalägga distansen och då bör hastighetsprestationen väga tyngst i bedömningen. Denna princip uttryckes på ett enkelt sätt i vår formel:

$$P = \left(\frac{N-n}{N} \cdot \frac{d}{D} + \frac{n}{N} \cdot \frac{v}{V} \right) \cdot 1000$$

där: P = totalpoängen (1000 p för bästa resultat)
N = antalet tävlande
n = antalet tävlande som når målet

D = hela distansen
d = tävlandes distans
V = högsta uppnådda hastighet
v = tävlandes hastighet



Grafisk framställning av poängfördelningen vid en relativt lätt distans. 30 % av de tävlande har ej nått målet. Max distanspoäng = 300. Max hastighetspoäng = 700.

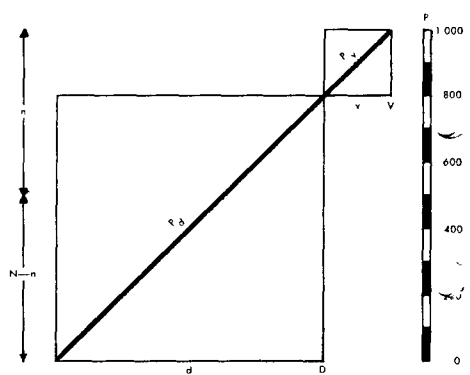
WAKEFIELD CUP 1958

Amerikas lag till årets Wakefield-VM i Cranfield är redan uttaget. Det blir Sal Cannizzo, som ensam nådde full maxtid i uttagningarna, George Reich, Herb Kothe och Frank Newquist. Det förefaller som om den sistnämnde vore svenskättling. Herb Kothe deltog med en modell i vårt VM i Höganäs. Då flögs modellen proxy av Anders Håkanson, som så när hade förpassat Wakefieldpokalen till USA.

Även de amerikanska Flygarna har presenterats. James Pattersson, ensam med 900 poäng, tycks också ha svenska anor. Larry Conover, Bill Dean och Carl Perkins är fullbordat laget.

Formeln som publicerades i Flygrevyn i september 1955 har anammats på flera håll och användes bl a vid VM i St. Yan 1956 och vårt SM 1957.

Ehuru principen för denna formel är riktig då det gäller fördelningen av poäng mellan



Exempel på poängfördelningen vid svår bana. Endast 20 % av de tävlande har nått målet. Max distanspoäng = 800. Max hastighetspoäng = 200.

distans- och hastighetsprestation, har den en svaghet. I vissa fall kan poängfördelningen mellan de tävlande som nått målet bli orättvis. Poängskalan för hastighet bör sålunda ej graderas från 0 till V utan från v min till V. Dessutom bör den som nått målet, även om han har den lägsta hastigheten, få en högre poäng än den som flugit praktiskt taget hela distansen, men ej lyckats passa sig över mållinjen.

Efter diverse justeringar och diskussioner i FAI:s segelflygkommitté har följande formel fastställts för årets VM

$$P = \frac{N-n}{N} \cdot \frac{d}{D} \cdot 1.000 + \frac{n}{N} \left(\frac{v}{V} - X \right) \frac{1.000}{1-X}$$

där $X = \frac{\bar{v}}{V} - 0.1$

och $\bar{v} = v$ min

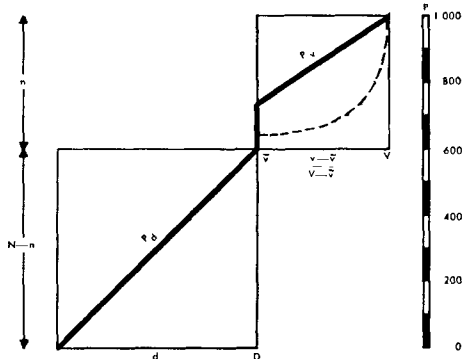
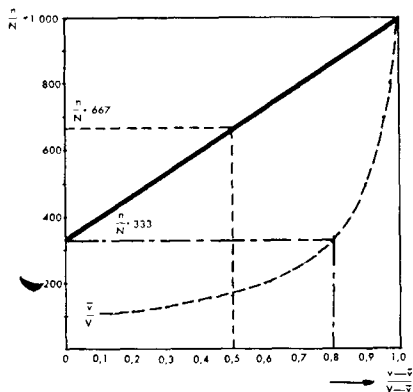
SPERLING SERIETILLVERKAS

Vid årets Flygshow i Jönköping förra året visade Scheibe upp prototypen av Sperling. Denna har provats i drygt två år. Nu har en andra prototyp byggts med vissa förbättringar. Bl a har sikten förbättrats genom att motornäsan sänkts och fönstren utökats. Särskild

vikt har lagts på lämplighet vid bogsering. Härför erfordras den version som är utrustad med 90 hkr Continental. Priset för denna är 22.000 DM, med 85 hkr Continental 19—20.000 och med 65 hkr Continental (utan självstart) 17—18.000 DM.

Den streckade kurvan anger den poäng som erhålles för v min vid olika värden på $\frac{v}{V}$. Ju högre detta värde är, desto högre poäng erhålles för v min, vilket får anses fullt skäligt. Antag att $V = 100$ kmt och v min = 80. Då blir $\frac{v}{V} = 0.8$. För detta v min erhålles hastig-

Formeln ser ganska invecklad ut. Framförallt är det ganska svårt att föreställa sig hur poängskalan för hastighetsprestationen ser ut. Vi har därför gjort en grafisk framställning av formeln.



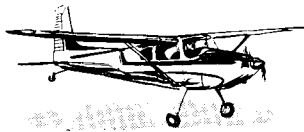
hetspoängen $P_v = \frac{n}{N} \cdot 333$. Från denna punkt på poängskalan dras en linje till kurvans topppunkt. Man får då den poänglinje som gäller för alla tävlande som nått målet. För att få fram hastighetspoängen P_v för en viss tävlande, vars hastighet är t ex $v=90$ kmt, be-

bestämnes värdet $\frac{v - \bar{v}}{V - \bar{v}} = \frac{90 - 80}{100 - 80} = 0,5$. Det svarar mot $P_v = \frac{n}{N} \cdot 600$. Det verkar kanske litet invecklat men blir tämligen enkelt om man gör upp lämpliga nomogram och protokollsformulär. Huvudsak-

ken är att formeln är rättvis och det ser inte ut som man skulle kunna få fram en rättvis formel på ett enkelt sätt.

Hela poängdiagrammet för en hastighetstävling får ovanstående utseende.

Nils Söderberg



UTLÄNDSKA FLYGEVENEMANG

FAI har meddelat, att följande utländska evenemang planeras år 1958. De som är intresserade att deltaga torde hänvända sig till KSAK som på begäran anskaffar närmare upplysningar, anmälningsblanketter m m.

Motorflyg

29—30 mars. **Schweiz.** Internationellt flygrally i Lugano-Agno arrangerat av l'Aéroport de Lugano.

17—19 maj. **Frankrike.** 4. internationella flygarmötet (för flygturister) i Quiberon-Lo Roch, arrangerat av Quiberon Aéro Club.

24—26 maj. **Belgien.** Rally "Bienvenue aérienne" och utställning 1958 i Bryssel (särskilda inbjudningar), arrangerat av l'Aéro Club Royal de Belgique.

29 maj—1 juni. **Storbritannien.** Rally vid Shoreham, Brighton, Sussex (särskilda inbjudningar), arrangerat av Royal Aero Club.

20—23 juni. **Spanien.** Internationell flygning i Pyrenéerna, arrangerad av l'Aéro Club de Lerida.

20—23 juni. **Italien.** 10. internationella flygtävlingen på Sicilien, arrangerad av Aero Club Palermo.

27—29 juni. **Holland.** Internationellt flygrally, organiserat av l'Aéro Club Royal de Pays Bas.

28—29 juni. **Frankrike.** 5. internationella flygrallyt i Basse Normandie, arrangerat av l'Aéro Club de Flers.

5—6 juli. **Frankrike.** 12. internationella flygrallyt, "des Vins o Chateaux d'Anjou", arrangerat av l'Aéro Club de l'Ouest.

10—12 juli. **Storbritannien.** Internationella tävlingar i konstflygning (Trophée Lockheed) och National and King Cups Races vid Baginton Aérodrome, Coventry, arrangerade av Royal Aero Club.

12—14 juli. **Holland.** Fri-luftsflygrally, arrangerat av l'Aéro Club Royal de Pays Bas.

16—17 aug. **Frankrike.** 2. internationella flygrallyt

"des Vins d'Alsace", arrangerat av l'Aéro Club Centre Alsace.

26—29 sept. **Österrike.** Flygrally i Innsbruck, arrangerat av l'Aéro Club d'Autriche.

Segelflyg

25 maj—1 juni. **Frankrike.** 2. internationella tävlingen i segelflyg, "Les H Jours d'Angers", arrangerat av l'Aéro Club de l'Ouest.

15—29 juni. **Polen.** VM i segelflyg i Leszno, arrangerade av polska aeroklubben.

TULL- OCH SKATTEBEFRIELSE

Följande bestämmelser är aktuella den 1 februari 1958. Angivna priser får dock betraktas såsom riktpriiser och meddelas sålunda med reservation för ev. smärre förändringar. I de fall då såväl land som stad upptagits i förteckningen avses bensinpriserna i de angivna städerna (i dessa länder varierar priserna inom olika städer).

L a n d	Befrielse fr tull och skatt		Bensinpris c:a sv kr/lit	
	Utflyg- ning	Inom landet	Inkl tull o. skatt	Netto
Belgien	ja		0: 83 ¹⁾	0: 41 ¹⁾
Cypern	ja		0: 73	0: 44
Danmark	ja	ja	0: 79	0: 37
Finland/Helsingfors	ja		0: 91	0: 4'
Frankrike/Paris ²⁾ 3)	ja	ja	1: 31	0: 4
Grekland			0: 81	0: 42
Holland/Haag	ja		0: 78	0: 40
Island			0: 49	0: 40
Italien/Rom	ja		1: 31	0: 38
Irland			0: 71	0: 35
Luxemburg	ja		0: 81	0: 47
Norge/Oslo	ja	ja	0: 71	0: 3
Portugal/Lissabon				0: 38 ¹⁾
Schweiz/Zürich			0: 77	0: 43
Spanien/Madrid			0: 41	0: 40
Storbritannien/London	ja		0: 76	0: 36
Västtyskland ²⁾	ja	ja	0: 48	0: 48
Österrike/Wien	ja		0: 95	0: 58
Sverige/Stockholm ⁶⁾	ja	ja		

¹⁾ Vid inköp av minst 30 liter

TULLFRIHET FÖR FLYGPLAN

Som alla intresserade numera torde ha reda på är förslaget enligt den nya tulltaxan att även lätta flygplan skall bli tullfria. Eftersom vi redan kommit ett stycke in på det här året bör man nog inte räkna med att den nya taxan kan träda i kraft före den 1 jan. 1959.

Nu har emellertid många rått undra om man inte på något sätt kan klara sig undan tull för flygplan som inköpas i år.

Generellt sett går det inte men det finns möjligheter

till undantag. En svensk flygare som köper ett flygplan i utlandet som han själv tänker använda kan införa det med bibehållen utländsk registrering mot avgivande av "Utfästelse ang utländskt transportmedel", varvid temporär tullfrihet normalt beviljas 3 mån men kan förlängas till 12 mån. Villkor är bl a att flygplanet ej överlåtes eller uthyres.

Befrielse från tull kan efter generaltullstyrelsens prövning och tillstyrkan från Kommerskollegium er-

hållas för transportmedel, som införes av "allmännyttigt företag". Något prejudikat som gäller flygplan finns veterligen inte. Men det kanske kommer — om Värmlands FK med KSAK:s hjälp lyckas övertyga myndigheterna att skogsbrandbevakning är ett allmännyttigt företag.

PÅ FLYGBENSIN I UTLANDET

2) Gäller följande flygplatser:

Ajaccio—Campo dell'Oro	Marseille—Marignane
Basle—Mulhouse—Blotzheim	Nice—Le Var
Bastia—Poretta	Paris—Orly
Bordeaux—Merignac	Paris—Le Bourget
Cannes—Mandelieu	Perpignan—Llabanere
Lyon—Bron	St Nazaire
Marseille—Istres	Toulouse—Blagnac

Vid övriga flygfält om tullman tillkallas (form 20 E).

3) Restitutionsansökan ställes till Aéro Club de France, 6, Rue Galilée, Paris XVI. Ansökan skall innehålla uppgift på

- I Frankrike tankat bränsle,
- Flygplanets typ och motorstyrka,
- Flygningens varaktighet.

Till ansökan skall vidare fogas bensinfakturor i 3 ex.

Uppgifterna i ansökan skall av tullmyndigheten på utflygningens platsen verifieras.

4) Tillkommer exportavgift ca sv. kr. 20: 50 per leverans.

I Västtyskland kan utländska flygplan endast erhålla bensin antingen mot anskaffande av en Zollerlaubnisschein (då bensin erhålles tullfritt) eller mot betalning av bensintullen. På småflygplatser tar båda dessa sätt lång tid.

Därför bör följande iakttagas:

Varje utländskt flygplan bör först landa på en "Flughafen für internationale Handelsluftfahrt" (se AIP). Där erhålles utan svårighet och tidsförlost en Zollerlaubnisschein mot en avgift av 1—5 DM. Giltighetstid 1 år. Med detta tullintyg och carneten får piloten på varje flygplats, som har tankningstjänst, bensin tullfritt.

6) Utländsk medborgare betalar endast nettopris.

För svensk medborgare gäller:

- Tillstånd från Generaltullstyrelsen att söka restitution skall föreligga före förbrukningsperioden.
- Restitution erhålles ej för kvantiteter understigande 500 lit per kvartal.

FRÅN STORA VÄRLDEN

En Jodel blev 3:a i Grand Prix de France bland 25 deltagare från 8 nationer. 1:a pris erövrades av en Bonanza, 2:a pris av en Falco, förd av självaste Rosaspina.

FLYGLOTTERIET

pågår 1 maj—25 september. Förbered redan nu en stor lottförsäljningskampanj i klubbens regi och tjäna stora pengar till klubbverksamheten.

FALLSKÄRMSAKTIVITET

I Tyskland håller aeroklubben på med att bilda dels särskilda fallskärmsklubbar, dels en fallskärms-skola.

I Frankrike finns omkring 1500 parachutister, bland dem 150 kvinnor. Under 1956: 18732 hopp, 342 certifikat av 1. graden och 164 av 2. graden.

I Ungern: 5720 hopp, därav 2000 precisionshopp med fördröjd utlösning. Fem nationella tävlingar.

I Jugoslavien 7187 hopp och 1197 certifikat. Unionen äger 951 fallskärmar.

FALLSKÄRMS-VM

1—16 aug. **Tjeckoslovakien.** VM i fallskärms hopp, arrangerade i Bratislava av Tjeckiska aeroklubben.

FLYGANDE VINGE HEMBYGGS HOS STOCKHOLMS SEGEL

I Stockholms Segelflygklubbs medlemsblad "Cumulus" berättar Stig Engström om sitt amatörbygge av AV-36 Monobloc, fransmannen Ch Fauvels populära flygande ving. 1500—2000 byggtimmar beräknas åtgå innan flygplanet står klart våren 1959. Hittills är 20 % av bygget avverkat.

AV-36 har en spännvidd av ca 12 m. Flygkroppens längd är endast 3,2 m. Ving-
en saknar pilform och är fastbyggd vid kroppen. Nosen kan monteras bort vid landsvägstransport. Även de två sidrodren kan kopplas loss från sina manöverstänger och fällas ned mot vingens bakkant. Vid såväl vinststart som flygbogsering användes "skulderkoppling" med en V-format lina.

ANNONSSERVICE FÖR KLUBBAR

KSAK-NYTT inför för anslutna flygklubbers räkning tills vidare kostnadsfritt småannonser om köp och försäljning av segel och motorflygplan samt av flygmotorer m m

WEIHE och PIPER CUB L 4

båda i mycket gott skick. Linköpings Fk, Saab, Linköping.

CONTINENTAL A-65
nyöversedd i standardutförande, efter total gångtid av 1200 timmar för omgående leverans. Arboga Fk, Arboga.

KÖPINGS FLYGKLUBB ORDNADE FÖRSTKLASSIG RC-TÄVLING

Det var synd om de modellflygare som anmält sig till Köpings Flygklubbs första tävling för radiostyrda modeller men som inte infann sig på grund av kylan. De gick miste om mycket.

För det första en välregiserad tävling, där Erik G Berglund, Insjön utgick som suverän segrare med 200,2 poäng. Sven Erik Winge, Insjön blev 2:a med 143,2 poäng och Stig Carlsson, Nässjö 3:a med 142,0 poäng.

För det andra ett perfekt värdskap från arrangörsklubben som även härbärgerade Modellflygstyrelsen som behandlade de ärenden som skall upp på Riksstämman den 22 mars.

Köpings Flygklubb har planer på att anordna årets SM. Om det går att realisera förslaget kan radioexperterna bereda sig på en verkligt bra tävling.

ARRANGÖRER EFTERLYSE

Till SM för friflygande modeller den 7 september.

Till SM radiostyrning före augusti månads utgång.

Till SM linstyrning, samtliga klasser, senast i slutet av juli.

Intresserade klubbar bör snarast hänvända sig till KSAK.

MODELLFLYGINSTRUK- TÖRSKURSER PÅ ÄLLEBERG

Det blir två centrala modellflyginstruktörskurser på Älleberg i sommar, vardera för högst 20 elever. Den första kursen går 6—19 juli, den senare 20 juli—2 aug. Detaljprogram och anmälningsblanketter utsändes senare till alla registrerade klubbar.

MODELLFLYGTÄVLINGAR SOM KOMMER

Örnen i Norberg arrangerar "Norbergsträffen" i de internationella friflygningsklasserna den 9 mars.

Mfk Termik i Ludvika har i två år tävlat om Dr Lamms och Termiks Vandringspris. Nu avser man att sätta upp priset i en mellansvensk tävling i klasserna S 1, S int och F int. De flygande dalmasarna får stora chans att mäta sig med mellersta Sveriges elitflygare söndagen den 30 mars, en vecka efter KSAK:s Vintertävling.

Falkarna i Norrtälje återkommer den 13 april med Falkarnas Vandringspris i komb. S int och G int. Eventuellt skjutes på evenemanget till 17 augusti.

Vingarna i Stockholm bjuder på "Vårtävlings" den 27 april.

Umeå FK arrangerade 23 februari ett klubbmästerskap i välbygge som förtjänar efterföljd bland andra klubbar. Tävlingen går ut på att under fyra timmar åstadkomma en skalamodell efter en ritning som är obekant för den tävlande fram till tävlingstidens början. Ritningar och material utdelas, verktyg och färg får tävlande själva medföra.



Mars 1958

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

Postgirokonto:
(KSAK) 555 70