



## JACQUELINE COCHRAN FÖRSTAVISE PRESIDENT

Vad årets generalkonferens i Los Angeles valdes Jacqueline Cochran till president i FAI. Till förste vice president valdes M. Jaques Allez, president i Aéro Club de France. En av de vice presidenterna är generalmajor Nils Söderberg.

Jacqueline Cochran tillhör världens flygareelit. Hon har satt flera världsrekord i tävlan med män. Kvinnliga rekord registrerar hon inte. Bl. a. satte hon 1953 världsrekord i hastighet med en Sabre med Orendamotor.

## NY JODEL FÖR FYRA

Som en följd av de stora framgångar som nåtts med den en- och den tvåsitsiga Jodel har konstruktörsteamet JOLI och DELmontez presenterat en större Jodel med fyra sittplatser. Den har beteckningen S. A. N. D 40, där de tre första bokstäverna betyder Société Aéronautique Normande.

Jodel D 140 har en Lycoming-motor 0-360 AIA på 180 hkr. Marschfarten är 225 km/tim.

## RESSEGELFLYGTÄVLINGEN GULDVINGEN

pågår i år 1 mars—30 september. Reglerna är i stort sett lika föregående års. Karl-Göran Klevstigh är tävlingsledare och Civiiling S A Hansson och ing Olof Esping överledare.

## DET FLYGS I AMERIKA!

*En av KSAK:s medlemmar som gjort en två månaders affärsresa i USA, sökte givetvis att återknyta sina tidigare kontakter med USA:s privatflyg.*

*Han redovisar här sina intryck, huvudsakligen inhämtade under lördagar och söndagar hos klubbar och småbolag i Los Angeles, Calif, Las Vegas, Nev, St Louis, Mo, Chicago, Ill, Lansing, Mich, Detroit, Mich och New Wark, N.J.*

### Allmänt.

Vad som mest frapperade var den kollosala utveckling det "tvåmotoriga affärsflyget" tagit. Överallt förekom stora antal av nybyggda "Apache" Cessna 310, Twin Beach, Aerocommander m. m. men även stora antal av helt renoverade och till affärsflygplan modifierade DC-3 och Lodestars.

Ett tiotal av de företag jag besökte i bilbranschen hade egna tvåmotoriga flygplan "och ansåg dem vara lönande och värdefulla". Trots den snabba insättningen av nya flygplan är marknaden inte på långa vägar täckt. En god vän till mig som har en flygfirma i St Louis och är representant för Aerocommander på distriktet hade på ett år sålt — hör och häpna — 8 st. sådana flygplan till olika affärsföretag i staden. Aerocommander hör till de dyraste planen i klassen. Ca 500.000—900.000 kronor. Vad hade då inte Piper, Cessna och Beach sålt i samma distrikt?

Särskilt västerut i USA — med de stora avstånden — var affärs- och privatflyget verkligen blomstrande. Detta beror givetvis även på de synnerligen lämpliga väderleksförhållandena där.

Även om det tvåmotoriga flyget låg bra till verkade det på intet sätt vara stilla inom det riktiga småflyget. Fortfarande gällde detta speciellt västerut. Nyinsättning av de nya modellerna av Cessna 172 och 182 verkade vara stort och Cessna hade ett mycket gott namn i USA. (Ingen duk som tar skada vid den mycket ofta förekommande uteparkeringen.)

Givetvis förekom även Pipers olika plan i stora mängder och säkert är fortfarande Piper den mest spridda kärnan.

På flygskolorna sattes dock även mycket stora antal av Champion in. Det är ju en billig kärra och direkt arvtagare till J-3 (Piper). Den är numer försedd med noshjulsställ.

### Förarekrav i USA.

Förarekraven tycks vara väsentligt strängare än här och det är nog även nödvändigt i detta land med så mycket flyg. 40 timmar är minimitid och radiotelefoncertifikat i realiteten en nödvändighet. Så gott som alla kärror åtminstone i "bebodda" områden var försedda med radio och givetvis självstart — något som man väl även här borde betrakta som ett minimikrav.

Stort avseende fästes vid förarnas förmåga att uppträda väl i trafik på tättrafikerade fält och rutin för detta byggdes upp genom att skolning helt enkelt äger rum på sådana fält. Radiotekniken övas upp till en snabb rutin och de flesta lär sig omnavigering etc.

Intryckena därvidlag från USA manar till efterföljd. Hur är det med våra gossars rutin. (Tänk bara på "kalabaliken vid flygarträffen i Lübeck"!)

## Klubbarna.

Klubbar verkar vara sällsynta, speciellt då sådana klubbar som vi är vana vid i Sverige. Förutom verksamheten i CAP (Civil Air Patrol) verkade det som om klubbar i allmänhet förde en tynande tillvaro. På flera platser fanns dock en särskild typ av klubbar som närmast kan jämföras med ett slags bolagsform UPA. Medlemmarna satsade ganska stora kapital (100: — till 1.000: — dollar per styck) köpte in flygplan, byggde hangar, anställde lärare och mekaniker (och givetvis — såsom i Karlstad — byggde man en bar).

Klubben bedrevs sedan i någon mån såsom ett bolag med undantag av att saftiga medlemsavgifter "lurade medlemmarna så att de trodde det blev billigare än att hyra från vanligt bolag".

## Privatägarna.

Denna kategori var den förhärskande även om i några fall ett plan ägdes av ett par personer. Oftast var flygplanen välutrustade med självstart, radio, omni etc. De sköttes i regel om av "fixed base operator" och hans lilla effektiva verkstad. Det är inte billigt att hålla sig med plan ens i USA men servicen är fantastisk. Ett telefonsamtal till flygplatsen och kärran rullas fram, tankas och kontrolleras. Sen

är det bara att komma ut och ge sig iväg.

En liten rolig episod var en rouletteskötare i spelstaden Las Vegas som bodde 26 mil från jobbet. Han tog varje dag sin Cessna 182 till jobbet. Där steg han ur på flygplatsen. Hans "Las Vegas-bil" var framkörd och så bar det i väg till jobbet i en 10 minuters bilfärd. På morgonen därpå ut till fältet i Vegas igen. Iväg med Cessnan och till hemstaden. Där var hemstadens bil framkörd och så en ny 10 minuters färd till bostaden och familjen. Jo — det är sant även om man har svårt att tro det.

## Fixed base operators.

Dessa småföretag är nog delvis nyckeln till USA:s framgång på flygområdet. Med orädda men friska initiativ har dessa män byggt ut små oaser på flygplatserna.

En fixed base operator är vanligen först och främst en liten firma som tjänstgör som återförsäljare för någon flygplanstyp. Han säljer och hyr ut flygplan. Han sköter även om bensindistributionen i eget namn men för något bensinbolags räkning. Han har en liten verkstad för rundsmörjningar, service och översyner. Han bygger T-hangarer för uthyrning. Han ordnar med en trevlig "snackbar" där man kan få sig litet mat och där man kan tillbringa en trevlig stund med flygtidningar eller flygsnack med kompisarna. Ofta bygger han små motell för kundernas bekvämlighet och ofta hyr han ut bilar såvida inte något av de stora uthyrningsbolagen finns på platsen.

Kort och gott. Han är universalsnillet som gör att man verkligen kan vistas på ett fält i USA. Mat, dryck, sömn, fortskaffningsmedel och trevnad — allt sådant klarar detta universalgäni av.

## Flygfälten och övriga förhållanden.

Flygfälten är ju även en viktig del i USA:s möjligheter på privatflygområdet. Knappast en stad eller kommun med självaktning saknar fält för småflyget. Detroit stad t. ex. håller ju sitt "City Airport" mitt i centrum av stan öppet för alla privatflygare och med god service. Där sag jag kartor över flygplatser i USA och man frågar sig snart var en odlar dom all majs och alla kossor?

Sen är det servicesinnet i USA. Till och med den barskaste trafikledare är inställd på att "det är hans förbaste skyldighet" att vara artig <sup>h</sup> att hjälpa så mycket han förmår. *Det är ju hans jobb.* De flesta i vårt Lfs är ju inte så dumma men nog finns ännu mycket att lära.

Finge Detroit stad höra talas om Skarpnäck skulle de anse det vara *perfekt*. Fin inflygning (i Detroit rakt över hus-tak och med en jättestor gasklocka mitt på fältet) och inte blir folk bättre begravda i den slutliga mullen på grund av frånvaron av flygplan. (Skinnknutdebuller är ju okänt i USA.)

## Varför kan vi inte i Sverige?

Ja — varför kan det inte gå att bygga upp något här. <sup>U</sup>r timmar på långa flygfärder med trafikflygplan har jag funderat och funderat varför i herrans namn vi inte skall kunna komma någonstans här och ju mer jag funderar desto mer deprimerad blir jag.

Vad kommer det sig av att vi i Sverige är en samling hel- och halvdioter som troget varje söndag släpar ut våra gamla museiföremål — malätna och eländiga — och med en vikingasjäl kastar oss upp efter snurrn och rycker och

*Forts. på sid. 7*

## UTLÄNSKA FLYG-EVENEMANG

FAI har kompletterat sin tävlingskalender och här presenteras några flyghändelser som inte fanns med i uppräknningen i tidningens mars-nummer:

### Motorflyg

18 maj. **Italien.** Rally, organiserat av aeroklubben i Puglia.

24—26 maj. **Frankrike.** 5. internationella rallyt "des Vins de Provence", organiserat av aeroklubbarna i Fréjus och St Raphaël med Franska aeroklubbens medlande.

24—27 maj. **Schweiz.** 1. internationella stjärnflygtävlingen till Sisseln, organiserad av schweiziska aeroklubbens sektion Fricktal.

1 juni. **Frankrike.** Rally Bonneterie, organiserat i Troyes av aeroklubben i l'Aube.

7—8 juni. **Frankrike.** Rally i Normandie, organiserat av franska aeroklubben.

12—20 juni. **Italien.** Rally, organiserat av aeroklubben i Milano. "Stjärn-rallyt".

15 juni. **Frankrike.** Tävlingsflyg för kvinnliga piloter Paris—Deauville—Paris, organiserad av I.P.S.A. (Vad nu det kan betyda!)

15 juni. **Frankrike.** Flygträff med Jodel-flygplan i Caen.

20—23 juni. **Italien.** 9. internationella Sicilien-flygningen, organiserad av aeroklubben i Palermo.

15—18 juli. **Frankrike.** Grand Prix de France, franska aeroklubbens turistcup, Baule-Deauville.

19—20 juli. **Frankrike.** Caen-rallyt, organiserat av l'Aero Club du Calvados.

26—27 juli. **Italien.** Dolomiter-rundan, organiserad av aeroklubbarna i Trento och Bolzano.

26—27 juli. **Frankrike.** Rally, organiserat av Radio-Luxemburg.

21 september. **Italien.** Rally, organiserat av aeroklubben i Milano.

### Fallskärmsport

10—11 maj. **Frankrike.** Internationell fallskärmsflygning, organiserad av den franska fallskärmsfederationen i Paris.

20—29 juni. **Rumänien.** Tävlingsflyg för bulgariska, rumäniska och jugoslaviska hoppare.

### Ballongsport

1 juni. **Belgien.** 2. stora internationella ballongtävlingen, organiserad av den belgiska aeroklubbens ballongsektion.

8 juni. **Nederländerna.** Friballongtrofén, organiserad i Rotterdam av Nederländska aeroklubben.

21 september. **Belgien.** Stor internationell tävling för 900 m<sup>3</sup> friballonger, organiserad i Bryssel av Kungl. Belgiska aeroklubben.

Härmed erinras om

## SM I MOTORFLYG

Tävlingen äger rum i Norrköping/Kungsängen den 14—15 juni 1958.

Anmälan skall vara insänd till KSAK senast den 3 juni.

Anmälningsavgift kr 25:— (insättes på KSAK:s postgiro 555 70).

Tävlingsbestämmelser jämte anmälningsblankett kan rekvireras från KSAK. Kompletterande tävlingsbestämmelser ang. briefing etc. kommer att utasändas till anmälda tävlingsdeltagare 7 dagar före tävlingen.

Följande priser är uppställda:

Öresundspokalen — Vandringspris till segraren i SM.

Nils Söderbergs Vandringspris — Uppställt för flygförare som tidigare ej deltagit i RMT (riksfinalen).

Dam-Cup — Vandringspris för kvinnliga deltagare (planeras).

Harald Enells Vandringspris — För deltagande klubb-lag (nyuppsatt).

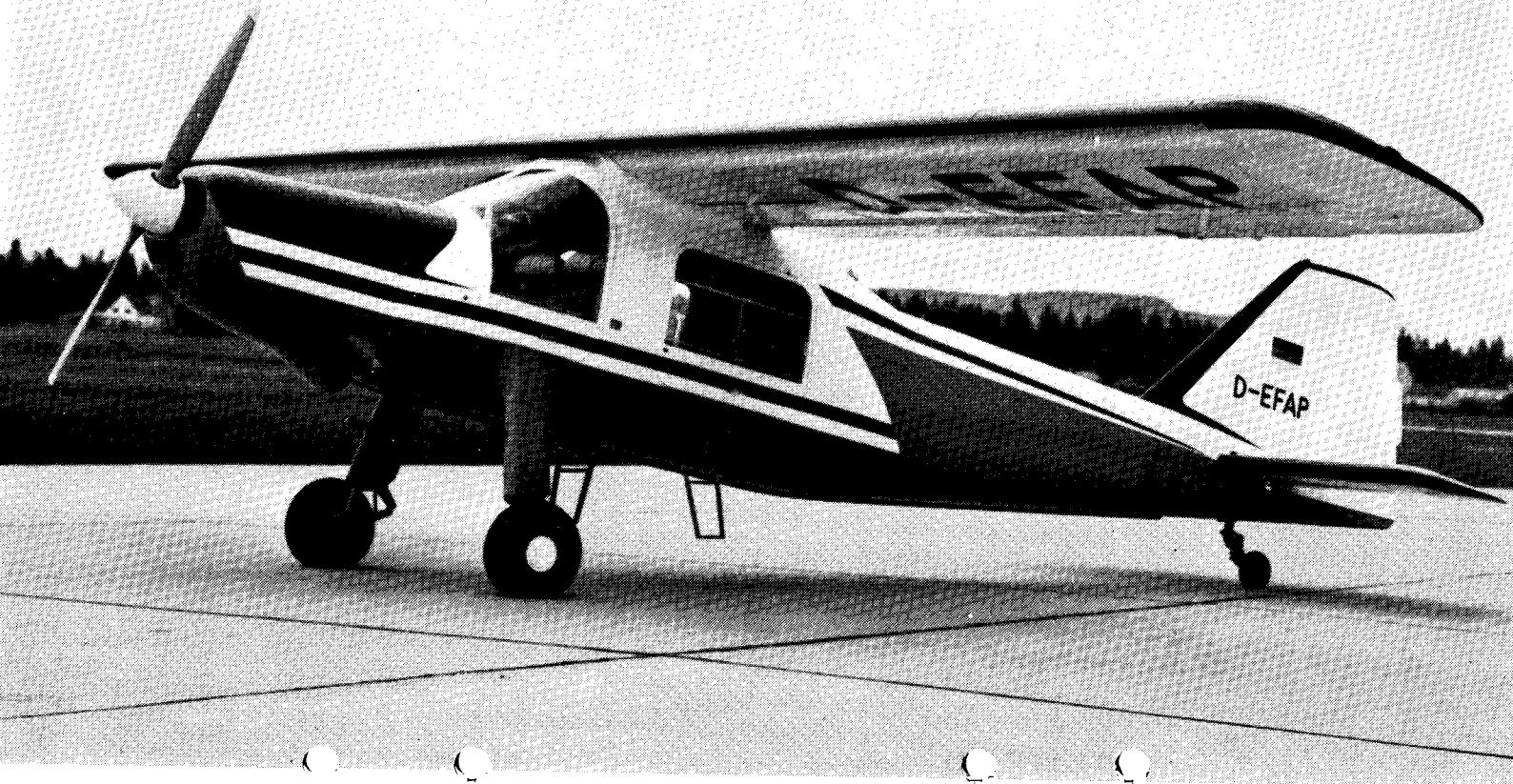
Till KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm

Härmed rekvireras ..... sats(er) anmälningsblanketter och tävlingsbestämmelser för SM i MOTORFLYG 14—15 juni 1958.

Namn .....

Adress .....

# DORNIER Do 27



Do 27 — 6-sitsiga reseversionen — visas vid Arets Flygshow

Kl 107 B — nya versionen med 150 hkr motor — visas vid Arets Flygshow

**KLEMM KI 107**



## BRÄNDA CYLINDERTOPPAR PÅ GIPSY MAJOR I.

LFS har den 5 maj utfärdat luftvärdighetsanvisning som föreskriver att flygning med Gipsy Major I på 80/87 oktän och en blyhalt av max 0,15 ml/l får ske tills vidare och intill årets slut på följande villkor:

*Kompressions- eller täthetsprov skall utföras vid ovan angivna tider eller när det kan misstänkas, att motorn ej är i bästa kondition. Kontrollen skall utföras av godkänd verkstad eller flygmekaniker. Om proven ej ger tillfredsställande resultat, skall modifiering enligt pkt II (cylindertoppbyte) utföras.*

Anledningen till föreskriften är att bronstopparna, som utgör ett under kriget använt krismaterial, har sämre värmeledning än de aluminiumtoppar som ingår i den ursprungliga motorkonstruktionen. De överhettas därför lätt om olämpligt bränsle användes. Vid användning av blyhaltigt bränsle bildas en blybeläggning som försämrar värmeavledningen. Vid användning för målboisering är dessutom belastningen

hög och hastigheten låg, varför kylningen är sämre. Motortillverkaren föreskriver användning av blyfri 68/73 oktän bensin.

Utöver ovan av LFS föreskriven åtgärd rekommenderar KSAC toppöversyner med sötning var 100 timme samt att vid användning för bogsering motorn strypes något omedelbart efter lättningen. Denna metod har använts på Älleberg under ett flertal år och något besvär med överhettade cylindertoppar har ej förekommit.

För fortsatt användning efter den 1 januari 1959 föreskriver LFS att cylindertoppar av brons skall ersättas med cylindertoppar av aluminium. Kostnaden härför har beräknats till c:a 4.000 kronor.

KSAC undersöker lämplig lösning av denna fråga på två vägar, dels göres en förnyad undersökning angående möjligheterna att inom landet tillhandahålla lämplig flygbensin, dels undersöks bästa möjliga leveransvillkor för cylindertoppar av aluminium.

hustjänstgöring; 3. hava genomgått militär eller civil specialutbildning i flygmedicin (flygläkarekurs, utbildning för undersökningsläkare eller liknande); 4. a) antingen hava minst 2 års erfarenhet från praktiskt flygmedicinskt arbete såsom läkare vid civilt flygbolag, flygläkare vid flygvapnet med medicinsk kontroll av flygande personal eller b) på annat sätt erhållit motsvarande erfarenhet flygmedicinskt arbete som gjort vederbörande kompetent att bedöma en sökandes fysiska och psykiska lämplighet med hänsyn till dels kraven för ifrågavarande typ av certifikat de förhållanden under vilka sökanden skall utföra sin tjänst.

Klubbarna på de orter där godkänd flygläkare ännu inte finnes uppmanas att omgående inkomma med förslag till lämplig läkare på den plats där klubben bedriver sin verksamhet.

## ÄNDRADE FLYGDAGAR

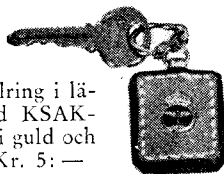
Aeroklubben i Göteborg har på grund av valet uppskjutit sin flygdag från 1 juni till 31 augusti.

Örebro Bil- & Flygklubb, som annonserat flygdag till 18 maj har uppskjutit denna till senare tidpunkt som ännu ej fastställts.

## CHIPMUNK BLIR FÖR DYRBAR

Norsk Aero Klubb har undersökt möjligheterna att inköpa och bruka Chipmunk, surplusmateriel från RAF. De ändringar som måste utföras på flygplanen för att dessa skall kunna få civila luftvärdighetsbevis är emellertid av sådan omfattning att flygplanen ställer sig mycket dyrbart, även om nettopriset är lockande lågt.

## HÖGAKTUELLT FÖR KSAC-BILISTER



Nyckelring i läder med KSAC-märket i guld och emalj. Kr. 5:—

Bilkudde, galon, blå eller röd. Kr. 12: 75.



## FLERA FLYGLÄKARE

I LFS Informationscirkulär 68/1957 upptages en förteckning över läkare behöriga att utföra medicinska undersökningar av certifikatsökande. KSAC har gjort framställning till LFS att denna förteckning skulle utökas med läkare även för övriga platser, där flygklubbar har sin verksamhet. LFS har föreslagit att KSAC skulle inkomma med lämpliga förslag på läkare på dessa platser eller i närheten av dessa.

Undersökningsläkare skall enl. BCL och LFS bedömande 1. vara med lic och legitimerad läkare; 2. hava fullgjort minst 3 års sjuk-

## NYTT FRÅN SEGELFLYG-VM

Polska Aeroklubben meddelar, att 45 piloter har anmälts preliminärt i den öppna klassen och 25 piloter i standardklassen.

Hittills kända flygplan i standardklassen, som kan ifrågakomma för VM är Zugvogel IV, KA VI, Mucha, Breguet 905, Javelot II och Skylark II.

Breguet 905, som konstruerats och byggts på 4 mått enligt FAI:s standardnormer, kommer troligen att flygas vid VM av den franske segelflygaren Cabar.

Även Wassmer gör förberedelser för deltagande i VM och har utrustat sitt flygplan "Javelot", som förut hade en spännvidd av 16,08 m, med en ving med 15 m spännvidd.

## STARKT MOTORFLYG- INTERESSE I DALARNA

Siljansflyg har sedan starten i börjat av året varit livaktigt och skolat fram 27 elever till A-certifikat på olika platser i Dalarna. Då emellertid önskemål ofta framkommit om internatskurser, ämnar man på försök anordna två motorflygkurser i denna form på Tallheds flygfält i Orsa.

Skolan disponerar 2 st. Cub, varav en med 95 och en med 85 hkr motor, 1 st. Luscombe Silvain 8 A och 1 st. Tri Pacer.

*Forts. fr. sid. 2.*

rycker. Så den lilla stjärtsvängningen runt fältet. Så in igen. En studier av flygtidningar när vi läser om flygplan som faktiskt byggts efter kriget. Radioapparater, självstart och andra för vettiga människor obligatoriska ting kommer våra ögon att glänsa som ett barns utanför de förbudna sakerna i leksaksfönstret. Sakerna som vi får se men inte röra. Sakerna som vi läser om och som vi

hoppas att våra barn kanske kan få nytta utav.

Sanningen om detta är ruslig. Vi har inte råd. Det finns inga pengar i det här landet. Vi kan heller inte jobba ihop några för då tar staten dem. I USA läggs mannens och fruns lön ihop vid taxeringen och delas därefter på mitten var efter var och en betalar skatt efter var och en sin halva. Här har jag inte råd att hålla min fru i arbete.

Ja, så skrämmande är det faktiskt, men det räcker inte.

Nog skulle en hel del bolag kunna flyga men så är ju inte fallet. Vi har ju ännu inte något affärsflyg knappast.

Där är det nog SERVICEFRÅGAN det beror på. Vi svenskar är inte servicesinnade. Försök att komma till ett svenskt småfält ensam och allena. Stick fingrarna i mun och vissla efter bensin- och servicekillen. Det lönar sig inte för det finns ingen. Nej släpa tag i kärran bara. Slit och dra. Leta reda på förtöjningsgrejor. Häng på kapell för någon hangar finns ju inte. Gå sedan en mil till stan för bil finns ej att hyra och busar får ju inte gå ut till något så litet allmännyttigt som flygfält. Kom ut sedan igen och försök få tag i bensin. Uppgifter om andra fält. Ett vänligt leende. Nej det går helt enkelt inte.

Sen är det ju så att vi inte har några fält heller. Här är vi ju så fina att skall det byggas något så skall det vara jättegrejor med "inbyggd pucker" eller också att stänga flygfälten för begravningsplatserna. Det är synonymt. Det är privatflygets begravning det gäller.

Ljusningen med Linjeflygs uppsving kan ge oss en vitamininjektion som vi bör ta vara på och suga ut allt ur.

## Vad kan vi göra?

Inget av vad som sagts är menat som kritik mot KSAK

eller myndigheterna. Det gäller allas vår komplett saknade äventyrlusta och experimentlusta. Det är nog där vi behöver offra mycket.

KSAK:s synpunkt beträffande sysselsättning av museiparken vi nu har är riktigt tror jag. Allt flyg måste vara i luften. Brandflyget kan ge oss mycket och få folk att tro på oss. Det så länge bromsade linjeflyget kan också göra mycket. Flygfält kan komma att byggas och det är ju det vi behöver.

Sedan tror jag att mycket hänger på möjligheten av att få igång framtida lokala småbolag med uthyrning, skolning etc på programmet. Kort sagt något i stil med "fixed base operators". Jag tror att dessa är värda allt stöd även från KSAK:s och klubbarnas sida. Det tycks dock vara så att alla tror att det blir så mycket billigare att flyga om vi missköter våra ordinarie arbeten genom att även missköta god flygplansvård etc. Somliga av våra klubbar växer ju gradvis ut till dåligt skötta affärsföretag med stor omfattande verksamhet där ingen har vinstintresse och där ingen egentligen jobbar riktigt allvarligt och hårt. Det är farligt — inte minst för säkerheten — och inom Sportflygklubben är vi ibland rädda för den nya utvecklingen. Stor rörelse utan personligt ansvar är alltid farligt.

Min personliga uppfattning är även att vi på allt sätt bör hålla allt statligt stöd borta från flyget. Låt inte staten även få laborera med den sista lilla friheten eller resterna av den vi har kvar.

Jag har ofta funderat på meningen med vad som ibland sker i segelflyget och jag tror inte jag är ensam. Visst är det bra att det flygs, men hur flygs det egentligen.

Jo genom bidrag och annat får vi sådana elever SOM Egentligen INTE ÄR

**TILLRÄCKLIGT INTRESSERADE FÖR ATT SJÄLVA OFFRA NÅGOT.** Vad händer. Jo en liten grupp bestående av gruppchefer, instruktörer och övriga genier inom klubben offrar fritid, familjeliv och annat för att släpa upp halvintresserade elever i lufthavet. Hur många timmar har jag själv inte tvingats sitta som släpförare och släpa upp killar som sedan efter S drar sig tillbaka och förtäljer sina kvinnor om huru de besegrade lufthavet och därstädes gjorde vilda bravader med svindlande nödlandningar och annat. Men inte fasen är de redo att ta ut 15 bagis ut ur sin ficka och göra en tur. Nej då. Inte nu när "bågarna blivit så dyra och när skinnpajen kostar 350 spänn".

Nej låt oss inse att en liten klubb är lika bra som en stor. Det är bättre att ha 10 st. som verkligen flyger än att ha papper på att man utbildat 50 av vilka 10 ännu inte slutat. Smakar det något, så kostar det något, säger ett gammalt ordspråk och så bör det vara. Varför skall vi slita och släpa och kämpa för att få upp varanda skinnknutte i luften till ingen nytta. Studera gärna styrets och Er egen statistik. Jag vet att den inte kan vara rolig.

Jag deltar själv i detta syndfulla organisationsliv och är själv med i karusellen men nu börjar jag reagera.

### Äntligen en avslutning.

Ja detta var kanske värre än jag tänkt, men jag har en känsla av att det inte är någon idé med skyggglappar. Jag är pessimistisk och sur och f—d för det är faktiskt hopplöst, åtminstone nästan.

Den här otäcka domedagspredikan kommer faktiskt inte från andra än de virriga tankar som dyker upp i skallen på en utsliten flygklubbsssekreterare som har sett för mycket men som aldrig upphör att

hoppas på framtiden och som nog inte heller kommer att tröttna i första taget.

Trots allt hoppas jag att denna eländiga epistel kan ge något av värde och om inte annat så har jag skrivit av mig något av ilskan och det lär ju skall vara bra för hjärta och mage säger läkarna.

Hälsningar  
Billy Huzell.

## UTHYRNING

**KRANICH** utlänas. Gävlebygdens Flygklubb, Brandstationen, Gävle. Tel: 290 90.

## FLYGSKOLOR

### FLYGSKOLA I INTERNAT

Under juli—augusti kommer två motorflygkurser för A-certifikat och en för B-certifikat att anordnas på Tallheds Flygfält, Orsa.

Trevlig förläggning - badplats vid fältet - möjligheter till segelflyg och inflygning på sjöflygplan. Ett gott tillfälle till motorflygtutbildning under semestern i naturskön trakt. Närmare upplysningar erhålles från A.-B. Siljansflyg, Box 1, Mora-Noret.

### FLYGFÖRETAG

intresserat av **FLYGSKOLA PÅ ROMMEHED**. Sätt Eder i förbindelse med Disponent Tord Andersson, Falun. Tel: 65 60.

## SERVICE

**REPARATIONER o. ÖVERSYNER**, större eller mindre, på i första hand flygplan av typ Piper Cub utföres till låga priser. Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping. Tel: 20 92 00.

## TILL SALU

**"ERCOUPE"**. Välhålet flygplan med 85 hkr Continental Motor och metallpropeller. CHEMATEX AB, Malmö 1.

**SJÖ-CUB**. Piper Cub med Edo-flottörer i förstklassigt skick säljes till förmånligt pris. Tel: Leksand 104 56 eller 113 00.

**KLEMM 35** i gott skick till salu. Disp. Tord Andersson, Falun. Tel: 65 60.

**TIGER MOTH**, helt ny monterad för grundöversyn. FLYGPLANSKIDOR till Sk 12 och Klemm 35. Aeroklubben i Malmö, Malmö 8.

**VINSCHWIRE**, ny 1500 m säljes. Norrköpings Automobil- & Flygklubb, överste Frank Cervell, F 13, Norrköping.



Maj 1958

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

Postgirokonton:  
(KSAK) 555 70

### Annonspriser

1/1-s (131×185) 200:—  
2/3-s (86×185) 150:—  
1/2-s (131×92) 120:—  
1/3-s (86×92) 85:—  
1/3-s (41×185) 85:—  
1/4-s (131×46) 65:—  
1/6-s (41×92) 45:—  
Småannonser —:60/mm.