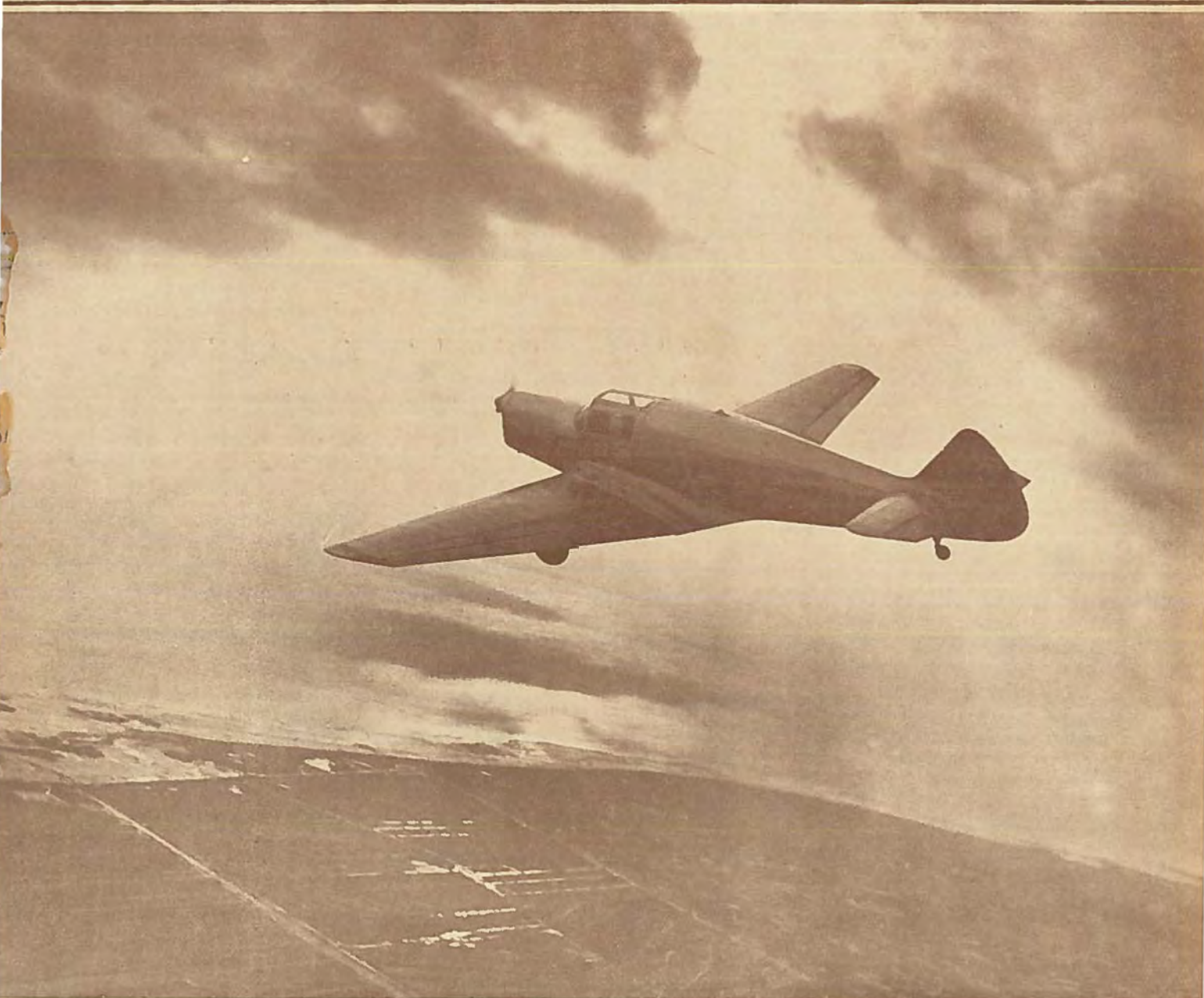


# FLYV

aneds magasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 1

938 - 11. Aarg.

Faldskærmens militære Anvendelse  
Den nye danske Sportsflyvemaskine K-Z II  
Modelflyvningen i England

35

Ø R E



## KLUBADRESSER

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.**  
Amallegade 33, Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.  
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

### DANSKE FLYVERE.

Fmd.: Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169, Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

**DANSKE PRIVATFLYVERE** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

**VESTJYSK FLYVEKLUB** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

### ACTIV, København.

Fmd.: H. Jensen, Blegdamsvej 60.

### DANSK MODELFLYVERFORBUND.

Fmd.: Per Weishaupt, Torkel Badensvej 12, Hellerup, Tlf. Helrup 3355.

**DANSK SVÆVEFLYVER UNION** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: A. Dochedahl, V. Fælledvej 41, Kbhvn. V.

### KLUBBER I UNIONEN:

#### AARHUS FLYVEKLUB.

v/ Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

#### DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.

Dybbølsgade 11, København V.

#### ESBJERG FLYVEKLUB.

v/ Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

#### FYENS LUFTSPORT.

Fmd.: Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

#### HASLEV FLYVEKLUB.

v/ Sv. J. Juul, Allégade 50, Haslev.

#### HOLBÆK FLYVEKLUB.

v/ K. Dabelstein Hansen, Diget 4 B, Holbæk.

#### HORSSENS SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Holger Lindberg, Mælketorvet, Horsens.

#### KOLDING FLYVEKLUB.

v/ W. Chr. Jensen, Haderslevvej 24, Kolding.

#### KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

#### RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Ing. H. Madsen, Jernbaneg. 22, Randers.

#### RINGSTED FLYVEKLUB.

v/ Frede Madsen, Kongensgade 2, Ringsted.

#### ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.

Fmd.: B. Johansen, Københavnsv. 63, Roskilde.

#### SILKEBORG FLYVEKLUB.

v/ Lærer J. Andersen, Engesvang.

#### SLAGELSE FLYVEKLUB.

v/ H. Grauengaard, Gækkelundsv. 7, Slagelse.

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.

v/ E. Nordgren, Gl. Holmegaardsv., Hillerød.

#### SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULUS«.

Blegdamsvej 118, København Ø.

## OFFICIELT ORGAN FOR DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV“s HOVEDKONTOR:  
Vesterbrogade 60  
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824  
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktør:  
Kaptajn J. Foltmann

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.

v/ G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.

v/ Ing. N. L. Dam, Iversensvej, Hjørring.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.

v/ V. Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«

v/ J. Olsen, Guldbergsgade 8, København N.

#### VARDE FLYVEKLUB.

v/ Jens B. Lonborg, Stausvej 8, Varde.

#### VEJEN & OMEGNS SPORTS-FLYVEKLUB.

v/ Værkfører Conrad P. Møller, Vejen.

#### VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVERGRUPPE.

v/ Bogtr. C. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

#### VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ P. E. Vigenberg, Værløse St.

### KLUBBER UDENFOR UNIONEN:

#### DANSK LUFTSPORT.

Fmd.: K. T. Andersen, Tordenakjoldsg. 13, 4.

#### FAABORG FLYVEKLUB.

v/ Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

#### FLYVEKLUBBEN »ØRNEN«, Aarhus.

v/ G. A. Hansen, Touavej 33, Aabyhøj, Aarhus.

#### KALUNDBORG FLYVEKLUB.

v/ J. A. Jacobsen, V. Havnevej 14, Kallundborg.

#### MIDDELFART FLYVEKLUB.

Fmd.: Direktør Tholstrup, Middelfart.

#### NÆSTVED FLYVEKLUB.

Fmd.: H. Juul-Hansen, Jernbaneg. 6, Næstved.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »GLENTEN AF 1937«.

v/ H. C. Andersen, Værksted: Buddingevej 252.

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »GRUNAU«, Gentofte.

Fmd.: P. Nielsen, Ahlmanns Alle 15, Hellerup.

#### VORDINGBORG FLYVEKLUB.

Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

#### Billedet paa Forsiden:

Den danske Sportsflyvemaskine K-Z II

### MODELFLYVEKLUBBER UNDER FORBUNDET:

#### ALS MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

#### FREDERICIA II.

Fmd.: C. Michelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

#### GLOBUS AERO KLUB.

Fmd.: Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.

Fmd.: B. Johansen, Københavnsv. 63, Roskilde.

#### MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.

Fmd.: P. Christiansen, Sabroesv. 10, Helsingør.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVINGEN«, Fredericia.

Fmd.: K. Christiansen, Gothersg. 15, Fredericia.

#### ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.

Fmd.: H. Knudsen, Østrupsvej 12, Odense.

#### RINGSTED MODELFLYVEKLUB.

Fmd. Komm. Aa. Christensen, Sjøllandsg. 9.

#### SKJERN MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Maler Sv. Herborg, Kærallé 14, Skjern.

### MODELFLYVEKLUBBER UDENFOR FORBUNDET:

#### AALBORG MODELFLYVEKLUB.

v/ G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

#### KERTEMINDE MODELFLYVEKLUB, Kerteminde.

Fmd.: Knud Boje, Muusegaarden, Kerteminde.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »AERO«,

Fmd.: J. Rasmussen, Lykkegaardsv. 3, Kolding.

#### MODELFLYVEKLUBBEN AIR SPEED, Aabyhøj.

Fmd.: Lindgren, Chr. Winthersv. 10 B, Aabyhøj.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTEN«, Haderslev.

v/ Jørgen Hansen, Storegade 41, Haderslev.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.

v/ Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

#### MODELKLUBBEN »ST. JØRGEN«.

Fmd.: E. Kamstrup, St. Jørgensg. 18, Holstebro.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.

Fmd.: Aage Duc Jensen, J. Aakjærs Allé 13, Esbjerg.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.

Fmd.: Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVØRNEN«.

v/ O. Poulsen, Værksted: Buddingevej 252.

#### MOTORMODEL-KLUBBEN HAWK.

Fmd.: H. Schröder, Helleruplundssalle 11.

#### SKOVSHOVED MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Bøcker Petersen, Korsgaardsv. 3, Chl.

#### RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: J. Skjodsholm, Herningv. 48, Ringkøbing.

#### SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: P. Sveigaard, Solystvej 45, Silkeborg.

#### BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.

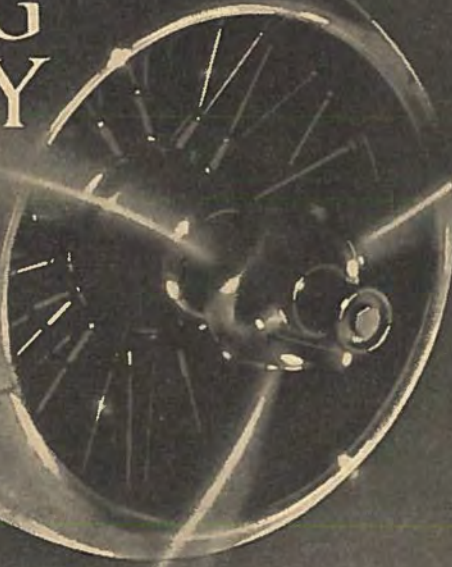
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

#### DE UNGES FLYVEKLUB.

Politikens Hus, Kbhvn. K.



*The*  
**ARMSTRONG  
SIDDELEY**



**TWO SPEED SUPERCHARGED TIGER VIII ENGINE 920 H.P. (Take off)**

**ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND.**

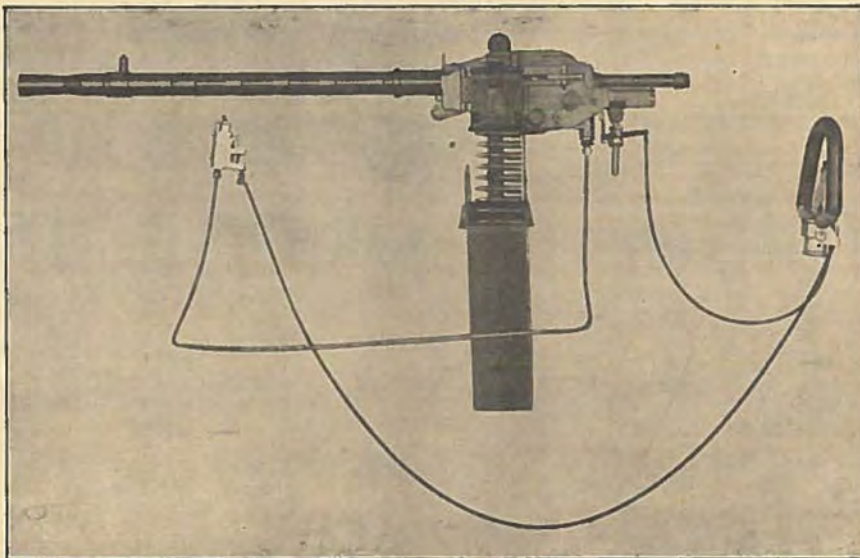
**DANSK INDUSTRI SYNDIKAT,**

COMPAGNIE MADSEN, A/S

**AARHUSGADE - FRIHAVNEN**

**KØBENHAVN**

Telefon: Central 10045



**MADSEN Flyvergevær med Synkronisator**



**„CELOSE“**

(LOVBESKYTTET)

**ASP**

**DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identifieringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**

**TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22**

**AVIATIKKENS  
METAL:**



**ALUMINIUM OG DETS LEGERINGER**

Til Specialbrug for  
Lyntog - Aeroplaner  
Hydroplaner - Luftskibe

I alle Haarhedsgrader  
og Konstruktionsformer

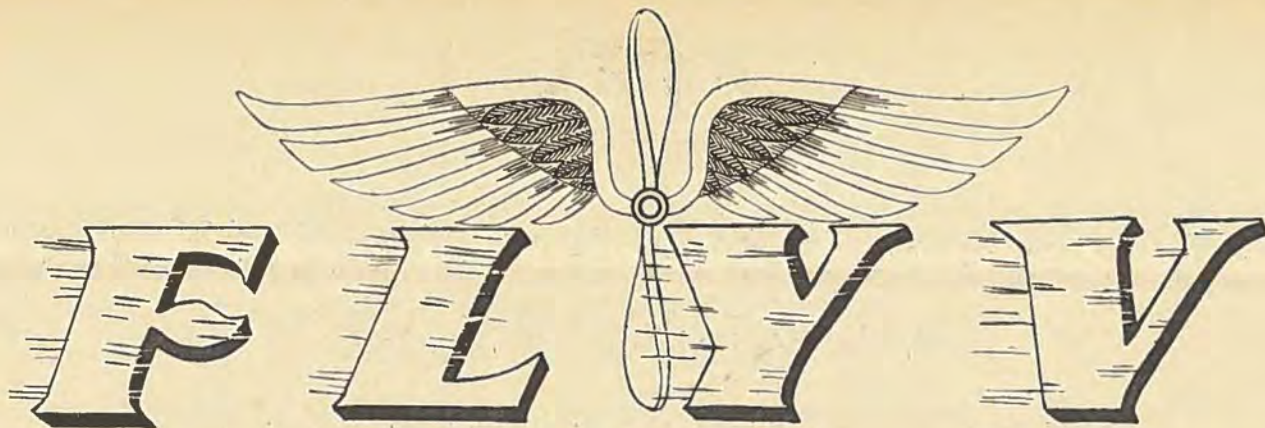
**NORDISK ALUMINIUMINDUSTRI**

VED DIREKTØR SIG. HOUTH

**ENGLANDSVEJ 32 - KØBENHAVN S.**

**TELEFON: CENTRAL 10627 - 10628**





# Ved Aarsskiftet.

1937 randt ud, og Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab indleder det nye Aar med at bringe Hilsener og Nytaarsønsker til Medlemmerne og til de Organisationer, der har tilsluttet sig Selskabet som deres Samlingsmærke. En Tak rettes til alle dem, der ved mangesidede Bestræbelser i det svundne Aar har samarbejdet paa at fremme Aeronautiken i Danmark.

Ved Tærsklen til Aaret 1938 dvæler Tankerne et Øjeblik ved det gamle Aars Hovedbegivenheder, som i mange Henseender betød et Skridt fremad for dansk Flyvning. En voksende Interesse og Forstaaelse af denne har befæstet Troen paa, at vi gaar en Tid i Møde med Mulighed for, at glippede Haab nu maa gaa i Opfyldelse.

Man maa glæde sig over den forestauende Forøgelse og Udvidelse af dansk Trafikflyvning paa de udenlandske Ruter. Men ogsaa herhjemme er der Vaartegn paa Flyvningens Omraade. Kastrup Lufthavn bliver stadig mere og mere tidssvarende, og indenlandske Ruter er startet. Aalborg og Esbjerg er ifærd med at bygge moderne Provinslufthavne, og i Rønne er Arbejdet ogsaa igang. I flere og flere af de danske Provinsbyer vokser Interessen for Flyvning og Ønsket om at deltage i indenrigsk Trafikflyvning.

Samtidig er man dog blevet skuffet over de glippede Forhaabninger om Opnaaelse af Indførselstilladelse for private Flyvemaskiner til Sports- og Skoleflyvning. Der er søgt at hjælpe paa dette Forhold ved tidligt paa Aaret at rette Henvendelse til Valutamyndighederne, om at der maatte gives Valuta til Indkøb af saadanne Flyvemaskiner fra Udlandet. Denne Henvendelse er nu gentaget; og det er vort brændende Ønske, at danske Sports- og Privatflyvere maa faa bedre Kaar og gaa en lysere Tid i Møde.

Et nyt dansk Selskab er stiftet med det Formaal at bygge mindre Flyvemaskiner. En Forsøgsmaskine er allerede færdig og er ved at gennemgaa Prøverne for Luftdygtighedsbevis. Man maa ønske dette Selskab al god Fremgang og gode Arbejdsvilkaar.

Spæve- og Modelflyveinteressen er tilsyneladende i stærk Fremgang, hvilket maa hilses med Glæde, da det er Ungdommens Energi og Interesse, som skal bære Sagen frem og føre Udviklingen videre. Man maa ønske dette Arbejde god Fremgang og sund Udvikling under faste Former.

I Haab om at Flyvningens Udvikling i Danmark i 1938 maa blive stærk og harmonisk og opvise smukke Resultater, ønsker Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab sine Medlemmer og Venner et

## Glædeligt Nytaar!



# FALDSKÆRMENS MILITÆRE ANVENDELSE

## Faldskærms-Infanteri i Sovjetrusland

DE første Faldskærme blev taget i Brug i Slutningen af det attende Aarhundrede, omtrent paa samme Tid som de første Ballonopstigninger fandt Sted, men lige indtil Verdenskrigens Udbrud i 1914 blev Faldskærmsudspring kun foretaget for at forlyste et større eller mindre Publikum. Det blev Krigen og dens haarde Krav, der gjorde Brugen af Faldskærmen mere almindelig.

I Efteraaret 1915 havde Tyskerne udstyret deres Ballonobservatører med Faldskærm, fordi de var særlig udsat for fjendtlige Kampflyveres Angreb; derefter fik Besætningerne paa Luftskibene Faldskærme, og i Foraaret 1918 kom Turen til Jagerflyverne. I Frankrig var det kun Ballonobservatørerne, der blev udstyret med Faldskærme, og ikke saa faa Menneskeliv blev reddet ved denne Foranstaltning. I 1918 maatte f. Eks. en Observatør, hvis Ballon befandt sig paa et særlig udsat Sted, foretage Udspring ni Gange i Løbet af tre Uger, fordi hans Ballon blev skudt i Brand.\*)

*Faldskærmen har reddet over  
1600 Menneskers Liv.*

Faldskærmen er nutildags almindelig anvendt indenfor Flyvningen, da den er det eneste Redningsmiddel i

Tilfælde af Havari i Luften. I de fleste Landes militære Luftstyrker hører Faldskærmen med til det obligatoriske Flyveudstyr, og flere Steder bliver Personellet trænet i Brugen af den.

Flyvere, der skal foretage Forsøg med nye Flyvemaskinetyper, og militære Flyvere under deres Øvelser, har siden 1918 i mangfoldige Tilfælde

*Masseudspring med Faldskærm har ogsaa gentagne Gange fundet Sted i Italien, og herstaaende Billede viser en Gruppe af Faldskærmsudspringere i Luften under en italiensk Manøvre. Udspring af denne Art rummer imidlertid en ikke ringe Fare for Udspringerne selv, fordi det meget let kan ske, at to af Skærmene kan komme i alt for intim Berøring med hinanden, og dette kan have katastrofale Følger.*



*Sovjetrusland har oprettet et særligt Faldskærms-Infanteri.*

En intensiv Træning i Brugen af Faldskærm har i Sovjetrusland ført til Oprettelsen af et saakaldt Faldskærms-Infanteri, der har vakt megen Interesse ude omkring i Verden. Under Manøvrerne ved Kiew i 1935 og ved Moskwa i 1936 landsattes ret betydelige Styrker bag Fjendens Linier, dels ved Hjælp af Faldskærme og dels ved foretagne Landinger.

Disse Forsøg er meget interessante

kunnet takke Faldskærmen for deres Liv. Med en enkelt Faldskærmstype alene er der saaledes blevet reddet over 1600 Menneskeliv under Udførelse af fredsmæssige Flyvninger.

I England og i Sovjetrusland indskrænker Faldskærmsudspring sig ikke til Opvisninger og Flyvestævner alene, men en stor Part af det militære, flyvende Personel prøver selv Luftens Redningsmiddel. Og det samme synes at være Tilfældet i U. S. A. I Rusland er Faldskærmsudspring lige ved at være obligatorisk, og, bortset

\*) Det var lige bagved Villers-Cotte-rets Skoven. En tysk Flyver plejede at komme strygende lige hen over Trætoppene, saa han først blev opdaget i sidste Øjeblik; og saa var det for sent, for da havde han allerede angrebet Ballonen. Men en Dag lod Fransk-mændene Ballonen gaa op med en Last paa 200 kg Sprængstof, der blev bragt til at eksplodere, da den angribende tyske Flyver var tæt inde paa Ballonen. Det lykkedes Flyveren at rette sin Maskine op og at komme væk; men fra den Dag blev der ikke foretaget flere Angreb paa Ballonen.



og er absolut ikke uden Værdi; hvorimod man paa den anden Side heller ikke maa fristes til at overvurde Betydningen af dem.

Træningen i Sovjetrusland begynder allerede i Skolerne, hvor Eleverne foretager Udspring med aabne Skærme fra høje Taarne for at blive vænnet af med Angsten for selve Springet. Der fortsættes saa med Udspring fra forskellige Højder, idet man lidt efter lidt gør Udspringshøjden mindre uden dog at passere den laveste Sikkerhedsgrænse. Der lægges overordentlig stor Vægt paa Landingens for hurtigst muligt at kunne samle et Mandskab, der landsættes med Faldskærm, og med det Formaal for Øje forhalet Udløsningen af Skærmen den mest mulige Tid, for ikke at Styrken skal blive spredt over et større Areal. Udspringene foretages med Vaaben og Ammunition. Der trænes ogsaa med Udspring i Formation, hvor de enkelte Mænd søger at holde saa tæt sammen som muligt. Der afholdes Konkurrencer i Orientering og Skydning umiddelbart efter Landsætningen, og det finder Sted baade Dag og Nat.

Selvfølgelig er det udsøgte Folk, der anvendes ved Faldskærms-Afdelingerne. Selvsagt skal Lunger og Blodtryk være i Orden, og saa foretrækkes der middelhøje eller smaa Folk for at reducere Flyvemaskinens Vægt saa meget som muligt. Paa samme Maade tages der Hensyn til, at Uniform, Udrustning og Levnedsmidler vejer det mindst mulige.

#### *Spioner landsættes ved Hjælp af Faldskærm.*

Landsætning af enkelte Folk til Spiontjeneste er forholdsvis nemt, særlig om Natten, hvor de let kan undgaa at blive opdaget. I en tynd befolkning Egn er det ogsaa let at lande mindre Styrker, der skal foretage et overraskende Angreb. Men hvis Folkene i sidstnævnte Tilfælde skal foretage Udspringene om Natten, kan de komme ud for ubehagelige Overraskelser i Retning af ikke at kunne finde hverandre, og hvis deres Angrebsmaal er særlig vigtigt, kan de risikere, at det er godt bevogtet. Det kan kun være mindre Ødelæggelser, der kan opnaas ved et saadant Togt, for drejer det sig om større Sprængninger, skal der anvendes flere Hundrede Kilo Sprængstoffer, og det er vanskeligt at se, hvorledes en Haandfuld Folk, der er landsat med Fald-

skærm, skal kunne transportere en saadan Last.

Ganske vist har man under Manøvrerne i Sovjetrusland ved Hjælp af Faldskærm landsat adskillige Hundrede Mand, hvis Opgave var at angribe Fjendens Reserver i Ryggen, men een Ting er Øvelse under Fredsforhold, og noget helt andet er Krigsforhold.

#### *En Styrke paa 1500 Mand foretager Udspring med Faldskærm for at angribe en fjendtlig Flyveplads.*

Forinden Landsætningen af en Faldskærms-Styrke finder Sted, nedkastes nogle mindre Skærme for at undersøge Vindretningen. Derefter landsættes en Styrke paa 25—30 Mand, der venter saa længe som muligt med at udløse deres Faldskærme for bedre at kunne holde sammen, og derefter følger et lignende Antal og saa fremdeles, indtil hele Styrken er blevet landsat ved Hjælp af Faldskærmsudspring. Maskingeværer og let Artilleri kan ogsaa landsættes paa lignende Maade, men da man i disse Tilfælde maa lade Skærmen aabne sig med det samme, fører Vinden de udkastede Genstande betydeligt længere væk end Mandskabet, der først aabner Skærmen lige over Jorden.

Det hævdes, at slige Forehavender først og fremmest er tænkt at skulle finde Sted i Nærheden af fjendtlige Flyvepladser, under Beskyttelse af Jagere og Bombeflyvere, der angreb Forsvarerne paa Jorden og søgte at jage dem væk. Faldskærms-Styrken skulde landsættes paa forskellige Sider af Flyvepladsen og derfra gaa frem til Angreb, og naar Flyvepladsen var taget, skulde store Transportflyvemaskiner lande og udlosse Maskingeværer, let Artilleri, Ammunition og endnu mere Mandskab. Endog Panservogne skulde kunne transporteres til Stedet af Flyvemaskiner. Indenfor en halv Time skulde der kunne landsættes en Styrke paa 4000—5000 Mand med de nødvendige Hjelpevaaben, — men, og det *men* er meget stort, en saadan Operation vilde kræve et vældigt Opbud af Transportflyvemaskiner.

Hvilke Øvelser har Russerne hidtil foretaget? Under Kiew-Manøvrerne landsattes en Styrke paa 700 Mand ved Hjælp af Faldskærme, og under Minsk-Manøvrerne i 1936 sprang en Styrke paa 1500 Mand ud med Faldskærm for at angribe en Flyveplads

150 km bag den fjendtlige Front, og med Styrken fulgte 150 Maskingeværer og 8 Morterer. Under Moskva-Manøvrerne i 1936 sprang 200 Mand ud med Faldskærm for at besætte en Flyveplads, paa hvilken der efterhaanden blev udladet et helt Fodfolksregiment, der var blevet trantporteret ad Luftvejen.

\*

Ved Vurdering af Øvelsernes Betydning maa der imidlertid tages Hensyn til, at virkelige krigsmæssige Forhold ikke var til Stede. Der foreligger ingen Meddelelse om, hvorledes Flyvepladsen var sikret. Endvidere fløj Maskinerne, hvorfra Udspringene blev foretaget, i 700 Meters Højde, og under virkelige Forhold vilde Forsvarets Maskingeværer i første Række have bibragt de anflyvende Maskiner svære Tab, og det samme vilde have været Tilfældet med Faldskærmsudspringerne i Landingsøjeblikket, inden de endnu var blevet samlet til en Styrke under Kommando af deres Befalingsmænd.

Selvom det forudsættes, at den faldskærmslandsatte Styrke havde erobret Flyvepladsen, saa vilde dennes Forsvarsstyrke, efter at være blevet drevet tilbage, kæmpe videre, og i det Øjeblik, hvor Transportmaskinerne landede, vilde den kunne holde Landingsterrænet under Maskingeværbeskydning.

Der er ingen Tvivl om, at Træningen i Faldskærmsudspring i Sovjetrusland dyrkes meget grundigt, og interessante Resultater kan ogsaa blive Følgen, men derfor kan man dog ikke se bort fra den Risiko, der er forbundet med de ovenfor beskrevne Operationer.

\*

Disse Indvendinger maa imidlertid ikke opfattes som værende rettet mod Træningen af militære Faldskærmsudspringere, da mindre Operationer meget vel kan udføres ad denne Vej. I Frankrig har man ogsaa paabegyndt Uddannelsen af Faldskærmsstropper, og til Løsning af mindre taktiske Opgaver har der været anvendt nogle Grupper af Faldskærmsudspringere. Man maa blot være varsom med ikke at lade Fantasien faa altfor frit Løb. Faldskærms-Styrkernes taktiske Uddannelse og Anvendelse maa gennemtænkes og gennemføres med Omtanke.

(General Niessel i *Plein-Ciel* Nr. 55).



# TRE NYE MASKINTYPER

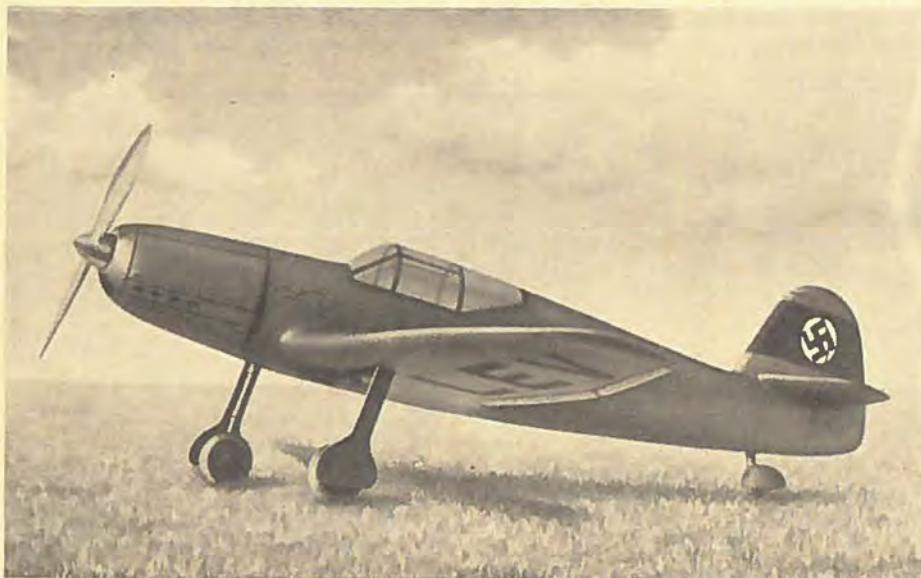
## En hurtig 2-motoret Rejseflyvemaskine.

**A**GO-FLUGZEUGWERKE i Tyskland har bygget et meget smukt og herligt Monoplan, specielt beregnet til privat Brug. Det har Typebetegnelsen Ao 192 og er et lavvinget Monoplan med  $2 \times 240$  H.K. Motorer. Det kan ogsaa anvendes til Lufttrafik, idet det foruden en Besætning paa 2 Mand har Plads til 4 Passagerer. Hele Maskinen er bygget af Letmetal. Kabinen er meget smagfuldt udstyret, og det er tilladt Passagererne at ryge. Agterude er et stort Bagagerum, der er tilgængeligt fra Kabinen, og helt forude i Kroppen er der Plads til yderligere Bagage.

Baade Understel og Halehjul kan trækkes ind under Flyvningen, og Maskinen er iøvrigt i det store Hele bygget med forholdsvis stor Hastighed for Øje. Den kan udstyres med Motorer fra 200 H.K. til 330 H.K. Med to 240 H.K. Argus Motorer er dens største Hastighed 335 km/T. og Marchhastigheden 290 km/T. Landingshastigheden er 95 km/T., Spændvidden 13,5 m, Længden 9,785 m, Højden 2,85 m, Planareal 25,1 m<sup>2</sup>, Tomvægt 1640 kg og Lasteevne 840 kg. Brændstofbeholdningen rækker til en Flyvning paa 900 km.

## Gotha Go 149.

**F**ORUDEN den i forrige Nummer af »Flyv« omtalte Kurermaskine har det tyske Firma Gothaer Waggonfabrik A. G. Gotha bygget en hurtig, eensædet Rejse- og Øvelsesflyvemaskine, Go 149.



Gotha Go 149 Rejse- og Øvelsesmaskine.



Ao 192 „Kurier“ Rejseflyvemaskine.

Det er et Monoplan med lavliggende, fritbærende Bæreplan, og det er udstyret med en 240/200 H.K. Argus As 10 C luftkølet Rækkemotor.

Efter Fabrikens Opgivelse er Maskinens Anvendelse mangeartet: 1) Øvelse i Luftkamp, Kunstflyvning, Natflyvning, 2) til Brug for Meddelelsestjenesten, og 3) til Rejse- og Sportsbrug. Af den Grund maa derfor nævnes, 1) at dens Flyveegenskaber svarer til en moderne eensædet Jagers, og at den kan udstyret med Maskingevær, 2) at den har en forholdsvis

stor Rækkevidde, og 3) at Drifts- og Vedligeholdelsesudgifterne er ringe.

Kroppen er bygget af Letmetal med glat Metalbeklædning. Planet er en Trækonstruktion, udstyret med Landingsklapper. Det to-delte Understel kan trækkes helt op i Planet. Bag det lukkede Førersæde findes et Bagagerum.

Maskinens Data er iøvrigt:

Spændvidde 7,8 m, Længde 7,31 m, Højde 2,1 m, Planareal 11,35 m<sup>2</sup>, Tomvægt 740 kg, Lasteevne 260 kg, Fuldvægt 1000 kg, største Hastighed ved Jorden 345 km/T., Marchhastighed 320 km/T., Stigetid til 1000 m 2,2 Min. og Rækkevidde ved Marchhastighed 950 km.

Gothaer Waggonfabrik har endvidere bygget en to-sædet Skolemaskine til Brug for den videre Uddannelse af Flyvere og Observatorer. Det er et Biplan, udstyret med en 240 H.K. luftkølet Argus Motor, beregnet til Kunstflyvning af enhver Art. Der kan installeres baade Førergevær og Observatørgvær, og endvidere kan det anvendes til Øvelse i Bombekast, Radio, Fotografering og Blindflyvning. Det har Typebetegnelsen Go. 145.

Dets Data er følgende: Tomvægt 870 kg, Fuldvægt 1350 kg, største Hastighed 212 km/T., Marchhastighed 180 km/T., Rækkevidde ved Marchhastighed 650 km, Spændvidde (paa begge Planer) 9,0 m, Længde 8,65 m, Højde 2,9 m, samlet Planareal 21,75 m<sup>2</sup>.



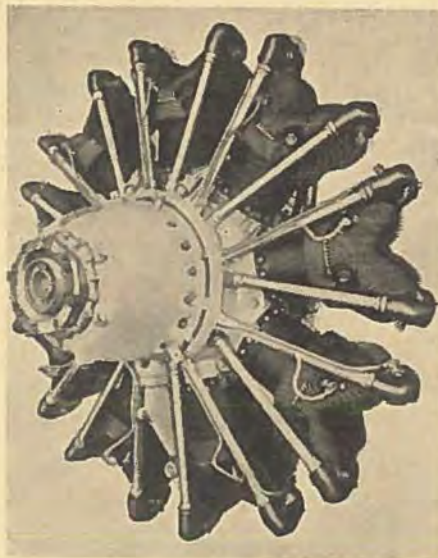
# NY TYSK HØJDEMOTOR

Brandenburgischer Motorenwerke's Højdemotor paa 850/950 H.K.

**B**RANDENBURGISCHE MOTORENWERKE's nyeste Motor er Bramo »Fafnir 323«. Det er en 9-cyl. Stjernemotor paa 850/950 H.K. udstyret med Overladningsanordning og Propelgear.

Dens Ydelse med middel Overladning er i Starten 950 H.K. (2450 O/M) og i 2050 m 840 H.K. (2350 O/M). Med højeste Overladning er dens Ydelse i 4200 m 830 H.K. (2350 O/M).

Motorens Data er: Boring 154 mm; Slaglængde 160 mm; samlet Cylinder-volumen 26,82 l; største Diameter 1388 mm; største Længde 1263 mm; Motorvægt (uden Tilbehør o.l.) 545 kg; Vægt af Karburator, Brændstofpumpe, Tændingssystem 59,5 kg.



Bramo „Fafnir 323“ 850/950 H.K.

»Bramo Sh 14 A 4«.

**B**RANDENBURGISCHE MOTORENWERKE har faaet sin 160 H.K. 7 cyl. Stjernemotor »Bramo Sh 14 A 4« paa Vingerne i 14 forskellige Lande. I Løbet af 1937 har den bl. a. været med til at opnaa følgende Resultater: Hollandsk Kunstflyvningsmesterskab, en første og tredje Præmie i Zürich, en første og en fjerde Præmie i Zugspitzenflug samt en første og en fjerde Præmie i tysk Kunstflyvningsmesterskab. Endvidere anvendtes den i Foche-Wulf's Helikopter, der har opnaaet at sætte fem Verdensrekorder.

For et Par Maaneder siden har Firmet bygget sin 3000. Flyvemotor af denne Type.

\*

Brandenburgische Motorenwerke er den tidligere Siemens og Haste's Flyvemaskinefabrik, der nu har faaet Navneforandring og siden for et Aarstid siden er blevet betydeligt udvidet.

**Er De Medlem af Aeronautisk Selskab —  
eller —  
kender De nogen, som ogsaa burde være det** ?

**D**ET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB har til Formaal bl. a. ved Foredrag at fremme Kendskabet til, Vilkaarene og Interessen for Flyvning m. m. i Danmark; og alle — Mænd og Kvinder — hvem denne Sag ligger paa Sinde, bør slutte op om Selskabet ved at tegne sig som Medlem. Indmeldelse koster 5 Kr., og Aarskontingentet er kun 10 Kr.

Selskabet udgiver Maanedssbladet »FLYV«, som tilstilles Medlemmerne. Dette Blad virker som Organ og Maanedsmagasin for Flyvning — saavel Trafik- og Militærflyvning som Sports-, Svæve- og Modelflyvning.

Anmodning om Optagelse sker ved at sende vedhæftede Kort i udfyldt og underskrevet Stand til

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB**  
AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN K.



# TRÆNING AF VORDENDE TRAFIKFLYVERE I ENGLAND



*I Fokker „Skolemaskinens“ rummelige Kabine undervises de vordende Trafikflyvere i Navigation.*

**B**BRITISH AIRWAYS har oprettet en særlig Skole, som alle dets unge Flyvere maa gennemgaa, inden de faar Lov til at flyve med Selskabets Rutemaskiner. For at kunne føre en moderne Ruteflyvemaskine, kræves nutildags langt mere end den rent manuelle Flyvefærdighed, og de stadi- ge tekniske Forbedringer vedbliver at stille Krav til Flyveren. Det er ikke tilstrækkeligt, at han kan starte og lande og manøvrere Maskinen i Luften, han maa ogsaa være Telegra-

fist og Navigator for slet ikke at tale om den Mængde Teknik, han maa være inde i. Kravet om Gennemførelse af Lufruterne baade Sommer og Vinter og Dag og Nat har medført, at Flyveren maa være nøje kendt med de moderne radiotekniske og naviga- toriske Hjælpemidler, og de tekniske Forbedringer som Anordning til For- hindring af Isdannelse, Betjening af overladede Motorer, Propeller med stilbare Blade, Forvarmere, indtræk- keligt Understel, Landingsklapper

m.m., stiller yderligere Krav til Fø- rerens Træning.

Selskabets nyoprettede Skole om- fatter flere Klasser, hvoraf en af de vigtigste giver sig af med Uddannel- sen i Blind-Landing efter Baake-Sy- stemet. Inden den vordende Trafik- flyver faar Lejlighed til at prøve Sy- stemet i Luften, maa han træne paa Jorden, hvor han anbringes i et Fører- sæde, der er anbragt saaledes, at det kan drejes i alle Retninger, og her læ- rer han Begyndelsesgrundene. Paa bedst mulige Maade har man tilstræbt at efterligne den virkelige Flyvning, og den vordende Pilot har rig Lejlig- hed til at opleve en Skyflyvnings Sen- sationer med paafølgende Landing ved Hjælp af Radiobaake. Alle Flyve- rens Manøvrer indregistreres saale- des, at han bagefter kan se, hvilke Fejl, der er begaaet.

Skolen ledes af den kendte engel- ske Flyver A. R. O. Mc Millan, der har været tjentgørende i Royal Air Force fra 1919 til 1931, og som fra 1931 til 1937 har ledet Flyveundervisningen i Hamble. Som Hjælpere har han bl. a. Commander V. E. Flowerday, der er en af Selskabets mest erfarne Trafik- flyvere, samt Kaptajn E. Brooke-Wil- liams, der leder Undervisningen i Navigation.

Foruden de normale Ruteflyvema- skiner raader Skolen over to specielt indrettede Skolemaskiner til Brug for Undervisningen, en to-motoret Fokker F. VIII. og en tre-motoret Fokker F. XII. Begge Maskiner er indrettet til Uddannelse i Natflyvning, Navigation og Baake-Landing.



## HANGARER

AF JERNBETON

UDFØRT FOR HÆRENS FLYVERTROPPER  
VÆRLØSE

## LARSEN & NIELSEN

Ingeniør- & Entreprenørforretning A/S  
DRØSSELVEJ 70  
TELF. CENTR. 13231



## Praktisk internationalt Samarbejde.

TO store Selskaber Det Danske Petroleums Aktieselskab og Vacuum Oil Company A/S vil for Fremtiden føre saavel Flyvebenzin som Smøreolie til Flyvemotorer under Navnet INTAVA. Dette er et Led i en verdensomspændende Reorganisation indenfor disse to store Selskabers Flyveafdelinger med det Formaal for Øje at kunne yde de flyvende Kunder den bedst mulige Betjening.

Fra Begyndelsen af 1938 vil saavel Intava-Benzin som Intava-Olie kunne faas over hele Jordkloden.

De nye Carnet'er (internationale Kreditbeviser) vil omfatte samtlige INTAVA Produkter og vil derfor betyde en stor Lettelse for Kunderne. Hvor man end befinder sig i Verden, enten man er i Esbjerg, Istambul eller i New Orleans, kan man faa Intava-Benzin og Smøreolie uden kontant Betaling; naar blot man er i Besiddelse af et Intava Carnet, behøver man ikke at have Konlanter paa sig.

Telegramadressen er overalt i Verden INTAVA.

Intava Produkter findes i Danmark paa følgende Steder.

|                |             |                |
|----------------|-------------|----------------|
| Aabenraa       | Kolding     | Rudkøbing      |
| Aalborg        | Korsør      | Rødbyhavn      |
| Aarhus         | Køge        | Rømø Badehotel |
| Esbjerg        | Løgstør     | Rønne          |
| Fanø Badehotel | Marstal     | Samsø          |
| Frederikshavn  | Nakskov     | (Koldby Kaas)  |
| Grenaa         | Nyborg      | Skagen         |
| Haderslev      | Nykøbing F. | Skive          |
| Herning        | Nykøbing M. | Slagelse       |
| Hillerød       | Næstved     | Svendborg      |
| Hjørring       | Odense      | Thisted        |
| Hobro          | Præstø      | Tønder         |
| Holstebro      | Randers     | Varde          |
| Horsens        | Ribe        | Vejle          |
| Kallundborg    | Ringkøbing  | Viborg         |
|                | Ringsted    |                |



**— BENZIN —**  
**PETROLEUM**  
**— PARAFFIN —**  
**BRÆNDELSOLIE**

**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S**



## Brug KØLERSPRIT

Beskyt i Tide Motoren og Køleren med Kølerrsprit (denatureret Sprit blandet med Vand), saa er Køleren sikret selv i den stærkeste Kulde. Kølerrsprit er billig i Brug, uskadelig og let at anvende. Kølerrsprit er dansk og faas overalt.



AKTIESELSKABET  
**DE DANSKE SPRITFABRIKKER**

har udgivet en Vejledning, som giver alle Oplysninger vedrørende Brugen af Kølerrsprit. Faas hos alle Forhandlere af denatureret Sprit.



# DEN NYE DANSKE, TOSÆDEDE SPORTSFLYVEMASKINE

**S**KANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S, som d'Hrr. *Kramme* og *Zeuthen's* Virksomhed i Kastrup Lufthavn officielt benævnes, har præsenteret den tidligere omtalte tosædede Sportsflyvemaskine K - Z II, der helt og holdent er af dansk Konstruktion og Bygning, og Præsentationen blev en ubetinget Sukces. Ikke alene var den nye Maskine en meget smuk Konstruktion at se paa, men dens Flyveegenskaber vakte i lige saa høj Grad Beundring.

K - Z II er et fritbærende, lavvinget Monoplan med lukket, tosædet Førerum, beregnet til Rejsebrug eller Skoleflyvning. Om selve Konstruktionens Enkeltheder skal nævnes følgende:

*Kroppen* er bygget af svejsede Staalrør og er betrukket med Lærred. Motorfundamentet er fastgjort til Kroppens Stel ved Hjælp af Bolte.

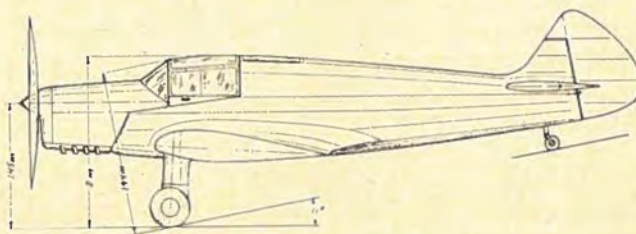
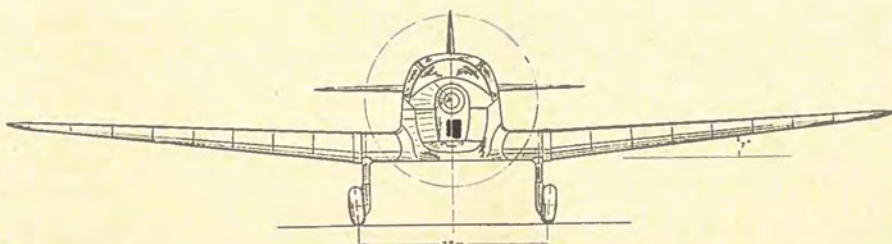
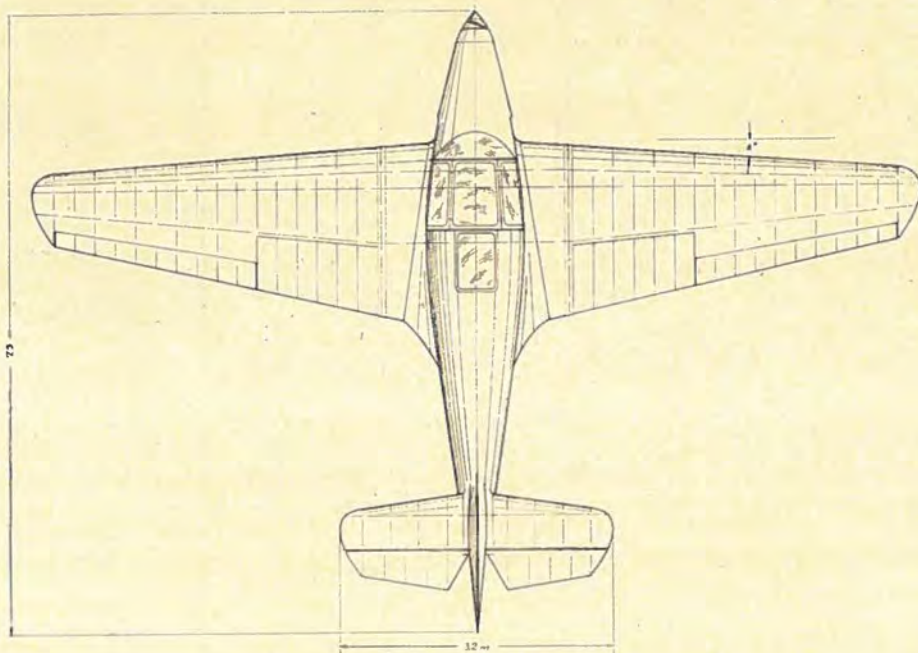
*Bæreplan.* Trækonstruktion med to Hovedbjælker, beklædt med Krydsfinér. Af Hensyn til mindst mulig Hangarplads er begge Planhalvdele hængslet til et Centralplan saaledes, at de kan klappes tilbage langs Kroppen, bevægende sig om et Hængsel paa den bageste Hovedbjælke.

*Haleparti.* Halefinne og Haleplan er af Træ beklædt med Finér, medens Højderor og Sideror er beklædt med Lærred.

Paa Bagkanten af Højderoret er anbragt en Trimmingsklap, der betjenes fra Førersædet ved Hjælp af Bowden-træk.

*Understellets* to fritstaaende Ben er af Staal. Affjedringen sker ved Staal-fjedre dæmpet ved mekaniske Friktionsbremser. Benene er beklædt med strømlinieformede Skærme, og Hjulene er forsynet med Bremses (Bendix mek.).

*Styretøj.* Styregrejerne bevæges over Kuglelejer. Klapbevægelsen er



## Oversigtplan

over

## Kramme & Zeuthen's K - Z II





aerodynamisk balanceret og gaar noget lettere end Højderorsbevægelsen.

Ved Hjælp af en let aftagelig Skærm bagest paa Kroppen har man let Adgang til Inspektion af Styrebevægelserne.

**Førerrummet** er dækket med et Tag af Triplexglas, og dets to Halvdele kan lukkes op fra hver sin Side. Der er rigelig Plads til to Personer, anbragt Side om Side. Der er Dobbeltstyring med Pinden anbragt i Midten. Instrumentbrættet, der er ophængt i Gummi, omfatter de nødvendige Motor- og Navigationsinstrumenter, og en Del af disse er fremstillet her i Danmark (Hallgreen).

Bagved de to Sæder i Førerrummet er indrettet et Bagagerum, der maa-  
ler 1,00×0,80×0,50 m.

**Motor.** 80/90 H.K. Cirrus Minor (4-cyl. luftkølet med hængende Cylindre). Benzin rummes i to Tanke i Centralplanet, een paa hver Side af Kroppen.

Maskinens Data er iøvrigt følgende:

Længde ..... 7,3 m  
Spændvidde ..... 10,5 m

Højde ..... 2,0 m  
Spændvidde (klappet) ..... 4,5 m  
Areal (klappet) ..... 33 m<sup>2</sup>  
Indfaldsvinkel ved Fuselage ..... 3,5°  
Indfaldsvinkel i Plantip ..... ÷ 0,5°  
V-Form ..... 7°  
Pil-Form ..... 6°  
Planareal ..... 15 m<sup>2</sup>  
Middelplankorde ..... 1,43 m  
Aspect ratio ..... 1:7,35  
Areal af Klapper ..... 1,6 m<sup>2</sup>  
Areal af Haleplan ..... 1,6 m<sup>2</sup>  
Areal af Højderor ..... 1,0 m<sup>2</sup>  
Areal af Finne ..... 0,25 m<sup>2</sup>  
Areal af Sideror ..... 0,76 m<sup>2</sup>

\*

Største Hastighed (i 400 m) 200 km/T.  
Marchhastighed (i 400 m) 175 km/T.  
Landingshastighed ..... 72 km/T.  
Startlængde (Vindstille) ..... 85 m  
Landingsafløb (Vindstille) ..... 120 m  
Landingsafløb (med Bremsen) ..... 85 m  
Stiger ved Havoverflade ..... 4 m/S.  
Teoretisk Stigehøjde ..... 5800 m  
Praktisk Stigehøjde ..... 4800 m  
Bedste Glidefart ..... 98—103 km/T.  
Bedste Stigefart ..... 108—123 km/T.  
Brændstofforbr. v. Marchfart 22 l/T.  
Brændstoffabr. v. Maxim.fart 26 l/T.

Rækkevidde ..... 1100 km  
Glidetid ..... 1:10

\*

Tomvægt ..... 460 kg  
Fører og Passager ..... 156 kg  
Brændstof (140 l) ..... 102 kg  
Olie ..... 8 kg  
Bagage ..... 24 kg  
Fuldvægt ..... 750 kg  
(med halv Benzinlast — Rækkevidde ca. 600 km — kan Bagagen øges til 75 kg).

\*

Den nye Maskine har været prøvet under normal Flyvning af *Arvid Hansen*, der erklærer, at den er overordentlig velflyvende. »Den er behagelig at flyve«, siger *Arvid Hansen*, »for den flyver sig selv, og der har ikke været noget som helst at rette paa den.«

K-Z II, der med Undtagelse af Motoren helt igennem er dansk Arbejde, kan sælges for ca. 17.000 Kr., og forhaabentlig vil det lykkes det energisk arbejdende Firma at faa Valutamyndighedernes Tilladelse til at købe de Motorer, der skal bruges for at kunne fortsætte Bygningen af danske Sportsflyvemaskiner.

# Godt Rejseaar -



## DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S



# GODT NYTAAR 1938 ØNSKER

**SOPHUS BERENDSEN A/s**

„ØRSTEDHUS“  
V. FARIMAGSGADE 41  
KØBENHAVN V.

**SPERRY-FLYVEINSTRUMENTER**

**A. B. C. HANSEN COMP.**

The Bristol Aeroplane Company Ltd.  
The Blackburn Aeroplane & Motor Co. Ltd.  
Cirrus-Hermes Engineering Co. Ltd.

INDUSTRIBYGNINGEN

KØBENHAVN V.

CENTRAL 6806

AKTIESELSKABET

**DANSK RØR- & SANITETS-KOMPAGNI**

MORSØ STØBEGODS

**ERIK HOFF-HANSEN**

CENTRAL 6185

ST. KONGENSGADE 63

HELLERUPVEJ 15 A

HEL RUP 3623  
— 3693  
— 3692

**DUNLOP RUBBER CO. A/s**

VENNEMINDEVEJ 30

CENTRAL 11.633

**A. JESPERSEN & SØN**

A. JESPERSEN P. KERN JESPERSEN  
Murermester Ingeniør, cand. polyt.

**ENTREPRENØRER**

C. F. RICHVSVEJ 33 - KØBENHAVN F  
TELEFON C. 5843

**C. M. HALLGREN**

INSTRUMENTMAGER

Fabrikation af

**INSTRUMENTER FOR LUFTFARTØJER**

Leverandør til Hærens Flyvertropper samt Luftmarinen

AKTIESELSKABET

**NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER**

ST. REGNEGADE 2

Alt i Optik

TLF.: BYEN 1973

KØBENHAVN F.

CENTRAL 8825



# GODT NYTAAR 1938 ØNSKER



**HEINRICH ROEPSTORFF**  
KØBMAGERGADE 60

Skrivemaskiner

Regnemaskiner

Kontormøbler

TELEFON: CENTRAL 7085 - 11.722 - 12.999

AKTIESELSKABET FOR KEMISK INDUSTRI  
AMALIEGADE 15

KØBENHAVN K

Tlf. C. 12912 (5 Linier)

**Ønsker De *let Start?***



**PALMER**

*Aeroplanhjul - Dæk - Slinger*



**EJVIND CHRISTENSEN**  
fh. AUGUST BANGS FORLAG  
BOGTRYKKERI · PAPIRHANDEL



KØBENHAVN V

VESTERBROGADE 60

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Lærred  
Krydsfinér  
Plexiglas  
Propeller  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**  
Farvergade 15      Telefon C. 6395



# AEROPLANER, GULDGRAVERE OG MENNESKEÆDERE

Af ERLING BACHE

DER stod nogle sorte, krushaarede Papuaer paa Stranden og fægtede vildt med Armene i Luften, da jeg kom ud af det tætte Krat, som overalt paa New Guinea næsten gør det umuligt at trænge videre frem. Kun ad de smalle Junglestier kan man færdes, men ikke ret langt. Pludselig hører de op, og man staar foran den uigennemtrængelige Jungle, hvor kun de Indfødte ved Hjælp af store, bredbladede Knive er i Stand til møjsommeligt at hugge sig Vej.

Jeg havde boet i længere Tid hos en australsk Ingeniør, der arbejdede for et engelsk Guldmineselskab paa New Guineas Østkyst. Lige bag det tætte Krat laa hans beskedne Bungalow med tilhørende Skure til Opbevaring af Proviant. Dag ud og Dag ind havde vi ventet paa Flyvemaskinen, der skulde komme inde fra Junglen. Men i over en Uge havde vi ventet forgæves.....

Da jeg saa de krushaarede Papuaer danse omkring paa Stranden, vidste jeg, at enten havde de øjnet et Skib i Horisonten eller ..... det skulde da ikke være det længe ventede Aero-plan?

Da de fik Øje paa mig, pegede de ivrigt ind mod Junglen, og langt,



(Shell Aviation News)

Kvægtransport. Junkers G31 transporterer Kvæg til Guldminerne i New Guinea.

langt borte saa jeg en sort Prik. Jo, der var ingen Tvivl — det var Aero-planet!

Netop som jeg naaede Bungalowen for at bringe min australske Værdi den glædelige Nyhed, kom han ud paa Verandaen, og vi hørte nu tydeligt den store Maskines Brummen i

det Fjerne. Mr. Key foer ind i den forreste Stue og vendte tilbage iført en stor, bredskygget Hat med Paradisfuglefljer, tog et sammenrullet Flag i Haanden og gik ud i Haven, hvor han hejste Union Jack paa den høje Flagstang.

Lidt efter kredsede den alumiumshvide Flyvemaskine over Stranden, drejede mod Vinden og landede glat paa det blændende hvide Sand, rutschede et halvt Hundrede Meter videre og standsede paa en jævn, friskgrøn Græsmark.

Fra alle Sider kom Indfødte løbende til, og ud af Maskinen steg to solbrændte Europæere, iført shorts, en Skjorte og et Par Tennissko. De torrede sig over Panden, tændte hver en Cigarett og kom over mod Mr. Key og mig.

»Det var en værre Tur,« sagde den ene, da vi var blevet forestillet for hinanden. »Den forbistrede Motor gjorde Knuder, før vi startede, og vi laa oppe i Djævlékloften og rodede med Bæstet. Batterierne til Radioen skal fornyes, saa derfor kunde vi ikke telegrafere.«

(Fortsættes Side 18)



(Shell Aviation News)

Lufttransport af Landbrugsmaskiner til New Guineas Indre.



# Den nye Hangar i Kastrup Lufthavn



Hangar B, der har en Portaabning paa 77×9 m.

**A**NLÆGET af den store Hangar i Kastrup Lufthavn er projekteret af Direktøren for Tilsynet med Privatbanerne, Ingeniør C. V. Jensen, og Marineingeniør M. P. Eskildsen i Samarbejde med Ingeniør, Dr. techn. Chr. Ostenfeld.

Nyanlægget, der har kostet 600,000 Kr., bestaar af en Hangarbygning med tilhørende Værksted- og Kontorbygning. I denne Bygning findes i Stueetagen: Motorværksted, Maskinværksted, Lagre for Værktøj, Olie og Gummi, Garager m. m. I første Etage findes Opholdsrum for den i Hangaren beskæftigede Stab samt Kontorer for de til Hangaren knyttede Virksomheder.

Hangaren har en Længde af 91,4 m, og Dybden er 35,5 m. Den ene Langside begrænses af den 2 Etagers Værksted- og Kontorbygning, medens den anden Langside beherskes af en Port med 77 m fri Spændvidde og 9 m Højde. Hangaren er udført som en udmuret Jernskeletbygning med Tagafdækning af Træ. Der indgaar ialt ca. 200 Tons Jern i Konstruktionen. Fundamentene er almindelige armerede Betonfundamenter.

De bærende Konstruktioner bestaar af 12 Stk. Gitterspærfag, der spænder over Hangaren i Tværretningen, hvilende paa Jernbetonkonstruktionerne i Værkstedsbygningen og paa Portdragerne i den modsatte Langside.

Spærfagene, der har en Spændvidde af 35,5 m, var oprindeligt projekteret med nittede Samlinger, men ændredes saaledes, at de udførtes som svejsede Konstruktioner.

Langs Undersiden af Gitterspærene løber gennem hele Hallens Længde en Krandrager I. NP. 30, hvori er op- hængt en Kran med en 5 Tons Bærevne til Montering af Motorer m. m.

Gavlene er udført som Jernskelet- vægge udmuret med  $\frac{1}{2}$  St. Mur. Taget afdækkes med 1" Brædder paa 5×5" Træspær i Hangarens Tværretning, hvilende paa langsgaaende Jernaase I. NP. 16, befestet til Gitterspærfagene.

Hangaren faar rigelig Lys, dels gennem det meget store Vinduesfelt, der dækker hele Portdrageren i Facaden, dels gennem et Ovenlys i Hangarens skraa Tagflade mod Nord, og endelig gennem store Vinduesfelter i begge Gavle.

Porten, der dækker den 77×9 m Aabning, er udformet som en Foldeport delt i to Halvdele og er sammensat af Elementer, der er udført med Rammer af U-Jern og Afstivninger af Vinkeljern. Beklædningen er af Træ, udvendig dækket med Asfaltpap.

Portens Aabning og Lukning sker ved mekanisk Træk gennem 2 elektriske Spil, der er anbragt ved Portens Ender. Hele Portaabningen er, naar begge Spil sættes i Gang samtidig, fri i Løbet af ca. 3½ Minut.

Værkstedsbygningen er en 2 Etagers Jernbetonskeletbygning, hvor Skelettet er udformet som Rammer, der samtidig optager de vandrette Reaktionen fra Hangarens Spærfag. Bygningen er udmuret med 30 cm hul Mur, og afdækket med Trætag og Asfaltpap.

Der er ingen Tvivl om, at den nye Hangar, med sine store Dimensioner, vil være i Stand til at huse de største Flyvemaskiner, der foreløbig maatte anløbe Kastrup Lufthavn. Den største Maskine, der for Øjeblikket kan tænkes at passere Lufthavnen, er Junkers G 38, der har en Spændvidde paa 44 m og en Højde paa 7,2 m, for selv den nyeste af de store tyske Trafikmaskiner, Junkers Ju 90, maaler kun ca. 33,5 m i Spændvidde.

Den meget omtalte Focke-Wulf »Condor« kan ogsaa let være i Hangar B, som den nu kaldes, idet Maskinens Spændvidde er 33 m, Længde 23,85 m og Højde 6,10 m.

## Luftfartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

## A/s MANNICHE & HARTMANN

INGENIØRER & ENTREPRENØRER

### Flyvepladser - Hangaranlæg

AARHUS - KØBENHAVN - STOCKHOLM - GÖTEBORG



## Aeroplaner, Guldgravere

### og Menneskeædere.

(Fortsat fra Side 16)

Vi gik op mod Bungalowen, hvor en brednæset, halvnøgen Indfødt med ildrødt Haar og grøn Lænde klæde straks serverede den uundgaaelige Whisky.

De tre Mænd diskuterede Forretning, og jeg lyttede. Fra Verandaen kunde jeg se de Indfødte slæbe af Sted med Sække, Kasser, Kurve og Blikdunke, mens andre gennede Kvæg sammen i en skrøbelig, interimistisk Fold. De tre Mænd diskuterede Forholdene oppe i Guldminen. Man havde fundet nye Guldaarer og behøvede flere Folk, nye Maskiner og i det hele taget nye Forsyninger af alt.

Damperen fra Rabaul, som havde været der fjorten Dage i Forvejen, havde bragt alt med, og Mr. Key's Proviantskure bugnede af Forsyninger, lige fra Tandstikkere til Tractors.

»Naa, vi maa se den Maskine efter,« sagde den ene af de to solbrændte Mænd, og henvendt til mig fortsatte han: »Den er det eneste Bindeled, vi har i Øjeblikket mellem Civilisationen og Staklerne deroppe i Djævelkløften.«

Op han fortalte om det farlige Liv

i Guldminen, Hundreder af miles inde i Hjertet af New Guineas uigennemtrængelige Jungle, om de vilde Papuaer, hvis Yndlingsspisestof er Menneskekød, og hvis Pile er forgiftede. Han berettede om Kolera, Malaria og Dysenterier, om Paradisfuglejagt og Kannibaler, men mest talte han om »Verdens to dejligste Opfindelser«, som han kaldte dem: Flyvemaskinen og Radioen.

»Uden Radio og Aeroplan vilde det røde Guld i New Guineas Hjerter være død Værdi,« sagde han, da vi om Aftenen sad paa Verandaen bag det fine Staaltraadsnet, som skærmede os mod de blodtørstige Moskitos.

»Vi har anlagt hele Minen ved at flyve alt over Junglen — Kulier, Maskiner, Proviant og Redskaber; og vor Eksistens er afhængig af Aeroplanet — det eneste Transportmiddel her. At anlægge Veje gennem Junglen vilde kræve tyve Aars strengt Arbejde, Kampe med de vilde, hævngherrige Indfødte og Tab af utallige Menneskeliv, og saa vilde det endda være et Spørgsmaal, om det betalte sig.«

Han berettede om, hvorledes han fra Begyndelsen havde været med til at anlægge Minen, og nogle Dage senere

fik jeg ved Selvsyn Lejlighed til at se Betydningen af Aeroplanet i et af Verdens mest vildsomme Lande.

De to unge Europæere skulde paa Vingerne, og de overvaagede selv Indladningen af Aeroplanet. En stor Traktor var det første, som forsvandt bag de aluminiumshvide Sider, og saa fulgte de tre brune Kalve. Tønder, Kasser og Bambuskurve, elektriske Batterier, Konserves og Gud ved hvad forsvandt i den store Maskine. Jeg tænkte ved mig selv: det Aeroplan kommer da aldrig i Luften. Men da Maskinen med larmende Motor løb hen ad Græsmarken, ud paa Stranden, varede det ikke mange Sekunder, før den nok saa flot tog af, svingede i en stor Bue over Hovedet paa os og salte Kursen mod New Guineas mystiske Jungle.

Nogle Dage senere havde vi Guldminen i Radioen. Den meddelte: vel ankommen til Minen. Tre af vore sorte Folk bortført og formodentlig spist af vore Naboer, mens vi var borte.....

»Naa, skal vi saa se at faa gjort Kaal paa den Flæsketeg,« var alt, hvad min Vært sagde og gik ind i Spisestuen, hvor hans sorte, krushaarede boy'er stod parat med Middagsmaden.



Fans i enhver Boghandel

Denne smukke Bog giver, med sin Rigdom af Billeder og underholdende Tekst, Beretningen om dansk Flyvnings Historie fra dens Barndom og til Nutiden.

PRIS: KR. 10.00

FH. AUGUST BANGS FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

## HELLESENS TØR-ELEMENT

★  
kendt  
som  
ældst  
og  
bedst  
★

★  
50  
Aars  
teknisk Forskn.  
og  
praktisk Erfaring  
★



Agenter

Amsterdam  
Antwerpen  
Athen  
Barcelona  
Bern  
Bilbao  
Bryssel  
Bukarest  
Genève  
Ghent  
Helsingfors  
Konstantinopel  
København  
Lissabon  
Ljubljana  
Luzern  
Luxembourg  
Madrid  
Moskva  
Oslo  
Paris  
Reval  
Beykjavik  
Riga  
Rom  
Rotterdam  
Rustchuk  
Stockholm  
Varela  
Warszawa  
Wien  
Zagreb  
Bangkok  
Batavia  
Beirut  
Bombay  
Calcutta  
Canton  
Cebu  
Colon  
Hankow  
Hongkong  
Karachi

Manila  
Nicotia  
Peking  
Rangoon  
Samarang  
Shanghai  
Singapore  
Smyrna  
Soerabaya  
Tientsin  
Tokio  
Cape Town  
Cebu  
Dahomey  
Dar-es-Salaam  
Durban  
Fernando Poo  
Puncha  
Gambia  
Gibraltar  
Johannesburg  
Kamerun  
Liberia  
Melilla  
Nairobi  
Nigeria  
Port Elizabeth

og Oplag:

Sierra Leone  
Somaliland  
Tanganyika  
Togoland  
Barbados  
Bolivia  
Britisk Guiana  
Buenos Aires  
Colombia  
Costa Rica  
Ecuador  
Guatemala  
Havane  
Honduras  
Kingston  
Mexico City  
Montevideo  
Nicaragua  
Panama  
Paraguay  
Paramaribo  
Peru  
Porto Alegre  
Porto Rico  
Port of Spain  
Punta Arenas  
Rio de Janeiro  
Rosario  
Salvador  
Santo Domingo  
Sao Paulo  
Valparaiso  
Venezuela  
Adelaida  
Auckland  
Brisbane  
Christchurch  
Dunedin  
Hobart  
Lancaster  
Melbourne  
Perth  
Sydney  
Wellington



## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

### Foredrag.

ONSDAG den 19. Januar Kl. 20 afholdes Foredrag i Dampskibssrederiforeningens Festsal, Amaliegade 33, hvor Kaptajn løjtnant J. Münter vil fortælle om: „Luftmarinens Flyvninger paa Grønland.“

Efter Foredraget Filmsfremvisning.  
Derefter selskabeligt Samvær paa Hotel Phoenix.

### Nye Medlemmer.

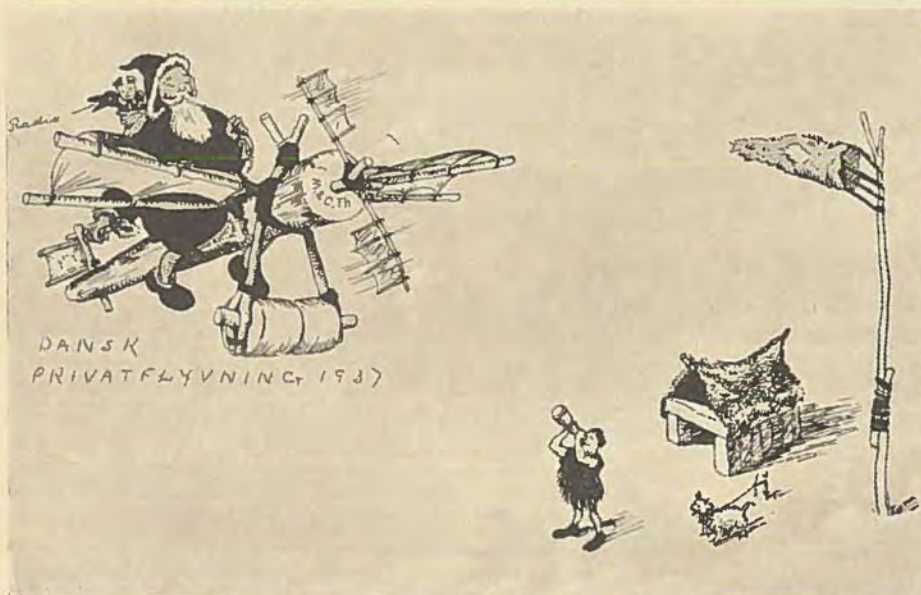
Hotelejer Harboe, Esbjerg.  
Ingeniør Ejv. Møller Hansen.  
Politibetjent Aage W. Aagaard.  
Underdirektør Hermann Zobel.  
Bengt Janus Nielsen.  
Fru Oberstinde Bjarkov.  
Fru Direktør N. K. Nielsen.

### Medlems-Kontingentet.

DA det volder en ikke ringe Ulejlighed og tillige en Del Udgift for Selskabet at indkræve Medlemsbidraget to Gange om Aaret, skal Bestyrelsen herved høfligt henstille til Medlemmerne saa vidt muligt at betale det samlede Medlemskontingent een Gang om Aaret. Bestyrelsen tror, at en saadan Ordning ogsaa vil hilses med Glæde af mange af Medlemmerne.

Kvitteringen vil blive affattet saaledes, at Betalingen kan foretages i en eller to Gange om Aaret efter Ønske.

P. B. V.  
Kassereren.



Vi slutter os til de gode Ønsker om et godt Nytaar 1938, og haaber at det ogsaa maa gælde Sportsflyvningen i Danmark.



FLYVER-  
HANGARERNE  
ved VÆRLØSE  
tækket med

**AKITON**

— et smukt Tag i Kvalitet som skabt  
for det omskiftelige danske Klima.

AKTIESELSKABET FOR KEMISK INDUSTRI  
AMALIEGADE 15 - KØBENHAVN K - TELEF. CENTRAL 12912 (5 LINIER)

## ELEKTRISK UDSTYR

TIL

## FLYVEMASKINER

MAGNETER  
DYNAMOER  
TÆNDRØR  
LANTERNER  
RADIO-AFSKÆRMNINGSDELE



**BOSCH**

A/s MAGNETO  
KØBENHAVN

Generalrepræsentanter for  
ROBERT BOSCH A.G.  
STUTT GART

NAVNET BOSCH ER  
DEM EN GARANTI FOR  
KVALITET



## Den ekstraordinære Generalforsamling.

I Anledning af Selskabets økonomiske Nyordning afholdtes den 3. December en ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører *Sten Krenchel*. Som Repræsentant for de nye Kapitalindskydere gjorde Ingeniør *Gunnar Larsen* Rede for Omordningen: Udvidelse af Aktiekapitalen med et Beløb paa 2½ Million Kr., hvoraf de 2 Millioner er skaffet i Forvejen, medens ½ Million udbydes offentligt. Selskabet vil blive ledet af en Bestyrelse og et Repræsentantskab, hvis Flertal vælges af Aktionærene, men hvori Staten og Københavns Kommune faar Repræsentation.

Landsretssagfører *Krenchel* gjorde Rede for Udligningen mellem de ordinære Aktier og Præferenceaktier, hvorved den gamle Kapital nedskrives fra 745,000 til 725,000 Kr. Derefter vedtoges de Ændringer i Vedtægterne, der skyldes Oprettelsen af et Repræsentantskab paa 18 Medlemmer. Til dette valgtes Direktør *Eigil Bramsen*, Bankdirektør *P. Schach Eyber*, Direktør *August Holm*, Bankdirektør *G. Jacobsen*, Direktør *Henry P. Lading*, Købmand *Åxel B. Lange*, Bankdirektør *Oluf Nielsen* og Direktør *Vilhelm Nielsen*.

Bestyrelsen kom til at bestaa af følgende: Staten havde ønsket, at Generaldirektør *Mondrup* beholdt sin Plads, og Københavns Kommune havde ligeledes anmodet Raadmand *Magius* om at blive siddende. Efter eget Ønske udtraadte Grosserer *Simonsen*, og nyvalgt blev Ingeniør *Gunnar Larsen*, Ingeniør *Per Kampmann*, Direktør *H. P. Christensen* (Helsingør Skibsværft) og Kaptajn *A. P. Bolved* (som Repræsentant for Skibsre-



der *A. P. Møller*). Bestyrelsen vælger selv sin Formand. Indtil videre er Ingeniør *Gunnar Larsen* fungerende Formand.

### AKTIETEGNINGEN.

PAA Generalforsamlingen vedtog man at udbyde til offentlig Tegning Kr. 500,000. Dette Beløb har været udbudt i Aktier fra 50 Kr. til 10,000 Kr., og Tegningen er afsluttet.

### EKSPRESTUR TIL PARIS.



Trafikflyveren, Løjtnant Aage Hedahl.

EN af Selskabets veltjente F VII'er, der om Sommeren anvendes paa Provinsluftruterne, var for ikke saa længe siden paa en Tur til Paris. Det var Ø. K., der skulde have 800 kg Maskindele transporteret til en af deres

Baade, der laa i Nantes, og da det gjaldt om at faa Godset hurtigt frem, chartrede man en af D.D.L.'s Maskiner. Ført af Løjtnant *Aage Hedahl* med *Aage Hansen* som Radiotelegrafist tilbagelagdes Turen fra København til Paris paa ca. 6 Timer, og herfra sendtes Godset videre med Toget.

### D.D.L. TRÆNER SINE NYE FLYVERE I BLINDFLYVNING.

D.D.L. har oprettet et udvidet Blindflyvningskursus, der særlig er baseret paa Brugen af Landingsbaaken samt Landing efter den saakaldte Z Z-Pejling. Desuden omfatter det Træning i økonomisk Flyvning og Anflyvning af Lufthavne under ugunstige Vejrforhold. Kursuset, der ledes af Luftkaptajn *E. Damm*, er specielt oprettet for D.D.L.'s fire nye Flyvere.

Træningen foregaar med en af D.D.L.'s F 12'er, hvor Ruderne i Førerrummet er tildækket.

## Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modellflyvning

### Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,  
Vesterbrogade 60.

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

## Flyvemaskiner

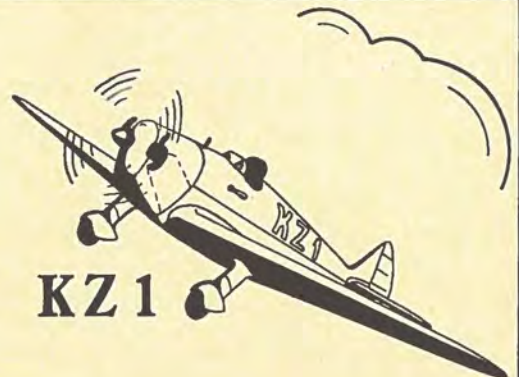
bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

**LUFTHAVNEN · KASTRUP 868**







## AVIATION PRODUCTS

**INTAVA**  
*WORLD-WIDE  
SERVICE*

TELEGRAMADR.:  
INTAVA

TELEFON-NR.:  
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

---



## Fra Dansk Svæveflyver Union

**SILKEBORG FLYVEKLUB** har faaet tre nye Flyvere, d'Hrr. Bent Nissen, Charles Nielsen og J. P. Christensen, der alle har bestaaet Prøven til »A« Certifikatet.

Svæveflyverklubben »Aviator«, Aalborg, møder med to nye Flyvere, d'Hrr. C. C. E. Nielsen og K. Borch, der ogsaa har bestaaet »A« Prøven.

»Dansk Svæveflyver Union« byder hermed de nye Flyvere velkommen.

**KØGE SVÆVEFLYVERKLUB** har faaet sin første »C« Flyver, det er Hr. E. Syrov, der over Stevns Klint fløj sin første »Hangflyvning« d. 8. Decbr. 1937, hvor han fløj i 3 Tim. og 22 Min., hvilket tilmed er dansk Rekord fløjet med Svæveplan i Danmark. Hr. E. Syrov vil faa dansk Svæveflyver-Certifikat Nr. 8.

I den forløbne Maaned er der startet to nye Svæveflyverklubber i Jylland, og een er under Forberedelse i Middelfart.

I Horsens har Sportsflyveren Hr. Holger Lindberg taget Initiativet op til Starten af Horsens Svæveflyverklub, Mæketorvet, Horsens. Klubben er allerede i Gang med at bygge Klubben første Skolesvæveplan efter Unionens Tegninger.

Ligeledes blev der den 5. Oktober 1937 stiftet en Flyveklub i Varde. Klubben har 16 aktive Medlemmer og vil i Løbet af kort Tid gaa i Gang med Bygningen af et Skolesvæveplan. Oplysninger om Varde Flyveklub faas gennem Hr. Jens B. Lønborg, Stausvej 8, Varde.

**EFTERHAANDEN** som der kommer flere og flere nye Svæveflyverklubber, stiger Kravet ogsaa til Uddannelsen af de nye Flyvere, og for at de nystartede Klubber ikke skal købe deres Erfaringer m. H. t. Uddannelsen af deres Medlemmer saa dyrt som vi gamle i Sporten, har vi formaaet den herboende tyske Svæveflyvelærer, Hr. Heinz Kleppien, til at være os behjælpelig med Tilrettelæggelsen af et Træningsprogram for nystartede Klubber. Træningsprogrammet er gennemset og korrigeret af Hr. Ing. E. Vøgg, Svendborg, og vi kan trøstigt sige, at hvis disse Raad følges rigtigt, vil de nye Klubber hurtigt opdage, at Svæveflyvnings Kunst er forholdsvis let at lære, og »Stukkenes« Antal vil formindskes i betydelig Grad.

## BESØGET PAA FLYVERTROPPERNES VÆRKSTEDER

**SØNDAG d. 5. December** havde Dansk Svæveflyve Union arrangeret Besøg paa Flyvertropperne Værksteder paa Kløvermarksvej for Unionens Medlemmer.

Besøget blev en afgjort Succes, idet ca. 100 Medlemmer havde givet Møde. Hr. Chefingeniør A. Klem gav først en interessant historisk Udredning af det danske Flyverkorps' Tilblivelse og Udvikling gennem de 25 Aar, hvori Flyverkorpsen har bestaaet.

Endvidere fik man en udførlig Forklaring paa de mange forskellige Motorer som Flyvertropperne gennem Aarene har brugt — lige fra »Motordoktoren« Niels Petersens 3 cyl. Stjernemotor i B-S Monoplanet, over Gnome, Loraine, Mercedes til de mere moderne »Jupiter« og »Mercury« Motorer, som bruges i Dag.

Efter at have beset Motorer, som var adskilt til de mindste Dele, besaa man Motorværkstedets mange forskelligartede Maskiner og Instrumenter og gik saa til Aeroplanværkstedet, hvor Hr. Klem gav en ikke mindre fyldestgørende og interessant Forklaring paa de utallige Ting, som findes paa de store »Gountlet« Jagerer, som Medlemmerne ogsaa med megen Interesse gennemgik lige fra Selebeslag til de paa Jagerne monterede og med Propellen synkroniserede Maskingeværer.

Da man havde set Snedker- og Døpewærkstedet, samt de 2 udendørsstaaende Prøvestands til Afprøvning af reparerede Motorer, var Besøget til Ende; trods det barske Vejr var vi alle glade for det udbytterige Besøg, og benytter hermed Lejligheden til endnu en Gang at sige Hr. Klem Tak for hans udmærkede Foredrag og Fremvisning af Værkstederne.

Efter Besøget samledes man i Forsamlingsbygningen i Markmangsgade til fælles Kaffebord, hvor Unionens Formand, Hr. Dochedahl, udtalte et Par velmente Ord om Sammenholdets Betydning og opfordrede til yderligere Tilslutning til Unionen.

Der var jo mange Deltagere fra Provinsklubberne, bl. a. fra Haslev, Holbæk, Køge, Ringsted, Slagelse, Maagen, Stevns, Roskilde, ja endog fra Odense samt 4 københavnske Klubber.

Endvidere talte den tyske Sølvc. Flyvelærer, Hr. Kleppien paa udmærket Dansk om, hvorledes man begynder Skolingen, naar vi første Gang skal i Marken med vore Skoleplaner, et

## SVÆVEFLYVERNIT

I Følge det engelske officielle Organ for »The British Gliding Association« »Sailplane and Glider« har den berømte Flyverske Amy Johnson d. 12., 13. og 15. September taget henholdsvis »A«, »B« og »C« Svæveflyvercertifikat. Det var Amy Johnson's første Forsøg i Svæveflyvnings Kunst, og videre meddeles det, at hun førte sit Svæveplan som en Ekspert.

\*

Fra d. 1. Marts 1937 til d. 12. Juli 1937 er der i England udstedt 52 »A«, 55 »B« og 40 »C« Svæveflyvercertifikater.

\*

Under det nationale engelske Svæveflyverstævne fra d. 29. Aug.—5. Septbr. 1937 blev der foretaget 43 Flyvninger med en samlet Distance paa 1489 miles. Længste Flyvning blev foretaget af J. P. Dewsbery i Rhonsperber, 86 miles paa 3 Tm. 45 Min. Under Flyvningen havde Flyveren den Oplevelse, at komme ind i en termisk Luftstrøm, der løftede ham 3800 Fod paa 8 Min. Største Højde under Flyvningen var ca. 6000 Fod.

\*

I samme Stævne deltog baade en »Hütter 17« og en hjemmelavet »Grunau Baby II« med fortræffelige Flyveegenskaber. En af dens Flyvninger var paa 76 miles, og under Flyvningen tangerede Flyveren 3000 Fods Højde. Hele Flyvningen tog 70 Minutter. Et ganske godt Bevis paa »Grunau Baby II« fortræffelige Flyveegenskaber.

\*

Engelske Svæveflyverklubber har af det engelske Luftfarts-Ministerium for Finans-Aaret 1936—37 faaet tildelt ca. 5000 £. (Guderne maa vide om det nogensinde skulde lykkes dansk Svæveflyvning at komme paa Finansloven!)

A. D.

Emne, som vi nærmere skal behandle i »Flyv« i en særlig Artikel.

Provinskammeraterne benyttede samtidig Lejligheden til at bese den af Hr. Carl Johansen byggede »Hytter 28« i Dansk Svæveflyverskoles Værksted, der ligesom »Maagen af 1936« havde aabent Hus i Dagens Anledning, i sidstnævnte Klub fik de tilrejsende det næsten færdige Skoleplan »Gumpert G. 2« at se.

C. K.



# Aalborgs Svæveflyvere

**E**NDELIG er vi kommet saa vidt, at vi med Rette kan benytte ovenstaaende Titel, vi har nu overstaaet vore Begyndervanskeligheder og er paa det første Trin opad mod vort Maal »Svæveflyvning«.

Aalborgs to første Svæveflyvecertifikater erhvervedes af vore to Pionerer Ing. Nielsen og Lærer Borch, der begge har været med fra »Aviator«s Stiftelse og saaledes været med i hele Brydningsarbejdet og nu endelig ser det første Resultat af deres Stræben, og jeg antager, at naar disse Linier

vises derved, at Aalborg var den første danske Provinsby, der gik over til Lufttrafik og derved slog en Pæl gennem al Gammelkonesnak om, at Danmark var for lille til denne moderne Trafik, det har jo vist sig, at Flyvningen har sin store Betydning i Nutidens forcerede Tempo; hvad betyder ikke dette Fremskridt for Foretningsfolk og private, baade Fabriksvirksomheder og Pressen har takket været Luftforbindelsen kunne undgaa Standsninger i Virksomheden ved i Hast at kunne faa Maskinreser-



Ud over Markerne.

ogsaa sit til at virke ansporende paa andre, — og mon ikke alle danske Klubber gaar med et lønligt Haab om at slaa Kögerekorden, en Rekord, der fortjener al mulig Anerkendelse, sat af et Mandfolk, der bider Tænderne sammen og trodser Kulde og andre Strabadser for at naa sit Maal.

Til Foraaret, naar Aalborgs nye Lufthavn skal indvies, haaber »Aviator« at faa sit store Gennembrud; denne Dag er det vor Agt at sætte 2 Planer i Luften med vort nye Motorspil og saa vise, at vi virkelig kan svæveflyve.

Hidtil har vi paa 45 Flyvedage haft 350 Starter, og alle er foregaaet uden Havarier og Uheld af nogen Art.

Paa vort Værksted arbejdes der under Højtryk, vort Plan Nr. II »Unionens Plan« er saa vidt færdigt, at der kun mangler Beslag og Beklædning.

Til Slut vil vi ønske alle Sportskammerater og Læserne et godt Nytaar og haaber, at 1938 maa blive et godt Sportsaar, og at der maa opnaas Resultater, der vil spørges ud over Landets Grænser. **B. Høyner.**

Foto: Maindal.



Saa starter vi —!

læses, da har vi ogsaa vort tredje Certifikat, idet endnu en af Pionererne, Villy Hansen, træner flittig og kun venter paa Lejlighed til at aflægge Proven.

Vi har ved disse Resultater naaet en Mærkepæl i »Aviator«s Historie, og ihukommende det gamle Ord, »al Begyndelse er svær«, haaber vi nu at være over dette Stadium.

Som bekendt er Aalborg en meget flyveinteresseret By, hvilket bedst be-

vedele fra København, saa den Popularitet Ruten har opnaaet, turde jo være Kvittering nok for dens Nødvendighed.

Svæveflyvningen vinder ogsaa større og større Interesse, det ses bedst derved, at vi ved vore første Starter, der fandt Sted med Gummitov, formaaede at samle en lille Tilskuerskare paa et halvhundrede, medens vi nu ved Autostart ofte har en Skare paa flere Hundrede, der interesseret følger med, hvad der foregaar; meget betegnende var det at høre en ældre begejstret Herre udtale: »Det er nu alligevel ikke nær saa halsbrækkende, som jeg havde troet; var jeg ung, vilde jeg ogsaa svæveflyve!« Mange har som denne Herre faaet sit Syn paa denne Sport revideret betydeligt, fordi man ved Selvsyn har kunnet overbevise sig om dens Ufarlighed.

De sidste Tiders straalende Svæveflyvere-korder, baade fra Ind- og Udland, der ofte omtales i Pressen, gør

## Indholdsfortegnelse og Titelark

til Brug ved Indbinding af »FLYV«  
tilsendes **gratis** paa Forlangende  
fra Bladets Ekspedition:

**Vesterbrogade 60**  
Telefon 13.404



leveres paa Bestilling af  
enhver Bog- og Bladhand-  
ler i Danmark. — Husk  
at forny Deres Bestilling  
— eller meddel at De er  
fast maanedlig Køber, saa-  
ledes at Deres Blad altid  
er reserveret Dem.



koster 35 Øre pr. Nummer  
og 4.20 Kr. pr. Aargang og  
bestilles hos alle Danmarks  
Bog- eller Bladhandlere.



**F**ORBUNDETS BESTYRELSE har i de Maaneder, der er gaaet siden Forbundets Stiftelse, udført et stort Arbejde, især for at faa saa mange Klubber som muligt til at tilslutte sig Forbundet. Men af mange Grunde kniber det for adskillige Klubber. De vil alle gerne, men ikke alle er i Stand til at melde sig ind med det samme. Forbundet regner i Øjeblikket (medio December) flg. Klubber som Medlemmer: Als, Arrow, Condor, Fredericia II, Globus, O.M.-F., Ringsted, Skjern og Solvvingen. En hel Del andre Klubber arbejder energisk paa at kunne opfylde Fordringerne for Indmeldelse.

Et Bevis paa Bestyrelsens store Arbejde ses i, at der op til 13. December ialt var afsendt 93 Breve og Brevkort fra Forbundet. Desværre er der enkelte Klubber, der overhovedet ikke svarer paa Forbundets Forespørgsler. Hvad enten Svaret bliver positivt eller negativt, saa er det dog behageligere at have et Svar end ikke at have noget. Disse Klubber maa ogsaa huske paa, at de hæmmer og forsinker Udviklingen og ødelægger meget for de interesserede Klubber. Gør det derfor til en Regel, altid at svare og al svare omgaaende!

Forbundet har blandt sine Medlemmer foretaget en Optælling af Modeller.

Ialt er der 179 Modeller (heraf 52 af dansk Konstruktion). De er fordelt saaledes: Als 11, Arrow 30, Condor 24, Globus 17, O.M.-F. 73, Ringsted 11 og Skjern 13.

Af Motormodeller findes der 47, hvoraf 19 er danske. Der er 7 af Typen »Ørnen«, 6 »Tummeliten«, 4 Pritschow, 2 »Svalen«, 2 »Baby«, 2 »Gloria«, 2 Flensted Jensen, 2 Entemodeller og 20 blandede Typer, heraf mange svenske. Man kan ikke ud fra disse Tal drage nogen Slutninger. Det er meget naturligt, at der er saa faa Motormodeller, eftersom den danske Modellflyvning endnu staar i sin Begyndelse, og man derfor bygger de simplere Svævemodeller først.

Af Svævemodeller findes 132, heraf 33 danske.

Der er 38 af Typen »Strolch«, 20 »Baby«, 15 Flensted Jensen S. F. 19, 10 »Knirps«, 7 Gentsch, 5 Winkler Junior eller Einheit, 5 »Fafnir«, 4 »Grosse Winkler«, 4 af den første Flensted Jensen Model, 3 Sv. H-1, 2 haleløse og 19 blandede Typer, mest Selvkonstruktioner.

## Dansk Modellflyver Forbund

Man kan ikke undgaa at bemærke, at Klasingsserien (Knirps, Baby og Strolch) ganske overvældende har Føringen, idet disse Typer belægger over Halvdelen af Pladserne. Det er naturligvis en personlig Tilfredsstillelse for mig, der har bygget det første danske Eksemplar af hver Type og altsaa har indført dem i Danmark. Det viser imidlertid ogsaa, at disse Modeller er godt egnede til danske Forhold. Man lægger for øvrigt Mærke til, at Flensted Jensens udmærkede Model S.F.19 er en alvorlig Konkurrent til »Baby«.

I Begyndelsen af November anerkendte Forbundet det første Sæt officielle Danmarksrekorder. (Se nedenstaaende Tabel.)

Man undlader ikke at bemærke Odense Model-Flyveklubs overlegne Stilling. Dette skyldes naturligvis dels Klubbens Alder og Størrelse; men for en stor Del skyldes det ogsaa, at Klubben fra Begyndelsen har ført officiel Rekordprotokol, og at Klubbens Betingelser længe har været i Overensstemmelse med Forbundets. Mange andre Klubber har højere Rekorder, men har ikke kunnet opfylde Betingelserne for, at disse kunde blive officielle. Nogle har ikke Stopure, andre har ikke fløjet paa det foreskrevne Terræn etc.

Det vil naturligvis være vanskeligt for mange Klubber at faa fat i to Stopure; men de kan da saa i hvert Fald tage fat paa Distancerekorderne. Man ser, at der er mange Pladser, hvor der ingen Rekorder er. I adskillige Klasser er der ingen. Og mange af de eksisterende Danmarksrekorder kan meget let overbydes.

De til Forbundet sluttede Klubber har derfor Chancen for at faa deres Navne paa Danmarksrekordlisten, og endda paa en let Maade. Det er Forbundets Haab, at Rekorderne snart maa begynde at strømme ind. Der kan lige saa let sættes Rekorder i Vinterhalvaaret som i Sommerhalvaaret, hvilket man ogsaa ser ved at gennemgaa f. Eks. O.M.-F.s Rekordprotokol. Med Undtagelse af i Aar, er næsten ingen Rekorder sat i Sommerhalvaaret. Gaa derfor Listen igennem og se, hvilke Rekorder, De har Chancer for at slaa med Deres Modeller. Eller se, hvor De vil faa gode Chancer ved at bygge en ny Model. Bemærk, at vi fuldstændig mangler Rekorder for Somodeller (d), Hastighed (e) og Højde (f). Hvem sætter Danmarks første Hastighedsrekord? Hvem sætter Danmarks første Højderekord?

Tag fat omgaaende! Lad os faa presset mange af disse lave Rekorder i Vejret! Og lad os faa fyldt de tomme Pladser ud! *Per Weishaupt.*

### Absolutte Danmarksrekorder.

| KLASSE | INDEHAVER     | KLUB    | MODEL     | TID  |      | DISTANCE<br>Meter |
|--------|---------------|---------|-----------|------|------|-------------------|
|        |               |         |           | Min. | Sek. |                   |
| A      | Per Weishaupt | O.M.-F. | Gloria    | 1    | 3,5  | —                 |
| B      | Per Weishaupt | O.M.-F. | Pritschow | —    | —    | 380               |
| E      | Sv. Herborg   | Skjern  | Sv. H-1   | 8    | 57,6 | —                 |
| F      | Sv. Herborg   | Skjern  | Sv. H-1   | —    | —    | 9050              |

### Klasserekorder.

|        |                 |         |            |      |      |
|--------|-----------------|---------|------------|------|------|
| I a    | Per Weishaupt   | O.M.-F. | Tummeliten | 8,7  | —    |
| I b    | Per Weishaupt   | O.M.-F. | Tummeliten | —    | 116  |
| I b    | P. Christiansen | Condor  | Tempo II   | 35,2 | —    |
| II b   | Per Weishaupt   | O.M.-F. | Baby       | 13,9 | 47   |
| IV a   | Per Weishaupt   | O.M.-F. | Gloria     | 38,5 | 95   |
| IV b   | Per Weishaupt   | O.M.-F. | Gloria     | 1    | 3,5  |
| V b    | Per Weishaupt   | O.M.-F. | Pritschow  | 43,7 | 380  |
| X b    | Henning Ploug   | O.M.-F. | Knirps     | 32,0 | 250  |
| X c    | Per Weishaupt   | O.M.-F. | Knirps     | —    | 500  |
| XI b   | Henning Ploug   | O.M.-F. | Baby       | 1    | 34,4 |
| XI c   | Sv. Herborg     | Skjern  | Sv. H-1    | 8    | 57,6 |
| XII b  | Otto Madsen     | O.M.-F. | Strolch    | 3    | 42,2 |
| XII c  | Aksel Boje      | O.M.-F. | Strolch    | 5    | 13,1 |
| XIII b | Per Weishaupt   | O.M.-F. | Kiek       | 4,3  | 16   |
| XIV b  | Holger Knudsen  | O.M.-F. | Storch     | 7,4  | 47   |

a = Jordstart.    b = Haandstart.    c = Højstart.



# MODELFLYVNINGEN I ENGLAND

UNION JACKS LAND har nylig været Genstand for den mest levende Interesse i den internationale Model-flyververden, idet Wakefield Pokalkonkurrencen blev afholdt d. 1. August paa Fairey Aviation Co., Ltd's Flyveplads i Middlesex under Society of Model Aeronautical Engineers' Auspicier. Skønt Pokalen gik til Frank-

cer, fører international anerkendt Rekordprotokol m. m. Man behøver hverken at staa direkte eller indirekte under S.M.A.E. for at faa en Rekord anerkendt. Kun kræves det, at Rekorden er kontrolleret med 2 Stopure af 2 Tidtagere, som er anerkendt af S.M.A.E. og staar opført i dets Bøger. Ikke-Medlemmer maa herfor erlægge 2/6 i Gebyr. Tidtagerne skal være Medlemmer af S.M.A.E. eller tilsluttet Klub. At gaa ind paa de engelske Rekordregler i Detailler vil der desværre ikke blive Plads til i min Artikel, men jeg vil blot eksempelvis nævne nogle enkelte Træk til Belysning af Sagen. En Rekordtid regnes fra Startøjeblikket til Modellen er ude af Syne for det blotte Øje. For at faa en Rekord anerkendt, maa en attesteret Rapport være S.M.A.E. i Hænde senest en Maaned efter, at Rekorden er blevet sat. En Motormodelkrops største Tværnsnit skal mindst være = Længden af Modellen

England hvert Aar. Indenfor følgende Modelklasser har der været afholdt Konkurrencer: Gummi- og Benzinmotormodeller, Mølleplaner, Vandflyvemaskiner, Skalamodeller (efter rigtige Flyvemaskiner), Biplaner og Svævemodeller. Som Præmier er der blevet anvendt Pokaler, Sølv- og Broncedailler, Diplomer samt kontante Pengeløb.

For at Læserne kan faa et Indtryk af, hvorledes den enkelte Modelflyveklub arbejder, »griber jeg en vilkaarlig Klub i Lykkeposen«. Det blev Liverpool Model Aircraft Society, som jeg skal fortælle om. Liverpool-Klubben er ret uformel, idet den jo ikke er en Klub i den Forstand, vi sædvanligvis opfatter en engelsk Klub med Klubhus, -liv, -bar, etc. Medlemmerne bliver valgt ved alle de tilstedeværendes enstemmige Stemmer. Det er Skik og Brug, at et nyt Medlem bygger en Model i Løbet af de 3 første Maaneder efter Indmeldelsen. Medlemmet maa naturligvis underkaste sig de gældende Love og Regler. Hvis han ikke gør det, eller han ikke betaler Kontingentet i tilbørlig Tid, kan han risikere at blive ekskluderet. (Kontingentet er 3/6 (ca. 4 Kr.) for Seniores og 1/6 (ca. 1.70 Kr.) for Juniores.

(Fortættles i næste Nr.)



Sekretæren i Liverpool Model Aircraft Society, Mr. G. H. Roberts i Færd med at haandstarte sin »Spurvehøg«.

rig, kommer man ikke uden om, at ogsaa paa Modelflyvningens Omraade er gamle Britannia blandt de førende Lande. FLYV har fra Tid til anden behandlet Livet i de engelske Flyveklubber som det store Ideal. Den engelske Modelflyvning er paa sin Side et lige saa værdigt, ja et lige saa sublimt Maal at stræbe efter.

Det engelske Modelflyverforbund »Society of Model Aeronautical Engineers« repræsenterer næsten al britisk Modelflyvning i Forstaaelse med Royal Aero Club. S.M.A.E. tæller blandt sine Medlemmer foruden de tilsluttede Modelflyveklubber ogsaa rent private Personer udenfor Klubberne som de saakaldte »Fellows« og »Patron Members«, der i aarligt Kontingent yder 10/6 (knap 12 Kr.), medens Klubmedlemmerne betaler 1 sh. (1.12 Kr.) aarligt. Dog er Minimumskontingentet for en Klub 10 sh. (11.20 Kr.) og Maksimumskontingentet £3 3 sh. (godt 70 Kr.). Til S.M.A.E.'s Konkurrencer er der Adgang for alle, ogsaa for Personer udenfor S.M.A.E. For at deltage skal Medlemmer betale 1 sh. (Seniores over 16 Aar) og 6 d (Juniores under 16 Aar), medens ikke-Medlemmer betaler henholdsvis 2/6 og 1 sh. S.M.A.E. byder sine Medlemmer Goder som: Foredrag, Møder, anordner saavel nationale som internationale Konkurren-



divideret med 50. For Modelsvæveplaners Vedkommende skal Længden i Stedet for 50 divideres med 100. En Højstartsnor maa bestaa af Traad, Sejlgarn, Gummi eller Kombinationer af disse. Længden af den ustrakte Snor maa ikke overskride 30 m.

S.M.A.E. har i 1937 afholdt 13 nationale og 2 internationale Konkurrencer. De 2 internationale var Wakefield International Cup Contest, som FLYV omtalte i Nr. 10, 1937, og Kampen om Bowden International Trophy for Power Model Aeroplanes (Benzinmotormodeller), som finder Sted i

**Motormodellen H.N.12 Kr. 5.75**  
do. do. Byggesæt » 3.25

Modeltegninger.  
Alt i Modelmaterialer.  
Prisliste sendes mod Porto.

**Helge Nielsen,**  
Guldbergsgade 724, Kbhvn. N.

## En rigtig Model



### Motor-Modellen »JUTLANDIA«

Modellen — som kan holde.  
Flyver — selv i stærk Blæst.  
Beklædt med Silke.

Alt Tilbehør - Færdig Propel  
Aksel - Landingsstel og Hjul.  
Komplet Byggesæt Pris Kr. 7,00.

Spændvidde 80 cm.

Prisliste over øvrige Modeller sendes  
mod 15 Øre til Frimærker.

**MODEL MATERIALE - TARM**



## NYT FRA ALLE LANDE

### IMPERIAL AIRWAYS I DET YDERSTE ØSTEN.

TIL trods for de krigerske Begivenheder i det fjerne Østen har Imperial Airways kunnet gennemføre den ugentlige Flyvning mellem Penang og Hongkong i Tilslutning til Luftruten London—Australien. Paa de anvendte D. H. 86 er Bæreplaner og Ror overmalet med store Union Jack's, saa deres britiske Nationalitet er iøjnefaldende.

Maskinen, der bærer Navnet »Dorado«, har to Aar regelmæssigt fløjet paa den 2600 km lange Rute Penang—Hongkong, og to andre Maskiner af samme Type »Daedalus« og »Delphines« er senere indsat som Reservemaskine.

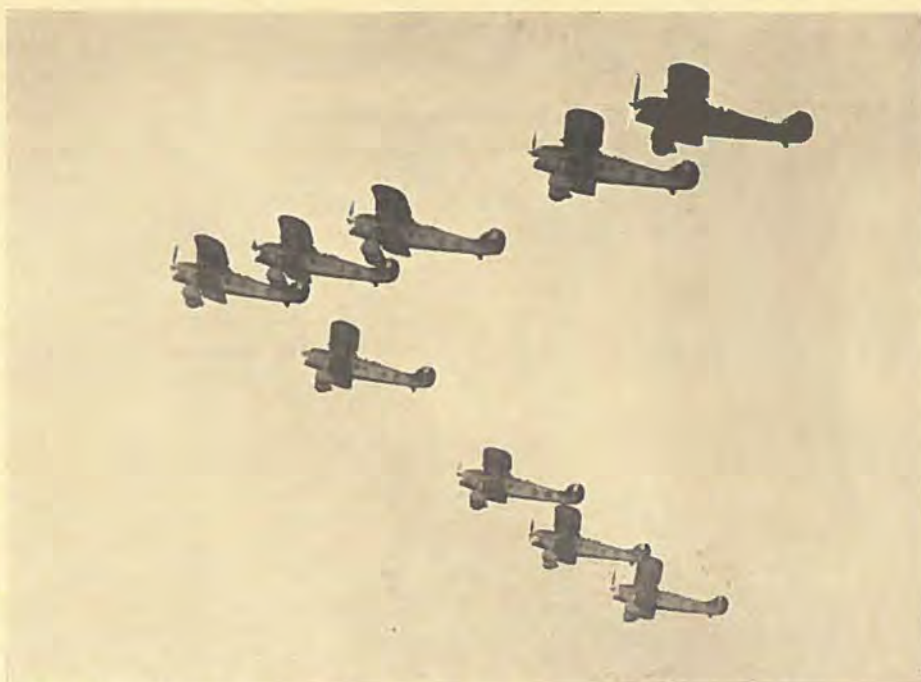
Hver Tirsdag afaar »Daedalus« fra Penang med Passagerer og Post, som er ankommet fra London den foregaaende Aften, og Maskinen lander i Hongkong efter 1½ Døgn's Forløb. Hver Lørdag startes fra Hongkong med Tilslutning i Penang til den hjemflyvende London-Maskine.

Imperial Airways raader ialt over 12 firemotors D. H. Trafikmaskiner, og i Slutningen af Oktober meddelte Selskabet, at dets D. H. 86 paa Linierne Penang—Hongkong og Khartoum—Lagos havde gennemfløjet 1,2 Million Kilometer, og deraf ca. ½ Mill. paa Hongkong Ruten, medens Selskabet øvrige Maskiner af samme Type havde gennemfløjet ca. 4 Millioner Kilometer paa europæiske Ruter.

Foruden disse 5,2 Millioner Kilometer, der er tilbagelagt af Imperial Airways, har det australske Selskab, Qantas Empire Airways, med sine 5 D. H. 86 fløjet over 3,2 Millioner Kilometer siden Februar 1935, da det overtog Strækningen Singapore—Brisbane paa Hovedruten London—Australien.



Med Union Jack paa Planet.



En italiensk Eskadrille Fiat »C. R. 32« Jagere foretager Kunstflyvning i Sydamerika.

### ITALIENSKE FLYVERE I SYDAMERIKA.

EN Eskadrille italienske Jagere (Fiat »C.R. 32«) er for Tiden paa Besøg i de sydamerikanske Stater, hvor den foretager nogle imponerende Demonstrationer af Kunstflyvning i Formation. Paa Vej fra Argentina til Chile fløj Formationen samlet over de 6000 m høje Andesbjerge.

\*

### NY REKORD MED LANDFLYVE-MASKINE.

Den 11. November satte Bayerische Flugzeugwerke's Chefpilot, Dr. Wurster, ny Verdensrekord for Landflyvemaskiner, idet han med en Messerschmidt Bf. 109 opnaaede en Hastighed paa 610,21 km/T. Den forrige Rekord 565 km/T. var sat af Amerikaneren Hughes.

Messerschmidt Bf. 109 er en een-sædet Jager, der er ved at blive indført i den tyske Luftflaade. Den har en Motor paa 950 H.K. (12-cyl., vædskekolet, Mercedes-Benz DB 600 C/D med Supercharger), og Standard-Typen har en største Hastighed paa 540 km/T.

\*

### HURTIG FRANSK BOMBEMASKINE.

Den nye franske Bombeflyvemaskine »LeO-45«, der er et Monoplan med lavtliggende, fritbærende Plan, har ved Prøveflyvningerne opnaaet en Hastighed paa 483 km/T. Under Dykning kom den op paa 613 km/T.

### ITALIENSK GENERAL PRØVER FALDSKÆRMSUDSPRING.

FLYV har tidligere omtalt, hvorledes selv de mest højtstaaende Officerer indenfor den italienske Luftstyrke stadig maa holde deres Flyvetræning vedlige, og derfor forbavser det ikke at erfare, at General Guiseppa Valle, Chef for de italienske Luftstyrkers Generalstab, har foretaget et Faldskærmsudspring fra 600 Meters Højde med en »Salvater«-Skærm.

\*

### JU 86 I PORTUGAL.

PORTUGAL, der er ved at modernisere sit Luftvaaben, har bl. a. bestilt 10 Junkers Ju 86 Bombeflyvemaskiner.

\*

### FLYVEPLADSER I U. S. A.

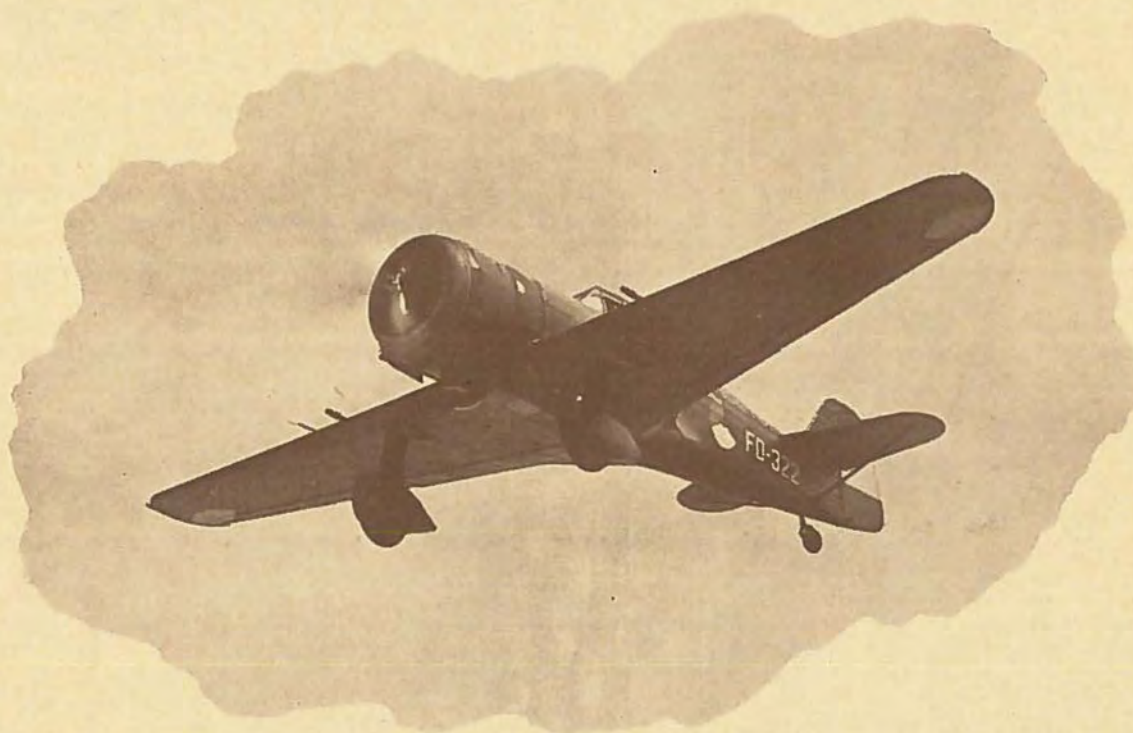
PR. 1. Oktober 1937 fandtes der 2326 Flyvepladser i U.S.A. og deraf var de 712 udstyret med Natbelysning.

\*

### ENGELSK EKSPORT AF FLYVEMATERIEL

I de første otte Maaneder af 1937 har England eksporteret for 40 Millioner Kroner Flyvemateriel, hvilket betyder en Stigning paa 25 pCt. i Forhold til det foregaaende Aar. Af engelsk Flyvemateriel er bl. a. 60 Gloster »Gladiator« Jagere solgt til Kina.





## **FOKKER D.21**

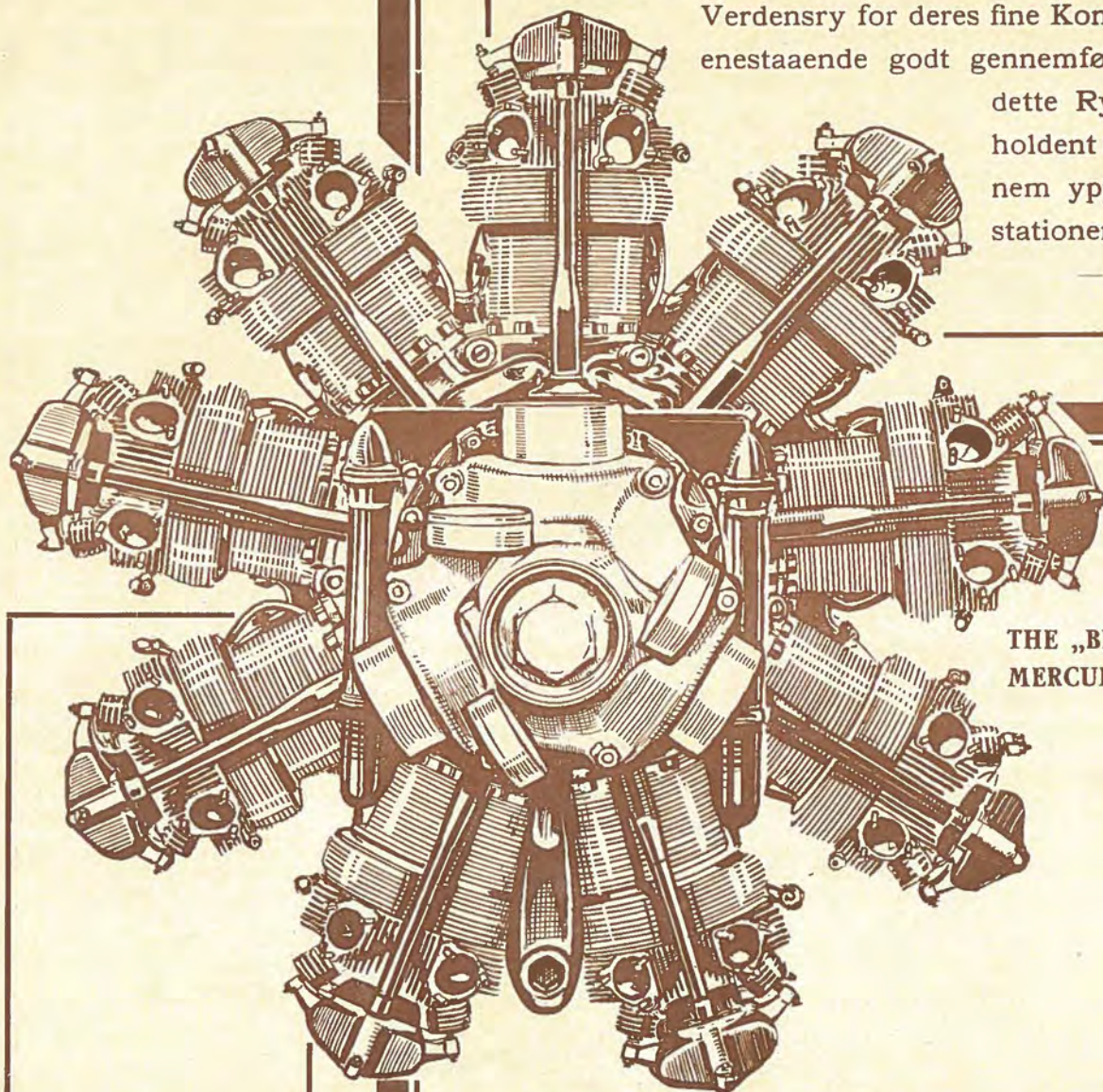
- Eensædet Jager
- Overordentlig kraftig Bevæbning
- Fremragende Flyveegenskaber
- Enkel Konstruktion
- Til Dato er der afgivet 3 Licenser til Bygning af denne Type i andre Lande

**N. V. NEDERLANDSCHE VliegTUIGENFABRIEK FOKKER — AMSTERDAM**



„Vore Dages „BRISTOL“ Flyvemotorer har opnaaet Verdensry for deres fine Konstruktion og enestaaende godt gennemførte Arbejde; dette Ry er helt og holdent opnaaet gennem ypperlige Præstationer.“

— „FLIGHT“.



THE „BRISTOL“  
MERCURY ENGINE

# *Bristol* MERCURY

SERIE XI & XII

Denne nyeste „BRISTOL“ Mercury, stjerneformede, luftkølede Flyvemotor, der har et Kubikindhold paa 24,9 Liter, en Diameter paa 1,31 m og en Nettovægt paa 445 kg, har nylig gennemgaaet en 100 Timers Prøve, som blev en absolut Succes, og hvis Resultater blev langt over Forventningerne.

**890** b.h.p. (max.) at **2750** r.p.m. at **1830** m

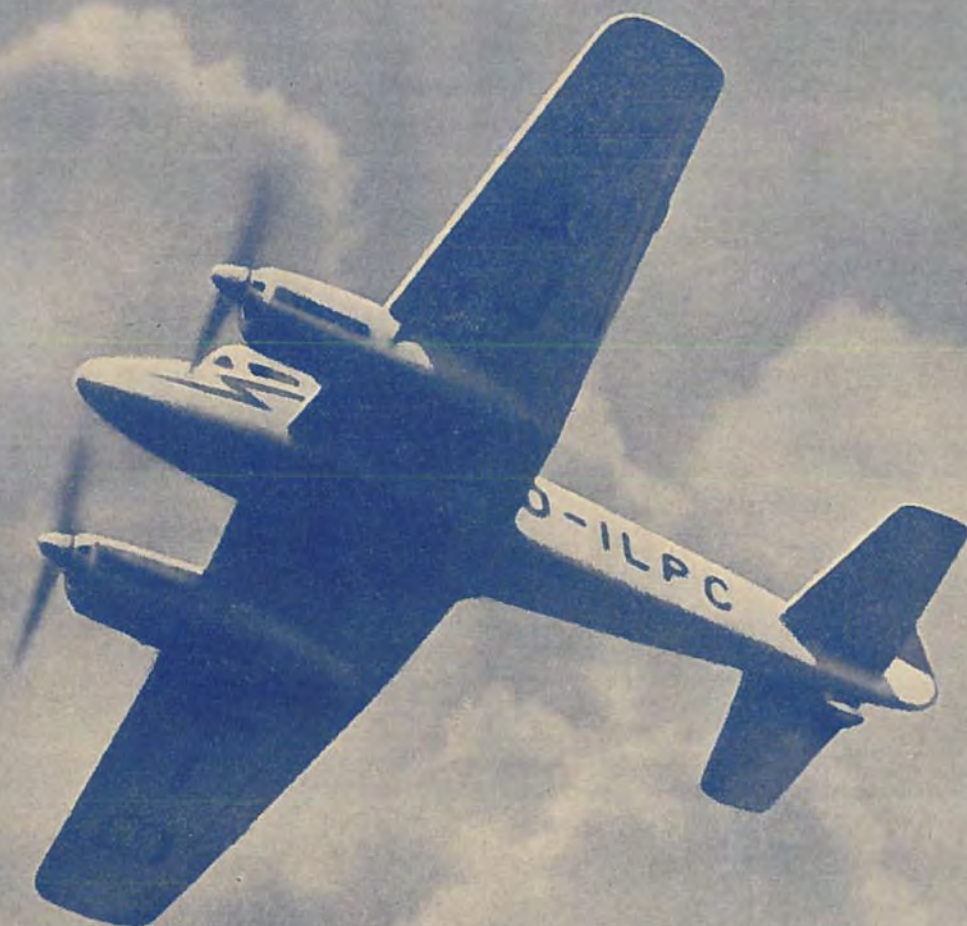
THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY  
LIMITED . . . BRISTOL, ENGLAND

Repræsenteret i  
Danmark og Island ved  
**A. B. C. HANSEN COMP.,**  
Industribygningen,  
København.





Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



**Nr. 2**

1938 - 11. Aarg.

**4 Aars regelmæssig Flyvning over Sydatlanten**  
**Dieselmotorens Økonomi**

**Raad for Svæveflyveundervisningen i Danmark**

**35**

Ø R E



## KLUBADRESSER

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.**  
Amallegade 33, Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.  
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) som Eneerpræsentant for aeronautiske interesser i Danmark.

### DANSKE FLYVERE.

Fmd.: Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169, Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

**DANSKE PRIVATFLYVERE** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

### VESTJYSK FLYVEKLUB

(tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongsgade 70, Esbjerg.

### DANSK MODELFLYVERFORBUND.

Fmd.: Per Weishaupt, Torkel Badensvej 12, Hellerup, Tlf. Hellerup 3355.

### DANSK SVÆVEFLYVER UNION

(tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: A. Dochedahl, V. Fælledvej 41, Kbhvn. V.

### SVÆVEFLYVEKLUBBER I UNIONEN:

#### AARHUS FLYVEKLUB.

v/ Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

#### ACTIV, København.

Fmd.: H. Jensen, Blegdamsvej 60.

#### DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.

Dybbølsvej 11, København V.

#### ESBJERG FLYVEKLUB.

v/ Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

#### FYENS LUFTSPORT.

Fmd.: Otto Petersen, H. C. Andersensgade 24, Odense.

#### HASLEV FLYVEKLUB.

v/ Sv. J. Juul, Allégade 50, Haslev.

#### HOLBÆK FLYVEKLUB.

v/ K. Dabelstein Hansen, Diget 4 B, Holbæk.

#### HORSSENS SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Holger Lindberg, Mælketorvet, Horsens.

#### KOLDING FLYVEKLUB.

v/ W. Chr. Jensen, Haderslevvej 24, Kolding.

#### KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

#### RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Ing. H. Madsen, Jernbaneg. 22, Randers.

#### RINGSTED FLYVEKLUB.

v/ Frede Madsen, Kongensgade 2, Ringsted.

#### ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.

Fmd.: B. Johansen, Københavns. 63, Roskilde.

#### SILKEBORG FLYVEKLUB.

v/ Lærer J. Andersen, Engesvang.

#### SLAGELSE FLYVEKLUB.

v/ H. Grauegaard, Gækelundsv. 7, Slagelse.

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.

v/ E. Nordgren, Gl. Holmegaardsv., Hillerød.

#### SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULUS«.

Blegdamsvej 118, København Ø.

### OFFICIELT ORGAN

FOR

## DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

### „FLYV“s HOVEDKONTOR:

Vesterbrogade 60

Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktør:

Kaptajn J. Foltmann

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.

v/ G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.

v/ Ing. N. L. Dam, Iversensvej, Hjørring.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.

v/ V. Kristiansen, Holtug pr. Storhedinge.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.

v/ J. Olsen, Guldbergsplads 8, København N.

#### VARDE FLYVEKLUB.

v/ Jens B. Lønborg, Stausvej 8, Varde.

#### VEJEN & OMEGNS SPORTS-FLYVEKLUB.

v/ Værkfører Conrad P. Møller, Vejen.

#### VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVERGRUPPE.

v/ Bogtr. C. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

#### VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ P. E. Vigenberg, Værløse St.

### SVÆVEFLYVEKLUBBER UDENFOR UNIONEN:

#### DANSK LUFTSPORT

Fmd.: K. T. Andersen, Tordenskjoldsg. 13, 4.

#### FAABORG FLYVEKLUB.

v/ Ing. Kai Eskelund, Østergade 46, Faaborg.

#### FLYVEKLUBBEN »ØRNENE«, Aarhus.

v/ G. A. Hansen, Tønsvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

#### KALUNDBORG FLYVEKLUB.

v/ J. A. Jacobsen, V. Havne. 14, Kallundborg.

#### MIDDELFART FLYVEKLUB.

Fmd.: Direktør Tholstrup, Middelfart.

#### NÆSTVED FLYVEKLUB.

Fmd.: H. Juul-Hansen, Jernbaneg. 6, Næstved.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »GLENTE AF 1937«.

v/ H. C. Andersen, Værksted: Buddingevej, 252.

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »GRUNAU«, Gentofte.

Fmd.: P. Nielsen, Ahlmanns Alle 15, Hellerup.

#### VORDINGBORG FLYVEKLUB.

Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

Billedet paa Forsiden:

„Go 146“ Rejseflyvemaskine

### MODELFLYVEKLUBBER UNDER FORBUNDET:

#### ALS MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

#### FREDERICIA II.

Fmd.: C. Michelsen, Bajouetten 12, Fredericia.

#### GLOBUS AERO KLUB.

Fmd.: Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.

Fmd.: B. Johansen, Københavns. 63, Roskilde.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »CONDOR«, Helsingør.

Fmd.: P. Christiansen, Sabroesv. 10, Helsingør.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SOLVINGEN«, Fredericia.

Fmd.: K. Christiansen, Gøthersg. 15, Fredericia.

#### ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.

Fmd.: H. Knudsen, Østrupsvej 12, Odense.

#### RINGSTED MODELFLYVEKLUB.

Fmd. Komm. Aa. Christensen, Sjællandsg. 9.

#### SKJERN MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Maler Sv. Herborg, Kærallé 14, Skjern.

### MODELFLYVEKLUBBER UDENFOR FORBUNDET:

#### AALBORG MODELFLYVEKLUB.

v/ G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

#### KERTEMINDE MODELFLYVEKLUB, Kerteminde.

Fmd.: Knud Boje, Muusegaarden, Kerteminde.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »AERO«,

Fmd.: J. Rasmussen, Lykkegaardsv. 3, Kolding.

#### MODELFLYVEKLUBBEN AIR SPEED, Aabyhøj.

Fmd.: Lindgren, Chr. Winthersv. 10 B, Aabyhøj.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »GLENTE«, Haderslev.

v/ Jørgen Hansen, Storegade 41, Haderslev.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.

v/ Bjarne Jensen, Haderslevvej 104, Randers.

#### MODELKLUBBEN »ST. JØRGENSEN«.

Fmd.: E. Kamstrup, St. Jørgensg. 18, Holstebro.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«,

Fmd.: Aage Due Jensen, J. Aakjærs Allé 13, Esbjerg.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.

Fmd.: Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SOLVORNEN«,

v/ O. Poulsen, Værksted: Buddingevej 252.

#### MOTORMODEL-KLUBBEN HAWK.

Fmd.: H. Schröder, Helleruplundssalle 11.

#### SKOVSHØVED MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Bøcker Petersen, Korsgaardsv. 3, Chl.

#### RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: J. Skjodsholm, Herningv. 48, Ringkøbing.

#### SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: P. Sveigaard, Solystvej 45, Silkeborg.

#### BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.

Pilestræde 34, Kbhvn. K.

#### DE UNCES FLYVEKLUB.

Politikens Hus, Kbhvn. K.





*The*  
**ARMSTRONG  
SIDDELEY**

**TWO SPEED SUPERCHARGED TIGER VIII ENGINE 920 H.P. (Take off)**

**ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND.**



**DUNLOP**

FLYVEMASKINE RINGE,  
HJUL & BREMSER

DUNLOP



**"CELOSE"**  
(LOVBESKYTTET)

**ASP DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



*Rejs hurtigt og komfortabelt —*

**AFGAAENDE MASKINER FRA  
KASTRUP LUFTHAVN**

|     |      |                            |
|-----|------|----------------------------|
| D.  | 805  | Malmö                      |
| D.  | 900  | Berlin                     |
| D.  | 900  | Amsterdam—Paris/London     |
| D.  | 1000 | Hamburg—London             |
| D.  | 1200 | Amstd.-Rotterd.-Paris/Lond |
| D.  | 1200 | Malmö                      |
| Hv. | 1320 | Hamburg—London             |
| D.  | 1450 | Stockholm                  |
| Hv. | 1500 | Malmö                      |
| D.  | 1500 | Malmö                      |
| D.  | 1805 | Malmö                      |
| D.  | 1915 | Malmö                      |

D. = Daglig    Hv. = Hverdage



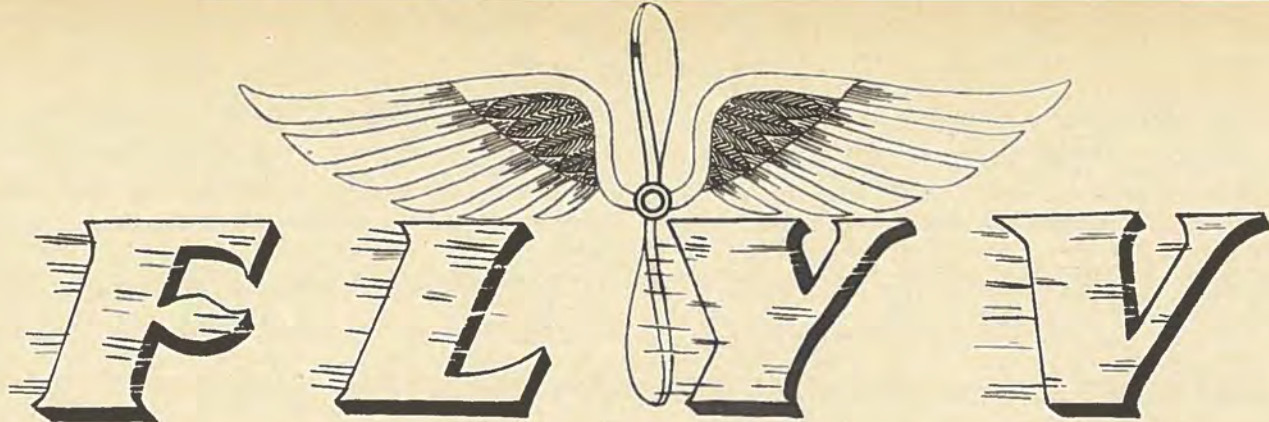
**DDL**

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**

VESTERBROGADE 2 • C. 8800

BILLETTER I REJSEBUREAUERNE





## 4 Aars regelmæssig Flyvning over Sydatlanten

**D**EN 3. Februar i Aar kunde Deutsche Lufthansa se tilbage paa en fireaarige Luftposttjeneste, som Tyskerne med forbavsende Regelmæssighed havde opretholdt over det sydlige Atlanterhav.

Den første, der passerede Luftvejen over det sydlige Atlanterhav, var den spanske Major *Franco*, der i 1926 med en Dornier Wal (to engelske Napier-Lion Motorer) fløj fra Spanien via de Kanariske Øer til Buenos Aires. Flyvebaaden var udstyret med Radio baade til Korrespondance og til Pejling, og for første Gang anvendtes Radiopejlingen fra en Flyvemaskine med særdeles tilfredsstillende Resultat. Major *Franco* landede ved Fernando Noronha, 300 km fra den sydamerikanske Kyst, for at efterfylde sine Benzinbeholdere, og paa Grund af høj Søgang kunde han ikke flyve videre samme Aften, men maatte vente til næste Morgen. Da han startede, var der stadig ret høj Sø, og det bevirkede, at den ene af hans Propeller blev beskadiget saaledes, at han maatte gennemføre de sidste 300 Kilometers Flyvning paa een Motor. Takket være de grundige Forberedelser, han havde truffet, lykkedes det at gennemføre Flyvningen, hvis Resultat bl. a. var dette, at der til en regelmæssig Beflyvning af Strækningen maatte anvendes et sødygtigt Luftfartøj.

Anden Gang, der blev fløjet over Sydatlanten, anvendtes ligeledes en



*Katapult-Damperen „Westfalen“.*

tysk Dornier-Wal Flyvebaad. Det var den portugiske Major *Sarmiento de Beires*, der i Marts 1927 startede fra Lissabon og fløj via Cassablanca — Villa Cisneros — Bolama — Fernando Noronha — Natal — Pernambuco — Bahia til Rio de Janeiro. Derefter varede det ikke længe, før Tyskerne tog fat paa de første Forberedelser til den senere organiserede, regelmæssige Postflyvning.

Deutsche Lufthansa begyndte med at foretage meteorologiske Undersøgelser, og dets første Flyvning fandt Sted i Juli 1928. En Dornier Wal fløj fra Lübeck via Barcelona til Las Palmas, og man indhøstede en Række værdifulde meteorologiske og navigations Erfaringer, hvorpaa der blev

bygget videre, da man i September 1929 gennemførte to Postekspresflyvninger fra Berlin over Marseille til Sevilla. Hertil anvendtes en speciel bygget Arado-Postflyvemaskine. En fjerde Forsøgsflyvning i Marts 1930 gik fra Travemünde via Southampton til Las Palmas, og til denne anvendtes atter en Dornier Wal.

### Forsøgsrute mellem Tyskland og Las Palmas.

Hermed sluttede de egentlige forberedende Flyvninger, hvorefter Lufthansa opnaaede en spansk Koncession paa Oprettelsen af en Luftposttjeneste Sevilla—Las Palmas i Tilslutning til Dampskibsforbindelserne til Sydamerika. Posten blev transporteret i Flyvemaskine mellem Tyskland og Las Pal-



mas, og paa Strækningen mellem Las Palmas og Sydamerika foregik Transporten med Rutedamperne. En yderligere Forbedring i Posttrafikken mellem Europa og Sydamerika blev indført, da det i 1927 oprettede tysk-brazilianiske Condor Syndikat i Marts 1930 paa begyndte en Luftpostbefordring mellem Rio de Janeiro og Fernando Noronha ved Hjælp af Dornier Wal-Flyvebaade. Paa denne Maade blev det kun paa Strækningen mellem Las Palmas og Fernando Noronha, at Posten blev befordret med Damper, omend dette Stykke ogsaa var paa ca. 3000 km. Rejsetiden for Posten mellem Tyskland og Rio de Janeiro blev imidlertid derved nedsat fra 18 til 11 Dage.

## Der flyves over Sydatlanten med en Damper som Mellemlandingsplads.

I den følgende Tid tilstræbte man en yderligere Forbedring af denne betydningsfulde Postforbindelse, idet man tilstræbte at anvende Flyvemaskinen paa hele Strækningen. Paa Grundlag af de Erfaringer, man nu havde gjort, bestemte man sig for den Plan at udlægge en Damper som et flydende Støttepunkt midt ude i det sydlige Atlanterhav, hvorved den 3040 km lange Distance mellem Afrika og Fernando Noronha, der var for lang for de daværende Dornier Wal-Flyvebaade, blev delt i to Etapper. Til dette Gemed købtes Damperen »Westfalen«, og efter at være blevet ombygget til sit specielle Formaal blev den i Maj 1933 sendt til Sydatlanten sammen med de to Dornier-Flyvebaade »Monsun« og »Passat«, hvor v. Buddenbrock fik Ledelsen af Lufthansa's sydatlantiske Flyvninger.

Den 6. Juni 1933 foretog »Monsun« den første Flyvning fra Bathurst (Vestafrika) til Natal, og »Passat« gennemføj Strækningen i modsat Retning. Efter at nogle Forsøgsflyvninger var blevet gennemført, vendte »Westfalen« tilbage til Tyskland for at blive indrettet endnu bedre overensstemmende med de indvundne Erfaringer, men allerede i Oktober samme Aar vendte den tilbage til sin Plads midt ude i Atlanterhavet for at tjene som Støttepunkt for den regelmæssige Flyveforbindelse Bathurst — Natal.

## Lufthansa paabegynder den regelmæssige Forbindelse.

Den regelmæssige Luftpostforbindelse Tyskland—Sydamerika blev derefter aabnet den 3. Februar 1934. Paa Landstrækningerne anvendtes Junkers og Heinkel Flyvemaskiner, paa Søstrækningen Dornier Wal, og da Flyvebaaden »Taifun« den 8. Februar landede i Natal, var den første, regelmæssige Postflyvning over Sydatlanten heldigt gennemført. I Begyndelsen blev Strækningen gennemføj et Gang hver 14. Dag, men allerede i Oktober 1934 blev den udvidet til at omfatte en Flyvning hver 8. Dag. Endnu bedre blev det, da Lufthansa indsatte de nye 10 Tons Wal-Flyvebaade, der kunde gennemflyve en betydelig længere Strækning uden Mellemlanding end de gamle »Wal«-Flyvebaade. Foruden »Westfalen« blev der endvidere udstationeret Katapultskibet »Schwabenland« og saaledes, at det ene Skib blev stationeret udfor den vestafrikanske Kyst og det andet ved den sydamerikanske, hvorefter hele den mellemliggende Distance blev gennemføj et af de nye Flyvebaads-

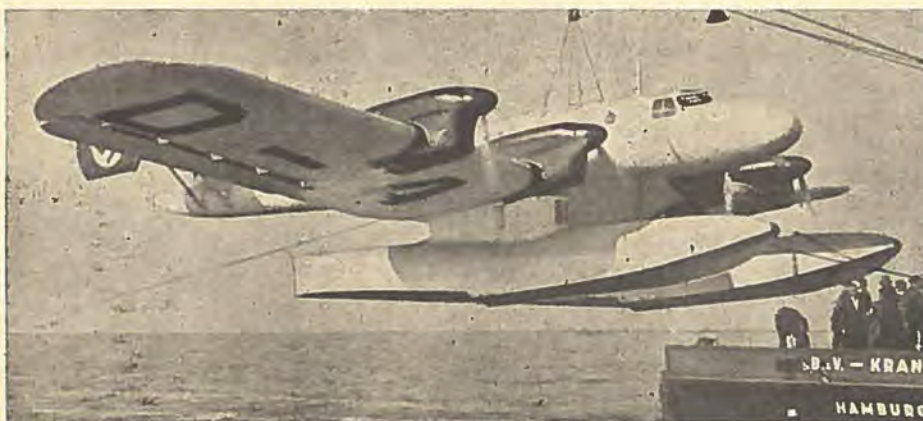
typer uden Mellemlanding. Da der ogsaa blev indført Natflyvning paa Ruten, blev Befordringstiden for et Brev Europa—Rio de Janeiro bragt ned fra 5 Dage til 3½ Dage.

## Tyskland og Frankrig etablerer Samarbejde.

Alt imedens Lufthansa organiserede sin sydatlantiske Luftpostforbindelse havde Frankrig sin egen Luftforbindelse Europa—Sydamerika, men over selve Atlanterhavet blev Posten befordret med hurtigtgaaende Skibe, og først paa et senere Tidspunkt fik det franske Selskab »Air France« etableret Flyveforbindelsen Afrika—Sydamerika. Allerede i Juli 1935 traf Lufthansa og Air France Aftale om et ret intimt Samarbejde paa den lange Rute, og da begge Selskaber havde etableret Flyveforbindelse over hele Strækningen, blev Fartplanen lagt i Fællesskab saaledes, at der nu er to ugentlige Luftforbindelser til Sydamerika. De to Selskaber er fælles om Vejrtjenesten og Sikkerhedstjenesten, og der er ingen Tvivl om, at det Samarbejde, der finder Sted, har gavnet Ruten overordentlig meget. Bl. a. ses det af de forøgede Postmængder. I Begyndelsen var der ca. 10.000 Breve til hver Start, men nu er Tallet oppe paa 60.000, og begge Parter er overordentlig tilfreds med det frugtbringende Samarbejde.

Den 23. April 1937 blev Typen Dornier Do 18 indsat paa Lufthansa's Rute, og denne Flyvebaads store Hurtighed og større Aktionsradius har gjort Ruten mere uafhængig af Vind og Vejrforhold, samtidig med at Befordringstiden er blevet nedsat. Om det Arbejde, der er blevet præsteret paa denne vældige Linjefrute, kan bedst skønnes, naar det nævnes, at Lufthansa indtil Dato har gennemført ca. 330 regelmæssige Flyvninger over det sydlige Atlanterhav, og Antallet af befordrede Breve andrager mere end 15 Millioner. Dornier-Flyvebaadene har under disse Flyvninger tilbagelagt over 900.000 km, hvad der svarer til 25 Gange Afstanden Jorden rundt ved Ækvator.

Tager man i Betragtning, at et Brev mellem Tyskland og Natal (Brasilien) med Damper er 14 Dage undervejs, medens det med Flyvemaskiner kun er 35 Timer om at blive befordret den samme Strækning, vil man kunne forstaa, at denne Rute ikke blot har Betydning for Tyskland eller Frankrig, men for hele Europa.



Lufthansas Ponton-Søluftfartøj »Nordmeer« der har været anvendt til Prøveflyvningerne over det nordlige Atlanterhav.



# Flyvende Ambulancer i Sverrig

**G**ENTAGNE Gange har der herhjemme været rejst det Spørgsmaal, om Danmark ikke burde raade over en speciel indrettet Ambulanceflyvemaskine, fordi det i givet Fald kan være vanskeligt at bringe hurtig Lægehjælp til de mange Smaaøer. Ved enkelte Lejligheder har det, navnlig under vanskelige Isperioder, vist sig at være nødvendigt at ty til Flyvemaskinens Hjælp, og i saa Tilfælde er en af Hærens eller Marinens Maskiner kommet til Assistance, men nogen egentlig flyvende Ambulance findes ikke her i Landet.

I Sverrig derimod, hvor Kommunikationsforholdene i visse Egne af Landet er af en ganske anden Art end herhjemme, har der i adskillige Aar været opretholdt en velorganiseret flyvende Ambulancetjeneste, der har udrettet et fortrinligt Arbejde, navnlig i det uvejsomme og vældige Norrland, og vi gengiver fra det svenske Tidskrift »Flygning« nogle Oplysninger om den flyvende Ambulancetjeneste i Sverrig.

Paa Initiativ af det svenske Røde Kors og med økonomisk Støtte af dette blev der i 1924 stationeret et Breguet-Flyvemaskine i Boden til Brug for Sygetransporter i Norrland, hvor der saa at sige hverken findes Vej eller Sti, og hvor de nordligste Bosteder ligger ca. 600 km fra Boden. Breguet'en var en tosædet Krigsmaskine, hvor Baaren kunde anbringes paa Bunden af det aabne Observatørum. Bedre Vilkaar kunde bydes de Syge, da der i 1928 blev anskaffet en Junkers F 13 til Boden, og et Par Aar senere blev en lignende Maskine stationeret ved den militære Flyvestation i Østersund. Begge Maskiner blev anvendt en hel Del, og i 1931—33 anvendtes i Østersund ogsaa en af de militære Fokker-Maskiner til Ambulancetjeneste. I 1933 fik Østersund en mere moderne Junkers-Ambulancemaskine, og noget senere kom en tilsva-

rende til Boden; delvis bekostet af Røde Kors. Paa Initiativ af det svenske Skærgaardsforbund blev endvidere en lignende Ambulancemaskine stationeret ved den militære Flyvestation i Hägernäs, og disse 3 Flyvemaskiner har dannet Stammen i den flyvende Ambulancetjeneste, der opretholdes den Dag i Dag.

Den nuværende Ambulancetype er Junkers W 34, et Monoplan med en 550 HK. Bristol-Motor. Understellet kan udstyres med Hjul, Ski eller Pontoner, og Marchhastigheden er 180 km/T. Foruden Fører og Mekaniker kan Maskinen medføre 2 Baarer, Læge og Sygeplejerske.

Selve Ambulancetjeneste er organiseret paa forskellig Maade. I Boden opretholdes en selvstændig Ambulancetjeneste under Kommandantens Tilsyn, hvorimod Ambulancetjenesten i Østersund og Hägernäs sorterer under de respektive Eskadrillechefer. Anmodning om Assistance af Flyverambulancen eller Lægehjælp sker for Østersund og Hägernäs' Vedkommende til Overlægerne ved de respektive Hospitaler, som afgør, hvorvidt hurtig Lægehjælp er nødvendigt, og i givet Fald sendes Meddelelse til Eskadrillechefen. Ambulanceflyvemaskinen staar altid startklar, en Besætning er til Raadighed en Uge ad Gangen, og det tjenstgørende Mandskab hjælper til med Starten. Kommer Anmodningen om Flyverhjælp udenfor Eskadriller-

nes Tjenestetid, er der altid et Beredskabshold til Stede, som kan foretage den nødvendige Klargøring. Paa Stationerne findes et godt Kortmateriale, hvor alle tænkelige Landingspladser er indtegnet, og inden Starten forsyner Flyveren sig med de nødvendige Kort.

For Boden-Ambulancens Vedkommende sker Rekvisioner om Flyverhjælp direkte til Kommandanten, som derefter beordrer den udstationerede Besætning af Sted.

Omkostningerne ved de flyvende Sygetransporter afholdes for Østersund og Bodens Vedkommende af Staten, medens Patienterne, der befordres med Hägernäs-Ambulancen, selv maa betale en Del af Udgifterne til Benzin og Olie.

At de svenske flyvende Ambulancer i Aarenes Løb har præsteret et godt Stykke Arbejde, fremgaar af nedenstaaende Oversigt, der viser, at der i Perioden 1929—36 ialt er blevet transporteret 885 Patienter med de tre Ambulanceflyvemaskiner fra henholdsvis Østersund (Ø), Boden (B) og Hägernäs (H).

Ialt har de tre Ambulanceflyvemaskiner saaledes fløjet over  $\frac{1}{4}$  Million Kilometer, og at det er lange Distancer, hver enkelt Patient i visse Tilfælde maa transporteres, fremgaar bl. a. af Boden's Tal for 1936, der viser et gennemsnitlig Kilometerantal paa over 400 for hver transporteret Patient.

| Aar  | Antal Flyvninger |    |     | Antal transporterede Patienter |    |    | Flyvetid i Timer |     |    | Flyvekilometer |       |      |
|------|------------------|----|-----|--------------------------------|----|----|------------------|-----|----|----------------|-------|------|
|      | Ø                | B  | H   | Ø                              | B  | H  | Ø                | B   | H  | Ø              | B     | H    |
| 1929 | 8                | 58 | 8   | 8                              | 61 | 4  | 16               | 163 | 2  | 1570           | 16510 | 198  |
| 1930 | 16               | 69 | 16  | 17                             | 73 | 10 | 37               | 171 | 7  | 4118           | 20140 | 805  |
| 1931 | 15               | 55 | 26  | 15                             | 59 | 10 | 42               | 143 | 9  | 4665           | 15297 | 982  |
| 1932 | 19               | 68 | 8   | 19                             | 79 | 4  | 46               | 175 | 4  | 5430           | 19010 | 505  |
| 1933 | 21               | 63 | 14  | 21                             | 70 | 6  | 44               | 194 | 7  | 5640           | 19818 | 712  |
| 1934 | 25               | 78 | 38  | 25                             | 84 | 13 | 70               | 220 | 10 | 9610           | 26305 | 1269 |
| 1935 | 23               | 71 | 78  | 23                             | 80 | 31 | 60               | 227 | 24 | 9043           | 20175 | 3363 |
| 1936 | 27               | 80 | 116 | 27                             | 96 | 43 | 57               | 239 | 51 | 8608           | 33690 | 7520 |



# Dieselmotorens Økonomi

DE Prøveflyvninger, som i 1937 blev foretaget over det nordlige Atlanterhav med de tyske Sølufffartøjer »Nordmeer« og »Nordwind«, der begge var udstyret med Junkers Dieselmotorer, har paany vakt Interesse Verden over om Problemet: Dieselmotorens Anvendelse i Flyvemaskiner. Baade i England, Frankrig og Czekoslovakiet arbejdes der paa at bygge en Flyvemotor efter Dieselprikket, og i Sovjetrusland er der for nylig bevilget en ret stor Sum Penge til Forsøg paa Fremstilling af en Flyve-Dieselmotor.

Paa de lange Strækninger, som f. Eks. det nordlige Atlanterhav, kan man heller ikke lade Dieselmotoren ude af Betragtning, fordi den paa Grund af sit økonomiske Brændstofforbrug ikke alene kan medvirke til en billigere Gennemførelse af Flyvningen, men ogsaa tillader Medførelsen af en større betalende Last.

\*

Deutsche Lufthansa, der allerede i længere Tid har anvendt Junkers Jumo 205 Dieselmotor i flere af sine Ruteflyvemaskiner, anvendte den bl. a. ogsaa sidste Aar i de Dornier Do 18 Flyvebaade, der blev indsat paa Routen over Sydatlanten, og som blev anvendt til Prøveflyvninger over det nordlige Atlanterhav. Denne 600 HK. Motor viste sig at være særdeles egnet

til de lange Distancer, og derfor blev »Nordmeer« og »Nordwind« ogsaa udstyret med denne Motortype.

I Forhold til deres Hestekraftsydelse har Flyvedieselmotorerne et meget ringe Brændstofforbrug; det ligger

af Atlanterhavsruten, fra Azorerne til New York. Disse 2370 kg kan man alt-saa regne med at have disponibel til mere betalende Last. Regner man med, at et Luftpostbrev gennemsnitlig vejer 5 g, saa kan der paa denne



*Dornier Do 18, der er udstyret med 2 Junkers Jumo 205 Dieselmotorer.*

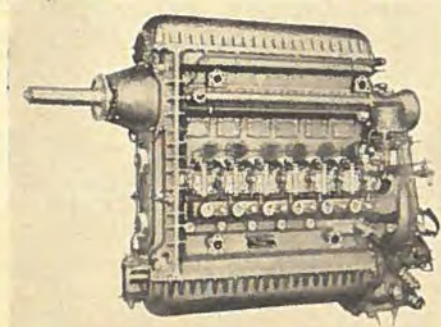
omkring 62 pCt. af de almindelige Standard-Benzinmotorers Forbrug. Selv om det tages i Betragtning, at man nu til Flyvemotorer har en særlig Benzin med et højt Oktantal, der nedsætter Brændstofforbruget en hel Del, saa hævder Forkæmperne for Dieselmotorerne alligevel, at Besparelsen ikke er nær saa stor, som Tilfældet er med Dieselmotorens Brændstof, og som Eksempel anføres følgende interessante Regnestykke.

Jumo 205 bruger ca. 36 kg Brændstof mindre pr. Flyvetime end en lige saa stærk Benzinmotor. For 4 Motorers Vedkommende vil det sige, at der under en Flyvning paa 16½ Time spares ca. 2370 kg Brændstof. Det var den Tid, som »Nordmeer« brugte for at tilbagelægge den længste Strækning

Maade befordres 474.000 flere Luftpostbreve. Omregnes Tallene i Penge, saa faas følgende Resultat.

Et Luftpostbrev koster 0,40 RM., og for 474.000 Breve bliver det et Beløb paa ca. 190.000 RM.

Foruden denne store økonomiske Gevinst opnaas der paa anden Maade en betydelig Besparelse, fordi Udgifterne til selve Brændstoffet bliver væsentlig formindsket som Følge af det lavere Forbrug. For den samme Flyvning fra Azorerne til New York vil Brændstofudgifter ved Anvendelse af Benzinmotorer skønsmæssigt beløbe sig til 5227,20 RM., hvorimod den tilsvarende Udgift ved Anvendelse af Dieselmotorer ikke bliver større end 1140 RM.; d. v. s. en Besparelse paa ca. 4087 RM.



*Junkers Jumo 205 Dieselmotor.*



# „CIRRUS MINOR“ MOTOR

**Motoren i Kramme & Zeuthens nye Sportsflyvemaskine.**

I Tilslutning til Artiklen om *Kramme* og *Zeuthens* nye Sportsflyvemaskinetype i »Flyv«s Januar Nummer skal vi bringe en nærmere Omtale af Cirrus-Motoren, som de to Flyvemaskinefabrikanter har valgt at anvende til deres Maskiner.

Cirrus Motoren er en god og snart gammel Kending indenfor Flyvningen, idet den første Type frekom i 1925/26 sammen med de første Moth-Maskiner, og Konstruktionen har vist sig den Tillid værdig, som man har haft til den i de Aar, der er gaaet. I mangfoldige Sportsflyvemaskiner Verden over har Cirrus-Motorer af forskellige Typer udrettet et fortjenstfuldt Stykke Arbejde, selv om de ogsaa mange Gange har maattet arbejde under meget haarde Betingelser. Konstruktøren, *C. S. Napier*, har nemlig stadig tilstræbt at skabe en robust og driftsikker Motor, selv om Vægten saa og-saa skulde blive lidt større, og dette, i Forbindelse med dens enkle Konstruktion, har gjort den til en saare vel-egnet Motor for den private Flyver.

Den første Fabrikation af Cirrus Motoren fandt Sted i Croydon, men da det oprindelige Cirrus-Selskab for nogle Aar siden blev omorganiseret, og den kendte Flyvepioner og Flyvemaskinefabrikant *Robert Blackburn* indtraadte i Ledelsen, blev Virksom-

heden flyttet til Brough i East Yorkshire, hvor Blackburn Aeroplane & Motor Co. havde hjemme, og i nytilbyggede Fabrikslokaler arbejdes der for fuld Kraft paa at fremstille nye Serier af Cirrus Motorer.

Fabrikationen omfatter 3 Typer: »Cirrus Minor«, »Hermes IV A« paa 120 HK. og »Cirrus Major« paa 125 HK.

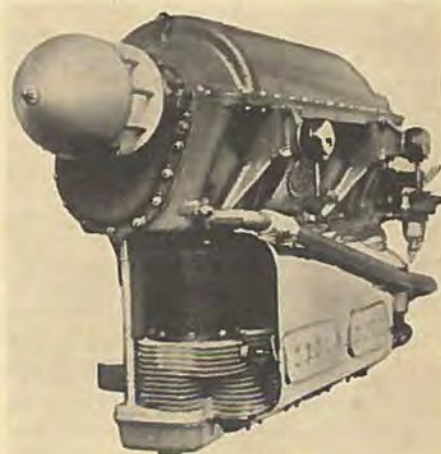
»Cirrus Minor« er en luftkølet, 4 cyl. Rækkemotor med hængende Cy-lindere, og dens Ydelse er 80/90 HK.

Dens nærmere Data er følgende:

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| Boring .....                   | 95 mm                |
| Slaglængde .....               | 127 mm               |
| Cylindervolumen .....          | 3605 cm <sup>2</sup> |
| Kompressionsforhold .....      | 5,8 : 1              |
| Normale H.K. ved 2300 O.M. ... | 82                   |
| Max. HK. ved 2600 O.M. ....    | 90                   |
| Omdr. ved Marchhastighed       | 2200—2300            |
| Benzinforbrug ... 22 l/T. ved  | normale Omdr.        |
| Benzinforbrug ... 26 l/T. ved  | max. Omdr.           |
| Største Længde .....           | 958 mm               |
| Største Højde .....            | 635 mm               |
| Største Bredde .....           | 430 mm               |

Fabrikens Forskrifter for Eftersyn og Vedligeholdelse er følgende:

Efter 50 Timers Flyvning: Udskiftning af Olie, Rensning af Olie- og Benzinfiltre, Tændrør og Eftersyn af Magneter og Ventiler.



*Cirrus „Minor“.*

Efter 300 Timers Flyvning: Top-eftersyn.

Efter 600 Timers Flyvning: Hoved-eftersyn.

Paa Fabriken i Brough har »Cirrus Minor« fornylig bestaaet en meget haard Prøve, idet den har gaaet uafbrudt i 650 Timer og deraf de sidste 150 Timer paa største Omdrejninger (2600 O/m). Prøven blev bestaaet med Glans.



*Blackburn Aero-  
plane Motor Co.s  
Fabriksbygninger  
i Brough, hvor  
Cirrus Motorene  
bliver fremstillede.*

## INGENIEURSCHULE WEIMAR Utdannelse til aeroplanbygging-ingeniør



Prospekt gratis

**Praktisk  
utdannelse  
i bygging av  
flyvemaskiner  
og motorer**



**Maskin-, automobil- og aeroplanbygging  
Elektroteknikk.**



# UNITED AIR LINES

Den første transkontinentale Luftforbindelse i U. S. A. blev organiseret af den amerikanske Stat i 1919, og den gik fra New York over Chicago—Omaha—Cheyenne—Salt Lake til San Francisco, og allerede paa et meget tidligt Tidspunkt blev der oprettet Radiostationer, Natlandingsbelysning, Vejrtjeneste og Radiofyrr langs hele Ruten. For ti Aar siden blev hele Strækningen overtaget af forskellige private Selskaber, der senere blev sluttet sammen til United Air Lines, og i de forløbne Aar har dette Selskab med stor Dygtighed fortsat Pionerarbejdet saaledes, at Ruten nu staar som et Mønster paa en moderne organiseret Luftrute.

Den første transkontinentale Luftbefordring af Passagerer fandt Sted den 27. September 1927, og det foregik med eenmotorede Flyvemaskiner, der foruden Post kunde medføre to Passagerer. Ca. ti Aar senere kunde United Air Lines fejre sin 20.000. Flyvning fra Kyst til Kyst. De første Flyvninger tværs over Kontinentet varede 33 Timer og omfattede 14 Landinger for Benzinpaafyldning. Den nuværende Gennemflyvning af Ruten omfatter 3 Mellemlandinger, og Flyvetiden er nedsat til det halve. Den hurtigste Forbindelse starter f. Eks. fra New York Kl. 17,05 og ankommer til San Francisco næste Morgen Kl. 9,27.

Karakteristisk for de store amerikanske Luftfartselskaber er den Service, de yder Passagererne, og i saa Henseende staar United Airlines i første Række. Foruden United Airlines opretholder to andre Selskaber, Transcontinental & Western Air og American Airlines, hver sin Luftforbindelse mellem New York og Stillehavskysten, omend Ruterne følger hver sin Vej, men den Konkurrence, som derved opstaar, bevirker, at hver enkelt Selskab gør alt muligt for at skabe Sikkerhed og Komfort for Passagererne.

United Air Lines, der fortrinsvis anvender Douglas DC3, har tre daglige Forbindelser fra Kyst til Kyst, og Maskinerne er dels indrettet paa forskellig Vis, og dels foretager de flere eller færre Mellemlandinger. Indrettet paa almindelig Maade kan Douglas D.C.3 medføre 21 Passagerer, men for at byde mere Komfort paa den lange Rute foretages den ene af de tre daglige Flyvninger med en saakaldt »Sky-

lounge Mainliner«, d. v. s. en Maskine, hvis Kabine kun har to Rækker Stole, og som Følge deraf ikke medfører mere end 14 Passagerer. Endelig er der »Sovevogns-Ruten«, hvis Maskiner er indrettet med brede behagelige Køjer i Tomands-Kamre, og Tillægsbilletten for en Køjeplads mellem New York og San Francisco koster ikke mere end 8 Dollars. Der er Servering ombord i alle Maskinerne, og en ung, nydelig kvindelig Steward fungerer som »Værtinde« under hele Rejsen.

Som Eksempel paa de Bestræbelser,

der gøres for at skabe størst mulig Sikkerhed skal nævnes, at der for Vinterhalvaaret fastsættes en bestemt Minimumshøjde, som Flyveren skal holde i Tilfælde af Blindflyvning, og denne Højde er nylig blevet sat til 700 m over Terrænet. Hver Maskine medfører en Barograf, og efter endt Flyvning kontrolleres det, om den foreskrevne Højde har været holdt.

Ruten fra New York til Stillehavskysten er 4.200 km, og paa denne har United Air Lines i Løbet af 1937 befordret ca. 220.000 Passagerer. Til Sammenligning skal anføres, at det samlede Passagerantal ti Aar tidligere var 1697.

## Fransk Kæmpe-Flyvebaad til Atlanterhavstrafik

I Løbet af dette og næste Aar faar vi sikkert en hel Del nye og meget store Flyvemaskinetyper at se, og Anledningen til disse vældige Nykonstruktioner er uden Tvivl Bestræbelserne paa at transportere Passagerer over det sydlige og det nordlige Atlanterhav uden Mellemlandinger. En Ting er at bygge en Postflyvemaskine, men noget helt andet er det at konstruere en hurtigflyvende Passagermaskine, der kan byde Passagererne en vis Komfort samtidig med at kunne tilbagelægge meget lange Distancer uden at skulle lande for Benzinpaafyldning.

Frankrigs store Interesse i Ruten over det nordlige Atlanterhav har bl. a. medført Konstruktionen af en ny Type: Latécoère 631. Det er en Flyvebaad med eet Bæreplan. Den er udstyret med 6 Gnome & Rhone 18 P Motorer hver paa 1500 HK., og selve Maskinens Data er følgende:

|                                              |           |
|----------------------------------------------|-----------|
| Spændvidde .....                             | 57 m      |
| Længde .....                                 | 42,95 m   |
| Højde .....                                  | 10,10 m   |
| Fuldvægt .....                               | 66 Tons   |
| Marchhastighed ved 70 pCt. Motorydelse ..... | 350 km/T. |
| Største Hastighed .....                      | 420 km/T. |

Den baadformede Krop er indrettet med to Dæk. Det underste er reserveret Passagererne, idet den skal kunne tilbagelægge 6000 km uden Mellemlanding medførende 20 Passagerer og 3000 kg Fragt foruden en Besætning paa 8 Mand. Paa det underste Dæk fin-

des Saloner for Passagererne, Kokken, Garderobe m. m., og der er saa rigelig Plads, at man føler sig hensat ombord paa en Damper.

Det øverste Dæk er forbeholdt Besætningen, der bestaar af 2 Flyvere, 1 Navigator, 2 Mekanikere, 1 Radiotelegrafist og 2 Steward. Forrest findes et meget rummeligt Førerrum, og derefter følger Rum for Navigatøren, Telegrafstationen og Kontrolrum for de 6 Motorer, hvor Mekanikerne har Tjeneste. Endvidere er der Opholdsrum og Soverum for Besætningen samt Plads til Bagage og 3000 kg Gods.

Maskinen er tænkt at skulle indsættes paa en Pasageroute over det nordlige Atlanterhav, men vil muligvis ogsaa finde Anvendelse til Passagertrafik over det sydlige Atlanterhav. I sidstnævnte Tilfælde vil den kunne medføre 40 Passagerer og 10000 kg Fragt, og saa er der endda Plads tilovers til yderligere 600 kg Last. Disse Tal er udregnet efter Distancen mellem Vestafrika og Natal i Brasilien, idet der er regnet med normal Marchhastighed og en konstant Modvind paa 50 km/T.

Det er ikke første Gang Latécoère prøver paa at bygge Flyvemaskiner af meget store Dimensioner. »Croix-du-Sud«, der var paa 23 Tons, var en af de første, og derefter fulgte den kendte »Lieutenant-de-Vaisseau-Paris«, hvis første Udgave var paa 35 Tons, og sidste Type paa 45 Tons.

Typen 631, der er paa 66 Tons, bliver sikkert heller ikke den sidste.



# DEN LYSSENDE STRAALE

**F**ORUDEN Carlsbergs røde Neon-Søjle har København faaet et nyt natligt Vartegn, idet der paa Taget af Alfred Benzons nye Hus paa Østergade er blevet anbragt en stor Projektør, der sender sin lysende Straale lodret tilvejs.

Den store Projektør, der er opstillet af Firmaet »Bayer«, vejer en Ton og har en Højde paa halvtredje Meter. Lysstyrken er 60 Miljoner Normallys — og Elektricitetsforbruget er 12 KW. pr. Time. Den lyser med fast, hvidt Lys lodret opad, og den tændes og slukkes paa fastsatte Tider, der af Hensyn til Flyvningen efter Mørkets Frembrud bl. a. bekendtgøres i »Efterretninger for Luftfarende«. For Februar Maanedes Vedkommende tændes den Kl. 17,30 og slukkes Kl. 23,30.

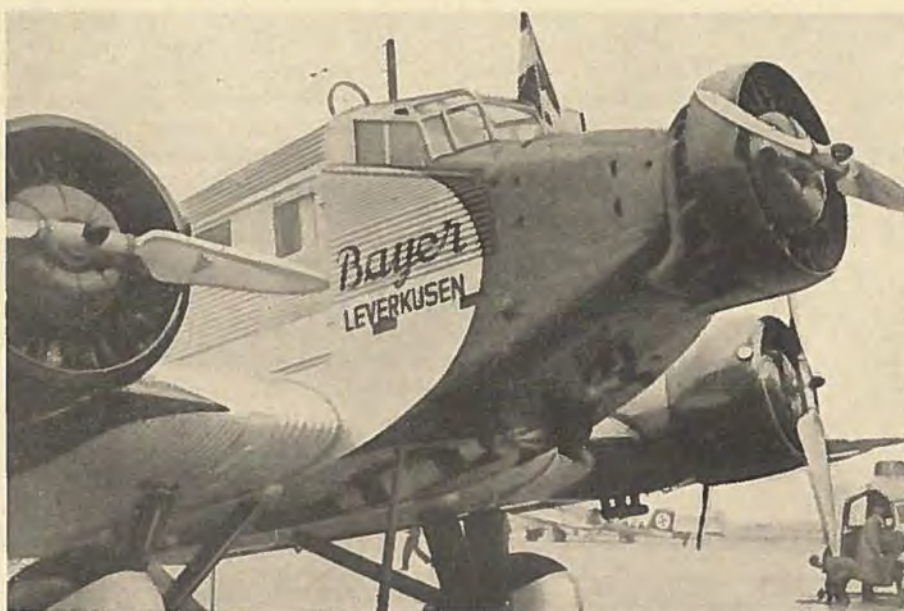
Firmaet, der har opstillet »Bayer«-Straalen, som den populært kaldes, er et Datterselskab af den store tyske Koncern »I. G. Farbenindustrie«, hvis Personalestyrke tæller 150.000, og »Bayer«s Virksomhed er Fremstilling af og Handel med Medicinalvarer og lægevidenskabelige Præparater, og dets vældige Laboratorier ligger i Byen Leverkusen med Rhinen.

»Bayer« er meget interesseret i Flyvning, og som de første i Tysk-

land har Moderfirmaet anskafet en stor, moderne Flyvemaskine, idet det har købt en Junkers Ju 52. Maskinen kan indrettes baade til Pasager- og til Godstransport, og dens fornemste Op-gave bliver at transportere lægevidenskabelige Præparater saaledes, at disse kan naa frem paa hurtigst mulige Maade ogsaa til de Egne, hvor der ikke findes regelmæssige Luftruter. Maskinen, der blev anskaffet for nogle Maaneder siden, har allerede været ude paa sin første store Tur, der gik helt til Østafrika, hvor der skulde bruges et større Kvantum Serum til Bekæmpelse af den frygtelige Sovesyge, der hærger disse Egne af Afrika.

Det er ikke første Gang, Flyvemaskinen har været anvendt til lignende Formaal, idet »Bayer« ved tidligere Lejligheder har fløjet store Mængder af Serum til pesthærgede Egne i Asien, bl. a. til Persien.

Den nyanskaffede Ju 52, der er vel-egnet til saadanne Formaal, fordi den kan flyve med en Last paa 1800 kg over 2000 km uden Mellemlandning, vil blive stationeret i Köln. Den vil blive anvendt til Varetransport over hele Europa, og inden saa længe vil »Bayer«-Maskinen ogsaa aflægge et Besøg i Kastrup Lufthavn.



»Bayer«-Maskinen, der anvendes til Ekspresbefordring af Serum og andre Medicinalvarer.

## OVER KØBENHAVN



Bayer-Straalen, der hver Aften kaster sit Lys kilometerhøjt op i Luften.



# Mandlig eller kvindelig Steward?



Fire af United Air Lines fikse kvindelige Steward, eller „hostess“ (Værtinder), som Amerikanerne selv kalder dem.

På de store Passflyvemaskiner, ikke blot de, der trafikerer de lange Strækninger, men ogsaa de, der anvendes paa de forholdsvis mindre Ruter, er Besætningen de fleste Steder blevet forøget med een Person, nemlig Stewarden. Maaske er det ikke helt korrekt at skrive Steward, der er Hunkøn, for den langt overvejende Del af Betjeningspersonalet i de store Lufttrafikskabers Rutemaskiner, tilhører i Øjeblikket Kvindekønnen, og derfor var det maaske mere korrekt at benytte Ordet *Stewardess*.

\*

Det nye Medlem af Besætningen har et ikke ringe, for ikke at sige et betydningsfuldt, Arbejde at udføre, idet hele Omsorgen for de mange Passagerer er betroet Steward'en (*Stewardess'en*). Forplejningen, Anretning og Servering hører ind under denne Tjeneste, og enhver, der har rejst en lille Smule, ved, hvad Betjening betyder undervejs. Det være sig, at man ønsker en Avis, en Pude el. lign., alt

sammen smaa Opmærksomheder, der, naar de opfyldes, hjælper med til at gøre Rejsen mere behagelig, saaledes at man uvilkaarlig føler Lyst til at benytte det samme Befordringsmiddel, naar man næsten Gang skal paa Rejse. Paa denne Post er den kvindelige Steward næsten selvskreven.

Men, nu høres der fra forskellig Side en Række Indvendinger mod den kvindelige Steward til Fordel for den mandlige, og bl. a. siger en af Direktørerne for et stort europæisk Lufttrafikskab, at han for sit Vedkommende absolut maa foretrække den mandlige Steward, idet han nærmere forklarer hvorfor.

— Sagens Kerne er den, siger han, at de fikse, unge Damer, der antages som Luft-Stewardess, erfaringsmæssigt set ikke bliver ret længe i Tjenesten. Ikke fordi det skyldes den bestandige Farten frem og tilbage deroppe i Luften, eller fordi de ikke kan klare deres Job. Nej, Grunden er en helt anden, hvor ondt det end gør

Lufttrafikskaberne. Hver eneste kvindelig Steward har nemlig den mest brandsikre Udsigt til at blive gift i Løbet af nogle faa Maaneder, og af rent forretningsmæssige Aarsager er det alt for bekosteligt stadigt at skulle skifte Personel.

Disse Udtalelser er paa sin Vis meget interessante, men mon man ikke her i Europa alligevel vil foretrække den kvindelige Steward, som man stadig gør det indenfor de amerikanske Lufttrafikskaber, hvoraf bl. a. United Air Lines alene beskæftiger 150?

## Fra Flyvningen i Sovjetrusland

Den nuværende Flyvemaskineindustri i Sovjet daterer sig fra 1933. Før den Tid var man afhængig af Indkøb i Udlandet, særlig Amerika og Tyskland, og først efter 1933 er Rusland saa at sige blevet selvforsynende hvad Flyvemateriel angaar. For at beskytte Fabrikcentrene mod Luftangreb har man valgt at lægge de fleste af dem i Sibirien, og bl. a. findes der i Tomske en Række store Anlæg, der leverer alt det Flyvemateriel, der anvendes i Østen.

Efter det hollandske Blad *Vliegerwerld* har Sovjetrusland i Øjeblikket følgende Flyvemateriel m. m.:

Over 7000 militære Flyvemaskiner, hvoraf ca. 60 % er Bombemaskiner, idet den russiske Luftflaade først og fremmest er beregnet paa Angreb. Der er 1500 tunge Bombemaskiner, 1800 lette Bombemaskiner og 1800 Jagere. Derudover ca. 2000 Maskiner i Reserve.

Der raades over 54 Flyveskoler, 3 videnskabelige Lærestalter foruden et Antal tekniske Højskoler. Den vigtigste Propaganda-Organisation for Flyvningen er »Ossoaviachim«, der tæller 13 (tretten) Millioner Medlemmer. Denne Organisation har 122 Aeroklubber, 60 Flyveskoler og 1500 Flyvepladser. I 1935 uddannede Ossoaviachim 3500 Flyvere og i 1936 ca. 6000. Til Træning for Svæveflyvning findes 240 Lejre, hvor der er blevet uddannet 3000 Svæveflyvere. Antallet af uddannede Faldskærmsudspringere er 75000.

Kun hvad Motorerne angaar mangler der endnu noget i, at de sovjet-russiske Konstruktioner er paa Højde med andre; men det er sikkert kun et Tidsspørgsmaal, naar det er overvundet.



# NATPOSTFLYVNINGEN

GENNEMFØRES FARTPLAN-  
MÆSSIGT OG SIKKERT MED

## JUNKERS- JU 52/3 m



JUNKERS FLUGZEUG-UND-MOTORENWERKE A.G. DESSAU



# Den civile Flyvning i England

**L**UFTMINISTERIETS Rapport om den civile Flyvnings Udvikling i 1936, der først blev offentliggjort for et Par Maaneder siden, indeholder for første Gang en fyldig Oversigt over Flyveklubbernes og Skolernes Virksomhed indenfor alle de britiske Rigsdele.

## Sportsflyveklubber.

Ved Slutningen af 1936 fandtes der i Storbritannien og Nordirland 75 Sportsflyveklubber, af hvilke 48 blev økonomisk støttet af Luftministeriet. I Løbet af Aaret var der sket nogle Forskydelser blandt de Klubber, som var paa Ministeriets Subventionsliste, og ni nye Klubber kom med paa Listen. Paa den anden Side var der tre Klubber, som efter frivillig Overenskomst blev ophævet. Paa Slutningen af Aaret blev Statens økonomiske Hjælp udvidet til ogsaa at omfatte de Klubmedlemmer, der var tjenstgørende ved Royal Air Force Reserve.

I April 1937 traadte nye Bestemmelser i Kraft. Statens økonomiske Støtte blev forøget, og den beregnes efter Flyvetid saaledes, at der for Medlemmer med Flyveruddannelse betales 10 sh i Timen, dog ikke over 20 Timer pr. Medlem aarligt. Samtidig blev Flyveklubbernes Tilskud forøget fra £ 25.000 til £ 35.000.

## »A«-Certifikater.

Det gennemsnitlige Medlemstal i 1936 for de hjemlige Klubber var 11.087, hvoraf 3287 var Indehavere af »A«-Certifikatet. (Dette Tal gælder pr. 31. December 1936). De tilsvarende Tal for 1935 var 9112 og 2489. Det samlede Antal af Klubber indenfor samtlige Rigsdele var i 1936 ialt 146. Canada havde 22, der alle blev støttet af Staten; Australien 10, af hvilke 7 fik Statsstøtte; New Zeeland 11 (10 med Statsstøtte); Indien 10 (7); og een à to i hver af følgende Rigsdele: Den irske Fristat, Ceylon, Syd

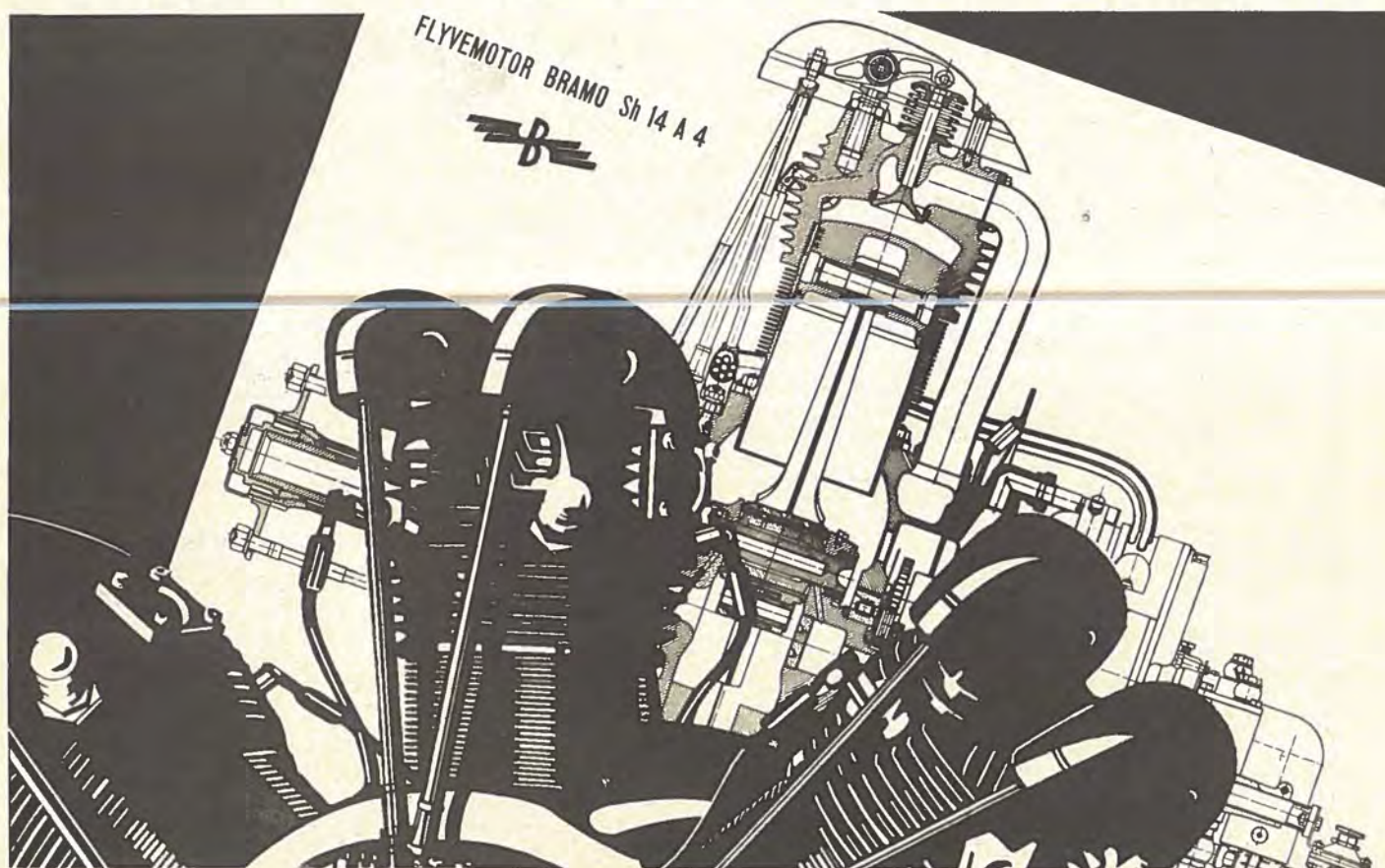
Rhodesia, Kenya, Nord-Rhodesia, Nyasaland, Malay Staterne og Straits Settlements.

Sammenlignet med 1935 var Antallet af »A«-Certifikater, udstedt i Storbritannien, blevet forøget med 1079 eller 79 pCt. Tallene for 1936 omfatter 891 Certifikater, der er udstedt til Elever, der gennemgaar en Uddannelse for at komme ind i Royal Air Force. Ved Aarets Slutning var Antallet af gyldige »A«-Certifikater 4357 eller næsten 30 pCt. mere end Aaret forud.

## »B«-Certifikater.

Antallet af »B«-Certifikater (enhvervsmæssigt) udviste kun en Forøgelse paa 26 pCt., idet der var 153 flere »B«-Certifikater i Kraft end det foregaaende Aar. Antallet af Flyvere, der havde Tilladelse til at give Flyveundervisning, var 262 (250 til Landflyvemaskiner, 1 til Søflyvemaskine, 1 til Autogyro, 3 til Landflyvemaskiner og Autogyro samt 7 til Landflyvemaskiner og Søflyvemaskiner). Antal-

(Fortsættes Side 53)



**BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE**  
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG  
BERLIN - SPANDAU



Repræsentant:  
**SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB**  
Svægestrømsafdelingen  
BLEGDAMSVEJ 124 TLF. C. 8448 KØBENHAVN Ø

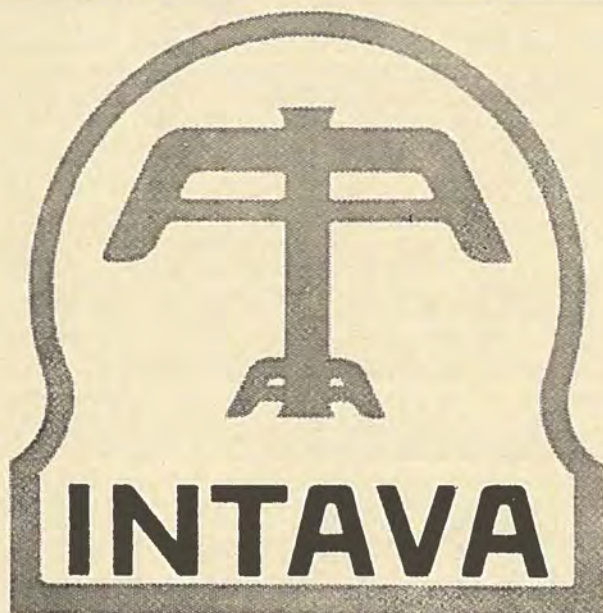


## U.S.A. bygger Kæmpeflyvemaskiner.

**D**EN amerikanske Flyvemaskineindustri er for Tiden travlt beskæftiget med Bygningen af meget store Luftfartøjer baade til militært og til civilt Brug, og man har Indtrykket af, at Fabrikerne hver for sig søger at bygge den størst mulige Type.

Douglas har travlt med en DC 4, der skal udstyres med fire 1400 HK. Motorer. Boeing bygger en Serie paa seks firemotorede Trafikmaskiner og forventer en Ordre paa andre sytten af samme Type. Endvidere bygger Boeing nogle Maskiner med 50 m Spændvidde til den amerikanske Hær og Marine. Sikorsky er nylig blevet færdig med en Kæmpeflyvebaad (Type XPBS-1) til Marinen. Glenn L. Martin har bygget en endnu større Flyvebaad end den berømte China Clipper, og den er solgt til Sovjetrusland. Endvidere bygger Glenn L. Martin fjorten store Patrouille-Flyvebaade til Marinen, og saa er Firmaet ogsaa i fuld Gang med at bygge en Flyvebaad til Atlanterhavstrafiken, der vil overgaa alle andre i Størrelse. Spændvidden bliver 62 m, og Kroppen bliver indrettet til at kunne rumme eet Hundrede Passagerer om Dagen og seksogtrede Passagerer om Natten. Marchhastigheden bliver saa stor, at den kan overflyve det nordlige Atlanterhav uden Mellemlandig.

Sikorsky arbejder ogsaa med Planer om Bygningen af en Trafikflyvebaad i 50 Tons-Klassen, der skal kunne medføre 36 Passagerer over en Strækning paa ca. 7000 km. Planerne bliver saa tykke, at Mekanikerne kan gaa oprejst inden i dem for at tilse Motorerne. Den vældige baadformede Krop skal bl. a. indrettes med en Spisesalon, der maaler 5×5 m.



AVIATION PRODUCTS

INTAVA WORLD-WIDE SERVICE

TELEGR.-ADR.:  
I N T A V A

TELEFON-NR.:  
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



## De fryser selv....

Beskyt i Tide Motoren og Køleren med Kølersprit (denatureret Sprit blandet med Vand),



saa er Køleren sikret selv i den stærkeste Kulde. Kølersprit er billig i Brug, uskadelig og let at anvende. Kølersprit er dansk og faas overalt.



AKTIESELSKABET  
DE DANSKE SPRITFABRIKKER

har udgivet en Vejledning, som giver alle Oplysninger vedrørende Brugen af Kølersprit. —  
Faaes hos alle Forhandlere af denatureret Sprit.



# LUFT-CYKLEN?

**F**LERE af »Flyv«s Læsere har bedt os om at bringe nogle Oplysninger om »Flyvemaskinen, der drives ved Muskelkraft«, og i det efterfølgende meddeler vi lidt om de Forsøg, der har fundet Sted i Tyskland de sidste Par Aar.

Problemet har været diskuteret i flere Hundrede Aar, hvor adskillige Opfindere i længst forsvundne Tider har forsøgt at foretage Flyvninger ved Hjælp af Vinger, der bevægedes ved Muskelkraft. Ved de nylig stedfundne Forsøg har man klogeligt opgivet den »gammeldags« Tanke, og i Stedet for forsøgt at bygge et svæveplanlignende Luftfartøj med en Propel, der blev bragt til at rotere ved Hjælp af en lignende Pedalbevægelse, som benyttes ved en almindelig Cykel. Tyskerne har kaldt Luftfartøjet for »Muskelkraft-farzeug«, Englænderne kalder det en »Aero-Bicycle«, og vi har benyttet Ordet »Luft-Cycle«.

I Sommere 1933 udsatte »Frankfurt Polytekniske Selskab« en Præmie paa 5000 RM for den første Flyvemaskine, drevet ved Muskelkraft, som kunde tilbagelægge en Flyvning paa mindst 500 m. Præmien var til Raadighed i 12 Maaneder, men da Fristen var udløbet, uden at nogen havde gjort Fordring paa den, forlængedes Perioden endnu eet Aar, og samtidig udsatte det tyske Luftfartsministerium, der var meget interesseret i Sagen, to Ekstrapremier paa 3000 og 1500 RM., som skulde tilfalde de Maskiner, der kunde præstere noget, men som ikke helt kunde opfylde Betingelserne for at vinde Førsteprisen.

Den nye Periode var lige ved at udløbe, da der meldte sig en Deltager for at prøve Lykken. Det var Tyskeren *Karl Dünnebeil*, en dygtig Svæveflyver, og hans Maskine var konstrueret af to Weimar-Ingeniører, *Hässler* og *Villinger*. Frankfurt Polytekniske Selskabs udsatte Præmie havde givet dem Lyst til at forsøge Lykken, og i om trent et Aar havde de anvendt al deres Fritid paa at bygge en Maskine.

Den første officielle Prøve fandt Sted om Morgen den 29. August 1935, og i Løbet af 17 Sekunder lykkedes det *Dünnebeil* at gennemflyve en Distance paa 120 m i en Højde af een Meter. Maskinen blev let havareret i Landing, og da Reparationen var overstaaet, foretog han endnu et For-

søg samme Aften og naaede at gennemflyve en Distance paa 195 m i Løbet af 20 Sekunder.

Den 30. August udførte *Dünnebeil* sin længste Flyvning. Paa 24 Sekunder naaede han en Distance paa 235 m, men havarerede allerede i Landing. Saa maatte han igen reparere, og Dagen efter udførte han to Flyvninger over 200 m og naaede op i fem Meters Højde. Selv om han saaledes ikke opnaaede at tilfredsstille de opstillede Betingelser, saa besluttede Dommerkomiteen alligevel at tildele ham et Beløb paa 3000 RM., og en lignende Sum fik han overrakt af Chefen for den tyske Luftsport-Organisation, Oberst *Bruno Loerzer*.

Maskinen, der blev benyttet i Frankfurt, bestod af en Trækrop; dens Spændvidde var 13,5 m og Nettovægten 50 kg. Da det ikke var tilladt at anvende noget Startmandskab, foretoges Starten ved Hjælp af den fra Svæveflyvningen kendte Forankrings-

metode, hvor Føreren er alene om at foretage Starten med Gummitov.

Resultaterne fra 1936 viste *Hässler*, at saa meget var afhængig af Flyverens Muskelstyrke, idet denne skulde være i perfekt fysisk Træning for blot at kunne foretage en mindre Flyvning. De to Ingeniører prøvede saa paa at udnytte baade Førerens Arme og Ben og indrettede en Slags Romaskine, men dette maatte opgives fordi Føreren skulde bruge Hænderne til Maskinens Styring.

Ingeniør *Hässler* arbejder stadig paa at forbedre Luft-Cyklen, og har bl. a. gjort et Forsøg paa at reducere Vægten fra 50 kg til 35 kg, men er allerede gaaet tilbage til et Fartøj, der vejer 45 kg. Han mener, at det nye Luftfartøj vil faa Betydning, hvis det f. Eks. startes af en Flyvemaskine til ca. 100 m, fra hvilken Højde man saa skulde kunne opnaa at foretage betydeligt længere Ture end med et almindeligt Svæveplan.

Med det nye Plan, der er bygget op som et Svæveplan, er der senere opnaaet Flyvninger paa over 400 m's Længde.

## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

### Mødeaften.

I Slutningen af Februar Maaned afholder Selskabet en Modeaften, hvor Oberstløjtnant *L. Bjarkov* vil tale om: »Flyveopvisninger fra Royal Air Force« samt forevise Lysbilleder fra disse Opvisninger.

Meddelelse om Tid og Sted for Afholdelsen af Mødel vil senere tilgaa Medlemmerne.

\*

### Kaptajn løjtnant Münters Foredrag den 20. Januar.

**F**OR stuvende fuldt Hus holdt Kaptajn løjtnant *Münter* sit Foredrag om Marinens Flyvninger paa Grønland, og blandt de Tilstedeværende saas mange specielt Grønlandskyndige, der var inviteret til at overvære Foredraget.

Kaptajn løjtnant *Münter* fortalte klart og tydeligt og meget interessant om Marinens, Luftkortlægninger i Øst- og Vestgrønland og deres Forbindelser med Dr. Lauge Kochs og Dr. Knud Rasmussens Ekspeditioner. Der blev fortalt om de Vanskeligheder, der hav-

de været forbundet med Luftarbejdet i de første Aar, og særlig omtalte Tale- ren sine egne Flyvninger i Syd-Grønland i Sommer.

Kaptajn løjtnant *Münter* sluttede sit Foredrag med en Opfordring til Myndighederne om at stationere et Luftfartøj i Vestgrønland bl. a. til Brug for Læger og Embedsmænd, og derefter foreviste Kaptajn løjtnanten en ypperlig fotograferet Film, som han selv havde optaget i Sommer paa Grønland. Et meget kraftigt Bifald takkede Foredragsholderen for den interessante Aften.

\*

### Nye Medlemmer.

Lærer *M. Haugaard Olesen*.

Sergent *H. G. P. Jensen*.

*J. C. Cornell*.

Flyverløjtnant *Kaj Birksted*.

Søløjtnant *Povl Zigler*.

Instrumentmager *C. M. Hallgren*.

Ingeniør *Knud Mikkelsen*.

Løjtnant *Lundings Smith*.

Fabrikant *Sigurd Sjøholm*.

*Johannes Jensen*.

Ingeniør i Søværnet *Gerhard Hansen*.

Forstassistent, Militærflyver *N. Larsen*.

Grosserer *E. Willumsen*.



**INSUPERABLE  
IN THEIR  
QUALITY**



*Supreme in the Air*

USED THE WORLD OVER

**SMITH'S**  
AIRCRAFT INSTRUMENTS

SUPPLIED TO 58 COUNTRIES  
ENGRAVED IN 24 LANGUAGES

**SMITH'S**  
AIRCRAFT INSTRUMENTS  
CRICKLEWOOD WORKS, LONDON, N.W.2

PRECISION

NAVIGATION **HUSUN** INSTRUMENTS



## Fra Dansk Svæveflyver Union

**P**RISEN for »A« Knapperne (der følger intet Certifikat med til »A« mere) koster fra 1. Jan. 1938 Kr. 2,00 pr. Stk.

Hvis der findes Medlemmer, der enten har bortkastet eller har faaet beskadiget deres »A« Knapper, kan nye faas ved Henvendelse til Unionens Kasserer, naar Opgivelse af Nr. medfølger. Prisen er Kr. 2,00.

\*

Dansk Svæveflyver Union vil i Lighed med andre Lande udstede et nyt Certifikat »udvidet C.« i Løbet af Foråret. Certifikatet vil faa samme Betydning i Danmark som det »amtliche C.« i Tyskland. Nærmere om dette vil følge senere.

\*

Varighedsrekorden for Svæveplaner i Danmark vil sikkert blive sat betydeligt op i Løbet af den kommende Flyvesæson. Vi mener at kunne sige dette med Bestemthed ud fra den Kendsgerning, at baade Aarhus og Silkeborg Flyveklubber bygger »Grunau Baby II«.

nau Baby II«, Svæveflyverklubben »Falken«, Hjørring, bygger »Grüne Post«, Dansk Svæveflyverskoles Klub møder med en »H. 17« (Tegninger dertil er leverede af Unionen), Køge Svæveflyverklub faar sin Wolff færdig og en »Selvkonstrueret«, som vil egne sig til Hangflyvning. Svæveflyverklubben »Maagen af 1936« vil møde med en »G II«.

»Det bliver et Svæveflyveraar i Aar.«

\*

Dansk Svæveflyver Unions Sommerlejr vil blive afholdt ved Lønstrup i første Halvdel af Juli. Klubberne vil faa nærmere Meddelelse derom i Løbet af kort Tid.

\*

Svæveflyverklubben »Aviator« afholdte en Fest i »Kilden« i Aalborg den 1. Januar, hvor Formanden, Hr. B. Høyner, overrakte Klubbens to første »A« Flyvere deres »A« Knapper.

\*

Esbjerg Flyveklub møder med tre nye »A« Flyvere, d'Hrr. Børge Nielsen, J. Østergaard Vejvad og Peter Friis. Dansk Svæveflyver Union byder

hermed de nye Flyvere velkommen i vore Rækker.

\*

Dansk Svæveflyver Union's Tilsynsførende med Svæveplaner for Jylland, Hr. Ing. C. Nielsen, er flyttet til Væverensvej 22, Aalborg.

\*

Flyvebøger, som skal føres af alle Svæveflyvere, faas hos Unionens Kasserer a Kr. 0,75 pr. Stk. Flyvebøgerne bedes bestilt gennem Klubberne.

\*

For at undgaa Udgifterne ved det første Tilsyn med Bygningen af et Svæveplan, kan Klubberne indsende to færdige Ribber samt nogle Limprøver af Træ mod Træ, og Krydsfiner mod Træ til Unionens Tilsynsførende. Dog vil Ribberne kun blive tilbagesendt, hvis der er vedlagt Returporto.

### Svæveplan »GRUNAU BABY II«

Bedste flyveklar Stand. Sælges p. Gr. af Udenlandsrejse.

Henvendelse: stud. jur. W. Johannsen, Ndr. Fasanvej 204<sup>4</sup>, Kbhvn. N.



GLOSTER AIRCRAFT CO., LTD. HUCCLECOTE, GLOS., ENGLAND



## SVÆVEFLYVERN NYT

PAA F. A. I.'s sidste Generalforsamling blev det besluttet, at man skulde henvende sig til den Internationale Olympiske Comité med en Anmodning om at optage Svæveflyvningen paa dens Program. Man har da forespurgt »Istus«, den »Internationale etudes du vol sans moteur«, om hvilken Slags Svæveplaner, der kunne komme i Betragtning ved de Olympiske Lege. »Istus« anbefaler at vælge to Slags Konkurrencer:

1. En Kombination af Længde-Bestemmelses- og Højdeflyvning.
2. Kunstflyvning.

Endvidere anbefaler »Istus« at bestemme en *eensartet* Type for alle Deltagere i Konkurrencerne, for at den bedste Pilot, og ikke det bedste Materiel, kan hjembringe Sejren. Dette Svæveplan skulde anvendes i begge Konkurrencerne.

Endvidere har man talt om at konstruere et nyt Svæveplan, eller om man skulde blive ved et allerede eksisterende.

Af Hensyn til Træningen for de olympiske Lege har man besluttet at holde sig til en allerede bestaaende Type, som svarer bedst til, hvad der kræves.

1. At Svæveplanet er velegnet og har Licens til Kunstflyvning.
2. At dets Synkehastighed ikke overstiger 0,8—0,9 m/Sek.
3. At dets Glidetid er 1:21 eller 1:22.

Gennem D. K. D. A. S. har Unionen modtaget en Anmodning om at fremsende, hvis dette haves i Danmark, Tegninger til en »Serie«-Konstruktion af et Svæveplan med ovennævnte Egenskaber.

Desværre maa vi renoncere paa ovenstaaende Henvendelse og se den Kendsgerning lige i Øjnene, at det er forholdsvis faa unge Polyteknikere, der til Dato har beskæftiget sig med Svæveflyvning i Danmark, og kun en har konstrueret et Svæveplan (Dansk Svæveflyver Union's Skolesvæveplan), det er Unionens Tilsynsførende, Hr. stud. polyt. Carl Johansen. Forhaabentlig maa det ved dette gaa op for flere Polyteknikere, at ogsaa her foreligger en Opgave, hvor Danmark skal være med i international Flyvning.

## ELEKTRISK UDSTYR

TIL

## FLYVEMASKINER

MAGNETER  
DYNAMOER  
TÆNDRØR  
LANTERNER  
RADIO-AFSKÆRMNINGSDELE



# BOSCH

A/S MAGNETO  
KØBENHAVN

Generalsrepræsentanter for  
ROBERT BOSCH A. G.  
STUTTGART

NAVNET BOSCH ER  
DEM EN GARANTI FOR  
KVALITET

## EMIL STEPHENSENS EFTF.

INTERNATIONAL SPEDITION

KØBENHAVN - AMALIEGADE 31 B  
TELEFONER: 10372-73, 74

— BENZIN —  
— PETROLEUM —  
— PARAFFIN —  
BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S





## SKANDINAVISK LUFTPOST-KONFERENCE.

**D**EN 13. og 14. Januar afholdtes i Oslo en Konference mellem de skandinaviske Landes Luftfartselskaber og de postale Myndigheder. Bl. a. vedtog Repræsentanterne fra de fire Lande, at al almindelig frankeret Post skulde transporteres med Flyvemaskiner, og endvidere at Natluftposttrafikken skulde fortsætte hele Aaret rundt.

## FARTPLANKONGRES I BERLIN.

**N**OGLE faa Dage efter det skandinaviske Møde i Oslo fandt IATA's store Fartplankongres Sted i Berlin, og undervejs fra Oslo-Mødet gæstedes København i et Par Dage af den svenske Luftfartsdirektør *C. Florman* og den finske Direktør *Ståhle*.

Kongressen i Berlin indlededes af Lufthansa's Direktør *von Gablenz*, og i de Dage, Kongressen varede, vedtoges Sommerens europæiske Luftfartplan. For D. D. L.'s Vedkommende medfører det bl. a., at Selskabet skal deltage i Ruten Oslo—København—Hamburg—London.

## MINISTERIETS REPRÆSENTANTER I BESTYRELSE OG REPRÆSENTANTSKAB.

**S**OM Ministeriets Repræsentanter i Selskabets Bestyrelse indtræder Generaldirektør *Mondrup* og Folketingsmand, Redaktør *Bollerup-Madsen*, Aalborg.

Til Medlemmer af Selskabets Repræsentantskab har Ministeriet udpeget Departementschef *K. H. Kofoed*, Folketingsmand, fhv. Trafikminister

*Hassing-Jørgensen*, Folketingsmand, Ingeniør *P. Korsgaard*, Borgmester *Mortensen*, Esbjerg, Statsbanernes Distriktschef, *W. Herschend*.

## FUNKTIONÆRFORENINGENS SAMMENKOMST.

D. D. L.'s Funktionærforening afholdt den 28. Januar en Sammenkomst i »Berejstes Hus«. Kaptajn *I. Foltmann* indledede Aftenen med at fortælle Flyverhistorier, og derefter vistes en Film, der hedder: »D. D. L. fortæller lidt om Flyvning«.

## 500.000 FLYVEKILOMETER.



Luftkaptajn C. Bramsen.

**D**A Luftkaptajn *C. Bramsen* den 16. Januar om Aftenen landede i Kastrup Lufthavn, havde han undervejs fra Berlin passeret sin halve Million Kilometer i Lufttrafik. Han blev modtaget af Trafikleder *Viggo Pedersen*, der overrakte ham Blomster, og fra Selskabets Teknisk Stab med en Guldmedalje og en Guldurkunde over 500.000 km indgraveret.

Luftkaptajn Bramsen har været i D. D. L.'s Tjeneste siden 1933. Under sit første Tjenestear i Selskabet naaede han kun at flyve 10.000 km, hvorimod han i det sidste Aar var oppe paa 150.000 km.

## 1/2 Million kg Gods ad Luftvejen til Bolivias Guldminer.

**D**ET store amerikanske Luftfartsselskab Pan-American Airways har faaet Kontrakt paa Transport af den største Godsladning, der endnu er blevet sendt ad Luftvejen. Det drejer sig om en Transport paa 1/2 Million kg Maskindele o. l.

\*

Bag Andesbjergene i Bolivia har der siden Incaernes Dage ligget nogle store Guldminedistrikter uudnyttede hen paa Grund af de Vanskeligheder, der var forbundet med at naa dertil med det Maskineri, som er nødvendigt til moderne Guldgravning. Og det samme var Tilfældet med Transporten af det Personel, der skulde foretage Arbejdet.

\*

Nu vil man imidlertid ved Flyvemaskinens Hjælp kunne overvinde alle Transportvanskeligheder. Pan American Airways er først gaaet i Gang med at rydde et Omraade i Junglen til Brug for Flyveplads samt at oprette den nødvendige meteorologiske Tjeneste for denne saare besværlige Luftrute. Selskabet har købt en tremotoret Ford (Pratt og Whitney Wasp Motorer), der skal udføre Arbejdet. Der skal startes fra La Paz, hvorefter der stiges til 2500 m for at naa over Bjergene, og saa landes der paa Jungle-Flyvepladsen, der ligger i Højde med Havets Overflade.

For hurtigst muligt at faa transporteret den halve Million kg Gods har man beregnet at skulle flyve 5000 kg daglig i 100 Flyvedage.

## Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

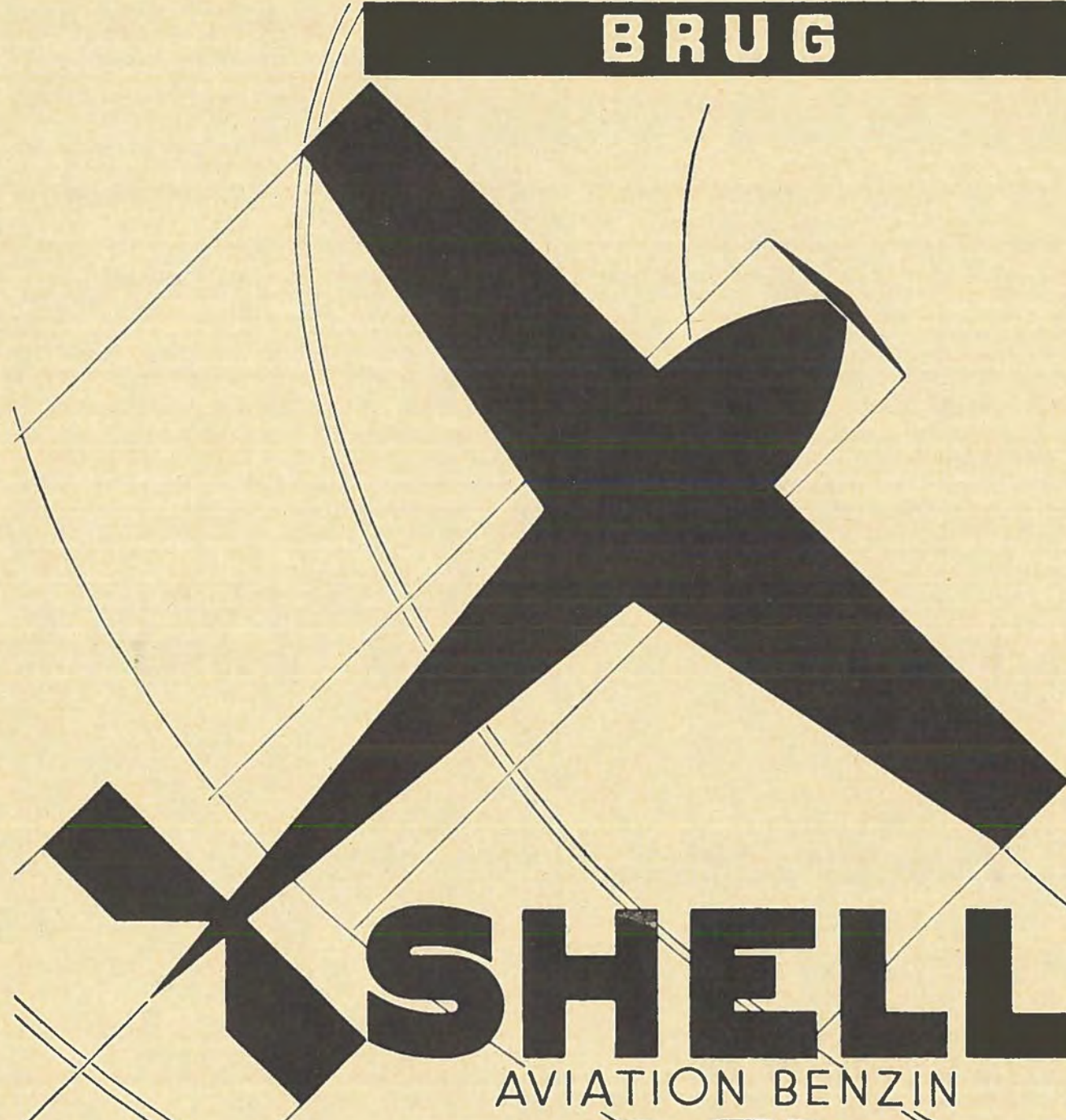
repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**  
LUFTHAVNEN • KASTRUP 868





**BRUG**



**SHELL**

AVIATION BENZIN

**AEROSHELL**

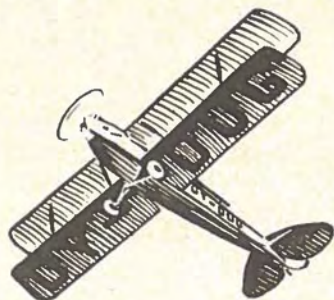
SMØREOLIE



**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**

<sup>A</sup>/<sub>S</sub> DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.





## SKOLE- FLYVNING

Lær at flyve – det er Sport!  
Ring til HIM og aftal Tid!



Havne-Telefon:  
Kastrup 15 A

Kontor-Telefon:  
Kastrup 1010



## FLYVESKOLE

*Medleining*

af

*Maskiner uden Fører*

**ARVID HANSEN**

MILANOVEJ 10 B  
TLF. AMAGER 9750



# Nogle Raad for Tilrettelæggelsen af Svæveflyveundervisningen i Danmark

**D**ANSK SVÆVEFLYVERUNIONS Sommerlejr gav mig Lejlighed til at tale med en Kreds af danske Kammerater om Indretningen og Bestemmelserne om Svæveflyvningen i Tyskland.

Som det væsentligste fremhævede jeg »safety first«. Hele Materiellet, Svæveplan, Spil og Wire skal være fuldstændig i Orden, naar det skal anvendes til Flyvning, thi Kammeraternes og ens eget Liv er afhængigt deraf. Udløsningsanordningen og dens Funktion maa nøje undersøges før hver enkelt Start, og dog kan det forekomme, at den ikke virker. Derfor bør der ved hvert Spil være anbragt en Kappemekanisme, ved Hjælp af hvilken man er i Stand til at kappe Wiren. Den enkleste Kappemekanisme er bygget som en ganske almindelig svær Saks, der udløses ved Hjælp af en overordentlig kraftig Fjeder.

## Hvorledes underviser man Begynderen?

Sikkerhedsprincippet gælder ikke alene for Materiellet men ogsaa i lige saa stærk en Grad for den Metode, efter hvilken Undervisningen tilrettelægges. Langsomt maa man Skridt for Skridt bringe den vordende Flyver frem; selv naar han mener, at han behersker det hele, skal han tvinges gennem de enkelte Faser i Undervisningen og langsomt vænne sig til de forskellige Rørs Virkninger. Siddende i

den stillestaaende Maskine lærer han i stærk Vind Balanceklapperne Virke-maade. Den samme Øvelse fortsætter han med i den fremadrytschende Maskine, der med Bevægelsen for Øje er lænket til en ca. 500 Meter lang Staal-wire, der slæbes saaledes, at Maskinen



ikke hæver sig fra Jorden. Skulde ved en Højderørsbevægelse Maskinen alligevel hæve sig en Smule, maa Slæbetempoet omgaaende sættes ned. Maalet med disse Rutschetur er, at Piloten skal lære at holde Maskinen nøjagtigt horisontalt.

Det næste Skridt bringer Eleven ud i smaa Flugter. Slæbe-hastigheden forøges nu saa meget, at Maskinen stiger, selv om Højderoret er i sin neutrale Stilling. Pilotens Opgave er at vænne sig til at flyve ned mod Spilvognen i Højder, der begynder med  $\frac{1}{2}$  Meter og efterhaanden stiger til ca. 5.

Ved denne Øvelse er det Læreren Opgave at paase, at Flyvningen udføres i den givne Afstand fra Jorden og saaledes, at Flugten ikke beskriver en Bølgelinie.

Ved Flyvninger i over en Meters Højder begynder man at indøve Landinger. Naar Maskinen under Landingsmanøvre har nærmet sig Jorden i en Afstand af ca.  $\frac{1}{2}$  Meter, skal Piloten stadig forsøge paa at faa Maskinen til at flyve et lille Stykke videre. For at opnaa denne Virkning trækker han Millimeter for Millimeter i Højderoret, indtil al Fart er fuldstændig taget af Maskinen. Svævepla-

net sætter sig da ganske let paa Jorden, men det forudsætter ganske vist, at der ikke trækkes saa meget i Højderoret, at den føromtalt op og ned Flyvning fremkommer.

Indtil en Højde af ca. 10 Meter slæbes Maskinen med neutralt Højderor, uden at Piloten forsøger paa at bruge Udløsningsanordningen. Først paa dette Trin af Uddannelsen forsøger man at bibringe Eleven Landingsteknikken, nemlig at trykke Højderoret og rigtig stille Maskinen skraat med Næsen nedefter for derefter at udløse. Trykningen af Højderoret er en Sikkerhedsforanstaltning for at forhindre den ved Elever saa almindelige Fejl at overtrække Maskinen, saaledes at Luftstrømningen rives af Planprofilen, hvilket bevirker en omgaaende Nedstyrtning. Flyver nemlig et Svæveplan efter Udløsningen videre med højtrukken Næse, saa taber det Fart og dermed Manøvreedygtighed. Til sidst rutscher det ned over Vingen og gaar i Spinn. Er Wiren først faldet, bringes Svæveplanet i den normale Flyvestilling og styres nu kun videre ved Hjælp af Balanceklapperne. Kommer Piloten under dette Forsøg ud af Kursen ned mod Slæbevognen, ligger det deri, at han lader Planet hænge til en af Siderne. Fejlen korrigeres ved at rette Maskinen op, bedst gøres dette ved, at Piloten lader den anden Vinge hænge til sin Side, indtil han er i Flyveretningen, og først da rettes der atter op. Indtil Opnaaelsen af A-Certifikatet benyttes intet Sideror.

Til selve A-Flyvningerne har man imidlertid Brug for endnu større Højder end dem, der kan naas ved Hjælp af neutralt Højderor. Man trækker derfor nu i Højderoret under selve Slæbningen og forvandler Fremadriften til Opad-drift. Hastigheden stiger her-ved, da Fremadbevægelsen og Opad-bevægelsen adderer sig.

(Fortættles i næste Nr.)



**Codan  
Gummistøvler**

## Til alle Danmarks Svæveflyvere!

Nu kan De købe alle Typer paa Svæveplaner i godkendt og indfløjet Stand. Blandt andet leverer vi Dansk Svæveflyver Unions Skoleplan for

**Kr. 1050,— (incl. Tegninger),**

og hvis De ønsker det, giver en erfaren Svæveflyver Dem gratis de første Instruktioner.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til

**DANSK SVÆVEFLYVEINDUSTRI • BROGADE 7 • KØGE**



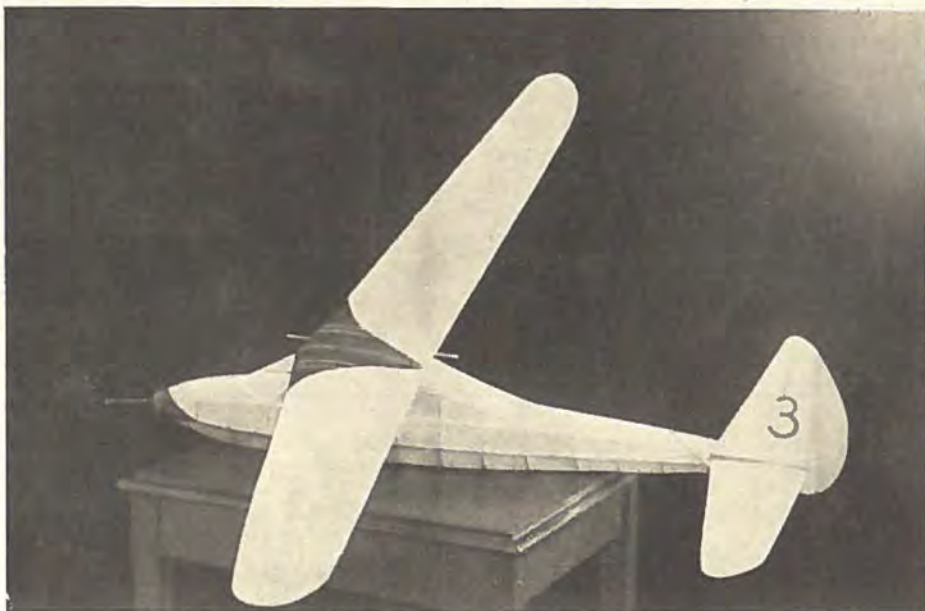
# MODELFLYVNINGEN I ENGLAND

(Fortsat fra forrige Nr.)

I Liverpool-Klubben har man kun fast Mødelokale om Vinteren, paa hvilken Aarstid man lejer et Værelse. Hver 14. Dag bliver der afholdt Møde, hvor der bliver holdt Foredrag, fremvist Lysbilleder, Films af Medlemmerne paa Tur. Der bliver diskuteret i al Fordragelighed om Klubsager og andre Flyveemner.

Klubben har truffet Aftale med Liverpool's Byraad om Tilladelse til at benytte den lokale Lufthavn og Hangarer til Flyvning med Modellerne. (Mon Modelflyverne nogensinde faar Lov til at benytte Kastrup Lufthavn til Modelflyvning?). Om Sommeren flyves der ude i det frie paa Flyvepladsen og om Vinteren inde i de store, lune Hangarer, hvor der er dejligt Læ. Der flyves hver Lørdag. De indendørs Modeller er hovedsageligt bygget af Balsatræ og beklædt med Silketøj i Modsætning til de microfilmbeklædte Modeller, som anvendes til Modelflyvning inden Døre i U.S.A. og i Tyskland. De engelske Modeller vejer aldrig over 28 g, og Gennemsnitstiderne for disse ligger omkring de to Minutter.

Den udendørs Modelflyvning udøves i Reglen kun om Sommeren, og finder i saa Fald Sted i Lufthavnen. Liverpool Model Aircraft Society var den første britiske Modelflyveklub, der lod sig forsikre for Skade paa tredje Mand. Der er Konkurrencer inden for følgende Kategorier: 1) flyvende Skalamodellerne (1 eng, Tomme paa Modellen svarer til 1 Fod paa den virkelige Flyvemaskine, man har valgt til Forbillede). 2) Svæ-

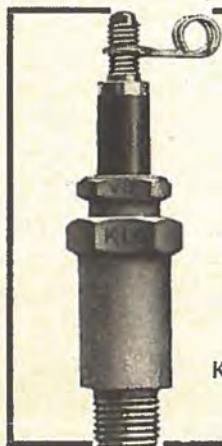


Vinderen i Airport Schields, Mr. G. H. Roberts Svævemodel, som fløj 3 Min. 5 Sek.

vemodeller (Rekord 3 Min. 5 Sek.). 3) indendørs Modeller (Rekord: 2 Min. 0 Sek.). 4) Varighed: Rekord 2 Min. 30 Sek. 5) Vandmodeller (Rekord: 1 Min.). Der er udsat to Vandpokaler, en Handikap-Pokal og »Chairman's Cup« (Formandens Pokal), som vindes af den, der bygger den Model, som bedst egner sig til Forbillede for en rigtig Flyvemaskine. Der flyves mest med Gummi-motormodeller. Men Medlemmerne har nu ogsaa faaet Øje op for den Glæde og Skønhed, der er ved at flyve med Svævemodeller. Disse er nu meget populære, og man anvender Højstart. Liverpool-Klubben har blandt sine Medlemmer 12 lykkelige Ejere af Benzinmotormodeller, som dog endnu staar paa Forsøgssta-

diet »med ondt for Tænder«. Stokmodeller er kommet helt ud af Kurs, da der er i Strid med S.M.A.E.'s Formel for Kroptværsnittets Minimum, hvilket jo umuliggør Anerkendelse af eventuelle Rekorder. I Liverpool er man gaaet over til næsten udelukkende at anvende Balsatræ til Modelbygning. Saadan har det i hvert Fald været Tilfældet i de 2 sidste Aar. De Liverpool-medlemmer, der deltog i Kampen om Wakefield-Pokalen, maatte imidlertid bide i det sure Æble og bygge deres Modeller af Birke- eller Fyrretræ, da Minimumsvægten ligger paa de 226 g.

De engelske Modelflyvere er begyndt at Mulighederne for at læse 2 specielle Tidsskrifter om deres Hol-



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

Lærred  
Krydsfinér  
Plexiglas  
Propeller  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



by: »Aeromodeller« og »Model Aircraft Constructor«, som begge varmt kan anbefales til de danske Modellflyvere. Det sidstnævnte Organ tager sig i særlig Grad af de engelske Modellflyveklubber, hvorfra det bringer talrige Nyheder og Fotos.

Vil man sammenligne Liverpool Modelle Aircraft Society med en af vore danske Klubber, f. Eks. Odense Modellflyveklub, som jeg kender særlig godt, vil man finde mange Lighedspunkter. Men da Liverpoolklubben var kommet til Verden, længe før nogen nuværende danske Modellflyveklub var kommet til Verden, har man her en meget større Rigdom af forskellige Modeltyper, som overhovedet ikke kendes her i Landet. Modeller af Mølleplaner (Autogirorer), Vandflyvemaskiner, Benzinmotormodeller og til Dels flyvende Skala- eller Prydmodeller er jo ret ukendte Begreber herhjemme. Men dette Forhold ændrer sig nok i den rigtige Retning i den nærmeste Fremtid. Apropos Skalamodeller: disse anvendes meget i Staterne og i England. En Yankee vil have, at hans Model skal ligne en rigtig Flyvemaskine. Fordele ved en Skalamodel er paa Grund af dens Lighed med en rigtig Flyvemaskine, hvilket gør, at den i større Grad kan anvendes til Pynt. Men til Gengæld er dens Flyveegenskaber i Regelen ringere end en specielt konstrueret Model.

Andre Lande og især et Land som Danmark, der lige har faaet sit nationale Modellflyverforbund, har saaledes meget at lære af England. Men hvis ikke Modellflyvningen netop her, et af Flyvningens store Pionerlande og i Dag det førende paa Flyveteknikkens Omraade, skulde finde den bedste Jordbund, saa ved jeg ikke, hvor det skulde være.

Sir John.

## Luftfartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Praktion for Danmark  
Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes  
ved Billetkontoret i  
Lufthavnen

## Dansk Modellflyver Forbund

EN DANMARKSREKORD SLAAET.

VED Odense Modellflyveklubs Konkurrence i Tommerup den 26. December 1937 slog Klubbens Kasserer, Willy Olsen, Varighedsrekorden med Haandstart i Klasse X. Hans Selvkonstruktion »Chion« fløj 50,7 Sekunder. Den gamle Rekord indehavedes af Henning Ploug, O.M.F. med en Knirps, der havde fløjet 32 Sekunder.

GLOBUS-AERO-KLUB.

MODELKLUBBEN GLOBUS-AERO-KLUB, der har Modelokale paa Strandparksvej 3, afholdt ordinær Generalforsamling d. 9. Januar, hvor bl. a. Formanden blev genvalgt. Klubbens Sekretær, Hr. A. Knudsen, træffes mellem Kl. 18 - 19 paa Tlf. Helrup 3489 x, Sofievej 1.

## FRA MODELKLUBBERNE

MODELFLYVEKLUBBEN STORM-SVALEN, Esbjerg, har i lang Tid ligget stille, men det ser ud til, at der kommer Liv i den igen, efter at Klubben har faaet et Lokale stillet til Raadighed af Esbjerg Kommune.

Klubben har nu to faste Mødeaftener foruden Søndag, og alle Medlemmerne er travlt beskæftigede med Bygning af Modeller, bl. a. en Strolch, en Grosse Winkler og en Luftikus.

### Dansk Modellflyveindustri, Skjern,

beder os meddele, at Firmaet har overtaget Model Materiale, Torm, og at den kendte Modellflyveekspert C. Rose samtidig er knyttet til Firmaet som teknisk Medarbejder.

Vi gratulerer til Samarbejdet og tror, at det vil være til Gavn for Modellflyvesporten, at de to anerkendte Ekspertter har fundet hinanden i et Samarbejde.



leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.



koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.

## Den civile Flyvning i England.

(Fortsat fra Side 42)

I et af kvindelige Flyvere med »A«-Certifikater var ved Slutningen af 1936 ialt 182, og Indehavere af »B«-Certifikater talte 12. (Tallene for 1935 var 166 og 7). Antallet af gyldige Navigatør-Certifikater var ved Udgangen af Aaret 101.

For hele det britiske Rige var Antallet af erhvervsmæssige Flyvere 1705 (mod 1447) og af private Flyvere 6783 (mod 5455).

Antallet af civile Flyvemaskiner. Pr. 31. December 1936 var der i England og Nordirland indregistreret 1682 civile Luftfartøjer, og indenfor samtlige Rigsdele var Antallet 2899.

Motormodellen H.N.12 Kr. 5.75  
do. do. Byggesæt » 3.25

Modeltegninger.

Alt i Modelmaterialer.

Prisliste sendes mod Porto.

Helge Nielsen,  
Guldbergsgade 724, Kbhvn. N.

SV-H1. DEN SKANDINAVISKE REKORDMODEL, er nu udkommet i en meget letbygget Udgave.



Modellen er beklædt med Japanpapir af f. Kval. Spændv. 148 cm. Leveres med færdig Højstarts-Krog og -Ring, Dopepensel, Lim, Dopecelluloid, Vingemærker, en spec. Præmiekonkurrence, og Arbejdstegning i naturlig Størrelse. Indehaver af officielle Danmarksrekorder (Distance 9050 m, Tid 8 Min. 57,6 Sek.) godk. af Modellflyverforbundet. Byggesæt leveret i lange smukke Kartonæsker, Pris kun Kr. 6,85. — Vi kan samtidig meddele, at MODEL MATERIALE, TARM, ikke eksisterer mere, Idet vi har overtaget Firmaet og derfor realiserer i Tusindvis af dupliserede Tegninger med Byggeanvisninger til flg. billige Priser: Maagevinge, Sp. 96 cm, 15 Øre - Ørnen, Sp. 46 cm, 20 Øre - Svalen, Sp. 59 cm, 25 Øre - Baby, Sp. 49 cm, 30 Øre - Svævemodellen Hangvind, Sp. 125 cm, 35 Øre. Endvidere kan vi for Fremtiden anbef. os med den kendte Modellflyveekspert Hr. C. ROSE som tekn. Medarbejder.

DANSK MODELFLYVEINDUSTRI - SKJERN



## BILLIG LUFTFART TIL INDIEN.

FRA den 23. Februar vil al Brevpost mellem England og Indien blive befordret ad Luftvejen til sædvanlig Porto. Der stilles dog den Betingelse, at et Brevs Vægt ikke maa overskride 14,2 gr. (1½ Ounce). Siden Juni Maaned forrige Aar er Posten til Sydafrika blevet befordret paa lignende Maade, og til Trods for den meget lave Vægtgrænse for det enkelte Brev er Postmængden steget betydeligt paa den sydafrikanske Rute. Mellem England og Indien befordres i Øjeblikket som Luftpost ca. 1800 kg ugentlig og med Damper ca. 10.000 kg ugentlig, og for at kunne betjene Ruten tilstrækkeligt, vil den i nær Fremtid blive gennemfløjet fire Gange ugentlig.

\*

## SIKKERHEDEN PAA LUFTRUTERNE ER MEGET STOR.

I Anledning af Indvielsen af de nye Bygningsanlæg paa Paris Lufthavn Le Bourget er der offentliggjort følgende Statistik over den stærkt øgede Sikkerhed paa de franske Luftruter:

- I 1921 forekom 1 alvorligt Uheld for hver 250.000 km.
- I 1930 forekom 1 alvorligt Uheld for hver 910.000 km.
- I 1935 forekom 1 alvorligt Uheld for hver 2.445.000 km, d. v. s. et alvorligt Uheld for hver 244,5 Gange.

\*

## FRANSK DIESEL-FLYVEMOTOR.

I Frankrig er der fornylig foretaget en Højdeflyvning til 7.666 m med en fransk konstrueret Dieselmotor. Det er en Clerget Motor paa 500 H.K., en luftkølet Stjernemotor med 14 Cyl. i to Rækker. De 7.666 m blev naaet i Løbet af 37 Min. Motoren var indbygget i en Potez 25.

## NYT FRA ALLE LANDE

### ITALIENSK FLYVER SÆTTER NY VERDENSREKORD.

LIGE inden forrige Aars Slutning skaffede *Mario Stoppini* Italien dets elvte Verdensrekord i 1937. Med et Cant Z 506 B lavvinget Ponton-Monoplan (3 Stk. Alfa Romeo 126 RC 34 Motorer) startede han fra Cadiz den 28. December, og efter en Flyvning paa 26 Timer 25 Min. landede han i Carvellas (Brasilien). Maskinen, der er af Trækonstruktion med Und'agelse af Aluminium-Pontonerne, vejer fuldt lastet ca. 17.000 kg. Dens største Hæjsighed er opgivet at være 387 km/T.

Paa Grund af daarlige Vejrforhold i de lavere Højder foregik det meste af Flyvningen i ca. 4000 m, og paa hele Turen havde han Radioforbindelse med italienske og andre Stationer.

Maaneden forud, den 7. November, satte Stoppini Højderecord med 5000 kg Nyttelast, idet han med den samme Maskine naaede 7.410 m.

\*

### PROPEL MED 1 BLAD.

LUFTFARTSMYNDIGHEDERNE I U. S. A. har approberet en Propeltype med eet Blad, fremstillet af Everel Propeller Corp. of Lancaster, Pennsylvania. Approbationen, der blev givet efter en 50 Timers Prøve

paa 40 H.K. og 4000 m, gælder for Anvendelsen i Motorer paa 40 H.K.

En Taylor Cub udstyret med denne Propeltype har foretaget en Overlandflyvning fra Lancaster til New York. Den eenbladede Propels Fordele fremfor de almindelig kendte Propeltyper skal være dette, 1) at Brændstofforbruget nedsættes med ca. 20 pCt., 2) at Start og Stigevne øges med ca. 25 pCt., og 3) at Vibrationer undgaas.

(Shell Aviation News.)

### INGEN EKSTRAPORTO FOR ET LUFT-BREV TIL INDOKINA?

I Frankrig paatænker man at befordre samtlige Breve mellem Moderlandet og Kolonierne som Luftpost uden ekstra Porto. I Øjeblikket befordres mellem Frankrig og Nordafrika 10 pCt. af samtlige Postsager ad Luftvejen. De aarlige Brevforsendelser mellem Marseille og Indokina andrager 225 Tons, af hvilke hidtil kun en Brøkdel er gaaet som Luftpost.

\*

### STATISTIK FRA LE BOURGET.

PLADSEN toges i Anvendelse som Lufthavn i 1921. Antallet af Passagerer, der i 1923 var 14.000, androg i 1936 ca. 100.000. I samme Tidrum voksede Postmængden fra 2000 kg til 470.000 kg pr. Aar.

\*

### KVINDELIG LUFTKAPTJAN I TYSKLAND.

DEN tyske kvindelige Flyver Fru *Melitta Schittler*, der er ansat som Ingeniør og Prøveflyver ved *Askania-Werke*, har af Rigsluftministeriet faaet meddelt Tilladelse til at benytte Titlen *Flugkapitän*. Fru Schittler har Certifikat til samtlige Klasser for Flyvemaskiner og Svæveplaner.

Fru Schittler er den anden Kvinde i Tyskland, der har faaet tildelt denne Udmærkelse.

## Til Læserne!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Indlæg, Meddelelser o. lign., der ønskes optaget i »Flyv«, maa være Redaktionen — Adr.: Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. — i Hænde senest den 20de i Maaneden for at kunne blive optaget i Bladets næste Nummer.

Returporto maa vedlægges, hvis Manuskripterne ønskes tilbagesendt.

Forespørgsler o. lign. kan kun forventes besvarede, saafremt der er vedlagt Returporto.

Redaktionen.

## SEEFABRIKS AKTIEBOLAG

*Sandviken*

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrien • Vätkänd kvalité • Märke: SEEFAB.

Repræsentanter: **V. LÖWENER - KØBENHAVN V.**

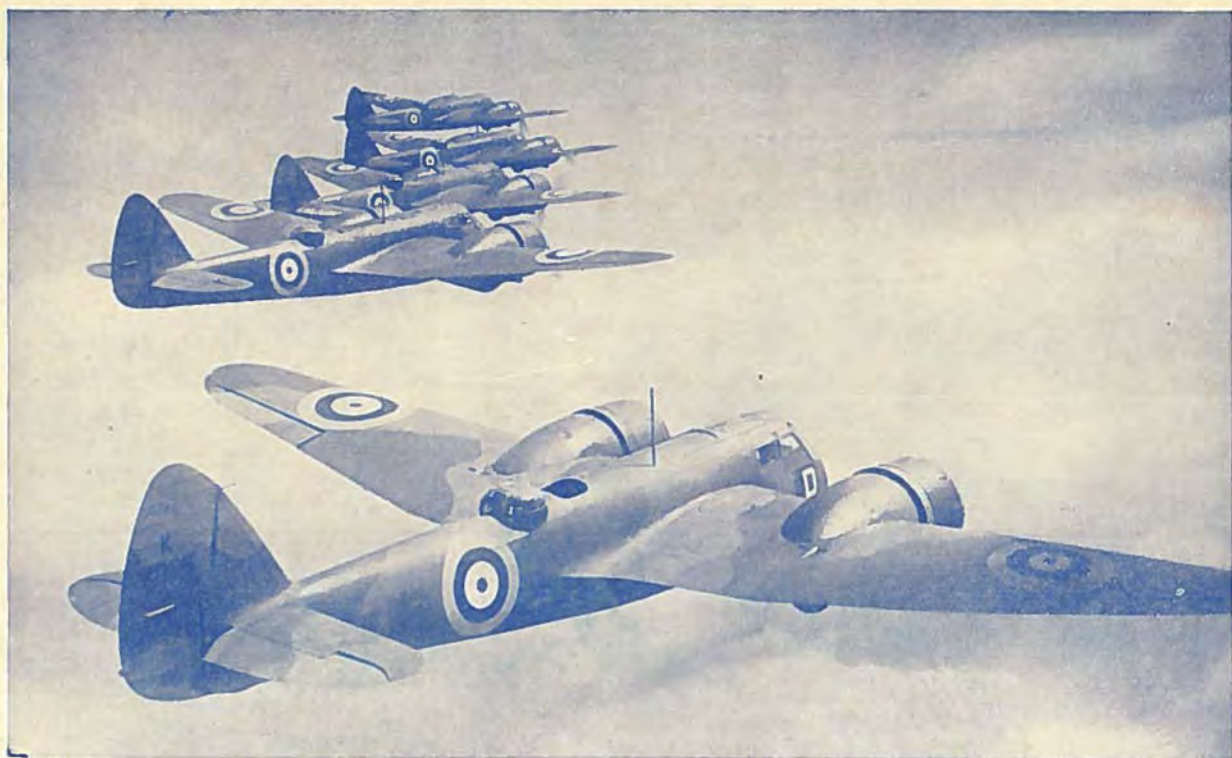
Vesterbrogade 9 B  
Telefon: C. 7885





**FOKKER G.1**





## HØJT UDVIKLEDE FLYVEMASKINER

Lige siden 1910, Flyvningens Begynderaar, har „Bristol“ Flyvemaskiner udmærket sig ved deres fortrinlige Konstruktion og Udførelse.

paa Levering af militære Flyvemaskiner gjaldt et „Bristol“ Militær Biplan, og lige siden den Tid har Filton Fabrikerne konstrueret og fremstillet mange ypperlige Flyvemaskintyper. Bristol „Fighter“ og Bristol „Bulldog“ er to af de seneste Typer, der ikke blot har vundet Anerkendelse, men som ogsaa er taget i Brug mangfoldige Steder.

„Bristol“ Flyvemaskiner hører i Dag til de førende blandt de nyeste Typer. — Bristol „Blenheim“, der er afbilledet ovenfor, og Bristol „Bombay“ er verdenskendt for deres fremragende Ydelser.

*udført helt igennem  
af Metal*

*og med fremragende  
Egenskaber*

*„Bristol“*

**THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, BRISTOL, ENGLAND**

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED A. B. C. HANSEN COMP., INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.

PRIS:  
Pr. Aareng Kr. 4,20  
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:  
EJVIND CHRISTENSEN  
BOGTRYKKERI & FORLAG  
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404





Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



**Nr. 3**

1938 - 11. Aarg.

**Den eenbladede Propel**  
**Luftfartselskabets nye Trafikflyvemaskiner**

**BENZINMODELLER**

**35**

Ø R E



## KLUBADRESSER

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.**  
Amallegade 33, Kbhvn. K. Tlf. Palæ 6133.  
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

### DANSKE FLYVERE.

Fmd.: Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169, Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

**DANSKE PRIVATFLYVERE** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

**VESTJYSK FLYVEKLUB** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongsgade 70, Esbjerg.

### ACTIV, København.

Fmd.: H. Jensen, Blegdamsvej 60.

### DANSK MODELFLYVERFORBUND.

Fmd.: Per Weishaupt, Torkel Badensvej 12, Hellerup, Tlf. Hellerup 3355.

**DANSK SVÆVEFLYVER UNION** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: A. Dochedahl, V. Fælledvej 41, Kbhvn. V.

### SVÆVEFLYVEKLUBBER I UNIONEN:

#### AARHUS FLYVEKLUB.

v/ Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

#### DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.

Dybbølsgade 11, København V.

#### ESBJERG FLYVEKLUB.

v/ Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

#### FYENS LUFTSPORT.

Fmd.: Jørgen U. Jørgensen, Ridehusgade 36, Odense.

#### LYVEKLUB.

v/ Sv. J. Juul, Allegade 50, Haslev.

#### HOLBÆK FLYVEKLUB.

v/ K. Dabelstein Hansen, Diget 4 B, Holbæk.

#### HORSSENS SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Holger Lindberg, Mælketorvet, Horsens.

#### KOLDING FLYVEKLUB.

v/ W. Chr. Jensen, Haderslevvej 24, Kolding.

#### KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

#### NÆSTVED FLYVEKLUB.

v/ H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

#### RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Ing. H. Madsen, Jernbaneg. 22, Randers.

#### RINGSTED FLYVEKLUB.

v/ Frede Madsen, Kongensgade 2, Ringsted.

#### ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.

Fmd.: B. Johansen, Københavns. 63, Roskilde.

#### SILKEBORG FLYVEKLUB.

v/ Lærer J. Andersen, Engesvang.

#### SLAGELSE FLYVEKLUB.

v/ H. Grauegaard, Gækkelundsv. 7, Slagelse.

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.

v/ E. Nordgren, Gl. Holmegaardsv., Hillerød.

### OFFICIELT ORGAN FOR DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

#### „FLYV“s HOVEDKONTOR:

Vesterbrogade 60

Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

Blad- og Annonce-Ekspedition

#### Redaktør:

Kaptajn J. Foltmann

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.

v/ C. C. Hansen, Islandsvej 11, Aalborg.

#### SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULUS«.

Blegdamsvej 118, København Ø.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.

v/ Ing. N. L. Dam, Ifversensvej, Hjørring.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.

v/ V. Kristiansen, Holtug pr. Storchedinge.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.

v/ J. Olsen, Guldbergsplads 8, København N.

#### VARDE FLYVEKLUB.

v/ Jens B. Lonborg, Stausvej 8, Varde.

#### VEJEN & OMEGNS SPORTS-FLYVEKLUB.

v/ Værkfører Conrad P. Møller, Vejen.

#### VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVERGRUPPE.

v/ Bogtr. C. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

#### VORDINGBORG FLYVEKLUB.

v/ Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

#### VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ P. E. Vigenberg, Værløse St.

### SVÆVEFLYVEKLUBBER UDENFOR UNIONEN:

#### DANSK LUFTSPORT.

Fmd.: K. T. Andersen, Tordenskjoldsg. 13, 4.

#### FAABORG FLYVEKLUB.

v/ Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

#### FLYVEKLUBBEN »ØRNEN«, Aarhus.

v/ G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

#### KALUNDBORG FLYVEKLUB.

v/ J. A. Jacobsen, V. Havnev. 14, Kallundborg.

#### MIDDELFART FLYVEKLUB.

Fmd.: Direktor Tholstrup, Middelfart.

#### NÆSTVED FLYVEKLUB.

Fmd.: H. Juul-Hansen, Jernbaneg. 6, Næstved.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »GLENTE AF 1937«.

v/ H. C. Andersen, Værkstæd: Buddingevej, 252.

#### Billedet paa Forsiden:

**Focke-Wulf Fw 200 „Condor“**

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »GRUNAU«, Gentofte.

Fmd.: P. Nielsen, Ahlmanns Alle 15, Hellerup.

#### VORDINGBORG FLYVEKLUB.

Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

### MODELFLYVEKLUBBER UNDER FORBUNDET:

#### ALS MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

#### FREDERICIA II.

Fmd.: C. Michelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

#### GLOBUS AERO KLUB.

Fmd.: Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.

Fmd.: B. Johansen, Københavns. 63, Roskilde.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »CONDOR«, Helsingør.

Fmd.: P. Christiansen, Sabroesv. 10, Helsingør.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.

Fmd.: Aage Due Jensen, J. Aakjærs Allé 13, Esbjerg.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVVINGEN«, Fredericia.

Fmd.: K. Christiansen, Gøthersg. 15, Fredericia.

#### ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.

Fmd.: H. Knudsen, Østrupsvej 12, Odense.

#### RINGSTED MODELFLYVEKLUB.

Fmd. Komm. Aa, Christensen, Sjællandsg. 9.

#### SKJERN MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

### MODELFLYVEKLUBBER UDENFOR FORBUNDET:

#### AALBORG MODELFLYVEKLUB.

v/ G. B. Hoyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

#### KERTEMINDE MODELFLYVEKLUB, Kerteminde.

Fmd.: Knud Boje, Muusegaarden, Kerteminde.

#### MODELFLYVEKLUBBEN AIR SPEED, Aabyhøj.

Fmd.: Lindgren, Chr. Winthersv. 10 B, Aabyhøj.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.

v/ Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.

Fmd.: Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

#### MOTORMODEL-KLUBBEN HAWK.

Fmd.: H. Schroder, Helleruplundssalle 11.

#### SKOVHØVED MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Bøcker Petersen, Korsgaardsv. 3, Chl.

#### RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: J. Skjodsholm, Herningv. 48, Ringkøbing.

#### SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: P. Sveigaard, Solystvej 45, Silkeborg.

#### BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.

Pilestræde 34, Kbhvn. K.

#### DE UNGES FLYVEKLUB.

Politikens Hus, Kbhvn. K.



**FLY V**

# The ARMSTRONG SIDDELEY



**TWO SPEED SUPERCHARGED TIGER VIII ENGINE 920 H.P. (Take off)**

**ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND.**

**BRUG**



**SHELL**

AVIATION BENZIN

**AEROSHELL**

SMØREOLIE



**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**



Bild: Dornier

Over 30 Nationer flyver

med „ASKANIA“

*Instrumenter*

REPR. VED A. B. C. HANSEN, COMP. INGENIØRER  
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON C. 6806-6807

**ASKANIA-WERKE AG.**

**BERLIN-FRIEDENAU**

6802



**„CELOSE“**

(LOVBESKYTTET)

**ASP DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

**A/s O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**

**TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22**



*Rejs hurtigt og komfortabelt —*

**AFGAAENDE MASKINER FRA  
KASTRUP LUFTHAVN**

|     |      |                             |
|-----|------|-----------------------------|
| D.  | 805  | Malmö                       |
| D.  | 900  | Berlin                      |
| D.  | 900  | Amsterdam—Paris/London      |
| D.  | 1000 | Hamburg—London              |
| D.  | 1200 | Amstd.-Rotterd.-Paris/Lond. |
| D.  | 1200 | Malmö                       |
| Hv. | 1320 | Hamburg—London              |
| D.  | 1450 | Stockholm                   |
| Hv. | 1500 | Malmö                       |
| D.  | 1500 | Malmö                       |
| D.  | 1805 | Malmö                       |
| D.  | 1915 | Malmö                       |

D. = Daglig      Hv. = Hverdag

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s**

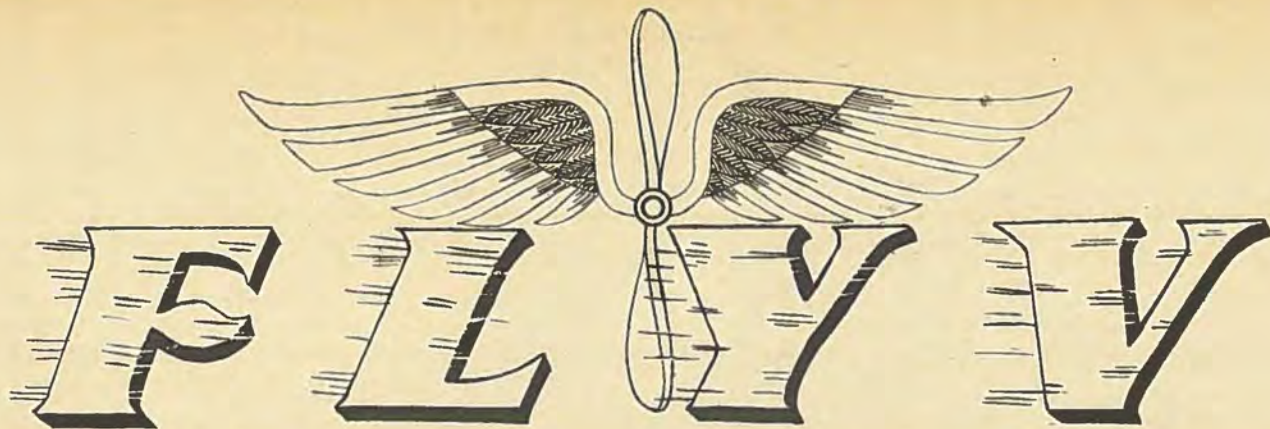
**VESTERBROGADE 2 • C. 8800**

**BILLETTER I REJSEBUREAUERNE**



**DDL**





## Det Danske Luftfartselskab har købt Europas hurtigste Trafikflyvemaskiner



*Focke-Wulf FW 200 „Condor“.*

**S**PØRGSMAALET om Nyanskaffelse af Materiel til D. D. L.'s udenlandske Ruter blev afgjort i Slutningen af forrige Maaned, idet Selskabet sluttede Kontrakt med *Focke-Wulf-Fabrikkerne* i Bremen om Køb af 2 fire-motorede Trafikflyvemaskiner af »Condor«-Typen. Den første af de nyindkøbte Maskiner skal afleveres i Løbet af Juni Maaned og den anden i Løbet af September.

Ved dette Køb kommer Luftfartselskabet i Besiddelse af en af de nyeste, en af de største og den hurtigste Trafikflyvemaskinetype, der i Øjeblikket eksisterer i Europa, og endnu engang kan man ikke lade være med at sende venlige Tanker til de Mænd, der i Tilid til Lufttrafikens Fremtid har tilført Selskabet den nødvendige Kapital til Nyanskaffelserne.

### **Focke-Wulf »Condor«.**

Focke-Wulf's Luftliner, F. W 200 »Condor«, er en af de store Nyheder paa Trafikflyvningens Omraade. Det er en firemotoret Trafikflyvemaskine

med Plads til 26 Passagerer, 3 Mands Besætning og 1 Steward. Det er et Monoplan med lavtliggende Bæreplan, og hele Konstruktionen er af Metal. Dets gode aerodynamiske Form i Forbindelse med indtrækkeligt Understel og Halehjul, giver det stor Hastighed og stor Rækkevidde ved forholdsvis ringe Motorydelse. Ved Anvendelse af rigeligt dimensionerede Landingsklapper paa Bæreplanet er der opnaaet en forholdsvis ringe Landingshastighed og et kort Afløb efter Landingen. I den rummelige Krop er der god Plads til Besætning, Passagerer, Bagage og Gods, og der er gjort alt muligt for at skabe den størst mulige Bekvemmelighed for Passagerne, bl. a. ved en gennemført Lydisolering, udført efter de nyeste Principper.

### **Kroppens Indretning.**

Indenfor en aftagelig, ikke metallisk Kappe i Næsen af Kroppen er anbragt en Pejlramme, og bagved denne er Førerrum og Radium, der i Kroppens venstre Side støder op til et Ba-

gagerum og i højre Side til Stewardens Anretterrum. I Mellemgangen er i Gulvet anbragt en Luge til Indladning af Bagage. Gennem en Skydedør kommer man saa ud i Rygekabinen, hvor der er Plads til 9 Passagerer, gaar derefter et Trin ned til den store Kabine med Plads til 17 Passagerer.

Indgangsdøren for Passagererne er bagude i Kroppens venstre Side, og fra den store Kabine fører en Dør ind til Toilet og Haandvask. Indladning af Bagage og Gods i det store, agterste Rum sker gennem en Dør i Kroppens højre Side, og gennem denne er der ogsaa Adgang til Postrummet. Under Flyvningen er der Adgang til Bagagerummet gennem en Lem ved Siden af Haandvasken.

### **Førerrum.**

Fra Førerrummet, hvor der foroven er en Nødudgang, har Flyveren et godt Udsyn til alle Sider. Motor- og Navigationsinstrumenter er godt anbragt paa Instrumentbrættet, der i Midten har en Konsol, hvor alle Betjenings-





Førersædet i Focke-Wulf „Condor“.

haandtag er anbragt. Højderor, Side-  
ror og Balanceklapper er forsynet  
med Trimklapper, hvis Betjening over-  
føres ad elektrisk Vej, og Trimklap-  
pernes Stilling kan aflæses paa Instru-  
menter i Førerrummet. Motorerne  
startes ved Hjælp af elektriske Star-  
lere.

I det meget store Førerrum er der  
foruden de to Flyvere rummelig Plads  
til Radiotelegrafisten og alle de til  
Radiobetjeningen nødvendige Instru-  
menter.

### Passagerkabinerne.

De to Kabiner har ialt Plads til 26  
Passagerer, og ved Udsmykningen er  
intet forsømt for at gøre det saa be-  
hageligt som muligt for Passagererne.  
Anerkendte Arkitekter har ydet deres

Bistand ikke alene for at gøre det be-  
kvent for de rejsende, men ogsaa for  
at give Kabinerne en smagfuld og  
kunstnerisk Udførelse. Sæderne er  
magelige og blødt polstret og forsynet  
med Hoved og Armlæn. Hver Passa-  
ger raader over et lille Bord, en Læse-  
lampe, eget Ventilationsanlæg, Lomme-  
til Haandtasker og Aviser m. m., Aske-  
bæger, elektrisk Cigartænder, Klokke  
til Stewarden o. s. v. Paa begge Sider  
af Kabinen oven over Vinduerne er  
der et gennemgaaende Bagagenet til  
forskellig Garderobe og Haandbagage.  
Kabinevæggene er absolut lydisole-  
rede. Et Varmluftanlæg, der er kombi-  
neret med Ventilationsanlægget, mulig-  
gør, at der selv paa den koldeste Aars-  
tid kan holdes en konstant Tempera-  
tur paa 20° Celsius i begge Kabiner.

### Motorinstallation.

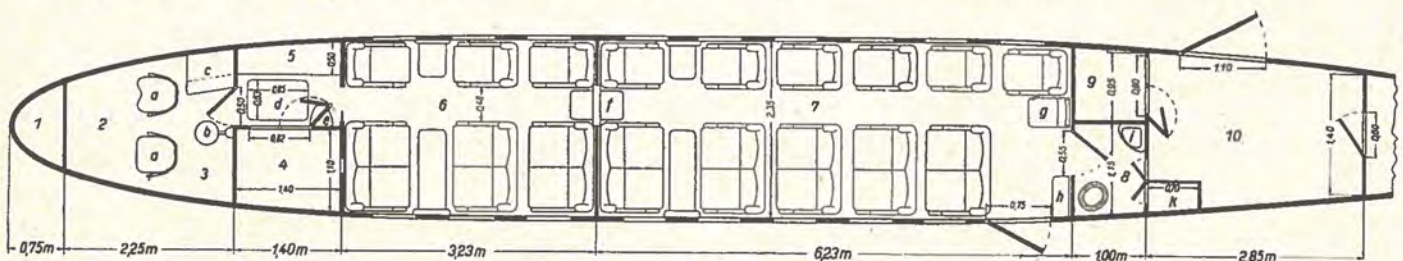
Ved Indbygningen af de fire Moto-  
rer, der alle har samme Størrelse, er  
der lagt særlig Vægt paa en hurtig  
Motorudskiftning. Takket være en om-  
hyggelig gennemtænkt Konstruktion af  
alle Dele er man kommet ned paa at  
kunne udskifte en Motor paa den for-  
bavsende korte Tid af 15 Minutter,  
regnet fra det Øjeblik, man begynder  
Motorens Afmontering, til den nye  
Motor er sat ind og er startklar.

Brændstofbeholderne er anbragt i  
Bæreplanets Midterstykke, og hver af  
de fire Motorer har helt og holdent sit  
eget Brændstofanlæg. Paafyldning af  
Tankene sker fra Planets Underside.  
Tankene er forsynet med rigeligt di-  
mensionerede Ventiler til hurtig Tom-  
ning, og et yderligere Middel til For-  
øgelse af Sikkerheden er Propelbrem-  
serne, ved hvis Hjælp Propellen kan  
stoppes i Tilfælde af Motorhavari.

Som Motorer er anvendt den luft-  
kølede BM W 132 - G paa 720 HK.

### Understel og Halehjul.

Understel og Halehjul trækkes un-  
der Flyvningen op fremefter. Denne  
Anordning giver den Fordel, at Luft-  
modstanden og Hjulenes Vægt i For-  
ening hjælper til at trykke Hjulene  
ned, hvis det hydrauliske Anlæg  
skulde svigte, og det er dermed ude-  
lukket, at Understelsmekanismen for-  
sager. Understellets øjeblikkelige Stil-  
ling angives for Føreren ved Tænding  
af kulørte Lamper. Desuden forefin-  
des en Advarselssirene, der træder i  
Virkomhed, naar Føreren bringer  
Motorerne ned under et bestemt Om-  
drejningstal, og et mekanisk virkende  
Viseranlæg fra Understelsgondolerne  
tilkendegiver Hjulenes fuldstændige  
Nedklapning.



Skitse, der viser Kroppens Indretning.

- |                                                       |                                    |                                   |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Kappe med Pejllamme.                               | 7. Kabine med Plads til 17 Pass    | d) Lem til Bagagerum.             |
| 2. Førerrum.                                          | 8. Toilet.                         | e) Sæde for Steward.              |
| 3. Radorum.                                           | 9. Postrum.                        | f) Trin.                          |
| 4. Forreste Bagagerum.                                | 10. Bagagerum.                     | g) Klapsæde.                      |
| 5. Anrettelrum.                                       | a) Pladser til Fører og Navigator. | h) Skab til Forbindingssager etc. |
| 6. Passagerkabinsens Afdeling for Rygere (9 Pladser). | b) Klapsæde for Radiotelegrafist.  | i) Haandvask.                     |
|                                                       | c) Bord for Radiotelegrafist.      | k) Klædeskab for Besæltningen.    |



De Aabninger i Understelsgondolene, i hvilke Hjulene trækkes ind, afdekkes hver af to Par Klapper. Klapperne aabner sig, naar Hjulene trækkes ind eller ud, men lukker sig ogsaa, naar Hjulene er klappet ned. Herved opnaas en Formindskelse af Luftmodstanden under Starten.

Maskinens gode Flyveegenskaber er parret med Økonomi. Medens de eksisterende tremotorede Flyvemaskiner beforder 16 Passagerer med en Rejsestastighed paa 240 km/T. og et Brændstofforbrug paa 12 l pr. Passager for hver 100 km, saa kan den firemotorede Focke-Wulf »Condor« transportere 26 Passagerer med en Hastighed paa 345 km/T. og et Brændstofforbrug paa kun 7 l pr. Passager pr. 100 km. Og saa er Sikkerheden endda blevet forøget. Hvis to Motorer helt skulde svigte, kan Condor fortsætte sin Flyvning med en Hastighed paa 200 km/T.

#### Maskinens Data er følgende:

Spændvidde ..... 33,00 m  
Længde ..... 23,85 m  
Højde ..... 6,10 m  
Planareal ..... 120,00 m<sup>2</sup>  
Hjulafstand ..... 5,87 m

Rumfang af Passagerkabiner 40,60 m<sup>2</sup>  
» » forreste Bagagerum 2,25 m<sup>2</sup>  
» » bagerste Bagagerum 8,30 m<sup>2</sup>  
» » Postrum ..... 1,53 m<sup>2</sup>

Motorer ..... 4×720 HK. (med 2050 O/M ved Jorden)  
Fuldvægt ..... 14.000 kg  
Største Hastighed ... 365 km/T. ved Jorden)  
Økonomisk Marchhastighed 345 km T. i 900 m  
Landingshastighed ..... 105 km T.  
Startlængde til 20 m Højde ... 580 m  
Nyttelast ..... 3200 kg  
Aktionsradius ..... 1250 km

Focke-Wulf er her i Danmark repræsenteret ved Gross. Fr. Rahlff.



## Den eenbladede Propel

SOM Følge af de gode Resultater, den amerikanske Ingeniør *Everel* hidtil har opnaaet med sin eenbladede Propel, fortsættes Forsøgere med Propeller til stærkere Motorer. Den første Everel-Propel blev som tidligere nævnt konstrueret til Anvendelse paa den lille 40 HK. Continental-Motor, der anvendes i Cub-Sportsflyvemaskinen. Flyveprøverne viste, at den eenbladede Propel gav flere Omdrejninger, og det havde en Forøgelse af Hastigheden til Følge. Prøverne har givet følgende Resultater:

|                       | Med Normal-Propel | Med eenbladet Propel |
|-----------------------|-------------------|----------------------|
| O/M paa Jorden        | 2250              | 2400                 |
| O/M i Luften          | 2650              | 2706                 |
| Hastighed (2350 O/M)  | 117 km/T.         | 125 km/T.            |
| Hastighed (2575 O/M)  | 128 km/T.         | 136 km/T.            |
| Hastighed ved Fuldgas | 136 km/T.         | 142 km/T.            |

Under Rejseflyvning opnaaedes med Everel-Propellen (40 HK. Motor) en Brændstoffbesparelse paa 7 pCt. i Forhold til Flyvning med en Normal-

propel. Den her omtalte Everel-Propel koster 175 Dollars.

Luftfatsmyndighederne i U. S. A. afholder for Tiden Prøver med en Everel-Propel til 60 HK. Motorer, og samtidig foretages Forsøg med en eenbladet Propel til den 145 HK. Warner-Scarab Motor, der anvendes i Cessna Rejseflyvemaskine. Ogsaa i sidstnævnte Tilfælde viste det sig, at Omdrejningerne blev forøget, og Cessna Flyvemaskinen fik 16 km større Hastighed med den eenbladede Propel. Konstruktøren er gaaet i Gang med at fremstille en eenbladet Propel til en 1500 HK. Motor.

Den nye Propeltypes Fordele karakteriseres af Opfinderens saaledes:

1. Den formindsker Belastningen paa Krumtappen.
2. Den formindsker Bøjningsbelastningen paa Propelbladet.
3. Den muliggør en større Ydelse med Hensyn til Hastighed.
4. Dens ringere Vægt er en væsentlig Fordel i Sammenligning med Normalpropellen, særlig for de lette Flyvemaskiners Vedkommende.

## Resultater fra Lufttrafikken i Italien

DET italienske Lufttrafikselskab *Ala Littoria S. A.* har nylig offentliggjort Beretningen for dets tredje Aars Virksomhed pr. 30. Juni 1937, og det fremgaar deraf, at en betydelig Forøgelse af Selskabets Virksomhed har fundet Sted. Rutenettet er f. Eks. blevet udvidet med 5681 km, og den samlede gennemføjne Distance i Løbet af Driftsaaret andrager henved 8 Millioner Flyvekilometer i Modsætning til ca. 5 Millioner km Aaret forud. Driftsregelmæssigheden for samtlige Ruter var steget fra 95,7 pCt. til 98,6 pCt., og Indtægterne var kommet op paa 61.226.980 Lire (Aaret forud var de 30.712.476 Lire). Som Følge af den store Indtægtsforøgelse er Selskabet i Stand til at kunne klare sig med en mindre Subvention fra Staten end den, der var bevilget, nemlig 10 pCt. mindre paa de europæiske Ruter og

35 pCt. mindre paa de øvrige Ruter. Selskabet har efterhaanden udskiftet alle sine gamle Maskiner, og blandt de nye Typer, der er under Arbejde, er ogsaa nogle Cant Z 506, der skal anvendes paa en Rute over det sydlige Atlanterhav. Ala Littoria's nuværende Luftflaade bestaar af 84 Luftfartøjer; derimellem er bl. a. 16 Savoia Marchetti S 66, 4 S 71, 16 S 73, 3 S 74, 12 Caproni 133, 7 Fokker F. VII, 4 Breda 44 og 3 Junkers Ju 52.

Den samlede Oversigt over Selskabets Driftsresultater ser saaledes ud:

|                   | 1936-37   | 1935-36   |
|-------------------|-----------|-----------|
| Rutenet i km..... | 30.093    | 24.412    |
| Gennemføjne km    | 7.970.508 | 5.736.741 |
| Antal Passagerer  | 75.458    | 50.948    |
| Bagage i kg ..... | 1.181.520 | 808.250   |
| Fragt i kg .....  | 569.230   | 352.235   |
| Post i kg .....   | 385.232   | 375.265   |



# HVAD MAN TALER OM - -

**I**NDEN der er gaaet fem Aar, kommer Lufttrafikken til at foregaa i 10.000 eller 12.000 Meters Højde, siger den amerikanske Flyver, Kaptajn D. W. Tomlinson i et Foredrag, som han nylig har holdt i det amerikanske Videnskabernes Selskab. Og Kaptajn Tomlinson ved, hvad han taler om, da han i de sidste Par Aar saa at sige ikke har bestilt andet end at foretage Flyvninger i stor Højde for Transcontinental & Western Airways.

Hensigten med disse Forsøg har bl. a. været at undersøge, hvor stor Farthorøgelsen i Virkeligheden var i 10.000 m og derover, samt at indhøste de flest mulige Erfaringer for Flyvning »ovenover Vejret« i Nærheden af Stratosfæren.

Hed Hensyn til Farthorøgelsen er Selskabet kommet til det Resultat, at den i 10.000 m andrager 36,4 pCt., og hvad sidstnævnte Spørgsmaal angaar, da agter man at henstille til Regeringen, at den meteorologiske Tjeneste i langt højere Grad end hidtil lægger an paa at foretage regelmæssige Observationer op til 16.000 m (f. Eks. ved Hjælp af særlige Flyvemaskiner og Radio-Sondeballoner). Dette maa gøres, for at man fuldt ud kan vælge den gunstigst mulige Højde at flyve i.

Som Eksempel anføres, at man under en Flyvning den 17. December 1936, hvor Hastigheden var regnet ud til at skulle være 360 km/T. i Virkeligheden kom helt op paa 614 km/T. i Forhold til Jorden, paa Grund af stærk Medvind.

Pan American Airways forbereder sig ogsaa paa Trafikflyvning i de store Højder, og med de nye fire-motorede Boeing 307-S, der er under Bygning, regner man med en Marchhastighed paa 430 km/T. i 8000 Meters Højde (ved Anvendelse af 75 pCt. Motorkraft).

Kabinerne i de Maskiner, der skal anvendes til Passagertrafik i de store Højder, vil blive bygget som Trykkabiner, og Reguleringen af Iltilførselen skal passes af Stewarden.

**L**UFTTRAFIKKEN er international, siger en af »Flight«s Medarbejdere, der forleden Dag mødtes med et hollandsk Luftfartselskabs engelske Repræsentant, som, ombord i en svensk Trafikmaskine af amerikansk Konstruktion, betalte en Kop Te med hollandske Penge, medens Stewarden

gav ham Penge tilbage i engelsk Mønt. Teen var en herlig Blanding fra Indien og Kina.

**A**T den heldigt afsluttede og meget æventyrlige sovjetrussiske Nordpolsekspedition i det hele taget blev paabegyndt, skyldes udelukkende Flyvemaskinens Medvirken, for uden dens Hjælp var Ekspeditionsdeltagere ikke blevet bragt til Nordpolen.

Det var den 21. Maj 1937, Flyvemaskinen, ført af Sovjethelten Wodopjanow og med Professor Otto Schmidt samt de fire Ekspeditionsdeltagere, landede lige ved Nordpolen og under



*Isflagens Drift fra Nordpolen til Grønlands Østkyst.*

stor Højtidelighed installerede den videnskabelige Sovjet-Station Nordpolen. Prof. Schmidt opholdt sig i ca. 3 Uger hos Folkene paa Isflagen, og i disse tre Uger kom der flere Gange Flyvere fra Moskva paa Besøg. Fra Midten af Juni var de fire Ekspeditionsdeltagere, Papanin (Leder), Fjodorov (Astronom), Schirkow (Meteorolog) og Krønkel (Radiotelegrafist), alene tilbage, og det var Meningen, at de skulde blive der et Aar. Selv om de fra Starten havde faaet Forsyninger for et helt Aar og et meget stort Udstyr af videnskabelige Instrumenter, var det alligevel Meningen, at de skulde staa i nogenlunde regelmæssig Forbindelse med Moskva gennem Flyverne.

Man havde ventet, at Isflagen vilde drive omkring tæt ved Polen i det mindste et Aars Tid, og i videnskabelige Kredse vakte det derfor Forbavselse, da den begyndte at drive hen i Retning af Grønland. Hvorledes det efterhaanden gik, er velkendt; Isflagen med de 4 Russere tilbagelagde i Løbet af 274 Døgn over 2000 km, og blev den 19. Februar i Aar reddet fra deres efterhaanden noget farlige Opholdssted af to russiske Isbrydere.

**D**EN første Flyveprøve med det interessante engelske Short-Mayo Luftfartøj har fundet Sted, og den forløb tilfredsstillende. Den vældige Short Flyvebaad startede med den firemotorede Mayo-Pontonflyvemaskine paa Ryggen, idet Hensigten med dette sammensatte Luftfartøj jo er den, at den store, letlastede Flyvebaad hjælper den mindre, men tungt lastede Pontonmaskine til Start. Mange flyvekyndige fulgte med Spænding Eksperimentet — et af de mest interessante indenfor Flyvetekniken i de senere Aar — og alt forløb, som det skulde. Uden Vanskelighed udløstes Pontonmaskinen fra Flyvebaaden, og i samme Øjeblik viste den øverste Maskine Tendens til at stige, medens Flyvebaaden søgte nedefter — og det var netop, hvad Major Mayo havde beregnet.

Lange og kostbare Forberedelser er gaaet forud for dette Forsøg, og saa er Spørgsmaalet, om det overhovedet vil faa nogen praktisk Værdi. Pontonflyvemaskinen, der er tænkt anvendt til Posttrafik over det nordlige Atlanterhav, kan foruden sin store Benzinstlast medføre 500 kg betalende Last, og det var mere end de første store Short-Flyvebaade kunde medføre, naar de skulde starte ved egen Hjælp fuldt lastede. Men nu har Imperial Airways bestilt 8 nye Flyvebaade, hvis Fuldvægt bliver ca. 17.500 kg i Modsætning til »Caledonia« og »Cambria« (de to Flyvebaade, der anvendtes til Atlanterhavsforsøgene i 1937), hvis Fuldvægt er 15.000 kg, og man regner med, at de nye Flyvebaade skal kunne medføre en betalende Last paa ca. 2500 kg paa Strækningen mellem Irland og New Foundland. Det er ca. 2000 kg til Fordel for en Type, der kan starte ved egen Hjælp.

**A**PROPOS Starten af en Flyvemaskine, der skal gennemføre Turen over det nordlige Atlanterhav uden Mellemlandning. Det er det vanskelige Problem i Øjeblikket. Saalænge det kun drejer sig om en Maskine, der ikke medfører Passagerer, kan man sagtens anvende Katapultstart (som Tyskerne gør), men naar der er Passagerer ombord, er det meget tvivlsomt, om denne Fremgangsmaade lader sig praktisere. Besætningen kan trænes dertil; det kan Passagererne ikke. Med den fremtidige Passager-



trafik for Øje er det sikkert derfor rigtigst, at man anvender et Luftfartøj, der kan starte ved egen Hjælp. Maaske bliver det ikke engang nødvendigt at starte med fyldte Benzintanke, for den vældige Benzinlast kan indtages i Luften fra een eller flere Tankflyvemaskiner. Bl.a. arbejder den engelske Flyver Sir Alan Cobham ivrigt paa at løse Atlanterhavs-Luftlinens vanskelige Startproblem ad denne Vej.

DER er stadig adskillige, der mener, at man til Lufttrafikken over de store Have burde foretrække Landflyvemaskiner frem for Søflyvemaskiner, men — mon denne Betragtning er helt rigtig. Ganske vist kan man sige, at hvad enten det er den ene eller den anden Type, der i givet Fald tvinges til at lande i oprørt Sø, saa er det lige galt, for ingen af dem vil kunne holde sig flydende ret længe. Men — det er dog ikke altid, at Havet er i Oprør; de sidste ti Aar kan opvise adskillige Eksempler paa, hvorledes Besætningen paa en nødlandet Søflyvemaskine er blevet reddet, endog efter at have drevet rundt i flere Døgn, hvorimod samtlige nødlandede Landflyvemaskiner, paa et Par enkelte Undtagelser nær, er spørøst forsvundet med hele deres Besætning.

Rent trafikalt set kan Søflyvemaskinen endvidere klare en Situation, hvor Landflyvemaskinen maa give blankt op. Det skete f. Eks. for en Maanedes Tid siden, at en af Imperial Airways Flyvebaade ikke kunde lande ved Southampton paa Grund af Taage. Saa gik den ned paa Vandet udenfor Taagebæltet og »kørte« ind til sit Bestemmelsessted. En Landflyvemaskine vilde ikke under lignende Omstændigheder kunne have bragt Passagererne til deres Bestemmelsessted.

EFTERHAANDEN som det viser sig, at Planerne om regelmæssig Lufttrafik over det nordlige Atlanterhav bliver til Virkelighed, begynder de store Skibsredere i Amerika at blive ængstelige. Et af Rederierne har bl. a. henvendt sig til Regeringen med et Tilbud om at ville ofre 5 Millioner Dollars paa Oprettelsen af en Luftrute mellem Amerika og Europa, men Pan American Airways er allerede saa vidt med sine Forsøg og Forberedelser og har sine Koncessioner i Orden, at det sikkert faar Lov til at fortsætte Arbejdet uforstyrret af Konkurrenter fra dets eget Land.

## Sportsflyvningen i Australien

*Hvorledes Staten støtter Flyveklubberne*

SOM Eksempel paa den Støtte, der fra Statens Side ydes Sportsflyvning i andre Lande, skal vi kortelig omtale Forholdene i Australien, hvor Regeringen nylig har vedtaget en 3-aarig Subventionsperiode (1937—1939). Subventionen bliver fordelt mellem 7 Klubber, hvis samlede Medlemsantal er 1994, og den udbetales efter følgende Regler:

1. Etableringstilskud paa £ 200 om Aaret under Forudsætning af, at mindst 2 Flyvemaskiner holdes i Drift, og at der aarligt flyves mindst 600 T. med Klubbens Materiel.
2. Vedligeholdelsestilskud paa £ 12 sh 10 for hver tilendebragt Flyveperiode paa 50 Timer for hver af Klubbens Maskiner. Maksimum dog £ 50 pr. Maskine om Aaret.
3. En Bonus paa £ 20 for hvert Elev, der trænes op til A.-Certifikatet, og en Bonus paa £ 10 aarligt for hver Klubmedlem, der fornyer sit Certifikat.

Staten har endvidere overladt Klubberne til Ejendom de Maskiner og Motorer, der blev udlaant til dem for nogle Aar siden. Klubben maa disponere over dette Materiel med Ministeriets Tilladelse paa Betingelse af, at Indtægterne ved Salget overgaar til et Fond, hvis Midler udelukkende skal bruges til Indkøb af nyt Materiel. To Klubber, der ikke var saa godt aflagte som de øvrige Klubber, og som havde en større Konkurrence at kæmpe med, fik tilstaaet et særligt Laan — at tilbagebetale paa 3 Aar — til Indkøb af 2 Maskiner pr. Klub. Den ene købte to Tiger Moth, og den anden købte een Tiger og een Miles Whitney Straight.

I Løbet af Aaret 1936—37 havde de 7 Klubbers Maskiner fløjet 18.397 Timer, og der var uddannet 193 Elever til A.-Certifikatet.

Skibsfartens Mænd tænker paa al den gode Post og de dermed forbundne sikre Indtægter, der slipper dem af Hænde, men nu er det for sent. Fra flere Sider gøres der imidlertid gældende, at Skibsfarten snarere vil komme til at profitere af Lufttrafikken, fordi det ikke skulde blive nødvendigt at fortsætte med Bygningen af moderne Kæmpedampere som »Nor-

Flere af Klubberne har et meget udstrakt Arbejdsomraade, idet deres Maskiner sendes rundt til andre Pladser, for at de derboende Elever kan passe deres Uddannelse. En af dem — Den Kgl. Queenlandske Aero Klub — opretholdt endog et Træningscenter 900 miles fra Klubbens Hjemsted. Klubben har 6 Flyvelærere, hvoraf de 3 stadig er beskæftiget ude omkring i Landet.

Statens Tilskud til de Klubber, der saaledes opretholder Træningscentre udenfor eget Hjemsted, udgør en højere Bonus pr. Elev, nemlig £ 25 for hvert A.-Certifikat og £ 12 sh 10 for hvert fornyet Certifikat.

En anden af Klubberne — Den Kgl. Vestaustalske Aero Klub — har ogsaa lagt et Program, der omfatter Oprettelsen af Træningscentre udenfor eget Hjemsted, og en af dem skal etableres 510 miles fra Perth.

Man mener, at dette Subventions-system vil gavne Klubberne, og at det i høj Grad vil være medvirkende til at fremme Interessen for Flyvning blandt Ungdommen.

Resultatet af de 7 subventionerede Klubbers Virksomhed har været følgende:

|               | Flyvetimer | Antal A.-Certifikater |
|---------------|------------|-----------------------|
| 1934—35 ..... | 12.660     | 147                   |
| 1935—36 ..... | 16.326     | 185                   |
| 1936—37 ..... | 18.793     | 193                   |

Desuden findes der i Australien 14 Flyveklubber, der ikke modtager nogen Subvention, fordi de bl. a. ved Siden af Skoleflyvning driver anden erhvervsmæssig Flyvning som Rundflyvning, Reklameflyvning m.m. Deres Virksomhed med Hensyn til Uddannelse af Flyvere har været følgende:

|               | Flyvetimer | Antal A.-Certifikater |
|---------------|------------|-----------------------|
| 1934—35 ..... | 4.987      | 83                    |
| 1935—36 ..... | 6.717      | 105                   |
| 1936—37 ..... | 9.984      | 120                   |

mandie« og Queen Mary«. De rejsende, der ønsker at komme over Atlanten saa hurtigt som muligt, benytter Luftvejen, og alle de øvrige vil sikkert være udmærket tilfreds med at benytte en Baad, selv om denne ogsaa sejler nogle Knob langsommere end de brændstofsugende Kæmpelinere. Og saadanne Baade er meget billigere at bygge.



## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

### LUFTFARTSUDSTILLING I BELGRAD.

**F**RA 28. Maj til 13. Juni 1938 afholdes under Protektion af Prinsregent Poul den første internationale Luftfartsudstilling i Belgrad. Udstillingen arrangeres af den jugoslaviske Aero Klub.

### FLYVESTÆVNE I U. S. A.

**N**ATIONAL AIR RACES afholdes i Aar fra den 3.—5. September. Den samlede Præmiesum er paa 100.000 Dollars.

### DANSKE SPORTSFLYVERE INDBYDES TIL STÆVNE I RUMÆNIEN.

**D**ET Kgl. Rumænske Aeronautiske Selskab og Den Kgl. Aero Klub arrangerer fra den 9.—13. Juni i Aar et internationalt Weekend-Flyvestævne, hvis Formaal bl. a. er at fremme Kammeratskabet mellem de forskellige Landes Flyvere.

Fra hvert Land indbydes 4 Flyvere, der under Opholdet i Rumænien er Aero-Klubbens Gæster. Dog maa Deltagerne selv afholde Udgifterne til Brændstof og Olie.

Eventuelle danske Flyvere, der maatte ønske at deltage i det rumænske Flyvestævne, bedes anmelde dette til Selskabet.

### FOREDRAGET DEN 25. FEBRUAR.

**O**BERSTLØJTNANT BJARKOVs Foredrag om »Flyvestævner med særlig Henblik paa Royal Air Force Stævner paa Hendon« havde samlet en talrig Tilhørerskare i Odd Fellow Palæets lille Sal. Paa en meget fornøjelig Maade skildrede Foredragsholderen nogle af de mange Flyvestævner, der har fundet Sted; fortalte om den Væsenforskel, der var mellem Stævnerne før og efter Verdenskrigen,

og hvorledes de alle havde været medvirkende til at skabe Interesse for Flyvningens Sag blandt det store Publikum. Royal Air Force Stævner paa Hendon begyndte allerede i 1920, fortalte Oberstløjtnant Bjarkov, og de har været afholdt hvert Aar lige siden. De har formaaet at samle vældige Tilskuerskarer, der sidste Aar beløb sig til henimod 200.000. Indtægterne ved Stævnerne, der indtil Dato har udgjort ca. 2 Millioner Kroner, anvendes til velgørende Formaal.

Derefter vistes en Samling pragtfulde Lysbilleder fra et Hendon-Stævne. Lysbillederne var stillet til Foredragsholderens Raadighed af Redaktøren for det engelske Tidsskrift »Flight«, Mr. C. M. Poulsen, der oprindeligt har været Dansker, men som nu har engelsk Borgerret, og de ypperlige Fotografier, hvorefter Lysbillederne var fremstillet, er taget af »Flight«s Fotograf, John Yoxall.

Til Slut vistes en lille, men ganske fortrinlig Film fra det sidst afholdte Hendon-Stævne. Filmen var skaffet til Veje ved Britisk Airways Hjælp.

Et kraftigt Bifald takkede Oberstløjtnant Bjarkov for det godt tilrettelagte og interessante Foredrag.

### NU LYSNER DET FOR SPORTSFLYVNINGEN.

**A**ERONAUTISK SELSKABS Bestræbelse for at skaffe Valuta til Indkøb af Sportsflyvemaskiner synes nu at skulle krones med Held, og Selskabet har i den Anledning udsendt en Rundskrivelse, der indeholder følgende:

»I Besvarelse af Selskabets Henvendelse til Myndighederne har Valutacentralen meddelt, at der nu i nogen Grad vil kunne stilles Indførselsbevilgninger til Raadighed for færdige Flyvemaskiner.

Da Valutacentralen imidlertid ikke er i Besiddelse af tilstrækkelige Oplysninger om Behovet for Civilflyvemaskiner her i Landet, eller om Forretningsforbindelser mellem danske Forhandlere og udenlandske Leveran-

dører af saadanne Flyvemaskiner, har man anmodet Selskabet om at ville meddele sine Medlemmer, at Valutacentralen gerne inden 14 Dage udbeder sig Meddelelse fra Medlemmer eller andre, der allerede har afgivet bindende Ordre hos indenlandske Forhandlere om Køb af en udenlandsk Flyvemaskine, samt om den paagældende Forhandlers Navn.

Valutacentralen ønsker gerne tilsvarende Oplysninger fra saadanne, der ikke har afgivet Ordre, men staar umiddelbart foran Afgivelsen af Ordre, samt hos hvilken Forhandler Ordren tænkes placeret.

Der er nu banet Vej og skabt Chancer for Indkøb i Udlandet, og det skal blive interessant at se, hvor stort Behovet af Sportsflyvemaskiner maatte være herhjemme.

## HERHJEMME FRA

### FRA KRAMME & ZEUTHEN's VIRKSOMHED.

**P**AA Kramme & Zeuthens Værksteder i Lufthavnen er man i fuld Gang med Bygningen af en Serie paa 6 Maskiner af den nye Type K-Z II, og den herværende Repræsentant for Cirrus Fabriken, Firmaet A. B. C. Hansen Comp., meddeler, at Cirrus Motoren ogsaa skal anvendes i alle de nye Maskiner.

Den første K-Z II, der var beskrevet i »Flyv«s Januar Nummer, er færdig med sine overordentlig vellykkede Proveflyvninger, og den er blevet indregistreret med Bogstaverne OY-DAN. Proveflyvningerne er blevet udført af den tidligere Marineflyver Thorkild Petersen.

Da ogsaa Kramme & Zeuthen kæmper med Valutakontorets strenge Bestemmelser, vil denne danske Virksomhed forhaabentlig ogsaa faa Gavn af de forestaaende Lempelser, der er nævnt andetsteds.

## Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

**LUFTHAVNEN • KASTRUP 868**







## AVIATION PRODUCTS

**INTAVA**  
*WORLD-WIDE  
SERVICE*

**TELEGRAMADR.:  
INTAVA**

**TELEFON-NR.:  
CENTR. 5622**

**SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.**

---



## Ordinær Generalforsamling i Foreningen Danske Flyvere

**O**NSDAG den 16. Februar afholdt Foreningen Danske Flyvere sin ordinære Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører *Falkmar*.

Formanden, Oberstløjtnant *Tage Andersen*, indledede Aarsberetningen med at mindes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer. Disse var Orlogskaptajn *Aa. Victor*, Kaptajnløjtnant *K. Riemann*, Flyverløjtnant *H. Johansen* og Korporal *V. C. Lauritzen*, og Forsamlingen rejste sig, da Formanden udtalte et »Ære være deres Minde«.

\*

Foreningen havde i Aarets Løb afholdt følgende Sammenkomster:

Den 17. Marts Foredrag om Luftforsvar og Luftbeskyttelse af Kaptajn *S. A. Andersen*; efter Foredraget var der Diskussion.

Den 21. August afholdtes den aarlige Skovtur, der havde samlet en meget stor Deltagelse. Den 20. Oktober holdt Orlogskaptajn *Bangsboell* Foredrag om Bombekastning fra Luftfartøj. Den 10. November blev der afholdt Andespil. Den 2. December havde Aeronautisk Selskab, Politiken og Danske Flyvere indbudt Direktøren for Deutsche Lufthansa, Friherre *von Gablenz* til at holde Foredrag om sin interessante Pamirflyvning. Den 4. December afholdtes den aarlige Keglæften i Tivoli, ved hvilken Lejlighed Direktør *August Jensen* blev Vinder af Foreningens Vandrepokal.

Optagelsesfesten den 8. Januar i Aar, der afholdtes i Officersforeningens Selskabslokaler, formede sig som en meget smuk Fest. Foreningens Protektor, *Hans Kongelige Højhed Kronprinsen* var til Stede ved Festen og holdt en Tale for Foreningen.

Den 26. Januar holdt Premierløjtnant *Michael Hansen* Foredrag om sin Flyvning til Kapstaden. *Michael Hansen* blev af Tilhørerne hyldet med Hurraraab, som en Tak fra danske Flyvere, fordi han som Flyver viste dansk Flag i Udlandet til Glæde for Danske i Udlandet og til Ære for os herhjemme.

\*

Af Foreningens Fond er der i Aaret 1937 udbetalt 1250 Kr. i 6 Portioner. Fondet har i 1937 modtaget flere Tilskud; bl. a. Halvdelen af Overskudet ved *Esbjerg Lufthavns* Indvielse samt en Gave 500 Kr. fra Generalkonsul *A. B. C. Hansen*. Fra Politimesteren i Søndre Birk modtog Fondet 500 Kr. til Udbetaling i indeværende Aar, og endelig vil det, ved Oberst *Førstlevs* Velvilje, faa Overskudet ved Salget af Bogen »25 Aars Flyvning ved Hæren«.

For at skaffe Midler til Rejsning af Flyvermonumentet har der i det forløbne Aar været foranstaltet en Indsamling, der har givet den fornødne Pengesum. Monumentet bliver ca. 7 m højt og forestiller en Formation paa 4 Flyvemaskiner ført af en Ørn. Formationen hviler med den ene Side paa en Sokkel af grønlandsk Marmor. Det

store og smukke Arbejde bliver udført af Professor *Ulzon Franck*.

Indsamlingen og hele Sagen har været ledet af Monumentudvalget: Kaptajn *John Foltmann*, Kaptajn *C. C. Larsen* og Direktør *Cai Caspersen*.

Monumentet skal afsløres til Sommer, og Københavns Magistrat har givet Tilladelse til, at det opstilles ved Stadsgraven, og endvidere har Magistraten givet Tilsagn om, at den vil overtage Vedligeholdelsen af Monumentet.

Som Slut paa Aarsberetningen bragte Formanden en Tak til Direktør *Cai Caspersen*, der paa Grund af overvældende privat Arbejde ikke mere kunde paatage sig Hvervet som Foreningens Generalsekretær.

\*

Da Kassereren, Kaptajn *C. C. Larsen*, var fraværende, aflagde Formanden Regnskabet, hvoraf det bl. a. fremgik, at »Danske Flyvere«s Fond ejede 33.106 Kr. For Regnskabet blev der eenstemmigt givet Decharge.

\*

Derefter fulgte Valg af Bestyrelse m. m. Direktør *Cai Caspersen* og Luftkaptajn *Harald Hansen* genvalgtes. Efter eget Ønske udtraadte Salgschef *Per Yde* af Bestyrelsen, og i hans Sted valgtes Kaptajnløjtnant *Pagh*. Bestyrelsen bestaar herefter af Oberstløjtnant *Tage Andersen*, Formand; Kaptajn *C. C. Larsen*, Generalsekretær; Kaptajnløjtnant *Pagh*, Kasserer, Materielmester *Victor Petersen*, Luftkaptajn *Harald Hansen*, Direktør *Cai Caspersen* og Kaptajnløjtnant *Prip*.

Da Kaptajn *Herschend* ikke ønskede at modtage Genvalg som Suppleant, nyvalgtes Salgschef *Per Yde*. Genvælgt blev Kaptajnløjtnant *Axel Schmidt*.

Til Revisorer genvalgtes Prokurist *P. Holfelt* og Kaptajnløjtnant *Ernst*.

## Undervisning i Meteorologi ved Hærens Flyveskole

**S**OM Eksempel paa, hvad de unge Militærflyvere skal lære af Meteorologi, skal vi nævne de forskellige Opgaver, der var fordelt til Besvarelse ved den sidst afholdte Eksamen. Opagverne er stillet af Læreren i Faget, Afdelingsmeteorolog *Ingolf L. Sestoft*:

1. Luftens Tryk og dets Aftagen op- efter.
2. Vigtigste Barometerkorrektioner.
3. Luftlagenes Stabilitetsforhold.
4. Vindbeværelsens vigtigste Kræfter.
5. Vekselbriser.
6. Fortætning og Nedbør.
7. Skydannelse og Skytyper.
8. Skyagttagelsers Betydning for Vejrforudsigelser.
9. Taage og Tykning. Uvejr.

## Flyveulykken ved Bregnerød den 12. Februar 1938

**D**EN 12. Februar havde Sjællandske Flyverafdeling den Sorg at miste en af sine unge, lovende Flyvere, idet Sekondløjtnant *Asger Klüver-Jensen* forulykkede under en Flyvning med en Gloster-Gauntlett Jager. Det skete i Nærheden af Bregnerød, og Øjenvidner forklarer, at Maskinen under en Ligeud-Flyvning i ca. 1000 m's Højde, pludselig foretog en stejl Dykning og fortsatte med fuld Motor lige ned i Jorden, hvor den blev komplet Vrag. Den unge Flyver blev dræbt paa Stedet.

Den senere foretagne Auditorundersøgelse har ikke kunnet oplyse noget om Aarsagen til Ulykken, og Vraget var saa medtaget, at det deraf var umuligt at skaffe nogen Opklaring.

\*

Sekondløjtnant *Klüver-Jensen*, der var Søn af Glarmester *Klüver-Jensen* i Smallegade, havde været ved Hærens Flyvertropper i tre Aar. Han hørte til Sjællandske Flyverafdeling, 1. Eskadrille, og han var en af Jagereskadrillens dygtigste Flyvere. Han var ivrig Sportsmand, en overordentlig paalidelig, rolig og behersket Flyver, der fuldt ud var sig sit Ansvar bevidst. Han elskede Flyvningen, og han gjorde et stort og ihærdigt Arbejde for at dygtiggøre sig til sin Gerning, der saa brat skulde blive afbrudt. Han var afholdt som faa af sine Kammerater for sit milde, indtagende Væsen og sin gode Karakter.

Ære være hans Minde.

10. Isslag og Nedisning.
11. Flyvevejrets Farer, Vanskeligheder og Fordele.
12. Fronterne og den atmosfæriske Varmekraftmaskine.
13. Vejrkortets Anvendelse, specielt i Flyvetjenesten.
14. Vejrets Lokalpræg i Danmark.
15. Atmosfæriske Urenheder.
16. Aerologiens Metoder og Hovedopgaver.
17. Meteorologiske Apparater og Maalemetoder.
18. Praktisk Værdi af meteorologiske Kundskaber og Erfaringer.

## HIM Jensens Flyveskole

**H**IM JENSEN har udvidet sin Flyvepark med Købet af Dr. Hagedorn's Moth saaledes, at hans Flyveskole nu raader over 3 Moth-Maskiner.



# CHERRY BRANDY HEERING

DEN DANSKE LIKØR MED VERDENSRY



leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.



koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.



**— BENZIN —  
PETROLEUM  
— PARAFFIN —  
BRÆNDELSOLIE**

**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S**

**EMIL STEPHENSENS EFTF.**

*INTERNATIONAL SPEDITION*

**KØBENHAVN - AMALIEGADE 31 B**  
TELEFONER: 10372 - 73 - 74



Fraas i enhver Boghandel

Denne smukke Bog giver, med sin Rigdom af Billeder og underholdende Tekst, Beretningen om dansk Flyvnings Historie fra dens Barndom og til Nutiden.

PRIS: KR. 10.00

FH. AUGUST BANGS FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

## HELLESENS TØR-ELEMENT

★  
kendt  
som  
ældst  
og  
bedst



★  
**50**  
Aars  
teknisk Forskn.  
og  
praktisk Erfaring

**Agenter**

|                |           |
|----------------|-----------|
| Amsterdam      | Paris     |
| Antwerpen      | Reval     |
| Athen          | Reykjavik |
| Barcelona      | Riga      |
| Bern           | Rom       |
| Bilbao         | Rotterdam |
| Bryssel        | Rustchuk  |
| Bukarest       | Stockholm |
| Genf           | Valletta  |
| Ghent          | Warsaw    |
| Helmsingfors   | Wien      |
| Konstantinopel | Zagreb    |
| Kornø          |           |
| Libau          | Bangkok   |
| Ljégo          | Batavia   |
| Lissabon       | Betruis   |
| London         | Bombay    |
| Luzern         | Calcutta  |
| Luxembourg     | Canton    |
| Olhausen       | Colombo   |
| Madrid         | Harbin    |
| Oporto         | Hongkong  |
| Oslo           | Karschi   |

|                |                |
|----------------|----------------|
| Manilla        | Cape Town      |
| Nicoles        | Oasablanca     |
| Penang         | Dahomey        |
| Samarang       | Darassalam     |
| Shanghai       | Durban         |
| Singapore      | Fernando Foo   |
| Smyrna         | Punchal        |
| Socralia       | Gambia         |
| Tandjong-Priok | Gaidkysten     |
| Tokio          | Johannesburg   |
|                | Kamerun        |
|                | Liberia        |
| Alexandria     | Mellila        |
| Angola         | Nairobi        |
| Belgiak Kongo  | Nigeria        |
| Calro          | Port Elizabeth |

**og Oplagt**

|                |                |
|----------------|----------------|
| Sierra Leone   | Porto Alegre   |
| Somiland       | Porto Rico     |
| Tanganyika     | Port of Spain  |
| Togoland       | Punta Arenas   |
|                | Rio de Janeiro |
| Barbadoe       | Rosario        |
| Bolivia        | Salvador       |
| Britisk Guiana | Santo Domingo  |
| Buenos Aires   | Sao Paulo      |
| Colombia       | Valparaiso     |
| Costa Rica     | Venezuela      |
| Ecusador       |                |
| Guatemala      | Adelaide       |
| Havanna        | Auckland       |
| Honduras       | Brisbane       |
| Kingston       | Christchurch   |
| Mexico City    | Dunedin        |
| Montevideo     | Hobart         |
| Nicaragua      | Launceston     |
| Panama         | Melbourne      |
| Paraguay       | Perth          |
| Paramaribo     | Sydney         |
| Peru           | Wellington     |



## SVÆVEFLYVERNIT

FOR de Svæveflyvere, der med Tiden paatænker at sætte en Motor i deres Svæveplan, kan vi meddele, at man i Tyskland er naaet meget langt paa dette Omraade. Der har i flere Aar været forskellig Typer fremme, bl. a. særligt byggede »Grunau Baby'er« med paamonterede Motorer med relativt faa Hestekræfter, og som dog var i Stand til at trække Svæveplanerne med antagelig Fart.

Det sidste nye paa Omraadet er et Svæveplan »Mü 13«, som i Modsætning til ovennævnte baade kan anvendes som Svæveplan og som motordrevet Svæveplan. »Mü. 13« deltog i det aarlige Svæveflyverstævne paa Wesserkuppe i 1937 som almindeligt Svæveplan, og efter Konkurrencerne monterede man Motoren paa, hvorefter Flyveren selv fløj hjem til München. Svæveplanets Flyveegenskaber med og uden Motor var følgende (Tallene i Parantes er uden Motor):

Tomvægt 200 kg (150 kg). Fører med Faldskærm 85 kg. Benzin og Olie 25 kg. Flyvevægt med Motor, Olie og Benzin 310 kg (235). Fladebelastning 19,0 kg/m<sup>2</sup> (14,5). Ydelsesbelastning 17,2 kg/Hk. Startstrækning fra 0 til 8 m Højde 220 m. Rullestrækning dertil 80—100 m. Landingsstrækning fra 8 m Højde 160 m. Stigehastighed ved Jorden 1,5 m/Sek. Fløjet Tophøjde 3400 m. Største Hastighed 133 km/T. Mindste Flyvehastighed 45 km/T.

\*

Man er tilbøjelig til at sige, at Svæveplaner er noget skørt noget, det kan man i hvert Fald ikke sig om det to-sædede Svæveplan »Kranich«. Der findes allerede eet, der har haft over 1000 Starter med over 350 Flyvetimer uden Uheld af nogen Art.

\*

I Ugen fra den 7.—15. Septbr. 1937 havde Svæveflyverskolen i Grunau (Riesengebirge) flere Rekord dage. Den 7. Septbr. blev der fløjet 37 »C«-Certifikater, den 14. Septbr. opnaaedes en Højde med Svæveplan paa 6000 m, og den 15. Septbr. havde man paa 72 Starter en samlet Flyvetid paa 99 Timer og 6 Minutter, hvoraf 13 alene var paa over 5 Timer hver. Samme Dag fløj Fru Oberstinde Harriet Førslev sin Rekordflyvning paa 7 Timer og 13 Minutter.

## Nogle Raad for Tilrettelæggelsen af Svæveflyveundervisningen i Danmark

(Fortsat fra forrige Nr.)

Slæbehastigheden maales ved Hjælp af Fartmaaleren og bør ikke overstige Svæveplanets Egenhastighed med mere end heden maales ved Hjælp af Fartmaaleren og bør ikke overstige Svæveplanets Egenhastighed med mere end højst 20 pCt.; d. v. s. at 50 km Normalhastighed betyder 60 km Slæbehastighed. Grundet paa Slæbetovets stadige Forkortning under Slæbningen maa man udnytte Tiden godt til at faa Højde, da man jo ellers ikke faar nogen Glæde af hele Arrangementet. Som nedenstaaende Tegning viser, skal en rigtig Slæbning udføres paa en saadan Maade, at Maskinen med neutralt Højderor naar ca. 10 Meter over Jorden; fra dette Øjeblik trækkes der langsomt i Højderoret, indtil al Fart er taget af Maskinen, og Fartmaaleren viser den omtalte Egenhastighed plus 20 pCt. Naar Piloten derefter er naaet til den ønskede Højde, trykker han først Maskinens Næse en Kende, udløser og flyver derefter videre i Normalstilling.

Overskrider man de anførte 20 pCt., saa rives Strømningen af Planprofilet, og Maskinen kipper forover. Trækker man derpaa Maskinen endnu engang op over de 20 pCt. Margin, genlægger det samme sig, og det kommer i en vuggende Bevægelse, som atter bevirker Svingninger i Slæbewiren; disse Svingninger kan blive saa stærke, at Forpartiet af Maskinen kan rives ud. Kommer derfor et Plan i de omtalte Svingninger, skal Piloten omgaaende reagere ved at trykke efter med Højderoret og i værste Fald udløse. Den mere skolede Pilot kan udligne sin Fejl ved at trykke lidt efter med Højderoret, naar han mærker, at Maskinen taber Næsen, derefter flyve lige ud med normale Ror og derefter forsigtigt trække i Højderoret, indtil han atter er inde i den normale Slæbning. Denne kippende Bevægelse ved for hurtig Slæbning træder særligt frem med en Maskine som Grunau-Baby. De første 10 Meter Højde skal man saa vidt muligt altid vinde med neutralt Højderor af Sikkerhedsgrunde; sker det nemlig, at Spilmotoren pludseligt gaar i Staa, eller at Wiren brister, saa vil en Landing fra denne Højde med højtrukken Næse aldrig forløbe uden et svært Brud for Maskinen og eventuel Lemlæstelse af Pi-

loten. 10 Meter er Minimum for at bringe en Maskine ud af den overtrukne Tilstand med paafølgende glat Landing.

Efter A-Certifikatets Prøver begynder Piloten at lære Kurveflyvning. Bogstaveligt taget flyves enhver Kurve med normal Hastighed; kun en virkelig rigtig fløjet Kurve giver den vordende Flyver Chance for at have Held med sig i Thermik. Og kan man flyve rigtige Kurver, saa er det ikke forkert, naar jeg siger, at man selv i godt Thermik-Vejr har en Mulighed for at kunne svæve uden Højdetab med en Dansk Svæveflyverunions Skolesvæveplan.

Efter Udløsningen i en vis Højde søger man at finde Planets Normalstilling. Har man paa dette Tidspunkt af sin Uddannelse endnu ikke rigtig faaet Gehør for Maskinens Flyvetone, saa findes der et simpelt Middel til at fastslaa Normalstillingen. Tænk man sig en Linie trukken fra Undersiden af Planets Forkant til Undersiden af Planets Bagkant, har man den saakaldte Plankorde, og den skal, for at Maskinen kan være i sin Normalstilling, dække Horisonten eller snarere falde i en Linie parallel med denne. Ved Grunau-Baby maa man huske kun at tage de nærmeste Sæt Planrippekorder i Betragtning, da den yderste Ende af Vingen har en anden Vinkel til Flyveretningen. Jeg advarer stærkt mod Flyvning efter Fartmaaler, da Piloten da aldrig faar den rigtige

### Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

### Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,  
Vesterbrogade 60.

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.



Fært af, hvad det vil sige at flyve. Farmaalderen skal kun tjene til Kontrol og Bekræftelse af Følelsesflyvningen. Er Maskinen først kommet i sit Normalleje, lægger man Mærke til Næsens Stilling til Horisonten og lader sig saa vidt muligt aldrig bringe ud af denne ved Stigen eller Falden. Til Kontrol af denne Stilling i Luften har man Højderoret, og man vil snart bemærke, at de Bevægelser, der skal til i dette for at styre Maskinen, skal være ganske smaa og fine. Man skal absolut undgaa brutale og klodsede Bevægelser i Rorerne.

De første Kurveforsøg skal egentlig kun lige være Antydninger af Kurver. Det bedste er, at Flyvelæreren selv demonstrerer Kurverne for sine Elever og nøje angiver for dem, hvor langt der skal flyves lige ud, hvor meget der skal drejes til højre eller venstre, og til Slut hvorledes de skal gaa op imod Vindretningen til Landing. De Bevægelser, som en Elev vil have at udføre ved en s-formet Flugt ligeud, er følgende: 1) Sideror til højre, 2) Vingeklapperne til højre indtil den rigtige skraa Retning, 3) begge Ror neutrale. Takket være den skraa Stilling i Luften kurver Maskinen alene videre indtil et vist Punkt, hvorefter Maskinen atter rettes op ved at benytte Vingeklapperne til den modsatte Side (4), samtidig med at Sideroret føres til venstre (5); derefter Neutralstilling af Rorerne (6), hvorefter Maskinen kurver videre alene til den modsatte Side. Derefter Opretnings (7) af Maskinen til højre igen, Ligeudflyvning (8) mod Vinden med paafølgende Landing (9) ved Udsævning af Maskinen  $\frac{1}{2}$  Meter over Jorden. Saaledes undervises fra de ganske smaa flade Kurver, der snarere blot er Retningsændringer, til de her skildrede Kurver S-Kurver og videre til Flyvninger i store Kredse med paafølgende Maallanding ved Startstedet. Læreren maa her paase, at Kurverne hverken flyves for flade eller for stejle. Enhver Kurve har sin egen ganske bestemte Skraastilling. Fra og med ca. 30° Skraastilling maa vi i Svæveflyvningen regne med Rorskifte, og derfor bør Begyndere ikke give sig af med disse, før de i hvert Tilfælde har deres C-Certifikat bag sig.

Over Hangflyvningen gaar Stigen videre til Kronen paa det hele, nemlig Flyvning i Thermik og under Skyerne med Uvejsfronter. Ved Hangen begynder først den rigtige Svæveflyvning.

(Fortsættes i næste Nr.)

## Fra Dansk Svæveflyver Union

### ESBJERG SPORTSFLYVEKLUB.

SAA ofte Vejret blot nogenlunde har tilladt det, har Medlemmerne trænet flittigt hver Søndag hele Vinteren. Tre har bestaaet A-Prøven og er nu i Gang med Træningen til B-Prøven.

Vor gamle Stamer Lippisch tjener os troligt trods de Knubs, den uundgaaelig har faaet i Tidens Løb, men som omhyggelige Reparationer fuldt ud har bødet paa. Vor nye »Hol's der Teufel« nærmer sig stærkt sin Fuldførelse, og vi har faaet anskaffet os et udmærket Motorspil. Et Medlem har skænket Klubben en meget praktisk Transportvogn til Svæveplan.

Da vor Øvelsesplads paa Ølufvad Hede ved Pløjning var bleven umulig for os at bruge, saa det en Tid lidt sort ud for Klubben, men vi havde da den Glæde at faa overladt Esbjerg Kommunes Flyveplads til vore Øvelser, ligesom vi har faaet Husly for vort Materiel i Lufthavnens store Hangar. For den Velvilje og Interesse, der saaledes er vist Svæveflyvningen og vor Klub, er vi Esbjerg Byraad og Hr. Borgmester Mortensen megen Tak skyldig.

»Dansk Svæveflyver Union«'s Svæveflyversommerlejr vil blive afholdt ved Lønstrup i Dagene den 17.—23. Juli i Aar.

Fra Vordingborg Flyveklub har vi modtaget Meddelelse om, at Hr. Henri Fugl den 23. Jan. bestod »A«-Prøven. Samme Dag bestod d'Hrr. Hans Axel og Poul Lyngbøj Olsen Prøven til »B«. Vi byder hermed de unge Flyvere i Vordingborg Flyveklub velkommen i vore Rækker.

Ovennævnte Hr. Lyngbøj Olsen har, trods han endnu kun har »B«-Certifi-

## Til Læserne!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at Indlæg, Meddelelser o. lign., der ønskes optaget i »Flyv«, maa være Redaktionen — Adr.: Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. — i Hænde senest den 20de i Maaneden for at kunne blive optaget i Bladets næste Nummer.

Returporto maa vedlægges, hvis Manuskripterne ønskes tilbagesendt.

Forespørgsler o. lign. kan kun forventes besvarede, saafremt der er vedlagt Returporto. Redaktionen.

katet, en samlet Flyvetid med Svæveplan paa over 12 Timer, hvilket maa anses for et forbavsende godt Resultat, naar man tilmed tager det i Betragtning, at han endnu ikke har fløjet »Hangflyvning«.

Tegninger til Svæveplanet »Hüller 17« kan bestilles gennem Unionen. Prisen er ca. Kr. 190,00. Leveringstid ca. 2 Maaneder.

Ved Indsendelse af Blanketter til Udstedelse af Certifikater bedes disse indsendt i to Eksemplarer for hvert Certifikat.

»Dansk Svæveflyver Union«'s Formand, Hr. A. Dochedahl, træffes personligt hver Mandag paa Vester Fælledvej 41, St., fra Kl. 18—21.

Svæveflyverklubben »Aviator«, Aalborg, har faaet en Gave paa Kr. 400,00 af Aalborgs Borgmester til Hjælp til et nyt Svæveplan.

I Nordrup pr. Farendløse er der startet en ny Svæveflyverklub. Oplysninger om Klubben faas hos Hr. Willy Jensen, Nordrup pr. Farendløse.

Fyens Luftsport's Formand, Hr. Otto Petersen, har paa Grund af Indkaldelse til Militærtjeneste maattet fratræde som Klubbens Formand; i Stedet indtræder Hr. Jørgen U. Jørgensen, Ridehusgade 36, Odense.



**Codan  
Gummistøvler**



# BENZINMOTORMODELLER

**F**ØLGER man med i Udlandets Modelflyvning, kan man ikke undlade at lægge Mærke til Benzinmotormodelerne. Det er ikke noget nyt; men det er først i de senere Aar, at de for Alvor er kommet frem. Først tog det fat i U. S. A. for et Par Aar siden. Der blev dannet specielle Klubber for Byggere af »gas-models«, udskrevet store Konkurrencer o. s. v. I den sidste Tid har de udviklet sig saa stærkt, at der vist er Tale om et Forbud imod dem. Det er heller ikke saa underligt. Der



*Dobbeltkropmodel BM 1 (bygget af G. Aldinger, Stuttgart). Motoren er en F 30 B.*

gaar mange Historier om mærkelige Hændelser med disse store, ofte meget langt flyvende Modeller. De er ofte 2½ Meter i Spændvidde, vejer tit over 3 kg og har gerne en Planbelastning paa ca. 50 g/dm<sup>2</sup>. Landinger i Telegrafledninger og Højspændingsledninger med paafølgende Strømafbrydelse er ikke ualmindeligt. Det kan naturligvis ogsaa hænde, at en almindelig Gummimotormodel lander i nogle Ledninger, men nogen Skade gør den ikke. En Trafikflyver mødte en Dag en Benzinmodel i 1000 Meters Højde. Han telegraferede straks Indregistre-

ring, Kurs og Fart til nærmeste Lufthavn, der lod Meddelelsen gaa videre til Ejeren. Meget morsomt; men hvad nu, hvis de havde mødt hinanden i en Sky?

I Tyskland benytter man nu ogsaa Benzinmotormodeller. Ved det store aarlige Stævne for Motormodeller i Borkenberge deltager flere og flere Benzinmodeller. I Aar var der anmeldt ikke mindre end 70, heraf 7 Sæmodeller. Modellerne skulde indstilles saaledes, at deres Motor kun løb to Minutter, en meget praktisk Foranstaltning, der blandt andet hindrer Modellerne i at gaa for langt. Hr. F. Alexander, der i »Luftsport & Jugend« beskriver Stævnet, klager stærkt over de tyske Benzinmotorers Upaalidelighed. Kun fire Modeller var udstyret med privatkonstruerede Motorer; men disse fire Motorer var de bedste. Pr. 1. Oktober var de tyske Rekorder for Benzinmodeller: Jordstart: 8 Min. Haandstart: 52 Min., 23,9 km. Ved Haandstartrekorden blev Modellen, der tilhører Hr. K. Dannenfeld, fulgt af en rigtig Maskine til Kontrol. Modellen var oppe i 500 m's Højde.

Det eneste Firma, der i Øjeblikket for Alvor fabrikkerer Modelmotorer i Tyskland, er Walter Kratzsch Motorenbau, Gössnitz Kr. Altbg. Med Undtagelse af fire hjemmebyggede stammede alle Motorerne ved sidste Borkenbergstævne fra denne Fabrik. Kratzsch fremstiller tre Motortyper: F 10 E, F 10 Z og F 30 B. De er paa henholdsvis en Femtedel, to Femtedele og tre Femtedele HK. F 10 Z er to-cylindret, de to andre encylindrede. Motorerne selv er ikke større, end at de alle tre paa en Gang kan staa paa en



*Entemodel, bygget af C. Möbius. Motoren, der skubber bagud, er en F 30 B.*

Haandflade. Det var en Motor af mindste Type, der sad i Dannefelds Rekordmodel. Man anvender haade 2-, 3- og 4-bladede Propeller.

Samtidig med Wakefieldpokalstævnet i England i Aar afholdtes Konkurrencen om Bowdenpokalen for Benzinmotormodeller. Kun England, Frankrig og U. S. A. deltog, ialt med 30 Modeller. De varierede i Størrelse fra 90 til 310 cm Spændvidde. Den mindste Models Motor vejede kun 64 g. Hele Modellen vejede 715 g. Den største Model vejede tre Kilo. Det gjaldt om at faa Modellerne til at lande efter 90 Sekunders Flyvning, og de skulde lande paa selve Flyvepladsen. Tre af Deltagerne landede efter præcis 90 Sekunders Flyvning. Efter Omflyvning vandt H. Fish, U. S. A.

Det var nogle Fakta om Benzinmotormodellerne. Lad os nu se, hvilke Farer og Fordele de kan byde paa.

Blandt Fordelene er, at man ikke, som ved almindelige Motormodeller, skal tage et stærkt Hensyn til Vægten. Man kan meget lettere lave smaa Finesser, der vejer lidt. Man kan indbygge automatisk Styring eller Radiostyring. Man kan ogsaa meget lettere forsøge andre Modeltyper end den almindelige, f. Eks. kan man bygge Enter, Tandemmodeller, Modeller med

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type. V. 12

Lærred  
Krydsfinér  
Plexiglas  
Propeller  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/S**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



skubbende Propel, Modeller med Dobbeltkrop etc. Endnu en Fordel er, at man langt lettere kan faa Modellerne til at ligne rigtige Flyvemaskiner. Man kan bygge store fine Skalamodeller, som virkeligt kan flyve.

Men paa Motorernes nuværende Udviklingstrin skal man være Motorspecialist for at faa noget ud af det. Og samtidig skal man være en dygtig Modelflyver. Og der er ikke mange her i Landet, der opfylder begge disse Betingelser. Hertil kommer, at Motorerne langt fra er billige. Priserne ligger rundt regnet fra 100 til 200 Kr. Endvidere er Benzinmodellerne langt fra ufarlige. Nogle Eksempler fra U.S.A. er allerede nævnt. Og man kan let tænke sig til flere, bl. a. naar man tager Brandfaren i Betragtning. I Amerika har de meget mere Plads, end vi har i det tætbebyggede Danmark. Det er ikke godt at vide, hvor ens Benzinmotormodel lander, naar man ser den forsvinde i det fjerne. Danmark er alt for tæt befolket, har Huse spredt alle Steder, har saa mange Veje, Jernbaner og Højspændingsledninger, at der let kan ske alvorlige Ulykker, som den samlede Modelflyvebevægelse vil faa Skylden for. Dog kan man finde øde Strækninger i Jylland og andre Steder, hvis man absolut vil flyve.

Benzinmodellerne er ikke ganske ukendt her i Landet. En Benzinmotor var udstillet paa Odense Model-Flyveklubs Udstilling i Aar. En dansk Modelflyver, der selv har bygget sin Motor, erklærer, at det er absolut farligt at flyve med disse Modeller. Han synes heller ikke, at der er megen Sport i den Slags Modelflyvning, naar det er ligegyldigt, hvad Modellen vejer.

Alt i alt kan man vist roligt fastslaa, at Benzinmotormodeller ikke er noget for Danmark — og vi er jo ogsaa saa langt tilbage paa Gummimotormodellernes Omraade, at der er nok at gøre der foreløbigt. Det fremgaar tydeligt af Danmarksrekorderne.

Lord Percy.

## MODELFLYVERNIT

### DANMARKS FØRSTE BENZINMOTORMODEL

**O**NSDAG den 29. December forrige Aar demonstreredes Danmarks første Benzinmotormodel for »Odense Model-Flyveklub«. Motoren til denne Model var udstillet paa OM-Fs 2. Udstilling, hvor den kendte Modelbygger, Hr. Carl Rose, saa den. Han laante den og byggede den ind i en Model, og han kom nu til Odense for at aflever Model og Motor til Ejermanen.

Det var en stor Dag i OM-Fs Historie, da Hr. Rose paa den mørke Vintereftermiddag startede Motoren paa



Carl Rose's Model.

en Mark lige udenfor Byen, og det vakte stor Opsigt, da den lille Model i 100 Meters Højde — brølende som en rigtig Flyvemaskine — langsomt af Vinden blev drevet mod Sydvest. Nogle Vejarbejdere væddede, om det var en Maskine til 16 eller kun til 7 Passagerer. Deres Forbavselse var stor, da en ung Mand nogen Tid efter kom cyklende med Maskinen i Haanden.

Efter et Par Minutters Forløb stoppede Motoren, og langsomt gled Modellen i store Spiraler ned mod Jorden, jaget til Fods, pr. Cykle og pr. Bil af interesserede Modelflyvere. Den blev fundet 1200 m fra Startstedet — og var uskadt. Flyvetiden var 4 Minutter.

Hr. Roses Model er, som det vil ses af Fotografiet, en sund og ligefrem

## Luftfartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Model. Dens Spændvidde er ca. 140 cm og Vægten kun 1000 g. Planbelastningen er kun 35 g/dm<sup>2</sup> — og man saa paa Flyvningen, at der var et meget stort Kraftoverskud paa Motoren, hvis Ydelse er en Femtedel HK.

For at eliminere Faremomentet ved disse Modeller, arrangeres Konkurrencerne nu saaledes, at Motoren automatisk stoppes efter en vis Tid, f. Eks. 40 Sekunder. Meningen er saa, at Modellen i den Tid skal stige saa meget som muligt og derefter saa langsomt som muligt glide tilbage til Jorden.

Per Weishaupt.

\*

**G**LOBUS AERO KLUB holdt den 6. Februar et godt besøgt Møde, der fik et meget vellykket Forløb. Propagandachef Bent Rom holdt sit Foredrag med Lysbilleder: »Eventyret om Flyvemaskinen«, og senere talte Dansk Modelflyverforbunds Formand Per Weishaupt om Forbundets Udvikling.

\*

**F**ORBUNDET har anerkendt flg. Rekord i Klasse X: Højstart Tid: 2 Min. 59,1 Sek. Rekorden blev sat paa Eremitagen den 20. Febr. af Grosserer E. Willumsen, Medlem af Globus Aero Klub, Hellerup. Modellen var en Selvkonstruktion W. 16 paa 97 cm Spændvidde.

## Flyveinteresserede!

Da de forbedrede Valutaforhold nu tillader Køb af Maskine, søges Interesserede til i Fællesskab at købe en Sportsflyvemaskine. Billet mrk. 31 modt. „Flyv“s Ekspedition.

**Motormodellen H.N. 12 Kr. 5.75**  
**do. do. Byggesæt » 3.25**

Modeltegninger.

Alt i Modelmaterialer.

Prisliste sendes mod Porto.

**Helge Nielsen,**

Guldbergsgade 724, Kbhvn. N.



## NYT FRA ALLE LANDE

### »BRISTOL« MOTORERNES LANGE LEVETID.

**B**RISTOL« Motorerne har været anvendt i nogle af de største Lufttrafiksselskaber i mange Aar, bl. a. har Imperial Airways benyttet dem de sidste elleve Aar, og en Statistik fra Selskabet viser, at de kan holde til noget.

Pr. 1. Januar 1938 havde Imperial Airways endnu 74 af den tidligere »Bristol« Jupiter Type i Brug, og disse Motorers samlede Driftstid var 401.590 Timer, d. v. s. mere end 5000 Timer pr. Motor. Den gennemsnitlige Flyvedistance pr. Motor var 898.124 km. En af Motorerne havde fløjet ca. 1 1/4 Million km.

Denne Rekord vil imidlertid sikkert blive slået af Pegasus-Typen, der er blevet indbygget i alle Imperial Airways Short »Empire« Flyvebaade, og som ogsaa skal anvendes i de Maskiner, der bygges til Quantas Empire Airways.

### NY AMERIKANSK RACER-TYPE.



Seversky „Executive“, der er købt af Shell.

**B**LANDT de nyeste Typer, der er under Bygning i U.S.A., er en tresædet Seversky »Executive«, hvis karakteristiske Egenskaber er stor Hastighed og stor Rækkevidde. Dens største Hastighed er 544 km/T., og den kan medføre Brændstof til 4800 Kilometers Flyvning. Det er et lavvinget Monoplan, udstyret med en 1200 HK. Pratt og Whitney Twin Wasp Motor. Den skal bl. a. anvendes som Rekord-Maskine over lange Distancer.

Shell, der i Forvejen har et Antal forskellige Flyvemaskinetyper, har købt den første af den nye hurtige Seversky Type.

### BYGNING AF METALFLYVEMASKINER I SVERRIG.

**S**VENSKA AEROPLAN A.B. er i Gang med at opføre nye Fabriksanlæg ved Trollhättan, hvor der skal bygges Metalflyvemaskiner, Motorer og Hamilton-Propeller.



Fokker T5 Bombemaskine.

### FOKKER T5 BOMBEMASKINE.

**D**E officielle Prøver med den tomotorede, langtrækkende Bombemaskine Fokker T5 er nu afsluttet, og de har vist, at Hastigheden i 4000 m er 417 km/T. Maskinen er udstyret med to Bristol Pegasus XXI Motorer og de Havilland stilbare Propeller.

Billedet viser Maskinen med den camouflerende Maling, som det hollandske militære Flyvevæsen eksperimenterer med, idet det har bestilt en Serie af denne Type, der nu er under Bygning.

### STATISTIK FRA U.S.A.

**D**ET amerikanske Luftfartsdepartement meddeler følgende Tal pr. 1. Oktober 1937:

17.379 Flyvere med gyldigt Certifikat, 8430 indregistrerede Flyvemaskiner samt 1690 Flyvemaskiner, der kun maa benyttes til Pladsflyvning. I Antallet af Flyvere er medregnet 486 Kvinder og 181 Svæveflyvere, og Tallet for Flyvemaskiner omfatter 361 Svæveplaner. Pr. 1. November fandtes der 2322 Lufthavne og Flyvepladser, hvoraf 711 var udstyret med Natbelysning. Der var 61 militære Flyvepladser og 26 Luftmarinestationer.

### FRANKRIGS LUFTBUDGET FOR 1938.

**D**EN franske Regering har for Aaret 1938 bevilget 1481 Milliarder til den militære og civile Flyvning. Det er 810 Millioner Francs mere, end der blev bevilget for Aaret 1937.

### STORPRODUKTION AF CUB-SPORTS-FLYVEMASKINER I U.S.A.

**P**IPER AIRCRAFT CORPORATION (tidligere Taylor), der bygger Cub-Sportsflyvemaskiner i U.S.A., har til Levering i Løbet af 1938 bestilt 1500 Motorer hver paa 40 HK. Ved Aarets Slutning regner man med, at der ialt Verden over vil være 3000 Cub-Maskiner i Drift. Der skal bygges to Typer: en Sportsmaskine og en Rejsemaskine.

### DEN DIREKTE LUFTFORBINDELSE ENGLAND—NORGE.

**D**ET engelske Lufttrafiksselskab Allied Airways har faaet sin Koncession paa den direkte Luftrute Newcastle—Stavanger fornyet til Udgangen af 1941. Samtidig forventer Selskabet at faa Tilladelse til at flyve igennem til Oslo.

Flyvningerne, der paabegyndes den 10. April, skal gennemføres 5 Gange om Ugen.

### NY AMERIKANSK ATLANTERHAVS-MASKINE.

**G**LENN L. MARTIN har bygget en ny Kæmpeflyvebaad til Brug for Trafiken over Atlanterhavet. Dens Fuldvægt er 28.600 kg, og i Konstruktion minder den om Martin China Clippers, der i Øjeblikket anvendes af Pan American Airways. Den skal kunne gennemflyve den 5576 km lange Strækning mellem New York og London i Løbet af 24 Timer uden Mellemlanding, medførende en betalende Last paa 3400 kg, og saa har den endda en Brændstoffsreserve til endnu 1600 km's Flyvning.

Kroppen, der er inddelt i 3 Kabiner, kan indrettes til 46 Passagerer for Dagflyvning og med 26 Køjepladser for Flyvning om Natten.

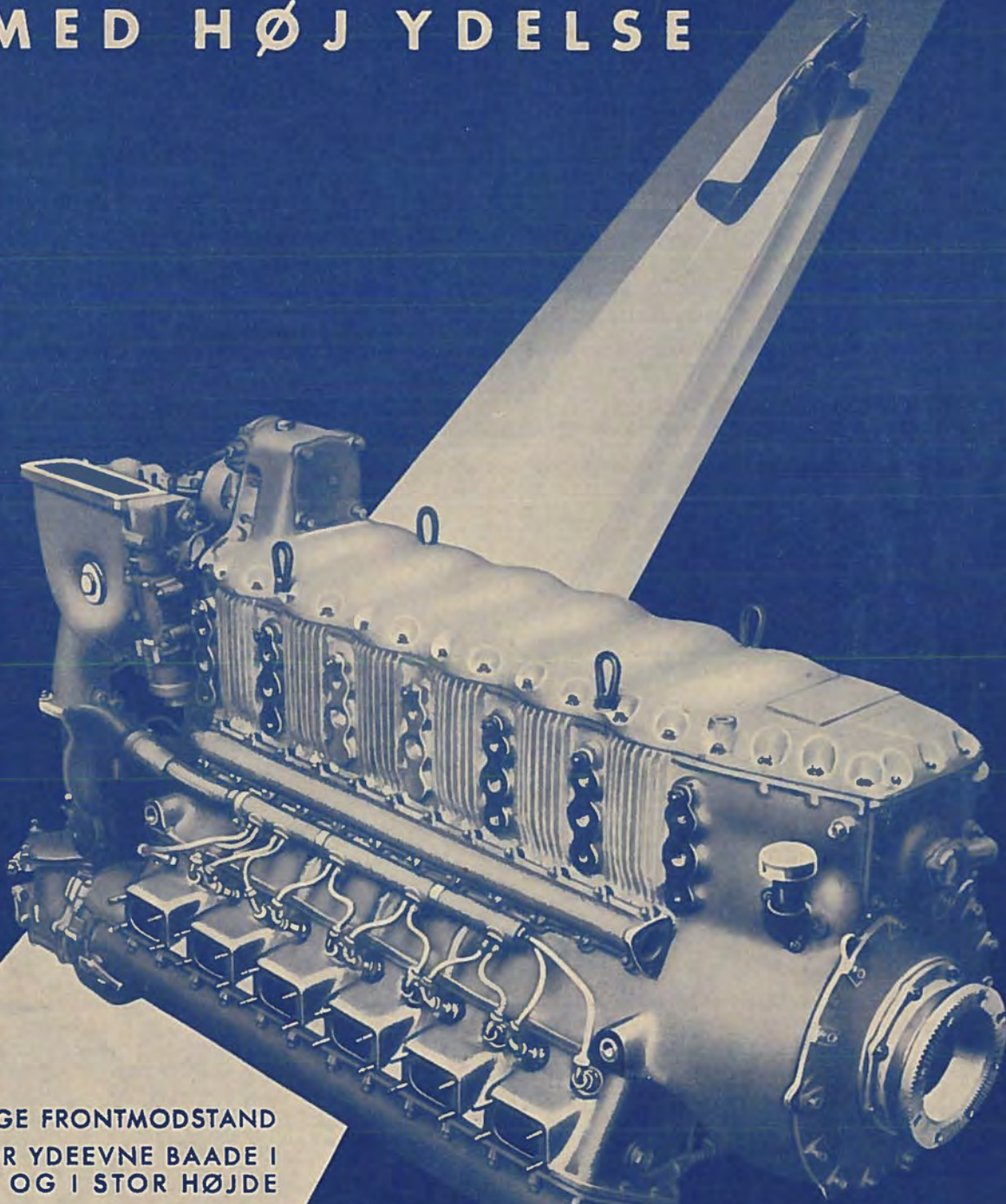
Den er udstyret med 4 Wright Cyclone Motorer hver paa 1000 HK., og dens Data er: Spændvidde 47,85 m, Højde 8,25 m, Tomvægt ca. 13.800 kg, Lastevne ca. 14.800 kg, Fuldvægt ca. 28.600 kg, største Hastighed 320 km/T., Marchhastighed 275 km/T. og Rækkevidde 5600/8000 km.

### FRA LUFTTRAFIKEN I U.S.A.

**A**MERICAN AIRLINES har i 1937 befordret over 300.000 Passagerer, og den gennemsnitlige Flyvedistance pr. Passager er helt oppe paa 650 km. Selskabet regner med, at det i indeværende Aar kommer op paa ca. 400.000 Passagerer, idet man agter at anvende Douglas Club til 14 Passagerer som Standardmaskine paa alle de lange Ruter.



# JUNKERS FLYVEMOTOR MED HØJ YDELSE



RINGE FRONTMODSTAND  
STOR YDEEVNE BAADE I  
LAV OG I STOR HØJDE



## JUMO 210

Junkers Flugzeug- und -Motorenwerke A.G., Dessau

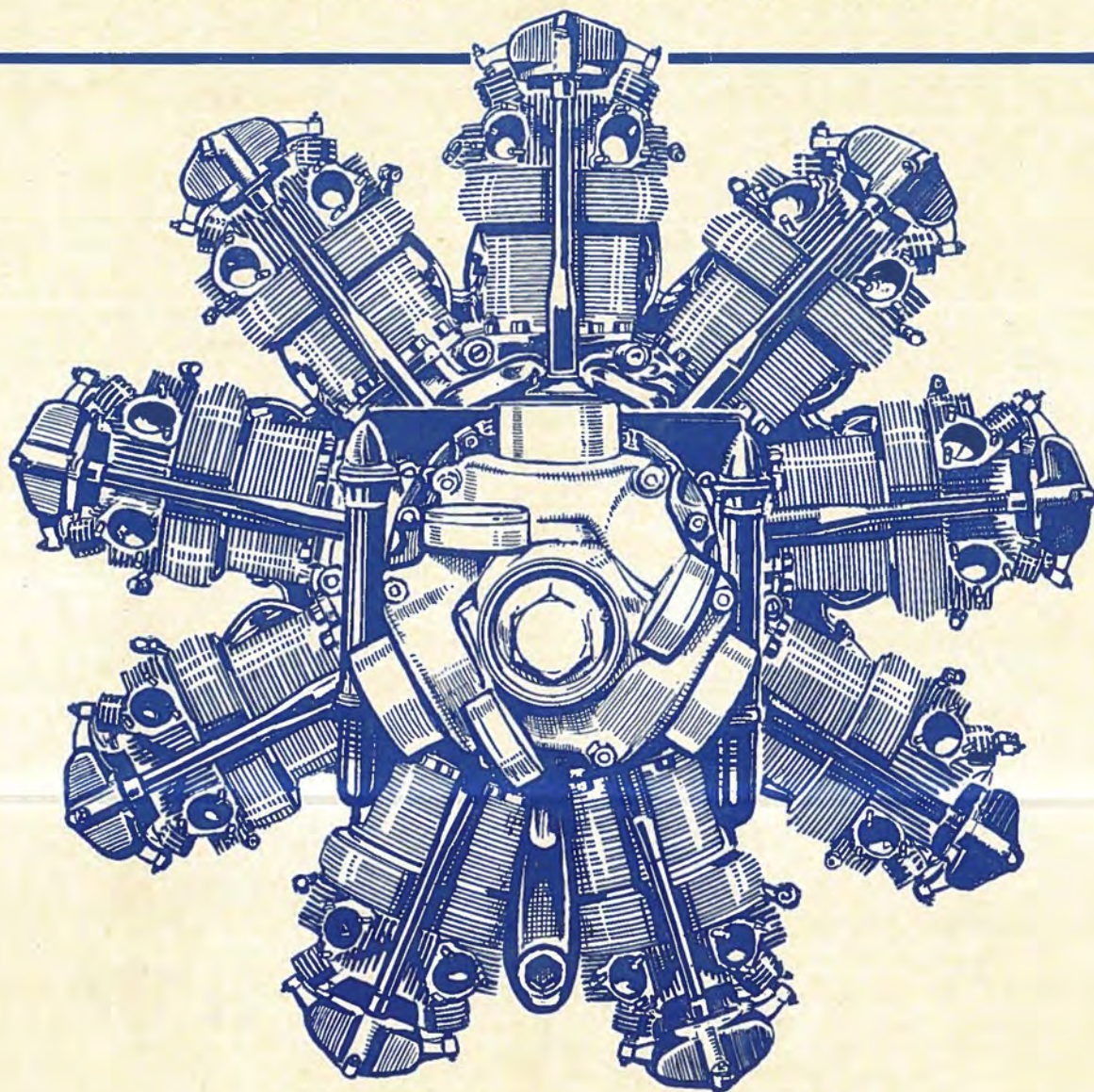


---

# „BRISTOL“ LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

*Stor Ydeevne forenet med Driftssikkerhed*

---



»BRISTOL« luftkølede, stjerneformede Flyvemotorer bliver foretrukket til mange af Verdens mest fremragende Flyvemaskiner — saavel civile som militære — og Grunden hertil ligger i deres — gennem meget lange Driftsperioder — beviste store Ydeevne og fuldkomne Driftssikkerhed.

THE BRISTOL AEROPLANE



CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED:

A. B. C. HANSEN COMP., KØBENHAVN V.

PRIS:  
Pr. Aargang Kr. 4,20  
Pr. Nummer 35 Øre

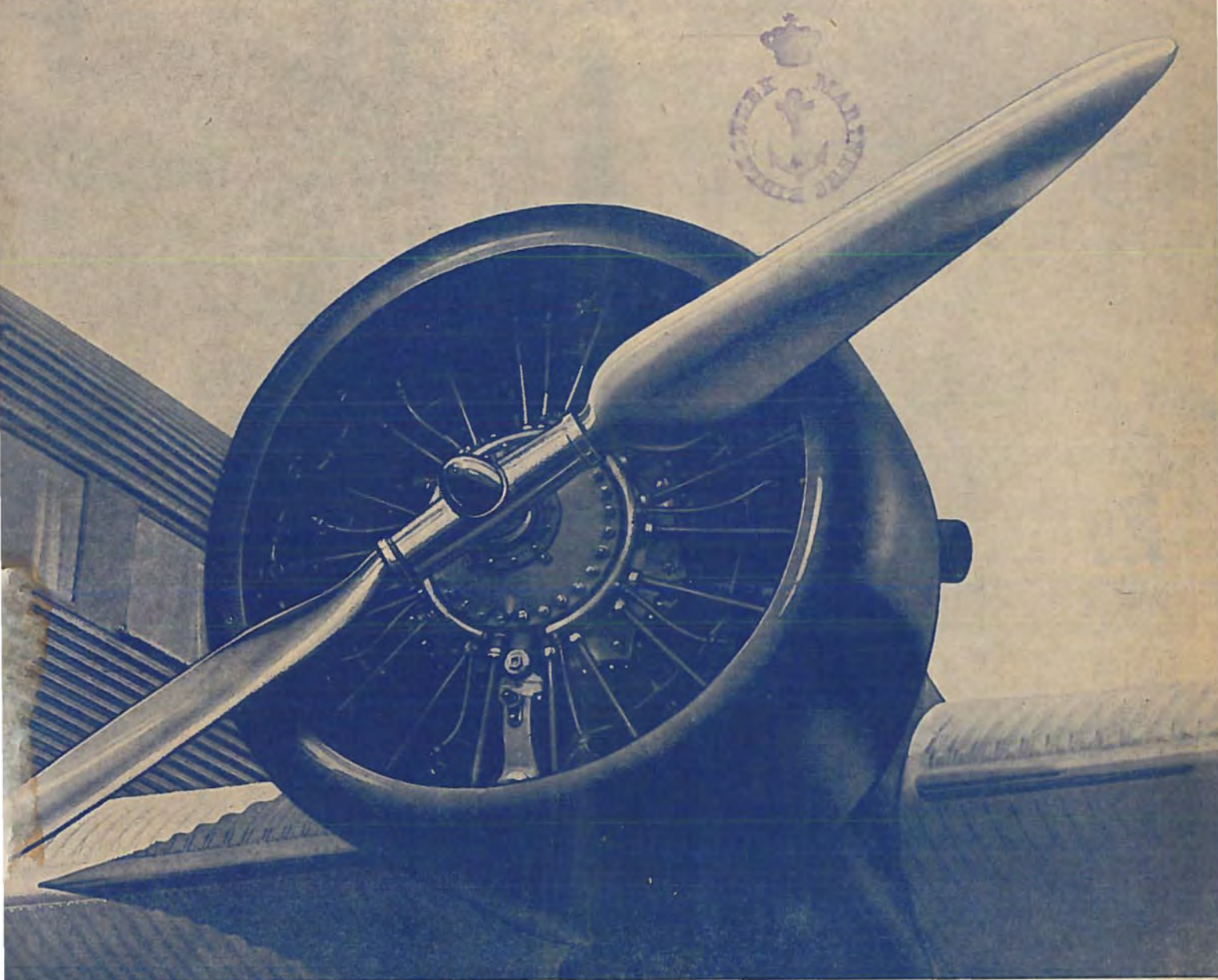
Ansvarlig overfor Presseloven:  
EJVIND CHRISTENSEN  
BOGTRYKKERI & FORLAG  
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404





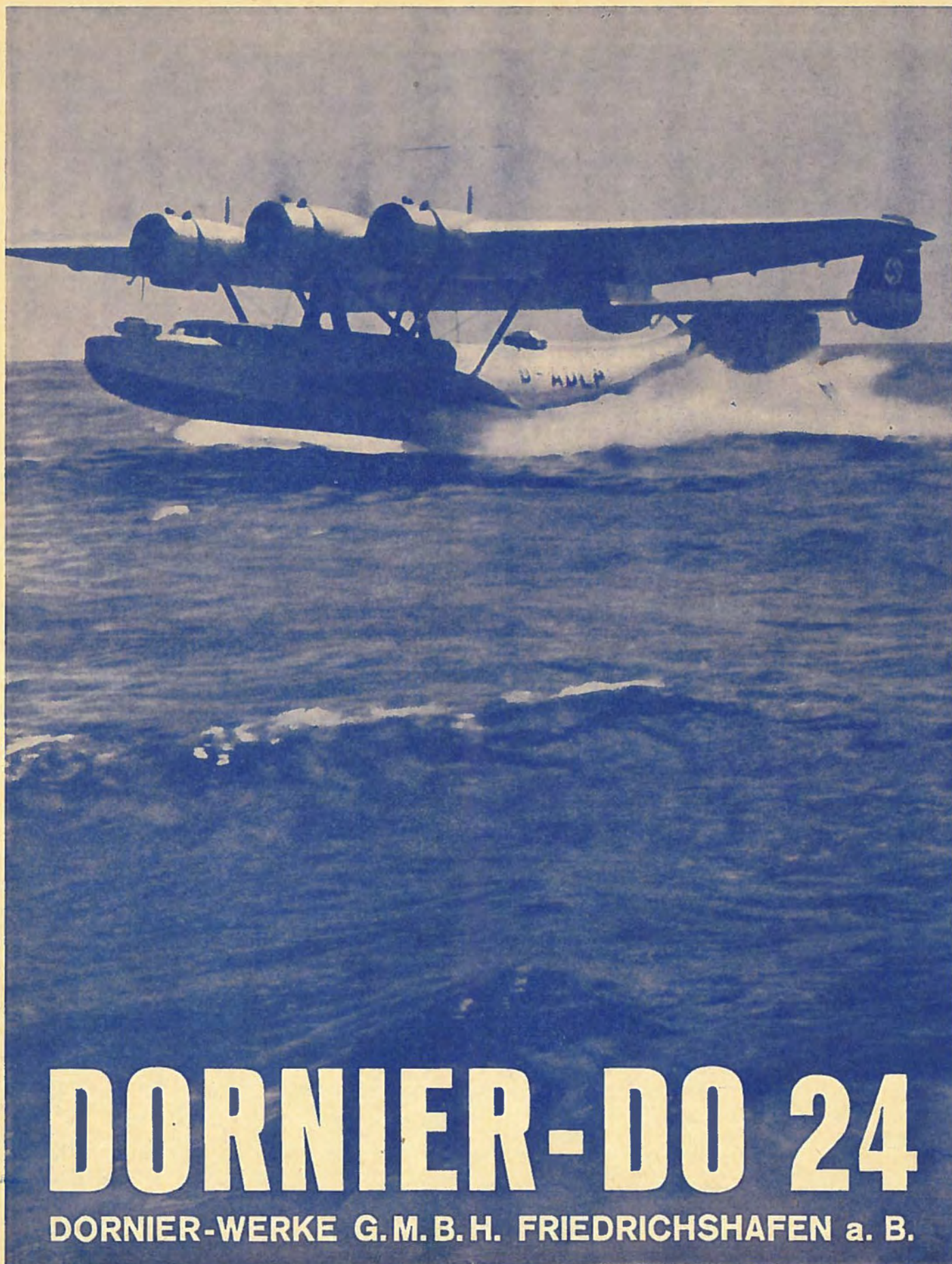
# FLYV

anedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



r. 4 **Luftfarts-Nummer** **35** ØRE  
3 - 11. Aarg. Grønlandsflyvningerne - Anerkendte Rekorder 52 SIDER

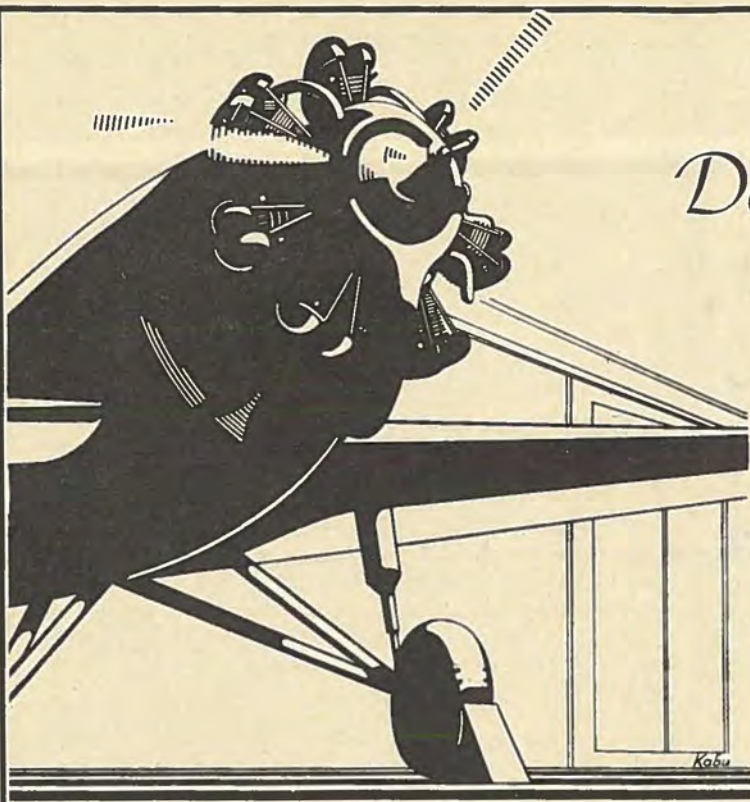




# **DORNIER-DO 24**

**DORNIER-WERKE G.M.B.H. FRIEDRICHSHAFEN a. B.**





*Der flyves med*

160 HK BRAMO-MOTOREN

**Sh 14 A4**

i 16 LANDE

Overalt betegnes den som den  
paalidelige Motor til Skole-,  
Rejse-, Kunst- og Konkurrence-  
Flyvning.

**BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE**

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG  
BERLIN - SPANDAU



Repræsentant:  
**SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB**

BLEDAMSVEJ 124

Svagtstrømsafdelingen  
TLF. C. 8448

KØBENHAVN Ø



## Bøjelige Benzin- og Olie-Rør

Sikre og paalidelige i ethvert Klima i Verden.

Anerkendt af British Air Ministry.

Standardiseret af alle Flyvemaskinfabrikanten i Storbri-  
tannien baade til Royal Air Force's og civile Maskiner.

Monteret paa alle **Imperial Airways** Flyvemaskiner,  
indbefattende:

**Short „Empire“ Flying Boats.**

**Armstrong-Whitworth „Ensign“.**

**Mayo Composite („Maaia“ & „Mercury“).**

Monteret paa alle **R. A. F.s** nyeste Jager- og Bom-  
bardementsmaskiner.

Generalrepræsentant for Danmark: *Cai Casperen* Thorvaldsensvej 2 • Copenhagen



*Tw 200 „Condor”*



**FOCKE-WULF** Flugzeugbau GmbH Bremen



# The ARMSTRONG SIDDELEY



**TWO SPEED SUPERCHARGED TIGER VIII ENGINE 920 H.P. (Take off)**

**ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD., COVENTRY, ENGLAND.**

*Man flyver sikkert*

*med en*

## IRVIN FAILDSKÆRM

**IRVING AIR CHUTE OF GREAT BRITAIN LTD.**

**LETCHWORTH, HERTS., ENGLAND**

*Telegrams: Irvin, Letchworth.*



Bild: Dornier

**Over 30 Nationer flyver**

med „**ASKANIA**“

*Instrumenter*

REPR. VED A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER  
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON C. 6806-6807

**ASKANIA-WERKE A.G.**

**BERLIN-FRIEDENAU**

6802



**„CELOSE“**

(LOVBESKYTTET)

**ASP DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

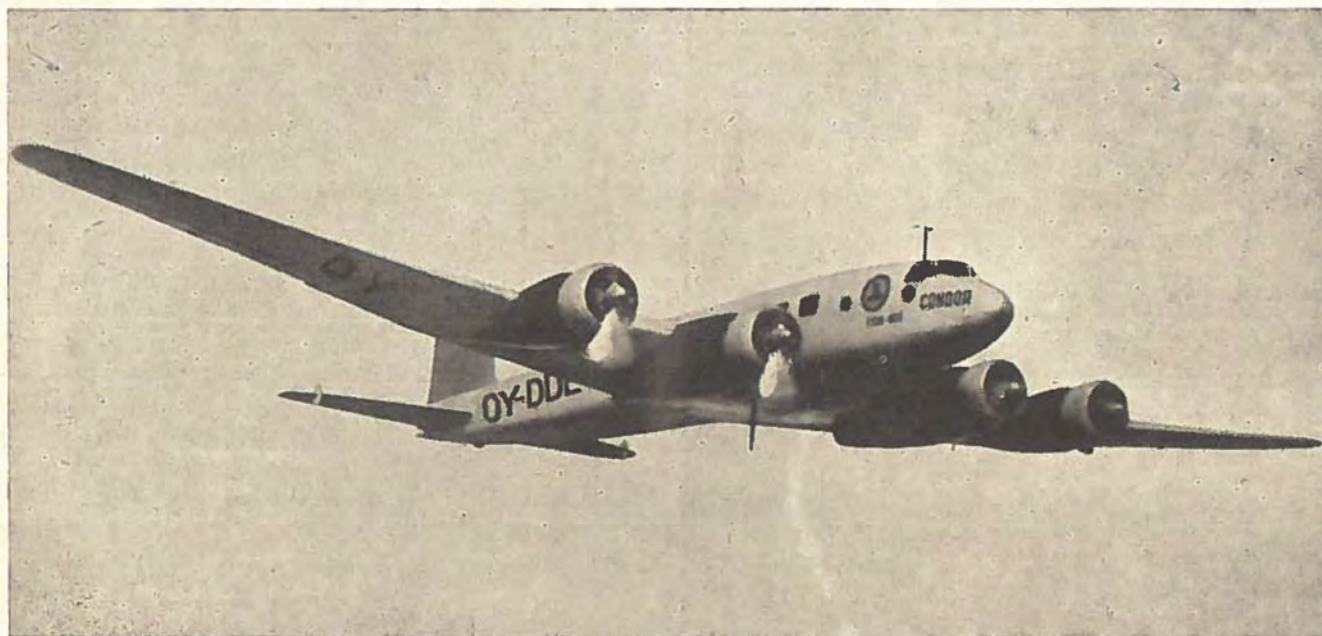
ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**

**TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22**



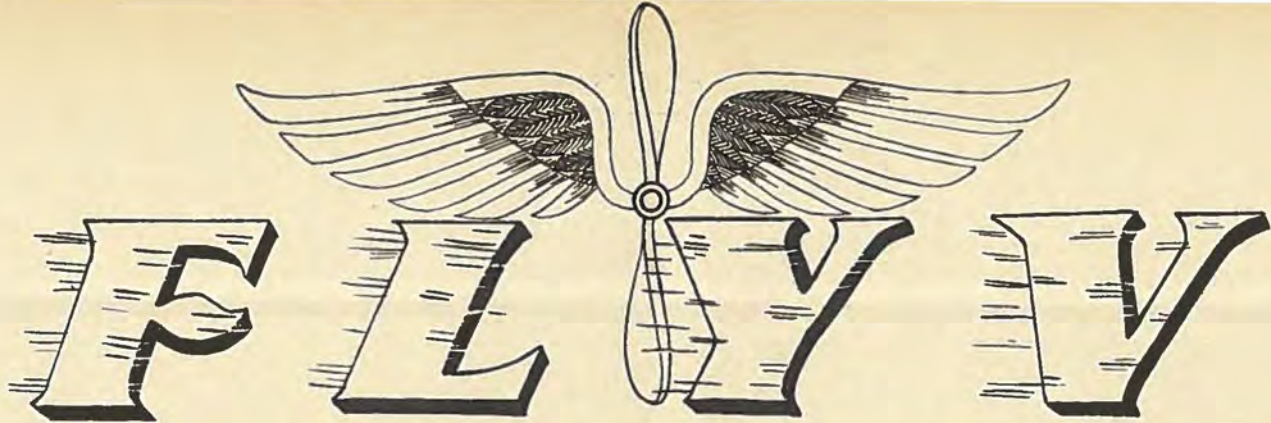
**Hurtigt og komfortabelt**

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**







# Sommerens Lufttrafik paa København

Hvert 10. Minut Dagen igennem starter eller lander en Trafikmaskine i Kastrup Lufthavn

**S**ELV om ogsaa Lufttrafiken gaar sin støtte og rolige Gang hele Aaret rundt, plejer Foraaret gerne at bringe nye og større Planer med sig. De Resultater, man har indhøstet den foregaaende Sommer, er blevet prøvet og gennemdiskuteret; nye Flyvemaskinetyper, baade større og hurtigere, har set Dagens Lys, kort sagt, man har rustet sig til den større Trafik, der uvilkaarligt kommer, naar Vejret byder til Rejser og de lange, dejlige Feriemaaneder staar for Døren. Saa-dan er det nu engang paa vore Breddegrader, hvor der — endnu — er saa stor Forskel paa Sommer og Vinter.

Hastighed, stadig større Hastighed sætter sit Præg paa Luftruterne; det gælder om at skabe den hurtigst mulige Forbindelse mellem de europæiske Centrere, uden at hver enkelt Rute skal være nødsaget til at foretage en Mængde Mellemlandinger, inden den naar sit Endemaal. Det bliver opnaaet ved Oprettelsen af en Række Ekspresruter, hvoraf den længste bliver København—Paris uden Mellemlanding, — en Strækning, der gennemflyves paa en fartplanmæssig Tid af ca. 4 Timer.

Det Danske Luftfartselskabs Indsats bliver større end den foregaaende Sommersæson. Dets nye Materielindkøb har bragt det frem i aller første Række, og den øgede Subvention har gjort det muligt for Selskabet at paa-tage sig større Opgaver end hidtil. For et Par Aar siden var de danske Farver indenfor den internationale Lufttrafik kun repræsenteret i Malmø, Hamborg og Berlin, men i Aar vil D. D. L.'s Flag ogsaa vaje i Stockholm, Norrköping, Oslo, Göteborg, Amsterdam og London. Og hertil kommer saa



Natposttrafiken og den indenrigske Lufttrafik, hvilken sidste i Aar vil blive af betydeligt større Omfang end tidligere.

Og saa maa hertil føjes, at man, for at imødekomme den stadig voksende Tilstømning til Luftruterne, sætter større og mere moderne udstyrede

Maskiner ind paa Ruterne end Til-fældet var forrige Aar.

I det store Hele vil Luftruterne paa København komme til at omfatte følgende Forbindelser:

\*

## København—London/Paris.

Mellem København og Paris bliver der 4 daglige Forbindelser, og den hurtigste af dem bliver den direkte Rute, der trafikeres af Fransk-mændene (Air France), Svenskerne (ABA) og Hollænderne (KLM) i Fællesskab. Med Tilslutning fra Stockholm har den Afgang fra København Kl. 14,30 og Ankomst til Paris Kl. 18,55. I modsat Retning starter den fra Paris Kl. 12,00 og ankommer til København Kl. 16,15, hvorfra der flyves videre til Stockholm.

Med London faar København 6 daglige Forbindelser, hvoraf de to hurtigste bliver den engelske og den kombinerede dansk-norsk-svensk-tyske Rute Stockholm—København—Hamborg og direkte til London. Tiderne bringer vi i den efterfølgende Fartplan.

\*

## København—Amsterdam/Bryssel m. m.

Fra København bliver der 3 daglige Forbindelser direkte med Amsterdam og 1 Forbindelse til Bryssel via Hamborg. Flyvetiden København—Amsterdam bliver ca. 3 Timer.

\*

## København—Berlin m. m.

Med Berlin faar København to daglige, direkte Forbindelser og 1 Forbindelse via Hamborg. De to førstnævnte har Adgang fra København Kl. 9,00 og 17,15 med Ankomst til Berlin 2 Timer senere. I modsat Retning er der Afgang fra Berlin Kl. 7,30 og 18,00. Ruten via Hamborg gaar fra København Kl. 11,45 med Ankomst til Berlin 14,30. I modsat Retning er Tiderne henholdsvis 9,15 og 13,50.







# DEN INDENLANDSKE LUFTRAFIK



En af D D.L.s „Fokker F. 12“ der skal benyttes paa Provinsruterne.

**D**EN 1. Juni genoptages Lufttrafiken mellem København og Provinsen, og samtidig oprettes der en selvstændig Rute ned gennem Jylland til Hamborg. Forhandlingerne om den indenlandske Lufttrafik har staaet temmelig længe paa, idet DDL, for at kunne gennemføre sine paatænkte Planer, har maattet forhandle om en vis Garantikapital med de Byer, Lufruterne skulde anløbe. Det drejede sig om Aalborg, Aarhus, Esbjerg og Odense, og medens Aalborg og Esbjerg straks var villige til at stille den nødvendige Garantikapital til Raadighed, endte det med Afslag fra Aarhus og Odense, fordi disse to Byer endnu ikke havde nogen Flyveplads. Afslaget for Aarhus' Vedkommende var ved at vælte den paatænkte Længderute gennem Jylland, men for at undgaa dette, besluttede DDL sig til at gennemføre Ruten uden om Aarhus med Mellemlanding ved Silkeborg.

Saafermt der ikke sker Ændringer i den foreløbige fastlagte Fartplan, kommer denne antagelig til at ligge saaledes:

1) Mellem København og Aalborg bliver der to daglige Forbindelser. Afgang fra de to Byer finder Sted Morgen og Aften med Ankomst ca. 1½ Time senere.

2) Mellem København og Esbjerg bliver 1 daglig Forbindelse, idet der startes fra København om Eftermiddagen med Ankomst til Esbjerg i Tilslutning til Dampskibsforbindelserne til England, Belgien og Frankrig. Maskinens Afgang fra Esbjerg til København finder Sted i Tilslutning til

Dampernes Ankomst fra England, Belgien og Frankrig. Flyvetiden bliver ca. 1½ Time.

3) Længderuten gennem Jylland faar Afgang fra Aalborg om Morgen

med Ankomst til Hamborg samtidig med Ankomsten af de Maskiner, der er startet fra Kastrup Lufthavn. I Hamborg faar den jyske Længderute Tilslutning til 24 udenlandske Luftforbindelser. Der foretages Mellemlanding i Silkeborg og Esbjerg. I modsat Retning startes fra Hamborg om Eftermiddagen. Flyvetiden Aalborg—Hamborg bliver 2¼ Time.

Paa alle de ovennævnte Ruter skal anvendes Maskiner med Plads til 12—16 Passagerer, og hvis Marchhastigheden ligger paa 200 Kilometer i Timen.

Billetpriserne bliver antagelig følgende

København—Aalborg..... 35,00

København—Esbjerg ..... 35,00.

Som Flyvepladser i Jylland skal ved Aalborg anvendes Byens nye og store Lufthavn ved Rødslet, der bliver indviet samtidig med Rutens Aabning. I Esbjerg anvendes den fortrinlige Lufthavn, der blev taget i Brug forrige Aar, og ved Silkeborg landes ved Ingeniør Gunnar Larsens private Flyveplads ved Salten Langesø, der er anerkendt som Landingsplads for de Trafikflyvemaskiner, der skal benyttes paa Ruterne.

## Reorganisation af den engelske Civilflyvning

**E**N Kommission under Ledelse af Lord Cadman, der i December 1937 blev nedsat for at undersøge den engelske Civilluftfart med Revision af forskellige Forhold for Øje, har efter forbavsende kort Tids Forløb afgivet sin Betænkning, som Regeringen har taget til Følge, og som vil faa afgørende Betydning for Englands Luftfart i Fremtiden og dermed ogsaa for hele den internationale Luftfart.

Paa Kommissionens Foranledning har Regeringen straks besluttet sig for følgende:

— Der gennemføres en Arbejdsfordeling mellem de to største Luftfartsselskaber, saaledes at Imperial Airways fortsætter Arbejdet paa alle Empire-Ruterne og Lufttrafiken over det nordlige Atlanterhav, medens British Airways overtager den engelske kontinentale Lufttrafik i Europa samt den kommende engelske Lufttrafik over Sydatlanten. Ruten Paris—London skal beflyves af begge Selskaber i Fællesskab.

— Den aarlige Subvention til den civile Luftfart forhøjes fra ca. 33 Millioner Kr. aarligt til ca. 66 Millioner Kr.

— Der vil blive truffet Foranstaltninger til at fremme den indenlandske Produktion af højmoderne Trafikflyvemaskiner, saaledes at de engel-

ske Selskaber ikke behøver at importere udenlandsk Materiel.

— Der skal indenfor den engelske Flyvemaskineindustri arbejdes med den allerstørste Kraft paa at fremstille den bedste Anordning til Forhindring af Isdannelse, automatisk Blindlandings-Udstyr, Instrumenter og Radio.

— Departementet for den civile Luftfart under Luftministeriet skal udvides og gives en betydelig større Selvstændighed, end det tidligere har været Tilfældet.



leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.



koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.



# A. B. AEROTRANSPORT

A. B. A. SWEDISH AIR LINES



## Solskinsflyvning

CARL FLORMAN, Aerotransports idérige og impulsive Chef, sammenkaldte sine nærmeste Medarbejdere og sagde: »Mine Herrer, vi maa klarlægge for Offentligheden, at det nu mere end nogensinde før er blevet tillokkende at være Flyvepassager takket være »Solskinsflyvningen«. Solskinsflyvning, ja det er Ordet. Med det Slagord skulde vi være i Stand til at formaa mange ny Tusinder til at benytte Flyvemaskinen.

I Gaar fløj jeg fra Amsterdam med »Ørnen« via København til Stockholm. Vejret var graat, lavt til Skyerne, med Storm og Øsregn, men allerede kort efter Starten havde vi passeret Skydækket og fløj derefter op i 2500 Meters Højde i straalende Sol under en klar og blaa Himmel hele Vejen til København.

I Kastrup var Vejret ikke synderligt bedre end i Schiphol, men mine Herrer, sikken en Tur fra København til Stockholm. Solskinsflyvning hele Vejen. Det er Sol, Menneskene længes efter, og foruden alle de enestaaende



*i solen ovan moln och regn...*

Hur AEROTRANSPORT möjliggör solskensflygning

Specialkonstr. höjdmotorer med kompressorutrustade förgasare.

Ställbara propellrar för full effekt vid höjflygning.

Ultramodern radio med tre mottagare.

Höggradig väderickstjänst med rapporter från markstationer och flygplan under gång.

**AEROTRANSPORT**

Den svenske Plakat.

Fordele ved Flyvning, skal Aerotransport ogsaa byde paa Sol. Takket være vore specielt konstruerede Højdemotorer, vore stilbare Propeller og den perfekte Vejrtjeneste kan vore dygtige Piloter i 9 af 10 Tilfælde gennemføre Flyvningen højt over Skydækket, altsaa netop Solskinsflyvning. Vore Brochurer og Annoncer skal præges af Sol, Solskin, Solskinsflyvning. Vi maa have Annoncer, hvor Ruternes Byer er markerede, og imellem dem skal Regnen og Taagen males i sort, sort, men vor Trafikmaskine skal komme flyvende oppe i et lyst Felt, hvor Solen dominerer. Ordet Solskinsflyvning skal staa øverst med store Bogstaver og nedenunder, hvad der forstaas med Solskinsflyvning, og hvordan den muliggøres.

Dette var om det faktiske Solskin, vi kan byde paa i alt Slags Vejr, men desuden vil jeg kunne garantere vore Passagerer Solskin i overført Betydning. Alle indenfor Aerotransport, lige fra Cheferne, Assistenterne og Stewarderne til den yngste Piccolo



skal overfor Passagererne altid have et Solskinssmil paa Læberne. Akkurat skal vi være med vort Arbejde, men altid solskinsvenlige i vor Omhu for Passagererne. Endvidere bør der i Kabinerne forefindes Solskinsflyvningskort — Ordet er for langt, men Reklamechefen maa finde paa et bedre —, paa hvilke Passagererne selv kan paategne Solskinsruten netop den Dag, han flyver — over Taagetapper og Maskinens Vej over Skyerne. Siden sender Passagererne disse Kort til Slægt og Venner, og Kendskabet til Solskinsflyvningens Vidunder bliver paa denne Maade spredt i vide Kredse. Selvfølgelig praktiserer alle Luftfartsselskaber denne Flyvning højt over Skydækket, men Aerotransport skal gaa i Spidsen ved at gøre den kendt under det besnærende Navn »Solskinsflyvning«.

\*

Chefens Ordre blev fulgt, og ganske rigtigt: de ny Ord viste sig at faa Magt over Sindene og satte Fantasien i Sving. Hosstaaende ses Annonceringen om Solskinsflyvning, som har verseret i den svenske Presse.

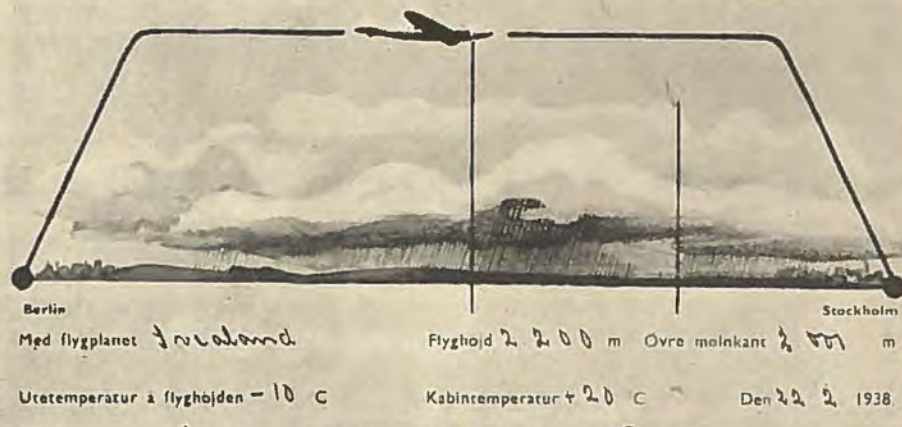
Brochurer om Solskinsflyvning blev trykt og distribueret i svenske og engelske Oplag (den engelske Parallel til Ordet Solskinsflyvning blev forøvrigt »over-weatherflying«). De ovenfor omtalte Kort er gaaet som »varmt



Den engelske Plakat.

## Solskensflyg med A-B AEROTRANSPORT

SUNSHINE FLYING BY A-B-A SWEDISH AIR LINES



Maskinens Vej over Skyerne.

Brød«. Passagererne er blevet taget med Storm, og Kaptajn Florman gnider sig i Hænderne i Glæde over det nye Fyndords Slagkraft.

\*

Hvordan har da denne Solskinsflyvning kunnet blive til Virkelighed? Den største Tak skylder vi de saakaldte »constant-speed« Propeller. Tidligere var det nødvendigt at lade Trafikmaskinerne holde sig i »økonomisk Højde«, d. v. s. indtil 1500 Meter. Med de sædvanlige Propeller kunde denne Højde ikke overskrides, uden at det gik ud over Motoreffektiviteten, der i saa Fald ikke kunde udnyttes paa en rationel Maade. Men nu er alle Aerotransports Maskiner udstyret med Hamiltons »constant-speed« Propeller, en Propeltype, hvis Blade automatisk indstilles med en brede Flade mod den tynde Luft, jo højere Maskinen stiger. Resultatet bliver, at Motorens Effektivitet udnyttes fuldt ud — til Trods for den fortyndede Luft, og man kan flyve økonomisk selv i en Højde af 3000—3500 Meter i de evige Solregioner.

\*

Fra København »solskinsflyver« Aerotransport paa Ruterne til Stockholm (og videre til Åbo—Helsingfors—Tallin samt til Visby og Mariehamn), til Gøteborg og Oslo, til Berlin, til Amsterdam/London og Am-

sterdam/Paris samt direkte til Paris. For den korte Lokalstrækning København—Malmø lønner det sig ikke at gaa op i saa store Højder. Og eftersom Natpostflyveren, hvori Aerotransport deltager paa Strækningen Stockholm—København og København—Hannover, ikke medtager Passagerer, er nogen natlig Parallel til Dagens Solskinsflyvning i Form af »Maaneskinsflyvning« endnu ikke etableret.



Efter afsluttet Solskinsflyvning.



# AIR FRANCE

Det franske Luftfartselskab

DET nationale franske Luftfartselskab, *Air France*, blev officielt dannet den 1. September 1933 ved en Sammenslutning af de gamle franske Selskaber: Air Orient, Air Union, Aéropostale, C.I.D.N.A. og Farman.

Air France's Lufrutenet spænder over 37 Lande fordelt paa fire Verdensdele; fire af dets Ruter besørger regelmæssig Trafik over Middelhavet, og Flyveruten paa Sydamerika — den første transatlantiske Lufrute — forbinder Kontinent med Kontinent.

Det samlede Rutenet har en Længde af 39.223 km, eller omtrent saa langt som Jorden rundt ved Ækvator, og Air France's Maskiner har indtil den 1. Januar i Aar alt i alt tilbagelagt 40.000.000 km.

Mere end 30 Maskiner ankommer og afaar daglig i Sommersæsonen fra Bourget til og fra henholdsvis London, København, Stockholm, Amsterdam, Berlin, Bucarest, Warszawa, Prag, Marseille og Madrid.

I Marseille-Marignane afaar og ankommer hver Dag Land- og Vandmaskiner til og fra henh. Barcelona, Paris, Tunis eller Algier.

I Toulouse afaar og ankommer hver Dag Maskiner til og fra Marokko.

I Toulouse og Marseille afaar og ankommer hver Uge Maskiner til og fra Santiago og Indokina.



Kort over Air France's vældige Lufrutenet.

Mere end 60 Maskiner flyver saaledes hver Dag med stor Regelmæssighed fuldt lastede med Passagerer til og fra forskellige Lande, og det er godtgjort, at man i vore Dage rejser mere end tidligere, og flere og flere Mennesker benytter Luftvejen.

Ganske ligegyldigt, om man rejser i Forretningssøjemed eller for Fornøjelse, saa foretrækker det moderne Menneske Flyvemaskinen, som er det ideelle og mest moderne Transportmiddel.

Air France's Maskiner opretholder regelmæssig Forbindelse mellem:

- de mest betydende Hovedstæder og større Byer i Europa.
- Landene ved Middelhavet under fransk Flag.
- Vest-Afrika og Sydamerika.
- fransk Indo-Kina og det fjerne Østen.

Efter Dannelsen af det nationale, franske Luftfartselskab *Air France*, blev visse tidligere eksisterende Ruter nedlagt og erstattede med andre og mere paakrævede.

Herefter skal nævnes de vigtigste Forandringer og Forbedringer, som blev foretaget:

## I EUROPA:

- Oprettelsen af Ruten Paris—Madrid og Ruten Paris—Rom i 1935.
- Ruten Frankrig—Skandinavien bliver i 1936 forlænget til Stockholm, og endelig oprettes der i 1937 en direkte Rute Paris—Genf.

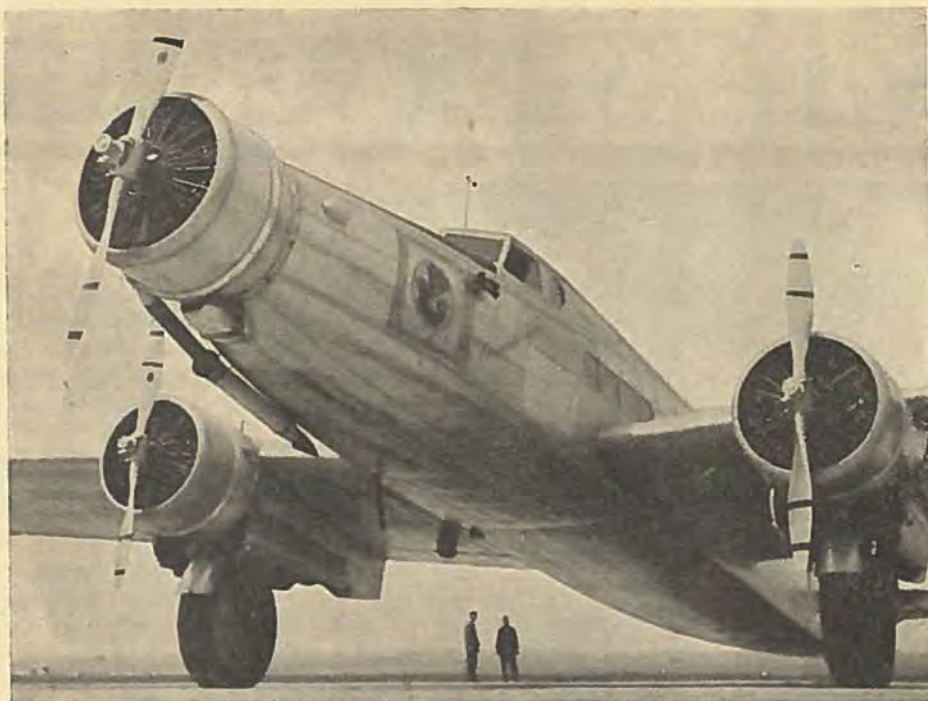
## MELLEM EUROPA OG NORDAFRIKA:

- bliver Ruterne Marseille—Algier og Marseille—Tunis udvidede til at omfatte Passagertransport.
- i 1935 forbedres Ruterne Paris—Algier og Paris—Tunis saaledes, at disse Strækninger kan tilbagelægges paa en Dag.
- i 1935 etableres Forbindelsen mellem Oran—Toulouse og Paris.
- og Ruten Casablanca—Toulouse forlænges i 1935 til Dakar.



Air France's Bloch 220 til 16 Passagerer.





Air France's Dewoitine 338 til 22 Passagerer.

## PAA SYDAMERIKARUTEN:

— Denne bliver en regelmæssig og 100 pCt.s Luftpostrute fra og med den 5. Januar 1936.

— Ruten Casablanca—Dakar bliver i 1936 udvidet til at omfatte Passagertrafik.

— og endelig etableres der saaledes ogsaa Passagertransport paa Delstrækningen Buenos Ayres—Santiago i Vinteren 1936—37.

## PAA RUTEN TIL DET FJERNE ØSTEN:

— bliver der i Tilslutning til den allerede eksisterende Rute Marseille—Saigon i 1935 aabnet en Flyverute mellem Bangkok og Hanoi, som her giver direkte Forbindelse til det kinesiske Rutenet.

Det er interessant at minde om, at Air France paa enkelte af sine Ruter, der for de flestes Vedkommende løber parallelt med andre Selskabers Ruter, ligger inde med flere Rekorder, saaledes paa sin korteste og sin længste Rute, med en Rejsetid paa:

— 71 Minutter fra Croydon til Bourget.

35 Timer og 55 Minutter fra Natal til Paris.

66 Timer og 29 Minutter fra Buenos Ayres til Paris.

## Direkte Expresforbindelse.

Stockholm — København — Paris  
og v. v. 1600 km.

Den 1. Juni 1938 markerer Air

France en ny Epoke indenfor de Expres-Luftforbindelser og direkte Luftlinier, som dette Luftfartselskab driver. Air France aabner nemlig paa denne Dag Expres-Ruten Stockholm—København—Paris uden Mellemlanding mellem København og Paris.

Ruten drives i Samarbejde med A. B. A. og K. L. M. og bliver den længste direkte Luftlinie uden Mellemlanding mellem to europæiske Byer. Distancen mellem København

og Paris bliver i Virkeligheden langt over 1000 km. Fartplanen for denne nye Rute er fastlagt saaledes.

Afgang fra Stockholm Kl. 12,00 med Ankomst til København Kl. 14,15 og til Paris Kl. 18,55. Fra Paris startes Kl. 12,00 med Ankomst til København Kl. 16,15 og til Stockholm Kl. 18,45.

Paa denne nye Strækning Stockholm—København—Paris indsættes nye, tremotorede, lavvingede Dewoitine Maskiner af Typen D. 338, der særlig er konstrueret med lange Strækninger for Øje. Maskinerne er udstyret med størst mulig Komfort og Sikkerhedshensyn til de 22 Passagerer, som Maskinen rummer.

Beviser for sine fremragende Egenskaber har Dewoitinen 338 bl. a. ført for det franske Kammers aeronautiske Kommission, der deltog i en europæisk Demonstrationsflyvning i 1936 (fra 20. August — 2. September, hvorunder man gennemføj følgende Rute: Paris — Prag — Warschau — Moskva — Krakov — Kiew — Odessa — Bukarest — Belgrad — Prag — Paris), og ikke mindst paa Ruten Paris—Marseille, hvor Dewoitinen gaar i regelmæssig Ruteflyvning.

Paris er nu kun fjernet 4 Timer fra København med den nye direkte Expres-Flyveforbindelse. At flyve med denne dejlige Maskine, komfortabelt installeret i en af de gode Lænestole i en rummelig, isoleret Kabine, det er kortsagt det, som den direkte Flyveforbindelse København—Paris til Sommer vil byde sine Passagerer paa.



Kabinen i Dewoitine 338.



# BRITISH AIRWAYS



*En af British Airways Lockheed »Electra«.*

**R**ESULTATET af Reorganisationen indenfor Englands civile Luftfart har medført, at British Airways' Arbejdsomraade vil blive udvidet meget betydeligt, idet Selskabet i det væsentlige skal overtage al den Trafik, som Imperial Airways hidtil har haft i Europa. Dette er sket, fordi Regeringen har ment, at Imperial Airways har saa store Opgaver at arbejde med paa de britiske Empire-Ruter, at det helt og holdent bør koncentrere Kræfterne om disse Ruter, der omfatter Forbindelserne mellem England—Afrika, England — Indien — Østasien — Australien — New Zeeland samt den forestaaende Lufttrafik over det nordlige Atlanterhav mellem Irland — New Foundland og New York.

\*

Naar det blev nævnt, at British Airways i det væsentlige overtager hele den engelske Lufttrafik i Europa, saa betyder dette, at Imperial Airways selv fortsætter med Varetagelsen af den Del af Empire-Ruterne, der gaar hen over Europa. Endvidere omfatter det ogsaa delvis Luftforbindelsen mellem London og Paris, idet denne, der har taget et usædvanlig stort Omfang,

skal varetages af Imperial Airways og British Airways i Fællesskab sandsynligvis gennem Oprettelsen af et



*Chefen for British Airways,  
Major I. R. McCrindle.*

under de to nævnte Selskaber sortierende Datterselskab.

Men hele den øvrige Del af den engelske Lufttrafik mellem England og det øvrige Europa skal varetages af British Airways alene.

British Airways nuværende Ruter udenfor England omfatter følgende:

London—Hamburg direkte og Hamburg—København—Stockholm, idet den hidtidige Flyvning paa Malmø ophører.

Natpostruterne London — Köln — Hannover — Berlin i Samarbejde med Deutsche Luft Hansa, Hannover—København med Tilslutning til Stockholm/Finland samt Göteborg/Oslo i Samarbejde med A. B. Aerotransport, Det Danske Luftfartselskab, Det Finske Luftfartselskab og Det Norske Luftfartselskab.

Alle ovennævnte Ruter fortsættes, men vil sandsynligvis bliver yderligere udvidet.

Med Hensyn til de øvrige engelske Luftforbindelser med Kontinentet, vil British Airways overtage Ruterne



England — Belgien — Tyskland og England — Svejts, der begge vil blive udvidet, ligesom nye Ruter rimeligvis vil blive oprettet.

\*

Ifølge den nye Ordning, der bliver truffet, skal British Airways overtage en Del af de store, højmoderne, hurtige Trafikmaskiner, der er bestilt, og som er under Bygning paa engelske Fabriker. Maskinerne, i hvilke Hovedvægten lægges paa Komfort, faar Plads til 24—38 Passagerer, og man vil koncentrere sig om Skabelsen af en Luftflaade, der udelukkende bestaar af engelsk Materiel.

At hele Administrationen af British Airways Trafik bliver samlet paa eet Sted, vil være af væsentlig Betydning, og med fuld Vægt vil man sætte alle Kræfter ind paa at skabe en Flaade af det mest moderne Materiel. Det vil derfor sikkert ikke vare længe, før end Englands civile Lufttrafik paa Kontinentet — under Ledelse af British Airways — naar frem i aller første Række blandt Europas store Lufttrafikskaber.

Saa vidt man kan skønne, har den engelske Regering stillet et Beløb paa 70 Millioner danske Kroner til Raadighed for Udbygningen af Englands oversøiske og kontinentale, civile Luftfart.

Ved Reorganisationen lader det til,



*Indladning af Post i en af British Airways Maskiner paa Natpostruten fra London til Kontinentet.*

at man er gaaet meget hurtigt og effektivt til Bunds i Problemerne paa en uhyre radikal Maade, og de i Skandinavien, der kender Major McCrindle, nærer ingen Tvivl om, at det vil faa uvurderlig Betydning, at Sagen er blevet lagt i hans Hænder, navnlig i Betragtning af de Resultater, han paa forbavsende kort Tid allerede har opnaaet i Europa.

Foruden Arbejde indenfor Europa faar British Airways ogsaa Opgaven at oprette en engelsk Luftforbindelse over det sydlige Atlanterhav. Selska-

bet har i de senere Aar haft travlt med Forarbejder til en Rute fra London via Lissabon til Sydamerika, og en Kommission, bestaaende af Repræsentanter for Luftministeriet og British Airways, er fornylig vendt hjem efter et grundigt Studium af Problemerne. Som allerede nævnt overtager Imperial Airways den nordatlantiske Trafik, og det er nu definitivt afgjort, at British Airways saa hurtigt som muligt gaar i Gang med Prøveflyvninger og Udbygning af Ruten over det sydlige Atlanterhav.



*I forreste Række ses British Airways Repræsentant i Skandinavien Hr. Arnold Damm, Chefen for British Airways, Major McCrindle, Statsminister Stauning og Generaldirektøren for Post- og Telegrafvæsenet C. Mondrup.*



# D.D.L. Europas ældste Luftfartselskab — anskaffer Europas mest moderne Trafikflyvemaskiner



*D. D. L.'s Focke-Wulf »Condor«, der kan medføre 26 Passagerer, og hvis Marchhastighed er 335 km/T.*

**P**ASSAGERERNES Velvære er en Betingelse for Luftfartselskabernes Trivsel. Bestandig maa det tilstræbes at yde Passagererne den bedst mulige Komfort; de nyeste og mest raffineret udstyrede Maskiner maa sættes ind, skønt de gamle langt fra er slidt op, kort sagt — Omsorgen for Passagerens Velvære er af den allerstørste Betydning, og ved Anskaffelsen af den nye Type, Focke-Wulf »Condor«, er Det Danske Luftfartselskab blevet i Stand til at kunne byde sine Passagerer al den Komfort, som overhovedet tænkes kan i Øjeblikket — og det vil ikke sige saa helt lidt.

\*

Med 335 Kilometers Fart — d. v. s. 100 km mere end Selskabets hidtil hurtigste Maskine — vil D. D. L.'s nye Trafikmaskiner haste gennem Luften. For nogle Aar siden vilde man maa-

ske have skrevet »drønet gennem Luften« i Stedet for, men dette Udtryk passer ikke mere i denne Forbindelse, for selv om Motorernes Hestekræfter er forøget betydeligt, saa mærker Passagererne i de nye Maskiner kun meget lidt til det saakaldte »Drøn« fra de mange Motorhestekræfter. En gennemført Lydisolering af Kabinerne har gjort dem til ydest behagelige Opholdssteder for Passagererne, og Samtalen behøver ikke at være mere højroset, end hvis man sad hjemme i sin Stue i en hyggelig Passiar. Hvis man i »gamle Dage« vilde sige noget til en af sine Medpassagerer, maatte man raabe af sine Lungers fulde Kraft, for dengang kendte man intet til lydisolerede Kabiner.

For at Passagererne skal føle sig veltilpasse og rigtig nyde Hvilen under Luftreisen, er Stolene i Kabinerne

indrettet saaledes, at man ikke irriteres af nogen som helst Rystelse eller Vibration. Det er allesammen mæglige og blødt polstrede Lænestole, forsynet med Armlæn og Hovedlæn, og ved hver af Stolene er der anbragt en Læselampe. Hver Passager raader ogsaa over et lille Bord, og enhver, der har rejst med Toget, ved, hvor bekvemt det er med et saadant Bord foran sig til Bøger og Blade eller som Skriveunderlag.

Men Bordet tjener ogsaa et andet Formaal — maaske det allervigtigste, nemlig som Spisebord. For den ksuøst udstyrede Maskine har selvfølgelig Restaurant ombord. Forude er indrettet et elektrisk Køkken, hvor Stewarden regerer, og herfra kan der serveres kolde og varme Retter. Ved hver Passagersæde er anbragt en Klokke, hvormed Stewarden kan tilkaldes, og hos ham — eller maaske bliver det





*Kabinen for Ikke-Rygere i D. D. L.'s Focke-Wulf »Condor«.  
Her er Plads til 17 Passagerer.*

hos hende — kan der gøres de Bestillinger, som Menukortet omfatter.

Efter Middagen — eller Kaffen — behøver man endda ikke at undværen den for mange saa kærkomne Cigar eller Cigaret. Der er hele Tiden benyttet Ordet Kabinerne, og det skal forstaas bogstaveligt, for Maskinens rummelige Krop er indrettet med to Kabiner, een for Rygere, med Plads til 9 Passagerer, og een for Ikke-Rygere med Plads til 17 Passagerer. I Rygekabinen er der Askebægre og elektriske Cigartændere ved hver Plads, og her kan Passagererne »dampe løs« saa meget de lyster. Slipper Tobakken op, trykkes der blot paa Knappen til Stewarden, der straks er til Tjeneste med et righoldigt Udvalg.

For at Passagererne kan befinde sig vel, er det naturligt ogsaa en Betingelse — og maaske en af de vigtigste — at der hersker en passende Temperatur i Kabinerne. Der maa hverken være for varmt eller for koldt, og Zonen mellem for stærk Varme og for stærk Kulde er ikke særlig stor. Temperaturen maa helst ikke gaa under 20 eller over 22 Grader Celsius, og det absolutte Minimum og Maksimum for Velvære er henholdsvis 16 og 24 Grader Celsius. Da Passagerernes Velbefindende endvidere kræver et vist Minimum af tilført frisk Luft, er Focke-Wulf »Condor« udstyret med et Ventilationsanlæg, hvor den enkelte Passager selv kan regulere Tilførselen af frisk Luft — Varmluftanlægget mu-

liggør, at der selv paa den koldeste Aarstid kan holdes en konstant Temperatur paa 20 Grader Celsius i begge Kabiner. Betydningen af et regulerbart Varmeanlæg i Kabinerne fremgaar bedst, naar det fortælles, at Luftens Temperatur aftager 0,6 Grader for hver 100 Meter, man kommer tilvejs, og om Vinteren i stor Højde kan man godt komme til at flyve i 30—40 Graders Kulde. Takket være

Varmluftanlægget i Forbindelse med Frisklufttilførselen mærker Passagererne imidlertid slet ikke noget som helst til Kulden.

Agten for Passagerkabinerne findes Toilet og et meget stort Bagagerum. Under en Rejse hænder det ikke saa sjældent, at en Passager ønsker Adgang til sin Bagage, men i de fleste Tilfælde har dette hidtil ikke været muligt, da der ikke var Adgang til Bagagerummet, førend Flyvemaskinen holdt paa Jorden. I Focke-Wulf »Condor« er det derimod saa praktisk indrettet, at en Dør i Toiletets bageste Væg gør det muligt ogsaa under Flyvningen at komme ud i Bagagerummet. Til Overtøj og Haandbagage er der paa begge Sider af Kabinerne oven over Vinduerne anbragt et gennemgaaende Bagagenet, og til Haandtasker og Aviser m. m. findes der en »Lomme« ved hvert Passagersæde.

Det kan ogsaa nævnes, at der ved Udsmykningen af de meget rummelige Passagerkabiner intet er forsømt for at gøre det saa hyggeligt for Passagererne som muligt, og anerkendte Arkitekter har ydet deres Bistand for at give Kabinerne en smagfuld og kunstnerisk Udførelse.

Naar der til den store Komfort, som D. D. L.'s nye Focke-Wulf »Condor« er byder Passagerne, føjes Selskabets udsøgte Service, er der ingen Tvivl om, at endnu flere Passagerer vil flokkes om vor Tids hurtige Trafikmiddel.

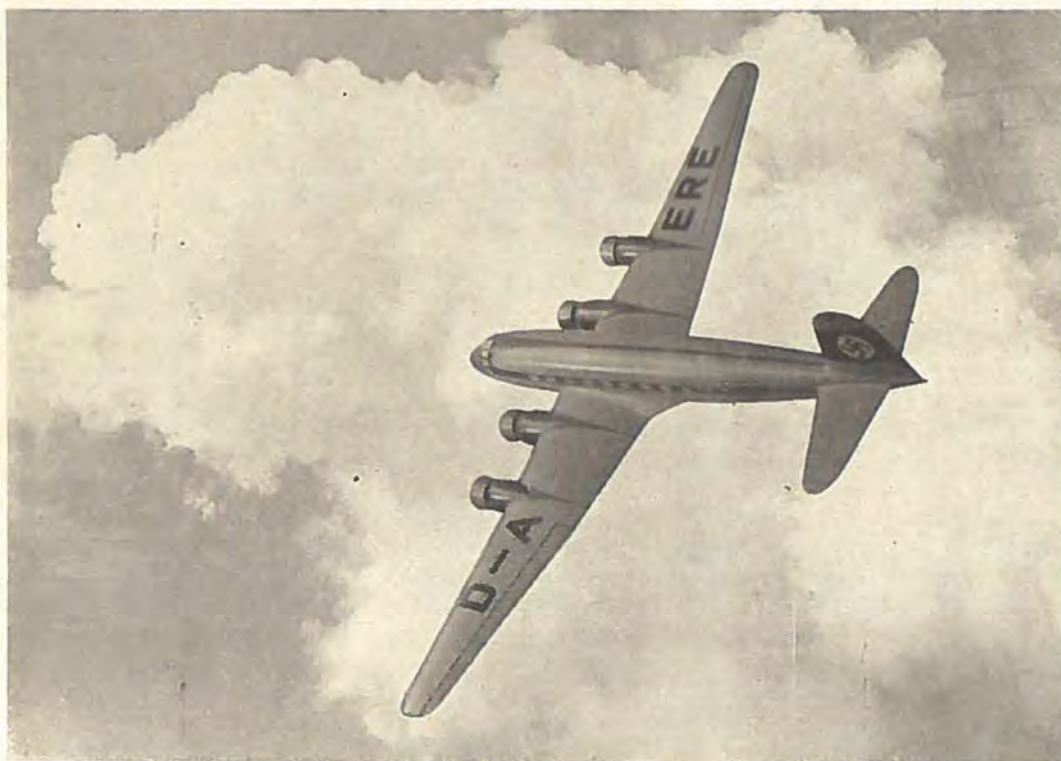


*Kabinen for Rygere i D. D. L.'s Focke-Wulf »Condor«.  
Rygekabinen har Plads til 9 Passagerer.*



# DEUTSCHE LUFTHANSA

I Aaret 1937 fløj Deutsche Lufthansa 18 Mill. Kilometer, beford



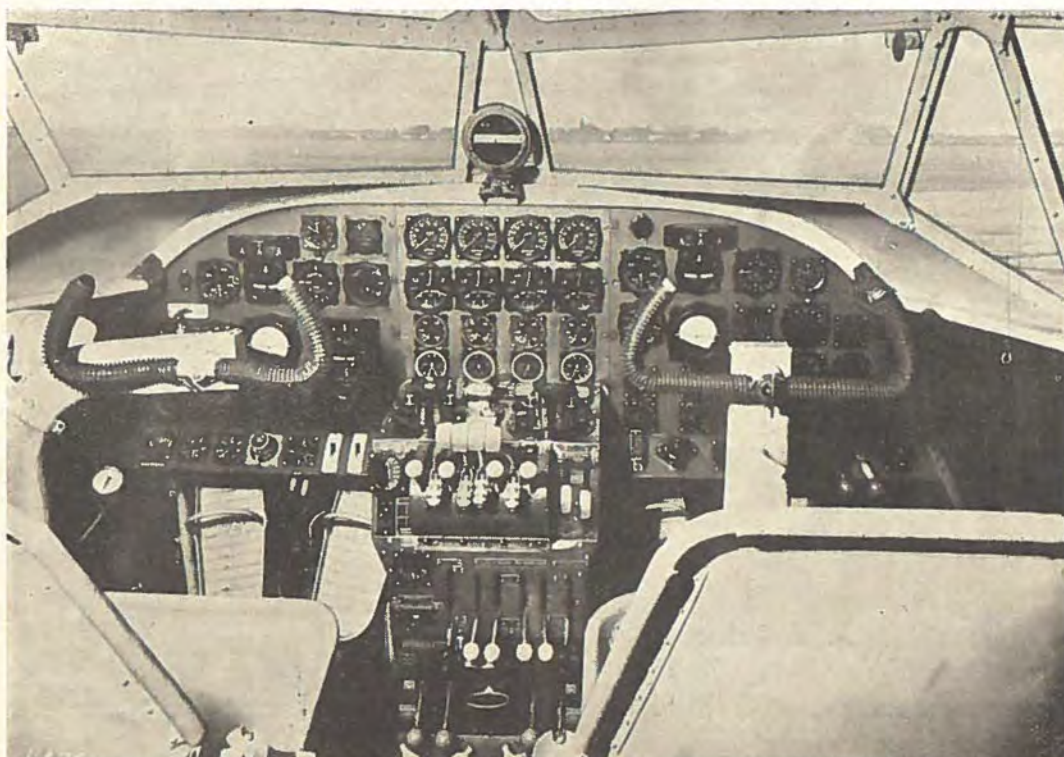
Focke-Wulf F. W. 200 »Condor«.

## Focke-Wulf »Condor«

er et firemotoret Trafikmonoplan, bygget af Metal. Det kan medføre 26 Passagerer fordelt i to Kabiner, en Rygekabine med Plads til 9 og en Kabine for Ikke-Rygere med Plads til 17 Passagerer.

Det er udstyret med fire Motorer, hver paa 720 HK., der giver det en største Hastighed paa 365 km/T. (ved Jorden) og en Marchhastighed paa 345 km/T. (i 900 m). Det kan udstyres med Motorer paa 870 HK., og i saa Tilfælde opnaar det følgende Hastigheder:

Største Hastighed (i 2900 m) 430 km/T. og Marchhastighed (i 3700 m) 415 km/T.



Førerrummet i Focke-Wulf F. W. 200 »Condor«.

## Fra Førerrummet

i Focke-Wulf »Condor« har Flyveren et godt Udsyn til alle Sider. Motor- og Navigationsinstrumenter er godt anbragt paa Instrumentbrættet, der i Midten har en Konsol, hvor alle Betjeningshaandtag til Motorerne er anbragt. Højderor, Sideror og Balanceklapper er forsynet med Trimklapper, hvis Betjening overføres ad elektrisk Vej, og Trimklappernes Stilling kan aflæses paa Instrumenter i Førerrummet. Motorerne startes ved Hjælp af elektriske Startere.

Foruden de to Flyvere er der i det store Førerrum Plads til Radiotelegrafisten og alle de til Radiobetjeningen nødvendige Instrumenter.



# 'S NYE LUFTKÆMPER

1000 Passagerer, 3.800 Tons Post og 4.900 Tons Bagage og Fragt

## Junkers Ju 90

er et Trafikmonoplan af Metal, udstyret med fire Motorer af Type Jumo 205 à 700 HK. Det er en Videreudvikling af Junkers mange tidligere Flyvemaskinekonstruktioner, idet den dog har en glat Metalbeklædning.

Foruden Besætningen har den Plads til 40 Passagerer og er saaledes den største Landtrafikflyvemaskine i Europa. Selve Passagerrummet har en Længde paa 10,3 m, en Bredde paa 3 m og et Rumindhold paa 55 m<sup>3</sup>. Det store Midterrum i Kroppen er delt i fem mindre Rum, der hver har bekvem Siddeplads til 8 Passagerer.



Junkers Ju 90.

## H. A. 139 »Nordmeer«

er udstyret med 4 Junkers Dieselmotorer af Type H 600. Dens største Hastighed er 300 km/T., og dens Marchhastighed er 250 km/T. Aktionsradius er over 5000 km; fuldt lastet vejer den 16 Tons, og den medfører en Besætning paa 4 Mand.

»Nordmeer« anvendtes sammen med en lignende Type, »Nordwind«, til de vellykkede Forsøgsflyvninger, som Deutsche Luft Hansa i 1937 foretog over det nordlige Atlanterhav fra Lissabon via Azorerne til New York. Den største Strækning, Azorerne — New York, er paa 3850 km, og under en af Prøveflyvningerne blev den gennemfløjet af »Nordmeer« i Løbet af 16½ Time.



H. A. 139 »Nordmeer«, transatlantisk Postflyvemaskine, bygget hos Blohm & Voss, Hamborg.



# MÆND VED RORET

Af BENDT ROM



Direktør A. Plesman, Stifter og Leder af Det Kgl. Hollandske Luftfartsselskab K. L. M. siden Selskabets Start i 1919.

DE Banker, Rederier og Handelsforetagender, som i Oktober 1919 stiftede Det Kgl. Hollandske Luftfartsselskab K. L. M. med en Aktiekapital paa 5 Millioner hollandske Gylden, maa have været i Besiddelse af et umaadeligt Fremsyn, og den hollandske Stat, som har ydet Luftfartsselskabets dets vældige Millionsubventioner til Driften, maa have været i Besiddelse af en enorm Taalmodighed.

I de første Aar var det naturligvis ikke til at tænke paa regelmæssig — endsige uregelmæssig — Flyveforbindelse med Kolonierne i det fjerne Østen, dertil var det flyvende Materiel, man dengang raadede over, altfor primitivt, man maatte nøjes med nogle faa korte Ruter indenfor Europas Grænser. Indienruten kom først i Gang i Sommeren 1929 med een Forbindelse hver 14. Dag paa den 14.500 km lange Strækning. I Aar er der Flyveforbindelse 3 Gange om Ugen i hver Retning mellem Amsterdam og Batavia. Da Selskabet begyndte i 1919, havde man et Personale paa 12 Mand, og i Dag tæller det samlede Personale over 1500 Personer. I 1924 androg den hollandske Stats Tilskud til K. L. M. ikke mindre end 1,11 Gylden pr. Tonkilometer, medens Statstilskudet for 1936 er helt nede paa 0,089 Gylden pr. Tonkilometer. I 1930 beløb Statens Tilskud sig til 37,5 pCt. af Selskabets samlede Bruttoudgifter, men allerede i 1936 var Indtægterne af Passager-, Post- og Fragtbefordring vokset saa stærkt, at Statstilskudet kunde reduceres til 7,6 pCt. af Bruttoudgifterne. Beløbene for Indtægter og Udgifter nærmer sig altsaa hurtig hin-

anden, selvom der endnu ikke er Balance. Denne gunstige Udvikling af Selskabets Økonomi kan jeg kun forsøge at forklare ved at give en skematisk Oversigt over hele det store Luftfartsselskabs Opbygning.

K. L. M.'s Virksomhed kan passende deles i 7 Grupper:

1. Indienruten.
2. De europæiske Ruter.
3. Den indenrigske Luftfart i Holland.
4. Den fototekniske Afdeling.
5. Andre Virksomheder, saasom Hotel- og Restaurationsvirksomheden paa Lufthavnene, Fremvisning af



Lederen af K. L. M.'s skandinaviske Afdeling gennem 13 Aar, Direktør E. E. de Jong.

Lufthavnene mod Betaling, Flyveopvisninger, Flyverevuer, Salg af brugt Materiel.

6. Den vestindiske Afdeling i Sydamerika, — og endelig
7. Det ostindiske Luftfartsselskab, K.N.I.L.M., som er et selvstændigt Luftfartsselskab, der dog har samme Direktør som det hollandske Moderselskab, Generaldirektør A. Plesman, den bærende Kraft, Sjælen og Aanden i hele det vældige Foretagende, Manden ved Roret.

Maaske ligger allerede her en Del af Hemmeligheden ved Det Kgl. Hollandske Luftfartsselskabs Succes, den, at det har været forundt Stifteren og Skaberens af Luftfartsselskabet at være knyttet til sit Værk fra den første Dag indtil nu, — og forhaabentlig mange Aar frem i Tiden. Ingen Rekonstruk-

tion af Selskabet, ingen Forandringer i dets Ledelse og ingen Remplaceringer indenfor den dygtige Medarbejderstab, der er knyttet til Selskabets Ledelse. Dette har været K. L. M.'s utrolige Held og Lykke: at have de rette Folk ved Roret.

— Til Opretholdelse af Indienruten faar K. L. M. ikke Statssubvention i almindelig Forstand. Selskabet har afsluttet en Postkontrakt med det hollandske Postvæsen, saaledes at Postflyvningerne til det fjerne Østen foregaar for Postvæsenets Regning. I 1934 var Postvæsenets Tab paa Ruten endnu ca. 1 Million Gylden, medens Tabel i 1936, efter at man havde begyndt at flyve 2 Gange om Ugen og med større Maskiner, kun var 700.000 Gylden.

I det kommende Aar 1938, hvor man flyver 3 Gange ugentlig paa Ruten og med endnu større Maskiner, forventes det, at Selskabets Indtægter for Postbefordringen alene vil blive ca. 3,6 Million Gylden, medens andre Indtægter, saasom Passagerer og Gods vil give ca. 3 Mill. Gylden. Det vil sige, at Bruttoindtægten ialt er budgetteret til 6,6 Mill. Gylden. Hvorvidt Udgifterne kommer til at ligge over eller under dette Beløb, er jeg naturligvis ikke i Stand til at sige, men det viser, med hvilke store Beløb der maa kalkuleres paa de oversøiske Ruter.

Indtil Begyndelsen af 1938 havde K. L. M. tilbagelagt 1000 Enkelt-Ture til og fra Indien; udført 30 Mill. Passagerkilometer; transporteret 300.000 kg Post eller 27 Mill. Postsager;



Geysendorffer, en af K. L. M.'s 65 Flyvere og en af Selskabets 20 Kilometer-Millionærer. Geysendorffer har været ansat i K. L. M. omtrent lige siden dets Start i 1919.



235.000 kg Gods og Bagage; udført 55.000 Flyvetimer og 11,25 Mill. Maskinkilometer, eller Jorden rundt 281 Gange.

Flyverejsen Amsterdam—Batavia udføres i Øjeblikket paa 5½ Dag med amerikanske Douglas DC 3 Maskiner, men Flyvetiden ventes i Fremtiden at kunne nedsættes til det halve, naar der bliver indrettet Døgndrift med Natflyvning paa Ruten. Den projekterede Udvidelse af det indiske Luftfartselskab K. N. I. L. M.'s Ruter til Australien og til Manilla vil yderligere give selve Ruten til Indien næsten ubegrænsede Muligheder. Intet Under, at denne imponerende Flyverute er Hovednerven i K. L. M.'s omfattende Organisation.

— Paa Basis af den vældige Tonkilometerproduktion paa Indienruten er det muligt at beflyve en Mængde internationale Ruter i Europa til Trods for, at disse økonomisk set næsten alle er meget daarligere. Selskabet har ved Poolsamarbejde med forskellige andre Luftfartselskaber tilstræbt at begrænse sine Udgifter her. Man fordeler Beflyvningen imellem sig, idet man søger Samarbejde med de Selskaber, der raader over det bedste og mest jævnbyrdige Materiel, for derved at skaffe sig velrenommerede Ruter med saa mange Passagerer og Indtægter som muligt. Totalindtægten paa Selskabets samlede Ruter i Europa er i 1938 budgetteret til 3—5 Million Gylden.

— For de indenrigske Ruter skal jeg kun nævne nogle enkelte Cifre, som imidlertid vil være talende nok. I 1937 var der ikke mindre end 5 forskellige Ruter i Drift i Holland, hvoraf ingen blev befløjet med mindre end 2 Ture dagligt i hver Retning. En enkelt Rute, nemlig Amsterdam—Texel, en Strækning paa kun 90 km, blev i Sommertiden endog befløjet hver Time, og Totalantallet af befordrede Passagerer paa de indenrigske Ruter var i 1937 over 19.000 Personer. Tager man i Betragtning, hvor lille et Land Holland er af Udstrækning, og hvilke glimrende Befordringsmidler — Veje, Jernbaner og Broer —, Holland raader over, saa maa man sige, at den indenrigske Luftfart har klarer sig fint under disse vanskelige Forhold.

— Ved Omtalen af den fototekniske Afdeling har vi atter Benene paa Jorden. Denne absolut selvstændige Afdeling har helt sin egen Økonomi. Den skaffer sig Indtægter, — gode Indtægter af alt, hvad der kan fotograferes fra Luften. Den paatager sig alt, lige fra Reklamefotografering af industrielle Virksomheder, Landbrug, endog af hele Byer, lige til de fineste Kortlægningsarbejder af samlede Landsdele. Ja, man har endog med Held søgt — og fundet Olier og Metaller i Indien ved Luftfotografering efter ganske særegne videnskabelige Metoder.

— Af andre indbringende Virksomheder kan nævnes Hotellerne og Restauranterne, som K. L. M. har forpagtet eller selv ejer. Og det er ikke Smaa-indtægter, der her er Tale om.

Ligeledes er Lufthavnebesøgene en



En K. L. M. Douglas DC 3 ved Start med fulde Omdrejninger paa sine to Motorer og alle 1000 HK. spændt for.

betydelig Indtægtskilde, ligeledes Flyveopvisninger og Flaaderevuer, som afholdes med visse Mellemrum.

At Afdelingen for Salg af brugt Materiel, foruden at skaffe Selskabet Indtægter, ogsaa har den betydelige Opgave at bidrage til Fornyelse af Matriellet paa den fordelagtigste Maade, nævner jeg for Fuldstændigheds Skyld. Grundet paa den glimrende Maade, hvorpaa denne Afdeling ledes, har det været muligt for K. L. M. altid at have det mest moderne »up to date« Flyvemateriel og dermed hele Tiden at være et Hestehoved forud for alle Konkurrenterne, som enten ikke kunde, eller ikke forstod at forny det flyvende Materiel i det samme hastige Tempo, hvori Konstruktorerne og Fabrikkerne sendte det ud paa Markedet.

— I Aaret 1934 udførte K. L. M. sin første Flyvning over Atlanterhavet fra Amsterdam til de hollandske Kolonier i det nordlige Sydamerika til Curacao. Maskinen, en 3-Motors Fokker med 4 Mands Besætning og 250 kg Post ombord fulgte Ruten fra Holland over Marseille — Alicante — Casablanca — Porto Praia — Paramaribo — La Guaira til Curacao, hvor der straks blev oprettet en Underafdeling, som skulde drive Luftfart i de vestindiske Kolonier samt forbinde disse med U. S. A. i Nordamerika og de mange Stater i Mellem- og Sydamerika. De hollandske Ruter her løber langs Nordkysten af Sydamerika, fra La Guaira imod Øst, via Curacao — Aruba til Maracaibo i Vest, og den Vestindiske Afdeling har allerede i Aaret 1937 udført ikke mindre end 1.290.000 Passagerkilometer. I 1938 skal Ruterne udvides til Baranquilla imod Vest, og til Trinidad og Barbados imod Øst, en Rute med en Total længde af over 2000 km.

I Øjeblikket raader den vestindiske Afdeling over en Mængde moderne Flyvemaskiner, hvoriblandt flere af de sidste nye er amerikanske Lock-

head Super Electra Maskiner. Selskabet har værdifulde Koncessioner baade i Venezuela, Columbia og paa Haiti og arbejder meget intimt sammen baade med Pan American Airways, Scadta og Eastern Airlines. Jeg regner ikke den Tid for altfor fjern, da K. L. M. ogsaa kan knytte sine vestindiske Kolonier til Moderlandet ved en direkte Flyverute — tværs over Atlanterhavet, ligesom man allerede har knyttet de ostindiske Kolonier til Holland med en Flyverute over 3 Verdensdele og 17 Nationers Landomraade.

— Endelig skal nævnes K. N. I. L. M., Det Kgl. Nederlandsk-Indiske Luftfartselskab, hvis væsentlige Opgave i Øjeblikket er at opretholde forskellige Flyveruter rundt om i det udstrakte hollandske Kolonirige, hvis Omraade er omtrent saa stort som hele Europa. Men da kun en ringe Del af Kolonierne 55 Millioner Indfødte nogensinde faar Raad til at flyve, og da næppe heller noget større Antal af de ca. 200.000 Hollændere, der administrerer Kolonierne og driver Forretning derovre, alt for ofte har Brug for Flyvemaskinen, saa er Fremtidsmulighederne for K. N. I. L. M.'s indenrigske Virksomhed maaske ikke altfor store, selv om Ruterne kan være betydningsfulde nok baade for Handelen og Administrationen. Men Fremtiden for det indiske Luftfartselskab ligger i de projekterede Flyveruter til Australien og til Manilla, hvorfra man atter vil faa Tilslutning til Stillehavsruten. Her ligger de store uoverskuelige Muligheder for Flyvningen i Ostindien. Muligheder for, at Det Hollandske Luftfartselskab kan skabe en Rute rundt om Jorden fra Kolonierne i Øst over Stillehavet mod Kolonierne i Vest og tilbage over Atlanterhavet til det lille Holland.

Det vil efter denne meget skematisk og ufuldstændige Oversigt over

(Fortsættes Side 113)



# NORTHERN AIR EXPRES

DET belgiske Luftfartselskab SABENA's Ekspres-Flyverute forbinder paa faa Timer Danmark — via Hamburg — med Belgien, Frankrig og England.

Ved Udarbejdelsen af Fartplanen er der ikke blot taget Hensyn til det moderne Menneskes Krav om Tidsbesparelse, men man har ogsaa haft Op-

mærksomheden henvendt paa ikke at gribe forstyrrende ind i Forretningsmandens Inddeling af sin Dag i Arbejdstimer og Fritid, og det fremgaar af følgende:

Efter til sædvanlig Tid at have indtaget Morgenmaaltidet, forlader De København Kl. 8,55 om Bord i den store, tremotorede Maskine, og efter

1½ Times Flyvning — under hvilken De vil blive betaget af det ejendommelige Syn, Øhavet frembyder fra Luften — naar De Kl. 10,10 Hamburg, Tysklands vigtigste Havneby. Dersom Rejsens Maal er Hamburg, og De ønsker at tiltræde Tilbagereisen samme Dag, saa vil De ved at benytte Northern Air Express faa et Ophold i den gamle Hansestad paa 8 Timer, idet Maskinen forlader Hamburg Kl. 18,35. (Forlang i dette Tilfælde en Tur/Retur Billet København—Hamburg, gyldig 1 Dag, hvis lave Pris med Fordeel kan sammenlignes med andre Transportmidlers Priser).

Er Maalet for Deres Rejse derimod Bryssel, Paris eller London, saa forlader De Hamburg efter et Ophold paa et Kvarter og vil være i Belgiens Hovedstad 2 Timer senere, nærmere angivet Kl. 12,30, eller rettidigt nok til passende at kunne indtage Lunch der. Fortsætter De derimod Rejsen, kan Lunchen indtages i den komfortable Maskine, kort før De naar Paris eller London. Ankomsten til disse to Storbyer finder Sted henholdsvis Kl. 14 og Kl. 14,10.

Ved Ankomsten har De saaledes hele Eftermiddagen til Deres Raadighed og kan enten gøre Forretninger paa Stedet eller fortsætte Rejsen til en eller anden Provinsby.

Ved at benytte Northern Air Express paa Tilbagereisen bydes der Dem de samme Fordele, som nævnt ovenfor, idet De har Formiddagen til Deres Raadighed. Northern Air Express afgaar nemlig først fra Eng-





lands, Frankrigs og Belgiens Hovedstæder efter Lunchtid. Med Afgang fra Paris og London Kl. 14,45 og fra Bryssel Kl. 16,20 vil De ankomme til Hamburg Kl. 18,20, til København Kl. 19,45, eller rettidigt nok til at kunne indtage Middag der.

Efter at have gjort opmærksom paa, at der ydes 20 pCt. Rabat paa en Tur/Retur Billet (gyldig 60 Dage), skal vi til Slut blot anføre, at Rejsen foretages under sædvanligt behagelige Forhold. Passageren, som næppe mærker Maskinens Fart af 270 km i Timen, vil snart være optaget af at læse sin Avis, den sidst udkomne Roman eller af at nyde en Whisky. Maaske

vil han være optaget af at gennemse sine Forretningspapirer og pr. Radiotelegram fra Flyvemaskinen sætte sine Forretningsforbindelser Stævne. Fabrikanter og Forretningsmænd, som i Forretningsøjemed skal til Hamburg, Belgien, Frankrig eller England, og Turister, som faar Lyst til at besøge de vesteuropæiske Kunstbyer, vil konstatere, at ved at benytte Northern Air Express kan man afrejse senere, blive længere borte, komme hurtigere hjem.

\*

Det belgiske Luftfartselskab var et af de første, der anvendte de hurtige, italienske Savoia-Marchetti Trafikmaskiner, og i nogle Aar har Selskabet

fløjet med Typen »S.-M.« S-73. Fra indeværende Sæson sættes imidlertid den sidst nye Type ind paa Ruten Skandinavien — Belgien — Frankrig, idet SABENA har anskaffet 3 Savoia-Marchetti S-83, hvis største Hastighed ligger omkring 400 Kilometer i Timen.

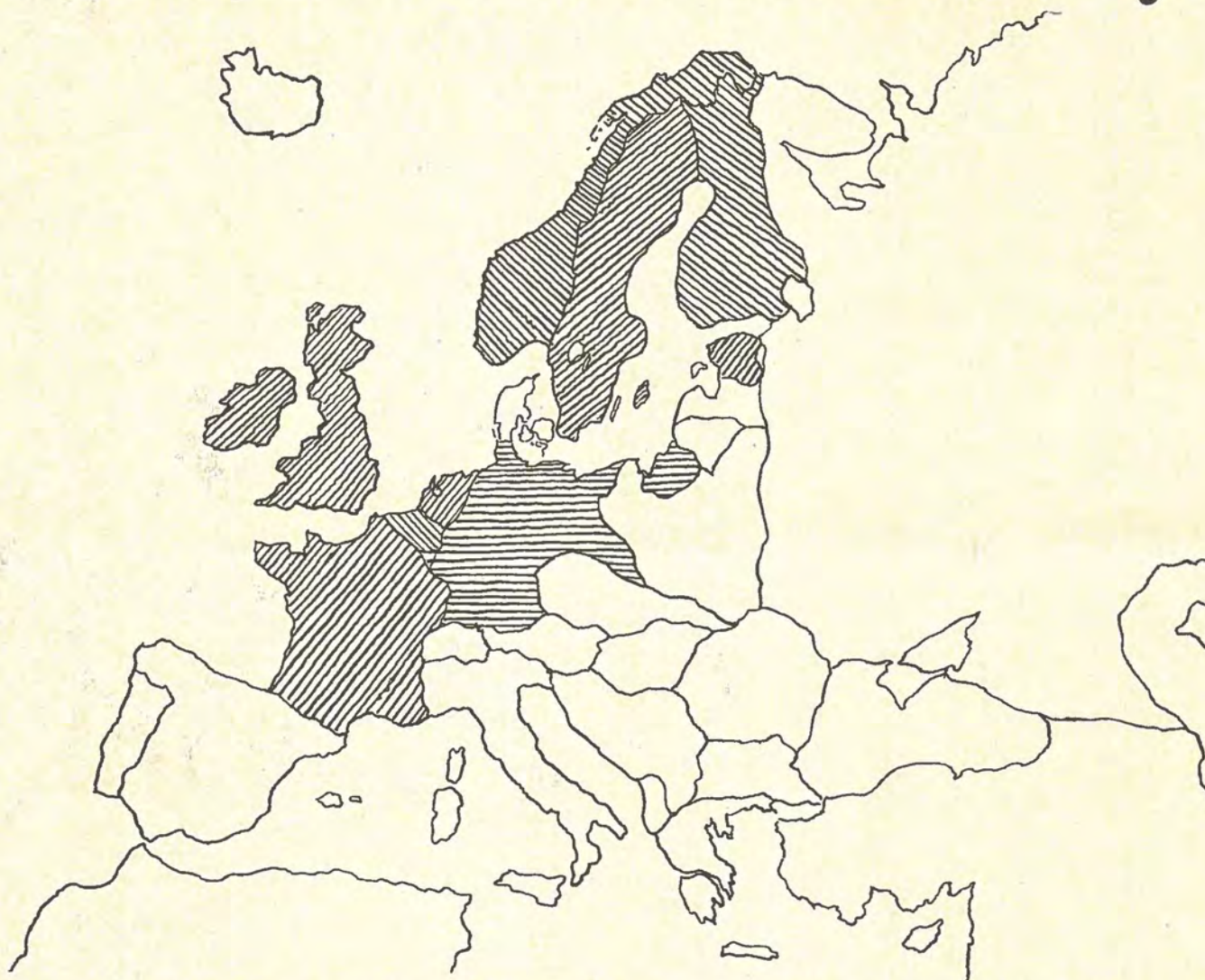
Lige som sine Forgængere er den nye Savoia-Marchetti en tremotoret Maskine, og ved talrige Lejligheder har det italienske Flyvemaskinefirmas Materiel sejret i Konkurrencer. Maskinens store Hastighed i Forbindelse med dens komfortable Indretning vil uden Tvivl gøre Northern Air Express til en af de mest søgte Luftruter.



SABENA's Flag vajer over en Savoia-Marchetti.



# Lufttrafikken i Postvæsenets Tjeneste



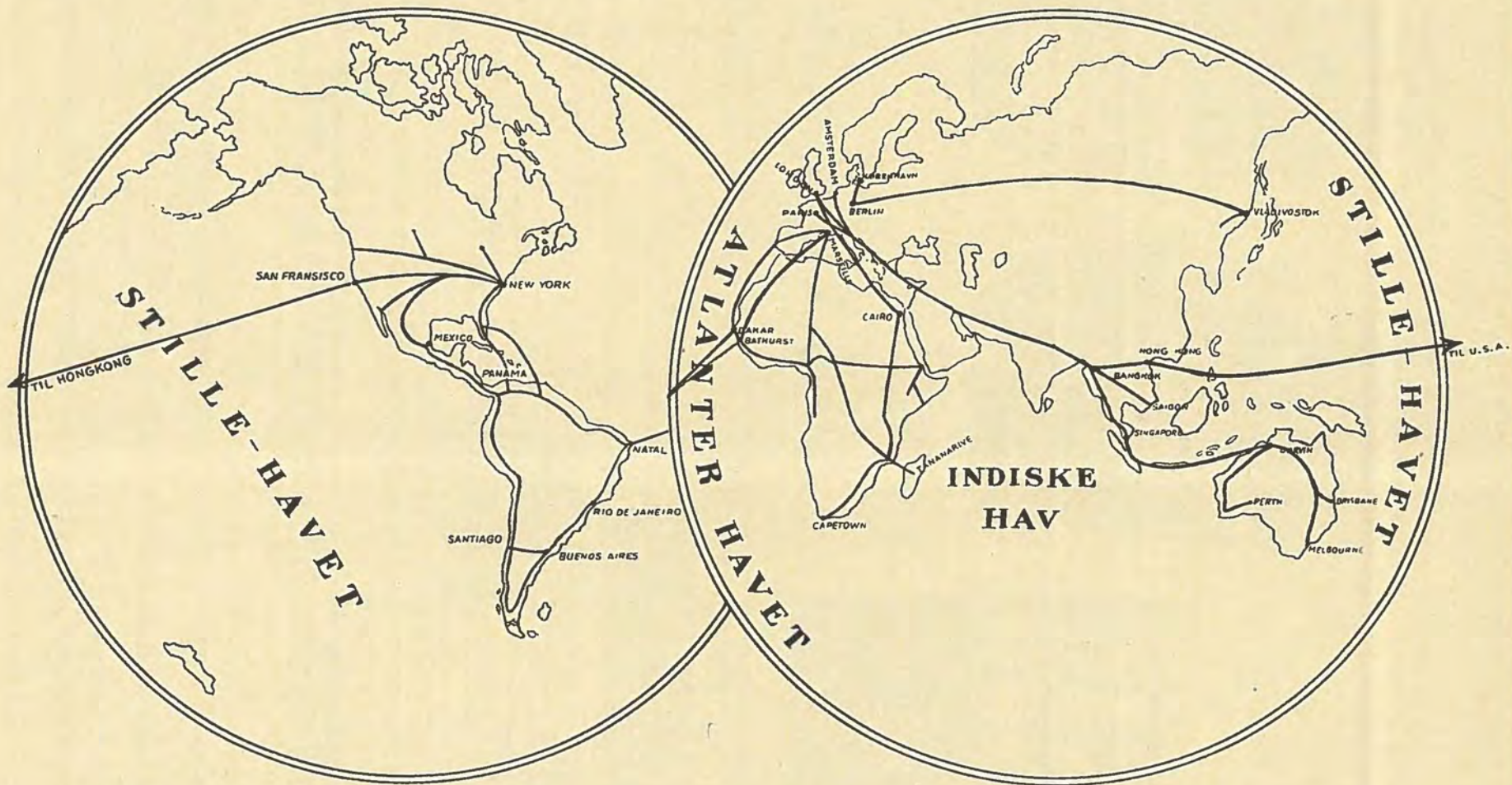
*Kort over Europa, der viser, til hvilke Lande Breve befordres ad Luftvejen uden Tillægstakst.*

**T**IL de paa Kortet skraverede Lande befordres for Tiden (Marts 1938) Breve og Brevkort uden særlig Luftposttillægstakst ad Luftvejen i alle Tilfælde, hvor der derved opnaas en hurtigere Omdeling. Post, der indleveres i København om Aftenen, naar saaledes frem til Omdeling i Berlin, Amsterdam, Brüssel, Paris og London den næste Morgen.

Til de øvrige Lande maa der endnu for Luftbefordring betales et Tillægsgebyr, nemlig for Brevkort og Postanvisninger 15 Øre pr. Stk., for Breve, Tryksager o.s. v. 20 Øre pr. 20 g, men den Dag er sikkert ikke fjern, hvor al egentlig Brevpost (Breve og Brevkort) sendes pr. Luftpost til alle Lande i Europa uden særligt Gebyr.



# Vigtigste Luftpostruter til fremmede Verdensdele



**K**ORTET viser de vigtigste Luftpostruter til fremmede Verdensdele. Oprettelsen af disse Ruter har betydet en Revolutionering af Postbefordringen til oversøiske Pladser. Ruterne beflyves regelmæssigt fra 2 til 6 Gange ugentlig, og den Tidsbesparelse, der kan opnaas for et Brev pr. Luftpost, kan i enkelte Tilfælde blive over 3 Uger. Til Eksempel er Tidsgevinsten:

|                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| Til Capetown..... indtil 10 Døgn   | Til Singapore..... indtil 12 Døgn |
| Til Madagaskar..... indtil 20 Døgn | Til Hongkong..... indtil 23 Døgn  |

Til Buenos Aires..... indtil 16 Døgn      Til Australien..... indtil 12 Døgn

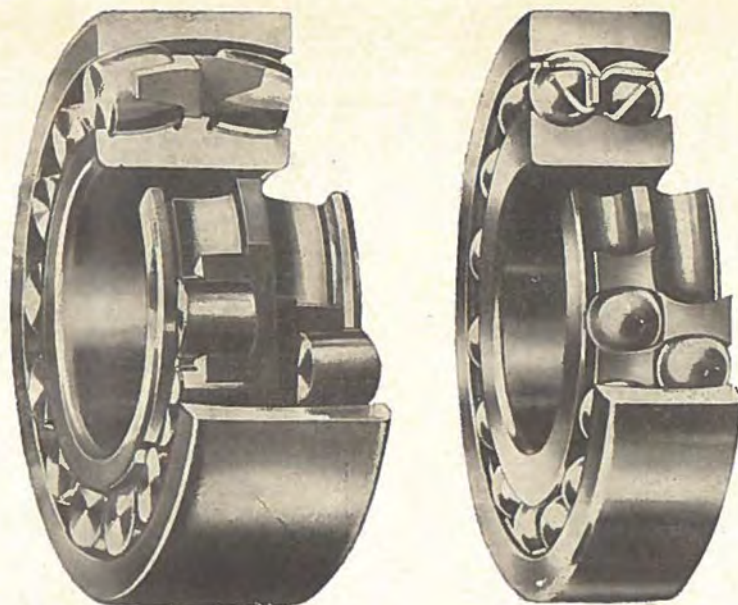
Oplysning om Tillægstakster og Befordringstider faas ved Postkontorerne, i København tillige ved Postvæsenets Oplysningskontor (Telf. »Postvæsenets Oplysning«).

Udførlige Oplysninger med Fartplaner, Tidsgevinst, Takster o. s. v. findes i Heftet »Postforbindelsen til Udlandet«, der udkommer hver Maaned. Heftet faas paa Postkontorerne, Pris 25 Øre. Abonnement pr. Kvartal 50 Øre.





**SKF**  
*i* **LUFTEN**



*giver fuldkommen*

*Driftssikkerhed*

**AVIATIKKENS  
METAL:**



**ALUMINIUM OG DETS LEGERINGER**

Til Specialbrug for  
Lyntog - Aeroplaner  
Hydroplaner - Luftskibe

I alle Haardhedsgrader  
og Konstruktionsformer

**NORDISK ALUMINIUMINDUSTRI**  
VED DIREKTØR SIG. HOUTH

ENGLANDSVEJ 32 - KØBENHAVN S.

TELEFON: CENTRAL 10627 - 10628



# Dr. Lauge Kochs Flyveekspedition til Grønlands Nordøstkyst

Med en Dornier Wal under dansk Flag til Fata Morgana-Øerne

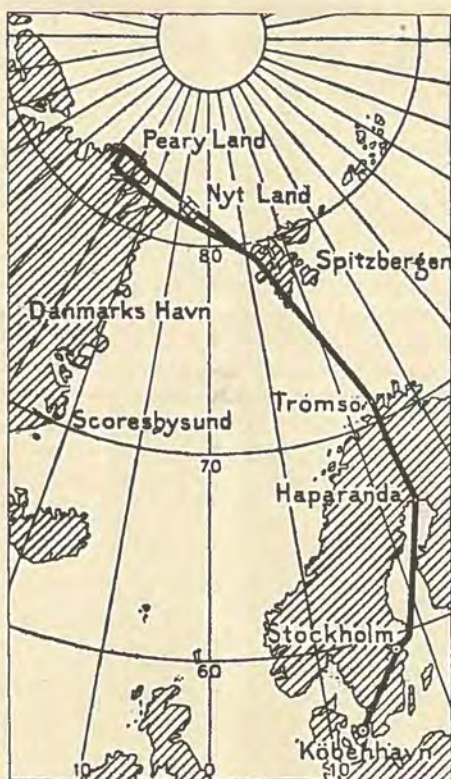
I Slutningen af denne eller i Begyndelsen af næste Maaned startes en dansk Flyveekspedition, der under Dr. Lauge Kochs Ledelse skal eftersøge det ukendte Land, der menes at ligge i Nærheden af Grønlands Nordøstkyst.

Farvandet mellem Svalbard og Grønlands Nordøstkyst er saa godt som udforsket, og da det Farvand geografisk set maa siges at tilhøre Grønland, er det en naturlig Opgave for dansk Initiativ at udforske dette Omraade. Danmarksekspeditionen Folk, afdøde Oberst J. P. Koch og Maleren Aage Berthelsen, mente i 1907 at have observeret Land Øst for Grønland, og under Flyvningen over Nordgrønland i 1932 mener Dr. Lauge Koch og hans to Flyverfæller Victor Petersen og Kramme ogsaa at have observeret Land del paagældende Sted. Og senest ved Nytaarstid i Aar, da Papinin og hans tre Kammerater paa Isflagen drev forbi Nordostrundingen, mener de at have observeret det ukendte Land. Mange Kendsgerninger tyder saaledes paa, at det virkelig eksisterer.

Naar det er lykkedes Dr. Lauge Koch at starte denne Ekspedition, skyldes det en enkelt Mands storlaaede økonomiske Offervilje — sit Navn ønsker han ikke nævnt — og Regeringens levende Interesse for Opgaven, idet denne bl. a. stiller en stor Flyvebaad, der er indkøbt til den danske Luftmarine, til Raadighed for Ekspeditionen tilligemed kyndigt og trænet flyvende Personel.

Luftmarinens nyhvervede Flyvebaad er en tomotoret Dornier Wal, der har været anvendt af Deutsche Lufthansa paa Luftpostruten over det sydlige Atlanterhav. Den er udstyret med to vandkølede B. M. W. Motorer paa ialt 1300 HK., og den har Plads til en meget stor Benzinbeholdning. Den er bygget i 1934, og naar Lufthansa har ønsket at afhænde den, er det fordi Selskabet efterhaanden helt og holdent gaar over til at anvende Dieselmotorer paa Strækningen over Sydatlanten. Luftfartøjet har en Marchhastighed paa ca. 180 km/T.

Paa den spændende Tur til de nordpolare Regioner skal Dornier'en føres af de to Marineflyvere, Soløjtnant Overbye og Flyverløjtnant Sund-



Kort over Ekspeditionens Rute fra København. Flyvningen fra »Gustav Holm« ind over Peary Land bliver paa ca. 2100 km.

bye. Foruden Dr. Lauge Koch selv medfølger desuden en Radiotelegrafist.

Staten har stillet »Gustav Holm« til Ekspeditionens Raadighed, og Skibet sejler i Forvejen op til Svalbards Nordvestkyst, idet det skal gaa saa langt ind mod Iskanten som muligt. Flyvebaaden bliver fløjet til Svalbard via Stockholm—Haparanda—Tromsø, og saa hurtigt alle Forhold synes at være gunstige for Flyvningen, startes der fra Basis ved »Gustav Holm«. Under selve den store Opklaringsflyvning ind over Peary Land vil der ikke blive mellemlandet undervejs, og man regner med, at Turen kan gøres paa 12—14 Timer. Flyvebaaden har Radio ombord og kan pejle mod »Gustav Holm«s Radiostation. Hvis der bliver opdaget nyt Land under Flyvningen mellem Svalbard og Nordostrundingen, vil det blive kortlagt ved Hjælp af Luftfotografering, og Flyvningen fortsættes ind over Peary Land.

»Maaske findes der intet Land i den Del af Grønlandshavet, vi flyver

hen over«, siger Dr. Lauge Koch, »men netop fordi en Skuffelse er mulig, har jeg ikke villet foretage saa stort et Togt uden at være sikker paa Resultater. Flyvning over Peary Land, med fuldstændig Kortlægning af disse store, næsten bekendte Egne, er Danmarks sidste geografiske Opgave i denne Del af Grønland, og naar vi har løst denne Opgave, har vores Rejse ikke været forgæves.«

Hvis Ekspeditionen under det store Togt indover det ukendte skulde blive tvunget til at lande undervejs uden at kunne starte igen, er der truffet alle tænkelige Forholdsregler for at kunne komme den til Undsætning. Om Bord i Gustav Holm har Luftmarinen en af sine Heinkel-Søflyvemaskiner med som Hjælpeluftfartøj. Sker det, at Ekspeditionen maa lande paa Isen, har den stadig Radioforbindelse med »Gustav Holm«, og Heinkel-Luftfartøjet kan da blive sendt til Undsætning. Hvis den ufrivillige Landing skulde ske i Peary Land, er der Proviant om Bord til en Maaned, og saa maa Ekspeditionsdeltagerne gaa til Fods til Kysten for at blive afhentet af et Skib. Ved Peary Land er der næsten altid isfrit i August.

Det er en storstilet Flyveekspedition, der under dansk Flag skal startes til de ugæstmilde Polarregioner, og det spændende Togt vil blive fulgt med den aller største Interesse af hele Landets Befolkning.

## Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

## Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

Flyv's Hovedkontor,  
Vesterbrogade 60,

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.



# Et Par gode Raad og Vink til Passagererne

■ **Flyvebilletten kan købes** i ethvert Rejsebureau, hvor De ogsaa kan faa alle nødvendige Oplysninger om Luftruterne, Tider, Priser m. m. Det Danske Luftfartselskab (D.D.L.), der er Generalrepræsentant for samtlige paa København trafikerende, udenlandske Luftfartselskaber, har sit eget Luftrejsebureau i Centrum af København.

■ **Pladsreservation** er gratis, og jo før Flyvebilletten bliver bestilt, desto sikrere er man paa at faa Plads til den Rute, man ønsker, idet man maa huske paa, at Antallet af Pladser i en Flyvemaskine er forholdsvis begrænset.

■ **Børnebilletter** sælges til betydelig reduceret Pris. Børn under 3 Aar, som er under Ledsagelse af en Voksen, og som ikke lægger Beslag paa en særskilt Plads, befordres for 10 pCt. af den almindelige Billetpriis.

Børn mellem 3 og 7 Aar befordres for 50 pCt. af den normale Billetpriis.

■ **Tur- og Retur-Billetter** sælges til en billigere Pris, idet der ydes en Rabat paa 20 pCt. paa Returbilletten paa alle europæiske Luftruter. Yderligere er der paa 1-Dages Returbilletter paa Ruterne til Berlin og Hamborg en Rabat paa 50 pCt. paa Returbilletten.

■ **Familierabathefter** er meget fordelagtige at købe, naar flere Familienmedlemmer skal rejse. D.D.L. og alle øvrige Selskaber, der er tilknyttet den internationale Luftfartsorganisation I.A.T.A. (og det er samtlige europæiske Landes Luftfartselskaber paa en enkelt Undtagelse nær), udsteder Rabathefter, der sælges med en Reduktion paa

15 pCt. Købeprisen er 1275 Kr., og Heftet berettiger Indehaveren, dennes Hustru og Børn under 21 Aar til Billetter for 1500 Kr. Gyldighed i 6 Maaneder.

■ **Firmaer og Foreninger** kan købe **Billeanvisninger**, der af deres Personale resp. Medlemmer kan benyttes som Betaling for Flyvebilletter og Overvægt. Der opnaas derved en Besparelse paa 15 pCt.

Mod Betaling af 2400 Kr. udleverer D.D.L. et Antal Billeanvisninger gældende for 6 Maaneder, og under Forudsætning af, at der i Løbet af denne Periode aftages Billetter for ovennævnte Beløb, udbetales der en Rabat paa 15 pCt.

■ **Automobilbefordring** fra Byen til Lufthavnen og omvendt er inkluderet i Billetpriisen (herfra er dog undtaget Befordringen til og fra Berlins Lufthavn). Mod Betaling af en fastsat Takst kan Ledsagere blive befordret til og fra Lufthavnen, saafremt der er Plads disponibel.

■ **Befordring af Bagage.** De kan tage lige saa meget Bagage med. De vil, men hvis der er mere end 15 kg, maa der betales Overvægt for Resten. Hvis De har særlig meget Bagage, og De vil være sikker paa, at det hele kommer med, gør De dog klogt i at gøre opmærksom herpaa, naar De bestiller Billetpriisen. Obs.: Børn under 3 Aar, som ikke har Krav paa særskilt Plads, har ikke Ret til Fribagage. Børn over 3 Aar har Ret til 15 kg Fribagage.

■ **Pas** maa De endelig huske at have i Orden. Til de fleste europæiske Lande kræves ikke mere Visum; men glem ikke at faa det viseret, hvis De rejser til et Land,

hvor Visum fordres. Ellers risikerer De Ubehageligheder.

■ **Fotograflapparater** er ikke velsete ret mange Steder, og det er simpelthen forbudt at medtage og anvende Fotografiapparater i Kabinen under Flyvning over de fleste europæiske Lande. Hvis De f. Eks. fra en dansk Lufthavn skal andre Steder hen end til et andet Sted indenfor Danmarks Grænser, saa skal Fotografiapparatet være nedpakket i den indskrevne Bagage til Befordring i Bagagerummet, eller det maa afleveres til Opbevaring under Flyvningen.

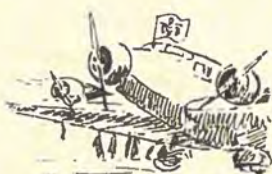
Overtrædelser af denne Bestemmelse medfører de aller alvorligste Ubehageligheder for Passageren.

■ **Forfriskninger** kan købes i alle Lufthavnene, og i de fleste store Rutemaskiner kan man faa serveret lettere Maaltider, Kaffe, The etc.

■ **Telegrammer** kan under Flyvningen sendes til og fra Passagererne i Maskinen, idet alle Rutemaskiner nutildags er udstyret med Radio.

■ **Rygning** er ikke tilladt i Maskinerne. Herfra er dog enkelte Undtagelser, idet visse Maskiner (bl. a. de nye D.D.L.-Maskiner) har indrettet en særlig Rygekabine.

■ **Opvarmede Kabiner** er nu del almindelige paa alle Ruter, saaledes at man i de store Højder, hvor Temperaturen er forholdsvis lav, kan holde den samme Temperatur inde i Kabinen som nede ved Jorden. Nogen særlig varm Paaklædning, selv om Vinteren, er derfor ikke mere nødvendig.



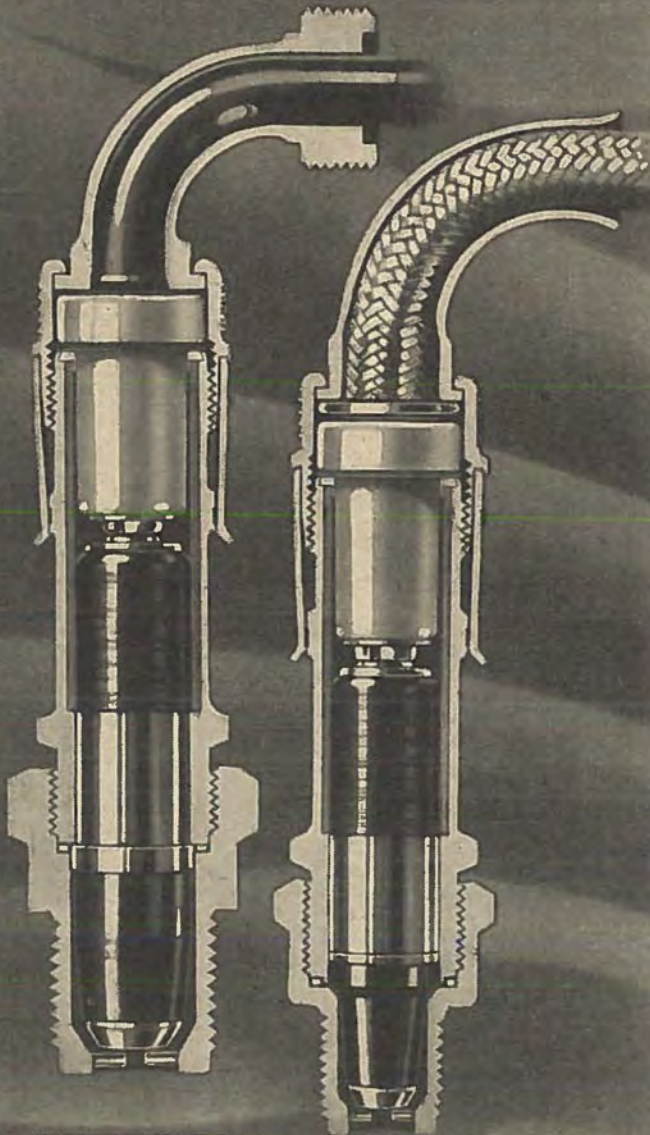


**INTEGRAL  
SCREENING**

**K·L·G**

**PLATINUM  
EARTH WIRES**

**DEVELOPMENTS**



A STANDARD TYPE  
OF 18% INTEGRALLY  
SCREENED K·L·G  
PLUG FITTED WITH  
K·L·G TYPE H·90/I  
ELBOW FOR USE WITH  
IGNITION HARNESS

A STANDARD TYPE  
OF 14% INTEGRALLY  
SCREENED K·L·G  
PLUG FITTED WITH  
K·L·G TYPE R·90  
ELBOW FOR USE WITH  
BRAIDED CABLE



V.7/4-B K·L·G PLUG  
WITH PLATINUM  
EARTH WIRES AS  
STANDARDISED  
ON THE LATEST  
BRISTOL ENGINES

Eneforhandler for Danmark:

**ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB**  
FARVERGADE 16 - KØBENHAVN K.





*Radioudstyret gennemprøves i  
Standard Electric's egne Aeroplaner!*

**Standard Electric A/S**

Fabrik og Administrationskontorer: Raadmandsgade 71 - Telefon: TAga 7000

**Standard Electric A/S**  
TELEFON-, TELEGRAF- OG RADIOFABRIK

*Leverer*

**Radio- og Pejleudstyr  
af enhver Art**

til Flyvepladser  
og Flyvemaskiner

Leverandører til  
førende Flyveselskaber  
og Flyvevæsener

**TEXACO  
AIRPLANE  
OIL**



**THE TEXAS COMPANY A/S**

AMALIEGADE 35 - KØBENHAVN K.





# Den danske Luftvirksomhed paa Grønland

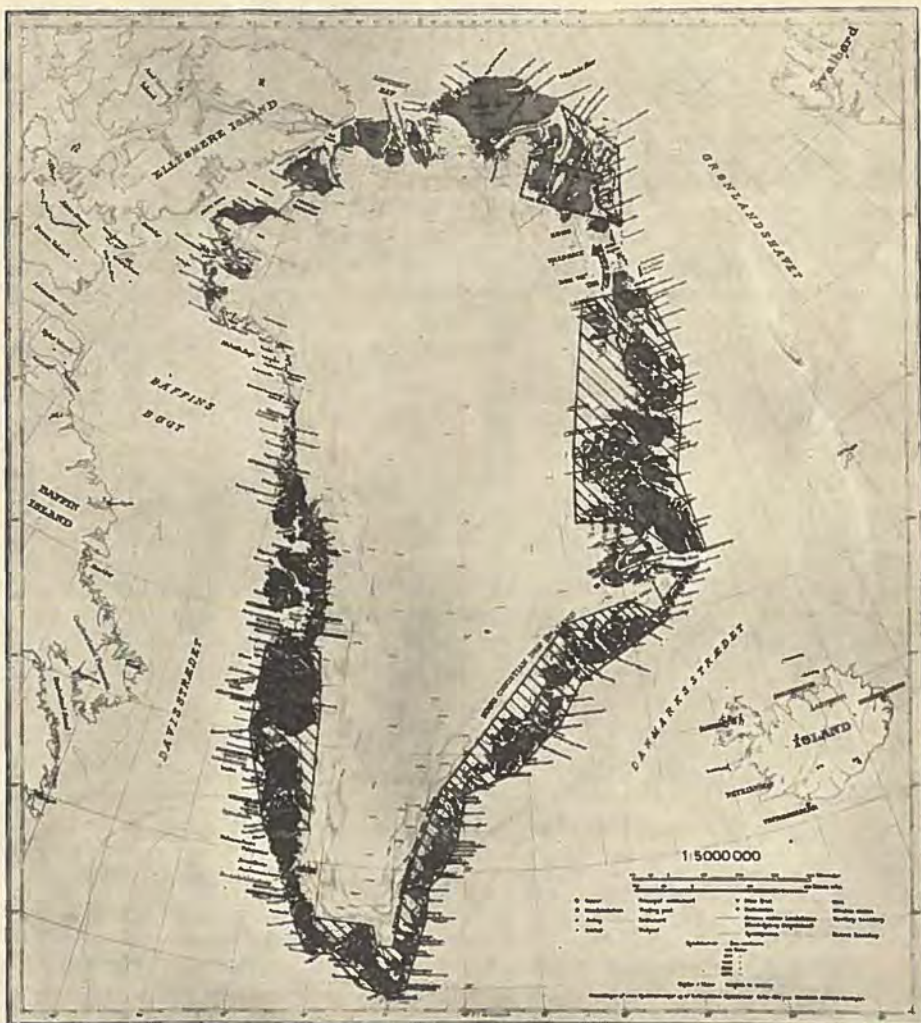
**D**A Grønlandssagen i sin Tid var for Retten i Haag, kunde Danmark med Stolthed pege paa, at det var den eneste af alle Nationer, for hvem det var lykkedes at berejse og kortlægge samtlige Grønlands Kyster. — et Faktum, som sikkert har vejet tungt i Vægtskaalen til vor Fordel, da Dommen skulde afsiges.

Imidlertid var Kortlægning i gamle Dage ikke det samme, som Kortlægning er nuomstunder, hvor Kravet til Nøjagtighed og Detailler er steget i væsentlig Grad; for nu at raade Bod paa denne Mangel paabegyndte Geodætisk Institut allerede i 1927 en rationel Opmaaling af Grønland efter moderne Principper, og siden 1932 har Marinens Flyvevæsen medvirket i denne Opmaaling ved Optagelse af Luftfotografier, hvorved det meget omstændelige og komplicerede Arbejde er blevet betydeligt simplificeret, og det er denne Indsats, som jeg i denne Artikel skal gøre lidt nærmere Rede for.

\*

Som bekendt danner hele Grønlands Indre en kæmpemæssig Isørken, hvor der ikke er noget at kortlægge; men hvor Isen nærmer sig Kysterne, begynder Landet at titte frem, først som enkelte, spredte »Nunatakker« — d. v. s. Fjeldtoppe, der rager op igennem Isen —, der efterhaanden bliver talrigere og talrigere for tilsidst gradvis at gaa over i et Fjeldlandskab, ofte af en sjældent vildt og storslaaet Natur, med dybe Kløfter og Dale, hvor de enorme Ismasser fra Grønlands Indre presser sig ned i Form af Gletchere og Bræer for tilsidst at ende i Bunden af de mange Steder over Hundrede Kilometer dybe Fjorde eller paa den aabne Kyst.

Det er disse Strækninger, som skal kortlægges. Ganske vist er de tidligere blevet opmaalt, men under saa vanskelige og primitive Forhold, at de



(Geodætisk Institut, Eneret).

Kort over Grønland, som viser de til Kortlægningsbrug fotograferede Arealer (skraveret) samt nogle af Dr. Lauge Koch's, Materielmester Victor Petersen og Flyvemekaniker Kramme's Rekognoscerings- og Kortlægningsflyvninger (stipede Linier).

deraf fremgaaede Kort nødvendigvis maatte blive meget unøjagtige. Alligevel kan man ikke lade være at beundre de Resultater, som Datidens Ekspeditioner med deres efter moderne Opfattelse ret primitive Hjælpe-midler og under yderst vanskelige Forhold har naaet.

Allerede i 1928 havde Luftmarinen Planer fremme om i Forbindelse med Geodætisk Institut at paabegynde et Luftkortlægningsarbejde deroppe, i Forbindelse med det rationelle Op-

maalingsarbejde, som Institutet allerede Aaret før havde paabegyndt efter moderne — men »jordbundne« — Metoder, og man havde derfor sendt en Officer til Vestgrønland for at undersøge Flyve- og Basismulighederne med Henblik herpaa. Forskellige Forhold kom imidlertid i Vejen, saaledes at Planen ikke kom til Udførelse ved den Lejlighed.

I 1931, under den kendte, tyske Flyver von Gronau's Flyvning via Grønland til Amerika, havde Luft-



marinen atter en Officer deroppe, der fik Lejlighed til at deltage i nogle Rekognosceringsflyvninger paa Vestkysten.

Paa Grundlag af de ved disse to Lejligheder udfærdigede Rapporter samt Marinens øvrige udmærkede Kendskab til Forholdene deroppe indhøstede gennem mange Aars Inspektionstjeneste i de grønlandske Farvande stod man saaledes godt rustet, da Sagen endelig blev aktuel i 1932.

Det var Dr. Knud Rasmussen's og Dr. Lauge Koch's to store Ekspeditioner — 7. Thule Ekspedition og Trearssekspektionen — som gav Stødet til, at Planerne endelig blev til Alvor. Begge disse Ekspeditioner havde Kortlægning som en af deres Hovedopgaver, og nu skulde for første Gang Flyvemaskinen sættes ind som fast Faktor i Grønlands Udforskning.

I Somrene 1932 og 1933 havde Flyvevæsenet 3 Luftfartøjer paa Grønland — 1 med 7. Thule Ekspedition og 2 med Trearssekspektionen —, som fotograferede Størstedelen af Grønlands Syd- og Østkyst fra Ivigtul i Sydvest til Germanialand i Nordøst. I Tilgift hertil blev yderligere foretaget en Del Rekognoscerings- og Korttegningsflyvninger over mere eller mindre udforsket Terrain, saaledes i 1933 helt op til Nordostrundingen, Grønlands nordøstlige Hjørne.

De efterfølgende Aar havde Flyvevæsenet kun eet Luftfartøj deroppe.

I 1934 var Opgaven ikke Fotografering, men udelukkende Isrekognoscering for Dr. Lauge Koch's Ekspeditionsskib »Gustav Holm« og Forbindelsestjeneste for Ekspeditionen.

I 1935 havde Inspektionsskibet »Godthaab« et Luftfartøj med til Nordøst-Grønland, hvis Opgave foruden Isrekognoscering og Forbindelsestjeneste var at færdigfotografere Scoresbysund-Området, som man grundet paa ugunstige Vejrforhold ikke havde faaet færdigt i 1933. De meget vanskelige Is- og Vejrforhold gjorde det imidlertid umuligt for Skibet at slippe igennem Isbæltet, saaledes at det slet ikke naaede ind til Grønland. Det lykkedes dog for Luftfartøjet at foretage nogle Flyvninger fra Skibet, medens dette laa i Isen, og ind til Grønland, hvorunder man fik udskiftet en Del Overvintringsfolk paa Dr. Lauge Koch's og Fangstelskabet »Nanok«s Stationer.

I 1936 blev Luftvirksomheden forlagt til Vestkysten, og Geodætisk Institut sendte sin første, selvstændige

Flyvefotoekspedition derop med Opgaven at fotografere Kysten fra Nordre Strømfjord til Godthaab, et Arbejde som det trods relativt ugunstige Vejrforhold lykkedes at gennemføre ca. 90 pCt. af.

I 1937 sendte Geodætisk Institut sin anden, selvstændige Flyvefotoekspedition til Grønland. Denne havde til Opgave at fotografere Kysten fra Godthaab paa Vestkysten, rundt Kap Farvel og op til Bernstorffsfjorden paa Østkysten, en meget stor Opgave, som man paa Forhaand var klar over kun kunde løses under de gunstigst mulige Omstændigheder, hvilke man ikke fik den Sommer. Dels foraarsagede Vejrforholdene lange, »døde« Perioder, og dels foranledigede et Motorhavari paa Østkysten 2½ Uges Forsinkelse, saaledes at det kun lykkedes at gennemføre ca. 60 pCt. af det planlagte Arbejde.

\*

Dette var i meget store Træk en Oversigt over den danske Luftvirksomhed paa Grønland siden 1932. Endnu er der meget Arbejde at udføre dels for Geodætisk Institut og dels for Det Kongelige Danske Søkortarkiv, der i 1935 med Marinens nye Opmaalingsskib »Hejmdal« paabegyndte en rationel Søopmaaling af de grønlandske Farvande.

Alt ialt er der i de seks Somre, som Luftmarinen har virket paa Grønland, blevet fløjet lidt over 900 Timer, hvilket svarer til en samlet Distance paa ca. 126.000 km, naar man regner med en gennemsnitlig Flyvefart paa 140 km/T., hvilket er lavt regnet. Der er fotograferet til Kortlægningsbrug et Areal paa godt og vel 300.000 Kvadratkilometer (Storbritannien og Irland 313.000 og Norge 324.000 Kvadratkilometer), og i denne Forbindelse maa man erindre, at der overhovedet ikke blev fotograferet i Somrene 1934 og 1935, samt at Arbejdstiden paa Østkysten kun er 1—2 Maaneder og paa Vestkysten ca. det dobbelte; alt ialt vilde det vel svare til 1 Luftfartøj i ca. 16 Maaneder og heri medregnet alle de mange Dage, der er medgaaet til at vente paa godt Vejr, hvilket beløber sig til mindst 50 pCt.

Som allerede nævnt har Luftmarinens Opgaver paa Grønland ikke udelukkende indskrænket sig til Luftopmaalingen. Lejlighedsvis har ogsaa andre Opgaver været paa Programmet, saasom Luftfotografering til Brug for arkæologiske Undersøgelser, Isre-

kognoscering, Forbindelsestjeneste for Dr. Lauge Koch og Dr. Knud Rasmussen, hvis Ekspeditioner spændte over meget store Omraader, samt endelig en enkelt Gang en Eftersøgnings- og Undsætningsflyvning; det var da Kaptajnlejtant Erik Rasmussen i 1932 fløj fra Julianehaab paa Sydvestkysten til Skjoldungen paa Østkysten og retur for at lede efter »den flyvende Familie« — Hutchinson's — der havde rapporteret at være nødlandet ca. 60 km sydvestfor Angmagsalik. Som det vil erindres, blev de imidlertid fundet af en engelsk Trawler, inden Luftfartøjet naaede derop.

\*

Men hvordan leves nu Livet paa en saadan Ekspedition? Lad os som Eksempel tage Flyvefotoekspeditionen 1937. Den bestod af Lederen (en Afdelingsgeodæt fra Geodætisk Institut), to Flyvere, een Luftfotograf, to Flyvemekanikere (den ene Radiotelegrafist i Luftfartøjet under Flyvningerne) og en Fototekniker (Fremkaldning og Kopiering af Luftfotografier). Hertil kom yderligere Besætningerne i Ekspeditionens to Motorbaade, »Kivioq« (22 ts) og »J. P. Koch« (15 ts), der bestod af ialt to Motorbaadsførere (begge Radiotelegrafister), een Motorpasser og to menige Soldater (Kokke) samt 4—6 Grønlændere. Af alle disse Mennesker boede foruden Fartøjsbesætningerne kun Ekspeditionslederen ombord i Baadene, Resten boede i Telte i Land eller — hvor Forholdene tillod det — var indlogeret i Kolonierne. Al Besisning foregik derimod ombord i Baadene, hvor »Daasemad« var den daglige Menu af og til varieret med saadanne grønlandske Lækkerbidskener som Sælhundelever eller henkogte Ryper og saa naturligvis Fisk.

En Ekspedition med Luftfotografering som Formaål kræver selvsagt meget fint Vejr for at kunne udrette noget, og derfor er noget af det første, man lærer, naar man kommer derop, det er at »vente, vente, bare vente!«, og i Ventiden faar nogle Tid til at fordøje digre Værker, medens andre med en Kuffert lagt over Knæene som Spillebord lufter Spillelidenskaberne til Akkompagnementet af et rent Perpetuum mobile af en Grammofon og med en ophøjet Foragt for Culbertson's og andre Geniers strenge Regler.

Men naar saa Vejret endelig er til Fotografering, saa bliver der Travl-



hed i Lejren. Kortene — altsaa ikke Spillekortene — bliver taget frem og studeret og en Foto-Flyvning planlagt under Hensyntagen til Vejret, Solens Stilling, Maskinens Aktionsradius m. m. Samtidig hermed ser Fotografen sit Kamera klar, medens Mekanikerne tager Overtrækkene af Maskinen, der ligger og vugger paa Vandet ved sin Fortøjningsbøje, samt ser efter, at der er tilstrækkelig Benzin og Olie. Saa kommer den vanskelige Proces med Paaklædningen, der er jo koldt oppe i de 4000 m, hvor vi nu skal tilbringe de næste 4—5 Timer, men ved forenede Anstrengelser lykkes det dog, og inden længe sidder man sveddryppende (nede ved Jorden er der nemlig Spor koldt) i Maskinen, Motoren startes op, og man kører lidt rundt paa Vandet for at »varme op« — Motoren altsaa — samt for at finde en passende Startbane, hvilket specielt paa Østkysten ofte maa foregaa mellem drivende Isskoder af forskellig Størrelse. Saa kommer Starten, den er ret lang, da Maskinen er tungt lastet, idet den foruden de tre, tykt-paaklædte Mænd — Flyver, Fotograf og Radiomekaniker — med deres forskellige Habengut samt Benzin og Olie til 5—6 Timers Flyvning medfører tre Rygsække med Nødproviant og andet Udstyr beregnet til 14 Dages Behov, man maa jo være forberedt paa alle Eventualiteter.

Saa kommer den kedeligste Del af Flyvningen, Stigningen til de 4000 m's Højde, hvor Fotograferingerne foregaa, den tager Tid dels paa Grund af Maskinens store Last og dels fordi man maa skaane Motoren; paa de Breddegrader har man jo ikke den samme lette Adgang til Reparationer som herhjemme; men efter  $\frac{3}{4}$ —1 Times Flyvning er man da naaet derop, og Fotograferingen kan begynde.

Lige fra Starten har vi staaet i konstant Radioforbindelse med den ene af vore Motorbaade og mindst hvert 20. Minut sendt Positionsmeldinger dertil. Dernede sidder ogsaa Ekspeditionsleden og følger i sit Kort Maskinens Arbejde, og for hver Fotorute, der bliver meldt færdig, sætter han i Triumf en tyk, blaa Streg i Kortet, — saa er den ude af Verden.

Omsider efter 4—5 Timers Forløb kommer Meldingen fra Luftfartøjet: »Færdig, afgaar til Basis!«, og saa faar Kokken travlt, han skal jo gerne have Maden parat, til de forsultne og



(Geodætisk Institut. Eneret).

Godthaab Skibshavn, der i Perioder har været anvendt som Basis for Flyvefotoekspeditionerne i 1936 og 1937. Under Fjeldet »Sadlen« ses »Gustav Holm« og tilvenstre derfor Luftfartøjel H. M. II Nr. 87.

forkomne Flyvere kommer ned; men disse spilder heller ikke Tiden, naar man har siddet i 10—20, ja, somme-tider ned til 25 Graders Kulde i flere Timer, saa kan det ikke gaa hurtigt nok med at komme ned til de behageligere Atmosfærer, saa næppe har Flyveren faaet Klarmeldingen fra Fotografen, førend han sætter Maskinen paa Næsen, og hjemad gaar det med højeste Fart, saaledes at der opstaar et formeligt Kapløb mellem Flyveren paa den ene Side og Kokken paa den anden Side om, hvem der først er klar til Spisningen; men inden længe sidder man saa bænket om Kokkens kulinariske Præstationer, der — i hvert Fald i tre Mands Øjne — ikke lader selv Davidsens koldeste Madorgier noget høre — Luften tærrer!

Efter Maaltidet — hvorunder Flyvningen og dens Resultat naturligvis har været det vigtigste Samtaleemne — gaar Fototeknikeren sammen med Fotografen i Gang med Fremkaldningen, saaledes at man hurtigst muligt kan faa Klarhed paa, om Resultatet er tilfredsstillende, eller om noget skal tages om — det sidste hører heldigvis til Sjældenhederne.

\*

Ja, saadan gaar Livet deroppe. Et dejligt Liv, hvor det gode Kammeratskab sidder i Højsædet, og hvor selve

Arbejdet er interessant og afvekslende. Og naar man saa ser paa Resultaterne — de færdige Kort af Grønland, af hvilke der endnu kun er udkommet seks, færdigbearbejdede —, saa kan man med Rette være stolt af at have været med i dette Arbejde, der ikke blot er af stor Betydning rent praktisk, men som ogsaa betyder umaadeligt meget for Danmarks Prestige i Udlandet, idet dansk Kartografi indtager en meget fremskudt Stilling i den internationale Verden og Danmarks eneste Koloni ogsaa, naar Arbejdet engang er helt færdigt, vil være det arktiske Land i Verden, som er bedst og nøjagtigst kortlagt.

\*

Og lad mig saa slutte med at udtale Haabet om, at Danmarks store Koloni snart maa opleve at se Flyvningen som en fast Kulturfaktor. Betingelserne for Flyvning deroppe er gode i hvert Fald en stor Del af Aaret, og Opgaver er der mange af — Syge- og Lægetransport, Post- og Passagerbefordring, Eftersøgnings- og Undsætnings ekspeditioner, Inspektioner, Tjenesterejser for Embedsmændene m.m., saaledes at Grønland ikke skal være den eneste Koloni i Verden, der bortset fra til specielle, videnskabelige Formaal kun kender Flyvningen af Navn.

J. Münter.



# F. A. I.s officielt anerkendte Rekorder

**N**EDENFOR bringer »Flyv« nogle af de pr. 1. Januar 1938 bestaaende Rekorder, der er anerkendt af Fédération Aéronautique Internationale.

## Balloner (Klasse A).

*Distance:* Tyskland; Berliner; 8.—10. Febr. 1914 ..... 3.052 km  
*Højde:* U. S. A.; Orville A. Anderson & Albert W. Stevens; Rapid City i South Dakota; d. 11. November 1935 ..... 22.066 m  
*Varighed:* Tyskland; H. Kaulen; 13.—17. December 1913; 87 Timer.

## Luftskibe (Klasse B).

*Distance:* Tyskland; Dr. Eckener; »Graf Zeppelin«; den 29., 30., 31. Okt. og 1. Novbr. 1928 ... 6.384 km

## Landflyvemaskiner (Klasse C).

*Distance i lige Linie:* Sovjetrusland; Gromov, Youmachev, Daniline; Monoplan ANT-25-1; Motor AM-34 (860 HK); Moskwa-San Jacinto (U.S.A.); 12.—14. Juli 1937 ..... 10.148 km  
*Distance i lukket Bane:* Frankrig; Bosoutrot & Rossi; Monoplan Bleriot 110; Motor Hispano—Suiza 500 HK; 23.—26. Marts 1932 ..... 10.601 km  
*Højde:* England; M. J. Adam; Bristol 138; Motor Bristol Pegasus 490 HK; South Farnborough, 30. Juni 1937 ..... 16.440 m  
*Hastighed:* Tyskland; Hermann Wurster; Monoplan Bf-113 R; Motor DB 600—950 HK; Augsburg; 11. Novbr. 1937 ..... 610 km

## Sportsflyvemaskiner.

*Distance i lige Linie:* Sovjetrusland; Goussarov & Glebov; Monoplan Moskalev; Motor M-11 (Cylinderindh. 8,5 l); Moskwa-Krasnoyarsk; 23. Sept. 1937 ..... 3.318 km

*Højde:* Frankrig; Louis Clémens; Monoplan Taupin; Motor Régnier 90 H.K. (Cyl. 3,9 l); Buc; 8. Novbr. 1937 ..... 6.518 m

*Hastighed over 100 km:* Frankrig; Henri Boris; Monoplan Caudron; Motor Renault-Bengali (Cyl. 6,33 l); Bernay—Thiberville—Bernay; 28. Juli 1937 ..... 314 km

## Søflyvemaskiner.

*Distance i lige Linie:* Frankrig; Guillaumet, Leclair, Comet, Néri, Chapaton og Le Morvan; Lat. 521 »Lieutenant de Vaisseau Paris«; Motorer 6 Hispano-Suiza à 650 H.K.; Port Lyantey (Marokko) til Maceio (Brasilien); 25.—26. Oktbr. 1937 ..... 5.771 km

*Højde:* U.S.A.; A. Soucek; Wright Apache Biplan; Motor Pratt og Whitney 425 H.K.; Washington; 4. Juni 1929 ..... 11.753 m

*Hastighed:* Italien; Francesco Agello; M. C. 72; Motor Fiat A. S. 6; Desenzano; 23. Oktbr. 1934 ..... 709 km

## Svæveplaner.

*Distance i lige Linie:* Sovjetrusland; Victor Rastorgoueff; eensædet »GN-7«; fra Moskwa til Touchino; 27. Maj 1937 ..... 652 km

*Højde over Startstedet:* Tyskland; Heinrich Dittmar; »D-Condor«; Campos dos Affonsos (Brasilien); 17. Februar 1934 ..... 4.325 m

*Varighed med Tilbagevenden til Startstedet:* Tyskland; Kurt Schmidt; D-Loerzer Type Grunau Baby; Korschenruh (Østprejsen); 3.—4. Aug. 1933 ..... 36 T. 35 Min.

## Helikoptere.

*Distance i lige Linie uden Mellemlanding:* Tyskland; Frk. Hanna Reitsch;

Focke-Wulf 61 V2; Motor Siemens 14a paa 160 H.K.; 25. Oktbr. 1937 ..... 109 km

*Højde over Startstedet:* Tyskland; Ewald Rohlf; Helikopter Focke-Wulf 61 VI; Motor Siemens 14a paa 160 H.K.; Bremen; 25. Juni 1937 ..... 2.439 m

*Hastighed over 20 km Bane:* Tyskland; Ewald Rohlf; Focke Wulf 61 VI; Motor Siemens 14a paa 160 H.K.; Bremen; 16. Juni 1937 ..... 122 km

*Varighed med Tilbagevenden til Startstedet:* Tyskland; Ewald Rohlf; Focke Wulf 61 VI; Motor Siemens 14a; Bremen, 25. Juni 1937  
 1 T. 20 Min.

Foruden de ovennævnte Rekorder findes der indenfor hver Klasse flere forskellige Kategorier (f. Eks. Rekorder med forskellige Mængder af Nyttelast m. m.), og det samlede Antal, der er gældende pr. 1. Januar 1938, er 132 Rekorder anerkendt af F.A.I. De fordeles sig mellem de forskellige Lande, som det fremgaar af nedenstaaende Oversigt.

Af andre bemærkelsesværdige Rekorder er der navnlig to, der selv i Dag virker forbløffende. Den ene er Amerikanerne Merril og Lambe's Flyvning med et Lockheed Electra Monoplan (Pratt & Whitney Motorer) fra New York til London d. 9.—10. Maj 1937. Strækningen blev gennemføjel paa 20 T. 29 Min., og Gennemsnitshastigheden var 272 km/T.

Den anden er Amerikaneren Howard Hughes Flyvning fra Los Angeles til New York med en Hughes »Special« (Pratt & Whitney 700 H.K. Motor) den 19. Januar 1937. Flyvningen varede ialt 7 T. 28. Min. 25 Sek., og Gennemsnitshastigheden var 526 km/T.

|                     | Klasse A | Klasse B  | Klasse C           |                      |                  |                       | Klasse D    | Klasse G    | Kvindelige Rekorder | IALT |
|---------------------|----------|-----------|--------------------|----------------------|------------------|-----------------------|-------------|-------------|---------------------|------|
|                     | Balloner | Luftskibe | Landflyve-maskiner | Sportsflyve-maskiner | Søflyve-maskiner | Amfibieflyve-maskiner | Svæveplaner | Helikoptere |                     |      |
| Belgien.....        | 3        |           |                    |                      |                  |                       |             |             |                     | 3    |
| Czekoslovakiet..... |          |           |                    | 8                    |                  |                       |             |             | 2                   | 10   |
| England.....        |          |           | 1                  |                      |                  |                       |             |             |                     | 1    |
| Frankrig.....       | 5        |           | 4                  | 6                    | 2                |                       |             |             | 9                   | 26   |
| Italien.....        |          |           | 10                 |                      | 20               | 6                     |             |             |                     | 36   |
| Polen.....          | 4        |           |                    |                      |                  |                       |             |             | 1                   | 5    |
| Sovjetrusland.....  |          |           | 11                 |                      | 1                |                       | 2           |             | 3                   | 17   |
| Tyskland.....       | 3        | 1         | 1                  |                      |                  |                       | 6           | 5           | 2                   | 18   |
| U. S. A.....        | 3        |           |                    | 1                    | 2                | 6                     |             |             | 2                   | 14   |
| Østrig.....         | 2        |           |                    |                      |                  |                       |             |             |                     | 2    |



# SHELL



**er stolt af at have leveret**

## **SMØREOLIE**

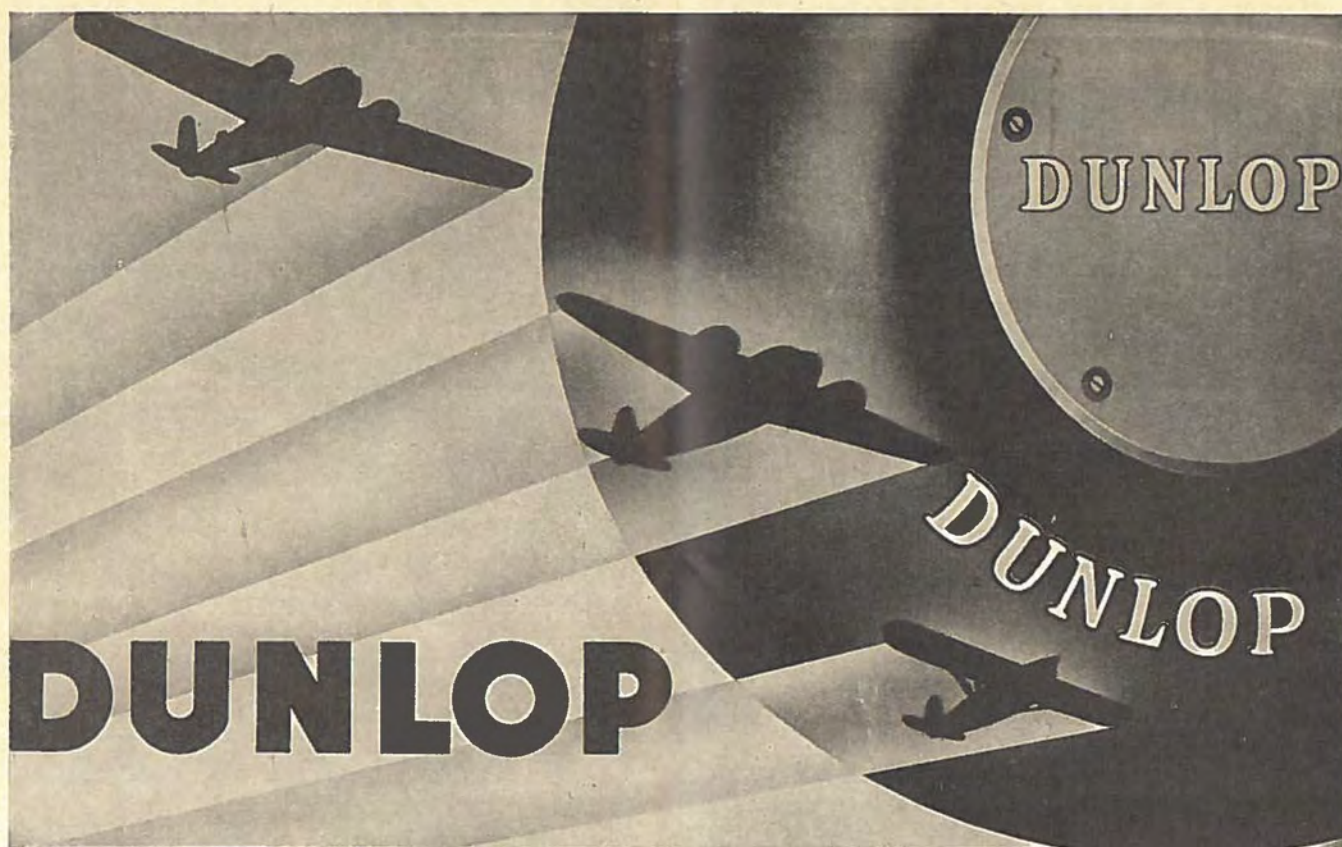
**til alle IMPERIAL AIRWAYS**

**transatlantiske Flyvninger**



**A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO. SHELL-HUSET KØBENHAVN V.**





**R I N G E • H J U L • B R E M S E R**

## **FLYVER- BEKLÆDNING**

Combinations • Hjælme  
Telefoner • Støvler  
Handsker • Briller

Eneforhandling for

D. Lewis, London, og

E. B. Meyrowitz Ltd., London.

**KARL HOFFMANN & SØN**

Specialforretning & Fabrik

Grønnegade Nr. 1

Gammel Mønt Nr. 2

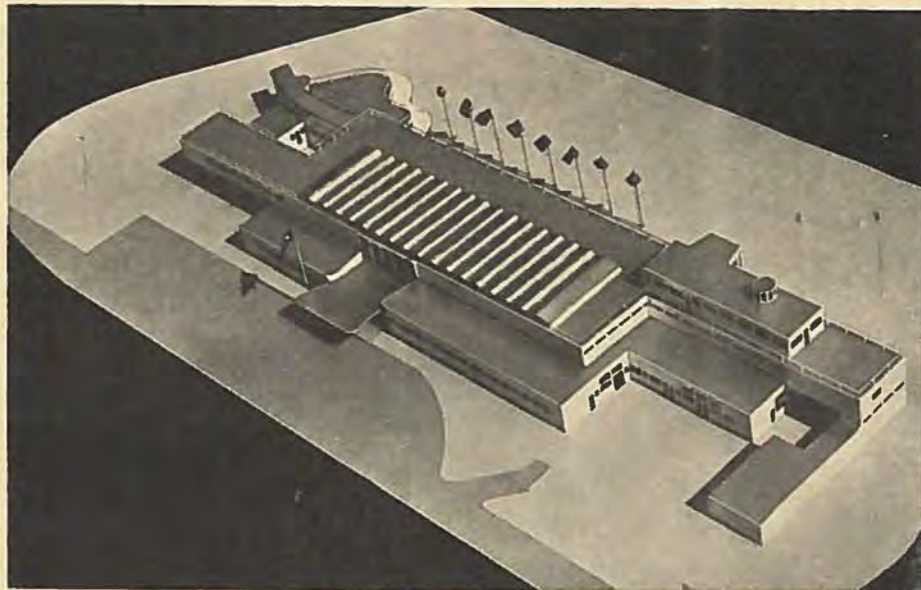
KØBENHAVN K.

Telefoner: C. 708 • 709 • 14082

# **PREMIER IS**



# Fra Kastrup Lufthavn



Lufthavnens kommende Hovedbygning.

**D**EN stadig stigende Trafik paa Kastrup Lufthavn vil faa god Brug for den store nye Hovedbygning, der er under Opførelse, og i Forbindelse med de moderne Anlæg af forskellig Art, som allerede forefindes derude, vil den bidrage sit til, at Kastrup Lufthavn ikke blot faar en værdig Plads — men en Plads i aller forreste Række af Europas Lufthavne.

Den nye Hovedbygning opføres af Staten, og den er projekteret af Arkitekt *Vilhelm Lauritzen* samt Ingeniørerne *Ludvig Birch* og Professor *Chr. Nøkkentved*. Den dækker et Areal af 2500 m<sup>2</sup>, har et Etageareal af 4000 m<sup>2</sup> og et Rumfang af ca. 15000 m<sup>3</sup>. Foruden Kontorer for D. D. L., Lokaler til

Ekspedition og Passagerer, Bagage og Gods samt Restaurant kommer den til at rumme Lufthavnens fire Afdelinger: Administration, Flyveledelse, Radiotjeneste og Vejrljeneste.

Som Eksempel paa den Stigning, der har fundet Sted i Trafiken paa Lufthavnen, skal anføres nogle Tal fra 1937 sammenlignet med det foregaaende Aar:

|                                           | 1936   | 1937   |
|-------------------------------------------|--------|--------|
| Passagerer (inclusive Transitpassagerer . | 42.880 | 57.361 |
| Passagerer (exclusive Transitpassagerer . | 33.425 | 45.812 |
| Ankomne og afgaaede Luftfartøjer .....    | 10.902 | 14.551 |

## Mænd ved Roret —

(Fortsat fra Side 47)

den hollandske Luftfart næppe have været muligt at danne sig et helt konkret Indtryk af denne Kæmpevirksomheds Økonomi. Ja, maaske vilde det ikke engang være muligt, selvom jeg raadede over mere detaljerede Oplysninger og Cifre, end Tilfældet er, og havde formaaet at gengive dem meget bedre, end jeg har gjort. Thi man maa jo forstaa det Hele saaledes, at Luftfarten mere er et Kæmpeforetagende i Anlæg, end en Virksomhed i Drift. Ustandselig skyder nye Projekter frem, som kræver nyt Materiel, nye Investeringer, forøget kvalificeret Personale. Og efter min Overbevisning er vi endda kun ved Begyndelsen. Jeg skal dog til Slut alligevel forsøge at give et helt summarisk Overblik over, hvad Luftfarten — denne Forretning i Anlæg — har kostet Hollænderne ved endnu at nævne et Par enkelte Tal.

Regner man med, at K. L. M.'s samlede Udgifter i de forløbne Aar har været ca. 56,85 Mill. Gylden, saa har Indtægterne været ca. 47,7 Mill. Gylden. Det samlede Tab, som har maattet dækkes ved Statstilskud, har altsaa været ca. 9,15 Mill. Gylden, eller godt og vel 20 Mill. Kroner.

Herved bør dog tages i Betragtning, at K. L. M. for stadig at være i Spidsen for Udviklingen med det mest moderne og mest komfortable Flyvemateriel, har maatte afskrive sine Flyvemaskiner paa det uforholdsmæssig korte Tidsrum af gennemsnitligt 3 Aar, medens en moderne Flyvemaskines Levelid ikke kan siges at være afsluttet endog efter 10 Aars Forløb.

Det vil af alt, hvad jeg her har skrevet, forhaabentligt fremgaa, at et lille Land ogsaa kan være med i Verdensluftfarten, blot det vil ofre de nødvendige Summer derpaa. Ganske vist har Hollænderne deres Kolonier at støtte sig til, men selv uden Kolonier har et Land Muligheder. Dygtige, initiativrige og handlekraftige Mænd er det vigtigste for at faa Gang i Luftfarten, — de rette Mænd ved Roret.

## Flyvemaskiner

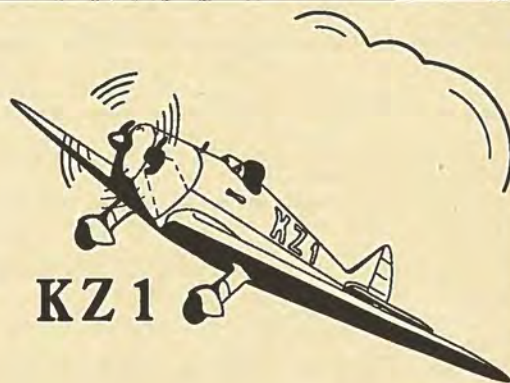
bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

LUFTHAVNEN • KASTRUP 868





# FOCKE-HELIKOPTER FW 61

**Et Luftfartøj, der kan flyve baglæns**

UNDER den nylig afholdte Automobildstilling i Berlin demonstrerede den af Professor Focke konstruerede Helikopter sine fortræffelige Flyveegenskaber ved en Række Opvisninger i den store Deutschlandhalle, hvor den blev fløjet af den tyske Flugkapitän *Hanna Reitsch*.

Focke-Helikopteren eller Focke-Hubschauber, som den kaldes paa Tysk — er af en ganske egenartet Konstruktion, og de Resultater, der hidtil er opnaaet med den, er ret imponerende.

Den har ingen Propel, og Fremdrift og Opdrift frembringes af to vandretliggende Luftskruer med stilbare Blade, der trækkes af Motoren ved Hjælp af en Kardanaksel.

Kroppen ligner den sædvanlige Flyvemaskines. Den er bygget af sammensvejsede Staalrør, beklædt med Lærred.

Understellet bestaar af to Fjederben samt et ikke-affjedret Ben forude under Motoren.

Som Drivkraft anvendes en Bramo-14a Motor paa 160 HK., der, som før nævnt, ikke er udstyret med nogen Propel. I Stedet for er der anbragt en Ventilator, der tjener til at afkøle Motoren, naar Luftfartøjet holder stille i Luften. Gennem en Kobling, der betjenes af Flyveren, og en Tandhjulsvæksling med tilhørende Kardanaksler, overføres Motorens Træk til de to vandret liggende Luftskruer. Hver af disse Luftskruer har tre Blade, der er stilbare fra Førersædet ved Hjælp af Styrestangen.

Hver af de tre Luftskruerblade bestaar af en Staalrørshjelke med Krydsfinérribber, betrukket med Lærred.

Halepartiet har en Halefinne, hvor til Sideroret er hængslet, og ovenpaa Halefinnen er anbragt Stabiliseringsfladen, der kan indstilles fra Førersædet.

I Førerrummet er foruden de sædvanlige Instrumenter og Haandtag anbragt en Koblingsstang og to Omdrejningstællere for Luftskruerne.

Flyvningen og Manøvreringen foregaar paa følgende Maade:

I Starten hviler Luftfartøjet paa alle tre Hjul. Motoren varmes op, Luft-



*Focke-Helikopter Fw 61.*

skruerne kobles til, alt imedens Motoren gaar paa langsom Gang. Derpaa gives langsomt fuld Gas, indtil Luftfartøjet hæver sig lodret tilvejs.

I Luften styres det som sædvanligt ved Hjælp af Styrepind og Siderørshammel. Holdes Styrepinden trukket tilbage, holder Luftfartøjet stille i Luften, og trykker man paa Styrepinden, flyver det fremefter. Hvis man vil opnaa at flyve med størst mulige Fart (130 km/T.), trykker man Styrepinden helt i Bund og giver samtidig fuld Gas. Man svinger ved Hjælp af Sideroret. Ønsker man at holde stille i Luften, trækkes i Styrepinden, og hvis denne trækkes helt tilbage, flyver man langsomt baglæns.

Ved Landing bringer man Luftfartøjet til at holde stille i 10—50 Meters Højde (ved at trække i Pinden samtidig med at give fuld Gas). Derpaa tages Gas fra, hvorefter Luftfartøjet begynder at synke langsomt igennem, indtil det næsten umærkeligt tager Jorden.

Ved Motorstop kobles Motoren fra, og der trækkes lidt i Pinden, hvorved Luftfartøjet mister Højde. Derpaa

gaar man over i en normal Glideflugt samtidig med, at der stilles paa Haleplanet, og i selve Landingsmomentet trækkes Pinden tilbage, saa der foretages en normal Trepunktslanding. Blot er Afløbet i dette Tilfælde betydelig kortere og ligger i Reglen omkring 5—10 Meter.

Under Opvisningerne i Deutschlandhalle demonstrerede Flugkapitän Hanna Reitsch, hvorledes der kunde manøvreres, holdes stille og flyves baglæns.

Focke-Helikopteren er til enhver Tid styrbar i Luften, og dens Fordele kan iøvrigt angives saaledes:

Den kommer ikke ud af Førerens Kontrol, fordi den mister Hastighed.

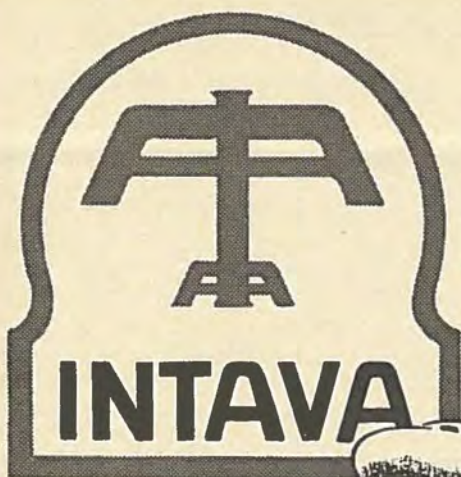
Den kan flyve langsomt og holde stille i Luften, hvad der er en Fordel ved Orientering og Landing.

Den starter og lander lodret og behøver derfor kun en Start- og Landingsplads paa nogle faa Kvadratmeter.

Præstationer med Focke-Helikopteren hvad Hastighed, Højde m. m. angaar, er følgende (sammenlignet med tidligere Helikoptere):

|                             | Focke Fw 61  | Breguet/Dorand<br>1936/37 | Tidligere Forsøg |
|-----------------------------|--------------|---------------------------|------------------|
| Højde .....                 | 2439 m       | 158 m                     | 18 m             |
| Flyvetid .....              | 1 Time 20 M. | 1 Time 02 M.              | 8 Min.           |
| Hastighed over 20 km .      | 122 km/T.    | 44,6 km/T.                | —                |
| Distance i lige Linie ..... | 109 km       | —                         | 1078 m           |





**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselsolie  
til Flyvemotorer

**Smøreolier:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

**Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Dippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.**

# INTAVA

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.:  
INTAVA

TELEFON NR.:  
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

### Aeronautisk Selskabs Kontor flytter

den 12.—13. April fra Amalie-  
gade 33B til Vesterbrogade 2E  
(Kgl. Dansk Automobilklub).  
Selskabets nye Telefonnum-  
mer bliver **Central 7220**. Med-  
lemmerne bedes opnotere Te-  
lefonnummeret, da det ikke  
er lykkedes at faa det med i  
Telefonbogen for 1938.

### MISS JEAN BATTEN FAAR OVERRAKT SELSKABETS GULDPLAKETTE.

TORSDAG den 10. Marts havde  
Dansk-Engelsk Selskab og English  
Debating Club inviteret mange af vore  
hjemlige flyveinteresserede til at høre  
det Foredrag, som den berømte engel-  
ske — eller rettere newzeelandske —  
Rekordflyverske, Miss *Jean Batten*  
holdt om sine imponerende Langflyv-  
ninger.

Efter Foredragets Slutning fik Miss  
Jean Batten af Oberstløjtnant *Bjarkov*  
overrakt Det Kongelige Danske Aero-  
nautiske Selskabs Guldplakette.

\*

### GENERALFORSAMLINGEN.

DA dette Nummer af »Flyv« paa  
Grund af den store Udvidelse  
allerede er gaaet i Trykken paa det  
Tidspunkt, Generalforsamlingen af-  
holdes — den 31. Marts — vil Referat  
af denne først kunne bringes i næste  
Nummer.

Nye Medlemmer  
af Kgl. Dansk Aeronautisk Selskab.  
Fr. *Lucy Carlsen*.  
Maskinlærning Sv. Aa. *Steckhahn*.  
Direktionssekretær P. *Bech Nielsen*.  
Kontorist *Hans Ove Hansen*.  
Cigarhandler *Norbert Pedersen*.  
Maskinofficiant J. W. *Frederiksen*.  
Direktør *Frode Andersen*.  
Bud *Robert Christensen*.  
Løjtnant af Reserven *Fritz Rasmussen*.  
Løjtnant af Reserven *Erik la Cour*.  
Vognmand *Knud B. Petersen*.  
Skovfogedelev *Ollo H. Paludan*.  
Forstassistent *N. Larsen*.  
Maskinofficiant J. G. *Tovdal*.  
Løjtnant *H. Pontoppidan Sørensen*.  
Ingeniør *Svend Hartig*.



**Codan  
Gummistøvler**

## EMIL STEPHENSENS EFTF.

*INTERNATIONAL SPEDITION*

KØBENHAVN - AMALIEGADE 31 B

TELEFONER: 10372-73-74

## Flyveulykken ved Kongelunden

den 9. Marts

ONSDAG den 9. Marts ved 20-  
Tiden ramtes Hærens Flyvertrop-  
per af en Flyveulykke, der kostede to  
unge Mænd Livet, og hvorledes Ulyk-  
ken egentlig er sket, er det ikke mu-  
ligt at opklare.

Ulykken er sket under en Øvelse i  
Natflyvning, som afholdtes fra Ka-  
strup Lufthavn af Jydske Flyverafde-  
ling, 2. Eskadrille, hvis Chef Kaptajn-  
løjtnant *Pagh* selv ledede Øvelserne.  
Kl. 20,15 startede Eskadrillens Ma-  
skine R 7 paa en Orienteringsflyvning  
i Forbindelse med en Radioøvelse, og  
Maalet for Flyvningen var Ringsted,  
idet Føreren havde Ordre til at være  
tilbage i Kastrup Kl. 21,10. Besætnin-  
gen bestod af Flyveren, Sergeant A.  
*Nielsen* og Observatør Sekondløjtnant  
*Børge Christensen*.

Flyvemaskinen vendte imidlertid  
ikke tilbage til Kastrup, og ved den  
Eftersøgning, der i Løbet af Natten  
og Morgen fandt Sted, fandtes Ma-  
skinen som Vrag en 3 km fra Kysten  
udfor Kongelunden paa 2 Meter Vand.  
Begge de ombordværende var dræbt.  
Af Vragstumperne kunde det konsta-  
teres, at Maskinen havde taget Vandet  
med meget stor Fart, men hvorfor og  
under hvilke nærmere Omstændighe-  
der, det var sket, har man ikke kun-  
net opklare.

\* \* \*

Begge de forulykkede unge Mænd  
var gift. Føreren, Sergeant A. *Nielsen*,  
var 27 Aar og født i Svinninge ved  
Holbæk. Han var nu bosiddende i  
Værløse. Han paabegyndte sin Uddan-  
nelse ved Flyvertropperne i Foraaret  
1936, og hans Foresatte og Kamme-  
rater karakteriserer ham som en me-  
get dygtig og paalidelig Flyver.

Observatøren, Sekondløjtnant B.  
*Christensen*, der kun blev 25 Aar, var  
Københavnerv. Han hørte til Holdet  
fra i Fjor og havde saaledes endnu  
ikke fuldendt sin Observatøruddan-  
nelse.

Begge de to unge Mænd fulgte den  
militære Tjeneste, hvortil de var  
gaaet ind med den aller største In-  
teresse. For dem begge var Flyvnin-  
gen det store Maal, de havde higet  
efter, og for den maatte de ofre de-  
res Liv.

Ære være deres Minde.





# PRISNEDSÆTTELSE!

**FØR** Kr. 10.00 — **NU** Kr. 3.50

## Dansk Flyvnings Historie

Restoplaget af dette store og smukke Værk — 385 Sider i stort Format, mange Illustrationer — realiseres nu for ca.  $\frac{1}{3}$  af **Prisen**.

*Bestilling bedes indsendt direkte til:*

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB**

Amaliegade 33 • København K.

Benyt denne enestaaende Lejlighed til at sikre Dem den interessante Bog og indsend Deres Bestilling **straks**, da Oplaget er begrænset. Det anbefales Foreninger og Klubber at fremlægge Tegningsliste til samlet Ordre, saaledes at alle Medlemmer kan faa Del i dette Tilbud.

Til *Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab*  
Amaliegade 33 — København K.

Herved udbedes: \_\_\_\_\_ Eksp. af **DANSK FLYVNINGSHISTORIE** til nedsat Pris Kr. 3.50  
Beløbet medfølger — Beløbet bedes taget pr. Efterkrav med Tillæg af Omkostninger.

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_



og fremdeles

# PALMER

Aeroplanhjul, -dæk og -slanger



C. C. WAKEFIELD & CO. AIS — VESTERPORT 318 — KØBENHAVN V.

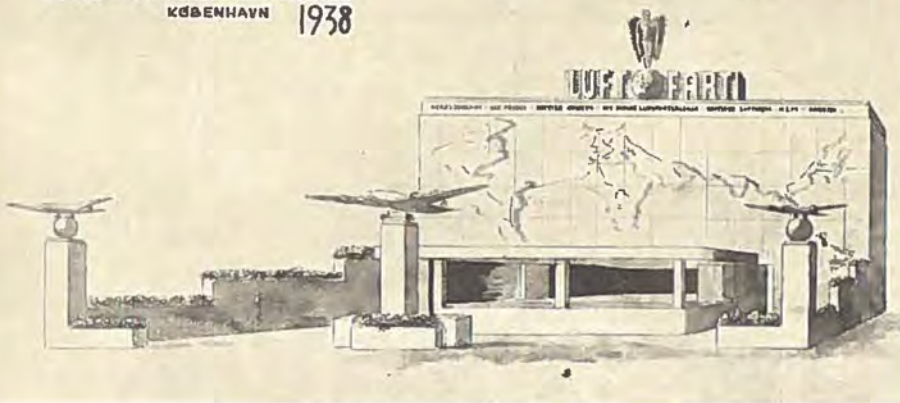




## TRAFIK- OG TURISTUDSTILLINGEN

afholdes i Forum i Dagene fra den 7.—18. April i Anledning af Turistforeningens 50 Aars Jubilæum.

TRAFIK - og TURISTUDSTILLING  
KØBENHAVN 1938



D.D.L. har samlet Luftfartselskaberne, der beflyver København, i en stor Fællesstand, der skal give Publikum et Indtryk af Trafikflyvningens Standard af i Dag. Af særlige Attraktioner paa Standen kan nævnes et Panorama af Kastrup Lufthavn med alle de nye Bygninger, Belysningsanlæg m.m.

\*

## GENERALFORSAMLING I D.D.L.'s FUNKTIONÆRFORENING.

ONSDAG den 16. Marts afholdtes ordinær Generalforsamling i D.D.L.'s Funktionærforening. Bestyrelsen kom til at bestaa af Hr. Arthur Christensen (Formand), Hr. H. Rodian (Kasserer), Hr. A. Svendsen, Hr. M. Westphal og Frk. Bath. Efter Generalforsamlingen blev der udtrukket et Ferielotteri, hvis Gevinster bestod af 5 Portioner à 100 Kr.

\*

## DEN PRIVATE FLYVEPLADS VED SALTEN LANGSØ.

D.D.L. har haft en Fokker F. VII paa Besøg paa Ingeniør Gunnar Larsens private Flyveplads ved Salten Langsø for at undersøge, om Pladsen kan anvendes til en F. 12. Undersøgelsen, der blev foretaget af Luftkaptajn Harald Hansen, forløb fuldtud tilfredsstillende, saaledes at Pladsen kan benyttes, indtil Aarhus har faaet sin egen Lufthavn.

## D.D.L.'s FLYVERE PAA TYSKE RUTER.

I nær Fremtid vil tre af D.D.L.'s Luftkaptajner faa Lejlighed til at træne paa de nye »Condor«-Trafikmaskiner, idet de skal flyve med paa de Ruter i Tyskland, hvor Lufthansa allerede har indsat den samme Maskintype. Det bliver Luftkaptajnerne Harald Hansen, Bramsen og Damm.

## MISS JEAN BATTEN ER SELSKABETS GÆST.

UNDER sit Ophold i København var Miss Jean Batten Selskabets Gæst ved en Frokost, hvor Bestyrelsens Formand, Ingeniør Gunnar Larsen, præsiderede.

\*

## 100 % REGELMÆSSIGHED PAA NATPOSTRUTEN.

I Løbet af Februar Maaned, hvor D.D.L. alene har fløjet paa Natpostruten, er denne — til Trods for det daarlige Vejr — blevet gennemført med 100 pCt.s Regelmæssighed.

\*

## D.D.L.'s NYE FLYVERE HAR AFSLUTTET DERES UDDANNELSE.

TRAFIKFLYVERNE Egebjerg, Hedahl, Toksholm og Poul Jensen, der blev antaget i Selskabets Tjeneste for ca. 1 Aar siden, har nu afsluttet deres Uddannelse, saaledes at de til Sommer vil blive anvendt paa Selskabets Rute til Berlin og eventuelt ogsaa paa andre af de udenlandske Ruter.

Uddannelsen har bl. a. omfattet Blindflyvningskursus, Landing i Taage efter ZZ-Systemet og Baake. Desuden har de alle i et Aar fløjet med paa Berlinerruten som 2. Flyver.

## HERHJEMME FRA

### SOMMERENS FLYVNINGER PAA ISLAND.

MARINENS FLYVEVÆSEN stationerer i den kommende Sommer et Søluftfartøj paa Island, hvor det skal anvendes til Sildeeftersøgning og Luftopmaaling. Luftfartøjet skal føres af Kaptajn Løjtnant J. H. Harms.

### FOREDRAG I »DANSKE FLYVERE«.

FORENINGEN DANSKE FLYVERE afsluttede sin Vintersæson den 16. Marts med et Foredrag af Løjtnant K. Clauson-Kaas, der meget interessant fortalte om Borgerkrigen i Spanien.

### NY PRIVATFLYVER.

DEN 11. Marts aflagde Politikens Fotograf, Hr. Helmer Lund Hansen, de afsluttende Prøver til Privatførercertifikatet. Hr. Lund Hansen har faaet sin Flyveruddannelse paa Arvid Hansen's Flyveskole. »Flyve« gratulerer den nye Flyver.

### NYT GARAGEANLÆG I KASTRUP LUFTHAVN.

BYGNINGSUDVIDELSERNE i Lufthavnen har medført, at Benzinselskabernes nuværende Garageanlæg maa fjernes, og da Selskabernes Service efterhaanden er blevet meget omfattende, vil det nye Garageanlæg, som Benzinselskaberne selv bygger, komme til at omfatte 12 Garager. Det skal ligge ud til Lufthavnevej.

### NYT JYDSK FLYVESELSKAB KØBER MICHAEL HANSENS DESOUTTER.

NORDISK LUFTTRAFIK har solgt sin Desoutter til et nystartet jydsk Flyveselskab, repræsenteret ved Fabrikant K. Meindal og den tidligere Militærflyver, Løjtnant Jepsen. Det jydsk Flyveselskab har Hjemsted i Aalborg.

## Luftfartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

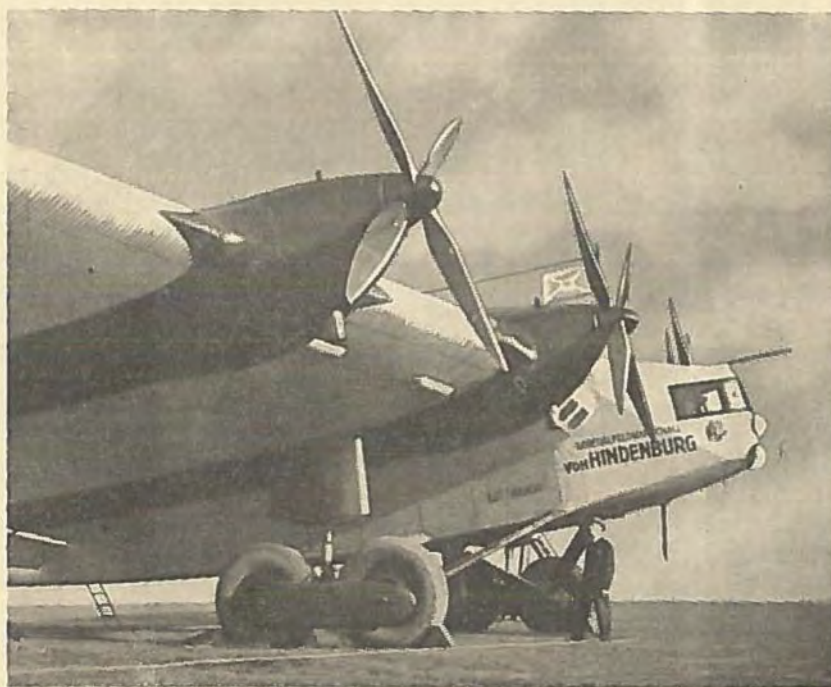
..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen





**HIRTH**  
**MOTOREN**  
G. m. b. H.  
Stuttgart - Zuffenhausen



„Den flyvende Vinge“, fotograferet i Kastrup Lufthavn.  
Maskinen fremdrives af 4 Dieselmotorer à 785 HK.  
Motorerne er forsynet med BOSCH Dieseludstyr.

# BOSCH

ELEKTRISKE UDSTYR  
TIL FLYVEMASKINER

MAGNETER  
DYNAMOER  
TÆNDRØR  
LANTERNER  
RADIO-AFSKÆRMNINGSDELE  
ETC.

# BOSCH



A/s MAGNETO - KØBENHAVN N  
GENERALREPRÆSENTANTER FOR  
ROB. BOSCH G. m. b. H. - STUTTGART





**DANSK AUTOMOBILBYGGERI - SILKEBORG**

er Leverandør til Luftfartens rullende Materiel

**SOPHUS BERENDSEN A/s**

„ØRSTEDHUS“

V. FARIMAGSGADE 41

KØBENHAVN V.

**SPERRY-FLYVEINSTRUMENTER**

AKTIESELSKABET

**DANSK RØR- & SANITETS-KOMPAGNI**

MORSØ STØBEGODS

CENTRAL 6185

ST. KONGENSGADE 63



# CHERRY BRANDY HEERING

DEN DANSKE LIKØR MED VERDENSRY



## Nogle Raad for Tilrettelæggelsen af Svæveflyveundervisningen i Danmark

(Sluttet)

Indtil nu var alle Forsøg kun Glideflyvning. Ved Hangen kan B-Flyveren derimod vise, hvad han kan. Han maa kende den Maskine, med hvilken han vil drive Hangflyvning, deraf afhænger det nemlig, om han er i Stand til at udnytte Hangen rigtig uden at tabe Højde i Kurverne. Yderligere kommer der det Forhold til, at enhver Hang er forskellig i sine Flyveegenskaber fra en hvilken som helst anden Hang og derfor ogsaa maa beflyves anderledes. Ligesaa er Hangen afhængig af Vindretningen, da denne fuldkommen kan ændre Opvindsfeltet og Hvirvelzonen. Man skal derfor ved enhver ny Hang ganske nøje ved Hjælp af Papirstumper (Konfetti) studere Strømningsforholdene i Luften.

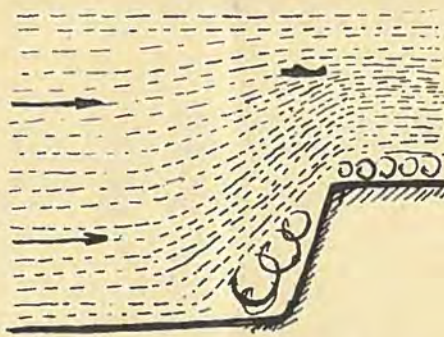
De i Danmark bedst til Hangflyvning forekommende Skrænter er for det meste Klinten. Luftstrømningen ved en Stejlhang er grundet paa dens stejle Egenskaber lagret paa denne paa en ganske særegen Maade. Foden af Klinten danner med Havoverfladen en Vinkelret, hvilket bevirker, at Luftstrømningen ikke kan lagre sig tæt til denne. Der opstaar en kraftig Hvirvel, som af den efterfølgende Luftmasse sættes i en rullende Bevægelse. Ved Foden af Klinten dannes der derfor en Hvirvelpude, ad hvilken den efterstrømmende Luft glider til Overkanten af Hangen. Her stiger den indtil ca. den dobbelte Højde af Klinten, hvilket fremgaar af ovenstaaende Tegning, og som det yderligere ses, ligger det bedste Opvindsfelt lige over Kanten, ja maaske en lille Smule forskudt frem for denne. Bag ved Hangkanten findes i hvert Tilfælde ikke noget Opvindsfelt, hvorfor man aldrig under nogen Omstændigheder i lav Højde bør flyve bag denne Kant, da der her udløses en Mængde Smaahvirvler, der meget hurtigt drives ind over Land. Begge Hvirvelomraader danner en Fare for Svæveflyveren, særlig naar Svæveplanet flyves i en maaske lidt for overtrukken Tilstand eller for langsomt. Frem for alt er Hvirvelen uberegnelig, naar Hangen er kløftet, og Vinden kommer under en skraa Vinkel. Kommer Flyvemaskinen ind i den øverste Hvirvel, saa bliver den i de fleste Tilfælde upaavirkelig for Rorudslag og styrter ned. Denne Hvir-

vel kan endog være meget farlig for Motormaskiner, som forsøger sig i disse Regioner.

### Hvorledes flyver man i Hangen?

Som første og vigtigste Regel gælder det at mærke sig: »Kurv altid væk fra Hangen«.

Da det her i Landet er almindeligt at anvende Spilstart ved Hangflyvning, tilraader jeg, at Flyvemaskinen slæbes i det mindste til samme Højde



over Hangen, som denne er høj. Denne Højde er absolut nødvendig, for at Flyveren kan overvinde Modvinden og den farlige Hvirvelzone. Efter Udløsningen flyver man i Modsætning til almindelig Spilstart med en lille Smule stærkere Fart end normalt i lige Retning mod Hangen. Ovenover Hangkanten kurves der, og der flyves derefter med normal Hastighed. Vinden skubber uvilkaarligt Maskinen tilbage over Hangen, hvorfor der maa flyves med et vist Udslag af Sideroret under en ganske bestemt Vinkel til Hangen. Den rigtige Vinkel bliver det Pilotens egen Sag at finde ud af, men iøvrigt har han et Hjælpemiddel i at betragte Maagernes Flyvevinkel til Hangen.

Under hele Flyvningen maa det være saaledes, at et tænkt Lod hængt op i Maskinens Tyngdepunkt skal træffe Hangkanten.

Ved Kurvning paa Stejlhangen skal man i Modsætning til Kurverne ved B-Flyvningerne undlade at bruge Vingeklapperne, men nøjes med at træde Sideroret i Bund, indtil Maskinen har kunet Horisonten rundt, og man atter har den ønskede Flyveretning. Man træder da Sideroret og retter paa den eventuelle skraa Stilling.

Landingen efter en Flyvning paa

## Fra Dansk Svæveflyver Union

### FOREDRAG OM SVÆVEFLYVNING.

ONSDAG den 30. Marts havde Foreningen »Danske Privatflyvere« og »Dansk Svæveflyver Union« indbudt sine Medlemmer til et Foredrag af den kendte tyske Svæveflyveinstruktør Hr. C. Lange fra Svæveflyve-Skolen i Grunau (Riesengebirge). Foredraget, som holdtes paa Dansk, var et helt Kursus i, hvorledes de thermiske Luftstrømninger opstaar, og hvorledes man bedst udnytter disse. Under Foredraget forevistes to Film, den ene omhandlende Livet paa Svæveflyveskolen i Grunau, og den anden om, hvorledes en Sky opstaar og forsvinder. Særlig denne Film var meget interessant. I Forbindelse med Foredraget havde Hr. Lange arrangeret det saaledes, at enhver, der havde noget at spørge om om Svæveflyvning, kunde faa Svar med det samme, og skal man regne efter det Antal Spørgsmaal, der stilledes Foredragsholderen, maa man vist sige, at det havde været en meget interessant og lærerig Aften, svæveflyvemæssigt set. Efter Foredraget holdt Formanden for Foreningen »Danske Privatflyvere«, Hr. Landsretssagfører C. A. Koefoed, en lille Hyldesttale for Foredragsholderen og takkede for Samarbejdet mellem de to Foreninger. Derefter var der et fælles Kaffebord, hvor Hr. Lange yderligere blev bestormet med Spørgsmaal, og

Hangen er et svært Problem. Den kræver, at man før Flyvningen har fastlagt Landingspladsen ganske nøje og kigget denne godt efter og taget Notits af alle eventuelle Hindringer. Landes der paa Stranden, flyves der i en vid Bue ud over Havet, hvorefter man atter nærmer sig Kysten ved at trykke Maskinen op i Hastighed ned igennem Opvindsfeltet og den Hvirvelzone, som ligger ved Klintfoden. Tæt over Stranden svæves ud, og der landes. Er Stranden ikke egnet til Landing, søger man for enhver Pris at undgaa en Landing i det bagved liggende Terrain med Rygvind. En saadan Landing skal være ens sidste Redning og maa kun foretages med stort Fartoverskud indtil ganske lav Højde over Jorden. Det normale er at flyve saa langt over Land som muligt, at man endnu er i Stand til at kurve for derefter at lande op imod Vinden.





*Erik Hoff-Hansen*

# STRØMPIEFABRIK

*Specialfabrik  
for  
Silkestrømper*

HELLERUPVEJ 15 A - HELLERUP - TLF. HELRUP 3623 - 3693



som Tak for Hr. Langes Medvirken til Aftenens gode Resultat gav de tilstedeværende ham et rigtigt Svæveflyver-Hurra med paa Vejen.

\*

## ROSkilde SVÆVEFLYVEKLUB.

**S**ØNDAG d. 20. Marts havde Roskilde Svæveflyveklub en vellykket Flyvedag; efter flere kortere Flyvninger sluttede Dagen med en Flyvning i 200 m Højde. Den længste Tid for en Flyvning var 2,30 Min.

Disse Resultater lover godt for Klubbens nybyggede Plan, der kun har været startet ganske faa Gange.

\*

**S**ILKEBORG Flyveklub møder med to nye »B« Flyvere, nemlig d'Hrr. Bent Nissen og Charles Nielsen, som bestod Prøven den 14. Marts 1938. Dansk Svæveflyver Union byder hermed de nye Svæveflyvere til Lykke.

\*

## HABICHT-SVÆVEPLAN.

**H**ABICHT er et Svæveplan, der foruden til almindelige Præstationsflyvninger ogsaa egner sig til Kunstflyvning, idet Styrkeberegningerne er udført saaledes, at det kan taale alle ved Kunstflyvning optrædende Paa-virkninger, samtidigt med at der ved Valget af Planprofil er lagt Vægt paa, at Svæveplanet faar tilstrækkelig Opdrift under normal Svæveflyvning uden derfor at byde ugunstige Modstandsforhold ved Rygflyvning.

Vingerne smalter stærkt til udefter, og Knækket er lagt forholdsvis tæt ved Kroppen, for at Tværstabiliteten ikke skulde blive for stor. Underkanten af Vingernes ydre Dele er vandret, disse faar derfor under Rygflyvning let V-Form.

Vingen har kun een Bjælke, der

## Stævnet »Nordisk Modellflyverpokal« indstiftes.

**D**EN svenske Direktør Gösta Ahlén har skænket den svenske Aeroklub en Vandrepokal, der skal anvendes som Førstepremie ved en aarligt tilbagevendende Konkurrence mellem de fire nordiske Landes Modellflyvere. Gaven omfatter desuden en Pengesum til Bestridelse af visse Udgifter i Forbindelse med Stævnets Afholdelse i Sverrig i indeværende Aar, og Datoen er foreløbig fastsat til den 26. Juni.

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab har modtaget ovennævnte Meddelelse og har svaret den svenske Aeroklub, at man gav Tanken sin Tilslutning, idet man samtidig har foreslaaet, at Island ogsaa skal optages paa Listen blandt de Lande, som kan deltage i Konkurrencen.

Den kgl. svenske Aeroklub har udarbejdet et Forslag til Regler for det nordiske Modellflyverstævne, og disse omfatter bl. a. en Bestemmelse om, at Stævnet skal afholdes i det Land, der vinder Vandrepokalen. Hertil har Selskabet imidlertid foreslaaet, at Stævnerne i Stedet for afholdes af de deltagende Lande efter Tur uafhængig af hvilket Land, der bliver det sejrende.

Stævnet skal benævnes »Nordisk Modellflyverpokal, og det skal omfatte Modeller med Gummimotor (-motorer) og Propel (Propeller), og alt med Undtagelse af Tandhjul skal være fremstillet af Deltageren selv.

Modellen skal have en Bæreflade paa mindst 12,3 dm<sup>2</sup> og højst 13,5 dm<sup>2</sup>, og heraf maa Haleplan m. m. højst udgøre 33 pCt. Modellen skal være bygget med en helt beklædt Krop, hvis største Tværsnit skal være mindst  $L^2/100$  (L = Modellens Længde). Vægten maa ikke være mindre end 227 g. Gummimotoren (-motorerne) skal være helt indbygget i Kroppen.

Deltagerne maa foretage tre Flyvninger, og Vinderen bliver den, der opnaar den længste sammenlagte Flyvetid, regnet fra det Øjeblik, Modellen slipper Startbanen, til den atter berører Jorden — eller den forsvinder af Syne. Kikkert o.l. maa ikke anvendes.

Under Stævnet maa der ikke udskiftes Model, men enhver Reparation er tilladt. Stævneledelsen sammensættes af den officielle Aeroklub i det Land, hvor Stævnet afholdes.

Naar nærmere Enkeltheder fremkommer, vil de blive meddelt.

sammen med Beklædningen af Næsen danner en torsionsstiv Konstruktion.

Balanceklapperne er statisk og aerodynamisk udbalancerede for ved store Hastigheder dels at gøre dem let bevægelige, dels at gøre Faren for Vibrationer saa ringe som mulig.

Som Konstruktionsmateriale er anvendt Krydsfinér af Fyr og Gran, og til Beslagene Staal, Duraluminium og i stort Omfang Hydronalium.

Ved Prøveflyvningen blev den bragt op paa en Hastighed af 420 km/T., uden at noget ekstraordinært indtraf.

Svæveplanets Data er følgende:

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| Planareal .....    | 15,82 m            |
| Spændvidde .....   | 13,6 m             |
| Sideforhold .....  | 11,69              |
| Glidetil .....     | 1 : 21             |
| Synkehastighed ... | 0,80 m/Sek. (ber.) |
| Tomvægt .....      | 210 kg             |
| Nyttelast .....    | 90 kg              |

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR

Lærred  
Krydsfinér  
Plexiglas  
Propeller  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395

K. L. G. Tændrør  
Type V. 12





## Dansk Modellflyver Forbund

### ABSOLUT DANMARKSREKORD SLAAET.

DANSK MODELFLYVER FORBUND's Bestyrelse har vedtaget at anerkende følgende Rekord i Klasse E (abs. Rek. for Svævemodeler), Tid: 35 Minutter 52,2 Sek., fløjet den 13. Marts af Hr. O. Holtens »Grosse Winkler« fra Lundtofte Flyveplads. Hr. Holten er Medlem af Globus Aero Klub, Hellerup. Rekorden er ogsaa anerkendt som Rekord i Klasse XII. Begge disse Anerkendelser er under Forbehold af Tilslutning fra den førstkommende ordinære Generalforsamling, da Betingelserne ikke var ganske opfyldte. Endelig er anerkendt Distancerekord i Klasse XII: 5000 Meter.

Den tidl. absolutte Danmarksrekord indehaves med 8 Min. 57,6 Sek. af Hr. Sv. Herborg, Skjern. Den tidligere Rekord i Klasse XII indehaves af Aksel Boje, O.M.-F., med en Stolch (5 Min. 13,1 Sek., 870 Meter).

Forbundets Bestyrelse vil gerne hermed takke Hr. Holten for hans Præstation, der kaster Glans over hele den danske Modellflyvning. Denne Slags Rekorder er ganske vist betinget af et ikke ringe Held, men kræver ogsaa en godt bygget Model. Den tyske Rekord, der vist er Verdensrekord, er sat i Slutningen af 1935 og er paa 55 Min. Den forrige Rekord var paa 40 Min. og 22 Sek. Gaar man tilbage til April 1935, var Rekorden i Tyskland paa 22 Minutter. Man ser, at den unge danske Modellflyvning kommer ganske godt med.

Forbundets Formand overrakte ved Globus Aero Klubs ordinære Klub-

aften den 22. Marts Rekordindehaveren en Sølvplade med Inskription som Tegn paa Forbundets Glæde ved at kunne indregistrere en saa fin Rekord.

\*

Forbundet har anerkendt følgende Rekord: Klasse X, Højstart, Distance 1150 Meter. Rekorden blev sat den 23. Januar af Johs. Amdrup Larsen, Medlem af Modellflyveklubben »Arrow«, Roskilde. Modellen var en Selvkonstruktion paa 98 cm Spændvidde. Modellens Planbelastning var næsten 30 g/dm<sup>2</sup> — det var altsaa en typisk Distancemodel. Den gamle Rekord var paa 500 m og indehaves af Per Weishaupt med en Knirps. Hr. Amdrup Larsen har altsaa mere end fordoblet Rekorden.

### NY DANSK BYGGETEGNING OG ANVISNING.

EN af de ældste indenfor Svæveflyvernes og Modelbyggernes Kredse, Bogholder F. Nordvig, hvis Kærlighed til disse Grene af Flyvesporten stadig er spillevende, har paa eget Forlag udgivet en Byggetegning til en Svævemodel med tilhørende udførlige Byggeanvisning. Inden Tegningerne til FN-9, som Modellen benævnes, er kommen i Handelen, er der blevet foretaget talrige Forsøg, og de endelige Flyveprøver, der har fundet Sted i al Slags Vejr, har givet overordentlig vellykkede Resultater.

Paa selve Byggetegningen er anskueliggjort, hvilke Byggematerialer, der skal anvendes til de forskellige Dele, og alle Dimensioner er anført derpaa.

FN-Svævemodellen, der har en Spændvidde paa 996 mm, er solidt bygget saaledes, at det ikke gaar i Stykker ved den første og bedste haarde Landing.

Paa FN-Forlaget kan ogsaa købes færdige, indfløjne Svævemodeller.

### REKORD I KLASSE XII.

I Søndags den 13. Marts Kl. ca. 12 satte en Svævemodel af Typen »Der grosse Winkler« en Kæmpe-rekord i Klasse XII for Svævemodeler. Modellens Ejerman Hr. Ole Holten, Søn af Ing. Holten i Holte, er aktivt Medlem af Modellflyveklubben »Globus Aero-Klub«. Efter den ret lave Højstart drejede Svævemodellen langsomt, i en stor Kurve, væk fra Lundtofte Flyveplads og fløj derefter stik imod Øst over mod Dyrehaven. Klubbens Flyveleder, Modellens Ejer og 5 andre Medlemmer gav sig øje-

blikkeligt til at løbe over Pløjemarkerne i samme Retning som Modellen. Man ventede nu, at »Winkleren« vilde lande, men forregnede sig. Langsomt og sikkert steg Svævemodellen i store Cirkler op mod den blaa Himmel og fløj nu flot imellem to ikke ret store Skyer. Mandskabet paa Jorden havde travlt med at følge Planet og maatte kravle over høje Plankeværker, store Hegn og Grøfter. Men Modellen blev ved med at flyve og naaede efterhaanden ud over Dyrehavens store aabne Sletter. Atter steg »Winkleren« og var nu oppe i ca. 200 m's Højde. Medlemmerne løb og løb og kom til sidst helt over paa den anden Side af Eremitageslottet. Men nu fløj Modellen ud over Sundet med Kurs mod Sverige. Den havde da fra Udløsningsøjeblikket til den forsvandt over Øresund, fløjet 35,52,2 Min., altsaa over en halv Time. »Globus Aero-Klub« søger nu at faa Danmarksre-



F.N. 8 — Svæveplan-Samlingsmøt for Begyndere ..... Kr. 12,00

F.N. 8 — færdigbygget og indfløjet ..... Kr. 20,00

Gummistartsnor 8 m. (til den ny Højstart-metode) Prima Kval... Kr. 2,40

Nogle Udtalelser om F.N. Svæveplan:

Aalborg Stiftstidende d. 10/11—37.

»Det synes, som om F.N. er det Model-svæveplan, der skal sætte Distancerekord herhjemme«

Jyllandsposten d. 15/11—37.

»Det lille Mirakel kan virkelig flyve« — »Den bevæger sig blødt og elegant som en rigtig Svæveflyver, og jeg vover at spaa F.N.s Ide en straalende Fremtid i vor flyveinteresserede Tid.«

Aarhus Amtstidende d. 29/11—37.

»Da jeg prøvede Maskinen, steg den over 100 m, til Vejrs, og jeg var lykkelig over at maatte rende en Kilometer for at fna fat i den igen.«

Borge Jacobsen, Skive d. 21/2 38.

»Der har været fine Resultater med F.N. Planet her i Byen, i Søndags fløj et Plan 1,5 Km. og vendte tilbage til Udgangspunktet.«

Aalborg Modellflyveklub d. 28/11—37.

»Det er en Model, som naar den er bygget efter Brugsanvisningen umuligt kan gaa fejl, og Modelbyggeren er garanteret mod Skuffelsen over at staa med en Model, der ikke kan flyve.«

»Flyve December No.

»Som »Flyve« selv har haft Lejlighed til at konstatere, kan F.N. Planet taale det utroligste i Retning af ublid Medfart, uden at den solide Konstruktion dog paa nogen Maade forringer dets Flyveegenskaber.«

F.N. 9. — det rigtige Svæveplan for de lidt Viderekomne — er nu udkommet i Byggetegning i fuld Størrelse med meget udførlig Byggeanvisning ..... Kr. 1,90

Faas hos alle Boghandlere. Materialesæt (uforarbejdet) til F.N. 9 .... Kr. 5,00

Ordre sendes kun pr. Efterkrav + Porto. Ved Ordre under Kr. 3,— maa Beløbet medsendes i Frimærker ved Bestillingen.

F.N. Forlag, Gudenaavej 13, København F., Telefon Fasan 1221.

## Ny stor Prisliste

over Modelmaterialer og Modeltegninger — sendes gratis.

**Helge Nielsen,**

Guldbergsgade 724, Kbhvn. N.



### Modellflyvesport

er moderne. Smuk illustreret Prisliste mod 25 Øre i Frimærker.

**Modellflyveindustrien,<sup>2</sup> Skjern**

(Modellflyveklubbens Indkøbscentral)



korden anerkendt af »Dansk Model-flyver-Forbund«, som Klubben er Medlem af. Modellen blev Dagen efter efterlyst i »Berlingske Tidende« og »Nationaltidende«, og om Tirsdagen fik Klubben Besked fra en Fisker, der havde fisket »Winkleren« op af Vandet ved Hellebæk Nord for Helsingør. Den var i »Globus« indregistreret GLB-27 og hedder »RIP«. Den maa-ler 1,75 cm i Spændvidde og 1,39,6 cm i Kropplængde. „Globus Aero-Klub“.

#### Motormodelflyveklubben »Hawke«.

**H**AR lige afsluttet Bygningen af en »Halvskala« Motormodel af egen Konstruktion, Type »H. S. Battle«. Modellen er bygget saaledes, at den i det væsentlige ligner den engelske Bom-bemaskine »Fairy Battle«. Materialer-ne, der er medgaaet til Konstruktion-en, er hovedsagelig Balsa og 1 mm Krydsfinér. Beklædningen er tyndt aluminiumfarvet Japanpapir.

Endvidere opgives om Modellen: Alle 3 Hjul er forsynede med Gummi-ring, Propellen, der er 3-bladet, har indbygget Friløb. Motoren bestaar af 2 Gummistreng, der løber modsat Vej. Overførslen til Propelaksen sker ved Hjælp af 2 Tandhjul. Førersædet er forsynet med Instrumentbrædt, Sigteapparat og Pilot (afskaaret Ho-

ved af Celludoiddukke) med hvid Hjælm og Briller. Celluloidtaget over Førersædet kan skydes tilbage, saale-des at det bliver aabent. Skyttens (Observatør-Bombekaster) Sæde har Dæksel (af Staaltraad og Cellophan)



»H. S. Battle«.

til at aabne opad og endvidere Ma-skingevær Instrumentbrædt (til Ra-dio) og Skytte. Stykket mellem Pilot og Skyttesædet er af Staaltraad over-trukket med Cellophan.

Det interessanteste ved Modellen er imidlertid den automatiske Pilot (egen Opfindelse), der sætter Maski-nen i Stand til, under Flugten, paa i Forvejen indstillede Tidspunkter, at udkaste eksplosive Bomber. Modellen kan tage 2 Bomber à ca. 5 g Stykket. Disse bliver anbragt i 2 gummiom-

spændte Kamre inden i Kroppen for at undgaa Eksplosion ved eventuel for tidlig ublid Landing.

Naar Bomberne udkastes, aabner der sig først 2 Klapper paa Kroppens Under-side, og et Par Sekunder efter udkastes først den ene og saa den anden Bombe.

Paa Grund af Bombekamrene er der ikke, som paa nogle af vore andre Modeller, automatiske Forsvindingshjul, da Kamrene optager den Plads i Maski-nen, hvor Hjulene ellers trækkes ind.

#### Maskinens Data er:

|                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| Spændvidde .....      | 125 cm               |
| Længde .....          | 85 cm                |
| Vægt (m. Motor) ..... | 200 g                |
| Vingebelastning ..... | 11 g/dm <sup>2</sup> |
| Hastighed ...         | 10 km/T. (beregnet)  |
| Profil .....          | Clarec Y             |

Om Modellens Præstationer er det endnu for tidligt at udtale sig, da den maa vente med sin Luftdaab, til Vej-ret bliver blidere, og vi haaber da, at den vil svare til Forventningerne.

Tegninger til Maskinen og den auto-matiske Pilot kan faas ved Henven-delse til Formanden: Hr. Henning Schrøder, Helleruplundsallé 11, Kø-benhavn, hvor eventuelt motormodel-interessererede ogsaa kan henvende sig, dersom de ønsker at blive Med-lemmer af Klubben.



**HAWKER AIRCRAFT LTD. KINGSTON-ON-THAMES, ENGLAND**



## NYT FRA ALLE LANDE

### REKORD FOR FALDSKÆRMSUD- SPRING MED FORSINKET UDLØSNING.

**F**RANSKMANDEN *James Williams* har sat ny Rekord for Faldskærmsudspring med forsinket Udløsning, idet han har sprunget fra et Mureaux Rekognosceringsmonoplan i 8400 m, og Udløsningen af Faldskærmen er først sket i 350 m, efter et Fald paa 2 Min. 20 Sek.

### NY SKOLEMASKINE.

**F**OKKER er fremkommet med en ny Skolemaskiner, Fokker S 9, hvoraf der er en Serie under Bygning til den hollandske Marines Flyvæsen.

Fokker S 9 er et tosædet Biplan af meget robust Konstruktion, og det kan udføre al Slags Kunstflyvning. Bygge-maaden er Fokkers sædvanlige. Forskellige Motortyper kan anvendes for Eks.: Menasco, Siemens, Armstrong Genet o. s. v.

Dets Data (med Genetmotor) er følgende: Spændvidde 9,5 m, Højde 2,9 m, Længde 7,6 m, Tomvægt 685 kg, Fuldvægt 975 kg, største Hastighed 180 km/T. og Landingshastighed 80 km/T.



*Bf 109 — den hurtigste Landflyvemaskine.*

### DEN HURTIGSTE LANDFLYVE- MASKINE.

**D**EN af Bayerische Flugzeug Werke byggede eensædede Jager, hvis Typebetegnelse er Bf 109, er den hurtigste Landflyvemaskine, der eksisterer — i Øjeblikket. Den har opnaaet en Hastighed paa 610 km/T., og det er foreløbig Hastighedsrekord for Landflyvemaskiner. Den er bygget af Metal, Understellet kan trækkes ind under Flyvningen, den er udstyret baade med Spalteklapper og Landingsklapper, og hvad Udstyret med

Spalteklapper angaar, er det noget ret enestaaende at finde hos en moderne Jagertype. Understellet bestaar af to fritbærende Fjederben, og Hjulene er forsynet med hydrauliske Bremses.

Som Motor anvendes en Jumo 210 paa 640 HK. eller en DB 600 paa 950 HK. Den kan udstyres med en Kanon, der skyder ud gennem Propelakslen. Den er indført som Standard-Jager i det tyske Luftvaaben.

### STRATOSFÆRE-BALLONFART UNDER FORBEREDELSE.

**I** Polen er man ved at fremstille den hidtil største Ballon, hvis Rumfang bliver paa 135.000 m<sup>3</sup>. Den skal anvendes af Kaptajnerne *Hynek* og *Vurzynsky* samt Videnskabsmanden Dr. *Jocko-Narkiewicz* til en Stratosfærefart, hvor man haaber at kunne naa en Højde paa 30.000 m. Starten skal finde Sted fra Ojcow i Nærheden af Krakow.

### RADIOSTYREDE MODELFLYVE- MASKINER.

**I** det amerikanske Radiotidsskrift Q. S. T. for Oktober 1937 findes en udførlig Beskrivelse af Fremgangsmaaden ved Bygning af radiostyrede Modelflyvemaskiner.



*Fokker S 9 med Armstrong Genet Major Motor (165 HK).*

## SEEFABRIKS AKTIEBOLAG

*Sandviken*

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrien • Vätkänd kvalitet • Märke: SEEFAB.

Repræsentanter: **V. LÖWENER - KÖBENHAVN V.** Vesterbrogade 9 B  
Telefon: C. 7885



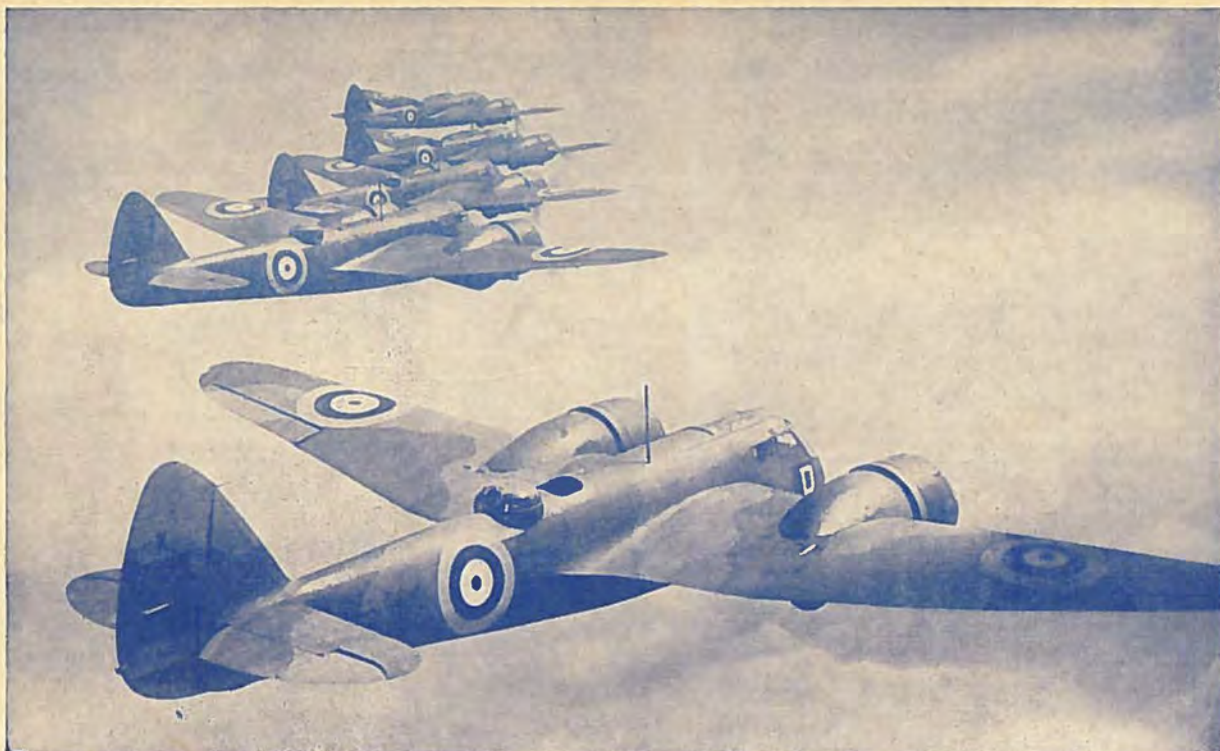
# JUNKERS-



# JU 90

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G., DESSAU





*En Formation af „British Air Force“s  
Blenheim Maskiner.*

- „BRISTOL“ Blenheim Bombemaskinen, der er udstyret med to „BRISTOL“ Mercury Motorer er uden Tvivl Nutidens mest yde- dygtige Bombemaskine. „BLENHEIM“ er en hyperhurtig Maskine med stor Rækkevidde, usædvanlig Manøvreedygtighed og ypperlige Start- og Landingsegenskaber, der gør det muligt at anvende enhver almindelig Flyve- plads uden at løbe nogen som helst Risiko.

## „BRISTOL“ **BLENHEIM BOMBER**

*“Bristol”*

**THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, BRISTOL, ENGLAND**  
REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED **A. B. C. HANSEN COMP.,** INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.

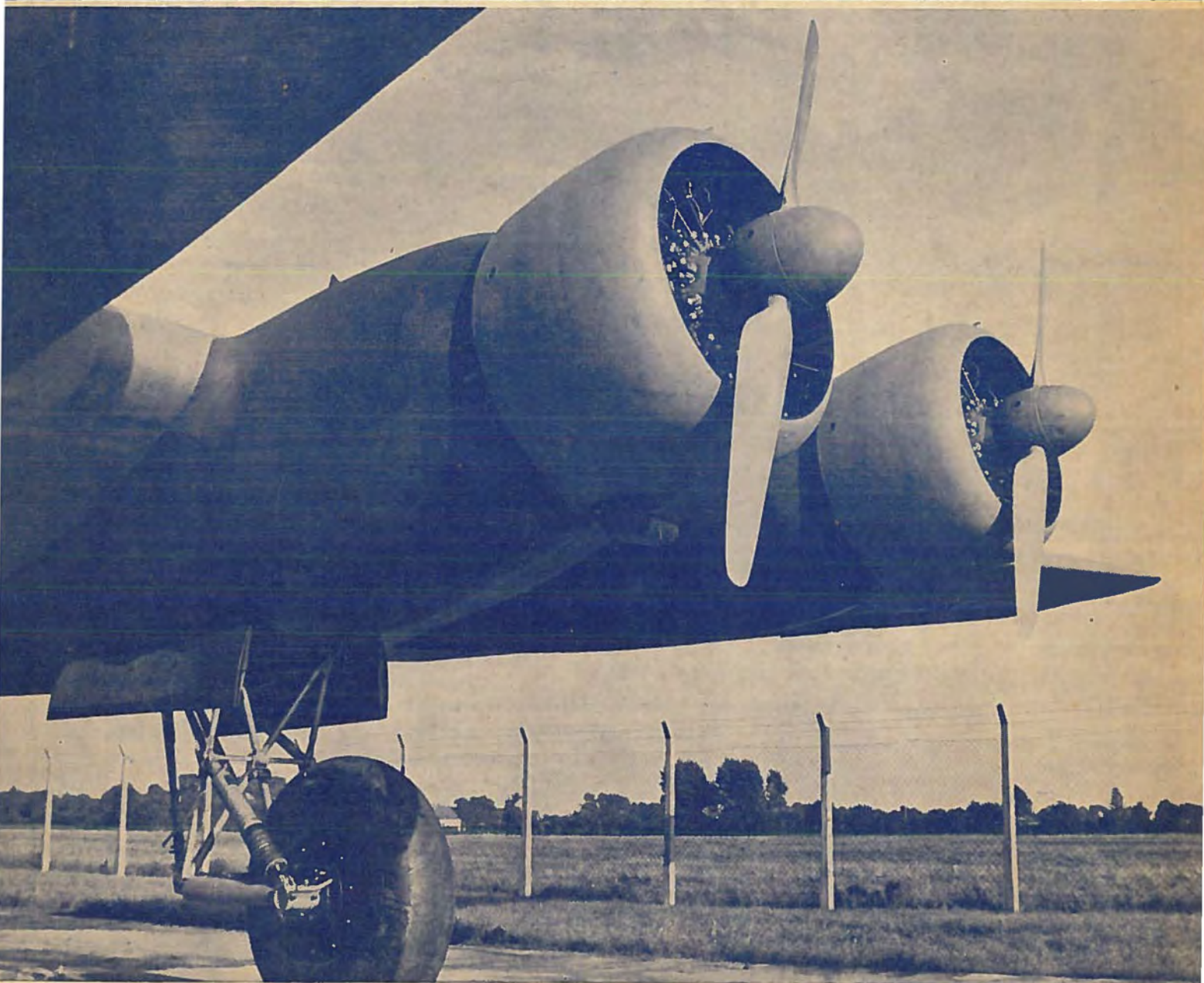
PRIS:  
Pr. Aargang Kr. 4,20  
Pr. Nummer 35 Øre

Ansvarlig overfor Presseloven:  
EJVIND CHRISTENSEN  
BOGTRYKKERI & FORLAG  
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404



# FLYV

Årsmagasin for Trafik, og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 5

1938 - 11. Aarg.

S.I.L.I. Luftfartsudstilling i Helsingfors

**AALBORGS NYE LUFTHAVN**

DANSK MODELFLYVER FORBUND'S REGLER

**35** ØRE

28 SIDER





## **D O R N I E R   D O 1 8**

**har ydet en ny Verdenspræstation.**

Den succesfulde Flyvebaad Do 18 startede den 27. Marts 1938 fra den engelske Kanalkyst paa en Distanceflyvning, og ankom efter en 43 Timers Flyvning uden Mellemlanding til Caravellas i Brasilien, en Flyvestrækning paa 8.500 km. — En ny international Rekord og en Prøve paa tysk Kvalitetsarbejde.

### **D O R N I E R - W E R K E   G . M . B . H .**

**FRIEDRICHSHAFEN a. B./DEUTSCHLAND**

**FLYVEMASKINER · FLYVEBAADE · SØFLYVEMASKINER TIL ALLE FORMAAL**



# HELLESENS TØR-ELEMENT

★  
kendt  
som  
ældst  
og  
bedst



★  
50  
Aars  
teknisk Forskn.  
og  
praktisk Erfaring

Agenter

Amsterdam  
Antwerpen  
Athen  
Barcelona  
Bero  
Bilbao  
Bryssel  
Bukarest  
Genf  
Ghent  
Helsingfors  
Konstantinopel  
Kovno  
Libau  
Liège  
Lissabon  
London  
Luxemb.  
Luxemb.  
Madrid  
Oporto  
Oslo  
Paris  
Reval  
Rijeka  
Riga  
Rom  
Rotterdam  
Rustschuk  
Stockholm  
Valetta  
Warsaw  
Wien  
Zagreb  
Bangkok  
Batavia  
Beirut  
Bombay  
Calcutta  
Canton  
Colombo  
Harbin  
Hongkong  
Karachi

Manilla  
Niassa  
Penang  
Rangoon  
Semarang  
Shanghai  
Singapore  
Smyrna  
Soerabaya  
Tandjong-Priek  
Tokio  
Alexandria  
Angora  
Belgiak Kongo  
Calre

Cape Town  
Casablanca  
Dahomey  
Darassalam  
Durban  
Fernando Poo  
Punchal  
Gambia  
Guidkyten  
Johannesburg  
Kamerun  
Liberia  
Mallia  
Nairobi  
Nigeria  
Port Elizabeth

og Østlig

Sierra Leone  
Somaliland  
Tanganyika  
Togoland  
Barbados  
Bolivia  
Britisk Guiana  
Buenos Aires  
Colombia  
Costa Rica  
Ecuador  
Guatemala  
Havanna  
Honduras  
Kingston  
Mexico City  
Montevideo  
Nicaragua  
Panama  
Paraguay  
Paramaribo  
Peru  
Porto Alegre  
Porto Rico  
Port of Spain  
Punta Arenas  
Rio de Janeiro  
Rosario  
Salvador  
Santo Domingo  
Sao Paulo  
Valparaiso  
Venezuela  
Adelaide  
Auckland  
Brisbane  
Christchurch  
Dunedin  
Hobart  
Launceston  
Melbourne  
Perth  
Sydney  
Wellington

## Dansk Flyvnings Historie

sælges nu til

**NEDSAT PRIS**

**KR. 3.50**

Bestilling kan indsendes til

**Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab**

Vesterbrogade 2 E

eller til Bladets Ekspedition:

Vesterbrogade 60

**BRUG**



**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**

## ASKANIA-

*Flyveinstrumenter*

FOR

*Verdensrekord-  
flyvningen*

med Do 18/D-ANHR over en Distance paa  
mere end 8500 km

Vi leverede samtlige i Instrumentbrættet  
indbyggede Navigationsapparater og der-  
iblandt Fjerngyroskopet som Retnings-  
impuls for den automatiske Kursstyring



**ASKANIA-WERKE AG.**

**BERLIN-FRIEDENAU**

REPR. VED A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER  
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON C. 6806-6807



**„CELOSE“**  
(LOVBESKYTTET)

**ASP DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)  
**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**  
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



*Rejs hurtigt og komfortabelt —*

**AFGAAENDE MASKINER FRA  
KASTRUP LUFTHAVN**

|          |                            |
|----------|----------------------------|
| D. 805   | Malmö                      |
| D. 900   | Berlin                     |
| D. 900   | Amsterdam—Paris/London     |
| D. 1000  | Hamburg—London             |
| D. 1200  | Amstd.-Rotterd.-Paris/Lond |
| D. 1200  | Malmö                      |
| Hv. 1320 | Hamburg—London             |
| D. 1450  | Stockholm                  |
| Hv. 1500 | Malmö                      |
| D. 1500  | Malmö                      |
| D. 1805  | Malmö                      |
| D. 1915  | Malmö                      |

D. = Daglig      Hv. = Hverdage

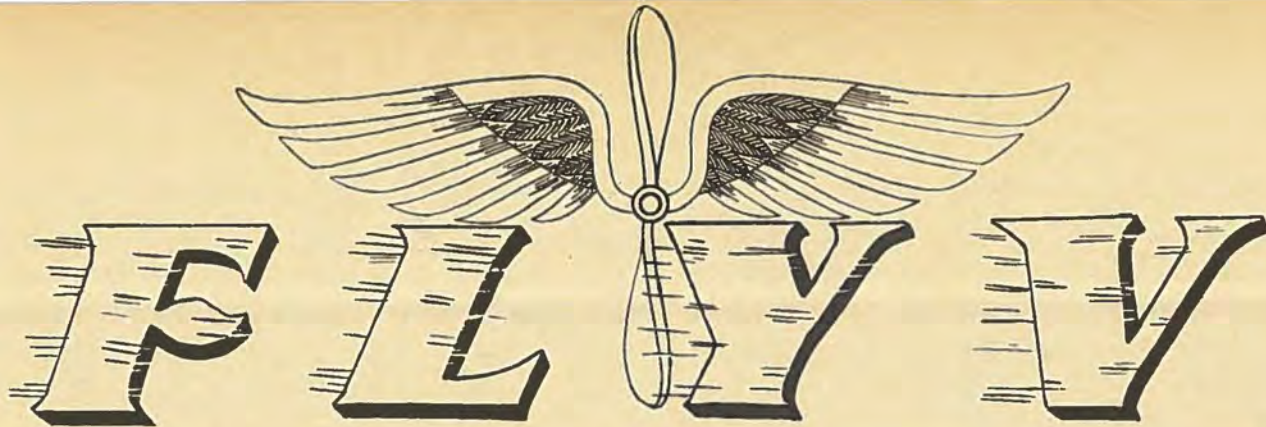
**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**

VESTERBROGADE 2 • C. 8800

BILLETTER I REJSEBUREAUERNE







## Aalborg faar en Lufthavn



*Administrationsbygningen paa Aalborg Lufthavn.*

**S**AMTIDIG med Aabningen af Sommerens indenlandske Lufttrafik indvier Aalborg By sin store og flot anlagte Lufthavn ved Rødslet (N. f. Limfjorden).

Med etorstilet Blik for Fremtiden har Aalborg Kommune købt nogle meget store Arealer ved Rødslet Gd. ca. 6 km Vest for Nørresundby og beliggende umiddelbart Nord for Limfjorden. Hele det købte Areal er blevet grundigt planeret, drænet, indhegnet, og Jordbunden er blevet tilpas fast, fordi det har faaet Lov til at ligge med et tæt Græstæppe i lang Tid. Hele Pladsen er næsten lige saa stor som Kastrup Lufthavn, idet den maaler ca. 1 km × 1 km, og da den grænser op til selve Hovedlandevejen mellem Nørresundby og Thisted, er der udmærkede Tilkørsforhold.

Indflyvningsforholdene er fra alle

Sider ideelle, og Pladsen er saaledes beliggende ved Vandet, at der uden alt for store Udgifter vil kunne indrettes Landingsplads for Søluftfartøjer.

### *Hangar og Administrationsbygning.*

I Pladsens nordvestlige Hjørne er der i Foraarets Løb blevet opført en Hangar med tilhørende Garager, Lager- og Værkstedrum, og Portaabningen er saa stor, at selv de meget store Trafikmaskiner uden mindste Vanskelighed vil kunne underbringes i Hangaren.

Ikke langt fra Hangaren, et lille Stykke fra Hovedlandevejen, er der opført en cementstøbt Administrationsbygning i to Etager, og Arkitekten har indrettet den saa praktisk, at den faktisk kun er den første Trediedel af en endnu større Bygning, der i paakrævet Fald kan bygges til. Ikke

desto mindre fremtræder Hovedbygningen som et smukt Hele, og det indvendige af Bygningen er meget praktisk indrettet. Foruden et stort Ekspeditionslokale er der Plads til Politi og Toldvæsen, Havneledelsen, Meteorologer, en lille Restaurant, og øverst paa Bygningen kan der installeres den mest moderne Radiostation.

### *Pladsen faar moderne Landingsbelysning m. m.*

Da Aalborg Kommune er stærkt interesseret i at faa Pladsen anerkendt som en virkelig Lufthavn, er man i fuld Gang med at foretage de omfattende Arbejder og Installationer, som Statens Luftfartstilsyn bl. a. kræver med Hensyn til Afmærkning om Natten og Landingsbelysning, og man regner med, at hele dette Arbejde vil være tilendebragt inden 1. August i Aar. Blandt andet er man i Øjeblikket i Færd med at nedlægge Kabler langs med hele Pladsens Begrænsning til Brug for Hindringsbelysning, Randbelysning og Landingsbelysning, hvilken sidste vil blive indrettet i Lighed med Landingsbelysningen i Kastrup Lufthavn, d. v. s. en Fladebelysning med et Antal Projektørhuse.

Den økonomiske Indsats, som Aalborg Byraad hidtil har gjort for at skabe en tidssvarende Havn til Brug for den gryende Lufttrafik, er meget stor, og alle Flyvningens Venner maa i højeste Grad prise den Indsats og det Vovemod, der er gjort fra Byraadets Side med Borgmester Jørgensen i Spidsen.

— Uden Havne ingen Sejlads og ingen Skibsfart — og uden Lufthavne (offentlige Landingspladser) ingen Flyvning og ingen Luftfart.

Indvielsen af det store Anlæg vil finde Sted under festlige Former, idet Pladsen vil blive indviet Søndag den 29. Maj med et stort og righoldigt Flyvestævne, der vil faa Folk fra hele Nørrejylland til at strømme til Aalborg.



# FLYVEMOTORER M. M.



*Bramo Sh 14A4 er fremstillet i over 3000 Eksemplarer og anvendes i 18 forskellige Lande.*

## »BRAMO SH. 144«.

EN af de mest bekendte af de nyere Stjernemotorer er »Bramo Sh 144«, hvis største Ydelse er 160 HK. Denne Motor bygges nu af Brandenburgischen Motorenwerke i Berlin/Spandau, der er et Datterselskab af Firmaet Siemens Apparate und Maschinen GmbH, og som nylig har fejret 25 Aaret for Bygningen af sin første Flyvemotor. Motoren, der er luftkølet, har 7 Cyl., en Boring paa 108 mm og en Slaglængde paa 120 mm. Den anvendes saa at sige i alle tyske

Flyvemaskinetyper, og desuden har den fundet Anvendelse i 13 andre Lande. I Juni 1937 kunde Brandenburgischen Motorenwerke fejre et særligt Jubilæum, idet man fremstillede den 3000. »Bramo Sh. 144«.

Motoren har været anvendt i en Række Flyvemaskinetyper, der har sat forskellige Rekorder, bl. a.:

Hollandsk Kunstflyvningsmesterskab 1937, 2. Præmie i International Kunstflyvningsmesterskab i Amerika 1937, Tysk Kunstflyvningsmesterskab i 1937, Internationalt Flyvestævne i Zürich 1937 samt 5 Verdensrekorder med Focke-Helikopteren i Juli 1937.

Et godt Bevis paa Motorens gode og robuste Egenskaber er den Omstændighed, at Motorens Driftstid mellem hvert Hovedeftersyn er blevet sat op fra 300 til 500 Timer, hvad der svarer til en Flyvedistance paa ca. 100.000 km.

## HIRTH MOTORER.

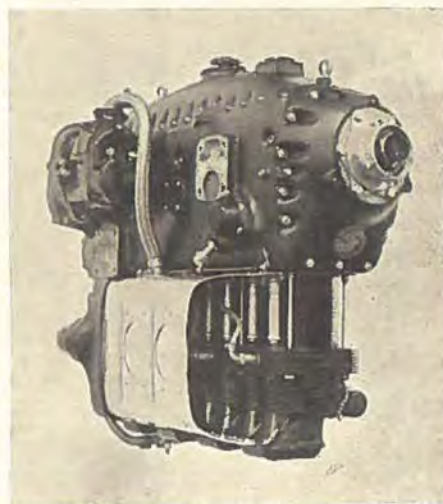
HELLMUTH HIRTH, der har 25 Aars Erfaring indenfor Flyvningen, er Skaberen af de bekendte Hirth-Motorer, der har hævdet sig i saa mange Konkurrencer.

Hirth Flyvemotorer er luftkølede Rækkemotorer med hængende Cyindre. Karakteristisk for alle Typerne er den efter Dr. Albert Hirth's Patent fremstillede, delte Krumtap, der gør

det muligt at anvende Kuglelejer til Krumtap og Plejlstænger, hvorved det mekaniske Tab formindskes.

Fabrikationen omfatter følgende Motortyper:

1. HM 60 R - 72/80 HK. - 1,05 kg/HK. - 4 Cyl.
2. HM 504 A - 90/105 HK. - 0,99 kg/HK - 4 Cyl.
3. HM 506 A - 135/160 HK - 0,93 kg/HK. - 6 Cyl.
4. HM 508 H - 215/240 HK. - 0,83 kg/HK. - 8 Cyl.



*Hirth HM 504A Motor paa 90,105 HK.*

Cylindrerne paa alle Typerne med Undtagelse af HM 60 er udskiftelige, og det betyder ikke saa lidt Besparelse for Reservedelernes Vedkommen. Paa de tre af Typerne er Propellen anbragt direkte paa Krumtapsakslen, hvorimod Typen HM 508 H er udstyret med en Gearanordning, der omsætter Motorens 3000 O/M til 2000 Propelomdr./M.

Ved alle Hirth-Motorkonstruktionerne er der anvendt et særlig Smøringssystem, der bl. a. medfører, at der kun er forholdsvis ringe Mængder af Olie i Cirkulation, og derved har Hirth-Motorerne et Olieforbrug, som ligger betydeligt under andre Motorer af tilsvarende HK.-Ydelser.

## VERDENSREKORD FOR SØFLYVE-MASKINER.

DEN 27. Marts 1938 Kl. 10,15 startede den tyske Dornier Flyvebaad Do 18 D-ANHR fra den engelske Kyst ved Plymouth for at forsøge paa



*Focke-Helikopteren »Fw61« var udstyret med Bramo Sh 14A4 Motor under Flyvningen i Deutschlandhalle i Berlin Februar 1938.*



at slaa den hidtidige Længderekord for Søflyvemaskiner, der var sat af Italieneren *Stoppani* med 7020 km.

Efter en Flyvning paa ca. 43 Timer landede Dornier-Flyvebaaden i Caravellos paa Braziliens Østkyst efter at have tilbagelagt en Strækning paa ca. 8400 km, og dermed slaaet den bestaaende Rekord med ca. 1400 km.

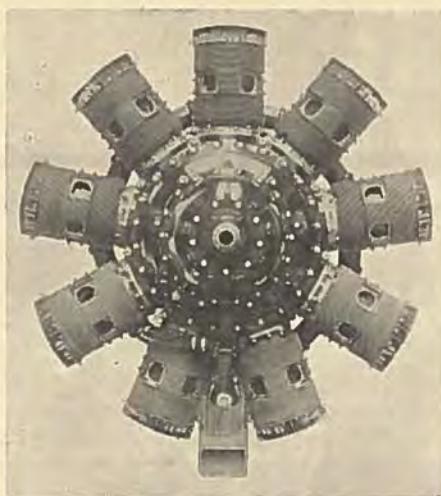
Rekordflyvebaaden blev ført af Luftkaptajn *Engel*, der i Deutsche Lufthansas Tjeneste har gennemført talrige Flyvninger over det sydlige og det nordlige Atlanterhav. Den var udstyret med to Junkers Jumo 205 Dieselmotorer, den eneste Dieselmotor-type, der hidtil har været anvendt i Rutetrafik, og bemærkelsesværdigt for Flyvningen er det ringe Brændstofforbrug, der kun androg 155 g pr. HKT.

Den vældige Distance, der ved denne Lejlighed er blevet gennemfløjet over Atlanterhavet, er bl. a. en Triumf for Junkers Dieselmotor, og med Rette har franske Sagkyndige sagt, at Tyskland, der i lang Tid har sat saa meget ind paa at løse Spørgsmaalet om Dieselmotorens Anvendelse i Flyvemaskiner, nu endelig kan komme til at høste Frugt af deres store Taalmodighedsarbejde.

## »BRISTOL« PERSEUS VENTILLØSE MOTOR.

DE første af den nye engelske »Bristol« ventilløse Flyvemotor er nu sat i Serieproduktion efter at have bestaaet Luftministeriets 100 Timers Prøve med overordentlig tilfredsstillende Resultat.

Motoren, hvis Typebetegnelse er Perseus XII, er en 9-cyl., luftkølet Stjernemotor med middel Overladning. I en Højde af 6500 Fod udvikler



»Bristol« Perseus XII ventilløse Flyvemotor.

den 905 BHK. Dens Ydeevne i Starten er 795/830 BHK.

Tilsyneladende ser den nye Perseus Motor ud som den tidligere Type, men i Virkeligheden er indført flere Forbedringer, bl. a. med Hensyn til Indbygningen. F. Eks. skal nævnes en betydningsfuld Nyanordning, der er blevet officielt godkendt, og det er Tilbehør-Gearkassen, der har gjort det muligt at montere en hel Del af det motordrevne Tilbehør paa Motorfundamentet i Stedet for paa selve Motoren. Derved lettes bl. a. Indbygningen af Motoren.

Som Motorskærm fremstilles en standardiseret »Bristol« Type, der er forsynet med regulerbar Bagkant.

Foruden selve Typeprøven bliver Perseus XII prøvet i Praksis paa forskellig Maade. Over 200 Timers Flyvning under meget ugunstige Forhold har Motoren allerede været udsat for, og i meget nær Fremtid gaar man i Gang med Bygning af en lignende Type til Brug for civile Luftfartøjer.



»Bristol« Perseus ventilløse Motorer i Serieproduktion.



## Foredrag og Film om Sydatlanten.

FREDAG d. 22. April havde D. D. L. paa Air France's Vegne indbudt en større Kreds af flyveinteresserede til at overvære den første Fremvisning i Danmark af Air France-Filmen »Luftruten over det sydlige Atlanterhav«. Den fortræffelige Flyvefilm indledes med et kort orienterende Foredrag om Air France's Organisation og Virksomhed af Kaptajn *I. Foltmann*.

Ved en Reception efter Filmsforevisningen, hvor bl. a. den herværende franske Minister var til Stede, rettede Overpræsident *Bülow* paa de Indbudtes Vegne en Tak til Air France.

## Ny Luftkaptajn.



Luftkaptajn N. Egebjerg.

TRAFIKFLYVEREN *Niels Egebjerg* er blevet udnævnt til Luftkaptajn i D. D. L. Den nyudnævnte Luftkaptajn blev ansat i D. D. L. i 1934 som Trafikleder og overgik 2 Aar senere i de aktive Trafikflyveres Rækker.

## Ny Maskine til Provinsluftruterne.

SOM nævnt andet Sted i Bladet har Provinsluftfartselskabet købt en D. H. »Rapide«, der er stillet til Rådighed for D. D. L.

## D. D. L.s Trafikledere i Provinsen.

UNDER Sommerens Flyvninger til Provinsen skal Løjtnant *A. C. C. Petersen* stationeres som Trafikleder i Aalborg, medens Flyverløjtnant *Lauritzen* skal være Trafikleder i Esbjerg.



# EN FRANSK FLYVEKLUB BLIVER TIL



*Roland-Garros Klubbens Hjemsted. Tilvenstre den store Hangar, derefter følger Flyveledelsens Kontorer, Klubhuset og Begyndelsen til Hangar Nr. 2.*

I Maj 1929 besluttede den franske Aero Klub at undersøge, om der ikke kunde gøres noget for at fremme den private Flyvning, og M. Hirschauer fik overdraget Hvervet at prøve paa at skabe en Flyveklub under Aero-klubben. I Oktober Maaned var man blevet enige om Fremgangsmaaden, og i Begyndelsen af 1930 fik Aero-klubben af Staten overladt et Stykke Jord paa 3 Hektarer paa Orly Flyvepladsen ved Paris. Der var i Forvejen 3 Hangarer paa den Plads, Klubben fik forærende, og en af dem blev reserveret Medlemmerne. I Juni 1930 blev man enige om at kalde den ny-startede Klubafdeling for »Roland-Garros«, til Ære for den franske Flyvepioner, og samtidig bevilgedes et Beløb paa ca. 20.000 Kr. til Indkøb af 3 Maskiner. Den 11. August fandt det første Møde Sted i Paris i Overværelse af 40 Medlemmer. Til at lede Flyveklubben valgtes en Komité paa 12 Medlemmer med afdøde Mlle Deutsch de la Meurthe som Præsident. Paa dette Tidspunkt købtes de to første Maskiner, en Caudron 232 og en Potez 36. Ved Aarets Slutning talte Afdelingen 85 Medlemmer, og da »Club Francais«, der var startet for nogle Maaneder siden, sluttede sig til »Roland-Garros«, fik man yderligere Raadighed over en Moth-Morane.

»Roland-Garros« tog fat paa at bygge et Klubhus i engelsk Stil ved Siden af Hangarerne, og de kunde magte Opgaven, fordi de fik Støtte fra flere Medlemmer og Flyvemaskinefabriker. Man engagerede en Flyve-

lærer, og i Februar 1931 var Klubbens Maskiner i Luften for første Gang. Det varede ikke længe, før en Del private Flyvemaskineejere sluttede sig til Klubben, og allerede i Maj samme Aar var Antallet af Maskiner oppe paa 40, af hvilken Grund man tog fat paa Bygning af en ny Hangar.

## Medlemstallet vokser.

Klubbens Medlemmer deltog ved mange Lejligheder i Stævner og Langflyvninger og klarede sig udmærket i Konkurrencen. I Februar 1932 var Medlemsantallet naaet 164 aktive og 21 passive, og i Sommerens Løb var Maskinantallet vokset til 60 foruden Klubbens egne 3 Maskiner. Personellet bestod af en Flyvelærer, en Ingeniør, tre Mekanikere og 3 andre Medhjælpere. Den stadige Fremgang bevirkede, at Klubben maatte se sig om efter en anden Plads, og den 1. Juni 1935 flyttedes til Buc Flyvepladsen ikke ret langt fra Paris. 60 Flyvemaskiner fløj fra den gamle Plads paa Orly til Buc, hvor der var blevet bygget en stor Hangar udelukkende til Raadighed for Medlemmerne. Den dækkede over et Areal paa 3300 m<sup>2</sup> og omfattede Værksted og et 150 m<sup>2</sup> stort Lagerrum. Lige i Nærheden blev det nye Klubhus bygget efter Tegnninger af Arkitekterne Bandoir og Lods, der begge var Medlemmer af Klubben.

Det nye Klubhus er hypermoderne i sin Stil. Fra de fleste af Værelserne har man Udsigt til Flyvepladsen og kan se, hvad der foregaar, og hvad

Bygningens Indretning iøvrigt angaar, er der gjort alt muligt for at skabe saa hyggelige Opholdslokaler som muligt. Der er bl. a. en stor Spisesal og Bibliotek.

Foran Hangaren er lagt en stor Cementplatform med elektriske Benzinpumpelanlæg. Værkstedet er saaledes indrettet, at alle Arter af Reparationer og Eftersyn kan foretages, og Priserne herfor holdes nede paa et Minimum.

## Der bygges en ny Hangar.

Takket være Mlle Deutsch de la Meurthe kunde Klubben i 1937 tage fat paa at opføre endnu en Hangar, fordi man vilde have Plads til Udvidelser. Medlemmerne kan leje Klubbens Maskiner til kortere eller længere Flyvninger, og Betalingen beregnes efter Antallet af Flyvetimer og den Maskintype, der lejes. Maskinerne kan lejes for en Dag, for en Uge eller for endnu længere Perioder, og de Typer, der er til Raadighed for Udlejning, er i Øjeblikket følgende:

- 2 Salmson Phrygane.
- 2 Caudron Aiglon.
- 1 Moth Morane.
- 1 Caudron Frégate.
- 2 Caudron Luciole.
- 1 D. H. Tiger Moth.
- 1 S. F. A. N.

Medlemmer, der endnu ikke har Certifikat, kan faa Flyveundervisning hos en Stab af førsteklases Lærere; Flyvemaskineejere kan faa deres Maskiner efterset af Klubbens Personale, som tillige paatager sig Ansvar for, at alle lovbeholdte, periodiske Eftersyn bliver foretaget. Medlemmerne af »Roland-Garros« har alle Fordele og Rettigheder i den franske Aero-Klub, og de kan drage Nytte af Flyveklubbens tekniske Assistance.

Flyveklubbens Vækst karakteriseres bedst ved at nævne, at Antallet af private Flyvemaskiner, der hører hjemme i Klubbens Hangarer, i 1937 oversteg eet Hundrede, og Medlems-tallet var steget til 308. Det er umuligt her at omtale alle de mange Enkeltture, der er blevet fløjet, vi maa nøjes med at nævne, at Antallet af Flyvetimer, der i 1936 var 10.000, langt er blevet overfløjet i Løbet af 1937.

(Shell Aviation News).



## Forsyningstjeneste med Faldskærme

LIGE fra Verdenskrigens Tid er det hændet mange Gange, at man fra Flyvemaskine har kastet Proviant og Lægemidler ned til Personer, der af en eller anden Grund har været afskaaret fra al anden Forbindelse med Omverdenen. Alene herhjemme fra er der talrige Eksempler paa, hvorledes Øer, Forterne og Skibe, der i strenge Isvintre har haft Hjælp behov, har faaet Proviant og Post kastet ned fra Flyvemaskine. Og ude fra den store Verden kan der nævnes mange lignende Tilfælde, men om dem alle maa det siges, at det har drejet sig om isolerede Hjælpeekspeditioner, der kunne gennemføres med de for Haanden værende Midler.

Første Gang man i større Stil har søgt at løse Spørgsmaalet om en effektiv Forsyningstjeneste udelukkende ved Nedkastning fra Flyvemaskiner var under den italienske Krig i Abessinien, hvor det drejede sig om mange Tons Levnedsmidler, Kvæg, Motorreservedele, Radiostationer, Benzindunke o. s. v., der ad Luftvejen maatte tilføres de Tropper, der befandt sig i ufremkommeligt Terræn. Takket være denne Forsyningstjeneste ad Luftvejen blev bl. a. Lægerne i Stand til at kunne redde mange Menneskeliv, i enkelte Tilfælde drejede det sig ikke blot om at nedkaste de til Operationen nødvendige Instrumenter, men det skete ogsaa, at Lægen selv sprang ud med Faldskærm.

### *Metalbeholdere og Sække benyttes til Nedkastning med Faldskærm.*

For at kunne imødekomme de mangfoldige Krav om Nedkastning af de mest forskelligartede Genstande, uden at disse blev ødelagt ved Berøring med Jorden, afholdt man i Italien en lang Række Forsøg. Resultatet af disse viste, at visse Genstande kunde kastes ned i Sække, medens der til andre maatte anvendes cylinderformede Metalbeholdere.

Levende Kvæg, Benzindunke o. l. tunge Genstande blev kastet ned i Faldskærme, hvis Størrelse var afpasset efter Genstandenes Vægt. Faldskærmen var naturligvis indrettet til automatisk Udløsning, hvad der ogsaa var Tilfældet med de Skærme, der blev anvendt til Sækkene og Metalbeholderne. Som Faldskærme anvendtes den italienske »Salvator«-Type.

Nedkastning foretoges fra større,

lukkede Maskiner gennem en Lem i Kroppens Bund. I Faldskærmens Udløserline var anbragt en ca. 4 m lang Line, der var fastgjort i Flyvemaskinens Bund, og naar denne 4 m Line strammedes paa Grund af den nedkastede Genstands Vægt, udløstes Faldskærmen.

Sækkene, der anvendtes, var af forskellig Størrelse, og kunde rumme fra 20 til 80 kg. Til 20 kg-Sækkene anvendtes en Faldskærm med 12 m<sup>2</sup> Bæreflade. Faldskærmens Bæreliner var meget stærke, idet hver enkelt kunde bære en Vægt paa 100 kg. Selve Sækken var cylinderformet af Størrelse 25 cm × 55 cm.

Til Metalbeholderne, der kunde rumme indtil 80 kg, anvendtes en Faldskærm paa 43 m<sup>2</sup>, og ligeledes i dette Tilfælde kunde hver enkelt af de 16 Bæreliner bære en Vægt paa 100 kg.

Metalbeholderne var cylinderformet, og begge de buede Endestykker kunde lukkes op. Paa Midterstykket var Faldskærmen anbragt. For at afbøde Stødet mod Jorden var Metalbeholderne forsynet med fire Støddæmpere af Gummi. Baade Sækkene og Metalbeholderne, der under hele det abessinske Felttog blev anvendt i udstrakt Grad, kunde benyttes flere Gange.



## Danske Privatflyvere

afholder Konkurrence.

SØNDAG den 22. Maj Kl. 9.30 afholder S Flyveklubben Danske Privatflyvere sin årlige Konkurrenceflyvning.

I Modsætning til tidligere Aar, hvor Klubben har afholdt sine Konkurrencer i Kastrup Lufthavn, vil den i Aar komme til at udgaa fra *Lundtofte Flyveplads*, der velvilligst er stillet til Raadighed af Firmaet Bohnstedt Petersen.

Konkurrencen vil forme sig som en kombineret Orienterings- og Landingsøvelse, dog med betydeligt skærpede Propositioner; den er aaben for alle Sportsflyvere.

Der udsættes en første, anden og tredje Præmie samt en Præmie for bedste Landing og en Præmie for bedste Orienteringsresultater, endvidere udsættes en Trøstpræmie.

Kaptajnlejtant Erik Rasmussen som Formand for K. D. A. S.'s Sportsudvalg har atter i Aar velvilligst stillet sig til Raadighed som Stævnets Flyveleder. Klubben haaber paa en saa stor Deltagelse, at samtlige Sportsmaskiner i Danmark maa komme paa Vingerne den Dag.

Anmeldelse sker til Landsretssagfører C. A. Koefoed, V. Boulevard 38.



*En af de italienske Flyvepladser i Abessinien, hvorfra Forsyningstjenesten fra Luften udgik. I Forgrunden ses Proviantsekke til Brug for Nedkastning med Faldskærm. I Baggrunden en af de 3-motorede Maskiner, der anvendes til Nedkastningen.*



## HERHJEMME FRA

### LAUGE KOCH - EKSPEDITIONEN.

**D**EN tyske Dornier-Wal Flyvebaad, som Marinens Flyvevæsen har købt til den store Grønlandsflyvning, blev fløjet til København den 26. April, og den 30. om Morgenen startede den flyvende Ekspedition fra København paa Vej mod Nord. Turen gik direkte til Trondhjem, derfra til Tromsø og videre til »Gustav Holm« ved Spitsbergen, og naar dette Nr. af »Flyv« kommer Læserne i Hænde, har Dr. Lauge Kochs Ekspedition maaske allerede været inde over det uudforskede Omraade ved Nordøstgrønland.

Flyvebaaden, der bærer Luftmari- nens Indregistreringsnummer 50, har faaet det grønlandske Navn »Pers- suak«, d. v. s. »den store Ting«. Flyve- baadens Fører og Chef er Søløjtnant *Overbye*, og til sin Hjælp har han den tyske Atlanterhavsflyver *Rudolf Mayer*, der kender Dornier-Walen fra ikke færre end 39 Flyvninger over Sydatlanten. Foruden Dr. *Lauge Koch* medfølger endvidere paa hele Turen den tyske Flyvemekaniker og Radiotelegrafist *Preussenhof*.

\*

### NY MASKINE TIL PROVINSLUFTFART- SELSKABET.

**P**ROVINSLUFTFARTSELSKABET, i hvilket Ingeniør *Gunnar Larsen* har Aktiemajoriteten, har købt en »De Havilland Rapide 89« af det engelske Selskab »Airwork Ltd.« i Heston. In- den Købet blev afsluttet, havde Luft- kaptajn *Bramsen* og Ingeniør *Thy- mann* prøvet og besigtiget Maskinen.

Den nye Maskine er et Biplan med 2 »Gipsy six« Motorer, og den har Plads til 2 Mands Besætning og 6 Passagerer. Dens Marchhastighed lig- ger paa 205 km/T. Maskinen er byg- get i 1937 og har været anvendt paa Ruten mellem London og Paris. Ma- skinen skal anvendes paa Ruterne til Aalborg og Esbjerg.

\*

### HÆRENS NYE FOKKER-JAGERE.

**K**APTAJN C. C. Larsen og Kaptajn- løjtnant *Pagh* har i Holland hen- tet de to Fokker D 21, som Hærens Flyvertropper har købt hos Fokker. Paa Flyvertroppernes Værksteder har man truffet alle Forberedelser til Byg- ning af 10 Maskiner af samme Type. »D. 21« bliver udstyret med »Bristol« Mercury Motor. Det er et lavvinget Monoplan med lukket Førerrum, hvis største Hastighed ligger omkring 450 km/T.

\*

### DIREKTØR FOR LUFTFARTSVÆSENET.

**F**RA 1. April at regne er Komite- ret for Luftfarten *Knud Gregersen* blevet udnævnt til Direktør for Luft- fartsvæsenet, og alle, der har Berø- ring med Flyvning, hilser med Glæde Direktøren velkommen i sit nye og ansvarsfulde Embede. Da Direktør *Knud Gregersen* for et Aars Tid siden blev udnævnt til Kommitteret for Luftfarten, skrev »Flyv« bl. a., at Mi- nisteriet ikke kunde have fundet no- gen bedre Mand til dette Hverv, og de Ord vil vi gentage. Statens Admini- stration af Luftfartsager er blevet lagt i Hænderne paa en Mand, der ikke blot er glødende interesseret i sit Ar- bejde, som har aarelang Erfaring bag sig, men som ogsaa har Vilje, Energi

og Evne til at kunne hjælpe i de mange vanskelige Sager, der stadig forekommer i Flyvningens Begynder- aar.

I sin nye Stilling faar Direktøren for Luftfartsvæsenet et endnu større Arbejdsomraade end den Kommitteret havde. Bl. a. omfatter dette den admi- nistrative Del af Luftfartsraadets tid- ligere Virksomhed; med Bistand af Luftfartstilsynet overtager han det administrative Tilsyn med Luftfarten og herunder alle Lufthavnens faste Anlæg, Luftfartslovgivningen og Luft- fartsbestemmelser, endvidere Behand- ling og Afgørelse af Andragender om Udstedelse af Registreringsbeviser, Certifikater, Godkendelse af Lan- dingspladser, Koncessioner paa Luft- ruter m. m., og som Ministeriets Re- præsentant skal han deltage i det in- ternationale Luftfartssamarbejde.

\*

### UDNÆVNELSER UNDER LUFTFARTS- VÆSENET.

**F**RA 1. April er Havneleder *Leo Sø- rensen* ansat som Havnechef i Ka- strup Lufthavn, og samtidig med at Havnechefen er blevet Tjenestemand, er følgende af Lufthavnens Personale blevet fast ansatte i nedennævnte Stil- linger:

Flyveleder 1. Grad *S. Aa. Dalbro*.  
Flyveleder 2. Grad *C. J. Larsen*.  
Havnefuldmægtig *Bostrup*.  
Havneassistent *Weibøl* (tillige Sek- retær hos Havnechefen).  
Vejrtjenesteleder *C. E. Lykke*.  
Vejrtjenesteassistenterne *Blinken- berg*, *Børresen*, *Crone* og *Jacobsen*.  
Fra samme Dato er endvidere *Frk. E. Klein* blevet udnævnt til Kontor- fuldmægtig hos Direktøren for Luft- fartsvæsenet.

## Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

**LUFTHAVNEN • KASTRUP 868**





# Den internationale Luftfartsudstilling i Helsingfors

**F**RA den 14. til 22. Maj afholdes i Helsingfors en international Luftfartsudstilling, der arrangeres af Finlands Luftværnsforbund, som er en Centralorganisation med den Opgave for Øje at fremme Interessen for Luftfart og Luftværn i Landet. Det er anden Gang, der afholdes en international Luftfartsudstilling i Finland, idet den første fandt Sted i 1929.

I den mellemliggende Periode har ikke blot Luftfarten, men ogsaa selve Landet kunne glæde sig over en hurtig og mangesidig Udvikling. Republiken Finland kan se tilbage paa 20 Aars Selvstændighed, under hvilken Udviklingen paa saa at sige alle Omraader har været meget omfattende. Finlands Industri er vokset, dets Udenrigshandel er betydelig, og Landets Købekraft er efter Verdenskrisen steget i en Grad, der vist ikke har sin Lige i noget andet Land. Landets Handelsforbindelser er de bedste, og Importen er betydelig.

Hvad Luftfart og Interesse for Flyvningen angaar, er der siden 1929 sket en voldsom Fremgang, og en medvirkende Faktor hertil har været Landets geografiske Beliggenhed — fjernt fra alfar Landevej. Navnlig i Vinterhalvaaret har Landet bogstavelig talt været isoleret fra de øvrige Stater i Europa, idet Luftforbindelserne maatte indstilles, i samme Øjeblik Isen lagde sit Spærrebælte. Først i December 1936, da den nyanlagte Landflyveplads ved Helsingfors kunde tages i Brug, og Trafiken Aaret rundt kunde opretholdes med Landflyvemaskiner, rykkede Finland med et Skridt nærmere til hele det øvrige Europa. Denne nye Fase i Udviklingen hilstes med Begej-

# i Helsingfors



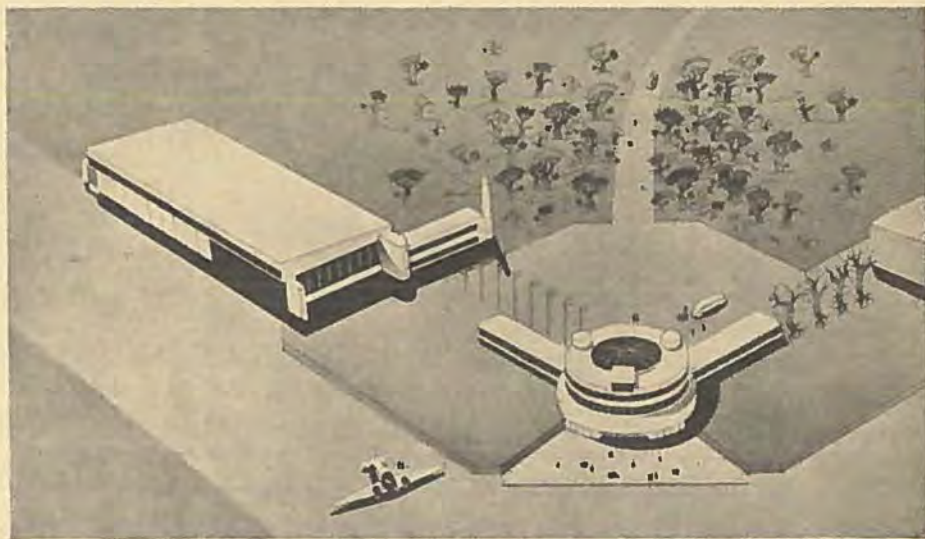
**S. I. L. I.**

string i Landet og bidrog til yderligere at styrke Interessen for Flyvningens Sag. I Dag er Finlands Hovedstad kun en lille Dagrejse fra de mellem- og vesteuropæiske Hovedstæder, endog til Balkanlandene kan man naa i Løbet af een Dag.

Flyvningen er populær ude hos den store Befolkning, og derfor er Flyveudstillingen, der skal afholdes i Landets Hovedstad, sikker paa Succes.

Finlands Luftværnsforbund, der staar som Arrangør af Udstillingen, har vokset sig stor og stærk i de senere Aar. Landets Ungdom er levende interesseret i alt, hvad der vedrører Model- og Svæveflyvning, og rundt om i Landet er Uddannelsen af private Flyvere i vældig Udvikling.

Finland er et Marked for Flyvemaskineindustrien, og derfor faar man ogsaa en righoldig Repræsentation af mange udenlandske Fabriker at se i den store Udstillingshal i Helsingfors, hvor Landet byder Velkommen til S. I. L. I., Suomen Ilmapuolustus-Liiton Ilmailunäyttely, Finlands Luftværnsforbunds Luftfartsudstilling.



Administrationsbygningen og Hangaren paa Helsingborg Lufthavn.

## LUFTFARTSUDSTILLINGENS BYGNING.

**H**ELSINGFORS »MESSEHAL«, hvor Luftfartsudstillingen afholdes, er bygget i Efteraaret 1935 med det Formaal for Øje at tjene som Udstillingsbygning. Dens Længde er 110 m. Bredden 53 m, og dens Gulvareal er godt og vel 8000 m<sup>2</sup>. Foruden til Udstillinger anvendes Bygningen ogsaa til store Koncerter og Idrætsopvisninger.

## D. D. L. i HELSINGFORS.

**I**Lighed med de øvrige europæiske Lufttrafikselskaber har Det Danske Luftfartselskab en Stand paa S. I. L. I.

## LUFTFORBINDELSEN DANMARK—FINLAND.

**D**EN svensk-hollandsk-finske Luft-rute mellem Helsingfors og Paris/London har følgende Forbindelse med København:

Afg. Helsingfors Kl. 7,30 med Ankomst til København Kl. 11,40. I modsat Retning gaar Maskinen fra København Kl. 14,20 og ankommer til Helsingfors Kl. 21,40 (efter et længere Ophold i Stockholm).

Enkeltbilet København—Helsingfors koster 200 Kr., Tur/Retur 360 Kr.

## TYSKLAND PAA S. I. L. I.

**D**A den store »Messehal« ikke har Plads til alle Udstillerne, er der opført en Tilbygning i Udstillingshalens Forlængelse, og her er samlet alle de tyske Udstillere, der har en fælles Udstilling under Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie.

## MODELFLYVNINGENS STAND.

**F**INLANDS Luftfartsforbunds Modeludstilling omfatter Skolemodeller, Svævemodeller og Motormodeller, ialt ca. 200.



# Finlands Lufttrafik



En af Aero O/Y's Junkers Ju 52.

**L**UFTTRAFIKEN I FINLAND varetages af Aero O/Y, der blev startet i 1923 som det femte ældste af de Lufttrafik-selskaber, der i Øjeblikket eksisterer i Europa. Det er et privat Selskab, som subventioneres af Staten i Forhold til Antallet af gennemfløjne Tonkilometer. I Begyndelsen maatte Selskabet arbejde uden økonomisk Støtte fra Statens Side, og først i 1926 fik det bevilget en mindre Subvention. Selskabets energiske Arbejde i Forbindelse med Statens Interesse for Luftfarten bevirkede imidlertid, at Subventionen forøgedes fra Aar til Aar. I 1930 androg Statens Tilskud 1.969.000 Mk., og der blev fløjet 104.503 Tonkilometer. I 1937 udgjorde Subventionen 3.186.000 Mk., og Antallet af gennemfløjne Tonkilometer var ca. 525.000. I førstnævnte Tilfælde var Statens Tilskud 18,69 Mk. pr. Tonkilometer, medens det tilsvarende Tal for 1937 var 6,07 Mk., og disse to Tal siger klart og tydeligt, i hvilken Grad Selskabets egne Indtægter er vokset, takket være en god økonomisk og maalbevidst Ledelse.

Det Program, som Aero O/Y har fulgt lige fra de første Aar, har været Opretholdelse af daglige Luftforbindelser til Sverrig og til Estland, og det opretholdes for saa vidt den Dag i Dag

suppleret med Tilslutninger til mange andre europæiske Lande, samt en ikke ringe indenlandsk Lufttrafik. Lige indtil Slutningen af 1936 havde de finske Lufttruter det store Handicap at kæmpe med, at Driften maatte indstilles i Vintermaanederne, fordi Sølufft-fartøjerne, som man dengang anvendte, maatte give op, naar Isen spærrede for Starter og Landinger. Oprettelsen af Lufthavne og Indførelsen af Land-flyvemaskiner har imidlertid ændret dette Forhold saaledes, at Lufttrafiken til Finland nu kan opretholdes hele Aaret rundt.

Finland ligger ikke mere flere Dagsrejser borte fra de store europæiske Hovedstæder. Fra Helsingfors er der kun ca. 6 Timers Luftrejse til Berlin; London og Paris kan naas i Løbet af ca. 9 Timer; paa een Dag kan man fra Finlands Hovedstad desuden naa saa langt som til Wien, Budapest, Zürich, Genf, Warschau og Bukarest, og endelig for vort eget Vedkommende er der kun godt og vel 4 Timers Rejse til Helsingfors.

De internationale Luftforbindelser omfatter følgende Strækninger:

- 1) Helsingfors — Åbo — Stockholm — København — Hamborg — Amsterdam — London/Paris.

- 2) Helsingfors — Reval — Riga — Kowno — Königsberg — Danzig — Berlin.

- 3) Helsingfors — Åbo — Stockholm — Berlin med Forbindelse videre til Wien, Budapest eller Svejts.

- 4) Helsingfors — Reval — Riga — Wilna — Warschau med Forbindelse videre til Bukarest.

Til de udenlandske Forbindelser maa endvidere nævnes, at Post fra Finland, med Afgang fra Helsingfors Kl. 17,30, ved Benyttelse af Natpost-ruten over Sverrig — Danmark — Tyskland, kan være i Paris næste Dags Morgen.

De indenlandske Luftforbindelser omfatter Ruter fra Helsingfors til Wiborg og Tammerfors samt Ruten til det nordlige Ishav fra Helsingfors via Tammerfors, Wasa, Uleåborg, Kemi, Rovoniemi, Ivalo til Petsamo.

Og for fuld Kraft arbejdes der paa at styrke og udvide det allerede bestaaende Rutenet og paa at fremme Lufttrafikens Hjelpeorganisationer: Luft-havne, Radiotjeneste og Vejrtjeneste.



Finske Lufttruter.

## FLYVEMATERIELLET PAA DE FINSKE LUFTRUTER.

**S**OM Materiel paa de udenrigske Lufttruter anvender Aero O/Y Junkers Ju 52, og paa de indenlandske Ruter anvendes D. H. Dragon Rapide.

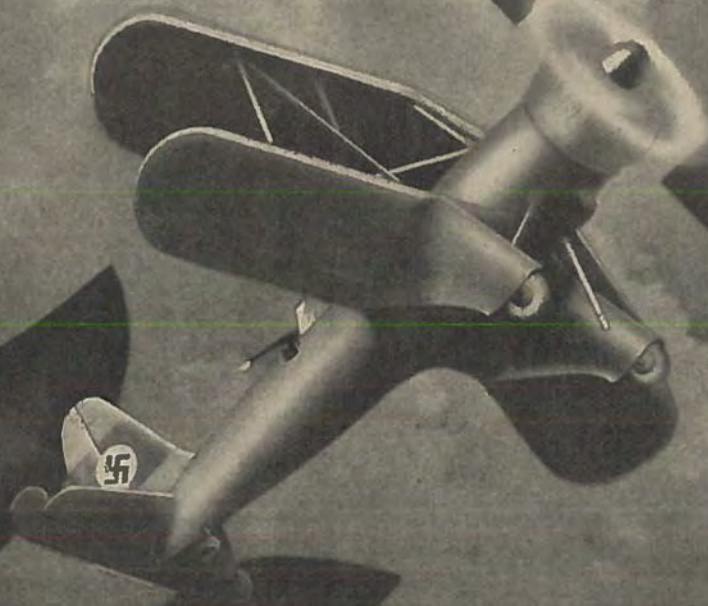
## PROJEKTERET NY INDENLANDSK LUFTRUTE.

**F**ORUDEN de allerede eksisterende indenlandske Lufttruter har Aero O/Y til Hensigt at etablere en Luftforbindelse mellem Helsingfors — Kotka — Wiborg — Willmanstrand — Vuoksenniska — Sordovala.



# Luftfartøjer med stor Ydeevne og anvendelige til forskellige Formaal

Med Pontoner eller Hjulunderstel



# ARADO

FLUGZEUGWERKE G.M.B.H.  
BABELSBERG / BERLIN



# Finlands Luftvaaben

**G**RUNDEN til det nuværende finske Luftvaaben blev lagt for 20 Aar siden, da den svenske Greve Eric von Rosen kom flyvende fra Umeå til Wasa med en Morane-Parasol med sin Landsmand, Løjtnant Nils Kindberg som Fører. Det var i Begyndelsen af Finnernes Kamp mod Russerne; Greve von Rosen forærede sin Flyvemaskine til den Hvide Hær, og hans Morane-Parasol blev Begyndelsen til de Luftstridskræfter, der udvikledes under Frihedskrigen. Med et broget Materiel og et Personel, hvis Uddannelse var højest uensartet, og som tilhørte forskellige Nationer, maatte det første Luftvaaben bestaa sin Ildprøve.

Da Landet havde vundet sin Selvstændighed, blev der Tid til en Organisering af det nye Vaaben. I første Omgang blev den gennemført af de Tyskere, der var tjenstgørende som Instruktører, og hele det System af Flyvestationer, som Russerne i sin Tid havde anlagt med Opgaver i Østersøen for Øje, blev ændret svarende til det selvstændige Finlands Krav, og Resultatet blev Oprettelsen af nye Baser for Søluftfartøjer.

En Kommission i 1924 fastlagde et nyt Udviklingsprogram for Luftvaabnet, hvor Hovedvægten blev lagt paa Søflyvemaskiner, og dette skyldtes bl. a. Manglen paa Landflyvemaskiner, den Tids ikke helt driftsikre Motorer og endelig Manglen paa Landingsplad-

ser. Hvad sidstnævnte angaar fandtes der kun to Landflyvepladser i hele Landet, nemlig ved Uttis og Perkjärvi. Desuden mente man, at det var langt lettere at udnytte Landets Rigdom paa Søer, men kom dog til kort om Vinteren og i Overgangsperioderne ved Foraar og Efteraar.

Fra 1928 begyndte man derfor at gaa helt bort fra Søflyvemaskiner, og man indrettede Flyvepladser for Landmaskiner rundt om i Landet. Dette kunde saa meget desto bedre gøres, fordi Mulighederne for Nødlanding, paa Grund af Motorernes stigende Driftsikkerhed, nu var yderst ringe.

Hvad den nuværende Organisation angaar blev denne fastlagt i Begyndelsen af dette Aar, og den medførte, at hele Luftværnet blev lagt ind under Chefen for Flyvevaabnet. Luftvaabnet i Finland omfatter nu: Luftvaabnets Stab, tre Flyveregimenter, en selvstændig Eskadrille, Luftkrigsskolen, Mekanikerskolen, Depoter, Luftværnsregimentet, en selvstændig Luftværnsafdeling samt endelig det civile Luftværn.

Paa Grund af den vældige tekniske Udvikling er Luftvaabnets Flyvemateriel afhængig af Indkøb i Udlandet, men Statens Flyvemaskinefabrik i Tammerfors bygger efter Licens en betydelig Del af det Materiel, der anvendes, og som omfatter engelske, tyske og hollandske Originalkonstruktioner.

Det midterste af Standen optages af en Askania automatisk Styreanordning efter System Sperry, og endvidere er der udstillet en Askania-Kursstyrer, hvor alle Enkelthederne er vist. Desuden findes der en Mængde færdige Instrumenter og Demonstrationsmodeller, der paa en letfattelig Maa- de forklarer Instrumenternes Virkemaade.

Askania udstiller ogsaa andre end egentlige Flyvemaskineinstrumenter bl. a. en Ballontheodolit og Skyhøjde- maaler; Maaleinstrumenter til Undersøgelse af Svingninger og mange andre Instrumenter til Brug for luftfartsvidenskabelige Undersøgelser og Forsøg.

Af ganske særlig Interesse er ogsaa de udstillede Instrumenter til Indbygning i Svæveplaner, hvor Pladsen er meget begrænset, og denne Del af Standen er sikker paa at vække Opmærksomhed hos de mange begejstrede Tilhængere af Svæveflyvesporten, der har en forholdsvis stor Udbredelse i Finland.

## Finlands Svæveflyvere.

**S**VÆVEFLYVNINGEN i Finland er for nogle Aar siden blevet organiseret under Finlands Luftværnsforbunds Ledelse, og efter at dette er sket, har den raske Sport vundet en meget stor Udbredelse. Luftværnsforbundets Centralkomite for Svæveflyvning vejleder og støtter de mange Klubber, der er dannet rundt om i Landet, hjælper til med Uddannelsen og Bygning og udøver samtidig en kontrollerende Myndighed.

I Øjeblikket findes der 32 Bygningskursus; der er ved Hjælp af frivillig Arbejdskraft bygget et halvt Hundrede Svæveplaner, og flere er under Arbejde; ca. 600 har i Løbet af de sidste 3 Aar aflagt Prøverne til Svæveflyvercertifikatet, og af disse har 42 opnaaet C-Certifikatet.

De fleste Svæveplaner, der bygges, er »Grunau 9«, »Grunau Baby« og »Rhon-Bussard«.

I Begyndelsen anvendte Luftværnsforbundet tyske Instruktører, men efterhaanden har Finnerne selv overtaget hele Undervisningen i Svæveflyvning, ligesom Klubberne nu udelukkende anvender Svæveplaner, som de selv bygger.

Man har fundet et udmærket Terræn for Svæveflyvning ved Jämijärvi i Nærheden af Tammerfors, og her findes Centret for al Undervisning i Svæveflyvning.

## Askania-Werke A.G.



*Instrumentbrættet, der paa Udstillingen vises i 3-dobbelt Størrelse.*

**D**ET, der præger Askania-Werke's Stand, er et Instrumentbrædt i 3-dobbelt Størrelse, der omtrent fylder hele Standens Bagvæg. Midterfeltet viser Navigationsinstrumenter, og i Særdeleshed Blindflyvningsinstrumenter; Feltet tilvenstre er udstyret med Flyveinstrumenter, medens det

højre Felt omfatter Motorinstrumenter. Til højre og venstre for denne store Tavle er anbragt nogle farvelagte Transparenter, der viser de bekendte store Flyvemaskinetyper, der er udstyret med Askania Instrumenter. Lignende Fremstillinger er ogsaa anbragt paa Standens venstre Sidevæg.





FOOD  
BALL

# Hs 126

## HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.-G.

BERLIN-SCHÖNEFELD • TELEGRAMME: HENSCHELFLUG BERLIN



# En ny tysk Militærflyvemaskine til forskellige Formaaler.

*Henschel Hs 126.*

**D**EN eenmotorede Militærflyvemaskine Hs 126 kan anvendes til Nærrekognoscering, Artilleriobservation, Taageudlægning og som let Bombemaskine.

Henschel Flugzeugmærke har ved alle sine Konstruktioner af militære Flyvemaskiner lagt særlig Vægt paa god Sigtbarhed for Observatørens Vedkommende, og derfor er den nye Hs. 126 bygget som et højvinget Monoplan, og den Omstændighed, at Observatøren har saa frit et Udsyn, gør Hs 126 særlig egnet som Rekognosceringsmaskine. Observatøren har Plads i et meget stort Rum, der giver ham Bevægelsesfrihed under Arbejdet, hvad enten dette gælder Betjening af Radioapparater, Fotografering el. l. Maskinens Radiostation er installeret under Førersædet, og derved er det blevet muligt at give Observatøren Plads umiddelbart bag Flyveren, hvad der i høj Grad letter Forbindelsen mellem de to. Endelig har Anbringelsen af den store Skærm over Fører- og Observatørrummet bevirket, at Observatøren under sit Arbejde ikke generes af Luftstrømmen.

## *Radioinstallationen.*

Radioanlægget, som Observatøren kan betjene uden at skulle vende Ryggen til Fartretningen, bestaar af en Kort- og Langbølge for Telegrafi og Telefoni. Sender og Modtager er anbragt Side om Side i en fjedrende Ophængning. Langbølgestationen har et Bølgeområde fra 500 til 1000 m og en Rækkevidde paa ca. 450 ved Anvendelse af Slæbeantenne og Telegrafi. Flyves der i meget lav Højde, rulles Slæbeantennen ind, og den over Kroppen anbragte, faste Antenne avendes.

Overover Radioanlægget er anbragt et lille Klapbord, hvor Telegrafnøglen er anbragt, og for at Observatøren kan gøre Brug af Radioen, hvad han end foretager sig, er der yderligere anbragt en Telegrafnøgle bagest i Observatørrummet. Kontakten til Hovedtele-



*Henschel Hs. 126.*

fonen er anbragt saaledes, at Observatøren frit kan bevæge sig.

## *Fotoinstallation.*

Bagest i Observatørrummet er et Rum, hvor Fotoapparatet til Rækkeoptagelser er anbragt. Der kan indbygges Apparater med Blændvidde fra 21 til 50 cm og til Billedstørrelse 18X18 cm. Apparatet til Rækkeoptagelser kan indstilles til helautomatisk Betjening. Til Optagelse af Skraabilleder kan det bevæges frem eller tilbage under en Vinkel paa 15° og til Siderne under en Vinkel paa 30°. For at Linsen ikke skal tilsmudses findes der i Bunden af Maskinen en Klap, der kan aabnes og lukkes af Observatøren. Kassetten, der anvendes, har 60 m Film, der svarer til ca. 300 Optagelser.

Paa venstre Side i Observatørrummet forreste Del kan anbringes et Haandkamera.

## *Bombeinstallation.*

I Stedet for Fotoapparatet til Rækkeoptagelser kan der indbygges to Bombemagasiner, hver med 5 Bomber à 12,5 kg. Ved Hjælp af elektrisk Udløsning kan de enkelte Bomber udløses enkeltvis fra hvert Magasin, ligesom de ogsaa kan bringes til Udløsning alle paa een Gang. Af Sikkerhedshensyn kan baade Fører og Observatør betjene et Nød-Udløsningsgreb, hvorved de i Magasinerne tilbageværende Bomber udløses. Paa venstre Side i Observatørrummet er anbragt et Betjeningshaandtag til Afsikring af Bomberne. For at undgaa Indbygningen af et dyrt og tungt Bombesigte er der paa begge de udvendige Sider af Kroppen paamalet farvede Sigtestriber, som, efter Erfaringerne, skal være

tilstrækkelige for at opnaa Træfsikkerhed.

## *Taageudlægning.*

Anordningen til Brug for Taageudlægning kan anbringes under Kroppen. Betjeningen af Taageudlægningsapparater sker elektrisk fra en Kontaktkasse i Observatørrummet. I Faretilfælde kan hele Taageudlægningsapparatet udløses fra Maskinen ved Hjælp af Bombeinstallationens Nød-Udløsningsgreb.

## *Bevæbning.*

Som Bevæbning er indbygget et fast Førergevær, der styres af Motoren, og som skyder frem imellem Propelbladene. Det har en Kaliber paa 7,9 mm og en Skudhastighed paa 1200 i Minutet. Patronerne er anbragt i et Bælte med 500. Der sigtes ved Hjælp af et Refleksvisir, der kan indstilles efter Flyverens Øjehøjde. Til Øvelsesbrug kan der indbygges et Fotogevær, der kan betjenes fra et Aftrækkergreb, anbragt paa Styrepinden.

Til Skydning bagud er der i Observatørrummet anbragt et drejeligt Maskingevær. Hertil hører 975 Patroner, anbragt i 13 Tromler.

\* \* \*

Da Hs 126 er beregnet til Anvendelse til forskellige Formaaler, er alle de Dele, der ev. skal udskiftes, forsynet med meget praktiske Udløsningsgreb saaledes, at uøvede Flyversoldater kan foretage Udskiftningen. Samtidig er de forskellige Greb imidlertid udstyret med saadanne Lukkemekanismer, at det ikke gaar ud over Sikkerheden. Udbygningen af det fastanbragte Fotoapparat kan foretages af to Mand i Lø-

## Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for  
Luftfartforsikring**

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes  
ved Billetkontoret i  
Lufthavnen



bet af ti Minutter, Bombemagasinet kan udbygges paa tyve Minutter saaledes, at hele Ændringen fra Nærrekognosceringsmaskine til Bombemaskine kun varer alt ialt tredive Minutter.

Da man ikke kan paaregne at raade over tilstrækkelig mange faguddannede Folk, er samtlige Konstruktioner udført meget solide. Man har ogsaa i høj Grad taget Hensyn til, at ikke-Fagfolk i mange Tilfælde vil komme til at foretage Udskiftninger, og derfor er bl. a. de elektriske Ledninger anbragt paa en saadan Maade, at de kan udskiftes af ikke-faglærte Folk.

Endelig maa ikke forglemmes, at Hs 126 er i Besiddelse af fortrinlige Flyveegenskaber, og derunder gode Start- og Landingsegenskaber, der gør det muligt at anvende den fra en lille Flyveplads.

## **DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB**

Stiftet den 20. Januar 1909

Selskabet er anerkendt af F. A. I.  
(Fédération Aéronautique Internationale)

som Enerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark

Selskabet har til Opgave:

I Danmark at udvikle Interessen for og fremme aeronautiske  
Formaal samt de Videnskaber, som knytter sig dertil

Det aarlige Kontingent er 10 Kroner  
Indskud 5 Kroner

Selskabets Adresse er:

**VESTERBROGADE 2 E • CENTR. 7220**

# **PREMIER IS**

**AKTIESELSKABET**

# **NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER**

**KØBENHAVN F**

**KABELVÆRK**

**TRAADVÆRK**

**VALSEVÆRK**



# Om Isdannelser paa Luftfartøjer

Af Leo Lysgaard.

TEKNIKENS fortsatte Udvikling har endnu ikke gjort Flyvningen helt uafhængig af Vejret. Paa Ruterne er Taagen ganske vist ikke mere nogen Hindring, men den er dog til Besvær ved Flyvepladserne, og paa Ruterne har Flyverne stadigvæk de lunefulde Isdannelser paa Fartøjerne at kæmpe imod; man har forgæves søgt at imprægnere eller udstyre Maskinerne saadan, at disse Kalamiteter kunde undgaas, og Meteorologerne har foretaget omfattende systematiske Undersøgelser, navnlig i Tyskland, men behersker endnu ikke Overisningsfænomenerne tilbunds; det kan dog næppe vare længe, inden den erfarne Meteorolog vil være istand til at forudsige, ikke alene paa hvilken Del af Ruten og i hvilken Højde der er Fare for Overisning eller Nedisning, men ogsaa hvilken Slags Is, der vil kunne arlejres paa Fartøjerne og i hvilken Mængde, men til den Tid er saadanne Forudsigelser maaske overflødiggjort af Stratosfæreflyvningen.

Man regner i Almindelighed med 4 Hovedtyper af Isdannelser paa Luftfartøjer. De skal her nævnes efter voksende Farlighed og Vægt:

1. »Vinduesis«, Rim: et tyndt, hvidt, halvkrySTALLISK Islag, som afsætter sig paa Luftfartøjernes Overflade. Det dannes i skyfri Luft, naar en kold Maskine under hurtig Stigning (om Vinteren) eller Dykning kommer ind i varmere og fugtigere Luftmasser. Dette Islag har kun ringe Vægt og næppe nok Indflydelse paa Maskinens Flyvedygtighed, men det kan hindre Udsigten og forstyrre Radioforbindelsen ved at afleje sig paa Vindskærmen og Antennen.
2. Rim, Islag, en let, mathvid Blanding af Rim og almindelig Is, som hober sig op paa Forkanten af Planerne, Stiverne og Bardunerne. Det dannes, naar et Fartøj kommer ind i Lagskyer, som bestaar af smaa underafkølede Draaber. Dette Islag vejer mere end det under 1 nævnte, men Faren skyldes dog

endnu ikke selve Vægten, men derimod at Islaget kan forandre Fartøjets aerodynamiske Forhold og tilstoppe Karburatoren.

3. Islag, Isslag, et gennemsigtigt Isdække med en spejlblank Overflade. Det dannes almindeligvis ved Temperaturer lidt under Frysepunktet inde i tætte Skyer, som bestaar af relativt store Draaber ofte blandet med Snefnug. Dette Overisningsfænomen er særlig farligt, ikke alene fordi Isen har Vægt, men ogsaa fordi det kan fremkalde Vibrationer enten ved ujævn Aflejring eller ved Udslyngning af Isblokke fra Fartøjerne, navnlig fra Propellerne. Vibrationerne kan blive saa kraftige, at de kan fremkalde Brud paa Maskinerne.
4. Isslag, et tungt Lag klar Is, som aflejres paa hele Fartøjet under den kendte Isslagproces, naar Regn fra et relativt varmt øvre Luftlag rammer et Fartøj i et nedre Luftlag, hvor Temperaturen er under Frysepunktet; Processen bliver desto voldsommere, jo større og jo mere underafkølede Draaber er. Faren for Nedisning af Fartøjet er i Tilfælde af Isslag overordentlig stor, navnlig hvis Flyveren er uforberedt og uden Kendskab til den bedste Manøvre i en saadan Situation.

Noth og Polte har opstillet følgende Formel for Overisningen:

$$E_f = v_{ts} \cdot \sin \alpha \cdot \delta w,$$

hvor  $E_f$  er Ismængden pr. Fladeenhed,  $v$  Fartøjets rel. Hastighed,  $t$  Tiden,  $d$  Draabernes Indfaldsvinkel,  $c$  en Konstant, som afhænger af Fartøjets Egenskaber, og  $\delta w$  er Vandindholdet pr. Rumenhed.

Som Regel gælder det, at jo lavere Temperaturen og jo tyndere Skyerne er, desto langsommere vil Overisningen ske, og desto mindre er Faren for Nedisning af Fartøjet.

Dersom Skyerne er tætte, og der viser sig klar Is (3. Hovedtype) paa Maskinen, bør Føreren omgaaende

reagere (selv for den mindste Isdannelser) og bringe Maskinen i Sikkerhed ud af det farlige Luftlag. Har man inden Starten faaet Underretning om Temperaturforholdene i den frie Atmosfære langs Ruten, ved man, om en Stigning eller en Dykning kan bringe Fartøjet ind i farefri Luftlag. Men er Føreren uden Instruktion, maa han i et Nu overse Situationen og handle. Har Maskinen Overskud af Motorkraft kan en hurtig Stigning som Regel bringe den i Sikkerhed; denne Manøvre bør altid udføres, hvis der falder Regn eller Slud, samtidig med at de første Isdannelser viser sig (klar Is, 4. Hovedtype); Regnen viser jo, at der umiddelbart ovenover Maskinen ligger et Luftlag, hvor Temperaturen er over Frysepunktet. Er Fartøjet tungt lastet, maa en Dykning forsøges. Hjælper hverken Stigning eller Dykning, er der ingen anden Udvej end at returnere; i mange Tilfælde af farlig Overisning (klar Is, 3. og 4. Hovedtype) vil det være sikrest, navnlig hvis Føreren mangler Instruktion, omgaaende at vende Maskinen og flyve i den stik modsatte Retning tilbage ad den Vej, man er kommet.

Af alle Skyarter er Cumulonimbus den farligste, ogsaa hvad angaar Overisning eller Nedisning; dernæst følger Stratocumulus, der er en typisk Vinterskyart, almindelige Cumulus, Nimbostratus, Stratus, Altopcumulus og Altostratus. I de middelhøje Skyer forekommer klar og tung Is (3. Hovedtype) sjældent, og i de høje Skyer vil der som Regel kun være Tale om 1. Hovedtype, den ufarlige »Vinduesis« og Rim.

De hyppigste Tilfælde af Isdannelser paa Luftfartøjer forekommer ved Temperaturer mellem 0 og 8°. Cumulonimbus er farligst, naar Skyluftens Temperatur ligger mellem  $\div 5\frac{1}{2}$  og  $\div 8^\circ$ , og Stratocumulus, naar Temperaturen ligger mellem  $\div 2$  og  $\div 5^\circ$ .





**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselsolie  
til Flyvemotorer

**Smøreolier:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

**Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.**

# INTAVA

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.:  
INTAVA

TELEFON NR.:  
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

### SELSKABETS ORDINÆRE GENERALFORSAMLING.

**S**ELSKABETS ordinære Generalforsamling afholdtes den 31. Marts under Ledelse af Landsretssagfører *Koefoed*.

Formanden, Direktør *N. K. Nielsen*, indledede Aarsberetning med at minde de alvorlige Tab, som Ulykker og Dødsfald har tilføjet dansk Flyvning siden Generalforsamlingen i 1937. Alle rejste sig, da Formanden mindedes Korporal *C. V. Lauritzen*, Sekondløjtnant *Asger Klüver-Jensen*, Sekondløjtnant *B. Christensen*, Sergent *Asger Nielsen* og Kontreadmiral *Godfred Hansen*.

Den 8. Juni fandt der Formandskifte Sted i Selskabet, idet Havnedirektør *Laub*, der i sin Tid havde paataget sig Hvervet paa den udtrykkelige Betingelse, at det kun skulde være for en meget kort Tid, nedlagde Formandshvervet, som derefter overtoges af Direktør *N. K. Nielsen*. Den nye Formand bragte Selskabets Tak til Havnedirektøren for dennes udmærkede Arbejde.

Efter en Omtale af D. D. L.'s glædelige Fremgang, nævnede Formanden, at Privatflyvningen atter havde gennemlevet et vanskeligt Aar paa Grund af den ringe Materielfornyelse. »Danske Privatflyvere« afholdt Traditionen tro en Konkurrenceflyvning i Maj Maaned, hvis Forløb var meget vellykket. Dansk Svæveflyver Union havde arbejdet støt og fortsat Udviklingen og fortsat Arbejdet paa at skabe sikre og faste Bestemmelser for Udøvelsen af dens Virksomhed. Den hjemlige Fremstilling af Privatmaskiner var hos *Skandinavisk Aero Industri* kommet ind i et fast Leje, og i

indeværende Aar kunde man forvente at se en mindre Serie af nye Maskiner færdig fremstillet.

Selskabet har afholdt følgende Mødeaftener: 19. Januar 1937 »British Internal Air Lines« af Mr. *H. T. S. Banks*; 13. August Medlemsmøde i Lufthavnen med Gennemgang af Havnens Indretning under Ingeniør *Prytz's* Ledelse; 17. September Ingeniør *G. Krebs* fortæller om Ballonfarter; 15. Oktober »Hvilke Krav stilles til offentlige Landingspladser og Lufthavne« af Ing. *M. P. Eskildsen*; 16. November »Paa Svæveflyvekursus i Tyskland« af Oberstinde *Harriet Førslev*, og endelig afholdtes den 1. December i Forbindelse med »Danske Flyvere« og »Politiken« et Foredrag af *Friherre von Gablenz* om »Pamir-Flyvningen«.

Selskabet havde en Stand paa Luftfartsudstillingerne i Aalborg og Aarhus.

Fra Kgl. Svenska Aero Klubben havde man modtaget Meddelelse om, at denne havde besluttet at udnævne den til enhver Tid siddende Formand for Selskabet til Æresmedlem af Kgl. Svenska Aero Klubben. Selskabets Svar var en Tak for den ærefulde Udnævnelse, og Bestyrelsen var af den Formening, at Selskabet ikke burde nøjes med at gengælde Svenska Aero Klubbens Opmærksomhed, men gaa et Skridt videre og udnævne de til enhver Tid siddende Formænd for F. A. I.'s repræsenterende Aeroklubber i Sverrig, Norge, Island og Finland til Æresmedlemmer af vort Selskab. Generalforsamlingen gav sin Bemyndigelse hertil.

Selskabets aarlige Legatportion skulde efter Turnus i 1937 tilfalde

Norge, men da Norsk Aero Klub havde meddelt, at den ikke havde fundet nogen, der kunde komme i Betragtning, er Legatportionen indgaaet i Hovedstolen.

Bestræbelserne paa at fremskaffe Valuta til Indkøb af Sportsflyvemaskiner i Udlandet havde glædeligvis givet Resultat, idet Valutacentralen havde givet et Beløb fri til dette Formaal.

Kassereren, Direktør *Gihm*, oplæste Regnskabet, for hvilket der enstemmigt blev givet Decharge.

Følgende Bestyrelsesmedlemmer var paa Omvalg: Oberstløjtnant *Bjarkov*. Direktør *Gihm*, Ing. *Prytz* og Mester *P. Nielsen*, hvoraf sidstnævnte ikke ønskede Genvalg. De tre førstnævnte blev genvalgt, og nyvalgt blev Kaptein *E. K. S. Lærum*. Formanden rettede en varm Tak til det afgaaende Bestyrelsesmedlem, Mester *P. Nielsen*, for den store Interesse, han havde udvist, og det gode Arbejde, han havde udrettet i de mange Aar, han havde siddet i Selskabets Bestyrelse.

Til Revisorer genvalgtes Bogtrykker *Leisner* og Generalkonsul *V. Ludvigsen*.

De Lovændringer, som Bestyrelsen havde foreslaaet, og som fremgik af de Medlemmerne tilsendte nye Lovudkast, kunde ikke vedtages, da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig hertil. Det vedtoges derfor at indkalde til en ekstraordinær Generalforsamling. (Den ekstraordinære Generalforsamling blev afholdt Fredag den 29. Marts, og paa denne vedtoges de af Bestyrelsen foreslaaede Ændringer).

### SELSKABETS NYE KONTOR.

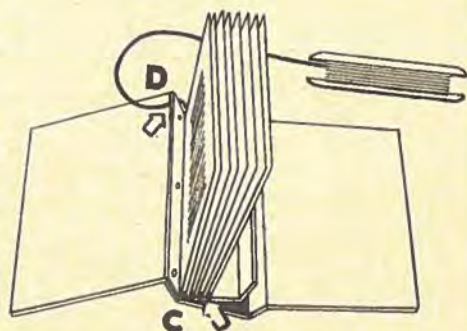
**S**ELSKABET har nu foretaget Flytningen af sit Kontor til Vesterbrogade 2 E<sup>a</sup>, Telf. Centr. 7220 Lokal 9.



## SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning  
**PRIS Kr. 2.00**

„FLYV“s nye Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.



Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra Bladets Ekspedition, Vesterbrogade 60



## Samlefabrik for amerikanske Flyvemaskiner paa Lundtofte Flyveplads.

FOR mere end et Aar siden meddelte den unge dansk-amerikanske Ingeniør Jack Hedegaard, at han vilde oprette en Flyvemaskinefabrik i Danmark, men først for et halvt Aarstid siden, da Direktør C. Bohnstedt-Petersen og Højesteretssagfører Leif Gamborg blev medinteresserede i Foretagendet, tog Planerne fast Form. Et Konsortium bestaaende af de tre Herre købte den gamle Rohrbach Hangar i Kastrup Lufthavn og lejede Lundtofte Flyveplads med tilhørende Bygning og Hangarer af Staten for 20 Aar.

Valutavanskeligheder lagde imidlertid i Begyndelsen Hindringer for Selskabets Start, og først i forrige Maaned kunde Virksomheden tage fat. Selskabets Navn er *Cub Aircraft Co. Ltd.*, og Valutacentralen har givet Tilladelse til Indførsel af Materialer til de første Maskiner.

De enkelte Dele kommer fra Amerika, men det store Samlings- og Monteringsarbejde foregaar her i Landet.



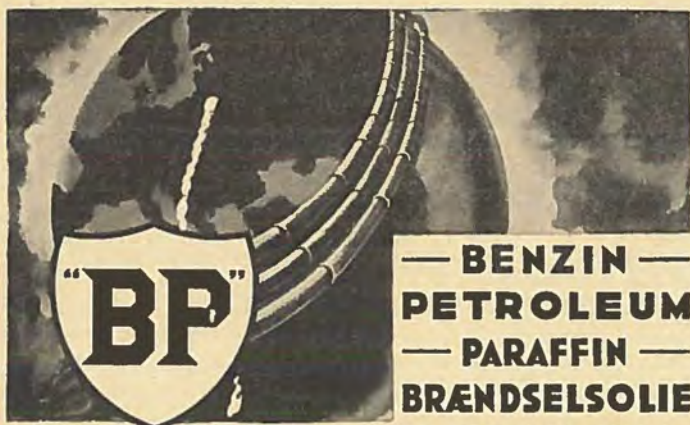
*En af de første Cub-Maskiner, der er blevet færdig paa den danske Samlefabrik.*

Selskabet har begyndt Samlingen af de første 12 Maskiner, men Dele til yderligere 25 Maskiner er undervejs fra Amerika. De første Maskiner bliver færdige til Prøveflyvning midt i denne Md.

De første Maskiner gaar bl. a. til Sverrig, Norge, Finland og Holland, idet Virksomheden i særlig Grad er anlagt paa Eksport. Tyve Maskiner er

allerede solgt forud, og fra danske Aftagere foreligger der foreløbig Købeordrer paa en halv Snes Maskiner.

Samlefabriken i Lundtofte vil fremkomme med tre Modeller: en 2 Personers Cub Trainer med en 40 HK. Continental Motor, en Master Cub med 60 HK. og en Cub Coupé til 2 Personer — Side-om-Side — med 60 HK. Motor.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

## CHERRY BRANDY HEERING

DEN DANSKE LIKØR MED VERDENSRY

EMIL STEPHENSENS EFTF.

INTERNATIONAL SPEDITION

KØBENHAVN - AMALIEGADE 31 B  
TELEFONER: 10372 - 73 - 74

**FLYV**

leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.

**FLYV**

koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.



# Sommerens indenlandske Lufttrafik.

SOMMERENS FARTPLAN for de indenlandske Luftruter er nu fastsat og er gældende for Perioden fra 1. Juni til 15. Sept. 1938. Den største Nyhed er naturligvis den jyske Forbindelse til Hamborg og derigennem til det store internationale Net af øvrige Luftruter i Europa, og Planen er gennemført saaledes, at Maskinen, der afgaar fra København om Morgenens Kl. 8,30, ankommer til Aalborg Kl. 9,50, hvorefter der fortsættes ned gennem Jylland over Silkeborg og Esbjerg med Ankomst til Hamborg Kl. 13,05. Maskinen i modsat Retning gaar fra Hamborg Kl. 14,30 med Ankomst til Aalborg (via Esbjerg og Silkeborg) Kl. 17,25, hvorefter den returnerer til København.

Foruden denne internationale Forbindelse faar Aalborg og Esbjerg yderligere en anden daglig Luftforbindelse med København, idet der afgaar en Maskine fra Aalborg om Morgenens med Tilbagekomst fra København om Aftenen, og fra København til Esbjerg afgaar en Maskine om Formiddagen med Afgang fra Esbjerg om Eftermiddagen i Tilslutning til Englandsbaadenes Ankomst.

\*

Fra København kan man komme til Aalborg og tilbage igen paa een Dag og saa alligevel have haft et Ophold paa ca. 8 Timer i Aalborg. Fra Aalborg kan man i Løbet af een Dag komme til København og tilbage igen efter et Ophold paa omtrent 10 Timer i København. Fra København kan man komme til Esbjerg og tilbage igen efter et Ophold paa ca. 6½ Time.

\*

Ønsker man at flyve til Aarhus eller andre af de østjydske Byer, kan man endelig paa godt 2 Timer komme til Silkeborg. Man ankommer Kl. 10,50, og Maskinen tilbage til København gaar først ca. 7 Timer senere.

\*

Den detaillerede Fartplan for de indenlandske Luftruter ser saaledes ud:

| Rute 1755 | Rute 1771 | Rute 1770 |             | Rute 1770 | Rute 1771 | Rute 1755 |
|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| 830       | 930       | 1900      | ↑ København | 915       | 1845      | 1900      |
| 950       |           | 2020      | ↑ Aalborg   | 800       |           | 1745      |
| 1010      |           |           | ↑ Silkeborg |           |           | 1725      |
| 1050      |           |           | ↑ Esbjerg   |           |           | 1645      |
| 1100      |           |           | ↑ Hamborg   |           |           | 1635      |
| 1135      | 1055      |           |             |           | 1715      | 1600      |
| 1155      |           |           |             |           |           | 1540      |
| 1305      |           |           |             |           |           | 1430      |

Taksterne for Befordring af Passagerer, Bagageovervægt og Gods er lavere end de tidligere Aar, og »Flyv« bringer nedenfor en Oversigt over samtlige Befordringstakster:

| Fra       | Til       | Enkelt   | Retur    | Bagage Overvægt | Fragt    |
|-----------|-----------|----------|----------|-----------------|----------|
| København | Aalborg   | Kr. 35.— | Kr. 60.— | Kr. 0.25        | Kr. 0.35 |
| —         | Silkeborg | - 50.—   | - 90.—   | - 0.40          | - 0.50   |
| —         | Esbjerg   | - 35.—   | - 60.—   | - 0.25          | - 0.35   |
| Aalborg   | København | - 35.—   | - 60.—   | - 0.25          | - 0.35   |
| —         | Silkeborg | - 25.—   | - 45.—   | - 0.20          | - 0.25   |
| —         | Esbjerg   | - 35.—   | - 60.—   | - 0.25          | - 0.35   |
| —         | Hamborg   | - 90.—   | - 162.—  | - 0.70          | - 0.90   |
| Silkeborg | Aalborg   | - 25.—   | - 45.—   | - 0.20          | - 0.25   |
| —         | København | - 50.—   | - 90.—   | - 0.40          | - 0.50   |
| —         | Esbjerg   | - 20.—   | - 35.—   | - 0.15          | - 0.20   |
| —         | Hamborg   | - 70.—   | - 126.—  | - 0.50          | - 0.70   |
| Esbjerg   | Aalborg   | - 35.—   | - 60.—   | - 0.25          | - 0.35   |
| —         | København | - 35.—   | - 60.—   | - 0.25          | - 0.35   |
| —         | Silkeborg | - 20.—   | - 35.—   | - 0.15          | - 0.20   |
| —         | Hamborg   | - 55.—   | - 99.—   | - 0.40          | - 0.55   |
| Hamborg   | Aalborg   | RM. 50.— | RM. 90.— | RM. 0.40        | RM. 0.50 |
| —         | Silkeborg | - 38.—   | - 68.40  | - 0.30          | - 0.40   |
| —         | Esbjerg   | - 30.—   | - 54.—   | - 0.25          | - 0.30   |

Vil De være

## Flyverofficer i Søværnet?

DE maa da indmelde Dem paa Søværnets Flyveskole, hvor der til August paabegyndes en Flyverklasse, der har til Formaal at uddanne unge, danske Mænd til Flyverløjtnanter.

For Optagelse kræves Studentereksamen, Styrmandseksamen, Adgangsprøven til Polyteknisk Lærestalt eller anden tilsvarende Uddannelse.

Ansøgeren skal inden Antagelsen være fyldt 20 Aar, men maa ikke være fyldt 26 Aar. Han maa være sund og af fejlfri Legemsbygning og kunne bestaa den foreskrevne Lægeundersøgelse og de psykotekniske og fysiologiske Prøver.

Uddannelsen, der er gratis, varer ca. 16 Maaneder, hvorefter de dertil egnede kan udnævnes til Flyverløjtnant af II. Grad i Reserven.

Alle nærmere Oplysninger om Uddannelse, Vilkaar, Ansøgnings-skemaer m. m. faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse til Flyvevæsenets Kontor, Quinti Lynette, Refshalevej, København K.

Skriftlig Henvendelse skal indeholde Oplysninger om den paa-gældendes Eksaminer.

Ansøgningsfristen udløber den 16' Maj d. A.

**Chefen for Flyvevæsenet.**



# Søværnet antager Flyverkadetter

**M**IDT i August paabegyndes ved Søværnets Flyveskole en Flyverklasse, hvis Formaal er at skaffe Flyvevæsenet Tilgang til dets Flyver-officerspersonel. Adgangen er aaben for alle, der indenfor en Alder af 20—26 Aar har de nødvendige Forudsætninger, herunder dansk Indfødsret.

Kravene til teoretiske Kundskaber er enten Studentereksamen, Styrmandseksamen, Adgangsprøven til polyteknisk Læreanstalt eller anden tilsvarende Uddannelse. Kravet til fysiske Egenskaber m.m. er, at der bestaaes en Lægeprøve ved Flyvevæsenet, en psykoteknisk Prøve ved Universitetets psykologiske Laboratorium samt en Prøve for Virkning af reduceret Iltryk.

Uddannelsen, der følger en af Marineministeriet godkendt Plan, varer ialt ca. 16 Maaneder. De første 8 Maaneder er Eleven Flyverkadetapsirant (Matrosuniform), de sidste 8 Maaneder Flyverkadet (Kadetuniform).

Undervisningen omfatter en teoretisk og en praktisk Uddannelse, omfattende følgende Afsnit:

1. *Afsnit.* Varighed 2 Maaneder. Indledende militær Uddannelse og elementær Skoleflyvning, henholdsvis ved Flyveskolen, København og Luftmarinestationen, Avnø.
2. *Afsnit.* Varighed 6 Maaneder. Flyveteknisk Teori ved Flyveskolen, København.
3. *Afsnit.* Varighed ca. 4 Maaneder. Skoleflyvning med Landluftfartøjer, Luftmarinestationen, Avnø.
4. *Afsnit.* Varighed ca. 4 Maaneder. Militær Teori og Skoleflyvning med Sølufffartøjer, henholdsvis ved Flyveskolen, København og Luftmarinestationen, København.

Ved Flyverklassens Afslutning vil de Elever, der har bestaaet samtlige teoretiske og praktiske Prøver, kunne udnævnes til Flyverløjtnanter II i Reserven. Flyverløjtnanter er forpligtiget til at forrette Tjeneste som saadan i 2 Aar og desuden i Tilfælde af Mobilisering eller Sikringsstyrkens Formering.

Efter Udløbet af de 2 Aar kan enkelte forblive til videre Tjeneste, naar de har gennemgaaet en Specialuddannelse og bestaaet dennes afsluttende Prøver.

Flyverløjtnanter II af Reserven kan forfremmes til Flyverløjtnanter I i Reserven, og i særlige Tilfælde kan Flyverløjtnanter I i Reserven forfremmes til Flyverkaptajn løjtnanter i Reserven.

## Lønningsforhold m.v.

Under hele Uddannelsen har Eleverne fri Undervisning, fri Kost, frit Logi og frit Lægetilsyn m.m., samt et dagligt Kosttillæg af 25 Øre, der dog under Ophold i København ned sættes med  $\frac{1}{2}$ .

Flyverkadet aspiranter har fri Over og Undermundering, og de lønnes med 1,25 Kr. daglig foruden 25 Øre daglig i Hjemsendelsespenge.

Flyverkadetter har fri Overmundering. De lønnes med 50 Kr. pr. Maaned samt 25 Kr. pr. Maaned i Hjemsendelsespenge (udbetales ved Hjemsendelse eller ved Udnævnelse til Flyverløjtnant II).

Flyverløjtnant II i Reserven uniformeres i Lighed med Søløjtnant II i Linien og oppebærer samme Lønning som disse, nemlig:

Grundløn ..... 1800 Kr. aarlig.  
Tillæg ialt (for ugifte) 756 Kr. aarlig.

Flyverløjtnanter vil desuden oppebære Flyvetillæg (p. T. 7 Kr. pr. Dag) og vil normalt være udkommanderet paa Luftmarinestationerne og oppebærer i saa Tilfælde — foruden fri Station og Kost — føldende Tillæg.

- 1) Luftmarinestationen, København.  
Kommandotillæg:  $\frac{1}{2}$  af Grundløn plus Alderstillæg.
- 2) Andre Luftmarinestationer og Luftdepotskib. Kommandotillæg:  $\frac{1}{4}$  af Grundløn plus Alderstillæg.

For hvert Aars god Tjeneste i Graden tildeles endvidere Orlovspenge — 600 Kr. — der dog normalt først udbetales ved Hjemsendelse.

Ved Udnævnelse til Flyverløjtnant II i Reserven erholdes Udrustningshjælp paa 800 Kr.

Ansøgning om Optagelse skal være selvskrevet, stiles til Chefen for Flyvevæsenet og adresseres til Flyvevæsenets Kontor, Qvinti Lynette, Refshalevej, København K., hvor alle nærmere Oplysninger vedrørende Antagelse kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

Ansøgningsfristen udløber den 16. Maj d. A.

## »Danske Svæveflyverskole«

**D**EN kendte Svæveflyver Willy Jensen har startet »Den danske Svæveflyverskole« ved Lønstrup i Jylland, hvor der i Perioden fra 11. Juli til 1. Oktober i Aar vil blive af-

holdt en Række Kursus, baade for Begyndere og for Viderekomne. Uddannelsen skal omfatte Teori, Værkstedskursus og praktisk Svæveflyvning, der for de Viderekomne vil omfatte Træning med lukkede Svæveplaner. Prisen for et 14 Dages Kursus bliver ikke mere end 120 Kr., og for denne Pris afholder Skolen selv alle Udgifter ved Havarier. Medlemmer under »Dansk Svæveflyver Union« og D. K. D. A. S. erholder 10 pCt. Rabat, naar mindst et halvt Aars Medlemskab kan eftervises.

Nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til »Dansk Svæveflyver Union« og Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Vesterbrogade 2 E<sup>3</sup>, Telf. 7220 Lokal 9.

## Fra Dansk Svæveflyver Union

### INTERNATIONALT SVÆVEFLYVER-STÆVNE OVER EN DISTANCE PAA 1000 KM.

**P**RÆSIDENTEN for F. A. I., Prins Bibesco, har indstiftet en Præmie, der sikkert i Fremtiden vil skabe Ry om Svæveflyvningen, idet Præmien skal anvendes til et aarligt Stævne, der gaar ud paa at naa Bukarest med et Svæveplan paa kortest mulige Tid, men vel at mærke saaledes, at den mindste Distance fra Startsted til Maal skal være 1000 km.

Det første Stævne skal arrangeres af Deutsche Aero Klub i Juni Maaned i Aar, og de følgende aarlige Stævner skal arrangeres af det Lands Aeroklub, der tilkæmper sig Førsteprisen. Den tyske Aeroklub har valgt Prien (SØ for München) som Startsted, og derfra er Ruten lagt over Linz, Wien, Bratislava, Budapest, Szegedin (Ungarn), Temesvar, Turnu Severin, Craiova, Bukarest, en Distance paa ialt 1242 km med tvungne Landinger i alle de nævnte Byer. Starten finder Sted fra Prien mellem 12. og 19. Juni, og den samlede Rejsetid for hele Strækningen maa ikke overskride 28 fulde Dage.

Der startes med Slæbeflyvemaskine, og Svæveplanet maa ikke slæbes til større Højde over Startstedet end 800 m. Denne Bestemmelse gælder for samtlige Starter.

Nærmere Detailler om dette Svæveflyverstævne kan faas ved Henvendelse til Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, der har faaet tilsendt nogle Konkurrencebestemmelser.



# Dansk Modelflyver Forbunds Regler for Anerkendelse af Danmarksrekorder

1. Dansk Modelflyver Forbund fører de officielle Danmarksrekorder. Betingelsen for Anerkendelse af en Rekord er, at Modellens Præstation kontrolleres af to Personer, der direkte eller indirekte er Medlem af M. F. eller D. K. D. A. S., idet hverken Modelflyveren eller Modellens Ejer maa være Kontrolant.
2. Klasserne er: I. Motorstokmodeller under 50 cm Spændvidde. II. Motorkropmodeller under 50 cm Sp. III. Motorstokm. mellem 50 og 100 cm Sp. IV. Motorkropmodeller mellem 50 og 100 cm Sp. V. Motormodeller mellem 100 og 150 cm. VI. Motormodeller mellem 150 og

250 cm Sp. VII. Entemodeller. VIII. Modeller med flere drivende Propeller. IX. Modeller med andet Fremdriftsmiddel end Gummi. X. Svævemodeller under 100 cm Sp. XI. Mellem 100 og 150 cm. XII. Mellem 150 og 250 cm. XIII. Entessvævemodeller. XIV. Haleløse Modeller. XV. Andre Svævemodeller.

I disse Klasser er der Rekorder for a) Jordstart. (kun Motormodeller), b) Haandstart, c) Højstart (kun Svævemodeller), d) Vandstart (kun Søm modeller), e) Hastighed (kun Motormodeller), f) Højde. For a, b, c og d deles Rekorderne i Tid og Distance.

Endvidere noteres følgende absolutte Danmarksrekorder: A) Størst Tid, B) størst Distance, C) størst Hastighed og D) størst Højde for Motormodeller, E) størst Tid, F) størst Distance og G) størst Højde for Svævemodeller.

3. Ved Varighedsrekorder skal Tiden kontrolleres med to Stopure, idet Middeltiden bliver Rekord. Distancerekorder maales kun paa Kort (Generalstabskort), naar Distancen er over 300 Meter. Hastighedsrekorder kontrolleres over en Distance paa 50 Meter. Distancen gennemflyves i begge Retninger indenfor ½ Time. Højderekorder maales med en af Forbundet anerkendt Barograf, der forinden Flyvningen skal forsegles af Forbundet. Som Højde angives Maximumshøjden over Startstedet.
4. For at slaas en staaende Rekord skal en Motormodelrekord forbed-

res med mindst 5, en Svævemodelrekord med mindst 10 Sekunder. Distancerekorder skal forbedres med mindst 5 pCt., Højderekorder med mindst 50 Meter og Hastighedsrekorder med mindst 1,5 Meter/Sekund.

5. Bestemmelser om Modellerne: Mindste Planbelastning 10 g/dm<sup>2</sup>. Maximumspændvidde 250 cm, Maximumvægt: Svævemodeller 1000 g, for Motormodeller 500 g. Forholdet mellem Spændvidde og Kropslængde maa mindst være 1:1.
6. a) Jordstarter skal foretages fra en vandret Flade i et fladt Terræn. Startbanen maa højst ligge 30 cm over Overfladen af det omliggende Terræn. Modellen skal starte fuld-



**Codan Gummistøvler**

## Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modellflyvning

## Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

*Flyv's Hovedkontor,*

Vesterbrogade 60,

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Lærred  
Krydsfinér  
Plexiglas  
Propeller  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



kommen ved egen Motorkraft. b) Haandstart af Motormodeller skal foretages i Terræn, hvor Højdeforskellen mellem Start- og Landingsstedet ikke maa overskride 2 pCt. af Distancen. Det samme gælder ogsaa Jordstart. Ved Haandstart af Modeller skal Modellens Højde over Jorden være under to Meter. c) Ved Højstarter sættes ingen Grænse for Snorens Længde, dog maa evt. Gummisnor ikke udgøre mere end 25 pCt. af den samlede Snorlængde. Ved Højderekor-der lægges den samlede Snorlængde i udstrakt Tilstand til Startstedets Højde.

7. Flyvetiden regnes fra det Øjeblik, da Modellen mister al Forbindelse med Jorden, til det Øjeblik, da den afgørende rører Jorden. Tidtagerne skal gøre alt for at se Modellen i saa lang Tid som muligt, men naar den er ude af Sigte, skal de regne Flyvetiden for endt. Distancerekorder regnes fra det Sted, hvorfra Modellen hæver sig fra Overfladen, eller hvor den forlader Starterens Haand, eller (ved Højstart) hvor Snorens Forbindelse med Jorden er i Udløsningsøjeblikket, til det Sted, hvor Modellen ligger efter Landingen.
8. Rekorden tilkendes Modellens Ejer, der skal være Medlem af en Klub, tilsluttet Forbundet.
9. For at Rekorden kan godkendes, maa Forbundets Rekordprotokolfører, senest 10 Dage efter at Flyvningen har fundet Sted, have modtaget en Anmodning fra den Klub, Modellens Ejer er Medlem af, om Anerkendelse af Rekorden. Anmodningen skal angive Dato og Tid for Rekorden, Rekordens nøjagtige Størrelse, Modellens Ejers Navn, Modellens Type (er det ikke en alm. kendt Type, maa Modellens Dimensioner (Spændvidde, Længde, Planareal) og Modellens Vægt nøjagtigt angives), og eventuelle Bemærkninger. De to Kontrollanter skal underskrive Rekorden. Anmodningen skal opbevares

i Forbundets Arkiv. Ved Højderekor-der skal den i Forvejen af Forbundet forsegledes Barograf indsendes i forseglet Tilstand til Rekordprotokolføreren. Desuden angives foruden de tidligere nævnte normale Opgivelser, Højstartsnorens Længde, hvis Rekorden er sat efter Højstart, jævnfør Paragraf 6.

## Almene Konkurrencebestemmelser

1. Deltagerne skal være Medlem af Forbundet.
2. Hver Deltager maa kun starte med een Model i hver Klasse, men maa gerne anmelde flere.
3. Konkurrencen skal normalt foregaa i Overensstemmelse med Rekordreglerne.
4. Startantallet pr. Deltager fastsættes efter Omstændighederne af Konkurrenceledelsen. Den bedste Flyvning vil komme i Betragtning ved Bedømmelser.
5. Under Konkurrencen maa mindre Reparationer foretages. Større Forandringer og Reparationer skal dog godkendes og kontrolleres af Konkurrenceledelsen.
6. Konkurrencelederen har Ret til at bortvise Deltagere, der ikke vil rette sig efter hans Anvisninger.
7. Protester skal indleveres til Konkurrencelederen — skriftligt — senest en halv Time efter Konkurrencens Afslutning.
8. Deltagerne i Konkurrencen deltag paa eget Ansvar.

## Modelflyveindustrien Skjern

har udsendt sin nye Prislister over Materiale og færdige Modeller; den indeholder et righoldigt Udvalg af de utallige Smaating, der hører til Bygningen af en Model, og at de er gjort af det rigtige Materiale, vidner den Kendsgerning om, at Modellerne har sat flere af de bestaaende Rekorder.

## Dansk Modelflyver Forbund

### NYE REKORDER:

**B**EGGE Haandstartrekorder i Klasse XI (Svævemodeller mellem 100 og 150 cm Spændvidde) tilhører nu Modelflyveklubben »Svalen«, Hobro. Hr. Kaj Jensens Sv. H-1 fløj den 14. April, 1 Min. 54,5 Sek. og 500 Meter. Begge de gamle Rekorder tilhørte Henning Ploug, O.M.-F., med »Baby«: 1 Min. 34,4 Sek. og 425 Meter. Alle fire anerkendte Rekorder i Klasse XI indehaves nu af Typen Sv. H-1.

\*

### MODELFlyVEKLUBBEN »FREDERICIA II«

er for Tiden en af de interessanteste Klubber i Landet, og den synes at være i god Fremgang. Medlemsantallet nærmer sig 20. Som Begyndermodel anvendes »Knirps«, af hvilken Type der i Øjeblikket er 9 i Klubben. Desuden er der 1 Baby, 1 SF 19, 1 Speed, 1 FN-9, 1 CM-15, 3 Strolch, 1 ombygget Gentsch og 2 »Saturn«. Sidstnævnte Type, der er en Selvkonstruktion fra Fredericia, har Klubrekord med 9 Min. 45 Sek., altsaa mere end den officielle Rekord. Flyvningen fandt Sted den 10. April. Modellen fløj ud over Lillebælt og Fyn og er ikke blevet fundet. Typen, som vi havde Lejlighed til at se i Odense i Paasken, er en 120 cm Model med flad Krop. Planet minder lidt om »Baby«, men har større Sideforhold. Modellen »Graubele II« bygges ogsaa.

Klubben holder Flyvning hver Søndag. En Søndag var der et Medlem i det »danske Rhön« ved Tommerup paa Fyn.

Klubbens Kontingent er 50 Øre maanedlig.

Klubben har søgt at komme i Forbindelse med et tidligere Medlem af O.M.-F., Arne Larsen, der nu menes at bo i Nærheden af Fredericia. En Adresse, som M.F. har fremskaffet, har vist sig at være ukendt i Børkop, hvor han skulde bo. Hvis Arne Larsen selv læser dette, eller nogen skulde kende Adressen, vilde »Fredericia II« — eller Forbundet — være taknemmelig for at faa Forbindelse med ham, da man om muligt gerne vilde udnytte de Erfaringer, han i Tidens Løb har faaet i O.M.-F.



**Modelflyvesport**  
er moderne. Smuk  
illustreret Prislister  
mod 25 Øre i Fri-  
mærker.

**Modelflyveindustrien, Skjern**  
(Modelflyveklubbens Indkøbscentral)

## Ny stor Prislister

over Modelmateriale og Mo-  
deltegninger — sendes gratis.

**Helge Nielsen,**  
Guldbergsgade 724, Kbhvn N.



## NYT FRA ALLE LANDE

### VERDENS HURTIGSTE JAGERE.

I Anledning af, at et engelsk Hurricane-Monoplan har fløjet fra Edinburgh til London med en Gennemsnitshastighed paa 652 km/T., siger Chefen for det engelske Luftvaabens Stab, Sir Cyril Newall, at man kan forvente at se — saafremt »Vejrforholdene er imødekommende« — en Vickers Supermarine Spitfire eensædet Jager gennemflyve den samme Distance med en Hastighed, der nærmer sig de 800 km/T.

Baade »Hurricane« og »Spitfire« Jagere er i et meget stort Antal bestilt til Hjemmeforsvarets Eskadriller.

»De vældige Hastigheder medfører ogsaa en helt ny Kamptaktik; men det er en helt anden Historie«, siger den engelske Luftmarskal.

### 1000 TIMER MELLEM HVERT EFTERSYN.

PAA Grundlag af Erfaringer med mere end 2000 Gipsy Major Motorer kunde de Havilland Aircraft Co. for et Par Maaneder siden meddele, at Perioden for hvert Hovedeftersyn kunde udvides fra 750 Timer til 1000 Timer, og indenfor dette Tidsrum var det heller ikke nødvendigt at foretage noget delvis Eftersyn.

Som Eksempel paa den ringe Slitage, der var paa den første Motor, der havde gaaet 1000 Timer, skal oplyses, at Udgifterne til hele Eftersynet med tilhørende Fornyelser kun beløb sig til ca. 300 Kroner, hvori er indbefattet et Beløb paa ca. 110 Kr. til de Dele af Motoren, der sædvanligvis

bliver beskadiget under Demonteringen.

Af hosstaaende to Fotografier fremgaar det bedre end mange Ord kunde beskrive, hvor faa Dele, det var nødvendigt at udskifte efter de 1000 Timers Forløb. Billedet tilvenstre viser Motorens mange Enkeltdeler, og paa Billedet til højre ser man de Dele, der var nødvendigt at udskifte paa Grund af Slitage.

### PARISERUDSTILLINGEN.

DE 16. internationale Luftfartsudstilling i Paris finder Sted fra 18. November til 4. December, og ligesom de tidligere Aar er det Grand Palais, der danner Rammen omkring Udstillingen.

### FORRETNINGSREJSE PAA 10.000 KM.

LEDERNE af Ford Motor Company i England har i April Maaned været paa en flyvende Forretningsrejse til en Række Byer i Europa og Orienten. Turen, der foregik i to Flyvemaskiner, strakte sig over ca. 10.000 km. Turen var arrangeret af Imperial Airways.

### ABA KØBER NY MASKINE TIL NAT-POSTFLYVNING.

DET svenske Luftfartselskab (ABA) har købt en Junkers Ju 86 til Brug for Natpostflyvningen paa Ruten Stockholm—København—Hannover. Den nye Maskine er udstyret med to Pratt og Whitney Hornet Motorer paa 715 HK (ved 2250 O/m). Største Hastighed er 350 km/T i 2100 m og Marchhastigheden 315 km/T i 3200 m. Den kan medføre en Postmængde paa 1500 kg.

### ITALIENSK LUFTFORBINDELSE TIL SYDAMERIKA.

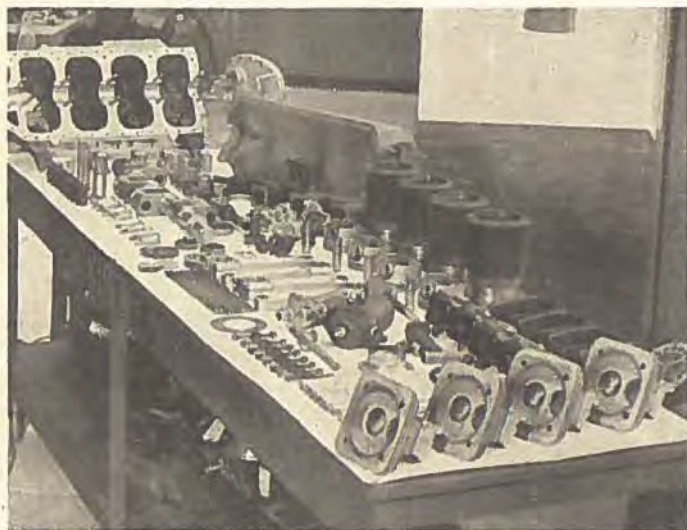
DE første Forsøgsflyvning paa den regelmæssige Luftforbindelse Italien—Buenos Aires sluttede i Rom den 14. April. Distancen frem og tilbage er 24.000 km, og den blev gennemfløjet med en Gennemsnitshastighed paa henvend 300 km/T. Der anvendtes en »Cant Z. 506«.

### FRA LUFTTRAFIKEN I U. S. A.

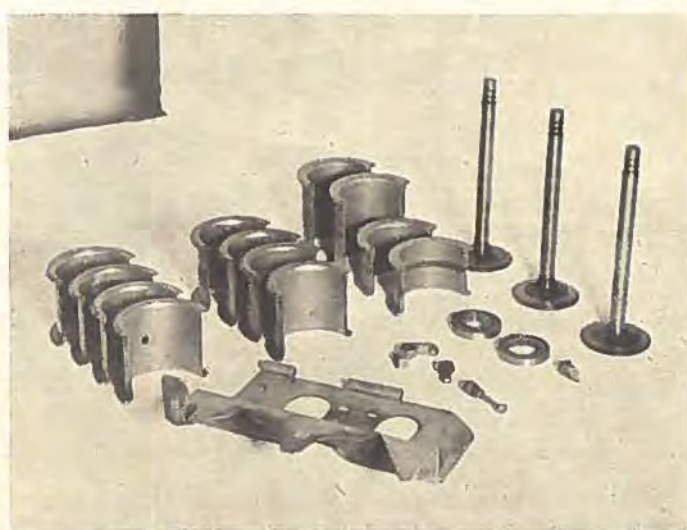
AMERICAN Airlines Statistik for 1937 viser, at der Aaret igennem gennemsnitlig har været 7,9 Passagerer i samtlige Rutemaskiner, og at man gennemsnitlig har haft 11,5 Flyvemaskiner i Luften hver eneste Døgn Aaret rundt. Foruden de 7,9 Passagerer pr. Maskine har der samtidig været 225 kg Fragt, Post og Bagage.

Pan-American Airways, der driver de lange udenlandske Ruter, har i 1937 befordret 225.000 Passagerer paa Selskabets Ruter. I Forhold til Aaret forud er det en Fremgang paa 34 pCt. Befordret Fragt androg 1.247.000 imod 907.000 kg i 1936.

Postvæsenets Udgifter for Befordring af Luftpost paa de indenlandske Ruter i Aaret 1939 er under Behandling. Staternes Postvæsen hævder, at de forventede Indtægter for Luftpostbesørgelse i 1939 kan sættes til 14½ Million Dollars, hvorimod Udgifterne bliver ca. 17 Millioner. Dette Beløb omfatter en kontraktlig Udgift for Luftpostbesørgelse til Lufttrafikelskaberne paa 15,8 Millioner Dollars, eller med andre Ord: Postvæsenet skal subventionere Lufttrafikelskaberne med et Beløb paa ca. 70 Millioner Kroner for Aaret 1939.



Den adskilte Gipsy Major Motor.



Delene til Udskiftning efter 1000 Timer.



**FLY V**

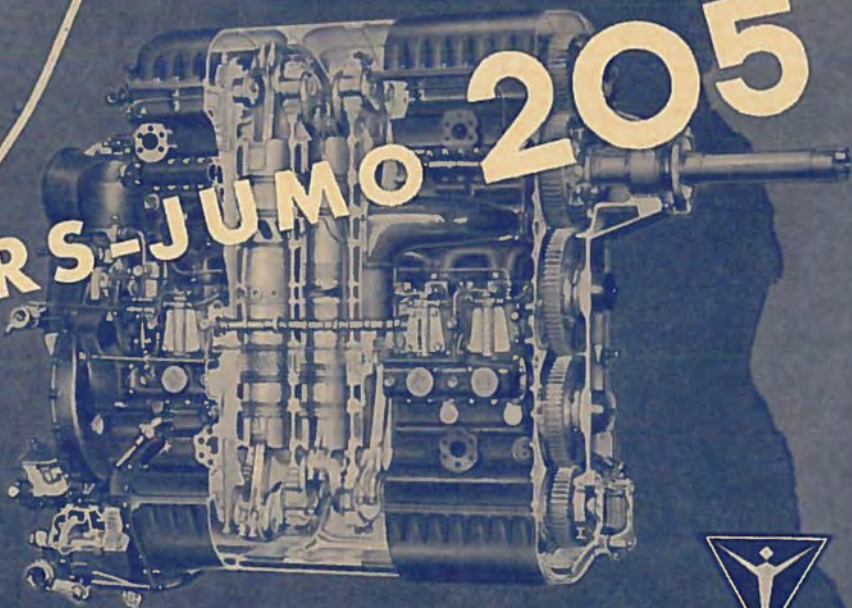
**VERDENSREKORD DO18**



**MED JUNKERS-JUMO 205**

**DISTANCE  
8400**

km



JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G., DESSAU

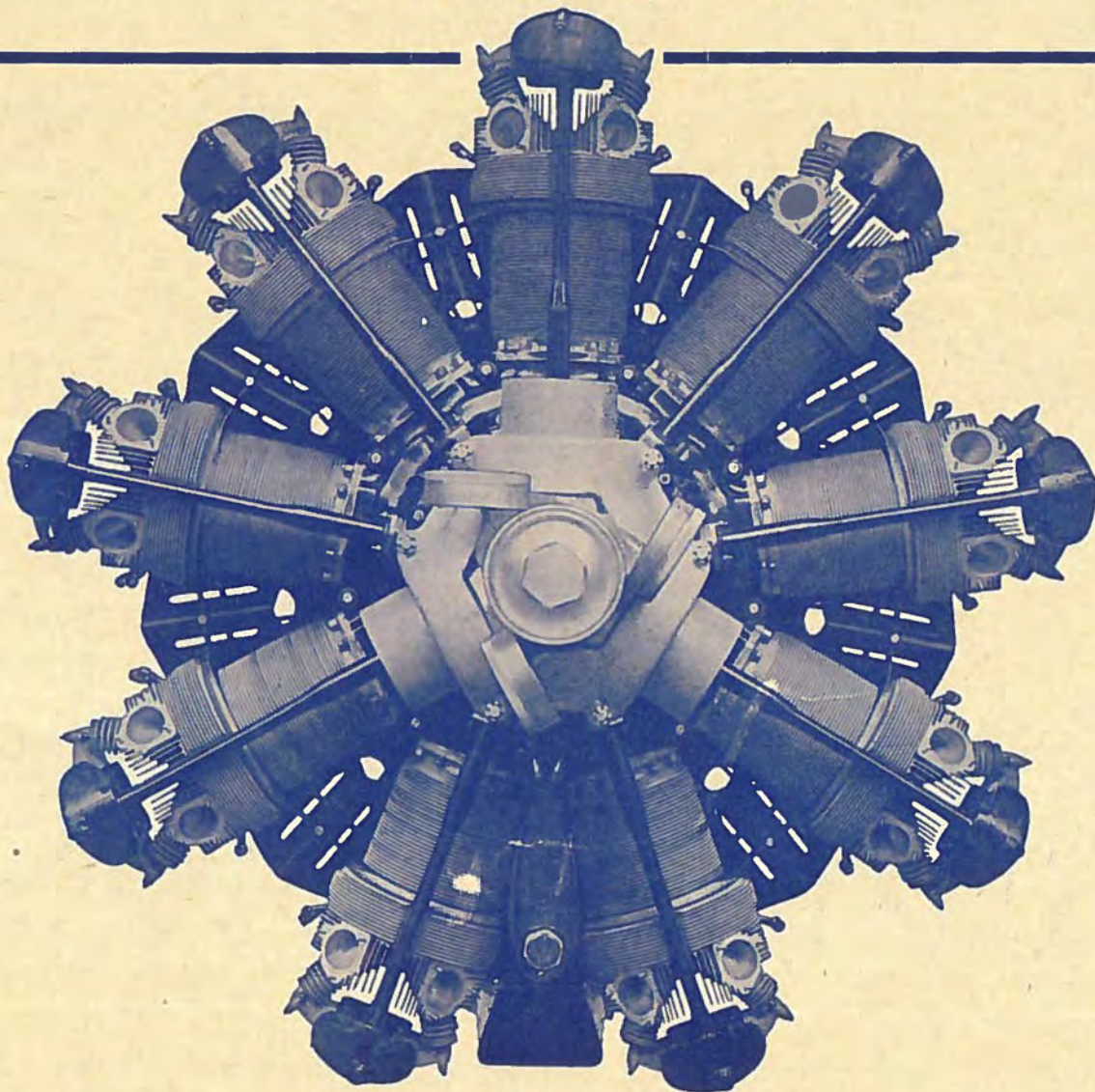


---

# „BRISTOL“ PEGASUS FLYVEMOTORER

*Stor Kraft, ringe Vægt*

---



»BRISTOL« luftkølede, stjerneformede Flyvemotorer har et enestaaende gunstigt Forhold mellem Hestekraft og Vægt og forener stor Ydeevne med den Driftssikkerhed, som er karakteristisk for alle »BRISTOL« Motorer. For Eksempel vejer Pegasus XXII kun 466 kg, og den yder i Starten 1010 B.H.K.

THE BRISTOL AEROPLANE

*Bristol*

CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED:

A. B. C. HANSEN COMP., KØBENHAVN V.

PRIS:  
Pr. Aargang Kr. 4,20  
Pr. Nummer 35 Øre

Officielt Organ for  
Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab  
Redaktør: J. Foltmann

Ansvarlig overfor Presseloven:  
EJVIND CHRISTENSEN  
BOGTRYKKERI & FORLAG  
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404



# FLYV

aneds magasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 6

1938 - 11. Aarg.

AALBORG LUFTHAVN

**LUFTTRAFIK I CANADA**

GUMMITOV-HØJSTART AF SVÆVEPLANMODELLER

**35** ØRE

20 SIDER



## K L U B A D R E S S E R

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.**  
Amallegade 33. Kbhvn. K. Tlf. Palm 6133.  
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) som Eneerrepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

### DANSKE FLYVERE.

Fmd.: Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169. Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

**DANSKE PRIVATFLYVERE** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

**VESTJYSK FLYVEKLUB** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongensgade 70, Esbjerg.

**ACTIV, København.**  
Fmd.: H. Jensen, Blegdamsvej 60.

**DANSK MODELFLYVERFORBUND.**  
Fmd.: Per Weishaupt, Torkel Badensvej 12, Hellerup, Tlf. Helrup 3355.

**DANSK SVÆVEFLYVER UNION** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: A. Dochedahl, V. Fælledvej 41, Kbhv. V.

### SVÆVEFLYVEKLUBBER I UNIONEN:

**AARHUS FLYVEKLUB.**  
v/ Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

**DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.**  
Dybbølsgade 11, København V.

**FYENS LUFTSPORT.**  
Fmd.: Jørgen U. Jørgensen, Ridehusgade 36, Odense.

**HASLEV FLYVEKLUB.**  
v/ Sv. J. Juul, Allegade 50, Haslev.

**KOLDING FLYVEKLUB.**  
v/ W. Chr. Jensen, Haderslevvej 24, Kolding.

**KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.**  
v/ Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

**NÆSTVED FLYVEKLUB.**  
v/ H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

**RINGSTED FLYVEKLUB.**  
v/ Frede Madsen, Kongensgade 2, Ringsted.

**ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.**  
Fmd.: B. Johansen, Københavns. 63, Roskilde.

**SILKEBORG FLYVEKLUB.**  
v/ Læret J. Andersen, Engesvang.

**SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.**  
v/ H. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

**SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULUS«.**  
Blegdamsvej 118, København Ø.

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.**  
v/ V. Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«.**  
v/ J. Olsen, Guldbergsplads 8, København N.

### OFFICIELT ORGAN FOR DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

„FLYV“s HOVEDKONTOR:  
Vesterbrogade 60  
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824  
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktør:  
*Kaptajn J. Foltmann*

**VARDE FLYVEKLUB.**  
v/ Jens B. Lønborg, Stausvej 8, Varde.

**VEJEN & OMEGNS SPORTS-FLYVEKLUB.**  
v/ Værkfører Conrad P. Møller, Vejen.

**VORDINGBORG FLYVEKLUB.**  
v/ Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

**VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.**  
v/ P. E. Vigenberg, Værløse St.

### SVÆVEFLYVEKLUBBER UDENFOR UNIONEN:

**DANSK LUFTSPORT.**  
Fmd.: K. T. Andersen, Tordenskjoldsg. 13, 4.

**ESBJERG FLYVEKLUB.**  
v/ Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

**FAABORG FLYVEKLUB.**  
v/ Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

**FLYVEKLUBBEN »ØRNEN«, Aarhus.**  
v/ G. A. Hansen, Tousvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

**HOLBÆK FLYVEKLUB.**  
v/ E. M. Hansen, Tidemandsv. 8, 1., Holbæk.

**HORSENS SVÆVEFLYVERKLUB.**  
v/ Holger Lindberg, Mælketorvet, Horsens.

**KALUNDBORG FLYVEKLUB.**  
v/ J. A. Jacobsen, V. Havnev. 14, Kallundborg.

**MIDDELFART FLYVEKLUB.**  
Fmd.: Direktør Tholstrup, Middelfart.

**NÆSTVED FLYVEKLUB.**  
Fmd.: H. Juul-Hansen, Jernbaneg. 6, Næstved.

**RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.**  
v/ Ing. H. Madsen, Jernbaneg. 22, Randers.

**SLAGELSE FLYVEKLUB.**  
v/ H. Grauengaard, Gækkelundsv. 7, Slagelse.

**SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.**  
v/ E. Nordgren, Gl. Holmegaardsv., Hillerød.

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.**  
v/ Ing. N. L. Dam, Iffersensvcj, Hjørring.

Billedet paa Forsiden:  
**Arado Ar. 95**

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »GLENTEN AF 1937«.**  
v/ H. C. Andersen, Værksted: Buddingevej. 252.

**SVÆVEFLYVEKLUBBEN »GRUNAU«, Gentofte.**  
Fmd.: P. Nielsen, Ahlmanns Alle 15, Hellerup.

**VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVERGRUPPE.**  
v/ Bogtr. C. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

**VORDINGBORG FLYVEKLUB.**  
Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

### MODELFLYVEKLUBBER UNDER FORBUNDET:

**ALS MODELFLYVEKLUB.**  
Fmd.: H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

**FREDERICIA II.**  
Fmd.: C. Michelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

**GLOBUS AERO KLUB.**  
Fmd.: Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

**MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.**  
Fmd.: B. Johansen, Københavns. 63, Roskilde.

**MODELFLYVEKLUBBEN »CONDOR, Helsingør.**  
Fmd.: P. Christiansen, Sabroesv. 10, Helsingør.

**MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.**  
Fmd.: Aage Due Jensen, J. Aakjærs Allé 13, Esbjerg.

**ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.**  
Fmd.: H. Knudsen, Østrupsvej 12, Odense.

**RINGSTED MODELFLYVEKLUB.**  
Fmd. Komml. Aa. Christensen, Sjøllandsg. 9.

**SKJERN MODELFLYVEKLUB.**  
Fmd.: Maler Sv. Herborg, Kærsallé 14, Skjern.

### MODELFLYVEKLUBBER UDENFOR FORBUNDET:

**AALBORG MODELFLYVEKLUB.**  
v/ G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

**KERTEMINDE MODELFLYVEKLUB, Kerteminde.**  
Fmd.: Knud Boje, Muusegaarden, Kerteminde.

**MODELFLYVEKLUBBEN »AIR SPEED, Aabyhøj.**  
Fmd.: Lindgren, Chr. Winthersv. 10 B, Aabyhøj.

**MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.**  
v/ Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

**MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.**  
Fmd.: Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro.

**MOTORMODEL-KLUBBEN »HAWK«.**  
Fmd.: H. Schröder, Helleruplundssalle 11.

**SKOVSHØVED MODELFLYVEKLUB.**  
Fmd.: Bøcker Petersen, Korsgaardsv. 3, Chl.

**RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.**  
Fmd.: J. Skjødsholm, Herningv. 48, Ringkøbing.

**SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.**  
Fmd.: P. Sveigaard, Solystvej 45, Silkeborg.

**BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.**  
Pilestræde 34, Kbhvn. K.

**DE UNGES FLYVEKLUB.**  
Politikens Hus, Kbhvn. K.





# PRISNEDSÆTTELSE!

**FØR** Kr. 10.00 — **NU** Kr. 3.50

## *Dansk Flyvnings Historie*

Restoplaget af dette store og smukke Værk — 385 Sider i stort Format, mange Illustrationer — realiseres nu for ca.  $\frac{1}{3}$  af **Prisen**.

*Bestilling bedes indsendt direkte til:*

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB**  
**Vesterbrogade 2 B - København K.**

eller til Bladets Ekspedition: **Vesterbrogade 60.**

Benyt denne enestaaende Lejlighed til at sikre Dem den interessante Bog og indsend Deres Bestilling **straks**, da Oplaget er begrænset. Det anbefales Foreninger og Klubber at fremlægge Tegningsliste til samlet Ordre, saaledes at alle Medlemmer kan faa Del i dette Tilbud.

Til *Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab*  
*Vesterbrogade 2 E — København K.*

Herved udbedes: \_\_\_\_\_ Ekspl. af **DANSK FLYVNINGSHISTORIE** til nedsat Pris Kr. 3.50  
Beløbet medfølger — Beløbet bedes taget pr. Efterkrav med Tillæg af Omkostninger.

*Navn:* \_\_\_\_\_

*Adresse:* \_\_\_\_\_



**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselsolie til Flyvemotorer

**Smøreolier:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompassvædske m. m.

# INTAVA

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.: INTAVA

TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

# ASKANIA-

*Flyveinstrumenter*

FOR

*Verdensrekord-flyvningen*

med Do 18/D-ANHR over en Distance paa mere end 8500 km

Vi leverede samtlige i Instrumentbrættet indbyggede Navigationsapparater og deriblandt Fjerngyroskopet som Retningsimpuls for den automatiske Kursstyring



**ASKANIA-WERKE A.G.**

**BERLIN-FRIEDENAU**

REPR. VED A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER  
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON C. 6806-6807



**„CELOSE“**

(LOVBESKYTTET)

**ASP DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

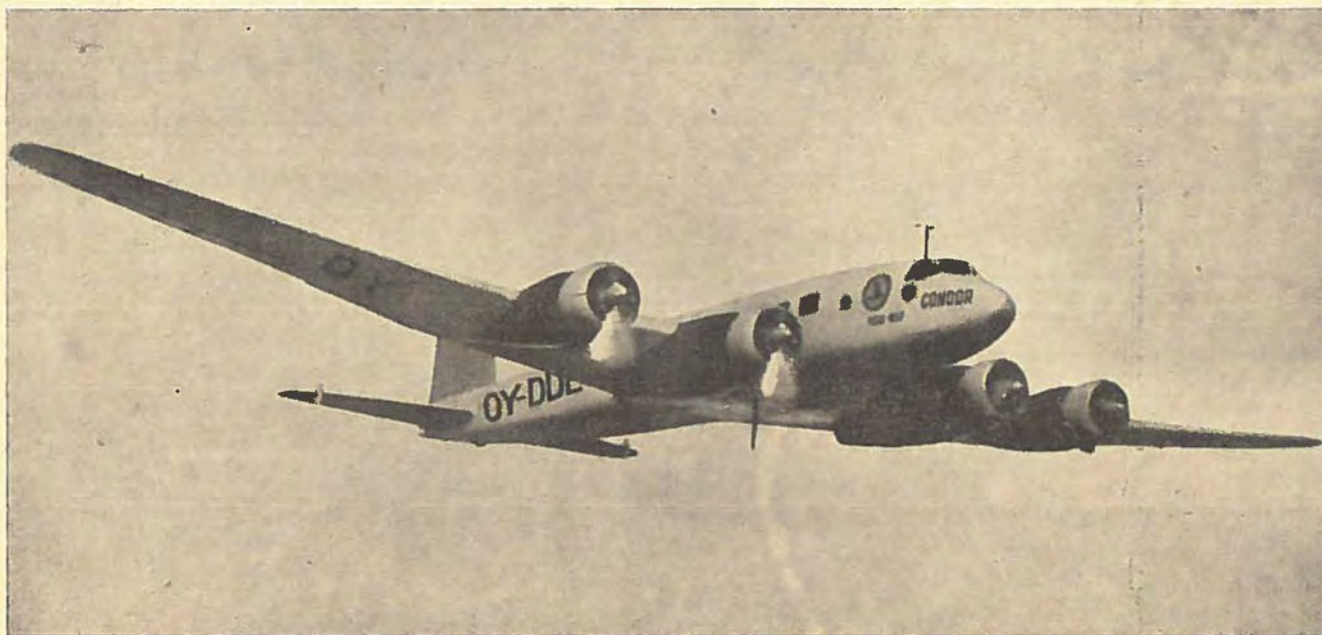
ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**

**TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22**



**Hurtigt og komfortabelt**

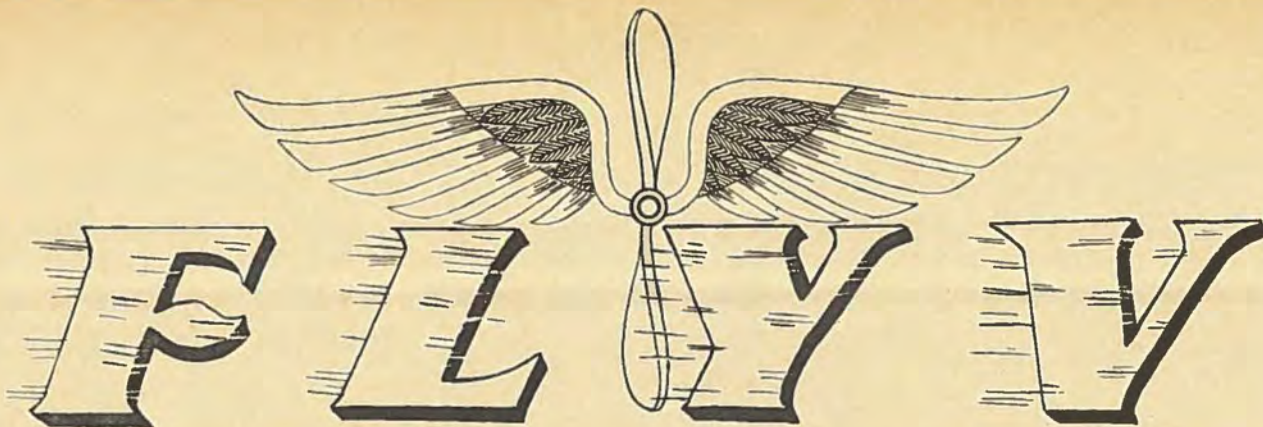
Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**

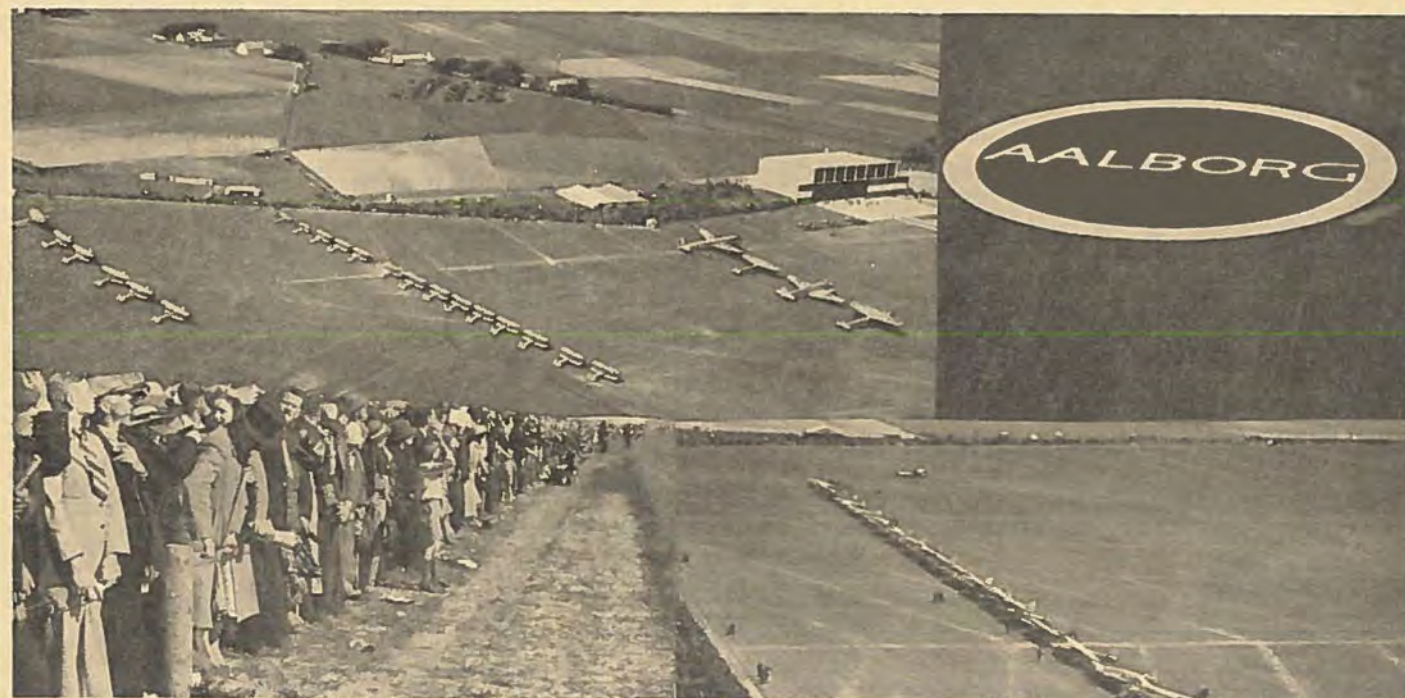


**DDL**





# AALBORG LUFTHAVN INDVIES



*I lange Rækker staar Maskinerne opstillet i Lufthavnen. Forneden tilhøjre ses Sportsflyvemaskinernes lange Række.*

I tindrende Sommersol fandt Indvielsen af Aalborg Lufthavn Sted Søndag den 29. Maj, og Dagen fik et straalende Forløb. Ikke blot var en stor Skare af Flyvere stævnet til den nye Lufthavn, men den Flyveopvisning, der blev afholdt i Forbindelse med Indvielsen, vakte en saa voldsom Begejstring blandt den vældige Tilskuermængde, at ikke een af de mere end 75,000 Tilskuere fortrød, at de havde trodset Trafikens Besværligheder for at faa Flyvernes Præstationer at se. Ingen Begivenhed i Jylland har nogensinde før samlet saa mange Mennesker, og Tallet paa Tilskuerne vurderes endog af mange til at have været nærmere de 100,000.

Der var imidlertid ogsaa noget at komme efter. Henved halvfjerdsinds-

tyve Maskiner stod opstillet i snorlige Rækker paa Lufthavnens Grønsvær, og ikke blot vakte de mange Militær- og Trafikmaskiner Interesse, men i lige saa høj Grad var det Tilfældet med de mange forskellige Typer af udenlandske og hjemlige Sportsflyvemaskiner. Saa mange Maskiner havde aldrig før været samlet herhjemme.

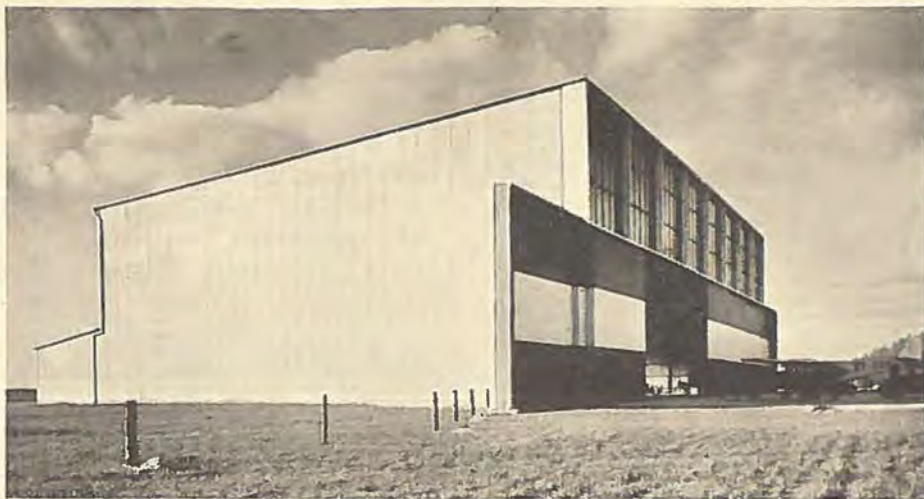
Blandt de mange fremmede Maskiner, der var tilmeldt, var bl. a. en halv Snes engelske, men det ugunstige Vejr, der herskede saa at sige alle andre Steder end netop omkring selve Aalborg, holdt de fleste Englændere hjemme — eller holdt dem fast undervejs. Det var ogsaa Tilfældet med den tyske Flugkapitän Stein, der ikke naaede længere end til

Flensborg. Derimod naaede den tyske Kunstflyverske, Fräulain Lizel Bach igennem. Ikke desto mindre var der alligevel henved halvfjers Maskiner, hvoraf Hæren mødte med 16, Marinen med 10, D. D. L. med 4, Aerotransport med 1, Deutsche Luft-hansa med 1, Kramme og Zeuthen med 3, Cub Aircraft Co. med 3, medens de øvrige nogleogtredive var Privatmaskiner.

## *Flyvende Gæster.*

De flyvende Gæster, der kom med egne Maskiner, var fra Holland: Hr. og Fru Nordenboos, Radmaker og Sluyter; Belgien: E. d'Hoore med Hr. og Fru Beyermann som Passagerer; Sverrig: Gösta Fraenckel, Andree og Ing. Folke Simonsen; Norge: Olav





Hangaren i Aalborg Lufthavn har en Bredde paa 45 m og en Dybde paa 30 m. Under Indvielsesfestlighederne rummede den foruden tre af Marinens Nimrod-Jagere og 4 AvroTutor endvidere over 30 Sportsflyvemaskiner.

Pans med Ing. Bakke Stene, Løjtnant Jaquet med Disponent Forser og C. Peltengrud med Løjtnant Ormholt-Jensen; England: M. L. Bramson, Parker og Miss Dillon samt Shell's Dragonfly med Van, Miller og Bader.

Følgende danske Privatflyvere deltog: Dr. Abild, Sejer Dybro, Ib Aller, Holger Andersen, Helge Jensen, Lindberg, Thielst, Hoff Hansen, Zenithen og Fehr.

Med Privatflyvemaskiner kom endvidere: Him Jensen, Hedegaard, Prins, Bro, Henry Erlind, Bohnstedt Petersen, Perch (Vestjysk Flyveklub), Holger Petersen samt Kapteinløjtnant Münter (med Ing. Gunnar Larsen som Passager).

De fleste af de indbudte Luftfartsagkyndige kom ogsaa flyvende. Med »Condoren« og D. D. L.'s Fokkere var bl. a. Sekretær A. Krogmann (Aero-Club von Deutschland), ledsaget af flere tyske Repræsentanter fra Aeroklubben, og Foche-Wulf; Afdelingsleder Stock og Dir. Schäfer fra Deutsche Lufthansa, Dir. Lybye (D. D. L.), Kaptein Bolved, Kontorchef Damm (D. D. L.), Oberstløjtnant Tage Andersen, Robert Svendsen, Landsretssagfører Krenchel (Provinsluftfartsselskabet), Martens (Sabena), Maillard (Air France), Arnold Damm (British Airways), Dir. August Jensen (Nordisk Pool), Repræsentanter for den københavnske Presse m. fl.

Aerotransport var repræsenteret ved en Ju 52, der kom fra Malmø, ført af Luftkaptein Lindholm, og med Repræsentanter for det svenske Luftfartsselskab og den svenske Presse

ombord. Der var bl. a. Ingeniør Larsen (Malmø), Ritmester Bolander. Malmø og Red. Rosenkrantz (Sydsvenska Dagbladet, Malmø). Chefen for Marinens Flyvevæsen, Kommandør Grandjean, kom flyvende med en af Heinkel Sølufthartøjerne; Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper, Oberst Førslev, kom i en Dragonfly sammen med Mester P. Nielsen; Oberstløjtnant Bjarkov kom med en Gloster Gauntlet Jager og Chefen for Hærens Flyveskole, Kaptein Braunstein fløj en af Flyveskolens Tiger Moth. Endvidere var fra Statens Luftfartstilsyn, Ingeniør M. P. Eskildsen og Premierløjtnant Eschen Johansen tilstede, Københavns Overborgmester, Borgmester Mortensen fra Esbjerg og Borgmestrene fra en Række af de nordjydske Provinsbyer samt en lang Række Navne fra selve Aalborg By.

### Indvielsesøjeblikkeligheden.

Den festlige Indvielse af Lufthavnen var sat til Kl. 15,20, og paa Minutet kom Trafikminister Fisker flyvende ind over Lufthavnen ombord i D.D.L.'s Dragon Rapide. Sammen med Ministeren var Direktøren for Luftfartsvæsenet H. Gregersen og Havnechef Leo Sørensen. Inden »Dragon« en var landet strøg en lille blaa Maskine ind over Pladsen. Det var K. Z. II, ført af Thorkild Petersen og Driftsleder Krammø, der havde foretaget en Prøvetur til Afrika, og som nu kom direkte fra Tunis, Rom og Berlin. Det var blevet dem fraraadet at starte fra Berlin paa Grund af daarligt Vejr, men da de,

som lovet, vilde være tilstede ved Aalborg Lufthavns Indvielse, var det lykkedes dem at komme af Sted, — og de slap igennem Uvejret, flyvende i 50 Meters Højde. De fik en begejstret Velkomst, da de steg ud af Maskinen, og hver af dem fik overrakt en vældig Laurbærkrans.

Og saa tog den officielle Del af Indvielsen sin Begyndelse.

Første Taler var Borgmester Jørgensen, paa hvis Initiativ Lufthavnen er blevet til. Borgmesteren indledede med at rette en Tak til Ingeniør Gunnar Larsen, der saavel økonomisk som paa anden Maade havde været Aalborg By behjælpelig med at Byen havde faaet Andel i Lufttrafikens Goder, og oplyste derefter, at Lufthavnen vil komme til at staa Aalborg Kommune i 1½ Mill. Kroner, hvoraf en stor Del er udbetalt i Arbejdsløn.

Derefter talte Ingeniør Gunnar Larsen, der bl. a. erklærede: For Det Danske Luftfartsselskab vil jeg gerne udtrykke min Begejstring for det Arbejde for dansk Flyvning, Aalborg By har gjort ved Bygning af denne storslaaede og velindrettede Lufthavn. For D. D. L. er det en stor Opmuntring at se, hvad der er ydet af en dansk Provinsby, der er saa heldig at have en fremsynet Borgmester, og man har Lov at haabe og tro, at Aalborg inden længe ikke alene vil faa Glæde af de Forbindelser, der startes den 1. Juni, men at Aalborg Lufthavn ogsaa maa blive Knudepunktet for Lufttrafikken fra Göteborg og Norge. Jeg lykønsker med det Resultat, der er naaet og udtrykker Haabet om, at ikke blot Aalborg og Nordjylland, men hele Landet vil faa Glæde af Lufthavnen.

Sidste officielle Taler var Trafikminister Fisker, der bl. a. udtalte:

— Aabningen af Aalborg Lufthavn, den første Provinslufthavn og Grænse-lufthavn udenfor København, er en særdeles betydningsfuld trafikale og trafikhistorisk Begivenhed. En ny Epoke i dansk Luftfarts Historie er begyndt. Ny Landvinning for dansk Foretagsomhed og Virkelyst har fundet Sted. Den nye Lufthavn, der nu tages i Brug, er paa sin Vis et Brobygningsarbejde i endnu større Stil og med langt mere vidtrækkende Perspektiv, end vi hidtil har set. I de kommende Tider skal der bygges Bro mellem Aalborg og andre Byer indenfor vort Lands Grænser, men Aalborg Lufthavn vil tillige føje sit



Navn ind i det Net af Luftruter, der allerede og i de kommende Aar i endnu højere Grad knytter Forbindelsen mellem Danmark og den store Verden bag vore Grænser.

Jeg udtaler min Anerkendelse af det betydningsfulde Arbejde, der her er udført af Aalborg By, der med Ofervilje og maalbevidst Energi som den første Provinsby i Landet er i Besiddelse af en Lufthavn, der fra alle Sider betegnes som i enhver Henseende tilfredsstillende. Idet jeg som Luftfartsminister bringer Aalborg By min Hyldest for dens Arbejde i dansk Luftfarts Historie, har jeg den Ære at erklære Lufthavnen for aabnet.

## En imponerende Flyveopvisning.

I samme Nu, som Ministeren udtalte Ordene: »— og hermed erklærer jeg Aalborg Lufthavn for aabnet«, startede 4 af Det Danske Luftfartselskabs Trafikmaskiner, 1 F12 og F7'er og 1 Dragon Rapide, og i Køl-vandslinie fløj de nogle Runder henover Pladsen. De førtes af Luftkapitajnerne *Harald Hansen, Egebjerg* og Trafikflyverne *Toxholm* og *Herdahl*. Og saa fulgte det righoldige Program Slag i Slag.

To af de nye Cub fra Lundtofte Flyveplads, ført af Løjtnant *Prins* og *Him Jensen* demonstrerede den lette Privatflyvemaskines udmærkede Flyveegenskaber, og derefter drønedes Marinens Heinkel Søflyvemaskiner ind over Pladsen med Søløjtnant *Gronbeck* i Førermaskinen.

Fräulein *Liesel Bach* var i Luften med sin »Bücker Jungmann« i sam-



Aalborg Lufthavns Administrationsbygning.

me Øjeblik Heinkel Maskinerne gik tilbage til deres Landingsplads ved Limfjordsbroen, og hun begejstrede Tilskuerne ved sin lette og elegante Kunstflyvning, der indlededes med en længere Rygflyvning.

Uden Forklejnelse til nogen Side, kan man vist godt sige, at Programets næste Nummer var en Sensation af Rang, og bl. a. horte vi nogle af de engelske Gæster sige, at de gerne vilde komme flyvende hertil igen udelukkende for at se det, der nu skete. Det var Deutsche Lufthansa's Focke Wulf »Condor« (Mage til de to Maskiner, som D. D. L. har købt), der startede, ført af Flugkapitän, Graf *Schack*. Næppe havde Hjulene sluppet Jorden, før Maskinen

blev trukket tilvejs som om det var en Demonstrationsmaskine, og derefter fulgte saa at sige en regulær Opvisning i Kunstflyvning, hvorunder den vældige Trafikflyvemaskine bl. a. blev trukket rundt i et Par Looping. Noget lignende var aldrig set tidligere ved noget Flyvestævne, og de mange tilstedeværende flyvekyn-dige var imponeret. Selv om en Trafikflyvemaskine ikke til Hverdag skal benyttes til Kunstflyvning, saa var »Condor«ens Præstationer alligevel en ypperlig Propaganda for det Materiel, som Det Danske Luftfartsekskab har købt til sine udenlandske Ruter.

Fem af Hærens R-Maskiner under Ledelse af Løjtnant *P. Svensson*, viste en meget smuk Formationsflyvning, og da Formationen var landet, startede Premierløjtnant *Ravnskov* med en af Hærens Gloster Gauntlet-Jagere for at vise, hvad denne Maskine kan yde. Og det demonstrerede Premierløjtnant *Ravnskov* ogsaa til Gavns. Straks efter Starten trak han Maskinen lodret tilvejs, og fortsatte — gennem et halv Loop og Rulning paa modsat Kurs, og det var Begyndelsen til en Serie ypperlige Manøvrer, der tilfulde viste den kraftige og hurtige Maskines ypperlige Manøvre-egenskaber — naar den føres af den rette Mand; — og det blev den.

En Gruppe paa 3 af Marinens Nimrod-Jagere var næste Punkt paa det lodige Program. De førtes af Søløjtnant *Pontoppidan* (Gruppefører) og Flyverløjtnanterne *Lauritzen* og *Harboe*. Som paa Kommando fore-



Focke-Wulf »Condor« bolttrer sig i Luften.



tog de tre Maskiner den ene Kunstflyvningsmanøvre efter den anden, idet de hele Tiden holdt sammen i Gruppen. Flere Gange efter hinanden loopede de i Formation — og Tilskuerne klappede begejstret. I Ordets egentlige Forstand blev alle Gruppens Manøvrer foretages paa Kommando, idet Gruppeførerne hele Tiden gav Ordre til sine to Ledsagere ved Hjælp af Kortbølgeanlæg.

Den tyske Flugkapitän Stein skulde derefter have givet en Opvisning i Kunstflyvning, men han var paa Grund af daarligt Vejr blevet stoppet i Flensburg paa Vej til Aalborg. I Stedet for startede 3 Gloster Gauntlet og viste bl. a. et konvergerende Angreb mod Maal paa Jorden, og da Maskinerne Gang paa Gang fra skiftende Retninger brølede ned mod Jorden, tog det næsten Vejret fra de Titusinder paa Tilskuerspladserne.

Til Slut startede 3 Gloster Gauntlet fra Sjællandske Flyverafdeling, 1 Eskadrille under Førerskab af Eskadrillechefen, Kaptajn C. C. Larsen. De øvrige Maskiner førtes af Premierløjtnanterne Ravnkov, T. V. G. Nielsen, von Holstein Rathlou, Thorup, Løjtnanterne Jørgensen, Dam og Petersen samt Oversergent J. P. Jensen. Gennem en Række Figurflyvninger viste Eskadrillen i hvor høj Grad de enkelte Flyvere er trænet til Samarbejde i Luften, og ikke een Maskine var ude af sin Plads under de forskellige Figurer, som de 9 Flyvere dannede under Formationens Passager henover Flyvepladsen. Slutningseffekten var straalende. De kom flyvende med de enkelte Maskiner forbundet lidt bagud — og derpaa vendte de een efter een og dykkede, saa Formationen dannede een lang Række under Dykningen — og saa samledes de 9 igen og lagde an til Landing. Stævnets udenlandske Gæster betragtede med Beundring alle de Manøvrer, som Eskadrillen foretog.

Op dermed var det flyvemæssige Program forbi.

En mere lødlig Flyveopvisning kunde ingen forvente at se, og Lytteranlæggets fortræffelige, flyvesagkyndige Speaker, Flyverkaptajnløjtnant Dalbro, holdt under hele Opvisningen Publikum underrettet om alt, hvad der foregik i Luften.

Det var en festlig Indvielse af den nye Lufthavn.

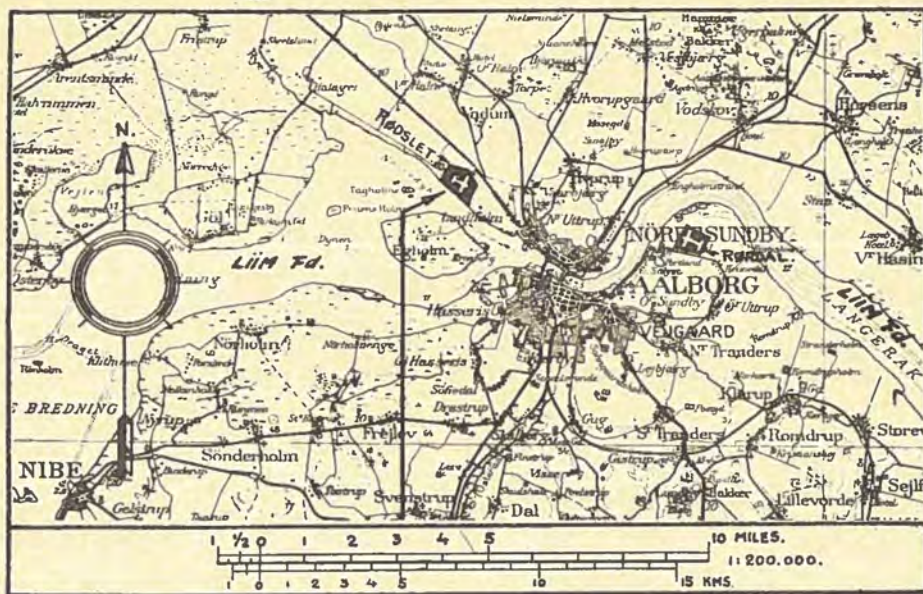
Om Aftenen var alle de indbudte

Byens Gæster ved en Middag i »Kilden«. Der blev holdt Taler bl. a. af Borgmester Jørgensen, der rettede en varm Tak til Kommandør Grandjean og Ingeniør M. P. Eskildsen, fordi de lige fra Starten havde været behjælpelig med Raad og Daad. Derefter talte, Trafikminister Fisker, fhv. Finansminister H. P. Hansen, Overborgmester Viggo Christensen, København, der særlig hjerteligt bragte Københavns Lykønskning til

Lufthavnen, endvidere Direktør Robert Svendsen, Mester Peter Nielsen, Oberst Forslev og Borgmestrene Mortensen, Esbjerg, og H. P. Christensen, Aarhus. Desuden var der en lang Række andre Taler, der alle mandede ud i en Lykønskning til Aalborg og den nye Lufthavn.

Til Slut rettede Borgmesteren en Tak til Kaptajn Foltmann, der havde forestaaet Ledelsen af hele det store Arrangement.

## Aalborg Lufthavn bliver til



Aalborg Lufthavn, Rødslet.  
Beliggenhed 57° 0,3' N. Br. — 9° 50' østl. L.

**D**EN 18. Marts 1936 blev Ingeniør Gunnar Larsens private Landingsplads ved Rørdal taget i Brug for første Gang, da Ingeniørens »Monospar«, ført af Thorkild Petersen, landede paa Pladsen.

Samme Foraar genoptog Aalborg Byraad sine Overvejelser angaaende Anlæg af en Flyveplads i Byens umiddelbare Nærhed, og Ingeniør M. P. Eskildsen besaa de bedst egnede Pladser, saavel Nord som Syd for Fjorden. I Midten af Juli kom Trafikminister Fisker — der Aaret forud havde afløst Minister Friis-Skotte, som var Flyvningen overordentlig uvenlig stemt — hjem fra en flyvende Studietur og meddelte, at Aalborg i nær Fremtid kunde forvente at faa Luftforbindelse med København.

Tre Uger efter Trafikministerens Hjemkomst, Lørdag den 8. August,

meddelte Ingeniør Gunnar Larsen, at hans Landingsplads ved Rørdal stod til Aalborgs Raadighed, og nogle Dage senere tilbød han at medvirke ved Luftrutens Finansiering. Den 1. September oprettedes Provins-Luftfartsselskabet, der fik Koncession paa Aalborg—København, og den 5. September indleddes Ruten.

Tre Uger efter at Luftruten var etableret, forhandlede Byraadet med den meget fremskridtsvenlige og forslaaende Borgmester Jørgensen i Spidsen, om Køb af Jorderne ved Rødslet, og den 24. September købtes caa. 275 Tdr. Land til et samlet Beløb af ca. 230,000 Kr.

Arbejdet paa Indretningen af den nye Lufthavn blev paabegyndt i Begyndelsen af November, og en Arbejdsstyrke paa 250 Mand tog fat paa et større Dræningsarbejde. At dette Arbejde var omfattende, fremgaar



deraf, at der i November og December blev nedlagt ialt 47 km Drænrør. Desuden blev der i Vintermaanederne nedlagt en stor Hovedledning med 55 Centimeters Rør fra Landevejen ned til Fjorden for at tage det Vand, der samledes paa modsat Side af Landevejen og havde Tilhøjelighed til at oversvømme Flyveplads-Arealet.

Omkring 1. April i Fjor blev hele Arealet tilsaaet med Havre, Græs og Hvidkløver. Da Dræningsarbejdet paa selve Flyvepladsen var afsluttet, tog man fat paa at dræne ud mod Fjorden, og her blev lavet en Kanal i 1300 Meters Længde. Dette Arbejde voldte mange Kvaler, navnlig under Efteraarsstormene i 1937, men sidst paa Aaret var man dog saa vidt, at der kunde tages fat paa Pladsens Indhegning. Der er blevet anbragt 6 Kilometer Hegn, som er dobbelt, idet der indvendig er 1,10 Meter høje Pæle, anbragt med 2 Meters Mellemrum, og paa hvilke der er trukket 4 Rækker Pigtraad. Et Stykke udenfor dette Pigtraadshegn findes et andet Hegn af samme Længde, men med 3 Rækker glat Traad.

Siden har man anlagt Veje, planeret og opsat Kantsten, lavet Kloaker, og det sidste Jordarbejde, der er udført, er Nedlægningen af 4 Kilometer Lyskabel.

\*

Der er ikke sparet paa noget i Lufthavnen, hvor Arbejdet hele Tiden har været fulgt med den allerstørste Interesse af Borgmester Jørgensen. Man har f. Eks. med det samme bygget en Hangar saa stor, at alle eksisterende Maskiner kan gaa gennem den store Portaabning. Hangarens Sokkel er af Jernbeton, Skelettet til Hangaren er af Staal, der er beklædt med Eternit. Taget er et Trætag med Tagpap, og de store Porte, der ogsaa har Jernskelet, er beklædt med Træ for at gøre dem saa lette som muligt. Hangaren er 45 m bred, 30 m dyb, og Porthøjden er 7,5 m. Den samlede Jernkonstruktion vejer 18,000 kg. Bagved Hangaren er bygget Værksted, Magasin, Garager og Opholdsrum for Mekanikere.

\*

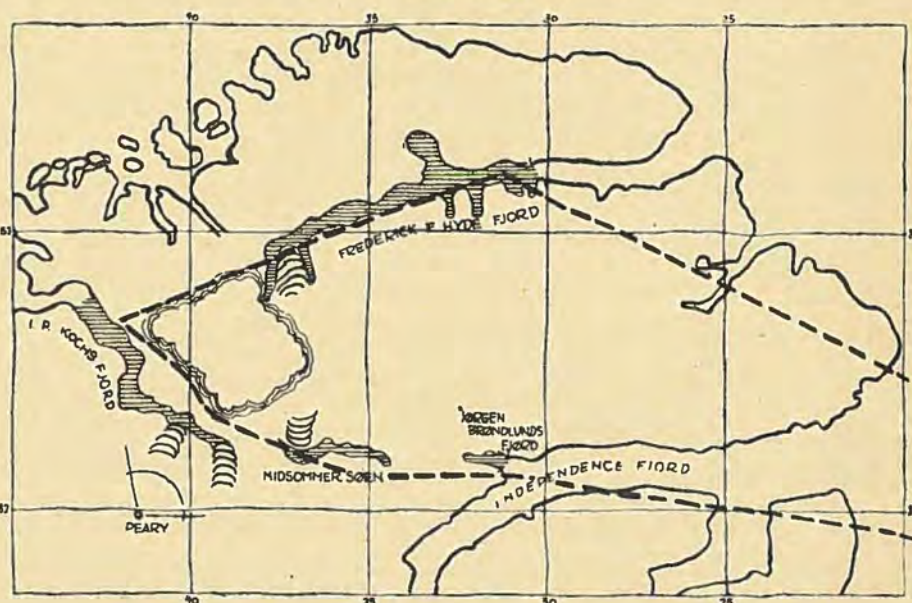
Administrationsbygningen er opført af Jernbeton. Den rummer Kontor for Lufthavnelederen, for hans Assistent, Plads til Radiotjeneste og

Vejrmeldingstjeneste; i den store Forhal er Billetsalg, og her er ogsaa Plads til Told- og Statspoliti. Der er indrettet Restauration i Stuen og i Tagelagen, og øverst oppe er et Rum med Glasvægge til Flyvelederen.

Da man ønskede Pladsen anerkendt som offentlig Lufthavn straks fra Begyndelsen, er den udstyret med alle de Sikringsforanstaltninger, der kræves i saa Hensende. Der er

opsat Hindringsbelysning, og i Løbet af en Maanedstid er en lysende Vindretningsskive og en fuldt moderne Landingsbelysning installeret. Landingsbelysningen bliver Mage til den i Kastrup Lufthavn. Der er oprettet fast Vejrmeldingstjeneste under Ledelse af Flyvemeteorolog *Børresen*, og Staten har bevilget Penge til Anskaffelse af en Radio- og Pejlestation.

## Lauge Koch-Ekspeditionens Flyvning over Pearyland



Kortskitse over Lauge Koch-Ekspeditionens Flyvning over Pearyland. Syd for I. P. Kochs Fjord er angivet det Punkt, hvorfra Peary overskuede Bræerne og Sænkningerne mod Nord, der bibragte ham den Opfattelse, at her løb en Kanal i øst-vestlig Retning.

Den 20. Maj kunde Chefen for Flyvevæsenet, Kommandør *Grandjean*, hilse Lauge Koch's flyvende Ekspedition velkommen tilbage til København efter en vellykket gennemført Startflyvning over Pearyland, og samtidig understregede Kommandøren, at det var første Gang, at en dansk Maskine var fløjet til Grønland og tilbage igen.

Fra København til Spitzbergen; derfra to Gange ind over Grønlands nordøstligste Kystland, og fra Spitzbergen tilbage til København var Dornier-Flyvebaaden fløjet uden mindste Uheld. Efter Ankomsten til Spitzbergen ventede man i nogle Dage paa gunstige Vejrforhold, og den 10. Maj om Formiddagen startedes paa den

første Flyvning mod Nordostrunding, og efter en 1200 km lang Flyvning vendte Ekspeditionen tilbage til Basis ved »Gustav Holm«. Der blev ikke opdaget noget nyt Land i Ishavet mellem Spitzbergen og Grønland, — Fata-Morgana-Øerne eksisterede ikke.

\*

Den anden Langflyvning fandt Sted den 15. Maj i ideelt Flyvevejr, og denne Gang gik Turen helt ind over Peary-Land, og Resultaterne af Flyvningen var i Korthed følgende:

Frederik Heyde-Fjorden paa Peary-Lands Østkyst skærer sig næsten 100 km dybere ind i Landet i sydvestlig Retning end tidligere antaget.

I. P. Koch-Fjorden og de Long-Fjor-



den er ufuldstændig kortlagt; og den førstnævnte skærer sig ca. 100 km dybere ind i Landet end tidligere antaget, idet den fortsætter hen mod Midsommersøen og kun ved et smalt Højdedrag adskilles fra denne. Peary havde saaledes praktisk talt Ret, da han hævdede Tilstedeværelsen af Peary-Kanalen.

\*

Observationerne, der blev gjort, fortæller ogsaa, at Eskimoerne ikke nødvendigvis er gaaet Nord om Peary-Land for at komme fra Øst- til Vestkyst.

\*

Ialt 10.000 Kilometer havde den flyvende Ekspedition tilbagelagt, da den landede ved Luftmarinestationen hvor Dornier'ens Besætning Søjtnant Overby, Flugkapitän Mayer og Mekani-ker Preusschof blev hilst velkommen.

## ITALIENSK BOMBEMASKINE



Den nyeste italienske Bombemaskine er den tomotorede Caproni »Ca. 135«. Den har to 800/900 H. K. Isotta Fraschini Motorer. Det er et lavvinget Monoplan med følgende Data:

Spændvidde 18,8 m; Længde 13,7 m; Højde 3,4 m; Tomvægt 4500 kg og Lastevne 2875 kg.

Største Hastighed ved Jorden er 350 km/T, i 5000 m er Hastigheden 430 km/T.

### Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modelflyvning

### Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

*Flyv's Hovedkontor,*  
Vesterbrogade 60,

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

## ENGLANDS LUFTBUDGET

ENGLANDS Luftbudget, der i Forvejen androg en ret betydelig Størrelse, er for indeværende Aar blevet forøget med ca. 500 Millioner Kr.

Hvorledes Budgettet fordeler sig paa de enkelte Poster i Sammenligning med Aaret forud, viser følgende Opstilling:

|                                                            | 1938        | 1937       |
|------------------------------------------------------------|-------------|------------|
| Antal af Personel i R.A.F. ....                            | 83.000      | 70.000     |
| Lønninger.....                                             | 10.995.000  | 9.001.000  |
| Kvarterer, ikke-tekniske Depoter, Magasiner og Transport.  | 6.308.000   | 4.600.000  |
| Tekniske og krigsmæssige Depoter (incl. Forsøgstjenesten). | 66.734.000  | 48.132.000 |
| Værksteder, Bygninger m. m. ....                           | 16.322.000  | 18.525.000 |
| Lægetjenesten .....                                        | 558.500     | 466.000    |
| Teknisk Uddannelse og anden Uddannelses-tjeneste .....     | 1.055.000   | 755.000    |
| R.A.F.s Reserve og Forstærkning .....                      | 1.662.000   | 1.360.000  |
| Den civile Flyvning.....                                   | 3.161.000   | 2.499.000  |
| Meteorologisk og forskellig anden Hjælp-tjeneste.....      | 2.630.500   | 1.463.000  |
| Luftministeriet .....                                      | 1.510.000   | 1.264.500  |
| Ventepenge — Pensioner.....                                | 566.000     | 522.500    |
| £...                                                       | 111.502.000 | 88.588.600 |

## Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

LUFTHAVNEN • KASTRUP 868





**BRUG**

**SHELL**

AVIATION BENZIN

**AEROSHELL**

SMØREOLIE



**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**



# TAYLOR CUB



**D**EN nye »1938 Cub Sport«, der fremstilles paa Fabriken paa Lundtofte Flyveplads, er et højrevinged Monoplan med lukket Kabine. Hele Konstruktionen er af Metal, beklædt med Lærred; den er let, men meget solidt bygget og dens vældige Udbredelse i Amerika vidner om dens Velegnethed til privat Brug. Den er udstyret med en Motor paa 40 H.K., og dens ringe Benzinforbrug gør den til en af de billigste Maskiner i Drift.

Den lukkede Kabine, hvorfra der er god Sigbarhed fremefter og til Siderne, har god Plads til en Flyver og en Passager, og i al den Udstrækning, Pladsen tillader det, er den meget komfortabelt udstyret. Sæderne for Fører og Passager er anbragt i Tan-

dem. Instrumentbrættet omfatter alle de til Flyvningen nødvendige Instrumenter, arrangeret paa en let overskuelig Maade. Der er indbygget Dobbelstyring, og Cub'en har mange Steder fundet Anvendelse til Skolebrug.

De nærmere Data for Maskinen er følgende:

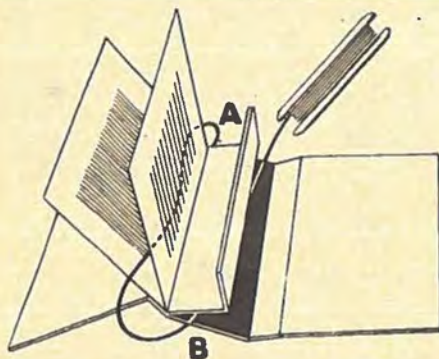
Længde: 6,86 m.  
Højde: 2,03 m.  
Spændvidde: 10,7 m.  
Planareal: 16,6 m<sup>2</sup>.  
Tomvægt: 262,4 kg.  
Fuldvægt: 453,6 kg.

Udstyret med en 40 H.K. luftkølet Continental Motor er dens Ydelser følgende:

Marchhastighed: 126 km/T.  
Største Hastighed: 145 km/T.  
Landingshastighed: 48 km/T.  
Startlængde: 38 m.  
Stigeevne: 137 m pr. Min.  
Benzinforbrug: 10,6 l pr. Time ved Marchhastighed.  
Olieforbrug: 0,23 l. pr. Time ved Marchhastighed.  
Motorvægt: 72 kg.

Fabriken i Lundtofte vil i den første Tid udelukkende være en Samlefabrik, der faar de enkelte Dele fra Amerika, men efterhaanden er det Mening at fremstille saa at sige alle Maskinens enkelte Dele herhjemme saaledes, at kun Motoren bliver af udenlandsk Op-

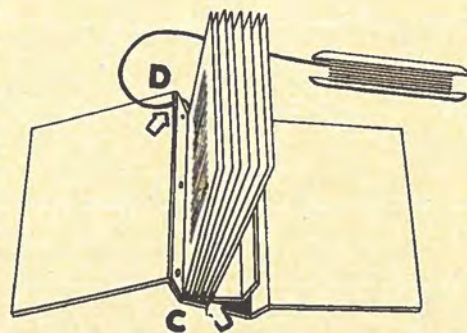
(Fortsættes Side 171)



## SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning  
**PRIS Kr. 2.00**

„FLYV's nye Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.



Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra Bladets Ekspedition, Vesterbrogade 60





STOL PAA

**DUNLOP**

R I N G E • H J U L • B R E M S E R

PREMIER IS

## CHERRY BRANDY HEERING

DEN DANSKE LIKØR MED VERDENSRY



— BENZIN —  
— PETROLEUM —  
— PARAFFIN —  
BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



# LUFTTRAFIK I CANADA

En af »Flyves« fjernthoende Aboan-ter, Hr. N. C. Christensen, Hamilton, Canada, skriver i Anledning af Bladets Meddelelse om Pan American Airways Lufttransport af ½ Mill. kg Gods, at der ved flere Lejligheder har været afsluttet lignende store Kontrakter i Canada om Befordring af Gods ad Luftvejen. Bl. a. havde et canadisk Luftfartsselskab for et Aars Tid siden en Kontrakt paa Befordring af 956 Tons Fragt fra Gold Pines til Cassumit Lake i det centrale nordlige Canada.

Iøvrigt fortæller Hr. Christensen følgende om Betydningen af Gods-Lufttransporten i Canada:

Landet er rigt paa Guld, og i Distrikterne langt Nord for Jernbanernes Rækkevidde, i Egne, der for en halv Snes Aar siden var uudforskede, aabnes nu den ene Guldmine efter den anden. En af de største Miner blev aabnet i det nordlige Ontario, over 350 km Nord for den yderste Jernbanelinie. Fra Jernbanen blev alt det til Minen hørende Maskineri, Brændstof til Dieselmotorer, Træ til Huse og Minegange — ialt hundreder af Tons Last transporteret videre paa Lægtre ad Floder og Søer til Gold Pines, og her stod et Antal store Flyvemaskiner parat til at bringe det videre nordover. Fra Juni til Oktober var Transporten ad Luftvejen, og i denne Periode flog Maskinerne frem og tilbage mange Gange om Dagen, hen over øde og uvejsomt Terræn og uden Hjælpemidler i Form af Radiofyr el. l. En af Maskinerne transporterede gennemsnitlig 20 Tons Gods om Dagen, og Selskabet gennemførte den store Transportopgave, inden Frostens salte ind.



Flyvebasis paa Breden af en tilfrossen Sø i Nordkanada.

*Indladning af Stykgods i en af Canadian Airways Maskiner.*



Et andet canadisk Luftfartsselskab fløj ½ Million kg Forraad op til Minedistrikterne i Manitoba og Saskatchewan.

*Minedrift er Canadas næststørste Industri.*

Minedrift er blevet Canadas næststørste Industri, og Guldminedriften ligger i Spidsen. Guldsøgere flyver til de fjerneste Egne af det nordlige Canada paa Jagt efter det gule Metal. Efter dem følger Minearbejdernes Skarer, befordret ad Luftvejen, og saa flyver Kvinder og Børn op til Mændenes og Fædrenes Arbejdspladser ved de nyopførte Minebyer. Alle flyver de, for al anden Form for Transport regner man ikke med. I 1933 var der kun otteogtyve arbejdende Guldminer, men blot tre Aar senere var Tallet steget til 121. I 1933 var Udbyttet af Guldminerne 61 Mill. Dollars, og i 1936 var det over 135 Millioner.

Guldet er Skyld i Jagten mod Nord. Jagten efter det ædle Metal har skabt en Række Blokhush-byer, hvor der for var øde Vildnis. Det er mere end ti Aar siden, den første »Guldgraver« benyttede en Flyvemaskine til sit Arbejde. I Dag har Canadas største Luftfartsselskab en Flaade paa over halvtreds store Flyvemaskiner, der alle virker i Nordlandet; og ca. tredive andre Selskaber ejer hver fra een til en halv Snes Flyvemaskiner. Lederen af et af Luftfragtselskaberne startede med en Kano som eneste Transportmiddel og fyrretyve Dollars i Lommen; for et Par Aar siden befordrede hans Flyvemaskiner ca. 1 Million kg Fragt til og fra Minerne.

*Transport af Levnedsmidler.*

De nye Guldminefelter kræver en bestandig Tilførsel af Levnedsmidler,

og det kan de bedst og billigst faa ad Luftvejen. Typisk i saa Henseende er et Uddrag af en Manitoba-Flyvers Dagbog. Han landede en Eftermiddag paa sin Flyveplads et Par Hundrede Kilometer Syd for Minedistriktet med en større Ordre til den lokale Købmand; næste Morgen var Maskinen lastet, og en Times Tid senere var Varerne afleveret paa Bestemmelsesstedet. Hvis der ikke havde været en Flyvemaskine til denne Transport, vilde det have taget mere end een Uge at faa Varerne bragt frem, og saa vilde det tilmed være gaaet noget ud over Friskheden. Men ved Flyvemaskinens Hjælp var det muligt at effektivere Ordren næsten lige saa hurtigt, som hvis Minedistriktet havde ligget tæt op til en By.

*Returfragt.*

Medens alle Flyvningerne nordpaa foretages med omtrent fuldt Læs, har Mineejerne maattet finde paa Udveje for at skaffe Fragt med tilbage. For nogle af Minernes Vedkommende lader man det metalholdige Kvarts transportere ad Luftvejen til Bearbejdning sydpaa. En af Minerne, hvorfra der udvindes Radium, og som har sine egne Flyvemaskiner, sender saaledes hele sin udgravede radiumholdige Produktion ad Luftvejen til de Værker, hvor Behandlingen af de udgravede Masser finder Sted, og det er vældige Fragter, det drejer sig om.

For at kunne udvinde nogle faa Gram Radium skal hundreder af Tons Materiale behandles, men til Gengæld er Gevinsten stor, nogle faa Gram giver et Udbytte paa 1 Million Dollars, og saa sælges det endda langt billigere end Radium fra Belgisk Congo, der koster 2 Millioner Dollars for samme Kvantum.

Som Returfragt er der ogsaa Pels-



værk. En Ladning Bæverskind til en Værdi af 60.000 Dollars er ikke ualmindelig. Frisk Fisk udgør ogsaa en betydelig Del af Returfragterne, og et af Selskaberne havde paa eet Aar over 150 Tons nyfanget Fisk med tilbage.

#### Vinterflyvning.

Det er imidlertid ikke om Sommeren, Luftfragtselskaberne er i Virksomhed, for mange Steder har man nok at bestille hele Vinteren. Man skulde tro, at den haarde Kulde vilde lægge mange Hindringer i Vejen for Flyvningen, men det er dog slet ikke Tilfældet. Selv om det kniber med Hangarplads, klarer Maskinernes Motorer sig udmærket, blot de bliver dækket til med Pressenninger, og der inde bag denne anbringes en særlig indrettet Petroleumsovn, der kan give Motorerne lidt Varme. Helt godt klarer man den, hvis der foran Maskinen anbringes et »Næsetelt«, der dækker Motoren.

Flyvemaskinen har pustet nyt Liv i de nordlige, ugæstmilde Egne i Canada, og takket være denne Virksomhed er der skabt Muligheder for Beskæftigelse paa Steder, hvor Mennesker ikke tidligere kunde arbejde.

## TAYLOR CUB

(Fortsat fra Side 168)

rindelse. Man forbereder sig paa en ret stor Produktionskapacitet, idet der allerede i Løbet af det første Aar skal færdigfremstilles 100 Maskiner, hvoraf langt største Parten sælges til Udlandet. Den danske Fabrik skal forsyne hele det store Marked, der ligger udenfor Amerika, og derfor har man god Grund til at forvente en livlig Virksomhed i Hangarerne paa den gamle Flyveplads ved Lundtofte. Naar den amerikanske Moderfabrik har valgt at etablere et Datterselskab i Danmark, skyldes det først og fremmest Lederen af den nyoprettede danske Fabrik, Ingeniør J. Hedegaard, der som god dansk Mand fra først til sidst har arbejdet paa at faa Virksomheden her til Landet. Som ung Mand rejste Ingeniør Hedegaard til Amerika, og derovre gennemgik han Uddannelsen baade som Flyver og som Flyveingeniør, og var bl. a. i længere Tid tjenstgørende som det amerikanske militærs Flyvevæsen.

## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

### Intet Indskud!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa at der ikke betales Indskud for nye Medlemmer, saaledes som fejlagtigt anført i Annoncen i Maj-Nummeret. Aarskontingentet er Kr. 10.00 og der er ikke andre Udgifter forbundet med Indmeldelsen i Selskabet.

### INTERNATIONALT STÆVNE FOR MODELFLYVERE.

FOR at fremme Interessen for Modelflyvning har Kong Peter II af Jugoslavien indstiftet en Konkurrence for Modelflyvere, som skal afholdes hvert Aar indenfor Perioden 15. Juli til 15. August.

### GORDON-BENNETT LØBET.

DEN KONGELIGE BELGISKE AEROKLUB organiserer dette Aars Gordon-Bennett Løb for Balloner, der finder Sted den 11. September fra Liège. Løbet, der blev indstiftet i 1905, afholdes under Protektion af F. A. I.

Det samlede Præmiebeløb er paa 50.000 belgiske Francs.

### MODELFLYVESTÆVNET I SVERRIG.

KONKURRENCEN om Direktør Gustaf Ahlén's Pokal finder Sted i Norrkøping Søndag den 26. Juni (med 27. Juni som Reserve). Den arrangeres af Norrkøping Modell- og Segelflygklubb i Samarbejde med K.S.A.K.s Modell- og Segelflygkommitté.



### SELSKABETS ORDINÆRE GENERALFORSAMLING.

Den 31. Maj afholdt D. D. L. sin ordinære Generalforsamling. Formanden indledede sin meget udførlige Aarsberetning med at mindes den afdøde Formand, Kontreadmiral Godfred Hansen, og den afdøde Næstformand, Afdelingschef Wilhelmssen, der hver for sig havde udført et meget stort Arbejde for den danske Luftfart.

Aaret havde været et Mærkeaar for D. D. L., præget af den Udvidelse, der er foretaget af Rammerne, og af den stærke Stigning i Aktiviteten. Mens der i 1936 blev fløjet 459,355 km, naaede man i 1937 op paa 553,551 km. Desuden udførte Selskabet 180,084 km Ruteflyvning for andre Selskaber, deraf 176,940 km for Provins-Luftfartselskabet. Ved Aarets Udgang bestod Luftflaaden af seks Maskiner med en Flyverstab paa 7 Mand.

I Modsætning til tidligere tegner Fremtiden nu betydelig lysere. Der er opnaaet en 10-aarig Koncessions- og Subventions-Ordning med Staten, og Københavns Kommune har lovet fortsat Støtte indenfor den samme Periode. De nytegnede Aktiekapitaler har gjort det muligt at anskaffe nyt Materiel, og naar Selskabet om kort Tid faar den første af de to »Condor«-Maskiner, er man absolut kon-

kurrencefygtig baade med Hensyn til Hastighed og Komfort.

Til Slut aflagdes Regnskabet, og den afgaaede Bestyrelse genvalgtes.

### FLYVENDE REKLAMETOURNE.

SELSKABETS Propagandachef, Hr. Max Westphal, har været flyvende rundt til de forskellige Provinsbyer, som trafikeres af de indenlandske Ruter, for at ordne Propagandaen for Sommerens Lufttrafik. Ingeniør Gunnar Larsen havde stillet sin Hornet Moth til Raadighed for Flyvningen, og Maskinen førtes paa Turen af Trafikflyver Poul Jensen.



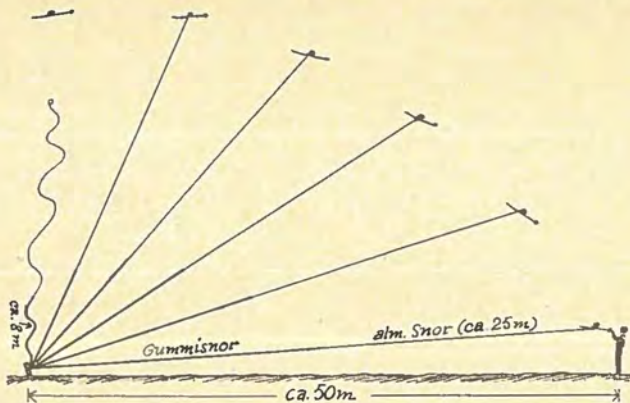
leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.



koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.



## Gummitov-Højstart af Svæveplanmodeller



### HØJSTART

**D**A det har vist sig, at Gummistart af Svæveplanmodeller endnu er forholdsvis ukendt herhjemme, skal vi kort forklare Metoden.

En Startsnor bestaar af en flettel Snøre og et Gummitov. Forholdet skal være saaledes, at ca.  $\frac{1}{4}$  af Startlovet er Gummi, f. Eks. Snøre 25 m og Gummi 8 m. Gummien bindes i den frie Ende til en Pæl, og Tovet rulles ud nøjagtig med Vinden, saaledes at Starten kommer til at foregaa imod Vinden. Tovets Ring (som ved alm. Højstart) anbringes i Svæveplanets Startkrog, og Gummien trækkes til ca. det firedobbelte. Hvis Tovet buer til een af Siderne, er Retningen ikke nøjagtig mod Vinden, og Start i selv ganske ringe Sidevind forløber næsten altid uheldigt. Hold Svæveplanet i Halen og pas paa, at det ikke hælder til nogen af Siderne. Startkrogen er altid anbragt foran Bæreplanets Opdriftscenter og tænker man sig trukket en Linie fra Krog til Opdriftcentret, skal denne danne en Vinkel paa ca.  $60^\circ$  i Forhold til Svæveplanets Længderetning. Naar Svæveplanet slippes, vil det dreje sig, saa at Startsnorens Retning gaar gennem Modellens Tyngdepunkt, hvor jo ogsaa Opdriftscentret befinder sig. Følgen er, at Modellen i Begyndelsen

## Luftfartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

skyder næsten lodret op i Luften. Efterhaanden flades Starten ud indtil Modellen er i den rigtige Flyvestilling, og Startsnoren falder af. Højden er ca. Snorens Længde.

En absolut Betingelse for vellykket Start er, at Modellen er retningsstabil, og det betaler sig derfor, hvis man ikke er sikker paa Stabiliteten, ved de første Starter at lade en Ven holde Gummien. Hvis Modellen i Starten begynder at kurve, maa han da smide Tovet, og Startringen falder af, og Modellen flyver. I modsat Fald vil den fortsætte Kurven og uvægerlig gaa lige i Jorden.

Gummistartmetoden har mange Fordele, bl. a. kan man starte sit Modelplan alene, og det er ikke Spor af anstrengende.

Som Regel for Gummis Tykkelse kan følgende Tabel anvendes:

|             |       |             |
|-------------|-------|-------------|
| 50—80 cm.   | ..... | 2×2         |
| 80—120 cm.  | ..... | 3×3         |
| 120—200 cm. | ..... | 3×3 dobbelt |



Gudenaavej 13 • København F.

Gummistarttøve, 3×3 mm, til Højstart af Svæveplan-Modeller, 8 m - Kr. 2,40



**Codan Gummistøvler**

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Lærred  
Krydsfinér  
Plexiglas  
Propeller  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



## Den første Modelklub

I det tyske Fagskrift »Flug-Sport« for 30. Marts læser man — med nogen Undren — at den første danske Modelklub startedes i 1935 i Odense, nemlig O.M.-F., som blev oprettet af stud. polyt. Per Weishapt.

Hr. Weishapt, der har skrevet Artiklen, gør sig her skyldig i flere Erindringsforskydninger, bl. a. er den første Modelklub i Danmark ikke oprettet 1935 men 1924, det var nemlig »Dansk Model- og Glidflyver-Forening«. De ledende Mænd indenfor denne Forening var C. le Dous og afdøde A. C. Larsen, al deres Fritid tilbragte de i mange Aar paa Foreningens Værksted, og de har gjort et saa stort og uegennyttigt Pionérarbejde for saavel Modelflyvningen som Svæveflyvningen, at de altid fortjener at huskes, naar Grundlæggerne af denne Sport i Danmark skal nævnes.

## Dansk Modelflyver Forbund

### ANERKENDT REKORD.

FORBUNDET har anerkendt flg. Rekord i Klasse XII: Haandstart Distance: 1110 m, sat med en Gentsch, tilhørende Mogens Friis, »Fredericia II«. Flyvningen fandt Sted den 22. Maj om Eftm. Den gamle Rekord var paa 870 m og tilhørte Otto Madsen, OM-F, med en »Strolch«.

### GLOBUS AERO KLUBS MODELFLYVE-STÆVNE.

SØNDAG d. 15. Maj afholdt Globus Aero Klub sit aarlige Modelflyvestævne paa Eremitagesletten.

Starten foregik Kl. 12,30 præcis, og de 30 Modelflyvere, der var mødt, fulgte spændt den første Models Fart, indtil Kontrolurene registrerede Landingen, som straks blev indført i Højstartbogen; hver Model blev startet 3 Gange, og den bedste sammenlagte Tid var Vindertiden.

Klubbens Ledelse gennemførte Stævnet med megen Fart og Præcision, saaledes at alle Konkurrencerne var af-



Stævnets 24 Modeller.

viklede i Løbet af 3½ Time, en i sig selv fin Præstation, naar man tager de mange Starter og Registreringer i Betragtning.



Erik Schack Clausen med en »Baby«. Det er den 17. Svævemodel, han har bygget efter Tegning.

Der deltog ialt 24 af Klubbens Modeller i Stævnet, fordelt i følgende Klasser: 9 i Klasse X, 8 i Klasse XI og 7 i Klasse XII; Typerne var »Der grosse Winkler«, »Strolsch«, Gentsch«, »Baby«, »S-F17« og »S.F.26« — men iøvrigt oplevede man den Sensation, at den bedste og næstbedste Model i alle 3 Klasser var Selvkonstruktioner af fire af Klubbens Medlemmer.

Klubben havde udsat en 1. Præmie i hver Klasse og denne blev vundet af følgende:

Klasse X: Anton Holm (Type SWB-16.)

Klasse XI: E. Monberg (Type E.M.2.)

Klasse XII: Sven Wiel Bang (Type SWB-14.)

## B Ø G E R

»WONDERS OF WORLD AVIATION«, der udgives af The Amalgamated Press Ltd., London, er et rigt illustreret Værk om Flyvningens mange Problemer og Nyheder, skildret paa en populær Maade. Det udkommer i ugentlige Hefter à 32 Sider, og det koster kun 7 d. pr. Hefte. De første to Hefter har bl. a. indeholdt Artikler om Faldskærmsudspring, Luftfartøjer med bevægelige Bæreplaner, Tilvejs i Stratosfæren, Engelske Flyvebaade, Moderne Svæveflyvning, Flyvemotorens Udvikling m.m. Ialt vil der udkomme 45 Hefter.



**Modelflyvesport**  
er moderne. Smuk  
illustreret Prislister  
mod 25 Øre i Fri-  
mærker.

**Modelflyveindustrien, Skjern**  
(Modelflyveklubbernes Indkøbscentral)

### Ny stor Prisliste

over Modelmaterialer og Modeltegninger — sendes gratis.

**Helge Nielsen,**  
Guldbergsgade 724, Kbhvn N.



## ENGLAND—AUSTRALIEN MED EEN MELLEMLANDING.

INDENFOR engelske Luftfartskredse arbejdes der i Øjeblikket meget ivrigt med Planer om at flyve fra England til Australien med kun een Mellemlanding undervejs, og det drøftes, hvorvidt Cairo eller Singapore skal være Stedet. Saa vidt det vides paa nuværende Tidspunkt, er det mest sandsynligt, at Mellemlandingen vil finde Sted i Cairo. Fra Cairo til Australien er der ad den korteste Vej ca. 12.500 km at flyve, og hvis det lykkes at gennemføre denne Flyvning, vil den bestaaende Distancerekord, der er 10.148 km, være slaaet.

Flyvningen skal foretages inden dette Aars Udgang, og den skal kontrolleres af F. A. I.

Det er Hensigten at benytte tre eller fem af Royal Air Force's Vickers »Wellesley« Monoplaner, der normalt anvendes som Langdistance-Bombemaskiner. De er konstrueret efter det saakaldte geodætiske Princip, og et større Antal af denne Type er i Brug indenfor R. A. F. Det er eenmotorede Maskiner, udstyret med en Bristol Pegasus Motor. Rekordmaskinerne vil faa indbygget ekstra Benzintanke, hvorved deres Vægt fuldt lastet kommer op paa ca. 9000 kg. Maskinernes normale Bruttovægt er ca. 6.250 kg.

## LUFTFORBINDELSSEN ITALIEN— ØSTAFRIKA.

FRA 20 Febr. til 30. Marts befordredes ad Luftvejen mellem Italien og dets Kolonier i Østafrika ialt 1517 Rejsende og 92.700 kg Post og Gods.

## ET STØRRE REJSESELSKAB.

I Maj Maaned befordrede de italienske Luftfruter et Rejseselskab paa 200 Personer fra Sicilien til Tripolis og tilbage igen. Alle 200, der var amerikanske Forretningsmænd, blev befordret paa een Gang i et Antal store Flyvebaade.

## NYT FRA ALLE LANDE

### MESTERSKABET I KUNSTFLYVNING.

I den nylig afholdte Flyvekonkurrence ved Paris, der var arrangeret af den franske Aeroklub, blev der konkurreret om Mesterskabet i Kunstflyvning mellem de bedste europæiske Flyvere.



Graf Hagenburg i »Bucker-Jungmeister«.

Sejrherrn blev den tyske Flyver Greve Hagenburg, Nr. 2 blev Czekoslovakien, Løjtnant Novak og Nr. 3 Franskmanden Cavalli.

Den tyske Mesterflyver anvendte en Bucker-Jungmeister, udstyret med en Bramo Sh 14 A Motor paa 160 H.K. Det var den samme Maskine, som han havde anvendt i Zürich 1937 og i U. S. A.

### 700 TIGER MOTH.

DE tidligere Moth-Typer, hvoraf der er bygget ca. 3000, er de fleste Steder blevet afløst af Tiger-Moth, og 700 Stk. af denne Type anvendes i mere end 30 forskellige Lande.

## EKSPORTEN AF DOUGLAS MASKINER I 1937.

DOUGLAS Fabrikerne i Santa Monica (U. S. A.) har i Løbet af 1937 eksporteret 43 store Trafikmaskiner, der tilsammen repræsenterer en Værdi paa 4½ Million Dollars. 14 D. C. 3 gik til Holland, 6 til Japan og 3 til Svejs af Czekoslovakiet. De 4½ Million er dog kun en ringe Del af Firmaets Aarsomsætning, der beløb sig til 21 Millioner Dollars, hvoraf ca. Halvdelen blev udbetalt som Arbejds-løn.

### STRATOSFÆRE-LUFTLINER.

MED Støtte fra Luftministeriet arbejdes der i England paa at konstruere en Trafikflyvemaskine til Brug i ca. 8000 m's Højde.

### IMPERIAL AIRWAYS

fortæller, at Luftfruterne til de fjernliggende britiske Rigsdele og Kolonier er særlig paaskønnet af de engelske Kvinder, der maa leve deres Liv fjernt fra Europas Modecentre, fordi Luftfruterne nu er i Stand til at kunne bringe dem de sidste Parisermodeller næsten lige saa hurtigt som Tilfældet var, hvis de boede et eller andet Sted i England udenfor London.

Men hvad siger Mændene?

### SVÆVEFLYVNINGEN I ITALIEN.

I April Maaned foretog Leonardo Venturini en Svæveflugt paa 6 Timer 8 Min., og Edgardo Vaghi var i Luften 6 Timer 45 Min. Begge var Elever paa Svæveflyveskolen i Sezze.

### NYE STILLINGER PAA DE ENGELSKE LUFTLINERNE.

IMPERIAL AIRWAYS har nylig engageret 50 unge Mennesker, der skal uddannes og anvendes som flyvende Kontorfolk ombord i de store Flyvebaade. Deres Arbejde bliver at tage sig af Luftfartøjets Ladepapirer og iøvrigt at fungere som en Slags Rejsefører under Flyvningen.

## SEEFABRIKS AKTIEBOLAG

Sandviken

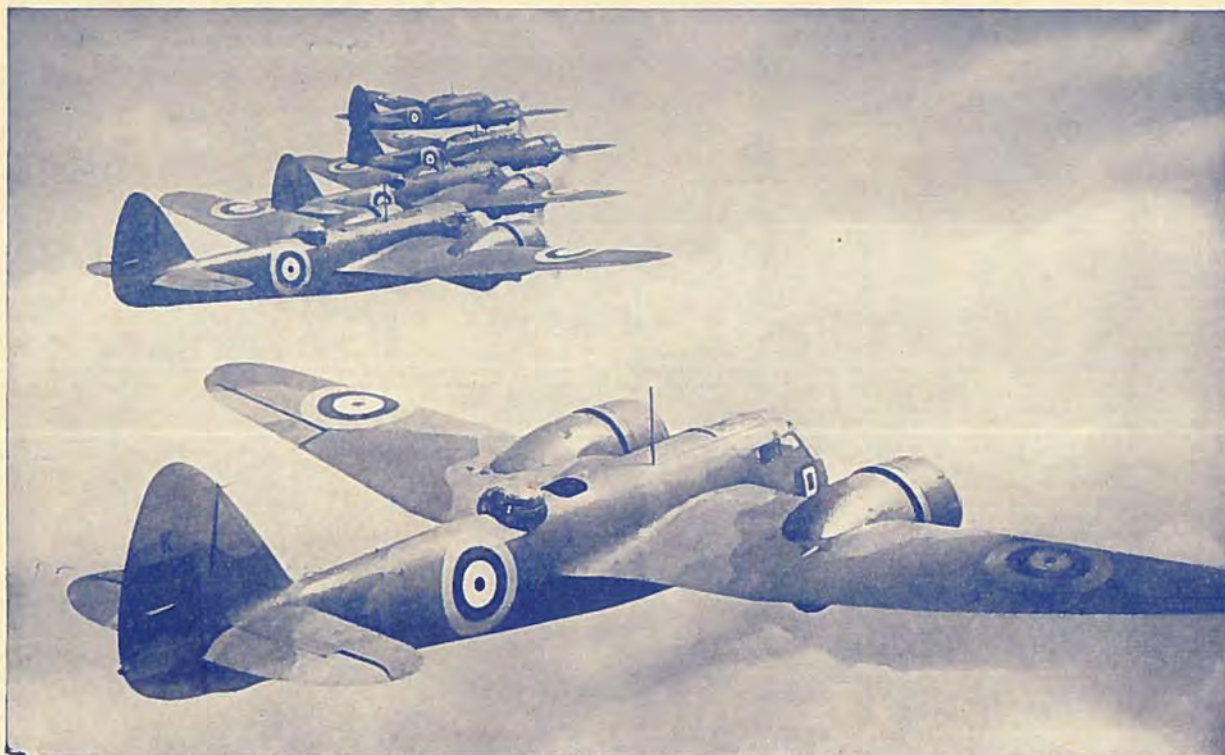
Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrien • Vätkänd kvalité • M rke: SEEFAB.

Repræsentanter: V. LÖWENER - KØBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B Telefon: C. 7885









## HØJT UDVIKLEDE FLYVEMASKINER

Lige siden 1910, Flyvningens Begynderaar, har „Bristol“ Flyvemaskiner udmærket sig ved deres fortrinlige Konstruktion og Udførelse.

De første Ordre fra den engelske Regering paa Levering af militære Flyvemaskiner gjaldt et „Bristol“ Militær Biplan, og lige siden den Tid har Filton Fabrikerne konstrueret og fremstillet mange ypperlige Flyvemaskintyper. Bristol „Fighter“ og Bristol „Bulldog“ er to af de seneste Typer, der ikke blot har vundet Anerkendelse, men som ogsaa er taget i Brug mangfoldige Steder.

„Bristol“ Flyvemaskiner hører i Dag til de førende blandt de nyeste Typer. — Bristol „Blenheim“, der er afbilledet ovenfor, og Bristol „Bombay“ er verdenskendt for deres fremragende Ydelser.

*udført helt igennem  
af Metal  
og med fremragende  
Egenskaber*

*“Bristol”*

**THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, BRISTOL, ENGLAND**

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED **A. B. C. HANSEN COMP.**, INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.



# FLYV

aaanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 7

38 - 11. Aarg.

ET MOTORFUNDAMENT'S UDVIKLING

Med Deutsche Lufthansa til Santiago de Chile

EN SVÆVEFLYVER OVER ØEN SYLT

35 ØRE

20 SIDER



# BERLIN-TEHERAN

## PAA EEN DAG

BERLIN 

REGELMÆSSIG FORBINDELSE  
TIL DET FJERNE ØSTEN  
MED **D.L.H.**

BELGRAD

ATHEN 

RHODOS

DAMASKUS

# JUNKERS- JU 52

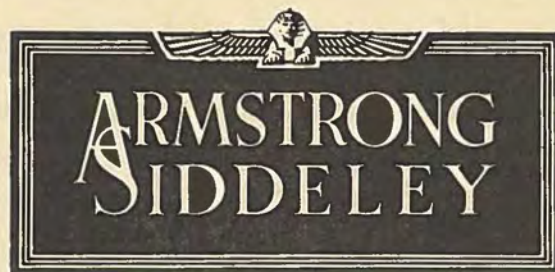
BAGDAD 

TEHERAN

KABUL 

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU





# TIGER ENGINES

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD  
COVENTRY ENGLAND

AS475

## HELLESENS TØR-ELEMENT

★  
kendt  
som  
ældst  
og  
bedst



★  
50  
Aars  
teknisk Forskn.  
og  
praktisk Erfaring

Agenter

Amsterdam  
Antwerpen  
Athen  
Barcelona  
Bern  
Bilbao  
Bryssel  
Bukarest  
Genf  
Ghent  
Helsingfors  
Konstantinopel  
København  
Lissabon  
Ljubljana  
Luzern  
Luxembourg  
Maastricht  
Madrid  
Moskva  
Nagasaki  
Osaka  
Paris  
Reval  
Reykjavik  
Riga  
Rom  
Rotterdam  
Rustschuk  
Stockholm  
Tientsin  
Warszawa  
Wien  
Zagreb

Manila  
Nicosia  
Penang  
Bangkok  
Semarang  
Shanghai  
Singapore  
Smyrna  
Soerabaja  
Tandjong Priok  
Tokio  
Alexandria  
Angola  
België  
Kongo  
Oairo

Cape Town  
Oaxablanca  
Dahomey  
Daresalam  
Durban  
Fernando Poo  
Funchal  
Gambia  
Guiderkysten  
Johannesburg  
Kamerun  
Liberia  
Melille  
Nairobi  
Nigeria  
Port Elizabeth

og Oplegt

Sierra Leone  
Somaliland  
Tanganyika  
Togoland  
Barbados  
Bolivia  
Britisk Guiana  
Buenos Aires  
Colombia  
Costa Rica  
Ecuador  
Guatemala  
Havanna  
Honduras  
Kingston  
Mexico City  
Montevideo  
Nicaragua  
Panama  
Paraguay  
Paramaribo  
Peru  
Porto Alegre  
Porto Rico  
Port of Spain  
Punta Arenas  
Rio de Janeiro  
Rosario  
Salvador  
Santo Domingo  
Sao Paulo  
Valparaiso  
Venezuela  
Adelaide  
Auckland  
Brisbane  
Christchurch  
Dunedin  
Hobart  
Launceston  
Melbourne  
Perth  
Sydney  
Wellington



Focke-Wulf (Condor)

Over 30 Nationer flyver  
med „ASKANIA“  
Flyveinstrumenter

REPR. VED A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER  
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON C. 6806-6807

**ASKANIA-WERKE A.G.**  
BERLIN-FRIEDENAU



**„CELOSE“**

(LOVBESKYTTET)

**ASP**

**DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

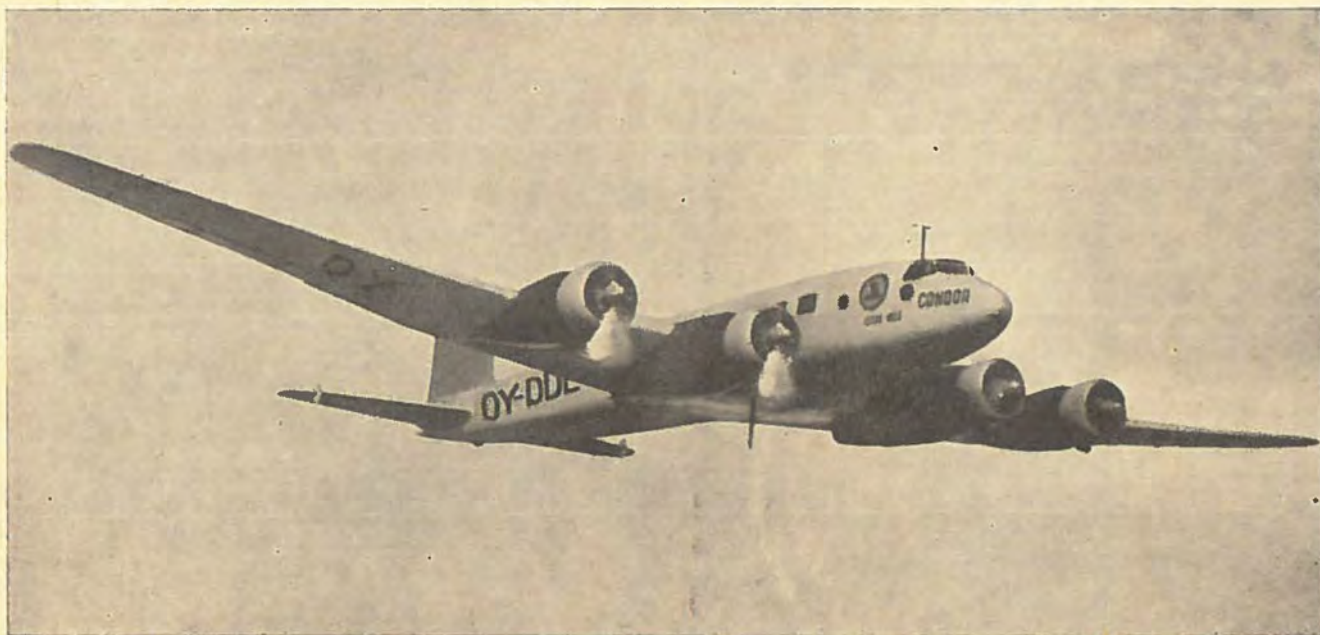
ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**

**TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22**



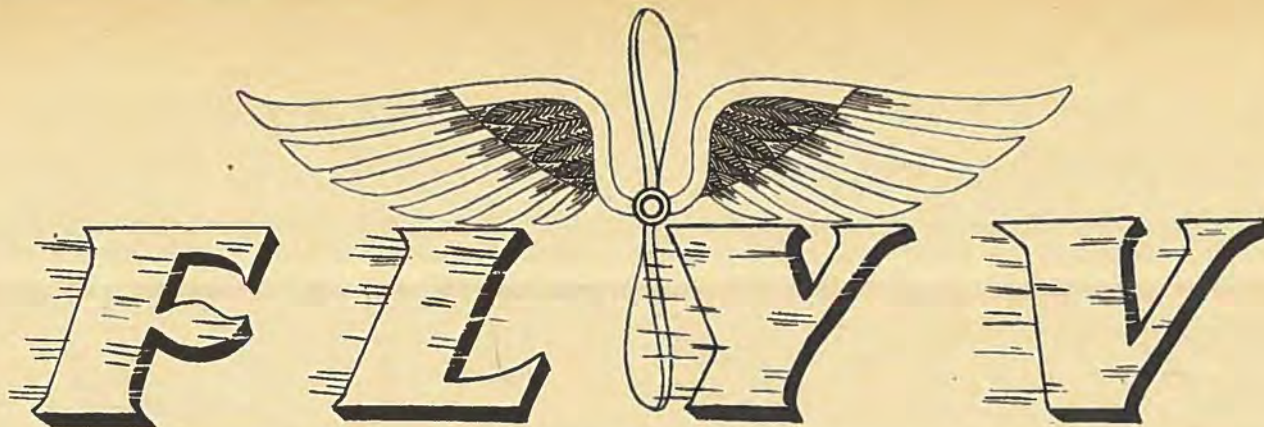
**Hurtigt og komfortabelt**

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**







# FART OG SIKKERHED

I det store og hele — og i alle Tilfælde for Trafikflyvningens Vedkommende er det med Rette, naar man ofte ser ovennævnte slogan anvendt i Forbindelse med Flyvning. Men en stor Del af de Faktorer, der hidtil har bevirket en hurtig Flyvemaskines Sikkerhed, har været Ting som Maskinens omhyggelige Vedligeholdelse, de fintvirkende Instrumenter og Besætningens Dygtighed, m. a. Ord Forhold ved Flyvemaskinens Behandling, ikke dens umiddelbare Egenskaber.

Maalet maa imidlertid være en Flyvemaskine, der i sig selv paa een Gang byder paa stor Hastighed og Sikkerhed betyder i denne Forbindelse den lavest mulige Minimumshastighed. Det er en Kendsgerning, at jo langsommere en Flyvemaskine kan flyve, jo sikrere er den.

Konstruktøren maa kort sagt stræbe efter at skabe en Flyvemaskine, der har det størst mulige Forhold mellem Største- og Mindstehastigheden, idet samtidig disse to Hastigheder repræsenterer henholdsvis stor Fart og stor Sikkerhed.

I den sidste Tid har man netop paa dette Omraade været Vidne til en heldig Udvikling. Som et enkelt Eksempel skal nævnes, at det tyske Luftvaaben nu raader over en Jagertype, Messerschmitt Bf 109, hvis Største- og Mindstefarter er

$$540 \text{ km/T} - 90 \text{ km/T} = 6-1.$$

At man har kunnet konstruere denne Maskine, kendetegner et Fremskridt, der uden Tvivl har langt større praktisk Betydning for Flyvningen end Italienernes Hastigheds-

rekorder, endsige Opfindelsen af Autogyrien.

## *Fart.*

Den Udvikling, der har ført til den øgede Fart, skyldes hovedsageligt følgende Forhold.

Flyvemotoren er blevet stærkt forbedret. Ved Anvendelsen af lettere Metal og af en meget kompakt og omhyggelig Konstruktion har man i betydelig Grad forøget Ydelsen af HK pr. Vægtenhed. Hertil bidrager endvidere en stærk Forbedring af Overladerne.

Flyvemaskinens ydre Udformning er blevet mere hensigtsmæssig. Selve Kroppens Form er i saa høj Grad, som Maskinens Konstruktion og Formaal tillader det, overensstemmende med den naturlige Strømlinie, og uundgaelige Afvigelser herfra, som Antennemaster, Afstivere, Benzinkapsler o. s. v., formes saa strømliniet som muligt eller beklædes med strømliniede Skærme. Ved at forsyne Maskinen med indtrækkeligt Understel befrier man den helt for en af de betydeligste af disse Afvigelser.

Endelig gør nye Dope-Sorter Flyvemaskinens Overflade glattere og jævnere.

Man regner med, at alle disse Foranstaltninger til Formindskelse af Flyvemaskinens Luftmodstand har ført til, at ca. 55 % af den samlede Luftmodstand nu skyldes Bæreplanet og kun ca. 45 % den øvrige Del af Maskinen, mens tidligere ca. 35 % skyldtes Bæreplanet og ca. 65 % Resten.

## *Sikkerhed.*

Som man ser, er den ovennævnte Udvikling en Følge af den almindelige

Fremgang inden for mange andre Omraader af Teknikken. Først denne Fremgang gjorde det muligt at føre Ideer, som ingenlunde var nye, — som f. Eks. Strømlinien — ud i Praxis. Ideerne havde man altsaa, kun tekniske Vanskeligheder stod tilbage at overvinde.

Langt vanskeligere stiller Problemet sig med Hensyn til Flyvemaskinens Sikkerhed. Der gøres imidlertid i disse Aar rundt om i Verden et stort Arbejde for at øge denne, og blandt Resultaterne heraf er to overordentlige værdifulde Anordninger, nemlig Propellen med variabel Stigning af Bladene (den indstillelige Propel) og Agterkantsklapperne (ogsaa Landingsklapper eller »flaps«). Især efter at de i de aller sidste Aar er blevet stærkt forbedret, anvendes de nu paa saa godt som alle moderne Trafik- og Militærmaskiner.

Da de saaledes er ved at indgaa som en fast Bestanddel af Flyvemaskinen, vil det her være passende kort at gøre Rede for deres Formaal og Virke-maade.

## *Den indstillelige Propel.*

Som bekendt virker en Propels Blade ligesom Bæreplader, blot er de anbragt saaledes, at deres »Opdrift« bliver en Trækkraft.

Paa samme Maade som et Bæreplans Opdrift varierer med Hastighedens og Indfaldsvinklens Størrelse, varierer derfor ogsaa Propellens Virkningsgrad med dens Rotationshastighed og Bladenes relative Indfaldsvinkel.

Ligesom et Bæreplan har Propellen ogsaa en bestemt Indfaldsvinkel, der giver den største Virkningsgrad. Da imidlertid Propellen bevæger sig igennem Luften i en Skruelinie, er det ind-



lysende, at den relative Indfaldsvinkel (paa en Propel med faste Blade) varierer under de forskellige Forhold under Flyvningen. Den relative Indfaldsvinkel maa være afhængig af Propellens Omdrejningshastighed og Flyvemaskinens Fart.

Følgen heraf er, at en Propel, der er monteret med det Formaal at give Flyvemaskinen den størst mulige vandrette Fart, vil have en mindre effektiv Virkningsgrad ved Start, Landing og Flyvning med lav Hastighed, fordi den relative Indfaldsvinkel her bliver for stor. Omvendt vil en Propel, monteret til at give den kortest mulige Start og bedst mulige Stigning, ikke give den størst mulige vandrette Fart, fordi Indfaldsvinklen da bliver mindre end den mest virkningsfulde.

Det er denne Ulempe, der raades Bod paa med den indstillelige Propel. Dennes Blade kan under Flyvningen drejes til den Stigning, der med den øjeblikkelige Rotationsfart og vandrette Hastighed giver den mest virkningsfulde Indfaldsvinkel og dermed den største Trækkraft.

Der findes mange forskellige Typer af indstillelige Propeller. Den afgørende Forskel ligger i de Energikilder, der anvendes til Drejningen af Blade. Man bruger Propelakslens Rotation, en særlig Motor, Fjedertryk, Lufttryk, Centrifugalkraften eller hydraulisk Kraft. Det hidtil bedste Resultat har man naaet ved en Kombination af Centrifugalkraft-Systemet og Anvendelsen af hydraulisk 1 yk.

Som man ser, betyder den indstillelige Propel baade et Fremskridt med Hensyn til Flyvemaskinens Fart og dens Sikkerhed. Naar den her nævnes under Afsnittet Sikkerhed, er det ud fra den Betragtning, at det især er Sikkerheden, den er kommet til gode; thi man kan sikkert gaa ud fra, at man før oftest har ladet Farten gaa forud for Sikkerheden og paamonteret Fly-

vemaskinerne Propeller beregnet til stor Fart og med ringe Virkningsgrad ved Start og Stigning. (Den indstillelige Propel har iøvrigt Betydning ved Flyvning i større Højder, hvor Luften er tyndere. Herfor samt for forskellige Typer variable Propeller gøres der udførlig Rede i »Flyv« Nr. 3, 1935).

### Agterkantklapper.

Under Start og Landing eller anden Flyvning med lav Hastighed er der tre Ting, der har afgørende Betydning, nemlig Propellens Trækkraft, Bæreplanets kritiske Indfaldsvinkel og dets Opdrift. Den indstillelige Propel gør her sin Indsats ved at forøge Trækkraften, og Handley Page Slots (Spalteklapper), hvis Virkemaade forudsættes bekendt, tjener til en Forskydning opad af den kritiske Indfaldsvinkel. Tilbage staar Opdriften, og det er her Agterkantklapperne sætter ind.

Paa ældre Flyvemaskiner beregnet til at tage en stor Nyttelast vil man se, at Bæreplansprofilerne er tynde og krumme, ofte med en meget hul Underside. Disse krumme Bæreplaner giver en meget stor Opdrift, men er ikke egnede til hurtige Maskiner. De har derfor maattet vige til Fordel for de tykke og mere flade Planer med mindre Opdrift ved lav Hastighed.

Da det imidlertid i Sikkerhedens Interesse netop er ønskeligt, at Bæreplanet har stor Opdrift ved smaa Hastigheder, vilde det være heldigt, om man under Flyvningen kunne give det den krumme Profils Fordele, og det er det, der sker ved Anvendelsen af Agterkantklapperne. Naar Klapperne drejer ned (som Regel ved Hjælp af et hydraulisk System) forandres Profilen fra flad til krum.

Der findes mange forskellige Former for Agterkantklapper. Fig. 1 viser tre af de almindeligste. A viser den saakaldte »split flap«. Foruden at den indvirker paa Bæreplanets Profil, virker den tillige som Luftbremse. En Luftbremse forøger Flyvemaskinens Luftmodstand, hvilket har Betydning ved Landing, idet Glidvinklen ved den øgede Modstand gøres stejlere. Paa lavvingede Monoplaner fortsætter »split flaps« ofte fra Planernes Agterkant ind under Fuselagen. Den Del af Klappen, der da strækker sig ind under Fuselagen, har naturligvis ingen Indflydelse paa Bæreplanets Opdrift, men fungerer altsaa udelukkende som Luftbremse.

Den med B betegnede Anordning anvendes paa Junkers-Maskiner og gaar undertiden under Betegnelsen »Dobbeltvinge«. Spalten mellem Planet og Klappen tjener til at vedligeholde et regelmæssigt Strømforløb paa Klappens Overside.

Paa den sidste Anordning (C) glider Klappen bagud, saaledes at den ligger helt bag ved selve Planet. Ogsaa her opnaar man Spaltevirkning ved et Mellemrum mellem Planets Agterkant og Klappens Forkant. De saakaldte Fowler Flaps paa den nye Lockheed 14 Super Electra og Gouge-Agterkantklapperne paa de engelske Empire Flyvebaade virker efter dette System. Disse sidste øger Opdriften med ca. 30 pCt. og reducerer Landingsfarten med 18—20 km/T.

\*

Som man ser paa Fig. 2, er den nederste Type paa Agterkantklapper et Skridt hen imod et Bæreplan med variabelt Areal, en Løsning af Problemet, som man for Tiden prøver paa at muliggøre. Foreløbigt er man dog kun naaet til Eksperimenteren paa dette Omraade. I Frankrig har man saaledes gjort Forsøg med en Flyvemaskine, hvis Planareal kan varieres, ved at Planets For- og Agterkant rulles op paa Tromler i Maskinens Fuselage. Englænderen H. B. Irving foreslaar Opgaven løst paa en anden Maade. Han har udtænkt en Metode, hvorved et Monoplan under Flyvningen bogstavelig talt forvandles til et Biplan, idet Bæreplanet bestaar af to tynde Planer, der (under stor Hastighed) sammenlagt danner et Monoplan og skilt fra hinanden (f. Eks. under Landing) danner et Biplan.

Endnu er der dog mange Vanskeligheder at overvinde, inden disse Ideer kan faa praktisk Betydning. Naar de imidlertid engang er realiseret, vil de uden Tvivl være overordentlig virkningsfulde.

IPAW.

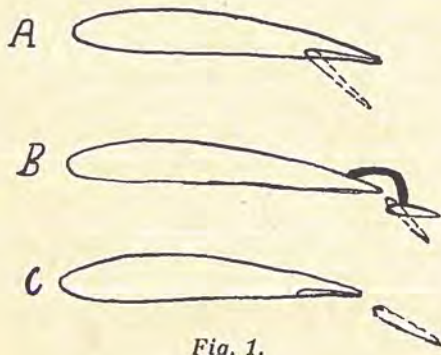


Fig. 1.



Fig. 2.

Agterkantklapper paa en Empire Flyvebaad.



# Et Motorfundaments Udvikling

Af Dr. Ing. R. VOGT

**B**LANDT de Dele, hvoraf et Luftfartøj består, udgør Motorfundamentet et Problem for sig.

Ved Konstruktionen af Planer og Haleflader staar det Konstruktøren mer eller mindre frit for at benytte hele Pladsen indenfor Beklædningen.

Ved Udformningen af Fuselagen gælder det om at anbringe de bærende Elementer ude i selve Yderklædningen for at skaffe saa uhindret Plads indvendig, som muligt.

Disse to Principer kan ikke anvendes, naar det drejer sig om Motorfundamenter. Samtidig med at Pladsen indvendig er næsten fuldstændigt optaget af Motoren, er det nødvendigt, at Beklædningen er aftagelig af Hensyn til Motorens Tilgængelighed, og det er kun i meget sjældne Tilfælde muligt at bruge blot Dele af Motorskærmen som bærende Elementer. Følgelig er Konstruktøren nødt til at anvende særlige Motor»bukke«, og hidtil har man hertil foretrukket svejsede Staalrørskonstruktioner eller nittede Konstruktioner af Aluminiumsrør.

Medens der ikke her skal fremføres de Grunde, der førte til, at man gik bort fra denne Praksis, skal der i kronologisk Orden beskrives en Række Motorfundamenter, der tilsidst førte til en meget enkel Konstruktion. Mo-

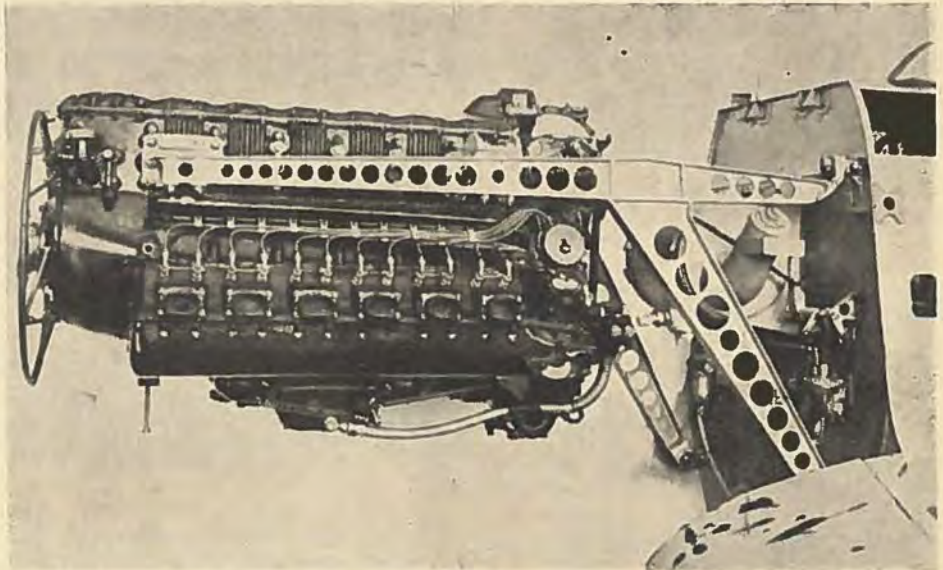


Fig. 1.

torerne er vandkølede Rækkemotorer.

Fig. No. 1 viser et Forsøgsfundament til en Junkers Jumo 210 Motor, som er konstrueret til Styrerbomben Ha 137, der er bygget i 1936. Det er omtrent saa enkelt i sin Opbygning, som det kan lade sig gøre. Det består kun af een enkelt Arm paa hver Side og er direkte forbundet til Fastspændingsbeslagene paa Fuselagens Brandskot.

Armene blev støbt af Specialstaa, og det eneste Sted, det var nødvendigt

at bearbejde, var Fastgørelsespunkterne. Ved Masseproduktion var det Planen at anvende smedede Arme af Aluminiumslegering.

Hvad Styrke angaar, svarede disse Arme til Forventningerne, men i Praksis blev Nedbøjningerne paa Grund af Belæsninger ved Flyvning i uroligt Vejr og ved Opretning efter Styr saa store, at det blev nødvendigt at udvikle Fundamentet yderligere med særlig Hensyntagen til Stivheden.

Den eneste Maade at opnaa den nødvendige Stivhed paa var at gaa bort fra I-Tværsnitsformen i Armene til Fordel for en rørformig eller paa anden Maade lukket Tværsnitsform. Og da Staalarmene allerede var støbt med den mindst mulige Godstykkelse, var det haabløst at udvikle det staa-støbte Fundament videre.

Det næste Skridt blev at konstruere en sammennittet Kassebjælke af Aluminiumlegering, som udfyldte hele Pladsen mellem Motoren og Motorskærmen. De to Sidebjælker sammen med Tværbjælken bag Motoren udgør een sammenhængende Konstruktionsdel, der hængsles til de øverste Beslag i Brandskottet og støttes mod de nederste Beslag af to indstillelige Rørstivere.

Denne Konstruktionstype ses paa Fig. No. 2, der viser Motorfundamentet til Salgsmodellen af det nævnte Luftfartøj. Af Hensyn til Tilgængeligheden er Stiverne ført saa langt bagud

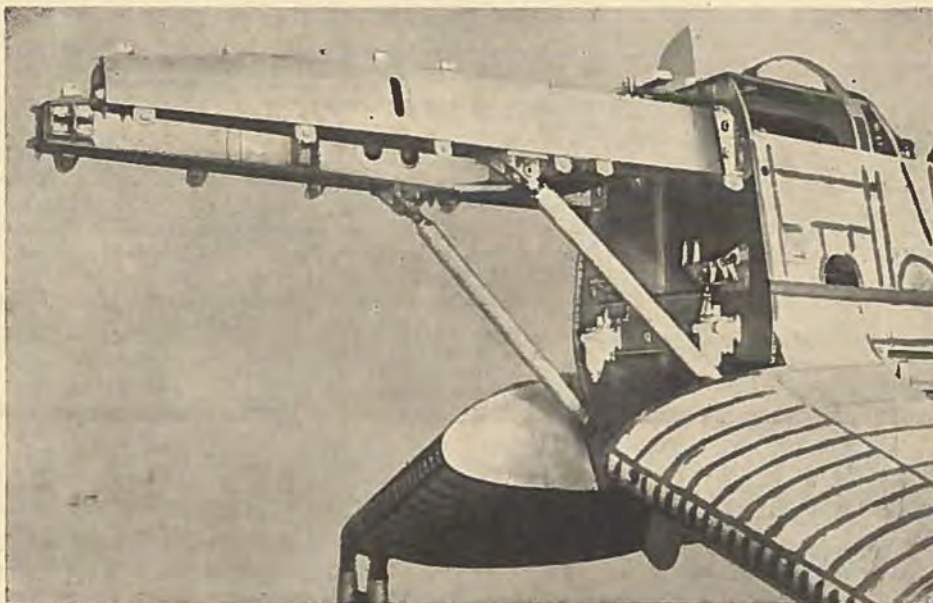


Fig. 2.



som vel muligt. De Bøjningsmomenter, der derved opstaar, kan sagtens optages, naar der vælges den rette Højde af Sidebjælkerne. I Praksis gav dette Fundament ikke Anledning til noget Besvær, og det svarede til alle Fordringer, der blev stillet til det.

I de Motorinstallationer, der hidtil er blevet omtalt har Motoren været fast forbundet med sin Understøtning, men Udviklingen krævede en Ophængning, der paa een eller anden Maade var elastisk.

Paa Grundlag af et tidligere Forsøg med en lille luftkølet Rækkemotor blev dette nye Fundament konstrueret til Flyvedieselmotoren Jumo 205 til den firemotorene Pontonmaskine Ha 139.

I Principet er selve Opbygningen identisk med Systemet i Salgsmodellen til Ha 137 (Fig. 3) og bestaar af en sammennittet U-formet horisontal Ramme af Kassebjælker hængslet til Brandskottet og afstivet med indstillelige Trykstænger paa hver Side.

Paa Grund af den smalle Motor kom hele Konstruktionen overhovedet ikke til at kollideres med Motorskærmen.

Til denne Konstruktion er Motoren nu forbundet paa en ny Maade, idet den er anbragt drejende om en Hængselinie parallel med Krumtapakslen, men liggende paa den ene Side af Motoren, medens den anden Side er fastgjort i Gummibeslag for at tillade en begrænset vrickende Bevægelse.

Dette Arrangement er en typisk halvlastisk Ophængning, og ved at anbringe Drejningsaksen borte fra, men parallel med Motorens Akse tilsluttes saavel en Dæmpning af Vridningen som en lodret Nedbøjning.

Denne Ophængnings vigtigste Egenskab ligger deri, at Propellerens Rotationsplan ikke paavirkes af nogen Be-

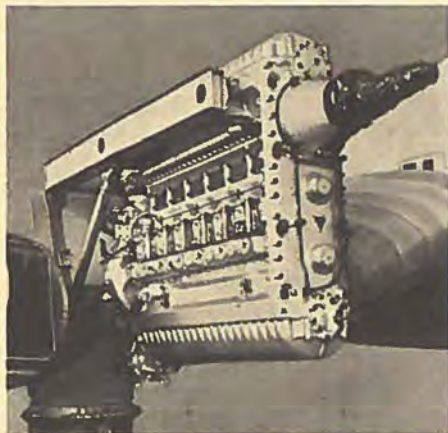


Fig. 3.

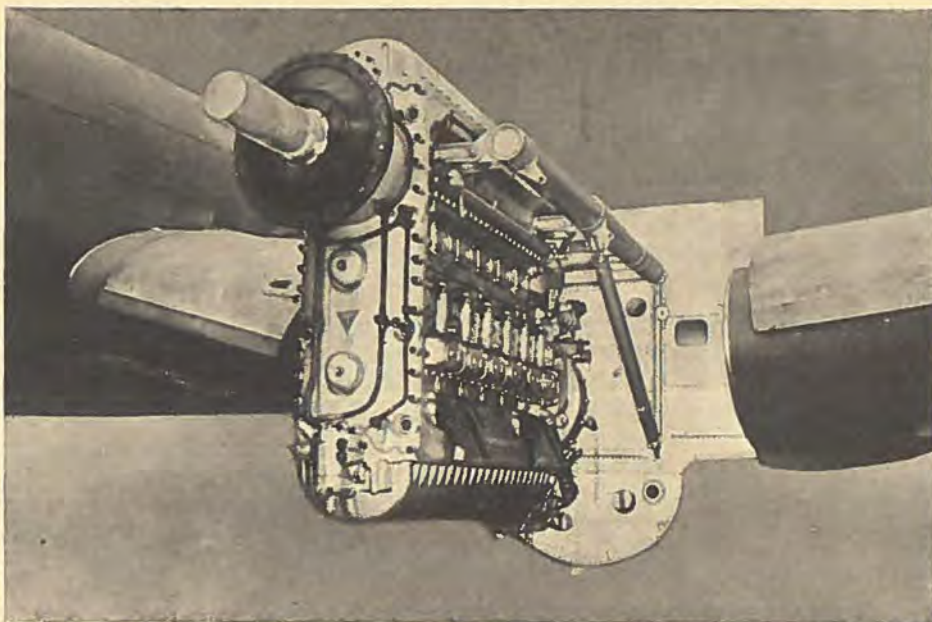


Fig. 4.

vægelse af Motoren, hvorved man undgaar sekundære gyroskopiske Momenter. Maa vi her henlede Opmærksomheden paa en vis Analogi med moderne Automobilers uafhængigt ophængte Forhjul, hvor Anvendelsen af det samme Princip — d. v. s. en Ophængning, der altid holder Hjulakslen parallel med sig selv — altid med Held har vist sin Evne til at undgaa saadanne sekundære gyroskopiske Momenter.

Ophængningselementerne er opbyggede af Staalskruetjeder kombineret med Friktionsringe til Dæmpning, og de er anbragt paa den Side af Motoren, hvor Drejningsmomentet fra Propellerreaktionen modvirker Motorens Vægt.

For at gøre denne Fundamentstype lettere at have med at gøre blev Motorens nederste Række Ophængningsbeslag ikke anvendt, og Rapporterne fra de to transatlantiske Søluftfartøjer »Nordmeer« og »Nordwind«s Oceanflyvninger har intet at bemærke angaaende nogen skadelig Virkning af denne Fremgangsmaade paa Motorernes Gang.

Ved et tredje Luftfartøj af denne Type — det nu næsten færdige Ha 139 B — er man gaaet bort fra den sammennittede Ramme af Kassebjælker til Fordel for en Rørkonstruktion af Aluminiumlegering. Hovedrørene paa Siden har stor Godstykkelse og er tilpasset til de virkende Belastninger ved Bearbejdning udvendig, og alle anvendte Beslag er af støbt Aluminiumlegering.

Dette yderst enkle Motorfundament (Fig. 4) er blevet omhyggeligt afprøvet af Motorfabrikanten med særligt Hensyn til dets vibrationsdæmpende Egenskaber.

En kritisk Gennemgang af Enkelheden i Opbygningen sammenholdt med det sunde Princip i den anvendte elastiske Ophængning synes at vise at den naturlige Udvikling af denne Motorfundamentstype er tilendebragt i hvert Tilfælde, hvad angaar de særlige Krav den paagældende Motor — Junkers Flyvediesel — stiller.

## Flyvemotoren Bramo SH 14 A 4.

UNDER vor Omtale af Flyvemotoren Bramo SH14A4 i *Flyv* Nr. 5 staar fejlagtig anført i Teksten, at den er »Bramo SH144« — vi gør derfor opmærksom paa, at den rigtige Typebetegnelse er *Bramo SH14A4*.



## DE INDENLANDSKE RUTER.

RUTERNE til Aalborg og Esbjerg har aabenbart Publikums Bevaagenhed; der er næsten fuld Belægning til hver Tur, og særlig nu i Ferietiden maa det jo ogsaa siges at være en bekvem Maade at komme til de jyske Badesteder paa, ligesom Ruterne ogsaa byder gode Muligheder for den, der vil planlægge en Rundtur i Danmark og tage et Stykke af Rejsen ad Luftvejen.



# Med Deutsche Lufthansa til Santiago de Chile

AF ERLING BACHE

JEG stod paa den store Flyveplads, Gando, udenfor Las Palmas paa Gran Canaria, i Selskab med Baron von Enkevoort, da Deutsche Lufthansa's store Maskine »Breslau« landede. Fra den store Hangar vajede den brogede Vimpel og viste Vindretningen. Maskinen lagde sig paa Siden og svang sig langs de blaa-røde Bjerge, der dannede en mørk Kontrast til de lysegrønne Banan- og Tomatplanlager, som var beliggende ved Grænsen til Aerodromen.

I en flot Bue sejlede den store Fugl ned mod den cementerede Plads og landede saa graciøst som Maagerne, der skrigende fløj langs den stærke, skumrende hvide Atlanterhavsbrænding, for en Gang imellem at tage et Hvil paa de lange Dønninger.

Baronen ledede Lufthansa's Afde-



Til Eftersyn i Gando.



En Junkers-Maskine foran Hangaren i Gando.

ling paa de Kanariske Øer, hvor Luft-ruten skifter Maskine, før der fortsættes til Vest-Afrika paa den lange Tur fra Tyskland til Syd-Amerikas Vestkyst.

»Har De egentlig nogen Sinde tænkt over, hvilken Organisation og hvilket Arbejde, der ligger bagved den idag saa naturlige Ting, at man kan sende et Brev med Flyvepost fra Europa til Syd-Amerika paa smaa tre Døgn,« sagde Baron von Enkevoort til mig, da vi iagttog Selskabets Folk, der bar Postsækkene fra »Breslau« over i den store 3-Motorers Junker-Maskine »Fritz von Roeth«. Den sidstnævnte skulde flyve Posten videre fra Las Palmas, og præcis Kl. 20.00, nøjagtig en halv Time efter, at »Bres-

lau« var landet, startede »Fritz von Roeth« fra Gando-Flyvepladsen.

Vi kørte ind til Las Palmas, forbi Franco's store Koncentrationslejr, som er beliggende i Nærheden af Flyvepladsen, og ved en drink i Byens mest fashionable Bar, fortalte Baron von Enkevoort mig om sig selv og om den store Luftrute til Sydamerika.

Han havde været Akrobatflyver i Tyskland og havde givet halsbrækkende Opvisninger i Syd-Amerika. Men en Dag endte det galt. Han faldt ned, og en partiel Lammelse af venstre Side tvang ham til at holde sig paa Jorden, som han selv spøgende udtrykte sig. Men han havde ingen Grund til at klage. Han gik med Liv

## Flyvemaskiner

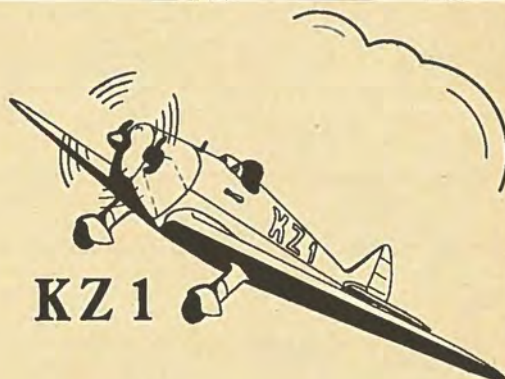
bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

**LUFTHAVNEN • KASTRUP 868**





og Sjæl op i sin Gerning som Leder af et af de uundværlige Led i Deutsche Lufthansa's Syd-Amerika Route.

Han fortalte, at Selskabets Maskine »Karlsruhe« havde forladt Frankfurt am Main samme Dags Morgen Kl. 5 og var ankommet punktligt til Marseille tre Timer efter. Allerede Kl. 8.30 startede Maskinen igen og satte Kurs mod Lissabon, hvor man ankom Kl. 14.00. Posten blev læst over i »Breslau«, som, tyve Minutter efter »Karlsruhe's« Ankomst lettede for paa fem Timer at tilbagelægge Strækningen til Las Palmas.

Nu var »Fritz von Roeth« paa Vej mod Bathurst i Vest-Afrika, hvortil den vilde ankomme Kl. 3 Morgen. —

Udenfor den afrikanske Kyst ligger M/S »Ostmark« — et Flyvemoderskib med Katapult.

Ombord paa Skibet bliver Posten bragt over i Dornier-Maskinen Do. 18, »Zephir«, som afskydes fra Katapulten for at flyve de femten Timer over Atlanterhavet til Fernando Noronha, hvor Sikringsskibet M/S »Schwabenland« er beliggende. Men er der intel i Vejen med Maskinen, fortsætter den direkte til Natal, hvor Deutsche Lufthansa's Datterselskab, »Syndikatet »Condor«, overtager Rullen.

En Time efter »Zephir's« Ankomst til Natal, flyver en Junkers-Maskine paa ti Timer til Rio de Janeiro, hvor der ogsaa finder en Times Ophold Sted. Tolv Timer efter ankommer Maskinen til den argentinske Republiks Hovedstad, Buenos Aires. Herfra flyver man direkte over Andesbjergenes mægtige Kæde til Santiago de Chile, en Strækning, som tilbagelægges paa otte Timer.

»Paa en-og-halvfjerds Timer, eller smaa tre Døgn, har det Brev, der blev

lagt i Postkassen i Frankfurt am Main naaet Syd-Amerikas Vestkyst,« sagde Deutsche Lufthansa's sympatiske Afdelingsleder. »Heraf er sammenlagt de seks Timer Ophold i Lufthavnene, saa selve Flyveliden bliver kun 65 Timer.«

Og han fortalte, at Strækningen over Atlanterhavet var ikke mindre



Baron v. Enkevoort.

end 3000 Kilometer. Mens den store Dornier-Maskine svæver over det uendelige Hav til det monotone Akkompagnement af de to Junkers-Raoliemotorer, staar den ustandselig i Radio-Forbindelse med Hjælpeeskibe og opgiver hver Time sin Position. Hvert af disse Hjælpeeskibe har en Aktionsradius paa godt 700 Sømil, og ombord er beskæftiget fyrretyve

Mand: Teknikere, Reserve-Pilot'er, Radiotelegrafister, Mekanikere.

Mens Landmaskinerne kun medfører én Pilot, en Radiotelegrafist og en Mekaniker, har Dorniermaskinen to Pilot'er, en Radiotelegrafist og en Montør.

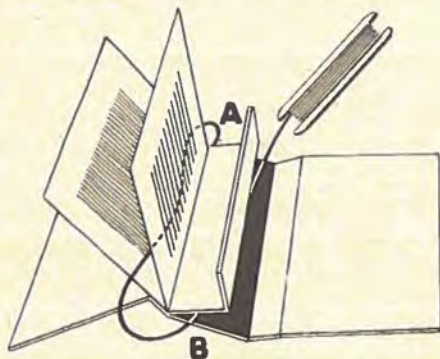
Paa mit Spørgsmaal, om Maskinerne transporterer megen Post, svarer Baron von Enkevoort, at de altid er topfulde.

»Men Dorniermaskinerne maa ikke flyve over 150 »Arbejdstimer«, tilføjer han. »Saa skal de efterses, afprøves og kontrolleres, evt. helt skilles ad. Og det er netop her i Gando det foregaar. Her har vi vort Reparationsværksted, som beskæftiger et halvt Hundrede Mand med tyske Ingeniører som Specialister. En dygtig Spanier leder Vejrstjenesten, og desuden beskæftiger vi nogle Radiotelegrafister og Folk til at holde Aerodromen ved lige.«

Dagen efter havde jeg Lejlighed til igen at besøge Gando-Aerodromen i Følge med Baron von Enkevoort og besaa det store Reparationsværksted og de store Dorniermaskiner, tre ialt, da man altid har et Par i Reserve. Aeroplanerne, af samme Type som »Fritz von Roeth«, er Junkers-maskiner med tre B. M. W. Hornet Motorer, hver paa 600 HK. og med en Hastighed af 240 km, mens Dornier-maskinerne kun løber 220 km med deres to Motorer.....

\*

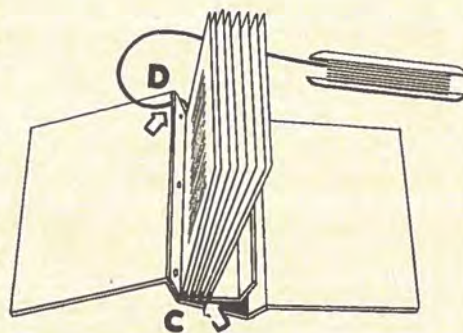
Det er disse tekniske Vidundere, i Forbindelse med et dygtigt og pligt-opfyldende Mandskab, der bevirker at et Brev kun bruger tre Døgn om at naa frem til Chile, en imponerende Præstation, naar man tager i Betragtning, at det »normalt« tager omtrent 10 Gange saa lang Tid. —



## SAMLEBIND til „FLYV“

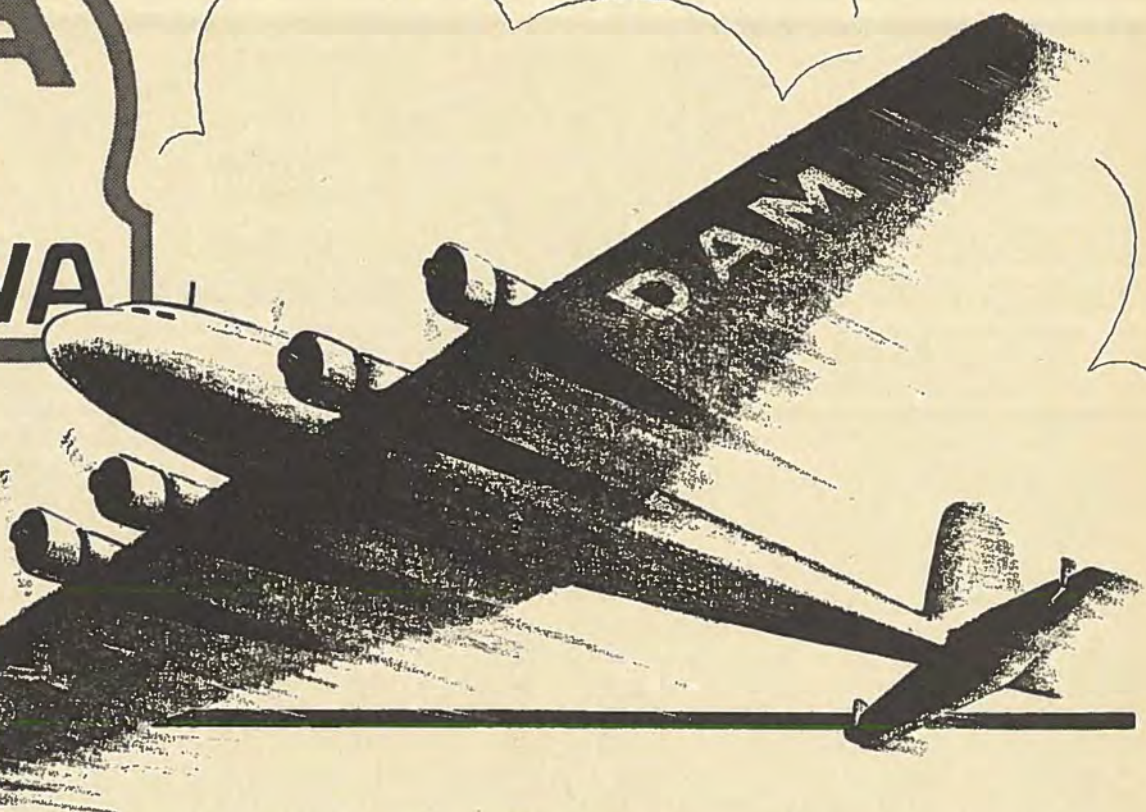
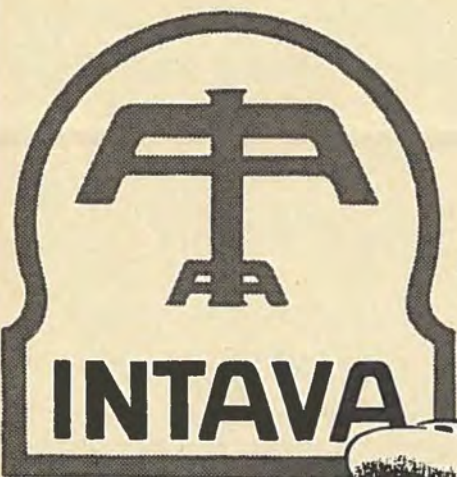
Hurtig Indheftning - Let Oplukning  
**PRIS Kr. 2.00**

„FLYV's« nye Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.



Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra Bladets Ekspedition, Vesterbrogade 60





**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselsolie  
til Flyvemotorer

**Smøreolier:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

**Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Dipearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.**

# INTAVA

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.:  
INTAVA

TELEFON NR.:  
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



# I Flyvemaskineslæb over Øen Sylt

**REICH-SEGELFLUG-KLUBSCHULE SYLT.** Saaledes er Navnet paa den tyske Svæveflyveskole, der ligger paa Øen Sylt, udfør Sønderjyllands Vestkyst.

For at faa Kendskab til Flyvemaskineslæb, og for at faa et Certifikat, der giver Tilladelse til at starte i Slæb efter en Motormaskine, søgte jeg »Aero-Club von Deutschland«, hvorunder al tysk Sportsflyvning sorterer, om Tilladelse til at deltage i et saadan Kursus. Tilladelsen blev givet, og en Dag for mit Kursus skulde begynde, ankom jeg til Skolen.

Som Lærere er der til Skolen knyttet saa kendte Navne som Ernst Jachtmann, Verdensrekordindehaver i Varighedsflyvning (41 Timer), samt Heinemann, der, samtidig med 3 andre Svæveflyvere, i 1936 fløj den fænomenale Distance af 504 km, den længste Distance, der hidtil er fløjet med et Svæveplan. Skolen, der i Øjeblikket er under Udvidelse, kan rumme ca. 60 Elever, og naar den staaer færdig til Foraaret 1938, kan den rumme lidt over Hundrede.

Paa Holdet til Flyvemaskineslæb var repræsenteret flere Nationer. Der var Folk fra Østrig, Polen, Sverige og Island, ja endog fra Japan. Hovedparten af de tyske Deltagere var Soldater, der var blevet udkommanderet til et Kursus i Svæveflyvning. Tyskland vil, i givet Tilfælde, ikke komme til at mangle Piloter.

For at kunne deltage i et »Schlepp« Kursus, skal man mindst være i Besiddelse af Svæveflyvercertifikatet »C«, men før man bliver startet i Flyvemaskineslæb, skal man, selv om man kan eftervise nok saa mange Starter fra andre Flyveskoler, først omskoles, d. v. s. man skal vise, at man kan flyve lige ud i ganske lav Højde, og med en Skolemaskine. Dernæst smaa Sving til Siderne, og til-



Skolen paa Sylt. — En Rhönadler lander.

sidst Rundflyvning med Landing paa Startstedet. Er Flyvelæreren tilfreds med disse Flyvninger, kan man saa begynde paa »Flugzeugschlepp«.

Hertil anvendes Svæveplantypen »Falke«, en noget forstærket Konstruktion, specielt for Flyvemaskineslæb, forsynet med et lille Ballonhjul, der letter Starten betydeligt, men er lidt vanskeligere at starte og lande med.

Efter at have overstaaet Omskolingen, og fundet Naade for Flyvelæreren Øjne, blev det omsider min Tur til at blive slæbt til Vejrs. Faldskærmsselen blev fastspændt, og jeg tog Plads i »Falken«, fik Skærmen hæftet paa og »Melonen« trykket ned over Hovedet. Melonen er Tyskernes Udtryk for »Styrthjelm«, og der holdes strengt paa, at den skal bruges ved alle Skoleflyvninger. Motormaskinen, der skal trække mig til Vejrs, en 80 HK. Argus Klemm, ruller hen paa Plads og Wiren fastgøres, først til Motormaskinen, og naar alt er klar til Start, saa i Svæveplanet. Jeg faar de sidste Instruktioner af Flyvelæreren, og saa blev der vinket til Afgang. Læreren Ord: Maskinen er meget ømfindelig for Rorudslag, og der er meget stort Tryk paa Rorene! gik først rigtig op for mig nu, da Svæveplanet var lettet, og jeg for at lette Motormaskinens Start, skulde give Svæveplanet Ror nedefter, for derved at slække Wiren. Jeg trykkede som jeg var vant til ved Flyvning med an-

dre Svæveplaner, men mærkede at »Pinden« ligesom sad fast, og først ved et temmeligt kraftigt Tryk kom den fremover, og Maskinen søgte ned mod Jorden. Saa snart Motormaskinen var fri fra Jorden, steg den hurtigt, og var snart højere end Svæveplanet, og i min Iver for at komme til at ligge i den rigtige Højde i Forhold til Motormaskinen, trækker jeg »Pinden« tilbage, men selvfølgelig for meget, saa at Svæveplanet gjorde et Høj, og i næste Øjeblik laa ca. 10—15 m over Motormaskinen, fra hvilken Højde jeg omgaaende blev vinket ned af Slæbepiloten. Tegnene, Motorpiloten benyttede sig af, var følgende: Venstre Arm skraat nedefter, flyv lavere, og venstre Arm skraat opefter, flyv højere.

Den normale Højde i Forhold til Motormaskinen, er 1—2 Meter højere end denne, saaledes at man netop kan skimte Pilotens Hoved over Randbuen af Sideroret.

Vi stiger nu hurtigt op mod de snehvide Cumuluskyer. Jeg skæver til Højdemaaeren, og konstaterer, at vi er ca. 300 m over Jorden. Piloten i Motormaskinen maa aabenbart være tilfreds med min Flyvning, han giver ingen Tegn, og jeg lykønsker allerede mig selv med den Hurtighed, hvormed jeg har fundet mig tilrette bag Motormaskinen, da denne pludselig begynder at stige voldsomt. I den Tro, at Føreren af Motormaskinen har givet ekstra Højderor, følger jeg efter med Svæveplanet, og tænker samti-



Rhönbussard gøres klar til Start.



**BRUG**



**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**

## INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

**Bygning af Flyvemaskiner  
Maskinbygning  
Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Præksis paa egne Værksteder.  
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.  
**PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.**

**Bad Frankenhausen**

(Kyffh.)



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S**

**Byg  
selv**

**"F-J-1"**

*Familie Journalens  
Modelsøveplan*



I Samarbejde med Dansk  
Modelflyver Forbund har  
Familie Journalen fremstillet en ny Model:  
"F-J-1" i Klasse X (99 cm's Vingebredde). Læs  
i Familie Journalen, hvorledes De selv kan bygge  
denne Model. — Læs om Danmarksrekorden og  
de andre interessante Artikler om Modelflyvning.

**Familie Journalen**

*Danmarks største Ugeblad*

**PREMIER IS**





*Ideelt Flyvevej ved Hangen.*

dig, at han godt kunde have undladt at foretage saa pludselige og voldsomme Bevægelser, da jeg jo endnu havde det nødvendige Herredømme over Svæveplanet. Men jeg havde ikke mere end lige faaet lagt mig til rette bag Motormaskinen, da den foretog en ny voldsom Bevægelse, denne Gang nede, og medens jeg søger at udligne Højdeforskellen, annuellerer jeg min Lykønskning fra før, og erkender, at det muligvis er mig, der har begaaet en Fejl, men kommer samtidig til at tænke paa, at Piloten i Motormaskinen ikke havde ladet mig vide ved Tegn, at jeg skulde udligne. Og saa gaar det op for mig hvad der er foregaaet. Vi er simpelthen passeret igennem en thermisk Opdriftsøjle, der, da Motormaskinen er forrest, først har løftet denne, og naar den er kommen de ca. 100 Meter ind i Opdriftsøjlen, som Wiren, der forbinder Svæveplanet med Motormaskinen, udgør, saa bliver Svæveplanet løftet og indtager den normale Højde i Forhold til Motormaskinen. I Udkanten af Opdriftsøjlen finder det omvendte Sted, først synker Motormaskinen igennem, og naar Svæveplanet er ude af Opdriften, synker den ganske automatisk ned til den normale Højde. Det var mit første Møde med thermisk Opvind.

Vi er imidlertid naaet ca. 800 Meter til Vejrs, uden større Sindsbevægelser, og kort efter giver Slæbepiloten det aftalte Tegn til Udløsning, venstre Arm svinges gentagne Gange

over Hovedet, og jeg udløser ved et Haandgreb Forbindelsen med Slæbemaskinen.

Farten, der bliver »slæbt« med, er ca. 90—100 km i Timen, og den Spillen og Fløjten, der er i Stræbere og Barduner ved denne Hastighed, forsvinder som ved et Trylleslag, naar man har udløst, og en forunderlig Stilhed sænker sig over Maskinen. Den første Tanke jeg fik, var, at jeg havde løbet Farten af Maskinen, men et Blik paa Hastighedsmaaleren fortalte, at Farten blot var faldet fra Slæbefarten til 60 km i Timen, hvilket var normal Fart under Glidning.

Grundet paa min ringe Erfaring i Skyflyvning, og fordi Maskinen jeg fløj, ikke var egnet hertil, var det blevet mig forbudt at søge til Vejrs i thermisk Opvind, hvis saadanne skulde forekomme. Det der ellers er Svæveflyverens første Tanke, nar han bliver sluppet løs i større Højde, kunde jeg altsaa lade ude af Betragtning.

Under Optrækket er der ikke Tid til at nyde Udsigten, man maa stadig koncentrere sig om Motormaskinen for at udføre »Slæbet« saa tilfredsstillende som muligt, saa først nu var der Lejlighed til at se paa Landskabet nedenunder.

Ingen Mennesker, der ikke har

faaet Luftdaaben, gør sig Begreb om de Følelser og den Stemning, der bemægtiger sig Een, naar man for første Gang skuer ud over Jorden fra en saadan Højde. Alle daglige Bekymringer og Sorger bliver saa latterlig smaa og uvirkelige, og som om man aldrig skulde tilbage til Jorden igen, faar man en inderlig Medlidenhed med dem, man har ladet tilbage dernede. Angst for at falde ned, nej, den Tanke er ikke født i Luften, det er som det lille usle og jordbundne Hverdagsmenneske man har den Tanke.

Under mig ligger hele Øen Sylt udbredt i al sin sommerlige Skønhed. Langs Skrænterne paa Vestkysten, et halvt Hundrede Meter over den skummende Brænding, ser jeg Svæveplanerne bevæge sig frem og tilbage. Mit Blik følger Kysten, der mod Nord efterhaanden skifter Natur, og fra de barske stejle Klinter glider over i smaa Sandhøje og Klitter, som vi kender fra vore egne Kyster. Paa Nordspidsen af Øen skimter man Byen »List«, hvor Tyskerne har deres mægtige Luftmarinestation, der daglig sender Eskadrer af Søluftfartøjer ud paa Øvelse. Længere mod Nord er den danske Ø »Rømø« synlig som en taaget Sandbanke. Mod Øst

(Fortsættes Side 193)

## D. D. L.s NYE CONDOR ANKOMMET



**D**EN første af de 2 Condor-Maskiner, som Det danske Luftfartselskab har købt i Tyskland, er nu ankommet til Kastrup Lufthavn.

Luftkaplajn Bramsen fløj Maskinen herop sammen med Mekaniker Dalbro og havde Direktør Lybye, Ingeniør

Thymann og Mester Peter Nielsen som Passagerer. Rejsen er foregaaet planmæssigt, og der hersker megen Begejstring over det flotte og meget moderne udstyrede Luftfartøj, der straks vil blive sat ind i den regelmæssige Rutefart.





I mere end 10 Aar har Flyvelærer Arvid Hansen udelukkende uddannet sine Elever paa Klemm-Flyvemaskiner. Den 27. Maj 1938 har Arvid Hansen anskaffet en ny KLEMM 25 med en 70/80 HK Hirth-Motor til sin Flyveskole og fløjet den til Kastrup. — De for Klemm-Skolemaskiner karakteristiske Egenskaber:

**Sikkerhed,  
Enkelthed  
og Økonomi**

har her atter bevist deres Gyldighed. —

# LEICHTFLUGZEUGBAU **KLEMM** G. M. B. H., BÖBLINGEN

## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

Selskabets Kontor holdes lukket i sidste Halvdel af Juli.

**S**ELSKABETS KONTOR er lukket i Tiden 11.—30. Juli, begge Dage incl. Henvendelser vil blive besvaret.



leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.



koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.

### Nye Medlemmer.

Col. W. E. Easterwood.  
Bogholder Harry Nielsen.  
Autoreparatør William Lindberg.  
Redaktør Poul Westphael.  
Handelschef S. Lyngbæk.  
Mekaniker Børge Pedersen.  
Oversergent P. E. Paulsen.  
Prokurist Mogens Bredfeldt.  
Generalkonsul J. E. Ohlsen.  
Kgl. svensk Vice-Konsul Christgau.  
Otte Christensen.  
Direktør Svend F. Jacobsen.  
Alfr. Silberg.  
Fabrikant A. J. Hoffmann.  
Orchidégartner John Waterstradt.  
Løjtnant H. Pontoppidan Sørensen.  
Gaardejer H. Fritzsche.  
Administrator C. C. Andersen.  
Direktør Carl Martens.  
Automobilhandler E. Frandsen.  
Direktør Peter Leth.  
Agner G. Kvist.  
Grosserer Peter Laursen.  
Redaktør E. Finnemann Bruun.  
Automobilforh. Aage Heidemann.  
Hans Faarbæk.

## B Ø G E R

»Norsk Fly-bok« er Titelen paa en fiks lille Bog i smukt Udstyr, udgivet af Odd Arnesen. Bogen giver i korte Træk norsk Flyvning igennem Tiderne samt Fortegnelse over Certifikatindehaverne indenfor de forskellige Flyveetater. Ellers behandler Bogen norsk Flyvning i Nutiden, de forskellige Flyveselskaber, Hærens og Marinens Flyvevaaben samt almindelige Oplysninger om Undervisning, Rekorder o. s. v.

En nem lille Bog der kan anbefales naar man ønsker en hurtig Oversigt over norske Flyveforhold.



**AIRPLANE OIL**  
THE TEXAS COMPANY A/s  
KØBENHAVN



## Fra Dansk Svæveflyver Union

**S**ØNDAG d. 12. Juni var Svæveklubben »MAAGEN af 1936« kommet i Marken med deres Skoleplan, Gumpert G. 2.

Indflyvningen blev foretaget af den rutinerede og kendte »C« Flyver, Hr. Erik Ploug Hansen fra Køge.

Efter at have taget et Par smaa Starter med Ligeudflyvninger foretog Ploug Hansen 2 Højstarter i 150—200 m Højde, i hvilken han prøvede at »stalle« Planet, som hurtigt igen blev bragt i normal Flyvestilling, udførte endvidere fine Stejlkurver, hvor det for Tilskuerne saa ud som om Planet kunde vende paa en Tallerken. Til Slut udførte han et Par pæne Side-slip med efterfølgende glatte Halelændinger.



**Codan  
Gummistøvler**

Om Planets gode Flyveegenskaber hersker ingen Tvivl, og »MAAGEN«s Medlemmer kan være stolte af det smukt byggede Skoleplan.

Hen paa Eftermiddagen begyndte man paa Skolestarterne, som forløb godt, bortset fra at en enkelt Elev landede Planet lidt for haardt, hvilket resulterede i en lidt bøjet Stræber, men dog ikke mere end at man efter at have rettet dette, igen fløj den efterfølgende Søndag.

Ogsaa Klubbens Spil, som er noget ganske specielt til Formaalet, viste sig at svare til Forventningerne.

Motoren, en 8 cyl. »Stutz« paa ca. 120 HK. med Dobbelttænding og -Karburator, er skænket Klubben af Hr. Direktør Ejnar Dessau.

\*

Svæveflyvergruppen »CUMULU« er ophævet og er gaaet ind i »MAAGEN af 1936«.

\*

Svæveflyvergruppen »RINGEN«, som har Værksted i Præstøgades Passage, er fra 1. Juni blevet Medlem af Dansk Svæveflyver Union.

Det samme gælder Klubben »Dansk Luftsport«.

Unionen byder hermed ovennævnte Klubber Velkommen i Rækkerne.

\*

Hr. Villy Hansen fra »AVIATOR«, Aalborg, og Hr. Installatør H. Juul-Hansen, Næstved Flyveklub, har bestaaet Prøven til »A«-Certifikatet.

D'Hrr. Carl Zuschlag, Knud Flensted Jensen og Henri Fugl har i Vordingborg bestaaet deres Prøver og faaet »B« Certifikater.

D'Hrr. Erik Ploug Hansen, Køge, og Gunner Larsen har d. 22. Maj opnaaet deres »C« Certifikater ved Stevns Klint.

Unionen byder disse nye »A«, »B« og »C« Flyvere velkommen.

## Luftfartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes  
ved Billetkontoret i  
Lufthavnen

## NY REKORD

**S**ØNDAG d. 22. Maj blev en Mærkedag i dansk Svæveflyvning, idet Roskilde Svæveflyveklubs Flyvelærer, Hr. Erik Ploug Hansen fra Køge begunstiget af en vedholdende Østenvind var steget op for at tage sit »C« Certifikat ved Stevns Klint.

Da Vejret var fint og Ploug Hansen havde fløjet en lille halv Timestid, fik han af Kammeraterne paa Jorden Ordre til at blive ved, hvilket resulterede i en samlet Tid i Luften paa 5 Timer og 22 Min.

Hermed var der sat ny Rekord, og Unionens Vandrepokal, som længe havde ventet paa en ny Indehaver, fik en ekstra Oppudsning og Grave-ring og overgivet Hr. Ploug Hansen d. 25. Maj.

Det varer nok ikke saa længe før denne Rekord falder, men alligevel maa man anerkende den flotte og gode Præstation.

Senere gik Hr. Gunner Larsen fra Køge Svæveflyverklub op og tog sit »C« Certifikat med en Tid paa 6 Min. 30 Sek.

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Lærred  
Krydsfinér  
Plexiglas  
Propeller  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



## FRA MODELKLUBBERNE

### »GLOBUS« AERO KLUB»S GENERALFORSAMLING

**S**ØNDAG d. 12. Juni Kl. 19 afholdt Klubben sin halvårlige ordinære Generalforsamling, hvor alle Klubbens Medlemmer var mødt. Formanden, Hr. Bent Ziegler, indledede, og man gik over til Dagsordenen.

Klubbens Organisation og Drift blev nøje gennemgaaet, og man var enige om, at den var udmærket, men der kunde naas længere endnu.

En Del Forslag blev gennemgaaet og vedtaget, og ved en Afstemning blev et Medlem ekskluderet.

Klubben har nu 26 A-aktive, 9 B-aktive og 15 passive Medlemmer. Det giver ialt 50 Medlemmer.

Ved hemmelig Afstemning valgtes Klubbens Kasserer, Sekretær og Revisor, og det blev henholdsvis Hr. Gunner Hansen (genvalgt), Hr. Edmund Larsen (nyvalgt) og Hr. Helmer Møller (nyvalgt).

Kassereren oplæste Regnskabet, der var revideret og godkendtes.

Til Slut talte Formanden om »Globus Aero Klub« i Fremtiden og om dansk Modellflyvning. Først Klokken 23,10 kunde Dirigenten hæve den omfattende og livlige Generalforsamling.

### SILKEBORG MODELFLYVEKLUB

**D**EN 11. Juni afholdt Silkeborg Modelflyveklub Generalforsamling. Efter en kort Beretning fra Formanden erklærede denne, at den nuværende Bestyrelse ikke ønskede Genvalg. Man gik derefter over til Valg af ny Bestyrelse efter Lovene. Ved Afstemningen valgtes Hr. Erik Breinholt til Formand, Hr. Bent Laurson til Næstformand og Hr. Carl Johan Nørgaard Pedersen til Kasserer.

Klubben har i seneste Tid ikke været i Aktivitet; dog har en Del af Medlemmerne bygget og fløjet en Del. De mest gængse Modeller er »Baby«, »Strolch«, »Torpedo-Flugboot«, »Pritschow«, »Winkler Junior«, »Pimpf«

og andre; undertiden ogsaa Selvkonstruktioner.

Nye Medlemmer kan indmelde sig hos Klubbens Bestyrelse: Hr. Erik Breinholt Jørgensen, Borgergade 10, Silkeborg. Hr. Bent Laurson, Danmarksgade 25, Alderslyst. Hr. Carl Johan Nørg. Pedersen, Tlf. 243, Sølystvej 59, Alderslyst.

### MODELFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«

**D**EN sidste Søndag i April var Modelflyveklubben ude ved Aalborg ny Lufthavn, hvor vi fik Lov til at flyve med nogle Modeller. Blandt andet fik vi en »Baby« til at flyve i 4



Efter en ublid Landing.

Min. 51 Sek. Vi startede den med 125 m Snøre, hvorved den kom op i ca. 75 m Højde. Vi havde flere Starter med den, og var vant til at se den gaa i Glideflugt ned, men denne Gang kom den i Termik og steg til ca. 150 m Højde, hvor den blev borte i en Sky. Vi regnede nu Tiden for udgaaet, men da havde den jo ogsaa fløjet længe.

Efter en Times Søgen fandt vi Modellen ca. 1½ km fra Startstedet.

En Svævemodel, konstrueret af Stammer & Lippich, fik vi til at flyve i 1 Min. 11 Sek.

I Maj Maaned holdt vi Generalforsamling, hvor vi valgte en Bestyrelse paa 5 Medlemmer. Som Formand valgtes Alf Houlberg i Stedet for B. Høyner, der paa Grund af manglende Tid ikke mere kan paatage sig dette Hverv. Næstformand blev Børge Søgaard. Flyveleder Orla Sørensen. Sekretær og Kasserer Poul Broberg. Som Revisor valgtes Henning Gerlach.

Vi har bygget flere Selvkonstruktioner, hvor blandt andet en ses paa Billedet efter en mindre heldig Landing.

### NY MODELFLYVEKLUB PAA FYN

**H**ANG er Navnet paa en ny Klub, der er oprettet i Løgeskov og Stenstrup. Thorsten Jørgensen, Løgeskov Skole pr. Stenstrup, er Formand og modtager Indmeldelser.

## Dansk Modellflyver Forbund

### MOTORMODELREKORDER

**F**ORBUNDET har anerkendt følgende Rekorder:

**Klasse A** (abs. R. for Motormodeler, Tid: 1 Minut 33 Sekunder, sat den 24.—5. af P. Kuniss, »Condor«, Helsingør, med Selvkonstruktionen »Climb«. Den gl. Rekord var paa 1 Minut 3,5 Sekunder og tilhørte P. Weishaupt med en »Gloria«.

**Klasse IV:** (Motorkropmodeller 50—100 cm Sp.): Haandstart, Tid: Samme Rekord som ovenfor. Jordstart: 54,3 Sekunder, sat den 12.—6. af P. Kuniss med »Climb«. Gl. Rekord paa 38,5 Sekunder (P. Weishaupt, Gloria).

**Klasse II:** (Motorkropmodeller under 50 cm Sp.): Haandstart, Tid: 1 Minut 13,4 Sek., sat den 14.—6. af P. Kuniss med Selvkonstruktionen »Hurricane«. Gl. Rekord indehaves af P. Weishaupt med »Baby« og var paa 13,8 Sekunder.

### I Flyvemaskineslæb over Øen Sylt.

(Fortsat fra Side 190)

strækker Sønderjyllands Vestkyst sig saa langt Øjet naar, kun afbrudt af Dæmningen, der forbinder »Syll« med Fastlandet. Mod Syd ser man ud over Øens største By »Westerland«, der i Badesæsonen huser Tusinder af Feriegæster fra hele Nordtyskland og Skandinavien. Længere mod Syd snævrer Øen ind og bliver til en lang smal Tange, der tilsidst forsvinder for Øjet i en Taagedis.

Et Blik paa Højdemaalet fortæller, at jeg har passeret den Højde, hvorunder det ikke er tilladt at udføre lukkede Kurver, jeg maa løsrive mig fra denne prægtige Udsigt til at koncentrere mig om Landingen. De sidste 50 Meter glides bort frem og tilbage langs med Flyvepladsens Indhegning, og kort efter tager jeg igen, hel og velbeholden, Moder Jord i Besiddelse. Jeg havde overstaaet min første »Slæbestart«, og var en Oplevelse rigere.

W. J.



### Modellflyvesport

er moderne. Smuk illustreret Prisliste gratis og portofrit, skriv endnu i Dag.

### Modellflyveindustrien, Skjern

(Modellflyveklubbernes Indkøbscentral)

### Ny stor Prisliste

over Modelmaterialer og Modeltegninger — sendes gratis.

### Helge Nielsen,

Guldbergsgade 724, Kbhvn N.



## BÜCKER »STUDENT BÜ 180«

er en elegant lille 2sædet Flyvemaskine, specielt bygget til Rejsebrug og almindelig Kunstflyvning, den er monteret med en 55/60 HK Motor »Walter Mikron II«. Benzinforbruget



er ringe, kun 7.5 l pr. 100 km, Maximalhastigheden er 175 kmT.

»Student Bü 180« er særlig egnet som Sportsflyvemaskine, den har en meget kort Start og derfor lander og starter den paa selv meget smaa Landingspladser. Dens Data er følgende: Spændvidde 11.5 m — Længde 7.1 m — Højde 1.85 m — Tomvægt 295 kg — Totalvægt 540 kg — Maximalhastighed 175 kmT. — Landingshastighed 70 kmT.

### Flyv's Modelkartoner

PRIS: KR. 1,50

Indeholder 4 forskellige Modeller af originale Flyvemaskiner, der kan bruges til Modellflyvning

### Glimrende Flyveegenskaber

Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra

*Flyv's Hovedkontor,*

Vesterbrogade 60.

og forsendes franco mod Indsendelse af Beløbet, evt. i Frimærker.

## NYT FRA ALLE LANDE

### LUFTFOTOGRAFERING I ABESSINIEN.

FRA Roms Lufthavn Littoria startede i April Maaned 4 Luftfartøjer til Abessinien, hvor deres Opgave bliver Kortlægning fra Luften af et Omraade paa ca. 400.000 km<sup>2</sup>. Paa Grundlag af de luftfotografiske Kort vil man undersøge Muligheden for en Udnyttelse af Vandvejene og Anlæg af Vandkraftstationer. Selskabet, der har faaet overdraget Opgaven, opretter en kartografisk Anstalt i Addis Abeba.

\*

### NYT FRA SOVJETRUSLAND.

DET russiske Folkekommissariat for Rustnings-Industri har bevilliget Midler til Bygning af en ny stor Flyvemaskinefabrik; Omkostningerne er beregnet til 125.000.000 Rubler, og der skal beskæftiges en Arbejdsstyrke paa 14000 Mand samt 2000 Ingeniører og Teknikere.

Fabriken skal ligge i *Saratow* og vil blive den største Flyvemaskinefabrik i Sovjetrusland, det er Meningen, at den skal kunne paabegynde Produktionen

i Marts 1939 og derefter levere 300 Maskiner om Maaned.

\*

PAA Militærflyvepladsen »Kirov« ved Leningrad afholdt for nylig det sovjetrussiske »Luftinfanteri« en Øvelse, hvorved Flyvepladsen skulde besættes fra Luften. 460 Officerer og Menige sprang ud med Faldskærm og forsynede med specielt til dette Formaal konstruerede Maskingevæber; Landingen foregik programmæssigt og faa Minutter efter Udspringet var hele Styrken under Kommando af dens Chef og Officerer.

\*

DER er ankommet 2 amerikanske Vandflyvemaskiner til Leningrad, en »Lockheed-Elektra 14« og en »Consolidated«. Begge Maskiner bliver monterede i Leningrad og skal udelukkende anvendes i den arktiske Luftfartstjeneste. Begge de to amerikanske Vandflyvemaskiner er udstyrede med specielle Foranstaltninger til Fart i de arktiske Egne og ligeledes er de nautiske Instrumenter er af særlig Konstruktion. »Lockheed Elektra 14« skal føres af den sovjetrussiske Flyver *Alexejew* og »Consolidated« af *Koslow*.

## FOKKER C 10



Fokker C 10 leveret til den hollandske Hær.

### FOKKER C 10

er en udpræget Militærmaskine, dens specielle Konstruktion gør, at den kan bevæbnes paa mange forskellige Maader, ligesom den er i Besiddelse af

overordentlig stor Manøvreedygtighed og velegnet til Kunstflyvning. C 10 har udført Dykninger med en Hastighed af 550 kmT.



**Ha 139**  
im Nord- u. Südatlantikdienst der Deutschen Luft Hansa



**BLOHM & VOSS HAMBURG**

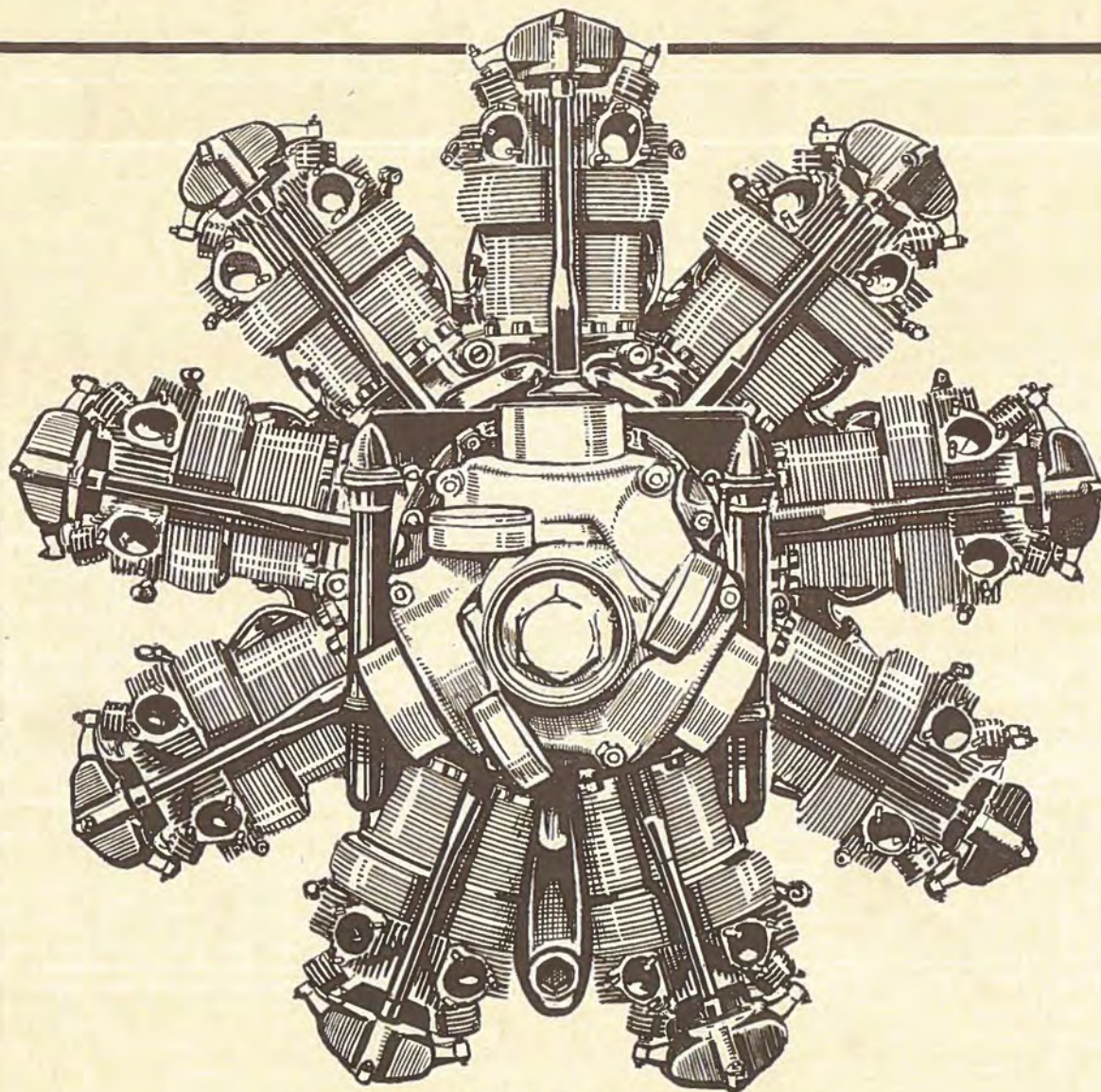


---

# „BRISTOL“ LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

*Stor Ydeevne forenet med Driftssikkerhed*

---



»BRISTOL« luftkølede, stjerneformede Flyvemotorer bliver foretrukket til mange af Verdens mest fremragende Flyvemaskiner — saavel civile som militære — og Grunden hertil ligger i deres — gennem meget lange Driftsperioder — beviste store Ydeevne og fuldkomne Driftssikkerhed.

THE BRISTOL AEROPLANE

*Bristol*

CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED:

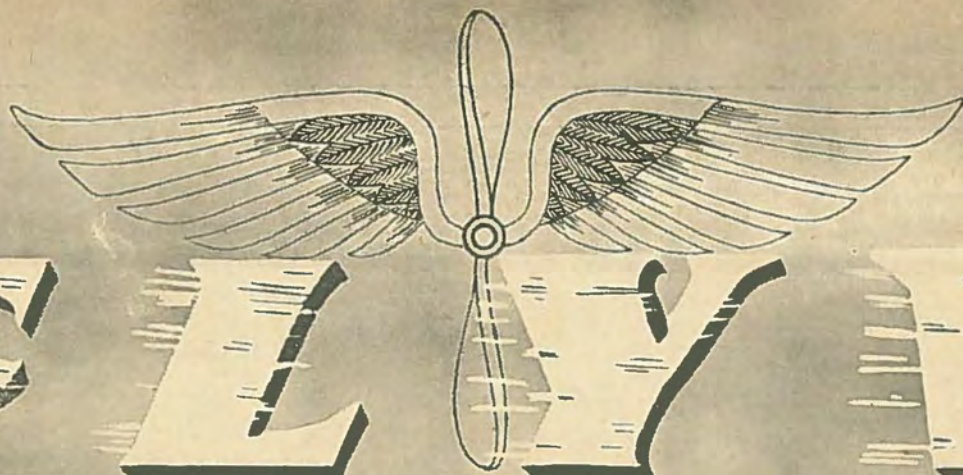
A. B. C. HANSEN COMP., KØBENHAVN V.

PRIS:  
Pr. Aargang Kr. 4,20  
Pr. Nummer 35 Øre

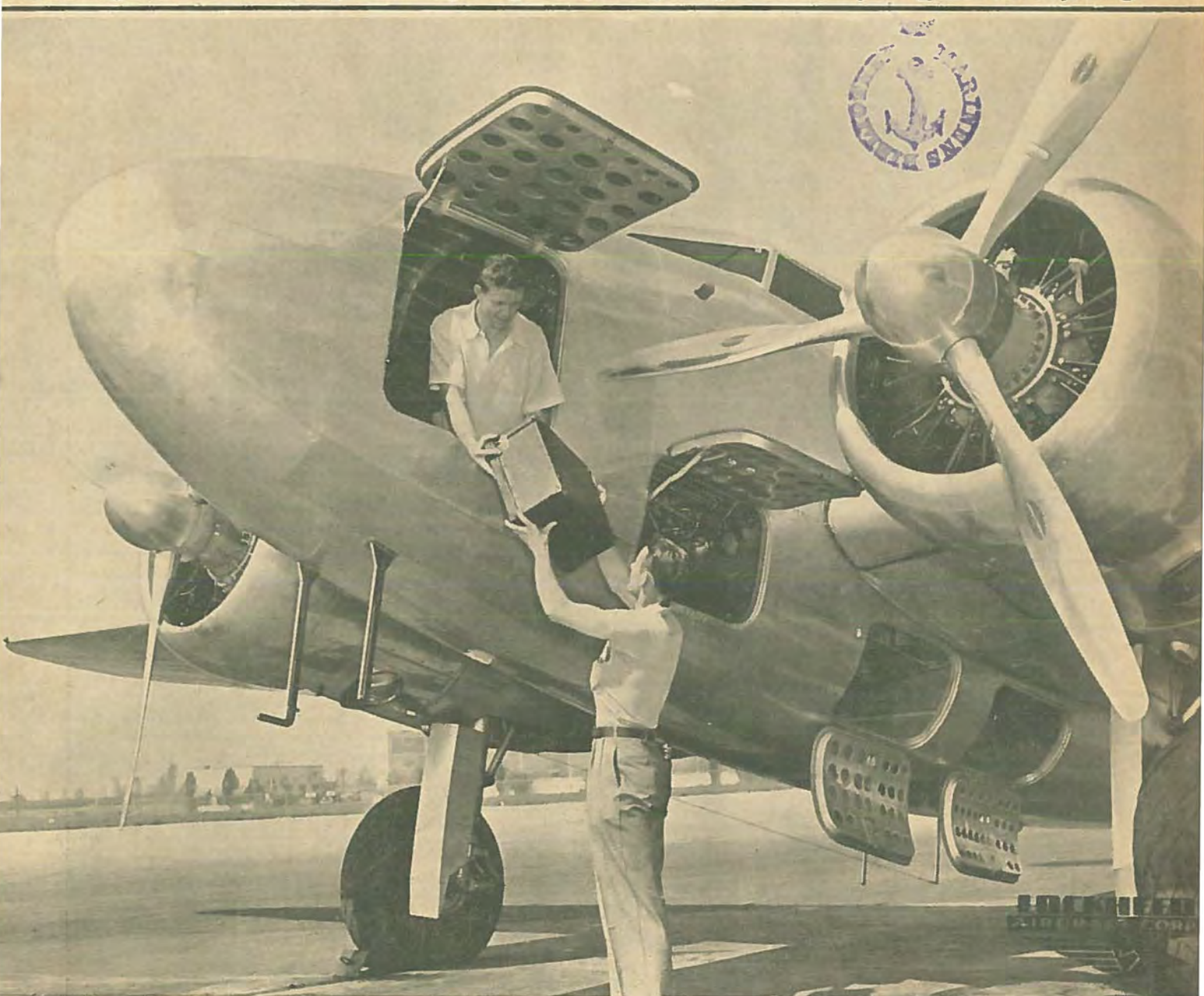
Officielt Organ for  
Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab  
Redaktør: J. Foltmann

Ansvarlig overfor Presseloven:  
EJVIND CHRISTENSEN  
BOGTRYKKERI & FORLAG  
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404





Uddannelsesmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 8

1938 - 11. Aarg.

HELICOPTER PROBLEMER

»DANIA« - D.D.L.s NYE VIDUNDER

Svæveflyvestævne den 14. August

35 ØRE

20 SIDER



# BERLIN-TEHERAN PAA EEN DAG

BERLIN



REGELMÆSSIG FORBINDELSE  
TIL DET FJERNE ØSTEN  
MED **D.L.H.**

BELGRAD

ATHEN



RHODOS

DAMASKUS

## JUNKERS- JU 52

TEHERAN

BAGDAD



KABUL



JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU





# PRISNEDSÆTTELSE!

**FØR** Kr. 10.00 — **NU** Kr. 3.50

## *Dansk Flyvnings Historie*

Restoplaget af dette store og smukke Værk — 385 Sider i stort Format, mange Illustrationer — realiseres nu for ca.  $\frac{1}{3}$  af **Prisen**.

*Bestilling bedes indsendt direkte til:*

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB**  
**Vesterbrogade 2 B - København V.**

eller til Bladets Ekspedition: **Vesterbrogade 60.**

Benyt denne enestaaende Lejlighed til at sikre Dem den interessante Bog og indsend Deres Bestilling **straks**, da Oplaget er begrænset. Det anbefales Foreninger og Klubber at fremlægge Tegningsliste til samlet Ordre, saaledes at alle Medlemmer kan faa Del i dette Tilbud.

*Til*

Herved udbedes: \_\_\_\_\_ Eksp. af **DANSK FLYVINGS HISTORIE** til nedsat Pris Kr. 3.50  
Beløbet medfølger — Beløbet bedes taget pr. Efterkrav med Tillæg af Omkostninger.

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_



**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselsolie  
til Flyvemotorer

**Smørelser:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen **INTAVA** andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. **INTAVA** Vippearmsfedt - **INTAVA** Instrumentolie - **INTAVA** Støddæmperolie - **INTAVA** Kompassvædske m. m.

# — INTAVA —

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.: INTAVA

TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



Focke-Wulf (Condor)

Over 30 Nationer flyver  
med „**ASKANIA**“  
*Flyveinstrumenter*

REPR. VED A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER  
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON C. 6806-6807

**ASKANIA-WERKE A.G.**

**BERLIN-FRIEDENAU**



**„CELOSE“**

(LOVBESKYTTET)

**ASP**

**DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

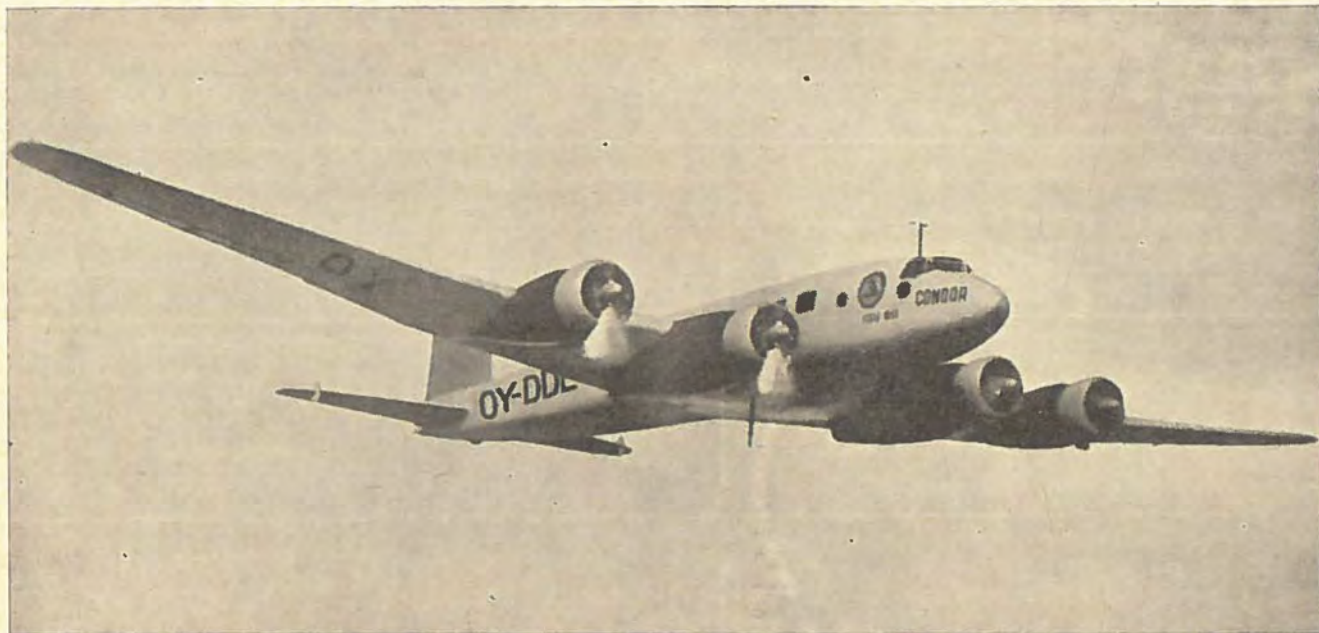
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)  
**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**  
**TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22**



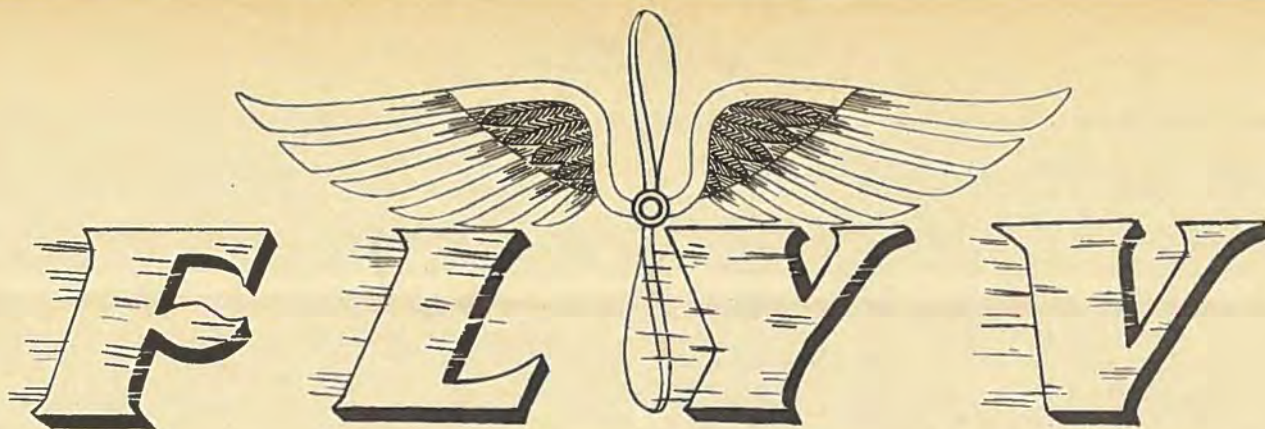
**Hurtigt og komfortabelt**

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**







# HELICOPTER PROBLEMER

**L**ANDINGSHASTIGHEDENS Begrænsning er Flyvemaskinekonstruktørens sværeste Problem, og efterhaanden, som Luftfartøjernes Maximalhastigheder og Planbelastninger stiger, bliver det vanskeligere og vanskeligere. Paa Trods af uhyre mange kostbare videnskabelige Undersøgelser og Eksperimenter er det idag næppe muligt at konstruere et hurtigt Luftfartøj med en rimelig Nyttelast uden at komme op paa en Landingshastighed paa omkring 100 km/T. og ofte mere med tilsvarende lange Startlængder og Landingsafløb.

Idealet — et Luftfartøj, der kan stige lodret op og ned, d. v. s. har Landingshastigheden 0 og samtidig kan præstere en Maximalhastighed, der kan sammenlignes med de nuværende Typers, er endnu ikke konstrueret, skønt man har arbejdet med Problemet siden Flyvningens Barndom.

At et saadant Luftfartøj vilde have overordentlig stor Værdi til saavel civile som militære Formaal er indlysende, idet det vil gøre Flyveren fuldkommen uafhængig af de store Flyvepladser, der nu er nødvendige, og muliggøre Start og Landing under alle Terrænforhold.

Juan de la Cierva's Autogyro betød et Skridt i Retning af dette Maal, men ogsaa kun et Skridt; thi dels kan Autogyroen ikke lande fuldstændig lodret i Vindstille — Landingshastigheden er ca. 20 km/T —, og dels er dens Maximalhastighed for ringe (se iøvrigt Ing. Eskildsens Artikel i »Flyv« Nr. 8, 1934). Nærmere ved Maalet synes Focke-Helicopteren at være, idet det er lykkedes at faa denne

Af Ingeniør Ejvind Møller Hansen  
M. Ing. F.

til at starte og lande lodret og til at holde fuldstændig stille i Luften (se »Flyv« Nr. 4 og 5 d. A.).

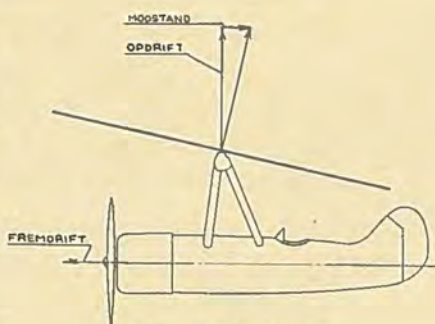


Fig. 1. Autogyro.

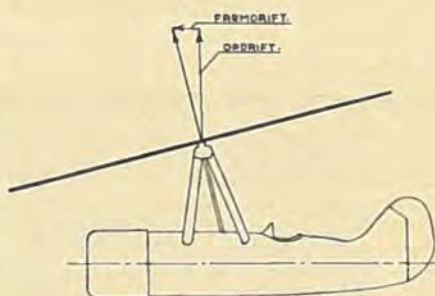


Fig. 2. Helicopter.

Fig. 1 og 2 belyser Forskellen i Virkemaaede mellem Autogyro og Helicopter.

Medens Autogyroen (Fig. 1) er forsynet med en Propeller, der populært sagt trækker en »Mølle«, der hælder lidt bagover, gennem Luften og saaledes faar den til at snurre rundt og

give Opdrift, har den rene Helicopter ingen Propeller, idet »Møllen«, der her hælder fremover, drejes rundt af Motoren gennem een eller anden Kobling og saaledes giver baade Fremdrift og Opdrift (Fig. 2).

Ved første Øjekast synes Forskellen mellem de to Konstruktioner ikke at være overvældende; men ved nærmere Eftersyn viser det sig dog, at Helicopteren frembyder betydelig flere Vanskeligheder for Konstruktøren end Autogyroen.

Ligesom en Flyvemotor, der drejer en normal Propeller rundt, giver en modsat rettet Reaktion paa Motorfundamentet, vil ogsaa en Helicopter-motor, der drejer en Rotor, søge at dreje Resten af Luftfartøjet rundt den modsatte Vej; blot er Drejningsmomentet her paa Grund af Rotorens Størrelse og langsomme Omdrejningshastighed meget større. Det er endogsaa saa stort, at det, hvis man ikke tager særlige Forholdsregler, vil dreje Luftfartøjet rundt med en Omdrejningshastighed af samme Størrelsesorden som Rotorens. Et saadant Luftfartøj er selvsagt umuligt at flyve.

Der er forsøgt forskellige Konstruktioner for at eliminere Reaktionsmomentet.

Fig. 3 viser Brequet-Dorand-Helicopteren, hvori der anvendes to Rotorer anbragt over hinanden og drejende i hver sin Retning. Et System, der ogsaa er anvendt af Pescara, Ascanio og Asboth samt af den danske Helicopterkonstruktør Ellehammer.

Brequet-Dorand-Helicopteren fløj i 1936 i Villacanblai i over een Time og





Fig. 3.  
(Brequet-Dorand-Helicopter)  
(J. af Roy. Aeron. Soc.).

ca. 26 m og fire Blade med hver sin 20 HK Gipsy III Motor i Spidsen. Del hele vejede omtrent 4000 kg. Desværre har man intet hørt om den efter at den i 1936 er blevet afleveret til Rusland.

Professor Foché har valgt at anbringe to Rotorer ved Siden af hinanden. Disse roterer modsat, saaledes at deres Reaktionsmomenter ophæver hinanden. Tidligere har Belgieren Floune forsøgt en Konstruktion med to Rotorer Side om Side, der roterede samme Vej. Han ophævede Reaktionsmomentet ved at lade de to Rotorakser staa en lille Smule skraat i Forhold til hinanden, saa de frembragte et vandret Moment af samme Størrelse og modsat Reaktionsmomentet.

\*

(Sluttes i næste Nummer.)

opnaaede en Maximalhastighed paa ca. 100 km/T, hvilket er langt det bedste Resultat, der var opnaaet før Focke-Helicopteren.

Fig. 5 viser Brennan-Helicopteren, der er pantenteret i 1923. Opfinderen har her valgt at anbringe en Propeller

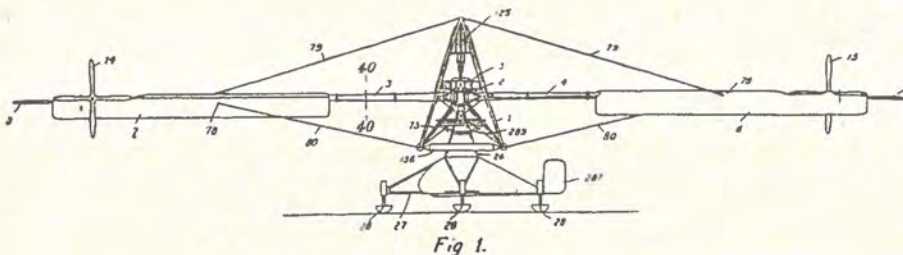


Fig. 1.

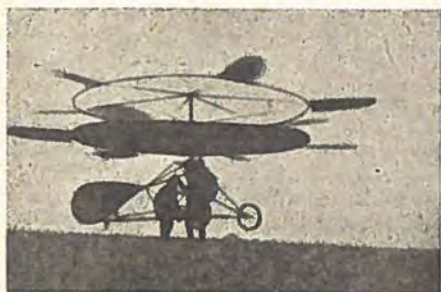


Fig. 4 (Ellehammers Helicopter).

ude i hver af Rotorens Blade. Propellerne trækkes fra Motoren gennem et System af Tandhjul og Aksler. Ved en passende Udformning af dette System kan Reaktionsmomentet helt undgaas.

Opfinderen Isacco gik endnu videre med dette Princip, idet han anbragte en tocylindret Motor med vandrette modstaaende Cylindre ude i Spidsen af hvert Rotorblad. I første Omgang havde han kun lidt Held med sig, idet Motorens Smøreolie af Centrifugalkraften blev slynget ud i den yderste Cylinder, saa Motoren standsede. Senere byggede han til Sovjetunionen sandsynligvis den største Helicopter, der nogensinde er konstrueret. (Fig. 6.) Rotoren havde en Diameter paa

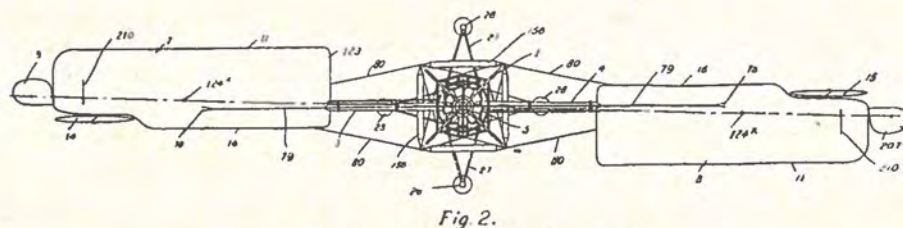


Fig. 2.

Fig. 5. (Brennan Helicopter)  
(Aircraft Engineering).

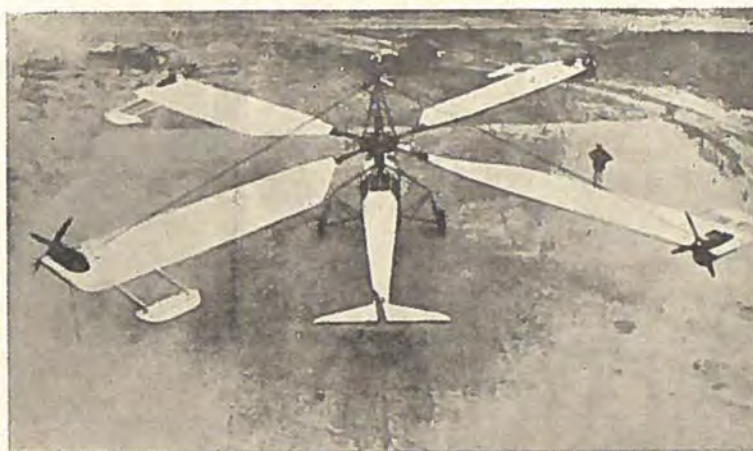


Fig. 6.  
(Isaccos Helicopter)  
(Aircr. Engineering).



# „Grosse Dessauer“, „Ju 90“ paa Rekordflyvning

*To internationale Højderekorder med 5000 og 10.000 kg Nyttelast*

**D**EN 4. Juni og igen den 8. Juni startede en Junkers Trafikflyvemaskine »Ju 90« udstyret med 4 Daimler-Benz Motorer, for at slaa den bestaaende Højderekord for Landflyvemaskiner med henholdsvis 5000 og 10.000 kg Nyttelast; begge Flyvninger forløb tilfredsstillende, og Rekorderne blev slaet.

Den 4. Juni naaede Junkers »Ju 90« ført af Junkers-Fabrikernes Chefpilot Flugkapitän Kindermann en Højde af 9312 m med 5 Tons Nyttelast; allerede den 8. Juni startede Flugkapitän Kindermann, denne Gang for at slaa Rekorden for 10 Tons Nyttelast, og trods meget vanskelige Vejrforhold lykkedes ogsaa dette Forsøg, saaledes at den nye Rekord blev paa 7242 m.

Da den første egentlige Trafikflyvemaskine — Junkers-F 13 — for 19 Aar siden satte Højderekord i denne Klasse med 6750 m forbausede man Verden. Dengang indtog man det Standpunkt, at flyvemæssige Rekordpræstationer udelukkende var et Omraade, der var forbeholdt Militær- og Sportsflyvemaskiner; det var Junkers, der brød med disse Fordomme.

Ogsaa i Dag staar vi foran Begyndelsen til en ny Epoke i Luftfartens Historie. Fordringerne til større og bedre Præstationer stiger, og dermed ogsaa de tekniske Fordringer til Materiellet. Luftfartsindustrien saa sig derfor stillet overfor den Opgave, ikke blot at konstruere Flyvemaskiner med større Aktionsradius, men det gjaldt ogsaa om at konstruere Maskiner, der kunde stige til stor Højde; kun paa denne Maade kunde man gøre sig uafhængig af Vejrets Vilkaarlighed og kun paa denne Maade kunde man opnaa størst mulig Sikkerhed ved Flyvninger over Bjerge og store Højder i det hele taget. Var det een Gang lykkedes at bygge en Flyvemaskine, der i Luftfartens Tjeneste kunde bruges i de store Højder, vilde der samtidig ogsaa være opnaaet store økonomiske Fordele.

Med Henblik paa alle disse Forhold blev »Grosse Dessauer« konstrueret, og i nøje Samarbejde med »Deutsche Lufthansa«; Maalet maa ogsaa siges at være naaet med de to før nævnte Rekorder som et foreløbigt Punktum. Det kan tilføjes, at disse Præstationer er



*Junkers »Ju 90«, der gik op i 7242 m Højde med 10.000 kg Nyttelast.*

udført med en Maskine, der er fremstillet i Seriefabrikation, og ikke en specielt konstrueret Rekordmaskine, et Forhold der naturligvis gør Præstationerne endnu mere betydningsfulde.

Under Flyvningerne foretog Besætningen stadig nøjagtige Maalinger, og det viste sig, at den tunge Maskine havde en overraskende god Stigeevne lige indtil Tophøjden, hvilket ogsaa forklarer den Kendsgerning, at Flyvningerne kunde gennemføres indenfor en Tid af 1¼ Time; i denne Forbindelse maa det erindres, at de meteorologiske Forhold under Flyvningerne ikke var særlig gunstige. Under denne Synsvinkel er de opnaaede Resultater særlig bemærkelsesværdige.

For saadanne Højdeflyvninger er det af største Betydning at have alle moderne Anordninger til Raadighed til Hindring af Overisning, ligesom Opvarmningssystemet i Planernes Kant er vigtige Hjælpe midler; disse Hjælpe midler fandtes alle og fungerede tilfredsstillende. Ruderne i Førerrummet blev overisede under Opstigningen, men takket være den indbyggede Varmluftsanordning kunde de renses for Is, og under hele Resten af Flyvningen kunde de holdes klare.

Efter Landingen fortalte Flugkapitän Kindermann, at Besætningen, der fra Starten havde benyttet Iltmasker, ikke havde været udsat for nogen sær-

lige Besværigheder af den Grund, det er jo bekendt, at tynd Luft og den dermed indtræffende Iltmangel let giver Træthedssymptomer, som under Tiden kan bevirke, at en Højdeflyvning maa afbrydes, men i dette Tilfælde havde man ikke nogen af disse Besværigheder, og da saavel Førerrum som Besætningsrum afgav god Bevægelsesfrihed, havde alle befundet sig godt efter vel overstaaet Rekordpræstation.

(Junkers-Nachrichten).

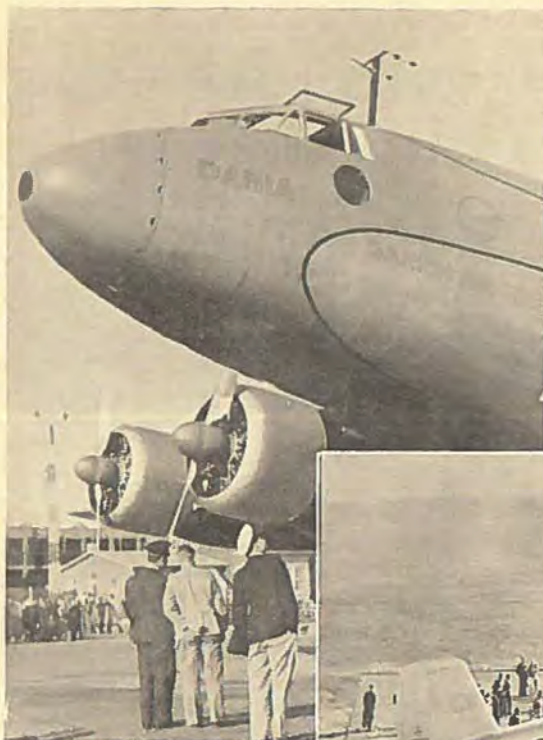
**FLYV**

leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.

**FLYV**

koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.





„Dania“ ankommer til Kastrup Lufthavn.

# „DANIA“s DAAB og INDVIELSE i Kastrup Lufthavn den 28. Juli 1938



„Dania“s rummelige og komfortable Passagerkabine.



**T**ORS DAG d. 28. Juli indviede Det danske Luftfartselskab sin nye Condor-Maskine ved en smuk Højtidelighed i Kastrup Lufthavn, hvor Condor'en blev døbt af Prinsesse Margaretha under Overværelse af en meget eksklusiv Forsamling.

Kl. 11 ankom Prins Axel sammen med Prinsesse Margaretha og ledsaget af Direktør Lybye, der overrakte Prinsessen en smuk Buket røde og hvide Nelliker; Statsminister Stauning repræsenterede Trafikminister Fisker, der var forhindret i at være til Stede paa Grund af Sygdom.

Formanden for D.D.L. Ingeniør Gunnar Larsen besteg Tribunen, der var anbragt i Hangar B, den nye kæmpehangar, hvor Condor'en — eller »DANIA«, som vi fremtidig vil kalde den — var trukket frem i Portaabningen, og holdt en smuk og personlig følt Tale, i hvilken han gav Udtryk for sin Glæde over, at Danmark nu var kommet med i Flyvningens Udvikling ved at have kunnet anskaffe denne prægtige og i alle Maader helt moderne Maskine.

Kl. 11.45 startede »DANIA« paa sin første planmæssige Tur, der gik til London med Ophold i Hamburg; i denne deltog en indbudt Kreds, der i Hamburg blev budt velkommen af Deutsche Lufthansa, for efter et kort Ophold at fortsætte til London. I London var der først et Cocktail party paa Dorchester House og senere en Gala-Middag; Selskabet returnerede Fredag Morgen til København, hvor »DANIA« nu gaar ind i den regelmæssige Rute-fart København—London og føres af Luftkaptajn Bramsen.

Vi har tidligere bragt »DANIA«s Data og skal derfor blot omtale den smukke Maskiner Udseende i saavel Linier som Farve, Skroget er aluminiumsfarvet med rød Staffage, der gaar igennem hele Kroppen til Agterenden og bidrager til Maskinens slanke og elegante Ydre. Indvendig er der alle moderne tekniske Raffinementer.

Ved Udsmykningen af Passagerkabinerne er intet forsømt for at gøre det saa behageligt som muligt for Passagererne. Anerkendte Arkitekter har ydet deres Bistand, ikke alene for at gøre det bekvemt for Passagererne,

men ogsaa for at give Kabinerne en smuk og kunstnerisk Udførelse. Sæderne er magelige og blødt polstrede og forsynet med Hoved- og Armlæn. Hver Passager raader over et lille Bord, en Læselampe, eget Ventilationsanlæg, Lomme til Haandtasker, Aviser m. m., Askebæger, elektrisk Cigartænder, Klokke til Stewardessen o. s. v. Paa begge Sider af Kabinen oven over Vinduerne er der et gennemgaaende Bagagenet til forskellig Garderobe og Haandbagage. Kabinévæggene er absolut lydisolerede. For omfattende Luftfornyelse i Kabinen sørger et særligt Ventilationsanlæg. Alle Vinduer er aftagelige ved Hjælp af et Greb og kan i givet Fald benyttes som Nødudgang. Et Varmluftanlæg, der er kombineret med Ventilationsanlægget, sørger for — selv paa den koldeste Aarstid — at holde en konstant Temperatur paa 20° Celsius i begge Kabiner. Med denne Nyerhvervelse har den danske Luftflaade faaet en Tilføjelse, vi har Grund til at være stolt af, og vi er de Institutioner og Private Tak skyldige, der i saa høj Grad har været medvirkende til, at dette Resultat er opnaaet.





**FOCKE-WULF**  
Flugzeugbau G.m.b.H. Bremen

Trafikflyvemaskinen  
Fw 200 „CONDOR,”

benyttes i Lufttrafiken af  
Det Danske Luftfartselskab A/s  
og Deutsche Lufthansa



## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

### Ny Aabningstid.

Fra 1. August er Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Kontor aabent fra Kl. 15<sup>30</sup> til Kl. 17<sup>30</sup>.

### Aftentur til Værløse.

FOR Aeronautisk Selskabs Medlemmer arrangeres der en Aftentur til Flyvertroppernes Lejr i Værløse Tirsdag den 16. August Kl. 19. Hangarer-

ne og Luftfartøjerne bliver forevist, og Materiellet demonstreres. Bagefter drikkes der Kaffe i Lejren.

For dem, der ikke benytter egen Befordring, vil der blive arrangeret fælles Transport med Bus fra Raadhuspladsen Kl. 18,30. Hertil maa man dog tegne sig iforvejen ved Henvendelse til Selskabets Kontor senest Mandag den 15. August.

Benyt denne sjældne Lejlighed til at faa et Indblik i Flyvertroppernes interessante Virksomhed.

## CUB-AIRCRAFT CO.

PAA Flyvepladsen ved Lundtofte arbejder Cub-Aircraft Co. Ltd. nu for fuld Kraft og er oppe paa en Produktion af 8—10 Maskiner maanedlig; af disse er det dog kun et ringe Antal, der bliver i Danmark, der skal nemlig eksporteres mindst 5 Maskiner til Udlandet for hver én, der sælges her i Landet, men det er ogsaa væsentlig det udenlandske Marked, Fabriken er anlagt paa, for selv om Interessen herhjemme er stor, er det begrænset, hvad vi kan aftage, foreløbig er der solgt 6 Maskiner i Danmark, bl. a. 2 til H I M Jensens Flyveskole, ligesom nogle af Klubberne har købt.

\*

Cub-Aircraft Co.s Leder Herr Ingeniør Hedegaard har været i Amerika for at købe nyt Specialværktøj og nye Maskiner til en planlagt Udvidelse af Fabriken, den skal foregaa i Løbet af Aaret, og man venter, efter at denne



En dansk-bygget Cub-Maskine klar til Aflevering.

er foretaget, fra næste Aar at kunne fordoble Produktionen. Det er da Meningen at sammenbygge de to Hangarbygninger, som Fabriken i Øjeblikket har til Huse i, til een Hal, samt at flytte den store Rohrbach-Hangar til Lundtofte, hvor den saa skal tjene til Monteringshal.

## „K Z II“

### paa Propagandarejse.

DEN danske Sportsflyvemaskine »K Z II« har været i Sverige, hvor den bl. a. i Stockholm og Norrkøping har været demonstreret; Svenskerne var meget interesserede i den smukke Sportsmaskine, og da den i Forhold til andre Konstruktioner af denne Type falder meget fordelagtig ud, er der gode Chancer for at hjemføre Ordre fra Sverige.

Sportsflyvningen i Sverige er betydelig mere udbredt end i Danmark, der findes ca. 30 Klubber under Kongl. Aeroklub, saa der er et stort Marked at dyrke.

Ingeniør Zeuthen førte Maskinen med Landsretssagfører Steen G. Krenckel som Passager.

Vi har tidligere bragt »K Z II«s Data og skal derfor blot meddele nogle Oplysninger af Interesse.

Luftfartøjet er et 2-Sædet lavtvinget Monoplan, Pladserne anbragt Side om Side, Kabinen er lukket, med brede Vindspejl og store Sideruder, der giver god Udsigt, bag Sæderne findes Bagagerum.

Motoren er en 80/90 H. K. »Cirrus Minor«, hvis Brændstofforbrug er 21 l pr. Time, og Olieforbruget er 0,25 l pr. Time.

Gennemsnitshastigheden er 175 km/T.

Som Eksempel paa Rejseomkostningerne kan det anføres, at disse andrager 80.00 Kr. for en Rejse København—Paris og retur for 2 Personer, man vil deraf se, at Luftfartøjet er økonomisk i Drift og med Held tager Konkurrencen op med andre Trafikmidler.

## Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

**LUFTHAVNEN • KASTRUP 868**





**BRUG**



**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**

A/s DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.



# En Verdensflyvning i Rekordtid

Howard Hughes flyver Jorden rundt paa 4 Døgn



Kort over Howard Hughes' Route.

**D**EN 12. Juli startede den amerikanske Flyver, Mangemillionæren Howard Hughes fra New York paa en Verdensflyvning med det Formaal at slaa Wiley Posts Rekord, der var paa 7 Dage og 18 Timer.

Efter en forud lagt Plan skulde Flyvningen gennemføres paa 4 Dage, og det blev ikke blot overholdt, men Tiden blev endda endnu mindre, idet den nøjagtige Tid for Rekordflyvningen blev 3 Døgn, 19 Timer og 17 Minutter.

Det er en imponerende Præstation, der her er udført af Howard Hughes og hans Besætning, Navigatørerne Harry Conner og Thomas Thurlow, Radiotelegrafisten Stoddart samt Flyvemekaniker Lund; Howard Hughes

er ikke noget nyt Navn i amerikansk Flyvning, han er Indehaver af flere Rekorder og meget populær i Amerika, men efter denne Flyvning vil han sikkert blive ophøjet til Nationalhelt.

Flyvningen blev udført som en Propaganda for Verdensudstillingen i New York 1939, og Maskinen var en »Lockheed 14«, og den bar Navnet »New York World Fair«.

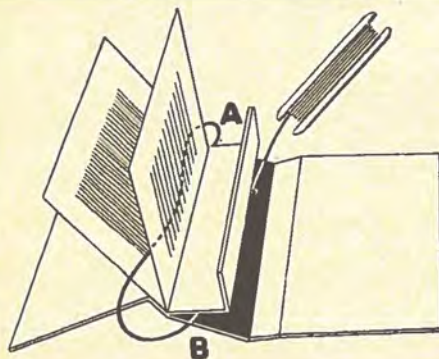
Radio- og Vejrtjenesten under Flyvningen har været glimrende organiseret, paa den første og længste Strækning — over Atlanterhavet — var der hele Tiden Forbindelse med mange forbigående Skibe, ligesom der ogsaa var konstant Forbindelse med begge Sider af Atlanterhavet, og i det hele taget har Radioen fulgt Flyverne trofast hele Vejen.

Hughes startede fra New York den 12. Juli Kl. 0.20 (dansk Tid), og allerede Kl. 16.40 modtog man paa Le Bourget et Radiotelegram fra »New York World Fairy« om, at Maskinen vilde lande! — Den første Etape, en direkte Flyvning New York—Paris var gennemføjet paa ca. 16 Timer, en Gennemsnitsfart af 352 km/T. Det er 17 Timer hurtigere end Lindbergh, da han foretog sin berømte Flyvning.

Næste Morgen startede Hughes paa den anden Etape, Paris—Moskva og landede i Moskva Kl. 9.15 om Tirsdagen efter 7¼ Times Flyvning, Gennemsnitsfarten for denne Flyvning var 335 km/T. Indtil denne Del af Verdensflyvningen havde Hughes gennemføjet Distancen betydeligt hurtigere end Post. Post brugte 50 Timer til Turen New York—Moskva, og Hughes har gjort den paa 32 Timer, men hans Forbedring af Rekorden skulde blive endnu større.

Kl. 10 landede Hughes i Jakutsk, han havde da fløjet Strækningen Omsk—Jakutsk med en Gennemsnitsfart af 340 km/T., Strækningen er 3950 km og blev tilbagelagt paa 10½ Time. Afgang fra Jakutsk Onsdag Kl. 13 og Ankomst til Fairbanks Torsdag Kl. 1.18, denne Distance er 3330 km og blev gennemføjet paa 12 Timer 17 Min.

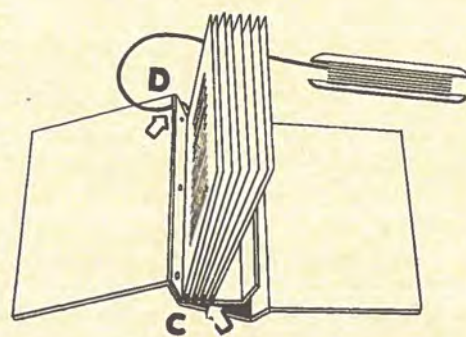
Med en Mellemlanding i Minneapolis sluttede Verdensflyvningen paa Floyd Bennet Flyvepladsen ved New York d. 14. Juli Kl. 19.37, der var da gennemføjet en Distance paa 22.800 km, og det havde nøjagtig taget 3 Døgn, 19 Timer og 17 Minutter. Howard Hughes har med denne imponerende Præstation indskrevet sit Navn blandt Verdens bedste Flyvere, og han og hans eminent dygtige Besætning har sat en Rekord, der vil blive slaaende længe.



## SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning  
**PRIS Kr. 2.00**

„FLYV“s nye Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.



Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra Bladets Ekspedition, Vesterbrogade 60





**DUNLOP**  
 FLYVEMASKINE RINGE,  
 HJUL & BREMSER

## INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

**Bygning af Flyvemaskiner  
 Maskinbygning  
 Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Praxis paa egne Værksteder.  
 Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.  
**PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.**

**Bad Frankenhausen**

(Kyffh.)

**DEUTSCHLAND**

# PREMIER IS



**BP**

— BENZIN —  
 — PETROLEUM —  
 — PARAFFIN —  
 BRÆNDELSOLIE

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



## Dansk Svæveflyver Union's Møde i Nyborg

**D**ANSK SVÆVEFLYVER-UNION afholdt den 26. Juni ekstraordinært og ordinært Landsmøde i Nyborg. Mødet aabnede Kl. 11, og Bestyrelsen bød D.K.D.A.S.' Sekretær Herr Kaptajn Lærum velkommen og anmodede Kaptajnen om at overtage Hvervet som Dirigent. Kaptajn Lærum modtog Valget og oplæste derefter Dagsordenen.

Af Beretningen fremgaar det, at Svæveflyvningen i Danmark er i god Fremgang, der er nu 20 Klubber med ialt 203 Medlemmer, og den sladige Interesse rundt om i Landet lover godt for Fremtiden.

### Indkomne Forslag.

Silkeborg Flyveklub havde indsendt Forslag til Ændring af Pgf. 11 og 14. I Pgf. 11 ønskede man Bestyrelsen suppleret med 2 Mand i Jylland og 2 Mand paa Fyen og Øerne. Herr Højner ønskede ligeledes, at man tog Hensyn til det øvrige Land, saa ikke hele Bestyrelsen sad i København. Kaptajn Lærum mente, at 3 Mand var for lidt i Bestyrelsen, da Formanden skulde kunne bevæge sig frit, enedes man om at udvide til 7 Mand ialt. Kaptajn Lærum fremkom med et Forslag med følgende Ordlyd:

Repræsentantskabet vælger Unionens Bestyrelse, som bestaar af 7 Medlemmer. Formanden vælges frit af Repræsentantskabet. 3 Mand i København, 1 paa Sjælland, 1 paa Fyen og 1 i Jylland. Bestyrelsen konstituerer

sig selv. Genvælgt kan finde Sted. Udtæder et Bestyrelsesmedlem i Aarets Løb, supplerer Bestyrelsen sig i den Landsdel, hvor Bestyrelsesmedlemmet er udtraadt. Denne Suppleant sidder til næste Repræsentantskabsmøde.

Vedtoges.

For Pgf. 14's Vedkommende slettes autoriseret Revisor og erstattes med Revisions Kontor.

### Ny Overenskomst med D. K. D. A. S.

Henry Petersen udtalte, at Kaptajn Lærum vilde fremkomme med nogle Oplysninger fra D. K. D. A. S., men Kaptajnen vilde ikke give Oplysninger, før den ny Bestyrelse var valgt; Pointet var at fremme Svæveflyvningen og højne Standen.

### Valg af Bestyrelse.

Kaptajn Lærum foreslog Forsamlingen at vælge Kaptajn H. Nielsen til Formand. Kaptajn Nielsen havde derefter Ordet og fremkom med Oplysninger om Fremtiden paa en saa opmuntrende og saglig Maade, at man forstod, at Kaptajnen havde et stort Kendskab til og Interesse for Svæveflyvning. Kaptajn Nielsen valgtes til Formand med Akklamation. Den øvrige Bestyrelse kom for Københavns Vedkommende til at bestaa af: Herr Johansen, Tscherning og Sjøholm; for Sjælland Herr H. Christensen; for Fyen Herr B. Jensen og for Jylland Herr H. B. Høyner.

Kaptajn Nielsen takkede for Valget og udtalte Ønsket om et godt Samarbejde i Fremtiden.

### Eventuelt.

Tscherning gav nogle Oplysninger om Stævnet paa Lundtofte Flyveplads. Silkeborg ønskede Oplysninger angaaende Sommerstævnet i Lønstrup. Kaptajn Nielsen tilbød paa Unionens Vegne et Tilskud paa 80 Kr. til Hjælp til Udgifterne, som med Tak modtoges. Efter at forskellige Medlemmer havde Ordet for en kort Bemærkning, sluttedes Mødet med, at Kaptajn Lærum udtalte, at man med Glæde saa, at Forstaaelsen blev bedre og bedre mellem Motor-, Svæve- og Modelflyvere, og bad til Slut Medlemmerne udbringe et Leve for Dansk Svæveflyver Union. Høyner bad Medlemmerne som Afslutning udbringe et Leve for Herr Kaptajn Lærum og takkede Kaptajnen, fordi han vilde ofre sig for Svæveflyve-Sporten.

## Fra Dansk Svæveflyver Union

### UDDANNELSER.

Et af Unionens særlige Medlemmer Løjtnant Fritz Rasmussen er i Tyskland blevet uddannet i Svæveflyvning til A, B, C og Amligen C Certifikat. Unionen byder Løjtnant Rasmussen velkommen.

Carl Johansens supplerende Uddannelse finder Sted gennem Aero Club von Deutschland, ligeledes videreuddannes der 12 B og C Flyvere i Tyskland, nemlig 4 fra Jylland, 4 fra Sjælland, 1 fra Fyen og 1 fra København, samt 2 særlige, som Unionen ønsker uddannet.

\*

### GAVE.

Fra en svæveflyveinteresseret i København har Unionen modtaget 1000 Kr., som Bestyrelsen under Ansvar vil anvende paa rette Maade. Unionen udtaler sin bedste Tak.

\*

### BEMÆRK.

Bestyrelsen henstiller til Klubberne at anskaffe anerkendt Materiale til Bygning af Svæveplaner; det kan blive dyrt at anvende secunda Materiale.

\*

### FLYVESTÆVNE.

Det største Svæveflyvestævne vi endnu har set herhjemme, vil finde Sted den 14. August. Alle nærmere Oplysninger giver indtil videre hos Tscherning, Øbro 5657.

\*

### NY DANSK SVÆVEFLYVER-REKORD.

**G**UNNAR CHRISTIANSEN har den 26. Juli sat ny dansk Varighedsrekord med 6 Timer 33 Minutter og derved forbedret Rekorden med 1 Time 17 Minutter; den tidligere Rekord var ogsaa sat af Gunnar Christiansen.

Rekorden blev sat under Opholdet i Dansk Svæveflyve-Unions Sommerlej ved Lønstrup.

\*

### Tilsynsførende.

Hr. Ing. G. Hansen, Orlogsværftet, vil for en kortere Tid være Unionen behjælpelig med Tilsyn af Svæveplaner.




Codan  
Gummistøvler



# 1. DANSKE SVÆVEFLYVE STÆVNE LUNDTOFTE

Søndag den 14. August Kl. 14

Arrangeret af Berlingske Tidende



Udtagelses-Konkurrencer  
fra Kl. 10<sup>00</sup>

Adgang til Pladsen  
fra Kl. 9<sup>30</sup>

Restauration forefindes

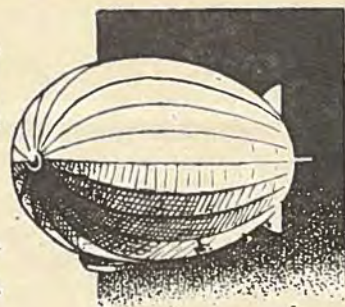
Entre 1 Kr. for Voksne og 50 Øre for Børn

## GLUEFIX

limer alt.

Særlig egnet til Byg-  
ning af Flyvemodeller.

Elastisk.



## GLUEFIX

er benyttet ved Bygningen af  
Zeppelin »Hindenburg«.

Tuber til 75 Øre og 150 Øre kan købes i  
Bog-, Papir-, Farve- og Materialforretninger.

Forhandlere opgives:

**HANS RIKEN**

Bornholmsgade 8 • København K. • Central 1997

## Stort Svæveflyvestævne paa Lundtofte Flyveplads

DANMARK vil nu faa sit første danske Svæveflyverstævne. Det afholdes Søndag den 14. August paa Lundtofte Flyveplads. Det arrangeres af »Berlingske Tidende« i Samarbejde med Dansk Svæveflyver Union og Dansk Modelflyver Forbund. Den sportslige Ledelse har Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

Stævnets Leder er Kaptajn Lærum. Der er et Præsidium, hvis Formand er Oberstløjtnant Bjarkov, og Dommerkomitéen bestaar af Kaptajnerne Lærum og Heinrich Nielsen, Løjtnant Frits Rasmussen og stud. polyt. Per Weishaupt.

Om Formiddagen vil der blive ind-

ledende Konkurrence for Svæveflyvere og Modelflyvere. De tre bedste i hver Klasse udtages. Om Eftermiddagen vil der blive særlig dansk Højstart med Nedkastning af Dannebrogssflag. Der vil desuden blive Ballonjagt, og ogsaa »Mr. Calm« vil optræde. Den største Interesse vil maaske samle sig om de tyske Deltagere, der vil vise 8-Talsflyvning, Looping, Dykning og Mærkelanding. Der vil desuden blive Demonstration af de tyske Svæveplaner og meget andet.

I Forbindelse med Stævnet finder

Alt for Flyvere og flyveinteresserede  
kan De købe hos

**AERO-TJÄNST, Malmö 12**

Forlang vort Katalog!



der en Konkurrence Sted. Man skal forudsige, hvilken Højde den bedste danske Pilot opnaar. 1. Præmie er en Flyvetur til Stockholm, og 2. Præmie en Flyvetur til Aalborg, begge skænket af Det Danske Luftfartsselskab. Desuden 6 Ekstrapræmier, bestaaende af »Berlingske Tidende«s Svævemodeller.

\*

Stævnets eventuelle Overskud gaar til Støtte for Dansk Svæveflyver Union og Dansk Modelflyver Forbund.

## Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for  
Luftfartforsikring**

Fraktion for Danmark

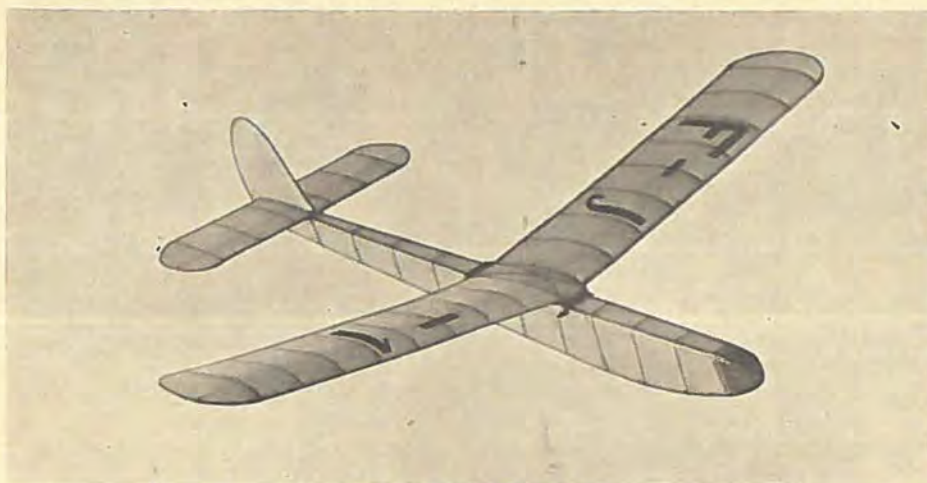
Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes  
ved Billetkontoret i  
Lufthavnen



# F-J-1 - Den nye Svævemodel



Modelflyveren F.-J.-1.

**ILLUSTRERET FAMILIE JOURNAL**  
I har udsendt en ny Svævemodel konstrueret af den kendte Model-Konstruktør Sven Wiel Bang, der med sine tidligere Konstruktioner har vist, at han kan bygge en Model, der baade hvad Udseende og Flyveegenskaber angaar staar Maal med de bedste.

Med sin nyeste Konstruktion **F-J-1** befæster han yderligere sit Ry, det er en meget stabil Model, den ser godt ud og er billig at anskaffe, vi kan paa det bedste anbefale alle Interesserede at prøve denne Model baade i Klubberne og til mere »privat« Fornøjelse.

F-J-1 har følgende Data:

F-I-1 hører til Svævemodeller i Klasse X.

V-formet Bæreplan. Spændvidde 99 cm.

Trekantet Krop. Længde 85 cm.

Beklædning: Mellemsvært Japan-papir.

Imprægnering: Dope.

Vægt (færdig afballanceret): ca. 200 g.

Planbelastning: 15,3 g/dm<sup>2</sup> til 16 g/dm<sup>2</sup>.

Det er en rigtig Ønskemodel baade for Begyndere og Viderekomne, og den fortjener stor Udbredelse.



**Modelflyvesport**  
er moderne. Smuk  
illustreret Prislister  
gratis og portofrit,  
skriv endnu i Dag.

**Modelflyveindustrien, Skjern**  
(Modelflyveklubbernes Indkøbscentral)

## Alt for Modelflyvere.

16 Aars Erfaring.

Stor Prislister sendes gratis.

**Helge Nielsen,**

Guldbergsgade 72<sup>4</sup>, Kbhvn N.

## Dansk Modelflyver Forbund

### GENERALFORSAMLING.

**F**ORBUNDETS ordinære Generalforsamling afholdes Lørdag den 13. ds. Kl. 20 paa Sofievej 1, Hellerup.

### NY MODELFLYVEKLUB.

**D**EN 13. Juli blev Modelflyveklubben »Cirrus« dannet. Klubben, der begyndte med fem Medlemmer, har foreløbig intet Værkstedsløse, men klarer sig dog, idet de fleste af Medlemmerne selv har Værksted. Klubaften etc. skiftes Medlemmerne for det meste til at afholde. Tre af Medlemmerne holder udenlandske Tidsskrifter om Modelflyvning og saavidt muligt cirkulerer disse Blade blandt Medlemmerne, saa at alle kan følge med i, hvad der sker i Udlandet paa Modelflyvningens Omraade. Det er en fortræffelig Ide, som andre Klubber bør lægge sig efter, hvis de ikke allerede har gjort det.

Klubben havde i Midten af Juli ni Modeller: fem Svævemodeller, to Motormodeller og to »Schwingenflugmodeller« eller »Vingeslagsmodeller«. Der er 1 »Grosse Winkler«, 1 »Einheitsmodel«, 3 Selvkonstruktioner, 1 »Kungsörnen«, 1 »Sport Trainer« (de to sidste af Balsa), samt to »Schwinguine«. Under Bygning haves 1 »Luftikus«, 1 »Winkler Junior«, 1 A. L. 3 og en selvkonstrueret Motormodel.

»Cirrus« er fra Starten Medlem af Dansk Modelflyver Forbund. Flere af Medlemmerne har været Medlem af »Globus Aero Klub« i Hellerup, men Afstanden var for stor i Længden, til at man kunde faa samme Udbytte af Foreningen som Medlemmerne i Hellerup.

Formand er Danmarksrekordindehaveren Ole Holtén, Krogvej 22, Holte.

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Lærred  
Krydsfinér  
Plexiglas  
Propeller  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



# Modelflyvning er morsomt

**M**odelsvæveflyvningen er den Gren af Modelflyvningen, der ikke alene er den mest økonomisk overkommelige, men ogsaa den mest interessante, idet man her har et Middel til at studere de mange forskelligartede Luftstrømninger og de Kræfter, der betinger al Flyvning. Det er interessant at se, at mangfoldige Flyvere, der har prøvet Svæveflyvning, hævder, at de først efter at have forsøgt Svæveflyvningen, forstaar, hvad Flyvning er, fordi de her udelukkende er henvist til Natur.

Dette er ogsaa Tilfældet med Modelsvæveflyvning. Et Modelsvæveplan er bygget op paa nøjagtig samme Maade og efter nøjagtig samme Principper som et bemandet Svæveplan, idet der dog er taget forskellige Hensyn til den saakaldt Selvstabilitet.

Berlingske Tidende har indset, at der i Modelflyvningen ligger en national Opgave, og samtidig med at de i de sidste Par Maaneder har bragt en Række interessante Artikler i Søndagsmagasinet har de foranlediget bragt en letbyggelig Model i Handelen.

Det er ikke nok, at der er Interesse for Modelsvæveflyvning, man skal ogsaa sættes i Stand til selv at kunne drive Sporten og høste de lærerige Erfaringer.

Berlingske Tidendes Modelsvæveplan W 12 findes som et Byggesæt, hvor alle Delene som Spanter, Ribber, Næseklodser, Lister, Beklædning o.s.v. er færdig tilskaarne, saa der ikke behøves Værktøj af nogen Art til Fremstillingen. Endvidere medfølger Tegninger i fuld Størrelse og en detaljeret Byggeanvisning og Flyveinstruktion, saaledes at enhver uden forud-

gaaende Kendskab er i Stand til i Løbet af nogle Timer at fremstille et Modelsvæveplan, der ikke alene er nemt at bygge, men som ogsaa indeholder alle Betingelser for at kunne opnaa de ønskede gode Resultater.

Der har i Sommer været foretaget adskillige bemærkelsesværdige Flyvninger med forskellige Typer indenfor



Modelsvæveplanet. Saaledes er der fra Eremitagesletten med en »Grosse Winkler« — Spændvidde 180 cm — fløjet til Skovshoved paa ca. 30 Minutter. Med en »W 17« — Spændvidde 148 cm — er der fløjet over Sundet til Landskrona paa ca. 1 Time 20 Minutter. Med en »Berlingske Tidende W 12« — Spændvidde 97 cm — er der paa Bilsø Strand fløjet over 20 Minutter inden Modellen forsvandt ud af Syne.

Det vil saaledes ses, at Modelsvæveflyvning ikke er at betragte som en Leg, men som en Sport, hvor der kan opnaas stadig bedre Resultater.

Der er her i Landet allerede en Del Modelflyveklubber, men for en stor

Dels vedkommende kniber det delvis med den fornødne Kapital og delvis med den fornødne Organisation og Disciplin, og det er her de Voksne burde træde til og støtte Ungdommen, saa vi inden alt for længe kan være paa Højde med Udlandet, især Tyskland, hvor Modelflyvning i mange Skoler er Skolefag.

Det er en Kendsgerning, at en stor Del af Svæveflyverne i Tyskland er hvervede fra Modelflyvernes Rækker, ligesom en stor Del af Tysklands Militærflyvere kommer fra Svæveflyverne, rent bortset fra, at enhver Militærflyver i Tyskland endvidere skal have Svæveflyver-Certifikat.

Danmark egner sig fortræffeligt til Modelsvæveflyvning. Store Bakker og bjergrigt Terræn er ikke nogen Betingelse for at drive Sporten. Modellen kan trækkes op i Luften fra en Græsmark eller aaben Slette og udløses fra Snoren i den ønskede Højde. Herfra kan Modellen foretage Glideflugter med en Varighed alt efter Højden og Modellens Flyvedygtighed. Modellen kan imidlertid ved Valg af det rigtige Terræn, Vindforhold o. s. v. komme ind i Opvinde, der kan være saa kraftige — d. v. s. have en Hastighed der overstiger Modellens Faldhastighed, — at Modellen i Forhold til Jorden vinder Højde, hvorved Flyvetiden forlænges betydeligt.

Ingen Modelflyver, der een Gang har mærket Spændingen ved at se sit Fartøj fortsætte Flugten gennem Luften, vil undvære den interessante og underholdende Sport — man bliver grebet af den, naar man først faar begyndt.



## PAPIR TIL MODELFLYVERE

Føres i Format: 90×60½ cm., i chamois Farve og i følgende Vægte:

|          |   |                |      |                  |
|----------|---|----------------|------|------------------|
| Nr. 3030 | - | Vægt: 30 gr/m² | ...  | Kr. 0.25 pr. Ark |
| - 3040   | - | 40             | .... | - 0.30 -         |
| - 3060   | - | 60             | .... | - 0.45 -         |

Faaes overalt hos Bog- og Papirhandlerne

**L. LEVISON JUNR.**

AKTIESELSKAB

KØBMAGERGADE 50 - KØBENHAVN K.



## ARADO »AR 79« SÆTTER REKORD.



**D**EN 21. Juni startede den tyske Flugkapitän M. Schnirring ledsaget af Flyvemekaniker Bock med en Skole- og Rejseflyvemaskine Type Arado »Ar 79« paa et Rekordforsøg over 100 km Distancen.

Flugkapitän Schnirring opnaaede en Hastighed paa ikke mindre end 228.89 km/T, hvilket er 30 km mere end den af F. A. I. i Marts 1938 anerkendte Rekord i 3. Klasse for lette Flyvemaskiner. Denne Klasse har altid haft skarp Konkurrence; det er ikke længere siden end den 24. Marts 1938, at Løjtnant J. Kulhanek i Tjekoslovakiet satte den tidligere Rekord, som var paa 196,63 km/T.

»Ar 79« er en Flyvemaskine i Seriefabrikation uden noget Specialudstyr, den er fremstillet som Skole- og Rejseflyvemaskine og monteret med en Hirth-Motor H M 504 A 2 paa 105 HK.

### DIREKTE FLYVNING MOSKVA—WLADEWOSTOCK.

**D**E russiske Flyvere Wladimir Kokkinaki og Briandinski startede d. 27. Juni fra Moskva for at foretage en direkte Flyvning til Wladewostock

## NYT FRA ALLE LANDE

uden Mellemlanding, og derved undersøge Mulighederne for at oprette en direkte Luftfartsforbindelse med det sovjetrussiske Østen uden Mellemlanding i Vest- eller Østsibirien, saaledes som det hidtil har været Tilfældet. Den samlede Distance er 7000 km.

Flyverne benyttede en 2motors Flyvemaskine, konstrueret og bygget af C. B. Iljuschin, og de gennemførte Flyvningen med en Gennemsnitsfart af 307 km/T. Man ventte, at man paa Grundlag af de indhøstede Erfaringer snart

vil kunne oprette en direkte regelmæssig Rute Moskva-Wladewostock.

Begge Flyverne er for denne Prestation blevet belønnet med Titelen »Sovjetunionens Helte« og har faaet tildelt Lenin-Ordenen; endvidere har de faaet en Præmiesum hver paa 25.000 Rubler.

### CURTIS-MASKINER I RUSLAND.

**D**EN sovjetrussiske Regering har af »Curtis Aircraft Corp.« købt Licens til Bygning af den nye »Curtis 37«. Den bliver udstyret med en ny Type Motor System »Ellison« paa 1000 HK i Stedet for den hidtil anvendte Stjernemotor.

### »MERCURY« KRYDSEr ATLANTERHAVET MED NYTTELAST.



Den øverste Maskine er »Mercury«, der af »Maia« løftes op i 2000 Meters Højde for derefter at frigøres.

**D**ET kombinerede Luftfartøj »Mayo« beviste den 20. Juli sin praktiske Betydning ved Overføring af Post, Aviser og aktuelle Films fra England til Amerika. Der har længe været eksperimenteret med denne Type Fartøj, hvis Betydning bestaar i, at det mindre Fartøj frigøres i 2—3000 m Højde og derved kan transportere betydelig større Nyttelast, end hvis det skulde starte fra Vandet ved egen Kraft.

Flyvningen gennemførtes paa 13 Timer 39 Minutter fra Irlands Kyst til New Foundland og fortsattes direkte til Montreal, hvor »Mercury« landede Kl. 16,20 efter at have gennemført en Flyvning paa 4800 km uden Mellemlanding. Efter at have indtaget Benzin fortsattes Flyvningen til New York, hvortil Føreren, Kaptajn Bennett, naaede Kl. 21,08 Torsdag.

»Mercury« medførte 500 kg Nyttelast.

## SEEFABRIKS AKTIEBOLAG

*Sandviken*

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrien • Välkänd kvalitet • Märke: SEEFAB.

Repræsentanter: V. LÖWENER - KØBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B Telefon: C. 7885

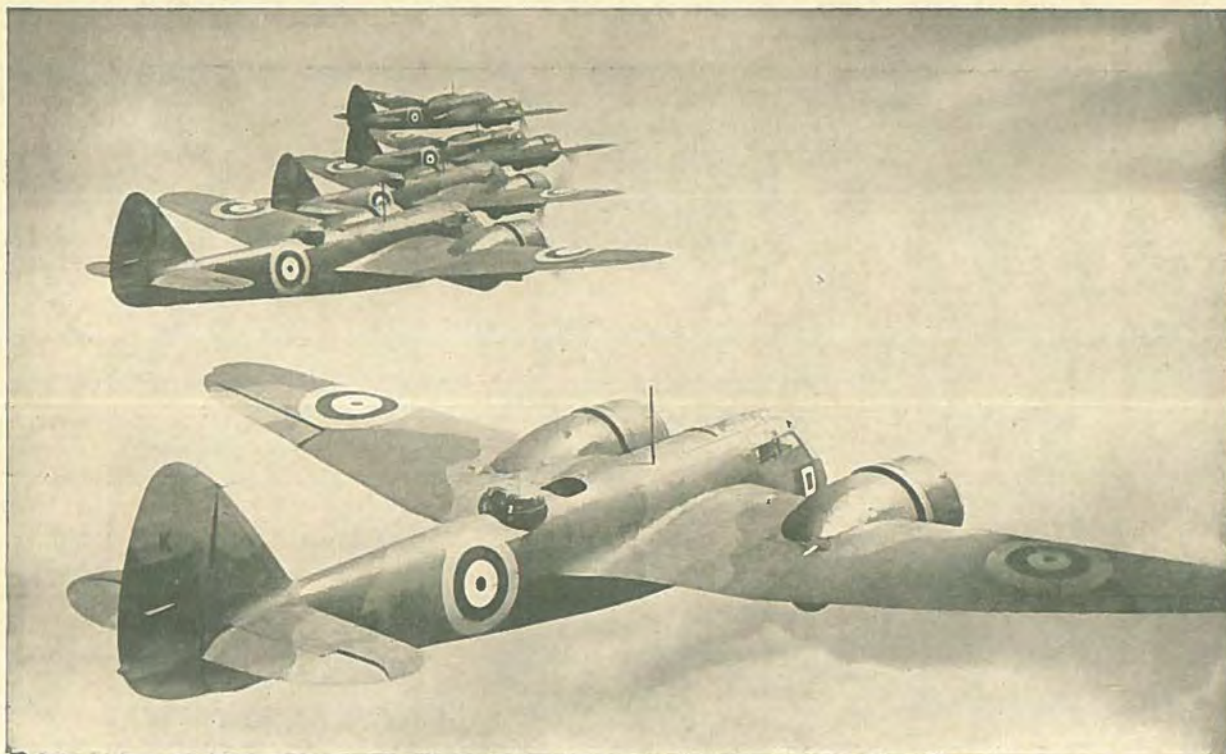


**Ha 139**  
im Nord- u. Südatlantikdienst der Deutschen Lufthansa



**BLOHM & VOSS HAMBURG**





*En Formation af „British Air Force“s  
Blenheim Maskiner.*

● „BRISTOL“ Blenheim Bombemaskinen, der er udstyret med to „BRISTOL“ Mercury Motorer er uden Tvivl Nutidens mest ydedygtige Bombemaskine. „BLENHEIM“ er en hyperhurtig Maskine med stor Rækkevidde, usædvanlig Manøvreedygtighed og ypperlige Start- og Landingsegenskaber, der gør det muligt at anvende enhver almindelig Flyveplads uden at løbe nogen som helst Risiko.

## „BRISTOL“ **BLENHEIM BOMBER**



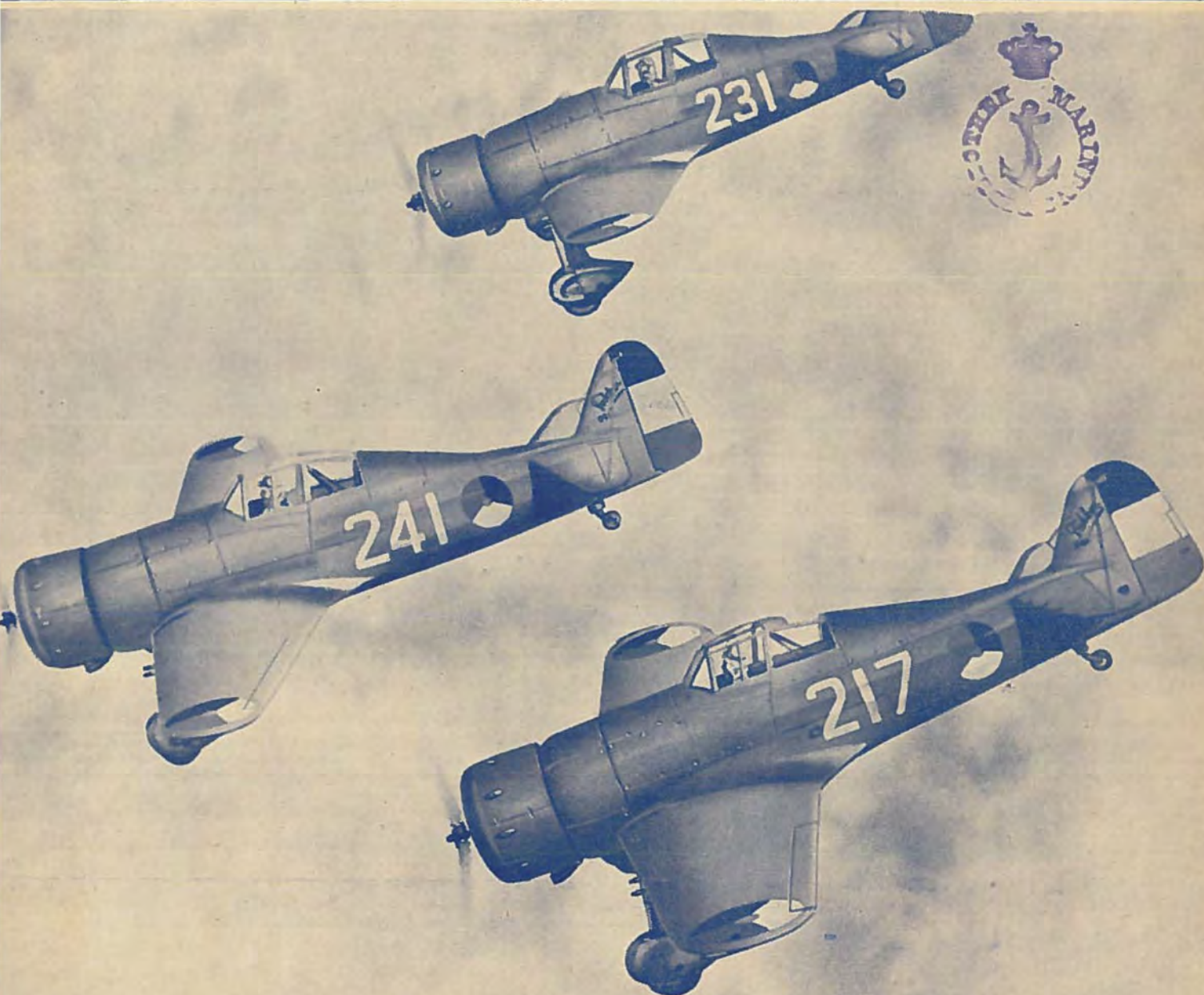
*Bristol*

**THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, BRISTOL, ENGLAND**  
REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED A. B. C. HANSEN COMP., INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.





aaedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 9

38 - 11. Aarg.

**SVÆVEFLYVESTÆVNET I LUNDTOFTE**

**Paa Svæveflyveskole i Tyskland**

*af Løjtnant Fritz Rasmussen*

**FOKKER D 21**

**MOTH MINOR**

**35** ØRE

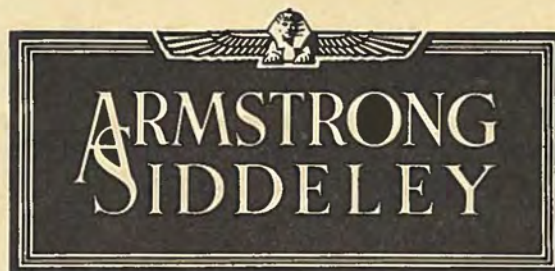
24 SIDER





**JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU**



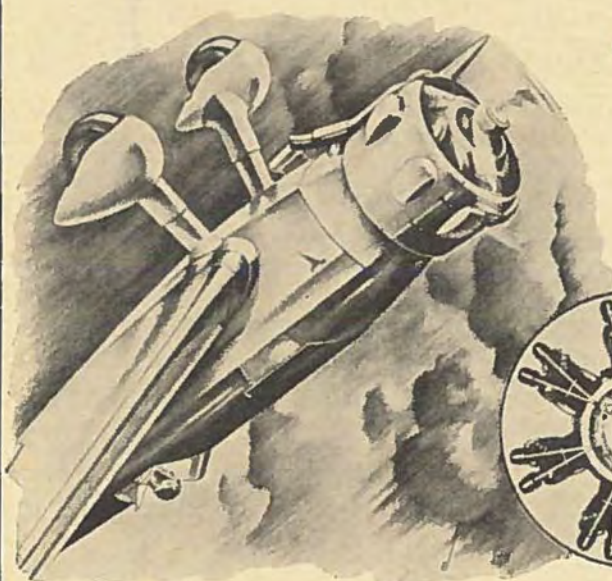


# TIGER ENGINES

•

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD  
COVENTRY ENGLAND

AS475



Messerschmitt „M 35“ med Sh 14 A 4

## *Ved Kunstflyvning*

maa man ubetinget kunne stole paa  
Motoren for at yde det bedste

*Vor*

# Sh 14 A 4

er den paalidelige Flyvemotor  
til Skole, Rejse, Kunstflyvning, Konkurrence

**BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE**  
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG  
BERLIN - SPANDAU



Repræsentant:  
**SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB**  
Svægestrømsafdelingen  
BLEGDAMSVEJ 124 TLF. C. 8448 KØBENHAVN Ø



**„CELOSE“**  
(LOVBESKYTTET)

**ASP DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

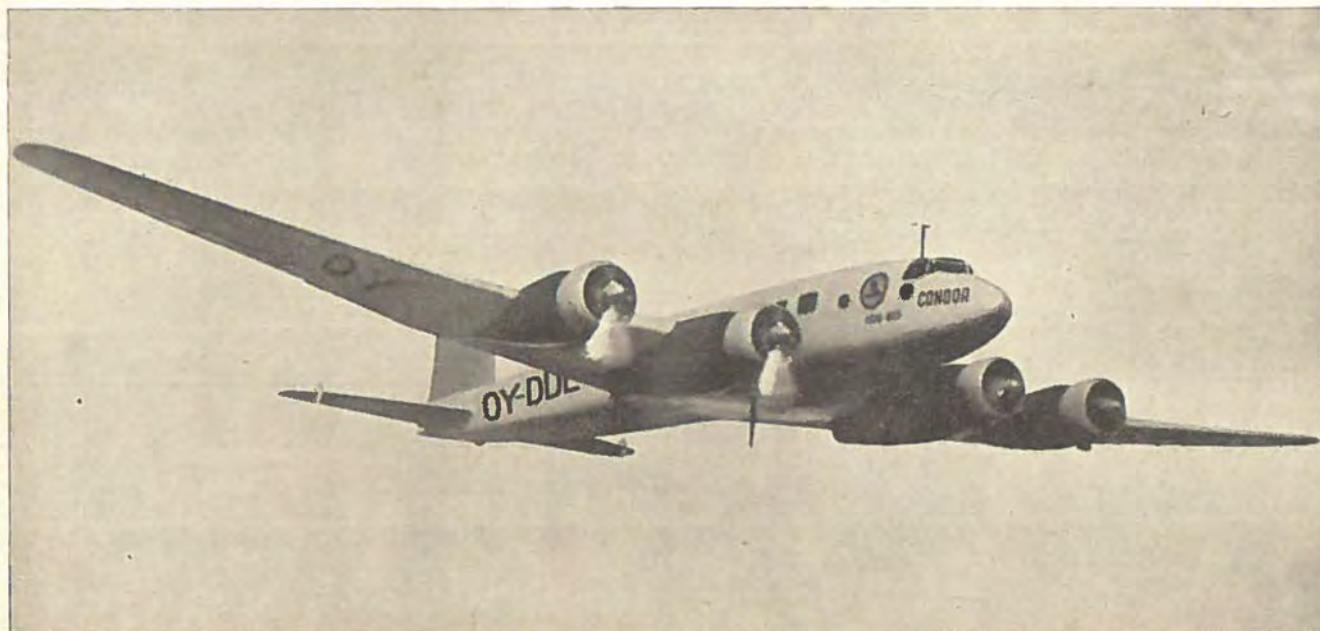
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)  
**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**  
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



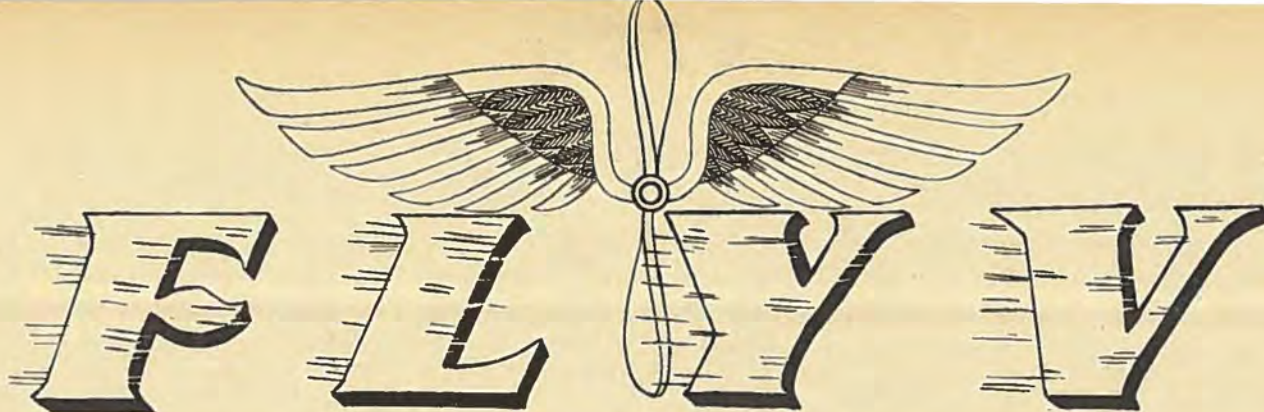
**Hurtigt og komfortabelt**

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**







# PAA SVÆVEFLYVESKOLE I TYSKLAND

Et Ophold paa Reichsschule für Segelflugsport Sylt og paa Reichsschule für Segelflugsport Grunau.

VED Formanden for Dansk Svæveflyverunion, Kaptajn H. Henrich Nielsen's Hjælp, lykkedes det mig i Juni Maaned 1938 at faa min Ansøgning til »Aero-Club von Deutschland« om et Ophold paa en Svæveflyveskole i Tyskland bevilget.

Jeg ankom til Berlin Lørdag den 4. Juni 1938, hvor jeg straks gik til »Aero-Club von Deutschland« for at høre, om jeg kunde køre videre til Grunau i Riesengebirge, hvor jeg »efter Programmet« skulde modtage hele Uddannelsen. Det viste sig, at der i Grunau var Wettbewerb i Begyndelsen af Juni og det var umuligt for mig at flyve der før den 16. Generalsekretær Krogmann var meget venlig imod mig og telefonerede til Skolen paa Sild for at høre, om jeg muligvis kunde træde ind paa et Kursus indtil jeg kunde komme til at flyve i Grunau. Dette lykkedes og samme Dag kørte jeg fra Berlin mod Sild, hvortil jeg ankom Pinsedag den 5. Juni.

Skolen paa Sild ligger ved en lille By, Wenningstedt, paa den nordlige Halvdel af Øen. Af Bygninger under Skolen findes en Adminitrationsbygning, som først netop i Forsommeren 1938 er bygget og i Begyndelsen af Juni Maaned taget i Brug; desuden findes 2 Haller, som hver kan rumme ca. 10—12 Svæveplaner, en Bygning i hvis ene Fløj Flyvelærerne (6—8), Luftpolizei, m. m. logerer; i Midten af Bygningen er der Opholdsrum for Elever, Spisestue, Køkken, Kantine m. m. og i den anden Fløj Belægningsstuer til Eleverne. Skolen kan have ca. 100 Elever ad Gangen.

I en Tilbygning til Hallerne findes Værksteder og Garager.

## Af Løjtnant Fritz Rasmussen.

I Nærheden af Skolen ligger en Hede, »Wenningstedter Heide«, hvor der er glimrende Betingelser for Windenschlepp, (Automobil-Spilstart). Til Flugzeugschlepp (Start efter Motor-maskine) anvendes nu en mindre Flyveplads i Nærheden af Skolen, men Pladsen er endnu af saa ringe Udstrækning i Øst-Vest, at der herfra kun kan startes, naar Vinden er nordlig eller sydlig.

Det gunstigste Flug-Gelände paa Sild er ved Stranden, ved Hangen. Naar det er Vestenvind med Styrke fra 5—6 m/Sek., flyver alle Elever her.

Ved Øvelserne til Aflæggelse af Prøverne for Opnaaelse af A & B Certifikaterne, anvendes Windenschlepp.

I Tyskland øves ikke Winden-

schleppstarter, saafremt Vinden er stærkere end 8—10 m/Sek. Autoen skal have en Motor paa mindst 50 HK. ved normal Skoleflyvning med en Wire fra Auto til Svæveplan paa indtil 800 m, forlænges Wiren (der Sei,) maa der anvendes stærkere Motor, 80 HK. I Tyskland har der været anvendt Wirer paa indtil 1200 m., hvorved man naturligvis opnaar at kunne trække Planet op til større Højder.

Wiren skal have en Tykkelse af 3—4 mm, i Tyskland benyttes udelukkende Wirer paa 3,6 mm.

Ved alle Starter er der en Flyvelærer ved Autoen og en Flyvelærer ved Startstedet. Der er saavel telefonisk Forbindelse som Flagforbindelse mellem Startsted og Auto. Forinden hver Start giver Læreren ved Startstedet telefonisk Meddelelse til Læreren ved Autoen om, hvilken Ma-



Skolemaskine »Grunau Ei«, kun egnet for Skoling til A- og B-Certifikaterne.





*Hangflyvning paa Sild. En Bussard efter Start med Gummitov.*

skine og Elev, der starter, og hvilken Højde, han ønskes trukket op til.

Naar Mand og Maskine er klar, vinkes der een Gang med Flaget, naar denne Vinken er besvaret paa samme Maade fra Autoen, vinkes der to Gange, og først naar dette er besvaret med to Gange Vinken med Flaget fra Autoen, startes Motoren og Planet bliver trukket i Luften.

Naar den ønskede Højde er opnaaet, vinkes der vedvarende fra Autoen, hvorefter Flyveren bringer Planet i normal Stilling i Luften — fra den Stige-Stilling det har, saa længe det bliver trukket af Autoen — og gør sig fri af Wiren (ausklinken). Herefter kan han manøvrere som beordret for Starten.

I Tyskland findes ved alle Windenschleppstarter en Sikkerhedsanordning, der tilsigter at forhindre, at Flyveren, hvis han glemmer »ausklinken«, bliver trukket i Jorden af Wiren, naar han begynder at kurve. Det er en saakaldt Kappmaschine, i Hovedsagen en Maskine bestaaende af 2 skarpe Knive saaledes anbragt paa Autoen, at Wiren løber imellem dem og saaledes, at Læreren i Autoen, ved at trække i et Haandtag ved Rattet, med Knivene kapper Wiren over. Knivene bliver prøvet hver Maaned og skal kunne kappe 5 Wierer paa een Gang i eet Snit. At Maskinen er *uundværlig* er bevist, idet de i Tyskland før Anskaffelsen af disse Maskiner har haft mange alvorlige Uheld, opstaaet paa denne Maade, og Windenschleppkursus var en

Overgang forbudt; ydermere har de efter Anskaffelsen mange Gange haft Brug for Kappemaskinen.

Jeg fik paa Sild Lejlighed til at trække Maskiner op med Auto; der er intet vanskeligt heri, men man bør kræve, at det er en flyvekyndig Mand, der tillige er Automobilkører, der er paa denne Post ved Windenschlepps.

Jeg maatte, i Lighed med alle andre »ikke Svæveflyvere«, der indtræder paa en Svæveflyveskole i Tyskland, selv om de er Motorflyvere, eller endog Luftmillionærer i et Luftfartsselskab, igennem alle Grene fra A og op efter. »A« & »B« kaldes i Tyskland *Gleitfliegerprüfung A* og *Gleitfliegerprüfung B*.

Min første Flyvning — Glidning — havde jeg den 6. Juni 38 — 2. Pinsedag — (i Tyskland flyves alle Dage paa disse Skoler, naar Vejret tillader det) i en »Zögling mit Boot«; første Start til ca. 50 m med Landing efter Ligeudflyvning; herefter fik jeg Lov at kurve til højre og venstre og tredje Gang kurvede jeg helt rundt og landede atter ved Startstedet. Samme Dag aflagde jeg »A« Prøven

med 5 Starter og efterfølgende Landinger ved Startstedet.

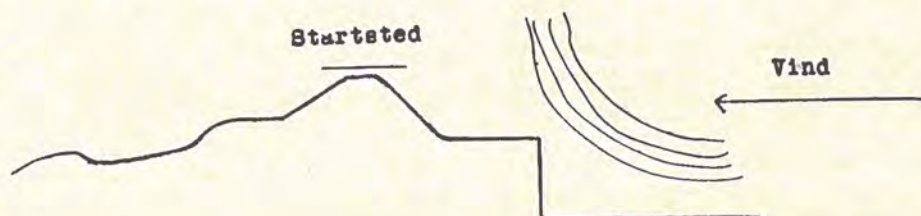
Næste Dag, den 7. Juni, fløj jeg først 2 Gange med en »Falke II«, en lidt bedre Maskine, hvorefter jeg af- lagde »B« Prøven, ogsaa med 5 Star- ter, men til ca. 150 m.s Højde med Mærkelandinger indenfor et Felt 50× 150 m; af de 5 Landinger skal de 3 være fra venstre og de 2 fra højre el- ler omvendt.

Herefter — den 8. Juni — kom jeg til Flugzeugschlepp; jeg fik først 2 Starter i Dobbeltsitzer »Kranich« med Flyvelærer, vi blev slæbt til ca. 400 m. Wiren, der her anvendes, er 5 mm tyk og ca. 100 m lang. Samme Dag aflagde jeg C. Prøven i en »Grunau Baby II A«, idet jeg under min anden Flyvning med »Baby«en var saa heldig at finde Opvind foran en Gewitterfront, saaledes at jeg, medens Lederen af Skolen saa det, vandt Højde fra ca. 200 m til ca. 500 m; jeg opholdt mig under denne Flyvning i Luften ca. 20 Minutter.

Den 9. Juni fik jeg 3 Starter mere efter Motormaskine, hvorefter jeg havde bestaaet Prøven for Flugzeugschlepp Genehmigung.

Der havde i disse fire Dage næsten ingen Vind været, saaledes at jeg havde ideelt Vejr til de ovennævnte Flyvninger, men nu haabede jeg, at vi maatte faa Vestenvind, saaledes, at vi kunde flyve Hangflyvning ved Stranden; dette var en Betingelse for, at jeg overhovedet kunde naa videre paa Sild. Jeg var meget heldig, idet vi den 10. Juni virkelig fik en god solid Vestenvind; al anden Flyvning holdt op, og vi trak Maskinerne ud til Klitterne.

Stedet, hvor der flyves Hangflyvning, ser i Hovedsagen saaledes ud. Stranden er ca. 150 m bred, fin jævn uden Sten e. l., herefter en lodret Klit paa ca. 15 m, et vandret Plateau paa ca. 25 m, fuldt af Sten o. l., og derefter skraaner Klitten op til Startstedet med en Hældning, der er ca. 60°. Nedenstaaende Tegning kan maaske give et Indtryk af Forholdene:





Strækningen, hvorpaa der flyves, er ca. 4 km, men med stærk Vind kan der dog let flyves længere. Paa de nævnte 4 km er »Hangen« omtrentlig lige høj og stejl og derfor fortrinligt egnet til Skoleflyvning.

Der startes her med Gummitov. Startstedet er vist paa Skitsen. Til Start her behøves der 10 Mand — Startmannschaft — til at trække Tovet ud og 2—3 Mand til at holde Maskinen i »Halen« — Haltemannschaft. Naar Flyveren er klar til Start, kommanderer en Flyvelærer, der staar ved den ene Planspids, saaledes:

»Startmannschaft?« ..... »Klar«  
 »Haltemannschaft?« ..... »Klar«  
 »Ausziehen« ... ..  
 »Laufen«

»Los« (naar Gummitovet er passende spændt.)

Maskinen faar herved en Start lige ud i Opvinden; naar Flyveren har fornøden Kontrol over Maskinen, drejer han, saaledes at han følger Klitranden, hvor Opvinden er stærkest; er Vindstyrken 8—10 m/sek., kan man efterhaanden opnaa ca. 150—200 m over Hangen med de almindelige Øvelsesmaskiner som Grunau Baby, Wolff og Rhönbussard. Med Hochleistungsmaskiner kan man na-



Hangflyvning paa Sild. Maskinen, der har størst Højde, er en »Rhönsperber«.

turligvis opnaa større Højder, i ganske enkelte Tilfælde er der paa Sild med kraftig Vind og iøvrigt med gunstige Forhold opnaaet Wolkenanschluss.

Der kan her ved Hangen meget vel flyve 8—10 Maskiner paa een Gang; der viges ud til højre.

Jeg havde her den 10. Juni fire Starter, stadigvæk med »Baby«en og opnaaede »Amtliche C«.

Alle Maskiner lander helt nede paa Stranden enten til et beordret Klokkeslet eller paa aftalt Tegn fra Jorden. Naar man skal lande, maa man presse Maskinen ud af Opvinden ned mod Stranden og selvsagt paa et saadant Sted, at man kan lande omtrentlig ud for Startstedet, idet Maskinerne maa trækkes op over Klitterne til ny Start; det kan være vanskeligt at beregne Landing her, da Opvinden ved stærk Vind er kraftig. Helt nede ved Stranden er der saa godt som Vindstille, idet Vinden jo bliver bøjet væk fra Stranden og opover Klitkanten.

Ved Landinger anvendes Vingegliding naturligvis med stor Fordel, men mange »Ikke-Motorflyvere« har svært ved at udføre denne Manøvre rigtigt.

Alle de hidtil omtalte Flyvninger skal udføres med Styrthjelm; først naar Prøverne for »Amtliche C« er bestaaet, maa man være fri for at flyve med denne, naturligvis generende, Hjelm. Ligeledes skal Piloten have

Briller paa under disse Flyvninger, samt ved Flugzeugschlepp.

Den 11. Juni fik jeg Lejlighed til at prøve Dauerflag til Leistungs-Abzeichen i en »Rhön Adler«, en lukket Maskine; det var en uventet Chance for mig til at flyve med en Hochleistungsmaschine; jeg fik som anført Lov at prøve at flyve 5 Timer og 12 Minutter, hvorefter jeg ved Tegn fra Jorden fik Ordre til at lande; Vinden var efter 3 Timers Flyvning saa svag, at anden Flyvning blev stoppet, men takket være den velflyvende Maskine, jeg havde, kunde jeg gennemføre de 5 Timer. Vinden holder sig paa Sild ofte dagevis fra Vest, saa mange Elever faar her udført deres Dauerflüge, ligesom Verdensrekorden paa ca. 44 Timer er sat her.

Den 12. Juni fløj jeg 2 Timer 40 Minutter i en Wolff, stadig ved Stranden, og den sidste Dag, jeg var paa Sild, den 13. Juni blev det tilladt mig i 5 Timer at flyve deres nyeste Maskine, en »Minimoa«, ogsaa lukket og med V-formede Planer; denne Maskine svæver fabelagtig godt.

Tirsdag den 14. Juni kørte jeg fra Sild til Berlin sammen med en tysk Flyvelærer, som skulde videre til Bulgarien med et Windenschleppkursus. Vi arrangerede et lille Ophold i Lauenburg for at spise, og var her saa heldige at faa Lejlighed til at se en Skole, hvor der blev undervist i Bygning af Modeller. (Sluttes i næste Nummer)



Efter Landing paa Stranden maa Maskinen trækkes op over Klitten ved Hjælp af Tov.



# HELICOPTER PROBLEMER

En enkelt Rotor med stive Blade vil, hvis den anbringes i en Luftstrøm, have Tendens til at kæntre over paa den ene Side. Dette forklares paa følgende Maade:

Fig. 7 viser en saadan enkelt tre-bladet Rotor med stive Blade. Hvis

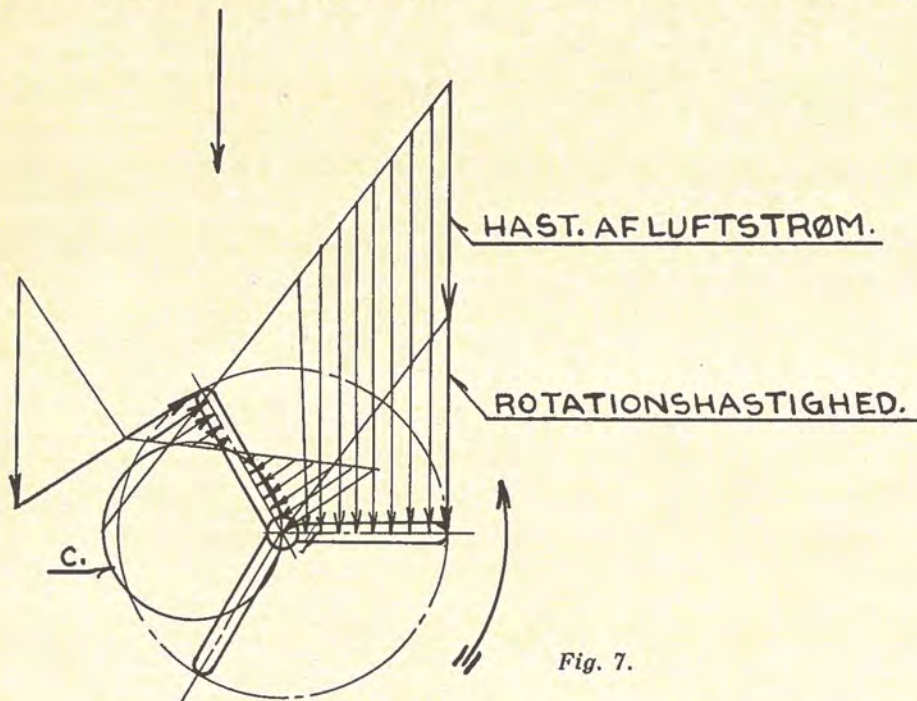


Fig. 7.

denne Rotor roterer i stillestaaende Luft, vil dens Opdriftscentrum falde i Aksen. Hvis man derimod anbringer den i en Luftstrøm vinkelret paa Aksen, vil Bladene, naar de bevæger sig imod Strømmen, have større relativ Hastighed og dermed større Opdrift, end naar de bevæger sig med Strømmen, d. v. s. Opdriftscentret vil flytte sig ud mod den ene Side og Luftfartøjet vil kæntre. Det Blad, der bevæger sig med Strømmen, vil endogsaa paa en Del af sin Længde faa Vinden ind bagfra. Man kan bevise, at det Punkt, hvor den relative Hastighed skifter Retning, vil ligge der, hvor Bladet skærer en Cirkel C. (Fast i Forhold til Luftfartøjet med en Diameter paa

$$D = \frac{V}{2\pi n}$$

V er Luftstrømmens Hastighed, og n Rotorens Omdrejningstal.

Kæntringsvirkningen ophæver sig selv, naar man anvender to modsat-

Af Ingeniør Ejvind Møller Hansen  
M. Ing. F.  
(SLUTTET)

gaaende Rotorer. Endvidere er det muligt at ophæve den, hvis man paa samme Maade som ved Autogyroen an-

denne. Ved Bevægelse fremover vipper Bladet da en lille Smule op, hvorved Indfaldsvinklen formindskes, og ved Bevægelse agterover er det modsatte Tilfældet. Herved kan man — med passende Udformning af Rotoren opnaa perfekt Udbalancering.

At Foche-Helicopteren har slappe Blade skyldes dog sikkert ikke saa meget dette Forhold, som det, at man ved Anvendelse af slappe Blade kan nøjes med en betydelig svagere og lettere Bladrod, idet slappe Blade ikke bliver udsat for stærk Bøjning, som Tilfældet er med stive, men hovedsagelig for Træk. Man ser ogsaa tydeligt ved Sammenligning mellem ældre Helicoptere og Professor Foche's, at de første anvender meget solide Blade, medens Foche Helicopterens er meget tynde og lette.

Helicopterets svageste Punkt er dens Stabilitet — eller rettere sagt Mangel paa Stabilitet. Stabilitet vil jo sige Evne til at vende tilbage til normal Flyvestilling, hvis den af en eller anden Grund bliver bragt ud eraf.

Ved Betragtning af Fig. 8, der forestiller en Helicopter dels lodret og dels bragt ud af Flyvestilling, ses det, at Opdriftens Resultat i begge Stillinger gaar igennem Tyngdepunktet. Der er altsaa ikke i den krængede Stilling noget Moment, der vil søge at bringe Luftfartøjet tilbage til lodret Stilling, men kun en Kraft T, der vil bevæge

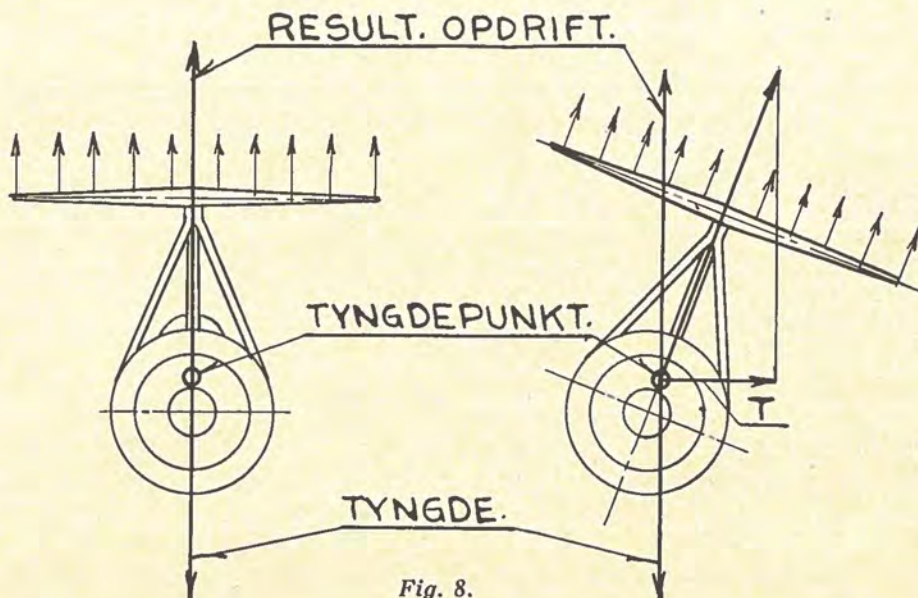


Fig. 8.



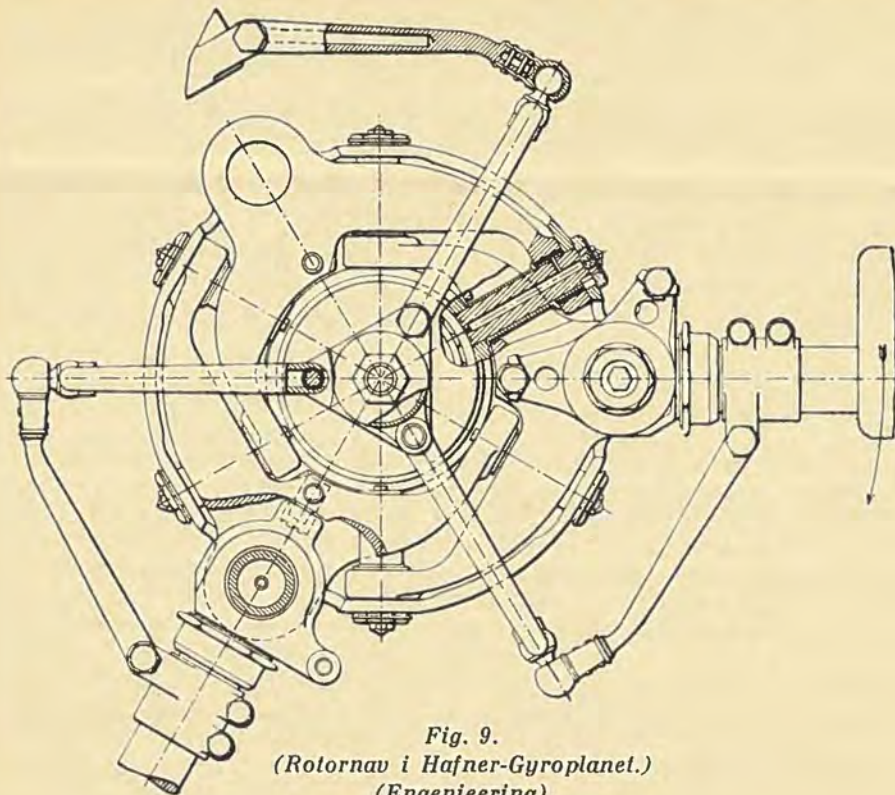


Fig. 9.  
(Rotornav i Hafner-Gyroplanet.)  
(Engenieering).

det lidt sidelæns. D. v. s. Helikopteren mangler fuldkomment Stabilitet.

Da en Helikopterrotor kan betragtes som et stort Gyroskop, vil den til en vis Grad modsætte sig Forandring af sin øjeblikkelige Stilling. Dette Forhold benyttede Isacco sig af ved sine Konstruktioner (se Fig. 6), og han anbragte netop sine Motorer saa langt ude ved Bladenes Spids som muligt for at forøge Gyroskopvirkningen. Dette har imidlertid ogsaa en uheldig Virkning, idet Luftfartøjet bliver overordentlig vanskeligt at rette op efter en Dykning. Dels vil det modsætte sig Oprettningen meget kraftigt, og dels vil det, hvis man tvinger den igennem, krænge stærkt over til Siden paa Grund af det sekundære gyroskopiske Moment.

Det er den samme Virkning, man tidligere har iagttaget ved Luftfartøjer med roterende Motorer, der ogsaa havde betydelige gyroskopiske Egenskaber. Disse Luftfartøjer havde en Tilbøjelighed til at »dyppe« Næsen, naar man drejede til den ene Side, og at løfte den, naar man drejede til den modsatte.

Ved Anvendelse af dobbelt Rotor eller slappe Rotorblade undgaar man næsten fuldkomment Gyroskopvirkning, men til Gengæld bliver Luftfartøjet overordentligt ustabil.

En Helicopter, der er stabil i sig

selv, er saa vidt vides endnu ikke opfundet. Derimod er der konstrueret en hel Del Styreindretninger, der gør det muligt for Føreren at foretage en Oprettning, hvis Maskinen kommer ud af sin normale Stilling. Der er blot den kedelige Omstændighed ved disse Indretninger, at man kan komme ud for saa pludselige Vindstød — navnlig tæt ved Jorden, hvor det er farligt — at Føreren ikke kan naa at rette op, inden det er for sent.

Nogle Opfindere har anbragt lodrette Styreflader i den nedadrettede Luftstrøm under Rotoren. Disse drejes fra Førersædet paa lignende Maade som et normalt Luftfartøjs Rorflader.

Imidlertid er den nedadrettede Luftstrøms Hastighed ret ringe, idet den er af Størrelsesordenen en halv Snes Meter pr. Sek., og navnlig er den ringe inde ved Rotorens Centrum, hvor Styrefladerne lettest vil kunne anbringes. Af denne Grund er de fleste Opfindere gaaet en anden Vej, idet de paa een eller anden Maade ændrer Rotorbladens Indfaldsvinkel, saa de faar forskellig Hældning ved Bevægelse fremover og agterover.

Een af de nyeste Konstruktioner paa dette Omraade ses paa Fig. 9, der forestiller Rotornavet i Hafner-Gyroplanet.

Trekanten i Midten er fastgjort paa

en lodret Stang, der styres fra Førersædet. Ved at løfte denne opad kan man forøge Indfaldsvinklen paa alle Bladene paa een Gang, og ved at anbringe den skraat kan man forøge Indfaldsvinklen paa den ene Side af Rotoren og formindske den paa den anden. Paa denne Maade kan man naturligvis styre Luftfartøjet fuldkomment, og Konstruktionen har vakt stor Opsigt i England. For en Dansker er det imidlertid morsomt at konstatere, at dette Princip første Gang er anvendt af Ellehammer, der i 1912 udtog Patent paa det. Fig. 10 viser Ellehammers Patenttegning, og ved at sammenligne den med Fig. 9 ser man tydeligt, at Princippet er det samme.

Hafner-Gyroplanet er dog ikke nogen Helicopter, men nærmest en Autogyro, idet Motoren kun kan kobles til Rotoren, medens Maskinen staar paa Jorden. Ved at give Bladene smaa Indfaldsvinkler faar man Rotoren til at løbe op i Omdrejninger. Man kobler derefter Motoren fra, giver Bladene større Indfaldsvinkel, og Maskinen stiger lodret opad, men maa derefter flyves som Autogyro.

Fig. 11, der er en grafisk Afbildning af en Udregning, der er foretaget af den berømte franske Opfinder Breguet, viser hvorledes det forholder sig med det Energiforbrug, en af ham projekteret Helicopter vil kræve sam-

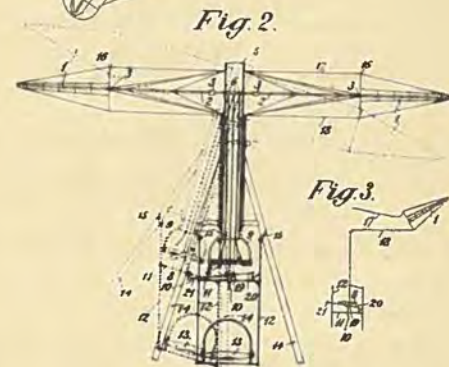
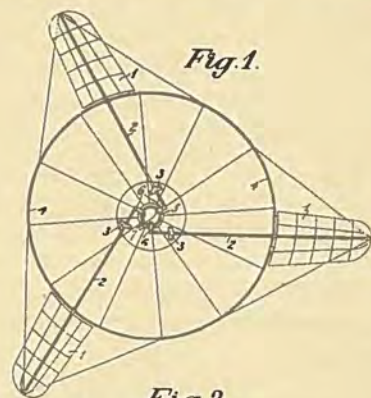


Fig. 10.  
(Ellehammers Styling).



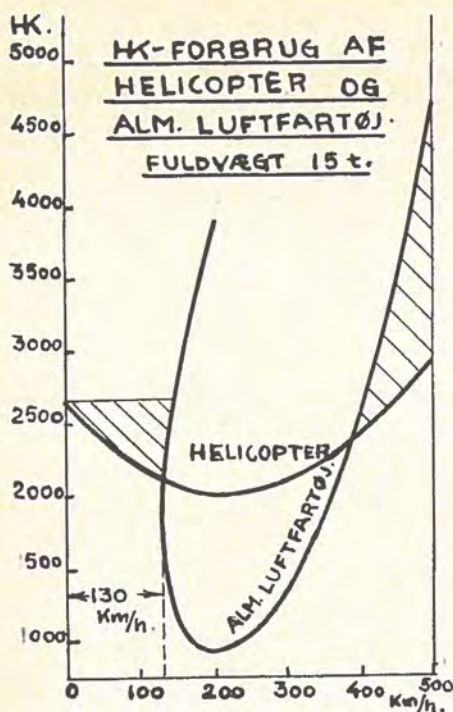


Fig. 11.  
(J. of Royal aeron. Soc.)

menlignet med, hvad et normalt Luftfartøj af samme Vægt anvender.

Man ser, at Helikopteren er den normale Flyvemaskine underlegen, saa længe der flyves med en Fart mellem 130 og 380 km/T, men udenfor dette Interval er det omvendte Tilfældet.

Saafermt Breguets Beregninger holder Stik, er der en Mulighed for, at Helikopteren vil blive Fremtidens Flyvemaskine. Udviklingen forlanger stadig større og større Luftfartøjer, og af rent fysiske Grunde vil Landingshastigheden vokse hermed.

Endnu er der dog en lang og trang Vej tilbage. Stabilitetsproblemet er endnu ikke løst, og der vil sikkert vise sig andre Vanskeligheder, naar man kommer op paa store Flyvehastigheder.

Man maa imidlertid ikke glemme, hvad der er ofret paa den nuværende Luftfartøjstype, og ingen kan vide, om ikke Helikopteren vilde have været lige saa fuldkommen, hvis det var blevet ofret paa den.

## Flyvermonumentet

PAA »Danske Flyvere«s 21-aarige Stiftelsesdag, den 18. August, afsløredes det Monument, som Foreningen har ladet rejse for danske, der satte Livet til i Flyvningens Tjeneste. Afsløringen blev foretaget af Foreningens Protektor, Hans Kongelige Højhed Kronprinsen, som derefter overdrog Monumentet til Københavns Kommune.

Højtideligheden overværedes af Repræsentanter for Ministeriet for offentlige Arbejder, Hær og Flaade, Københavns Kommune m. fl., og de fleste Navne indenfor dansk Flyvning samt mange af de afdødes Paarørende var kommet tilstede. Endvidere var Svenske Flyveres Riksforbund og Den kgl. svenske Aero-klub repræsenteret.

Monumentet, der er rejst ved den gamle Christianshavns Vold, er udført af Professor Utzon Franck.

Næste Nummer af »Flyv« vil bringe Billedstof fra Afsløringen af det smukke Monument.

# FOKKER D. 21

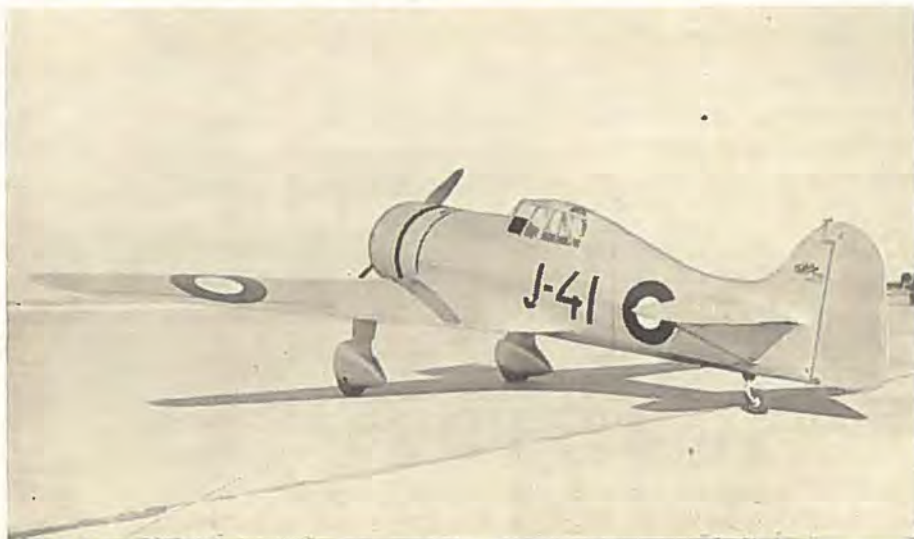
NEDERLANDSCHE Vliegtnigen-FABRIEK FOKKER har bragt en ny Jager paa Markedet, der i sit Ydre adskiller sig væsentligt fra tidligere Fokker-Konstruktioner, idet det er et eensædet lavtvinget Monoplan med lukket Cockpit og spidsende Planer.

Denne Type, hvorpaa Hærens Flyvertropper har erhvervet Licens og allerede modtaget Luftfartøjer, har, som det fremgaar af Billedet, et helt igennem moderne Udseende.

Motorskærmen er af den kendte N.A.C.A.-Konstruktion og gaar jævnt over i Fuselagen, der fortil er af cirkulært Tværnsnit. Agterover bliver Tværnittet ovalt og gaar tilsidst over i Sidefinne og Sideror.

Planerne er fritbærende og spidsede, idet Plankorden ved Spidsen er ca. halvt saa stor som ved Roden. Ligeledes aftager Planets Tykkelse fra Roden, hvor det er ca. 18 % af Plankorden, og ud mod Plantippen. Landingsprojektør er indbygget i Planets Forkant.

Planerne er forsynet med Landeklapper (split flaps), der strækker sig fra Balanceklapperne og helt ind under Fuselagen.



Fokker D 21, Hærens Flyvertropper.

Understellet bestaar af to fritbærende Oleoben. Det kan ikke trækkes op, men det er forsynet med strømlinieformede Hjulskærme og Udjævninger ved Overgangen til Planets Underside.

Haleplanet er fast sammenbygget med Fuselagen, idet den langskibs Trimming foretages med to Trim-

Klapper, anbragte paa Højderorets Agterkant og styrbare fra Førersædet.

De øvrige Styreflader er ligeledes forsynede med Trimklapper. Balanceklapperne maa indstilles paa Jorden, medens Siderorets ligesom Højderorets kan indstilles i Luften.

Førersædet er helt overdækket af et





*Rapid Response Assured!*

This important instrument has become an essential member of the Blind Flying Group. It is ranged 0-2000 ft. per min. (0-10 metres per second) or 0-4000 ft. per min. (0-20 metres pr. second) to show the rate of climb or descent, but its great Sensitivity and rapid response make it an excellent indicator of level flight and enhance its value for blind flying and when approaching to land under blind conditions. It also enables a scheduled rate of ascent or descent to be accurately maintained, thus avoiding discomfort to passengers on transport aircraft.



# SMITH

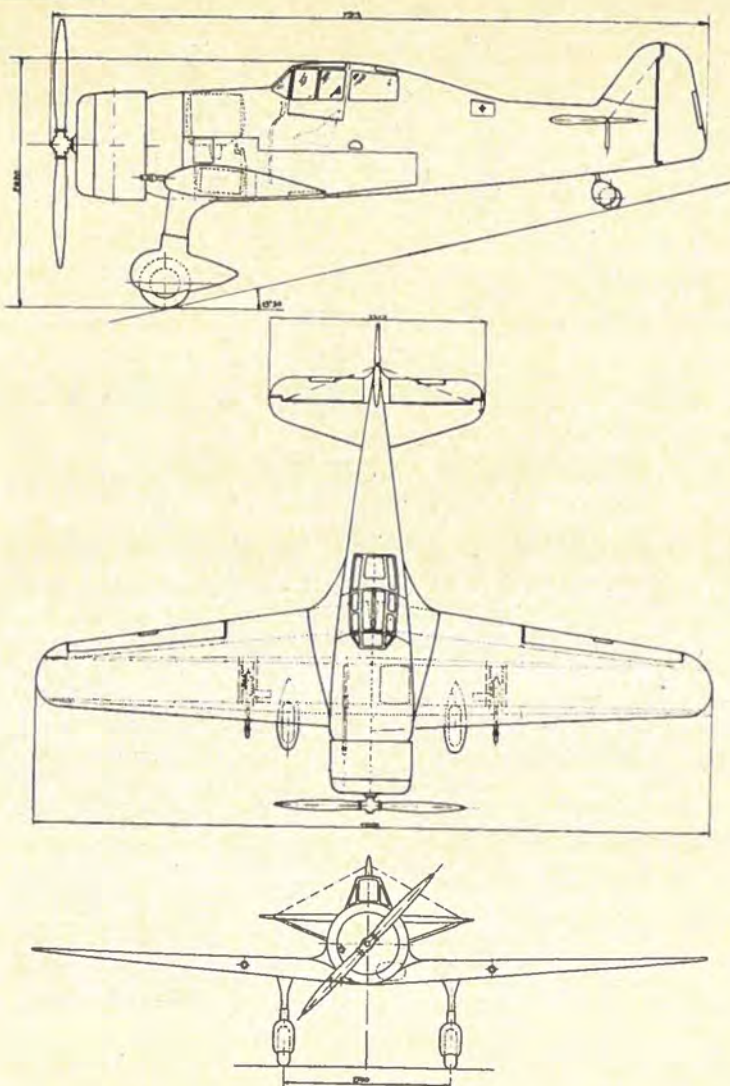
*Rate of Climb Indicator*

Eneforhandler for Danmark:

**ALFRED RAFFEL** A/s  
FARVERGADE 15      KØBENHAVN K.



**FOKKER  
D. 21**



»Tag« af det meget gennemsigtige Flexiglas, der agterover gaar strømlinieformet over i Fuselagen. I Tilfælde af, at det skulde blive nødvendigt at forlade Luftfartøjet i Luften kan hele »Taget« frigøres paa et Øjeblik.

Den bærende Konstruktion er opbygget efter Fokkers sædvanlige Principper. Planerne er af Træ og bestaar af to Kassebjælker med Krydsfinérribber, beklædte med bakelitlimet Krydsfinér. Hvor to Plader overlapper hinanden er Kanterne skærpede, saaledes at Overfladen bliver fuldstændig jævn. Hvor det er formaals-tjenligt, er der anvendt diagonallimet Krydsfinér.

Denne Konstruktion giver et meget torsionsfast Plan, der skal kunne taale selv det stejleste Styrt uden at komme i Svingninger.

Balanceklapperne er af Staalrør beklædte med Lærred. De er forbundet til Styrepinden med et Stangsystem, der giver dem en differentieret Bevægelse.

Fuselagen er svejset op af Krom-Molybdæn-Staalrør, der har særlig stor Evne til at taale Rystelser. Den forreste Del hen til Planets Agterkant er beklædt med Duraluminiumskærme, der alle er aftagelige. Den agterste Del er beklædt med Lærred.

Styrefladerne er saavel statisk som aerodynamisk afbalancerede. Højderorets Modvægt, der er anbragt udvendig kan ses paa Tegningen. Den kan bevæge sig op og ned gennem et Hul i Haleplanet.

Luftfartøjet leveres med tre Motor-

750 HK. Pratt & Whitney, Twin Wasp Jun eller 690 HK. Wright Cyclone.

Endvidere kan det leveres armeret med enten 2 Stk. 8 mm Maskingeværer fyrende gennem Propellerplanet og 2 Stk. 20 mm automatiske Kanoner under Planerne eller med 4 Stk. Maskingeværer, hvoraf de to fyrer gennem Propelleren. Dog kan de ogsaa monteres saaledes, at alle fire ligger uden for Propellerens Plan, saa Synkroniseringsanordning undgaas.

Luftfartøjets Hoveddata er: (Med Bristol Mercury VIII og indstillelig Propeller.)

|                                       |                       |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Spændvidde .....                      | 11 m                  |
| Længde .....                          | 8 m                   |
| Højde .....                           | 2,8 m                 |
| Planareal .....                       | 16 m <sup>2</sup>     |
| Tomvægt .....                         | 1450 kg               |
| Nyttelast .....                       | 600 kg                |
| Fuldvægt .....                        | 2050 kg               |
| Planbelastning .....                  | 128 kg/m <sup>2</sup> |
| Motorbelastning .....                 | 2,7 kg/HK.            |
| Max. Hestekraft .....                 | 760 HK.               |
| Normeret Højde .....                  | 5100 m                |
| Max. Omdrejningstal .....             | 2750 Omdr./Min.       |
| Max. Hastighed i normeret Højde ..... | 435 km/T.             |
| Landingshastighed ....                | ca. 100 km/T.         |
| Stigetid til 1000 m .....             | 1,3 Min.              |
| Stigetid til 5000 m .....             | 6,3 Min.              |
| Største Højde (abs.) .....            | 9700 m                |
| Aktionsradius .....                   | 910 km                |

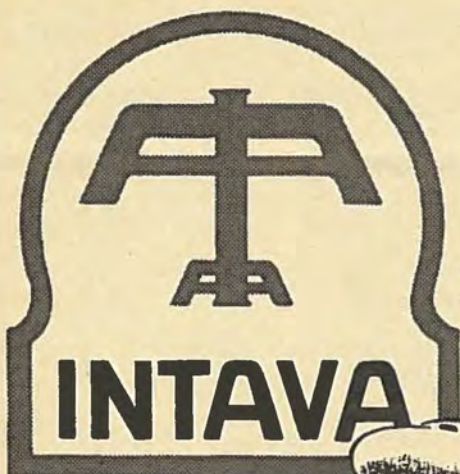
**FLYV**

leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.

**FLYV**

koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.





**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselolie  
til Flyvemotorer

**Smøreolier:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

**Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.**

# INTAVA

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.:  
INTAVA

TELEFON NR.:  
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

### Aftenturen til Værløse i August.

**T**IRSDAG d. 17. August blev en af de Dage, man mindes med et Smil. Det lykkedes 130—140 af Selskabets Medlemmer at navigere »cross country« og ved 7-Tiden om Aftenen at finde ud til Flyvertroppernes Hjemsted i Værløse. Paa Flyvertroppernes Vegne modtog Oberstløjtnant Bjarkov den store Forsamling, hvorpaa Kaptajn Lærum, som en af de mest stedkendte Indfødte, overtog Hvervet som Fremmedfører.

Et Par af Flyvertroppernes dygtige Flyvere begyndte straks at tumle sig rundt i Luften med et Par »Gaunlet« Jagere. Det var dem tilsyneladende ligegyldigt, hvad der var op og ned i Himmelfrummet. Den ene af dem holdt endda den betagne Skare a jour med sine Himmelspræt, idet han pr. Radio og gennem Højtaler ved Jordstationen snakkede løs under hele Forevisningen.

Derefter fordelte man sig i Grupper, som efter Tur besaa og fik forklaret Fotosektionen, Radiosektionen, de nydelige og velholdte Luftfartøjer ved Eskadrillerne og de prægtige Hangarer. Man endte med en grundig Gennemgang af den nye Fokker D. 21 Jager, som Flyvertropperne med Rette er stolt af.

I Mellemtiden var det blevet mørkt; og man fandt op til Lejren, hvor det viste sig, at trods alt var Husrummet lige saa stort som Hjerterummet. Ved et hyggeligt Kaffebord glædede man sig over Tilværelsen i Almindelighed og hinandens Selskab i Særdeleshed. Formanden for Aeronautisk Selskab, Direktor N. K. Nielsen, takkede Fly-

vertropperne for den interessante og dejlige Aften, hvorpaa Oberstløjtnant Bjarkov sagde Tak i lige Maade paa Flyvertroppernes Vegne, medens Kaptajn Lærum i dobbelt Egenskab af Husvært og Sekretær i Selskabet gik rundt og lod sit straalende Humør spille til alle Sider.

Desværre maatte man tilsidst bryde op; og i Nattens Mulm og Mørke spredtes man. Nogle blev væk i Parken omkring Lejren; men andre fandt ud og begav sig frimodigt ud over Markerne, hvor Lysene over Københavns straalende forjættende i det fjerne. Forhaabentlig lykkedes det efterhaanden alle at finde hjem. Saavidt vides, savnes der ingen. Jovist, det var en af de hyggelige Aftener, man mindes med Glæde og med et Smil paa Læben.

\*

### Polsk Flyvebesøg.

**W**ARSCHAUS AEROKLUB arrangerer Aarlig Flyvninger i Udlandet med det dobbelte Formaal at knytte Forbindelse med fremmede Landes Sportsflyvere og at lade Flyvningen virke som en Uddannelse for Deltagerne i flyvermæssig Henseende.

Warschaus Aeroklub foranstalter saaledes ogsaa i Aar en Flyvning i September Maaned. Flyvningen paabegyndes den 3. September og gaar bl. a. til: Kowno, Riga, Helsingfors, Stockholm, Gøteborg, København.

Man tilsigter at være i København den 13., 14. og 15. September, og der vil blive Lejlighed til for Selskabets Medlemmer at bese den polske Sportsflyvnings smukke Standardtyper paa nært Hold i Lufthavnen.

De polske Flyvere har til Hensigt at fremvise Materiellet i Hangaren og at give en mindre Opvisning i Luften om Eftermiddagen den 14. Sept. mellem Kl. 14<sup>00</sup>—16<sup>00</sup>.

Om Aftenen er der Foredrag, hvorom særlig Meddelelse bliver udsendt.

## Ministeriel Bekendtgørelse.

**B**ESTEMMELSE for Glidere, Balloner og andre lignende Indretninger, som anvendes i Luftrummet, saasom Reklameballoner, Faldskærme m.v.« er udkommet og kan købes i Gads Boghandel Vimmelskiftet 32.

Statens Luftfartstilsyn anmoder »Flyv« om at fremhæve at efterfølgende Betingelser fremtidigt skal være opfyldt, for at Svæveflyvning i Danmark maa finde Sted:

- 1) Ethvert Svæveplan, der benyttes til Flyvning (begrænset Svæveflyvning), skal have et Godkendelsesbevis, hvoraf fremgaar, at Planet er synet af en godkendt Byggekontrollant. Beviset skal være stempelt af Statens Luftfartstilsyn.
  - 2) For Svæveplanet skal være tegnet en Ansvarsforsikring i Overensstemmelse med de herom givne Regler.
  - 3) Svæveflyvningen skal ledes af en af Luftfartstilsynet godkendt Flyvelærer eller Flyveleder, der til enhver Tid maa være i Besiddelse af Godkendelsesbevis herfor.
  - 4) Svæveplaner skal under Reparation og periodiske Eftersyn kontrolleres af en Byggekontrollant, der er godkendt til denne Tjeneste af Luftfartstilsynet og er i Besiddelse af et Bevis herfor.
  - 5) Arealerne, der benyttes til begrænset Svæveflyvning, Skole- og Øvelsesflyvning m. v., skal være godkendt af Luftfartsmyndighederne.
- Enhver Flyveklub el. lign., der foretager Svæveflyvning — Skole- og Øvelsesflyvning med Svæveplan — skal være i Besiddelse af Tilladelse fra Direktøren for Luftfartsvæsenet til at foretage saadan Flyvning og skal paa Anmodning af Politiet til enhver Tid fremlægge de omhandlede Bevisligheder.

## Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

**LUFTHAVNEN • KASTRUP 868**





# MOTH MINOR — en ny de Havilland



*Moth Minor. Saavel den lukkede som den aabne Maskine har sammenfoldelige Vinger.*

DE HAVILLAND Fabrikerne har i de sidste to Aar beskæftiget sig med Konstruktion og Prøveflyvninger af en ny Privatflyvemaskine beregnet til økonomisk Skoleflyvning og Privatflyvning.

Forhaandsmeddelelser angaaende denne nye Maskine skulde først være fremkommet i Slutningen af 1938, men som Følge af Air Ministry's Planer om et civilt Luftværn og forøget Støtte til Flyveklubber i Storbritannien har man ment, at enhver, der

har med Skoleflyvning og Privatflyvning at gøre, allerede nu bør gøres bekendt med de Havilland Fabrikernes Planer, der gaar ud paa, at MOTH MINOR fremstilles og bringes i Handelen i Begyndelsen af 1939.

Ved Konstruktionen af *Moth Minor* er der særlig lagt Vægt paa at skabe en Maskine, der i Bygningsform stiller de enkleste mulige Krav til Fartøj og Maskiner og derved reducere Vedligeholdelse og Driftsomkostninger til det mindst mulige.

Moth Minor, der har et meget smukt Udseende, har i sin mest enkle Form to Tandem Cockpits med Dobbelstyring, og kan uden Ballast flyves solo fra hvert af disse. Til Solo-flyvning anvendes fortrinsvis det forreste Cockpit, der giver den bedste Udsigt. Maskinen faar Certifikat til al Kunstflyvning med 2 Personer. Planerne har en enkel Sammenfoldningsanordning. Moth Minor kan ogsaa leveres med komfortabel Kabine, Coupé Overbygning med passende Hovedhøjde og gode Pladsforhold i det hele taget.

Den første Ordre paa Moth er indgaaet fra Royal Air Force Flying Club.

De Havilland Fabrikerne har specielt paa Sportsflyvemaskinernes Område saa stor Erfaring, at man med største Interesse vil imødesee denne nye Tilvækst til den fornemme Serie De Havilland-Konstruktioner, der allerede er paa Markedet.

## Direktør Robert Svendsen

† 17. Juli 1938



PAA 28-Aarsdagen for sin berømte Sundflyvning mistede Robert Svendsen Livet paa en saare tilfældig og meningsløs Maade, der ikke stod i Samklang med hans sædvanlige Forsigtighed og Omtanke.

Selv om man vil kunne hævde, at Flyvningen i sin Barndom krævede Vovemod, kan man vel ogsaa anlægge den Betragtning, at Forsigtighed, parret med almindelig praktisk Sans, i de fleste Tilfælde afparerer Vovemodets Farer.

Robert Svendsen var netop i Besiddelse af disse Egenskaber saavel i sin Sport som i sin Forretning.

Efter Afslutningen af sin Flyverkariere gik Robert Svendsen tilbage til sit gamle Firma som Bestyrer af Afdelingen i Aarhus, og efter sin Chæfs Død atter til København som Direktør for Firmaet. Efter dettes Likvidation oprettede Svendsen sit eget Firma, som han har drevet frem til en betydelig Position.

Robert Svendsen efterlader sig Hustru og 3 Børn. Han bestred en Række Tillidshverv indenfor sin Branche.

Robert Svendsen var dekoreret med Dannebrogordenens Ridderkors og var et højt anset Æresmedlem af Foreningen »Danske Flyvere«.

Ære være hans Minde.



**Codan  
Gummistøvler**

## Luftfartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes  
ved Billetkontoret i  
Lufthavnen



Kaptajn  
**Johannes Kjelstrup**  
† 6. Juli 1938



VED en Ulykke paa Koresand mistede Hærens Flyvertropper atter en af de Mænd, hvortil der næredes store Forhaabninger, en Mand der som Følge af sin Dygtighed og rige Evner maatte blive en af de bærende Kræfter i det Vaaben, han valgte efter at være uddannet ved Artilleriet.

Kaptajn Kjelstrup blev Sekondløjtnant i 1929, Militærflyver i 1932.

Efter at have studeret ved den polytekniske Lærestalt her, fulgte et 2-aarige Studieophold i England, hvorfra han vendte hjem i Sommeren 1937, og blev samme Aar udnævnt til Kaptajn, i den unge Alder af 31 Aar.

Med sin Dygtighed forlenede Kaptajn Kjelstrup en sjælden Karakter, der ved sin oprigtige Menneskelighed kun skaffede ham Venner.

Ære være hans Minde.

## UDLANDETS LUFTFARTØJER

DET engelske Luftfartsministerium har udsendt nogle interessante Oplysninger over civilt indregistrerede Luftfartøjer i en Række Lande pr. 1. Juni d. A.

Desværre har der ikke kunnet fremskaffes fuldstændige Oplysninger fra Tyskland, og ingen fra Kina, Spanien og Rusland. Særlig fra Tyskland og Rusland vilde en Statistik kunne paa-regne større Interesse.

Som det fremgaar af nedenstaaende, dominerer U. S. A. med et saa stort Tal, at over 50 pCt. af samtlige Luftfartøjer er indregistreret der, men heraf kun 410 i regulær Rutetrafik.

England kommer nærmest efter med 162 Trafikmaskiner i selve Hovedlandet, men hvis man tager hele det engelske Imperium, vil Tallet blive 536, altsaa en Del over U. S. A.

For Danmarks Vedkommende er der, siden »Air Ministry« har modtaget Oplysningerne, sket nogen Forøgelse, idet der med Udgangen af August var indregistreret ialt 43 Luftfartøjer, heraf 8 til Rutetrafik. P. N.

### Luftfartøjer, civilt indregistreret.

(Minimum 10).

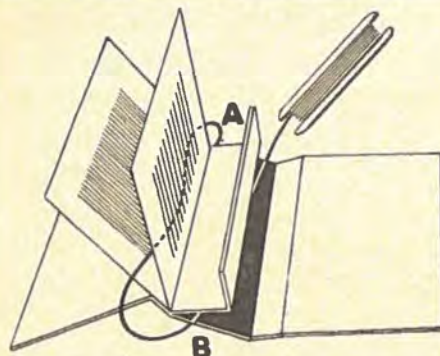
|                      |        |
|----------------------|--------|
| U. S. A. ....        | 10.836 |
| Frankrig ....        | 2.637  |
| England ....         | 1.624  |
| Kanada ....          | 606    |
| Italien ....         | 564    |
| Czechoslovakiet .... | 407    |
| Australien ....      | 309    |
| Belgien ....         | 193    |
| Polen ....           | 190    |
| Argentina ....       | 182    |
| Brit. Indien ....    | 148    |
| Rumænien ....        | 132    |
| Sydafrik. Union .... | 119    |
| Japan ....           | 119    |
| Holland ....         | 113    |

|                      |     |
|----------------------|-----|
| Mexico ....          | 110 |
| Svejts ....          | 101 |
| New Zealand ....     | 96  |
| Brasilien ....       | 90  |
| Ungarn ....          | 82  |
| Sverrig ....         | 62  |
| Jugoslavien ....     | 56  |
| Brit. Malaja ....    | 38  |
| Columbia ....        | 38  |
| Danmark ....         | 32  |
| Kenya ....           | 29  |
| Holl. Ostindien .... | 28  |
| Ægypten ....         | 28  |
| Chile ....           | 27  |
| Rhodesia ....        | 26  |
| Norge ....           | 25  |
| Peru ....            | 25  |
| Uruguay ....         | 19  |
| Irland ....          | 15  |
| Cuba ....            | 14  |
| Letland ....         | 12  |
| Portugal ....        | 12  |
| Venezuela ....       | 11  |
| Estland ....         | 10  |

### Luftfartøjer i regulær Lufttrafik.

(Minimum 20).

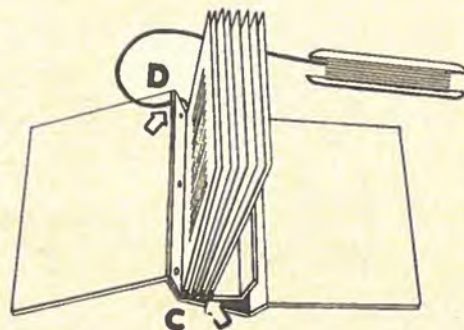
|                      |     |
|----------------------|-----|
| U. S. A. ....        | 410 |
| England ....         | 162 |
| Frankrig ....        | 156 |
| Tyskland ....        | 150 |
| Italien ....         | 118 |
| Australien ....      | 117 |
| Kanada ....          | 108 |
| Mexico ....          | 90  |
| Japan ....           | 55  |
| Holland ....         | 42  |
| Brasilien ....       | 42  |
| Czechoslovakiet .... | 41  |
| Polen ....           | 41  |
| Columbia ....        | 36  |
| Belgien ....         | 32  |
| Honduras ....        | 27  |
| Brit. Indien ....    | 25  |
| Sydafr. Union ....   | 23  |



## SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning - Let Oplukning  
**PRIS Kr. 2.00**

„FLYV“s nye Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.



Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra Bladets Ekspedition, Vesterbrogade 60



De kan endnu faa det  
store, interessante Værk

## DANSK FLYVNING HISTORIE

til nedsat Pris Kr. 3.50  
(for Kr. 10.00)

Bestilling kan indsendes til

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab  
Vesterbrogade 2 E • København V.

eller til „FLYV“s Ekspedition:

Vesterbrogade 60 • København V.

## HELLESENS TØR-ELEMENT

★  
kendt  
som  
ældst  
og  
bedst



★  
50  
Aars  
teknisk Forskn.  
og  
praktisk Erfaring

Agenter

Amsterdam  
Antwerpen  
Athen  
Barcelona  
Bern  
Bibi  
Bryssel  
Bukarest  
Genève  
Helsingfors  
Konstantinopel  
København  
Lissabon  
Londen  
Luzern  
Luxembourg  
Clausen  
Madrid  
Oporto  
Oslo  
Paris  
Reval  
Beykjavik  
Riga  
Rom  
Rotterdam  
Russekuk  
Stockholm  
Valetta  
Warszawa  
Wien  
Zagreb  
Bangkok  
Batavia  
Belgrad  
Beirut  
Bombay  
Calcutta  
Canton  
Colonbo  
Harbin  
Hongkong  
Karachi

Manilla  
Nicola  
Penang  
Rangoon  
Semarang  
Shanghai  
Singapore  
Smyrna  
Soerabaja  
Tadjong-Prisk  
Tokio  
Alexandria  
Angola  
Belgiak Kongo  
Cairo  
Cape Town  
Ossablanca  
Dahomey  
Kuala Lumpur  
Durban  
Fernando Poo  
Punchi  
Gambia  
Guldkysten  
Johannesburg  
Kamarun  
Liberia  
Melilla  
Nairobi  
Nigeria  
Port Elizabeth

og Oplag:

Sierra Leone  
Somaliland  
Tanganyika  
Togoland  
Barbados  
Bolivia  
Britisk Guinea  
Buenos Aires  
Colombia  
Costa Rica  
Ecuador  
Guatemala  
Havane  
Honduras  
Kingdon  
Mexico City  
Montevideo  
Nicaragua  
Panama  
Paraguay  
Paramaribo  
Peru  
Porto Alegre  
Porto Rico  
Port of Spain  
Punta Arenas  
Rio de Janeiro  
Rosario  
Salvador  
Santo Domingo  
Sao Paulo  
Valparaiso  
Venezuela  
Adelaide  
Auckland  
Brisbane  
Christchurch  
Dunedin  
Hobart  
Leamington  
Melbourne  
Perth  
Sydney  
Wellington

**BRUG**



FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.

## INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

Bygning af Flyvemaskiner  
Maskinbygning  
Elektroteknik

Uddannelse af Elever i Praksis paa egne Værksteder.  
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.

PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.

**Bad Frankenhausen**

(Kyffh.)

**DEUTSCHLAND**



— BENZIN —  
— PETROLEUM —  
— PARAFFIN —  
— BRÆNDELSOLIE —

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S



# Svæveflyvestævnet i Lundtofte

**D**ET store Svæveflyvestævne i Lundtofte den 14. August, arrangeret af Berlingske Tidende, Dansk Svæveflyver Union, Dansk Modelflyver Forbund og Det kgl. Danske Aëronautiske Selskabs sportslige Ledelse, har givet flyveinteresserede den rette Forstaaelse af Svæveflyvning. De 3 tyske Svæveflyvere, Bruno Baumann, Gerhard Ludwig og Heinrich Springob, der i den senere Tid har givet Instruction paa Island om Svæveflyvning, satte Prikken over I'et til de danske Svæveflyvestævne. Med de 3 fortræffelige tyske Svæveplaner («Minimoa» (konstrueret af Wolf Hirdt) »Kranich» og »Grunau Baby» blev saa godt som alt, hvad et Svæveplan kan udrette, vist os. Den første Radio-udsendelse fra et Svæveplan blev udsendt fra den store toædede Kranich, saa tydeligt, at Publikum kunde høre det fra det store Højttaleranlæg.

Oberstinde Førslev og Løjtnant Rasmussen benyttede to af Tyskernes Planer for at vise, hvad danske Svæveflyvere kan udføre, og det blev nogle af de smukkeste Flyvninger, vi endnu har set herhjemme. Oberstinden foretog flere glimrende Flyvninger, blandt andet en termisk Flyvning paa ca. 1 Times Varighed, hvor Grunau Baby'en fra Udløsningen i 500 Meters Højde blev skruet op til en Højde af 1000 Meter.

Løjtnant Rasmussen udførte en stilren Kunstflyvning med Minimoa Svæ-



*Tyske og danske Svæveplaner i Lundtofte.*

veplanet, saa Publikum kunde glæde sig over, at der var danske Svæveflyvere, som stod paa Højde med Ulandet.

De danske Klubber deltog i Konkurrencen: Landing efter Mærke. Fabrikant Poul Lynghøj, Vordingborg blev Nr. 1. Ing. Nielsen, Aalborg Nr. 2 og Carl Johansen, København Nr. 3. Stævnet havde ogsaa et Jubilæum. Faldskærmsudspringeren Ing. Blakmar sprang ud for 25. Gang. Him Jensen udførte Kunstflyvning med Mothen, og det var noget, man kunde give den bedste anbefaling, udtalte Præsidiets Formand, Oberstløjtnant Bjarkov. Hans Axel, Vordingborg, med sin Klemm og flere af Bohnsteds

Cub Maskiner tumlede sig i Luften. Dansk Modelflyver Forbund gjorde en god Indsats. Sven Wiel Bang var Dagens bedste Modelflyver; hans Model svævede 1 Min. 45 Sek. Svend Wentzel fra Stockholm var uden for Konkurrencen; hans Motormodel udførte den længste Flyvning, ca. 1 Kilometer.

Dommerkomitéen bestod af Kaptajnerne Lærum og Heinrich Nielsen, Løjtnant Fritz Rasmussen og stud. polit. Per Weishaupt.

I Præsidiat var Direktor Ellehammer.

Efter Stævnet holdt Dansk Svæveflyve Union en festlig Afslutning i Weinolds Selskabslokaler.



*Oberstinde Førslev klar til Landing med »Grunau Baby».*

## Modelflyvningen under Svæveflyvestævnet i Lundtofte

**I** Løbet af Lørdagen, d. 13. Aug., samledes i Globus Aero Klub de lykkelige Modelflyvere, som paa Grundlag af en Konkurrence var udlaget til at deltage i det første nationale Svæveflyvestævne. Lørdag Aften kontrollerede Stævneledelsen Modellernes Vægt o. lign.

Forsynet med Madpakker kørte Deltagerne i Omnibus og Hjelperne fra Globus Aero Klub paa Cykle Søndag Morgen til Lundtofte, hvor man ankom allerede Kl. 8.

Der deltog 22 Deltagere i Formiddagens Udtagelseskonkurrence, der begyndte Kl. 8,30. Svævemodellerne skuffede lidt; dog opnaaede Hassing

fra »Cirrus» 1 Min. 37 Sek. med sin fine Selvkonstruktion »Ammoniak», et flot Resultat i Betragtning af at Højstartssnoren kun var 60 m lang. Motormodellerne overraskede behageligt til Gengæld, især Henning Schrøders nydelige lille Balsastokmodel, som udenfor Konkurrence satte en ny Rekord i sin Klasse. Stævnets fornemme Modelflyvergæst »från hinsidan», Motormodelexperten Hr. Sven Wentzel fra »Vingarna» i Stockholm blev hurtig kendt i Kungliga Svenska Aero Klubbens smarte hvide Flyverkombination. Hr. Wentzel havde med sig en liden »Tumeliten» Balsastokmodel og en rød Motorkropmodel i Wakefieldklassen,



førstnævnte repræsenterende Begynder- sidstnævnte Expertstadiet indenfor Modelflyvningen. Inden Stævnets Slutning var Hr. Sven Wentzel blevet overordentlig populær blandt de danske Modelflyvere, som fik mange fine Tips af den erfarne svenske Modelflyver.

Efter Aabningen af det egentlige Stævne Kl. 19, begyndte Modelflyvekonkurrencen umiddelbart efter Nedkastningen af Dannebrog fra Hr. Johansens Hütter H. 17 Svæveplan. Konkurrencen blev prompte gennemført paa den beregnede og tildelte Tid. De af Publikum, der ventede at se Toppræstationer, maatte nødvendigvis blive skuffede; thi 1) anvendtes en Snorlængde af kun 60 m, 2) Konkurrencen skulde holdes indenfor et begrænset Tidsrum, hvilket gjorde en sidste Trimming umulig og resulterede i flere Fejlstarter og Petroleumshoringer. Sven Wiel Bang opnaaede Konkurrencens bedste Tid med sin Selvkonstruktion F. J. II med en Tid paa 1 Min. 45 Sek. Følgende Modelflyvere blev placerede:

#### Klasse 1:

1. Finn S. Nielsen (F. J. 1), Globus Aero Klub, 45,0 Sek.
2. Mogens Friis (F. J. 1), Fredericia II, 42,8 Sek.
3. Holger Knudsen (Knirps), O. M. F., 5,5 Sek.

#### Klasse 2:

1. Sven Wiel Bang (F. J. II), Globus Aero Klub, 1 Min. 45 Sek.
2. H. Agerby (Baby), Als Modelflyveklub, 33,4 Sek.
3. H. Ploug (Selvkonstruktion), Fredericia II, 0,00 Sek.

#### Klasse 3:

1. Evald Hansen (S. W. B. 14), Globus Aero Klub, 1 Min. 41 Sek.
2. Niels Hassing (Ammoniak), Cirrus, 1 Min. 31,8 Sek.
3. Erik Johansen (Strolch), Odense Model-Flyveklub, 42,1 Sek.

#### Klasse 4:

1. C. E. Høyer (Blixten), Condor, 45,0 Sek.
2. C. H. Carlsen (Selvkonstruktion), Als M. J., 34,5 Sek.
3. H. Schrøder (Selvkonstruktion), Hawk, 32,5 Sek.

Udenfor Konkurrencen startede Hr. Wentzel sin Tumeliten, som fejlstartede. Svenskerens Wakefieldmodel klarede Skærene bedre, idet den fra Star-

ten tog Højde paa og fløj velvilligt ind over Publikum for at lande i en Stubmark. Modellen havde 2 Gummi-motorer, saaledes at den ene kobledes til Propelleren, naar den første var lø-



Sven Wentzel, »Vingarna«, Stockholm, med sin Wakefield-Motor.

bet ud. Trods det at Omkoblingen svigtede, opnaaede Hr. Wentzel under Publikums Bifald Stævnets bedste Modeltid paa 1 Min. 54 Sek. og vistnok

den længste Distance. Den svenske Modelekspert var trods det smukke Resultat skuffet, thi var den anden Motor blevet koblet til, vilde Modellen have haft Chancer for at komme i Termik.

En anden non-Competitor var Dansk-Amerikaneren Al Frederiksen, hvis Cub-lignende Benzinmotormodel nødigt vilde starte. Motoren gik endelig i Gang, men saa fløj Modellen i Jorden — uden at Publikum fik den rigtig at se i Luften, og til Ejerens store Skuffelse.

Efter Stævnet forærede Dansk Modelflyveindustri hver Deltager en Prydsmodel af Fokker F. XII som et synligt Minde om Stævnet.

Om Aftenen var Forbundets Bestyrelse sammen med Hr. Sven Wentzel Berlingske Tidendes Gæster til en let Souper paa Bellevue Strandhotel. Forbundets nu afgaaede Formand, Hr. Per Weishaupt takkede paa M.F.s Vegne Berlingske Tidende. Kapt. Lærum overrakte Hr. Sven Wentzel en smuk Sølvpokal efter at have imponeret Auditoriet med flot Tak paa Svensk.

Og en begivenhedsrig Dag var endt.

Mandag Formiddag besaa Hr. Wentzel Globus Aero Klubs Lokaler, som han udtalte sig meget anerkendende om. Efter et Besøg i Lufthavnen forlod Hr. Wentzel Kongens By Mandag Aften.

## LØNSTRUP LEJREN 1938

Ved Danmarks fortræffelige Svæveflyvterræn, Lønstrup, har Svæveflyvere i Aar haft deres bedste Lejr.

Det ideelle Vejr, der herskede over den ca. 45 Meter høje Klit og Plateauet gav de bedste Muligheder for Erhvervelse af B og C Certifikater, ja selv en dansk og tilmed en skandinavisk Varighedsrekord blev taget med Lethed.

Vi skal i korte Træk meddele om Lejrens Begivenheder i Dagene fra og med den 16.—27. Juli.

Følgende Planer ankom til Lejren: Svæveplanerne »Jyden« og »Vestenvind«, Silkeborg, »Aviators« Plan fra Aalborg og »Hyttan 17«, København.

Den 17. fløj Gunnar Christiansen og Jens Eriksen, Silkeborg hver 19 Min. Hangflyvning med »Vestenvind«, og tog derved C Certifikat.

Den 18. fløj G. Christiansen først 19 Min. og derefter 6 Timer og 37 Min.

Den 19. Kaj Borch, Aalborg tog Prøverne til B. Certifikat og Carl Johansen, København fløj i 13 Min. til C. Certifikatet.

Den 20. og 21. Vindstille; enkelte Starter med »H. 17« og »Aviators« Plan.

Den 22. Ing. Nielsen, Aalborg tog Prøverne til B. Certifikatet. Løjtnant Rasmussen fløj med »H. 17«; Løjtnanten var paa Besøg sammen med Oberstinde Førslev og Unionens Formand, Kaptajn H. Nielsen.

Den 23. Ingen Hangvind. »H. 17« og »Aviators« Plan foretog Spilstarter, Kaptajn H. Nielsen igen paa Besøg. Den 24. Ingen Flyvning.

Den 25. fløj Borch, Aalborg 32 Min. Bent Nissen, Silkeborg 13½ Min. C. Hansen, Silkeborg 22 Min. Ing. C. Nielsen, Aalborg 22 Min; alle fik C Certifikat. Borch fløj senere 1 Time 30 Min. Ing. Nielsen 1 Time 30 Min.



Alt for Flyvere og flyveinteresserede  
kan De købe hos

## AERO-TJÄNST, Malmö 12

Forlang vort Katalog!

G. Christiansen 7 Timer 59 Min. fra Kl. 3,31 til Kl. 23,30.

Den 26. Vindstille. Ingen Flyvninger.

Den 28. fløj Bent Nissen 3 Timer 43 Min. Ing. Nielsen 2 Timer 05 Min. Borch 22 Min. G. Christiansen 1 Time 20 Min. og 2 Timer 05 Min.

Knud P. Andersen fra Silkeborg Svæveflyveklub, der har arrangeret Lejren for Unionen, skriver til os, at Lejren har skabt godt Kammeratskab og god Ferie for alle, og haaber, at denne Sommerlejr fortsættes, saa længe der er noget, som hedder »Svæveflyvning«.

Unionen haaber det samme, og takker Silkeborg Svæveflyveklub og Knud P. Andersen for det store Arbejde.

## Flensted Jensens nye Konstruktioner

### S. F. 24 »Bubi«

Byggesæt med Tegning . . 5.00  
Tegning . . . . . 1.00

### S. F. 19

Byggesæt med Tegning . . 5.00  
Tegning . . . . . 1.00

### S. F. 26

Byggesæt med Tegning . . 3.25  
Tegning . . . . . 0.25

Katalog mod 5 Øre i Frimærker

**Rasteds Forlag**  
Hellerup Tlf. Hel. 56

## VÆRLØSE LEJREN

Unionens Øvelsesterræn ved Værløse er i denne Tid stærkt benyttet af flere Klubber.

Det svæveflyvebegeistrede Publikum har her rig Lejlighed til at sætte sig ind i Svæveflyvningens Problemer, og kan faa Raad og Vejledning hos to Svæveflyvere fra Unionen, som er til Stede hver Søndag.

Følgende Klubber træner i denne Tid i Værløse:

Roskilde Svæveflyveklub med et Skoleplan af Typen »Stamer-Lippisch«, og en af Danmarks bedste Svæveflyvere Erik Ploug, Køge, som Lærer. Københavns Svæveflyveklub med et Skoleplan »Stamer-Lippisch«. Svæveflyveklubben »Ringene« med et af de nye Skoleplan Gumpert G. 2 og S. Tscherning som Lærer. Maagen af 1936 med et Skoleplan Gumpert G. 2, og Sigurd Sjøholm som Lærer. Maagen har arbejdet sig hurtigt frem i Løbet af 6 Dage opnaaede 5 af Medlemmerne deres »A« Certifikat, de fire af Medlemmerne, C. Kotvig, H. Pedersen, G. Nielsen og H. Troelsen, træuede sig ved 18—21 Start op til »A« Certifikatet, men den femte af Medlemmerne, Ericsson, opnaaede at træne sig op til det med 16 Start, saa det kan siges at være en fin Rekord. Stud. polyt. Carl Johansen træner paa Kraft med sin Hytten 17, og Orschitzky fra Dansk Luftsport har fremstillet nogle Instrumenter, der skal gøre det muligt at udføre dynamisk Flyvning. Under et Forsøg med Orschitzky's Grunau Baby blev Erik Ploug 3 Min. 26 Sek. i Luften, efter at have udløst Svæveplanet i en mindre Højde. Vi haaber, at Orschitzky vil naa sit Maal,

og at svæveflyveinteresserede vil støtte ham i Arbejdet.

Alle flyveinteresserede er velkomne i Værløse.

## Fra Dansk Svæveflyve Union

### Certifikater.

#### A. Certifikat.

C. Kotvig, H. Pedersen, G. Nielsen, H. Troelsen og Ericsson fra »Maagen af 1936«.

E. Henriksen, Jeppesen og Fr. Christensen fra Københavns Svæveflyveklub.

#### B. Certifikat.

Kaj Borch og Ing. Nielsen fra »Aviator«, Aalborg.

#### C. Certifikat.

G. Christiansen og Jens Eriksen, Silkeborg Svæveflyveklub. Carl Johansen, København. Borch og Ing. Nielsen, Aalborg. Bent Nissen og G. Hansen, Silkeborg Svæveflyveklub.

»Dansk Svæveflyve Union« beder hermed de nye Flyvere velkommen.

\*

### Dansk og skandinavisk Rekord.

Gunnar Christiansen, Silkeborg Svæveflyveklub, har sat ny Varigheds Rekord paa 7 Timer 59 Min.

»Dansk Svæveflyve Union« gratulerer.

\*

### BEMÆRK!

De Klubber eller Medlemmer, der ikke har faaet »Flyv« etc., bedes meddele det til Unionens Redaktion, Egegade 3, 1., København N.

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Instrumenter  
Propeller  
Flyverkameraer  
Projektører  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



## DANSK MODELFLYVER FORBUNDS GENERALFORSAMLING.

**L**JØRDAG Aften den 20. Aug. afholdt M. F. sin første ordinære Generalforsamling hos Kassereren, Bent Ziegler, hvis Forældre venligst havde stillet et Lokale til Disposition. Der var mødt 14 Repræsentanter fra 10 Klubber. —

Formanden, Hr. Per Weishaupt, bød velkommen og foreslog D. K. D. A. S.'s Sekretær, Kapt. Lærum som Dirigent. Kaptajnen valgtes med fuld Akklamation, takkede og erklærede Generalforsamlingen for lovlig.

Derpaa aflagde Formanden Beretningen i Følge Dagsorden. Pr. 1. Aug. 1938 fandtes der 13 Klubber med 186 (33 passive) Medlemmer tilsluttet M. F. Hr. Ole Holtens Danmarksrekord blev omtalt og anerkendt, idet ingen protesterede efter Beretningen. I Tilslutning til denne talte Dirigenten om Tilslutningen til D. K. D. A. S., som han fandt ønskelig, naar en tilfredsstillende Ordning kunde tilvejebringes.

Kassereren, Bent Ziegler, aflagde saa Regnskabet, som viste en Kassebeholdning paa 134,96 Kr. Efter en kortere Overvejelse blev der givet Decharge for Regnskabet.

Næste Punkt var af en kilden Art:



**Modelflyvesport**  
er moderne. Smuk  
illustreret Prislister  
gratis og portofrit,  
skriv endnu i Dag.

**Modelflyveindustrien, Skjern**  
(Modelflyveklubbernes Indkøbscentral)

## Dansk Modelflyver Forbund

Valg af Bestyrelsen. Formanden beklagede, at han intet konkret Forslag kunde stille. Dirigenten afslørede sig nu som værende noget af en Trolldmand ved at faa 3 Mand af den gamle Bestyrelse til at blive siddende, delvis mod disse Villie! Dirigenten foreslog Genvalg af følgende 3 Medlemmer af den da bestaaende Bestyrelse: Hr. Johannes Thinesen (Odense Modelflyveklub), Hr. Per Weishaupt (O. M. F.) og Hr. Bent Ziegler (Globus Aero Klub) samt følgende nye: Hr. Sven Wiel Bang (Globus) og Hr. Henning Schrøder (»Hawk«). Denne Bestyrelse valgtes med 11 mod 3 Stemmer. Til Revisorer genvalgtes Hr. Kaj Jensen (Globus), og Hr. Ole Holten fra »Cirrus« nyvalgtes.

M. F.'s Tilslutning til D. K. D. A. S. blev derpaa diskuteret, uden man dog kom Løsningen af denne vanskelige Opgave væsentlig nærmere.

Under »Eventuelt« foreslog Dirigenten, at man skulde indføre Duelighedslicense til saavel Model som til Modelflyver, et Forslag, som Bestyrelsen har taget til Overvejelse.

Saa hævdede Dirigenten Mødet, og i selskabeligt Samvær samledes man om Kaffebordet.

Formanden takkede Hr. og Fru Ziegler samt Kapt. Lærum, hvis Interesse for Modelflyvningen som D. K. D. A. S.'s Sekretær lover godt for Fremtiden.

Kapt. Lærum takkede og sluttede med at udbringe et Leve for Forbundet.

Ved et senere Møde har Bestyrelsen konstitueret sig, saaledes at Arbejdet

bliver mere jævnt fordelt end tidligere: Formand: Hr. Sven Wiel Bang, Duntzfeldts Allé 12, 2., Hellerup, Næstformand: Hr. Johannes Thinesen (Propagandaleder), Finsens Allé 29, Odense, Kasserer (og Emblemudistribution): Hr. Bent Ziegler, Sofievej 1, 4., Hellerup, Sekretær (alt Skrivearbejde): Hr. Henning Schrøder, Helleruplundsallé 11, Hellerup, og Medlem uden Portefeuille (Rekordprotokolfører): Hr. Per Weishaupt, Hunderupvej 105, Odense.

\*

### NYE REKORDER.

**D**EN 7. Juli fløj en »Jupiter« (Klasse XI) tilhørende Mogens Friis, Fredericia II, efter en Haandstart 650 m. Den gamle Rekord paa 500 m havde K. Jensen, »Svalen«, Hobro, med en Sv. H.-1.

Forbundet har nu optaget Motor-modelflyveklubben »Hawk«. Samtidig har M. F. anerkendt en Rekord, som blev sat ved Lundtoftestævnet af Henning Schrøder, som er Formand for den nytillsluttede Klub. Hans Balsaselvkonstruktion H. S. 47 fløj ikke mindre end 1 Min. 27 Sek. Da den er i Klasse I, er Resultatet bemærkelsesværdigt. Den gamle Rekord paa 35,2 Sek. indehaves af P. Christiansen, »Condor« med en Tempo II.

### Alt for Modelflyvere.

16 Aars Erfaring.  
Stor Prislister sendes gratis.

**Helge Nielsen,**  
Guldbergsgade 72<sup>4</sup>, Kbhvn N.

## DIREKTE IMPORT AF AEROPLAN KRYDSFINER

med og uden Certifikat

### TRÆSORTER:

**Birk** for Flyvemaskiner  
og Svæveplaner  
**El** for Modelbygning

### LIMNING:

**Tego-Limfilm** (vandfast)

**Størrelser:** 127/127, 127/102, 120/100, 100/120, 94/127 cm  
76/127, 63/127, 58/127, 55/127 cm

**Tykkelser:** (3 Lags) 0.6, 0.8, 0.9, 1.0, 1.2, 1.5, 2.0, 2.5 mm  
(5 Lags) 1.0, 1.5, 2.0, 3.0, 4.0 mm

*Krydsfinér-Handelen*

G. PAGH MØLLER

**HYLTEBRO 5 - KØBENHAVN N**

Telf.: C. 13186 - Telgr.-Adr.: „Threeply“



## FOKKER I JAPAN.

**F**OKKER D 21, der er en meget anvendt Jagertype i mange europæiske Lande og bl. a. ogsaa bruges i Danmark, er nu indført i den japanske Luftarmé, hvor man har gjort store Bestillinger af denne Type i Holland.

## POSITIONSBESTEMMELSE PAA HAVET.

**C**ommission Internationale de Navigation Aérienne (C. I. N. A. har anmodet de danske Myndigheder om, til Lettelse for Lufttrafikken at gennemføre Foranstaltninger til at konstatere forbigående Skibes Nationalitet.

En Række andre Lande har tiltraadt dette, og Ministeriet for Industri, Handel og Søfart har derefter sendt Den almindelige danske Skibsførerforening en Skrivelse, i hvilken det henstilles til Foreningen, at den anmoder sine Medlemmer om at lade Nationalitetsflaget hejse paa større Skibe, der befarer bestemte Ruter, naar Luftfartøjer under Flugt over det aabne Hav observeres i Nærheden af Skibet.

Denne Foranstaltning skal give Flyvemaskinerne en Mulighed for Positionsbestemmelse.

## ARADO »AR 79«

kan atter notere en Verdensrekord, denne Gang Hastighedsrekord over 2000 km for Maskiner med 4 l Cylindervolumen.

Flyveren *Seelbach* fløj paa en Bane, der var udmaalt til 100 km, mellem Thornau og Tegeler See ved Berlin, denne Strækning fløj han frem og tilbage 10 Gange med Gennemsnitshastighed af 227,03 km/T.

## »CONDOR 200« PAA ATLANTERHAVS-FLYVNING.

**F**IRE tyske Piloter fløj 10.—11. August en direkte Flyvning Berlin—New York og udførte dermed en fremragende Præstation; Turen blev gjort paa 25 Timer, og da Strækningen er 7200 km vil det sige, at der er fløjet med en Gennemsnitshastighed paa 290 km/T. Hjemturen startedes to Dage senere, og den blev tilbagelagt paa 19 Timer, 54 Min. Til begge Flyvninger anvendtes Intava Benzin og Olie.

Flyvningen maa ses paa Baggrund af de Bestræbelser, der gøres for at gennemføre en regelmæssig Rute Europa—Amerika, og med den Fart og Sikkerhed, der nu flyves, kan det sikkert heller ikke vare længe, førend Ruten oprettes.

## NYT FRA ALLE LANDE

### EUROPA—AMERIKA.

**I** sovjetrussiske Luftfartskredse følger man med største Interesse Arbejdet for at faa etableret en direkte Rute Europa—Amerika.

Paa Grund af forskellige tekniske Vanskeligheder er det ikke lykkedes Rusland at faa gennemført den paa-tænkte Rute, og man har derfor be-myndiget det sovjetrussiske Selskab »Aéroflott« til at søge Samarbejde med »Imperial Airways« og »Pan-American Airways« i dette Spørgs-maal.

### LOCKHEED 14.

»Lockheed 14 (Super Electra)« fremkom i 1937 som Verdens hurtigste Trafikflyvemaskine med Plads til 14 Passagerer.

*Fra en Svæveflyverkonkurrence ved Wasserkuppe. Fra hele Tyskland kommer der Deltagere, og det er et imponerende Syn at se de mange forskellige Typer, der her er repræsenterede.*



**D**E tyske Svæveflyvere opnaar stadig bedre og bedre Resultater og har i Sommerens Løb sat den ene Højde-rekord efter den anden. Ved Grunau, der er en af de mest benyttede Lejre, og hvor en af de berømte Svæveflyve-skoler er beliggende, naaede *Günther-Lemm* den 4. August op i 4980 m Højde og satte dermed ny Rekord; paa Grund af Overisning maatte han gaa ned, han kunde ellers være naaet endnu højere op, da han havde særlig gunstige Vejrforhold.

I Europa anvendes den af K. L. M., og det polske Luftfartsselskab L. O. T. samt British Airways benytter ogsaa denne hurtige Maskine paa flere Ruter.

Det polske Luftfartsselskab købte ialt 6 »Lockheed 14«, og den sidste af disse Maskiner blev med polsk Besætning fløjet fra Lockheed-Fabriken i Los Angeles til Warschau, det er sikkert første Gang en ny Maskine fra U. S. A. er ført til Europa gennem Luften; Ruten var nedover Vestkysten af Sydamerika, tværs over til Argentina, op til Natal, Brasilien, tværs over det sydlige Atlanterhav til Dakar og videre til Polen. Distancen er paa 26400 km.

Som bekendt var det en »Lockheed 14 Howard Hughes benyttede til sin Verdensflyvning og Willy Post fløj ogsaa med »Lockheed«, da han i 1932 fløj den samme Rute.

Dagen efter blev *Günther-Lemm's* Rekord slaaet af Flyveren *Fich*, der naaede op i 5550 m Højde, Flyvningen foregik i Tordenvejr, hvilket er særlig gunstigt for Svæveflyvning, da det giver meget kraftige Opvinde; samtidig med *Fich* var der flere andre Svæveflyvere oppe, som naaede over 5000 m op.

Endelig satte Flyverkaptajn *Dreschel* et flot Punktum for de spændende Rekordkonkurrencer ved den 6. August at naa op i 6080 m Højde.



**Ha 139**  
im Nord- u. Südatlantikdienst der Deutschen Luft Hansa



**BLOHM & VOSS HAMBURG**

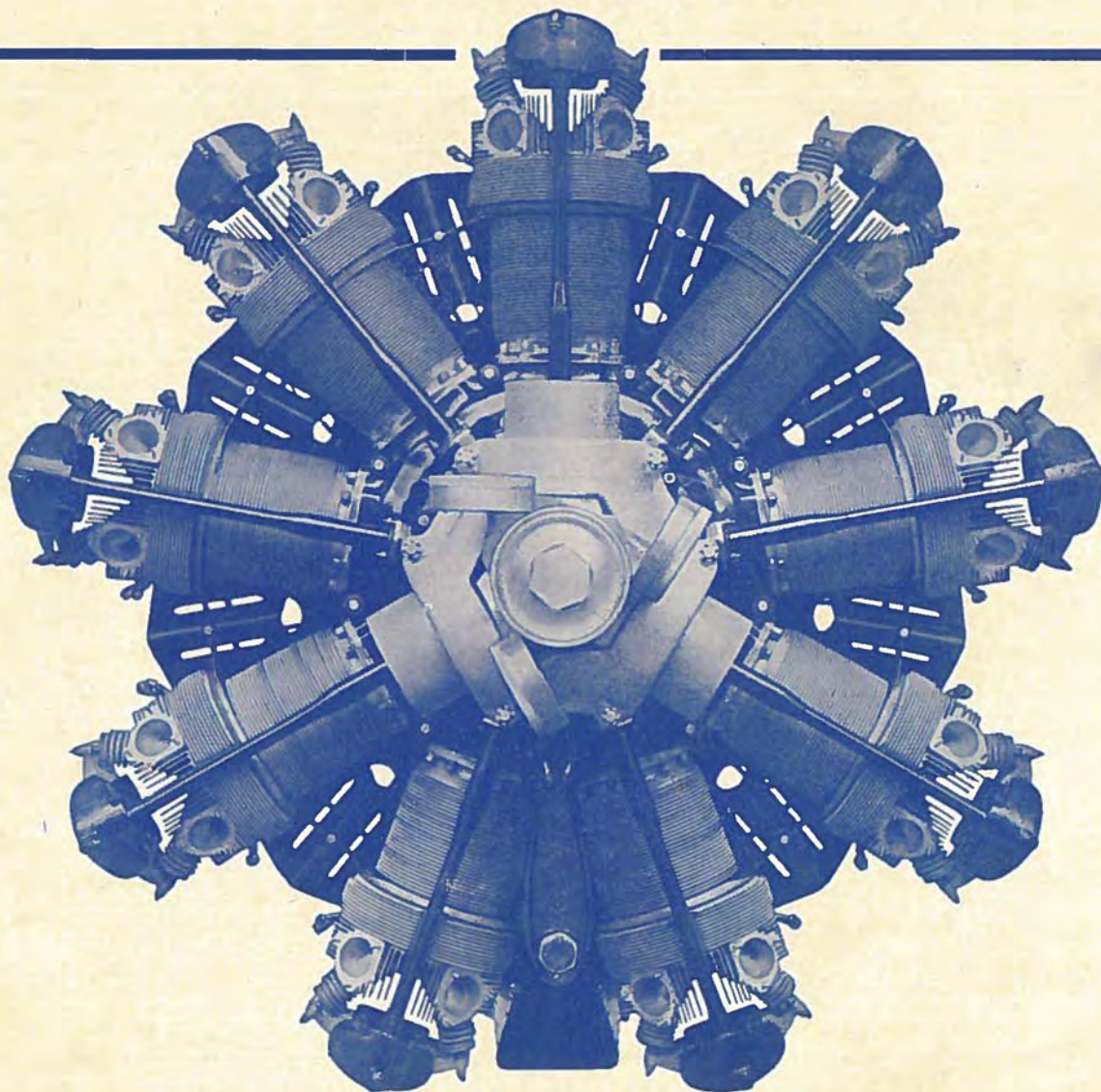


---

# „BRISTOL“ PEGASUS FLYVEMOTORER

*Stor Kraft, ringe Vægt*

---



»BRISTOL« luftkølede, stjerneformede Flyvemotorer har et enestaaende gunstigt Forhold mellem Hestekraft og Vægt og forener stor Ydeevne med den Driftssikkerhed, som er karakteristisk for alle »BRISTOL« Motorer. For Eksempel vejer Pegasus XXII kun 466 kg, og den yder i Starten 1010 B.H.K.

THE BRISTOL AEROPLANE

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED:

*Bristol*

CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

A. B. C. HANSEN COMP., KØBENHAVN V.

PRIS:  
Pr. Aargang Kr. 4,20  
Pr. Nummer 35 Øre

Officielt Organ for  
Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab  
Redaktør: J. Foltmann

Ansvarlig overfor Presseloven:  
EJVIND CHRISTENSEN  
BOGTRYKKERI & FORLAG  
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404





aaanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



Nr. 10

1938 - 11. Aarg.

**FLYVER-MONUMENTET**  
**De polske Sportsflyveres Besøg**  
**DANSK SVÆVEFLYVERSPROG**

**35** ØRE  
24 SIDER





**JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU**

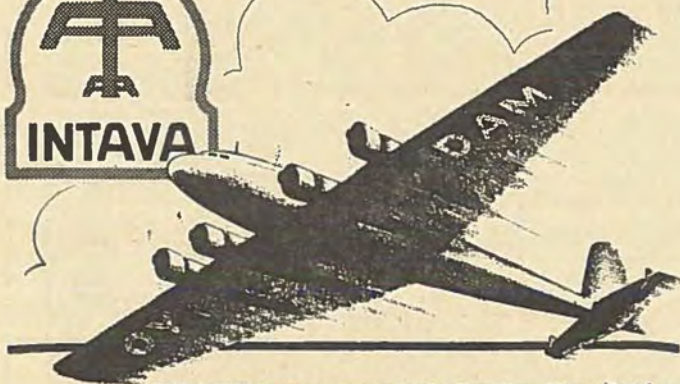




# TIGER ENGINES

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD  
COVENTRY ENGLAND

AS475



**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselsolie til Flyvemotorer

**Smørelser:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Dippearmsjedi - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompassvædske m. m.

# INTAVA

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.: INTAVA

TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



*Aflast Flyveren med*  
**ASKANIA**  
**AUTOMATISKE KURSSTYRING**

Kompas - Navigations- & Blindflyvnings-  
Instrumenter - Registrerende Instrumenter  
Meteorologiske Instrumenter - Foto- &  
Kinotheodolitter - Svingningsmaalere

REPR. VED A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER  
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON C. 6806-6807

**ASKANIA-WERKE**  
AKTIENGESELLSCHAFT  
**BERLIN-FRIEDENAU**

085a



**„CELOSE“**  
(LOVBESKYTTET)

**ASP DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

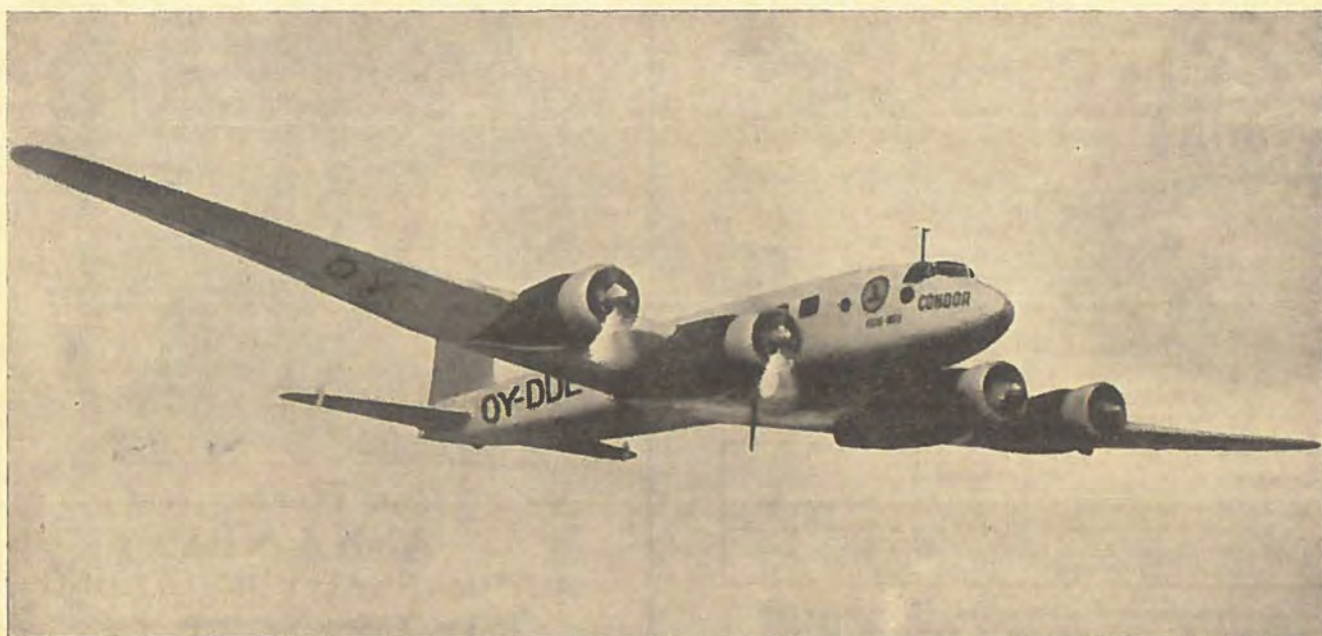
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identifieringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)  
**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**  
TELEFON C. 68, LOKAL 12 og 22



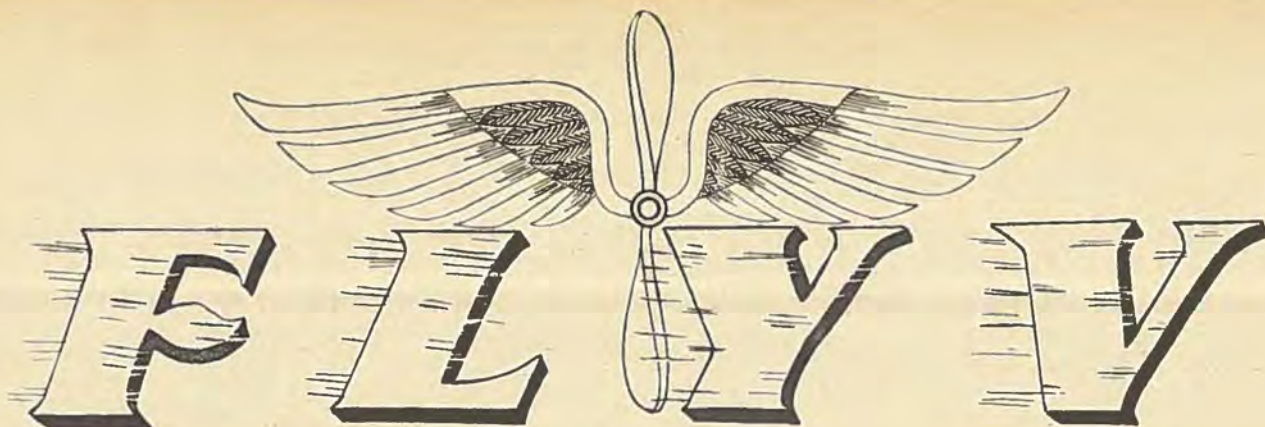
**Hurtigt og komfortabelt**

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**







# OMKRING FLYVNINGENS VÆSEN

**F**RA Verdenskrigens Slutning, hvor de højeste Hastigheder laa omkring 100 km/T skulde der gaa 12 Aar, inden Hastighederne naaede saadan op, at de begyndte at nærme sig det sublime.

I 1930 var den største Hastighed, hvormed noget levende Væsen havde bevæget sig gennem Luften ad mekanisk Vej, ca. 500 km/T.

I 1934 blev denne Rekord sat op til 709 km/T. Denne Hastighed svarer til, at man vilde kunne tilbagelægge Strækningen København—Amsterdam paa mindre end en Time — vi nærmer os stærkt til at bevæge os med Lydens Fart!

Vi bøjer Hovedet i Beundring og spørger: Hvad skal det mon ende med?

Ingen vil nogensinde kunne give udtømmende Svar herpaa.

Paa smaa 8 Aar — 1930—1938 — er Hastigheden bragt ca. 50 % i Vejret.

Uroen i Verden bringer altid Fart i Tingene overalt og inden for alle Felter, og derfor ogsaa inden for Luftfarten. Kampen om Lufthavets blaa Baand er blevet skærpet og har forceret Konstruktorernes Arbejde i deres Bestræbelser for at nærme sig det fuldkomne saavel i Hastighed som i Sikkerhed.

En Undersøgelse af Gennemsnitshastigheder i Forhold til Øjeblikkets Maximalhastighed viser, at den for de hurtigste Luftruters vedkommende ligger omkring 50—60 % af Maximalfarten, d. v. s. at den i 1930 laa omkring ca. 250 km/T og i 1938 omkring 360—400 km/T.

Man vil uvilkaarligt spørge, om denne Udviklings rivende Tempo af nyeste Dato ikke er usund.

Set fra et teknisk Standpunkt kan man uden Betænkning sige: Nej, det er ikke usundt. Set økonomisk vil man ved at blive staaende paa en bestemt og godt gennemprøvet Type i nogle Aar og ved fælles Aftaler begrænse Hastigheden i Perioder paa f. Eks. 4 Aar ad Gangen, og derved gøre Luftfart til en Guldgrube.

Læren om den økonomiske Værdi siger efter Hedonismens Opfattelse, at Stats- og Socialøkonomien er Forholdet mellem de Goder, som den økonomiske Virksomhed skaffer og de Opofrelser af forskellig Vis, som det koster at opnaa Goderne.

Denne Lære kan efter sin Aand og Bogstav overføres paa Flyvningens Omraader og ved at gennemtænke dette, understreges denne Sandheds Betydning og det siger os, at Videnskabsmanden, Teoretikeren, har Lov til stadig at stile frem.

Bevæggrunde til Fremdrift og Stræben kan siges at være mangeartede. Man kan fremhæve paa den ene Side Lysten og Trangen til at forbedre og indvinde Værdier — en Trang, der er nedlagt i alle frodige Menneskesind. Paa den anden Side maa man ogsaa paapege Tilstedeværelsen af en vis Ulyst til at betale, hvad det koster at opnaa et Gode.

Inden for Flyvning maa og skal Lysten til at ofre og Trangen til at indvinde og skabe Værdier være absolut fremherskende, og Ulysten til at betale, hvad det koster, maa aldrig faa Lov til at trænge frem til Overfladen. Der maa — og det bliver der ogsaa — ofres med Ildhu, ellers nytter det ikke noget. Det duer ikke at vige udenom, da bliver Ofret — maaske mere her end noget andet Sted — stort og spildt.

Lige saa lidt som økonomiske Vær-

dibegreber i sig selv kan siges at være konstante, fastliggende Faktorer, kan det een Gang opnaaede inden for Flyvning betragtes som noget konstant, som man kan blive staaende ved.

Teoretikeren, Videnskabsmanden, erkender dette, thi han ved at alt, ogsaa Flyvning, er underkastet den evige Forvandlings Lov.

Den Praktiker, der tror, at det een Gang opnaaede og vel tillærte kan være ved, han stopper op og virker med sine hjulede, flade Ben som en Hindring for Fremskridt og Udvikling — i hvert Fald for sin egen!

Men Praktikeren kan ogsaa danne et inciterende Moment og Supplement til Teori og Videnskab, naar han da er vaagen. Et saadant intimt Samarbejde mellem Teoretiker og Praktiker er uhyre vigtigt netop inden for Flyvning. Thi at finde den rette Løsning af alle de livsvigtige Spørgsmaal, der rummes inden for al praktisk Flyvning og Luftfart, det kræver en saadan Saglighed og en saa skarp og opøvet Dømmekraft, som ikke i Almindelighed kan findes hos det enkelte Individ, og inden for Flyvning maa de fleste Erfaringer, trods velbyggede Forsøgskanaler, gøres gennem Oplevelser.

Inden for al Flyvning overhovedet er grundet paa Flyvningens særlige Væsen en vidtgaaende Specialisering i dens enkelte Led uhyre nødvendig og vigtig.

Den kvalitative Standard inden for Flyvningens forskellige Led skal være den højest mulige. En vidtgaaende Undersøgelse af og et indgaaende Kendskab til Forholdet mellem



Flyvningens forskellige Led er derfor pakrævet hos dem, der beskæftiger sig dermed, og Forstaaelsen af et superbt Samarbejde og Sammenspil mellem disse mange Led er nødvendig, thi den ideelle Administration, den strammeste Organisation, er en absolut Betingelse og dermed en Garanti for Flyvningens sunde økonomiske Værdi.

Inden for al Luftvirksomhed maa derfor hvert eneste Led være udvalgt med den største Omhu og Kræsenhed.

Lufttrafik, Luftfart som Erhverv, staar og falder mere end enhver anden »Forretning« med Organisationen, thi enkelte Brud paa denne og Fejltagelser som Følge af uheldige Led i Administrationen, er i Reglen inden for Luftfart altid forbundet med Katastrofer — ikke blot paa Menneskeliv men ogsaa paa Selskabers Økonomi.

For faa Aar siden var Flyvning i Taage umuligt at gennemføre — Taage var Flyverens værste Fjende, sagde man, det er delvis Tilfældet endnu.

I vore Dage er man dog naaet saa vidt, at man ved Hjælp af fintmærkende Instrumenter og en fast og gennemprøvet Jordorganisation kan faa selv de største Maskiner ned gennem Taagesløret. Vanskeligheden hermed, der i Begyndelsen stillede sig i Vejen som en tilsyneladende uoverstigelig Hindring, blev overvundet og ryddet af Vejen, fordi den haarde Konkurrence paa »Trafikmarkedet« nødte Flyvningens Tilhængere og Udøvere til at overvinde denne lamrende Hindring for at blive i Stand til at hævde sig i den frie Konkurrence. Thi hvad kunde det vel nytte at have Lufruter, naar man kun kunde beflyve disse under de gunstigste Vejrforhold?

Det moderne Menneske kender ikke til at standse op for en tilfældig Hindring — man har en levende Forstaaelse af, at intet er umuligt for den, der vil noget. I det moderne Menneskes Hjerne staar det da ogsaa skrevet med Flammeskrift: »Alt kan gøres« — og den moderne Ungdom erkender, at alt maa gøres, og at intet maa lades uprøvet, hvis man skal kunne hævde sig i Livet og den haarde Konkurrence, det byder paa.

Flyvningen er Ungdommens — den nye Generations, den der er vokset op sammen med Flyvningen, og som derfor tager den med en velgørende Selvfølgelighed — omend kraftigt

støttet af de Mænd, der har bragt Flyvningen frem.

Under de her skitserede Forhold er Kampen om Lufthavet taget op. Lufruter gennemkrydser allerede nu det meste af Europa — og Verden.

Der findes saaledes Ruter fra Europa til Bagindien, der findes Rute fra Amerika over Stillehavet til det fjerne Østen — og de store Linier trækker de smaa med sig — det gror i Luften, Maskiner og Ruter myldrer frem.

Særlig Opmærksomhed fortjener de lange Ruter befløjet af Maskiner med større Belastningsevne og større Gennemsnitshastigheder samt mere økonomiske Motorer, end vi har dem i Dag. Paa Motorens Omraade søges der netop skabt en ny Type egnet til Flyvning over større Distancer. Her tænkes særlig paa Dieselmotoren, der allerede er indført i nogle Maskiner. Fordelen ved Dieselmotoren er jo først og fremmest den, at Forbruget netop over lange Distancer er mere økonomisk end Benzinmotorens. De foreløbige Beregninger har godtgjort, at det ogsaa kun er over større Distancer, at Dieselmotoren kan betale sig fremfor Benzinmotoren.

Verden er endnu ikke helt omspændt af Lufruter. Det manglende Led og det næste Skridt bliver Ruten over Atlanterhavet. Den er paa Vej, kan man sige, den gamle og den nye Verden løber eller rettere sagt flyver om Kap for at være først til at finde den gunstigste og hurtigste Forbindelse — og samtidig den mest økonomiske.

Der kan være Tale om 3 Muligheder:

1. Nordlige Rute over Grønland.
2. Sydlige Rute over Bermudaerne og Azorerne.
3. Storcirkellinien mellem f. Eks. New York og London.

ad 1. Denne Rute har næppe nogen Fremtid for sig. Den frembyder et meteorologisk Uføre, og selv om man ved storstilede Pejlanlæg og ideelt anbragte Lufthavne vilde kunne bøde paa meget, maa man ikke glemme, at man i Dag kun har haft Blikket rettet mod Grønlandsruten af Nødvendighed, fordi den almindeligt anvendte Motortype ikke endnu giver Mulighed for en tilstrækkelig sikker Gennemflyvning ad den

direkte Vej og ikke fordi det vilde være den økonomisk mest gunstige Vej. Det kan derfor allerede nu siges at være afklaret, at den nordlige Rute over Grønland ikke vil blive anvendt — og drevne Forretningsmænd paa begge Sider af Atlanterhavet undsiger da ogsaa denne Rute. Vi skal i Forbindelse hermed ikke undlade at fremhæve som vor Opfattelse, at naar denne Rute har været gjort til Genstand for Undersøgelser, saa er dette Forsøg at betragte som et Udslag af det moderne Menneskes Trang til at vise ikke alene i Ord men ogsaa i Gerning, at ingen Mulighed skal lades uundersøgt, fordi: »Alt kan gøres«.

Det er et Udslag af en ukuelig Vilje og et fremragende Mod.

ad 2. Meteorologisk set er dette en yderst gunstig Rute — kun sjældent lægges der virkelige vejmæssige Hindringer i Vejen. Men Strækningen er for lang — imidlertid vil den nok blive benyttet til en Begyndelse, indtil man føler sig sikker paa at have fundet det rette Materiel til den helt rigtige Rute, nemlig:

ad 3. Storcirkellinien mellem f. Eks. New York og London. Denne den mest lige Vej mellem den gamle og den nye Verden er utvivlsomt den gunstigste, naar en forbedret Motor engang i en ikke fjern Fremtid udvikles derhen, at man uden Tøven kan risikere Sejladsen ad Luftvejen lige saa let, som man i Dag kan risikere Sejladsen med de store Oceandampere uden andre Uheld end de helt sjældne og hændelige, som kommer her saavel som andre Steder, fordi intet Menneskeværk er eller kan være helt fuldkomment.

Nornerne spinder — de sælsomste Oplevelser venter dem af os, der faar Lov til at leve længe nok — den Generation, der kommer efter vor, bliver oplært til at tage alle de store Begivenheder, der uvægerligt vil komme inden for saavel Kunst som Videnskab og Industri — ja — inden for Livet selv — med samme Selvfølgelighed som vor Generation lærte at se paa Flyvning.

..



# FLYVER- MONUMENTET

**D**EN 18. August afsløredes Flyvermonumnetel ved Stadsgraven. Billedet tilhøjre viser Flyvermonumnetel i sine smukke Omgivelser med Vor Frelsers Kirke i Baggrunden. Monumentet er, som tidligere nævnt, udført af Professor *Ulzon Franck*.

Paa Billedet forneden ses en Del af de særlig indbudte, der var tilstede ved Højtideligheden.

Fra venstre til højre: Borgmester *Sundbo*, Kommandør *Grandjean*, Københavns Overborgmester *Viggo Christensen*, Den kommanderende General, Hs. Eksc. Generallojtnant *With*, H. K. H. *Kronprinsen*, H. K. H. *Prins Axel*, Formanden for Danske Flyvere, Oberstløjtnant *Tage Andersen*, Overpræsident *Bülow*, Kronprinsens Adjutant, Chefredaktør *Niels Hassager*, Stabsintendant *Degen*, den svenske General *Virgin* (Kgl. svenske Aero Klub), Direktør for Luftfartsvæsenet *Knud Gregersen*, Formanden for Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, Direktør for Orlogsværftet *N. K. Nielsen*





# De polske Sportsflyveres Besøg

I en strygende Nordvestenstorm ankom de 8 kække polske Sportsflyvere til Kastrup Lufthavn.

I al Almindelighed skulde der vel ikke være noget mærkværdigt i, at 8 Sportsflyvere ankommer til en Lufthavn. Men der knytter sig noget ganske særligt til dette Besøg, som i mange Henseender er bemærkelsesværdigt for os Flyvere. De ankom med Maskiner, der var den polske Aeroklubs Ejendom, hvilket i og for sig vel heller ikke behøver at være saa bemærkelsesværdigt. Og dog — naar man erfarer, at Maskinerne er blevet deres Ejendom ved at Staten har ydet Klubben et større Tilskud, ved at private Mennesker har ydet deres Støtte og at Konstruktionerne helt igennem er polske, ja, saa har Sagen en større Interesse for os, idet vi derigennem ser, hvorledes man i et af Europas større Lande er indstillet over for Flyvning.

Ved at tale med de forskellige Piloter fik man forklaret, at de alle var rent privat uddannede af Interesse for Flyvning og at næsten alle Deltagerne var Ingeniører eller studerede til Ingeniør med Flyvemaskinteknik som Hovedfag.

Formaalet med deres Flyvning, der hvert Aar arrangeres af Klubben, er dels at uddanne deres yngre Flyvere i at færdes ude omkring over fremmede Omraader, hvilket i høj Grad tjener til at styrke Tilliden dels til Materiellet og Teorien, dels til at afstive den enkeltes Selvtillid — med andre Ord tilstræber man at afstive de yngre Flyveres Flyvermoral.

Flyvningen strækker sig ialt over 23 Dage. De var startet den 3. September fra Warszawa, og Ruten, der skulde gennemflyves, var følgende: Warszawa — Kowno — Riga — Tallin — Helsinki — Stockholm — Gøteborg — København — Yppenburg — Bruxelles — Antwerpen — München — Berlin — Rangsdorf — Königsberg — Warszawa, — eller en Strækning paa ca. 5500 km.

Da Vejret var temmelig uroligt og upaalideligt paa Ankomstdagen, var man noget i Tvivl om, hvorvidt det skulde lykkes dem at gennemføre at overholde Ankomsttiden — men de naaede trods den stærke Blæst at ankomme med kun  $\frac{1}{2}$  Times Forsinkel-  
 se.



RWD—10.

Kl. 16,30 landede den første, og en Time senere var de alle ankommet.

Den følgende Dag havde vore fremmede Gæster lovet at demonstrere deres fremragende Materiel.

Desværre tillod Vejret ikke, at de med Spænding og Interesse imødesete polske Svæveplaner medbragtes paa Turen, men Opvisningen af det andet Materiel gav Tilskuerne et levende Indtryk af Materiellets høje sportlige Standard.

Typerne var af den kendte polske RWD-Konstruktion i forskellige Udga-  
 ver, lige fra en lille eensædet Kunstflyvningsmaskine til en rummelig tre Personers lukket, opvarmet Turistmaskine. Karakteristisk for dem alle var deres fremragende Stabilitet og Svæveegenskaber, kort sagt netop en Type, som vi med Fordel vilde kunne finde Anvendelse for ogsaa herhjemme.

Konstruktionen af de første RWD-Typer udførtes af Ingeniørerne S. Rogalski, S. Wigura og I. Drzewucki da de var Medlemmer af den polytekniske Lærestalts Aeronautiske Section.

I 1930 stillede Luftministeriet Lokaler til Raadighed for de unge Konstruktorer, der havde haft en enestaaende Succes med det første Apparat. I 1931 fremkom herfra RWD-5 (RWD henviser til Forbogstaverne paa de 3 Konstruktorer), der var en deci-

deret Sportsmaskine af Blandingskonstruktion af Staal og Træ.

I 1931 opnaaede man endvidere med RWD-7 — en fuldstændig Trækonstruktion — en Hastighedsrekord over 100 km og i 1932 en international Højderecord samt med en RWD-6 Førstepladsen i det internationale Turist Konkurrence.

I Maj 1933 krydsede Kaptajn Skarzynski Sydatlanten med denne Type, udstyret med en Gipsy-Major Motor 130 HK. og slog dermed Rekorden for en Flyvning i lige Linje.

Efterhaanden bygger man ogsaa Motorerne i Polen, og i 1934 blev igen en international Rekord vundet paa RWD-9, forsynet med en polsk Motor Skoda GR-760.

Disse udprægede Sportsmaskiner anvendes i Polen i stor Udstrækning saavel inden for de militære som de civile Flyveskoler. Karakteristisk for dem er — med Indførelse af Handley-Page strømlinieformede Slots — den lave Landingshastighed uden Tilside-sættelse af Sikkerhedskravet, saaledes at Ulykkernes Antal i Forbindelse med uagtsomt Hastighedstab er betydeligt reduceret.

Den udførte Demonstration af de lukkede Maskiner og Kunstflyvningen med de smaa dertil indrettede Maskiner viste, at de unge Flyvere tilfulde kunde deres Ting.

Om Eftermiddagen efter Opvisnin-

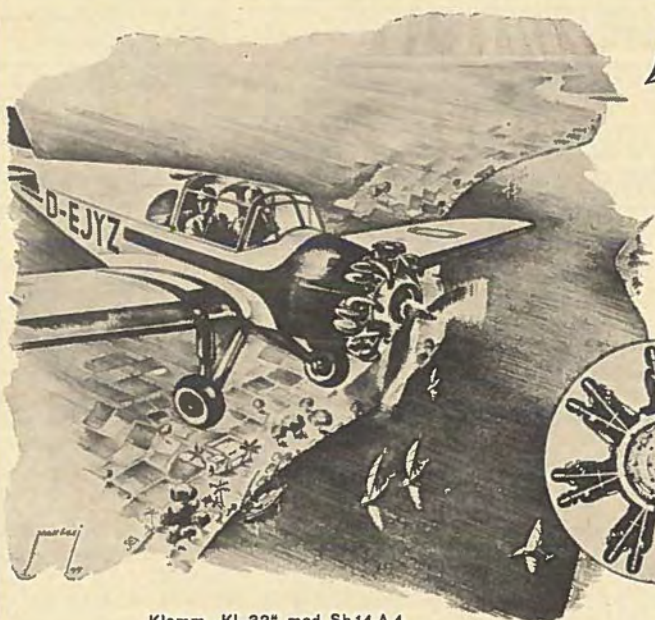




**GLOSTER**  
*Gladiator*  
BRISTOL MERCURY ENGINE

## Luftreisen

bereder først den rigtige Glæde,  
naar Motoren er absolut paalidelig



Klemm „KL 32“ med Sh 14 A 4



Vor

# Sh 14 A 4

er den paalidelige Flyvemotor  
til Skole, Rejse, Kunstflyvning, Konkurrence

**BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE**  
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG  
BERLIN - SPANDAU



Repräsentant:  
**SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB**  
Svagestrømsafdelingen  
BLEGDAMSVEJ 124 TLF. C. 8448 KØBENHAVN Ø





RWD-17.

gen var der en Reception hos den polske Minister, hvor man i hyggeligt Samvær med de fremmede Flyvere fik Lejlighed til at lære dem nærmere at kende.

Om Aftenen holdt een af Flyverne et Foredrag om Organisationen af det polske Sportsflyvevæsen, der i al Korthed gik ud paa, at der findes en Hovedorganisation med et stort Antal tilsluttede Forbundsklubber, der hver inden for deres eget lille Omraade uddanner de unge Mennesker til Flyvere paa den Maade, at man i Klubberne har Afdelinger for Modelflyvere, Svæveflyvere og endelig Motorflyvere. Organisationen henvender sig saaledes til hele Befolkningen, idet den først søger at vække Drengens Interesse gennem at lære ham Flyvningens Grundprincipper ved Modelbygning. Metoden er sikkert god — enhver interesseret ung Dreng kan fanges og

fængsles af Flyvebegrebet. Har man først Taget i Drengen i hans Trang til at opleve noget spændende, hvad han jo kan siges at gøre gennem Flyvningen med Modeller, har man vundet ham for Livet for Flyvesagen. Den videre Udvikling gennem Svæveflyvning og senere Motorflyvning — det, som det hele skal ende med — gaar næsten af sig selv, naar først Interessen er vakt paa den rette Maade.

Man fik paa den smukkeste Maade Indtrykket af, at Flyvningen for dem alle var en Hjertesag, og den Omhu, hvormed de plejede og passede deres Materiel, vidnede om den rette Sportsmandsaand.

Efter Foredraget om Aftenen var der en mindre selskabelig Sammenkomst, hvor man paa kammeratlig Vis hyldede de polske Flyvere som de gode Sportsmænd, de var.

Næste Morgen ved 7 1/2-Tiden samle-

des de atter i Lufthavnen for at fortsætte Togtet mod Syd.

Klokken 8 1/2 lettede den sidste Maskine, Besøget var endt, og vi var en Oplevelse rigere.

Den af Polakkerne anvendte Fremgangsmaade at sende en Del af deres Sportsflyvere ud paa er i høj Grad efterlignelsesværd. Det at flyve over fremmed Terræn og efter andre Kort end de daglige, er meget belærende for alle Flyvere. En anden og ligesaa vigtig Ting i denne Forbindelse er, at man ved saadanne Lejligheder paa en smuk og værdig Maade viser Flaget i det fremmede. Thi ingen kan være i Tvivl om, at vore egne Flyvere kan præstere det samme, naar blot de faar Materiellet til det.

Vore hjemlige Sportsflyveorganisationer vil staa stærkt i deres Arbejde, dersom de i Tide forstaar at slutte sig sammen. Flyvning koster meget, det er vel sandt, men det er en Kendsgerning, at man ved at slutte sig sammen omkring den store Opgave — at gøre Flyvningen til Folkets Ejendom — med større Vægt bliver hørt, naar man staar samlet. Thi Flyvningens Sag maa ogsaa tales — tales paa de Steder, hvor Interessen skal vækkes til Forstaaelse af Flyvningens opdragende Karakter, samtidig med, at den byder sine Udøvere paa skønhedsfyldte og glædelige Oplevelser.

De polske Sportsflyveres Besøg viste os, at der er en Vej til at bringe Flyvningen frem i det Omfang, som den er berettiget til — og der er ingen Tvivl om, at Vejen er energisk Arbejde inden for Sammenslutningerne under Ledelse af Hovedorganisationen, der altid skal staa til Klubbernes Raadighed i deres Bestræbelser for at udbrede det praktiske Kendskab til Flyvningen. \*\*

## Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

**LUFTHAVNEN • KASTRUP 868**





# Fra England til Australien paa en Uge

Af ERLING BACHE

DET er kun et Aar siden, jeg stod i Singapores nye Lufthavn i Samtale med nogle unge Flyverofficerer fra R. A. F. Hvad vi talte om? Flyvning, selvfølgelig. Men som Ikke-Flyver forekom det, de sagde, mig absurd. De paastod, det vilde ikke vare saa forfærdelig længe, før man vilde kunne tilbagelægge Strækningen London-Sidney paa en Ugestid. Jeg var mere end imponeret over, at de Brev, jeg lagde i Postkassen foran G.P.O. — Singapores monumentale Hovedpostkontor, kun brugte en Uge om at naa deres Bestemmelsessted: København.

Men at et Brev eller en travl Forretningsmand skulde kunne tilbagelægge den samme Distance plus endnu 4700 miles paa samme Tid, forekom mig at være Udtryk for en saadan Grad af Optimisme, at det nærmest maatte rangere under Storhedsvanvid.....

Idag flyver imidlertid Imperial Airways' store Maskiner fra Southampton til Sidney paa ni Døgn, og i en nær Fremtid vil Tiden blive reduceret til syv. Og da den første »Empire Flying-boat« startede d. 26. Juni i Aar fra Southampton og dermed indviende en af Verdens længste Flyveruter, sendte jeg en venlig (og undskyldende) Tanke til de unge, engelske Flyverofficerer i Singapore.

Med Aabningen af den direkte England-Australien Rute har Storbritannien naaet endnu en af de Milepæle, der er et Led i bl. a. Imperial Airways' store Drøm: en Hundrede Pro-



Imperial Airways Flyvebaad „Capella“ indtager Benzin i Bahrein.

cent britisk Flyverute rundt om Jorden, via New Zealand, over Stillehavet til Vancouver, Canada og over Atlanterhavet til England ..... saa er Kredsen sluttet. Og da Imperial Airways i London fortalte mig om det stille Haab, de nærrede til Fortsættelsen af den direkte Forbindelse fra England til Australien, fandt jeg det lige saa naturligt, som jeg syntes de optimistisk fremsatte Udtalelser i Singapore Aaret forud var absurde. Og med samme Naturlighed akcepterede jeg Udtalelsen om, at man ved Indførelse af Natflyvning vilde kunne tilbagelægge den 23.000 Kilometer lange Strækning paa 3½ Døgn!

Den første Flyvning fra England til Australien blev aabnet i December 1934 i Samarbejde med Qantas Empire Airways. Men i Sammenligning

med Flyvningen af idag maa denne knapt fire Aar gamle Rute nærmest betegnes som middelalderlig; thi bortset fra den Del, som førte over Middelhavet, og hvor man anvendte Hydroplaner, saa blev Ruten udelukkende opretholdt af Landmaskiner. Og ikke nok hermed. Man fløj kun fra Croydon Aerodromen til Paris, hvorfra man saa maatte fortsætte med noget saa latterligt (for en Flyvemaskinepassager i det mindste) som et Tog til Brindisi paa Italiens »Hæl«, hvor Hydroplanet ventede paa at føre En over Middelhavet til Alexandria. Her overtog saa et Aeroplan den videre Befordring ad Luftvejen til Indien via Iraq, til Birma, Siam og endelig Singapore. Passagererne og Posten blev saa ekspederet over i en af det australske Selskabs, Qantas Airways' Maskiner og fløj videre til deres Bestemmelsessted i New South Wales — Endestationen for den australske Flyverute.

Det var heller ikke særlig store eller kraftige Maskiner, man anvendte dengang. Idag bruger man kun én bestemt Type, den saakaldte »Empire Flyingboat«, som har et Vingespand af 114 eng. Fod og er smaa 100 Fod lang. Disse Maskiner har Plads til 24 Passagerer om Dagen og seksten om Natten. Foruden Passagererne kan de medtage hele 2 Tons Post og har hver fem Mands Besætning; fuldtlastede vejer de lidt over 18 Tons. Med en Fart af over 200 eng. Mil i Timen drives de frem af fire Bristol Pegasus XC Motorer, hver paa 740 Heste-



Sølfthavnen i Singapore som anløbes af Imperial Airways store Luftlinere.





„Centaurus“ i Singapore.

kræfter, det er altsaa ikke Smaating, det drejer sig om. *Imperial Airways* har en hel Flaade paa 28 af denne Type Maskiner, som besorger Trafiken mellem Southampton og Sidney, mellem Southampton og Durban i Syd-Afrika og mellem New York og Bermuda.

Til at begynde med fløj man to Gange om Ugen til Sidney, d. v. s. i Juni. Men siden Juli Maaned afaar der nu Maskiner tre Gange om Ugen: hver Torsdag, Lørdag og Søndag.

Man kan naa meget paa én Dag, naar man flyver med en af de store »*Empire Flying-boats*«. Hvis man starter med Søndagsmaskinen tidligt om Morgenen fra Southampton, naar man Athen samme Aften efter at have aflagt Visitter i Marseille, Rom og Brindisi. I Athen overnattes der paa Byens fornemste Hotel »*Grande Bretagne*«, og i det hele taget sørger *Imperial Airways* for at gennemføre den allerbedste service paa hele Turen. Fra Athen starter man allerede ved 4-Tiden om Morgenen paa det lange Trip over det blaa Middelhav til Alexandria i Ægypten. Efter et kort Ophold her fortsættes til det urolige Palæstina, hvor Maskinen lander paa Tiberias Sø. »*Shell Kompagniet*« kommer toffende med sin lille Tankdamp og fylder Kæmpemaskinens Tanke. Og saa gaar det videre mod Bashra via Habbaniyeh i Iraq ..... altsammen naaet paa en ellers saa kedelig Mandag. Og man nægter næsten at tro paa, at det ikke er længere siden end Dagen for, man endnu stod ved den engelske Kanal og havde Kuldefornemmelser, da den berygtede Taage nærmede sig.

Til Gengæld sveder man Tran i Bashra — en af Verdens hedeste

Byer. Men ogsaa her har *Imperial Airways* sørget for sine Passagerers Bekvemmelighed. I Bashra har de opført et hypermoderne Resthouse, hvor man først og fremmest kan nyde de elektriske Vifters Kølighed og en glimrende Middag.

Tidligt Tirsdag Morgen svæver Maskinen over den Persiske Havbugt, og man er allerede begyndt at nyde Køligheden, da man kort Tid senere lander ved den solstegte Bahrein Ø, som staar under engelsk Overhøjhed. Naar Posten er afleveret, gaar det videre mod Dabai i Sultanatet Oman paa Arabiens nordøstlige Hjørne. Man flyver herfra langs Kysten af det sydlige Persien og Belutschistan, hvor det indiske Oceans Brænding skyller op mod de øde, lavse Klipper.

Paa Klokkeslet lander Maskinen nogle Timer senere i Karachi, den første Station i Indien.

I Karachi fornemme »*Carlton Hotel*« indtages Middagen, og hele Onsdagen tilbringes frit svævende over Indien fra Vest til Øst via Raj Saman, Gwalior og Allahabad til Calcutta.

»*Great Eastern Hotel*« gør ikke Indiens luksuøse Hoteller med Verdensry til Skamme. Og efter Middagen i den kæmpemæssige Spisesal til Musik af et fortrinligt Orkester kan man ved en Tur i Byen opleve *Katherine Mayo's Indien* eller søge et af de store, luftskolede Biografteatre med de sidste nye Film. Torsdag foretager man det store Hop over den bengalske Havbugt fra Calcutta til Birmas Hovedstad, Rangoon — med Rette kaldet Pagodernes By. Allerede paa lang Afstand kan man se den berømte Shwe Dagon Pagode glimte i det stærke Sollys og dybt nede Irrawady

Flodens grumsede Vande, som løber ud i den blaa Bugt. Mod Øst skimter man Siams Bjergkamme, og efter et kort Ophold i Rangoon styrer Maskinen mod Bangkok.

Højt oppe over de jungleklædte Bjerger, over begravede Byer, lordner det tyvende Aarhundredes Vidunder og lander paa Menam Chao Phya — Floden, som løber gennem Bangkok, hvor Titusindvis af Mennesker lever hele deres Liv i smaa primitive Sejlbaade. Den store Aluminumsfugl bliver liggende paa Floden og skinner omkap med Bangkoks forgyldte Templer, mens Passagererne indtager Middagen paa »*Oriental Hotel*« i New Road, som ejes af en Dansker.

For fuldt Drøn gaar det Fredag Morgen stik Syd — mod Penang i Malaya. Dybt nede ser man den mystiske Jungle, hvor dværgagtige Skovfolk holder sig skjult, hvor vilde Elefanter maaske et Øjeblik standser paa deres Vandren gennem Skovene for at lytte til den mystiske Fugls Larmen højt oppe mellem de dunlette, hvide Skyer. Efter Ophold i Penang gaar det videre, over udstrakte Gummiskove og indfødte Landsbyer, stadig Syd — mod Singapore, Knudepunktet for al Trafik i Østen, ikke mindst Lufttrafikken.

Til og fra Singapore kommer og gaar hver Uge først og fremmest seks *Imperial Airways'* Maskiner, som har Forbindelse med samme Selskabs »*Dorado*«, der flyver paa Ruten: Penang—Hong Kong, og med den siamesiske Rute, som gaar over Udorn og videre til Hanoi i Fransk Indo-Kina. Saa er der de hollandske *K.L.M.*-Maskiner, der flyver mellem Holland og Java, og Nederlandske Indiens Aeroplaner, tilhørende *K.N.I.L.M.*, som besorger Trafiken til Borneo med Forbindelse videre til Manila paa Philippinerne, foruden daglige Flyvninger mellem Batavia og Singapore. *Qantas Airways* har to Maskiner om Ugen, og idag regner man med, at Singapore anløbes af ialt seksten Maskiner om Dagen.....

Efter en Nats Ophold paa Østens berømteste Hotel »*Raffles Hotel*«, beliggende ved en af Verdens smukkeste Strandpromenader, hvor i Tusindvis af kinesiske Djunker ligger til Ankers, og hvor hele det brogede Folkeliv oprulles foran den aabne Terrasse, hvor man indtager den berømte Singapore *gin-sling* før Middagen, gaar det mod Java. I Batavia gøres et kort Ophold, og man fortsætter til Soerabaja, hvor der overnattes

(Fortsættes Side 258)



**BRUG**

**X SHELL**

AVIATION BENZIN

**AEROSHELL**

SMØREOLIE



**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**

A/s DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.



# Tysk Flyvning Berlin—New York—Berlin

**P**AA Grund af Pladmangel kunde vi i forrige Nummer af »Flyv« kun bringe en kort Meddelelse om den tyske Flyvning Berlin—New York—Berlin, som Deutsche Lufthansa's nye Focke-Wulf »Condor« gennemførte — saa at sige i al Stilhed.

Udenfor den snævre Kreds indviede Kreds var der ingen, som anede noget som helst om Starten, og den første Meddelelse Offentligheden fik om Flyvningen var en Radiomelding fra Maskinen, da den havde naaet New Foundland. Starten fandt Sted fra Staaken (ved Berlin) Onsdag den 10. August Kl. 19,30. Maskinen førtes af Luftkaptajn A. Henke med Flyveren R. von Moreau som Næstkommanderende, og den øvrige Del af Besætningen bestod af Flyvemekaniker Dierberg og Radiotelegraafst Kober.

Følgende en Storcirkel-Kurs passerede Maskinen hen over Skotland og naaede ind over New Foundland den følgende Dag Kl. ca. 14,00. Under hele Flyvningen over Atlanterhavet havde Vejrforholdene været gode, men langs den canadiske Kyst til New York var Vinden imod. Den tilbagelagte Distance, som blev fløjet uden Mellemlanding, var ialt 6352 km, og den blev gennemfløjet paa 24 Timer 56 Min.

Efter Landingen i New York viste det sig, at en Olieledning til en af de fire Motorer maatte udskiftes, og derfor blev Starten til Hjemturen udsendt en Dag. Om Lørdagen var Maskinen klar til Hjemflyvningen, og lidt før Kl. 9,00 (New York Tid) startede den fra Floyd Bennett Lufthavn med Berlin som Maal. Den havde 9000 l Brændstof ombord. Vejrforholdene over Atlanten var atter gunstige, og da der tilmed var en Del Medvind, gik



*Den tyske Atlanterhavsflyvemaskine Focke-Wulf »Condor«.*

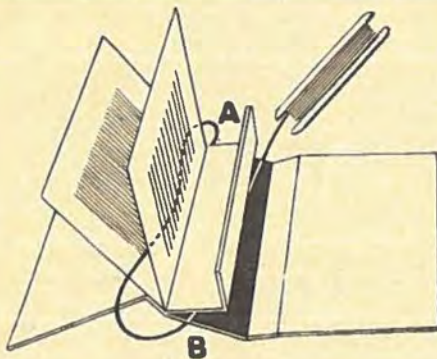
Hjemturen hurtigere. Lidt før Kl. 7,00 om Søndagen passeredes den engelske Kyst, og tre Timer senere landede »Condoren« paa Tempelhof ved Berlin, efter at have fuldført Rejsen fra New York paa en Rekordtid af 19 Timer 54 Minutter. Afdøde Willey Post's Tid var blevet slaaet med omtrent fem Timer.

»Condor«en, der blev benyttet til den storslaaede Flyvning, var en Standardtype, tilhørende Deutsche Lufthansa og af samme Type, som Det Danske Luftfarselskabs »Dania«. Den eneste Ændring, der var foretaget, var Indbygningen af nogle ekstra Benzintanke. Udstyret med normale Benzintanke og medførende 26

Passagerer foruden fuld Last af Fragt og Post, kan »Condor«en flyve ca. 1600 km.

De nærmere Data for Typen Focke-Wulf »Condor« findes anført i en Artikel i »Flyv« Nr. 3 1938. Dens Marchhastighed er i Øjeblikket 345 km/T; men i den nærmeste Fremtid vil man i Tyskland lade indbygge en kraftigere Motor type, og derved vil dens Marchhastighed blive forøget med 40 km/T.

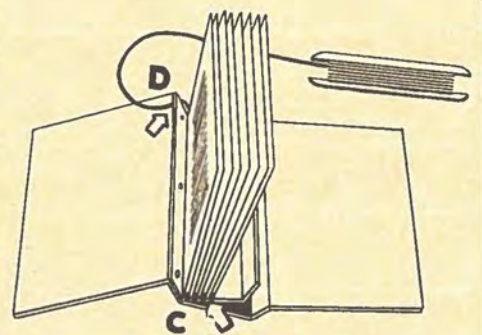
I tyske Luftfartskredse haaber man, at »Condor«ens smukke Præstation maa bane Vejen for den regelmæssige Flyvning mellem Berlin og New York. Som Brændstof haade paa Udturen og paa Hjemturen anvendtes Intava Benzin og Olie.



## SAMLEBIND til „FLYV“

**Hurtig Indheftning - Let Oplukning  
PRIS Kr. 2.00**

„FLYV“s nye Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.



**Kan bestilles i enhver Boghandel eller fra Bladets Ekspedition, Vesterbrogade 60**



# Hurtig tysk Privatflyvemaskine

Med Hirth-Motorer HM 508 H over 12 Lande paa 24 Timer



**D**EN nye tyske tomotorede Rejseflyvemaskine *Siebel Fh 104* har i Begyndelsen af forrige Maaned foretaget en Flyvning gennem de fleste af Europas Lande saa at sige i Rekordtid, og den har derigennem præsteret et udmærket Bevis for sin Anvendelse som en hurtig Flyvemaskine for den private rejsende. Denne Europa-Rundflyvning blev forberedt i al Stilhed, og den kom til at forme sig som en Flyvning Dag og Nat, der paa 24 Timer passerede 12 Lande: Tyskland, Holland, Belgien, England, Frankrig, Svejts, Italien, Jugoslavien, Rumænien, Polen, Sverrig og Danmark med Mellemlandinger i London, Paris, Rom, Bukaret, Warschau og Stockholm. Hele den gennemføjne Strækning var paa ca. 6200 km, svarende til Afstanden Berlin—New York, og den blev tilbagelagt med en Gennemsnitshastighed paa 300 km/T.

Starten foregik fra Berlin-Tempelhof Lufthavn den 2. September 1938 Kl. 0.01, ligesom Landingen ogsaa fandt Sted her den 3. September Kl. 0.04. Flyvningen blev planmæssigt gennemført med Dag- og Natflyvning trods det, at der paa Dele af Ruten herskede de vanskeligste Vejrforhold. — Besætningen bestod af Flyveren Dipl. Ing. Ziese, Radiotelegrafist Seelig, Flyvemekaniker Köbele samt en Passager.

Siebel Fh 104 er et tomotorers lavvinget Monoplan med Plads i Kabinen til fem Personer.

Dets nærmere Data er følgende:

Spændvidde ..... 12,06 m

|                                       |                       |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Længde .....                          | 9,50 m                |
| Højde .....                           | 2,58 m                |
| Planareal .....                       | 22,30m <sup>2</sup>   |
| Tomvægt .....                         | 1440 kg               |
| Lasteevne .....                       | 810 kg                |
| Fuldvægt .....                        | 2250 kg               |
| Planbelastning .....                  | 101 kg/m <sup>2</sup> |
| Største Hastighed (v.Jorden) 335 km/T |                       |
| Marchhastighed > 300 >                |                       |
| > (i 2500 m) 325 >                    |                       |

|                                                |                 |
|------------------------------------------------|-----------------|
| Landingshastighed .....                        | 97 km/T         |
| Stigetid til 1000 m .....                      | 2,8 >           |
| Stigetid til 3000 m .....                      | 10,7 >          |
| Rækkevidde ved Marchhastigheden i 2500 m ..... | 1000 km         |
| Brændstofforbrug .....                         | 31 l pr. 100 km |

Maskinen er udstyret med to 240 HK Hirth Motorer af Typen HM508H.

De to Hirth-Motorer har gennem deres Udholdenhed bidraget væsentligt til Flyvningens Sukces. — Den luftafkølede 8-cyl. Serieflyvemotor HM 508 H i V-Form med hængende Cylindre har en Hestekraftydelse paa 240 HK ved 3000 O/Min. Gennem sit ringe Brændselsforbrug — Brændstof ved normal Ydelse 215 g/HK-T, Olie 3g/HK-T — er den især egnet for een- og flermotorede hurtiggaaende Luftfartøjer. Ligesom de øvrige bekendte Motortyper i Hirth Byggeprogrammet HM 60 R, HM 504 A, HM 506 A og HM 512 har ogsaa HM 508-Motoren den delt fremstillede Krumtapaksel, der har den store Fordel, at den har Rullelejer. — Denne Konstruktion tillader Indbygningen af udelte Rullelejer og Plejstænger, hvorved Motorens Ydelse, Driftssikkerhed, Levetid og Økonomi er steglet betydeligt. — Motortypen HM 508 repræsenterer i sin Klasse i Dag det ypperste inden for den tyske Flyvemotorindustri.

## London—Stockholm—London paa een Dag

**B** RITISH AIRWAYS, der nylig har anskaffet et Antal af den nye Type, Lockheed 14 Super Electra, har lade en af disse Trafikmaskiner foretage en bemærkelsesværdig Prøveflyvning. Med Commander E. G. L. Robinson

som Fører startede Maskinen den 18. September om Morgenen fra London, og uden Mellemlanding ankom den ca. 4 Timer senere til Stockholm. Efter et Par Timers Ophold startede den paa Tilbagevejen, og samme Aften Kl.



*Lockheed 14 Super Electra tilhørende British Airways.*



17,46 landede den ved London. Det er første Gang, en Trafikflyvemaskine har foretaget en Flyvning uden Mellemlanding mellem de to Landes Hovedstæder. Flyvningen blev foretaget for at indhøste Erfaring med Hensyn til de nyanskaffede Maskiners Ydelse, og Resultatet maa siges at være over al Maade tilfredsstillende. De nye Lockheed Maskiner skal efterhaanden sættes ind paa British Airways Luftforbindelse mellem London og Lissabon, hvis Distance kun er ca. 150 km længere end London—Stockholm. Denne Luftforbindelse til Portugal skal udvides til Vestafrika og senere videre over Atlanterhavet til Sydamerika. Til Brug for Strækningen England—Vestafrika (Bathurst) har British Airways bestilt seks af de nye Lockheed Maskiner.

Rekordflyvningen til Stockholm blev foretaget i 4000 m's Højde, og Flyvetiden London—Stockholm var 4 Timer 16 Minutter, hvad der svarer til en Gennemsnitshastighed paa 340 km/T. Hjemflyvning tog 6 Timer 10 Min. paa Grund af kraftig Modvind. Flyvehøjden var den samme som paa Udturen, 4000 m, og Gennemsnitshastigheden var 234 km/T. Tider for Start og Landing var:

|                |       |
|----------------|-------|
| Afg. London    | 5,14  |
| Ank. Stockholm | 9,30  |
| Afg. »         | 11,36 |
| Ank. London    | 17,46 |

Lockhed 14 er udstyret med to 900 HK Wright Cyclone Motorer med Hamilton stilbare Propeller. Maskinens Udstyr bestaar iøvrigt af Sperry's au-

tomatiske Styring, Lorenz Blindlandings-Modtager, Anordning til Forhindring af Isdannelse, Sende-Modtagestation til lange og korte Bølger samt Radiopejleapparater.

Besætningen under Flyvningen London—Stockholm bestod af Føreren, Commander Robinson, og Commander D. S. King — der begge var med, da British Airways fløj den engelske Premierminister Chamberlain til Tyskland — samt desuden af A. G. Nicholson (Flyver), A. Woodall (Radio) og G. O. Bryers (Flyveingeniør). Som Passagerer medfulgte følgende af British Airways ledende Personer: A. C. Campell-Orde (Trafikchef), A. R. O. McMillan (Chefinstruktør), E. Brooke-Williams (Leder af Navigationstjenesten) og S. Heath fra Marconi Selskabet.

## PAA SVÆVEFLYVESKOLE I TYSKLAND

Et Ophold paa Reichsschule für Segelflugsport Sylt og paa Reichsschule für Segelflugsport Grunau.

Skolen her hører, som alle Flyveskolerne, under N.S.F.K. og hedder »Reichsschule für Modellflugzeugbau Lauenburg«; der findes 3 saadanne Skoler i Tyskland. Der var ca. 100 Elever paa Skolen, fordelt paa forskellige Afdelinger, Begyndere, Viderekomne, Specialafdelinger m. m. Eleverne var hovedsagelig ganske unge Mennesker paa 15—18 Aar, men ogsaa ældre tog Del i Undervisningen, bl. a. nogle gamle Folkeskolelærere, som herefter var i Stand til i deres respektive Skoler eller paa anden Maade, at give Undervisning i Modelbygning. Der blev bygget meget smukke Modeller og der havde paa

Af Løjtnant Fritz Rasmussen.  
(SLUTTET)

denne Skole været fløjet indtil 40 km med Modelplaner.

Undervisningen omfattede ogsaa teoretiske Fag; hvert Hold faar ca. 60 Timers Undervisning i Flyveteori, et Kursus varer ca. 1 Maaned. Paa Skolen var der en Leder og 5 Lærere.

I Berlin var jeg igen i »Aero-Club von Deutschland«, hvor jeg atter blev overordentlig venligt modtaget, og blev blandt andet vist rundt i »Haus der Flieger«.

Den 16. Juni kørte jeg videre til Skolen i Grunau; Vejret var meget

daarligt, det regnede, og der var overhovedet ingen Flyvning den Dag.

Skolens Administrationsbygning ligger i Landsbyen Grunau, adskilt fra Hallerne og Startstederne, som dels ligger paa det 560 m høje »Galgenberg«, hvor der findes Sydhang, Nordhang og Østhang, dels paa det 665 m høje »Stangenberg«, hvor der er Vesthang og dels paa Flyvepladsen i Hartau ved Hirschberg.

Jeg kom i en Gruppe i Hartau, hvor der blev fløjet med Windenschlepp og Flugzeugschlepp; det var mit Haab, at jeg her kunde faa Lejlighed til at prøve at flyve Højdeflyvning og Overlandflyvning, saa jeg kunde faa en Chance for Opnaaelse af Leistungs-Abzeichen. Vejret var dog saa ugunstigt det meste af Tiden, at der overhovedet ikke kunde flyves de nævnte Flyvninger. Der var enkelte Dage, hvor der var Chancer for Overlandflyvning, men der var flere Elever, som havde ventet op til 2 Maaneder herpaa, og de maatte selvsagt først have deres Chance; det lykkedes 2 at flyve de 50 km.

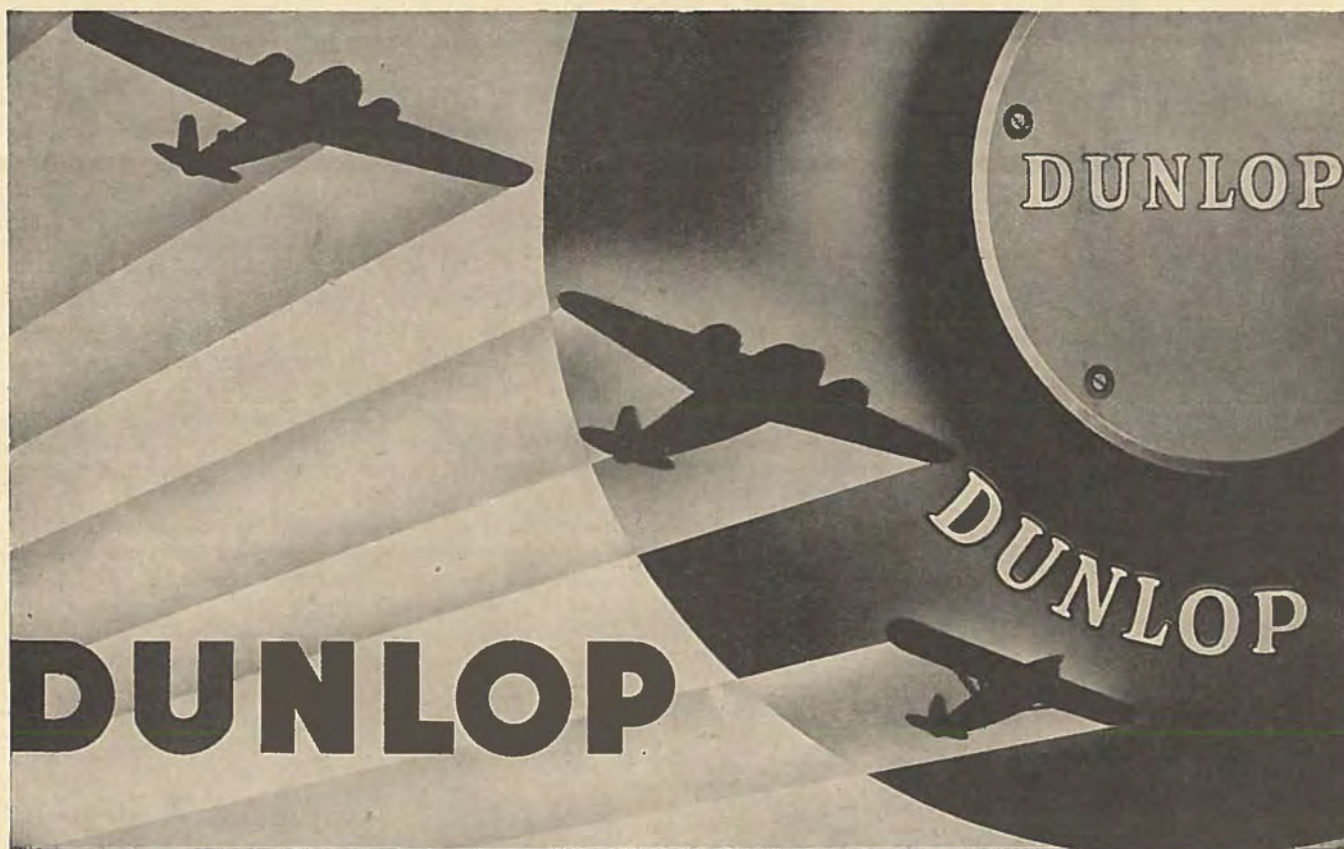
Jeg fløj i Hartau i Dagene fra 17. til 26. Juni udelukkende med Starter efter Motormaskine i forskellige Typer, først atter med Lærer i Dobbeltstøt »Kranich«, derefter med Grunau Baby, Wolff, Rhönbussard og Rhönssperber, den sidstnævnte Type er lukket.

I Dagene fra 17. til 20. Juni var det kun Glideflyvninger, idet Vejret var ugunstigt, der var nichts los, ingen



Tysklands fineste Svæveplan »Minimoa« under Hangflyvning.





**R I N G E • H J U L • B R E M S E R**

## INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

**Bygning af Flyvemaskiner  
Maskinbygning  
Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Praksis paa egne Værksteder.  
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stillinger.  
**PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.**

**Bad Frankenhausen**

(Kyffh.)

**DEUTSCHLAND**



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S**

*De kan endnu faa det  
store, interessante Værk*

## DANSK FLYVNINGS HISTORIE

**til nedsat Pris Kr. 3.50**  
(før Kr. 10.00)

Bestilling kan indsendes til

**Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab**  
Vesterbrogade 2 E • København V.

eller til „FLYV“s Ekspedition:  
Vesterbrogade 60 • København V.



Termik; den 21. Juni havde jeg lidt Termik med en Bussard, saa jeg kunde holde Højde en Tid og flyve efter »ausklinken« i 16 Minutter. Den 22. Juni havde jeg en Flyvning med Sperber og fløj Termik i 30 Minutter og den 25. Juni fløj jeg 31 Minutter med en Bussard; i sidstnævnte Flyvning vandt jeg Højde fra 150 m til 700 m.

Det lykkedes mig i Hartau at faa Tilladelse til at prøve at flyve med Motormaskine, en Klemm, med Svæveplan i Skøb. Jeg aflagde Prøve med 5 saadanne Flyvninger for Luftpolizei og opnaaede Schlepper-Genehmigung; der var Flyvelærer i Svæveplanet under disse Flyvninger.

Den 27. Juni blæste en ret kraftig Vestenvind og jeg fik Lejlighed til at flyve Hangflyvning ved Vesthangen; jeg fik her først Start i Dobbeltstizer, en »Grunau 8«, med Lærer og fløj derefter med en »Commodor« i en Time. Hangflyvningen i Bjerge er ikke væsentlig forskellig fra Hangflyvning ved Strand, men Opvinden er i Bjergene mere urolig og kraftigere. Med Vindstyrke 8—10 m/sek. kan man her opnaa Højder indtil 400 m i Modsætning til Sild, hvor man med denne Vind kun kan opnaa ca. 200 m.

Min sidste Flyvning ved Skolen var med en »Baby«, som skulde flyves fra Vesthangen hjem til Hartau Flyveplads, ikke nogen særlig lang Strækning, men Vejen gaar over andre Bjergkamme og mindre godt egnede Steder for Landing, saa Svæveflyvere, der ikke har prøvet andet end Hangflyvning og lignende, bryder sig ikke om denne Tur; jeg var meget glad for at blive betroet Opgaven, det smagte dog altid lidt af Overlandflyvning.

Ialt har jeg i Tyskland haft 45 Starter med en Flyvetid paa 21 Timer 27 Minutter, fordelt paa følgende Typer:

Zöglings mit Boot, Falke II, Dobbeltstizerne Kranich og Grunau 8, Grunau Baby II A, Wolff, Commodor, Rhönbussard, Rhönsperber, Rhönadler og Minimoa. Flyvejournal herfor er ført og attesteret af Skolerne.

At de 3 sidstnævnte Typer, samt Dobbeltstizer Kranich, som alle er Hochleistungsflugzeuge, er de mest velflyvende og de bedst egnede til termisk Flyvning er selvsagt, men jeg skal iøvrigt udtale, at Grunau Baby II A efter min Mening er et særdeles godt Overgangsplan og særdeles velegnet til Windschlepp, Flugzeugschlepp og Hangflyvning, ligesom det hævder sig pænt i termisk Flyvning.

## Meddelelser fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

Siden 1. Juli 1938 er følgende indmeldt sig i D.K.D.A.S.:

Sekondløjtnant J. G. Bergh.  
Stud. tekn. Hvidberg.  
Fuldmægtig Alfred Gärtner.  
Løjtnant Erik Krum-Hansen.  
Assistent Jørgen Kyhn.  
Svend Erik Mathiesen.  
Direktor H. Jepsen.  
Ingeniør Borge Brix.  
Tilskærer Kaj Østerbye.  
Tilskærer Viktor Larsen.  
Malmester Henry Larsen.  
Malerlærling Peer Rathack.  
Maskinarbejderlærling Ego Gyldenbo.  
Assistent Borge Andersen.  
Assistent Knud Bramsen.

Erk. Else Arent.  
Stud. polyt. Poul Fraenkel.  
Løjtn. Militærflyver E. C. Rydmann.  
Maskinlærling Otto Brinck Hansen.  
Postbud A. Kjærsgaard Andersen.  
Reklamechef P. Molitor-Lenschau.  
Ingeniør Jack. F. Hedegard.  
Arbejdsmand Helge Larsen.  
Fru Else Harpoth.  
Intendantur-Kvartermester Kaj V. Andersen.  
Dr. scient Arnold B. W. Nielsen.  
Henning Stoffregen.  
Direktor Hans Schauer.  
Korrespondent Grete Cohen.

### Fra England til Australien paa en Uge.

(Fortsat fra Side 252)

paa »Oranje Hotel« i Byens Hjerter. Man træffer her hollandske Embedsmænd og Forretningsfolk, som nyder deres Week-end, javanske Fyrster med billedskønne Gemalinder og unge Prinsesser og faar et Pust af den Rigdom af Skønhed, som Java besidder.

Men tidligt Søndag Morgen, Ugedagen efter man forlod den kolde engelske Kyst, vækkes man af sin blide Slummer, og efter et hurtigt, kølende Bad, en let Morgenfrokost, suser man ud mod Flyvebaaden, der næsten er blevet Ens Hjem, og faa Minutter efter Passagerernes Ankomst, pløjer Maskinen gennem Tandjong Peraks Vande for at slige mere og mere, til Piloten har naaet den ønskede Højde. Og mens Solen stiger op over de lilla Bjerge paa den lille Solskinsø Bali, sættes Kursen mod Øst, mod Birma paa Øen Sumbawa og Koepang paa Øen Timor, der er delt mellem Holland og Portugal. I Timevis svæver man ude over den berygtede Timorso med dens Tusindtal af Øer.

Og Søndag Aften er Australien naaet. Maskinen lander i Port Darwin!

I Løbet af Mandagen og det meste af Tirsdagen, efter Overnatning i Townsville, gennemflyves Strækningen Port Darwin-Brisbane, og Tirsdag Eftermiddag er Maalet naaet: Sidney!

I en nær Fremtid vil denne ni-Dages Tur blive reduceret til syv, og naar Imperial Airways indfører Natflyvning, vil Distancen altsaa kunne tilbagelægges paa den halve Tid — 3½ Døgn!

Jeg gad vide, hvad den næste Reduktion vil komme til at betyde i Luftfartens Historie og erindrer i

denne Forbindelse en Tegning, jeg saa i Imperial Airways' Hovedkontor i Singapore, ophængt kort efter, at de to berømte Flyvere Scott og Black vandt The Melbourne Air Race, hvor de tilbagelagde Distancen England—Singapore paa 40 Timer og rasede videre mod Melbourne, som de naaede efter at have slaat alle Rekorder i Verden.

Tegningen, over hvilken stod skrevet: After The Melbourne Air Race, forestillende en udmattet, svedende Postekspedient i London, der for halvtredsindstyvende Gang den Dag besvarer det samme Spørgsmaal til en Kunde, som rækker et Brev frem mod ham.

»Undskyld,« siger Kunden, »men hvornaar er dette Brev i Australien, naar jeg lægger det i Postkassen nu paa Picadilly?«

»I Gaar —!« snerrer den irriterede Ekspedient.....



leveres paa Bestilling af enhver Bog- og Bladhandler i Danmark. — Husk at forny Deres Bestilling — eller meddel at De er fast maanedlig Køber, saaledes at Deres Blad altid er reserveret Dem.



koster 35 Øre pr. Nummer og 4.20 Kr. pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- eller Bladhandlere.



## FRA KLUBBERNE

### SVÆVEFLYVEKLUBBEN 1938

er en ny og lovende Klub.

Bestyrelsen bestaar af: Formand Svend Aage Tønnersen, Australiensvej 34, 1., tv., Ø. Sekretær Holger Hennings, Vester Voldgade 83, V. Kasserer Viktor Jensen, Slagelsesgade 12, 2., Ø. Værkstedsleder E. Hultmann, Pølsengade 19, 4., S.

Mange danske Svæveflyvere kender Aeroplansnedker Hultmann, der i lang Tid har arbejdet for Hæren, og i Øjeblikket er stærkt beskæftiget hos Kramme og Zeuthen. Hultmann har ogsaa bygget Svæveplan før i Tiden, saa bedre Værkstedsleder kan en Klub ikke tænke sig.

Klubben har 15 aktive og 20 passive Medlemmer, og antager gerne 15 Medlemmer til, da Klubben har saa stor Værkstedsplads, at 2 Hold kan arbejde samtidig.

Indskudet er 25 Kr., Kontingentet 6 Kr. pr. Maaned.

Damer og Herrer fra 17 Aars Alderen optages i Klubben.

### MODELFLYVEKLUB I VORDINGBORG.

**M**ODELFLYVEKLUBBEN »CON-DOR« stiftedes i Vordingborg den 1. September. Klubben startede med 15 Medlemmer, der ialt er i Besiddelse af 8 Model-Svæveplaner.

O. Sørensen, Algade 57, Vordingborg er Formand.



**Codan  
Gummistøvler**

## Har De haft en Oplevelse -

enten det nu drejer sig om en særlig interessant Luftrejse eller — dersom De er Svæveflyver — om Deres Erfaringer og Indtryk under Udøvelsen af Sporten, send da FLYV en Artikel derom, helst med Billeder.

Vi bringer gerne saadanne Artikler og honorerer dem med sædvanligt Forfatterhonorar.

REDAKTIONEN

## DANSK SVÆVEFLYVERSPROG

**E**FTERHAANDEN som flere og flere danske Svæveflyvere kommer til Uddannelse i Tyskland, bliver Brugen af tyske Fagudtryk mere og mere almindelig herhjemme. Saa snart vi skal skrive eller fortælle om Svæveflyvning, tyr vi uvilkaarligt til de tyske Betegnelser, vi har lært dernede, fordi vi simpelthen mangler tilsvarende danske.

Var det mon ikke en Idé at finde paa gode, rammende, danske Fagudtryk og slaa dem fast, inden de tyske vinder altfor stor Udbredelse? Enkelte Udtryk som f. Eks. Hangwind og Hangflyvning har allerede været brugt saa længe, at det maaske vil være vanskeligt at udrydde dem; men med lidt god Vilje gaar det nok. For alle de nye Folk, der forhaabentlig snart kommer til, vil det blot være en Lettelse at lære danske Betegnelser for disse Foreteelser, og for os andre er det blot en Overgang og en Vanesag.

Jeg har i nedenstaaende Liste samlet de Udtryk, for hvilke jeg mener, vi savner en tilsvarende Betegnelse paa Dansk, og opfordrer alle Svæveflyvere — ja forøvrigt enhver, der har Lyst til at beskæftige sig med Spørgsmaalet — til at hjælpe os med at finde gode Oversættelser. Læg Deres Hoved i Blød og send mig i Løbet af Oktober Maaned Deres Forslag! Hvis jeg har glemt Betegnelser, som De mener, vi kan faa Brug for, saa føj dem endelig til Listen.

Svarene vil blive forelagt Bestyrelsen paa det første Møde i November, og til den, paa hvis Liste der er de fleste »Træffere«, har Unionen som Tak og Belønning for Ulejligheden udsat

en 1. Præmie, nemlig Wolf Hirths nye Bog: Handbuch des Segelfliegens. Der er tillige en 2. Præmie i Form af en smukt forarbejdet Grunau Baby Model.

abfangen  
absaufen  
Abwind  
amtliche C  
Autoschlepp  
Bauprüfer  
Dauerflug  
Flugdisziplin  
Flugleistung  
Flugzeugschlepp  
Frontensegelflug  
Gegenhanglandung  
Gewitterflug  
Gewitterfront  
Hansegelflug  
Hangwind  
Hochleistungsflugzeug  
Landeklappen  
Leistungsabzeichen  
Leistungssegelflieger  
Leistungssegelflug  
Leistungssegler  
Motorsegler  
Schleppflug  
Schleppstart  
Störklappe  
Thermikblase  
Termikschlauch  
thermische Ablösung  
Übungssegelflugzeug  
Wolkeanschluss  
Zielstreckenflug.

Harriet Forslev,  
Svinget 18, København S.

Alt for Flyvere og flyveinteresserede  
kan De købe hos

**AERO-TJÄNST, Malmø 12**

Forlang vort Katalog!



**AIRPLANE OIL**

THE TEXAS COMPANY A/S  
KØBENHAVN



## UDDANNELSER.

DET tyske Rigssvæveflyver-Forbund har vist Danmark den store Elskværdighed at indbyde 12 danske svæveflyvereinteressererede til A, B, C og D Uddannelse ved Svæveflyverskolen i Grunau.

Følgende kan deltage i Uddannelsen: Karl Buchardt, Varde, B. Høyner, Aalborg, Børge Jensen, Odense og Gunnar Jensen, Kolding til A Certifikat fra den 30.—9. til den 13.—10.

Carl Kotvig, København til C Certifikat fra den 13.—10. til den 26.—10.

Johs. Jørgensen, Aarhus til C Certifikat fra den 30.—9. til den 13.—10.

Hans Axel, Vordingborg, E. Ploug Hansen, Køge, Edm. Syrov, Køge, Gunnar Larsen, Køge, Knud P. Andersen, Silkeborg og S. Sjøholm, København til D Certifikat fra den 21.—10. til den 3.—11.

Stud. polyt. Carl Johansen er uddannet til Tilsynsførende med Svæveplaner.

Flyveinteressererede faar alle Oplysninger fra Unionen om Uddannelse i Tyskland.

## NYE KLUBBER.

Taxa Chaufførerne har startet en Flyveklub, *Droskechaufførernes Flyveklub*. En af den danske Svæveflyvnings ihærdige Forkæmpere, Chauffør Helge Nielsen, er Klubbens Formand. Næstformand: Knud M. Larsen, Sct. Kjeldsgade 30, Sekretær: Kai Jensen, Gl. Kalkbrænderivej 17, 2.,

### Alt for Modellflyvere.

16 Aars Erfaring.  
Stor Prislister sendes gratis.

**Helge Nielsen,**

Guldbergsgade 724, Kbhvn N.

## Fra Dansk Svæveflyver Union

Kasserer: Otto Sømberg, Engbovej 24, Rødovre, Repræsentant: Axel Hartmann, Fanøgade 24. Sportsflyveren Børge Jørgensen holder et ugentligt Instruktionsforedrag i Klubben. Alle Droskechauffører, der har Interesse for Flyvning, bedes henvende sig til Helge Nielsen, Guldbergsgade 72, 4., København N., da saavel aktive som passive kan optages.

Frdericia har startet en ny Klub: Fredericia II. Formanden er Mogens Friis, og Klubben tæller 32 Medlemmer.

## CERTIFIKATER.



Frk. Ruth la Cour i Maagen  
»Gumpert 2«.

A Certifikat: Frk. Ruth la Cour, Frederiksen og Richard Keiler fra »Maagen af 1936«.

B Certifikat: Bent Pedersen fra »Københavns Svæveflyveklub« og Folmer Aaes fra »Maagen af 1936«.

»Dansk Svæveflyver Union« byder hermed de nye Flyvere velkommen.

## GODKENDELSE AF SVÆVEPLANER.

Statens Tilsyn har indregistreret følgende Planer: HYTTEN 17, GUMPERT 2 og det forstærkede *Stamer og Lippisch Skoleplan*.

## GRUNAU BABY

UNIONEN fremskaffer om kort Tid Tegninger til Svæveplanet »Grunau Baby«, saa Unions Klubberne kan snart bestille de længe savnede Tegninger.

## BEMÆRK:

Unionen henstiller til Klubberne Landet over at afholde Propagandaforedrag. Det vil i høj Grad fremme Interessen for Svæveflyvning og gavne Klubberne.

## RINGSTED FLYVEKLUB.

RINGSTED FLYVEKLUB, der takket være Velvillie fra Hæren og Flyvetropperne har faaet Hangaren og Flyvepladsen ved Ringsted stillet til Raadighed, fik d. 22. Maj godkendt og indfløjet sit Svæveplan (Unionens Skoleplan) af Hr. Carl Johansen. De følgende Aftener fik Medlemmerne deres første Slæbestarter, og et Par Uger efter gik vi over til Wireflyvninger og Højstarter. I Juni Maaned trænede vi saa godt som hver Aften og i Tiden fra 6. Juli til d. 8. August erhvervede ni af Medlemmerne »A« Certifikat. Efter endnu et Par Ugers Flyvning, hvor vi trænede i S-Kurver og Sving, begyndte vi at bygge Kabine paa Planet.

Der har ialt været foretaget 342 Starter med Planet — uden et eneste Uheld, naar undtages Sprængninger af Topbarduner.



**Modellflyvesport**  
er moderne. Smuk  
illustreret Prislister  
gratis og portofrit,  
skriv endnu i Dag.

**Modellflyveindustrien, Skjern**  
(Modellflyveklubbernes Indkøbscentral)

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Instrumenter  
Propeller  
Flyverkameraer  
Projektører  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



## Dansk Modelflyver Forbund

### ODENSE MODEL-FLYVEKLUBS

#### 3. Udstilling

DET er næsten blevet en uskreven Lov, at O. M.-F. arrangerer en årlig Udstilling af Flyvemodeller.

1. Gang var i Januar 1936, 2. Gang i Marts 1937 og nu igen fra 9.—18. September incl., altsaa paa 3 forskellige Aarstider. Arrangementet var af en ny Art for O. M.-F.'s Vedkommende, for saa vidt som Klubben havde allieret sig med et stort Manufaktur-firma, som gratis havde stillet et stort Vindueslokale til Disposition for de odenseanske Modelflyvere.

Udstillingen blev aabnet paa Børnehjælpsdagen. Dette sammen med den frie Entré bevirkede, at der var stort Besøg af Publikum.

O. M.-F. udstillede ca. 20 Modeller, hvoriblandt der var flere nye Typer. Af Svævemodeller fandtes Typerne Knirps, Baby, Strolch, Gentsch, Bruck, Sv. H.-1, den odenseanske Selvkonstruktion »CHION« samt en flyvende Skalamodel af Rekordsvæveplanet »Minimosa«. Motormodellerne var repræsenterede af følgende Konstruktioner: Pritchow, Lipmann, Dyn V, Gloria og Jutlandia. Desuden var der en usædvanlig flot udført Model af Gloster Gauntlet Jager Nr. 21.

O. M.-F.'s store Fotosamling var sammen med flere Forstørrelser udstillet.

Luftfartselskaberne var repræsenterede med Plakater.

Udstillingen har været en glimrende Propaganda, idet O. M.-F. har faaet en fin Presse og flere nye Medlemmer.

### LIDT OM FLYVEMODEL-REKORDER

Pr. 18. Sept. staar der 33 gyldige Rekorder i Danmarksrekordprotokollen. Heraf hører de 13 under Motormodelrekorder, 16 under Svævemodelrekorder og 4 under absolutte Rekorder. Af Motormodelrekorderne er 2 med Jordstart Tid, 1 med Jordstart Distance, 5 med Haandstart Tid og 5 med Haandstart-Distance. 5 af Svævemodelrekorderne er Haandstart-Tid Rekorder, 5 Haandstart-Distance, 3 Højstart-Tid og 3 Højstart-Distance. Af de absolutte Rekorder er 2 for Motormodeller, 2 for Svævemodeller. Endnu er der ingen danske Rekorder anerkendt for Sæmodeller, Højde eller Hastighed.

\*

Odense Model-Flyveklub er stadig langt den førende paa Danmarksrekordens Omraade, idet den har 17, altsaa over Halvdelen. Globus Aero Klub og Condor kommer efter med hver 4, Skjern har 3, F.II og 2 Hawk, Arrow og Svalen hver 1.

\*

Rekorderne er fordelt paa 13 Personer. Per Weishaupt har — trods han i over et Aar ikke har sat en eneste Rekord — 10 Rekorder, Kuniss har 4 og Ole Holten og Sv. Herborg hver 3.

\*

Der er mange danske Modelflyvere, der uden Vanskelighed kunde gøre disse Personer Rangen stridig som førende m. H. t. Rekorder, idet der er mange usatte Rekorder, ligesom mange af de eksisterende uden Vanskelighed kan slaas. En Klubs Rekordantal er et Udtryk for dens Aktivitet og Interesse, og der bør udvikle sig meget større Konkurrence mellem Klubberne om Førerstillingen.

## B Ø G E R

»Flyvningens Vidundere« af Edgar B. Schieldrop, oversat fra Norsk af S. H. Topsøe-Jensen, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag (3.50 hft.).

Den norske Professor Edgar B. Schieldrop vil være danske Læsere bekendt fra det store Værk »Teknikkens Vidundere«, der kom for nogle Aar siden, hvori der bl. a. ogsaa blev fortalt om Flyvemaskinen og dens Historie. I sin nye Bog »Flyvningens Vidundere«, der er skrevet for Ungdommen, fortæller Forfatteren paa en letlæselig og spændende Maade om hele den vældige Udvikling, der har fundet Sted paa Luftfartøjernes Omraade lige siden den allerførste Ballonopstigning fandt Sted. Den fortæller ogsaa om Flyvemaskinens Teknik og dens mangeartede Anvendelse, hvorledes man lærer at flyve, om nye Flyvemaskineformer, Glideflyvning m. m., og den fængslende Bog slutter med et lille Kig ind i Fremtiden: med Raket gennem Verdensrummet.

## Luftfartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

## DIREKTE IMPORT AF AEROPLAN KRYDSFINER

med og uden Certifikat

### TRÆSORTER:

**Birk** for Flyvemaskiner og Svæveplaner

**EI** for Modelbygning

### LIMNING:

**Tego-Limfilm** (vandfast)

**Størrelser:** 127/127, 127/102, 120/100, 100/120, 94/127 cm  
76/127, 63/127, 58/127, 55/127 cm

**Tykkelser:** (3 Lags) 0.6, 0.8, 0.9, 1.0, 1.2, 1.5, 2.0, 2.5 mm  
(5 Lags) 1.0, 1.5, 2.0, 3.0, 4.0 mm

*Krydsfiner-Handelen*

G. PAGH MØLLER

**HYLTEBRO 5 - KØBENHAVN N**

Telf.: C. 13186 - Telgr.-Adr.: »Threeply«



## AUTOMATISKE FALDSKÆRME.

De russiske Faldskærmskonstruktører *Brødrene Doronin* har konstrueret et Apparat, der gør det muligt at udløse Faldskærmen automatisk fra en Højde af nedtil 1000 m. Apparatet udløser Faldskærmen ved Hjælp af et Uhrværk, der automatisk sætter sig i Gang, naar Springet fra Luftfartøjet foretages, og uden at Flyveren behøver at foretage noget Greb, udfolder Faldskærmen sig.

Konstruktionen har vist sig meget sikker i praktisk Brug, de første Forsøg blev foretaget med Dukker, der kastedes ud, men senere blev Udspringene foretaget af »Luftinfanteriet« og alle Forsøg forløb uden Uheld. Den russiske Regering har besluttet at optage Fabrikation af den nye Opfindelse og indføre den i Hæren.

## HELIUM TIL RUSLAND.

DET sovjetrussiske Handelsselskab »Amtorg Trading Corp.« har i Amerika købt Helium for et Beløb af 200.000 Dollars. Der er givet Udførselstilladelse fra Amerika til Rusland for dette Kvantum, og det er Meningen at det skal anvendes i den indenlandske Luftskibstrafik i Rusland.

## SPORTSFLYVERNE I MANSCHURIET TILSLUTTES F. A. I.

De manschuriske Luftsportsorganisationer har besluttet at tilmelde sig F. A. I. I de senere Aar har Sportsflyvningen, kraftigt støttet af den manschuriske Regering, haft meget betydelig Fremgang, saaledes at den nu tæller 15.000 Medlemmer og disponerer over 28 Flyvepladser. Medlemmerne ejer en Mængde Flyvemaskiner væsentlig af engelsk, italiensk og amerikansk Fabrikat, ligesom Svæveflyvningens ogsaa nyder stor Interesse.

Den manschuriske Sportsflyvning befinder sig i en udpræget Opgangsperiode, og det er interessant at lægge Mærke til, at man anerkender Nødvendigheden af at tilmelde sig F. A. I.

## NYT FRA ALLE LANDE

### LUFTPOSTTJENESTE I ALGIER.

SAHARA - AUTOMOBIL - SELSKAB, der bl. a. besørger Rutebiltrafikken i Syd-Algier, har for nylig aabnet en Luftpostroute fra Djanit til Ouargla. Forbindelsen sker mellem Fort-Polignac og Fort-Flater.

### ARADO AR. 79 SPORTSFLYVEMASKINE.



OVENNÆVNTE Type er en af de sidste nye tyske Sportsflyvemaskiner, der ydermere har gjort sit Navn kendt ved at sætte Hastighedsrekord indenfor sin Klasse af lette Sportsflyvemaskiner. Over en Bane paa 50 km, som blev gennemfløjet ialt 20 Gange, opnaaedes under den 1000 km lange Flyvning en Gennemsnitshastighed paa 229,39 km/T, idet Flyvetiden var 4 Timer 21 Min. 58 Sek.

Maskinen er et lavvinget Monoplan med Kabine, hvor Fører og Passager

er anbragt Side om Side. De to Understelsben kan trækkes op i Kroppen. Motoren er en 105 HK Walther-Minor.

### EN INTERESSANT LUFTRUTE.

I Urskoven ved den argentinsk-brasilianske Grænse findes et kæmpe-mæssigt Vandfald »Uguassu«, det overgaar selv Niagara baade i Vandmængde og Højde; dette Vandfald har hidtil paa Grund af sin afsides Beliggenhed, kun været kendt fra de Opdagelsesrejsendes begejstrede Beskrivelse, men det vil nu, takket være den nyaabnede Flyverute Rio de Janeiro—Asuncion, kunne ses af de Rejsende paa denne Rute.

Piloterne har Ordre til at flyve over Vandfaldet med nedsat Hastighed, og Passagererne nyder Synet med stor Begejstring fra de magelige Passagerkabiner, naar Maskinerne i lav Højde passerer over det prægtige Naturskuespil.

### RUSLAND HAR INGEN PRIVATFLYVERE.

I Rusland har man hidtil ikke kunnet erhverve Flyvemaskiner til privat Brug, og da Spørgsmaalet om en Forandring heraf blev rejst, undersøgte man fra Regeringens Side Sagen, men kom til det Resultat, at førend Behovet til Militærflyvningen og den civile Luftfart var dækket, kunde der ikke være Tale om at give Tilladelse til Salg i det frie Marked; da der er uendelig langt igen førend dette er naaet, kan man vist godt regne med, at Rusland ikke faar Privatflyvere foreløbig.

Der findes en Del russiske Flyvere, — vist ialt 28 — der af Staten har faaet foræret Flyvemaskiner, som de har fri Raadighed over, det er Gaver, som er givet dem i Anledning af, at de har udført forskellige Bedrifter i Sovjetunionens Tjeneste — og saa faar de endda gratis Benzin, Olie og Pasning af Maskinerne, men her ud over eksisterer Privatflyvning ikke i Rusland.

## SEEFABRIKS AKTIEBOLAG

Sandviken

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrien • Vätkänd kvalité • Märke: SEEFAB.

Repræsentanter: V. LÖWENER - KØBENHAVN V. Vesterbrogade 9 B Telefon: C. 7885



## K L U B A D R E S S E R

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.**  
Vesterbrogade 2 E, Kbhvn. V. Tlf. C. 7220.  
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) som Eneerrepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

**DANSKE FLYVERE.**

Fmd.: Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169, Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

**DANSKE PRIVATFLYVERE** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landsretssagfører C. A. Koefoed, Amicisvej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

**VESTJYSK FLYVEKLUB** (tilsl. D. K. D. A. S.).

Fmd.: Landsretssagfører Bjørn Bjørnbak, Kongsgade 70, Esbjerg.

**CUB-FLYVEKLUBBEN »ACTIV«.**

Fmd.: Ib Krøyer Christensen, Omogade 24, Kbhvn. Ø.

**DANSK MODELFLYVERFORBUND.**

Fmd.: Sven Wiel Bang, Gardes Allé 4<sup>1</sup>, Hellerup.

**DANSK SVÆVEFLYVER UNION** (tilsl. D. K. D. A. S.).

Fmd.: Kaptajn H. Nielsen, Polensgade 18, København S., Tlf. Central 9930.

**SVÆVEFLYVEKLUBBER I UNIONEN:**

**AARHUS FLYVEKLUB.**

v/ Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

**DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.**

Dybbølsgade 11, København V.

**FYENS LUFTSPORT.**

Fmd.: Jørgen U. Jørgensen, Ridehusgade 36, Odense.

**HASLEV FLYVEKLUB.**

v/ Sv. J. Juul, Allegade 50, Haslev.

**KOLDING FLYVEKLUB.**

v/ W. Chr. Jensen, Haderslevvej 24, Kolding.

**KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.**

v/ Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

**NÆSTVED FLYVEKLUB.**

v/ H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

**RINGSTED FLYVEKLUB.**

v/ Frede Madsen, Kongensgade 2, Ringsted.

**ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.**

Fmd.: B. Johansen, Københavns. 63, Roskilde.

**SILKEBORG FLYVEKLUB.**

v/ Lærer J. Andersen, Engesvang.

**SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.**

v/ Alf Houlberg, Fredericiagade 18, Aalborg.

**SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULUS«.**

Blegdamsvej 118, København Ø.

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.**

v/ V. Kristiansen, Holtug pr. Storchedinge.

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«**

v/ J. Olsen, Guldbergsplads 8, København N.

**OFFICIELT ORGAN  
FOR  
DET KONGELIGE DANSKE  
AERONAUTISKE SELSKAB**

**„FLYV“s HOVEDKONTOR:  
Vesterbrogade 60  
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824  
Blad- og Annonce-Ekspedition**

**Redaktør:  
Kaptajn J. Foltmann**

**VARDE FLYVEKLUB.**

v/ Jens B. Lønborg, Stausvej 8, Varde.

**VEJEN & OMEGNS SPORTS-FLYVEKLUB.**

v/ Værkfører Conrad P. Møller, Vejen.

**VORDINGBORG FLYVEKLUB.**

v/ Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

**VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.**

v/ P. E. Vigenberg, Værløse St.

**SVÆVEFLYVEKLUBBER UDENFOR UNIONEN:**

**DANSK LUFTSPORT.**

Fmd.: K. T. Andersen, Tordenskjoldsg. 13, 4.

**ESBJERG FLYVEKLUB.**

v/ Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

**FAABORG FLYVEKLUB.**

v/ Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

**FLYVEKLUBBEN »ØRNEN«, Aarhus.**

v/ G. A. Hansen, Tøusvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

**HOLBÆK FLYVEKLUB.**

v/ E. M. Hansen, Tidemandsvej 8, 1., Holbæk.

**HORSENS SVÆVEFLYVERKLUB.**

v/ Holger Lindberg, Mælketorvet, Horsens.

**KALUNDBORG FLYVEKLUB.**

v/ J. A. Jacobsen, V. Havnev. 14, Kallundborg

**MIDDELFART FLYVEKLUB.**

Fmd.: Direktør Tholstrup, Middelfart.

**NÆSTVED FLYVEKLUB.**

Fmd.: H. Juul-Hansen, Jernbaneg. 6, Næstved.

**RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.**

v/ Ing. H. Madsen, Jernbaneg. 22, Randers.

**SLAGELSE FLYVEKLUB.**

v/ H. Grauegaard, Gækkelundsv. 7, Slagelse.

**SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.**

v/ E. Nordgren, Gl. Holmegaardsv., Hillerød.

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.**

v/ Ing. N. L. Dam, Iversensvej, Hjørring.

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »GLENTEN AF 1937«.**

v/ H. C. Andersen, Værksted: Buddingevej, 252.

**SVÆVEFLYVEKLUBBEN »GRUNAU«, Gentofte.**

Fmd.: P. Nielsen, Ahlmanns Alle 15, Hellerup.

**VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVERGRUPPE.**

v/ Bogtr. C. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

**VORDINGBORG FLYVEKLUB.**

Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

**MODELFLYVEKLUBBER UNDER FORBUNDET:**

**ALS MODELFLYVEKLUB.**

Fmd.: H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

**FREDERICIA II.**

Fmd.: C. Michelsen, Bajonetten 12, Fredericia.

**GLOBUS AERO KLUB.**

Fmd.: Bent Ziegler, Sofievej 1, Hellerup.

**GRENAA MODELFLYVEKLUB.**

v/ Konstruktor S. M. Jensen, Storeg. 18, Grenaa.

**MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.**

Fmd.: B. Johansen, Københavns. 63, Roskilde.

**MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.**

Fmd.: P. Christiansen, Sabroesv. 10, Helsingør.

**MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.**

Fmd.: Aage Due Jensen, J. Aakjærs Allé 13, Esbjerg.

**MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.**

Fmd.: Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro

**MOTORMODEL-KLUBBEN HAWK.**

Fmd.: H. Schrøder, Helleruplundsalle 11.

**ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.**

Fmd.: H. Knudsen, Østrupsvej 12, Odense.

**SKJERN MODELFLYVEKLUB.**

Fabrikant Sv. Herborg, Skjern.

**MODELFLYVEKLUBBER UDENFOR FORBUNDET:**

**AALBORG MODELFLYVEKLUB.**

v/ G. B. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

**KERTEMINDE MODELFLYVEKLUB, Kerteminde.**

Fmd.: Knud Boje, Muusegaarden, Kerteminde.

**MODELFLYVEKLUBBEN AIR SPEED, Aabyhøj.**

Fmd.: Lindgren, Chr. Winthersv. 10 B, Aabyhøj.

**MODELFLYVEKLUBBEN »CONDOR«.**

Fmd.: O. Sørensen, Algade 57, Vordingborg.

**MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.**

v/ Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

**SKOVSHØVED MODELFLYVEKLUB.**

Fmd.: Bøcker Petersen, Korsgaardsv. 3, Chl.

**RINGKØBBING MODELFLYVEKLUB.**

Fmd.: J. Skjødsholm, Herningv. 48, Ringkøbing.

**SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.**

Fmd.: P. Sveigaard, Solystvej 45, Silkeborg.

**BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.**

Pilestræde 34, Kbhvn. K.

**DE UNGES FLYVEKLUB.**

Politikens Hus, Kbhvn. K.





## HØJT UDVIKLEDE FLYVEMASKINER

Lige siden 1910, Flyvningens Begynderaar, har „Bristol“ Flyvemaskiner udmærket sig ved deres fortrinlige Konstruktion og Udførelse.

De første Ordre fra den engelske Regering paa Levering af militære Flyvemaskiner gjaldt et „Bristol“ Militær Biplan, og lige siden den Tid har Filton Fabrikkerne konstrueret og fremstillet mange ypperlige Flyvemaskintyper. Bristol „Fighter“ og Bristol „Bulldog“ er to af de seneste Typer, der ikke blot har vundet Anerkendelse, men som ogsaa er taget i Brug mangfoldige Steder.

„Bristol“ Flyvemaskiner hører i Dag til de førende blandt de nyeste Typer. — Bristol „Blendheim“, der er afbilledet ovenfor, og Bristol „Bombay“ er verdenskendt for deres fremragende Ydelser.

*udført helt igennem  
af Metal  
og med fremragende  
Egenskaber*

*“Bristol”*

**THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, BRISTOL, ENGLAND**

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED A. B. C. HANSEN COMP., INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.

PRIS:  
Pr. Aargang Kr. 4,20  
Pr. Nummer 35 Øre

Officielt Organ for  
Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab  
Redaktør: J. Foltmann

Ansvarlig overfor Presseloven:  
EJVIND CHRISTENSEN  
BOGTRYKKERI & FORLAG  
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404





# FLYV

Maanedsmagasin for Trafik og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



**Nr. 11**

938 - 11. Aarg.

**FLYVNINGEN PAA ISLAND**

**Paa Værkstedslederskole i Hannover**

**MODELFLYVNING I VESTJYLLAND**

**35** ØRE

24 SIDER



**„CELOSE“**

(LOVBESKYTTET)

**ASP**

**DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

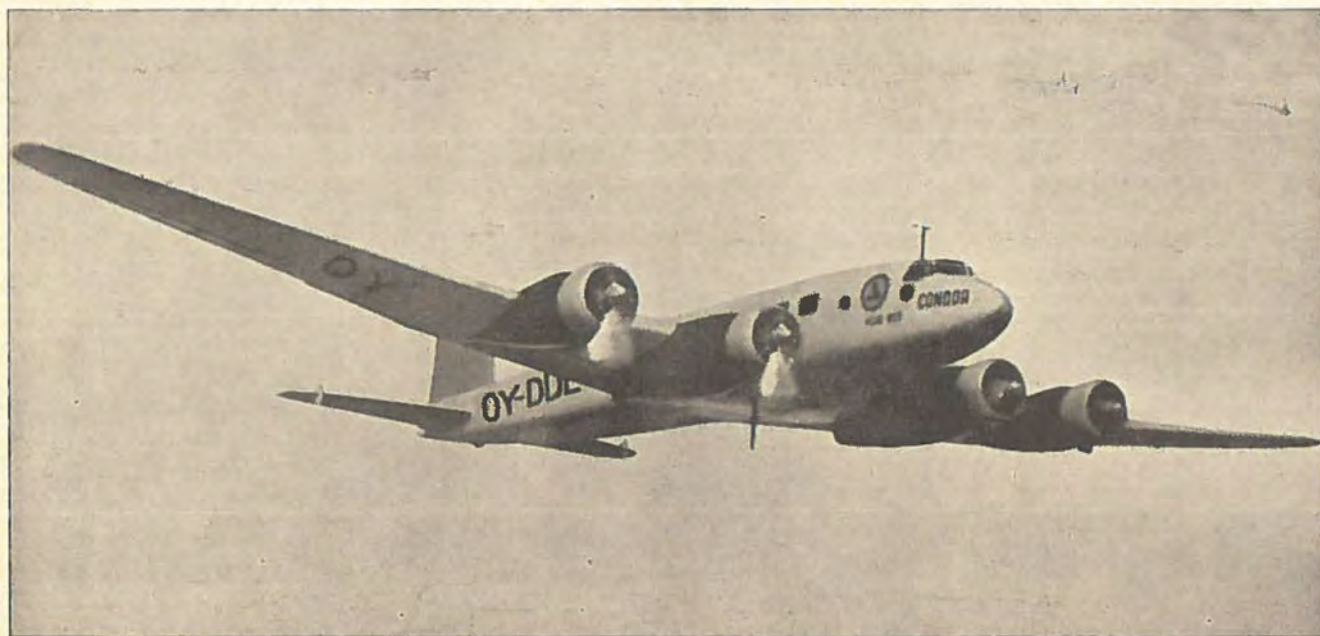
ENEFABRIKANTER:

**A/S O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



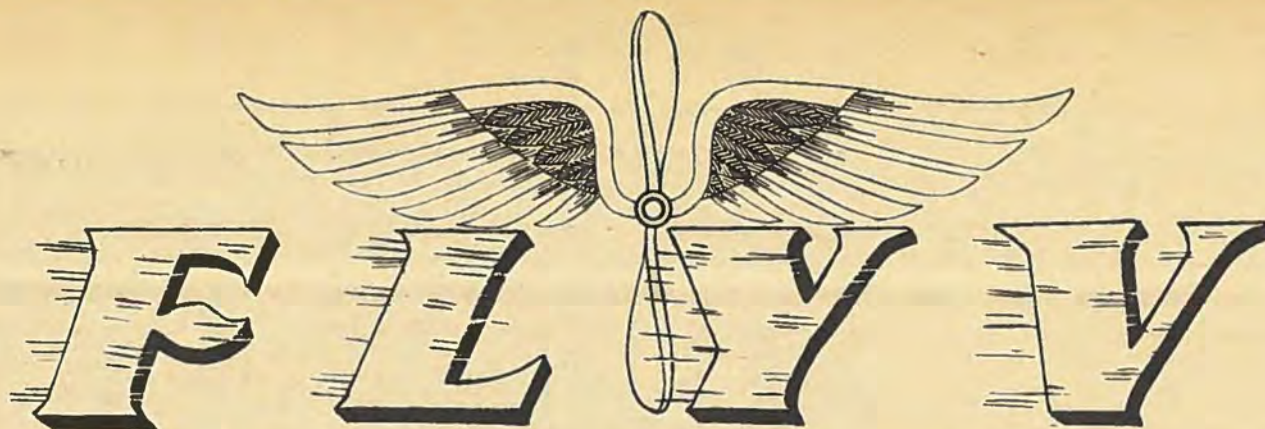
**Hurtigt og komfortabelt**

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S**







# FLYVNINGEN PAA ISLAND

I vort nordlige Frændeland er der i de seneste Aar kommet et vældigt Opsving i Flyvningen, stærkt støttet af den islandske Hovedorganisation, den islandske Aeroklub (Flugmálagælag Islands).

Interessant er det at se, hvorledes man ogsaa her har indordnet sig under den logiske 3-Deling:

1. Modelflyvning.
2. Svæveflyvning.
3. Motorflyvning.

## Modelflyvning.

Denne Gren inden for Flyvningen er i Island af ret ny Dato, men man har med stor Iver og Interesse givet sig i Lag med Opgaven i fuld Forstaaelse af dens store og grundlæggende Betydning for hele Flyvesagen, og den Flid og Lyst, som de unge Islændinge udviser inden for Modelflyvningen lover meget godt for Fremtiden.

Den islandske Aeroklub har i Forstaaelse af Sagens Betydning støttet Modelflyverne i Starten ved sam-

men med Svæveflyverne at arrangere en interessant og lærerig Modelflyve-Udstilling i Begyndelsen af dette Aar. Udstillingen var vel tilrettelagt og saa godt propageret i Forvejen, at den Modelflyveklub, der opstod som en naturlig Følge af Udstillingen, allerede under selve Udstillingen fik et Medlemstal omkring 200.

Begyndelsesmodellen er den kendte tyske »Kik in die Welt«, og det er Tanken at arbejde efter tysk Mønster. Der findes allerede nu 120 Modeller.

Modelflyverforeningen ledes af en ung Svæveflyver, Hr. Helgi Filippursson, der er dens Formand. Han har det saakaldte »amtliche C« — saa Forudsætningerne for at være en udmærket Foregangsmand er til Stede.

Organisationen er saaledes klogt og rigtigt tilrettelagt for Modelflyverne.

## 2. Svæveflyvningen.

Svæveflyvningen har i den forløbne Sommer haft de bedste Betingelser for at blive ført frem i det rigtige Plan.

Island har haft Besøg af en Svæveflyvegruppe fra Tyskland — den samme, som var her i Danmark den 14. August — og Lederen af denne Gruppe, Hr. Bruno Baumann, udtalte sig i straalende Vendinger om Betingelserne for Svæveflyvningen i Island.

Under de tyske Flyveres Ledelse og med deres fremragende Undervisning har et stort Antal af islandske Svæveflyvere bestaaet A-, B- og C-Prøverne — een har i Tyskland opnaaet »amtliche C«.

Svæveflyverforeningen har nu opnaaet 14 »A« Certifikater og 8 »B« Certifikater, og den første Skolemaskine, en Grunau 9, har udført over 200 Starter og Landinger uden Uheld. Een af de unge Svæveflyvere har ud-

ført en Svæveflyvning paa 5 Timer og 2 Min. — en efter Begynderforhold fremragende Præstation.

Hr. Bruno Baumann udtalte i Sommer, at der i Island var særdeles gode Betingelser for Hangflyvning og termisk Flyvning, ligesom der ogsaa var ideelle Betingelser for Overlandflyvninger — vi kan saaledes i den kommende Sæson vente os store Overraskelser fra den islandske Svæveflyverorganisation.

For Tiden arbejder man energisk med Fremstillingen af Svæveplaner og vil i Vinterens Løb kunne disponere over 1 Zögling, 1 Grunau 9, en Grunau Ei og 1 Grunau Baby. Den lokale Klub i Akureyri er begyndt Fremstillingen af sin første Grunau 9.

Alt tyder saaledes paa, at ogsaa Svæveflyvningens store opdragende Betydning er forstaaet blandt vore islandske Svæveflyverkammerater, og at de til Fulde har forstaaet at organisere sig i nøje Tilknytning til den islandske Aeroklub, der med Raad og Daad staar den bi.



Spilstart. Grunau 9 ved den Islandske Svæveflyverforenings Øvelser.



Gummitovstart.



### 3. Motorflyvningen.

Ogsaa inden for Motorflyvningen er der Grøde i Tingene.

Reykjaviks Flyveklub startedes saaledes i December f. A. og disponerer over en 2-Personers Skolemaskine »Blackburn Bluebird« med en Gipsy I Motor. Desuden ejer den et Waco Hydroplan, der bl. a. er blevet meget benyttet til Ambulanceflyvning.

Skal man se paa Betingelserne for Flyvning i Reykjavik, erkender man, at disse er ikke de allerbedste. I Byens Nærhed findes dog et Areal paa 850×1250 Meter, der under visse Omstændigheder meget vel kan anvendes som Flyveplads. En mindre Del anvendes af Klubben — dog kun naar Jorden er frossen. Dette til Trods er der i Tiden fra 5. Dec. 37 til 31. Jan. 38 udført ikke mindre end 130 Skole- og Rundflyvninger med en samlet Flyvetid paa 51 Timer. Fra 1. Februar har Pladsen været ubrugelig paa Grund af Tøvejr, hvilket er meget beklageligt, da Interessen for Flyvning er overordentlig stor.

Der er de samme Begyndervanskeligheder i Island som herhjemme med at finde en egnet Plads til udelukkende Anvendelse til Sportsflyvning.

Med Anlægget af en Landflyveplads ved Reykjavik er der ingen Tvivl om, at der i Island er Muligheder for Opretholdelse af en indenlandsk Flyveforbindelse baade Sommer og Vinter. En Landflyverute vil økonomisk være langt at foretrække for en Søflyveforbindelse.

Rent trafikflyvermæssigt er Island ogsaa kommet med, idet Flugfélag Akureyrar den 2. Maj i Aar startede sine Flyvninger med et Waco Søflyveplan.



Frå Vinterens Skoleflyvninger. Maskinen er en »Blackburn Bluebird« med Gipsy I Motor.



Waco'en i Akureyri.

Den første Maanedsoversigt over dette Selskabs Arbejde viste følgende:

Der var befordret 120 Passagerer, hovedsagelig mellem Reykjavik og Akureyri, med andre Ord over en Afstand af 400 km. I samme Tidsrum udførtes der 3 Sygetransporter fra fjernliggende Egne til Reykjavik.

Postforsendelserne naaede op paa en Vægt af godt og vel 500 kg.

Samme Luftfartøj har deltaget i to Ekspeditioner af kulturel Natur.

Den første gik 180 km Nord for Island med det Formaal at undersøge og iagttage Havisens Bevægelser — en Ting, der spiller en uhyre Rolle i Islands Tilværelse.

Den anden Ekspedition gik til Vatnajökull — Europas største Gletscher — i Anledning af et Vulkanudbrud, der foraarsagede kolossale Oversvømmelser. Ved denne Lejlighed fløj Luftfartøjet over Gletscheren i 3000 m's Højde og der blev til videnskabelige Formaal optaget over 500 Fotografier.

I samme første Maaned blev der tilbagelagt Flyvninger over Distancer, der sammenlagt løb langt over 17,000 km, og ved hvilke der blev landet paa over 12 forskellige Steder i Island.

Islands Aeroklub har nu Tilslutning fra 5 Flyveklubber med tilsammen ca. 350 Medlemmer. I 1937 blev Islands Aeroklub tilsluttet F. A. I. og er saaledes denne Institutions Repræsentant i Island.

Den islandske Regering har stillet sig uhyre forstaaende overfor Flyvesagen i det hele taget og har foreløbig sørget for gode Arbejdsvilkaar for

Aeroklubben i Form af Kontorlokale m. m.

Det er paa Grundlag af ovenstaaende Skildringer indlysende, at Flyvesagen har begejstret Islænderne, og der er ingen Tvivl om, at der ligger Vilje og Fasthed bag disse Fremstød. Island vil noget i Luften, og den energiske og rigtige Maade, hvorpaa Sagen er grebet an og tilrettelagt, siger os, at Flyvningen i Island staar over for en Vækst og en Trivsel, som enhver Flyvningens Tilhænger og Beundrer kun kan hilse med Glæde.

Vejen til at gøre et Folk »airmin-ded« gaar over Modelflyvning til Svæve- og Motorflyvning. Men det maa ske under en samlet Ledelse, der tilrettelægger og støtter Arbejdet for de enkelte Organisationer, en Støtte, som ikke alene indskrænker sig til Ord i Form af skriftlig og mundtlig Vejledning — men som ogsaa giver sig praktiske Udslag i Handling.

\*\*

## Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for  
Luftfartforsikring**

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes  
ved Billetkontoret i  
Lufthavnen



# London—København paa Instrumenter

EN af Medarbejderne ved det engelske Luftfartstidsskrift »Flight« fortæller følgende om en Flyvning, han har foretaget med en af British Airways Maskiner fra London til København, bl. a. for at se, hvorledes vore Dages moderne udstyrede Trafikflyvemaskiner gør Brug af alle de mange nye Instrumenter, der findes.

— Jeg sad ved Siden af Flyveren i en af B.A.'s Lockheed Electra, og vi var startet fra London paa Ruten til København og derfra videre til Sverrig. Jeg havde rig Lejlighed til at undersøge det Væld af Instrumenter, som Maskinen var udstyret med. Foruden den sædvanlige Marconi Sende- og Modtagestation, var Maskinen udstyret med en drejelig Rammeantenne, der kan bruges baade til Pejling mod forskellige Stationer og til »Homing«.

Endvidere var der en Lorenz Kortbølge-Modtager til Brug for Landing i usigtbart Vejr. Paa en vis Maade er denne en Slags Reserve, ved hvis Hjælp man kan naa frem til en Lufthavn, saafremt Mellembølge-Udstyret skulde svigte. Endelig er Flyveren i Stand til at kunne naa frem til sit Bestemmelsessted alene ved Anvendelse af sin Pejllamme i Forbindelse med »Homing-Udstyret«.

Bortset fra de sædvanlige Blindflyvningsinstrumenter og Højdemaa-

lere, var der Lufttemperatur-, Cylindertemperatur- og Karburatortemperaturmaalere tilligemed de nødvendige Varmereguleringshaandtag, samt en Cambridge »gas analyzer« til Kontrol af Gasblandingen. Desuden var der Anordning til Forhindring af Isdannelse paa Planerne og Halepartiet.

Motorerne er udstyret med »constant-speed« Propeller.

Paa den første og forholdsvis lange Strækning fra London til Hamborg havde vi Modvind, og vi tilbagelagde Distancen paa en hel Del mindre Tid end de normale tre Timer uden at anvende mere end 60 pCt. af Motorernes Maksimumskraft. Meteorologerne havde meddelt os, at Vinden i Højden ikke vilde være særlig stærk, men da Jordhastigheden over den 765 km lange Strækning til Hamborg havde været 306 km/T, maa Vinden alligevel have været noget stærkere end beregnet.

Da det har Betydning at holde den fartplanmæssige Tid paa en saa økonomisk Maade som muligt, er alle B.A.'s Maskiner udstyret med en lille Tavle, hvoraf man kan aflæse den Motorkraft, der skal benyttes i en given Højde for at give en bestemt Marchhastighed.

I over 1500 Meters Højde er det nødvendigt at regulere Gasblandin-

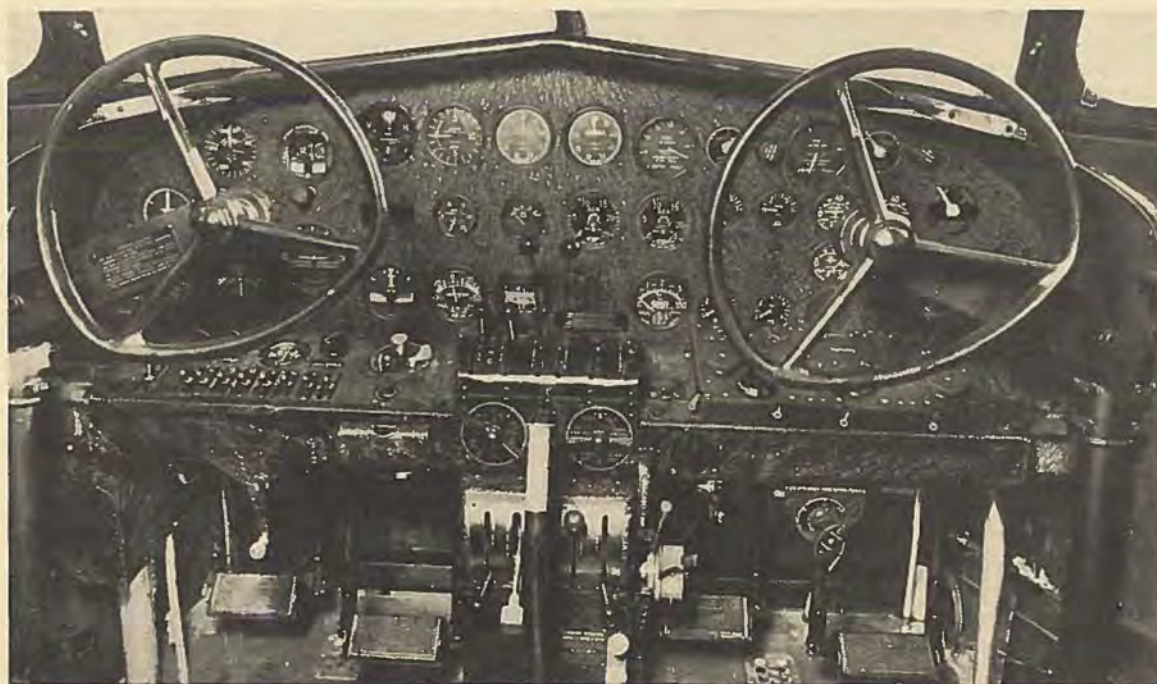
gen, saa den ikke bliver for fed. I dette Tilfælde, hvor der anvendes Propeller med automatisk stilbare Blade, kan man derfor ikke anvende den sædvanlige Fremgangsmaade, der bestaar i at lægge Mærke til, naar Motoren begynder at tabe Omdrejninger, fordi de stilbare Blade indtil en vis Grænse selv holder det fastsatte Omdrejningstal. Derfor maa »gas-analyzer«en bruges, saafremt der da ikke er automatisk blandingsregulerende Karburatorer.

Cylindertoppens Temperaturmaaler, der kan skiftes over til begge Motorer, hjælper ogsaa til med at fortælle Flyveren, om der skulde vise sig noget Tegn til Overvarmning paa Grund af for mager Gasblanding.

## Navigationen.

Da vi forlod Croydon var Skyhøjden 200 m, af hvilken Grund vi gik op i Højden. Vejmeldinger lød paa det samme langs hele Strækningen til København, og da vi passerede Amsterdam, var det helt underligt at tænke sig, at Skyhøjden dér kun var 50 m med 1 km Sigt, medens vi fløj i det mest straalende Solskin i 2400 m.

Flyveren havde hidtil fulgt sin udregnede Kurs, idet han nu og da stillede paa sin gyroskopiske Kursviser, men nu mente han, det var paa Tide at faa en Stedsbestemmelse. Han fik



Førerrummet i en af British Airways Electras. Udbygningen i Midten har Reguleringshaandtag til Propellen til venstre, og til Brændstofblandingen til højre, medens der under nedenunder er Betjeningshaandtag til Understel, Bagkantsklapper, Karburatorforvarmning. Endvidere er der Gasblandingsmaaler samt Termometre til Maaling af Cylindertemperatur og udvendig Lufttemperatur.



en QDM (misvisende Kurs) fra Amsterdam, og den lød paa 72°, d. v. s. vi var lidt Syd for vor Kurs. Lidt senere fik han en QTE (retvisende Pejling) fra Schiphol og Twente, og fik opgivet henholdsvis 66° og 6°. Da de Kurser blev lagt ind paa Kortet, laa deres Skæringspunkt nøjagtigt paa Kursen.

I Fuhlsbüttel (Hamborg) var Sigtbarheden god og Skyhøjden 350 m, saa der var ingen Grund til at foretage nogen Landing efter Baake. Ikke desto mindre er Øvelse altid en god Ting, saa vi bad Flyvelederen om at sætte Baakesenderen i Gang, idet der blev sagt til os, at der kun maatte foretages Indflyvning fra Nord-Vest. Baakens QDM-Ledesignaler er 240° og 60°, og efter at have faaet Barometertrykket for at kunne indstille vore Højdemaalere, styrede vi ind i den Retning, vi havde faaet Ordre til og landede. De 765 km havde taget 2½ Time.

Vejrmeldingen fra Kastrup var mindre opmuntrende, idet den lød paa 100 m Skyhøjde, og senere meldtes der kun 70 m Skyhøjde.

Hidtil havde der ikke været Tale om nogen Isdannelse af Betydning, men for en Sikkerheds Skyld havde Varmetilførselen været sat permanent til Venturi-Røret, ligesom de gyroskopiske Instrumenter blev holdt i Gang af den motordrevne Vacuumpumpe; Venturi-Røret er der i Virkeligheden kun som en Slags Reserve, hvis der skulde blive Vrevl med Pumpen.

Efter et Kvarters Flyvning fik vi en QTE (retvisende Pejling) fra Hamborg, og den sagde os, at vi havde lidt for vestlig Kurs, og samtidig fik vi at vide, at den hjemgaaende Electra fløj i 2000 m. Af den Grund fik vi Ordre til at flyve i 1000 m.

En QDM (misvisende Kurs) fra Kastrup viste, at vi stadig laa noget for vestlig, og Flyveren ændrede derfor Kursen lidt for at kunne lande paa Baaken. Vi nærmede os ude fra Vandet, hvor der ifølge Sagens Natur ikke kan være opstillet noget Forsignal, og pludseligt hørte vi Hovedsignalets Række af højttønde Prikker, — og saa landede vi.

Jeg for mit Vedkommende havde haft en interessant Tur. Flyvningen havde jeg fulgt med den allerstørste Interesse i mange Aar, men paa denne Tur havde jeg for første Gang Lejlighed til paa nært Hold at følge, hvorledes de moderne Instrumenter hjælper Lufttrafiken.

## ENGELSK TRAFIKFLYVEMASKINE



Armstrong Whitworth »Ensign«.

SOM et Supplement til de store Flyvebaade, der anvendes af Imperial Airways paa Imperiets Luftruter, har man anskaffet et Antal store Landflyvemaskiner. De er konstrueret af Armstrong Whitworth Ltd, og har faaet Typebetegnelsen »Ensign«. Den nyanskaffede Type er et højvinget Monoplan med indtrækkeligt Understel og udstyret med fire Motorer. Det har en største Hastighed paa 320 km/T og en Marchhastighed paa 260 km/T — med en Last paa over 6½ Tons, hvoraf de 2½ Tons er Brændstof, der rækker til en Flyvning paa 1200 km. Luftfartøjets samlede Vægt er ca. 22 Tons. Det er bygget af Metal, idet en Del af Planernes Beklædning dog er Lærred.

Understellet, der kan trækkes ind, er det største af sin Art, der er blevet bygget, idet hver af Benene bærer et Hjul paa 1,9 m i Diameter. Det betjenes hydraulisk, og Hjulene føres bagud og op i Motorgondolerne.

»Ensign« Typen er beregnet til at kunne medføre 40 Passagerer, naar Maskinerne anvendes paa de europæiske Ruter; hvorimod de paa oversøiske Ruter kun medfører 27 Passagerer om Dagen og 20 om Natten. Besætningen bestaar af fem Personer. Passagererne har Plads i 3 Kabiner, der hver er 3,9 m lang, 2,6 m bred og ca. 2,6 m høj. Agterude er der en Rygesalon, Fragtrum, Kontor for Luftfartøjets flyvende Kontorist, Promenadestue og Toiletter. Hver af de tre Passagerkabiner har sin egen Nødudgang. Lydisoleringen er saa gennemført, at

Passagererne saa at sige ikke hører Motorerne. Der anvendes tre-bladede Propeller med stilbare Blade. Motorerne startes ved Hjælp af elektrisk Startanordning. Styregrejerne kan betjenes af en automatisk Styreanordning.

Maskinens Data er følgende:

|                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| Spændvidde .....        | 37,5 m                 |
| Længde .....            | 33,8 m                 |
| Højde .....             | 6,7 m                  |
| Planareal .....         | 228 m <sup>2</sup>     |
| Tomvægt .....           | 12.470 kg              |
| Nyttelast .....         | 9.530 kg               |
| Fuldvægt .....          | 22.000 kg              |
| Planbelastning .....    | 97,6 kg/m <sup>2</sup> |
| Største Hastighed ..... | 325 km/T               |
| Marchhastighed .....    | 260 »                  |
| Landingshastighed ..... | 107 »                  |

Den første Maskine af den Type blev prøvefløjet ved Aarets Begyndelse, og i Løbet af de sidste Maanedre har Imperial Airways modtaget adskillige af de nye Luftkæmper til Anvendelse paa Ruterne mellem England og de fjerntliggende Rigsdele.

### »FLYV«S REDAKTION

REDAKTIONEN meddeler herved, at Kaptajn Erik Lærum nu er fast Medarbejder ved »Flyv«.

Kaptajn Lærums Interesse og Arbejde for Flyvningen i Danmark er saa velkendt, at det sikkert maa hilses med Tilfredshed, at vi har sikret os hans Arbejdskraft; vi byder hermed Kaptajn Lærum velkommen og udtaler Haabet om et godt Samarbejde i Flyvesagens Tjeneste. Redaktionen.



# Dornier Flyvebaad til Trafik over Nordatlanten

Den nyeste Type, som Dornier har bygget, er Typen Do26, der er konstrueret med det Formaal for Øje at skulle anvendes af Deutsche Lufthansa til de kommende Postflyvninger over Nordatlanten. Erfaringerne, der er opnaaet gennem de mange hidtil foretagne Proveflyvninger, har vist, at de Luftfartøjer, der skal anvendes, maa kunne flyve direkte fra Lissabon til New York. Derfor skal Luftfartøjet have stor Hastighed og det skal have fire Motorer. Vejret er ikke altid det bedste over det nordlige Atlanterhav, og der maa lages en vis Sikkerhedsmargin.

Den nye Flyvebaad vil normalt blive startet fra et af Lufthansa-Depotskibenes Katapultanlæg, men naar Forholdene maatte kræve det, vil den starte i høj Sø. Af den Grund er Dornier gaaet bort fra at anvende det lille underste Plan (Støtteplanet), der har været anvendt paa alle tidligere Typer, og i Stedet for er der anvendt Støttepontoner under Planerne. Men ligesom Understellet paa alle moderne Flyvemaskiner kan trækkes op i Krop eller Planer, saaledes kan disse Støttepontoner ogsaa trækkes op i Planerne efter at Maskinen er kommet i Luften, og derved opnaas en ikke ringe Fordel, baade med Hensyn til Hastighed og Flyvestrækning.

Til transatlantisk Tjeneste er den udrustet paa følgende Maade:

I det forreste Rum er anbragt alle de Grejer, der er nødvendige til Manøvrering paa Søen. Bagved findes det forreste Postrum, og derefter et meget stort Førerrum, der tillige er Radio- og Navigatørrum. Saa følger der et stort Rum til Brændstoftankene



og et andet Postrum, og endelig er der et komfortabelt udstyret Hvilerum for Besætningen.

Do 26 er udstyret med fire Junkers Jumo Dieselmotorer. De to Traktorpropeller drives direkte fra Motoren, hvorimod de to bageste Trykpropeller er anbragt paa en meget lang Akse. Ved at anvende denne Fremgangsmaade har det været muligt at opnaa en yderst gunstig Anbringelse af Motorerne med tilsvarende gunstige Motorbeklædning.

Indbygningen af Motorerne frembyder yderligere en Nyhed, idet de to bageste Motorer med tilhørende Propeller og Propelakser er indbygget paa en saadan Maade, at de under Starten kan løftes 10° for at undgaa Sprøjtet fra Vandet. Naar Luftfartøjet er kommet i Luften, bringes de tilbage til deres normale Stilling.

De nærmere Data for Do26 er:

|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Spændvidde .....          | 30 m               |
| Længde .....              | 24,5 m             |
| Højde .....               | 6,85 m             |
| Planareal .....           | 120 m <sup>2</sup> |
| Tomvægt .....             | 10.200 kg          |
| Lasteevne .....           | 9.800 kg           |
| Største Hastighed .....   | 335 km/T.          |
| Marchhastighed .....      | 310                |
| Landingshastighed .....   | 110                |
| Længste Flyvestrækning .. | 9000 km            |

Strækningen mellem Lissabon og New York, der er ca. 5000 km, kan tilbagelægges uden Mellemlanding med en Nyttelast paa ca. 900 kg. Men Rækkevidden kan øges til 9000 km, og saa kan der endda medføres 80.000 Breve. Naar den nye tyske Atlanterhavsflyvebaad er blevet udstyret med Jumo Dieselmotorer, maa det ikke blot betragtes som en meget stor Anerkendelse af Junkers Dieselflyvemotorens Driftsikkerhed, men ogsaa af dens Økonomi.

(Shell Aviation New & Junkers Nachrichten.)

## Flyvemaskiner

bygges

vedligeholdes

repareres

**Skandinavisk Aero Industri A/s**

**LUFTHAVNEN • KASTRUP 868**



**KZ 1**





# HVAD ER SVÆVEFLYVNING?

DET er gaaet mange Motorflyvere saaledes, at de indser, at Udviklingen gaar gennem de tre Stadier: Modelflyvning, Svæveflyvning og Motorflyvning, at man i hvert Fald gennem Model- og Svæveflyvning kan faa udviklet og prøvet Typer, der senere kan finde Anvendelse inden for Motorflyvningen. Model- og Svæveflyvning er ikke længere kun store og interesserede Drenges Leg med aerodynamiske Kræfter, det er en Bevægelse, ideelt set Udløsning for maalt bevidste Mænds Forskertrang. Det er en ubestridt Kendsgerning, at den Viden og de Erfaringer, der er indhøstede gennem Model- og Svæveflyvning, altid har dannet Basis for den praktiske Motorflyvning, saa sandt som at de første Flyvninger overhovedet var motorløse.

De bærende Principper i Svæveflyvningen er de samme som inden for Motorflyvningen, og de Mennesker, der har set et Svæveplan glide oppe under Himmelens Blaa med Fuglens Stolthed, Skønhed og Elegance, er klar over, at de der har staaet overfor et Vidunderprodukt af menneskelig Snille, Taalmod og Viljekraft. De forstaar da ogsaa, at en Flyvemaskine, hvis Stel jo er bygget efter de samme Principper som Svæveplanet, ikke kan falde til Jorden som en Sten, dersom Motoren standses, hvadenten dette sker frivilligt eller ej.

I de oldægyptiske Kulturfrembringelser paa Ramses den III's Grav fra det 12. Aarhundrede før Kristi Fødsel ses en Fremstilling af et Menneske understøttet med Fuglevinger — en Fremstilling, man den Dag i Dag kan se i Louvre.

Videre skal nævnes den klassiske Legende om Daedalus's og Ikaros's Flugt, der sammen med mange andre fortæller os om, hvorledes dette Problem om Menneskets Flugt har fortryllet Sindene fra de ældste Tider og paa de forskelligste Steder af Jorden.

Disse Fortidens Pionerer er baade tankemæssigt og rent praktisk alle enige om Troen paa, at en *fugleliggende* Flugt udført af Mennesket engang maatte blive en Realitet. Derfor er alle de første Modeller konstrueret efter Naturforbilleder, idet man for at løse Ligevægtsspørgsmaalet i Forbindelse med den kunstige Flyvning mente at maatte holde sig slavisk til de Frembringelser, Naturen havde skabt. Videre sluttede man, at

naar Stabilitetsspørgsmaalet var mestret, vilde Vejen være aabnet til med ringe Kraft at bringe Apparatet frem. Nutidens Luftgiganter viser os i deres Form og Udstyr, at helt saadan er det ikke gaaet.

Blandt Fortidens Pionerer hæver een sig særlig højt over saavel fortidige som samtidige Konkurrenter ved de straalende Resultater, som vi for en stor Del bygger paa den Dag i Dag. Det er Tyskeren Otto Lillienthal, der levede fra 1848—96. Han viede en Aarrække af sit Liv til Studiet af Fuglens Flugt, i nøje Samklang med Oldtidens Tænkere. Han udgav efter 25 Aars ihærdigt Arbejde i 1889 sit Værk: »Fugleflugten som Grundlag for Flyvekunsten«. Heri fremsatte han visse fundamentale Læresætninger, der, selv om nogle ikke har kunnet staa for en moderne og kritisk Prøvelse, i en Aarrække dannede Grundlaget for den videre Forskning og Udvikling af selve Flyveproblemet.

Fra 1880 til sin Død i 1896 foretog han en uafbrudt Række af vellykkede Forsøg med Glidere, hvormed han opnaaede at glide fra 100 til 250 m med en Glidebane, hvor Højdetabet kun var ca. 1 m pr. fløjet 7 m.

Under disse Glidninger gjorde han en fundamental Opdagelse, som Svæveflyvningen i Dag i høj Grad udnytter.

Ved Glidning fra en Bakketop, hvor Vinden blæser op ad, opdagede han, at han somme Tider, naar Luftstrømmen var særlig kraftig, blev *hævet* under Glidningen i Stedet for som almindeligt at synke. Det bragte ham til at tænke paa, at der maatte kunne findes en Mulighed for at kunne udnytte *Vinden*, idet han i denne Forbindelse næppe har været klar over, at Vind er Luftmasse i Bevægelse, og at Bevægelsen i de fleste Tilfælde skyldes forskellig Opvarmning af Jordoverfladen og dermed igen af Lufthavet, en Ting, som den moderne Svæveflyver i høj Grad ved Besked med og søger at udnytte.

Man kan sige, at Lillienthal ved at udnytte en Kombination af Tyngdekraft og Luftstrømninger som Drivkraft kom ind paa den Vej, som man i Dag i hans Hjemland saa fremragende har forstaaet at betjene sig af i Svæveflyvningen.

Hans Forsøg begyndte altsaa med at glide fra en Højde og nedefter under stadig Højdetab, hvorved han op-

dagede, at han under visse Forhold blev bragt *opad*, saaledes at han kunde holde sig *svævende* og derved forlænge sin Glidebane som Følge af de omtalte Strømninger i Lufthavet. Her kan vi da se Forskellen mellem at *glide* og at *svæve*. Naar man *glider*, gaar det stadig *nedad* mod Jorden, naar man *svæver*, er man i hvert Fald i Stand til at *holde* sin Højde og undertiden, naar visse Forhold er til Stede, ogsaa at *stige*.

Lillienthal erkendte ogsaa under disse sine Forsøg Nødvendigheden af at stabilisere det Plan, han ønskede at svæve med, ligesom han ogsaa erkendte, at Forskel i Planform og Planstilling gav Forskel i Flyveegenskaber. Til at begynde med stabiliserede han Planet ved at flytte sin Vægl hen paa forskellige Steder af det. Men dette er jo i sig selv ret upraktisk. Han opdagede da ogsaa snart, at han kunde kontrollere og beherske Planets Stilling ved Hjælp af et mindre Plan i Forbindelse med Ror, begge Dele i nogen Afstand fra Hovedplanet, ganske som Fuglens Haleparti stabiliserer Fugleflugten.

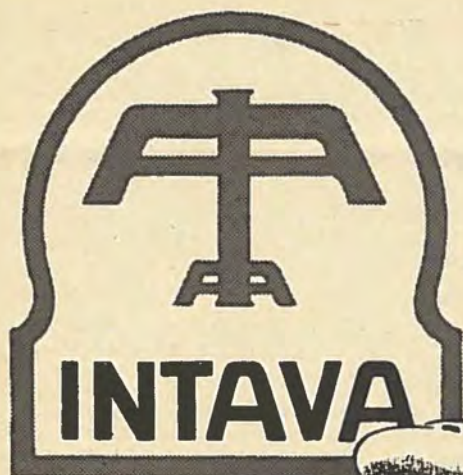
Man kan kort sammenfatte Otto Lillienthals Arbejde i følgende:

1. Han viste, at Flyvning ikke er noget Mysterium, men at det skyldes rent mekaniske og aerodynamiske Forhold.
2. Han var den første, der fremkom med paalidelige Data vedrørende Planers Form.
3. Han overvejede Muligheden af at anvende mekanisk Drivkraft i sine Planer, og han lavede Beregninger dertil.

Under eet af sine Forsøg med et Svæveplan kom han ind i en kraftig Luftstrøm, som bragte hans forholdsvis svage og ustabile Plan ud af Balance, ufuldkomment, som det var, set med vore Øjne, og han kom ned til Jorden i et Fald, der bragte ham saadanne Kvæstelser, at han døde af dem.

Ved Studiet af Flyvningens Historie erkender man, at den første Form for Flyvning efter Princippet »*tungere end Luften*«, det var Svæveflyvning. Alene herved har Svæveflyvningen da Interesse som et historisk Udviklingsstrin inden for Flyvekunsten. Da Maalet var naaet: at kunne flyve, hvorhen man vilde ved Hjælp af mekaniske og aerodynamiske Kræfter, gled Svæveflyvningen tilba-





**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og  
Smøreolie af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselsolie  
til Flyvemotorer

**Smøreolier:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

**Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Pro-  
dukter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA  
Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA  
Støddæmperolie - INTAVA Kompasvædske m. m.**

# INTAVA

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.:  
INTAVA

TELEFON NR.:  
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



ge og blev for en Tid kun Historie. Den nyere Tid har imidlertid erkendt, at Svæveflyvningen endnu langt fra er udnyttet til Bunds, at her er et delvis uopdyrket Felt, der baade flyvemæssigt og meteorologisk gemmer store Overraskelser.

I Atmosfæren eller Lufthavet, der omgiver Jorden, foregaar der en Række af Strømninger saavel vandret som lodret. Gennem Meteorologien, Læren om Vejret, har man opnaaet et indgaaende Kendskab til disse Strømninger, saa man ved, hvorledes de opstaar, hvilke Hastigheder de opnaar, og hvilke Retninger de gaar i.

Det, som man i Almindelighed kalder »Lufthuller«, er i Virkeligheden alt andet — det er kraftige op- og nedadgaende Strømninger i Lufthavet. De opadgaende kan være saa kraftige, naa saa højt og have en saadan Udstrækning, at man kan holde sig i Luften i timevis og svæve milevidt.

Det er omtalt, at man under Glideflugt — det som i øvrigt enhver Motorflyvning ender med — stedse taber Højde. Man kan derfor sidestille Glideflugt med motorløs Flyvning, der kun giver Udøveren Lejlighed til i kort Tid at opholde sig i Luften.

Svæveflyvning er ogsaa motorløs Flyvning i glideflugtlignende Tilstand, men af en ganske særlig Art, idet man herved er i Stand til ved at udnytte Strømningerne i Lufthavet paa rette Maade, at holde sig svævende i længere Tid og under visse særlige Forhold ogsaa at flytte sig i vandret Retning.

Hvorledes dette kan gaa til, kan forklæres paa følgende Maade:

Lad os antage, at vi befinder os i Glideflugt i et Svæveplan, der i stille Luft har et Højdetab af ca. 1m/sec.

For nu at blive i Stand til at holde sig svævende, maa man føre Svæveplanet ind i en opadgaende Luftstrøm, hvor Hastigheden for den opadgaende Strøm ogsaa er 1 m/sec. Er Hastigheden større, kan man forstaa, at det vil begynde at stige, saa længe det er inde i den opadgaende Strøm.

Disse opadgaende Strømninger kalder man for *Opvinde*, og det var saadanne Opvinde, der bar Otto Lillienhal under hans Svæveforsøg. Kendskabet til disse Opvinde er ikke særlig gammelt — det strækker sig kun over ca. 20 Aar, men nu ved vi, at der findes mange Arter med forskellig Styrke og Udstrækning.

Hovedbetingelsen for al Svæveflyvning er saaledes en inderlig Udnyttelse

af Opvinde, og for at kunne dette, er det klart, at man maa skaffe sig et indgaaende Kendskab til Opvindes Natur.

De Arter af Opvind, man i Almindelighed søger at udnytte, skal gennemgaaes i det følgende:

Vi tænker os, at Vinden blæser kraftigt fra Øst ind mod Skrænterne ved Stevns Klint, hvor Landet næsten lodret sænker sig i Havet. Naar denne Vind, som jo efter det tidligere forklarede er Luftmasse i Bevægelse, rammer den lodrette Væg, som Skrænterne frembyder, kan man forstaa, at de nederste Lag i Lufthavet maa presses opefter, saa vi ude over Skrænterne har en stadig opadgaende Luftstrøm. Denne Form for Opvind kalder Tyskerne meget karakteristisk for Hangvind.

Jo kraftigere Vind, jo kraftigere Strømning opefter og jo højere til Vejrs kan man komme ved at udnytte den. Denne Form for Opvind er meget anvendt til Varighedssvævninger, og man kalder denne Form for Svævning for *Hangflyvning*, hvilket ligefrem vil sige, at man *hænger* sit Svæveplan op i Luften, hvor man saa kan blive *hængende* lige saa længe, som Opvinden er tilstrækkelig kraftig. Rekorden her løber op til 42 Timer, alt-saa henved 2 Døgn.

En anden Opvind er den saakaldte termiske Opvind, der opstaar som Følge af kraftig Ophedning af de nederste Luftlag. Naar disse opnaar en tilstrækkelig høj Temperatur, vil de stige til Vejrs som Følge af, at varm Luft er lettere end kold Luft. Disse termiske Opvinde eller Konvektionsstrømninger, som Meteorologerne kalder dem, kan blive saa kraftige, at man kan stige indtil 8—10 m/sec i dem og op til Højder af 5—6000 m paa varme Sommerdage.

Den termiske Opvindes Styrke er forskellig efter de Omraader, hvorover den dannes — saaledes bliver den særlig kraftig over Sandflader og Bjergsider og svagere over vandrige Omraader, Skove og stærkt bevoksede Egne. Den er ogsaa afhængig af de almindelige Forhold i Atmosfæren og navnlig af noget, man kan kalde Temperaturfordelingen, saa man maa ikke tro, at Opvinden er til Stede, blot fordi Solen har skinnet i nogle Timer. Tilstedeværelsen af termisk Opvind kan man umiddelbart konstatere ved Iagttagelse af smaa, saakaldte Cumuluskyer.

En tredje Form for Opvind er Koldfrontvinden. Den opstaar ved Strømninger i Lufthavet, hvor to

Luftmasser af forskellig Temperatur møder hinanden. Her vil den kolde Luft presse paa den varme og søge at fortrænge denne. Den varmere og lettere Luftmasse vil søge at undvige, og den eneste Retning, hvori dette kan ske under disse Omstændigheder, er opefter. Et saadant Fænomen i Lufthavet kalder man en Koldfront, der i Udstrækning kan blive flere Hundrede km, og Tyskerne har tilbagelagt en Strækning paa 642 km — som fra København til Prag eller København til Bergen.

En kombineret Udnyttelse af de her nævnte Opvinde er det, man benytter sig af, naar man vil forsøge sig paa Længdesvævning, der endnu normalt maa siges kun at kunne finde Sted i Vindens Retning.

Kunsten er nu ved Hjælp af sit Kendskab til Opvindens Afhængighed af Terræformerne og Jordbundsforholdene at søge hen til de Steder, hvor man kan vente at finde dem. Det bliver i Reglen en i Højde og Hastighed saare varierende Flugt, man derved kommer ud i, og intet Øjeblik maa man være uopmærksom overfor Planets Tilbøjelighed til at ville stige eller synke. Da netop denne Side af Flyvningen er forbundet med umaadelig store Vanskeligheder paa Grund af Menneskets manglende Evne til at fornemme svagere Stigning eller Synkning, maa man navnlig under disse Svævninger gøre Brug af et meget fintmærkende Instrument: Variometret, der har den Egenskab, at det straks fortæller Brugeren, om Svæveplanet stiger eller synker. Saaledes svæver man da af Sted stigende eller synkende alt efter Opvindenes Karakter. Med nogen Erfaring og et hensigtsmæssigt Kort, der i Stedet for andre Ting viser, hvor man kan vente sig at finde de forskellige Arter af Opvind, kan man begive sig paa Æventyr — lydløst og frit som Fuglen under Himmelen.

Inden man bliver saa dygtig, at man faar Tilladelse til at begive sig ud paa Langfart, er der visse Prøver, der skal bestaaes. Der eksisterer tre Certifikater af forskellig Værdi, nemlig A, B og C-Certifikatet.

For at opnaa A-Certifikatet maa man præstere en Ligeudglidning af mindst 30 sec's Varighed. Man vil undres over at høre, at der kun forlanges en 30 sec's Glidning, men den, der har prøvet det, er i Stand til at belære os om, hvor umaadelig lang tid saadan et halvt Minut kan være!

Til B-Certifikatet kræves, at man

(Fortsættes Side 285)



# Paa Værkstedslederskole i Hannover

I August Maaned var jeg saa heldig at komme til Tyskland paa et 3 Ugers Kursus paa Rigsværkstedslederskolen i Hannover efter en Indbydelse til Dansk Svæveflyverunion fra Aeroclub von Deutschland. For straks at sætte Læserne ind i Grundlaget for denne Undervisning, vil jeg begynde med at fortælle lidt om den tyske Svæveflyverorganisation.

Næsten alle tyske Svæveflyvere er Medlemmer af N. S. F. K. (Nationalsozialistisches Fliegerkorps) Landet er inddelt i 17 Grupper og hver Gruppe i et Antal Klubber, een i hver større By. Hvert aktivt Medlem betaler et Kontingent paa 1,50 RM pr. Maaned og kan uden yderligere Udgifter naa saa langt indenfor Svæveflyvningen, som hans Energi og Evner tillader. Hver Gruppe har sit Værksted og Flyveplads med Hangar og uddannede Værkstedsledere og Flyvelærere. Ønsker en Klub at bygge et Svæveplan, indsender den en Ansøgning til sin Gruppe. Her undersøger man da om Opgaven ikke er sat over Evne, og er det ikke Tilfældet, faar Klubben af N. S. F. K. bevilget Materialer til Bygning af Svæveplanet. N. S. F. K. faar naturligvis foruden Kontingent af aktive og passive Medlemmer stort Statstilskud.

Luftfartsmyndighederne har helt overladt til N. S. F. K. at føre Kontrollen med Svæveflyvningen, dog findes der et Luftpoliti, der naarsomhelst kan dukke op og undersøge om Tingene nu ogsaa er som de bør være.

Med de Fordele N. S. F. K. byder sine Medlemmer er det klart, at næsten alle Svæveflyvere er Medlemmer. Det er ikke forbudt at have sit eget Svæveplan; men det er dog næsten kun Pionerne, der benytter sig heraf for uafhængigt at kunne gøre deres Forsøg, saaledes har flere af de tekniske Højskoler deres egen Svæveflyvergruppe, hvor man især forsøger sig med nye Svæveplantyper. (Burde Danmarks tekniske Højskole ikke være med der?)

De fleste Svæveplaner bygges af Svæveflyverne selv, under effektiv Kontrol af Byggekontrollanterne, der ligeledes er ansat af N. S. K. Skal Svæveplanet anvendes til udvidet Svæveflyvning (Flyvemaskinestart og Distanceflyvning) skal Arbejdet ledes af en Værkstedsleder med Eksamen fra en Rigsværkstedslederskole. For-

*Af stud. polyt. Carl Johansen.*

inden han kommer ind paa en saadan Skole, maa han dog have flere Aars praktisk Erfaring i Bygning af Svæveplaner. Der findes 2 saadanne Skoler i Tyskland, og det var paa den ene af disse i Hannover, jeg skulde være.

Skolen laa lidt uden for Hannover ved Flyvepladsen. Her kom jeg som den eneste Udlænding mellem 35 Tyskere; men de tyske Svæveflyvere er er som bekendt enestaaende Kammerater, og det varede ikke længe, før jeg fandt mig til rette i Flokken. De fleste var unge Haandværkere og største Parten var aktive Svæveflyvere; men en Del fløj slet ikke og tænkte heller ikke paa at lære det, de var der »ehreamtlich«, som de sagde, de saa i Svæveflyvningen en national Opgave og lod sig uddanne her for at kunne gøre en Indsats i deres hjemlige Klub, naar de vendte tilbage. Allt gik op i Arbejdet med Liv og Sjæl, hvad ikke mindst fremgik at de voldsomme faglige Diskussioner, der blev holdt paa Stuerne i Fritiden.

Paa Flyvepladsen ved Siden af Skolen var lange Rækker af store Bombemaskiner og Jagere, der hele Dagen og undertiden Natten med startede med faa Minutters Mellemrum. Desuden var der et stort Antal Trafikflyvemaskiner og Sportsflyvemaskiner og — naturligvis Svæveplaner. Trods den stærke Trafik havde Hannover Svæveflyverklub sit Hjørne af Pladsen, og hver Aften og hele Søndagen slæbte et Par Sportflyvemaskiner Svæveplanerne til Vejrs. Ofte fløj de termisk Svæveflyvning i Timevis omkring Pladsen, og sommetider forsvandt i Horisonten og var gaaet paa Langfart.

Der herskede en udmærket Disciplin paa Skolen, og Overtrædelse af Skolens Reglement blev straffet med »supplerende Uddannelse« i Kartoffelskrælning i Køkkenet og Arbejdstjeneste. Der blev arbejdet haardt paa Skolen. Allerede Kl. 5 blev vi vækket, og 10 Min. efter marcherede vi over til Øvelsespladsen til Gymnastik. Kl. 6 var Kaffen færdig, og Kl. 6½ begyndte en Forelæsning paa 1½ Time. Resten af Formiddagen blev der Arbejdet paa Værkstederne og om Eftermiddagen til Kl. 16½. Saa var der Foredrag. Om Aftenen maatte vi renskrive Notaterne fra Forelæsningserne i et Hefte, der

skulde afleveres sammen med Eksamensopgaverne. Desuden havde vi Køkkentjeneste og Renholdelse af hele Skolen, saa der var nok at tage fat paa.

Forelæsningserne omfattede Værkstedspraksis for Beslag- og Træarbejde, Materiallære, Tilsynsbestemmelser og Aerodynamik, og Undervisningen blev støttet med Forsøg i Skolens Vindtunnel og en Masse Tavler og Modeller.

Paa Værkstederne dominerede en 2-Sædet »Kranich«, hvor Vinger og Krop lige var lagt paa Bedding og skulde limes sammen, forsynes med Beslag og beklædes med Krydsfinér. Desuden var der Zögling 35, Grunau Baby 2a, Rhönbussard og Rhönadler. Vi maatte klemme paa paa egen Haand, og lavede vi det ikke godt nok, blev det kasseret og saa kunde vi begynde forfra. Det var ikke Smaating, der gik i Brokassen, Tyskerne er meget kritiske med deres Svæveflyvemateriel og sætter Sikkerheden frem for alt. Desuden skulde vi lave nogle obligatoriske Haandværkerprøver. Der blev udført nogle Svejseprøver, Splejsning om Kavs og Langsplejsning, et Knudepunkt skulde sammenlimes med en Masse Fyldeklodser af alle Former, og endelig skulde vi skærpe op sammenlime tynde Krydsfinérplader. Først naar alt dette var tilfredsstillende udført, fik vi Lov til at arbejde paa Svæveplanerne.

Et Par Gange blev Værkstedsarbejdet afbrudt og afløst med Riffelskydning paa de nærliggende militære Skydebaner, og en Dag foretog hele Skolen en Udflugt i en stor Rutebil, der naturligvis ogsaa tilhørte N.S.F.K., til de smukke Bjergegne Sydøst for Hannover. Undervejs besøgte vi to Svæveflyveskoler, Gitter og Ith. Paa den første var alle Eleverne Medlemmer af N.S.F.K., der her fik deres Uddannelse gratis, lige til det amtliche C. Skolen var ganske ny og meget flot udstyret og med Plads til et Par Hundrede Elever.

Efter de 3 Ugers Forløb gik de fleste op til Eksamen. Ved den skriftlige Eksamen fik vi følgende Opgaver: 1. Beskriv hvorledes en torsionsstiv Krydsfinérnæse paasættes en Vinge. 2. Hvilke Træ- og Metalmaterialer anvendes i Flyvemaskinebygning, og hvad maa iagttages ved Udvalg af disse. 3. Beskriv en Færdigprøve. Den følgende Dag blev vi eksamineret mundtlig af Skolens Lærere og en be-



skikket Censor. Dagen sluttede i Skolens Kantine med »Kammeratskabsaften«, hvor hver især efter bedste Evne maatte bidrage til Underholdningen, og næste Dag rejste vi hjem som »eksaminerede Værkstedsledere«.

Jeg skulde jo især studere, hvorledes Tilsynet praktiseres i Tyskland. Tilfældigvis var Skolelederen, Hr. Niemann ogsaa »Bauprüfer« af første Orden og fortalte mig villigt om sin Virksomhed. Byggekontrollanterne af første Orden, der som Regel er Ingeniører, maa kontrollere alle Svæveplaner, medens Kontrolanterne af anden Orden kun maa kontrollere Svæveplaner til begrænset Svæveflyvning. De er alle ansat og lønnet af N.S.F.K.

Enhver Nykonstruktion bliver sammen med Tegninger og Beregninger sendt til en Prøveanstalt ved Berlin. Hvis den her findes i Orden, faar den her den »amtliche Zulassung« og maa nu flyves og efterbygges for egen Regning. Viser Konstruktionen sig nu gennem længere Tids Brug hensigtsmæssig og egnet til Efterbygning, bliver den »frigivet« og kan saa efterbygges i Klubberne under N.S.F.K. De Typer, der almindeligst efterbygges, er: »Zögling«, »Grunau 9«, »Grunau Baby«, »Rhönbusard«, »Rhönadler« og »Rhönsperber«.

Under Bygningen bliver først Mate-

rialerne prøvet, derefter skal Hovedspanter og Kasseplanbjælker forevises Kontrollanten, kun beklædt med Krydsfinér paa den ene Side. Ved den næste Prøve staar Svæveplanet færdigmonteret uden Beklædning, og til sidst synes Svæveplanet i flyvefærdig Tilstand. Ved hvert Syn faar Værkstedslederen en Liste over eventuelle Mangler, og inden der arbejdes videre, skal disse udbedres og en Erklæring tilsendes Kontrollanten om, at det er sket. Ved den sidste Prøve bliver hver Del af Svæveplanet vejlet og overskrider Vægten den af Konstruktøren fastsatte, kasseres den. Det er endog sket at hele nye fabriksbyggede Svæveplaner er blevet kasseret, fordi de var byggede for tungt. Det skyldes som Regel, at man har »forbedret« og forstærket Svæveplanet, noget der absolut heller ikke er ukendt herhjemme, men det gaar altsaa ikke i Tyskland. Byggeforskrifterne forlanges nøje overholdt; men under de Forhold, som de tyske Svæveflyvere arbejder, gælder heller ingen Undskyldninger for daarligt Arbejde, der er sørget for gratis Uddannelse af Ledere og fra Indkøbscentralen i Berlin kan alle Materialerne faar i den rigtige Kvalitet. Findes Svæveplanet i Orden, udstedes der Luftdygtighedsbevis for højst et Aar ad Gangen, og sker der i Mellemtiden Brud

paa Hoveddelene, skal det atter synes. Hvert 3die Aar bliver Lærredet taget af og de indevndige Dele efterset. Der føres meget nøje Statistik over alle Uheld under Flyvningerne i hele Tyskland, og ogsaa ad denne Vej er det lykkedes at paavise uheldige Egenskaber ved visse Typer og faa dem rettet, saaledes blev det kendte Skole-svæveplan »12 m Zögling« for nogen Tid siden sat ud, fordi Statistikken viste uforholdsmæssig mange Uheld af samme Art, og først efter at Fejlen var fundet og udbedret blev der atter fløjet med den.

Man ser i Tyskland kun nye og velholdte Svæveplaner anvendt til udvidet Svæveflyvning. Grunau Baby 2a, der nu kan bygges herhjemme efter tyske Tegninger, fordi den danske Svæveflyvning er kommet under Kontrol, anvendes i stor Udstrækning til Flyvemaskinesløb og termiske Svæveflyvninger i Tyskland.

Mine Erfaringer fra Skolen i Hannover vil staa til Raadighed for Klubberne under Unionen og Dansk Svæveflyverunion vil gøre sit til, at de mange Grunau Babyer, der sikkert nu bliver sat i Arbejde, bliver bygget under saadan Vejledning og Kontrol, at de ogsaa kan komme paa Langfart over vort Land, det Maal som alle danske Svæveflyvere har sat sig.

## Vinterens Lufttrafik paa København

| 5      | 900                                                        | 27/900                      | 27                         | 1600   |      | 700    |           | 27                         | 1600   |     | 700    | 900                                                        | 27/900                      | 5      |
|--------|------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------|--------|------|--------|-----------|----------------------------|--------|-----|--------|------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------|
| DDL    | ABA                                                        | DDL                         | DDL                        | ABA    |      | BAL    |           | DDL                        | ABA    |     | BAL    | ABA                                                        | DDL                         | ABA    |
| DLH    | DLH                                                        | DLH                         | DLH                        | KLM    |      |        |           | DLH                        | KLM    |     |        | KLM                                                        | DLH                         | DLH    |
| Daglig | Daglig                                                     | Daglig                      | Daglig                     | Daglig |      | Hverd. |           | Daglig                     | Daglig |     | Hverd. | Daglig                                                     | Daglig                      | Daglig |
|        | $\frac{2}{10}-\frac{31}{10}$<br>$\frac{1}{3}-\frac{31}{3}$ | $\frac{1}{11}-\frac{28}{2}$ | $\frac{1}{3}-\frac{31}{3}$ | *)     |      |        |           | $\frac{1}{2}-\frac{31}{2}$ |        |     |        | $\frac{2}{10}-\frac{31}{10}$<br>$\frac{1}{3}-\frac{31}{3}$ | $\frac{1}{11}-\frac{28}{2}$ |        |
| 830    | 830                                                        | 830                         |                            | 930    |      | 1240   | STOCKHOLM | 1705                       |        |     | 1515   | 1950                                                       | 2030                        | 2030   |
| 845    | 845                                                        | 845                         |                            | 1140   |      | 1255   | MALMÖ     | 1455                       |        |     | 1500   | 1935                                                       | 2015                        | 2015   |
| 900    | 900                                                        | 900                         | 1200                       | 1200   |      | 1320   | KØBENHAVN | 1435                       |        |     | 1440   | 1920                                                       | 1955                        | 2000   |
|        |                                                            | 1020                        | 1255                       |        |      | 1440   | HAMBORG   | 1335                       |        |     | 1325   |                                                            | 1835                        |        |
| 1100   |                                                            | 1040                        | 1315                       |        |      | 1500   | BERLIN    | 1315                       |        |     | 1300   |                                                            | 1815                        | 1800   |
|        | 1130                                                       | 1150                        |                            | 1405   |      |        | AMSTERDAM | 1120                       | 1100   |     |        | 1545                                                       | 1545                        |        |
|        | 1155                                                       | 1215                        |                            | 1430   | 1425 |        | ROTTERDAM | 1100                       | 1040   |     |        | 1520                                                       | 1520                        |        |
|        |                                                            |                             |                            |        | 1445 |        | PARIS     |                            | 1025   |     |        |                                                            |                             |        |
|        | 1335                                                       | 1355                        |                            |        | 1455 |        | LONDON    |                            | 825    |     |        | 1300                                                       | 1300                        |        |
|        | 1325                                                       | 1345                        | 1505                       | 1555   | 1615 | 1715   |           | 945                        | 900    | 900 | 1315   | 1315                                                       |                             |        |

\*) Forbindelse med Helsingfors fra  $\frac{1}{3}$ .



# Erfaringer fra Modelflyvning i Vestjylland

*Om Gummitovhøjstart, Vandringsflyvninger m. m.*

I GENNEM adskillige Somre har jeg drevet Modelflyvning i de vestjyske Terræner omkring Husby, der ligger mellem Ringkøbing og Nisum Fjorde.

I de sidste to Somre har jeg udført et stort Antal Gummitovstarter (med et mindre godt Udtryk »Katapulthøjstart«), og jeg vil gerne i Tilslutning til Artiklen om dette Emne i FLYV Nr. 6 meddele nogle af mine egne Erfaringer.

Da Gummisnorens Tværsnit ikke afhænger af Spændvidden, er det bedre at anvende Planbelastningen, som Tværnittet i Virkeligheden afhænger af, til Beregning af Gummisnorens Tværsnit. Schweizeren Peter Meyer anbefaler for Modeller med 15—30 Gram pr. Kvadratdecimeter i Planbelastning et Gummitværsnit af 18 til 24 Kvadratdecimeter. Saa har man noget at rette sig efter — og man kan tillade sig et ret stort Spillerum. Mine egne Erfaringer bekræfter Meyers Tale samt ogsaa den almindelige tyske Regel, at det er bedst, at Gummiet udgør 20 pCt. af den samlede Snorlængde. Passende for en 100 m Gummitovhøjstartssnor er altsaa 20 m Gummi af passende Tværsnit plus 80 m almindelig Snor.

Hvor meget Gummiet skal strækkes, afhænger af 1) Gummitværsnittet, 2) Forholdet mellem Gummiets Længde og den alm. Snors Længde, 3) Modellens Planbelastning samt ikke mindst 4) Vindens Styrke.

Nybegyndere paa Modelflyvningens Omraade vil jeg anbefale følgende praktiske Fremgangsmaade: Lav Højstartssnoren efter den ønskede Længde og med et efter Modellens Planbelastning afpasset Tværsnit. Gaa saa ud og forsøg, hvor meget Gummiet skal strækkes (Tæl det Antal Skridt, De hver Gang gaar tilbage). Strækkes Gummiet for lidt, naar Modellen ikke op, men kurer enten ud til Siden og derpaa ned, eller ogsaa staller den direkte ned, hvis den er ordentlig retnings- og tværsstabil. Strækkes Gummiet derimod for meget, bliver Udløsningen for haard, Modellen stiger kraftigt efter denne og staller derpaa — evt. looper den, hvis det er meget for haardt. Ved Skridttællingsmetoden finder man hurtigt den rette Strækning. Man mærker sig Vindstyrken. Kommer man nu næste Gang ud i stærkere Vind, strækker man lidt mindre,



*Deltagerne i Vandringskonkurrencen 1937.*

og er Vinden svagere, strækker man lidt mere.

Med en velbygget og stabil Model kan man, naar man faar lidt Øvelse, godt starte med en lille Smule Sidevind og derved bringe Modellen i Højrekurver eller Venstrekurver — eller blot faa den til at glide sidelæns f. Eks. langs en Bakkekam. Men det er ikke for Begyndere paa Omraadet.

Ved Gummitovhøjstart kan man starte uden at være afhængig af Hjælpere, og man kan meget lettere faa Modellerne op. En Strolch kan f. Eks. være vanskelig at slæbe op i Vindstille; men med Gummitovhøjstart gaar det uden Vanskelighed. De fleste tror imidlertid, at det er for farligt. Selvfølgelig er der en vis Risiko, idet Modellen er ganske overladt til sig selv, naar man har sluppet den. Men man kan jo lade en Hjelper holde den anden Ende — som ved normal Højstart.

Andre indvender, at det er for dyrt med alt det Gummi. Til Dato har mine Forsøg intet kostet mig. For mange Aar siden kom jeg i Besiddelse af en gl. Automobilslange, som oprindeligt benyttedes til direkte Katapultstart af Fabriksmodeller. Senere har jeg saa anvendt den til Gummitovhøjstart i flere Aar, og efterhaanden bestaar Gummiet næsten kun af tunge Knuder; alligevel er den brugbar. I Sommer besluttede jeg mig til at anskaffe en ny. Paa den lokale Automobilkirkegaard fik jeg ganske gratis en Motorcykleslange uden en eneste Lap paa. Den klippede jeg i een lang Strimmel — 13 Meter lang og 24 mm bred. Der er

endnu ingen Knuder paa den. 13×4=52 m alm. Snor føjedes til, og saa har man en 65 m Gummitovhøjstartssnor.

En anden Ting, jeg vil omtale, er Vandringskonkurrencer. Ved at læse om den tyske Vandrings-svæveflyvningskonkurrence i 1936 fik jeg Ideen, og den udførtes samme Aar. De tyske Vandringskonkurrencer bestaar i en Række Maalflyvninger. Man starter fra en By, slæbt op af Flyvemaskine til en bestemt Højde, og skal saa se at naa en bestemt By og lande indenfor en Cirkel med en bestemt Radius. Gør man ikke dette, maa man forsøge om igen. I modsat Fald fortsættes. I Aar gik Konkurrenceruten gennem vanskelige Egne, fra NV- til SØ-Tyskland. Hanna Reitsch vandt — foran mange af Landets bedste mandlige Svæveflyvere.

Modelvandringsflyvninger kan udføres paa mange Maader — fra simpel Gennemflyvning af en flad Mark. Jeg har fløjet i Vestjyllands Klitter og den »store« Rute gik fra en bestemt høj Klit i Husby Klit til et Sømærke ca. 3 km sydligere i Vedersø Klit. Den, der opnaar mindst Antal Starter, vinder. I Almindelighed startes næste Flyvning fra Modellens Plads efter Landingen, men man har Lov til at gaa 10 Skridt til den ene eller anden Side, vinkelret paa den lige Linie mellem Udgangs- og Maalpunktet.

I 1936 blev Distancen fløjet af Strolch (»Thermicus«) og en Grosse Winkler (»Rio Rita«). Sidstnævntes daarlige Glidevinkel blev opvejet af



dens uovertrufne Kursstabilitet, der forhindrede den i at afvige saa meget fra Retningen som Strolch'en. De stod lige med 116 Starter.

Medens der ingen Vandringsflyvning udførtes i 1937, skulde det ske i Aar. Endelig en Formiddag startedes der — men Vinden var for haard, og Forsøget blev opgivet. Kl. 20 var det næsten stille. Starten fandt Sted. Tre Modeller deltog, en Strolch med Forfinne til Forøgelse af Kursstabiliteten, en Baby samt en FJ 1. De kunde naturligvis ikke konkurrere direkte, saa vi havde i Forvejen beregnet et Handicap, efter hvilket Strolchens Startantal skulde multipliceres med tre. Udfaldet af Konkurrencen viste imidlertid, at 2 havde været mere rimeligt.

Paa Grund af Forfinnen foretog Strolchen »Thermicus II« meget færre Afvigelser fra Retningen, end dens Forgænger havde gjort, og den kunde derfor gennemflyve Distancen paa kun 98 Starter. Vanskelighederne ved at flyve i dette Terræn forøgedes, da det snart blev mørkt — det var dog kraftigt Maaneskin — samt af Duggen. Konkurrencen vandtes af FJ 1 med 185 Starter (Points). Nr. 2 blev Baby'en med 195 Starter og Strolchen kom sidst med 294 Points — med Faktor 2 var det blevet 196. Begge de to smaa Modeller blev fløjet af to af Landets faa kvindelige Modelbyggere. Baby'en var endnu ikke godt indfløjet. Dens forholdsvis gode Resultat skyldtes, at dens korte Flyvninger forhindrede den i at gaa Omveje. Kl. 23.30 sluttede Konkurrencen. — Man bruger en Masse Gummibaand paa en saadan Tur, saa man maa have rigelig Forsyning med. Ogsaa enkelte Reparations-sager er det praktisk at medføre.

Man lærer sin Model godt at kende, naar man nødsages til at starte i Side eller Medvind, i urolige Læsider eller fra Huller i Klitter op over Toppene. Jeg tror, at der i Vandringskonkurrencerne, som kan varierer paa mange Maader, ligger en ny og interessant Form for Modelflyvningskonkurrencer, og jeg anbefaler varmt til Klubberne at forsøge at gennemføre dem. Dansk Modelflyverforbund modtager gerne Resultater og Erfaringer derfra, som saa senere kan udnyttes ved Opsæt-

ning af Regler fra Konkurrencer. Det er ogsaa en billig Konkurrenceform, idet Stopure er unødvendige. Medens vi er ved Stopure, vil jeg lige benytte Lejligheden til kraftigt at advare Klubberne mod at købe billige Stopure. Jeg købte for godt to Aar siden et Ur til 15 Kr. — og har til Dato betalt over 20 Kr. i Reparationer. Vent hellere lidt og køb et godt Ur.

Jeg har ikke fløjet meget ude ved Stranden ved Husby, da Stranden er for smal der. Flere Gange er en Model gaaet i Vesterhavet. Men andre Steder paa Vestkysten er Stranden saa bred, at Hangflyvning kan finde Sted. Allsaa: Tag Modellerne med paa Ferie

næste Aar. »Hvordan faar vi dem transporteret med?« er et alm. Spørgsmaal. Rejser man med Toget, kan man godt have en Model med. Men cykler man, gaar det ikke saa godt. Saa bygger man en Kasse og sender den med Jernbane som Fragtgoods. Jeg samler hvert Aar af fire Tøjstøtter og nogle Endestykker og Krydsfinerplader, jeg har staaende, en to Meter lang Kasse, der foruden Modeller og Tilbehør rummer det meste af min øvrige Bagage. Men husk, at alle Hulrum skal fyldes ud — med sammenkrøllet Avispapir — saa Modellerne ikke ligger og rasler rundt.

Per Weishaupt.

## FOKKER D-21 SÆTTER REKORD!



Fokker D 21.

HÆRENS FLYVERTROPPER har, som det vides, anskaffet Fokker D-21, Jageren som afbildet ovenfor.

Med denne Type har een af Fokkers Flyvere, Mr. Leegstra, gjort Forsøg paa at slaa den hollandske Højderecord, der tidligere indehaves af Flyverløjtnant, Baron Wittert van Hoogland, som den 18. Januar 1935 med en Fokker D-17 — en eensædet Jager som D-21 — opnaaede en Højde af 10,180 Meter.

Efter en Flyvning den 3. September i Aar viste det sig, efter at de nødvendige Kontrolregninger for at komme til den nøjagtige Højde i Standardatmosfæren var gjort, at Mr. Leegstra havde slaaet den tidligere bestaaende Rekord ganske betydeligt.

Med den eensædede Jager, Fokker

D-21, udstyret med Bristol Motor, Mercury VIII, der har 830 H.K., opnaaede han den anselige Højde af 11,353 m i Standardatmosfære.

Denne Højdeflyvningspræstation bliver saa meget mere bemærkelsesværdig, set fra et Militærflyverstandpunkt, som den er udført med en normal Seriemaskine med fuld militær Last, d. v. s. Maskingeværer og Bomber.

Sædvanligvis bliver jo saadanne Forsøg kun udført med en saa ringe Last som overhovedet muligt.

Hærens Flyvere har saaledes i deres Haand at slaa den bestaaende danske Højderecord, som sattes af Kaptajn løjtnant Svend Grønbech med Nimrod-Jageren i 1935.

\*\*

Alt for Flyvere og flyveinteresserede  
kan De købe hos

**AERO-TJÄNST, Malmö 12**

Forlang vort Katalog.



**BRUG**



**SHELL**  
AVIATION BENZIN  
**AEROSHELL**  
SMØREOLIE

**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**

## INGENIØRSKOLE

(Kyffhäuser Technikum - Grundlagt 1896)

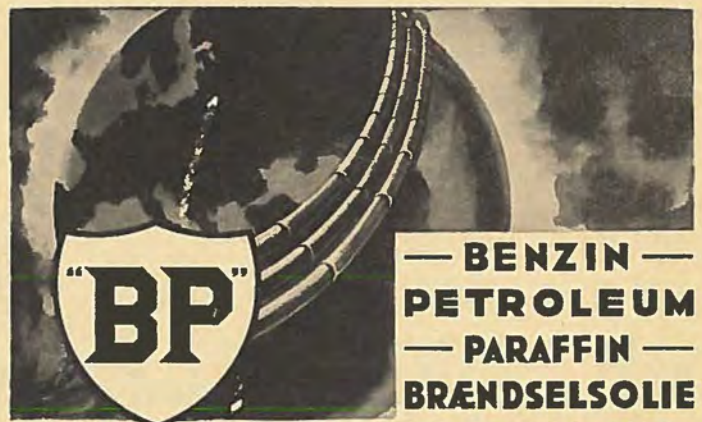
**Bygning af Flyvemaskiner  
Maskinbygning  
Elektroteknik**

Uddannelse af Elever i Praxis paa egne Værksteder.  
Assistance ydes Eleverne ved Ansøgning om Stilling.  
**PROSPEKT Nr. 48 gratis og franco.**

**Bad Frankenhausen**

(Kyffh.)

**DEUTSCHLAND**



— BENZIN —  
— PETROLEUM —  
— PARAFFIN —  
**BRÆNDELSOLIE**

**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S**



BUCKER-STUDENT I AFRIKA

med

**HEINE-Propeller**

B.F.W. MESSERSCHMITT-TAIFUN  
44 000 KM OVER SYDAMERIKA

med

**HEINE-Propeller**

ARADO-AR79 VERDENSREKORDER

med

**HEINE-Propeller**

**HUGO HEINE PROPELLERWERK**

Berlin O 34 · Warschauer Strasse 58 · 58 89 51

**VON KEHLER & STELLING**



GUMMIBAAD

—  
REDNINGS-GUMMIBAAD  
FOR SKIBE OG LUFTFARTØJER

—  
HURTIGTBYGGEDE  
FLYDEBROER

—  
BALLONER OG SPIL  
I ALLE SLAGS UDFØRELSE

—  
FALDSKÆRME  
I ALLE STØRRELSER  
FASTSPÆNDINGSSELER

BERLIN W 62 KLEISTSTR. 11 · 25 61 04/05



## AALBORG FLYVEKLUB

**A**TTER har een af vore største Provinsbyer dokumenteret sin alvorlige Interesse for Flyvning gennem Stiftelsen af en Flyveklub med det Formaal at fremme Interessen for Flyvningen i Aalborg gennem Propaganda og ved Foretagsform at udvide Kendskabet til Flyvning. Endvidere har Klubben til Formaal at hjælpe sine Medlemmer til paa den nemmeste Maade at erhverve sig praktisk Kendskab til Flyvning med Opnaelse af Certifikat for Øje.

Klubben blev stiftet den 31. August ved en festlig Sammenkomst i Lufthavens Hangar, hvor Repræsentanter fra Det kgl. danske aeronautiske Selskab var til Stede for at hilse Klubben velkommen som ny Forbundsklub.

Klubbens Bestyrelse er paa 7 Medlemmer og er for Tiden sammensat saaledes:

Red. A. Schiøttz-Christensen, Formand.

Grosserer J. E. Jensen, Næstformand.

Skotøjshandler Lind, Kasserer.  
Landsretssagfører Svanholm, Sekretær.

Bankdirektør Boëtius.  
Kaffehandler K. Werner.  
Vinhandler Sigurd Müller.

D. K. D. A. hilser med den største Sympati og Glæde den nye Klub velkommen i Rækken af tilknyttede Unioner og Enkeltklubber. Det er et Udtryk for, at den alvorlige Interesse for Flyvning er ved at brede sig i vort Land. Tiden nærmer sig med stærke Skridt til at muliggøre Tanken om Oprettelsen af en Sportsflyverunion for at lette Samarbejdet dels mellem Klubberne indbyrdes, dels med Aeronautisk Selskab. Opgaverne for Sportsflyverorganisationene er mangesidige, baade indad og udad.

Det er med Aeronautisk Selskab som med ethvert andet snævert Forbund, at det er Medlemmerne og deres Interesse for og Kærlighed til den Sag, hvorom man er samlet, der bærer den oppe. Flyvning har i dette Land indtil for ganske nylig kun haft meget faa virkelige Tilhængere — for alle dem er det derfor nu en dobbelt Glæde at mærke, at deres Tro paa Flyvningen har været berettiget — vi kan sige, at der er Grotid i Danmark paa Flyvningens Omraade for Tiden.

Den naturlige Opdeling og Fordeling, som findes overalt ude i de store

## HERHJEMME FRA

Lande, er ogsaa ved at fæstne sig herhjemme — indtil for ganske kort Tid siden var der meget faa, der vidste, at Flyveudviklingen gaar gennem tre ganske bestemte Udviklinstrin, nemlig Modelsvæveflyvning, Svæveflyvning og endelig Motorflyvning — hver Gren for sig i øvrigt med sine specielle Felter.

Aalborg havde i Forvejen sin Svæveflyveklub og sine Modelflyveklubber — deres Liv og Virke har været medvirkende Aarsag til at stimulere den rette Interesse for Flyvningen, som nu har givet sig saa smukt et Udtryk i den nystartede aktive Aalborg Flyveklub.

Gennem Svæveflyverunionen er Aalborg Svæveflyveklub Aviator tilknyttet

Selskabet, der ved denne Lejlighed lykønsker Aalborg By til den sidste Klub, saaledes at der nu i Aalborg findes alle tre Grene af Stadier paa Flyvningens Vej.

København, Aalborg og Esbjerg ligger for Tiden i Spidsen og fører smukt an.

— Det er vort Ønske og Haab, at alle større Byer i Danmark i en ikke alt for fjern Fremtid maa blive i Stand til at følge i Pionerernes Fodspor, thi den praktiske Udløsning af en Interesse skal til for at den skal kunne leve videre og udvikle sig. \*\*

## SPORTSFLYVEMASKINE TIL ODENSE

**F**ABRIKANT FRODE ANDERSEN, Odense, har købt en Klemm Sportsflyvemaskine. Det er Typen Kl.35B.

## VESTJYSK FLYVESKOLE



Fra venstre til højre: Revisor M. Hansen, Vulkanisør Jens Østergaard Vejvad, Overtjener Poul Johansen, Mekaniker Johannes Eriksen, Premierløjtnant Edsen Johansen og Løjtnant Perck.

**I**den stærkt flyvebegeistrede By Esbjerg har Vestsjysk Flyveskole, der ledes af Militærflyveren, Løjtnant Perck, haft travlt hele Sommeren igennem, dels med Passagerflyvninger og Opvisninger rundt om i den sydlige Del af Jylland, og dels med Uddannelse af Elever. Det første Hold af Eleverne var fornylig oppe til Soloprøven for Statens Luftfartstilsyn, Premierløjtnant Edsen Johansen, og de bestod alle med Glans. De nye Luftsportsmænd var Revisor M. Hansen, Mekaniker Johannes Eriksen, Vulk-

anisør Jens Østergaard Vejvad og Overtjener Poul Johansen. Med andre Elever trænes der paa fuld Kraft, og mellem disse og Fabrikant Bjerre (Varde), Landsretssagfører Bjørnbach (Vestsjysk Flyveklub), Leo Jensen, Værkfører Møller (Vejen), Troelstrup (Aarhus) samt 4 Elever fra Haderslev, 1 fra Kolding og 1 fra Aarhus.

\*

Vestsjysk Flyveklub, der omfatter Sportsflyvningen med stor Interesse, støtter Uddannelsen af Elever ved Vestsjysk Flyveskole.



## TIL SVÆVEFLYVE-KLUBBERNE

FRA Statens Luftfartstilsyn har Unionen den 4. Oktober i Aar modtaget et Brev, hvoraf vi skal citere følgende:

### Vedrørende Godkendelse af Svæveplaner:

Kun OY1 - OY2 - OY3 - OY4 - OY5 og OY6 er godkendt af Tilsynet. Alle øvrige Svæveplaner, der forefindes i Danmark, maa ikke foretage Flyvning, før en officiel Godkendelse af Tilsynet foreligger, d. v. s. før vedkommende Svæveplaner er i Besiddelse af Godkendelsesbevis.

### Vedrørende Svæveflyveplaner:

Der er endnu ikke til Tilsynet indkommet Oplysninger om de Omraader, der benyttes eller ønskes benyttet.

I Henhold til ovenstaaende meddeler Unionen de tilsluttede Klubber, at Svæveflyvning ikke maa foretages medmindre:

- 1) benyttede Svæveplaner har en Besigtigelsesrapport af en godkendt Byggekontrollant og paa tegnet af Statens Luftfartstilsyn samt er forsynet med et af Luftfartstilsynet opgivet Nummer,
- 2) Flyvelæreren eller Flyvelederen ved Klubben er i Besiddelse af et Godkendelsesbevis, udstedt af Luftfartstilsynet,
- 3) de Svæveflyvningsomraader, der anvendes, er godkendt af Luftfartstilsynet, og
- 4) de benyttede Svæveplaner er ansvarsforsikrede.

Unionen henstiller til sine Medlemmer, at disse Forhold bliver bragt Orden saa hurtigt som muligt, for i modsat Fald vil Luftfartstilsynet henvende sig til de stedlige Politimyndig-

## Fra Dansk Svæveflyver Union

heder med Anmodning om at stoppe Svæveflyvningen, saafremt de omhandlede Betingelser ikke er opfyldt.

Angaaende Ansvarsforsikring, koster denne 75,00 Kr. pr. Plan for begrænset Svæveflyvning og 150,00 Kr. for udvidet Svæveflyvning. Prisen er for et Aar. Forsikringen skal tegnes i

»Nordisk Pool for Luftfartsforsikring«, hvortil de fleste større Forsikringselskaber tegner, og Klubberne maa selv tegne Forsikringen.

Vi gør samtidig opmærksom paa, at Fru Oberstinde Førslev har stillet sig til Disposition for Klubberne angaaende Foredrag om Svæveflyvning.

Alle Henvendelser til Statens Luftfartstilsyn maa fortrinsvis sendes gennem Unionen.

## VÆRLØSE LEJREN



Løjtnant Fritz Rasmussen om Svæveflyvning.

INDBUDTE danske Svæveflyver-Klubber blev d. 25. September paa Unionens Øvelsesterræn ved Værløse af Unionens Flyveleder Løjtnant Fritz Rasmussen indviet i de nye Sikkerhedsforanstaltninger for Svæveflyvning i Danmark.

Statens Tilsyn, Godkendelse og Indregistrering af Svæveplaner blev gennemgaaet. Godkendelse af Svæveflyvningsomraader og Flyvelærere, den rette Behandling af Skoleplan og Spil

til Elevernes første Hop blev indgaaende forklaret og demonstreret af Løjtnant Rasmussen. En Ansvarsforsikring pr. Plan fordres.

Udgifterne til Godkendelse og Forsikringer er meget smaa, naar man tager den opnaaede store Sikkerhed Betragtning.

Klubberne var begejstrede for Løjtnant Rasmussens glimrende Foredrag og store Indsats for dansk Svæveflyvnings Fremme.

## DIREKTE IMPORT AF AEROPLAN KRYDSFINER

med og uden Certifikat

### TRÆSORTER:

**Birk** for Flyvemaskiner og Svæveplaner

**El** for Modelbygning

### LIMNING:

**Tego-Limfilm** (vandfast)

**Størrelser:** 127/127, 127/102, 120/100, 100/120, 94/127 cm  
76/127, 63/127, 58/127, 55/127 cm

**Tykkelser:** (3 Lags) 0.6, 0.8, 0.9, 1.0, 1.2, 1.5, 2.0, 2.5 mm  
(5 Lags) 1.0, 1.5, 2.0, 3.0, 4.0 mm

*Krydsfinér-Handelen*

G. PAGH MØLLER

HYLTEBRO 5 - KØBENHAVN N

Telf.: C. 13186 - Telgr.-Adr.: „Threeply“



## SVÆVEFLYVESTÆVNE PAA BORNHOLM

I September 1937 startedes Bornholms Flyveklub, og Bestyrelsen blev: Formand Mekaniker Qvistgaard, Kasserer og Arbejdsleder G. B. Recchia og Sekretær Politibetjent Bernskov.

Klubben anskaffede sig den af stud. polyt. Johansen udfærdigede Tegning til et Skoleplan og gik i Gang med Bygningen af dette. Efter ca. 10 Maaneders Arbejde fuldførtes og godkendtes Planet.

Søndagen d. 11. September 1938 afholdtes det første Svæveflyvestævne paa Bornholm. Stævnet, der var anlagt som et stort Folkestævne, overværedes af Fru Oberstinde Førslev og Hr. Johansen, som havde sit Plan »Hytter 17« med. Arrangementet støttedes kraftigt af Byens Blade og Autoriteter; men det gik ikke som ventet, idet det

Søndag Formiddag satte ind med orkanagtig Storm og Regn. Fru Førslev og Hr. Johansen foretog Prøveflyvninger Søndag Formiddag med »Hytter 17«. Trods daarligt Vejr aabnedes Stævnet Kl. 14½ af Hr. Oberst Waagepetersen med en Tale gennem Højtaler til 1700 Mennesker, som havde trodset det ublide Vejr. Fru Førslev foretog Daab af Klubbens Plan, der fik Navnet B.S.1 — og Kælenavnet »Olsen«.

Og saa gik »Olsen« paa Vingerne — ført af Hr. Johansen, og viste, at Storm og Regn ikke anfægtede.

For at give Publikum et yderligere Indblik i Svæveflyvningens Kunst fortsattes Onsdag Aften — og for et Besøg, der talte over 1000, boltrede »Olsen« og »Hytter 17« sig i Luften paa en saadan Maade, at Bifaldet brusede mod Hr. Johansen og Hr. Bernskov efter hver Landing.

Torsdag Aften arrangerede Klubben en Hangflyvning ved Johns Kapel, og her svævede Hr. Johansen til de besøgendes store Forbavselse 1 Time og 55 Min. i »Hytter 17«.

Klubben, der er omfattet med stor Interesse af Byens Borgere, gaar nu i Gang med at bygge et nyt Plan, nemlig en »Grunau Baby«.

For god Hjælp og Assistance er vi Oberstinde Fru Førslev og Hr. Johansen Tak skyldig.

For fuld Kraft arbejdes der nu hen til at opnaa A-Certifikat i indeværende Aar.

### CERTIFIKATER

#### B. Certifikat

Johns Erichsson og Gerhard Nielsen fra »Maagen af 1936«.

#### C. Certifikat

Poul Lynghøj Olsen og Fugl fra »Vordingborg Flyveklub«.

»Dansk Svæveflyver Union« byder hermed de nye Flyvere velkommen.

## FLYVEUDSTILLING I ROSKILDE

Den 10. og 11. Decbr. afholder Roskilde Svæveflyveklub en Flyveudstilling paa »Højskolehjemmet« i Roskilde. Der vil blive udstillet baade Skole- og Overgangsplaner samt forevist Film og holdt Foredrag om Svæveflyvning.

Det er Klubbens Haab at Udstillingen maa blive godt besøgt, saa den kan give et klækkeligt Overskud, der er nemlig haardt Brug for Penge til nyt Materiel, efter at man har haft Uheld med »Stamer-Lippisch«-Skoleplanet. -- Klubben har i Øjeblikket ikke noget brugeligt Svæveplan, men Svæveflyveklubben »Maagen af 1936« har foræret den nøddestedte Klub et nyt Svæveplan af Typen »Stamer-Lippisch«, det skal have Beklædning og det koster ogsaa Penge — derfor, alle Interesserede, besøg Udstillingen i »Højskolehjemmet« i Roskilde, De støtter derved Roskilde Svæveflyveklub og skaffer samtidig Dem selv en interessant Oplevelse.

## Den internationale Udstilling i Paris 1938

DATOERNE for Udstillingens Varighed er rettet fra 18/11—4/12 til 20/11—12/12 38.

I samme Anledning vil den første Kongres for Luftfartgeografi finde Sted under Forsæde af General Duval fra Mandag 29/11 til Lørdag 3/12 38.

Den tredje Kongres for Lufttrafik finder Sted under Forsæde af Præsidenten for Aero-Club de France, Baron de la Grange, fra Mandag 5/12—Lørdag 10/12.

Begge Kongresser finder Sted under Ærespræsidium af Luftfartsministeren.



**Codan**  
**Gummistøvler**

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Instrumenter  
Propeller  
Flyverkameraer  
Projektører  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



## Dansk Modelflyver Forbund

FØLGENDE syv nye Rekorder er blevet anerkendt af Forbundet:

Klasse I: Jordstart 24,4 sec, sat den 25. Septbr. af H. Schröder fra Hawk med hans HS 47.

Haandstart 140 m, sat samme Dag af samme Model.

De to gamle Rekorder indehaves begge af P. Weishaupt O.M.-F., med Tummeliten, og var paa henholdsvis 8,7 sec og 116 m. Alt-saa er to nye Rekorder erobret fra en udenlandsk Type af en dansk.

Klasse II: Jordstart 27,4 sec, sat af H. Schröder den 25. Septbr. med en Selvkonstruktion HS 52. Der var ingen Rekord i Forvejen.

Klasse V: Jordstart 8,1 sec og 56 m, sat den 2. Oktober af Per Weishaupt, O.M.-F., med en lavvinget Pritschow i ret kraftig Vind. Denne Model indehaver nu alle fire Rekorder, der er sat i denne Klasse. Der var ingen bestaaende Rekord.

Klasse X: Haandstart 1 Minut 15,8 Sekund, sat den 25. Septbr. af Mogens Fris, F.II, med en Pimpf. Gl. Rekord: 50,7 sec, tilhørte Willy Olsen, O.M.-F., med Selvkonstruktionen »Chion«.

Klasse XI: Haandstart 720 Meter, sat den 25. Septbr. af Poul Jensen, F.II, med en Baby. Gl. Rekord 650 m, tilhørte M. Friis, F.II, med Selvkonstruktionen »Jupiter«.

KASSEREREN, Hr. Bent Ziegler, har trukket sig tilbage. I hans Sted er Repræsentant Johan Stöckel, Hambros Allé 21, Hellerup, valgt. Til Hr. Stöckel, som er Medlem af Globus Aero Klub, bedes for Fremtiden alle Henvendelser sendt vedrørende Forbundets Finanser.

### Til Byggere af Svæveplaner

leveres af fineste Kvalitet og Udførelse af Staal-  
line i alle Længder og Dimensioner, — Flettet  
Hampline i alle Længder og Dimensioner —  
Bardunstrammere og Kovser.  
Øvrige Beslag efter Bestilling.  
N. I. NIELSKOV A/S - Ny Adelgade 4 - KØBENHAVN K.

### Alt for Modelflyvere.

16 Aars Erfaring.  
Stor Prisliste sendes gratis.

**Helge Nielsen,**

Guldbergsgade 724, Kbhvn N.

a propos — »Mayo« kombineret  
Søluftfartøj.



Fra Optfindernes Klub

— Hensigten med dette her er, at den øverste skal kunne flyve 1 Million km.

## FRA KLUBBERNE

DEN 7. September er der stiftet en Modelflyveklub, der fik Navnet »Valby Modelflyveklub«. Klubben har eget Værksted, der tillige benyttes paa Klubtafener. Klubbens 6 Medlemmer har 2 W. 12 færdige samt under Arbejde 2 Sv-H 1., 1 F. J. 1 Bubi, 1 Luftikus og 1 M. F. 16.

Klubbens Formand er Jørgen Frederiksen, Mellemtoftevej 8 St., Tlf. Valby 698. (Tr. bedst mellem 19½-20½).

### Hvad er Svæveflyvning?

(Fortsat fra Side 276)

udfører 5 Kurveflyvninger af mindst et Minuts Varighed, og til C-Certifikatet kræves en rigtig Svævning paa mindst 5 Minutters Varighed, alt sammen iøvrigt med paafølgende korrekt Landing.

Man har kaldt Svæveflyvning et Stadium paa Vejen mod Maalet, der altid har været og endnu længe maa være Motorflyvning, da dette endnu er den Form, hvorunder Mennesket i Luften i en Fart kan komme fra eet Sted til et andet. Men selv om man ser saadan paa det, vil man ikke kunne undlade at give Svæveflyvningen, hvad Svæveflyvningens er, og man fristes til, efter det Kendskab, man har dertil, at udtale, at Svæveflyvning i sin mest fuldendte Form langt fra er saa ligetil som Motorflyvningen.

\*\*

## BØGER

Dansk Tidsskrift-Index, udgivet af Statens Biblioteks Tilsyn, udarbejdet af Biblioteksdirektør Th. Døssing og Biblioteksinspektør Robert L. Hansen (Pris: Kr. 6,00).

For den, der ikke har Tid eller Lejlighed til selv at gennemse en Mængde forskellige Tidsskrifter for at finde Artikler om et bestemt Emne, er Dansk Tidsskrifts-Index en fortrinlig Hjælper. Paa en meget overskuelig Maade er her samlet en Fortegnelse over Indholdet af ca. 250 danske og en Del udenlandske Tidsskrifter, og enhver, der søger Orientering paa faglige Omraader, vil have megen Nytte af Bogen. Bl. a. findes der Henvisninger til forskellige Tidsskrifter om en Række Emner vedrørende Flyvning.

Dansk Modelflyveindustri har udsendt sit nye Hovedkatalog; en Mængde Illustrationer viser de forskellige Typer, som Dansk Modelflyveindustri forhandler, ligesom alt Tilbehør er righoldigt repræsenteret og overskueligt specificeret, saa Selvbyggeren let finder alt hvad han har Brug for.

Særlig er der Grund til at nævne, at Fabriken nu har fremstillet 5 forskellige Byggesæt, som er nemme og hurtige at samle og meget rimelige i Prisen.

Nyt Tidsskrift. Fra Vacuum Oil Company A/S og Det Danske Petroleums Aktieselskab har vi modtaget første Nummer af et meget smukt Billedtidsskrift, som udsendes under Navnet *The Intava World*.

Det første Nummer, der fremtræder i et meget smukt Udstyr, indeholder Artikler om Focke Wulf Heliokopteren, Brændstof til Motorer med stor H.K.Ydelse, Hvorledes Olie til Flyvemotorer gennemprøves m. m., samt en Mængde Meddelelser fra Flyvningens store Verden. I Tilslutning her til findes der et Væld af udmærket Billedstof.



### Modelflyvesport

er moderne. Smuk  
illustreret Prisliste  
gratis og portofrit,  
skriv endnu i Dag.

### Modelflyveindustrien, Skjern

(Modelflyveklubbernes Indkøbscentral)



## AMERIKANSK PRIVATFLYVEMASKINE



Fairchild 24.

EN Privatflyvemaskine, der har vundet stor Udbredelse i U.S.A. er »Fairchild 24«, et højvinget Monoplan med lukket Kabine til 4 Personer. Den er udstyret med en Motor paa 145 H.K. og dens Marchhastighed er 165 km/T. Den er udstyret med alt moderne Tilbehør, og herunder elektrisk Starter. Den kan udstyres baade med Hjulunderstel og med Pontonner.

\*

### FLYVEMASKINEINDUSTRIEN I U.S.A.

I det første Halvaar af 1938 er Antallet af Flyvemaskiner, der er bygget paa Fabrikerne i U.S.A., ialt 1974 imod 1623 i samme Periode Aaret forud. Af de 1974 Maskiner var de 853 civile Maskiner til Brug indenfor Landets Grænser, 694 blev bygget til Hær, Marine og Kystbevogtningen, og endelig blev der bygget 427 til Eksport.

Af de civile Maskiner var de 780 Monoplaner og de 73 Biplaner. Monoplanerne delte sig igen i 750 med lukket Kabine og 30 aabne Maskiner. Biplanerne bestod af 55 Kabinemaskiner og 18 aabne. At de fleste af Maskinerne har været bygget til privat Brug synes følgende Oversigt over Maskinernes Størrelse at tyde paa:

|                       |                 |     |
|-----------------------|-----------------|-----|
| Maskiner m. Plads til | 1 Person        | 33  |
| » » » »               | 2 Personer      | 637 |
| » » » »               | 3-5 Personer    | 151 |
| » » » »               | 6-8 Personer    | 11  |
| » » » »               | 10 ell. derover | 21  |

Ialt 853

\*

### D.H.95

DE Havilland Aircraft Co. er for Tiden ved at bygge en mellemstor Trafikmaskine af Metal, der har faaet Typebetegnelsen D.H.95. Det er den første Helmetmaskine, som De Havilland bygger. Den er omtrent halv saa stor som »Albatros«en, og faar

## NYT FRA ALLE LANDE

samme Marchhastighed, ca. 320 km/T. Besætningen kommer til at bestaa af 3 Mand, og den kan rumme fra 12 til 18 Passagerer. Den bliver udstyret med to Bristol Perseus XIIe ventil-løse Motorer à 850 H.K.

D.H.95 er et Monoplan med højtliggende Bæreplan. Inden Udgangen af dette Aar skal den første Maskine være prøveflyjet.

\*

### FLYVER I EN ALDER AF 65 AAR

ITALIENSKE Flyvemeddelelser oplyser, at en italiensk Sagfører paa 65 Aar har faaet Flyvercertifikat paa Den Kgl. Aero Klubs Flyveskole i Cagliari.

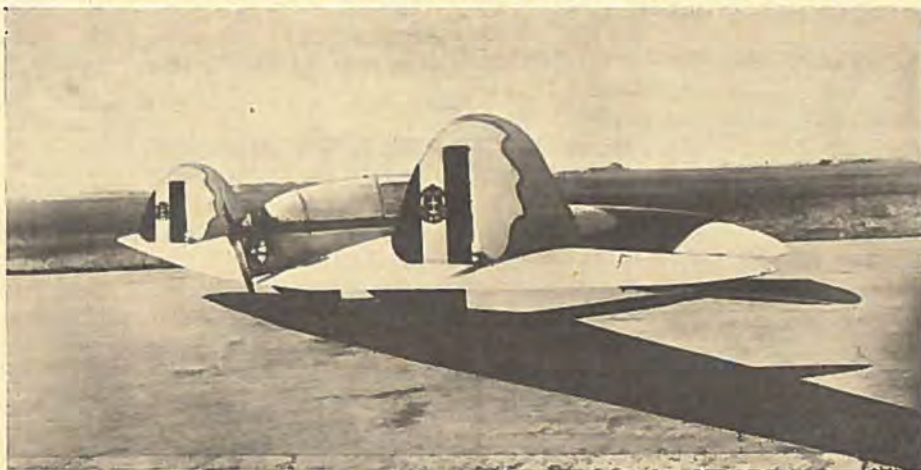
\*

### PAA LANGFART MED »MAIO« FLYVEBAADENS PONTONMASKINE

Den 6. Oktober Kl. 1,20 startede Flyvebaaden »Maio« med Pontonflyvemaskinen »Mercury« paa Ryggen, og efter at »Mercury« havde frigjort sig, paabegyndte den en Langdistanceflyvning fra England med Sydafrika som Maal.

Den 8. Oktober Kl. 7,25 landede den ved Oranje-floden i Sydafrika efter at have tilbagelagt ca. 9.700 km uden Mellemlanding i Løbet af 42 Timer 6 Min. (Gennemsnitshastighed: 230 km/T).

## ITALIENSK HALELØS MASKINE



Den haleløse Flyvemaskine »S.S.2«.

Den italienske Flyveingeniør Stefanutti har konstrueret den haleløse Maskine, der er vist paa hosstaaende Billede. Den kaldes »S.S.2« og bestaar af et trekantet Bæreplan, to Halefinner med tilhørende Sideror, og et lukket Førerrum, der er anbragt ovenpaa Bæreplanet. Understellet

### Hirth Motor HM 508 H.



DE tyske Hirth Motorer, der har været bygget i mere end 25 Aar, har sejret i talrige Flyvekonkurrencer. De Typer, som Skaberen af Motorerne, Helmuth Hirth, nu fremstiller, ligger i Størrelse fra 72/80 H.K. til 215/240 H.K. Paa hosstaaende Billede er vist den sidstnævnte Type, HM508H paa 215/240 H.K. Motorens Vægt er 0.83 kg/H.K.

\*

### IMPERIAL AIRWAYS NYE FLAADE

OM Anskaffelsen af de nye »Ensign«-Luftlinere siger Imperial Airways:

Der skal anskaffes 14 Maskiner af denne Type.

De repræsenterer en Kapital paa over 16 Millioner Kroner.

har tre Hjul. Den 2-cyl. Motor, der er anbragt bagude, er paa 15 H.K. Maskinen er bygget af Træ og Lærred. Dens Data er følgende: Spændvidde 15,8 m; Længde 6,09 m; Højde 1,8 m; Planareal 20,14 m<sup>2</sup>; Tomvægt 222 kg; Lasteevne 100 kg; Største Hastighed 102 km/T.



## KLUBADRESSER

**DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.**  
Vesterbrogade 2 E, Kbhvn. V. Tlf. C. 7220.  
Anerkendt af F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale) som Ænerepræsentant for aeronautiske Interesser i Danmark.

### DANSKE FLYVERE.

Fmd.: Oberstløjtnant Tage Andersen, Ordrupvej 169, Charl. Tlf. Ordrup 3471 y.

**DANSKE PRIVATFLYVERE** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landaretsassagfører C. A. Koefoed, Amiciavej 12, Kbhvn. V. Tlf. Vester 2226 y.

### VESTJYSK FLYVEKLUB

(tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Landaretsassagfører Bjørn Bjørnbak, Kongsgade 70, Esbjerg.

### AALBORG FLYVEKLUB.

Fmd.: A. Schiøtz-Christensen, Nytorv 5.

### CUB-FLYVEKLUBBEN »ACTIV«.

Fmd.: Ib Krøyer Christensen, Omøgade 24, Kbhvn. Ø.

### DANSK MODELFLYVERFORBUND.

Fmd.: Sven Wiel Bang, Gardes Allé 4 i, Hellerup.

**DANSK SVÆVEFLYVER UNION** (tilsl. D. K. D. A. S.).  
Fmd.: Kaptajn H. Nielsen, Østbanegade 9, København Ø., Telf. Central 9930.

### SVÆVEFLYVEKLUBBER I UNIONEN:

#### AARHUS FLYVEKLUB.

v/ Kai Walther, Ndr. Ringgade 104, Aarhus.

#### DANSK LUFTSPORT.

Fmd.: K. T. Andersen, Tordenakjoldsg. 12, 4.

#### DANSK SVÆVEFLYVER-SKOLES KLUB.

Dybbølsgade 11, København V.

#### FYENS LUFTSPORT.

Fmd.: Jørgen U. Jørgensen, Ridehusgade 36, Odense.

#### HASLEV FLYVEKLUB.

v/ Sv. J. Juul, Allegade 50, Haslev.

#### KOLDING FLYVEKLUB.

v/ W. Chr. Jensen, Haderslevvej 24, Kolding.

#### KØGE SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Herluf Christensen, Brogade 7, Køge.

#### NÆSTVED FLYVEKLUB.

v/ H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved.

#### RINGSTED FLYVEKLUB.

v/ Frede Madsen, Kongensgade 2, Ringsted.

#### ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.

Fmd.: B. Johansen, Københavns. 68, Roskilde.

#### SILKEBORG FLYVEKLUB.

v/ Lærer J. Andersen, Engesvang.

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »AVIATOR«.

v/ Alf Houlberg, Fredericiagade 18, Aalborg.

#### SVÆVEFLYVERGRUPPEN »CUMULUS«.

Blegdamsvej 118, København Ø.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN«, Stevns.

v/ V. Kristiansen, Holtug pr. Storehedinge.

### OFFICIELT ORGAN

FOR

### DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

#### »FLYV«s HOVEDKONTOR:

Vesterbrogade 60  
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824  
Blad- og Annonce-Ekspedition

Redaktør:

Kaptajn J. Foltmann

**SVÆVEFLYVERKLUBBEN »MAAGEN AF 1936«**  
v/ J. Olsen, Guldbergsgade 8, København N.

#### VARDE FLYVEKLUB.

v/ Jens B. Lønberg, Stausvej 8, Varde.

#### VEJEN & OMEGNS SPORTS-FLYVEKLUB.

v/ Værkfører Conrad P. Møller, Vejen.

#### VORDINGBORG FLYVEKLUB.

v/ Fabrikant Hans Axel, Vordingborg.

#### VÆRLØSE SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ P. E. Vigenberg, Værløse St.

### SVÆVEFLYVEKLUBBER UDENFOR UNIONEN:

#### ESBJERG FLYVEKLUB.

v/ Hugo Holm, Skolegade 31, Esbjerg.

#### FAABORG FLYVEKLUB.

v/ Ing. Kai Eskelund, Østergade 45, Faaborg.

#### FLYVEKLUBBEN »ØRNEN«, Aarhus.

v/ G. A. Hansen, Tønsvej 33, Aabyhøj, Aarhus.

#### HOLBÆK FLYVEKLUB.

v/ E. M. Hansen, Tidemandsvej 8, 1., Holbæk.

#### HORSENS SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Holger Lindberg, Mælketorvet, Horsens.

#### KALLUNDBORG FLYVEKLUB.

v/ J. A. Jacobsen, V. Havnev. 14, Kallundborg

#### MIDDELFART FLYVEKLUB.

Fmd.: Direktør Tholstrup, Middelfart.

#### RANDERS SVÆVEFLYVERKLUB.

v/ Ing. H. Madsen, Jernbaneg. 22, Randers.

#### SLAGELSE FLYVEKLUB.

v/ H. Grauegaard, Gækkelundsv. 7, Slagelse.

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »ALBATROS«.

v/ E. Nordgren, Gl. Holmegaardsv., Hillerød.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »FALKEN«.

v/ Ing. N. L. Dam, Iversensvej, Hjørring.

#### SVÆVEFLYVERKLUBBEN »OLENTEN AF 1937«.

v/ H. C. Andersen, Værksted: Buddingevej, 252.

#### SVÆVEFLYVEKLUBBEN »GRUNAU«, Gentofte.

Fmd.: P. Nielsen, Ahlmanns Alle 15, Hellerup.

#### VESTSJÆLLANDS SVÆVEFLYVERGRUPPE.

v/ Bogtr. C. Andersen, Lindevej 2, Slagelse.

### MODELFLYVEKLUBBER UNDER FORBUNDET:

#### ALS MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

#### FREDERICIA II.

Fmd.: Mogens Friis, Fredericia.

#### GLOBUS AERO KLUB.

Fmd.: Ewald Hansen, Sofievej 1, Hellerup.

#### GRENAA MODELFLYVEKLUB.

v/ Konstruktor S. M. Jensen, Storeg. 18, Grenaa.

#### LANGELANDS MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Svend T. Geil, Lohals.

#### MOEDFLYVEKLUBBEN »AABENRAA«.

Fmd.: Walther Jensen, Løgumklostervej 150, Aabenraa.

#### MODELFLYVERNES AMAGER KLUB.

Fmd.: Istvan Tevely, Syriensvej 32, Kbhvn. Sundby.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »ARROW«, Roskilde.

Fmd.: Erik Sørensen, Gl. Landevej 14, Roskilde.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »CIRRUS«.

Fmd.: Ole Holtén, Krogvej 22, Holte.

#### MODELFLYVEKLUBBEN CONDOR, Helsingør.

Fmd.: P. Christensen, Sabroesv. 10, Helsingør.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »STORMSVALEN«.

Fmd.: Aage Due Jensen, J. Aakjærs Allé 13, Esbjerg.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«, Hobro.

Fmd.: Orla Mortensen, Viborggyde 6, Hobro

#### MOTORMODEL-CLUBBEN HAWK.

Fmd.: H. Schrøder, Helleruplundsgade 11.

#### ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.

Fmd.: H. Knudsen, Østrupsvej 12, Odense.

#### SKJERN MODELFLYVEKLUB.

Fabrikant Sv. Herborg, Skjern.

### MODELFLYVEKLUBBER UDENFOR FORBUNDET:

#### AALBORG MODELFLYVEKLUB.

v/ G. B. Heyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

#### KERTEMINDE MODELFLYVEKLUB, Kerteminde.

Fmd.: Knud Boje, Muusegaarden, Kerteminde.

#### MODELFLYVEKLUBBEN AIR SPEED, Aabyhøj.

Fmd.: Lindgren, Chr. Winthersv. 10 B, Aabyhøj.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »CONDOR«.

Fmd.: O. Sørensen, Algade 57, Vordingborg.

#### MODELFLYVEKLUBBEN »SPEED«, Randers.

v/ Elmar Jacobsen, Hadsundvej 84, Randers.

#### RINGKØBING MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: J. Skjødsholm, Herningv. 48, Ringkøbing.

#### SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: P. Sveigaard, Sølystvej 45, Silkeborg.

#### SKOVHØVED MODELFLYVEKLUB.

Fmd.: Becker Petersen, Korsgaardsv. 3, Chl.

#### BERLINGSKE TIDENDES FLYVEKLUB.

Pilestræde 34, Kbhvn. K.

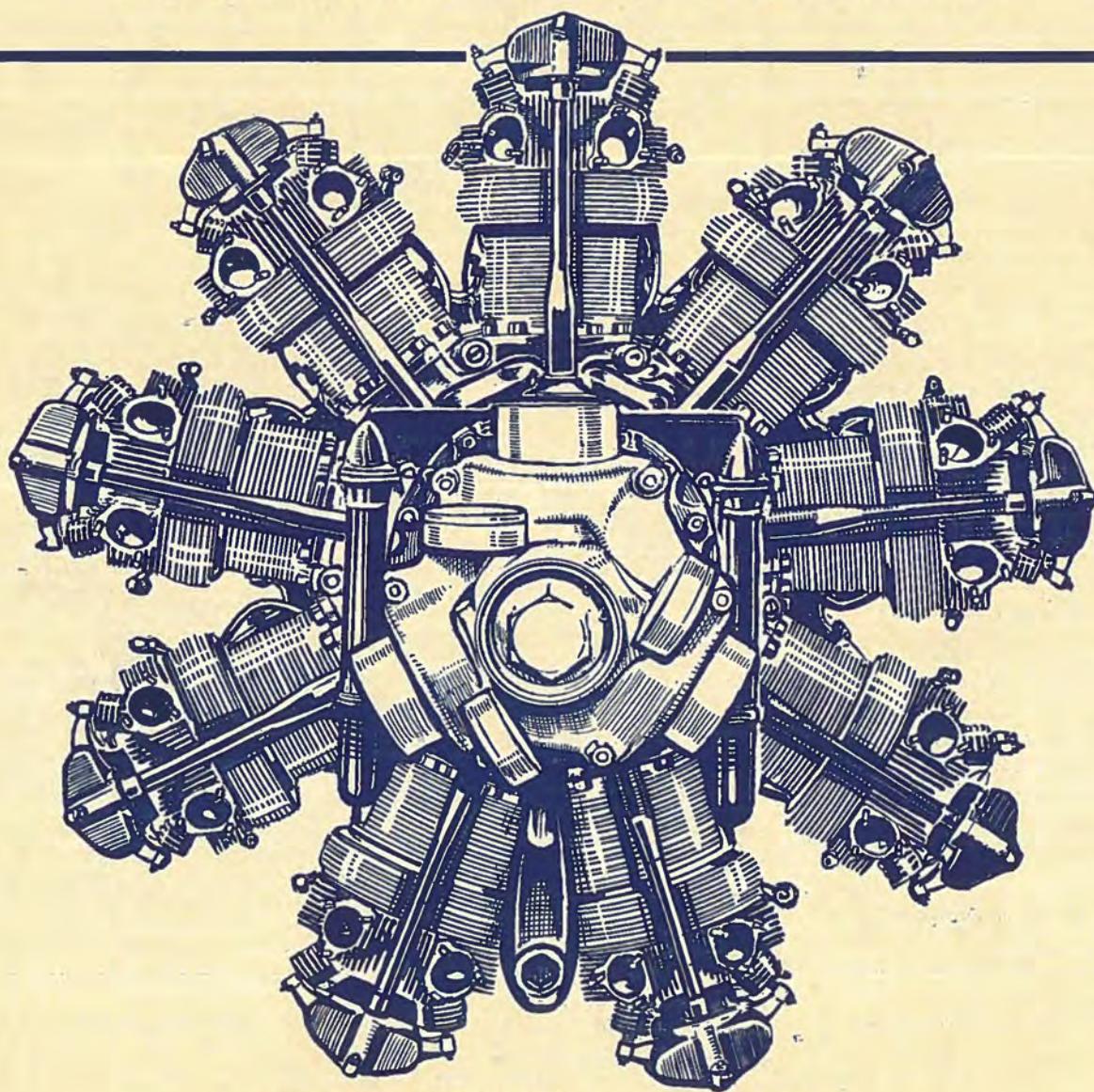
#### DE UNGES FLYVEKLUB.

Politikens Hus, Kbhvn. K.



# „BRISTOL“ LUFTKØLEDE FLYVEMOTORER

*Stor Ydeevne forenet med Driftssikkerhed*



»BRISTOL« luftkølede, stjerneformede Flyvemotorer bliver foretrukket til mange af Verdens mest fremragende Flyvemaskiner — saavel civile som militære — og Grunden hertil ligger i deres — gennem meget lange Driftsperioder — beviste store Ydeevne og fuldkomne Driftssikkerhed.

THE BRISTOL AEROPLANE

*Bristol*

CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED:

A. B. C. HANSEN COMP., KØBENHAVN V.

PRIS:  
Pr. Aargang Kr. 4,20  
Pr. Nummer 35 Øre

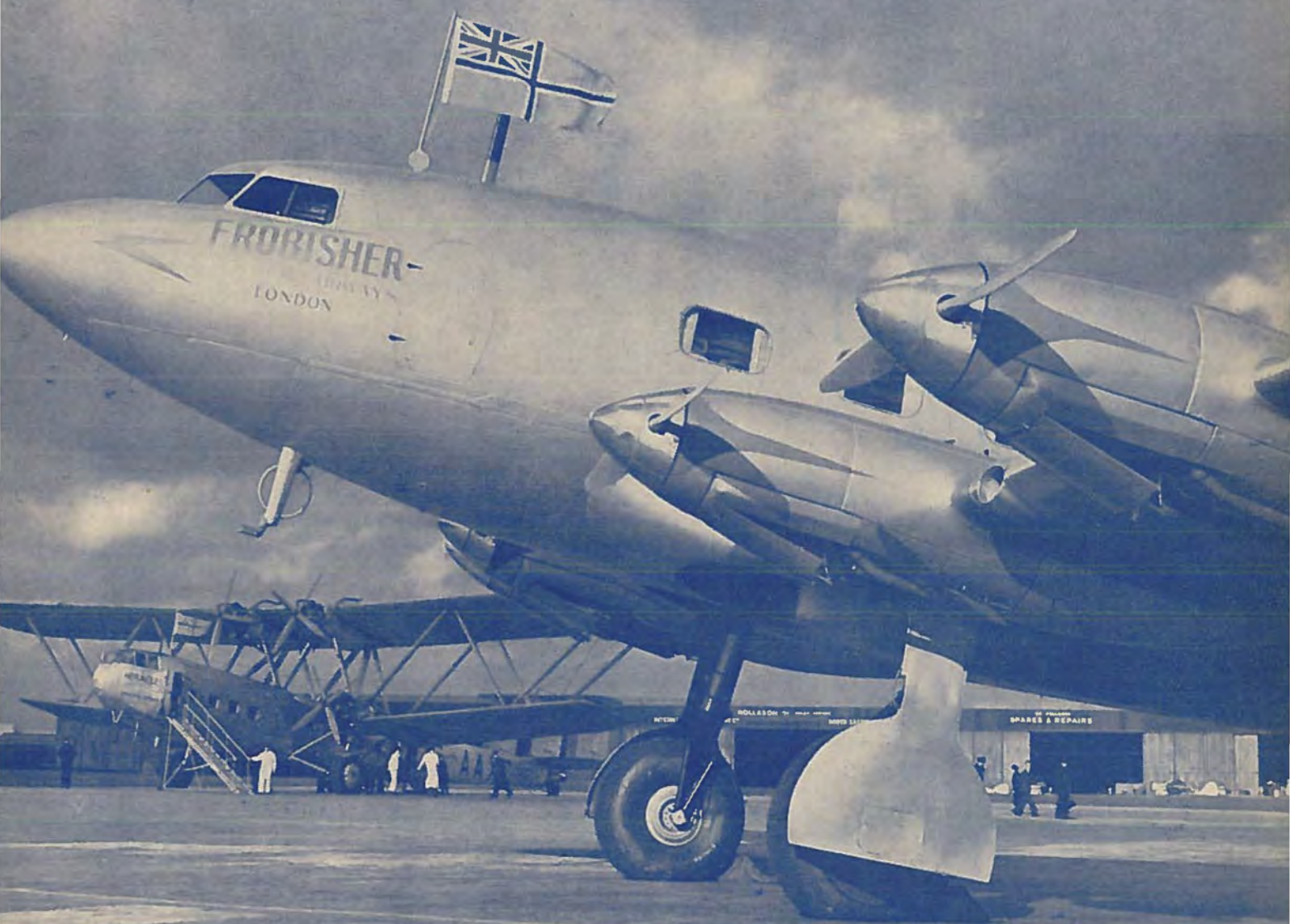
Officielt Organ for  
Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab  
Redaktør: J. Foltmann

Ansvarlig overfor Presseloven:  
EJVIND CHRISTENSEN  
BOGTRYKKERI & FORLAG  
Vesterbrogade 60 - Telef. 13404



# FLYV

Maanedsmagasin for Trafik- og Militærflyvning — Sportsflyvning — Svæveflyvning — Modelflyvning



**Nr. 12**

1938 - 11. Aarg.

**LUFTFARTENS SIKRINGSVÆSEN**

**NY HØJDEREKORD**

**LUFTFARTSUDSTILLINGEN I PARIS**

**35** ØR

24 SIDER





# JUNKERS- JU 90

„Luftens Dronning“ — denne Ærestitel passer til Verdens største og mest komfortable Landflyvemaskine. Det er den foreløbige Slutsten paa den lange Række af Trafikflyvemaskiner, som Verdens største Fabrik for Trafikflyvemaskiner, „Junkers Flugzeug- und Motorenwerke“, har bygget i Løbet af 20 Aar. 20 Aars Erfaring i Bygning af Trafikflyvemaskiner, hvis Sikkerhed og Økonomi er blevet et Ordsprog, og som har været medvirkende til Dannelsen af et stort Antal Luftfartselskaber, har frembragt et Mesterværk i Ju 90, der maa siges at være Verdens mest moderne Trafikflyvemaskine. Efter den Anvendelse, der skal gøres af Maskinen, kan den udstyres med 30—55 bekvemme, polstrede Siddepladser; den har elektrisk Køkken, som vil kunne imødekomme alle Ønsker, Garderobe, to Toiletrum med rindende Vand, Læselamper, Frisklufttilførsel, Centralvarme og en saa fremragende Lydisolering, at selv den mest dæmpede Tale er forstaaelig.

*J Sandhed: Det er en Oplevelse og en Fryd at rejse med*

## JUNKERS JU 90

**JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU**

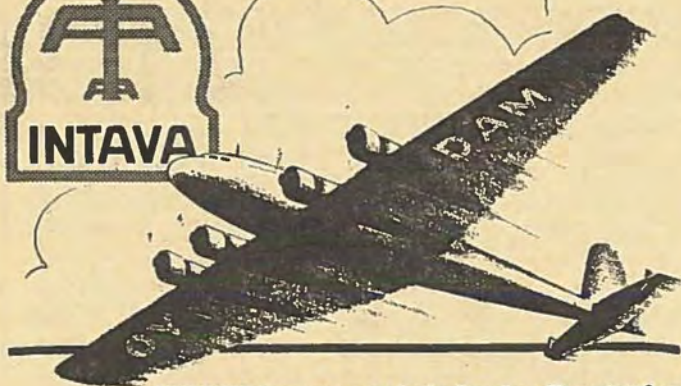




# TIGER ENGINES

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD  
COVENTRY ENGLAND

AS475



**INTAVA leverer over hele Jorden Brændstof og Smørelse af højeste Kvalitet til Brug i Flyvemaskiner**

**Brændstoffer:**

INTAVA Flyvebenzin  
INTAVA Ethyl Flyvebenzin  
INTAVA Brændselsolie  
til Flyvemotorer

**Smørelser:**

INTAVA Red Band 100  
INTAVA Green Band 120  
INTAVA Blue Band 140

**Desuden leveres under Betegnelsen INTAVA andre Produkter til Brug i Luftfartøjer - som f. Eks. INTAVA Vippearmsfedt - INTAVA Instrumentolie - INTAVA Støddæmperolie - INTAVA Kompassvædske m. m.**

# — INTAVA —

**WORLD WIDE SERVICE**

TELEGRAMADR.: INTAVA

TELFON: CENTR. 56 22

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.



## SMAA INSTRUMENTER

FOR SPORTSFLYVNING OG SVÆVEFLYVNING

ASKANIA-WERKE A.G. - BERLIN-FRIEDENAU

REPR. VED A. B. C. HANSEN COMP. INGENIØRER  
INDUSTRIBYGNINGEN - KØBENHAVN V. - TELEFON: CENTRAL 6806-6807



**„CELOSE“**  
(LOVBESKYTTET)

**ASP**

**DOPE**

er fremstillet i nøje Overensstemmelse med Forskrifterne  
i B. E. S. A. Specifikation 2 D. 101

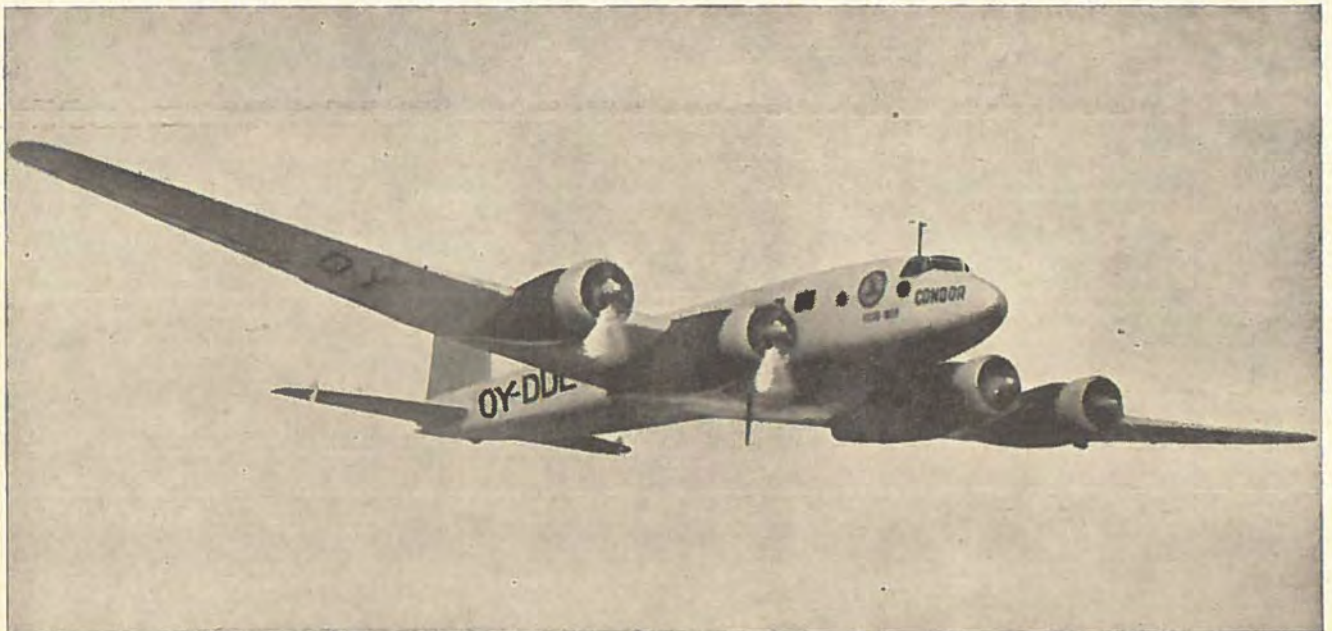
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE  
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

**A/s O. F. ASP**

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)  
**PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.**  
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



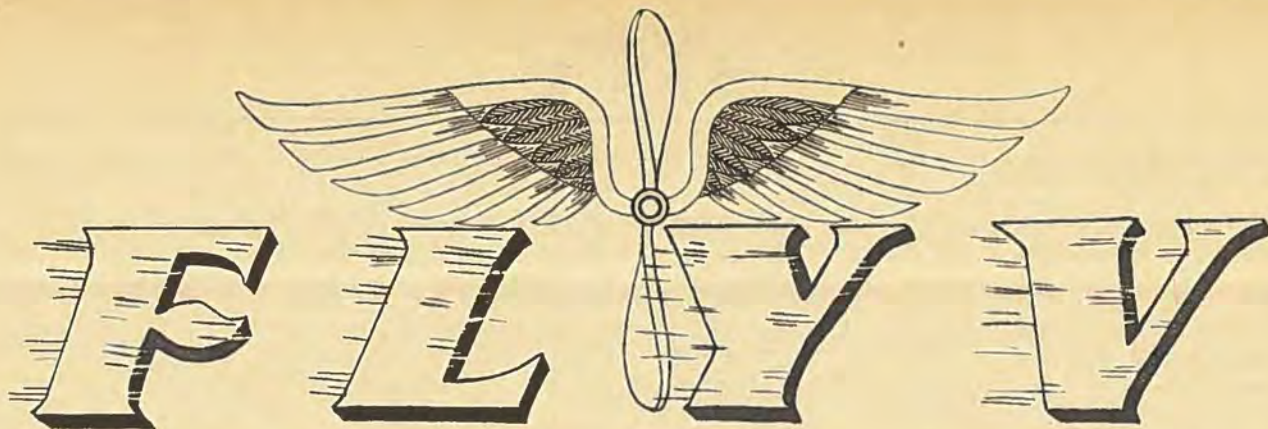
**Hurtigt og komfortabelt**

Daglig Forbindelse med alle Europas større Byer

**DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s**







# LUFTFARTENS SIKRINGSVÆSEN

Den 21. November holdt Ingeniør M. P. Eskildsen nedenstaaende Foredrag i Radioen. Redaktionen har ment, at det har Interesse for FLYV's Læsere, hvorfor vi har anmodet om Tilladelse til at gengive Foredraget.

## Sikringstjenesten.

**D**A Trafikflyvningen begyndte herhjemme — for ca. 20 Aar siden — under forholdsvist beskedne Forhold, havde man lige saa lidt her som i Udlandet særlige Hjælpemidler til Raadighed for Sikring af en regelmæssig Drift.

Selvom man var kommet langt ud over det Stadium, hvor det kun var Flyvevej, naar Røgen fra en Cigar kunde hænge stille i Luften, saa anvendtes det ny Samfærdselsmiddel kun om Dagen og fortrinsvis i Sommerens bedste Perioder. Flyvningen gik bedst, naar Flyveren hele Tiden kunde se Jorden og styre efter Punkter paa denne.

Flyvning i Mørke og Taage foretoges derfor ikke, og ofte hindrede usigtbart og stormfuldt Vejr en regelmæssig Gennemførelse af Driften.

Det hørte ikke helt til Sjældenhederne, at en Flyverejse endte paa en Mark ude i Landet.

Som det imidlertid utvivlsomt er de allerfleste bekendt, er disse Forhold i Løbet af de sidste Aar fuldstændig ændrede.

Den moderne Trafikflyvning foregaar med stor Regelmæssighed uanset Vejr, Vind og Mørke.

Regnvejr, Dis og Storm hindrer ikke mere Trafikflyveren i at starte fra Lufthavnene. Som oftest bringer han under saadanne triste Vejrforhold Luftfartøj og Passagerer i Løbet af ganske kort Tid op gennem Skydækket, hvorover Rejsen i Reglen kan fortsættes i straalende Solskin over en usynlig og skydækket Jord.

Ogsaa i Natens Mulm og Mørke føres Post ad Luftvejen fra Land til Land, og i de seneste Aar foregaar en

ikke ringe Del af Passagertrafikken i Mørke. Kun en tæt Jordtaage er endnu i Stand til at stoppe Flyvningen eller i hvert Fald Landingen. Under saadanne Forhold maa Luftfartøjerne dirigeres til anden Flyveplads.

Naar Trafikflyvningen nu kan gennemføres under Forhold som de nævnte og med stor Regelmæssighed, saa skyldes det ikke alene den store Udvikling af Luftfartøjer, Motorer og Navigationsapparater og dette Materiels Driftssikkerhed, men tillige i første Række det Sikkerhedsvæsen, der her i Landet er udviklet og organiseret af Staten efter samme Regler og Retningslinier, som gælder i andre Lande.

Dette Luftfarts-Sikringsvæsen omfatter i Hovedtrækkene: *Vejrmeldingstjenesten*, *Radiotjenesten* og *Flyveledelsen* samt de hertil hørende Indretninger og Foranstaltninger, der tjener til at hjælpe og sikre Lufttrafikken under ugunstige Vejrforhold og i Mørke.

De tre nævnte Tjenester, der udføres af Personel ansat under Statens Luftfartsvæsen, har deres Virksomhed centraliseret paa Kastrup Lufthavn og arbejder i nøje Kontakt med hverandre.

*Vejrtjenesten:* *Vejrtjenestens* Opgave er at give Førerne af Luftfartøjerne nøjagtige Oplysninger om Vejrliget paa Ruterne, om Sigtbarhed, Skyemængde, Skyhøjde, om Vindretning og Vindstyrke ved Jorden og i større Højder samt saavidt muligt at forudsige Vejr situationens Udvikling i den Tid, Flyvningen paa den paagældende Rute varer.

Til Løsning af denne Opgave tegnes af Lufthavnens Vejrtjeneste hver tredie Time Vejrkort. Disse Vejrkort udføres paa Grundlag af Vejrmeldinger, der ved Hjælp af Radiomeddelelser udveksles mellem meteorologiske Hoved-Observationsposter i Europa.

Ved Sammenligning af to eller flere Vejrkort er man i Stand til i store Træk at følge Vejr situationens Udvikling.

Ved Siden af disse almindelige Situationsvejrversigter modtages til Brug for de enkelte Luftruter dels pr. Radio eller Fejrnskriver, dels pr. Kabel og Telefon Vejrmeldinger fra Hoved- og Hjælpeobservationsposter paa de Ruter, der skal beflyves.

Her i Landet findes ca. 25 Vejr observationsposter, der flere Gange daglig indsender Vejrmeldinger til Kastrup Lufthavn.

De afgivne Meldinger nedskrives af Vejrmeldingstjenesten paa Sedler i flere Hovedsprog og afgives herefter til Luftfartøjsførerne forinden Start.

Meldingerne indeholder alle Oplysninger om Vejrliget, som har Interesse for Flyverne.

I kolde og fugtige Perioder, hvor Isdannelser paa Luftfartøjer kan indtræffe, opgives endvidere paa Vejr sedlen, i hvilken Højde der findes Mulighed for saadanne Isdannelser.

Ca. 10—15 Minutter forinden et Luftfartøj lander paa Lufthavnen, afgiver Vejrtjenesten gennem Radioen til dets Fører Meddelelse om de øjeblikkelige Vejrforhold paa Landingspladsen, suppleret med Oplysning om Barometerstanden paa Lufthavnen, saaledes at Flyveren kan indstille sin Højdemaalers ganske nøjagtigt, inden han gaar ned til Landing.

Til Maaling af Vindens Styrke i Nærheden af Jorden og i større Højder anvendes smaa Brintballoner, der opsendes af Vejrtjenesten nogle Gange daglig. Ved Hjælp af en Theodolit maales den vandrette Hastighed og dermed Vindhastigheden i forskellige Højder, f. Eks. i 500 m, 1000 m, 1500 m, 2000 m og 2500 m. Under Højdevindsmaalingen om Natten er Ballonerne forsynet med en lille elektrisk Lampe.



Til Maaling af Skyhøjden om Natten anvendes en særlig Skyhøjdemåler, der belyser Skylagets Underside.

### Radiotjenesten.

*Radiotjenesten* er et af de vigtigste Midler til Gennemførelse af en sikker og regelmæssig Lufttrafik. Alle Passagermaskiner i den internationale Lufttrafik er nutildags forsynet med Radio, og man kan vel sige, at den moderne Lufttrafik vilde være umulig uden Radioens Hjælp.

Skematisk kan Radiotrafiktjenesten deles i den faste Tjeneste og den mobile Tjeneste.

#### *Den faste Tjeneste omfatter:*

Udsendelse af Meldinger mellem Lufthavnene indbyrdes. Disse Meldinger omhandler Luftfartøjers Start, Landing og Position samt Oplysninger om Vejrsituationen.

#### *Den mobile Tjeneste omfatter:*

Meddelelser mellem Lufthavn og Luftfartøj saasom Positionsangivelser, Oplysninger om andre Luftfartøjers Bevægelser og Oplysninger om Vejrsituationen samt desuden Sikring af Luftfartøjernes Navigering under ugunstige Sigbarhedsforhold, f. Eks. Pejling, Landing ved Hjælp af ZZ-Metoden eller Landing ved Hjælp af Radiobaake. Disse Landingsmetoder skal jeg senere komme tilbage til.

Den faste Forbindelse mellem Lufthavnene holdes vedlige ved Hjælp af almindelige Radiosendere og Modtagere eller ved Anvendelse af Fjernskrivningsapparater. Denne sidste Metode har vundet stor Udbredelse paa Grund af dens Simpelt i Betjening, Driftssikkerhed, Upaavirkelighed af atmosfæriske Forstyrrelser og tillige paa Grund af en følelig Mangel paa disponible Radiobølger. Fjernskriveren i Kastrup Lufthavn er inde i det almindelige europæiske Fjernskrivernet, og saa i Forbindelse med Aalborg og Esbjergs Lufthavne — naar der er Passagertrafik paa disse.

Medens den mobile Radiotjeneste ikke spiller saa stor en Rolle i klart og sigtbart Vejr med stor Skyhøjde, bliver Forholdet et ganske andet, naar Flyveren ikke kan se Jorden paa Grund af Taage, Skyer eller Mørke; da har han kun sine Instrumenter og Ration at navigere efter.

Formener Flyveren paa Grund af Afdrift el. lign. at være kommet ud af sin Kurs, eller ønsker han Bekræftelse paa sin Position, udsender han Signaler til to eller flere Pejlstationer paa

Lufthavne indenfor hans Radiostations Rækkevidde. De paagældende Jordstationer foretager straks Krydspejlinger, fastlægger ved Hjælp af disse Luftfartøjets Position paa et Kort og opgiver den til Flyveren. En saadan Fejlangivelse tager kun ganske kort Tid, ca.  $\frac{1}{2}$  Minut.

Medens det saaledes ses at være en forholdsvis let Sag at lede et Luftfartøj hen i Nærheden af dets Bestemmelseslufthavn, kræves der betydelig større Foranstaltninger for at hjælpe det ned til Landing, saafremt Regndis, Taageslor eller lave Skyer skjuler Landingsarealet.

Til Brug for Landing under ugunstige Sigbarhedsforhold anvendes paa Kastrup Lufthavn ZZ Landings-Metoden, der er benyttet siden 1934, og Baake-Landingsystemet, der blev taget i Drift i 1937.

ZZ-Anlægget omfatter en Pejllhytte med Radiopejler paa Lufthavnens Østgrænse med Telefonforbindelse til Pejllhytten.

Placeringen af disse to Hytter er foretaget saaledes, at de begge er beliggende i én under ugunstige Vejrforhold god Landingsretning, der tillige bestemmer Indflyvningsretningen.

Under Landingen efter ZZ-Metoden befinder den for Landingsangivelserne ansvarlige Flyveleder sig i Telefonhytten, saafremt Indflyvningen skal foregaa fra Øst, mens en Telegrafist betjener Radioapparaterne i Pejllhytten.

Hvis Indflyvningen skal foregaa fra Vest, er Flyvelederen ogsaa i Pejllhytten.

Saa snart Motoralarm fra det ankomende Luftfartøj høres over Flyvepladsen, meddeles dette pr. Radio til Luftfartøjet, som nu flyver bort fra Flyvepladsen i en saadan Retning, at det efter at have udført en Drejning befinder sig saa nær som muligt ved Indflyvningslinien og med Kurs mod Lufthavnen. Varigheden af Bortflyvningen beregnes saaledes, at den følgende Indflyvning varer ca. 7 Minuter. Under Indflyvningen foretages en Række Pejlinger, ved Hjælp af hvilke Føreren stadig korrigerer sin Kurs og gør klar til Landing.

Naar Flyvelederen atter hører Motoralarmen, meddeles dette omgaaende til Telegrafisten, som videresender Meddelelsen til Luftfartøjet. Føreren afventer nu Landingssignalet, som kun afgives, saafremt Flyvelederen af Indflyvningspejlingerne kan fastslaa, at Luftfartøjet ligger i den rigtige Indflyvningsretning og iøvrigt skønner, at Landingen vil kunne forløbe glat. I modsat Fald foretages Landings-

manøvren forfra. Landingssignalet dannes med Bogstaverne ZZ, hvoraf Metoden har faaet sit Navn.

ZZ-Landingsmetoden har siden dens Indførelse paa Lufthavnen været benyttet i ret udstrakt Grad, og navnlig indtil man fik Radiobaaken. ZZ-Metoden er kompliceret og kræver, at Flyveleder, Telegrafist og Flyver er i Besiddelse af gode Erfaringer med Hensyn til Taage-Landinger, og at et godt Samarbejde kna etableres mellem disse Personer.

Efter Radiobaakens Etablering foretages Landinger i usigtbart Vejr da ogsaa fortrinsvis ved Benyttelsen af denne.

Forklaret i Korthed bestaar Radiobaakesystemet af en Hovedsender, og saa kaldet Baaken, der udsender Radiobølger i en bestemt Retning, et Hovedsignalfyr og et Forsignalfyr i Indflyvningsretningen samt et Manøvre- og Kontrolanlæg anbragt i Administrationsbygningens Kontroltaarn.

Baaken, der ligger i Lufthavnens sydøstlige Hjørne, kan udsende Energi — Bølgelængde 9 Meter — i en snæver Vinkel mod Sydøst eller mod Nordvest. Hovedlandingsretningen er imidlertid fra Nordvest mod Sydøst, og i denne Indflyvningsretning er anbragt et Hovedsignal 300 m Nordvest for Lufthavnens Landingsplads og et Forsignal 2700 m Nordvest for Landingspladsen.

Hovedsignalfyret og Forsignalfyret udsender lodrette Signaler med Bølgelængde 7,9 m.

Naar Baakeanlægget skal benyttes til Landing, f. Eks. i Hovedlandingsretningen fra Nordvest, sættes Baaken, Hovedsignalet mod Nordvest og Forsignalet i samme Retning i Drift af Flyvelederen i Kontroltaarnet. Baaken udsender nu sine typiske Signaler mod Nordvest, følelige til en Afstand af ca. 30 km, medens Hovedsignalfyr og Forsignalfyr udsender Signaler opefter.

Baakeanlægget er nu klart til Brug for Luftfartøjet, der maa have et særligt Baakelandingsudstyr. Dette bestaar af 2 Modtagere, hvoraf den ene er beregnet paa selve Baakeudsendelsen og den anden paa For- og Hovedsignalerne.

Den modtagne Energi omformes ved begge disse Modtagere, dels til Lyd-Signaler, dels til synlige Signaler. De akustiske Signaler er for begge Modtagere koblet til en og samme Hovedtelefon. — For Baakemodtageren er det synlige Signal indrettet som et Viserinstrument, der i sin Nudstilling angiver, at der flyves i Baakeretningen, og ved Udslag til højre eller ven-



stre for Nulstillingen viser, at Luftfartøjet befinder sig til højre eller venstre for Baakelinien.

Ved For- og Hovedsignal-Modtagerne er det synlige System indrettet saaledes, at en grøn Lampe lyser, naar Forsignalet passerer, og en rød Lampe lyser, naar Hovedsignalet passerer.

Saafremt et Luftfartøj under ugunstige Sigbarhedsforhold nu ønsker at benytte Radiolandingsbaaken, søger det, eventuelt ledet af Lufthavnens Radiostation, ind til Radiobaakens Energifelt. Saasnaar dette er naaet, følger Flyveren ved Hjælp af sin Hovedtelefon og Viseren paa Modtagerinstrumentet Baakens Ledestraale i en passende Flyvehøjde, indtil den grønne Lampe og Signalet i Hovedtelefonen viser, at Forsignalet 2700 m fra Pladsens Grænse passerer.

Luftfartøjet bringes nu til at glide ned til den Højde, der er fastsat for Passage af Hovedsignalet 300 m fra Pladsens Begrænsning, og naar Modtagerne gennem Telefon og rødt Lys viser, at dette Hovedsignal passerer, paabegyndes Landingsmanøveren.

Som jeg her har søgt at forklare, giver Radiobaaken Flyveren en ganske udmærket Hjælp til Lokalisering af Landingspladsen og til en sikker Landing paa denne under ugunstige Sigbarhedsforhold.

*Den tredje og ikke mindst vigtige af det moderne Sikringsvæsens Tjenester er Flyveledelsen.*

Flyveledelsen varetager den luftfartsmæssige Sikkerhedstjeneste for Luftfarten derved, at den overvaager og leder Luftfarten, saalænge denne foregaar indenfor Danmarks Grænser.

Den udfører sin Virksomhed fra Kommandotaarnet i Kastrup Lufthavn i nøje Samarbejde med Radiotjenesten og Vejrtjenesten.

Hvert enkelt Luftfartøj, med hvilket der normalt haves Radioforbindelse paa 900 m Bølgelængde, følges ganske nøje, idet man paa Grundlag af Vindretning, Vindstyrke, Luftfartøjets Fart og Kurs samt den Distance, som skal udflyves, udregner dets Flyvetid til Bestemmelsesstedet og indlægger dets Bevægelse grafisk i et Skema. Fra dette kan man til enhver Tid udlæse Luftfartøjets øjeblikkelige Position. Der holdes Kontrol med Luftfartøjernes Flyvehøjde og gennem Pejlinger og Krydspejlinger med deres Kurs og Position.

Saafremt to Luftfartøjer har Kurs mod hinanden, underrettes de gensidigt om deres Flyvehøjde, saaledes at

de begge nøje ved, i hvilken Højde de hver for sig skal flyve for at gaa klar af hinanden.

Under ugunstige Sigbarhedsforhold i Kastrup Lufthavn sætter Flyveledelsen de særlige — *saakaldte QBI-Sikkerhedsforanstaltninger* — i Kraft, og samtlige ankommende Luftfartøjer tildeles et Landingsnummer, som angiver, i hvilken Rækkefølge de skal lande. Ved Hjælp af en mindre lokal Radiostation — 932 m Bølgelængde — indledes Luftfartøjerne i det Nærkontrol-Område omkring Lufthavnen, som har en Radius paa ca. 25 km, ét ad Gangen, saaledes at dette ene Luftfartøj har frit og sikkert Raaderum til sine Landingsmanøvrer.

Luftfartøjet kan nu efter Forholdene og efter Signal pr. Radio enten paa simpel Maade gaa ned gennem Skyerne, eller det kan flyves ind ved Hjælp af ZZ-Metoden eller ved Hjælp af Radiobaaken, saaledes som tidligere forklaret.

Flyveledelsen overvaager al Luftfart i Syne af Lufthavnen og afgiver de nødvendige Signaler for Start og Landing m.v. samt kontrollerer, at de for Luftfart gældende Luftvejsregler overholdes.

I usigtbart Vejr og i Mørke betjener Flyveledelsen Lufthavnens samlede Lysanlæg til Vejledning for Luftfartøjer under Landing.

Foranlediget af den ringe Afstand mellem Kastrup Lufthavn og Malmø Lufthavn er der etableret et Samarbejde mellem disse to Lufthavne, hvis Flyveledere staar i direkte Telefonforbindelse med hinanden. Saafremt de særlige Taage-Forskrifter er i Kraft baade i Malmø og Kastrup, betragtes de to Lufthavnes Sikringsomraader som et fælles Område, i hvilket Indflyvning kontrolleres af Flyveledelsen i Kastrup.

### Lufthavns Belysning.

Som jeg nævnede før, er Kastrup Lufthavn forsynet med et Lysanlæg for Landing i Mørke. Dette Belysningsanlæg bestaar i Korthed af:

En Begrænsningsbelysning dannet af orange farvede elektriske Lamper, som indrammer hele Landingspladsen.

En automatisk drejende Vindretningsviser belyst med blaat Neonlys.

En stor, belyst Vindretningspose.

Fem meget kraftige Landingsprojektorer, der fra forskellig Retninger hver for sig er i Stand til at oplyse det meste af Landingspladsens Overflade, saaledes at Luftfartøjer kan lande paa den omtrent som ved Dagslys under alle Vindretninger.

Desuden er alle Bygninger paa Lufthavnen og generende Anlæg udenfor denne afmærket med røde Hindringslys.

Paa den sydlige Luftrute — Natpostruten København—Hannover — er der paa Strækningen København—Rødbyhavn i omtrent samme indbyrdes Afstand anlagt 9 meget kraftige, roterende elektriske Luftfyr. Denne Fyrlinie fortsættes paa tysk Side fra Femern og sydefter og paa svensk Side fra Malmø til Stockholm. Luftfyrene har siden 1931 ydet en betydelig Hjælp og Sikkerhed for de Flyvere, der Nat efter Nat i Mørke og ofte daarligt Vejr har maattet transportere. Posten ad Luftvejen fra Land til Land.

Da Sikringsvæsenet for Lufttrafikken skal være til Raadighed paa Lufthavnen saavel Nat som Dag, kræver den et ret stort Personel.

Vejrtjenesten beskæftiger — foruden Tjeneste-Lederen Hr. Lykke — 4 Assisterter og 3 Elever.

Radiotjenesten bestaar af Tjeneste-Lederen: Telegraf-Bestyrer Mosdal, 2 Overassisterter, 15 Telegrafister og 2 Assisterter, og

Flyveledelsen omfatter Tjenestelederen: Flyverkaptajn løjtnant Dalbro, 2 Flyveledere og 1 Elev.

Inden jeg slutter dette Foredrag, vil jeg ikke undlade at nævne Hjælpelandingspladsen ved Rødbyhavn, der med sin automatisk virkende elektriske Begrænsningsbelysning og lysende Vindretningsviser, og ved sine gode Indflyvningsforhold supplerer Sikkerheden under ugunstige Flyveforhold for den sydlige Lufttrafik.

Jeg maa dog ogsaa i Korthed omtale, at ligesom der fra Statens Side føres et effektivt Tilsyn med selve Flyvningen, saaledes er alt Luftfartsmateriel og -Personel under Kontrol af Statens Luftfartstilsyn. Luftfartøjer i Drift synes flere Gange aarligt af Luftfartstilsynet, der ligeledes foretager Kontrol af Luftfartøjsmateriel under Reparation og Bygning.

Før Dagens første Flyvning undersøges Passager-Luftfartøjer og Tilbehør af en autoriseret Flyvemekaniker.

Landingspladser og disses Sikkerhedsforanstaltninger etableres og vedligeholdes ligeledes efter givne Tilsynsbestemmelser.

I det hele taget er alt Luftfartøjsmateriel og Hjælpemateriel for Luftfarten samt Flyve-Personellet under et stadigt sikkerhedsmæssigt Tilsyn fra Statens Side.

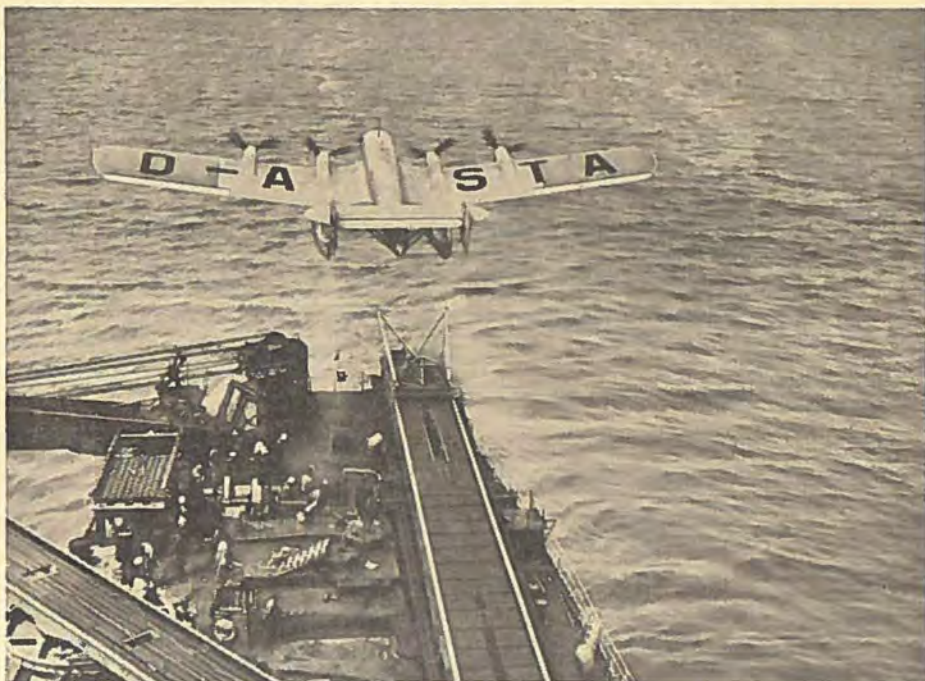
M. P. E.



# Lufthansas første nordatlantiske Lufttrafik

**M**ED Blohm & Voss-Søluftfartøjet Ha 139b »Nordstern«s Rekord-flyvning fra Amerika til Europa den 19. Oktober 1938 sluttede Lufthansa dette Aars planmæssige Flyvning over det nordlige Atlanterhav. Indtil Dato har Lufthansa ialt gennemført 50 Flyvninger over Nordatlanten, og dermed har det tyske Luftfartselskab tydeligt bevist, at alle de tekniske og organisatoriske Spørgsmaal, der er forbundet med Gennemførelsen af regelmæssig Flyvning over denne vanskelige Distance, er blevet løst.

De tyske Bestræbelser paa at indhøste Erfaring for Lufttrafik over det nordlige Atlanterhav er gaaet frem Skridt for Skridt, og de tog deres Begyndelse saa langt tilbage som i Aaret 1929. Dengang paabegyndte Lufthansa en Luftpostflyvning fra Damperne »Bremen« og »Europa«, der var udstyret med Katapultanlæg, og det fortsattes lige til 1935. Efter meget omfattende Forarbejder begyndte Lufthansa i 1936 — som det første Lufttrafikskab — med at gennemføre Flyvninger over hele Strækningen Europa til Nordamerika, og det fandt Sted med to Dornier Do-18 Flyvebaade, udstyret med Junkers Jumo-205 Dieselmotorer.



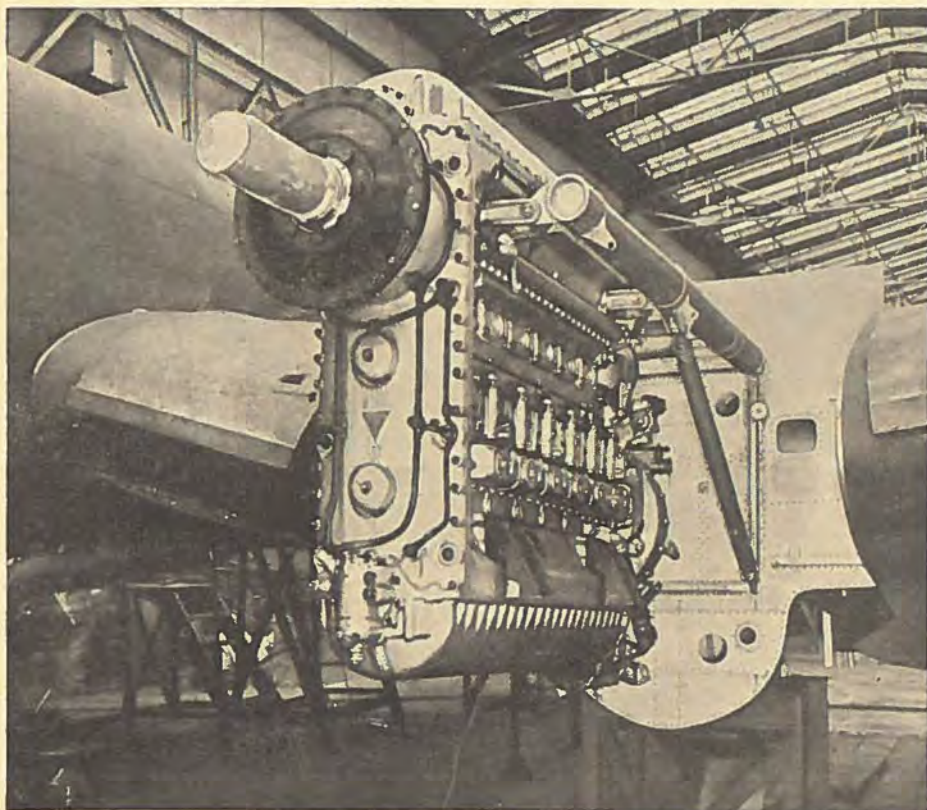
*Blohm & Voss' nordatlantiske Søluftfartøj.*

torer. Ad forskellige Ruter blev der i Aarets Løb gennemført otte Flyvninger for at finde ud af, hvilken Route, der var den gunstigste, og alle Flyvningerne blev foretaget i Tiden mel-

lem 11. September og 18. Oktober, uden at der skete det mindste Uheld. Der blev i denne Periode ialt tilbagelagt 37.637 Kilometer over det nordlige Atlanterhav, og Rejsetiden fra Horta (Azorerne) til New York svingede mellem 22 Timer 12 Min. og 13 Timer 32 Min. Gennemsnitsrejsetiden for alle otte Flyvninger var i Østvest-Retning 192 km/T og i Vestøst-Retning 216 km/T.

I 1937, fra 13. August til 22. November, blev der igen foretaget en Række Forsøgsflyvninger, omfattende 14 Ture, og alle disse blev ogsaa regelmæssigt gennemført. Denne Gang anvendtes der en Pontonluftfartøjstype Ha 139, som var bygget hos Blohm & Voss efter Dr. Vogt's Tegninger. De nye Luftfartøjer var ligesom Dornier-Flyvebaadene, der anvendtes Aaret forud, udstyret med fire Junkers Dieselmotorer, og de blev startet paa en ny Made, nemlig ved Hjælp af et Katapultanlæg. Dette skete for at være uafhængig af Startpladsen ved Horta, der frembød meget ugunstige Forhold for Start af Søluftfartøjer.

Paa Grundlag af Erfaringerne fra 1936 blev alle Flyvningerne i 1937 foretaget paa Strækningen Horta—New York, fordi det havde vist sig, at den nordligere Route kun frembød visse Fordele paa de gunstige Aarstider. I 1937 blev der ialt fløjet



*Junkers Dieselmotor i »Nordstern«.*



70.925 Kilometer over Nordatlanten. Den længste Rejsetid mellem Horta og New York var paa 19 Timer 5 Min., og den korteste var paa 14 Timer 35 Min., saaledes at Gennemsnitsflyvetiden blev paa 16 Timer 33 Min. I modsat Retning var Tiderne 16 Timer 38 Min. og 14 Timer 10 Min., — der giver et Gennemsnit paa 15 Timer 25 Min.

Foruden de to Blohm & Voss-Søluftfartøjer, »Nordwind« og »Nordmeer«, der blev anvendt i 1937, blev i 1938 indsat en tredje Maskine af Blohm & Voss-Typen, nemlig Ha 139b »Nordstern«, og paa Grund af denne Types aerodynamiske Forbedringer opnaaedes ogsaa bedre Resultater.

Flyvningerne i 1938 fandt Sted fra 21. Juli til 20. Oktober, og i denne Periode foretog Lufthansa 28 Flyvninger over det nordlige Atlanterhav, hvorunder der ialt blev tilbagelagt 141.800 Kilometer. Den længste Rejsetid mellem Horta og New York var 17 Timer 40 Min., og den korteste var 13 Timer 40 Min. I Retning Vest-Øst var Gennemsnitsflyvetiden 15 Timer 39 Min., og i modsat Retning var den 14 Timer 15 Min. Det svarer til en Rejsehastighed paa henholdsvis 246 og 270 km/T.

Regner man Katapultflyvningerne

med, der blev udført fra 1929 til 1935, og hvorunder der blev fløjet ialt 198.972 km, har Lufthansa til Dato fløjet 449.334 km over det nordlige Atlanterhav, og Flyvningerne fordeler sig saaledes:

|            |     |             |         |    |
|------------|-----|-------------|---------|----|
| 1929-1935: | 198 | Flyvninger, | 198.972 | km |
| 1936:      | 8   | »           | 37.637  | »  |
| 1937:      | 14  | »           | 70.925  | »  |
| 1938:      | 28  | »           | 141.800 | »  |

Tiden har vist, at den gradvise Fremgangsmaade har været rigtig, og herigennem er der indhøstet et Væld af tekniske og organisatoriske Erfaringer, der vil komme den fremtidige, nordatlantiske Luftposttrafik til gode. Desværre har de sidste 50 Flyvninger, som Lufthansa har foretaget over det nordlige Atlanterhav, været Tomflyvninger, fordi det hidtil ikke er lykkedes at faa de nødvendige Tilladelser til Befordring af Post.

Den økonomiske Betydning af en Nordatlantisk Luftpostroute har Aarets 28 Flyvninger bevist ved følgende Tal. Paa de 28 Flyvninger har Lufthansa kunnet tilbyde Befordring af 14.000 kg Post, svarende til 2.800.000 Luftpostbreve, og Befordringstiden mellem Tyskland og Nordamerika vilde Maksimum have været 35 Timer.

Afstandene paa de af Lufthansa valgte Ruter er:

|                     |       |    |
|---------------------|-------|----|
| Travemünde—Horta    | 3.400 | km |
| Horta—New York      | 3.850 | »  |
| Travemünde—Lissabon | 2.540 | »  |
| Lissabon—Horta      | 1.700 | »  |

De tre Blohm & Voss Søluftfartøjer, der efter Afslutningen af de nordatlantiske Prøveflyvninger er blevet sat ind paa Luftpostruten over det sydlige Atlanterhav blev bygget paa Bestilling af Lufthansa, der vilde have et Luftfartøj, der med 250 km/T Rejsehastighed kunde tilbagelægge 5000 km med en Nyttelast paa 400 kg.

De nærmere Data for det senere byggede Luftfartøj, »Nordstern«, er følgende:

|                              |                    |
|------------------------------|--------------------|
| Spændvidde                   | 29,5 m.            |
| Længde                       | 19,6 m.            |
| Højde                        | 4,8 m.             |
| Planareal                    | 130 m <sup>2</sup> |
| Tomvægt                      | 10.940 kg.         |
| Fuldvægt (med Katapultstart) | 17.550 kg.         |
| Største Hastighed            | 325 km/T.          |
| Marchhastighed               | 270 km/T.          |
| Rækkevidde                   | 5.900 km.          |

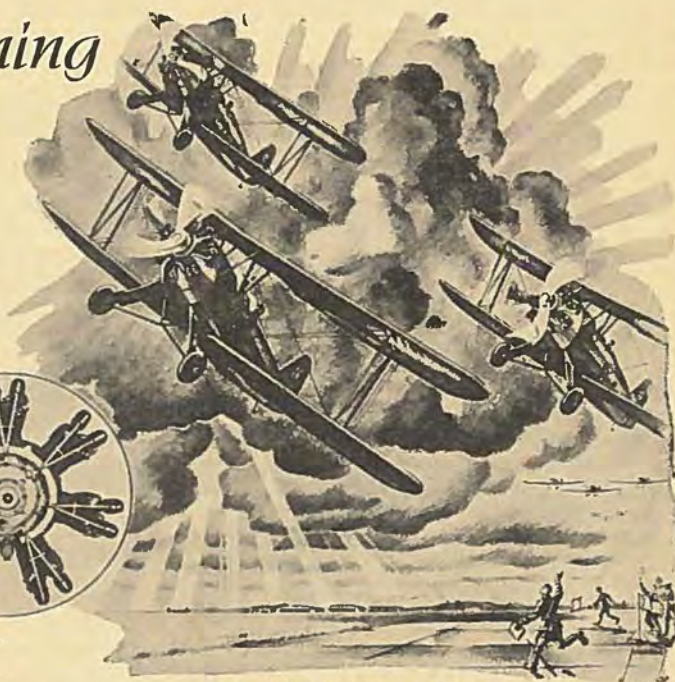
— Alle tre Søluftfartøjer er Helmetal-Maskiner, udstyret med 4 Junkers Dieselmotorer.

## Ved Konkurrenceflyvning

afhænger Resultatet af  
Motorens Ydeevne

Vor  
**Sh 14 A 4**

er den paalidelige Flyvemotor  
til Skole, Rejse, Kunstflyvning, Konkurrence



Focke-Wulf »Stieglitz« med Sh 14 A 4

**BRANDENBURGISCHE MOTORENWERKE**  
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG  
BERLIN - SPANDAU



Repræsentant:  
**SIEMENS ELEKTRICITETS AKTIESELSKAB**  
Svagestrømsafdelingen  
BLEGDAMSVEJ 124 TLF. C. 8448 KØBENHAVN Ø



# CANADA'S FLYVENDE FRAGTVOGN

LANGT op i Canadas Nordvest-Territorium, midt imellem Fyrreskove, Søer og Sumpe, hvor det er Vinter de otte Maaneder af Aaret med en Temperatur paa 20 Grader under Nul, og hvor Millioner af Fluor og Myg i de fire Sommermaaneder saa at sige dækker hver Kvadratmeter af Landet, bor der hvide Mennesker, fjernt fra al Civilisation, fra Jernbaner og Veje.

I Begyndelsen af dette Aar blev der meldt om nogle Guldfund, og straks drog en Skare af driftige »Guldgravere« den lange Vej mod det øde Nord for at prøve Lykken. Det Sted, hvor de op slog deres faste Lejr, kaldte de Yellowknife, og her paa den nordlige Bred af »Great Slave« Søen opstod saa en lille By, bestaaende af primitive Blokhuse. Det varede ikke mange Uger inden Nybygden fik et »bymæssigt« Præg, idet der nedsatte sig en Skomager, en Tømrer, en Krovært, en Vaskemand, og — »Byen« fik en Avis. Det var ikke noget særlig stort Bladforetagende; det drejede sig om to Føljosider, der blev hektograferet, og som udkom hver Onsdag og Lørdag. Nyheder var jo ogsaa velkomne i en saadan Nybygd, der laa over 1000 Kilometer, uvejsomt Terræn fjernet fra nærmeste større By.

Men Avisen fik stor Betydning for



*En noget usædvanlig Last. Tipvogne til Brug i Guldminerne transporteres over 1000 km uvejsomt Terræn.*

Nybygden, fordi den blev Bindemidlet med Købmanden og Kunderne efter at den en Dag havde bragt følgende Annonce:

— Alt hvad De ikke kan købe i Yellowknife, besørger Edmonton's største Købandsforretning ved Hjælp af sin flyvende Lastvogn. —

Et smart Firma havde sat en Fragtflyvemaskine i Gang mellem den fjerntliggende Nybygd Yellowknife og

den nærmeste større By. Guldgraverne og Pelsjægerne var nu ikke mere afskaaret fra den øvrige Verden; i Løbet af nogle Timer kunde de nu tilbagelægge en Rejse, der tidligere varede mange Uger, og den nyoprettede Luft rute viste sig at være et saa godt Aktiv, at den nu holdes i Gang hele Aaret rundt.

\*

Maskinen, der anvendes, er en eenmotoret Junkers-Ju 52, der er indrettet til Godstransport og som tilhører Canadian Airways, og Beboerne har døbt den »den flyvende Fragtvogn«. Og de Varer, den transporterer, er ikke de samme som befordres paa de almindelige Luftruter, hvor det som Regel er Blomster, letfordærlige Sager, Eksprespakker o. l., det drejer sig om. Heroppe i det arktiske Vildnis bestaar Luftfragten af Tipvogne, Skinner, Ventilationsrør til Minedrift, Dele til store Dieselmotorer, Jernplader, Benzin- og Oliefade, Vognladninger af Hø og meget mere. Jo større og tungere Genstanden er, der skal transporteres, desto mere fordelagtigt er det at lade Flyvemaskinen besørge det. For slet ikke at tale om, at de Madvarer (friske Grøntsager o. l.), som bestilles i civiliserede Egne den ene Dag, og som ellers var ukendte i disse Egne om Vinteren, nu kan leveres Dagen efter ude i Ødemarken.

\*

»Den flyvende Fragtvogn« er i Sommermaanederne monteret paa et Pontonunderstel, og i Vintermaanederne paa et Skiunderstel.



*Selv store Ladninger af Hø transporteres med Flyvemaskine til Canada's Ødemarker.*



# NY HØJDEREKORD

Den 22. Oktober satte den italienske Flyver Oberstløjtnant **Mario Pezzi** ny Højdereko d for Flyvemaskiner ved at naa 17.074 m.

**PROFESSOR PICCARDS** æventyrlige Højderekord fra 1931, da han med sin Ballon naaede op i Stratosfæren — op i 15781 Meters Højde — er for-



Col. Mario Pezzi, der den 22. Oktober 1938 satte Højderekorden med 17.074 m.

længst blevet slaaet baade af Balloner og Flyvemaskiner, og ingen kan i Dag forudsige, hvor Grænsen for det opnaaelige ligger.

Naar man med Flyvemaskine forsøger at erobre Stratosfæren, skyldes det

praktiske Grunde. Man vil op over de Højder, hvor Vejrformationen finder Sted, hvor Vindene blæser med konstant Styrke i samme Retning, og hvor der er Mulighed til Stede for at opnaa de meget store Hastigheder.

Man forstaar derfor godt, at Teknikerne bestræber sig for at konstruere Motorer, Propeller og Maskiner, der kan løse Problemet: praktisk Flyvning i de store Højder.

Til Rekordflyvningerne har der hidtil været anvendt aabne Flyvemaskiner, og Flyveren har været beskyttet af en særlig Dragt, der bl. a. skulde modstaa det stærkt formindskede Lufttryk og den voldsomme Kulde. Skal Flyvningen i Stratosfæren imidlertid have nogen praktisk Værdi, maa man bort fra de aabne Maskiner og over til Maskiner med saakaldte Trykkabiner.

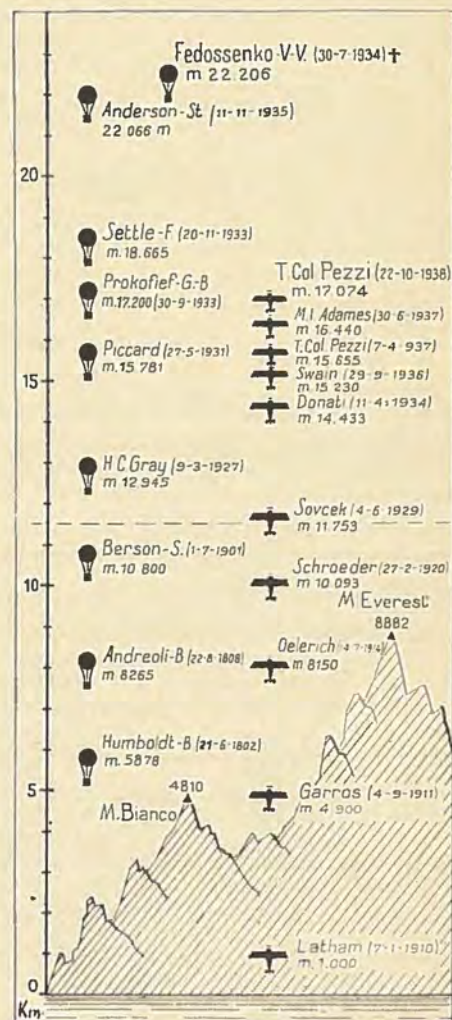
Maskinen, som den italienske Flyver anvendte til sin Højdeflyvning, var en lukket Maskine med lufttæt Førerrum. Det er bygget af Caproni med særlig Henblik paa Flyvning i Stratosfæren, og takket være Maskinens Indretning, behøvede Oberstløjtnant Pezzi ikke at nøjes med at stikke Næsen op over de 17000 Meter, men han blev deroppe i over een Time. Motoren, der blev anvendt, var en luftkølet »Piazzio« Stjernemotor.

De Problemer, som Teknikerne har at kæmpe med ved Konstruktionen af selve Stratosfæreflyvemaskinen, er mange. Ganske bortset fra selve Stedets Styrke, skal Opholdsrummet for Besætningen kunne modstaa et Tryk paa een Atmosfære, og ved Hjælp af Luftpumpeanlæg el. l. skal der i Kabinen vedligeholdes een Atmosfæres Tryk, samtidig med at Luften er passende opvarmet og indeholder den tilstrækkelige Iltmængde. Den brugte Luft skal ogsaa ledes bort paa een eller anden Maade, og der maa træffes Foranstaltninger til Forhindring af Dug- og Isdannelser paa Vinduerne. Saa maa der ogsaa tages Hensyn til, at Styreledninger, Brændstofledninger m. m. føres lufttæt gennem Kabinens Vægge.

Dertil kommer Vanskelighederne med at vedligeholde Motorens Ydelse i de store Højder, og selv om dette kan ske ved Hjælp af kraftige Kompressorer, spiller Vægten af disse en ikke ringe Rolle.

Fordelene ved Flyvning i meget store Højder spiller imidlertid en saa stor Rolle paa de lange Luftruter, at der ikke er nogen Tvivl om, at Problemet før eller senere vil finde sin praktiske Løsning. Paa de transkontinentale Luftruter i Nordamerika har man allerede foretaget en lang Række Forsøg, der foreløbig er resulteret i Bygning af en tomotorers Trafikflyvemaskine til Flyvning i ca. 10.000 Meters Højde, idet man under Prøverne har gjort den Erfaring, at Hastigheden i denne Højde er steget med ca. 60 pCt. Dette Tal er naaet under Prøver fra Kyst til Kyst.

Og — naar Oberstløjtnant Pezzi har opholdt sig i en Time i 17.000 Meter, tor man vel ogsaa sige, at den Tid vil komme, hvor man kan blive der, saa længe man vil.



Skematisk Fremstilling af Højderekorderne for Balloner og Flyvemaskiner.

## Luffartforsikringer

overtages af

### Den nordiske Pool for Luffartforsikring

Fraktion for Danmark  
Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes  
ved Billetkontoret i  
Lufthavnen



# LUFTFARTSUDSTILLINGEN I PARIS

FOR 16de Gang afholdes den store internationale Luftfartsudstilling i Paris, og ligesom sine Forgængere kan den notere et stort Besøg af udenlandske Flyveeksperter — og det store Pariserpublikum. Udstillingen, der aabnede den 25. November og lukker den 11. December, er denne Gang stærkt militært præget, og Hovedudstillerne mellem de ti fremmede Nationer er England, Frankrig, Holland og Tyskland. Hverken Italien eller Rusland er repræsenteret med nogen Flyvemaskine. Mange af de udstillede Flyvemaskinetyper har endnu aldrig været paa Vingerne, og om deres formodede Præstationer faar man heller ikke noget at vide, hvad der maa ske ikke er saa underligt, naar det drejer sig om nye, militære Maskiner.

Den engelske Stand domineres af tre af Verdens hurtigste Militærmaskiner: Supermarine Spitfire (563 km/T), Hawker Hurricane (begge eensædede Jagere udstyret med otte Maskingevær) og Bristol Blenheim Bombeflyvemaskine med to Bristol Mercury VIII Motorer. Sidstnævnte Maskine har en Rækkevidde paa 3.060 km, og dens Hastighed er 475 km/T. De to Bristol Mercury Motorer yder hver 920 H. K. i Starten. I det store Hele er den engelske Flyvemaskineindustri godt repræsenteret: syv af de førende Flyve-



Den nyeste »Bristol Blenheim« Bombeflyvemaskine.

maskine- og Motorfirmaer foruden femten Tilbehørfirmaer er at finde mellem Udstillerne, der ogsaa — for første Gang — tæller det engelske Luftministerium, paa hvis Stand de to Jagere, Supermarine »Spitfire« og Hawker »Hurricane«, er udstillet. De engelske Motorfirmaer omfatter Armstrong, Bristol, De Havilland, Napier og Rolls Royce, og mellem Instrument- og Tilbehørfirmaerne er Dunlop, K. L. G., Smith Aircraft Instruments og Standard Electric.

Paa den franske Del af Udstillingen er den store, firemotorede Block Bombmaskine, et lavvinget Monoplan, og en

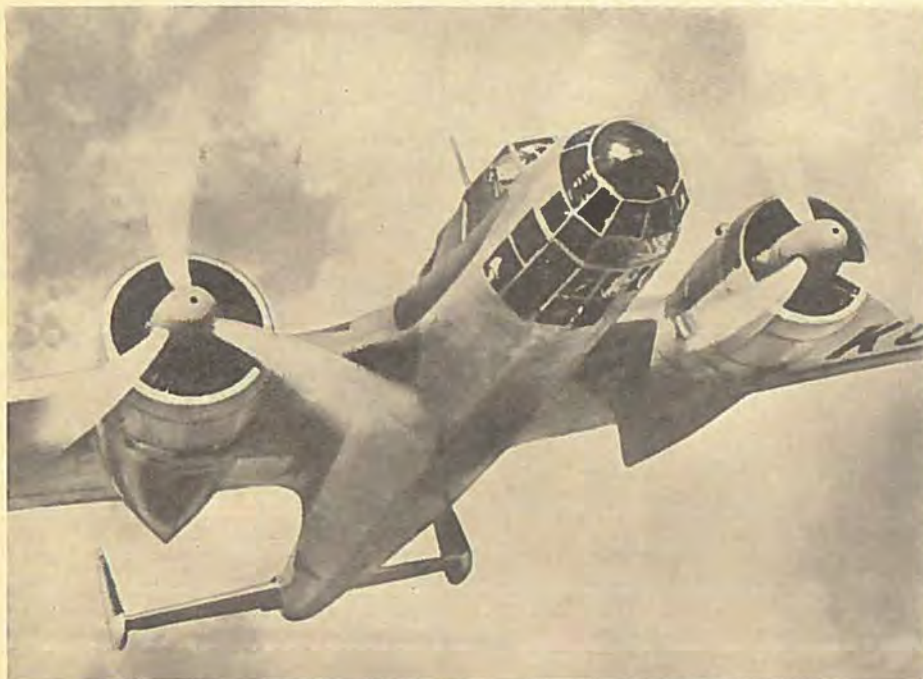
tomotoret Lioré og Olivier Natbombe-maskine. Men saa har Franskmandene ogsaa udstillet nogle store Trafikflyvemaskiner til Anvendelse for Atlanterhavstrafiken. Der er en interessant seksmotorede Potez-Flyvebaad (Model i en Trediedel Størrelse), og en Model i fuld Størrelse af en S. E. 200 Flyvebaad, hvis Krop er indrettet med to Dæk. Begge Maskinerne har en Fuldvægt paa ca. 60.000 kg. Iøvrigt er Frankrig repræsenteret ved alle deres seks nationale Selskaber foruden elleve private Selskaber.

Holland indtager en fremtrædende Plads indenfor de militære Typer ved Tilstedeværelsen af Fokker Q. 23, et lavvinget Monoplan til militært Brug med to »Kroppe« og en Førergondol i Midten, der er udstyret med to Motorer. Den ene Motor driver en Trykpropel og den anden en Trækpropel, Føreren har sin Plads midt imellem de to Motorer. Idéen, der ligger til Grund for denne Nykonstruktion, er den, at jo større Motoren bliver, desto længere bagude maa Føreren placeres, og da det skader hans Udsyn fremefter, har Fokker tilstræbt at løse Problemet ved at anbringe Halvdelen af Motorvægten foran og Halvdelen bagved Føreren.

Den hollandske Flyvemaskineindustri er ogsaa repræsenteret af Firmaet Koolhoven, hvis F. K. 58 fornylig har været demonstreret for det franske Luftvaaben, under hvilke Prøver den har været oppe paa en Dykkehastighed af ca. 900 km/T.

Tyskland er præget af Dornier, der udstiller den eneste store tyske Flyve-

(Fortsættes Side 304)



Dornier Do 17 Kampflyvemaskine.



**BRUG**

**X SHELL**

AVIATION BENZIN

**AEROSHELL**

SMØREOLIE



**FAAS I ALLE LUFTHAVNE JORDEN OVER.**

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO., SHELL-HUSET, KØBENHAVN V.



# Mørkelægning af Roskilde

SOM et Led i Undersøgelserne af Muligheden for en passiv Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Luftangreb under en eventuel Krig blev Mørkelægningsøvelsen over Roskilde By og nærmeste Opland afholdt Nætterne mellem den 7.—8., 8.—9. og 9.—10. November i Aar.

Øvelsen afholdtes af Indenrigsministeriet under Ledelse af Kommandanten i København, Generalmajor E. Leschley. I Øvelsen deltog baade civile og militære Myndigheder og Institutioner, sidst og ikke mindst Befolkningen i det mørkelagte Omraade.

Formaalet var at fastslaa, om man ved Mørkelægning af et Omraade kunde skjule Enkeltheder for en Flyver i forskellige Højder.

Hærens Flyvere deltog da ogsaa under Kommando af Chefen for Sjællandske Flyverafdeling, Oberstløjtnant H. L. V. Bjarkov.

Det blev nogle ejendommelige Nætter rent meteorologisk, og grundet paa, at der netop i de Dage var Fuldmaane var Nætterne saa lyse og ejendommeligt klare, at det virkelige Billede af en begsort Vinternat ikke rigtigt kunde forestilles.

Med Undtagelse af det Tidsrum, hvor der herskede total Maaneformørkelse, var der et usædvanligt Lysskær over det hele — ganske afvigende fra den ravnsorte Vinternat, som man sædvanligvis møder den paa denne Aarstid.

Medens der saaledes under den totale Maaneformørkelse absolut *intel* kunde ses, traadte under de andre Perioder af Øvelsen Bygninger, Gader

og Stræder, Fjorden og de til Byen førende Veje ganske tydeligt frem. Agrene laa ogsaa klart afgrænsede, saa man med største Lethed kunde have udfundet sig en Landingsplads til at gaa ned paa, om dette havde været nødvendigt. Dette havde sin Forkla-



Kortskitse over Øvelsesomraadet.

ring i de særlige astronomiske og meteorologiske Forhold. Maanen skinnede jo i fuld Størrelse bag de lette Stratuskyer, der var dannet i 6—800 m.s Højde og med en Dybde af 2—300 m. Det var dannet i Overgangen mellem kolde og varme Luftstrømninger, der foregik roligt og jævnt i de Nætter. Paa sine Steder var Laget saa tyndt, at Flyverne lejlighedsvis kunde følge Maaneformørkelsens Gang.

Det blev sagt, at fra Luften set var Mørkelægningen rent teknisk set imponerende godt gennemført — der var i det store og hele *intel*, der røbede Byens Liv fra bare 6—800 m.s Højde. Statsbanernes Tog var ogsaa

særdeles godt beskyttede og blev kun røbet gennem Skorstensdamp og de hvide Kød- eller Ølvogne. De blandede Tog var derfor de letteste at erkende, ligesom Udkørselssignalerne lejlighedsvis kunde ses fra lave Højder — dog ikke ud over 2—3 km Afstand.

Naar Flyverne fandt sig saa forholdsvis let til Rette, maa Grunden hertil søges i, at de jo præcis vidste, hvor de skulde hen for at betragte det mørkelagte Omraade og de Øvelser, der foregik — og saa var det jo Fuldmaane bag de lette Skyer.

Der er ingen Tvivl om, at man ved at mørkelægge en hel Landsdel i en Periode, hvor der intet Maanelys er, vil faa et noget andet Billede frem end ved Mørkelægningen af Roskilde By og Omegn. Flyverne vil da kun med meget stort Besvær og fulgt af Held kunne gøre sig Forhaabning om at orientere sig.

I en mørk Nat, hvor alt er slukket, ved man jo, hvorledes alle Linjer — store som smaa — fortabes i det sorte Slør. Intet støtter, intet røber Liv, det bliver for det meste Gættværk at finde frem. Brugen af Lysfaldskærme, der kun i relativt kort Tid og over et begrænset Omraade lyser op, nytter kun, naar Flyveren eller Observatoren sikkert ved, hvor de er eller naar de er mere end lokalkendt!

Den afsluttede Øvelse var i mange Henseender interessant — ikke mindst fordi Befolkningen med Humør og Pligtfølelse gik op i den i fuld Forstaaelse af det nødvendige i at forberede sig paa alle Punkter. \*\*

## KZII-SPORT

Max.-Hastighed 220 km/T

Rejsehastighed 200 —

Landingshastigh. 70 —



**SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S LUFTHAVNEN KASTRUP 868**



# »Cub« Flyvemaskiner

*Bygget i Danmark*

## TYPER OG PRISER:

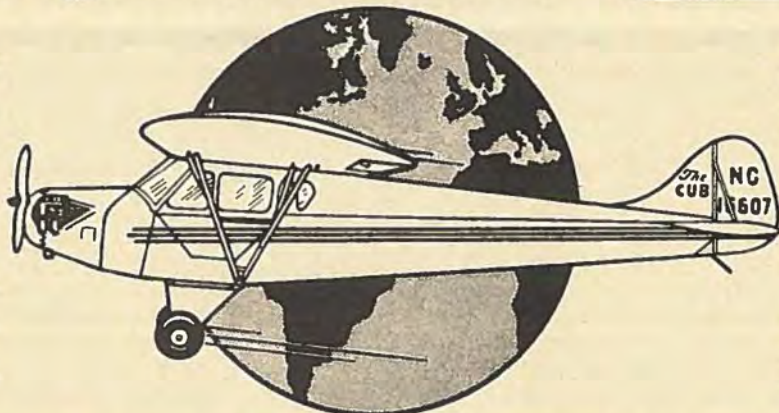
Lukket 2-Sædet Kabine,  
dobbelst Styring, Baga-  
gerum m. m., komplet,  
klar til Indregistrering:

CUB TRAINER . . Kr. 8750.-

CUB SPORT 40. - 9950.-

CUB SPORT 50. - 11500.-

Forlang Katalog.



## LÆR AT FLYVE

sikkert og billigt paa  
Cub-Fabrikens Flyve-  
skole i Lundtofte eller  
hos en af Forhandlerne.

ELEVERMODTAGES  
Forlang Prospekt.

Ved Køb af Flyvemaskine  
gives gratis Instruktion.

Alle kan hurtigt lære at flyve „Cub“. — Verdens sikreste og mest populære Aeroplan.  
Billigere i Drift end et Automobil.

Autoriserede Forhandlere og CUB Flyveskoler:

Skandinavisk Motor Co. A/S, Odense, Telefon 3546.

Magnus Christiansen, Aalborg, Telefon 6522.

Him-Jensen, Kastrup Lufthavn, Telefon Kastrup 1010.

Aage Heidemann, Aarhus, Telefon 3715 og 3775.

Se »Cub« udstillet i Lyngby Automobil Central ved Lyngby Hotel.

**Cub Aircraft Co. Ltd., Copenhagen.**

Fabrik og Flyveskole:

Lundtofte pr. Lyngby. - Telefon: Hjortekær 135.

Hovedkontor:

Sundkrogsgade 3, København Ø. - Tlf.: C. 9993.



**STOL PAA**

**DUNLOP**

**RINGE • HJUL • BREMSER**



skab

kendt,  
ar un-  
et skal  
hvor-  
gt Or-  
. Der  
g vise  
være  
vore

\*\*

ES

t Kap-  
nteres-  
n over

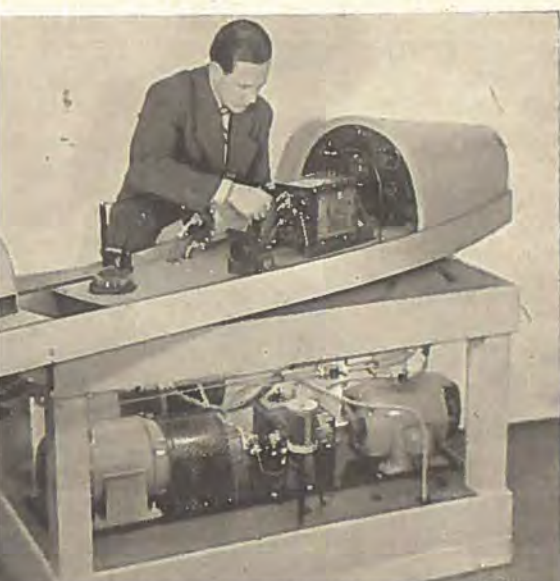
om og  
g Lys-  
spedi-  
resultat  
tragtes

oldt og  
e. Man  
e Hen-  
næssigt

\*\*

## Grundstillingen

Firmaets optiske Instrumenter findes 2 Ballon-  
er til Brug for Maaling af Vindretning og Vind-



monstrationsmodel af Askania Kursstyring.



**Codan  
Gummistøvler**

### D. D. L.'s CONDOR NR. 2

**D**ET Danske Luftfartselskab har  
modtaget den anden af de to ind-  
købte Focke-Wulf »Condor«er. Ma-  
skinen, der blev ført hertil af Luft-  
kaptajn Bramsen, er døbt »Jutlandia«.



ning samt endelig i korte  
Par Ord om, hvorledes man  
rer en Flyvemaskine.

ingen Bog om Flyvningens  
men udelukkende en Bog om  
praktiske Flyvning og dens  
problemer. Det er en god Læ-  
den vordende Flyver, og det  
derholdende Bog for alle, der  
rer sig for moderne Teknik.  
n til danske Læsere er flere  
lerne skrevet helt om, men  
versættelsen og Bearbejdelsen  
get med den store Grundig-  
Erfaring, som Kaptajn Folt-  
ar indhøstet gennem mange  
ejde i Flyvningens Tjeneste.  
en Bog, der længe har væ-  
ngt.

flyve», af Frank A. Swoffer,  
k ved Dir. C. Thielst. Ejvind  
ens Forlag. 132 Sider. 39 Il-  
er. Kr. 3.50, hft.

anskuelig og letfattelig Maa-  
den dygtige Flyvepædagog  
Swoffer forklaret alle Flyv-  
smaa Finesser, og fortalt,  
Eleven og Flyveren skal  
ad, lige fra de første Begyn-  
nde til den vanskeligere  
ning, og Teksten er ledsaget  
ække instruktive Tegninger.  
ig kan man ikke lære at fly-  
ot at læse en Bog, men Før-  
iger ogsaa, at den foreliggen-  
tal være en værdifuld Hjælp  
der tænker paa at give sig  
ed den praktiske Flyvning.  
ens Indhold, der helt og hol-  
æftiger sig med selve Flyv-  
kal nævnes: Den elementære  
ing; Stalling, Stigning og  
Sving med og uden Motor;  
a Jorden; Start og Landing;  
Nødlanding; Vingeglidning;  
Landing i Sidevind; Anven-  
Spalteklapper samt Start og  
ldelse.

ene har Bogen Bud til den  
Flyver, men ogsaa til de  
r interesserer sig for Svæve-  
il have Nytte af den udmær-  
Lærebog.

er Bogen skrevet med Lune  
er godt oversat. Naar der-  
r, at den ikke er særlig kost-  
le man spaa den en mindst  
or Udbredelse som sine For-  
Det er nemlig tredje Oplag,  
es i Handelen.

s Flyvemaskine- og Flyvmo-  
Oktober Nummeret af Deut-  
rzeitschrift (DMZ) er ude-  
belliget Flyvningen, og det

giver i en Række Artikler et udmær-  
ket Overblik over hele den tyske Fly-  
vemaskine- og Flyvemotorindustri,  
som den er i Dag. Artiklerne omfal-  
ter udførligt Beskrivelser af alle serie-  
byggede tyske Flyvemaskiner og Mo-  
torer, og de ledsages af ca. 100 ud-  
mærkede Fotografier af de nyeste Fly-  
vemaskine- og Motortyper. DMZ-Luft-  
fartsheftet, der saaledes er en Slags  
Handbog over den nuværende tyske  
Flyvemaskineindustri, koster RM 2.00.

(Verlag »Deutsche Motor-Zeitschrift«,  
Erich Meyer, Dresden A 19, Müller-  
Berser-Strasse 17.)

### Luftfartsudstillingen i Paris.

(Fortsat fra Side 300)

maskine i fuld Størrelse, en tomotorel  
Kampmaskine Dornier Do 17. Maski-  
nen er ikke alene meget hurtig, men  
den kan ogsaa medføre en stor Bom-



Engelsk Supermarine »Spitfire«  
eensædet Jager.

belast. Dens største Hastighed er maalt  
til 500 km/T, og dens Rækkevidde er  
2500 km. Den kan medtage en Total-  
last paa 3000 kg og kan stige til  
9000 m.

Mellem de andre Flyvemaskinefir-  
maer skal nævnes Arado, der har en  
Model af en tosædet Kabinemaskine,  
Ar. 79, samt Motorfirmaet Mercedes-Benz.

Skal man i Korthed give et Billede  
af den militært prægede Udstilling,  
bliver det følgende: de moderne een-  
sædede Jagere har passeret de 500  
km/T, og Bombeflyvemaskinerne er  
naaet op over 400 km/T.

Alt for Flyvere og flyveinteresserede  
kan De købe hos

**AERO-TJÄNST, Malmö 12**

Forlang vort Katalog.



## FRA KLUBBERNE

### NYE MODELFLYVEKLUBBER.

I Slagelse er der dannet en ny Modelflyveklub, der har faaet Navnet »Sølvfalken«; der er foreløbig 12 Medlemmer, og Formand er Folmer Jensen, Herluf Trollesgade 13, I., Slagelse. Klubben har 9 Modelsvæveplaner.

I Sorø har Eleverne paa Akademiet dannet en Modelflyveklub ved Navn »Avion«; den har 10 Medlemmer, og W. Jørgensen er Formand. Klubben har 10 Konstruktioner af forskellig Klasse under Bygning og venter snart at kunne komme paa Vingerne.

MANDAG d. 31. Septetember er der i Middelfart startet en Modelflyveklub under Navn »Albatros«. Klubben bestaar af 20 Medlemmer, og som Begyndermodel bruges FJ1, hvoraf der er 11 under Bygning.

Klubbens Adresse er: Modelflyveklubben »Albatros«, Middelfart, Fmd. Holger Jensen, Blindebomsvej 33, Middelfart.

DER er i Nordborg oprettet en Modelflyveklub, hvis Navn er »Looping«. Klubben har foreløbig otte Medlemmer og har eget Klublokale. Klubbens Medlemmer har allerede et pænt Antal Modeller. Der findes saaledes to S.F.19., een Hast, een Gladan samt et Antal selvkonstruerede Motor-modeller. Klubben har eksperimenteret med Vandflyvemaskiner paa Nordborg Sø og har opnaaet ret gode Resultater. Alle Oplysninger angaaende Indmeldelse etc. faas hos Klubbens Formand Rasmus Overgaard, Slottet, Nordborg.

\*

Nye Medlemmer er velkomne i de nye Klubber.

## FRA DE PRIVATE FLYVESKOLER

### Aalborg.

LØJTNANT JEPSSENS Flyveskole, der L raader over en Dessouter og en K.Z.II, har i Slutningen af November haft seks Elever til Soloprøve: Prokurist Knud Werner, Redaktør Alf Schiøttz-Christensen (Formand for Aalborg Flyveklub), og Godsejer Poul Andersen, Hald, Skotøjshandler P. C. Londahl, Vinhandler Sigurd Müller og Gross. J. E. Jensen.

Magnus Christiansens Flyveskole, hvor Løjtnant Sandquist er Lærer, og som raader over en Hornet Moth og en Cub, havde ligeledes tre Elever til Soloprøve: Møbelhandler Esra Nielsen, Amtstuefuldmægtig Breum Andersen og Slagtermester Mortensen.

### Esbjerg.

Lederen af Vestjysk Flyveskole, Løjtnant Perch, har midt i November haft 4 Soloflyvere oppe til de afsluttende Certifikatprøver, og alle bestod. Det var Vulkaniser Jens Østergaard Vejvad, Mekaniker Johannes Eriksen (Ribe), Revisor M. Hansen og Over-tjener Poul Johansen. Prøverne blev aflagt for Statens Luftfartstilsyn, Kaptajn Løjtnant Edsen Johansen.

Flyveskolen har fuldt op at gøre, idet Perch træner med en halv Snes Elever.

### København (Kastrup Lufthavn).

Him Jensens Flyveskole (Dansk Erhvervsflyvning), der raader over 3 Moth og 1 Cub, har i November haft Fabrikant H. I. Hansen, København, oppe til den afsluttende Certifikatprøve. Mellem de øvrige Elever paa Him Jensens Flyveskole, skal i nær Fremtid 2 op til Soloprøven og 1 til Certifikatprøven.

Arvid Hansens Flyveskole (Aero Ex-

pres), der raader over 2 Klemm, har i Sommerens Løb haft 8 Certifikater, og der trænes for Tiden flittigt med Soloflyvning og Dobbeltstyring.

Nordisk Lufttrafik's Skoleflyvnin-ger ledes af den tidligere Marinefly-ver, Thorkild Petersen. Til Skolebrug raades der over 2 K.Z.II. I forrige Maaned bestod D. D. L.'s Reklamechef Max Westphal Prøverne for Opnaae-lse af Privatførercertifikatet, og i den-ne Maaned har Skolen haft 3 Elever til Soloprøven. Iøvrigt trænes der med Elever i Dobbeltstyring.

### København (Lundtofte Flyveplads).

Klubberne Activ og Sportsflyveklub-ben har sammen med Cub Aircraft Co. arbejdet flittigt de sidste 4—5 Maane-der. Et halvt Hundrede Elever har til Stadighed været til Uddannelse; 17 har fløjet Solo, og ialt har 12 faaet Privatførercertifikat. Hver af de to Klubber har en Cub-Maskine. Flyve-klubben Activ har haft Løjtnant K. Si-monsen som Lærer, medens Løjtnant Prins og Sgt. Suénsson fra Cub Air-craft Co. har undervist Sportsflyve-klubbens Medlemmer. I Løbet af No-vember er de to Klubber flyttet til Ka-strup Lufthavn. Sportsflyveklubben har knyttet Løjtnant M. Lykke Peter-sen til sig som Lærer. Sidstnævnte Klub forventer en Tilgang af Materiel paa tre K.Z.II.

Føjes hertil, at Løjtnant Wittrup ved Horsens flyver Skoleflyvning med en Moth; at Kaptajn Wiuf sammen med en Automobilforhandler i Aarhus forbereder Skoleflyvning med en Cub, og at man endelig paatænker at op-rette en Flyveskole ved Odense, maa det siges, at Danmark i Øjeblikket er ved at komme ganske godt med paa Sportsflyvnings Omraade.

## DIREKTE IMPORT AF AEROPLAN KRYDSFINER

med og uden Certifikat

### TRÆSORTER:

**Birk** for Flyvemaskiner  
og Svæveplaner

**EI** for Modelbygning

### LIMNING:

**Tego-Limfilm** (vandfast)

**Størrelser:** 127/127, 127/102, 120/100, 100/120, 94/127 cm  
76/127, 63/127, 58/127, 55/127 cm

**Tykkelser:** (3 Lags) 0.6, 0.8, 0.9, 1.0, 1.2, 1.5, 2.0, 2.5 mm  
(5 Lags) 1.0, 1.5, 2.0, 3.0, 4.0 mm

*Krydsfinér-Handelen*

G. PAGH MØLLER

Telf.: C. 13186 - Telgr.-Adr.: „Threeply“

HYLTEBRO 5 - KØBENHAVN N



## HVEM KENDER TIL DANSK MODEL-FLYVNING FØR 1935?

**D**A Dansk Modelflyver Forbunds Rekordprotokolfører, Per Weishaupt og undertegnede har i Sinde at skrive en Artikel om »Dansk Modelflyvnings Historie«, som skal kunne anvendes som Kildeskrift, vil vi gerne sættes i Forbindelse med Personer, der paa een eller anden Maade har Kendskab til dansk Modelflyvning i Perioden før 1935. Især vilde vi sætte Pris paa at komme i Forbindelse med Redaktørerne af Dansk Aviatisk Forænings Medlemsblad, Hr. Aksel Faber, Hr. Zieler samt Kassereren, Hr. Rør-dam.

Interesserede Personer indenfor ovenfor specificerede Rammer bedes venligst sætte sig i Forbindelse med Johannes Thinesen, Finsens Allé 29, Odense.

## 4 REKORDER PAA SAMME DAG MED SAMME MODEL.

**D**ANSK MODELFLYVER FORBUND har anerkendt følgende Rekorder, der alle er sat af Per Weishaupt, Odense Model-Flyveklub, med en Pritschon lavvinget Motormodel i Klasse IV og oven i Købet paa samme Dag d. 20. Novbr. 1938.

1) Hastighedsrekord paa 7,18 m/sec (25,848 km/Tim.) Ingen bestaaende Rekord. 2) Ovennævnte Rekord er ogsaa absolut Danmarksrekord i Hastighed for Motormodeller. 3) Distancerekord paa 76 m efter Jordstart. 4)

## Alt for Modelflyvere.

16 Aars Erfaring.  
Stor Prisliste sendes gratis.

**Helge Nielsen,**

Guldbergsgade 724, Kbhvn N.

## Dansk Modelflyver Forbund

Varighedsrekord paa 18 Sek. efter Jordstart. De bestaaende Rekorder i 3) (56 m) og 4) 8,1 Sek. indehaves af Per Weishaupt med Pritschon. Odense Model-Flyveklub, der stadig er førende paa Rekordernes Omraade, har saaledes Æren af Danmarks første Hastighedsrekord for Modeller.

## KONKURRENCE I »FREDERICA II«.



Begyndersvævemodel, »Knirp«, »Baby« og »Strolch«s Lillebror.

**D**EN 23. Oktober afholdt »Fredericia II« en vellykket Modelflyvekonkurrence, der fik et fint Udfald. Godt 30 Modeller mønstredes.

Med Svævemodeller blev der fløjet i 3 Klasser: X, XI, XII. Den bedste Tid opnaaede Klubbens første F.J.2 i sin Jomfruhøjstart, nemlig 3 Min. 56,4 Sek.

I Klasse X blev Mogens Friis Nr. 1, Villy Sørensen Nr. 2 og Henry Mortensen Nr. 3. Alle fløj med F.J.1. Mogens Friis's Gennemsnitstid for 3 Flyvninger var 31,7 Sek.

I Klasse XI blev Hans Friis Nr. 1 med en formindsket »Der grosse

Winkler« med en Gennemsnitstid paa 1 Min. 50,7 Sek. Nr. 2 blev Chr. Nielsen med en F.J.2, og Nr. 3 blev Poul Jørgensen med en »Baby«.

Chr. Michelsens »Strolch« blev Sejrrer i Klasse XII med den flotte Gennemsnitstid af 2 Min. 24,6 Sek. Mogens Friis blev Nr. 2 med en forstørret »Der grosse Winkler«, og Nr. 3 blev Harry Berthelsen med en »Strolch«.

Ladegaards »Cirrius« blev Nr. 1 i Klassen for Motormodeller med knap 1 Min. Nr. 2 blev en »Tummeliten«.

Der var udsat Sølvplader og -bægre som Præmier, skænket af en anonym Velgører.

Ejeren af »Flyvepladsen«, Proprietær Schou, »Nebbegaard«, inviterede bagefter Deltagerne paa Kaffe og Wienerbrød. Som en interessant Afslutning fremviste Hr. Schou en Film, han havde taget af Modelflyvningerne nogen Tid i Forvejen.

## KONKURRENCE I SKJERN MODEL-FLYVEKLUB.

**F**ØRST i November afholdt Skjern Modelflyveklub en Konkurrence for Motormodeller, hvor følgende Tider opnaaedes: Klasse Ib: Leo Straakærs »Kolibri« 15 Sek. Klasse IVb: Nr. 1 Sv. Herborg med »Merkur« 53,4 Sek. I Klasse Vb opnaaede Jens Jespersen 22 Sek. med »Wakefieldvinder 1936«. Endelig fløj Herborgs »Merkur« 43,6 Sek. efter Jordstart.



**Modelflyvesport**  
er moderne. Smuk  
illustreret Prisliste  
gratis og portofrit,  
skriv endnu i Dag.

**Modelflyveindustrien, Skjern**  
(Modelflyveklubbens Indkøbscentral)

## FLYVEMASKINER OG TILBEHØR



K. L. G. Tændrør  
Type V. 12

Instrumenter  
Propeller  
Flyverkameraer  
Projektører  
K. L. G. Tændrør

Faas hos

**ALFRED RAFFEL A/s**

Farvergade 15

Telefon C. 6395



## GENERALFORSAMLING I ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.

**M**ANDAG d. 31. Oktober afholdt O. M.-F. sin aarlige Generalforsamling med en saa fin Mødeprocent som 76. Per Weishaupt, et af O.M.-F.s to Æresmedlemmer, valgtes til Dirigent. Formanden, Holger Knudsen aflagde Beretning, og Kassereren Willy Olsen redegjorde for Regnskabet. Begge Dele blev godkendte.

Af Bestyrelsen genvalgtes Næstformanden, Henning Ploug. Til Formand valgtes Jørgen Nielsen, til Sekretær Richard Jensen, til Kasserer Erik Johansen og til Flyveleder Hans Jacobsen.

Klubben har nu 25 aktive og 6 passive Medlemmer. Det er den nye Bestyrelses Agt ved Oprettelse af kombineret Møde- og Arbejdslokale, Afholdelse af regelmæssige Konkurrencer at øge Interessen for Modelflyvning i Odense igen.

Til Slut uddelte Formanden Vandrepokalerne. Per Weishaupt vandt til Ejendom Pokalerne for Motormodelrekord og flest Rekorder. Aksel Boje vandt Pokalen for Svævemodel. Det blev vedtaget at lade Pokalerne vandre videre et Aar, da der ikke var gjort nok for at vinde dem.

Bent Rom-Pokalen blev tildelt Eivind Petersen for en smuk udført Model af en Gloster Gauntlet Jager.

Klubbens fremtidige Adresse er: Jørgen Nissen, Hjallesvej 121, Odense.

## »UHU«

**V**I er blevet anmodet om at henlede Opmærksomheden paa »Uhu« som Klæbemiddel til Modelsvæveplaner — vi gør det gerne, da det virkelig har gode Egenskaber til dette Formaal. »Uhu« faas hos Bog- og Papirhandlerne.



## Model Materiale • Tarm

Efter mange Opfordringer om at sende en virkelig god Model ud i Byggesæt, kommer vi nu med den Model, De søger. R-X-1 - 75 cm Spændvidde - er let at bygge, en sikker Flyver i alt Slags Vejr. Flere Tider paa over et Minut med Jordstart, Flyvelængde 1 Kilometer. Komplet Byggesæt: 5 Kr. + Porto.

MODEL MATERIALE • Tarm, Jylland.

## B Ø G E R

Arbejdstegninger og Byggevejledninger til Svævemodeller.

Rasted's Forlag i Hellerup har udsendt tre udmærkede komplette Arbejdstegninger med tilhørende Byggevejledninger af Svævemodeller, konstrueret af Knud Flensted Jensen. Den erfarne og ihærdige Konstruktør Navn borger for, at Svævemodellerne er, som de skal være, for Knud Flensted Jensen har gennem mange Aar præsteret et enestaaende dygtigt Stykke Arbejde indenfor Bygningen af Svævemodeller.

**S. F. 19.** er en ret enkel Svævemodel, der til Trods for sin Enkelhed er meget velflyvende. Den er stabil, ret spinkel og meget let, og egner sig godt til Termikflyvning. Planbelastningen er ca. 15 g/dm<sup>2</sup>. Spændvidden er 1350 mm, og Kroppens Længde er 980 mm.

**S. F. 24 »Bubi«** er en Termikmodel med en ualmindelig lav Planbelastning, nemlig ca. 13 g/dm<sup>2</sup>. Spændvidden er 1000 mm, og Kroppens Længde er 780 mm.

**S. F. 25 »Pluto«** hører til Klasse XII. Modellen er meget solidt bygget og taaler derfor en Del. Planbelastningen er ca. 20 g/dm<sup>2</sup>. Til Trods herfor har den en yderst lav Synkehastighed, der skyldes dens aerodynamisk fine Form. Den har et temmelig højt Glidetal. I Højdestart med 60 m Snor er der opnaaet fine Flyvetider paa 2 Minutter uden synderlig Termik. Dens Spændvidde er 1860 mm, og Kroppens Længde er 1310 mm.

„Flyv“ fra April 35 til Dato, samt svensk „Flygning“ fra Jan. 35 til Dato. Hefterne rene og hele, sælges samlet eller delt, alle 92 Hefter Kr. 15.00.  
Aagesen - Roesskovsvej 80 - Odense.

## Svæveflyver-Udtrykkene.

**J**EG takker de Svæveflyvere, der har været saa energiske at give sig i Lag med Oversættelsen af alle de tyske Fagudtryk, jeg angav i Oktober-nummeret.

Da det viser sig at være en vanskelig Opgave, og vi gerne vil have endnu flere gode Forslag, har vi forlængget Indleveringsfristen for Besvarelser til 15. Januar 1939.

Tænk over det i Juleferien!

Harriet Førslev.

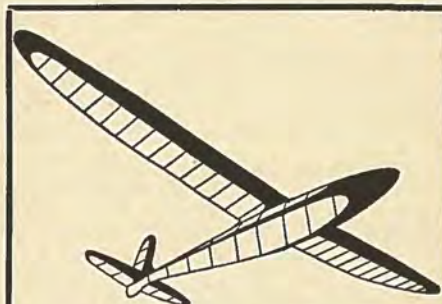
\*

## RETTELSE

I Fortegnelsen over Klubadresser i Flyv Nr. 11 er Adresserne for »Aalborg Modelflyveklub« og »Aviator«, Aalborg blevet ombyttede, vi anfører derfor de rigtige Adresser:

»Aviator«, H. P. Høyner, Rostrupsvej 7, Aalborg.

»Aalborg Modelflyveklub«, Alf. Houlberg, Fredericiagade 18, Aalborg.



## NYHED!

### „Pluto“ S.F. 25

Vingefang 186 cm  
af K. Flensted Jensen  
Tegning ..... Kr. 1.75  
Byggesæt uden Tegning .... - 8.00  
— med — ..... - 9.00

Tidligere er udkommen:

### „Bubi“ S.F. 24

Vingefang 100 cm  
Tegning ..... Kr. 1.00  
Byggesæt uden Tegning .... - 4.50  
— med — ..... - 5.00

### S.F. 19

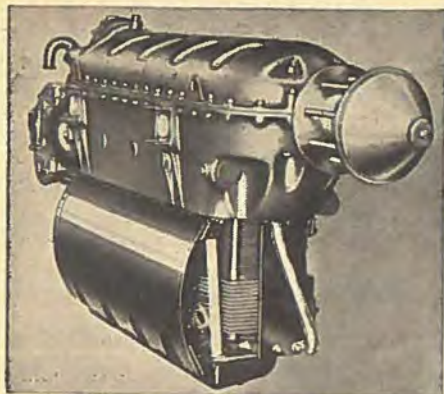
Vingefang 135 cm  
Tegning ..... Kr. 1.00  
Byggesæt uden Tegning .... - 4.50  
— med — ..... - 5.00

Franke leveret oversalt mod Forudbetaling i Fri-mærker, pr. Postanvisning eller ved Indbetaling paa Postkonto 1519.

**RASTED'S FORLAG**  
HELLERUP - TELF.: HELRUP 56



## NY GIPSY MOTOR.



*Gipsy Minor 90 H K Motor.*

**D**EN yngste Motor af den velkendte Gipsy Familie, hvoraf der hidtil er bygget ca. 7000 Stk., er Gipsy Minor paa 90 H. K. Det er en 4-cyl., luftkølet Motor med hængende Cylindre. Dens Vægt er 95 kg; Brændstofforbruget 18—20,5 l/T; Slaglængde 105 mm; Boring 102 mm.

## VERDENSREKORD I DISTANCEFLYVNING.

**T**RE engelske Militærmaskiner startede fra Ægypten (Ismailia) den 5. Novbr. Kl. 3,55, og uden Mellemlanding naaede de Port Darwin i Australien efter at have gennemfløjet en Distance paa ca. 11.200 km. Det var tre Vickers-Wellesley Monoplaner udstyret med »Bristol« Pegasus XXII Motor.

## LANDFLYVEMASKINER TIL DEN ITALIENSKE LUFTPOSTFORBINDELSE ITALIEN—SYDAMERIKA.

**D**ER arbejdes paa Kraft for at etablere en Luftpostforbindelse mellem Rom og Sydamerika, og i Øjeblikket er man optaget af, hvorvidt der skal anvendes Søflyvemaskiner eller Landflyvemaskiner. Meget tyder paa, at Landflyvemaskinen vil gaa af med Sejren, idet man hævder, at Starten er lettere, samt at en dertil indrettet Landflyvemaskine kan holde sig flydende paa Vandet lige saa længe som en Søflyvemaskine (i Tilfælde af Nødlanding).

## NYT FRA ALLE LANDE

### BETYDNINGSFULD SAMMENSLUTNING INDENFOR DEN TYSKE LUFTFART-INDUSTRI.

**F**OR at fremme Salget, og navnlig Eksportsalget, er de to meget kendte tyske Flyvemotorfabrikker, *BMW Flugmotorenbau Gesellschaft* i München og *Brandenburgischen Motorenwerke* i Berlin/Spandau blevet sluttet sammen til Firmaet *Aero Motor Export Gesellschaft* med Hjemsted i Berlin. —

Hidtil har de to Firmaer konkurreret indbyrdes, og man haaber gennem Sammenslutningen at kunne skabe en langt bedre Kundebetjening, end Tilfældet hidtil har været.

Dette gælder navnlig Kunderne i Udlandet, der efterhaanden ikke er saa heldig faa, og det nydannede *Aero Motor*

*Export*, der nu kommer til at raade over begge de tidligere Firmaers dygtige Ingeniører og Konstruktorer, bliver i Stand til at yde den bedst mulige, sagkyndige Kundeservice.

Det nye Firmas Fabrikationsprogram omfatter foreløbig de luftkølede Stjernemotorer *BMW 132*, *Bramo-Fafnir* og *Bramo Sh 14 A*.

## JULE-LUFTPOST.

**I** England regner man med, at den Jule-Brevpost, der skal transporteres ad Luftvejen (uden Ekstragebyr naturligvis) til de britiske Rigsdele, i Aar vil beløbe sig til ca. 500 Tons. For at kunne klare denne vældige Last, sætter Imperial Airways alt disponibelt Materiel ind paa Opgaven, idet man regner med, at 17 Millioner Breve og Kort vil udgaa ad Luftvejen fra Southampton, og lige saa mange vil ankomme fra de fjerntliggende Rigsdele.

## ITALIENSK JAGER



*Italiensk Jager, Aer Macchi C 200.*

**A**ER MACCHI C 200 er bygget af Ingeniør Castoldi, der ogsaa konstruerede den Søflyvemaskine, der endnu er Indehaver af den absolutte Verdensrekord i Hastighed. Aer Macchi C. 200, der er ved at blive leveret

til den italienske Luftstyrke, skal have særdeles gode Flyveegenskaber. Dens største Hastighed (i 4800 m) er 505 km/T. Den er bygget af Metal og er udstyret med en luftkølet Fiat Stjernemotor paa 850 H. K.

## SEE FABRIKS AKTIEBOLAG

*Sandviken*

Tillverkare av alla slags stålrör för flygmaskins-industrien • Vätkänd kvalité • M rke: SEEFAB.

Repræsentanter: **V. LÖWENER - KØBENHAVN V.** Vesterbrogade 9 B  
Telefon: C. 7885



## GAVEBØGER *for den flyveinteresserede Ungdom:*

### DANSK FLYVNING'S HISTORIE

Dette store, smukt illustrerede Værk paa 385 Sider sælges nu til ned-sat Pris. Oprindelig kostede Bogen Kr. 10.00 men sælges nu for

**Kr. 3.50**

*Frank A. Swoffer:*

### LÆR AT FLYVE

En praktisk Lærebog i Flyvningens Teori skrevet i en hurtig og letfattelig Form. — 39 forklarende Illustrationer giver Bogen yderligere Interesse for Flyvere og flyveinteresserede.  
145 Sider.

**Kr. 3.50**



fh. AUGUST BANGS FORLAG  
EJVIND CHRISTENSEN



VESTERBROGADE 60. MEZZ.

TELEFON 13404 · GIRO 23824

## HVORDAN FLYVER MAN?

Oversat og bearbejdet af Kapt. John Foltmann

Danmarks flyveinteresserede Ungdom har hidtil savnet en Bog, der paa en populær og letfattelig Maade klarlægger **alle** Flyvningens Problemer; men den er kommet nu og hedder: „Hvordan flyver man?“ Denne Bog er et veritabelt Flyvekursus, som enhver — uden de mindste Forkundskaber — vil kunne forstaa, ikke mindst paa Grund af de mange — ca. 400 — glimrende og videnskabelig korrekte Tegninger i Bogen.

„Hvordan flyver man?“ er oversat til 8 Sprog og er solgt i ca. 160.000 Eksp. foruden et russisk Oplag paa 100.000 Eksp. Den italienske Stat vil bruge den som Lærebog for de italienske Militærflyvere. For alle, der vil lære at flyve, kan denne Bog anbefales som **Lærebog**.



En af de ca. 400 Illustrationer i „Hvordan flyver man?“

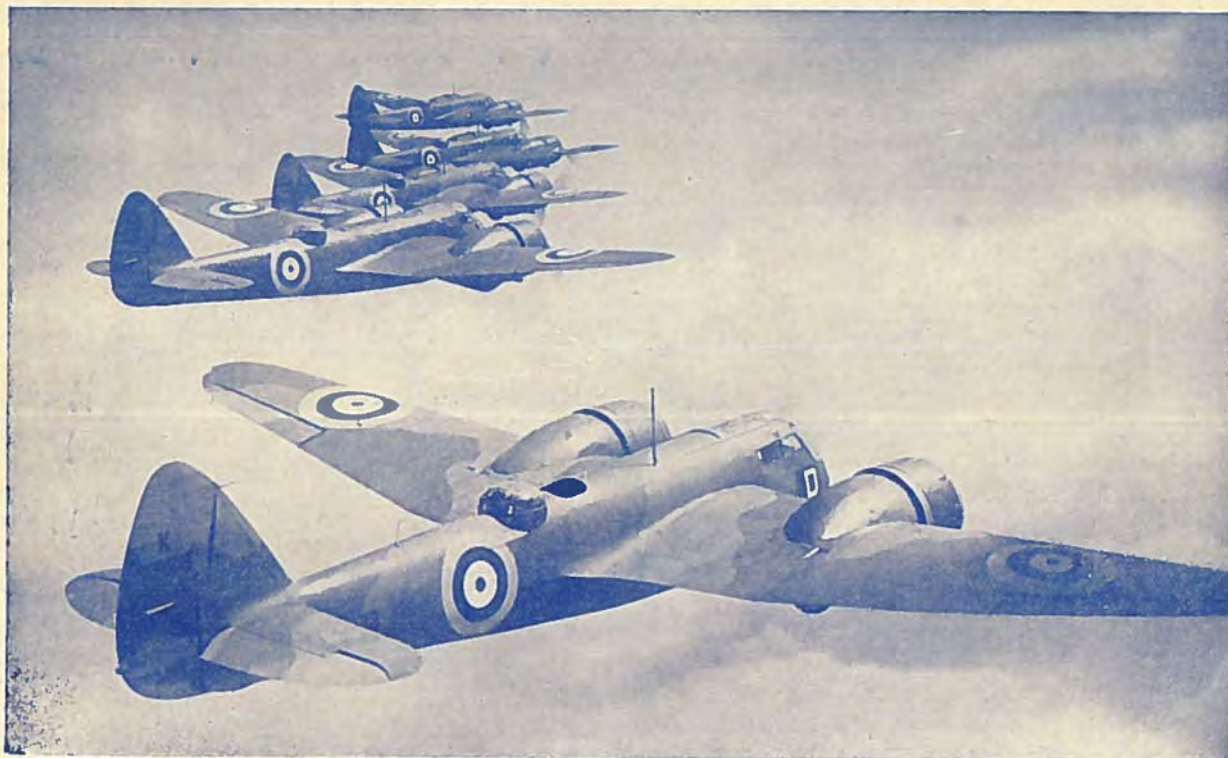
„Hvordan flyver man?“ koster Kr. 6,75 heftet og Kr. 12,75 i Vælskbind.

For at interesserede kan faa Lejlighed til yderligere at uddybe Stoffet, har Forlaget startet en **Studiekreds** i Teknologisk Institut med Kaptajn Foltmann og andre Ekspertter som Ledere. For Deltagelse betales Kr. 6,—.

Lad Deres Boghandler vise Dem „Hvordan flyver man?“, og hvis De vil deltage i Studiekredsen, kan Boghandleren tilmelde Dem. De kan ogsaa selv gøre det ved at ringe til C. 14.282, Lokal 1, eller skrive til:

**CHR. ERICHSENS FORLAG - SJÆLEBODERNE 4, K.**





*En Formation af „British Air Force“s  
Blenheim Maskiner.*

- „BRISTOL“ Blenheim Bombemaskinen, der er udstyret med to „BRISTOL“ Mercury Motorer er uden Tvivl Nutidens mest yde- dygtige Bombemaskine. „BLENHEIM“ er en hyperhurtig Maskine med stor Rækkevidde, usædvanlig Manøvreedygtighed og ypperlige Start- og Landingsegenskaber, der gør det muligt at anvende enhver almindelig Flyve- plads uden at løbe nogen som helst Risiko.

## „BRISTOL“ **BLENHEIM BOMBER**

*Bristol*

**THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., FILTON, BRISTOL, ENGLAND**  
REPRÆSENTERET I DANMARK OG ISLAND VED A. B. C. HANSEN COMP., INDUSTRIBYGNINGEN, KØBENHAVN V.