

FLYV

Nr. 1

1942 - 15. Aarg.

INDHOLDET:

Dans Luftflaade

Bombenangreb over
Atlanten

Vi starter stor
KONKURRENCE
alle Motorflyvere,
Svæveflyvere og
Modelflyvere



50
ØRE

FLYV ønsker et godt Nytaar
for Dansk Flyvning!



Vindposen er Flyvepladsernes Kendetegn. I mere end 30 Aar har Vindposerne vajet over Flyvepladserne rundt om i Verden og vist Flyveren Landingsretningen. Det første tyske Specialfirma for Luftfartsmateriel

Gerhard Sedlmayr
AUTOFLUG

har ogsaa mere end 30 Aars Fagkendskab.

AUTOFLUG BERLIN-TEMPELHOF
INH. GERHARD SEDLMAYR



»ASKANIA«
FLYVEINSTRUMENTER

Man maa ikke glemme, at Flyverens Ansvar er stort. Han maa derfor i Kampen mod Vejrliget kunne stole ubetinget paa sine Instrumenter.

Hvor meget større maa derfor ikke den Fabriks Ansvar være, som leverer ham disse Apparater.

For »Askania« Flyveinstrumenter og Kursstyring overtager vi gerne dette Ansvar, thi vore højt udviklede Instrumenter nyder Verdensry.

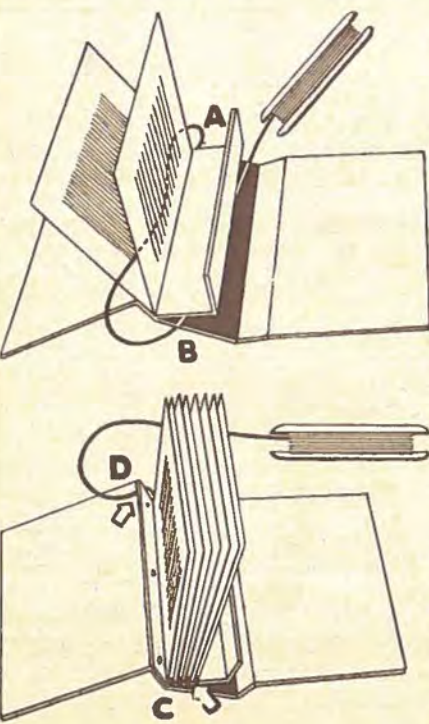
Generalrepræsentant:
A. B. C. HANSEN COMP. A/S
VESTERBROGADE 1, KØBENHAVN V.



ASKANIA-WERKE AG
BERLIN-FRIEDENAU

5862

SAMLEBIND til „FLYV“



Hurtig Indheftning - Let Oplukning

PRIS Kr. 2.50

„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra „FLYV“s Ekspedition Vesterbrogade 60

Bøger

for Modellflyvere - Svæveflyvere - og alle Flyveinteresserede

Modellflyvesport
Sven Wiel Bang, Johs. Thinesen og Per Weishaupt
Kr. 7.50

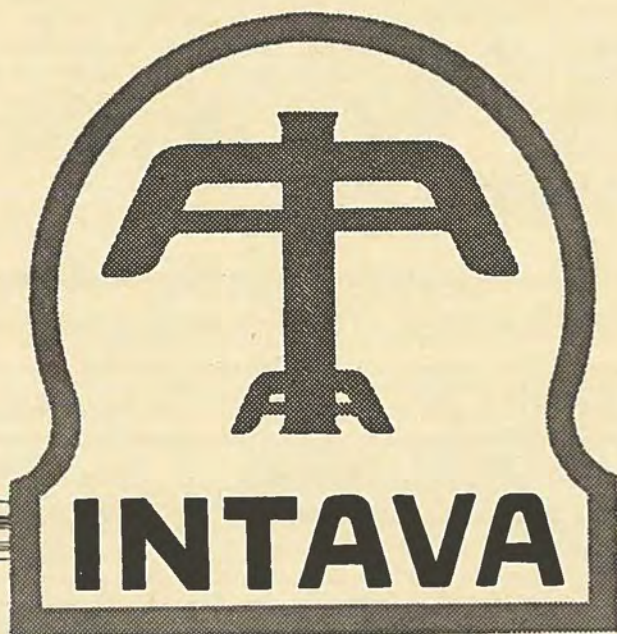
Der Segelflug im Wettbewerb der Völker
Hubert Zuerl
Kr. 13.00

Die Luftmächte der Welt
Smukt Billedværk med de forskellige Landes Flyve-maskintyper. Heftet **Kr. 7.75**, indb. i Lærred **Kr. 9.75**

Der Deutsche Flugsport
Skildrer i Billeder Flyvningen som Sport: Modellflyvning, Svæveflyvning og Sportsflyvning. Heftet **Kr. 7.75**

Saa flyver vi —
M. P. Eskildsen m. fl. Heftet **Kr. 8.50**, indb. **Kr. 10.00**

„FLYV“s EKSPEDITION - Vesterbrogade 60 - København V.
Udenlandske Bøger forskrives paa hurtigste Maade



INTAVA leverer over
hele Jorden Brændstof
og Smøreolie af højeste
Kvalitet til Brug i
Flyvemaskiner

INTAVA

TELEGRAMADR.:
INTAVA

TELEFON NR.:
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Repræsenterende

Det Danske Petroleums Aktieselskab og Vacuum Oil Company A/S.

„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



**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin
Berlin-Wien
København-Oslo
København-Malmø
København-Rønne

DDL

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s
CENTRAL 8800

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Nr. 1

Januar 1942

15. Aargang

Aaret der svandt

SOM vi alle kun alt for godt ved, har en knugende Stilhed hvilet over dansk Flyvning i hele Aaret 1941 og navnlig over Sports- og Privatflyvningen.

Det Danske Luftfartselskab har kun fløjet paa Ruterne København—Malmø og København—Berlin—München samt paa den indenlandske Rute København—Rønne.

Med Glæde har man konstateret, at disse Ruter har været stærkt benyttet af Publikum, og navnlig har Bornholmsruten været en Succes, der har slaaet enhver Rekord.

Det skal ogsaa anføres, at Zone-Redningskorpsets Flyve-Ambulance har udført et fortjenstfuldt Arbejde ved at transportere adskillige alvorligt syge Patienter fra forskellige Steder i Landet til København.

Erhvervsflyvere samt Sports- og Privatflyvere har derimod med Sorg og Længsel tænkt paa deres kære Flyvemaskiner, der staar demonteret og indestængt i Magasiner Landet over.

Ogsaa den smukke og ædle Svæveflyvesport har været stækket; kun paa enkelte Pladser paa Sjælland har Svæveflyverne haft Tilladelse til at drive en meget begrænset Svæveflyvning med Spil- og Haandstart.

Modelflyverne har kunnet boltre sig nogenlunde frit og har endog haft flere gode Sportsstævner.

Men medens Sportsflyvningen saaledes paa Grund af Forholdene har ligget stille, har Aaret 1941 dog været et bemærkelsesværdigt og begivenhedsrigt Aar i D. K. D. A. S.'s Historie.

I Samhørighed og i Enighedens Aand har alle danske Motorsportsflyvere, Svæveflyvere og Modelflyvere gennem deres respektive Unioner slut-

tet op om Aeronautisk Selskab. Denne Samling har virket styrkende indadtil og udadtil, og der er saaledes skabt et solidt Grundlag for den danske Flyvesports Udvikling i Fremtiden.

Gennem de Unge, Mænd som Kvinder, hele Landet over gaar der et mærkbart frisk Pust af Interesse og Forstaaelse af Flyvningens Betydning i Fremtiden.

De teoretiske Sportsflyverkursus, der under Selskabets Kontrol startedes i København, Aarhus og Aalborg, er gennemgaaet af ca. 525 interesserede og flittige Elever. Over Halvdelen af disse har indstillet sig til de frivillige Prøver, og 261 Elever har faaet Selskabets Diplom for bestaaet Eksamen.

Ved den Propaganda, som Selskabet iværksatte i Slutningen af Aaret, er der indtil nu opstaaet en Medlemstilgang paa ca. 50 Firmamedlemmer, ca. 50 livsvarige Medlemmer og ca. 150 almindelige Medlemmer.

Vi haaber og tror, at dette Antal vil øges betydeligt i den kommende Tid.

Hertil kommer, at Selskabet gennem dets tilsluttede Unioner har faaet en Tilgang af et anseeligt Antal indirekte Medlemmer.

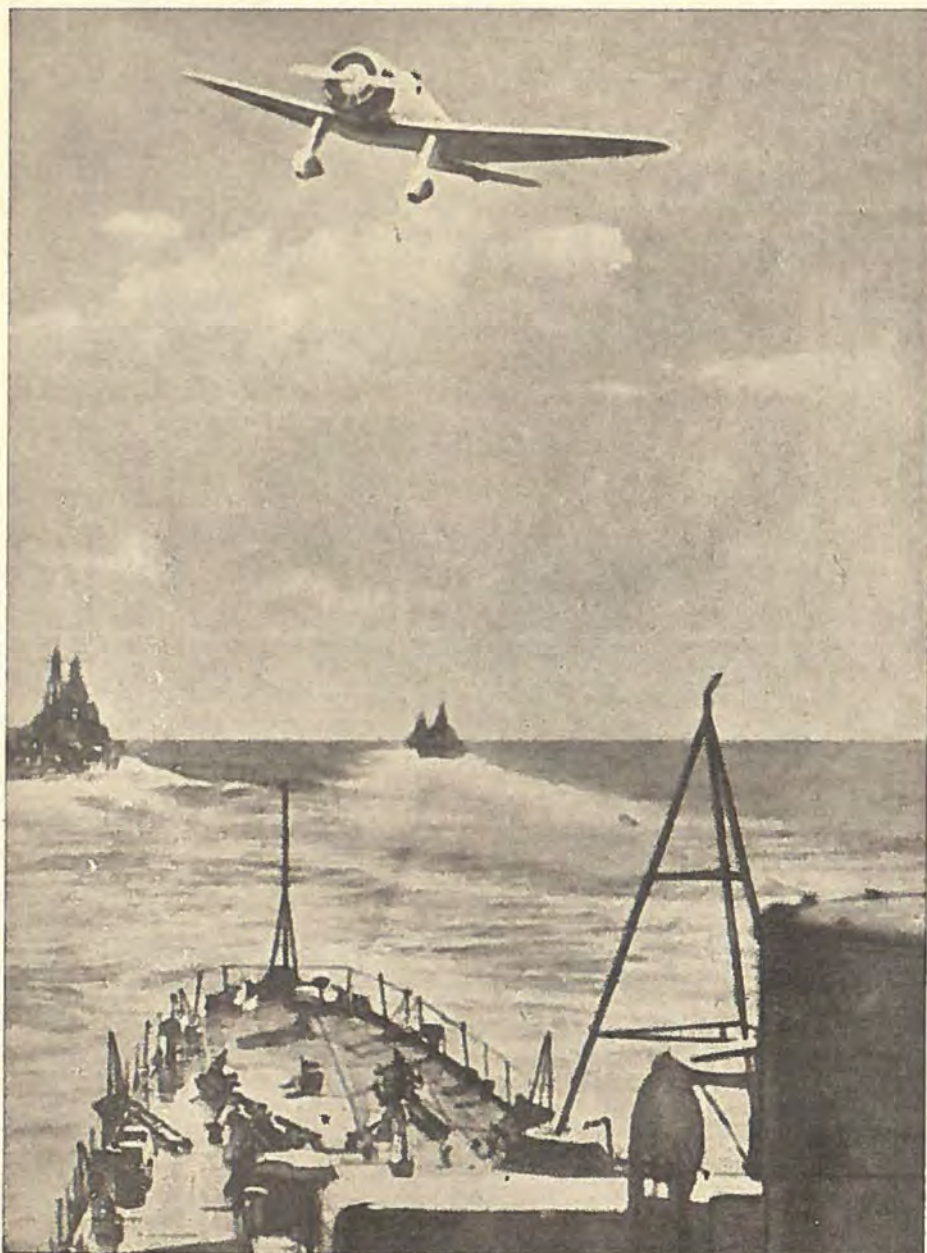
Til Trods for de mørke Tider og til Trods for at det svære Tryk, der hviler over dansk Flyvning, næsten er mere forstemmende end ved Nytaarstid ifjor, ser vi Fremtiden i Møde med Tillid.

Det var aldrig vor Vane at lade os kue af Modgang.

Flyvningens Sag er Ungdommens Sag, og Ungdommens Tillid til Fremtiden er ubegrænset.

Ufortrødent og sejgt vil vi arbejde for Flyvningen og holde ud, til det smilende danske Landskab igen kan udfolde sig frit og under frie Vinger.

JAPANS LUFTFLAADE



Japansk eensædet Jager Mitsubischi 96 der anvendes af Marinen i Stillehavet.

Sammen staar vi, og sammen holder vi ud, Bestyrelse og Medlemmer, Unioner og Klubber, Redaktion og Læsere, stærkt sammenknyttet med een Vilje og eet Maal.

Ogsaa bringer vi en Tak til alle, der i det svundne Aar har sluttet op om og har hjulpet Selskabet paa forskellig Vis.

Vi vil takke Pressen, Firmaer og Enkeltpersoner, der i Aarets Løb elskværdigt har støttet Selskabet og Tidsskriftet »Flyv«, og vi vil i det hele

taget takke alle, der har sluttet op om os.

Vi hilser alle vore Medlemmer og Bladets Læsere med Haabet og Ønsket om, at der for vor Konge og vort Land og for os alle maa komme et godt og lykkeligt Nytaar.

Det Kongelige Danske Aeronautiske
Selskabs Bestyrelse
og
»Flyv«s Redaktion.

Den langvarige Spænding mellem U.S.A. og Japan udløstes den 7. December, da Japan erklærede Amerika og England Krig. I samme Øjeblik indlededes en Række voldsomme japanske Luftangreb paa de engelske og amerikanske Besiddelser i Stillehavsomraadet, der paany gav Bevis paa Luftvaabnets uhyre Betydning i den moderne Krig. Ogsaa paa denne vældige Krigsskueplads vil Kampen komme til at staa om Herredømmet i Luften, og Flyvemaskinen vil efter alle Solemærker at dømme faa den afgørende Indflydelse paa Krigens Resultat. I denne Jættedyst, der nu forestaar, er det den amerikanske Luftflaade med dens enorme industrielle Reserver, der sættes op mod de krigsvante japanske Luftstyrker, hvis Industrireserver er ukendte. I »Flyv« Nr. 7 for i Aar bragte vi en Oversigt over Organisationen af U.S.A.'s Luftvaaben; i det efterfølgende bringer vi en Oversigt over Japans Luftflaade, skrevet paa Grundlag af Oplysninger i nylig udkomne amerikanske, engelske, svenske og tyske Fagblade.

MED Hensyn til Hær og Flaade har Japan lige siden den russisk-japanske Krig i 1904—1905 haft en Plads mellem Verdens Stormagter, og da Flyvemaskinens Udvikling senere borteliminerede den naturlige Beskyttelse, som Landets isolerede Beliggenhed ydede, var Japan tvunget til at skabe sig en Luftflaade, der svarede til en Stormagts Stilling.

Selv om Japan allerede fra 1912 begyndte de første Forsøg paa at anvende Flyvemaskiner i Forbindelse med Hæren, er det dog først fra 1920 man kan tale om et egentlig japansk, militært Flyvevæsen. Paa et meget tidligt Tidspunkt tilstræbte man at gøre sig uafhængig af alle andre flyvemaskineproducerende Lande; men alligevel tog det meget lang Tid, inden man kunde skabe en Luftmagt paa Grundlag af egen Forskning og Industri. Gennem Aarene var Japan en god Kunde hos engelske, tyske, italienske og amerikanske Flyvemaskinefabriker; saa sent som i 1938 var det Amerikas største Kunde hvad Køb af Flyvemateriel angaar, idet det ifølge den amerikanske »The Aircraft Yearbook 1939« købte for over 11 Millioner Dollars Flyvemaskiner og Tilbehør i U. S. A. Amerikas næststørste Kunde i samme Aar

var Hollandsk Indien, der købte for 8½ Million Dollars Flyvemateriel.

Den luftmilitære Oprustning blev øget Aar for Aar, og samtidigt udbyggede Japan et stort Luftrutenet for at fremme Forbindelsen med den øvrige Verden. Allerede under det japanske Fremstød i Manchuriet i 1931 fik man Bevis for Luftstridskræfternes Betydning, og under den nuværende, flere-aarige Krig med Kina var det efterhaanden betydelige japanske Luftvaaben en uundværlig Forudsætning for de omfattende Operationer, der har været gennemført til Lands og til Søs.

I Aarene 1935—1937 blev der sat yderligere Pres paa Luftoprustningen, og en delvis Reorganisation fandt Sted. Hærens Luftstyrker, der hidtil havde være underlagt et Departement i Krigsministeriet, blev udskilt fra dette og direkte underlagt Kejseren.

Marinens Luftstyrker var underlagt Marineministeriet. De to Luftstyrker slugte efterhaanden betydelige Beløb; i 1937 androg Udgifterne hertil 27 pCt. af hele Statsbudgettet. Samtidig indførtes en meget effektiv Organisation af Luftfartsindustrien.

Den tekniske Opbygning af Luftvaabnet fulgte ikke helt de samme Linier som i de europæiske Lande, og herom siger General Tomozuki Yamashita, Organisatoren af det nye japanske Luftvaaben, følgende: »Da jeg begyndte paa Opbygningen af vort Luftvaaben, der ikke udgør en selvstændig Del af Krigsmagten, men er tildelt Hæren og Marinen, maatte jeg tage Hensyn til det kæmpemæssige Omraade, hvori Japan havde sine Kampopgaver. Japan havde Brug for Fjernrekognosceringsluftfartøjer og Bomberer med særlig stor Rækkevidde, og tillige skulde det bruge Jagere, hvis Rækkevidde var betydelig større end de europæiske Luftvaabens Jagere. Vore Bomberes Jagerbeskyttelse vilde kun være effektiv, naar vi anskaffede Jagere, der med Hensyn til Hurtighed svarede til alle en moderne Luftkamps Krav, og som tillige raadede over en langt større Rækkevidde end Tilfældet var med de europæiske Jagere.«

At denne Tillempning af europæiske Konstruktioner efter japanske Forhold var rigtig, viste sig under Krigen i Kina. Ved Operationernes Begyndelse skal japanske Bomberenheder have gennemført daglige Angreb med Moderlandet som Basis for at støtte Landgangsforetagendet, og har herunder haft en samlet Flyvetid paa 10 Timer til Hen- og Hjemflyvning. Det kinesiske Hovedkvarter Tschungking,

der indtil for et halvt Aar siden havde været Genstand for over 70 Bombeangreb, laa saaledes ca. 1000 km fra de japanske Flyvebaser. I denne Forbindelse maa man dog tage i Betragtning, at Modstanderen rimeligvis ikke har raadet over særlig mange moderne Luftfartøjer.

General Yamashita, der selv har deltaget som Chef for en Flyverdivision i Kina, siger videre: »Under Kampene i Kina var der kun een Ting vi manglede, og det var Dykbombere! Men det stod dog enhver Officer om Bord i et Bombeluftfartøj frit for, under Angreb mod meget vigtige Maal, at styrte sig med hele Luftfartøjet ned mod det befalede Maal for paa den Maade at løse Opgaven ved at ofre Livet. Og de gjorde det! Naar vore Luftfartøjer under Kampene ved Natscho landede paa de fjendtlige Flyvepladser og Besætningerne derefter, under Dækning af Luftfartøjernes Maskingeværer, egenhændigt stak Ild paa Hangarer og andre Bygninger, saa blev dette gjort ud fra lignende Motiver.« Efter Oplysninger fra Juli 1941 var de japanske Luftstyrker organiseret saaledes:

Hærens Flyvevaaben, der var direkte underlagt Kejseren, omfatter tre operative Flyverkorps og nogle selvstændige Flyverregimenter. 1. Korps i Kagamigahara bestod af 1 Jager-, 1 Rekognoscerings- og 1 Jagerflyverregiment; 2. og 3. Korps omfattede hver 2 blandede Flyverregimenter à 2 til 5 Eskadriller. Hærens Divisioner i Manchuriet raadede over seks Flyverregimenter og nogle selvstændige Eskadriller. Til Uddannelse af det flyvende Personel havde man seks Flyveskoler til Raadighed. Ballonregimenterne var tildelt Artilleriet. Marinens Flyveva-

aben, der var skarpt adskilt fra Hærens og underlagt Marineministeriet, omfattede 17 Kystflyverafdelinger og en Flaade af moderne Hangarskibe, foruden Flyvemaskinemoderkibe. Der var følgende syv Hangarskibe: Kaga, Akagi, Hosho, Rynjo, Soryn, Hiryn og Koryn, hvoraf de to var paa 26.900 Tons. Flyvemaskinemoderskibene var følgende fem: Rotoro, Kamoi, Chitose, Chigoda og Midzuho. Der fandtes to Marineflyverskoler.

Japan er ogsaa i Besiddelse af uddannede Faldskærmstropper, hvis Antal opgives til 4800.

Det samlede Antal Flyvemaskiner ved Hær og Marine, indbefattet Skolemaskiner, opgives til ca. 3000. Det er dels af egen Konstruktion, dels licensbyggede og dels indkøbt i Amerika, England, Italien og Tyskland. Landet raader over 15 Flyvemaskinefabriker og 10 Flyvemotorfabriker, der er udstyret med de nyeste Værkstedsmaskiner. Foruden sin Flyvemaskine- og Motorindustri raader Japan ogsaa over en ydedygtig Tilbehørsindustri, og der er en hel Række videnskabelige Instituter og Laboratorier, som uddanner Ingeniører, der kan tilfredsstille Luftfartsindustriens stigende Behov af teknisk Personel. I denne Forbindelse yder navnlig det aeronautiske Forskningsinstitut ved Tokios Universitet en stor Indsats.

For at naa hen til at blive uafhængig af Udlandet, har Japan haft store Vanskeligheder at overvinde, ikke blot hvad Raamaterialer angaar, men maa ske i endnu højere Grad med Hensyn til Personel, og i hvor høj Grad det er lykkedes, er vanskeligt at sige.

De Flyvemaskinetyper, som anvendes af Hærens og Marinens Flyvevæ-

Øverst:
Tosædet Jager Type
96.

Nederst:
Let Bomber Mitsubischi 92.

Til Anvendelse i
Samarbejde med
Krigsmarinen har
man i udstrakt
Grad anvendt den
eensædede Jager
Mitsubischi 96, der
ogsaa bliver be-
nyttet som Dyk-
bomber.



Fra Dornier-Fabrikkernes Virksomhed



Tilpasning af Kropklapper hos Dornier.

VED Bygning af Flyvemaskiner, siger Dornier Fabrikerne i Friedrichshafen, er det af den største Betydning, at man tager Hensyn til, at alle aftagelige Dele er fremstillet paa en saadan Maade, at de uden Vanskelighed kan udskiftes med tilsvarende Dele fra andre Maskiner. Dette Krav har særlig Betydning under Krigsforhold, hvor det gælder om hurtigst muligt at kunne udskifte de aftagelige Dele paa en Flyvemaskine, hvis de af en eller anden Aarsag er blevet gjort ubrugelige. Og det maa vel at mærke kunne gøres af Personellet paa Flyvepladsen, uden at det først skal have Arbejde med at tilpasse de paagældende Dele, for ikke at sinke Flyvemaskinens Klargøring til nye Opgaver.

Ved Seriefremstillingen paa Fabriken er det en absolut Nødvendighed, at man sørger for, at alle aftagelige

Dele er nøjagtigt tilpasset efter en Skabelon, og det gør sig navnlig gældende i de Tilfælde, hvor de forskellige Dele fremstilles paa flere Fabriker. Der er det Moderfabrikens Sag at udstyre Licensfabrikerne med saadanne Skabeloner, at de forskellige Fabrikers Frembringelser kan udskiftes indbyrdes, saa ethvert ekstra Tilpasningsarbejde undgaas.

Det har Dornier Fabriken i Tide været opmærksom paa, og det har truffet saadanne Foranstaltninger, at de Dele, der fremstilles af Moderfirmaet og Licensfabrikerne, er saa nøjagtigt tilpasset fra Fabrikkernes Side, at de kan anvendes i Flæng.

Til dette Formaal har Fabriken fremstillet en Række Skabeloner, og vi bringer ovenfor et Billede af en af disse, der anvendes til Tilpasning af Kropklapper.

sener, er for en meget stor Del leveret af følgende Fabriker: Kawasaki, Nakajima, Kawanichi, Ischikawajima og Mitubischi. Desuden forefindes Typerne Heinkel He 112, Heinkel He 111, Fiat CR 42, Fiat BR 20, Junkers Ju 86, Junkers Ju 87, Hawker Nimrod, North America NA 16 og Lockheed 14 samt flere andre nyere Typer af Bombere og Jagere, hvis Typebetegnelse ikke kendes.

Den japanske Typebetegnelse omfatter i de fleste Tilfælde et Nummer, og af dette kan man slutte sig til, hvor gammel Typen er. Ifølge japansk Tids-

regning svarer Aaret 2592 f. Eks. til vort 1932, og det vil sige, at Typen Kawasaki 93 saaledes stammer fra 1933, Mitsubischi 96 fra 1936 o. s. v.

Hvor ydedygtigt det japanske Luftvaaben vil være i det lange Løb faar staa hen i det uvisse, da det i en meget væsentlig Grad har været afhængig af Brændstoftilførsler udefra, og hvor stor en Brændstofreserve, man har opmagasineret, og i hvilken Udstrækning der kan fremstilles syntetisk Benzin, kan heller ikke siges med Sikkerhed.

J. F.

Luftpostbreve paa Film

LUFTPOSTBEFORDRINGEN mellem England og dets militære Styrker i Dominions og Kolonier har efterhaanden voldt en Del Vanskeligheder, fordi den har antaget et meget stort Omfang. Det var blevet et Problem, hvordan man skulde skaffe den nødvendige Lufttonnage, men nu har man imidlertid løst Spørgsmaalet paa en saare praktisk Maade, der ikke blot sparer en Mængde Tonnage, men ogsaa en Masse Tid. Alle oversøiske Breve bliver skrevet paa noget særligt Papir, og derefter affotograferes de paa nogle smalle og meget tynde Filmstrimler. Paa Bestemmelsesstedet forstørres de derefter op til den oprindelige Sørrelse og sendes til Adressaten. Paa den Maade kan al Post sendes ad Luftvejen, og Brevene kommer langt hurtigere frem end det ellers vilde have været Tilfældet.

* * *

Metoden er ikke af ny Dato. Under Paris' Belejring i 1870/71, da den franske Hovedstad i nogle Maaneder var helt afskaaret fra det øvrige Land, vedligeholdtes Postforbindelsen ved Hjælp af Balloner og Brevduer. Fra Paris startede der ialt 67 Balloner, der bl. a. havde ca. 2½ Million Breve med til en samlet Vægt af ca. 9000 kg. Balloner medførte desuden Brevduer (ialt 368), og de blev benyttet som Overbringere af Post udefra og ind til Paris. Hver Brevdue kunde ganske vist ikke bære ret meget, kun nogle faa Gram, men mere var heller ikke nødvendigt, fordi man havde fundet paa at tage Mikrofotograferingen til Hjælp. Alle Tjenesteskriver, private Breve, Aviser m. m. blev fotograferet ned i ganske ringe Størrelse paa meget tynde Hinder af Kollodium, og paa den Maade kunde en enkelt Due bære ca. 50.000 Breve. Naar Dueposten naaede ind til Paris, blev Kollodiumshinderne sat ind i et Lysbilledapparat og forstørret og Breve blev skrevet ned af en »Hær af Kontorister«, som Beretninger fra den Tid siger, og udbragt til Adressaterne.

Professor Chievitz holder Foredrag i Danske Flyvere

FREDAG den 16. Januar Kl. 20 holder Professor O. Chievitz Foredrag i Danske Flyvere. Professoren fortæller om *Erindringer fra Finland*. Foredraget holdes i Officersforeningen.

BØGER

»En Pige flyver Afrika rundt«, af Elly Beinhorn Rosemeyer. Oversat fra tysk af Kapt. John Foltmann. Chr. Erichsens Forlag. 109 Sider.

Den tyske Flyverske Elly Beinhorn-Rosemeyer har vundet sig et Verdensnavn for sine mange og heldigt gennemførte Langflyvninger med Sportsmaskiner. Ogsaa indenfor vore egne Flyverkrede er hun velkendt, og derfor vil hendes Bog, der nylig er udkommet i dansk Oversættelse, om en Flyvning Berlin—Kapstaden—Berlin, en Tur paa 28.000 Kilometer, sikkert ogsaa interessere mange danske Læsere.

Paa Udturen fulgte han Ruten fra Cairo ned langs Nilen og derfra videre over den østlige Del af Afrika til Kapstaden, medens Hjemturen gik langs den betydeligt mere øde afrikanske Vestkyst tilbage til Europa. Selvfølgelig er der mange morsomme og interessante Oplevelser under en saadan Langflyvning, Elly Beinhorn-Rosemeyer har forstaaet at skildre dem, og hun gør det paa en hyggelig og fornøjelig Maade, der viser, at Berømmelsen slet ikke er gaaet hende til Hovedet. Og saa kan hun skrive; Bogen er et smukt Stykke Journalistik samtidig med at være en interessant Rejseskildding. For den unge Sportsflyver, der selv længes efter at faa Luft under Vingerne og at komme udenlands for at se noget, maa det være opmuntrende at læse om, hvad der kan opleves — saafremt man vel at mærke ikke viger tilbage for de Besværligheder, der nu engang følger med, naar man ene Mand i Maskinen tager ud paa 28000 Kilometers Langtur med en Haandkuffert som eneste Bagage og Reservedelslager.

*

»Om Flygning och Luftfart« af Tord K. Ångström. Albert Bonniers Forlag, Stockholm. 212 Sider. Sv. Kr. 4,75.

Forfatteren er en af Sveriges største Fagmænd paa Flyvningens Omraade, og han skrev Bogen i 1934 som et Led i en Serie Bøger om aktuelle Emner, der udkom paa Bonniers Forlag. »Om Flygning och Luftfart« giver en kortfattet Oversigt over hele Luftfartens Historie lige fra Leonarda de Vincis Projekter til de moderne Luftfartøjer, og den skildrer baade Ballonen, Luftskibet og Flyvemaskinens Udvikling. Forfatteren giver samtidig med et lille Indblik i den Rolle, som Videnskaben har spillet i den flyvetekniske Udvikling, i den aerodynamiske Forskning, Flyvemaskinens Konstruktion, Flyvemotorens Udvikling, Lufttrafikens Begyndelse og Udvikling, Lufttrafikens Karakter, Organisation og Økonomi, og han slutter med at give en kort Oversigt over Flyvemaskinens øvrige Anvendelse.

Bogen har over eet Hundrede Illustrationer.

*

»Pr. Flyg til Fasornas Land« af Hans Bertram. Oversat til svensk. Lindqvists Förlag, Stockholm. 240 Sider. Sv. Kr. 7,50.

Hans Bertrams Navn fløj Verden over efter en anstrengende og spændende Flyvning, som han foretog til Australien, og det er denne Færd, han skildrer i sin Bog.

Han startede fra Köln den 29. Febr. 1932. Allerede fra Begyndelsen taarnede Vanskelighederne sig op paa hans Vej i Snestorm over Alperne og »det solrige Italien«, Sandstorm over den syriske Ørken, voldsomt Uvejr over den Bengalske Bugt og endelig Nødlandingen paa et af de mest øde Steder i det nordvestlige Australien. Saa godt som uden Mad, med en yderst sparsom Adgang til Vand, paa Vanvidets Rand, gennemlevede Bertram og hans Kammerat den ene uhyggelige Uge efter den anden. 40 Dage efter Nødlandingen blev de fundet af nogle omstrejfende Australnegre, og fjorten Dage senere naaede de tilbage til Civilisationen.

Det er en Række eventyrlige Oplevelser, der er spændende fortalt.

*

»Rymdens Erövrning« af Peter Thoene. Hugo Gebers Forlag, Stockholm. 208 Sider. Sv. Kr. 6,50.

Der findes mange Bøger, der alene skildrer Luftfartens tekniske Udvikling; men denne Bog afviger herfra. Den omhandler ganske vist den historiske Side af Luftfartens Erobring; men Forfatteren har først og fremmest tilstræbt at give en samlet Fremstilling af de Tanker, der i Aarenes Løb har ført til de moderne Luftfartøjers Udvikling, og det er ogsaa lykkedes ham paa en særdeles læseværdig Maade. Han fortæller om, hvordan man allerede i Oldtiden beskæftigede sig med Tanken om at løse Flyveproblemet, og om de fantastiske Projekter, der fremkom i Tidernes Løb, inden Brødrene Wright i 1903 hævdede sig med en rigtig Flyvemaskine. Bogens Undertitel: »Flyvetankens Historie«, karakteriserer paa en træffende Maade Bogens Indhold, og man læser med Interesse Forfatterens livlige Skildringer, der slutter med en Omtale af Fremtidens Raketluftfartøjer. Forfatteren Peter Thoene er Østriger, og Bogen er i 1938 oversat til svensk.

*

»Dansk Tidsskrift-Index« udarbejdet af Biblioteksdirektør Th. Døssing og Biblioteksinspektør Robert L. Hansen. I Kommission hos Nyt Nordisk Forlag — Arnold Busck. 404 Sider.

Den udmærkede Opslagsbog, som Dansk Tidsskrift-Index er, er udkommet i seksogtyvende Aargang, og den er lige saa god som sine Forgængere. Hvis man vil vide noget om et Emne, er det praktisk, at man ikke selv behøver at lede en Aargang af omtrent 300 forskellige Tidsskrifter igennem. Det har D. T.-I. gjort, og det har rubriceret Emnerne paa en let overskuelig Maade. Flyv er rigt repræsenteret i Bogen, idet de fleste Artikler, der henvises til om Flyvning, har staaet i Flyv.

Vintertrafikken paa Københavns Lufthavn

LUFTFARTENS Vinterfartplan traadte i Kraft i forrige Maaned. Den danske Rute til Berlin og München afgaar som hidtil Kl. 10,00 fra København, men da den samme Maskine i Vinterhalvaaret ikke kan naa til München og retur inden Mørkets Frembrud, flyves Ruten mellem København og Berlin af den danske Junkersmaskine »Selandia«, medens D. D. L.'s Condor udelukkende trafikerer Strækningen Berlin—München. Ankomsttiden til København fra München—Berlin er Kl. 15,30.

Den stærke Efterspørgsel paa Rønne-Ruten har bevirket, at der i hele Oktober Maaned har gaaet to Maskiner daglig til Bornholm.

Lufthansas Rute til Berlin, der tidligere afgik Kl. 13,35, er rykket frem til Kl. 13,15, medens Afgangstiden til Oslo er uforandret Kl. 12,30. Afgangene til Malmø er i Vinter Kl. 15,45.

*

Den amerikanske Martin Langdistancebomber

Den store Flyvebaad, som Glen L. Martin Co. i Baltimore har bygget, og som har faaet Typebetegnelsen Martin XPB 2 M—1, er af meget store Dimensioner. Dens Spændvidde er 61 m, Kroppens Længde 35,7 m, og Fuldvægten er paa 64 Tons. Sammenlignet med den store Douglas B—19 har Martin Flyvebaaden en 3 m større Spændvidde og en 4,5 m større Kroplængde. Den skal udstyres med fire 18-cyl. Wright Cyclone 18 Dobbeltstjernermotorer hver paa 2000 HK. Til Martin Flyvebaadens Soudstyr hører bl. a. en lille Motorbaad. Den nye amerikanske Flyvebaad er ogsaa større end den tyske Dornier Do X fra 1931, der havde en Spændvidde paa 48 m, og som vejede 56 Tons.

*

Transportflyvemaskiner til Kampvogne

Fra Washington meddeles det, at det amerikanske Luftvaaben har gennemført en Række Forsøg med Transport af lette Kampvogne om Bord i Flyvemaskiner. Kampvognene skal have været paa 8 Tons, og de er bygget paa en saadan Maade, at Transporten foregaar i demonteret Stand.

VI STARTER EN KONKURRENCE

En Konkurrence med 3 nye Opgaver hver Maaned, en Motorflyveropgave, en Svæveflyveropgave og en Modelflyveropgave.
Hver Maaned udsættes 3 Præmier for de bedste Besvarelser

PAA Initiativ af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben starter vi en Maanedskonkurrence.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab spørger hele Landet: »Skal Danmark være med?« Svaret kan der næppe være Tvivl om!

Men et andet Spørgsmaal er saa: Hvad kan den enkelte gøre for at sikre sig sin Plads i Luften over Danmark? Mange har deponeret deres Certifikater, endnu flere drømmer om at faa et udstedt og helst snarest muligt. Svæveflyverne har ogsaa trange Kaar, og Modelflyverne kan paa Grund af manglende Materialer heller ikke bygge det, de gerne vil.

For alle gælder det om bedst muligt at vedligeholde de tidligere erhvervede Kundskaber og eventuelt udvide dem, for at staa fuldt rustet til at tage fat, saa snart Lejlighed gives; hertil vil »FLYV« gerne medvirke, idet vi paa Initiativ af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben i de kommende Maaneder vil bringe nogle Opgaver for flyveinteresserede.

Konkurrencens Regler.

Enhver kan indsende Løsninger af een eller flere af de stillede Opgaver; kun skal den Kupon mærket »Opgaver«, som findes i hvert Nummer af »FLYV«, udfyldes og paaheftes Løsningen. For at kunne deltage er det

altsaa ingen Betingelse, at man er Medlem af en Flyveorganisation, men mangler den udfyldte Kupon, er Løsningen ugyldig.

Løsningerne indsendes til »FLYV«s Redaktion, Vesterbrogade 60, København V., og i lukket Konvolut mærket Opgave A - B eller C, saaledes at de er Redaktionen i Hænde senest den 12. i hver Maaned. Her vil et Udvalg, bestaaende af Ingeniør Vagn Prytz, Ingeniør C. C. Beckmann, Direktør Gerhard Hansen og Sven Wiel Bang bedømme Løsningerne og fordele — eller hvis flere har lige gode Besvarelser, foretage Lodtrækning om — Præmierne. Udvalgets Bedømmelse er inappellabel.

Der udsættes af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Sportsflyveklubben, Svæveflyverunionen og »FLYV« ialt 3 Præmier, bestaaende af Gavekort paa

- Kr. 15.— for Opgaver under Motorflyverunionen,
- Kr. 15.— for Opgaver under Svæveflyverunionen, og
- Kr. 10.— for Opgaver under Modelflyverunionen.

Gavekortene, der vil blive tilsendt Præmietagerne, indløses paa »FLYV«s Ekspedition, Vesterbrogade 60, København V. og kan bruges til Indkøb af Bøger efter eget Valg.

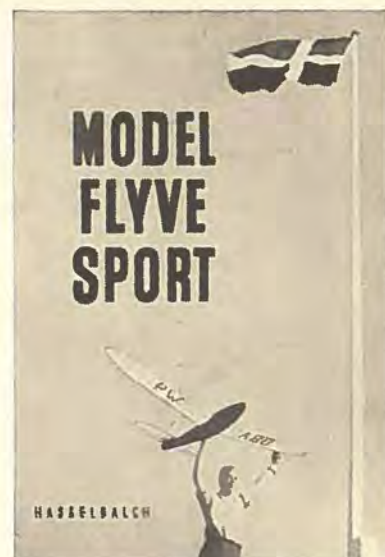
Resultatet bekendtgøres i »FLYV« Maaneden efter, at Opgaverne har været givet.

Vi begynder straks!

Idet vi nu har gjort Rede for Konkurrencens Idé og Betingelser, indbyder vi alle interesserede til at deltage. Opgaverne findes i »Opgavehjørnet« paa næste Side og Kuponen for neden paa denne Side. Til Hjælp ved Løsningen af Opgaverne vil »Saa flyver vi ...« og den nye Bog »Modelflyvesport« være af Værdi.

Da Opgaverne er beregnet som Træning for private Motorflyvere, Svæveflyvere og Modelflyvere, vil Bedømmelsesudvalget forsøgsvis rette de Besvarelser, som ønskes returneret til Indsenderen; dette kan dog kun ske, saafremt en adresseret og frankeret Kuvert følger med Besvarelsen.

Og hermed bydes alle FLYVs Læ-



AF
SVEN WIEL BANG - PER WEISHAUP
JOHS. THINSEN

FLYVETEORI:
Aerodynamik - Stabilitet - Flyveegenskaber
SVÆVE- OG MOTORMODELLER:
Selvkonstruktion - Bygning - Flyvning

STORT AFSNIT OM:
Dansk og udenlandsk Modelflyvning - Nationale og internat. Love og Regler - Nationale og internat. Rekorder - Profilkonstruktion og Tabeller til 18 Profiler - Model-Fagudtryk paa Engelsk, Fransk, Tysk

300 Sider Tekst - 24 Sider Tegninger
16 Sider Fotografier

PRIS Kr. 7.50

Faas eller bestilles hos alle Boghandlere - eller hos
FLYV's EKSPEDITION - Vesterbrogade 60

STEEN HASSELBALCHS FORLAG

KUPON

A: Motorflyver } Opgaver (det ikke be-
B: Svæveflyver } nyttede overstreges)
C: Modelflyver }

Undertegnede indsender hermed Besvarelse paa Opgave i »FLYV«s Nummer for Januar 1942:

Navn

Stilling

Adresse

By

Jeg er { Medlem af
Flyveorganisation
ikke Medlem af nogen Flyve-
organisation.

Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for
Luftfartforsikring**

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen

sere velkommen til Konkurrencen,
tag straks fat paa Opgaverne, der
venter Dem paa næste Side.



A/s DANSK SHELL

Shell Aviation Service
ønsker alle Medlemmer
indenfor dansk Flyve-
tjeneste og Flyvesport
et glædeligt Nytaar

Opgaverne i Maanedskonkurrencen for Januar Maaned

Vl bringer her det første Sæt Opgaver i vor Konkurrence og henviser iøvrigt til Reglerne paa foregaaende Side. Husk at Løsningerne skal være indsendt inden 12. Januar, og at Kuponen skal medfølge Løsningen.

DANSK MOTORFLYVER UNION.

Opgave A:

Sportsflyveklubben agter at invitere sine overordentlige Medlemmer paa en Flyvetur Danmark rundt paa een Dag. Ruten er Kbhvn.—Esbjerg—Aalborg—Aarhus—Kbhvn. Der startes fra Kastrup Lufthavn Kl. 8,30. I Esbjerg bliver der Tid til et Vesterhavsbad og Frokost. Der startes herfra Kl. 13,00. I Aalborg er der et længere Ophold, som afsluttes med en Mid-dag paa Restaurant »Kilden«. Der startes fra Aalborg saa betids, at Ankomsttidspunktet i Kbhvn. bliver Kl. 21,00. Der landes ikke i Aarhus, Byen omkringflyves, hvortil medgaar 12 Minutter.

Indtil Kl. 16 er Vindretningen stik Vest, og Hastigheden 15 km/T. Derefter drejer Vinden $+45^\circ$, og Hastigheden tillægger med 10 km/T. Flyvningen foretages i 500 m's Højde, og Egenfarten er 175 km/T.

Hele Flyveturen ønskes fastslagt med Angivelse af Distancer og Flyvetider, Ankomsttid Esbjerg og Aalborg, Starttid Aalborg og Passagetid Aarhus. Endvidere tegnes Vindtrekanter og beregnes retvisende og styrede Kurser, samt misvisende og devierede Kurser og beholden Fart.

For Delstrækningerne Kastrup—Esbjerg og Aarhus—Kastrup er Misvisningen $\pm 4^\circ$, for de øvrige Delstrækninger $\pm 7^\circ$. Deviationen er $+4^\circ$ for Strækningen Kastrup—Esbjerg, og $\pm 3^\circ$ for den øvrige Del af Ruten. (I 500 m's Højde er Vinden drejet $+30^\circ$ og Styrken er steget med 100 %).

DANSK SVÆVEFLYVER UNION.

Opgave B:

Hvilke Krav maa man stille til Træ, hvoraf man fremstiller Hovedbjælker i en Skoleglider?

DANSK MODELFLYVER UNION.

Opgave C.

- Beskriv og tegn Forskellen mellem et Bæreplans Indfaldsvinkel og dets Indstillingsvinkel.
- Angiv paa en Tegning den omtrentlige Beliggenhed af Trykcentret i a: et alm. Planprofil. (f. Eks. R.A.F. 32.) b: et symmetrisk Profil.
- Giv en kortfattet Beskrivelse af, hvad der forstås ved »Trykcenter-vandring«.

OVERHOLD TIDEN!

Artikler og Meddelelser, der ønskes optaget i FLYV, maa være Redaktionen i Hænde senest den 15. i Maaneden, da de ellers ikke kan komme med i det først udkommende Nummer.



BOSCH
AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, borteliminerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/s MAGNETO

JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

Generalrepræsentanter for

ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTTGART

Et mindre Parti Dope
tilbydes til
Kr. 5,50 pr. Liter.

H. FUGL

Vordingborg - Tlf. Vordingborg 173

(Reserve dele samt enkelte Dele
„KRATMO“ Byggesæt for Benzinmotorer
Benzinmotor for Modellflyvere

Byggeplaner for Modellflyvemaskiner med Benzinmotorer i mange forskellige Typer:
Arado Ar 196 - HS 100 - K 2 - K 3 - Koca - Uelzen - Kunze - Sausewind - Ostland - Brummer - o. fl.

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Bombeangreb over Atlanten

Kan Aksemagternes Luftfartøjer angribe U. S. A.

KAN der foretages Luftangreb fra Europa mod U. S. A.? Spørgsmaalet har saa ofte været paa Tale, at det sikkert vil være af Interesse at læse, hvad det svenske Tidsskrift »Flygning« skriver herom. Der bliver ikke givet noget egentlig Svar paa Spørgsmaalet; men der meddeles en Række tekniske Oplysninger, der er taget fra det engelske »The Aeroplane«, og saa overlades Svaret iøvrigt til Læserne selv. De tekniske Oplysninger er sikkert rigtige; men man maa dog huske paa, at det teknisk-teoretisk mulige ikke altid er praktisk gennemførligt.

Artiklen har imidlertid paa flere Punkter stor Interesse; alene det, at Problemet Bombeangreb over Atlanten kan diskuteres paa saglig Grund, siger en hel Del om Flyvemaskinens Betydning i Dag — og endnu mere om dens Indsats i en kommende Krig.

Anvendelige Flyvemaskinetyper.

De Typer, der har dannet Grundlaget for Undersøgelsen af, hvorvidt Aksemagterne har Mulighed for at foretage Luftangreb mod U. S. A.'s Østkyst, er Heinkel He 177 og Savoia Marchetti S. M. 82 »Kænguru«, Indehaveren af Verdensrekorden for Distanceflyvning i lukket Bane. De vigtigste Data for He 177 opgives at være følgende:

Type: firemotoret, midtvinget Monoplan med enkelt Halefinne og Side-
ror. Motorerne er anbragt to og to i Tandem.

Motorer: fire 1450 HK Mercedes-Benz DB 603.

Dimensioner: Spændvidde 31,5 m, Længde 20,5 m, Højde 5,5 m, Planareal 149 m².

Vægt: Tomvægt 15.750 kg, normal Flyvewægt 32.250 kg, største Flyvewægt 36.900 kg.

Største Hastighed i 5800 m og med 36.900 kg Flyvewægt: 450 km/T.

Økonomisk Marchhastighed i 5.800 m, 27.500 kg Flyvewægt og Motorydelse 2.120 HK: 290 km/T.

Tophøjde: 7.650 m.

Med største Flyvewægt og økonomisk Marchhastighed skal He 177 kunne tilbagelægge 11.300 km med 450 kg Bombelast; 10.250 km med 2.250 kg

Bombelast; 8.800 km med 4.500 kg Bombelast og 7.680 km med 6.750 kg Bombelast.

Savoia Marchetti SM 82, der er understyret med tre 860 HK Alfa-Romeo 128 RC-21 Motorer, skal ved en økonomisk Marchhastighed paa 240 km/T have en længste Flyvestrækning paa 11.800 km med en Bombelast paa 450 kg, og med 4500 kg Bomber skal den kunne flyve 8000 km.

Afstande og Angrebsmaal.

Efter at have konstateret Luftfartøjernes længste Flyvestrækning med en bestemt Bombelast, bliver næste Skridt at udregne Afstanden mellem Flyvebaser i Europa og Angrebsmaal i U. S. A. Nedenstaaende Tabel viser Afstandene frem og tilbage fra Flyvebase til Angrebsmaal:

Stavanger—New York—Stavanger	11.500 km.
Stavanger—Montreal—Stavanger	10.400 »
Bordaux—New York—Bordeaux	10.500 »
Bordeaux—Montreal—Bordeaux	10.800 »
Brest—New York—Brest ..	10.600 »
Dakar—New York—Dakar ..	12.250 »
Dakar—New York—Stavanger	11.900 »

Sidstnævnte Flyvestrækning kan »forkortes« i Sommerhalvaaret paa Grund af Monsunvindenens Retning. Dette fremgaar tydeligt af hosstaaende Tegning. De blæser med en Gennemsnitsstyrke paa 24 km/T og tiltager i Styrke med Højden. Med denne Hastighedstilvækst øges den længste Flyvedistance for Heinkel 177 med 450 kg Bombelast fra 11.300 km til 12.200 km, og Savoia Marchetti SM 82 med samme Bombelast faar sin største Flyvedistance forøget fra 11.800 km til 13.050 km.

Sammenligner man disse Tal med ovenstaaende Tabel over Afstande, forstaar man Dakars Betydning som Flyvebasis. Denne afrikanske Havnebys Navn har ofte været nævnt i Storbritannien og U.S.A. i Forbindelse med Problemet: amerikanske Baser paa den østlige Side af Atlanterhavet.

I denne Forbindelse maa ogsaa nævnes Atlanterhavsoernes Betydning for begge de krigsførende Parter, baa-
de med Hensyn til de her nævnte Synspunkter og med Hensyn til »Kampen om Atlanterhavet«.

Hvilke Angrebsmaal findes der nu paa U. S. A.'s Østkyst? New York er uden Tvivl et højst tiltrækkende Maal, og det maa heller ikke lades ud af Betragtning, at Long Island er Hjemsted for de store Flyvemaskinefabrikker Brewster, Grumman og Republic; i Baltimore ligger Glenn Martin og i Startford Vought Sikorsky. Men ellers er der ingen Mangel paa Byer ved den amerikanske Østkyst, der kan rubriceres som krigsvigtige Maal, selv om man gaar ud fra andre Synspunkter end de luftfartsindustrielle.

Tekniske og praktiske Muligheder.

Allerede paa Flyveteknikens nuværende Standpunkt er det saaledes teknisk muligt at bombe krigsvigtige Maal i U. S. A. med Europas eller Afrikas Vestkyst som Udgangspunkt. Men vil det være praktisk muligt? I Artiklens Indledning overlades det til Læserne selv at besvare Spørgsmaalet; men — til Støtte for Afgørelsen bør det dog paapeges, at den mindste Beskadigelse af et angribende Bombe-
luftfartøj vil medføre dets Tab, fordi det ikke kan flyves tilbage over Atlanten. Og givet er det ogsaa, at U. S. A. ikke savner Midler til at imødegaa angribende Bombere, det være sig Luftværnsartilleri eller Jagere.

Saaan er Stillingen i Dag. I Fremtidens Krig kan man forudse, at Atlanterhavet ikke mere yder nogen effektiv Beskyttelse mod Luftangreb mellem de fire Verdensdele, som har Strandret ved dette Hav.



Monsunvindenens Retning over Atlanterhavet.

Fra Dansk Svæveflyver Union

TIL Trods for de vanskelige Arbejdsforhold kan Dansk Svæveflyver Union se tilbage paa et ganske godt Aar.

Det er lykkedes for alle Klubberne at holde Interessen vedlige, selv om det kun er paa Sjælland, vi har kunnet opnaa Tilslutning til Skoleflyvning.

Vi har haft den Glæde at se nye, energiske Klubber opstaa og slutte sig til Unionen, og næsten samtlige Klubber bygger flittigt, hvad enten de for Tiden kan flyve eller ej, for at have godt Materiel parat til bedre Tider.

Aero-Club von Deutschland har igen i Aar vist os megen Gæstfrihed, idet vi har faaet flere Svæveflyvere uddannet paa tyske Skoler.

Unionen har i Aarets Løb udstedt 13 A-Certifikater, 10 B-Certifikater, 6 C-Certifikater og 2 Overland-C-Certifikater.

Idet vi haaber at kunne skaffe mere Flyvning for vore Medlemmer i det kommende Aar, takker vi for godt Kammeratskab og Sammenhold i det forløbne Aar og ønsker Klubberne god Fremgang i 1942.

D.S.U.

DANSK UNGDOMSKORPS SVÆVEFLYVERSEKTION.

DANSK UNGDOMSKORPS nyoprettede Sektion af Svæveflyvere har i de sidste Maaneder vist en bemærkelsesværdig Fremgang.

Da Korpsledelsen i København, for nogle Maaneder siden, lagde Grundpillerne til Opbygningen af Sektionen, var den uden noget Materiel og Værktøj. Eleverne blev gennem Foredrag, teoretisk forberedt i Flyvningens elementære Regler og Bygning af Svæveplaner.

Korpsset's grundlæggende Ideer blev udbredt blandt passive Grupper af Svæveflyvere. Ved Indmeldelse i Korpsset, sørgede man for det fornødne til Istandsatelse af Planerne. Efter kort Tid kunde de første Flyvninger foretages paa Lundtofte Flyveplads. Samtidig oprettedes en Deling i Køge, der paa Værkstedet i Korpslokalerne har givet sit Plan det sidste Eftersyn, og som i det nye Aar vil være blandt de flyvende Delinger.

Paa Maglekildevej 18 er der indrettet Værksted i Tilslutning til Mødelokaler.

Værktøjet blev fremskaffet af Medlemmerne, saaledes at Korpsset nu kan bygge og foretage Reparationer.



Roskilde Svæveflyveklubs Skoleglider i Luften.

I ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB har Sigurd Jacobsen bestaaet A-Proven (Nr. 186) og Hermann Hansen har erhvervet B-Certifikat (Nr. 91). Som Gæst i Klubben har I. Schütten fra »Ringens« taget B-Certifikat (Nr. 92).

*

Roskilde Svæveflyveklub.

DA Klubben gik ind i sin tredje Sæson, saa det meget mørkt ud for Svæveflyvningen her i Landet; men paa trods af dette var Aaret 1941 dog det mest resultatrige i Roskilde Svæveflyveklubs Historie.

Der er ialt blevet foretaget 353 Starter med Klubbens Skoleplan, og der er udstedt 13 Certifikater i samme Periode. Den samlede Flyvetid er 3 Timer 15 Minutter.

Klubbens 10 Medlemmer har udført et udmærket Arbejde. De er gaaet til Værket med Lyst og Humør, og der blev aldrig gaaet af Vejen for en Smule Regnvej eller lidt kraftig Blæst. Klubbens ihærdige Flyveleder Knud Høgslund har ligeledes præsteret et godt Stykke Arbejde, som han fortjener fuld Anerkendelse for. Det er lykkedes at faa samtlige Klubbens Medlemmer igennem baade til »A« og »B« Certifikatet. Endvidere har Medlemmer fra »Ringens« deltaget i Flyvningen og op-

naaet Certifikat. Roskilde Svæveflyveklub er nu kommet ud over alle Begyndelsesvanskelighederne, og der er godt Sammenhold i Klubben og et udmærket Kammeratskab. Vi har saaledes et solidt Grundlag at bygge videre paa. Vi haaber paa inden længe trods de vanskelige Tider at kunne paabegynde Bygningen af et Overgangsplan af Grunau Baby Typen.

Økonomisk set er RS. en yderst slet Klub. Vi har altid været henvist til egne Midler og har endnu aldrig opnaaet Støtte udefra. Men da vi er Optimister i Roskilde, har vi endnu ikke opgivet Haabet. Et er i hvert Fald sikkert, at RS. er en Sportsklub, som trænger meget haardt til et Tilskud. RS. erkender, at det er vanskelige Tider for Svæveflyvningen; vi opfordrer alle Svæveflyvekammerater til at holde sammen paa deres Klubber. Vi ved, at der vil komme en lysere Tid for dansk Svæveflyvning.

Børge Johansen,
Formand.

*

SAMMENKOMST I STAMGRUPPEN.

STAMGRUPPEN afholdt den 28. November sit aarlige Pøsegilde. Under Sammenkomsten blev det meddelt, at

Modelflyvere!

CELUDUR er nu paa Lager i Tykkelserne:
0,2 - 0,3 - 0,4 og 0,8 mm.

CELUDUR kan bøjes over Damp og limes sammen med alt, baade med Koldlim og Celluloselim. Koldlim er at foretrække. (Flader, der skal limes sammen, gøres først ru med groft Sandpapir ell. lign.)

CELUDUR kan der klippes og saves i, og det er langt nemmere at behandle og arbejde med end f. Eks. Krydsfinér — og saa er det stærkere.

CELUDUR er ikke en Erstatning for Krydsfinér — men er langt bedre.

Bemærk de nye Priser:

0,2 - 0,3 mm Celudur Plader à 50×10 cm.... pr. Stk. 35 Øre
0,4 mm Celudur Plader à 50×11 cm pr. Stk. 45 Øre
0,8 mm Celudur Plader à 50×11 cm pr. Stk. 70 Øre

Ved Postbestilling, venligst medsend Frimærker incl. Porto

ERIK WILLUMSEN

35, Pilestræde
København K.
Telf. Central 9230

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. V., Tlf. C. 7220 — Selskabet fremskaffer **Carnet** til Flyvning i Udlandet — Udarbejder Ruter — Fremskaffer Kortmateriale til Flyvning i Udlandet — Anviser juridisk og teknisk Assistance — Bibliotek — Tidsskrifter — Foredrag

Nye Medlemmer i Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

Direktør Fr. Smidth. Civilingeniør E. Ramsby. Højesteretssagfører Stig Rode. Prokurist V. Kraunsø. Vinhandler S. Juul. Landsretssagfører Anker Thide. Fuldmægtig Aage Ejlerskov. Direktør I. D. Nielsen. Overretssagfører H. Steinthal. Landsretssagfører Henning Ipsen. Skibsfører A. Schmiegelow. Redaktør M. F. Holger Larsen. Forpagter E. Preisz. Jens Nielsen. Ingeniør J. Olander. Civilingeniør E. Kayser. Direktør N. Hoffmann. Fru V. Thymann. H. C. Hasager Boss. Mogens Lissner. H. H. Nissen. Overingeniør Elvers. Skotøjsfabrikant Henry Rasmussen. Sekretær Otto Lademann. Skotøjsfabrikant Georg Andersen. Prokurist Georg Andersen, jun. Frk. Sara Nielsen. Direktør A. H. Poschmann. Redaktør Bollerup Madsen.

Livsvarige Medlemmer.

Chefredaktør Sv. Aa. Lund.

Firmamedlemmer.

Osram A/S. De forenede Automobilfabriker A/S (Odense). Assurance-Compagniet Baltica. Dansk Eternit Fa-

brik A/S. Berlingske Tidende. A/S Tubborgs Bryggerier. Carlsberg Bryggerierne. Svendborg Skibsværft A/S. C. W. Obel A/S (Aalborg). A/S J. Moresco. Aalborg Byråds Udvalg for Kasse- og Regnskabsvæsenet. Exide Accumulator Centralen. A/S Varde Staalværk. Dansk Flint Export. Dansk Shell. Forsikrings-selskabet Nye Danske af 1864.

Rettelse:

I forrige Medlemsliste var fejlagtigt anført: Redaktør A. Schiøttz-Christensen, skal være: Chefredaktør L. Schiøttz-Christensen.

*

Foredrag i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab

SELSKABETS næste Foredragsaften bliver *Tirsdag den 20. Januar Kl. 20.*

Chefflyveleder, Kaptajn løjtnant Sv. Aage Dalbro vil tale om Dansk Sportsflyvnings Fortid, Nutid og Fremtid. Efter Foredraget vil der blive vist en kort Sportsflyverfilm.

Foredraget holdes i Borgernes Hus, Rosenborggade 1 (ved Nørreport).

DANSK MOTORFLYVER UNION

I Haabet om at det gode Samarbejde og deraf følgende glimrende Resultater, som har præget Aaret 1941, yderligere vil blive styrket i det nye Aar, ønsker vi Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Klubberne Landet over et

GLÆDELIGT NYTAAR!

Dansk Modelflyver Union's Bestyrelse.

*

SPORTSFLYVEKLUBBEN

MEDLEMMERNES og alle andre Interesseredes Opmærksomhed henledes paa den andetsteds i FLYV omtalte Opgavekonkurrence. Sportsflyveklubben gaar hermed ind for en Ide, som den har ønsket startet i direkte Tilknytning til de paa Initiativ af Klubben oprettede Teorikursus. Disse Kursus har haft en Succes og Tilslut-

ning, som vidner om en — trods Tidene — stadig eksisterende og fortsat voksende Flyveinteresse her i Danmark. De Præmieopgaver indenfor Motorflyvnings Teori, som fremtidig stilles af Sportsflyveklubben her i Bladet er tænkt som en Hjælp ikke alene til alle tidligere Kursusdeltagere, men ogsaa til andre, som ønsker at vedligeholde og supplere eller prøve Kundskaberne indenfor det Stof, der skal kunnes ved den teoretiske Prøve til Certificatet. Sportsflyveklubben understreger, at Deltagelse i Konkurrencen ved Indsendelse af Opgaveløsninger staar aaben for alle; ikke blot for Medlemmer, men alle andre kan deltage, selv om de ikke er tilsluttet nogen Organisation indenfor Flyvningens Omraade.

*

FOREDRAG I AARHUS, ESBJERG OG VIBORG.

Paa Initiativ af Motorflyver Unionen afholdes i forrige Maaned Foredrag i Flyveklubberne i Viborg, Esbjerg og Aarhus. Kaptajn John Foltmann talte om Emnet »Fra Ellehammer til Condoren«, der alle tre Steder vakte stor Begejstring hos de mange Tilhørere, der var kommet til Stede.

DANSK MODELFLYVER UNION

Med Haab om et begivenhedsrigt og udviklende Nytaar for dansk Modelflyvesport ønskes Unionens Medlemmer et

GODT NYTAAR.

Bestyrelsen.

*

UNIONENS NYE EMBLEM OG LOVE.

DET nye Sølv-Emblem (Kr. 1,50) og Eliteflyver-Emblem i Gulddouble (Kr. 5,50) kan nu bestilles gennem Klubformændene hos Unionens Kasserer, Boghandler J. Weishaupt, Odense.

Fra 1. Jan. 1942 er Unionens gamle Emblemer ugyldige! Ved Køb af nye skal de gamle Emblemer tilbagesendes, da de er Unionens Ejendom, eller erstattes med Kr. 1,00.

Eliteflyver-Emblemer skal ligeledes tilbageleveres for at kunne blive gratis erstattet med de nye.

De nye Emblemer er Medlemmernes Ejendom og skal ikke erstattes ved Tab ifølge de nye Love.

Unionens nye Love for 1942 bliver fremsat i et nyt, smukt og bekvemt Lommeformat. Foruden Love, Rekord- og Konkurrenceregler indeholder de nye Love følgende: Eliteflyverregler, Liste over de danske Eliteflyvere med Plads til nye, Statutter for Aeronautisk Selskabs Vandrepokaler, Det hollandske Luftfartsselskabs (K.L.M.) Vandrepokal, Prinsesse-Pokalen og Per Weishaupts Pokal, 2

Stamgruppen raadede over Materiale til yderligere tre Svæveplaner foruden Materialet til den Rhönbussard, der allerede er under Bygning paa Stamgruppens Værksted. Til denne er forøvrigt alle Ribber til Planer, Rør og Klapper forlængst færdige, og man venter at samtlige Beslag og Kropspanter i Løbet af kort Tid er færdige, hvorefter man kan begynde at samle Svæveplanet. Et af Stamgruppens Medlemmer Hr. Leo Mac van Hauen har i Aar deltaget i et Svæveflyverkursus paa Hornberg. Hr. van Hauen opnaaede »C« Certificat med Tilladelse til Flyvemaskineslæb.

D.

*

NYE CERTIFIKATER.

VED Hærens Flyveskoles Svæveflyverlejr i Køge er der i Efteraarets Løb aflagt Prøver til 2 B-Certifikater, 6 C-Certifikater og 2 Overland-C-Certifikater. Eleverne har hver i sær opnaaet ca. 200 Starter, dels paa Skoleglider, dels paa Grunau Baby II B.

*

Herman Hansen, Roskilde Svæveflyveklub, og Jørgen Schütte, Ringen, har begge i Roskilde erhvervet B-Certifikat.

Evald Eriksen og Tage Hansen fra Dansk Ungdomskorps har i Lundtofte aflagt Prøver til A-Certifikat.

Bygge-Journaler, 3 Flyve-Journaler, Vejledning i Klubstart og Klubdrift m. m. Hefte er i Format 10,5 cm × 16,5 cm, indeholder ca. 40 Sider og koster for Unionens Medlemmer 50 Øre. Ikke-Medlemmer kan købe Hefte for 75 Øre.

Enhver Modelflyver maa have dette Hefte.

Ved Bestilling af Emblemer og Love skal der opgives Navn og Adresse samt Klub for hvert Medlem. Benyt Unionens tilsendte Bestillingsseddel og indsend Beløbet paa Postgiro-Konto 52084 til Unionens Kasserer i Odense.

*

MODELFLYVNING PAA HERLUFSHOLM KOSTSKOLE.

To af Dansk Modelflyver Unions Bestyrelsesmedlemmer, Sekretæren Jørgen Gamst og Distriktslederen for Sjælland Jørgen Mortensen var af Adjunkt Erik Støhr, Herlufsholm, blevet anmodet om at holde et Modelflyvekursus i Weekenden 8.—9. Nov. for Eleverne paa Herlufsholm Kostskole. Kursuset omfattede: Lørdag Aften holdtes Foredrag om Modelflyvning, Demonstration af forskellige medbragte Modeller, Forevisning af Lysbilleder efterfulgt af en Spørgetime, hvor Eleverne viste vældig Interesse ved at fremkomme med en Masse Spørgsmaal angaaende Bygning af Modeller, Indflyvning o. s. v. Søndag Formiddag blev der vist Flyvning med Motormodeller og Svævemodeller paa en stor Græsmark i Skolens Nærhed i Samarbejde med Medlemmer af Næstved Modelflyveklub. Til Slut vistes Flyvning med Indendørs Modeller i Skolens Gymnastiksal omfattende Flyvning med Mikrofildmodel, Polflyvning med en Wakefield-model og en amerikansk Halvskalamodel »Ercoupe«.

*

MIDTJYDSK MODELFLYVESPORTS Udstilling.

I Dagene den 3., 4. og 5. November afholdt Midtjydsk Modelflyvesport sin tredje Udstilling.

Klubberne i følgende Byer deltog: Aalborg, Viborg, Hobro, Odense og saa naturligvis Herning.

Om selve Udstillingen er der ikke meget at sige. Den var som Udstillinger er flest. Men derimod er det værd at omtale Tilrettelæggelsen, som er lidt for sig selv.

Tilrettelæggelsen.

De fleste Modelflyveudstillinger afholdes for at hjælpe paa Klubbens Kassebeholdning, og saaledes var det ogsaa her. Det er imidlertid en Kendsgerning, at Udstillingerne meget ofte giver Underskud. Som et af de grælleste Eksempler herpaa kan nævnes Unionens store Udstilling sidste Aar.

Derfor indsaa Midtjydsk Modelflyvesports Bestyrelse, at man burde tilrettelægge Udstillingen saaledes, at den vilde give Overskud, selvom der overhovedet ingen Tilskuere kom.

Dette lyder mærkeligt, men det er dog Tilfældet. Vi satte os altsaa til at lave et Budget, hvorpaa vi anførte alle tænkelige Udgifter, vi kunne tænkes at ville faa i Anledning af Udstillingen. Da vi havde lavet et saadant Overslag, lagde vi for en Sikkerheds Skyld 35 Kr. paa til uforudsete Udgifter. Saa var vi paa den sikre Side.

Dernæst gav vi os til at tænke over, hvor vi skulde faa den Sum skrabt sammen fra. Dette voldte en Del Vanskelighed, især da vi maatte se bort fra en eventuel Entreindtægt. Da vi havde drøftet Sagen frem og tilbage og havde faaet forskellige gode og daarlige Raad, traf vi Afgørelsen.

Vi bestemte os til at lave et »Udstillingsblad«, som skulde trykkes i 5000 Eksemplarer og uddeles gratis til hver eneste Husstand i Herning som Reklame for Klubben og især Udstillingen.

Dette Hefte skulde forsynes med en Del Annoncer, som skulde kunne betale det ønskede Beløb til Udstillingens Afholdelse.

Altsaa: Alle Mand i Gang med at tegne Annoncer a 10 Kr. Stykket. Det lykkedes os ogsaa at faa tegnet for godt 300 Kr. Annoncer, og saa var Udstillingen reddet.

Nu vilde altsaa Entreindtægten være Overskud.

Vi havde regnet med et saa stort Publikum, at vi kunde slaa den aalborgske Rekord i Foraaret. Dette lykkedes dog ikke. Der mødte kun godt Halvdelen, men dette Tal er i og for sig ikke noget lille Tal for en By af Hernings Størrelse.

Vi skaffede os paa Udstillingen et ikke ringe Antal nye Medlemmer ved Siden af at vi tjente en ret god Skilling.

*

Modelflyveklubben »SWIFT« meddeler:

M.F. »SWIFT« har paa Grund af særlige Forhold indenfor Klubben afholdt ekstraordinær Generalforsamling. Der blev foretaget en »Udrensning« blandt Medlemmerne, og Medlemstallet er nu 12 aktive og 2 passive.

Til Bestyrelse blev valgt:

Formand: Niels Greve, Jernbanegade 17. Kasserer: Verner Nielsen, Sct. Pederstræde 7.

Sekretær: Vagn Nøhr Nielsen, Blichersvej 19.

Alle Viborgl.

Et nyligt indledet Samarbejde med Byens andre Flyveklubber vil forhaabentlig føre til en Udstilling i Begyndelsen af 1942, og denne Gang bliver der ikke Underskud!

Klubbens Adresse er nu følgende: Vagn Nøhr Nielsen, Blichersvej 19, Viborg, hvortil alle Breve bedes sendt.

*

»STRATUS« meddeler.

Glostrup & Omegns Modelflyveklub »STRATUS« afholdt Fredag den 21. Nov. 41 sin 3. Generalforsamling i sit Lokale.

Efter at Formanden J. Gamst havde budt Medlemmerne Velkommen og Valget af Dirigent var faldet paa A. Bjerregaard, aflagdes Beretning fra Bestyrelsen. Det viste sig, at Medlemstallet siden sidste Generalforsamling var steget med 10 til 27 aktive Medlemmer.

Fra Bestyrelsen forelaa forskellige Forslag til Lovændringer, der blev vedtaget.

Til Bestyrelse blev valgt:

Formand: E. Bugge, Egevej 6¹, Glostrup (Nyvalg).

Næstfmd.: E. Olsen, Kildevej 23, Glostrup (Nyvalg).

Kasserer og Sekretær: A. Bengtsson, Rosenvej 5, Glostrup (Genvvalg).

Flyve- og Værkstedsleder: Hans Lassen, Vallensbæk pr. Glostrup (Nyvalg).

Rekordprotokolfører: Kai Steinback, Gods-banevej 14, 1., Glostrup (Nyvalg).

Den store Indendørskonkurrence med Modelplaner

HAWK's Konkurrence fandt Sted den 7. December i Øregaards smukke Aula, som Skolen atter i Aar velvilligst havde stillet til Disposition.

Der var anmeldt Deltagere fra følgende Klubber:

Condor, Helsingør, 4 Deltagere — Pegasus, Valby, 5 Deltagere — Roskilde M.F. 2 Deltagere — Termik, Hillerød, 1 Deltager — Odense M.F. 1 Deltager — Københavns M.F. 2 Deltagere — Stratus, Glostrup, 4 Deltagere — O. Z. Rungsted, 3 Deltagere og »Hawk« 2 Deltagere. Ialt 24 Deltagere med ca. 55 Modeller.

Inden Konkurrencen var der ½ Time til Trimning, og inden Starten i hver af de 5 Konkurrenceklasser yderligere 10 Minutter til at trimme Modellerne. Der medgaa lang Tid, naar der anvendes 5×10 Minutter til Trimning, og Konkurrencer kan kun gennemføres med denne Ordning uden Tilskuere, idet hele Konkurrencens Forløb bliver langtrukket og lidet spændende. Til en ren sportslig Konkurrence uden Tilskuere viste Systemet sig imidlertid at virke fortræffeligt, idet det er meget risikabelt at trimme Mikromodeller sammen med andre Modeller, navnlig Skalamodeller, og ved tidligere Lejligheder er der ødelagt adskillige Mikromodeller under »fælles Trimning«.

Præmielsten saa saaledes ud:

Klasse I.

1. H. Schrøder »Hawk« (med H.S. 128) 1 Min. 36 Sek.
2. Jørgen Gamst, »Stratus«, 35 Sek.
3. Erik Nielsen, »Pegasus«, 21 Sek.
3. Erik Sørensen, »Roskilde M.F.«, 21 S.
3. Præmien, der bestod af Balsatræ og Motorgummi, blev delt mellem de 2 Præmietagere.

Klasse III.

1. H. Schrøder (H.S. Army), 14 Sek. + 9 = 23 Points.
2. Jørgen Hansen 7 Sek. + 13 = 20 P.
3. Arne Sparre 5½ Sek. + 14 = 19,5 P.

Klasse IV.

1. Carl Hendrik, »Københavns M.F.« 49 Sek.
2. P. Christiansen, »Condor«, 44 Sek.
3. H. Jespersen, »Odense M.F.«, 40 Sek.

De værdifulde Præmier var venligst skænket »Hawk« af Crome & Goldschmidt A/S., A/S. Det Danske Luftfartselskab og Erik Willumsen. Hovedpræmien, en smuk Pencil til 4 Farver, udsat af Crome & Goldschmidt, tilfaldt H. Schrøder for Dagens bedste Flyvetid paa 1 Min. 36 Sek.

*

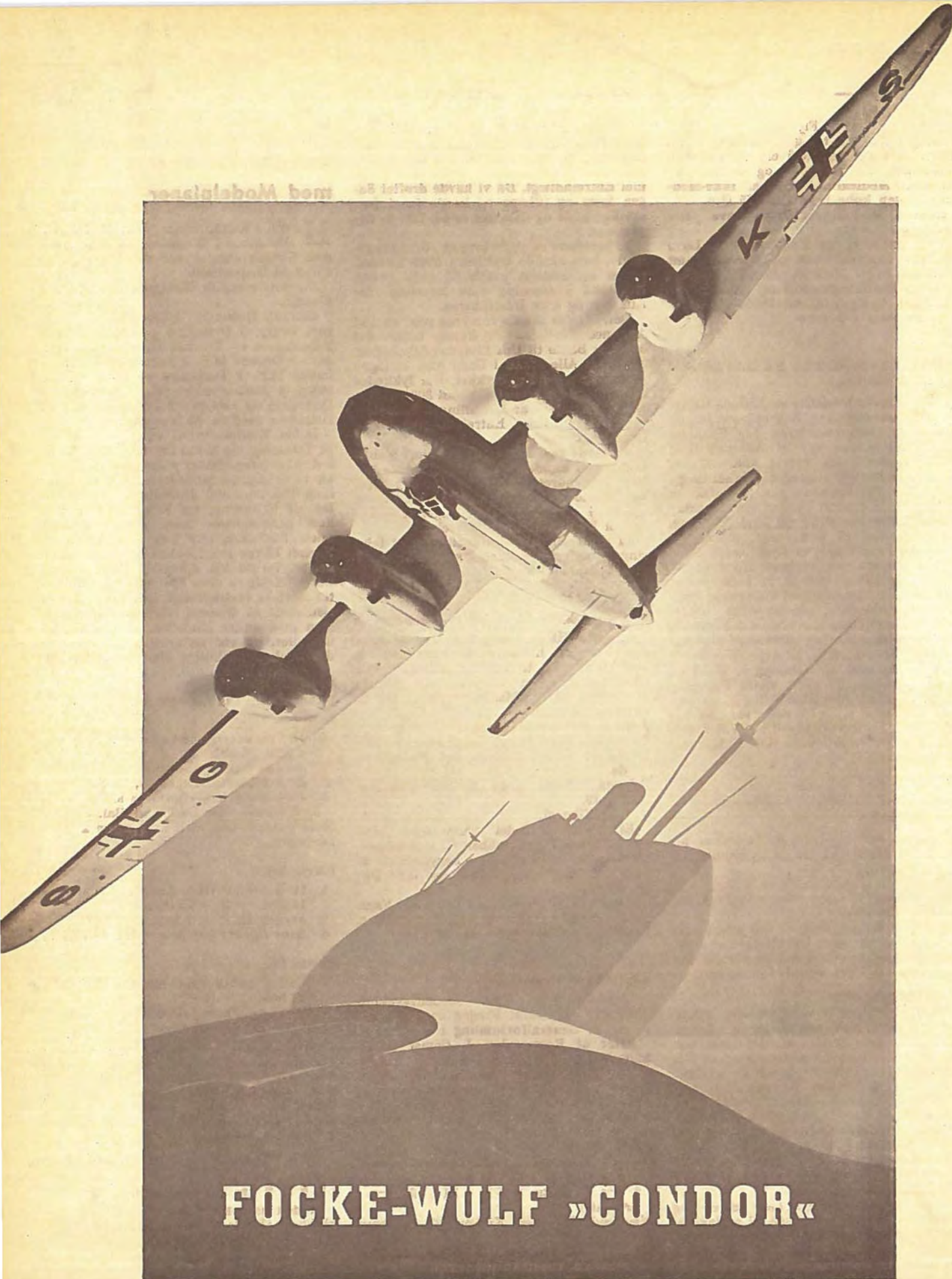
Als Modelflyveklub meddeler,

at den har skiftet Navn til Modelflyveklubben »Eagle«, Formand er Jørgen S. Petersen, Palæet, Graasten.

*

Modelflyveklubben »OZ« meddeler,

at den har skiftet Navn til »Rungsted Modelflyveklub«.



FOCKE-WULF »CONDOR«

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOKTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Nr. 2

1942 - 15. Aarg.

INDHOLDET:

Udvidelsen af det
danske Flyvevaaben

Indkanaltyper

Avionsingeniør C. C. Beckmann

Vi fortsætter
KONKURRENCEN
i Februar
NYE OPGAVER

50
ØRE

Dansk Ambulancesflyvemaskine
Ju 26 i Lapland





INTAVA leverer over
hele Jorden Brændstof
og Smøreolie af højeste
Kvalitet til Brug i
Flyvemaskiner

INTAVA

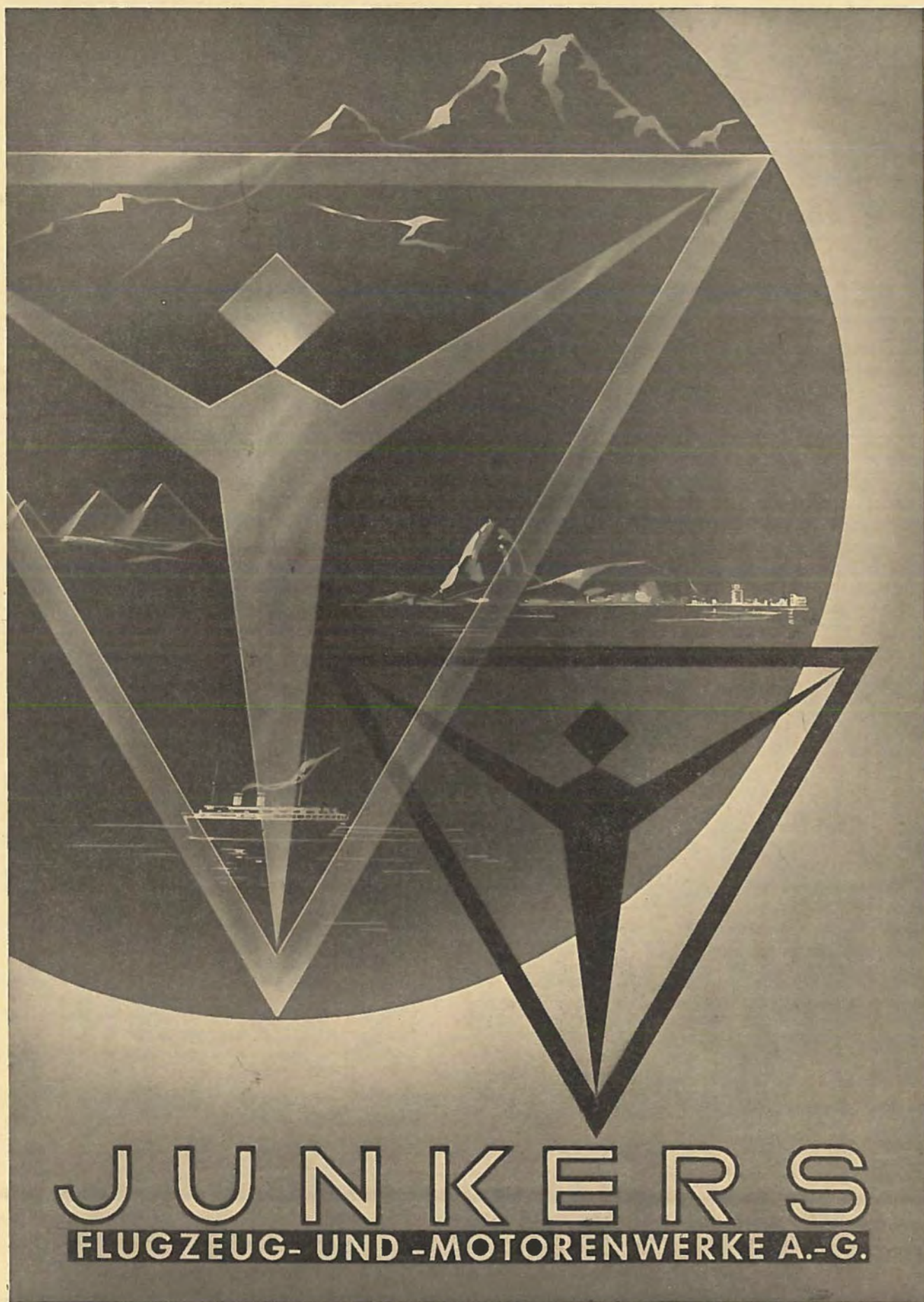
TELEGRAMADR.:
INTAVA

TELEFON NR.:
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Repræsenterende

Det Danske Petroleums Aktieselskab og Vacuum Oil Company A/S.



„CELOSE“

(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

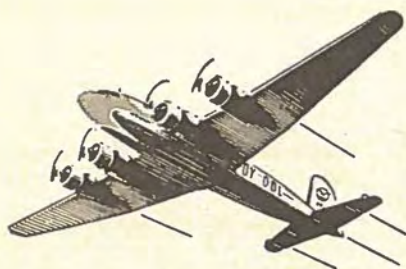
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

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



**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin
Berlin-Wien
København-Oslo
København-Malmø
København-Rønne

DDL

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s
CENTRAL 8800,

FLYV



OFFICIELT ORGAN
FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Nr. 2

Februar 1942

15. Aargang

Udvidelsen af det svenske Flyvevaaben

I FØLGE den Betænkning, som i disse Dage forelægges den svenske Regering, vil det svenske Flyvevaaben blive betydelig forøget baade i kvantitativ og i kvalitativ Retning. Den kvantitative Forøgelse gaar først og fremmest ud paa, at Flyvevaabnet, udover de allerede besluttede Udvidelser, øges med en tung Bomberafdeling, en Torpedo- og Mineafdeling, tre Jagerafdelinger og et Centralværksted. Den kvalitative Forøgelse omfatter baade Materiellet og Personellet. Saaledes forudser man en kraftig Forbedring af Luftfartøjernes Præstationer og Bevæbning, og med Hensyn til Personellet foreslaar Betænkningen en Mængde Forholdsregler til Højnelse af den tekniske Dygtighed, Flyvesikkerheden, Flyveenhedernes Baseringsmuligheder og det personelle Beredskab.

Forsvarsbetænkningen omfatter saaledes et Flyvevaaben, bestaaende af ialt 16 Flyverafdelinger, fordelt paa fire Flyverregimenter (flygeskadrar), samt visse Skoleenheder og Flyvepladskompagnier. De 16 Flyverafdelinger kommer til at bestaa af seks Bomber-, een Torpedo- og Mine-, seks Jager-, een Fjernrekognoscerings-, een Hærrekognoscerings- og een Marine- rekognosceringsafdeling.

Betænkningen beregner, at saavel Nyoprettelsen af Flyverafdelinger som Erstatning af ældre Materiel skal kunne ske helt og holdent paa Grundlag

af de Hjælpekilder, der findes i Landet, idet man dog ikke bør undlade Indkøb i Udlandet, hvis dette er paa-krævet, og der kan vindes Tid, og der kan fremskaffes lige saa godt Materiel.

Betænkningen understreger, at det er til Fordel for Flyvevaabnet og i Statens Interesse, at Tilgangen af Personel forbedres ved at støtte Civilflyvningen, samt at Erstatningen af Materiel under en Krig lettes derved, at Flyveindustrien bibringes en stor Kapacitet og saavidt muligt betryggende Arbejdsforhold.

De fire Flyverregimenter skal under Fredsforhold garnisoneres saaledes: første, tredje og fjerde Flyverregimentstab i Stockholm og anden i Göteborg.

Indenfor Flyverstabens Uddannelsesafdeling foreslaas oprettet en særlig Flyvesikkerheds- og Havarisektion. Dennes Opgave bliver at ordne alt vedrørende Sikkerhedstjenesten og at udarbejde Bestemmelser, periodiske Meddelelser m. m. Alle Sager vedrørende Havarier bør behandles af Sektionen, og Personel herfra bør indgaa i Havarikommissionen.

Flyvevaabnets tekniske Skole i Västerås bør helt eller delvist have overdraget Uddannelsen af Vaaben-, Signal- og Vaabenmestre, assisterende Ingeniører og Vaabeningeniører, Fototeknikere og Vaabenmekanikere. Til Rekrutering af Centralværkstedernes

og Afdelingsværkstedernes Haandværkere bør der oprettes en særlig Læringskole, som bør tilknyttes den tekniske Skole.

Med Henblik paa Forvaltning og Tilsyn m. m. af Krigsflyvepladser og Øvelsesflyvepladser foreslaar Betænkningen, at Landet inddeles i fem territoriale Kredse.

Udgifterne til den foreslaaede Nyordning bliver ret betydelige. Man har i Sinde at gaa frem efter en Femaarsplan, og i denne Periode vil Udgifterne til Flyvevaabnet blive 222,9 Millioner Kroner aarligt, idet man er gaaet ud fra Prisniveauet pr. 1. Juli 1941 som Grundlag. Efter denne Femaarsperiode vil de aarlige Udgifter beløbe sig til 212,8 Millioner Kroner. Til Sammenligning med Udgifterne til de øvrige Forsvarsgrene skal det anføres, at de aarlige Budgetter for Hæren og Marinen i Femaarsperioden er henholdsvis 343,4 Millioner og 144,2 Millioner Kroner, og derefter henholdsvis 238,2 Millioner og 144,9 Millioner Kroner om Aaret. De aarlige Udgifter til Flyvevaabnet bliver saaledes ca. 30 % af det samlede Forsvarsbudget.

Det svenske Luftvaabens nye Flyvemaskinetyper.

Det svenske Luftvaaben har i den senere Tid faaet flere nye Flyvemaskinetyper, om hvis Detailler der selvfølgelig til en vis Grad ikke meddeles nogen Oplysning: Imidlertid kan det ikke undgaas, skriver det svenske »Flygning«, at Offentligheden faar en Del at vide om de nyanskaffede Typer, fordi man bl. a. i udenlandske Haandbøger, som det svejtsiske Interavia, den tyske Handbuch der Luftfahrt og den engelske All the world's aircraft kan finde en Del Katalog-Data, som forøvrigt er ret paa-lidelige. Derfor har man selv meddelt noget om de nye Typer i den Udstrækning, som Forholdene tillader.

B. 17 — S 17.

Om den nye hjemlige Konstruktion, der af Luftvaabnet har faaet Typebetegnelse B 17 — S 17, alt efter dens Anvendelse som Dykbomber eller Rekognosceringsluftfartøj, bragte vi en længere Artikel i forrige Nummer af »Flyv«. Det er et eenmotoret, midtvinget Monoplan af Metal, bygget af det svenske Firma, Svenska Aeroplan A.-B. i Linköping.

Heinkel He 114: (svensk Typebet. S 12).

Til Rekognosceringsbrug for Marinen har man faaet den tyske Heinkel He 114,, der har faaet den svenske Typebetegnelse S 12. Det er et eenmotoret, tosædet Biplan (Halvanden-dækker) med Pontonunderstel. Det tredelte Overplan er fældbar bagud. Baade Krop og Planer er bygget af Dural, Pontonerne af Hydronalium. Motorfundament og Pontonstøtter er af Staalrør. Kroppen er en Skalkonstruktion mel elipseformet Tværnsnit. Bevæbningen bestaar af et fast Maskingevær, der skyder i Flugtreningen (gennem Propelkredsen), samt et bevægeligt Observatørgevær. Besætningens Pladser er dækket af Triplexglas.

Foruden til Rekognoscering for Marinen kan Luftfartøjet anvendes til Bombekast og Udlægning af Taage. Det er konstrueret til Katapultstart. Underplanets Bagkant er forsynet med Landingsklapper.

Ifølge Handbuch der Luftfahrt er største Hastighed 292 km/T. Marchhastigheden opgives til 230 km/T (i 2000 Meter), Landingshastigheden 95 km/T. og længste Flyvedistance 1125 km. Stigetiden er 8 Min. til 2000 m, og Tophøjden angives at være 4800 m. Lasteevnen opgives til 775 kg og største Flyvevægt til 3.480 kg. Dimensionerne er: Øverste Plans Spændvidde 13,54 m, underste Plan 6 m.; Planareal 42,3 m², Længde 11,9 m, Højde 5,17 m.

Motoren er en BMW 132 HK, luftkølet, 9 cyl., gearet Stjernemotor paa 800 HK. med direkte Indsprøjtning af Brændstoffet (d. v. s. ingen Karburator). Propellen er trebladet, med stilbare Blade; Type VDM.

Caproni Ca 313: (B 16 og S 16).

En Type som det svenske Luftvaaben har faaet i et ret stort Antal er den italienske Caproni Ca 313; Luftvaabnets Typebetegnelse er B 16 eller S 12, eftersom den skal anvendes som Bomber eller til Fjernrekognoscering. Med Hensyn til Flyveegenskaber, Fart og Bevæbning staar det fuldt ud paa Højde med de fleste moderne Bombertyper i samme Klasse, som de krigsførende Lande for Tiden anvender; men det svenske Luftvaaben betragter dog kun Anskaffelsen som midlertidig. Saalænge den hjemlige Flyvemaskineindustri ikke kan løse Anskaffelsesproblemet, maa Flyvemateriellet til en

vis Grad købes i Udlandet, og Caproni Ca 313 maa anses for at være den bedst mulige Løsning.

Den nye Type er et tomotoret, lavvinget Monoplan med indtrækkeligt Understel; den har et meget karakteristisk Udseende med en kort og kraftig Næse af Triplexglas, der faar den til at minde om den »kortnæsede« Bristol Blenheim. Konstruktionen er blandet, Planet er af Træ med Lærredsbeklædning, Kroppen af Staalrør beklædt med Dural fortil og Lærred bagtil. Oprindeligt havde den to 650 HK Isotto Fraschini Motorer; den svenske Udgave har dog stærkere Motorer.

Største Hastighed opgives forskelligt af forskellige udenlandske Kilder, men ligger vist mellem 400 og 450 km/T. Marchhastigheden opgives at være 365 km/T., og Landingshastigheden 127—130 km/T. Største Flyvevægt er godt og vel 6000 kg, og Tophøjden er 7.300 m. Længste Flyvedistance ca 2500 km. Fjernrekognosceringstypen er udstyret med ekstra Benzintanke. Bevæbningen bestaar i Originaltypen af 2 faste og 1 bevægeligt Maskingevær; det sidste er anbragt i en Kuppel af Triplexglas paa Kroppens Overside. Den svenske Type har desuden et bevægeligt Maskingevær, der skyder nedad og bagud. Under Luftkamp betjenes det af Telegrafisten.

Besætning bestaar af 4 Mand. Dimensionerne er: Spændvidde 16,55 m, Længde 11,80 m, Højde 3,70 m, Planareal 38,9 m².

»Fiat CR 42«: (J 11).

Den italienske Jager »Fiat CR 42«, der har spillet en betydelig Rolle baade i den spanske Borgerkrig og under den nuværende Krig, har af Svenskerne faaet Typebetegnelse J 11.

Det er et ensædet, enmotoret Biplan, hvis Krop og Planstel er af Metal, dels beklædt med Metal og dels med Lærred. Motoren er en Fiat A 74. R 1 C. 38 paa 840 HK. (i 3800 m), forsynet med en NACA-Skærm. Understellet er ikke indtrækkeligt.

I sin oprindelige Udgave er Luftfartøjet bevæbnet med to synkroniserede 12,7 mm Maskingeværer, anbragt i Kroppen.

Dets største Hastighed 440 km/T (i 4000 m); Landingshastighed 128 km/T; Stigetid til 3000 m 4 Min. 15 Sek., til 6000 m 8 Min. 40 Sek.; Tophøjde med fuld Last 10.300 m. Rækkevidde ved 380 km/T og 420 l Benzin



Det svenske Luftvaabens nye Typer: Øverst t. v.: Caproni 313. Øverst t. h.: Reggione. Nederst t. v.: Heinkel He 114. Nederst t. h.: Fiat CR 42.

800 km. Dimensioner: Spændvidde 9,7 m, Længde 8,2 m, Højde 3,3 m, Planareal 22,4 m². Tomvægt 1720 kg, Lasteevne 575 kg.

Reggione 2000 (Falco I): (J 20):

Foruden Fiat-Jageren J 11 har Luftvaabnet fornylig anskaffet en anden italiensk Jagertype, hvis oprindelige Typebetegnelse er Reggiano 2000 eller Falco I. Den svenske Typebetegnelse er J 20. Det anses for at være en udmærket Jager, baade til Hjemmeforsvar og Eskortering.

Falco er helt bygget af Metal og har indtrækkeligt Understel. Det er et eenmotoret, eensædet, lavvinget Monoplan. Ifølge Jane's All the world's aircraft er det udstyret med en Fiat A 80 RC 41 luftkølet Motor paa 1100 HK og en trebladet Metalpropel med stilbare Blade. Bevæbningen paa Originaltypen er to Automatkanoner anbragt ovenpaa Motorbeklædningen og skyder igennem Propelkredsen.

Den praktiske Tophøjde opgives til 11.250 m, og Stigetiden til 6000 m siges at være 6 Min. 23 Sek. Landingshastigheden opgives til 117 km/T. Største Hastighed skønnes at ligge over 500 km/T.

Spændvidden er 11 m, Længden 7,85 m, Højden 2,28 m, Planarealet

20,4 m² og Tomvægten 2060 kg. Længste Flyvetid opgives til 3 Timer.

Svenske militære Typebetegnelser.

I Tilslutning til Artiklen om det svenske Luftvaabens nye Flyvemaskinetyper, bringer »Flyv« nedenfor en Liste over samtlige svenske Typebetegnelser sammenholdt med de originale Typebetegnelser for de Luftfartøjer, som Luftvaabnet anvender.

Typebetegnelsen S svarer til Ordet Spaningsplan, den svenske Benævnelse for det danske Ord Rekognosceringsluftfartøj.

S 5: Heinkel He 5 (Marine-Rekognosceringsluftfartøj).

S 6: Fokker C 5 (Rekognosceringsluftfartøj).

S 9: Hawker Osprey (Marine-Rekognosceringsluftfartøj).

S 12: Heinkel He 114 (Marine-Rekognosceringsluftfartøj).

S 14: Fieseler Storch (Nærrekognoscerings- og Artilleri-Observationsluftfartøj).

B 3: Junkers Ju 86 (mellem tung Bomber).

B 4: Hawker Hart (let Bomber).

B 5: Northrop 8 A (Dykbomber).

B 6: Republic Guardsman (let Bomber).

B 16 og S 16: Caproni 313 (mellem tung Bomber, Fjernrekognosceringsluftfartøj).

B 17 og S 17: Svensk Originalkonstruktion (Dykbomber og Rekognosceringsluftfartøj).

J 8: Gloster Gladiator (Jager).

J 9: Republic EP - 1 (Jager).

J 11: Fiat CR 42 (Jager).

J 20: Reggione 2000 Falco (Jager).

T 3: Heinkel He 115 (Torpedo-, Bombe- og Fjernrekognosceringsluftfartøj).

Tp 5: Junkers Ju 52 (Transportluftfartøj).

Sk 12: Focke Wulf Stieglitz (Skoleluftfartøj).

Sk 14: North American NA - 16 (Skoleluftfartøj).

Sk 15: Klemm Kl 35 (Skole- og Forbindelsesluftfartøj).

J. F.

VINDKANALTYPEN

De almindeligste Typers Indretning og Anvendelse.

I den Tid, der er forløbet, siden Brødrene Wright i 1903 udførte Verdens første Flyvning, er Flyvemaskinens Udvikling foregaaet med Stormskridt. Dette skyldes den Energi, Flyvemaskinkonstruktørerne stadig har anvendt for at forbedre Luftfartøjerne, og den utrættelige Iver, Forskerne har udvist for at forøge og forbedre Kendskabet til den teoretiske Baggrund for Flyvningen. Praktikerne og Teoretikerne har arbejdet Haand i Haand. Den førstes Erfaring og den sidstes Fantasi har suppleret hinanden paa fremragende Maade. I denne Artikel er det Hensigten nærmere at omtale et af de Hjælpemidler, der har spillet størst Rolle for Flyveteknikkens Udvikling, nemlig Vindkanalen.

Forskellige Forsøgsmetoder.

De Beregninger, der knytter sig til Projekteringen af en Flyvemaskine, hviler dels paa Kendskabet til visse fundamentale Love og dels paa Kendskabet til en lang Række karakteristiske Talværdier. De omtalte Love er fundet enten ad Erfaringens Vej eller ad teoretisk Vej, og maa i begge Tilfælde forinden almindelig Anvendelse bekræftes ved Forsøg med tilhørende Maalinger. For de karakteristiske Talværdier er Forholdene lidt anderledes. Kun i ganske faa Tilfælde kan de beregnes — og da som Regel uden større Nøjagtighed, oftest er man her udelukkende henvist til Forsøg. Inden for de omtalte to Omraader, hvor Forsøg er nødvendige, kan disse foretages paa forskellig Maade: der er Maalingerne fra en Flyvemaskine under Flyvningen, der er Maalingerne fra Jorden og endelig Modelmaalingerne. Alle tre Metoder ikke alene anvendes, men er nødvendige, da de supplerer hinanden. Hver for sig leverer de Erfaringsværdier, som er vigtige for Konstruktøren.

Maalingerne under selve Flyvningen med Forsøgsmaskiner er vanskeligere end det kan synes ved første Øjekast. Der forlanges lette, følsomme Instrumenter, som ikke maa være ømfindelige overfor Rystelser. Desuden maa Instrumenterne være selvregistrerende, da de i Reglen maa anbringes i nogen

Af Civilingeniør C. C. Beckmann.

Afstand fra Luftfartøjet, for at ikke den komplicerede og uregelmæssige Strømning omkring dette skal føre til falske Resultater. Fra Flyvemaskinen kan foretages Maalinger af Flyvehastighed, Stigehastighed, Indfaldsvinkel, Drejningshastighed, Accelerationer, Kræfter og Tryk, samt en Række Specialmaalinger saasom Undersøgel-



Fotografier af Strømningen omkring en Cylinder og et Bæreplanprofil. Paa overste og nederste Billede ser man tydeligt den kraftige Hvirveldannelse. Midterste Billede viser Strømningen, som den bør se ud om et Bæreplan. Hvirvlerne efter Bæreplanprofilet nederst skyldes, at Profilet staar for stejlt til at Strømningen kan forløbe glat, som vist i midterste Billede. Modellerne er bevæget gennem Vand, hvis Strømning er gjort synlig og fotograferet.

se af Strømningsforhold omkring Aeroplanets forskellige Dele (Bæreplan, Haleplan m. m.).

Knapt saa vanskelige er Maalinger fra Jorden, med hvilke man f. Eks. kan iagttage Luftfartøjets Bevægelser under Flyvning mellem to fastlagte Punkter. Eventuelt kan man fotografere Flyvningen ved Hjælp af dertil særligt indrettede Filmsapparater. I begge Tilfælde maa man imidlertid vide nøjagtig Besked med Vindens eller andre Faktors Indflydelse paa Flyvningen.

Modelmaalingerne.

Modelmaalingerne kan man igen dele i to Klasser. De første omfatter Slæbeforsøgene, ved hvilke Modellen af det Legeme, der skal undersøges, bevæges gennem Luften (eller gennem Vand). Den anden Klasse omfatter saadanne Maalinger, hvor Modellen er faststaaende, og Luften (eller Vandet) omstrømmer den. Den førstomtalte Gruppe af Modelmaalinger er den mest nærliggende og blev da ogsaa foretrukket i Strømninglærens Barndom. Med Hensyn til Anvendelighed kan den imidlertid slet ikke maale sig med de Forsøg, man kan foretage med en i Luften faststaaende Model, saadan som man kender det fra Vindkanalerne, der nu spiller en altoverskyggende Rolle. I langt de fleste Tilfælde er det Vindkanalerne, der leverer det til Beregningerne nødvendige Materiale. Maalingerne under Flyvning og fra Jorden benyttes væsentligst til Undersøgelse af, om Beregningerne holder Stik samt til at konstatere, om den færdige Maskine opfylder Forventningerne.

For Fuldstændigheds Skyld maa endnu siges et Par Ord om Modelmaalingerne i Almindelighed. Slæbeforsøgene, d. v. s. Maalingerne med Modeller, der føres gennem Luft, som er i Hvile, giver af forskellige Grunde ikke særlig gode Resultater. Den største Ulempe her er, at Maaleresultaterne undertiden er ret unøjagtige eller endog helt forkerte. Dette skyldes den Strømningsforstyrrelse, der forårsages af de Dele, hvori Modellen er op hængt. Undertiden slæber man Modellerne igennem Vand i Stedet for gennem Luft og har paa denne Maade, da det her er forholdsvis let at gøre

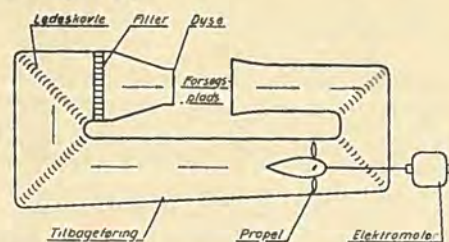
Strømningen synlig, opnaet fremragende Strømningsbilleder. En Forudsætning er det naturligvis, at Strømningen om det paagældende Legeme er ens i Luft og Vand, men dette er heldigvis Tilfældet i Almindelighed. Disse Optagelser er af stor Værdi, da de paa udmærket Maade bekræfter den Opfattelse af Strømningsbilledet, man har faaet ad teoretisk Vej.

I det foranstaaende er det allerede nævnt, at der er den fundamentale Forskel paa Slæbeforsøgene og Vindkanalforsøgene, at Modellen i første Tilfælde bevæges igennem Luften, medens Luften i det andet Tilfælde bevæger sig om den faststaaende Model. Den første Metode svarer til Virkeligheden, det gør den anden derimod tilsyneladende ikke. Men det er ogsaa kun tilsyneladende, da det viser sig, at det alene kommer an paa den indbyrdes Bevægelse mellem Luft og Model, og den er den samme, baade naar strømmende Luft bevæger sig langs



Vindkanal med lukket Forsøgsplads og uden Tilbageføring. I Almindelighed har Kanalerne med lukket Forsøgsplads ogsaa Tilbageføring.

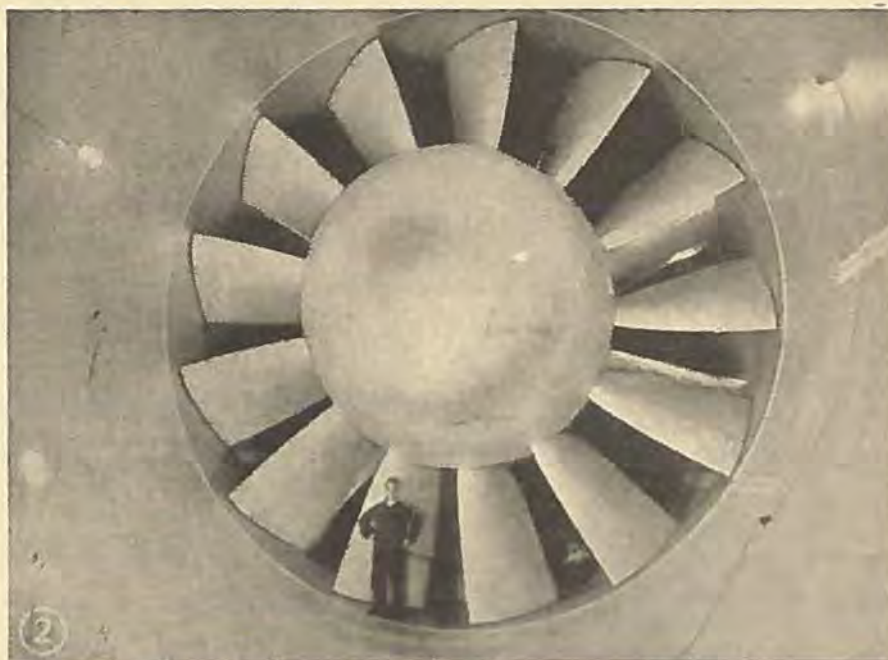
f. Eks. et faststaaende Bæreplan, og naar Bæreplanet bevæges med samme Hastighed gennem stillestaaende Luft. Af praktiske Grunde foretrækker man da det første, da det er langt nemmere at foretage Maalinger paa et Legeme, der er i Hvile, end paa et Legeme, der bevæger sig.



Vindkanal af den mest anvendte Type med aaben Forsøgsplads og Tilbageføring, hvori Propellen er anbragt.

Vindkanaltyperne. Indretning.

Allerede i Flyvningens første Aar byggede man Vindkanaler, og mange af de tidligste Erfaringer fra Undersøgelserne i disse kom til at danne Grundlaget for de Retningslinier, hvorefter Flyveteknikken udviklede sig. Vindkanalerne har Andel i alle Fremskridtene, og Teknikkens stigende Fordringer til Maalingernes Nøjagtighed



Mangebladet Propel (Blæser) fra en stor tysk Vindkanal.

og Omfang har tvunget Vindkanalerne til at følge med i Udviklingen. Der er to Arter, som især har vist sig egnede, og som i det væsentlige har bevaret Udseendet gennem Tiderne. Den første af disse Typer har lukket Forsøgsplads, hvor Luftstrømmen føres gennem faste Vægge. Den anden har aaben Forsøgsplads og betegnes undertiden som »Fristraaletypen«. Fælles for begge Former er, at Luften føres i et ubrudt Kredsløb. Tilbageføringen af Luften sker i en særlig Kanal, der ligger ved Siden af, under, eller omkring den egentlige Forsøgskanal. Erfaringen har vist, at denne Form med ubrudt Kredsløb var at foretrække for en tidligere meget anvendt Type, der var aaben i begge Ender og hele Tiden sugede ny Luft ind fra Atmosfæren. Det synes endvidere, som om Fristraaletypen vinder frem paa Bekostning af den helt lukkede Kanal, idet den førstnævnte har flere Fortrin. Et af de mest iøjnefaldende er, at Modellen og Instrumenterne er lettere tilgængelige i Kanalen med aaben Forsøgsplads.

Fælles for begge Kanalformer er følgende Indretning: Først og fremmest findes en Propel, trukket af en Elektromotor. Propellen holder Luftstrømmen i Gang i Kredsløbet, og da Luft hastigheden skal kunne varieres, maa Propellens Omdrejninger kunne reguleres. Propellen, der kan være af meget forskellig Type og have Bladantal lige fra to og op til over ti, er ofte anbragt i Tilbageføringen, for at den ikke skal fremkalde Forstyrrelse i Luftstrømmen paa selve Forsøgspladsen.

Til yderligere Sikring af den jævnest mulige Strømning er der truffet to bestemte Forholdsregler. Den ene er Anbringelse af Ledeskovle, hvor Luften drejer om Hjørner, for at den stærke Retningsændring ikke skal fremkalde Stød og Energitab. Den anden Forholdsregel er Anvendelsen af et Filter, hvorigennem Luften maa passere, umiddelbart før den naar Forsøgspladsen. Ved at passere dette Filter, der er en Væg bestaaende af lutter smaa, tætsiddende, glatvæggede Kanaler, bortelimineres Hvirvler og andre Forstyrrelser i Luftstrømmen, saaledes, at denne er fuldstændig jævn og ensartet helt igennem, naar den passerer Forsøgspladsen, hvor Modellen er anbragt. Endelig er der i enhver Vindkanal en Regulator, der nøje overvaager Lufthastigheden og — ved at regulere Propellens Omdrejningstal — sørger for at Luftens Hastighed ikke ændres, men holdes nøjagtigt paa den forud valgte Værdi. Vindkanaltypen med aaben Forsøgsplads er endvidere forsynet med Dyse. Dysen er en Indsnævring af Kredsløbet lige foran det Sted, hvor Modellen anbringes. Denne Reduktion af Kredsløbets Tværsnit foretages for at opnaa større Lufthastighed paa selve Forsøgspladsen. Dysen kan i Reglen udskiftes med andre, som har forskelligt Mundingsareal. Man har derved dobbelt Mulighed for at kunne regulere Lufthastigheden, da dette, som foran nævnt, ogsaa kan foretages ved at regulere Propellens Omdrejningstal.

(Fortsættes i næste Nr.)

Bücker „Bestmann“

En ny tysk Skolemaskine

NAVNET Bücker er ikke ukendt indenfor Flyver kredse, og før Kri-gen hørte man ofte om de smukke Præstationer, som blev udført med Typerne »Jungmann« og »Jungmeister«. Ved talrige Stævner i Ind- og Udlandet har mange kendte Flyvere vist den mest elegante Kunstflyvning i Verden, og baade som Skolemaskine og til lange Rejseflyvninger har »Jungmann« og »Jungmeister« gjort Navnet Bücker kendt i vide Kredse. Bückers Flyvemaskinetyper har været anvendt i 21 forskellige Lande. Paa Grundlag af sin mangeaarige Erfaring har Bücker fremstillet en ny, moderne Skoleflyvemaskine: Bücker »Bestmann«.

Bücker »Bestmann« er et tosædet, lavvinget Monoplan med lukket Kabine og Sæderne anbragt Side om Side. Man har valgt at bygge den nye Type med lavtliggende Bæreplaner og Sæderne anbragt ved Siden af hinanden, fordi der opnaas en bedre Kontakt mellem Lærer og Elev, og fordi Eleven lige fra Begyndelsen vænnes til at flyve med et Luftfartøj, hvis Konstruktion med lavtliggende Pla-

ner ligner de fleste moderne militære Luftfartøjsers.

Det er en Forudsætning for Skoleflyvning med en Maskine, hvor Sæderne er anbragt ved Siden af hinanden, at Kabinen er rummelig, og af den Grund har man valgt en Kabinebredde paa 1,25 m, saaledes at der ogsaa er god Plads om Vinteren, naar Lærer og Elev er iført en tyk Vinterpaaklædning.

For at kunne skifte med Eleverne under Skoleflyvning hurtigst muligt, er der ikke blot stilbare Sæder, men Siderorspedalerne kan ogsaa indstilles under Flyvningen. Det gøres ved at dreje paa et lille Haandsving, anbragt paa Instrumentbrædtet.

Luftfartøjets Manøvreegenskaber er overordentlig gode; det er meget følsomt paa Rorerne, og derved har man opnaaet, at Eleverne kan gaa lige over paa Krigsflyvemaskinerne uden Omkoling. Det kan udføre enhver Form for Kunstflyvning.

»Bestmann« er udstyret med Landingsklapper.

Luftfartøjet har en Marchhastighed paa 200 km/T ved en Motorydelse paa

85 HK (2350 O/Min). Ved en Marchhastighed paa 180 km/T (62 HK; 2120 O/Min) har det en Rækkevidde paa 850 km. Det kan saaledes anvendes til alle de Overlandflyvninger, som en Skoleuddannelse kræver.

Til Flyvning om Vinteren kan Understellet paamonteres Ski.

»Bestmann« er velegnet til Rejsebrug; det har et temmelig stort Bagagerum og en passende Rækkevidde.

* * *

Den forreste Del af Kroppen er en svejset Staalrørskonstruktion, beklædt dels med Letmetal og dels med Lærred; den bageste Del er af Krydsfiner, befastet til den forreste Staalrørskonstruktion i fire Punkter. Den rummelige Kabine, hvorfra der er god Sigt til alle Sider, er beklædt med Triplexglas. Adgangen til Kabinen sker gennem to store Døre; i Nødtilfælde kan Dørene helt udløses ved Hjælp af et enkelt Haandtag.

Det fritbærende Understel har Spiralaffjedring Olie-dæmpning, og det er bygget tilpas robust til en Skoleflyvnings haarde Paavirkninger, Understelshjulene har mekaniske Servo-Bremser. Sporvidden er 1,9 m. Halehjulet er tilkoblet Sideroret.

Haleplan og Halefinne er fritbærende Trækonstruktioner, beklædt med Krydsfiner. Højderor, Sideror og Balanceklapper er Trækonstruktioner, beklædt med Lærred. Samtlige Ror er aerodynamisk og statisk afbalanceret. Højderoret har en Trimklap, der kan indstilles fra Førersædet. De todelte Landingsklapper er af Letmetal.

Det fritbærende Plan er bygget af Træ; den forreste Del er beklædt med Krydsfiner, Resten med Lærred.

Motoren er en luftkølet 4-cyl. Hirth Motor HM 500. Dens største Ydelse er 105 HK ved 2500 O/Min. Motoren startes ved Hjælp af et Haandsving paa dens venstre Side. Den er udstyret med Rygflyvningsanordning.

Brændstofbeholderen er af svejset Aluminium, og den rummer 100 l. Den er anbragt i den bageste Del af Kabinen under Bagagerummet.



Bücker »Bestmann« 2-Sædet, lavvinget Monoplan.



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Luftfartøjets øvrige Data er:

Spændvidde: 10,60 m.

Længde: 7,85 m.

Højde: 2,06 m.

Planareal: 13,5 m².

Tomvægt: 475 kg.

Lasteevne: 290 kg.

Fuldvægt: 765 kg.

Planbelastning: 57,0 kg/m².

Hestekraftbelastning: 7,3 kg/HK.

Største Hastighed: 210 km/T.

Marchhastighed (2350 O/M): 200 km/T.

Rækkevidde ved 200 km/T: 700 km.

Rækkevidde ved 180 km/T: 850 km.

Landingshastighed: 80 km.

Stigetid til 1000 m: 5,3 Min.

Tophøjde: 5000 m.

Tilladt Dykhastighed: 340 km/T.

Tilladt Dykhastighed med en Last paa 130 kg: 430 km/T.

Sidstnævnte Hastighed svarer til Sluthastigheden.

Foredrag i Aeronautisk Selskab

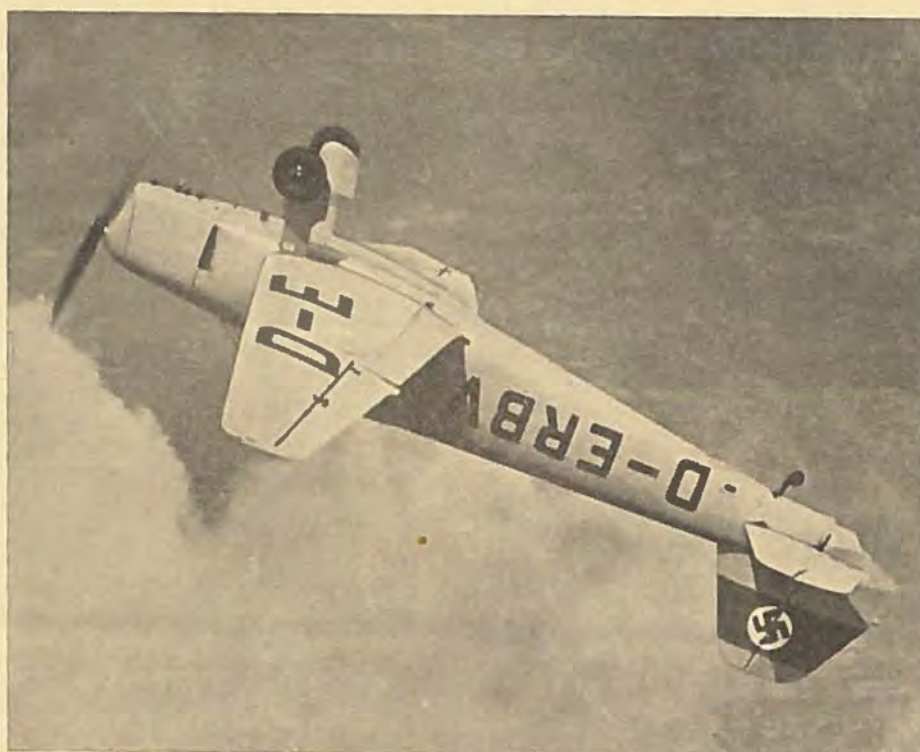
Opmærksomheden henledes paa Foredraget i Aeronautisk Selskab den 17. Februar, hvorom nærmere Meddelelse findes under Klubmeddelelser. Generalsekretæren for Kungl. Svenska Aero Klubben, Oberst Enell, vil tale om Privatflyvningens Udvikling, Organisation og økonomiske Grundlag, et Spørgsmaal der med stort Udbytte kan drøftes selv om Privatflyvningen ligger stille for Tiden.

Der venter sikkert Tilhørerne en interessant Aften, naar disse Spørgsmaal belyses ude fra.

Telegrafist i D. D. L. bliver Halvmillionær

Telegrafist i Det Danske Luftfartsselskab, *Sven-Aage Hansen*, der for Tiden gør Tjeneste i den danske Maskine paa Ruten Berlin—Wien, passerede den 19. Januar, paa Vejen til Wien, sin første halve Million Flyvekilometer.

Sven-Aage Hansen er født den 6. November 1909 i Rønne. Han har tidligere sejlet som Radiotelegrafist, og blev den 1. April 1939 ansat i Luftfartsselskabet.



Bücker »Bestmann« er ogsaa velegnet til Kunstflyvning.

„KRATMO“ { Benzinmotor for Modellflyvere
Byggesæt for Benzinmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Stempelringe 18-21-22-26 mm - Tændspoler - Millimeterskruer - Karburatornaale med Fjedre - Raa Krumtapshuse - Raa og færdige Propeller - Materiale for Topsykke, Stempel, Cylinder - Kondensator - Arbejdstegetninger - Byggeplaner -

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Flyveropgaverne

Februar Maanedes Konkurrence

VI bringer nu Opgaverne for Februar Maaned, der ligesom i forrige Maaned præmieres med et Gavekort paa Kr. 15.00 for Opgave A, Kr. 15.00 for Opgave B og Kr. 10.00 for Opgave C.

At vor Konkurrence har vakt Interesse viser ikke blot de mange Løsninger, der er indsendt, men ogsaa at flere Dagblade har aftrykt Opgaverne til Underholdning for deres flyveinteresserede Læsere, af hvilke der bliver flere og flere fra Dag til Dag.

Det er især Motorflyverne, der er mødt mandstærkt op ved Indsendelse af Løsninger, hvilket naturligvis for en stor Del skyldes de lige afsluttede Sportsflyverkursus, der havde saa stor Tilslutning; men Svæveflyverne og Modelflyverne har saa gode Forudsætninger for at kunne løse de stillede Opgaver, at der bør være mindst lige saa mange Indsendere blandt dem, som der er blandt Sportsflyverne, vi venter derfor talrig Tilslutning til næste Maanedes Opgaver fra alle tre Sportsgrene, husk der ligger en Præmie til hver og venter paa Dem!

Præmietagerne i Januar.

Præmierne for Januar Maanedes Opgaver er tilkendt følgende:

Opgave A.: Motorflyverne: Herr Brandtchef Harald Møller, Eugen Warmingsvej 27, Aarhus.

Opgave B.: Svæveflyverne: Herr Bent Halling, Carl Plougsvej 3, Kbh. V.

Opgave C.: Modelflyverne: Herr Børge Danielsen, Frodesvej 40, Aabyhøj.

Paa Opgave A var der indsendt 31 rigtige Løsninger, et smukt Resultat der viser, at Sportsflyverne har tilegnet sig et godt teoretisk Kendskab til Flyvningen.

Præmieringen er derfor ifølge Reglerne foretaget ved Lodtrækning.

Præmietagerne har faaet tilsendt de udsatte Gavekort paa Bøger, de indløses af FLYV's Ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

Vi takker hermed alle, der har deltaget i Konkurrencen, og haaber at se dem igen som Deltagere i de følgende, selv om de ikke har været blandt de heldige i første Omgang.

Regler for Deltagelsen.

Nedenfor gentager vi Reglerne for Deltagelsen i FLYV's Maanedskonkurrence, arrangeret af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab under Medvirking af Dansk Motorflyver Union, Dansk Svæveflyver Union og Dansk Modelflyver Union, idet vi atter gør opmærksom paa, at Kuponen, der findes i FLYV, skal følge med Løsningen, tydeligt udfyldt med Navn og Adresse.

Konkurrencens Regler.

Enhver kan indsende Løsninger af een eller flere af de stillede Opgaver; kun skal den Kupon mærket »Opgaver«, som findes i hvert Nummer af »FLYV« udfyldes og paaheftes Løsningen. For at kunne deltage er det altsaa ingen Betingelse, at man er Medlem af en Flyverorganisation, men mangler den udfyldte Kupon er Løsningen ugyldig.

Løsningerne indsendes til »FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, København V., og i lukket Konvolut mærket Opgave A - B eller C, saaledes at de er Redaktionen i Hænde senest den 12. i hver Maaned. Her vil et Udvalg, bestaaende af Ingeniør Vagn Prytz, Ingeniør C. C. Beckmann, Direktør Gerhard Hansen og Sven Wiel Bang bedømme Løsningerne og fordele — eller hvis flere har lige gode Besvarelser, foretage Lodtrækning om — Præmierne. Udvalgets Bedømmelse er inappellabel.

Der udsættes af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Sportsflyveklubben, Svæveflyverunionen og »FLYV« ialt 3 Præmier, bestaaende af Gavekort paa

Kr. 15.— for Opgaver under Motorflyverunionen,

Kr. 15.— for Opgaver under Svæveflyverunionen, og

Kr. 10.— for Opgaver under Modelflyverunionen.

Gavekortene, der vil blive tilsendt Præmietagerne, indløses paa »FLYV's Ekspedition, Vesterbrogade 60, København V. og kan bruges til Indkøb af Bøger efter eget Valg.

Resultatet bekendtgøres i »FLYV« Maaneden efter, at Opgaverne har været givet.

DANSK MOTORFLYVER UNION.

Sportsflyveklubbens Opgave A:

En Trafikmaskine skal foretage sin daglige Flyvning fra Kastrup og til een af Danmarks større Provinsbyer. Da Maskinen, hvis den fløj direkte mod Bestemmelsesstedet, vilde passere et Omraade, som det er forbudt at overflyve, maa Ruten sammensættes af to Delstrækninger. Før Starten udfærdiger Føreren sine to Vindtrekanter, hvoraf han beregner, at han først skal flyve i 55 Minutter paa Kompaskursen 275° og dernæst i 33 Minutter paa Kompaskursen 350°, hvorefter han er ved sit endelige Maal.

Under hele Turen har Vinden i Flyvehøjden samme retvisende Retning, 225° og samme Styrke, 40 km/T. For 1. Delstrækning regnes med Misvisning $\div 4^\circ$ og Deviation $\div 4^\circ$, for 2. Delstrækning med Misvisning $\div 6^\circ$ og Deviation $\div 1^\circ$. Maskinens Egenfart er 200 km/T.

Der ønskes udarbejdet Vindtrekanter med Angivelse af retvisende styrede Kurser, retvisende beholdne Kurser samt beholden Fart. Desuden maa de to Delstrækningers Længde beregnes, og det maa angives, dels hvor Trafikmaskinen befinder sig efter de 55 Minutters Flyvning, og dels hvilken By, der er Rutens Endepunkt.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION.

Opgave B:

Vedrørende Start med Motorspil.

Beskriv et normalt Optræk for en A- og for en B-Flyvning.

Hvilke Fejl kan opstaa ved Spilstarter, og hvordan imødegaaer Flyveren disse?

DANSK MODELFLYVER UNION.

Opgave C:

1. Hvad forstaas ved et Plans Sideforhold? Nævn et Eksempel.
2. Et trapezformet Plan har største Korde 1,2 dm, mindste Korde 0,7 dm og Spændvidde 10,93 dm. Planet er forsynet med Tipplader. Udregn: a. Sideforholdet. b. Arealet.
3. Nævn kort de vigtigste Forholdsregler, man maa tage, for at et alm. Bæreplan kan give stor Opdrift og ringe Modstand.

KUPON

FLYV's FLYVEROPGAVER FEBRUAR

A: Motorflyver
B: Svæveflyver
C: Modelflyver

Opgaver (det ikke benyttede overstreges)

Undertegnede indsender hermed Besvarelse paa Opgave i »FLYV's Nummer for Februar 1942:

Navn

Stilling

Adresse

By

Jeg er { Medlem af
ikke Medlem af nogen Flyveorganisation.



Bücker Bestmann

Bü 181



das neue deutsche
Einheitsflugzeug
für Anfangs-und
Kunstflugschulung

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH, RANGSDORF BEI BERLIN

Hvad sker - og hvørnaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. V.
Tlf. C. 7220

Nye Medlemmer i Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

Civilingeniør K. Hindhede. Civilingeniør Palle Bang, Grindsted. Løjtnant L. M. S. Jacobsen, Aalborg. Mechaniker B. B. Sørensen, Odense. Ingeniør K. Rasmussen, Charl. Translatør Vilh. Sørensen. Chauffør E. Jørgensen. Chauffør Stanley Mortensen. Formand Johs. Brodersen. Assistent Helge Persson. Assistent Ejner Scheibel-Jensen. Formand Adler Jensen. Fuldmægtig Harald Frohn. Assistent Gert Rasmussen. Zonechef Geo Thide. Direktør H. H. Pontoppidan, Esbjerg. Direktør F. Thybo, Aarhus. Direktør C. C. Petersen, Bogense. Direktør Alfred Olsen, Horsens. Direktør Knud Alstrup, Randers. Fabrikant Niels Krøjgaard, Herning. Direktør H. Rosenvinge, Grenaa. Civilingeniør C. F. Røder, Rungsted Kyst. Baron C. A. Blixen Finecke, Sevedø, Skælskør. Baron Otto Rosenørn-Lehn, Oreby, Saxkøbing. Kontorchef Sv. E. Wisse, Sønderborg. Grosserer Hermann Jacobsen, H. Møller Andersen, Saxkøbing. Fabrikant Otto Halberg, Svendborg. Automobilforhandler Magnus Christiansen, Hobro. Grosserer Chr. Andersen, Odense. Redaktør Alb. Christiansen, Horsens. Hotelejer Stig Nielsen, Aarhus. Vaabenhandler Poul Pedersen, Aarhus. H. Schjelde Bang, Esbjerg. Automobilhandler Rich. Petersen, Nykøbing F. Ib Funck-Hansen. Grosserer Hakon Madsen, Aarhus. Direktør H. E. Bohn, Aalborg. Direktør M. Colstrup, Holstebro. Autohandler Tage Jensen, Aarhus. Søren Møller, Skagen. Salgsdirektør Jens Jørgensen. Direktør A. C. Corvinus Andersen, Struer. Grosserer J. M. Nellenmann, Frederikssund. Thorvald Jen-

sen, Holstebro. Grosserer M. R. Jørgensen, Esbjerg. H. Blaahøj Jensen, Hammerum. Skibsmægler Jul. Christensen, Frederikshavn. Direktør I. Lassen Studstrup, Aalborg.

Firma-Medlemmer.

Grosserer L. F. Foght. Aktieselskabet Faxe Kalkbrud. A. Philipsen & Co., Viborg.

Livsvarige Medlemmer.

Direktør S. A. Christensen, Kolding. Heinrich Thomsen, Aalborg.

EN RETTELSE.

I vor Nytaarsartikel havde vi fejlagtig anført Antallet af livsvarige Medlemmer til 50.

Der er desværre kun 16 endnu, men vi haaber, at Tallet i Aarets Løb maa vokse.

Foredrag den 17. Februar Kl. 20. Selskabets næste Foredragsaften bliver afholdt Tirsdag den 17. Februar Kl. 20 i Haandværkerforeningens lille Sal (Moltkes Palæ), Dronningens Tværgade 2. Generalsekretæren for Kungl. Svenska Aero Klubben i Stockholm, Oberst Enell, vil tale om: Privatflygets Utveckling, Organisation och ekonomiska Underlag.

Medlemsfortegnelse. Der har af og til været Ønsker fremme, om at faa en komplet Fortegnelse over Selskabets Medlemmer, men da en saadan Fortegnelse hurtigt bliver forældet paa Grund af Afgang og Tilgang af Medlemmer, har Selskabet ladet fremstille en Liste over Medlemmerne, som altid vil være ført op til de sidste Forandringer og som kan laanes paa Selskabets Kontor, dersom man har Brug for den. Saafernt nogen maatte ønske selv at have en Liste, kan den købes paa FLYV's Kontor, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. Prisen er Kr. 10.00.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen,
Lyngbyvej 315, Gentofte

Ordinær Generalforsamling i Danske Flyvere. Fredag den 27. Februar Kl. 20.00 afholder Foreningen sin ordinære Generalforsamling i Officersforeningens Selskabslokaler, V. Boulevard.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde H. Førslev,
Dronninggaardsallé 14, Holte

Stamgruppen afholdt sin ordinære Generalforsamling den 14. Januar i Gruppens Lokaler paa Vesterbrogade 97.

Formanden, Hr. Fabrikant E. Hoff-Hansen, bød Velkommen til de fremmødte Medlemmer og oplæste Beretningen, der iøvrigt blev godkendt. Der blev givet enstemmig Decharge for Regnskabet, og nyvalgt blev Hr. Bent Haling Pedersen i Stedet for Fru Oberstinde H. Førslev, der ønskede at fratræde.

Stamgruppens Kasserer, Hr. Grosserer H. Stensfeldt-Hansen, har i Anledning af sin 40 Aars Fødselsdag skænket Stamgruppen en Gave paa Kr. 1000.00, der skal indsættes paa en særlig Konto for Indkøb af moderne Svæveplaner til Gruppen.

Stamgruppen raader nu over følgende Svæveplaner: 1 Meise, 1 Asiago og 1 Schulgleiter, og under Bygning er: 1 Rhönbussard, 1 Grunau 9 og 1 Grunau Baby II a.

DANSK MODELFLYVER UNION

Form.: Sven Wiel Bang, Gardes Alle 4, Hell.

D.M.U. og Flyv. I Bestræbelserne for at faa det bedst mulige Modellflyverstof i FLYV er der indledet et Samarbejde mellem D.M.U. og FLYV. Unionen har nedsat et Redaktionsudvalg, der i Forstaelse med FLYV vil gennemgaa de Artikler om Modellflyvning, der for Fremtiden optages i Bladet.

Udvalget, der bestaar af Unionens Formand, Sekretær og Pressesekretær, vil sørge for, at de Artikler, der optages i FLYV, har teoretisk og praktisk Værdi for Modellflyverne.

I den Anledning opfordrer D.M.U.s Redaktionsudvalg enhver Modellflyver, der har teoretiske eller praktiske Tips af Værdi, til at indsende disse til FLYV's Redaktion. Artikler, der optages i FLYV, honoreres med sædvanlig Honorar.

Udvalget vil gennemgaa alt Stof og sørge for, at kun det bedste kommer i FLYV til Gavn og Glæde for Modellflyverne.

SWB.

Københavns Modellflyver Klub afholdt Søndag d. 4. Januar en vellykket Nytaarsfest for sine Medlemmer i Restaurant »Hellerup Klub«. Formanden Sven Wiel Bang holdt et Foredrag om Modellflyvnings Udvikling og bagefter var der 5 Kvarterers Flyverfilm. Ved Kaffebordet var der amerikansk Lotteri med fine Gevinster som Bogen »Modellflyvesport«, en halv Liter Asp-Dope, Materialer og Cigaretter. Aftenen sluttede med en Udstilling af Medlemmernes Modeller. Her fik Ing. Monberg 1. Pr. for en smukt udført Svævemodel med selvbygget Bremseklapudløser, og Frank Hendrich fik 1. Pr. for en smukt bygget Wakefieldmodel med optrækkeligt Understel samt tilhørende Pontoner.

Kontingentet til D.M.U. 1942. Unionens Bestyrelse opfordrer kraftigt Formændene i de respektive Klubber til at sørge for, at Medlemmernes Kontingent til D.M.U. 1942 (2 Kr. pr. Medlem) bliver indbetalt til Kassereren paa Postgiro-Konto 52084 inden 14. Februar, sammen med nøjagtige Medlemslister.

AUTOFLUG
FLYVEMASKINEMATERIEL

Vimplen, der vajer
paa Flyvemaskinen,
bekendtgør at

AUTOFLUG

GERHARD SEDLMAYR

er den første tyske Leverandør af

FLYVEMASKINEDELE OG TILBEHØR

der siden 1919 paalideligt og paa faglig
Maade har forsynet det inden- og uden-
landske Flyvevæsen med enhver Art af

LUFTFARTSMATERIEL

**AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR TEMPELHOF**



»ASKANIA« FLYVEINSTRUMENTER

Man maa ikke glemme, at Flyverens Ansvar er
stort. Han maa derfor i Kampen mod Vejrliget
kunne stole ubetinget paa sine Instrumenter.

Hvor meget større maa derfor ikke den Fabriks
Ansvar være, som leverer ham disse Apparater.

For »Askania« Flyveinstrumenter og Kursstyring
overtager vi gerne dette Ansvar, thi vore højt-
udviklede Instrumenter nyder Verdensry.

Generalrepræsentant:
A. B. C. HANSEN COMP. A/S
VESTERBROGADE 1, KØBENHAVN V.



ASKANIA-WERKE AG
BERLIN-FRIEDENAU

5862



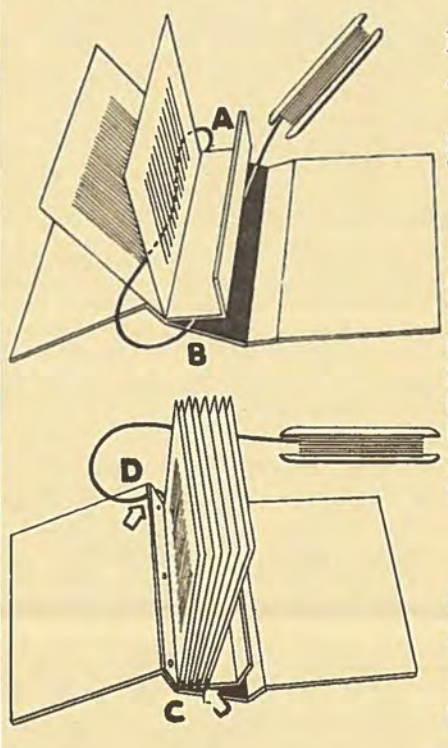
KØR

med
HELLESENS

SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 2.50



„FLYV“s Samlebind
betyder Orden og
Besparselse — Bladet
kommer straks paa
Plads, og Udgiften
til Indbinding af de
løse Blade ved Aar-
gangens Afslutning
undgaas.

Faas i enhver Bog-
handel eller fra
„FLYV“s Ekspedition
Vesterbrogade 60

En Landing uden Hjul

Luftkaptajn Damm's spændende Landing i Wien



D. D. L.s Condor efter Landingen.

DA Luftkaptajn E. A. Damm den 17. December f. A. skulde lande med D.D.L.'s Condor paa Wiens Lufthavn, viste det sig, at venstre Understelben ikke vilde komme ud til Trods for, at Gondolklapperne aabnede sig normalt og Signallampen »Ind« slukkedes. Om Bord i Luftfartøjet var foruden Luftkaptajn Dam, Flyvermekaniker A. Asmussen, Radiotelegrafist A. Pedersen, Stevardess Hanne Hansen, 13 voksne Passagerer og 1 Barn. Det lykkedes Flyveren at klare den vanskelige Situation, og han landede Luftfartøjet uden at der skete nogen som helst Skade med de Ombordværende og kun forholdsvis ringe Skade paa Materiellet.

Efter gentagne Forsøg paa at faa Understelshjulet ud, gjorde Luftkaptajn Damm sine Overvejelser. Skulde man flyve tilbage til København, eller maaske til Berlin eller Bremen? Skulde der forsøges en Landing paa eet Hjul? Skulde man anvende Flaps? Efter at have overvejet de forskellige Muligheder, traf Damm følgende Beslutninger:

Landingen skal foretages paa Flyvepladsen ved Wien.

Rejsetankene flyves tomme, og Starttankene til minimal Benzinbeholdning.

Ved Hjælp af det hydrauliske System i Forbindelse med Dyk og Opretning fortsættes Forsøgene paa at tage Understellet ud.

Indermotorerne stoppes i saa god Tid før Landing, at de kan blive af-

kølet (af Hensyn til mulig Brandfare), medens Ydermotorerne skal løbe, indtil der er Sikkerhed for, at Pladsen kan naas. Derefter afbrydes samtidig med Netspænding før den endelige Landingsmanøvre. Da Maskinen praktisk talt var fløjet tom for Benzin, maatte Brandfaren iøvrigt betragtes som værende meget ringe.

Alle Pasagererne plus Besætning — med Undtagelse af Føreren — anbringes med Remme paa i agterste Kabine for at gøre Luftfartøjet yderligere haletung. (Hanne Hansen hyllede den yngste Passager, et treaars Barn, ind i tykke Tæpper, hvorefter hun spændte sig selv fast sammen med Barnet).

Der maa ikke landes paa Startbanerne af Hensyn til Beskadigelsen af Maskinen.

Døren aabnes lidt før den endelige Landing for ikke at komme i Bekneb ved en evt. Vridning af Kroppen.

Der anvendes ikke Flaps.

* * *

Der blev fløjet i Nærheden af Lufthavnen i 3 Timer 5 Minutter, idet man stadig forsøgte at faa Understellet ud — men forgæves. Der holdtes hele Tiden Radioforbindelse med Jorden. Da det Tidspunkt kom, hvor der maatte landes, afbrødes Netspændingen, og Motorernes Hovedkontakt blev afbrudt. Luftfartøjet var trimmet fuldt haletung.

I selve Landing, tog Halepartiet først, 45 m efter tog Bagkanten af Midtergondolerne, og efter en Rut-

schen paa 80 m henover Grønsværen standsedes Luftfartøjet. Det hvilede nu paa Midtergondolernes Bagkant, hvis formgivende Beklædning selvfølgelig var ødelagt. Halepartiet hvilede paa Halehjulets Nødhaleslæber, saaledes at Kroppens Underside ikke havde taget nogen Skade.

Maskinens Skrog og Planer viste ingen Tegn paa Overlast. Passagerer og Besætning var fuldstændig uskadt.

Ved Undersøgelsen Dagen efter viste det sig, at Aarsagen til Understellets Svigten var, at en Wire havde »fisket« Hjulakslen, saaledes at denne var kommet til at »hænge«, hvorved Hjulet var forhindret i at komme ud. Fabrikens Repræsentant, der besøgtede Skaden, udtalte, at det var den ringeste Skade, Fabrikken havde set ved et lignende Havari, og det varede ikke mange Dage, førend Luftfartøjet atter var paa Benene og kunde flyves til Reparation.

Fabrikens Teknikere er nu beskæftiget med at finde et Middel, der forhindrer en Gentagelse af det beklagelige Tilfælde.

J. F.

* * *

Det Danske Luftfartselskab søger en Overingeniør

D.D.L.'s tekniske Virksomhed har efterhaanden taget et saadant Omfang, at man har set sig nødsaget til at ansætte en Overingeniør. Stillingen, der er opslaaet ledig, lønnes med en Betyndelsesgage paa 12.000—16.000 Kr. pr. Aar. For at komme i Betragtning ved ev. Ansættelse kræves bl. a., at Vedkommende er dansk Statsborger og ca. 35—45 Aar gammel; har en god teknisk Uddannelse som Maskiningeniør med Afgangseksamen fra Danmarks tekniske Højskole eller dermed ligestillet Højskole i Udlandet, og har Erfaring som Driftsleder af Værksteder samt Evner som Værkstedsorganisator. Endvidere at Vedkommende har Erfaring i og teknisk Kendskab til Aerodynamik og Flyvemaskineteknik samt Kendskab til Flyvemaskinens Konstruktion og Vedligeholdelse.

* * *

Ny indenlandsk Luftrute.

PAA det Tidspunkt, hvor disse Linier skrives, forhandler Det Danske Luftfartselskab om Oprettelsen af en daglig Luftforbindelse mellem København og Ry ved Silkeborg. Fra Ry bliver der Busforbindelse med Aarhus i Tilslutning til Luftfartøjernes Ankomst og Afgang. Ruten skal beflyves med Fokker F. 12.

En glædelig Begivenhed

VIBORG Flyveklub, der gik i Hi, da dens Formand, Godsejer Andersen, Hald, meldte sig som Frivillig i Finland, er nu atter i fuldt Sving, idet den unge Direktør H. H. Laursen, Rindsholm Mølle, har taget Initiativet til ny Start. Samarbejde med Unionen er indledet, og Teorikursus skal afholdes i Foraaret 1942. Klubben har allerede ca. 50 Medlemmer, og Kursus er snart ved at blive overtegnet. Efter Sportsflyveklubbens Mønster har man indført Medlemskategorien »Overordentlige Medlemmer«, der støtter Klubben gennem store aarlige Kontingenter, og allerede nu har Viborg Flyveklub adskillige af disse saa eftertragtede Medlemmer.

Glimrende gjort af en By med et relativt beskedent Indbyggerantal, et Eksempel, som selv større Byer med Ære kan tage op til Efterfølgelse.



Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen

Dansk Flyvepioner afgaaet ved Døden

Vinhandler Knud Thorup, Aarhus

INDEHAVEREN af det danske Flyvercertifikat Nr. 2, Vinhandler Knud Thorup, er den 2. Januar afgaaet ved Døden. Han fandtes liggende livløs nede paa den dybe, stejle Trappe, som fører ned til Kældrene under Ejendommen, hvor han havde sin Forretning. Han er antagelig gledet paa de glatte Trin og er dræbt ved Faldet.

Knud Thorups Navn var paa alle Danskes og Skaaningers Læber i Forbindelse med Øresundsflyvningen i 1910. Et aarhusiansk Konsortium havde bekostet Knud Thorups Flyveruddannelse i Paris og købt en Bleriot-Maskine, som han trænede med ved København. Sammen med Robert Svendsen, Alfred Nervø og Svenskeren Baron Cederström trænede han paa Kløvermarksfælleden til den berømmelige Flyvning over Sundet, men et alvorligt Havari satte en Stopper for hans videre Deltagelse. Thorup foretog senere enkelte mindre Flyvninger, men allerede Aaret efter Sundflyvningen trak han sig tilbage fra Flyvesporten og blev Forretningsmand.

Knud Thorup var en stilfærdig og tilbageholdende Mand, der lige til det sidste bevarede sin Interesse for Flyvningen. Han var Indehaver af Foreningen Danske Flyveres Hædersplakette.

J. F.

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50

Faas i Boghandelen eller fra
FLYV's Ekspedition, Vesterbrogade 60,
København V.



AF

SVEN WIEL BANG - PER WEISHAUP
JOHS. THINSEN

FLYVETEORI:

Aerodynamik - Stabilitet - Flyveegenskaber

SVÆVE- OG MOTORMODELLER:

Selvkonstruktion - Bygning - Flyvning

STORT AFSNIT OM:

Dansk og udenlandsk Modellflyvning - Nationale og Internat. Love og Regler - Nationale og Internat. Rekorder - Profilkonstruktion og Tabeller til 18 Profiler - Model-Fagudtryk paa Engelsk, Fransk, Tysk

300 Sider Tekst - 24 Sider Tegninger
16 Sider Fotografier

PRIS Kr. 7.50

Faas eller bestilles hos alle Boghandlere - eller hos
FLYV's EKSPEDITION - Vesterbrogade 60

STEEN HASELBALCHS FORLAG

Indholdsfortegnelse til FLYV 1941

foreligger nu færdigtrykt og udleveres gratis ved Henvendelse til Ekspeditionen, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Modelflyvere!

CELUDUR er nu paa Lager i Tykkelserne:
0,2 - 0,3 - 0,4 og 0,8 mm.

CELUDUR kan bøjes over Damp og limes sammen med alt, baade med Koldlim og Celluloselim. Koldlim er at foretrække. (Plader, der skal limes sammen, gøres først ru med groft Sandpapir ell. lign.)

CELUDUR kan der klippes og saves i, og det er langt nemmere at behandle og arbejde med end f. Eks. Krydsfinér — og saa er det stærkere.

CELUDUR er ikke en Erstatning for Krydsfinér — men er langt bedre.

Bemærk de nye Priser:

0,2 - 0,3 mm Celudur Plader à 50×10 cm.... pr. Stk. 35 Øre
0,4 mm Celudur Plader à 50×11 cm pr. Stk. 45 Øre
0,8 mm Celudur Plader à 50×11 cm pr. Stk. 70 Øre

Ved Postbestilling, venligst medsend Frimærker incl. Porto

ERIK WILLUMSEN

35, Pilestræde
København K.
Telf. Central 9230

Nyeste Bestemmelser for Svæveflyvningen i Danmark

I. Til Udøvelse af Svæveflyvesport stilles for Fremtiden til Raadighed for Dansk Svæveflyver Union de nedenfor anførte Svæveflyvningspladser:

1. Klintby Klint, 10,5 km S.W. for Næstved
 2. Eksercerpladsen ved Slagelse
 3. Eksercerpladsen ved Næstved
 4. En Plads 2,5 km Syd for Næstved ved Stenstrup
 5. Stranden ved Bissrup ca. 15 km S.Ø. for Skelskør
 6. Lundtofte Flyveplads.
- II. Flyvepladsen ved Køge, der benyttes af Flyvertropperne, maa ikke benyttes af Svæveflyverunionen, og Flyvepladserne ved Værløse, Vordingborg og Roskilde maa som tidligere meddelt ikke benyttes af Svæveflyverunionen. Stranden ved Bissrup er ikke godkendt af Luftfartstilsynet.

III. For Udførelse af Svæveflyvning paa de under I anførte Pladser gælder følgende Betingelser:

- a. at Slæbning af Svæveplaner med motordrevet Luftfartøj er forbudt,
- b. at al Svæveflyvning (Spilflyvning og Skræntflyvning) kun maa foretages i Flyvehøjder, der ikke overstiger 200 m,
- c. at der ikke flyves ud over Grænserne af de godkendte Svæveflyvningsomraader,
- d. at der ikke flyves med Svæveplaner af Rekord- eller Konkurrence-typer, men kun med Planer, der er godkendt til Skole- og Øvelsesflyvning,
- e. Flyvningen overvaages af en af Generalen for det tyske Luftvaaben i Danmark udpeget Kontrollant,
- f. ved anmeldt »Luftfare« skal Flyvningen straks afbrydes og Flyvemateriellet skjules. For at Flyvervarslinger kan naa rettidigt frem, skal Ledelsen paa den paagældende Svæveflyvningsplads sætte sig i Forbindelse med den derværende danske Politistation,
- g. enhver paatænkt Skoleflyvning skal senest en Time før Flyvningens Paabegyndelse meldes til Flyveledelsen ved den nærmest liggende tyske Flyveplads med Angivelse af Flyvningens sandsynlige Varighed. For Svæveflyvepladserne ved Klintby Klint, Slagelse, Næstved og Bissrup er det Flyvepladsen Aunø og Svæveflyvepladsen Lundtofte Flyvepladsen Værløse.

Alle tidligere Bestemmelser om Omraader til udvidet Flyvning er ugyldige.

D. S. U.

Dansk Ungdomskorps' Skoleglider



DANSK UNGDOMSKORPS SVÆVEFLYVERSEKTION

afholdt den 2. Januar en Fest i Køge, der hovedsagelig var lagt an paa at hverve nye Medlemmer til Afdelingen i Køge.

Fru Oberstinde Forslev holdt her et interessant og levende Foredrag om Svæveflyvningen og sluttede med at fortælle forskellige morsomme Oplevelser fra sine egne Svæveflyvninger. Derefter kørte Filmen til Fruens ledsagende Tekst.

Med et hjerteligt Bifald kvitterede det begejstrede Publikum den vellykkede Aften.

Svæveflyverne i DANSK UNGDOMSKORPS' Køgedivision er nu indmeldt i Dansk Svæveflyver Union og har helt færdigbygget deres Skoleglider; der næres i Køge stort Haab om ret hurtigt at komme paa Vingerne.

Afdelingen i København fortsætter planmæssigt sit Arbejde og vil, efter i Vintrens Løb at have repareret et nyligt erhvervet Svæveplan, til Foraaret kunne stille med tre flyvedygtige Skoleglidere, der samtidig sættes i Drift paa Lundtofte.

Sektionskontoret er fra 1. Februar at regne flyttet til Thorvaldsensvej 13. Telefon Eva 5713.

DEPONERING AF GODKENDELSESBEVISER

FØLGENDE Godkendelsesbeviser, der er udløbet, bedes indsendt til Unionen.

Svæveflyveledere.

Jens Eriksen, Aaboulevard 22, Aarhus. Udløbet 31/12 1941.

R. Foss Hansen, N. Farimagsgade 55, K. Udløbet 31/12 1940.

Børge Jensen, Fengersvej 27, Odense. Udløbet 31/12 1941.

Johannes Jørgensen, Aaboulevard 3, Aarhus. Udløbet 31/12 1941.

C. A. Lauritzen, Nørregade 9, Køge. Udløbet 31/12 1939.

Charles Nielsen, Ewaldsvej 16, Silkeborg. Udløbet 31/12 1941.

Erik Ploug-Hansen, Hastrup pr. Køge. Udløbet 31/12 1941.

Harfy William Nielsen, Norgesgade 15⁴, S. Udløbet 31/10 1940.

Knud Andersen, Søndergade 5, Ringsted. Udløbet 31/12 1940.

Karl Buchardt, Storegade 27, Varde. Udløbet 31/12 1940.

H. Christiansen, Kildemarksvej 17, Næstved. Udløbet 31/12 1940.

H. Juul-Hansen, Jernbanegade 6, Næstved. Udløbet 31/12 1939.

Børge Nielsen, Skolegade 26, Esbjerg. Udløbet 31/12 1940.

Gerhard Jensen, Lønstrup. Udløbet 27/7 1941.

Poul Beldring, Næstved. Udløbet 18/4 1941.

Holger Mølbæk, Brogaard pr. Nyker, Bornholm. Udløbet 24/4 1941.

Godkendelsesbeviser for Svæveplaner.

O Y—24 Hr. Willy Jensen. Udløbet 1/7 1940.*)

O Y—34 Svæveflyveklubben »Maagen«. Udløbet 1/9 1941.*)

O Y—8 Køge Svæveflyverklub. Udløbet 1/10 1940.

O Y—10 Næstved Flyveklub. Udløbet 1/4 1940.

Forsøg med Bremseklapper paa Modelplaner

BREMSEKLAPPER paa Modellerne er idag en absolut Nødvendighed, og der skal derfor i det nedenstaaende gives en Oversigt over en Række Forsøg anstillet med 5 Modeller, 3 Svævemodeller (af Strømliniekonstruktion) og 2 Motormodeller (af Kassekonstruktion).

Forsøgene gav det samme Resultat med alle 5 Modeller, og selv om de ikke kan siges at dække alle Modeltyper, kan Resultaterne anvendes ved Konstruktion af alle »almindelige« Modelkonstruktioner, for haleløse Modeller, Enter og andre specielle Konstruktioner maa anstilles Forsøg i hvert enkelt Tilfælde.

Ved Konstruktionen af Bremseklapper til en Model staar man overfor 3 Problemer: 1) Udløsningsmekanismen, 2) Bremseklappernes Placering og 3) Klappernes Størrelse.

Bremseklappernes Placering er af afgørende Betydning, og for Overblikkets Skyld opstilles Resultaterne af de omskrevne Forsøg skematisk.

Bremseklappernes Placering er af afgørende Betydning, og vi vil for Overblikkets Skyld foretrække at opstille Resultaterne af de omskrevne Forsøg skematisk.

Paa en varm Sommerdag kan Stigningen i en Termiksejle hyppigt være 2—4 m/Sek., og en Model, der skal ned gennem en saa kraftig Termik tilbage til Jorden, maa have en meget stor Synkehastighed, nemlig en Synkehastighed paa mere end 4 m/Sek.

De paa Fig. 1 tegnede Bremseklapper forestiller alle at have samme Areal, og Procentopgivelserne angiver Effektiviteten ved forskellig Anbringelse paa Krop og Planer af samme Model.

Som det fremgaar af Fig. 1 giver Klappernes Placering paa Planets Overside den absolut bedste Virkning, Modellen bliver dels presset nedad, og dels hæmmes Planets løftende Virkning over en temmelig stor Del af Arealet, og Modellen opnaar meget stor Synkehastighed.

Iøvrigt vil det af Fig. 1 fremgaa, hvor effektivt Klapperne fungerer anbragt andre Steder paa Modellen, og nærmere Forklaring hertil turde være overflødig.

Paa de »rigtige« Svæveplaner benyttes Klapper som Fig. 1-F., og dette System er ogsaa det bedste til Modeller, idet Klapperne paa Planets Overside besørger Synkehastigheden, medens Klapperne paa Planets Underside besørger Opbremsningen af Modellens Hastighed. Med denne Kombination af Bremseklapper bliver Nedslaget mod Jorden ikke tilnærmelsesvis saa haardt, som hvis der kun anvendes Klapper paa Oversiden af Planet.

Klapperne paa Undersiden kan med Fordel gøres en Del større end Klapperne paa Oversiden.

Klapper paa Undersiden alene bringer Modellen ud af Ligevegt, saaledes at den staller og gaar i Hakflugt, men Synkehastigheden bliver ikke særlig stor. Klapper paa Undersiden alene bør derfor ikke anvendes.

Vanskeligheden i at benytte Klapper som Fig. 1-F., ligger i at overføre Bevægelsen fra Bremseudløsningsmekanismen i Kroppen til de løstsiddende Planer.

Dersom det lykkedes at finde en Udløsningsmekanisme, der kunde indbygges i Midten af Planet, vilde meget være vundet.

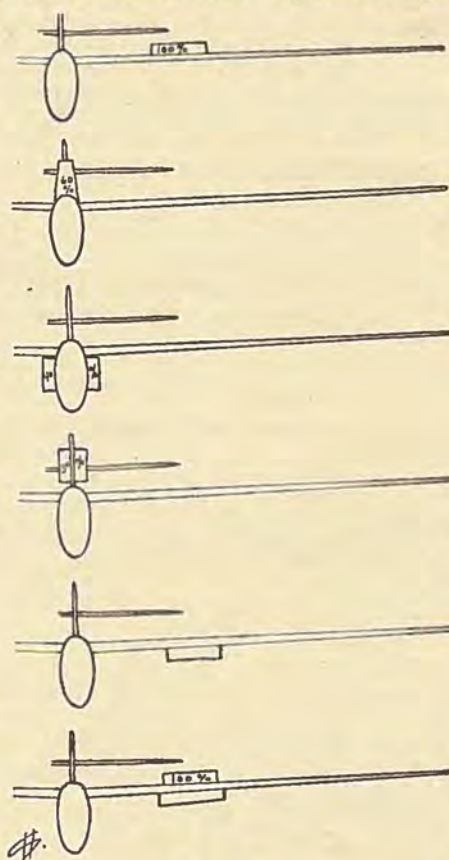


Fig. 1.

Fra oven og ned: Klappen i Planets Overside $\frac{1}{2}$ fra Forkanten — Klappen i Kroppens Overside — Klappen i Kroppens Sider — Klappen i Finens Sider — Klappen i Planets Underside, uanvendelig! — Klappen i Planets Over- og Underside.

Endelig maa Klapper i Planets Overside (altsaa baade naar man anvender Fig. 1-A. og Fig. 1-F.) virke aldeles paalideligt. Dersom kun den ene Klap kommer op, gaar Modellen i Spin, og det er klogt at skynde sig at købe Materialer til den ny Model. For at undgaa denne Risiko kan man ved Anvendelse af Klapper som Fig. 1-a. slaa de 2 Klapper sammen til een større Klap i Planets Midte.

Paa Fig. 2 er vist hvorledes Klapperne virker paa Svæveplanet D.F.D.S. Meise. Denne Konstruktion er særdeles anvendelig til Modeller.

Endelig er paa Fig. 3 vist, hvorledes Overgangen fra Kolumbstryk i Kroppen

til Klapper (som Fig. 1-a.) er udført paa en Model, og denne Overførsel har vist sig at være tilfredsstillende, idet den lille Stift forsvinder fra Kroppens Overside, naar Kolumbstrykket virker, og Planet kan springe af i haarde Landinger uden at bøje Stiften.

Hvis man ikke mener at kunne udføre Klapperne som Fig. 1-F. eller Fig. 1-a., er det som det fremgaar af Fig. 1. bedst at benytte b., og dersom Modellens Næse

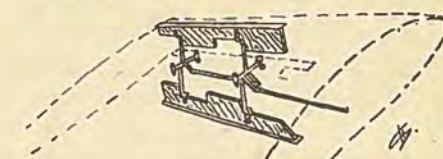


Fig. II.

ikke er tilstrækkelig lang til at give Plads til en stor Klap da suppleret med c.

Bremse Klappernes Størrelse bliver afhængige af deres Placering. Anbragt paa Oversiden af Planet vil et Klapareal paa kun ca. 1 % af Planarealet være tilstrækkeligt, hvad der sikkert vil forbyrde de fleste, man staar sig dog ved at bygge Bremseklapperne rigelig store, idet det altid er nemt at bore Huller i, eller skære af Klapperne, naar Modellen er færdig, og Klapperne viser sig at være for store, men det er vanskeligt at gøre Klapperne større eller sætte nye Klapper i, naar Modellen først er færdigbygget.

Til de her beskrevne Forsøg har ikke været anvendt videnskabelige Apparater til at kontrollere de opgivne Procenttal, og Opgivelserne kan derfor nødvendigvis ikke være fuldstændig nøjagtige. Der er dog foretaget en lang Række Forsøg med hver af de 5 Modeller, og Forsøgene faldt ens ud med alle Modellerne, saa Resultaterne turde være saa paalidelige, at Modelflyverne roligt kan anvende dem ved Konstruktionen af de nye Modeller.

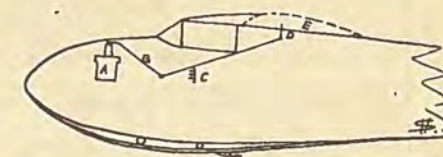


Fig. III.

A. Kolumbstryk. — B. Vippearms. — C. Fjeder. — D. Stift. — E. Plan.

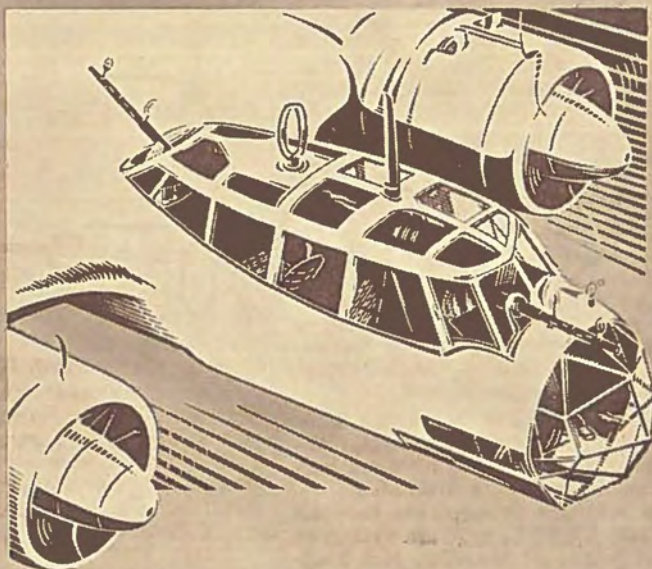
Det er morsomt at følge den Udvikling, der er foregaaet indenfor Modelflyvningen i Danmark. For blot et Par Aar siden var Problemet at faa Modellerne til at holde sig i Luften, idag er Problemet at faa Modellerne ned paa Jorden igen, hvorledes kan Fremskridtet vel karakteriseres bedre i færre Ord.

Henning Schrøder.



Bombeluftfartøjet **DORNIER DO 215**

forbinder fremragende Flyveegenskaber med
højeste Kampkraft. Vaabnenes Anbringelse giver
det bedste Skudfelt i alle Retninger.



Den helt glasdækkede Kabine rummer hele den
4 Mand store Besætning, som derfor kan samarbejde
under ideelle Forhold saavel under Flyvning som i Kamp.

DORNIER - WERKE

G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Nr. 3

1942 - 15. Aarg.

INDHOLDET:

DE TO STØRSTE
LYVEMASKINER
I VERDEN

væveflyvelejreren
ved Ålleberg

bygger SkalaModeller

ONKURRENCEN
i Marts
NYE OPGAVER

50
ØRE

"All aboard The Continental"
Allem New York og Chicago er der
42 daglige Luftforbindelser





INTAVA leverer over
hele Jorden Brændstof
og Smøreolie af højeste
Kvalitet til Brug i
Flyvemaskiner

INTAVA

TELEGRAMADR.:
INTAVA

TELEFON NR.:
CENTR. 5622

SCT. ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Repræsenterende

Det Danske Petroleums Aktieselskab og Vacuum Oil Company A/S.



The logo is a large, stylized 'V' shape. Inside the 'V', there is a stylized figure with arms raised, resembling a person or a bird. The background of the logo is divided into three horizontal sections: the top section shows a mountain range, the middle section shows a city skyline, and the bottom section shows a ship on water. The entire logo is rendered in a dark, monochromatic style.

JUNKERS
FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.

„CELOSIE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP

DOPIE

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

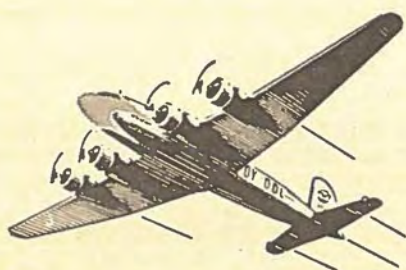
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASIP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



DDL

**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin

Berlin-Wien

København-Oslo

København-Malmø

København-Rønne

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
CENTRAL 8800

FLYV



OFFICIELT ORGAN
FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redakter:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af »FLYV«s Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Nr. 3

Marts 1942

15. Aargang

Det gærer og det gror —

DET store Propagandaarbejde, der fra forskellig Side er blevet sat ind for at vække og styrke Interessen for Flyvning her i Danmark, synes at skulle bære rig Frugt. Ikke blot er Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs og Unionernes Medlemsantal i stadig Stigen, og det betyder bl. a. flere Penge at arbejde med; men Interessen for Flyvning har ogsaa vist sig paa anden Maade! Ved et overordentlig energisk Arbejde fra Sportsflyveklubbens Side er der blevet pustet nyt Liv i Flyveklubberne udenfor København og flere nye er kommet til. De teoretiske Sportsflyverkursus, der har haft saa stor Succes i København, er for Alvor blevet taget op ude omkring i Landet, og den meget store Tilslutning, de har faaet af Deltagere, der vil gøre et Stykke Arbejde for at sætte sig ind i Flyvningens Mysterier, lover godt for Fremtiden.

Aalborg Flyveklub har hele Tiden udvist en prisværdig Energi, og det er ogsaa lykkedes den at holde sammen paa Klubbens Medlemmer i den stille Tid, der er gaaet, saaledes at den straks kunde gaa med til et nyt teoretisk Sportsflyverkursus. Og de øvrige Flyveklubber er kommet med. I Aarhus, Viborg, Esbjerg og Odense har der hvert Sted meldt sig over et halvt Hundrede Deltagere til det nye Kursus, og det er lykkedes at faa oprettet nye Klubber i Randers og Hobro, der ogsaa møder med et større Antal Deltagere til de teoretiske Flyverkursus.

Og man nøjes ikke med det. I Aarhus har Sportsflyveklubben foreslaaet

Kommunen, at der ved alle Byens Skoler oprettes frivillige Kursus for Eleverne i teoretisk Flyveundervisning, en Tanke, som flere Skolemænd har mødt med overordentlig stor Velvillie. Naar Begyndelsen først er gjort et Sted, saa skal det nok vise sig, at andre følger efter. Det er Ungdommen, der paa en eller anden Maade skal gøres interesseret i Flyvning, saa skal det Tidspunkt nok komme, hvor den samme Ungdom selv begynder at flyve.

At den Viden, som de teoretiske Sportsflyverkursus bibringer Eleverne, ikke er flygtig, viser de mange Løsninger, som »Flyv« modtager paa sine Opgaver. Det er glædeligt at se, at saa mange stadig er levende interesseret i at holde de engang tillærte Færdigheder vedlige i Haab om, at den Dag snart vil komme, hvor Sportsflyvningen for Alvor kan faa Luft under Vingerne igen. Saa gælder det om ikke at have spildt Tiden, men at være parat med fornyet Energi.

Og det store Publikum er interesseret i Flyvning. Det Danske Luftfartselskabs fyldte Trafikflyvemaskiner kan tale med herom. Og i stigende Grad flokkes man til Møder for at høre Foredrag om Flyvning, for at faa noget at vide om det Befordringsmiddel, der til syvende og sidst er alle andre overlegent.

Maatte hele denne Interesse blot vare ved, saaledes at Danmark ogsaa paa Flyvningens Omraade stod parat den Dag, da en fredelig Verden lukkede Portene op paa vid Gab. J. F.

De to største Flyvemaskiner i Verden

*Flyvebaaden Glenn L. Martin XPB2M-1
og Landflyvemaskinen Douglas B-19*



Verdens største Søflyvemaskine Glenn L. Martin XPB2M-1.

GLENN L. Martins nye Flyvebaad med Typebetegnelsen XPB2M-1 nærmer sig sin Fuldførelse, og maaske har den allerede været ude paa sin første Prøveflyvning, naar disse Linier læses. Dens Spændvidde er paa mere end 60 m og dens Fuldvægt ca. 63 Tons. Dens totale Motor-ydelse er paa 8000 HK, fordelt paa fire 18-cylindrede Wright-Cyclone Motorer.

XPB2M-1 har været under Bygning i over et Aar. For at opnaa den bedst mulige Løsning paa de Problemer, der vedrører Motorindbygningen, Kølingen af Motorerne og Kølerreguleringen, har der fundet et meget intenst Samarbejde Sted mellem Ingeniørerne ved Curtiss-Wright Fabrikerne og Flyvemaskinekonstruktørerne hos Glenn Martin. Der er blevet foretaget meget grundige Belastningsprøver; foruden at belaste Planerne paa sædvanlig Maade med Vægte, har der været foretaget talrige Belastningsprøver ved Hjælp af hydrauliske Trykanordninger. Ved Belastning af Bæreplanet kunde Planenderne tvinges 1,8 m udover Normalstillingen, uden at der skete noget Brud.

Med Undtagelse af Verdens største Landflyvemaskine, Douglas B-19, er der ingen anden Flyvemaskine, der i Størrelse kan maale sig med XPB2M-1. Den største Flyvebaad, der anvendes i Øjeblikket, er Atlanterhavsluftlineren Boeing 314. Den tyske Dornier Do-X har hidtil været den Flyvebaad, der har haft de største Dimensioner, og

med sine 12 Curtiss Conqueror Motorer hver paa 600 HK har den været førende med Hensyn til total Hestekraftydelse, indtil Douglas Fabriken kom frem med Typen B-19. Laste- evnen hos Do-X var imidlertid ikke særlig imponerende.

XPB2M-1 er derimod i Stand til at kunne medføre en meget betydelig Bombelast, eller, naar den anvendes til Troppetransport, et meget stort Antal Soldater (efter amerikanske Oplysninger 150 fuldt udrustede Soldater).

Der foreligger ingen nøjagtige Tal med Hensyn til længste Flyvedistance; men det har officielt været meddelt, at Benzinbeholdningen muliggør en Flyvning over Atlanterhavet og tilbage igen uden Mellemlanding. Besætningen bestaar af 11 Mand. Samtlige Oplysninger om Bevæbning og Udrustning har hidtil været hemmeligholdt. Det samme gælder Indretningen af Luftfartøjets Krop. Den amerikanske Presse meddeler, at Flyvebaaden er af saa store Dimensioner, at den kan medføre en sammenfoldelig Redningsbaad med Udenbordsmotor foruden et mindre Antal Redningsbaade af Gummi.

* * *

Douglas B-19, der har været omtalt i »Flyv« Nr. 6, 7 og 10 1941, er den største eksisterende Landflyvemaskine, der har overstaaet sine første Prøveflyvninger. Den er bygget som Bombeluftfartøj og maaler ca. 70 m fra Vingespids til Vingespids. Dens

Fuldvægt er ca. 64 Tons, og den kan laste 17 Tons Bomber. Den har fire Wright Duplex-Cyclone Motorer à 2000 HK, og med en Hastighed af ca. 300 km/T kan den holde sig i Luften i omtrent tre Døgn, d. v. s. den kan flyve fra Californien til London og tilbage til New York uden Mellemlanding. Den har et trehjulet Understel; alle Hjul kan trækkes ind i Krop og Plan; de to store Landingshjul vejer tilsammen tre Tons, og Luften i en af Ringene vejer 14 kg.

Douglas B-19 er bygget til Flyvning i store Højder. Og saa er denne vældige Flyvemaskine ikke det sidste Ord med Hensyn til store Bombeluftfartøjer. Man er allerede i Gang med Projekter til Stratosfære-Bombeluftfartøjer, hvis Fuldvægt kommer op over 120 Tons.

★

Smuk Gave til Aeronautisk Selskabs Bibliotek

FRA Aeroklubben i Göteborg har Aeronautisk Selskab haft den Glæde at modtage et Eksempplar af Pragtværket: »Svenskt Flyg och dess Män«, der er udgivet af Kungliga Svenska Aeroklubben i 1940.

I dette Pragtværk paa over 600 Sider skildres i talrige og meget smukt illustrerede Afsnit Flyvningens Udvikling og nuværende Stade i Sverige. Det svenske Flyvevaaben, dets Gruppeinddeling og Aktivitet skildres meget nøje. De svenske Luftfartsmyndigheder og den svenske Trafikflyvnings og Erhvervsflyvnings vidstrakte Organisation behandles indgaaende. Kungliga Svenska Aeroklubben og dens store Indsats for Flyvningens Fremme i Sverige omtales i en historisk Redegørelse. Desuden har hver eneste Flyveklub i Sverige sit eget Afsnit med Omtale af dens Organisation og Virksomhed. Til Slut omtales Foreningen »Svenska Flygares Riksförbund« samt den svenske Flyveindustri. Slutkapitlet handler om Flyvningen og Forskningen.

Ind imellem de mange Afsnit findes et nydeligt Billedstof. Saa godt som samtlige Personer af Betydning indenfor svensk Flyvning er afbildet og omtalt. Det er et smukt og værdigt Monument, Kungliga Svenska Aeroklubben her har rejst for svensk Flyvning.

FLYVNINGENS BØGER

»Der Flugmotor« af Ing. Clemens Böhe. Forlag: C. J. E. Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin — Charlottenburg 2. 82 Sider RM. 2.50.

Forfatteren giver paa en overskuelig Maade en kortfattet Oversigt over, nogle af de nyere Motorer, idet han indleder med at omtale Flyvemotorens Udvikling de sidste 10 Aar, og hvordan man har baaret sig ad med at forøge Hestekraftydelsen paa de moderne Motorer. I sidstnævnte Forbindelse omtales Overladeren, Forbedring af Brændstoffet, Anvendelsen af bedre Materialer og Forøgelse af Kompressionsforholdet og Omdrejningstal.

Der omtales baade større og mindre Motorer, og foruden en Række tyske Typer nævnes ogsaa Aerona, Menasco, Walter og Fiat. Bogen har 41 udmærkede Illustrationer.

»Kriget i Luften« af Aviator. Utrikespolitiska institutets broschyrserie, Stockholm 1941. Tilsendt fra P. Haase & Søn Forlag. 32 Sider. Kr. 0,50.

Selv om Opgaven skulde synes at være umulig, er det dog lykkedes Forfatteren at give en klar Oversigt over Krigen i Luften paa de 32 Sider, der har været til hans Disposition. Han indleder med en Oversigt over de forskellige Stormagters Luftvaaben før Krigens Udbrud, og skilddrer derefter Luftkrigens Forløb paa de forskellige Fronter indtil Udgangen af November 1941, idet han bl. a. siger: »Totalindtrykket af Krigsbegivenhederne i de to første Krigsaar bliver Flyvevaabnets dominerende Indflydelse paa Forløbet.« Pseudonymet Aviator dækker over en Fagmand.

»Luftfahrtmedizin« af Prof. Dr. med. Walter Schnell, tilsendt fra C. J. E. Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin 1935. 206 Sider. RM. 6,00.

Bogen, der udkom i 1935, har et dobbelt Formaal: 1) at tjene som Vejledning ved Luftfartmedicinske Forelæsninger og 2) at være en Hjælp for alle de, der beskæftiger sig med praktisk Flyvning.

Af dens Indhold skal nævnes: Flyvningen som biologisk Problem, Højdens Indflydelse paa Flyveren, Sansorganerne under Orientering, Accellerationens Indvirkning under Flyvning, Undersøgelser vedr. Egnethed til Flyvning, Flyvning ved Hjælp af Muskelkraft, Flyverens Hygiejne og Legemspleje, den første Hjælp ved Flyveuheld m. m. Bogen har 149 Illustrationer.

Felgiebel: Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau

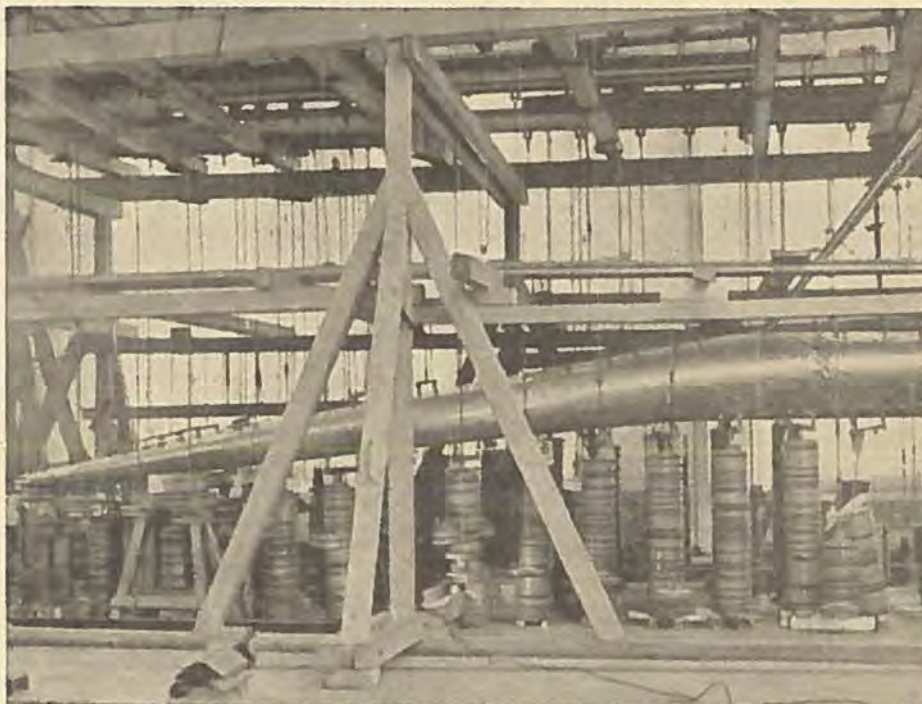
er atter paa Lager

Kr. 7.75

„FLYV“s Ekspedition

Vesterbrogade 60 - København V.
Telefon 13.404

BELASTNINGSPRØVER



Prøvebelastning af et Bæreplan. Som Vægte anvendes Plader af Staal, der hver vejer 10 kg. Planet er overbelastet og Brudtet indtruffet.

Den moderne Flyvemaskines meget store Lasteevne og Hastighed m. m. stiller store Krav til Konstruktionen, og det er Flyvemaskineingeniørens Sag at sørge for, at disse Krav efterkommes. Hvordan det gøres ad videnskabelig Vej, vil føre for vidt at komme nærmere ind paa, her skal blot nævnes, at den mest probate Maade, hvorpaa man kan faa Vished for, om en Konstruktion svarer til de Krav, den vil blive udsat for, er Belastningsprøverne.

For Flyvemaskinekonstruktøren gælder det om, at Luftartøjets Vægt holdes saa langt nede som muligt, men uden at det dog gaar ud over Sikkerheden. Indenfor Maskinbygning og Byggetekniken arbejdes der med 3 til 5 Gange Sikkerhed, d. v. s. at Bygværket skal være saa stærk, at det kan taale en 3 til 5 Gange større Belastning end den, det i Virkeligheden vil blive udsat for. Flyvemaskineingeniøren har derimod ikke mere end en 2 Gange Sikkerhed at regne med, og derfor maa hans Arbejde udføres endnu mere nøjagtigt. Den bedste Metode,

hvorpaa man kan kontrollere, om alle Beregninger passer, er Belastningsprøven.

Med dette for Øje har Dornier-Fabrikken ladet indrette en omfattende Specialafdeling, hvis Opgave udelukkende er at foretage Belastningsprøver. Den Flyvemaskinedel, der skal prøves — i de fleste Tilfælde er det Planet, Kroppen, Styrefladerne o. s. v. — bliver anbragt paa et Metalstel paa samme Maade, som det vilde være blevet anbragt paa Flyvemaskinen. Derefter belaster man Flyvemaskinedelen med Vægte af Staal eller Sand i det Omfang, der svarer til de aerodynamiske Forundersøgelser, og saa bliver man ved med at forøge Belastningen, indtil der indtræffer et Brud. Sker dette først efter, at Belastningen er oppe over den Størrelse, der svarer til 2 Gange Sikkerheden, saa opfylder Flyvemaskinedelen de stillede Krav og kan frigives til videre Bygning; men sker det før den fastsatte Sikkerhedsgrænse er naaet, saa er den prøvede Del ikke stærk nok, og den maa bygges om.

VINDKANALTYPEN

Størrelsen af Vindkanalerne.

Udviklingen har naturligvis øvet sin Indflydelse ikke alene paa Udseendet, men ogsaa paa Størrelsen af de to Grundformer. En af de første nogenlunde duelige tyske Vindkanaler havde en Straalediameter paa godt 2 m, Lufthastigheden var kun 10 m pr. Sek. = 36 km pr. Time, og Propellen blev drevet af en Elektromotor paa 35 HK. Dimensionerne er nu kendeligt forøgede, i alle Tilfælde hvad Lufthastigheden angaar. Der findes Vindkanaler med en Straalediameter paa ca. 2,5 m, hvori Lufthastigheden er helt op til 225 m/s = 810 km/T; den hertil nødvendige Motor har 8000 HK. I en saadan Kanal undersøger man naturligvis især Strømningsforhold om Flyvemaskiner og Flyvemaskindele for at danne sig et Begreb om, hvorledes Luftfartøjets Form skal ændres, saa man bedst kan imødekomme de aerodynamiske Krav, der stilles til hurtigt flyvende Maskiner. Endvidere findes der Vindkanaler med meget store Straaletværsnit, helt op til 9×18 m (= 162 m²). I en saadan Kanal, som findes i Amerika, er Lufthastigheden ca. 50 m/s = 180 km/T, og Motorydelsen er 8000 HK. Kanaler af den Dimension anvender man naturligvis især til Undersøgelser af Flyvemaskiner eller Flyvemaskindele i naturlig

Af Civilingeniør C. C. Beckmann.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Størrelse. Fordelen herved er ligetil, idet man derved undgaar de Korrektioner af Modelmaalingerne, der ellers maa foretages, naar Forsøgsresultaterne skal anvendes ved Beregningen af en Flyvemaskine. I Rusland har man projekteret og vistnok ogsaa paabegyndt Bygningen af en Vindkanal med elliptisk Straaletværsnit paa 200 m² og Lufthastighed 300 km/T. Hertil er en Motorydelse paa 36 000 HK nødvendig. De nævnte Eksempler maa betragtes som Yderpunkterne. Herimellem finder man talrige Vindkanaler, hvis Luftstrøm har en Straalediameter paa fra 5 til 10 m, og hvori Lufthastighederne er fra 50 til 80 m/s (= 180—300 km/T). Som Hovedregel gælder, at jo større Lufthastighed, man ønsker, desto mindre maa man gøre Strømningstværsnittet for at holde den nødvendige Motorydelse inden for en rimelig Grænse.

Vindkanalernes Anvendelse.

Nu maa man ikke tro, at hele denne store Mellemsgruppe er blevet overflødiggjort ved Bygningen af Kanalerne med den meget store Lufthastighed eller det meget store Tværsnit. Tværtimod. De mange smaa og middelstore

Anlæg bestrider de talrige, langvarige systematiske Undersøgelser, som i Reglen er Forudsætningen for ethvert videnskabeligt og teknisk Fremskridt. De store Vindkanaler derimod anvendes til at bekræfte de paa anden Maade fundne Resultater og har saa desuden Arbejdet med at undersøge enten Forhold ved meget store Strømningshastigheder eller Forhold vedrørende Flyvemaskindele i naturlig Størrelse.

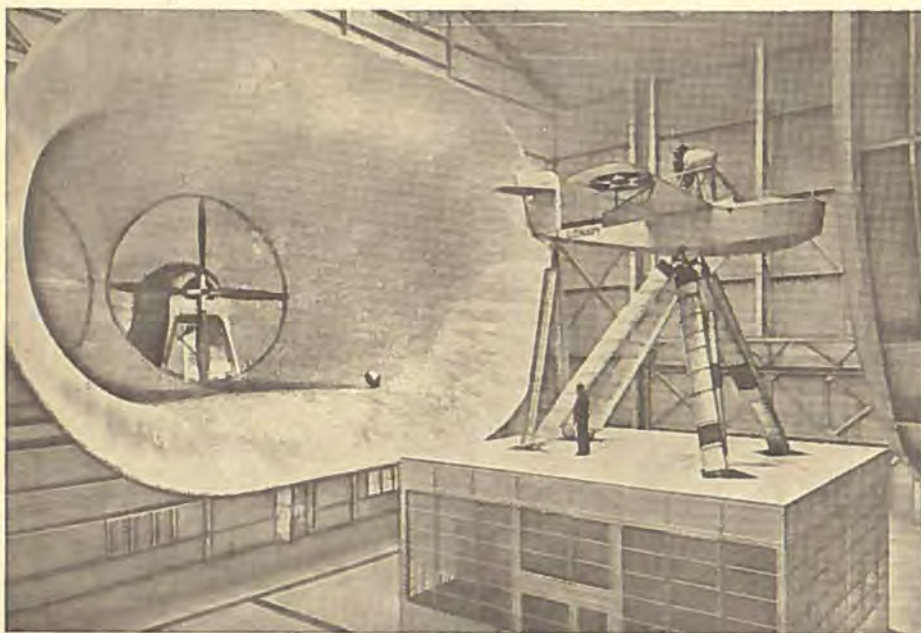
De Opgaver, Vindkanalerne i Almindelighed faar tildelt, kan deles i tre Grupper:

1) Forskningsarbejder, som maa udføres i Forbindelse med videnskabelige og teoretiske Undersøgelser.

2) Forskningsarbejder foraarsagede af — gode eller daarlige — Erfaringer inden for Industri eller Flyvning, saavel som Efterprøvning af Fremskridt, der er fundet paa anden Maade.

3) Undersøgelser nødvendiggjort af og sideløbende med Projekteringen af et Luftfartøj. Hertil hører foruden Undersøgelsen af Flyvemaskinmodeller ogsaa Forsøg med Enkeltdeler, saasom Undersøgelse af Understel, Haleorganer, Krop- eller Kabineform, Overgang mellem Plan og Krop o. s. v.

Den almindelige Vindkanal, saaledes som foran beskrevet, med ubrudt Strømningskredsløb og med aaben eller lukket Forsøgsplads, finder Anvendelse inden for alle tre Omraader. imidlertid har Udviklingen medført, at mange nye Problemer er dukket op, Problemer, som kun daarlige eller slet ikke kan løses i Vindkanaler af almindelig Type. Til Løsning af saadanne Specialopgaver har man da bygget særligt udformede Anlæg. Disse findes efterhaanden i et stort Antal og vil blive nærmere omtalt i en følgende Artikel, hvori ogsaa forskellige Forhold vedrørende Benyttelsen af de i Vindkanaler fundne Resultater skal gennemgaaes.



En af Verdens største Vindkanaler (Amerika). Fristraaetype med Tværsnit: 9×18 m, Vindhastighed: 50 m/s og Motor: 8000 HK.

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50

Faas i Boghandelen eller fra
FLYV's Ekspedition, Vesterbrogade 60,
København V.

NYT UDEFRA



Campini-Caproni propelløse Flyvemaskine i Luften.

Den propelløse Flyvemaskine.

Den italienske Caproni-Campini propelløse Flyvemaskine, som var omtalt i »Flyv« Nr. 12/1941, har foretaget en Flyvning fra Milano til Rom, en Distance paa 474 km. Flyvetiden, der var paa 2 T. 15 Min. 47 Sek., svarer til en Gennemsnitshastighed paa 209 km/T. Den førtes af Oberst de Bernardi, og Flyvningen blev kontrolleret af den Kgl. Italienske Aero Club. Det skal blive interessant at erfare, hvilken Flyvehastighed, Luftfartøjet kan opnaa over en længere Strækning i stor Højde, hvor dens egenartede Konstruktion først rigtig kommer til sin Ret.

Kvindelige Flyvemekanikere.

Medlemmer af det engelske kvindelige Flyver-Hjælpekorps (Women's Auxiliary Air Force) har gennemgaaet en særlig Uddannelse, saaledes at de kan forrette Tjeneste ved Luftvaabnets Jordorganisation. Enkelte af dem har endog bestaaet Proven som Flyvemekanikere. Derved er det muligt paa effektiv Maade at udnytte deres Hjælp paa Flyvepladserne, hvorved et tilsvarende Antal mandlige Mekanikere frigøres til Tjeneste om Bord i Luftfartøjerne eller ved Flyvemaskineindustrien.

Ny Stratosfære-Ballonopstigning under Forberedelse.

To argentinske Videnskabsmænd, Major Eduardo A. Olivero og Ignacio Puig har forberedt en Ballonopstigning, hvor de vil søge at slaa den amerikanske Rekord paa ca. 22.000 m. Professor Piccard og den belgiske Fysiker, Professor Max Cosyns, er i den Anledning rejst til Buenos Aires for at stille deres Maaleinstrumenter til de argentinske Kollegers Raadighed. Den argentinske Stratosfæreb ballon har et

Rumindhold paa 124.800 m³, den er udstyret med en Letmetalgondol, og den skal kunne naa en Højde paa ca. 30.000 m.

Resterne af Verdens Luftrutenet.

Hvorledes staar det til med den oversøiske Lufttrafik, efter at det meste af Verden er blevet indviklet i Krigen?

Den italienske Rute over Sydatlanten, der gik til Argentina, er blevet indstillet d. 17. December 1941.

British Overseas Airways Forbindelse mellem Vestirland og Baltimore (U.S.A.) over Atlanten trafikeres uregelmæssigt, i bedste Fald en Gang ugentlig. Der flyves med Boeing A-314; Ruten betragtes udelukkende som en Kurérforbindelse. Det engelske Selskab opretholder sammen med Resterne af KLM en Forbindelse mellem England og Lissabon. Fra Lissabon flyver Englænderne til Vestafrika (med Boeing A-314) og til Alexandria (med Consolidated PBY-Flyvebaade). Der skal oprettes en Tilbringertjeneste mellem England og Vestirland (med A. W.-Ensign og D. H. Flamingo). Den britiske Lufttrafik til det fjerne Østen og Australien er ophørt.

Pan American Airways indstillede Stillehavstrafiken den 18. December 1941. Den 6. December aabnede det en Luftforbindelse over Sydatlanten mellem Miami (U.S.A.), Natal (Brasilien), Bathurst (Vestafrika) og Leopoldville (Belg. Kongo). Ruten gennemflyves to Gange om Maaneden i begge Retninger med firemotorede Clipper-Flyvebaade. Desuden fortsætter det med Flyvningerne over Nordatlanten mellem New York og Lissabon, men uden forud meddelt Fartplan. Endelig har det forøget sine Ruter mellem Nord- og Syd-

amerika langs Østkysten og Vestkysten.

American Export Airlines agter at etablere en ny Luftforbindelse over Nordatlanten mellem New York—Vestirland—Southampton. Det vil anvende tre fire-motorede Vought-Sikorsky VS-44 Flyvebaade.

Det er alt, hvad der er tilbage af den oversøiske Verdenslufttrafik.

Den nye engelske Jagertype Hurricane II.

Ved at give den gennemprøvede Hurricane-Type en kraftigere Bevæbning og en stærkere Motor, er Hawker Aircraft Ltd. fremkommet med en ny Hurricane-Type. Den har beholdt sin Forgængers Navn, men dette er blevet efterfulgt af Betegnelserne II B eller II C. Hurricane II B er bevæbnet med 12 Stk. 8 mm Maskingeværer af Model Browning, medens Typen II C i Stedet for er bevæbnet med 4 Stk. 20 mm Oerlikonkanoner. Aarsagen til denne forskelligartede Bevæbning er den, at de britiske Jagerflyvere nærer delte Meninger om Værdien af Maskingevær- og Kanonbevæbning. Man er derfor blevet enige om, at lade Krigserfaringerne træffe Afgørelsen. Kanonbevæbningen har den Ulempe, at den nedsætter Flyvehastigheden, hvad man nok kan forstaa ved at se paa hosstaaende Billede. Men til Gengæld skal Hurricane II C være blevet Verdens stærkest bevæbnede, eenmotorede Jager. Den kan skyde 275 Bristantgranater i Minuttet. Hurricane II B



Kanonbevæbningen i Hurricane II C.

kan i samme Tidsenhed kun afskyde 162 kg Ammunition. Til Gengæld er Projektilerne saa mange desto flere. De 162 kg svarer til 14.400 Projektiler.

Hurricane II har en Fuldvægt paa over 3.150 kg. Dens Spændvidde er 12,2 m, Længde 9,7 m, Højde 4,3 og Planareal 23,2 m².

Den nye Jagertypes Præstationer hemmeligholdes, men de skal være betydelig større end Forgængersens.

Hvad sker - og hvornaar?

— Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber —

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. V.
Tlf. C. 7220

Ordinær Generalforsamling

afholdes Fredag d. 27. Marts 1942 Kl. 20.00
i Handels- og Kontorist-Foreningens Lokaler, Nørregade 9.

Dagsorden i Henhold til Lovene:

1. Aarsberetning fra Bestyrelsen.
2. Aflæggelse af Regnskab og Indstilling af Decharge for samme.
3. Valg af Medlemmer til Bestyrelsen.
4. Valg af Revisorer.
5. Eventuelt.

Samtlige Medlemmer, der ønsker at deltage i Generalforsamlingen, maa legitimere sig med deres Medlemskort.

Indirekte Medlemmer (Unionsmedlemmer), der ønsker at afgive Stemme ved eventuel Afstemning, erindres om, at de maa møde saa betids, at Stemmesedlerne kan være udleveret inden 1/2 Time før Generalforsamlingen begynder.

Nye Medlemmer:

Grosserer I. F. Lassen, Varde. Grosserer Ajin Olsen, Grenaa. Repræsentant Ivan Tillge, Skagen. Grosserer H. Wendelboe, Aalborg. Direktør L. Bech, Skandinavisk Motor Co. A/S., Odense. Bankkasserer H. Borgesen, Herning. Landsretssagfører Rich. Knudsen, Frederikssund. E. Koefoed Eriksen, Randers. Borgmester P. Christensen, Helsingør. Jørgen Andersen, Maaløv. Direktør Villh. Larsen, Næstved Tidende, Næstved. Ingeniør Chr. Kjerby, Gentofte. Godsejer, Direktør K. S. Schwenzen, Svanholm pr. Skibby. Forretningsfører S. Krog Jensen, Brønderslev. Chr. Løgstrup, Randers. Entreprenør Karlo Nielsen, Hjørring. Fru Grosserer Sophus Nielsen, Svendborg. Poul Larsen, Nykøbing M. Direktør Carl Hansen, Holbæk. E. Mandal, Kbhvn. Axel Nielsen, Kastrup. A. Rasmussen, Kbhvn. Aage Geisnæs, Skagen. Flyverkvartermester A. J. Wichmann, Kbhvn. Grosserer N. P. Jacobsen, Viborg. Ludvig Madsen, Carlsberg Depot, Næstved.

Firma-Medlemmer:

A/S Nordisk Kamgarvsspinderi, Sønderborg. A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri. Nordisk Fiat A/S.

Livsvarige Medlemmer:

Direktør Walter Langer, Aalborg.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte

Repræsentantskabsmøde i Dansk Svæveflyver Union finder Sted i Odense den 22. Marts.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Sekretariat: Østerbrogade 84, København Ø.
Telefon: Øbro 3736

Klubbens Teorikurs'er. Klubben kan til Stadighed glæde sig over det straalende Resultat, Ideen med Afholdelse af Kursus i Teori har bragt. Interessen breder sig næsten som en Lavine og til de to store Kursus'er, der afholdes for Øjeblikket, var der overtegnet i Løbet af ganske kort Tid, og det er givet, at der maa afholdes endnu en Række inden alle, der har Lyst til at være med har fundet Plads. Dette er for Storkøbenhavns Vedkommende, men Interessen er ikke ringere Landet over. I en hel Række danske Provinsbyer forberedes det nu ogsaa at give Undervisning i Flyvningens Teori og Interessen for Flyvningen er derved kommet ind i det rette Spor.

Ved Afslutningen af sidste Teorikursus holdt vort Medlem, Dr. Tryde, et stort Foredrag om Flyvningens Forhistorie. Nu kommer Foredraget i udvidet Form i Aeronautisk Selskab og vi opfordrer kraftigt vore Medlemmer til at benytte Lejligheden til at stifte Bekendtskab med Dr. Trydes meget interessante Beretning. Som bekendt har vore Medlemmer gratis Adgang til alle Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Foredrag mod Forevisning af gyldigt Medlemskort for 1942.

Det store Antal nye Medlemmer Klubben har faaet i den sidste Tid har bevirket, at vort Emblem næsten er udsolgt. Nu kniber det med at skaffe Sølv til et nyt Antal og vi anmoder derfor vore Medlemmer om at afse Sølv til dette Formaal. Sølv kan afleveres i Sekretariatet eller sendes til Kassereren, Otto Thomsen, Vesterport 208 (Telefon Central 9189). Større Ting afhentes med Glæde.



DANSK MODELFLYVER UNION

Form.: Sven Wiel Bang, Enighedsvej 8, Chl.

Nye Klubber. Der er blevet stiftet to nye Modelflyveklubber, nemlig Modelflyveklubben »Svalen«, Formand Hr. Bogbinder H. V. Kau, Østergade 22, Ringe, og »Skjern Modelflyveklub«, Formand Hr. S. H. Greig, Dansk Modelflyveindustri, Skjern.

Oplysninger angaaende Start af Modelflyveklubber. Da Unionen i den sidste Tid har modtaget adskillige Henvendelser med Forespørgsler angaaende Start af Modelflyveklubber og Tilslutning til Unionen skal det herved meddeles, at alle saadanne Oplysninger kan faas hos Unionens Sekretær, Jørgen Gamst, Paradisgaarden, Avedøre pr. Glostrup.

Nye Adresser. Formanden for Dansk Modelflyver Union, Hr. Sven Wiel Bang, Enighedsvej 8, Charl.

Distriktsleder for Jylland, Hr. Jørgen Lindgren, Chr. Winthersvej 10, Aabyhøj.

Da Unionens Pressesekretær Arne Bengtsson, paa Grund af manglende Tid har trukket sig tilbage, sendes for Fremtiden Meddelelser, som skal optages i Flyv, til Helge Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup.

Nye Rekorder. Den 16. Nov. 1941 satte Svend Skou, O.M.-F., 2 nye Rekorder i Klasse 10. Haandstart Tid blev forbedret til 1 Min. 49,7 Sek. og Distance til 1050 m.

Den 30. Nov. 1941 satte Mogens Erdrup O.M.-F. Hastighedsrekord i Klasse 1. Den gamle Rekord, der indehavdes af Niels Hassing, var paa 7,81 m/Sek. blev sat op til 11,1 m/Sek. Flyvningerne blev udført i næsten Vindstille. Modellens Data er følgende: Spændvidde 483 mm. Areal 3,74 Kvdm. Kroppens Længde 593 mm. Vægt 87 gr. Propelstigning 440 mm og Diameter 225 mm. Lameleret Stokmodel. Profil Clark Y (modificeret). Planbelastning 23,0 gr/dm.

Generalforsamling. Søndag den 5. Jan. 1942 afholdt Hobro Modelflyveklub sin anden ordinære Generalforsamling. Medlemstallet viste en Tilbagegang fra 17 til 12 aktive Medlemmer. Klubbens Regnskab, der balancerede med 378,90 Kr., godkendtes. Det blev besluttet at nedsette Bestyrelsesmedlemmernes Antal fra 5 til 3. Følgende blev valgt:

Formand Henning Klok, Nyvej 10.

Kasserer Børge Hansen.

Bestyrelsesmedlem Henning Ebdrup.

Valgene var Genvalg.

Generalforsamlingen sluttede med en Teoriprøve.

Klubmeddelelser. Odense Modelflyveklub afholdt Julestævne Søndag den 28. Dec. 1941 paa Breinholt Bjerg, der ligger tre Kilometer fra Tommerup. Paa Stævnet var der mødt 20 Deltagere, 8 fra Kolding og 12 fra Odense.

Resultaterne blev følgende:

Klasse 1.

1. Villy Larsen, O.M.-F. F.J.1a, 44,7 Sek.

2. Henning Gilkær, O.M.-F. F.J.1a, 38,9 Sek.

3. Poul Nielsen, O.M.-F. J. 1a, 16,7 Sek.

Klasse 2.

1. Mogens Erdrup, O.M.-F. M.E.-14, 2 Min, 8,7 Sek.

2. Svend Skou, O.M.-F. »Weihe« 1 Min, 9,3 Sek.

3. Frank Wallentin, O.M.-F. L.J.-14, 1 Min, 8,2 Sek.

Klasse 3.

1. Per Weishaupt, O.M.-F. P.W. »Opvind« 1 Min, 17,1 Sek.

2. Arne Jørgensen, K.M.F. »Janus« 30,9 Sek.

3. Otto Christensen, K.M.F. F.J.-6 11,8 Sek.

Til Stede ved Konkurrencen var Formanden for O.M.-F., Gustav Binderkrantz, og Formanden for Kolding Modelflyveklub, Willy Olsen. Efter Konkurrencen ventede et veldækket Kaffe bord i Tommerup Kro, hvor Formanden for O.M.-F. foretog Uddelingen af Præmierne.

1. Præmierne, som bestod af den nyligt udkomne Bog »Modelflyvesport«, blev skænket af Nexlo Tæppelager, Odense.



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Den svenske Privatflyvnings Udvikling, Organisation og økonomiske Grundlag

FOREDRAGET, som Generalsekretæren i K.S.A.K., Oberst *Enell*, holdt den 17. Februar, vakte meget stor Interesse hos Tilhørerne. Oberst *Enell* sagde bl. a.:

Den ideelle Flyveklub skal organiseres i tre Sektioner, omfattende henholdsvis Modelflyvning, Svæveflyvning og Motorflyvning. Desuden maa Løsenet være: En By — een Flyveklub«. Hver Sektion under en Sektionsstyrelse arbejder for sig, men alligevel mod et fælles Maal. Den fælles Klubstyrelse sørger for den sunde Udvikling og frem for alt for, at Flyveinteressen paa Stedet ikke splittes af Konkurrencenid til Skade for alle Parter.

Forudsætningen for en livsdygtig Flyveklubs Tilblivelse og Bestaaen er:

1. Tilslutning af arbejdende (aktive) Medlemmer og støttende (passive) Medlemmer. De første gør Arbejdet, de sidste hjælper til med økonomisk Støtte.
2. En energisk Bestyrelse med Autoritet i den paagældende By.
3. Adgang til gode Gruppechefer, Flyveinstruktører, Byggeledere. Disse uddannes af K.S.A.K. og godkendes af Myndighederne.
4. Anskaffelse af Materiel; egnede Værkstedslokaler; Anskaffelse af Startapparat; Flyvemaskine, Spil, Automobil eller undtagelsesvis Gummitov.

5. Adgang til egnet Flyveterræn og Opbevaringsplads for Materiellet (Hangar).

6. Planlægning af Flyveruddannelsen. Det maa ikke glemmes, at Flyvemaskinen i Luften er den bedste Propaganda overfor eventuelle lokale interesserede.

Hvis en eller flere af disse Forudsætninger ikke er til Stede, bliver Flyveklubben *aldrig* nogen livskraftig Klub.

I Sverrig findes der i Øjeblikket 100 Flyveklubber, der alle er tilsluttet K.S.A.K. Mellem K.S.A.K. som Centralorganisation og Landets Flyveklubber findes der ikke noget Mellemlid. Det er dog Tanken at ville skabe en Distriktorganisation saaledes, at ca. 10 Flyveklubber samles i et Distrikt, og at der i hele Landet oprettes 10—15 Distriktsorganisationer. Den Organisation, som Sverige tilstræber, er med andre Ord: Overledelse (K.S.A.K.), Distriktsledelse og Flyveklubber.

K.S.A.K. har i Øjeblikket et Sekretariat (bestaaende af 6 Afdelinger) med et fast ansat Personale paa 14 Personer.

Hvordan er det økonomiske Grundlag for Sveriges Privatflyvning?

Organisationen omfatter ca. 5000 aktive Medlemmer i Flyveklubberne og ca. 5000 passive Medlemmer i K.S.A.K., men *uden Statens Hjælp* kan Opgaverne ikke løses. De tre sidste Finansaar

har Statens Tilskud til Privatflyvningen været 200.000 om Aaret. Paa Grund af de benzinknappe Tider har Svæveflyvningen faaet den største Part af Statens Midler i 1941, nemlig ialt 135.000 Kr. Dertil kom to andre Beløb fra Statens Side: 67.500 Kr. og 50.000 Kr., saaledes at Staten ialt hjalp Privatflyvningen med ca. $\frac{1}{4}$ Million Kroner for Aaret 1941.

Foruden Statens Tilskud raader K.S.A.K. over Medlemskontingenter (ca. 50.000 Kr.), aarligt Tilskud fra Privatpersoner (50.000 Kr.), forskellige Fond (150.000 Kr.) og andre Indtægter og Renter (50.000 Kr.), ialt ca. 300.000 Kr.

Det skal i samme Forbindelse nævnes, at Privatflyvningen til en Begyndelse opretholdtes og fremmedes ved privat Offervillighed. Staten interesserede sig først for Sagen, *da de faktiske Resultater begyndte at foreligge*. Da man i Fremtiden ikke kan leve af Tiggeri og haabe paa, at Velyndere skal staa parat med Penge, bør den økonomiske Plan frem i Tiden omfatte følgende:

1. Statsstøtte.
2. Klubber, Distrikter og Skoler skal kunne klare sig selv økonomisk.
3. K.S.A.K. indsamler Pengemidler til særlige Formaal, f. Eks. Oprettelse af en Forsikringsfond, en Understøttelsesfond o. l.

Naar man er naaet saa vidt, er der lagt en fast Grund for et uforstyrret, fortsat Arbejde til Gavn for Fædrelandet, Forsvaret og Folkets Sag.

Det overordentlig interessante Foredrag hilstes med stærkt Bifald.

»NAALETVINGER«

Ny Fremgangsmaade ved Limning af Reparationer paa Krydsfinér.

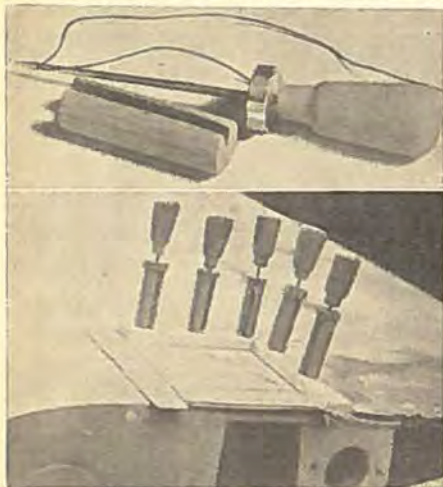
EN tysk Ingeniør Hogans har ifølge »Luftwissen« opfundet en »Naaletvinge«, ved Hjælp af hvilken man paa en nem Maade kan reparere en mindre Skade paa Krydsfinér.

Ved Reparation af Huller i Bæreplanernes Krydsfinér maatte man tidligere udstrække Reparationen til den nærmeste Ribbe eller Hovedbjælke, for at Lappen kunde sommes fast, indtil Limen var tørret, eller ogsaa maatte man først under Hullets Rand lime et ringformet Stykke Finér, gennem hvis Aabning man kunde anbringe Skruetvinger. Naar dette ringformede Stykkes Limning var tørret, kunde man dernæst sætte den egentlige Lap paa.

Den første Metode kræver meget Materiale, den anden megen Tid. Ved Anven-



Øverst: Renskaaret Skade paa Vingeforkant. Nederst: Det samme Sted efter Limning med Naaletvinger.



Øverst: Naaletvinge. Nederst: Reparation, hvorved der dels er anvendt Naaletvinger med Lister til Fordeling af Trykket og dels Som paa gammel-dags Manér.

delse af »Naaletvinger« sparer man begge Dele.

Naar Brudstedet er skaaret rent i Kanten, bliver en nøjagtig tilpasset Lap limet paa og fæstet med Naaletvinger.

En Naaletvinge bestaar af et Naaleskaft, der i den ene Ende har et Gevind med tilsvarende Møtrik og i den anden Ende et spidst Hoved, der med en lille Afsats springer frem fra Naaleskaftet. Lige bag Hovedet er der boret et rundt Hul stort nok til at tage en stærk Traad.

Den traadede Naal med det spidse Hoved, der har en Diameter paa ca. 1,2 mm, stikkes gennem Limningen. Ved nu at dreje Naalen bliver Traaden vundet omkring Naalen paa den utilgængelige Side af Finéren. Under fortsat Drejning trækkes Naalen derefter noget tilbage, og det lille Traadnøgle, der er vundet op om Naaleskaftet, vil komme i Klemme mellem Hovedets Afsats og Krydsfinérens Inderside og standse Tilbagetrækningen af Naalen.

Nu er der skabt et Modhold, som ovenikøbet lægger sig blødt og elastisk mod det ofte ret tynde Finér.

Omkring Naaleskaftet anbringes dernæst en opskaaren Afstandshylse mellem Krydsfinérens Yderside og Naaletvingens Møtrik. Ved Hjælp af Møtrikken kan Trykket reguleres meget fint. Hvis man skal lime et langt Stykke, kan man lægge en Liste under Hylserne og derved fordele Trykket mere jævnt.

Naar Limen er tør, tager man Naaletvingerne ud, idet man gaar frem i omvendt Orden. Møtrikken løsnes, Hylsen fjernes, og Naalen drejes tilbage, hvorefter den trækkes ud tillige med Traaden. Det sker, omend meget sjældent, at et Stykke af Traaden er blevet limet fast og rives af. Det bliver da siddende i Hullet uden at forvolde nogen Skade.

Naar Arbejdet er tilendebragt, har Hullerne en Diameter paa ca. 0,8—1,0 mm. For at forhindre, at Fugtighed trænger igennem Hullerne, maler man Lappen.

Saa snart en Naaletvinge er trukket ud, er den klar til Brug igen og kan holde næsten i det uendelige, hvis den bliver omhyggeligt behandlet.

Harriet Førslev.

Dansk Ungdoms Svæveflyversektion eet Aar gammel

DANSK Ungdomskorps Svæveflyversektion har, indtil det store Snefald satte ind i Februar Maaned, gennemført sine Flyvninger paa Lundtofte. Værkstedsarbejdet udgør derfor, medens Vejret er ugunstigt, den største Del af Sektionens Arbejde og Værkstederne i København og Køge arbejder for Højtryk paa at bringe alt Materiel i fineste Orden til Tøbruddet kommer. Samtidig afholdes en Række Instruktionsaftener, hvor man søger at give Medlemmerne et grundigt Indblik i den teoretiske Flyvning.

Den 4. Marts er Sektionen et Aar gammel og fejrer Dagen ved Afholdelse af en Svæveflyverfest i Slotsgaarden, (forhen

Josty) Pileallé Kl. 20,00. Billetter sælges fra den 1ste Marts paa Korpsets Propagandakontor, Lykkesholms Allé 31, København V. Aftenen byder paa forskellig Underholdning, arrangeret af D.U.K.s Svæveflyvere. Paa Opfordring kommer Kaptajn Foltmann til Stede for at holde sit Foredrag — Fra Ellehammer til Condoren — der som bekendt blev Kaptajn Foltmanns store Sukces ved Aeronautisk Selskabs Foretagsrække i Efteraaret.

Svæveflyverkammerater fra andre Klubber har gratis Adgang mod Forevisning af gyldigt Medlemskort fra Dansk Svæveflyverunion.



Sektionens Værksted i Køge. Der bygges paa Sektionens Skoleglider Stamer-Lippisch med Baad.



Bücker Bestmann

Bü 181



das neue deutsche
Einheitsflugzeug
für Anfangs-und
Kunstflugschulung

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH / RANGSDORF BEI BERLIN

Flyveropgaverne

Marts Maanedes Konkurrence

KONKURRENCEN om de bedste Besvarelser af de af de tre Unioner stillede Opgaver fortsætter, efter at vi har set med hvilken Interesse vore Læsere deltager. Løsningerne er den Gang kommet i stort Antal indenfor alle tre Grene af Flyvningen, og det er overraskende for Dommerne at se, hvor mange gode og rigtige Løsninger der indsendes, det er et godt Bevis for den Grundighed, hvormed det teoretiske Stof er tilegnet, og lover godt for den Tid, der en Gang maa komme, da vi atter gaar i Lag med Flyvningen.

Præmietagerne:

Præmien for Opgave A (Sportsflyveklubben) er denne Gang tildelt Gartnerelev Asger Kamronn, Elmegade 3, Aarhus.

Ogsaa i denne Maaned maatte Præmieringen ske ved Lodtrækning, idet der var flere rigtige Løsninger.

Præmien for Opgave B (Svæveflyverne) er tildelt Herr Chauffør N. Nielsen, Broparken 11, Viborg.

Præmien for Opgave C (Modelflyverne) er tildelt Herr Bjørn Thøgersen, Drewsensvej 19, Odense.

Vinderne har faaet Præmierne — et Gavekort hver — tilsendt.

FLYV

har flere Gange været udsolgt kort efter Udsendelsen. — Undgaa at spørge forgæves efter Bladet ved at have fast Abonnement.

FLYV

koster 50 Øre pr. Nummer og Kr. 6.00 pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere eller fra Ekspeditionen, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Vi offentliggør nogle af Løsningerne

Der har fra flere Sider været fremsat Ønske om at faa de præmierede Besvarelser offentliggjort, vi imødekommer gerne dette Ønske i saa stor Udstrækning, som Pladsen tillader, men da nogle af Besvarelserne er meget omfattende, vil det i nogle Tilfælde blive Uddrag.

Løsning paa Sportsflyveklubbens Opgave A for Februar:

1. Delstrækning: RSK = 275° , RBK = BF = 176 km/T. Distance: 161 km. Kursen omlægges over Odder, $55^{\circ} 58' \text{ n. B.}$, $10^{\circ} 9' \text{ ø. L.}$ (= $2^{\circ} 26' \text{ V. f. Kbhvn.}$).
2. Delstrækning: RSK = 343° , RBK = 352° , BF = 22 km/T. Distance: 122 km. Rutens Endepunkt: over Aalborg By.

Besvarelse af Opgaverne C.

1. Sideforholdet er Forholdet mellem Planets gennemsnitlige Dybde og dets Spændvidde. Et Plan med gen. Dybde 1 dm og Spændvidde 10 dm har saaledes Forholdet 1:10.
2. a. 1:11,5. b. 10,3835 dm².
3. Planet skal have sin gunstigste Indfaldsvinkel under Flyvningen. Forkantlisten skal være afrundet, Beklædningen maa ikke falde ind mellem Ribberne, hvilket hindres ved Anvendelse af mange tætsiddende Ribber og stram Beklædning, der er doped tilstrækkeligt, og Bagkantlisten skal være tilspidset. Planet skal have et Sideforhold over 1:8, en gunstig Planafslutning (f. Eks. elliptisk) og eventuelt Tipplader. Planets V-Form skal være saa lille som muligt, uden at det dog gaar ud over Stabiliteten. Der skal anvendes et gennemprøvet Profil.

Opgaverne for Marts Maaned

Reglerne for Deltagelsen findes i »Flyv« Nr. 1 og 2 og gentages derfor ikke mere, husk at læse dem nøje igennem, inden Besvarelserne indsendes!

DANSK MOTORFLYVER UNION Sportsflyveklubbens Opgave A:

Nævn hvilke Materialer, der i Almindelighed anvendes til en Flyvemaskine og dens Motor.

Beskriv disse Materialers Hovedegenskaber og begrund Valget af Materiale til de væsentligste Flyvemaskine- og Motordele.

*

DANSK SVÆVEFLYVER UNION Opgave B:

- I. Hvad er et Svæveplans Tyngdepunkt?
 - » - - - Lateralcentrum?
 - » - - - Længdestabilitet?
 - » - - - Tværstabilitet?
 - » - - - Retningsstabilitet?

II. Er der Forskel paa forskellige Svæveplantypers (Skoleglideres, Overgangsplaners, Rekordplaners) Længdestabilitet, Tværstabilitet og Retningsstabilitet, og hvorfor?

*

DANSK MODELFLYVER UNION. Opgave C:

1. Tegn skematisk Længde-, Tvær- og Højaksens Beliggenhed i en Model, der flyver vandret.
2. Hvor skærer Akserne hinanden og under hvilken Vinkel.
3. Om hvilke Akser er Modellen henholdsvis retnings-, længde- og tværstabil.
4. Hvilke vigtigste Krav maa opfyldes for at Modellen skal være:
 - a: længdestabil.
 - b: tværstabil.
 - c: retningsstabil.
5. Hvorledes skal Tyngdepunktet og Opdriftscentret ligge i Forhold til hinanden i en alm. Model.
6. Hvor omtrent skal Lateralcentret ligge i:
 - a: en Skræntmodel.
 - b: en Termikmodel.

*

KUPON

FLYV's FLYVEROPGAVER MARTS

A: Motorflyver } Opgaver (det ikke be-
B: Svæveflyver } nyttede overstreges)
C: Modelflyver }

Undertegnede indsender hermed Besvarelse paa Opgave i »FLYV«s Nummer for Marts 1942:

Navn

Stilling

Adresse

By

Jeg er { Medlem af
.....
ikke Medlem af nogen Flyveorganisation.

ET SVENSK WASSERKUPPE

SVÆVEFLYVERLEJREN PAA ALLEBERG

I Erkendelse af Svæveflyveruddannelsens Betydning for vordende Motorflyvere har man i Sverige sat en storstilet Propaganda i Gang for at fremme Svæveflyvningen og derved skabe Interesse for almen Flyvning og ikke mindst for Rekruttering til det svenske Luftvaaben, der spiller en afgørende Rolle i Landets Neutralitetsværn.

For at danne faste Rammer for svensk Svæveflyvning var man klar over, at der maatte finde en vis Centralisering Sted, saaledes at Uddannelse af Flyvere, saavel som af Flyve- og Værkstedsledere kunde blive mere ensartet. Den bedste Løsning vilde være at oprette en stationær Skole og udbygge denne saaledes, at den samtidig kunde virke som Samlingssted for svenske Svæveflyvere. I Realiteten at skabe et svensk Wasserkuppe.

Med dette for Øje nedsatte K.S.A.K. i 1940 en Kommission under Ledelse af Kapt. C. O. Hugoson. Samtidig op-



Olympiaplanet »Olympia-Mejse« over Vestskrænten ved Alleberg.



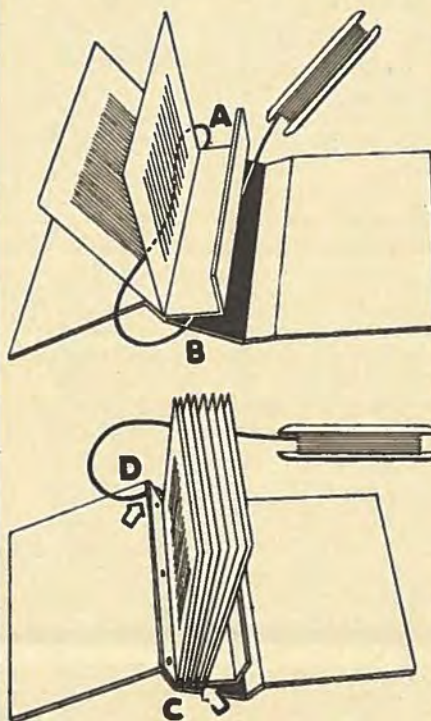
Den paalidelige AUTOFLUG- FALDSKÆRM

hører med til Udstyret i Luftvaaben- og Regeringsflyvemaskiner, Rejse- og Sportsflyvemaskiner samt Svæveplaner.

AUTOFLUG-FALDSKÆRME
har staaet deres Prøve i Krig og Fred.

AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR **TEMPELHOF**

SAMLEBIND til „FLYV“

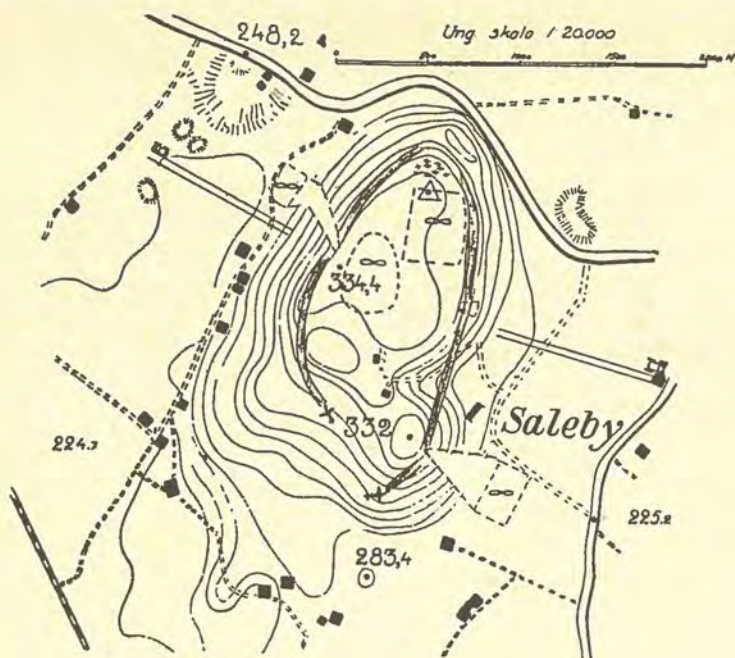


Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 2.50

„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra
„FLYV“s Ekspedition
Vesterbrogade 60



Situationsplan over Alleberg.

rettedes et Fond, som skulde være Ejer af Lejren.

Terrainet ved Alleberg

Efter flere Møder havde man udarbejdet en Arbejdsplan og opstillet følgende Krav, hvis Opfyldelse var nødvendig, for at et Terrain vilde være anvendeligt til Formålet:

Først og fremmest Mulighed for Skræntflyvning ved de oftest forekommende Vindretninger, endvidere et velegnet Terrain for Skoling af Elever paa ethvert Stadium, og ikke mindst gode Landingsforhold samt et vel udbygget Vejnet for at sikre hurtig Tilbagetransport efter Landinger udenfor Øvelsesområdet.

Paa Grundlag af Rapporter over Terrain velegnet for Skræntflyvning, udvalgte man efter indgaaende Kortstudie og Besigtigelse af Terrainet, Alleberg som det mest fordelagtige, og besluttede at udforske det ved nogle Prøveflyvninger. Disse Flyvninger blev foretaget d. 28. Juli 1940 af Kapt. S. Ahblom og Ing. H. Kipp i »Olympia Mejsen« og »Grunau Baby II«.

Flyvningerne, som efter Flyvemaskineslæb fandt Sted over Vestskrænten, varede henholdsvis 4 Tm. 10 Min. og 3 Tm. 20 Min. Af Kapt. Ahbloms Beretning fremgik det, at Skrænten var let at beflyve og ganske ufarlig paa Grund af sin Ensartethed.

Derefter blev det vedtaget at anlægge Lejren ved Alleberg, og samtidig med at der ved en Landsindsamling strømmede Midler ind til

Fondet, som fik Navnet »Alleberg-fondet«, udarbejdedes det første Projekt til Erhvervelse af de fornødne Arealer og selve Anlæggets Udbygelse. En foreløbig Plan blev godkendt af K.S.A.K.'s Ledelse i December. Det viste sig snart, at de først projekterede Arealer var for smaa, og da det var umuligt paa acceptable Vilkaar at forpakte det nødvendige Omraade, derunder en mindre Gaard, maatte disse indkøbes for K.S.A.K.s Regning. De saaledes erhvervede Markomraader har et samlet Areal af 73,6 Hektar og Anskaffelsessummen har andraget Kr. 83,768.

Alleberg ligger ca. 3 km Sydøst for Falköping. Bjerget, som er det højeste paa Västgötasletten, har en Højde af ca. 110 m over det omkringliggende Terrain; det er aflangt og har sin største Udstrækning i Retningerne Nordøst—Sydvest.

Vestskræntens Forterrain udgjordes tidligere af opdyrket Mark, hvorfor det byder paa gode Landingsforhold. Selve Skraaning med Undtagelse af den nordvestlige Del er skovfri. Da Skraaningens Stigning er jævn, er den ideel til at fremkalde Opvind. Flyvninger med »Mejsen« og »Baby« har vist, at det med en forholdsvis ringe Vindstyrke, 5—6 m/Sek og Vindretning 260°, er muligt at opnaa en Højde paa over 100 m. Den til Skræntflyvning anvendelige Skraaning er ca. 1500 m lang. Der er indrettet Plads til Skoling for »A« og »B« Flyvere.

Sydvestskrænten er en direkte Fortsættelse af Vestskrænten, og Forterrainet er af lignende Beskaffenhed. Skraaning er mere langstrakt, hvad der dog ikke gør den uanvendelig til Skræntflyvning, og endog gør den særlig anvendelig til Glideflyvning.

Den sydlige Skraaning er meget langstrakt og er opdyrket, hvorfor den ikke anvendes til Flyvning.

Østskræntens Forterrain, der tidligere har været opdyrket, afgiver nu en fortrinlig Landingsplads for Svæveflyverne. Selve Skraaning er for Størstedelen bevokset med Løvskov. Vest for Salebygaard findes en Aabning, der giver rigelig Plads for Start til »A« og »B« Flyvere, (se Skitsen). Fra Midten af Skræntens øverste Kant kan der uden Fare for at lande i Trætoppene foretages Gummitovsstarter til »C«-Flyvninger.

Nordskræningen er mindre velegnet til Skræntflyvning, idet nogle Aase i Forterrainet danner farlige Hvirvler. Skrænten kan dog beflyves efter Spilstart fra Plateauet.

Allebergs Top udgøres af en relativ plan Overflade, noget smaakuperet, bestaaende af opdyrket Mark og Græsgange. Paa dette Plateau er anlagt Baner for Spilstart, hovedsageligt i Retningerne N.Ø.—S.V. Der er endvidere foretaget Slæbestart fra Plateauet, som dog er for kuperet til, at Myndighederne kan godkende den til Sportsflyveplads.

Som Indledning til Anlægget paa begyndte man Planeringsarbejdet, som egentlig var beregnet successivt. Det blev dog hurtigt klart at dette var af større Omfang end forudset, hvorfor det var umuligt at gennemføre med de til Raadighed staaende Midler. Et Overslag over Rydnings-, Planerings- og Stensprængningsarbejdet blev udarbejdet og androg ca. Kr. 50,000. Man ansøgte Statens Arbejdsudvalg om at dette omfattende Arbejde maatte blive udført som Nødhjælpsarbejde, og til Svæveflyvernes store Tilfredshed blev dette bevilget. Fra og med d. 16. Juli 1941 er Arbejdet blevet udført for Statens Regning. Af Fondsmidler er saaledes kun anvendt 23,500 Kr.

Hangar og andre Bygninger

Hangarens Hoveddimensioner er 43,5 × 18,5 × 3,5 m, og den er beregnet til at kunne rumme ca. 16 Svæveplaner af forskellige Typer. En betydelig Reserve af Flyvemateriel kan endvidere i demonteret Stand opbevares oppe mellem Tagspærerne.

Begge Gavle er forsynet med Skydeporte, og Hangarens eneste væsentlige Mangel er et Trægulv, som skal anlægges, naar Midler dertil kan fremskaffes. I Tilslutning til Hangaren er der paa dennes Vestsider opført en Anneksbygning, som rummer et Værksted og fire mindre Lokaler, der benyttes til Magasiner og administrative Formaal. Værkstedet, hvis Dimensioner er 18,3 × 5,3 m, er forsynet med komplet Værktøj og Maskiner, der muliggør enhver forekommende Reparation af Svæveplaner.

Indkvartering af Flyvere foregaar paa de omkringliggende Gaarde, og man har faaet et Vandrehjem, som er beliggende ved Salebygaard, stillet til Raadighed. Her forefindes en stor Spisesal, som nu er indrettet til Samlingslokale og Foredragssal. Desuden indeholder Hjemmet fire mindre Værelser, der tjener til Bolig for Instruktørerne.

For at imødekomme Ønsket om at kunne betjene Flyverne og den interesserede Offentlighed, har man paa Alleberg opført en mindre Restaurant. Fra denne, i hvilken der à la »Krudthuset« findes Modeller og andet Propagandamateriale, foregaar der, mod en beskeden Entré, Gruppebesøg til Startpladserne, Hangar og Værksted, saaledes at Interesserede kan komme Svæveflyvningen paa nærmere Hold. Restaurationsbygningen er opført og drives af et særligt Selskab, og vedrører ikke Allebergfondet.

Startmuligheder og Resultater

Efter at det havde vist sig vanskeligt at bringe et Svæveplan ud i Opvindsfeltet over Vestskrænten ved Gummitovsstart, fandt man det hensigtsmæssigt at opføre en Startbro. Den bevirker, at Planet i større Højde glider ud over Skrænten; den har vist sig at svare til Forventningerne. Selve Platformen er beliggende 5 m

over Marken og er 15 × 18 m og staar i Forbindelse med et Skraaplan paa 20 × 10 m ned mod Skrænten.

Som det fremgaar af Kortskitsen, er saavel Øst- som Vestskræntens øverste Del ret stejl, hvad der vanskeliggør Tilbagetransporten af Svæveplanerne. For at afhjælpe denne Vanskelighed er der bygget nogle Transportbaner, ad hvilke Svæveplanerne paa kortest mulig Tid, og med mindst muligt Mandskab, føres op paa Startpladsen. Banen bestaar af en Spilanordning og et Rullesystem. For at undgaa Beskadigelse af Plantipperne under Transporten op er der anlagt Trapper paa begge Sider af Rullebanen, saaledes at Hjælpemandskab kan sørge for den fornødne Balance i Svæveplanerne under Transporten.

Det var med stor Tilfredshed man d. 21. September 1941 kunde afslutte den første Sæson paa Alleberg. Et stort Arbejde var blevet udført under Chefinstruktør Arne Hedins kyndige Ledelse. Lejren havde været besøgt af ca. 200 Flyvere, og der var udstedt 93 »A«, 24 »B«, 37 »C« og 5 »Sølv C« Certifikater. De Erfaringer, man har indhøstet, danner et solidt Fundament for Allebergs Fremtid.

At man i et Bjergland som Sverige netop har valgt et saa relativt fladt Terrain som Centrum for Landets Svæveflyvning, skyldes de foran nævnte Krav. De overordentlig gode Resultater turde maaske danne Indledning til, at man her i Landet begyndte at interessere sig mere for Flyvning over Fladskrænt. Man kan vist uden Overdrivelse fastslaa, at den jyske Højderyg flere Steder byder paa lignende Forhold, omend der maaske vil være nogen Højdeforskel.

Danske Svæveflyvere vil med stor Interesse følge Udviklingen af det svenske Svæveflyvereldorado paa Alleberg, og naar Forholdene atter tillader det, vil de sikkert aflægge

mange Besøg hos deres svenske Svæveflyverkammerater, og naar Flyvepladsen paa Plateauet bliver en Realitet, bliver Alleberg sikkert Maalet for mange af vore Sportsflyveres Søndagsture.

Erik Sinding.



AF

SVEN WIEL BANG - PER WEISHAUP
JOHS. THINSEN

FLYVETEORI:

Aerodynamik - Stabilitet - Flyveegenskaber

SVÆVE- OG MOTORMODELLER:

Selvkonstruktion - Bygning - Flyvning

STORT AFSNIT OM:

Dansk og udenlandsk Modellflyvning - Nationale og Internat. Love og Regler - Nationale og Internat. Rekorder - Profilkonstruktion og Tabeller til 18 Profiler - Model-Fagudtryk paa Engelsk, Fransk, Tysk

300 Sider Tekst - 24 Sider Tegninger
16 Sider Fotografier

PRIS Kr. 7.50

Faas eller bestilles hos alle Boghandlere - eller hos
FLYV's EKSPEDITION - Vesterbrogade 60

STEEN HASSELBALCHS FORLAG

Modelflyvere!

CELUDUR er nu paa Lager i Tykkelserne:
0,2 - 0,3 - 0,4 og 0,8 mm.

CELUDUR kan bøjes over Damp og limes sammen med alt, baade med Koldlim og Celluloselim. Koldlim er at foretrække. (Flader, der skal limes sammen, gøres først ru med groft Sandpapir ell. lign.)

CELUDUR kan der klippes og saves i, og det er langt nemmere at behandle og arbejde med end f. Eks. Krydsfinér — og saa er det stærkere.

CELUDUR er ikke en Erstatning for Krydsfinér — men er langt bedre.

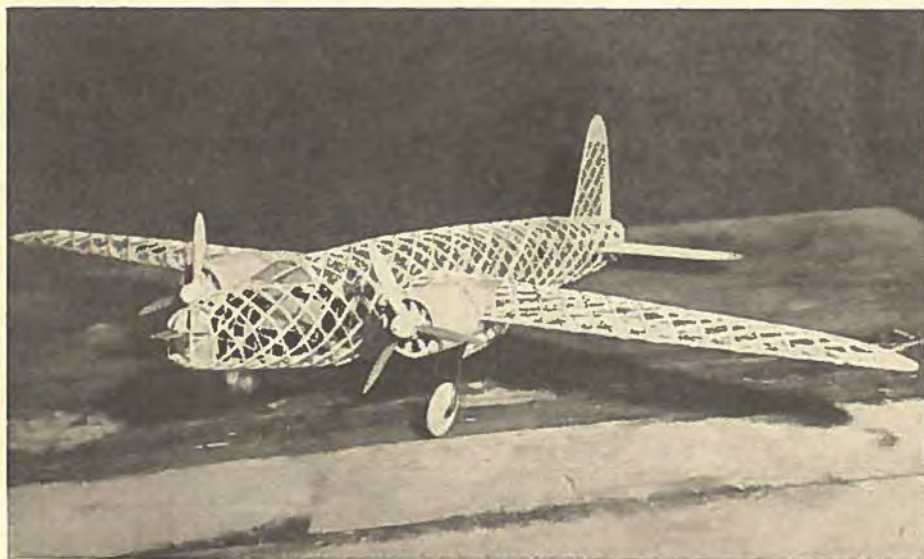
0,2 - 0,3 mm Celudur Plader à 50×10 cm. pr. Stk. 35 Øre
0,4 mm Celudur Plader à 50×11 cm. pr. Stk. 45 Øre
0,8 mm Celudur Plader à 50×11 cm. pr. Stk. 70 Øre

Ved Postbestilling, venligst medsend Frimærker incl. Porto

ERIK WILLUMSEN

35, Pilestræde
København K.
Telf. Central 9230

VI BYGGER SKALA-MODELLER!



Jørgen Dommergaards Skala-Model, Vickers Armstrong Wellington. Det har taget 250 Timer at bygge den, og der er benyttet over 30 m Lister.

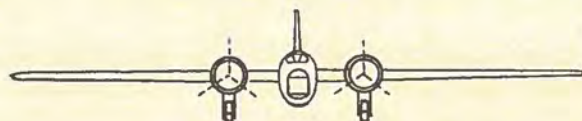
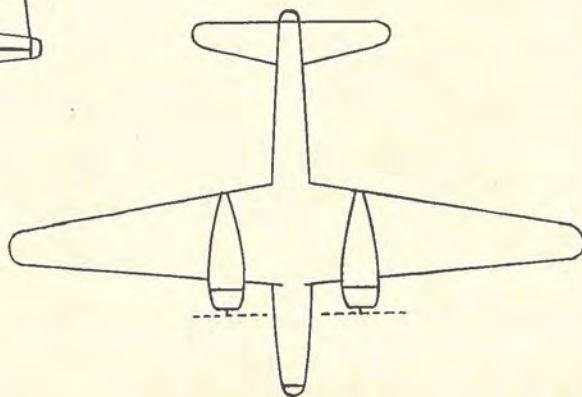
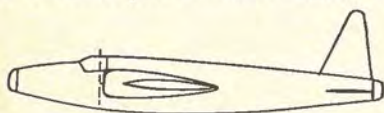
WELLINGTON SOM SKALA-MODEL

Den her afbildede Model er en Kopi af den bekendte engelske Bombe-maskine Vickers Armstrong Wellington II. Denne Maskine er en af denne Krigs mest opsigtsvækkende Typer, hvilket maa tilskrives dens egenartede Konstruktion, den saakaldte geodætiske Konstruktion. Denne Konstruktion gør al indvendig Afstivning overflødig og giver saaledes et meget rummeligt Indre.

Modellen har en Spændvidde paa 70 cm og en Længde paa 52,5 cm. Den er helt igennem bygget af 2x2 mm Fyrrelister, af hvilke der er medgaaet over 30 Meter. Modellen vejer samlet 93 Gram, og den har taget ca. 250 Timer at bygge.

Den geodætiske Konstruktion bestaar af 2 vinkelret paa hinanden løbende Lister,

der snor sig langs hele Modellens Overflade. Hvor disse Lister skærer hinanden, er de limet sammen. Ved Originalen bestaar Kroppen af 1650 geodætiske Elementer, medens Modellen ikke har over 1000. For at opnaa korrekt Kroppens form er Kroppen bygget over en Skabelon af Spanter og 8 Længdelister. Efter Færdigbyggelsen af den geodætiske Konstruktion er denne Skabelon fjernet, efter at den er skaaret i Stykker med et skarpt Stemmejern. Derefter er der monteret et Maskingeværtaarn baade i Næsen og i Halen, hver forsynet med 2 Geværer. Baade Taarnene og Førerhuset, der sidder lidt foran Planet, er beklædt med Danofan. Planerne er ligeledes bygget paa Skabeloner for at fremhæve Profilformen. Ligesom ved Kroppen



Vickers Armstrong
»Wellington«.

er der ingen indre Afstivninger ved Planet. Baade Stabilisatoren og Finnen er uden Profilform og er limet direkte paa Kroppen. Planet er anbragt paa Kroppen ved Hjælp af 2 Styrepinde, der er fastlimet paa Kroppen. Understellet, der er lavet af 1½ mm Pianotraad, kan trækkes ind i Motorgondolerne, som saa kan lukkes ved Hjælp af 2 Klapper. Propellerne er 2-bladede og er forsynet med Spinner. Motorerne er 9 cylindrede Stjernemotorer. Cylindrene er lavet af 4 mm runde Trælist, der er beklædt med Papir, paa hvilket der er trukket en Mængde tætsiddende Tuschstreger. Selve Motorfundamentet er bygget af 1 mm Balsaplaade paa Skabeloner, der ligeledes er af 1 mm Balsa.

Til Trods for sin meget store Torsionsstivhed, tror jeg ikke geodætisk Konstruktion har nogen Fremtid indenfor Modelflyvningen, idet Systemet er alt for vanskeligt at bygge, og sikkert ikke giver nogen Væglbesparelse, men som Eksperiment er Bygningen af Wellington meget interessant.

Jørgen Dommergaard.



BOSCH
AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

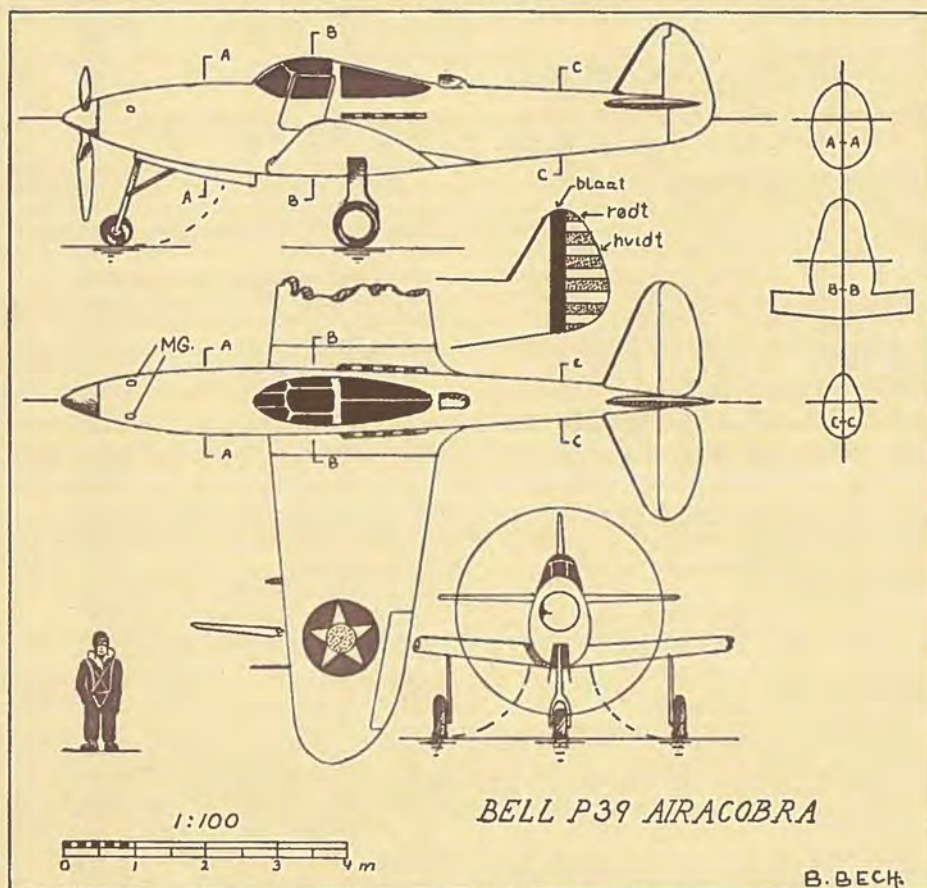
I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, borteliminerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/s MAGNETO

JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

Generalsrepræsentanter for
ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTTGART

BELL »AIRACOBRA« I SKALA 1:100



Bell P 39 „Airacobra“.

DATA for den amerikanske Jager Bell P 39 »Airacobra«. Spændvidde: 10,36 m. Længde: 9,2 m. Højde: 3,05 m. Planareal: 19,8 m². Motoren er en 1150 HK Allison V-12. Max. Hastighed: ca. 600 km/T. Armeringen: 1×37 mm Kanon, der skyder gennem Propelnavet. 2×12 mm Mg. i Kroppen og 2×7,5 mm Mg. i Planet.

Materialer anvendt til Bygning af Modellen: Til Krop og Planer Elm. el. Fyr. Til Smaadele Bambus. Af Lim er Celluloselim at foretrække. Til Maling Celluloselak.

Bygningen af Modellen:

1) Kalkér Kroppens Sideprojektioner over paa en Træklods af passende Stør-

relse og sav den ud (udenfor Stregen). Skær og slib derefter Kroppen strømlinieformet efter Tegningen.

2) Planerne udkæres og slibes buede paa Overfladen. Lav en Udkæring i Kroppen og lim Planerne fast (Husk V-Form). Haleplanet laves paa samme Maade.

3) Maskinen slibes af, grundlakeres og slibes af igen. Derefter paasættes Smaadelene.

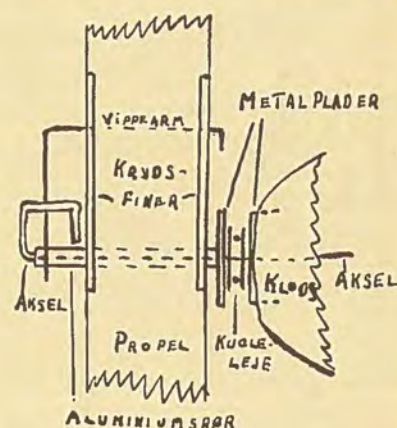
4) Herefter kommer selve Malingen, og det er bedre at male tre Gange tyndt end een Gang tykt. Maskinens Farve er oppefra sølv og nedefra lyseblaa. Propelladene og Hjulene er sorte, Propelspinderen lyseblaa. Kabinen kan males enten hvid eller sølv med sorte Ribber. Kabinen kan ogsaa laves af Celluloid. Man tager et Aftryk af Kabinen i Voks og Aftrykket overtrækkes med en Opløsning af Celluloid og Acetone. Lad Opløsningen blive haard, tag Vokset bort og man har Kabinen.

Bjarne Bech.

ET FRILØB — UDEN LODNING

I det følgende vil jeg give en Beskrivelse af, hvorledes man laver et Propelfriløb uden Lodning. Selv om der maaske ikke er saa mange, der bygger Motormodeller, tror jeg nok, at disse »Fiduser« kan hjælpe de saa, der har »hamstret« Motorgummi.

Vi tager først Friløbet. Det vanskeligste ved et Friløb er som bekendt Lodningen af den lille Kugle, der skal forhindre Motoren i at trække Akslen fast mod Propellen, saa den ikke kan rotere frit. Da mine Lodninger flere Gange blev sprængt af Motorkraften, trods det, at de var udført af en Fagmand, satte jeg mig til at opfinde det Friløb, jeg her præsenterer Læserne. Jeg har prøvet det paa mange Modeller, og det har ikke svigtet endnu. Akslen bøjes først fortil, og derefter anbringes paa denne et Stykke Aluminiumsrør, der skal være ca. 1½ Gang saa langt som Propellen er tyk. I Propellen bores et Hul saa stort, at den løber let rundt paa Aluminiumsrøret, der gerne maa spænde paa Akslen bag Røret. Derefter sættes



Kuglelejet eller Tryklejet paa og Akslen stikkes gennem Klodsen, og Friløbet er færdigt.

Boy Konstmann.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Benzinmotorer for Modellflyvere
„KRATMO“ Byggesæt for Benzinmotorer
Reservedele samt enkelte Dele

Byggeplaner for Modellflyvemaskiner med Benzinmotorer: Arado Ar 196 - HS 100 - K 2 - K 3 - Kocra - Uelzen - Kunze - Sausewind - o. fl.

Alle Typer Benzinmotorer f. Modellflyvere repareres

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

OPMÆRKSOMHEDEN henledes paa, at alle Artikler og Meddelelser, der ønskes optaget i FLYV, maa være Redaktionen i Hænde senest den 15. i Maaned, da de ellers ikke kan komme med i det først udkommende Nummer.

Ligeledes gøres opmærksom paa, at indsendte Manuskripter, Fotografier eller Forespørgsler, der ønskes besvaret, maa være vedlagt frankeret Svarkonvolut. Redaktionen.

K L U B A D R E S S E R

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB.
N. Farimagsgade 3-5, Kbhvn. V. Tlf. C. 7220,
Lokal 9. Anerkendt af F.A.I. (Fédération
Aeronautique Internationale) som Enerepræ-
sentant for aeronautiske Interesser i Dan-
mark.

DANSKE FLYVERE.
Fmd.: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose.

DANSK MOTORFLYVER UNION*)
Fmd.: A. T. H. Ohrt, Blegdamsvej 88, Kbh. Ø.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION.*)
Fmd.: Kapt. H. Heinrich Nielsen, Raadhushus-
pladsen 45, København V. Tlf. C. 9930.
Sekretær: Fru Oberstinde H. Forslev, Dron-
ninggaardsallé 120, Holte, Tlf. Holte 847.
Kasserer: P. H. Nielsen, Haraldsgade 33, Kø-
benhavn N. Tlf. Taga 6957 Ulla.

DANSK MODELFLYVER UNION.*)
Fmd.: Sven Wiel Bang, Enighedsvej 8, Charl.

LUFTFARTSMEDARBEJDER-FORENINGEN.
Fmd.: Leif B. Hendil.

LUFTFARTS-HJÆLPEFONDEN.
Protoktor: Trafikminister Gunnar Larsen og
fhv. Trafikminister Axel Sørensen.
Bestyrelse: Direktøren for Luftfartsvæsenet
Knud Gregersen, Formand for »D.D.L.«, Inge-
niør Per Kampmann og Bestyrelsen for Luft-
fartsmedarbejder-Foreningen med Red. Hendil
som Formand.

*) Tilsluttet Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

MOTORFLYVEKLUBBER UNDER DANSK MOTORFLYVER UNION:

AALBORG FLYVEKLUB.
Fmd.: A. Schiøttz-Christensen, Nytorv 5,
Aalborg.

AARHUS FLYVEKLUB.
Fmd.: Tage Fabricius Rasmussen, Zonered-
ningskorpsat, Eckersbergd., Aarhus.

CUB-FLYVEKLUBBEN »ACTIV«.
Fmd.: Ib Kroyer Christensen, Omøgd. 24,
Kbhvn. Ø.

SPORTSFLYVEKLUBBEN.
Fmd.: A. T. H. Ohrt, Blegdamsvej 88,
Kbhvn. Ø.
Sekretariat: Østerbrogd. 84, Kbhvn. Ø.

SYDVESTJYSK FLYVEKLUB.
Fmd.: Direktør H. H. Pontoppidan, Esbjerg.

SVÆVEFLYVEKLUBBER TILSLUTTET DANSK SVÆVEFLYVER UNION:

AARHUS FLYVEKLUB.
v/Hr. Leo Kærraa, Banegaardsplads 8, Aarhus.

»AVIATOR«.
v/Hr. C. C. Hansen, Ny Kærvej 4, Aalborg.

**DANSK UNGDOMSKORPS' SVÆVEFLYVER-
SEKTION.**
v/Hr. J. Bitsch, Lykkesholms Allé 31.

ESBJERG SPORTSFLYVEKLUB.
v/Hr. H. Holm, Skolegade, Esbjerg.

FYENS LUFTSPORT.
v/Hr. Børge Jensen, Fengersvej 27, Odense.

»FALKEN«.
v/Hr. Jens W. Nielsen, Børsen 12, Hjørring.

HOLTE SVÆVEFLYVEKLUB.
v/Hr. V. Aasted-Frandsen, Geelavej 25, Holte.

KOLDING SVÆVEFLYVEKLUB.
v/Hr. W. Chr. Jensen, Drejersvej 3, Kolding.

NÆSTVED FLYVEKLUB.
v/Hr. Henry Christiansen, Kildemarksvej 17,
Næstved.

ODENSE SVÆVEFLYVEKLUB.
v/Hr. Ebbe Kring, Amtssygehuset, Odense.

ROSKILDE SVÆVEFLYVEKLUB.
v/Hr. Børge Johansen, Københavnsvej 63,
Roskilde.

SILKEBORG FLYVEKLUB.
v/Hr. Knud P. Andersen, Fasanvej 2,
Silkeborg.

SLAGELSE FLYVEKLUB.
v/Hr. O. Jensen, Hellig Andersvej 3, Slagelse.

»STAMGRUPPEN«.
v/Hr. Erik Hoff-Hansen, Frd.holms Havnev. 14,
København V.
Værksted: Vesterbrogade 97 C, Kbhvn. V.

SVÆVEFLYVEGRUPPEN »RINGEN«.
v/Hr. Ing. G. Hansen, Ø. Søgade 104,
Kbhvn. Ø.

SVÆVEFLYVEKLUBBEN »TERNEN«.
v/Hr. Chr. Micheelsen, Bajonetten 12,
Fredericia.

VEJLE FLYVEKLUB.
v/Hr. N. Gotze, Kirsebærvej, Eskholt pr.
Vejle.

VIBORG SVÆVEFLYVEKLUB.
v/Hr. P. Petersen, Vestergade 3, Viborg.

VORDINGBORG SVÆVEFLYVERGRUPPE
v/Hr. Hans Axel, Vordingborg.

MODELFLYVEKLUBBER UNDER DANSK MODELFLYVER FORBUND.

M. F.

MF »AGATON«.
Klubleder: Finn Skjold Nielsen, Ndr. Ring-
gade 102, Aarhus.

ALS MODELFLYVEKLUB.
v/Hr. H. Agerley, Blegen 9, Sønderborg.

ASSENS MODELFLYVEKLUB.
Fmd.: Jørgen Christensen, Adelgade 21,
Assens.

AVIATORS MODELFLYVEKLUB.
Adr.: Alf Houlberg, Fredericiagade 24,
Aalborg.

MF »CIRRUS«.
Fmd.: Jørgen Larsen, »Brinken«, Stations-
stien, Holte.

MF »CONDOR«.
Fmd.: P. Christiansen, Sabroesvej 10,
Helsingør.

MF »FREM«.
Fmd.: Boy Konstantmann, Sdr. Vollum,
Bredebro.

MF »FREDERICA II«.
Fmd.: Eigil Jensen, Dalegade 37, Fredericia.

GLOSTRUP MODELFLYVEKLUB »STRATUS«.
Fmd.: J. Gamst, Paradisgaarden, Avedøre.

MOTORMODELFLYVEKLUBBEN »HAWK«.
Fmd.: Henning Schröder, Helleruplundsalle 11,
Hellerup.

HERNING MODEL-FLYVEKLUB.
Fmd.: Hans Nyholm Johnsen, Finsensg 13,
Herning.

HOBRO MODELFLYVEKLUB AF 1940.
Fmd.: Henning Klok, Nyvej 10, Hobro.

KØBENHAVNS MODELFLYVER-KLUB.
Fmd.: S. W. Bang, Enighedsvej 8, Charl.

KØGE MODELFLYVEKLUB.
Fmd.: Emil Reill, Vestergade 10, Køge.

NÆSTVED MODELFLYVEKLUB.
Fmd.: N. W. Sørensen, Præstavej 190,
Næstved.

MODELFLYVEKLUBBEN »OLYMPIA«.
v/Hr. E. Schmidt, Ll. Sandmarkavej 3, Køge.

MODELFLYVEKLUBBEN »OZ«.
Fmd.: Johan Dommergaard, Sdr. Strandvej 32,
Rungsted Kyst.

MODELFLYVEKLUBBEN »SØLVFALKEN«.
Munkvænget 4, Slagelse.

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB.
Fmd.: Gustav W. Binderkrantz, Klaregade 27,
Odense.

PEGASUS, VALBY.
Fmd.: Terkel Andersen, Mellemtoftvej 6^a.

RINGKØBING MODELFLYVEKLUB »TYFON«.
Fmd.: Ejnar Lund, Ø. Strandgade 15, Ringk.

ROSKILDE MODELFLYVEKLUB.
Fmd.: Erik Sørensen, Gl. Landevej 14,
Roskilde.

SILKEBORG MODELFLYVEKLUB.
Fmd.: E. B. Jørgensen, Borgergade 10,
Silkeborg.

SKJERN MODELFLYVEKLUB.
Fmd.: S. H. Greig, Skjern.

MODELFLYVEKLUBBEN »SVALEN«.
Fmd.: Bogbinder H. V. Kau, Østergade 22,
Ringø.

MF »SWIFT«.
Fmd.: Niels Greve, Jernbanegade 17 B, Viborg.

MF »TERMIK«.
Fmd.: Jørgen Mortensen, Slangstrupgade 20,
Hillerød.

VANLØSE MODELFLYVEKLUB.
Fmd.: Juncker Jørgensen, Peter Bangsvej
250^a, Valby.

MF »ZEPHYR«.
Fmd.: S. O. Sørensen, Boulearden 45,
Vordingborg.

FLYV



Nr. 4

1942 - 15. Aarg.

IF INDHOLDET:

FINNERNES KRIG
I LUFTEN

re Flyvemaskinetyper
fra de krigsførende
Lande

SÆRLIGE
VINDKANALTYPEN

ONKURRENCEN
i April
nye opgaver

SKALAMODEL
Junkers Ju 87

50
ØRE



Arado Ar 196 Søflyvemaskine

De „leger“ *men bygger samtidig Fremtiden*

Paa Række tager de smukt byggede Model-
flyvere Luften - - og sagkyndigt drøftes
„Retningsstabilitet“, „termiske Opvinde“
og andet fagligt. Kun Leg, ja - men Dreng-
leg er Fader til Fremtidens Stordaad. Derfor
fortjener Modelflyverne al mulig Opmun-
tring; de leger, men de bygger samtidig
Fremtiden.

Intava Organisationen har ogsaa Blikket
rettet mod Fremtiden. Naar den civile Flyv-
ning genoptages, vil Intava være rede - -
Verden over.



INTAVA

Sct. Annæ Plads 13 — København K.

Repræsenterende

Det Danske Petroleums Aktieselskab og Vacuum Oil Company A/S.



Bücker Bestmann

Bü 181



das neue deutsche
Einheitsflugzeug
für Anfangs-und
Kunstflugschulung

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH / RANGSDORF BEI BERLIN

„CELOSE“

(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

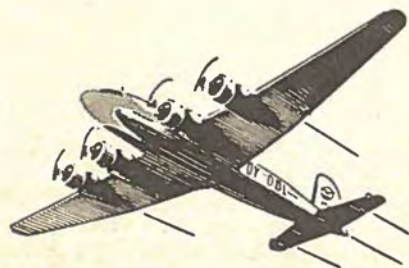
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

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



DDL

**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin
Berlin-Wien
København-Oslo
København-Malmø
København-Rønne

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s
CENTRAL 8800

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

Nr. 4

April 1942

15. Aargang

DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ans. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Finnernes Krig i Luften

90 russiske Flyvepladser erobret af Finnerne.

UNDER den første Vinterkrig mellem Finland og Rusland fløj store Sværme af russiske Flyvemaskiner ved fuldt Dagslys ind over forskellige Dele af Finland, og Befolkningen maatte Gang paa Gang søge Beskyttelse i intermistiske, kolde Beskyttelsesrum. Den første Krig tog derfor haardere paa Finnernes Nerver end de nuværende Kampe langt østpaa i Fjerkarelen. Forrige Gang var der kun et Faatal finske Jagere til Forsvarets Raadighed; men i Dag er det ikke rart at være i en russisk Flyvemaskine inde over Finland ved Dagslys. I de Maaneder, der gik lige forud for den nuværende Krig, har Finnerne anskaffet sig et fuldtud tidssvarende Jagerflyvevæsen, der er tilstrækkelig stort til at kunne beskytte selve Landet og de erobrede Omraader mod Øst. Der er blevet anlagt over 20 Krigsflyvepladser i Finland, og paa den anden Side af Rigsgrænsen er ikke mindre end nogle og halvfems Flyvepladser faldet i Hænderne paa Finnerne under Fremrykningen i Sommerens og Efteraarets Løb. Saaledes skriver vor svenske Kollega *Flygning* (Nr. 4/1942).

Russerne anlægger Flyvepladser ved den finske Grænse.

Straks efter Moskwafreden var Russerne i fuld Gang med at anlægge Flyvebaser og Veje i Nærheden af den finske Grænse, og alle de mest moderne tekniske Hjælpemidler blev taget i Brug for at faa Krigsflyvepladserne i Fjerkarelen store Skove færdige paa kortest mulige Tid. Største Parten af

de russiske Flyvepladser er lagt Øst for den gamle Rigsgrænse; men man naaede ogsaa at faa anlagt flere gode Flyvepladser i de Omraader, som Finland maatte afstaa efter den første Vinterkrig. Navnlig paa det Karelske Næs havde Russerne travlt med at anlægge Flyvebaser. Paa en Sandstrækning Syd for Viborg var de blevet færdige med en udmærket Flyveplads, hvis Startbaner var to Kilometer lange, og lignende Pladser var ogsaa anlagt forskellige Steder ved Ladogas Vestkyst.

Finnerne har Herredømmet i Luften.

Den finske Offensiv paabegyndtes samtidig med Tyskernes Fremstød paa hele Østfronten. Derfor kunde Russerne ikke afse saa meget Flyvemateriel til de karelske Omraader, af hvilken Grund de nyanlagte Flyvepladser ikke fik saa stor Betydning. Som Følge heraf kunde Finnerne allerede i Krigens anden Uge tilkæmpe sig Herredømmet i Luften, ikke blot over deres eget Land, men ogsaa over betydelige Omraader af Fjendens. Denne Luftoverlegenhed var uden Tvivl en af de vigtigste Aarsager til, at de finske Angreb kunde gennemføres med saa stor Præcision og saa gode Resultater.

Paa mindre end to Maaneder, regnet fra 1. August, blev der rensat et Omraade større end hele Danmark for Russere, og det skete med meget smaa Tab for Finnerne. Et stort Antal udmærkede Flyvepladser og andre Udgangsstillinger for et russiske Fremstød vestover erobredes en efter en. Nu er disse Flyvepladser i forreste Linie en af de vigtigste Forudsætninger

for det finske Forsvar i Fjernkarelen. Saalænge Finnerne kan holde et rigeligt Antal Jagere og Bombere i de øst-karelske Egne, bliver det meget vanskeligt for de russiske Tropper at gen-nembryde de finske Linier.

Russerne møder med »Hurricane« og »Spitfire«.

Meget tyder paa, at Russerne har sat et omfattende Arbejde i Gang med at anlægge nye Krigsflyvepladser Øst og Nord for Onega for at kunne tage Kampen op med de finske Flyvere i Omraadet mellem denne Sø og Hvide Havet. De senere Ugers Krigsbegivenheder tyder paa, at nogle af disse Flyvepladser allerede er færdigbygget. Russerne har nemlig i den sidste Tid bidt meget kraftigere fra sig end for et Par Maaneder siden. Medens de finske Bombeflyvere sidste Efteraar kunde foretage omfattende Angreb paa Murmanskbanen ved højlys Dag og uden Jagerdækning, saa kan dette ikke lade sig gøre mere. En betydelig Del af det engelske Krigsmateriel, der er naaet til Sovjetunionen, er blevet sat ind paa Krigsskuepladsen Nord for Onega, og det er jo ret naturligt, naar man tænker paa dens afgørende Betydning for de stadige Materielleverancer, der transporteres derigennem. De sidste Uger har Finnerne maattet kæmpe mod russiske Flyvere, der havde den Fordel at sidde i moderne »Hurricane« og »Spitfire«. Meget haarde Luftkampe er i den seneste Tid blevet udkæmpet over Ishavskarelen stivfrosne Landskab, og Finnerne har maat-

tet udnytte al deres Dygtighed som Jagerflyvere for at faa Bugt med den veludrustede Modstander.

Finnerne kæmper med Curtiss-Jagere og franske Jagere.

Finnerne har imidlertid Jagertyper, der er Russernes jævnbyrdige. Umid-delbart før den forrige Vinterkrigs Slutning og i Løbet af Sommeren 1940 kom en regelmæssig Strøm af ameri-kanske Curtiss-Jagere til Finland sam-tidig med, at en Del engelske Jagere kom til Landet via Norge og Sverrig. Efter Krigsudbruddet i Juni 1942 har Finnerne desuden overtaget et stort Antal udmærkede franske Jagere af Tyskerne, og de har vist gode Kamp-egenskaber paa Grund af deres stærke Bevæbning. Mange russiske Jagere og Bombere er blevet nedkæmpet af Fin-nernes franske Jagere, som mærkelig nok har vist sig i Besiddelse af temme-lige gode Flyveegenskaber selv i meget streng Kulde og under Ophold paa snedækkede Flyvepladser.

Finske Rekognosceringsflyvere har i den senere Tid rapporteret, at Rus-serne har anlagt mange Flyvepladser paa de tilfrosne Søer i Fjernkarelen. Saalænge Vinteren varer maa man der-for regne med, at Russerne er jævn-byrdige Modstandere i Luften over den finsk-russiske Krigsskueplads. Begge Parter raader i Øjeblikket over alle de Flyvepladser, de behøver. Men naar Foraaret kommer, vil Finnerne have store Fordele fremfor Modstan-deren, takket være de 90 Flyvepladser, de hidtil har erobret fra Fjenden. J. F.

Krigsskibets Øje

Arado Ar 196

NAAR man læser om, hvordan en Undervandsbaad, hvis Periskop er skudt i Stykker, Dag og Nat maa ligge paa Bunden i en fjendtlig Havn, fordi Lyskasterne om Natten oplyser det snævre Havneudløb, saa dette kun kan passeres i neddykket Tilstand og uden Periskop, saa forstaar man, hvad Undervandsbaadens Øje, Periskopet, betyder for det indespærrede Mandskab.

Det er sikkert ikke alle, der har tænkt over, at Flyvemaskinen, som et-hvert større Krigsskib er udstyret med, er blevet et livsvigtigt og uund-værligt Organ for Skibet. Ikke blot paa Grund af visse Opklaringsskibes store Hastighed og det svære Skyts's store Rækkevidde, men ogsaa som Følge af den fjendtlige U-Baadsfare, er det ble-vet nødvendigt at forøge Krigsskibets Horisont, der hidtil har været ca. 20 Kilometer. At bygge endnu højere Ma-ster til dette Formaål var umuligt.

Selv i klart Vejr har Jordens Run-ding sat en Grænse for, hvor langt det menneskelige Øje kan se. Hvis Udkigs-punktet i Skibsmasten ligger 9 m over Havoverfladen, saa mødes Himmel og Hav ca. 11 Kilometer borte. Fra 16 Meters Højde ligger denne Linie i en Afstand af ca. 14 Kilometer. Fra 25 Meters Højde kan Øjet række ca. 18

Hvad den svenske Forsvarsbetænkning siger om Privatflyvningen

FLYVEMATERIELLETS Udvikling har bl. a. medført en betydelig Forlængelse af de militære Flyveres Uddannelse. Selv om Uddannelsen sker i forceret, krigsmæssigt Tempo, maa man regne med, at Uddannelsen af en Flyver, der er anvendelig til Krigsflyvning, mindst tager 10—12 Maaneder. Set fra et Beredskabssyns-punkt maa Flyvevaabnets flyvende Personel desuden allerede i Fredstid staa paa et højt Uddannelsesstand-punkt. De værnepligtige Flyvere (Reserveflyvere), der er blevet ud-dannet ved Flyvevaabnet siden Efter-aaret 1939, har til en vis Grad været Privatflyvere. Derved har det vist sig, at det Grundlag for Uddannelsen, som Privatflyvernes Flyvetid paa f. Eks. 50 Flyvetimer udgør, ikke i nogen nævne-værdig Grad har Indflydelse paa Ud-

dannelsestidens Længde. Privat- og Sportsflyvningens største Betydning ligger saaledes ikke i, at den skaber Reserver af Flyvere til Flyvevaabnet, men deri, at den paa en virksom Maa-de bidrager til at udbrede Interessen for Flyvning i det hele taget indenfor Landets forskellige Dele. *Det mest værdifulde, set fra Flyvevaabnets Synspunkt, er i denne Forbindelse i første Række Model- og Svæveflyvnin-gen, samt Byggevirkomheden af for-skellig Art, — i anden Række kommer Motorflyvningen. Disse Former for Civil- og Sportsflyvning fremmer For-staaelsen for Flyvevaabnet og dets Virksomhed samt gavner dets Rekrut-tering. Paa Grund heraf siger Betænk-ningen, bør Privat- og Sportsflyvnin-gen støttes af Staten.*

»Flyvning«.



Arado Ar 196 Katapultfartøj.



Arado Ar 196 paa Katapulten paa et tysk Krigsskib.

Kilometer, og hvis Udkigspladsen kunde anbringes 36 Meter over Havoverfladen, vilde Himmel og Jord mødes i en Afstand af 21 Kilometer derfra, og alt, hvad der laa bagved, vilde være skjult for det menneskelige Øje. Røgen, der vælder ud af Skorstenene, afslører for det meste alt for sent, hvad der toner frem i Horisonten. I mange Tilfælde har Havets Kæmper skudt uden at have set, hvad det var, og efter Røgen og Mastetoppene kan man let komme til at bedømme Afstanden galt. Af den Grund er det ikke nok med en Udkigspost i en høj Mast. Ved Hjælp af vældige Staafflaskers bundne Energi skyder man nu »Krigsskibets Øje« til Vejrs fra en Katapult. I Løbet af faa Minutter kan Luftfartøjet være 1000 Meter oppe over Skibet. Allerede i 1000 Meters Højde har Horisonten flyttet sig et ordentlig Stykke Vej, for Himmel og Hav mødes først paa en Afstand af 110 km. En vældig Havflade paa ca. 38000 Kvadratkilometer, der breder sig i alle Kompassens Retninger, ligger udbredt for Observatørens Synsfelt. Den lysstærke Kikkert hjælper ham til at kunne se igennem den graalige Dis langt borte, og det varer ikke længe, førend det »flyvende Øje«s traadløse Telefon eller Telegraf beretter om, hvad Observatører har set. Samtidig undersøger Luftfartøjets Fører Havoverfladen rundt om sit eget Skib. Han kan se flere Meter ned igennem den klare Havoverflade, og han spejder efter, om muligt en neddykket Undervandsbaad sniger sig henimod Skibet.

Arado Ar 196 har udviklet sig til en ren »U-Baadsjager«, og der kunde nævnes mange Eksempler paa, hvad den har præsteret, navnlig i Nord-

søen, Skagerak og Kattegat; men Forholdene har hidtil forhindret det. Der er Beretninger om, hvordan den Maaned efter Maaned, Dag og Nat, har været anvendt til Kystopklaring. Efter Fremstødet mod Norge blev de overordentlig vigtige Tilførsler sikret af saadanne Kystopklarings-Luftfartøjer.

Baade ved Nattetid og Taage stod Luftfartøjerne startklare paa deres Katapult, medens Skibene opholdt sig i Nærheden af Landets stejle Klippekystrer. Ved den gryende Morgenstunds første Vejropklaring var Flyvemaskinerne i Luften paa faa Sekunder; de kunde se ind i de snevre Fjorde, og kunde sikre mod Overraskelser fra Havet.

Blandt de mange Beretninger om disse »Havets Gedehamse«, som Arado

Ar 196 ofte bliver kaldt, er et Eksempel paa, hvordan et Luftfartøj har opbragt en Undervandsbaad. Observatørens Beretning lyder saaledes:

»Vejret er forholdsvis gunstigt. Henimod Klokken halvfire gør Flyvemaskinens Fører mig opmærksom paa et mørkt Punkt ovre mod Øst. I Kikkerten kan jeg se, at det er en Undervandsbaad. »Nu gælder det«, raabte jeg til Flyveren. Han var klar over det med det samme og tog mere Højde paa for at kunne kaste Bomberne. Da vi kom nærmere, opdagede vi en anden Ar 196, der kredsede over Undervandsbaaden, som med en Fart af 6 til 8 Sømil forsøgte at naa over mod den svenske Kyst. Og saa gik det los. I Afværgeilden fra Undervandsbaadens 10,5 cm Skyts og Maskingeværer kastede vi vore Bomber, og saa satte vi bogstavelig talt Aradoen paa Næsen, medens vi overdængede Undervandsbaaden med vore Kanoner og Maskingeværer. Denne indstillede sin Afværgeild. Der var ingen at se paa Dækket. Den første Arado fløj afsted for at hente nogle af vore Søstridskræfter, medens vi kredsede over Undervandsbaaden og beskød den med vore Maskingeværer. Under en Ildpause kom et Par Mand til Syne i Taarnet, og lidt efter hejstes et hvidt Flag paa Periskopet.

Vi landede i Nærheden af Undervandsbaaden, og lidt efter kom den anden Arado tilbage. Det varede heller ikke længe, førend de tilkaldte Søstridskræfter kom til Stede, og saa blev Undervandsbaaden taget paa Slæb til en tysk Havn.« Ar.



Nærbillede af Katapultluftfartøj Ar 196.

Salgschef Per Yde er død

Den tidligere Militærflyver, Løjtnant Per Yde døde pludseligt den 12. Marts ramt af et Hjerteslag. Per Yde blev antaget som Elev ved Hærens Flyveskole i August 1917, og Aaret efter fik han sit militære Flyvercertifikat. Efter at have afsluttet sin Tjeneste ved Flyveskolen, kom Løjtnant Yde ind i Automobilbranchen og blev efter kort Tids Forløb ansat i Firmaet Hans Lystrup, hvor han var Salgschef, da Døden indhentede ham.

Per Yde svigtede aldrig sin gamle Kærlighed til Flyvningen, og han fandt sin Vennekreds indenfor Danske Flyvere, hvis Arbejde og Trivsel han var stærkt interesseret i. Han var en helstøbt Personlighed, som kun vilde det gode, og alle han kom i Berøring med agtede ham og holdt af ham. Baa- de ældre og yngre Flyvere lærte at værdsætte hans retliniede Karakter, og det vakte Sorg i Flyverkredse, da Meddelelsen kom om hans bratte Død. Ære være hans Minde.

Ny Overingeniør i D. D. L.

Den nye Stillet som Overingeniør ved Det danske Luftfartselskab er blevet fyldt af Ingeniør Svend Hansen fra Flyvertroppers tekniske Tjeneste. Den nye Overingeniør tiltræder sin embedsforretning den 1. April d. A.

De svenske Flyverafdelingers Forlæggelse



FLYV

har flere Gange været udsolgt kort efter Udsendelsen. — Undgå at spørge forgæves efter Bladet ved at have fast Abonnement.

FLYV

koster 50 Øre pr. Nummer og Kr. 6.00 pr. Aargang og bestilles hos alle Danmarks Bog- og Bladhandlere eller fra Ekspeditionen, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

I Tilslutning til Artiklen i FLYV Nr. 2/1942 om Udvidelsen af det svenske Flyvevaaben bringer vi, efter det svenske Tidsskrift »Flygning«, en Oversigt over Flyverafdelingernes Forlæggelse i Henhold til Forsvarsbetænkningens Forslag.

Nr.	Benævnelse	Art	Hjemsted
F 1	Västmanlands	Tung Bomber	Hässlö ved Vesterås
F 2	Roslagens	Marinerekognoscering	Hägernäs N. f. Stockholm
F 3	Östgöta	Hærrekognoscering	Malmen ved Linköping
F 4	Jämtlands*)	Let Bomber	Frösön ved Östersund
F 5	Krigsflyveskolen	—	Ljungbyhed
F 6	Vestgöta	Let Bomber	Karlberg
F 7	Skaraborgs	Tung Bomber	Sätenäs Ø. f. Vänersborg
F 8	Svea	Jager	Barkaby NV. f. Stockholm
F 9	Göta	Jager	Säve N. for Göteborg
F 10	Skånska	Jager	Barkåkra ved Ängelholm
F 11	Södermanlands	Fjernrekognoscering	Nyköping
F 12	Kalmar	Let Bomber	Kalmar
F 13	Bråvalla	Jager	Norrköping
F 14	Hallands	Tung Bomber	Halmstad
F 15	Västerbottens*)	Jager	Umeå
F 16	Upplands	Jager	Uppsala
F 17	Blekinge	Torpedo	Ramdala Ø. f. Karlskrona
F 20	Flyverkadetskolen	—	Uppsala
F 21	Norrbottens Flyvepladskorps	—	Luleå

*) Ikke medtaget paa ovenstående Kort.

Kaptajn John Foltmann fyldte 50 Aar d. 26. Marts

EN Oktoberdag i 1916 vandrede den unge Løjtnant John Foltmann ind gennem Porten ved Kløvermarkens Flyveplads og meldte sig til Tjeneste ved Hærens Flyveskole. Den Dag mødte Foltmann sin Skæbne, for Flyvningen, og hvad der har Tilknytning hertil, blev hans Liv. Vi tror, at Foltmann er denne Skæbne taknemmelig.

Han havde alle Betingelser for at blive en dygtig Flyver, af Legeme stærk og smidig, trænet gennem Gymnastik og alskens Sport, ligevægtig i Sind og i Besiddelse af en god Portion Optimisme, hvilket en Flyver i de Tider havde god Brug for.

Uddannelsestiden og de følgende Aars Tjeneste som Militærflyver hører sikkert til de bedste Erindringer i Foltmanns Liv. Det var da ogsaa med tungt Hjerte, at han, som saa mange andre, maatte forlade den militære Flyvetjeneste, da Udviklingen svigtede. Han forlod dog aldrig helt Hærens Flyvertropper, men blev i deres Reserve, og hvert Aar har han deltaget i de større Øvelser og ofte forrettet Tjeneste af længere Varighed.

Foltmann har gennem Aarene haft god Brug for sine udmærkede administrative og organisatoriske Evner. Da saaledes Direktør H. Tholstrup i Efterkrigstidens magre Flyveaar startede Dansk Luft-Rederi i Lundtofte, blev Foltmann dets Leder. Rederiet virkede i Hovedsagen med indenlandsk Flyvning af enhver Art og var idelig paa Færde over det ganske Land med Rundflyvninger og Opvisninger. Ved Siden af det administrative Arbejde tog Foltmann en Haand med i den praktiske Flyvning, og i Pagt med Tidens Udvikling sprang han en Dag ud med Faldskærm for at demonstrere dette Redningsmiddel. Kun Skade at Rederiet maatte ophøre, det udførte et fortræffeligt Arbejde i de Aar, det eksisterede, ikke mindst ved at udbrede Kendskab og skabe Tillid til Flyvning herhjemme.

I længere Perioder varetog Foltmann et Par af de udenlandske Luftfartsselskabers Interesser og ledede den trafikale Tjeneste for dem her i Landet. Dette Arbejde, for hvilket Foltmann høstede megen Anerkendelse, ophørte, da de paagældende Luftfartsselskaber fik oprettet egne Kontorer og ansat eget Personel.

Der er mange andre Omraader inden for Flyvningen, hvor Foltmann



Kaptajn John Foltmann.

har virket, f. Eks. ledede han gennem længere Tid D.D.L.s Rundflyvninger, og han har ligeledes tilrettelagt og ledet mange af de store Flyvestævner, der er afholdt rundt om i Landet, og alle Vegne har hans store Erfaring i Forbindelse med Evnen til at forhandle og organisere gjort ham Arbejdet let og faaet Arrangementerne til at klappe.

Foltmanns Navn er kendt af alle herhjemme og af mange uden for Landets Grænser. Særligt medvirken- de hertil har Foltmanns Indsats paa det flyveliterære Omraade været. Han er Forfatter til flere Haandbøger og adskillige Oversættelser bærer hans Navn. Han fører en dygtig og sikker Pen, og hans Værker er saglige og paa- lidelige, takket være hans omhyggelige Bearbejdelse af Emnerne og hans Ind- leven i det nyeste paa Flyvningens Omraade.

Som Foredragsholder er Foltmann vel kendt og meget efterspurgt. Fore- dragsemnerne handler naturligvis om Flyvning, og Foltmann skaffer sine Emner underbygget, selvom det er forbundet med nok saa store Vanskeligheder. Et Eksempel herpaa gav han, da han foretog en Flyverejse til de italiensk afrikanske Besiddelser for ved Selvsyn at erkyndige sig om, hvilken Rolle Luftfarten spillede i Koloni- seringsarbejdet paa disse Breddegrader.

Kaptajn Foltmann er en pragtfuld Ven og Kammerat, og han nyder alle Flyveres Agtelse og Tillid. Det bedste Bevis herpaa gav Flyverne, da de valgte ham til Formand for Foreningen »Danske Flyvere« i 1928. I ca. 10 Aar

sad han som Formand, og en mere virksom og afholdt Formand har en Forening vist sjældent haft. Forenin- gens Fond for forulykkede Flyveres Efterladte staar hans Hjerte nær, og han var i Spidsen for det Arbejde, der førte til Rejsningen af Flyvermonu- mentet.

Som bekendt er Foltmann Redaktør af FLYV, og det vil være rimeligt at høre, hvad Forlagsboghandler Ejvind Christensen, med hvem Foltmann har samarbejdet i saa mange Aar, har at sige ved denne celebre Lejlighed. Ejvind Christensen udtaler: »Kaptajn Foltmanns største Indsats er efter min Mening hans Virksomhed som Redak- tør af FLYV. Lige fra den første Dag, FLYV udkom — den 1. Juni 1928 — har han staaet som Bladets Redaktør, og utallige er de Artikler, han i Aare- nes Løb har skrevet, altid aktuel og altid paa Jagt efter det nyeste Stof, som har kunnet fremskaffes, har han sin store Andel i, at FLYV er blevet det ansete Flyvetidsskrift, det nu er, saavel herhjemme som i Udlandet.

Vi er Kaptajn Foltmann stor Tak skyldig for hans aldrig svigtende In- teresse og store Hjælpsomhed. Naar som helst man kalder paa ham, er han parat til at løse Opgaverne, og trænger man til en hjælpende Haand, gaar man aldrig forgæves til ham. Ikke mindst denne sidste Egenskab lærer man at sætte Pris paa i det daglige Samarbej- de, og det er vort Haab og Ønske, at vi endnu i mange Aar maa kunne glæde os over Samarbejdet med vor Redak- tør.«

Der er nu gaaet mere end 25 Aar, si- den Foltmann som ung Løjtnant gav sig i Kast med Flyvningen. Han har et forbløffende Kendskab til Flyvningens Data, hvad enten det drejer sig om Personel eller Materiel — han er i Virkeligheden paa dette Omraade et le- vende Leksikon, og utallige er de Fo- respørgsler, der rettes til ham, og som han besvarer med aldrig svigtende Elskværdighed.

Aarene er vel ikke gaaet helt spor- løst hen over Foltmann, den slanke Linie fra Løjtnantstiden maa saaledes siges at være gaaet tabt, men uforan- dret er det friske, imødekommende Væsen, det ukuelige Humør og barok- ke Lune, og først og sidst den klippe- faste Tro paa dansk Militær- og Civil- flyvnings Udvikling.

Til Lykke!

—kov.

Særlige Vindkanaltyper

Af Civilingeniør C. C. Beckmann.

MANGE strømtækniske Problemer kan ikke undersøges paa tilfredsstillende Maade i Vindkanaler af sædvanlig Type, men kræver specielle Anlæg. En Række af disse har allerede set Dagens Lys og skal her kort gennemgaaes.

Det har vist sig, at for at skabe de Strømningsforhold i en Vindkanal, der svarer til meget store Flyvehastigheder, kan man gaa to Veje: den ene, at forøge Lufttætheden, synes naturligt, men medfører den Ulempe, at Ydelsen af den Motor, som skal drive Propellen, skal forøges ganske betydeligt. Den anden Vej, der staar aaben, er i Stedet at forøge Trykket af den Luft, der cirkulerer i Vindkanalkredsløbet. (Forklaringen paa denne tilsyneladende Besynderlighed følger senere i Artiklen). Paa denne Maade er opstaaet Typen: Overtryks-Vindkanal, og man har allerede bygget flere Kanaler af denne Art. Een af dem, en amerikansk, arbejder med Overtryk paa helt op til 20 Atmosfærer.

Efterligningen af Atmosfærens Egenskaber kræver ogsaa særlige Vindkanaler. Ved Undersøgelsen af Forhold ved f. Eks. Højdeflyvning maa man kunne regulere Luftstrømmens Fugtighed, dens Temperatur (helt ned paa store Kuldegrader), saavel som dens Tryk, der her — i Modsætning til før — skal formindskes under Atmosfæretrykket.

En Undersøgelse af Indflydelsen af Luftens Turbulens fordrer særlige Vindkanaler. Dels maa man kunne komme Luftens turbulensfrie Tilstand saa nær som muligt, og dels maa man kunne variere Turbulensgraden. Ved Luftens Turbulens forstaar man Luftpartikkelernes uregelmæssige Hvirvlen mellem hinanden. Styrken af denne Hvirvlen kan være højt forskellig og har stor Indflydelse paa f. Eks. et Bærepilprofils aerodynamiske Egenskaber.

Undersøgelsen af et Luftfartøjs Spin-Egenskaber kræver en ganske speciel Vindkanal med lodret opadrettet Luftstrøm. Disse Kanaler bruges ogsaa til Undersøgelse af Paavirkningen med Bøer. Ved en Bø forstaar man de — undertiden ret kraftige — lodrette Luftstrømme, et Luftfartøj kan blive udsat for under Flyvning. (Den populære Betegnelse for den nedadrettede Bø er »Lufthul«).

Synliggørelsen af Strømningen om de forskellige Legemer, der undersøges, er af stor Interesse og kræver om ikke særlige Kanaler, saa dog særlige Røg-Anlæg til Anvendelse i en almindelig Vindkanal. De bedste Strømningsbilleder faar man imidlertid ved at gøre Strømningen synlig om Modelerne, naar de bevæges gennem Vand.

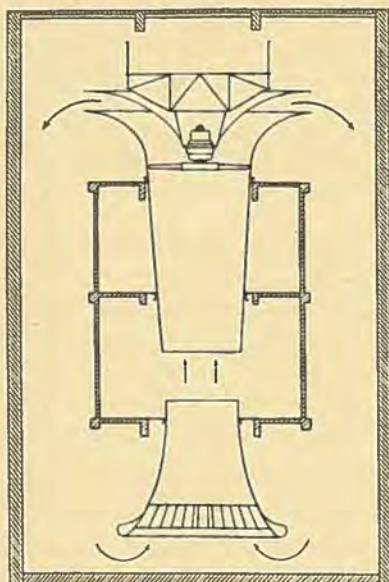
Udover de allerede nævnte specielle Former paa Vindkanaler, findes der en hel Gruppe af særlige Anlæg, som især er beregnet paa Undersøgelse af Motor- og Propelspørgsmaal. Saadanne Typer kan af Pladshensyn ikke finde Omtale her. Derimod skal der for-



Optagelser af Isdannelsen omkring Forkanten af et Bærepil. Forsøget er udført i en Vindkanal, hvor Luftstrømmen kan gøres fugtighedsholdig og afkøles stærkt.

tælles lidt om den allernyeste Vindkanalform, der — ligesom den lodrette Spin-Kanal — adskiller sig fra andre derved, at Modellen ikke er fast op-hængt, men svæver frit i Luftstrømmen inde paa Forsøgspladsen. Der vilde ikke være noget i Vejen for, at Flyvemaskinmodellen, hvis den var forsynet med eget Fremdrivningsmiddel, kunde flyve frit i en vandret Luftstrøm, og hele Anordningen kunde reguleres saaledes, at Modellen holdt sig paa samme Sted hele Tiden. Iagttagelsen af Modellens Adfærd kunde da give Oplysninger om dens Flyveegenskaber. Vanskeligheden ved hele Arrangementet ligger imidlertid i Tilvejebringelsen af Modellens Fremdrivningsmiddel, og Forsøg med Vandretflyvning af denne Art er derfor endnu ikke gennemført til Bunds. Uden Fremdriftskraft kan man derimod virkeliggøre Glidflyvningen i en skraatstillet Luftstrøm, hvis Akse med vandret Plan danner en Vinkel, der netop er Modelmaskinens Glidvinkel. Som Forsøg blev i Amerika bygget en Vindkanal med 1,5 m Straalediameter. Hele Kanalen var saaledes ophængt, at den kunde stilles i forskellige Skraastillinger. Denne Vindkanal havde ikke Tilbageløb, men sugede hele Tiden ny Luft ind. Arbejdet med denne Forsøgskanal faldt saa godt ud, at en ny og større Type blev bygget. Det nye Anlæg har en Luftstraale, hvis Diameter er 3,6 m. Hele Kanalen er 9 m lang og kan stilles under enhver Hældning. Da man her vil muliggøre Luftens Tilbageløb til fornyet Indsugning, er hele Kanalen indbygget i en Staalkugle paa 18 m i Diameter. Herved har man samtidig opnaaet at kunne arbejde med et Overtryk paa 2 Atmosfærer. Hele Anlægget kan betjenes af to Mand; den ene passer Kanalens Hældning og Vindhastigheden, den anden dirigerer Modellen, hvis Ror kan styres elektromagnetisk. Strømmen overføres gennem en tynd Slæbetaad. Propellen har 4,7 m i Diameter og Motoren har 600 HK.

Forsøgsteknikken i en saadan Kanal, saavel som i Spin-Kanalerne, afviger selvsagt noget fra de Metoder, der anvendes i almindelige Anlæg. Fordringen om Strømningens »dynamiske Lighedannethed« (herom mere i det efterfølgende) er strengere, Modellerne skal være overordentlig lette og om muligt endnu mere eksakt lig Originalen, end det sædvanligvis er Tilfældet. Modellens Adfærd under »Flyvningen« fotograferes med specielle Filmsapparater, og ud af Optagelserne



Vindkanal med lodret Luftstrøm til Undersøgelse af Flyvemaskinens Spinegenskaber.

kan man da ved en særlig Teknik læse de ønskede Iagttagelser.

Modellens Ophængning under Forsøg.

Naar undtages de sidst omtalte to specielle Kanalformer, hvori Modelmaskinen er frit flyvende, er Modelkerne altid fast anbragte. Ophængningen sker i Almindelighed i tynde Staaltraade, hvis Tilstedeværelse forstyrrer Strømningen mindst. Det kan ikke undgaas, at Luftmodstanden paa disse Traade maales med, og dette maa man naturligvis tage Hensyn til ved en passende Korrektion, som imidlertid er ret let at foretage. En Profilundersøgelse foregaar da i Reglen paa følgende Maade: der udfærdiges et rektangulært Modelbæreplan, som har det paagældende Profil, og Modellen ophænges paa Forsøgspladsen. Planet anbringes omvendt, Undersiden opad, saafremt Maalingen skal foregaa ved positiv Indfaldsvinkel α . Ved Hjælp af meget følsomme og hurtigt registrerende Vægte af særlig Konstruktion maales Kræfterne paa Modellen; samtidig maales Planets Indfaldsvinkel og Luftstrømmens Hastighed. Hermed har man Opgivelser nok til at kunne beregnet et Sæt af de søgte Talværdier: Opdriftskoefficient, Modstandskoefficient og Momentkoefficient. Disse tre Størrelser gælder altsaa for det paagældende Bæreplanprofil og ved den paagældende Indfaldsvinkel α . Tilsvarende Maalinger gentages derpaa ved andre Planstillinger, til man har

BØGER

der anvendes ved den grundlæggende Teoriundervisning i de tyske Folkeskoler

I Serien »Luftfahrt und Schule« har Forlaget E. J. E. Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin, udgivet en Række Smaabøger til en forholdsvis billig Pris, beregnet til Undervisningsbrug i Folkeskolerne og de højere Skoler. Bøgerne spænder over hele Flyvningens righoldige Materiale, og flere af dem er udkommet i mange Oplag.

»Einführung in die Physik des Fliegens« af Professor, Dr. K. Schütt. 179 Sider. 198 Illustrationer. RM. 4,00. (7' Oplag, 1940) (I Serie, Bind 1).

Hvorledes opstaar de hemmelige Luftkræfter, der løfter det ofte flere Tusinde Kilo tunge Luftfartøj?« staar der i Bogens Forord, og paa en letfattelig Maade gives der Svar paa Spørgsmaalet. Bogen nøjes ikke med at forklare Problemerne, men den giver ogsaa Anvisning paa, hvordan Læreren ved Hjælp af nogle enkle Forsøg kan demonstrere, hvorledes de forskellige Kræfter virker paa Bæreplaner, Propel, Ror og Klapper.

Bogen omhandler Luftmodstand, Trykvariationer i en Luftstrøm, Grænselaget, Luftkræfter paa Bæreplaner, Motoren, Motorflyvning, Flyvemaskinens Stabilitet og Mekanik samt Svæveflyvning.

Visse Dele af Bogen, som kan springes over uden Skade for Helheden, er kun beregnet for de højere Skoler.

»Grundriss der Luftfahrt«, Udgave A, af Professor, Dr. K. Schütt. 40 Sider. 56 Illustrationer. RM. 0,68. (4' Oplag, 1940) (I Serie, Bind 2).

Denne Bog, der omhandler det rent elementære Grundlag for Flyvning, er beregnet for Elever i alle Skoler. Eleverne faar noget at vide om Luftmodstand, dens Afhængighed af Legemets Form og Betydningen af Hvirveldannelser. Det hele demonstreres ved praktiske Forsøg. Matematiske Beregninger og Formler forekommer ikke. Der kræves dog elementært Kendskab til Lufttryk, Kræfternes Parallelogram og Archimedes Princip. Samtidig med Undervisningen tilraader Bogen at lade Eleverne tegne Strømningsbilleder, Profiler og Silhuetter af Flyvemaskiner.

»Grundriss der Luftfahrt« Udgave B er beregnet for de høje Skoler. 61 Sider. 80 Illustrationer. RM. 0,96. (4' Oplag, 1940) (I Serie, Bind 3).

Ogsaa denne Bog er skrevet af den erfarne Lærer, Professor K. Schütte. Den omhandler i det væsentligste det samme som Udgave A, blot er Problemerne mere

uddybte. Stoffet er tilpasset i Overensstemmelse med den nye tyske Lov af 30. Dec. 1939 om Undervisning i Luftfart i Folkeskoler og højere Skoler. Foruden Strømningslære, Luftmodstand, Luftkræfter paa Bæreplaner, Styring og Styreorganer, omhandler den Motorflyvning, Svæveflyvning, Luftskibe og Balloner, lidt om Flyvningens Historie, Lufttrafik og militær Flyvning.

»Luftfahrt im Deutsch- und Geschichtsunterricht« af Dr. Walther Hofstaetter. 64 Sider. RM. 2,00. (1935) (I Serie, Bind 5).

Ifølge det tyske Undervisningsministeriums Bestemmelser skal Skolernes Timer i Tysk og Historie ogsaa beskæftige sig med Flyvningen paa den Maade, at Eleverne skal kende Flyvningens Historie, Biografier, Noveller, Romaner og Levnedsskildringer om berømte Flyvere og deres Bedrifter, og til dette Formaal er Bogen udarbejdet. Den bringer en kortfattet Omtale af Udviklingen før, under og efter den forrige Verdenskrig samt om de store Verdensflyvninger og Forskningsflyvninger; endvidere omtales Balloner, Faldskærme og Luftskibe, og et Kapitel behandler Flyversprog. Den sidste Trediedel er en Fortegnelse over de Bøger, som det anbefales Eleverne at læse, og blandt hvilke navnlig Flyverbedrifterne indtager en førende Plads.

»Luftfahrt im Biologi« af Professor, Dr. med. Walter Schnell. 77 Sider. 49 Illustrationer. RM. 2,00. (1936) (I Serie, Bind 6).

Denne noget særprægede, men ikke mindst interessante Bog, er i det store hele en Bearbejdelse af Bogen »Luftfahrt-medizin« (anmeldt i forrige Nummer af FLYV), beregnet til Skolebrug. Den fortæller om Flyveproblemet i Dyre- og Planteriget, d. v. s. om flyvende Planter, Dyr og Fisk og i Særdeleshed om Fuglenes Flugt. Det andet Afsnit i Bogen beskæftiger sig med Højdeændringens Indflydelse under Flyvning, og herunder fortæller om, hvordan den tyndere Luft i de større Højder indvirker paa Mennesket, om Betydningen og Følgerne af det formindskede Lufttryk i Højden, om Nødvendigheden af at Organismen faar tilført tilstrækkelig Ilt m. m. Endvidere er der Afsnit om Sansorganerne under Orientering, Hastighedsaccelerationens Indvirkning paa det menneskelige Legeme samt Problemet Flyvning ved egen Muskelkraft.

Bogen er ligesom de øvrige skrevet paa en letfattelig Maade.

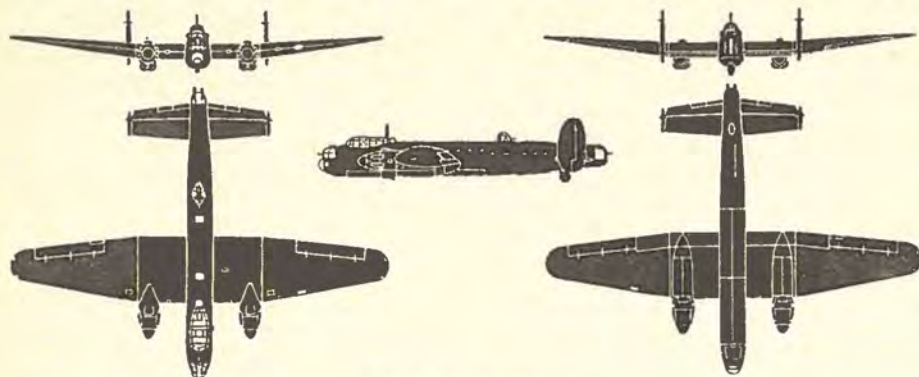
Vægt. Med den kan maales f. Eks. skaffet sig det fornødne Kendskab til Profilets Egenskaber. Ved den beskrevne, forholdsvis simple Maaling kan man klare sig med at maale tre Kræfter, d. v. s. en saakaldt Trekomponent-Vægt er tilstrækkelig. Ved større og mere sammensatte Maalinger maa der anvendes en Sekskomponent-

hvorledes Bæreplanet forholder sig ved Udslag af Balanceklapperne. Med denne Vægt er man ogsaa i Stand til at foretage Maalinger paa Modellen af hele Flyvemaskinen og kan derved skaffe sig Kendskab til bl. a. dennes Adfærd ved Siderorsudslag, Højderorsudslag m. m.

(Fortsættes i næste Nr.)

Nye Flyvemaskinetyper fra de krigsførende Lande

Den kommende Foraarsoffensiv vil ogsaa paa Flyvemaskinernes Omraade vise en kraftig Indsats fra de forskellige krigsførende Lande. Oplysningerne om de nye Typer er naturligvis yderst sparsomme, men vi er dog i Stand til at offentliggøre nedenstaaende



Avro Manchester.

Avro Manchester.

AVRO Manchester er Englands nyeste Bombeluftfartøj, og i de sidste Par Maaneder har den været omtalt sammen med de andre kendte Bombere som Wellington, Whitley og Hampden samt de nyere Stirling og Halifax. Det er kun sparsomme Oplysninger, der hidtil har været fremme om Avro Manchester, og under Luftfartøjets Tilblivelse var de fleste udenforstaaende af den Opfattelse, at den blev bygget til fire Motorer. Hvad Vægten angaar hører den nemlig hjemme i Klasse med de store firemotorede Bombere. Manchester er imidlertid tomotoret, og det vil sige, at den maa være udstyret med meget kraftige Motorer. Dette er ogsaa Tilfældet, idet den har to Rolls Royce Vulture Motorer hver paa 1760 H.K.

Manchester er bygget af et af de ældste og bedst kendte Flyvemaskinefirmaer i Verden, nemlig A. V. Roe & Co. Ltd., et Firma der navnlig er blevet kendt for sine Øvelsesflyvemaskiner, ikke blot i Hjemlandet, men over hele Verden.

Avro 679 Manchester er et midtvinget Monoplan, bygget helt af Letmetal og i Staal konstruktion. Det findes i to Versioner, et med en central Halefinne og Endeskiver paa Haleplanet, og et med to Halefinner for Enderne af Haleplanet.

Ligesom de store engelske firemotorede Bombere er Manchester svært be-

væbnet. Detailler med Hensyn til Bevæbningen foreligger ikke, men den bestaar af et Nash og Thompson Maskingeværsaarn agterude med fire Maskingeværer samt et Rygtaarn og et Næsetaarn med hver to Maskingeværer. Rygtaarnet er det samme som forekommer hos Stirling, men det er anbragt længere agterude, og paa den Type, hvor der ingen central Halefinne er, udgør det sammen med Agtertaarnet et meget kraftigt Forsvar mod Angreb bagfra.

Manchester har en stor centralt-beliggende Bombeskakt midt i Kroppen. Brændstoftankene er anbragt i den centrale Del af Planet mellem Kroppen og Motorerne. Indgangsaafor Oliekølerne findes paa Planets Forkant. Naar Luften har passeret Oliekølerne, ledes den ud i Luftstrømmen paa Planets Overside.



Dornier Do 217.

Planet har ingen Afisningsanordning, men det har derimod Haleplanet. Ligesom de fleste moderne Bombere er Manchester udstyret med Knive til Overskæring af Ballonkabler.

Understellet, der er meget robust, kan trækkes helt ind i Motorgondolerne. Halehjulet er fast.

Indvendig er Manchester meget rummelig, og det er bl. a. en stor Fordel for Besætningerne under lange Flyvninger. Særlig bemærkelsesværdig for en Bomber er det, at de Dele af Kroppen, der ligger nærmest Motorerne, er godt lydisoleret, og det medvirker til, at Besætningen ikke trættes.

Besætningen bestaar af seks eller syv Mand, deri indbefattet to Flyvere, Navigator, Radiotelegrafist og to Maskingeværskytter. Telegrafisten er ogsaa Skytte og betjener de forreste Maskingeværer.

Hidtil har Manchester ligesom Whitley kun været anvendt til natlige Bombetogter.

Dornier Do 217

og andre nye tyske Typer.

EFTER de foreliggende Oplysninger arbejder den tyske Flyvemaskineindustri paa Udviklingen og Fremstillingen af nye Krigsflyvemaskinetyper. De kendte Dornier-Typer Do 215 og Do 17 (Do 17z) faar en større Broder »Dornier Do 217«. Den udstyres med to luftkølede, 18-cyl. BMW-Dobbeltstjernemotorer. Junkers kendte Type Ju 88 faar ligeledes en ny Broder, Ju 288, der skal udstyres med to 2000 HK. Junkers-Motorer Jumo 222. Focke-Wulf har en ny Jagertype Fw 190, udstyret med en luftkølet BMW-Stjernemotor. Arado i Brandenbrug bygger en Type med Dobbeltkrop; Heinkel arbejder med en Videreudvikling af det eenmotorede Rekognoscerings-Søluftfartøj He 114; en Jager med en Dobbeltmotor Daimler Benz DB 606 indbygget i Kroppen bagved Føreren; en

Katapultjager (Pontonluftfartøj) med delvis indtrækkelige Pontonner, og en Flyvebaad med foranderlig Indfaldsvinkel paa Plan og Fremdrivningsmiddel. Det firemotorede Bombeluftfartøj *Heinkel 177* skal udstyres med to Motorgrupper, der hver bestaar af to 12 cyl. Daimler-Benz DB 601 Motorer, der er anbragt ved Siden af hinanden, men arbejdende paa en fælles Propel.

Messerschmitt-Fabriken har en Type med to Motorer anbragt ved Siden af hinanden i Kroppen, samt en Type med to lignende Dobbeltmotorer under Arbejde. Alle Fabriker har Opmærksomheden henvendt paa Bygningen af tryktætte Rum for Besætningen med Højdeflyvning for Øje. Hos Junkers i Dessau undersøges Mulighederne for Lufttransport af lette Kampvogne og Skyts op til 15 cm's Kaliber.

Den russiske Jager I-18.

Det sovjetrussiske Luftvaabens nyeste eensædede Jager er en Videreudvikling af Typen I-17. I-18 er et Monoplan med lavtliggende Bæreplan, og i sin Konstruktion minder den om engelske og tyske Typer. Det indtrækkelige Understel er anbragt paa Planmidterstykket. Det er udstyret med en

vædskekølet Motor paa 1250 HK. Bevæbning: 6 Maskingeværer og 1 20 mm-Kanon. Største Hastighed 640 km/T; Rækkevidde 800 km.

J. F.



NYT UDEFRA

Flyvemaskiner uden Siderorspedaler.

I Amerika er der kommet flere Rejseflyvemaskiner paa Markedet, der er karakteristisk for deres meget store Ufølsomhed overfor Manøvrefejll og den enkle Maade, hvorpaa de manøvreres. Det er bl. a. Typen »Ercoupe« fra Engineering & Research Corp. og »Skyfarer« fra General Aircraft Co. o. fl. a. De er absolut spindsikre, de har trehjulet Understel, og deres Sidestyring er forbundet med Balanceklapperne paa en saadan Maade, at Siderorspedalerne er overflødige.

De amerikanske Luftfartsmyndigheder overvejer af den Grund at indføre særlige Førercertifikater for den Slags spindsikre Flyvemaskiner, og disse skal kunne erhverves efter en afkortet Uddannelsestid. Efter Forsøg, som har været afholdt med 20 Elever

fra hver af tre forskellige Flyveskoler, og som ogsaa omfattede Omskoling til normale Flyvemaskiner, paa-tænker Luftfartsmyndigheden at udstede begrænsede Førercertifikater, der kun kræver mindst 5 Timers Dobbeltstyring og 25 Timers Soloflyvning, hvorimod det almindelige Sportsflyvercertifikat kræver mindst 8 Timer Dobbeltstyring og 15 Timer Solo.

24 Svæveplaner til det svenske Flyvevaaben.

Det svenske Flyvevaabens ikke-flyvende Personel skal nu gøres interesseret i Svæveflyvning, og til det Formaal har Flyvevaabnet gjort en første Bestilling hos A. B. Flygplan i Stockholm paa 24 svenskbyggede »Grunau Baby«.

Hensigten med denne store Bestilling er dels at give det ikke-flyvende Personel lidt mere intimt Kendskab til selve Flyvningen, og dels at bibringe det en meget værdifuld haandværksmæssig Træning ved Bygning af Svæveplaner. Man mener, at Svæveflyvningen vil faa sin største Betydning for Flyvevaabnet som Fritidsbeskæftigelse for Personellet.

AUTO FLUG

Den lysende Skrift
fra Nattens Luftfartøj
taler om

AUTOFLUG

— som har bestaaet siden 1919
og er det ældste tyske
Specialfirma for

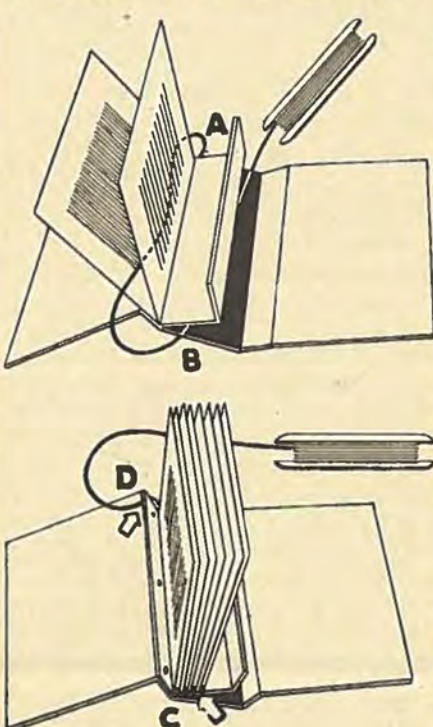
LUFTFARTSMATERIEL

AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR **TEMPELHOF**

SAMLEBIND til „FLYV“

Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 2.50



„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra
„FLYV“s Ekspedition
Vesterbrogade 60

Flyveropgaverne

APRIL Maaned bringer nye Opgaver. Læs Reglerne nøje igennem og indsend Besvarelsen til FLYV.

Der er 3 Præmier at vinde: 2 Gavekort paa 15.00 Kr. og 1 paa 10.00 Kr.

Præmietagerne i Marts:

Vi meddeler først Navnene paa Vinderne af Marts Maanedes Opgaver:

Opgave A: Hr. Lagerist B. A. Kristensen, Hollændervej 16², København V.

Opgave B: Hr. Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, Odense.

Opgave C: Hr. Stud. art. Orla Jensen, Mathiasgade 23, Viborg.

Præmierne, som bestaar af 1 Gavekort til hver af Vinderne, er afsendt. Vi gør opmærksom paa, at Gavekortet kan benyttes til Indkøb af Bøger af enhver Art, det er altsaa ikke begrænset til Flyvebøger alene.

Konkurrenceens Regler.

Enhver kan indsende Løsninger af een eller flere af de stillede Opgaver; kun skal den Kupon mærket »Opgaver«, som findes i hvert Nummer af »FLYV«, udfyldes og paaheftes Løsningen. For at kunne deltage er det altsaa ingen Betingelse, at man er Medlem af en Flyveorganisation, men mangler den udfyldte Kupon, er Løsningen ugyldig.

Løsningerne indsendes til »FLYV«s Redaktion, Vesterbrogade 60, København V., og i lukket Konvolut mærket Opgave A - B eller C, saaledes at de er Redaktionen i Hænde **senest den 10. April**. Her vil et Udvalg, bestaaende af Ingeniør Vagn Prytz, Ingeniør C. C. Beckmann, Direktør Gerhard Han-

sen og Sven Wiel Bang bedømme Løsningerne og fordele — eller hvis flere har lige gode Besvarelser, foretage Lodtrækning om — Præmierne. Udvalgets Bedømmelse er inappellabel.

Der udsættes af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Sportsflyveklubben, Svæveflyverunionen og »FLYV« ialt 3 Præmier, bestaaende af Gavekort paa

Kr. 15.— for Opgaver under Motorflyverunionen,

Kr. 15.— for Opgaver under Svæveflyverunionen, og

Kr. 10.— for Opgaver under Modelflyverunionen.

Gavekortene, der vil blive tilsendt Præmietagerne, indløses paa »FLYV«s Ekspedition, Vesterbrogade 60, København V. og kan bruges til Indkøb af Bøger efter eget Valg.

Resultatet bekendtgøres i »FLYV« Maaneden efter, at Opgaverne har været givet.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Opgave A:

Stillet af Sportsflyveklubben.

En Redaktør skal under Isvanskelighederne flyve fra Kastrup til Kolding. Af en Vindtrekant, som konstrueres i god Tid forud for Flyvningen, findes, at Kompaskursen er 243° (Misvisning $\div$ 4°, Deviation + 2°). Desuden beregnes, at Flyvetiden vil blive 2 Timer. Maskinens Egenfart er 125 km/T.

Konstruer den omtalte Vindtrekant og find Afdriftens Størrelse samt Vindens Styrke og retvisende Retning.

Umiddelbart før Starten meldes, at Vindens Styrke og Retning er lidt anderledes end forudsat. En ny Vindtrekant viser, at Afdriften bliver 9° mindre end først antaget, men at den beholdne Fart er uændret.

Hvor stor er nu Afdriften? Find ved Hjælp af den nye Vindtrekant den ændrede Vindstyrke og -retning.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Opgave B:

Hvilke Krav stilles til en Flyveplads for Svæveflyveres Skole- og Øvelsesflyvninger?

Kan saadanne Pladser indrettes — eller findes de her i Landet?

*

DANSK MODELFLYVER UNION

Opgave C:

1. a. Hvad forstaas ved en Models Glidvinkel?
b. Hvad forstaas ved en Models Glidetalt?
2. En Model startes i Vindstille med 200 m Snor. Toppejden regnes til 60 pCt. af Snorlængden. Modellen flyver lige ud og lander 1320 m borte. Hvor stort er Glidetallet?
3. Af hvilke Forhold afhænger Glidvinklen eller Glidetallet?
4. a. Hvad forstaas ved en Models Synkehastighed?
b. Hvor stor Synkehastighed har førnævnte Model, naar den er 4 Min. om at naa Jorden?
c. Hvor stor er Modellens Flyvefart?
5. En Model har Planareal 43,2 dm² og skal have Planbelastning 16 g/dm². Hvor meget maa Modellen saa veje?
6. a. Hvorledes opstaar Terrænopvind?
b. Hvorledes opstaar Termisk Opvind.

KUPON

FLYV's FLYVEROPGAVER APRIL

A: Motorflyver
B: Svæveflyver
C: Modelflyver

Opgaver (det ikke benyttede overstreges)

Undertegnede indsender hermed Besvarelse paa Opgave i »FLYV«s Nummer for Marts 1942:

Navn

Stilling

Adresse

By

Jeg er { Medlem af
ikke Medlem af nogen Flyveorganisation.

Modelflyvere!

CELUDUR er nu paa Lager i Tykkelserne: 0,2 - 0,3 - 0,4 og 0,8 mm.

CELUDUR kan bøjes over Damp og limes sammen med alt, baade med Koldlim og Celluloselim. Koldlim er at foretrække. (Flader, der skal limes sammen, gøres først ru med groft Sandpapir ell. lign.)

CELUDUR kan der klippes og saves i, og det er langt nemmere at behandle og arbejde med end f. Eks. Krydsfinér — og saa er det stærkere.

Forlang min nye Prisliste!

CELUDUR er ikke en Erstatning for Krydsfinér — men er langt bedre.

0,2 - 0,3 mm Celudur Plader à 50×10 cm.... pr. Stk. 35 Øre
0,4 mm Celudur Plader à 50×11 cm..... pr. Stk. 45 Øre
0,8 mm Celudur Plader à 50×11 cm..... pr. Stk. 70 Øre

Ved Postbestilling, venligst medsend Frimærker incl. Porto

ERIK WILLUMSEN

35, Pilestræde
København K.
Telf. Central 9230

Aerodynamiken som Grundlag for Flyvemaskinebygningens Udvikling

DE ENKELTE FABRIKER indenfor Flyvemaskineindustrien bestræber sig for selv at foretage de forskellige videnskabelige Forsøg, der vedrører Konstruktionen af egne Typer, og flere af Fabrikerne har af den Grund bygget egen Vindkanal. Et af de mest kendte Anlæg af denne Art er Professor Junkers tidligere Forskningsanstalt, hvis Hovedopgave var at fremme og udvikle de Ideer, han arbejdede med, og hvis aerodynamiske Afdeling nu føres videre af Junkers Flyvemaskinefabrik.

Som den første tyske Flyvemaskinekonstruktør havde Professor Junkers allerede i 1914 bygget sin egen Vindkanal i Aachen, og her foretog han en Mængde Forsøg. Allerede før den forrige Verdenskrig var han klar over, at Fremskridt paa Luftfartens Omraade kun kunde naas ved fuldstændig nye Byggemetoder. Det var efter hans Mening nødvendigt at gaa bort fra Anvendelsen af Træ eller Metalstel beklædt med Lærred, ligesom man ogsaa maatte væk fra Bæreplaner med Bardunopspænding. Allerede i 1915—16 foretog han Vindkanalforsøg for at prøve

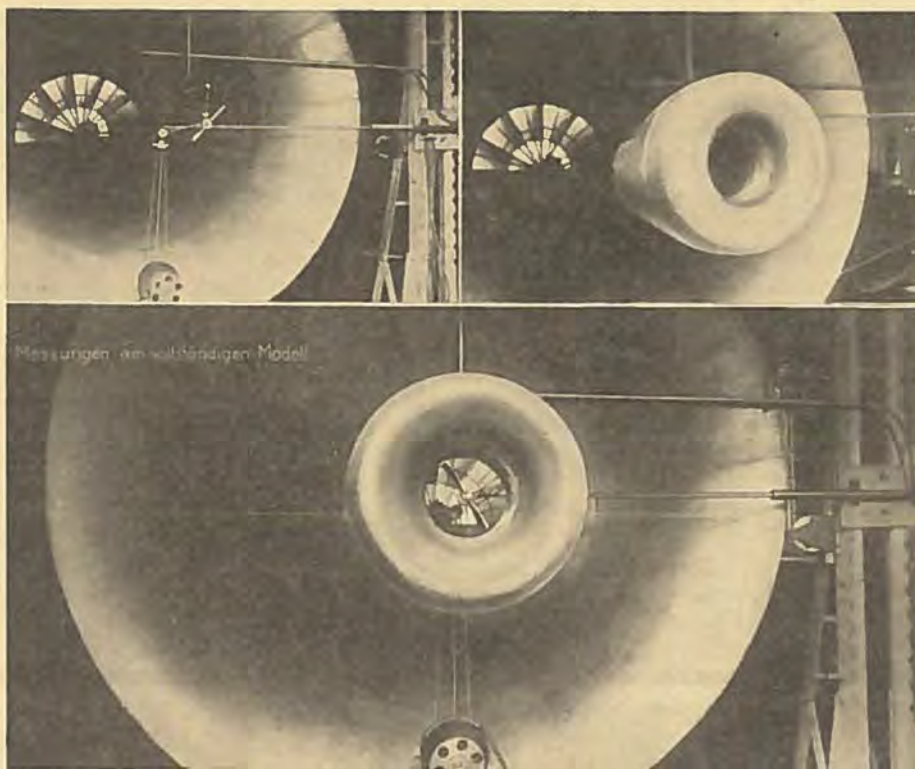
Anvendelsen af tykke Profiler, Planformens Indflydelse og Sideforholdet. Andre Undersøgelser viste ham, at en Dysekøler f. Eks. kun yder en Brøkdelt af en fritstaaende Kølers Modstand. Junkers havde navnlig sin Opmærksomhed henvendt paa at anbringe de Dele i Planer og Krop, der kunde yde skadelig Modstand, samt paa den gunstigst mulige Formgivning af de Dele, der ikke kunde gemmes i Krop eller Planer. Han forudsaa dengang, at en yderligere Stigning af Hastigheden maatte føre til en Forøgelse af Planbelastningen. Som Følge deraf maatte der til Start og Landing findes paa noget, som kunde give større Opdrift. De Undersøgelser, han foretog i den Anledning, viste, at to Planer med normale Profiler, hvorefter det ene anbringes med sin forreste Kant under Bagkanten af det andet, giver større Opdrift end Summen af de to enkelte Planers Opdrift. Dermed havde han skabt Grundlaget for Junkers Dobbeltvinge.

Yderligere Undersøgelser viste ham, at der kunde opnaas en ret betydelig Forøgelse af Opdriften ved en Udjæv-

ning af Grænselaget paa Bæreplanets Overside. Disse og lignende Spørgsmaal undersøgte han i Aarene under og lige efter Krigen 1914—18. Paa Forskningsanstalten beskæftigede man sig ogsaa med Undersøgelser vedrørende Haleparti og Styreorganer, og de Resultater, der opnaaedes, var meget betydelige. Naar de betydningsfulde Forskningsresultater i Aarene efter den forrige Verdenskrig ikke straks kunde komme Luftfarten til gode, skyldes det Versailles-Traktatens Bestemmelser vedrørende den tyske Luftfart.

Junkers-Fabrikernes nuværende, moderne Vindkanalanlæg, der bygger videre paa den gamle Aachener-Vindkanals Traditioner, tjener naturligvis i første Række den Flyvemaskineudvikling, der finder Sted for Tiden. Men foruden at varetage de øjeblikkelige krigsmæssige Opgaver, arbejder det ogsaa videre paa at fuldkomngøre Professor Junkers geniale Planer for at kunne hjælpe Luftfartøjskonstruktionens Fremskridt i Almindelighed.

Ju.



De første Forsøg med Dysepropeller i Junkers Vindkanal i Aachen 1914.

Luftforbindelse U. S. A.—Kina

Efter at Luftruten San Francisco—Honkong er blevet indstillet, er der blevet aabnet en ny Luftforbindelse mellem U. S. A. og Kina. Den nye Luftrute har en samlet Længde paa 21.000 km, og den gennemflyves paa fem Dage i Modsætning til den tidligere Stillehavsrutes syv Dage. Den gaar fra New York til Natal i Brasilien (3800 km), derfra over Sydatlanten til Bathurst i Britisk Gambria (3600 km), videre tværs over Afrika til Cairo (4400 km). Fra Cairo flyves til Bagdad (1600 km), og derfra til Karachi (2600 km). Det næste Stykke Vej gaar til Kalkutta (2300 km), hvorfra der flyves videre til Tschungking. Ruten medtager foreløbig kun officielle Personer, men den vil ogsaa blive aabnet for almindelig Postbefordring.

Lidt om Motorspillet

GRUNDEN til at jeg har faaet Lyst til her i »Flyv« at skrive lidt om Svæveflyvernes Motorspil, er den, at jeg, naar jeg har besøgt de forskellige Klubber her i Landet, har undret mig over at møde det samme Syn i alt for mange af Klubberne, nemlig dette, at se et pænt vedligeholdt og nylakeret Svæveplan og nogle unge Svæveflyvere i pæne renvaskede Kedeldragter, (hvilket ganske vist nok kan fryde enhver Svæveflyver at se), men naar saa Motorspillet køres frem, kommer det hakkende paa 3 á 4 af Cylindrene, trods det er i Besiddelse af 6.

Dette lader imidlertid ikke til at gøre noget større Indtryk paa Svæveflyverne. De gør klar til Start, og saa sker det i de fleste Tilfælde, at det »syge Stedbarn«, saaledes vil jeg kalde Motorspillet, der jo næsten altid er et gammelt udrangeret Automobil, nægter at fungere, hvilket som Regel først sker, naar den første Svæveflyver sidder i Planet, klar til Start.

Dernæst ser man, at Svæveflyveren og nogle af hans Kammerater farer løs paa Spillet med Nøgler og Tænger, for endelig efter en Times Arbejde at opnaa det forbløffende Resultat, at Spillet begynder at gaa paa de fleste af Cylindrene.

Ved et Spil kan der være mange smaa Fejl, som med lidt Omtanke let kan rettes, for Eks. har jeg flere Gange set, hvorledes Koblingen har gledet, og ikke kan trække Planet med en saa stor Fart, at Flyvningen er sikker, hvilket er meget uheldigt, i Særdeleshed, hvis det er en Nybegynder, der sidder ved »Pinden«.

Der kan som sagt ske meget med et daarligt vedligeholdt Motorspil. Prøv at forestille Dem, hvad der kan ske, hvis Spillet gaar i Staa midt i et Op-træk? Der kan ske store Ulykker, som kan faa alvorlige Følger for dansk Svæveflyvning. Ligeledes maa man paase, at Bremserne er i Orden, at Wiren efter en Udlosning i Tophøjde ikke slynges fra Tromlen i store Løkker, hvilket kan betyde stor Fare, saavel for Publikum som Spilfører. Hvorfor er Motorspillet da blevet Klubbens Stedbarn?

Efter min Mening er det, fordi selve Flyvningen og Vedligeholdelsen af Svæveplanet er mere morsomt og interessant end det Arbejde, man har

med at vedligeholde et gammelt Automobil; men dette er meget forkert. Her i det bjergløse og flade Danmark er Motorspillet en Livsbetingelse for al Svæveflyvning. Søg derfor at faa Spillet eftersat og ordnet i god Tid. For de Klubber, som desværre i denne Tid maa ligge stille med Flyvningen, er der nu Lejlighed til at faa Spillet bragt i Orden. Det kan gøres med forholdsvis smaa Midler, hvis der i Klubben findes en Mekaniker. Jeg skal her i Korthed berøre, hvilke Ting der oftest er at iagttage.

Motorens Vedligeholdelse.

1. Utætte eller snavsede Benzinrør, snavsset Benzin eller forkert indstillet Karburator.
2. Utætte, brændte eller for haardt stillede Ventiler.
3. Strømfordelerens Kontaktpunkter (Platiner) brændte eller stille med forkert Afstand, Fordelerdækslet revnet som Følge af Fugtighed eller mangelfuld Isolering paa Tændledninger (Overgang).
4. Tændrør sodet, som Følge af forkert Blanding af Brændstof og Luft (Karburatoren forkert indstillet) eller utætte Stempler og Ringe, saa Olien slynges op. Elektroderne forkerte Afstand. Tændrørens forkerte Glødetal. Ved daarlig Start i koldt Vejr, sker det ofte, at Tændrøret bliver fugtigt som Følge af Fortætning i Motorens Eksplosionskammer, prøv da et Tændrør med et lavere Glødetal. Saafremt Motoren sætter ud for haardt Træk eller store Omdrejninger, skyldes dette ofte, at Glødetallet er for lavt, dette kan ses paa Elektroderne, der da bliver fyldt med smaa hvide »Perler«, hvorefter man maa forsøge et Tændrør med et højere Glødetal. Disse Fejl forekommer ofte paa et Motorspil, der er udsat for større Omdrejninger, end naar det bruges som Automobil til normal Kørsel.
5. Utæt eller stoppet Køler, samt slidt Vandpumpe (Motoren overhedes), revnet Cylindreblok eller Topstykke. Utæt Toppakning, saa Vandet løber ind i Motoren og ødelægger

Oliens Smøreevne (udbrændte Lejer).

6. Ventilatorremmen for slap, saa Dynamovens Ladespænding nedsættes efter kort Tids Forløb (for lidt Strøm til Start). Sørg for at Batteriet bliver passet med dest. Vand, paafyld aldrig selv Syre, lad en Fagmand ordne dette. Om Vinteren maa man altid sørge for, at der er rigeligt med Strøm paa Batteriet, da det ellers let fryser i Stykker.

Chassiets Vedligeholdelse!

Selv om Vognen ikke mere bruges til Kørsel paa Landeveje, bør man alligevel med Mellemrum smøre Styretøj og andre bevægelige Dele.

Efterse at Olien paa Motor, Gear og Differential er af den rette Beskaffenhed, dog anbefales det at bruge en noget tyndere Olie paa Differentialet, da det letter Arbejdet meget, naar man skal trække Wiren fra Tromlen.

De ovenanførte Fejl findes desværre paa alt for mange Motorspil her i Landet.

Giv Deres Motorspil et grundigt Eftersyn, og De vil spares for mange Ærgrelser og Udgifter.

Naar Spillet er i Orden, vil man hurtigt konstatere, at man opnaar 50 pCt. mere Flyvning og en lige saa stor Besparelse af Brændstof og dyre Reservedele.

Efter hvad jeg har konstateret, findes der her i Landet kun 4—5 gode Motorspil, det er alt for lidt, men det kan blive bedre, saafremt Svæveflyverne selv vil gøre noget derfor.

Oluf Jensen,
Slagelse.

General Motors Produktionsprogram

Den kendte amerikanske Automobilfabrik, General Motors, vil komme til at yde et meget væsentligt Bidrag til Krigsproduktionen i U. S. A. For at kunne effektuere de Ordre paa ialt otte Milliarder Dollars, som Firmaet har faaet, skal det beskæftige en Arbejdsstyrke paa 450.000 Mand. Det skal levere 40 pCt. af hele Amerikas Forsyning af Flyvemotorer, 33 pCt. af Leverancerne af lette, automatiske Vaaben og 25 pCt. af Leverancerne af Kampvogne.

Hvad sker - og hvornaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber!

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220

Nye Medlemmer:

Direktor Kim Bærntsen, Prokurist B. Thorup, Salgschef G. Wulff, Direktor E. Norby Nielsen, Aalborg. Landsretssagfører B. Moltke-Leth, Grosserer A. C. Gamél.

Firma-Medlemmer:

Dano, Ingeniørforretning og Maskinfabrik, Buddinge Værk.

Livsvarige Medlemmer:

Ingeniør E. W. Schiøtz, Aalborg. Grosserer Th. Skat-Rørdam.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værløse

Ordinær Generalforsamling. Under Ledelse af Landsretssagfører E. Falkmar afholdt Danske Flyvere sin ordinære Generalforsamling Fredag den 27. Februar.

Foreningens Formand, Oberst Tage Andersen, indledede Aarsberetningen med at mindes de Medlemmer, der var afgaaet ved Døden i Aarets Løb: Luftkaptajn Harald Hansen, Ingeniør C. V. Thymann og Vinhandler Knud Thorup.

Foreningens Medlemstal er 290.

Af »Danske Flyveres« Fond, hvis Kapital er paa 43.000 Kr., er der i 1941 udbetalt Legalportioner paa ialt 1750 Kr. til forulykkede Flyveres Efterladte.

Som Bestyrelsesmedlem i Stedet for Harald Hansen indvalgte Luftkaptajn E. Damm.

Foreningens Generalsekretær, Oberst løjtnant C. C. Larsen, mindedes i en smuk Tale den afdøde Ven og Kammerat, Luftkaptajn Harald Hansen.

Man vedtog at fejre Foreningens forestaaende 25 Aars Jubilæum, bl. a. ved at lette Deltagelsen af udenbys boende Medlemmer.

Et af Foreningens Medlemmer havde foreslaaet at fremstille et Mærkat til Anvendelse til Fordel for Fondet, og dette vedtoges enstemmigt.

*

Foredrag. Lørdag den 14. Marts holdt Foreningens Æresmedlem, Direktor E. Lehmann, et meget interessant Foredrag ledsaget af Lysbilleder om sit mangesidige Arbejde gennem Tiderne. Foredraget blev hilst med meget stor Begejstring.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

Aalborg Flyveklub. Tirsdag den 17. Marts paabegyndte Aalborg Flyveklub sit teoretiske Kursus med Ingeniør Zeu-

then og Driiftsleder Kramme som Lærere i henholdsvis Aeroplanlære og Motorlære. Efter Paaske tager Kaptajn Edsen-Johansen fat paa Undervisningen i det øvrige Stof. Der har meldt sig 70 Deltagere mod 56 i Fjor), og Kursus har skaffet Flyveklubben 38 nye Medlemmer.

Onsdag den 25. Februar afholdt Klubben sin ordinære Generalforsamling, hvor Redaktør Alf Schiøttz-Christensen og Direktør J. Jørgensen genvalgte til Bestyrelsen. Efter Generalforsamlingen holdt Kaptajnløjtnant S. V. A. Dalbro Foredrag om Dansk Sportsflyvning.

*

Sportsflyveklubben (Sekretariat: Østerbrogade 84, København Ø. Øbro 3736).

Naar disse Linier læses har Sportsflyveklubben afholdt sin aarlige Generalforsamling. Af redaktionelle Grunde er det desværre umuligt allerede nu at bringe Beretning af Generalforsamlingens Forløb. Dette vil findes i næste Nr. af FLYV.

Vi henleder vore nye Medlemmers Opmærksomhed paa, at vi har gratis Adgang til alle Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Foredrag mod Forevisning af gyldigt Medlemskort til Sportsflyveklubben. Der vil ikke tilgaa Medlemmerne særlig Meddelelse om de forskellige Foredrag, men vi maa henvise til Indkaldelsen her i Bladet.

*

Randers Flyveklub stiftet med over 100 Medlemmer.

Der er atter grundlagt en ny stor Sportsflyveklub, idet Randers Flyveklub nu er en Kendsgerning.

Den stiftende Generalforsamling blev aabnet af Fabrikejer Poul Buchtrup, der bød velkommen paa Stiftelses-Udvalgets Vegne.

Til Bestyrelse for den nye Klub valgtes Fabrikejer Poul Buchtrup, Ritmester P. Sonne, Grosserer Aa. Holck, Forretningsfører Rob. Nellemann, Ingeniør, cand. polyt. F. Schultz, Kasserer D. Amstrup og Adjunkt Gunnar Roesholm.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte

Aviators Modellflyvere holdt Fredag d. 27. Februar Generalforsamling, hvor følgende Bestyrelse valgtes.

Formand Gunnar Odg. Christensen (Nyvalg).

Næstformand Chr. Andersen (Nyvalg). Sekretær Alf Houlberg (Genvalg).

Kasserer Uffe Darket (Genvalg). Flyveleder Helmuth Back (Nyvalg).

Klubbens Adresse er fremtidig: Alf Houlberg, Davids Allé 26, Aalborg.

Hr. E. Freiberg fra Svæveflyverklubben »Ringene« har aflagt Prøven »A« Certifikatet. Dansk Svæveflyver Union ønsker hermed den nye Svæveflyver til Lykke.

*

Dansk Svæveflyver Union har meddelt d'Hr. O. Jensen, Slagelse Flyveklub, og Ing. Chr. Frandzen, Stamgruppen, Tildeling til at være Byggekontrollanter.

*

Dansk Ungdomskorps Svæveflyversektion fejrede den 5. Marts sin 1-aarige Stiftelsesdag i »Slotsgaarden« i København under festlige Former; Kaptajn J. Foltmann holdt Foredrag om Flyvning i Fortid og Nutid og efter forskellig Underholdning sluttede den velykkede Aften Kl. 1.

*

Unionens Repræsentantskabsmøde udsættes. Paa Grund af Isvanskelighederne i Store Bælt har Unionens Bestyrelse vedtaget at udsætte Repræsentantskabsmødet i Odense til Søndag den 12. April.

*

Unionen henleder atter Opmærksomheden paa, at alle Henvendelser til Myndighederne, det være sig danske eller udenlandske, skal gaa gennem Unionen.

*

En ny Svæveflyveklub i Aalborg. Paa Initiativ af P. Hanefeld Møller har Aalborg Kolonnes Rover Spejdere optaget Svæveflyvning paa Programmet.

Aalborg Kolonnes Svæveflyverlaug tæller 11 Medlemmer under Ledelse af Laugsleder Johannes Dufresne.

Som Medlemmer af Svæveflyverlaug optages kun Spejdere, der har bestaaet den saakaldte Skovmandsprøve. For at bestaa denne Prøve skal man være fyldt 18 Aar.

Svæveflyverlaug har paatænkt at bygge en »Gumpert G 2« under Ledelse af P. Hanefeld Møller og Thorvald Jensen. Endvidere vil Spejderne bygge nogle Svæve- og Motormodeller.

Da Spejderne som bekendt er vant til at underkaste sig Disciplin og gaa løs paa en Opgave i samlet Trop, er der al mulig Grund til at tro, at de vil faa Glæde af at dyrke Svæveflyvning.

Dansk Svæveflyver Union ønsker hermed Aalborg Kolonnes Svæveflyverlaug Velkommen indenfor sine Rammer.

*

Svæveflyverlejr i Lundtofte. Dersoni Forholdene tillader det, vil Dansk Svæveflyver Union i Juli Maaned lade afholde en Sommerlejr paa Lundtofte Flyveplads. Den første Halvdel af Maaneden skulde være forbeholdt Provinsen, den anden Halvdel de københavnske Klubber, der for hele Perioden vil sætte sit Materiel til Disposition.

Stamgruppen møder med 1 Sg 38, 1 Grunau 9, 1 Asiago og 1 DSF-Olympia. Ringen stiller med 1 aaben Gumpert, 1 Gumpert med Baad og 1 Grunau Baby, og Dansk Ungdomskorps vil foruden 4 Skoleglidere stille en Teltlejr til Disposition.

Paa Mødet i Odense den 12. April vil Planen blive drøftet med Klubbernes Repræsentanter.

DANSK MODELFLYVER UNION

Form.: Sven Wiel Bang, Enighedsvej 8, Chl.

Dansk Modellflyver Unions Formand Sven Wiel Bang er rejst paa Studieophold til Mittweida i Tyskland. Fremtidig sendes al Korrespondance til Unionens Sekretær, Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup.

*

Distriktslederen for Jylland, Jørgen Lindgren, har set sig nødsaget til at nedlægge sin Post fra den 1. Marts 1942 paa Grund af Bortrejse, og herefter indtræder Børge Danielsen, Frodesvej 40, Aabyhøj, i hans Plads.

*

Sommerlejren bliver ikke, som før meddelt, afholdt i Ugen 12.—19. Juli 1942, men enten i Ugen 5.—12. eller 19.—26. Juli 1942.

*

M. F. »Pegasus«, Formand Finn Henningsen, Godsbanegade 7, V., meddeler: Søndag den 1. Marts afholdt M. F. »Pegasus« sin første ordinære Generalforsamling. Medlemstallet viste en Fremgang fra 9 til 13 aktive Medlemmer. Det blev vedtaget at nedsætte Bestyrelsesmedlemmernes Antal fra 5 til 3. Bestyrelsen blev følgende:

Formand: Finn Henningsen, Godsbanegade 7, 4. Sal, V.

Sekretær: Hans Schmidt.

Kasserer: Svend Abrahamsen.

*

Odense Modellflyveklub vil i Samarbejde med Dansk Modellflyver Union aabne en storstilet Landsudstilling i Kunstudstillingsbygningen i Odense. Landsudstillingen afholdes i Dagene 4.—12. Maj, og alt indenfor Modellflyvningen vil blive repræsenteret. Svæve-, Motor-, Ente-, Skala-, Halvskala- og Benzinmodeller vil findes, og foruden den ene store Sal, hvori Modellerne udstilles, vil der i et stort tilstodende Lokale, hver Dag skiftevis afholdes Foredrag, Fremvisning af Films samt indendørs Flyvning. Udstillingen, som er den 6. Odense Model-Flyveklub er med til at arrangere, haaber at faa stor Tilslutning fra Landets øvrige Modellflyveklubber, som i nær Fremtid vil faa tilsendt Indbydelse. En af de store Sensationer paa Landsudstillingen bliver en Samling fintbyggede Skalamodeller af de vigtigste krigsførende Magters Maskiner. Disse, som alle er i Størrelse 1:100, er bygget af Balsa, og selv den mindste Detalje af den originale Flyvemaskines Facon findes paa Modellerne.

„KRATMO“ Benzinmotorer for Modellflyvere
Byggesæt for Benzinmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Byggeplaner for Modellflyvemaskiner med Benzinmotorer: Arado Ar 196 - HS 100 - K 2 - K 3 - Kocsa - Uelzen - Kunze - Sausewind - o. fl.

Alle Typer Benzinmotorer f. Modellflyvere reparerer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Dansk Modellflyver Unions 3. Landsudstilling



Et Afsnit af Modellflyvernes Udstilling paa Hobby-Udstillingen.

UDSTILLINGEN, der var arrangeret som en Hobby Udstilling i Samarbejde med Modelsejlerne og Modeljernbanefolkene, aabnede sine Porte Søndag den 7. Marts og skulde have holdt aabent Ugen ud indtil Søndag den 15. Marts, men paa Grund af den store Succes blev det hurtigt vedtaget at forlænge Udstillingen med tre Dage. Tilstrømningen var paa Aabningsdagen saa stor, at Publikum maatte lukkes ind i Hold, og efter de besøgendes Antal ser det ud til, at Udstillingen har indfriet Modellflyvernes Forventninger med Hensyn til storstilet Propaganda og endnu engang at fastslaa, at Modellflyvning ikke er nogen Leg for Smaabørn, men en sund og udviklende Sport.

Udstillingen omfattede ialt ca. 60 Modeller, som var arrangeret i tre Afdelinger, en Afdeling med Skalamodeller, en Afdeling med Motormodeller og en Afdeling med Svævemodeller.

Afdelingen med Skalamodeller omfattede 32 Modeller af saavel de krigsførende Landes mest fremragende Jager- og Bombeflyvemaskiner som fredelige Sportsflyvemaskiner. 1. Præmie tilkendte Dommerkomiteen, som bestod af Kommunalrør Flensted Jensen, Redaktør Kai Otting og Sven Wiel Bang, Jørgen Dommergaard for hans smukt udførte Model af The Royal Airforce Bombeflyvemaskine »Vickers Armstrong Wellington II«. Modellen, der ligesom den originale Flyvemaskine var konstrueret efter det geodetiske System, som gør al indvendig Afstivning overflødig, tog sig smukt ud mellem alle de andre Skalamodeller.

Af de ca. 10 Motormodeller fik Bjørn Thogersens smukt udførte Wakefieldmodel tilkendt 1. Præmien. Modellen er forsynet med et benet optrækkeligt Understel og fældbar Propel. Blandt de andre Motormodeller bemærkedes ogsaa en Hæstighedsmodel udført af Frank Hendrick fra K.M.K., der ligeledes udstillede sin Amfibiemotormodel.

Mellem de 20 udstillede Svævemodeller

fik G. Kristensens Kæmpesvævemodel 1. Præmien. Modellen, der er forsynet med indstilleligt Højderor og Kurveklap, har en Spændvidde paa 3½ m, og Planet er opbygget af 200 Ribber. Særlig Opmærksomhed skænkedes ogsaa Bernhart Jensens Svævemodel i D.M.U. Klasse 8, som havde dobbelte Bremseklapper indstillet i Planerne, der udløstes ved et lille Columbustryk, som var indbygget i Midten af Planet. Ogsaa Jørgen Dommergaards store Svævemodel i D.M.U. Klasse 9, fortjener Omtale — nydeligt bygget og forsynet med Bremseklap indbygget i Kroppen.

I det ene Hjørne af Salen havde Det Danske Luftfartselskab opstillet en Førerkabine fra en Fokker »F. 12.« til stor Morskab for baade unge og gamle, der lavede saa mange Loop, Stejlkurver og hvad det ellers blev til, at Wirene til sidst sprang. D.D.L. havde ogsaa paa Bordet ved Siden af Skalamodellerne udstillet en Model af Selskabets store Passagermaskine »Dania«.

En lille Afdeling for sig dannede Udstillingens eneste Benzinmotormodel udført af Jørgen Larsen, som blev tilkendt 1. Præmien for Benzinmotormodeller. Modellen er forsynet med den tyske Motor »Kratmo 4«.

Desuden var der udstillet 4 selvbyggede Benzinmotorer, nemlig en Totakts Motor, udført af Jørgen Flint Mortensen og Jørgen Mortensen fra M. F. »Termik« i Hellerød, en Felgiebel Motor, udstillet af Zeylner fra Rungsted M.F., en selvkonstrueret Motor af Ingemann Olsen fra K. M.K. og en Ceros Motor. 1. Præmien tildeles Ingemann Olsen for hans smukt byggede og vel konstruerede Benzinmotor, som har en Omdrejningshastighed paa ca. 10000 Omdr./Min.

Endvidere havde Bernhart Jensen fra Vanløse M.F. udstillet et af sine smaa selvbyggede Columbustryk, Vægt 35 gr., af samme Model, som han har indbygget i sin Svævemodel B. J.—18.

slr g.

Junker Ju 87 i Skala 1:100

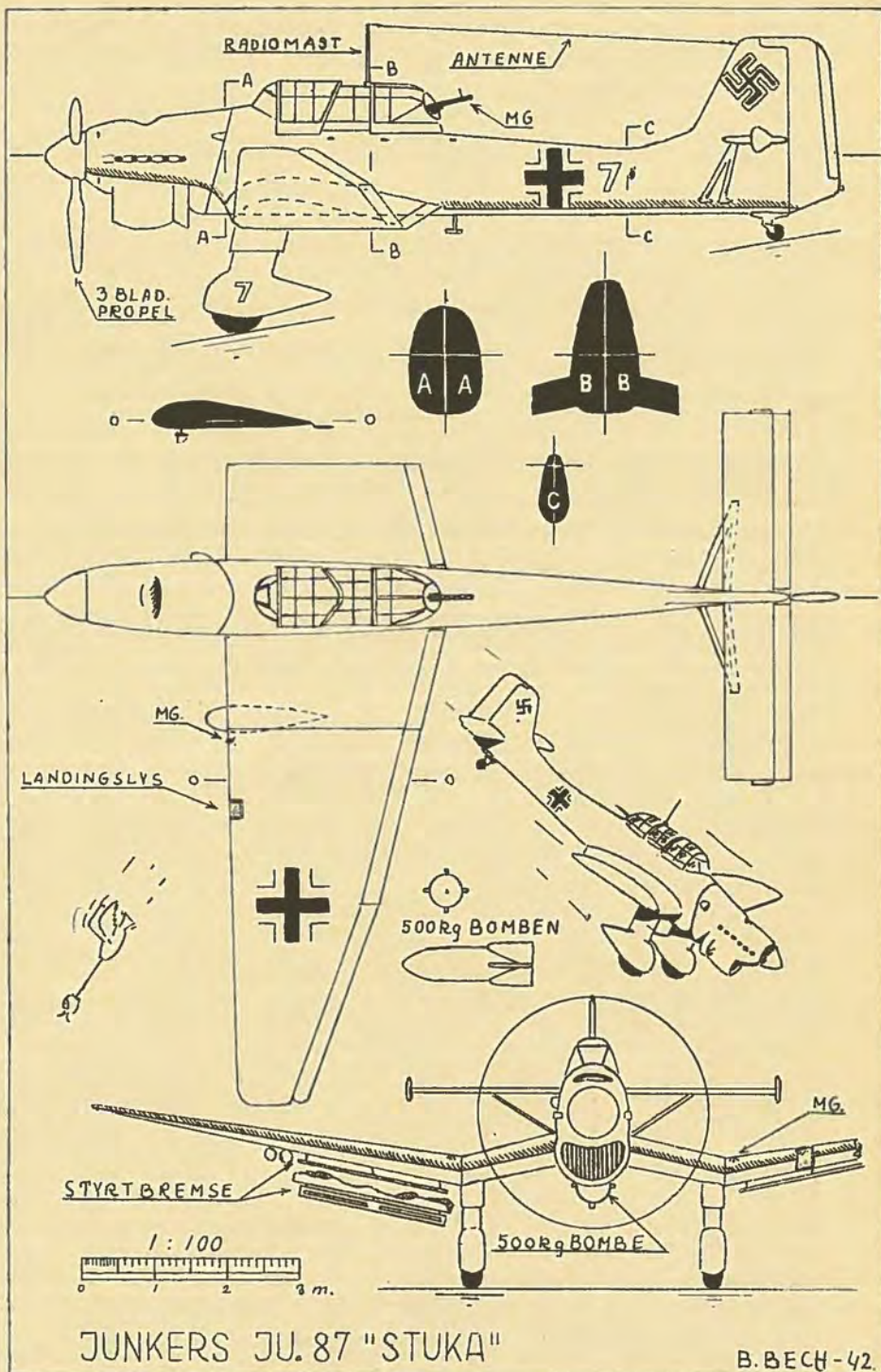
Den verdensberømte tyske Styrtflyve-maskine »Stuka« er konstrueret af Ingeniør Pohlmann ved Junkers Werke. Da Ingeniør Pohlmann fik Ideen til Ju 87, var hans første Tanke at faa lavet en Maskine, der ramte sit Maal sikkert, og heri har »Stukaen« ikke gjort hans Tanke til Skamme. Data for Ju 87 er: Spændvidde 13,8 m. Længde 10,83 m. Planareal 32 m². Motoren er en Junkers Jumo 221 med 1200 HK. Hastigheden er 375 km/T. Hastigheden i et Styrt er 700 km/T. Armeringen er to Mg. anbragt i Planerne og et bevægelig Mg. til Skydning bagud. Bombelasten er en 500 kg Bombe under Kroppen og fire mindre Brandbomber under Planerne.

Af Materialer anvendes: Til Krop, Planer og Understel Elm og Fyr. Til Smaadele Bambus. Af Lim er Celluloselim at foretrække. Til Maling anvendes Celluloselak og til Fortyndning af Lakken Acetone.

Bygningen af Modellen:

- 1) Kalkér Kroppens Sideprojektion over paa en Træklods af passende Størrelse og sav Kroppen ud. Skær og slib derefter Kroppen strømlinieformet efter Tegningen. Pas paa at Kroppen ingen Steder bliver for tynd, da det faar Modellen til at se for spinkel ud.
- 2) Planerne skæres ud og slibes buede efter Gennemsnittet o-o. Planerne laves i fire Stykker og limes derefter sammen og til Kroppen. Højderoret laves paa samme Maade. Understellet skæres ud af smaa Træklodser og slibes strømlinieformet. Begge Ben maa være absolut ens.
- 3) Understellet sættes paa og Maskinen slibes af, grundlakeres og slibes af igen. Derefter paasættes Smaadelene. Radiomasten laves af en Knappenaal. Styrtbremsen laves af Karton. Landingslyset: der udskæres et Hak i Vingen og i Flugt med Kanten limes et Stykke Cellofan.
- 4) Malingen. 80 pCt. af Maskinens Udseende skyldes Malingen, hvad enten det er til den gode eller daarlige Side. Mal hellere tre Gange tyndt end een Gang tykt. Maskinens Farve er oppefra mørk blaagraa og nedenfra lyseblaa. Propelladerne og Understellet er mørk blaagraa. Propelspinderen er hvid el. rød. Tallene er hvide. Hjulene sorte. Kabinen kan males sølv med sorte Ribber, men den er nem at lave i Celluloid (se Bell »Airacobra« i Nr. 3). 500 kg Bomben males mørk blaagraa og sættes fast med en Knappenaal.

Bjarne Bech.



JUNKERS JU. 87 "STUKA"

B. BECH-42.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

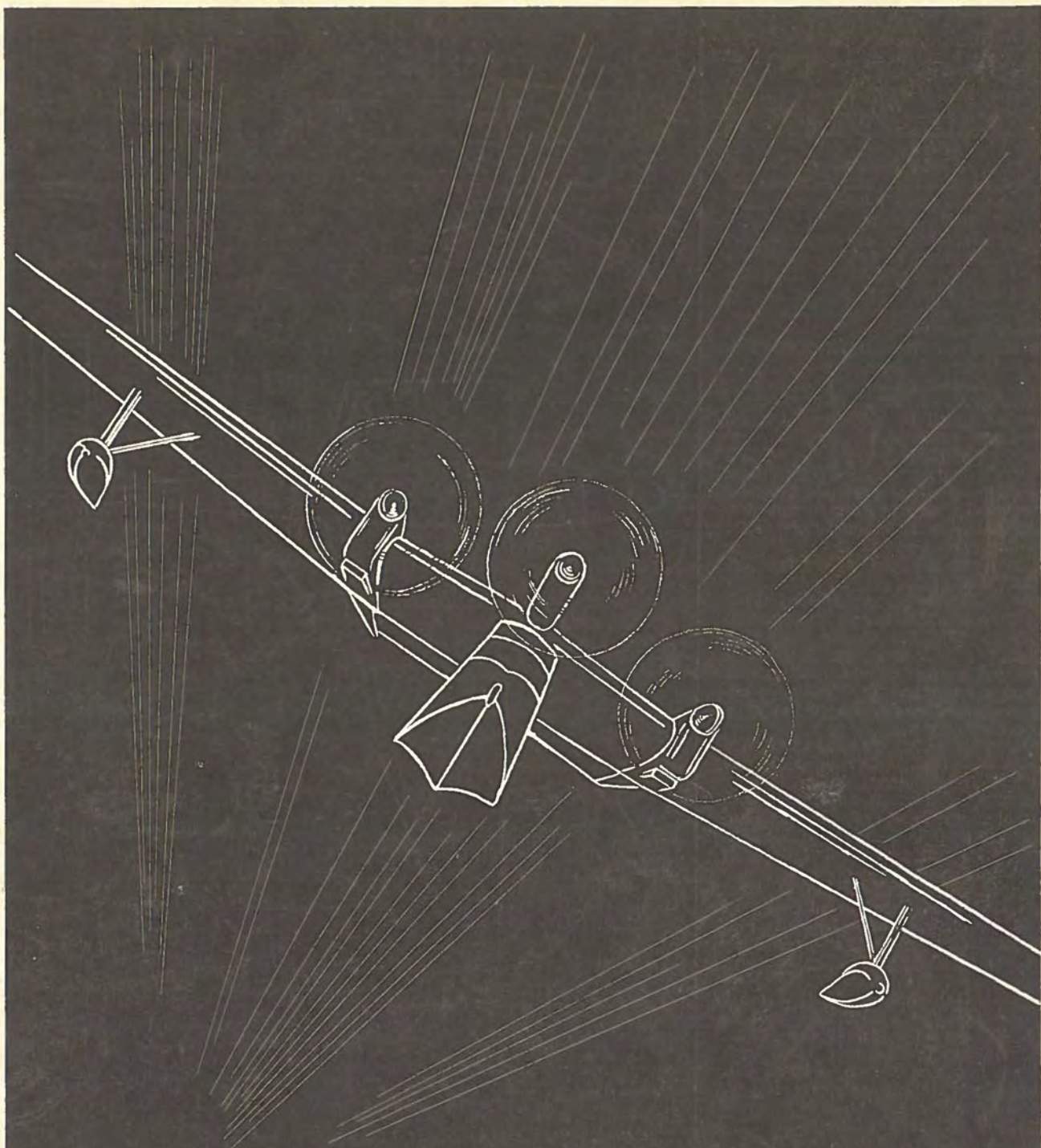
Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen



Junkers Ju 87. Tosædet Dykbomber.



BLOHM & VOSS



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV



Nr. 5

1942 - 15. Aarg.

INDHOLDET:

AMERIKANSKE
BELUFTFARTØJER

Motor og Propeller
under
Styrtdyrkning

ONKURRENCEN
i Maj
NYE OPGAVER

KALAMODEL
Lawker Hurricane

50
ØRE





Verden vil staa aaben

for den, som i Tide forbereder sig paa det Opsving, som den civile Flyvning engang vil opleve.

Ungdommen af i Dag forstaar dette, og den kaster sig med Liv og Lyst over Fremtidens store Eventyr, Livet i Luften.

Ja, se blot paa de Unge!
— Modelflyver i Dag - - -

Svæveflyver i Morgen - - - og Motorflyver i Overmorgen, naar Handel- og Industri skal opbygge en ny Verden.

— Den Dag vil den verdensomspændende INTAVA Organisation være Luftfartens Tjener, — her i vort lille Danmark som ude i den store Verden.

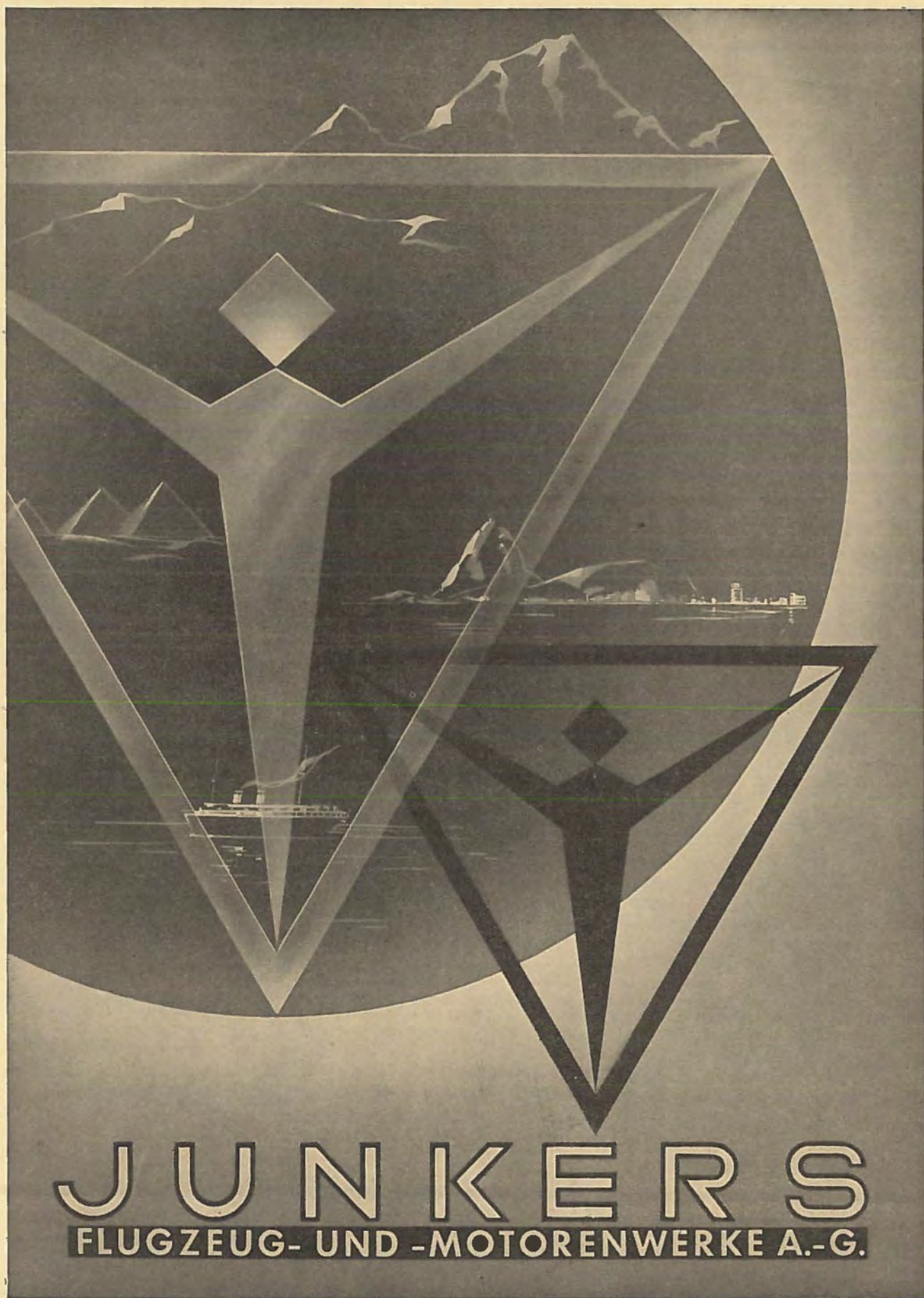


INTAVA AVIATION PRODUCTS

SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.



JUNKERS
FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.

„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

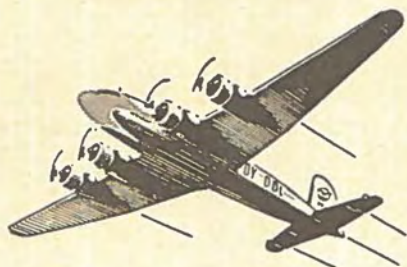
ENEFABRIKANTER:

A/s O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin

København-Oslo

København-Malmø

København-Rønne

DDL

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s
CENTRAL 8800

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE



DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af »FLYV«s Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Nr. 5

Maj 1942

15. Aargang

Nye amerikanske Bombeluftfartøjer



Douglas A-20 A.

TIL Brug for Lavangreb har man i U. S. A. bygget en Række nye Typer, der alle er karakteristiske for deres store Motorkraft, Hastighed og kraftige Bevæbning. Det er tomotorede Bombere, hvis Hastighed ligger over 500 km/T; de har en Besætning paa 3—5 Mand, og deres Motorstyrke ligger mellem 2200 og 3700 HK. Den bedste amerikanske, eenmotorede Type af denne Art, Vultee V-12, disponerer »kun« over 1600 HK. Foruden Maskingeværer og Kanoner er det udstyret med Bomber. Amerikanerne selv kalder denne Bombertype for Attak-Bomber.

Nogle af de nyeste Typer af denne Art, der i Øjeblikket er under Seriefabrikation i Amerika er følgende:

Douglas DB-7 G. Denne er en nyere Udgave af den kendte »Boston«-Bomber DB-7 A med Militærbetegnelsen A-20 A, hvis Hastighed var 520 km/T. Linierne i Luftfartøjet er de samme som »Boston«s, men en større Motorstyrke med deraf følgende Planbelastning har gjort det nødvendigt at forstærke Plankonstruktionen m. m. Luftfartøjet har ligesom sin Forgænger et trehjulet Understel, og er iøvrigt bygget helt af Metal i Skalkonstruktion.



North American B-25.

Typen leveres til England, der allerede i et Aar har anvendt Forgænger Boston.

De tilgængelige Data for Douglas DB-7 G er: Besætning 4 Mand, to P. & W. »Twin Hornet« Motorer paa ialt 2800 HK, største Hastighed 590 km/T, Spændvidde 18,7 m, Længde 14,5 m, Rækkevidde 1600 km, Bevæbning 2 bevægelige og 4 faste Maskingeværer.

Der staar en mystisk Historie i Forbindelse med Douglas Bomberens Tilblivelse. For omtrent tre Aar siden skete nemlig et mærkeligt Havari under en Prøveflyvning, hvor tre kendte Eksperter fra Frankrig var med om Bord for at prøveflyve Luftfartøjet. Det havde allerede været i Luften i længere Tid, da det yderste Bæreplan under et skarpt Sving i lav Højde pludseligt knækkede lige udenfor Motoren. Det lykkedes imidlertid Føreren at slaa Tændingen fra inden Luftfartøjet brasede ned imellem Bilerne paa Flyvepladsens Parkeringsplads. Inden det lagde sig til Hvile ødelagde

det syv Biler. Det vakte Sensation, da de ombordværende een efter een kom kravlende ud af Stumperne uden at have lidt andet Men end nogle overfladiske Skrammer. En paafølgende Undersøgelse viste, at Luftfartøjet havde været Genstand for Sabotage.

*

Martin »Marauder« anses for at være den bedste Bomber af sin Type, der hidtil er blevet bygget i U. S. A., og den reklameres op som den »flyvende Torpedo«. Hele Konstruktionen er meget slank og elegant. »Marauder« er det eneste Bombelufftøjet, der f. T. er udstyret med firebladede Propeller, og det bevirker, at det kan flyve i stor Højde (9000—11.000 m) uden at Farten formindskes i nævneværdig Grad. I nær Fremtid vil »Marauder« blive udstyret med to Pratt og Whitney »Double Wasp«, hver paa 2000 HK. Det siges, at »Marauder« har den største Planbelastning, som noget flermotors Luftfartøj hidtil har haft, og

dets Plankonstruktion vil sikkert interessere europæiske Eksperter.

Martin B-26 »Marauder« har en Besætning paa 4—6 Mand, to P. & W. »Double Wasp« Motorer paa ialt 3700 HK; dets største Hastighed er 570 km/T; Spændvidde 19,5 m, Længde 17,7 m; Rækkevidden er 900 km, Bombelasten 1100 kg, og det er bevæbnet med 5 bevægelige Maskingeværer og 2 bevægelige Kanontaarne.

*

North American NA-40 B er i det store hele bygget efter samme Konstruktionsprincipper som Douglas DB-7 G. Dets militære Betegnelse er B-25 A. Det har en Besætning paa 4 Mand, to Wright »Cyclone« Motorer paa ialt 2700 HK; dets største Hastighed er 550 km/T; Spændvidden 20,2 m; andre Detailler foreligger ikke.

J. F.



BOSCH

AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, borteliminerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en indsats, der er anerkendt.

A/s MAGNETO

JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

Generelrepræsentanter for

ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTTGART



Martin B-26 »Marauder«.

Motor og Propeller under Styrt dykning

I Junkers Nachrichten for Marts Maaned d. A. gives, som herefter anført, en interessant og instruktiv Beskrivelse af, hvorledes det er lykkedes at gøre Flyvemotoren og Propelleren driftsikre under Styrtflugt

Propellerstøj.

DE Paavirkninger, Motorinstallationen og Propellere er udsat for under Styrt dykning, adskiller sig væsentlig fra Paavirkningerne under Normalflyvning.

Den, der har oplevet Styrtangreb med ældre Luftfartøjstyper og hørt

Dette er ikke Tilfældet ved Ju. 88, da Besætningsrummet her ligger ved Siden af Propellerplanerne. Som Følge heraf er enhver Støjforøgelse mærkbar i denne Luftfartøjstype.

Indførelsen af den stilbare Propeller medførte, at den Støj, der frembringes i Ju. 87 og Ju. 88 under Styrt dykning,

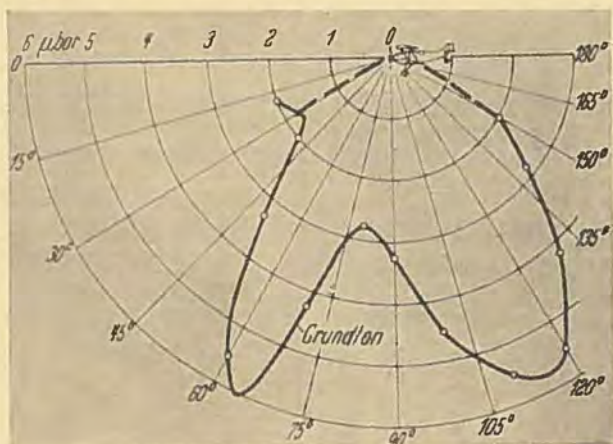
hindrer dermed Hyleriet. I store Træk fremgaar heraf, at Belastningen af Motor og Propeller i disse Luftfartøjer holdes indenfor normale Grænser.

Køleranlæg.

Under Styrtflugt er Køleranlægget paa Grund af den høje Hastighed særlig virkningsfuldt, tilmed da Motoren løber Tomgang, og den udviklede Varmemængde derfor er ringe.

En for stærk Afkøling af Motoren maa under disse Omstændigheder og navnlig i den kolde Aarstid undgaas, og det saa meget mere som Motoren ved den paafølgende Stigning skal løbe med fuld Kraft. For ikke at udsætte Motoren for alvorlige Forstyrrelser maa Olie- og Vandtemperaturer holdes paa de foreskrevne Værdier. Der maa derfor, forinden Styrt dykning paabegyndes, lukkes for Olie- og Vandkølere.

For bedre Udnyttelse af Kølevædsken og for at kunne anvende mindre Kølere arbejder Køleranlægget i moderne Motorer under Tryk. Man behøver derfor ikke at frygte en Afbrydelse af Kølevædskestrømmen. Der maa derimod passes paa, at Kølestofbeholderen stadig er helt fyldt. Dersom dette ikke er Tilfældet, bestaar den Fare, at Kølepumpen under Styrt dykning kan



Grafisk
Karakteristik
af
Propellerstøjen
i et
Luftfartøj.

Motorernes øredøvende Larm, har maaske spurgt sig selv, hvorledes Maskineriet overhovedet har kunnet modstaa denne Overbelastning.

De første Styrtbombemaskiner, som Luftvaabnet indførte, havde hverken Farthremser eller stilbare Propellere.

Propelleren, der under Styrtflugt drev Motoren rundt med højere og højere Omdrejningstal, foraarsagede Hyleriet.

Den Larm, Motoren frembringer, er ret ringe i Sammenligning med Propellerstøjen. Under Udviklingen af Ju. 87 gjorde man den interessante Iagttagelse, at Variationer i Propellerstøjen ikke mærkedes tydeligt i dette enmotorede Luftfartøjs Besætningsrum. Den samme Iagttagelse havde man allerede gjort i andre Luftfartøjstyper særlig i ældre Jagere.

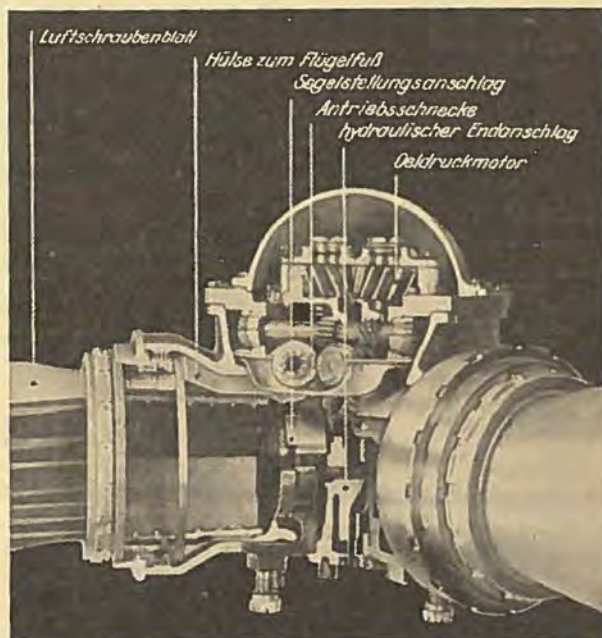
Førerne i disse Typer bliver altsaa ikke ved den tiltagende Propellerstøj rettidig advaret mod en Overbelastning af Luftfartøjet, men kan kun bedømme Belastningstilstanden paa Grundlag af Fart- og Omdrejningsvisere.

Aarsagen til dette Forhold er, at Besætningsrummet i Ju. 87 som i de fleste enmotorede Luftfartøjer ligger i Propellerens Lydskygge.

næppe er stærkere end under almindelig Horisontalflyvning.

Den store Stigning, der gives Propellerbladene under Styrt dykning, og det heraf følgende mindre Omdrejningstal, forhindrer, at Luftstrømmen borttrives fra Propellerbladene og for-

Snit
gennem
Indstillingsgearet
til
Junkers - V S -
indstillelige
Propeller.



NYHEDER UDE FRA



Indladning i en Ju 52 Transportflyvemaskine.

45 Gange Jorden rundt.

DET velkendte Junkers Ju 52 Transportluftfartøj har i den nuværende Krig været anvendt i udstrakt Grad paa saa at sige alle Frontafsnit, og følgende Tal giver et ganske godt Indtryk

af det Arbejde, det har præsteret. Talene stammer fra to Transportflyverafdelingers Beretninger.

En af Luftvaabnets Transporteskadriller, der var stationeret paa det mellemste Frontafsnit paa Østfronten,

løbe tom, hvilket kan føre til, at Motoren river sammen.

Indstillelig Propeller.

Indførelse af den indstillelige Propeller har væsentligt bidraget til, at der undgaas en Overbelastning af Motoren under Styrtstyring.

I Styrtkampflyvemaskiner indbygges nu Junkers — VS — Indstillingspropeller med selvregulerende Reglering og — VDM — Propeller med Haandregulering. For — VS — Propellerens Vedkommende overtager en automatisk Regulator Indstillingen af Propellerbladene og holder Omdrejningerne, ogsaa under Styrtflugt, paa den ønskede, af Føreren forud indstillede Værdi. Denne er under Styrtstyring høj Stigning. Ved — VDM — Propelleren bliver den ønskede Bladindstilling for Styrtstyring foretaget med Haanden og ved Hjælp af en Elektromotor.

Motorens Omdrejninger holdes saaledes indenfor normale Grænser, og der opstaar ikke særligt Hysteri ved Propellertippene.

Ved Propellere med faste Blade bevirker Bortrivningen af Luftstrømmen ved Overhastigheder den særegne Hysten.

Under Optrækning af Luftfartøjet optræder der i forstærket Grad Gyropaavirkninger paa Propelleren.

Gennem disse Kræfter fremkaldes Svingninger, der er mærkbare ved tobladede Propellere, men som ikke giver sig Udslag ved trebladede Propellere.

For de trebladede Propellere er Gyromomentet konstant, hvorimod det for de tobladede Propellere svinger periodisk pr. Omdrejning.

De ved Gyromomentet fremkaldte Kræfter bemærkes ikke af Besætningen, naar den trebladede Propeller benyttes, hvorimod de for den tobladede Propellers Vedkommende giver sig til Kende ved Rystelser.

Størrelsen af de optrædende Kræfter er afhængig af den Styrke og Hastighed, hvormed Luftfartøjet trækkes op efter Dykning og af Motorens Omdrejningshastighed.

Under Dykning gaar man med henimod det højst tilladte Omdrejningstal, idet Propellerens Bremsevirkning her ved er størst.

Propelleren virker altsaa under Styrtstyring som ekstra Styrtstyringsbremse.

M. P. E.

(Sluttes i næste Nummer.)

og som bestaar af 15 Luftfartøjer Ju 52, udførte i Tiden fra den 22. Juni til 8. August 1941 ialt 2336 Flyvninger og tilbagelagde herunder 440.000 Kilometer. Det svarer til elleve Gange Jorden rundt ved Ækvator. De transporterede herunder 2.700.000 Kilo Krigsmateriel til Frontflyvepladser, der delvis var under Artilleriild og som ogsaa var Genstand for fjendtlige Luftangreb. Desuden blev 2381 saarede transporteret med tilbage. Af de oprindelig indsatte femten Luftfartøjer er de tolv endnu flyvedygtige.

Et andet Tilfælde: Luftfartøjerne tilhørende en enkelt Gruppe (svarer paa dansk til Flyverafdeling) havde fra Offensivens Begyndelse til 1. November 1941 allerede fløjet saa mange Kilometer, at den samlede Flyvestrækning svarede til Jorden rundt ved Ækvator 45 Gange. En af Gruppens Eskadriller havde paa det nævnte Tidspunkt 9090 Flyvetimer. Gruppen transporterede over to Millioner Liter Brændstof. Det samlede transporterede Krigsmateriel svarer til Indholdet af syv fuldtlastede Godstog, hvert paa 60 Jernbanevogne. Ogsaa denne Gruppe transporterede Hundreder af saarede tilbage fra Fronten.

Luftfartøjerne, der tilhørte denne Gruppe, fik 380 Træffere fra det fjendtlige Luftværnsskyts og Artilleri, der tog de lavtflyvende, tungtlastede Maskiner under direkte Beskydning; men takket være den robuste Konstruktion gik kun tre Maskiner tabt.

*

En generatordrevet Flyvemaskine.

Det italienske Firma Alfa-Romeo har afholdt Forsøg med en generatordrevet Flyvemaskine. En Breda-15 Rejseflyvemaskine med en 85 HK Motor er blevet udstyret med et af det kendte Motorfirmas normale Generatoranlæg »Impero«, og de første Forsøgsflyvninger har været meget tilfredsstillende. Hele Anlægget inklusive 45 kg Trækul vejer 125 kg og giver Luftfartøjet en Rækkevidde paa to Flyvetimer.

*

Luftfartjenesten Sydamerika—Europa.

Efter at Italienerne maatte indstille deres Lufttrafik til Sydamerika, fordi U. S. A. traadte ind i Krigen, er den sydamerikanske Post nogle Gange blevet fløjet til Europa af Pan American Airways. Det menes, at PAA vil etablere en regelmæssig Postflyvning over Sydatlanten.



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

De Havilland »Herfordshire«.

Den kendte Trafikflyvemaskine fra før Krigen, D. H. 95 Flamingo, har udviklet sig til at blive et Troppe-transportluftfartøj med 22 Pladser og har faaet Typebetegnelsen »Herfordshire«. Dens Data er: Spændvidde 24,0 m, Længde 15,4 m, Planareal 60,4 m², Fuldvægt 8000 kg, Planbelastning 132 kg/m², Hestekraftbelastning 4,35 kg/HK. Den er udstyret med en luftkølet, ventilløs, 9 cyl. Bristol Pegasus Stjernemotor Type XVI paa 920 HK.

*

Det svenske Luftvaaben nedsætter Aldersgrænsen.

Indenfor det svenske Flyvevaaben paatænkes det at nedsætte Aldersgrænsen for det flyvende Personel til 45 Aar, saaledes at dette efter at have opnaaet den nævnte Aldersgrænse, overgaar til ikke-flyvende Personel. Den Bestemmelse skal gælde for Kapitajner og nedeft. Den nuværende Aldersgrænse for flyvende Personel er 50 Aar.

*

Ny vældig Lufthavn i U.S.A.

For kort Tid siden er der blevet aabnet en ny Lufthavn ved Washington, nemlig National Airport Gravelly Point. Den har kostet over 16 Milioner Dollars, og dens Areal er noget over 300 Hektarer, d. v. s. 70 Hektarer mere end New Yorks nye Lufthavn North Beach, der blev taget i Brug i Fjor. Washingtons nye Lufthavn er beliggende 5 Kilometer fra Byens Centrum, og den har været under Bygning i 2½ Aar.

FLYVNINGENS BØGER

»Handbuch des Flugmodellbaues« (3. Oplag, 1940) af Horst Winkler. Forlag: C. J. E. Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin-Charlottenburg 2. 16 Sider, 158 Ill. RM. 3,00.

I sit Forord siger Forfatteren, at hans mangeaarige Lærervirksomhed i Modelbygning har vist ham, at de fleste unge Modelbyggere ikke kan lide de tørre matematiske Formler, og derfor er alle hans Forklaringer saa lette og anskuelige, idet han for det meste er gaaet ud fra praktiske Forsøg.

Han begynder med en Inddeling af de forskellige Typer, og derefter følger en Forklaring om, hvad Tyngdepunktet er, Stabilitetsproblemet og de forskellige Startmetoder. Flyvningen med Svævemodeller og Motormodeller forklares meget indgaaende, idet han har lagt særlig Vægt paa at forklare Motormodellernes mange Finesser, og endelig beskæftiger sidste Fjerdedel af Bogen sig med selve Bygningen af Modeller, Materialer, Værktøj o. l.

*

»Flugmotorenkunde« I og II af Dipl.-Ing. K. Schaefer. Forlag: C. J. E. Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin-Charlottenburg 2.

Det er to smaa Bøger, der paa en praktisk og let forstaaelig Maade giver en Forklaring om Flyvemotoren og dens Tilbehør. Første Del er paa 68 Sider (RM. 2,50), og den omhandler udelukkende Flyvemotoren (baade Benzin- og Dieselmotoren) og dens Virkemaade. Den skildrer de fysiske og kemiske Grundlag, hvorefter der følger en Forklaring om, hvordan de forskellige Motortyper arbejder. Alle Forklaringerne henvender sig udelukkende til Begynderen, der møder uden noget som helst Kendskab til Motorer.

Anden Del er paa 71 Sider (RM. 2,50), og den forklarer om Kølesystemer, Smøring, Gearing, Svingningsdæmpning,

Brændstofftilførsel, Brændstoffpumper, Benzinindsprøjtning og Startanordninger. Begge Bøger er rigt illustreret.

*

»Anlasshilfen für Benzin- und Dieselmotoren« af Willy Wehrkamp. Forlag: Dr. M. Mathiesen & Co., Berlin, 1941. 109 Sider. RM. 4,00.

Det er en lille praktisk Hjelpebog for Flyvemekanikeren, idet den paa en kortfattet Maade fortæller om, hvordan Motorens eventuelle Startvanskeligheder skal afhjælpes, og det gælder baade Benzinmotoren og Dieselmotoren. Der er mange praktiske Raad og Vink for den, der under ugunstige Forhold skal have en Flyvemotor i Gang, og Forklaringerne lettes i høj Grad ved de mange fortræffelige og instruktive Illustrationer, hvoraf de fleste er Fotografier. Forfatteren er Flyveingeniør under det tyske Luftfartsministerium.

*

»Der Flugmotor«, af Dr. Ing. Hans Katz. Forlag: Dr. M. Mathiesen & Co., Berlin, 1942. 318 Sider. RM. 4,80.

Flyveingeniør Katz giver her en indgaaende Oversigt over alle de mest anvendte tyske Flyvemotorer, ialt 17 forskellige. Det udkomne Bind er første Del af Bogen om Flyvemotoren, men den danner et afsluttet Hele. Den forklarer meget detaillert om Flyvemotorens mange Enkeltheder samt om Motorens Tilbehør, og Bogen kan anbefales til de, der vil sætte sig grundigt ind i Flyvemotoren og dens Arbejdsmaade. Bogen er meget letlæselig, og Forstaaelsen af Teksten lettes ved 326 Illustrationer og 9 store farvelagte Tavler. Ogsaa i denne Bog er de mange Tegninger og Fotografier udarbejdet og gengivet med enestaaende Omhu.

Anden Del af Bogen »Der Flugmotor«, som omhandler Motorens Pasning, udkom for halvandet Aar siden og har tidligere været anmeldt i »Flyv« (Nr. 12/1940).

Særlige Vindkanaltyper

Af Civilingeniør C. C. Beckmann.

(Sluttet)

Betingelser for Maalingernes Anvendelighed.

Man maa uundgaeligt stille sig selv det Spørgsmaal: er det uden videre tilfældigt at anvende de Resultater, man har fundet i Vindkanal, ved Beregningen af det store Luftfartøj? Tidligere tog man ikke Hensyn til dette Problem, men senere derimod har Forskningen vist, at Svaret er Nej! Man har maattet erkende, at en nødvendig Forudsætning er, at der mellem Modelmaaling og Virkelighed bestaar »lignedannede« Forhold. Disse er:

1) Modellen skal være en ned til de mindste Enkeltheder fuldstændig nøjagtig Kopi af Originalen. D. v. s., der maa være geometrisk Lighedannedethed.

2) Noget tilsvarende gælder Strømningen i Vindkanalen. Den skal besidde Egenskaber, der saa nøjagtigt som muligt svarer til den Strømning, der møder den originale Flyvemaskine eller Flyvemaskinde under Bevægelsen gennem Atmosfæren. D. v. s., der maa for Strømforholdene gælde dynamisk Lighedannedethed.

Den anden Fordring er den vanskeligste at opfylde. En Luftstrøms Egenskaber og Tilstand kan udtrykkes ved en karakteristisk Konstant, det saakaldte Reynolds Tal R. Dette ser saaledes ud:

$$R = \frac{\gamma \cdot v \cdot s}{g \cdot \mu}$$

Heri er:

γ = Luftens Vægtfylde.

v = Luftens Hastighed.

s = Modellens Længde.

g = Tyngdens Acceleration.

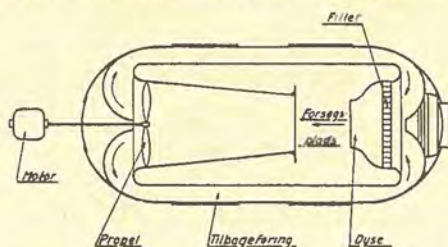
μ = Luftens Gnidningskoefficient.

Forskningen har nu vist, at to Strømninger er dynamisk lignedannede, saafremt de har samme Reynolds Tal R. Det vil med andre Ord sige, at saafremt det til Modelmaalingen svarende Reynolds Tal R_{Model} er lig det til Originalens Bevægelse svarende Reynolds Tal R_{Original} , kan Maaleresultaterne anvendes uden videre. Man maa altsaa have:

$$R_{\text{Original}} = R_{\text{Model}} \quad \text{eller:} \quad \frac{\gamma_0 \cdot v \cdot s}{g \cdot \mu} = \frac{\gamma_M \cdot v \cdot s}{g \cdot \mu}$$

Heri betyder v , s og μ det samme, som foran forklaret. v er Flyvehastig-

heden, S den til s svarende Længde af den originale Flyvemaskinedel, γ_0 og γ_M er Vægtfylden i henholdsvis den originale Strømning (d. v. s. Atmosfærens Vægtfylde) og i Modelstrømningen. Da man kan tillade sig at regne μ for ens i begge Strømninger, og da g altid er

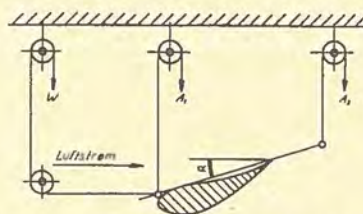


Overtryksvindkanal med aaben Forsøgsplads og Tilbageføring. Man ser hvorledes hele Kanalen er indesluttet i en Cylinder med hvælvede Endebunde, saaledes at hele Anlægget kan sættes under Tryk.

ens, kan man helt se bort fra Størrelserne under Brøksreglerne og nøjes med at betragte Ligningen:

$$\gamma_0 \cdot v \cdot s = \gamma_M \cdot v \cdot s.$$

Den videre Udredning vil nu bedst kunne forstaas, hvis et Taleksempel tages til Hjælp. Maaske er det en Flyvemaskinekrop, der skal undersøges. Den paagældende Maskine skal flyve med en Fart af $V = 270 \text{ km/T} = 75 \text{ m/s}$, og Kroppen er $S = 10 \text{ m} = 1000 \text{ cm}$ lang. Der udarbejdes en nøjagtig



Ophængning af Bæreplan i Trekomponent-Vægt (skematisk).

Model, der er $s = 1 \text{ m} = 100 \text{ cm}$ lang, og den skal undersøges i en almindelig Vindkanal. Denne arbejder ved Atmosfærens Tryk, dette er ensbetydende med, at Vægtfylden er ens i begge Tilfælde, altsaa: $\gamma_0 = \gamma_M$. For Originalen har man da:

$$v \cdot s = 75 \cdot 1000 = 75.000.$$

Det vil altsaa sige, at kun hvis man i Vindkanalen arbejder med en Luft-

hastighed paa $v = 750 \text{ m/s}$ ($= 2700 \text{ km/T}$), faar man aerodynamisk Lighedannedethed:

$$v \cdot s = 750 \cdot 100 = 75.000.$$

Da man nu ikke har Vindkanaler med større Hastighed end $v = 225 \text{ m/s}$ og derfor højest:

$$v \cdot s = 225 \cdot 100 = 22.500$$

vil det forstaas, at en umiddelbar Anvendelse af Maaleresultaterne vil føre til ukorrekte Beregninger.

Denne Vanskelighed kan man komme over paa to Maader. Man kan f. Eks. anbringe en Kropmodel i sand Størrelse i en af de tilstrækkeligt store Vindkanaler, og saafremt denne kan arbejde med en Lufthastighed paa $v = 75 \text{ m/s}$, faar man som ønsket:

$$v \cdot s = 75 \cdot 1000 = 75.000.$$

Hvis en saadan stor Vindkanal ikke er tilgængelig, maa man ty til en af de foran omtalte Overtryks-Vindkanaler. Atmosfæren vejer ved normalt Lufttryk $\gamma_0 = 1,225 \text{ kg pr. Kubikmeter (kg/m}^3\text{)}$. Hvis Overtrykskanalen da arbejder med 10 Atmosfærers Tryk, og med en Lufthastighed paa $v = 75 \text{ m/s}$, kan den $s = 100 \text{ cm}$ lange Model igen anvendes, og Sagen er i Orden. Ved 10 Atmosfærers Tryk er Luften presset saa meget sammen, at den vejer 10 Gange saa meget, d. v. s.

$$\gamma_M = 10 \cdot 1,225 = 12,25 \text{ kg/m}^3.$$

Man har saaledes:

$$\gamma_0 \cdot v \cdot s = 1,225 \cdot 75 \cdot 1000 = 92.000$$

$$\gamma_M \cdot v \cdot s = 12,25 \cdot 75 \cdot 100 = 92.000.$$

Maaleresultaterne fra Overtrykskanalen kan da umiddelbart anvendes.

Muligheden for Fejlmaaling.

Man maa ved Vindkanalmaalinger være opmærksom paa visse Fejlkilder, hvoraf de vigtigste kort skal omtales her. Man har saaledes konstateret, at Undersøgelser af f. Eks. et bestemt Bæreplanprofil kan falde forskelligt ud i to forskellige Vindkanaler, skønt alle Forsøgsomstændighederne tilsyneladende var nøjagtig ens. Det har da ved en nøjere Efterforskning vist sig, at Afvigelserne skyldtes, at Styrken af Luftens Turbulens var forskellig i de to Vindkanaler. Dette vil altsaa sige, at hvis man vil sammenligne Forsøgsresultater fra to Vindkanaler, maa man sikre sig, at Turbulensgraden har været den samme ved de to Forsøgsrækker. Den anden Fejlkilde, der her skal nævnes, er den saakaldte Interferens fra Vindkanalens Vægge.



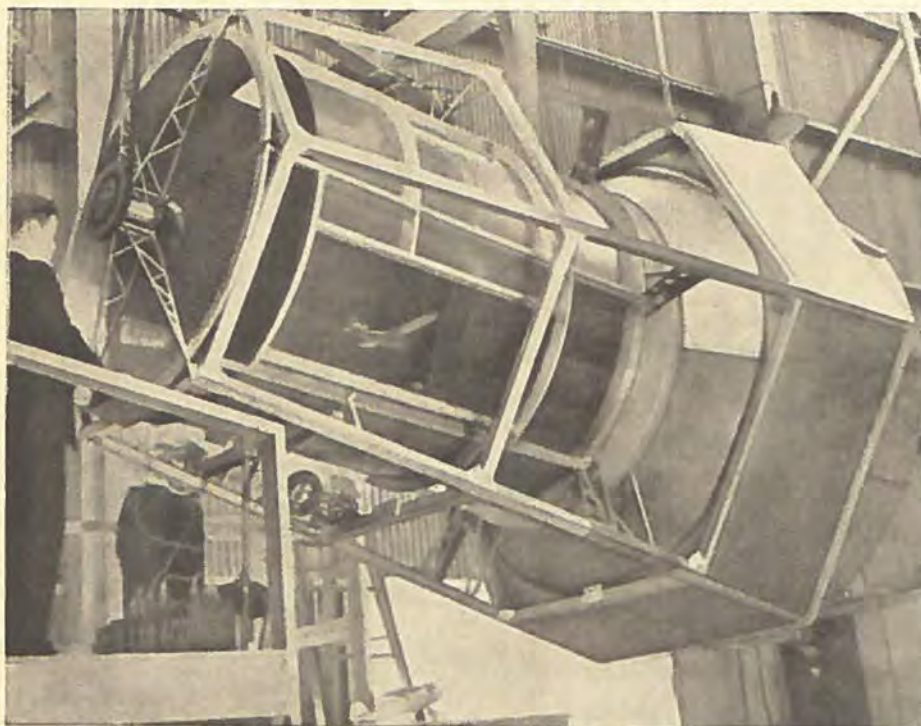
Bücker Bestmann

Bü 181



das neue deutsche
Einheitsflugzeug
für Anfangs-und
Kunstflugschulung

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH, RANGSDORF BEI BERLIN



Amerikansk Forsøgsvindkanal med fritflyvende Model. Propellen findes tilvenstre i Billedet. Kanalen, der kan stilles under forskellige Hældninger, har ingen Tilbageføring af Luftstrømmen.

Denne gør sig især gældende ved Anlæg med lukket Forsøgsplads og skyldes, at Luften er indesluttet mellem Kanalvæggene. Visse Korrektioner maa da indføres, for at modvirke denne Ulempe. Virkningen af Interferensen er særlig kraftig, saafremt Modellen er meget stor i Forhold til Vindkanalens Tværsnit.

Vindkanalernes Udvikling i Fremtiden.

Man kan allerede nu skønne, at ved Flyvehastigheder paa ca. 8—900 km/T vil der være naaet en Grænse, hvor-

ved der i Strømningen om en Flyve-maskine forskellige Steder vil optræde Hastigheder, der er lig med eller større end Lydens Hastighed (ca. 1200 km/T ved Jorden). Forskningen af disse Forhold samt af de dermed forbundne Følger for Flyveegenskaberne er et stort Arbejdsfelt, som i første Omgang kræver Vindkanaler, der arbejder med Lufthastigheder paa over 1000 km/T (= 280 m/s). Enkelte Forsøgskanaler af denne Art er allerede bygget, men almindelige Resultater foreligger dog endnu ikke.

C. C. Beckmann.

De fleste Flyveuheld skyldes manglende Paapasselighed.

De civile Luftfartsmyndigheder i U.S.A. har udarbejdet en Beretning over alle de Flyveuheld, der har fundet Sted i Landet i Perioden fra 1. Januar 1935 til 25. Oktober 1940, og Statistikken over alle de Tilfælde, hvor det med Sikkerhed kan paavises, at Uheldet skyldes Materiellet, er ret interessant. Det drejer sig om 1655 Tilfælde, og Havariaarsagerne har været følgende:

65,24 pCt. skyldes fejlagtig og utilstrækkelig Pasning, 22,30 pCt. er mangelfuldt Reparationsarbejde, i 1,56 pCt. skyldes det Svingninger og 2,46

pCt. skyldes Overbelastning som Følge af utilladelig Kunstflyvning.

Havarierne gik i 791 Tilfælde ud over Understellet, i 284 Tilfælde over Bæreplanerne, i 206 Tilfælde var det Kroppen, og i 191 Tilfælde gik det ud over Styregrejerne. Langt den hyppigste Aarsag til de Uheld, der havde Tab af Menneskeliv tilfølgende, var Havarier paa Planer og Styregrejer som Følge af utilstrækkelig Pasning. Disse beklagelige Uheld kunde saaledes let have været undgaaet, hvis der havde været udvist noget mere Paapasselighed.

*

PERSONALIA

Luftkaptajn Toxholm bliver Halvmillionær.



Den 3. April rundede en af D. D. L.'s kendte Luftkaptajner, Poul Toxholm, sin første halve Million Flyvekilometer paa Selskabets Ruter.

Poul Toxholm, der er født i Jyllinge, blev Marineflyver i 1927. Allerede medens han var tjenstgørende ved Marinens Flyvevæsen blev hans Navn kendt af Offentligheden, idet han under en Flyvning under meget ugunstige Vejrforhold maatte redde Livet ved at springe ud med Faldskærm. Ved denne Lejlighed blev han Medlem af den internationale Caterpillar Klub, som udelukkende bestaar af Flyvere, der har reddet Livet ved Faldskærmens Hjælp.

Luftkaptajn Toxholm har været ansat i Det Danske Luftfartsselskab siden den 1. Februar 1937.

*

J. H. Kruse-Blinkenberg er blevet udnævnt til Overassistent ved Flyvevejrtjenesten, C. R. Nielsen til Overassistent ved Flyveradiotjenesten, og C. E. G. Weibøl til Overassistent ved Luftfartsvæsenets Havneadministration.

*

H. Wolff er udnævnt til Flyveleder, K. R. Pedersen til Assistent ved Flyveledelsen, M. E. Hansen og T. K. O. Larsen til Assisterende ved Flyvevejrtjenesten, E. F. Hasselbrinck, H. E. Didriksen og H. O. Mikkelsen til Assisterende ved Flyveradiotjenesten, H. C. G. Petersen og E. S. Stein til Havneassisterende under Luftfartsvæsenet samt H. Hansen til Havneforvalter.

*

I Anledning af Luftkaptajn E. A. Damms dygtigt gennemførte Landing i Wiens Lufthavn den 17. December 1941, hvor Maskinens venstre Understelsben ikke vilde udløses, har Foche-Wolf Fabrikerne overrakt ham en smuk Erindringsgave.



ARADO AR 196

ARADO FLUGZEUGWERKE · GMBH · POTSDAM (TYSKLAND)



Et indenfor
den tyske
Luftfart vel-
kendt Navn

GERHARD SEDLMAYR

erhvervede Flyvercertifikatet i 1911 paa
Wright-Biplan. I Aaret 1919 grundlagde
han det første tyske Specialfirma:

AUTOFLUG

for

Luftfartøjsmateriel

af enhver Art, som han har ledet lige
siden. Udnyt hans mere end 30-aarige
saglige Erfaring i Deres Luftfartsvirk-
somhed.

AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR **TEMPELHOF**

Af nedennævnte Bøger har vi faaet
et mindre Antal paa Lager:

Die Luftmächte der Welt, ib... Kr. 8.75

Der deutsche Flugsport, hft.... « 7.75

Krieger: Flugzeugführung « 7.00

Sönnichsen: Das Flugzeug, ib... « 46.00

Zuerl: Der Segelflug im Wett-
bewerb der Völker, ib. « 13.00

Faas fra

FLYV's EKSPEDITION

Vesterbrogade 60 — Central 13.404

KØBENHAVN V.

Flyveropgaverne

Vinderen af Opgave A, Motorflyveropgaven, blev i April: Kontorassistent Aage Recchia, Solvangsvej 5, Glostrup.

Opgave B: Præmien uddeles ikke i April.

Opgave C: Vinder blev Stød. art. P. Klarskov, Solsortvej 6, Aarhus.

Vinderne har faaet tilsendt hver 1 Gavekort paa henholdsvis 15,00 Kr. og 10,00 Kr.

Løsning paa April Opg. A 1942.

1. Vindtrekant.
RSK = 241° , RBK = 266° , Afdrift = 25° ,
BF = 100 km/T.
Vindretning: 190° , Vindstyrke: 55 km/T.
2. Vindtrekant.
Afdrift = 16° , BF = 100 km/T, RBK = 266° , RSK = 250° .
Vindretning: 207° , Vindstyrke: 40 km/T.

Besvarelse af Opgave C.

- 1 a. Ved en Models Glidevinkel forstaas den spidse Vinkel mellem Modellens Flyveretning og det vandrette Plan
- 1 b. Ved en Models Glidetotal forstaas Forholdet mellem det Antal Meter Modellen tilbagelægger horisontalt for hver Meter den taber i Højde vertikalt.
2. Fra Tophøjden 60 pCt. af 200 m = 120 m flyver Modellen 1320 m. Glidetallet er $\frac{120}{1320} = \frac{1}{11} = 1:11$.
3. Glidevinklen og -tallet afhænger af Forholdet mellem Opdrift og Modstand. Jo større Opdriften er i Forhold til Modstanden, des bedre er Glidevinklen og -tallet. Den størst mulige Opdrift opnaas ved 1) at give Planet den gunstigste Indstillingsvinkel, 2) at anvende et anerkendt Profil, 3) at give Planet mindst mulig V-Form (ca. $7-8^\circ$), 4) at hindre Randtabet mest muligt.
Den mindst mulige Modstand opnaas ved 1) at gøre Modellen saa strømliniet som mulig, 2) at gøre hele Overfladen saa glat og blank som muligt.
- 4 a. Ved en Models Synkehastighed forstaas det Antal Meter, Modellen mister i Højde pr. Sekund (m/Sek.).
- 4 b. Naar Modellen fra 120 m Højde er 4 Min. = 240 Sek. om at naa Jorden, er Synkehastigheden $\frac{120}{240} = \frac{1}{2}$ m/Sek.

4 c. Naar Modellen er 4 Min. = 240 Sek. om at tilbagelægge 1320 m, er Hastigheden $\frac{1320}{240} = 5,5$ m/Sek. = 19,5 km/T.

5. Modellen maa veje $43,2 \times 16 = 691,2$ Gram.

6 a. Se »Modelflyvesport«.

6 b. Se »Modelflyvesport«.

Maj Maanedes Opgaver.

Dansk Motorflyver Unions Opgave A:

Stillet af Sportsflyveklubben.

Der foretages en Flyvning Kastrup—Esbjerg By. Maskinens Egenfart er 200 km/T. I Flyvehøjden er Vindens Hastighed 50 km/T og retv. Retning 225° . Find retv. st. Kurs og Kompaskurs (Misv. $\div 5^\circ$, Dev. $+ 4^\circ$) samt beholdne Fart og Flyvetid.

Forud for Hjemturen Esbjerg—Kastrup (der foretages nogle Dage senere) tegnes en Vindtrekant. Af den aflæses, at den beholdne Fart vil blive som under Udturen. Kompaskursen for Hjemturen er 85° (Misv. $\div 5^\circ$, Dev. $\div 3^\circ$). Find retv. st. Kurs samt Vindens Styrke og retv. Retning under Flyvningen Esbjerg—Kastrup.

Dansk Svæveflyver Union.

Opgave B.

Hvilke Instrumenter anvendes i Svæveplaner under forskellige Forhold under Flyvning?

Beskriv ganske kort Instrumenternes Indretning.

DANSK MODELFLYVER UNION

Opgave C:

En Modelflyver gaar i Gang med at konstruere sig en ny Svævemodell til Brug ved Sommerens Konkurrencer. Modellen skal være i Klasse 8. Følgende Data er allerede bestemt, medens andre først skal udregnes:

1. Planet: Areal 27 dm². Sideforhold 1:12.
Find: Spændvidden og den gennemsnitlige Dybde.
2. Haleplan: Størrelsesforhold 33 pCt. Sideforhold 1:5.
Find: Arealet, Spændvidden og den gennemsn. Dybde.
3. Plan og Haleplans Afstandsforhold sættes til $3,5 \times$ Haleplanets gennemsnitlige Dybde.
Find: Afstanden i cm mellem Trykcentrene.

4. Kroplængden sættes til 11,5 cm.
Find: Tværsnitsarealet efter Formel $L^2:200$.
5. Modellens Vægt skal overholde D.M. U.s Regler.
Find: Mindst tilladte Vægt.
6. Hvad skal man gøre, hvis den færdige og fuldt indfløjne Model vejer 30 g for lidt?

*

Ingen Svæveflyverpræmie i April!

Der uddeles ingen Præmie for Løsning af Svæveflyveropgaven i April, da Bedømmelsesudvalget ikke fandt nogen af de indsendte Besvarelser kvalificerede.

Det har været Dommeren en Skuffelse, at netop denne Opgave er blevet besvaret saa daarligt, da man skulde mene, at Indretning og Placering af egnede Svæveflyvepladser skulde have den største Betydning for alle vore Svæveflyvere. Vi skal senere komme tilbage til dette Spørgsmaal under en anden Form, det vil da sikkert vise sig, at Sagen har stor Interesse for alle indenfor Svæveflyvningen.

KUPON

FLYV's FLYVEROPGAVER MAJ

A: Motorflyver } Opgaver (det ikke be-
B: Svæveflyver } nyttede overstreges)
C: Modelflyver }

Undertegnede indsender hermed Besvarelse paa Opgave i »FLYV's Nummer for April 1942:

Navn

Stilling

Adresse

By

Jeg er { Medlem af
ikke Medlem af nogen Flyveorganisation.

Modelflyvere!

CELUDUR er nu paa Lager i Tykkelserne:
0,2 - 0,3 - 0,4 og 0,8 mm.

CELUDUR kan bøjes over Damp og limes sammen med alt, baade med Koldlim og Celluloselim. Koldlim er at foretrække. (Flader, der skal limes sammen, gøres først ru med groft Sandpapir ell. lign.)

CELUDUR kan der klippes og saves i, og det er langt nemmere at behandle og arbejde med end f. Eks. Krydsfinér — og saa er det stærkere.

Forlang min nye Prisliste!

CELUDUR er ikke en Erstatning for Krydsfinér — men er langt bedre.

0,2 - 0,3 mm Celudur Plader à 50×10 cm.... pr. Stk. 35 Øre
0,4 mm Celudur Plader à 50×11 cm..... pr. Stk. 45 Øre
0,8 mm Celudur Plader à 50×11 cm..... pr. Stk. 70 Øre

Ved Postbestilling, venligst medsend Frimærker incl. Porto

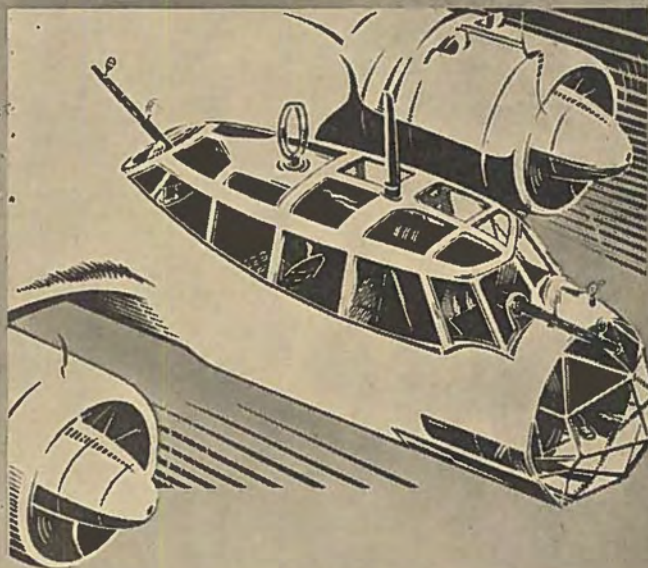
ERIK WILLUMSEN

35, Pilestræde
København K.
Telf. Central 9230



Bombeluftfartøjet **DORNIER DO 215**

forbinder fremragende Flyveegenskaber med
højeste Kampkraft. Vaabenes Anbringelse giver
det bedste Skudfelt i alle Retninger.



Den helt glasdækkede Kabine rummer hele den
4 Mand store Besætning, som derfor kan samarbejde
under ideelle Forhold saavel under Flyvning som i Kamp.

DORNIER-WERKE

G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N

Hvad sker - og hvornaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220

Selskabets ordinære Generalforsamling.
Under Ledelse af Landsretssagfører E. Falkmar afholdt Selskabet sin aarlige Generalforsamling den 27. Marts.

Formanden, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, oplyste i sin Beretning, at Selskabet ved Aarets Udgang havde 569 Medlemmer (523 direkte og 46 Firma-medlemmer). Desuden var 1070 indirekte Medlemmer tilknyttet Selskabet gennem de tre Unioner:

555 Dansk Motorflyver Union.
155 Dansk Svæveflyver Union.
360 Dansk Modelflyver Union.

Fem af Bestyrelsens 12 Medlemmer er valgt som Repræsentanter for Unionerne. Der er dannet et »Dansk Luftsportsraad«, der skal træde i Funktion ved Afholdelse af Stævner og Konkurrencer. Dansk Luftsportsreglement er udsendt til Unioner og Klubber.

Resultatet af den landsomfattende Propaganda for at skaffe nye Medlemmer havde til Dato tilført Selskabet 51 Firma-medlemmer, 199 almindelige Medlemmer og 16 livsvarige Medlemmer.

De teoretiske Sportsflyverkursus, der har været afholdt, har haft stor Tilgang. Der har været 5 Kursus, deraf 3 i København, 1 i Aarhus og 1 i Aalborg. Deri har deltaget 530 Elever, hvoraf 298 har aflagt Prøve. Der er blevet udstedt 261 Diplomer (66 har bestaaet Prøven med Udmærkelse).

Svæveflyvningen. Der har været frigivet 6 Øvelsespladser paa Sjælland (dog med væsentlige Begrænsninger af den fri Udøvelse af Sporten). I Aarets Løb er der udstedt 14 A-Certifikater og 8 B-Certifikater. I den øvrige Del af Landet er Svæveflyvning stadig forbudt.

Legatet for forulykkede skandinaviske Flyveres Efterladte (400 Kr.) tilfaldt Sverrig (Enken efter Furir Strömberg, der omkom i 1941).

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen

For Regnskabet blev der enstemmigt givet Decharge.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgte enstemmigt Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, Direktør K. Lybye, Civilingeniør L. Prytz og Oberstløjtnant L. Bjarkov.

Den nuværende Bestyrelse bestaar her- efter af: Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen (Formand), Direktør Knud Lybye (Næstformand), Civilingeniør Leif Prytz (Kasserer), Oberstløjtnant L. Bjarkov, Orlogskaptajn E. Rasmussen, Redaktør A. Schiøttz-Christensen, Trafikassistent A. T. H. Ohrt, Kontorchef Hj. Ibsen, Kaptajn H. Heinrich Nielsen, Oberstinde Harriet Førslev, Tandtekniker Leo Kæraa og Svend Wiel Bang.

Til Revisorer genvalgte enstemmigt Bogtrykker C. H. Leisner og Afdelings- chef W. Damm.

Efter Generalforsamlingen holdt Læge E. Tryde et livligt og meget underholdende Foredrag, hvis Titel var »Fra Fugleflugt til Luftballon«. Foredraget var ledsaget af en Række udmærkede Lysbilleder.

Nye Medlemmer:

Claus Kettel, Hillerød.
Direktør Vilh. Nielsen.
Repræsentant A. Nerlung.
Direktør Arendt Christensen, Brovst.
Repræsentant Walther Stock.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte

Søndag d. 27. Marts havde »Dansk Svæveflyver Union« arrangeret Besøg for Unionens Medlemmer paa Hærens Flyvetrop- pers Værksteder paa Kløvermarksvej.

Besøget blev en afgjort Succes, idet der var mødt ca. 100 Medlemmer fra Klubber- ne i København, Roskilde, Slagelse, Køge og Vordingborg.

Under Ledelse af Hr. Ingeniør Klem be- saa man Motorværkstederne, og fik en ud- førlig Forklaring og Beskrivelse af de for- skellige Motorer, Flyvetropperne anven- der. Bagefter besaa Hangarerne med for- skellige Flyvemaskintyper.

Det for Svæveflyverne mest interessante var dog Snedkerværkstedet, hvor man for Tiden bygger Svæveplaner af de bekendte Typer, S. G. 38 og Grunau Baby, til Hæ- rens Flyvetropper. Mester Emborg, der ledede Omvisningen her, gav beredvillig en udførlig Forklaring paa alt vedrørende Flyvetropperens Erfaring med Hensyn til Bygning af Svæveplaner.

Det vellykkede Besøg afsluttedes med en Tak og et trefoldigt Svæveflyverhurra.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

AALBORG FLYVEKLUB

Interessen for Flyvning synes ikke at have taget af i Aalborg og Nørresundby. Af den stigende Interesse, der vises Aal- borg Flyveklubs Kursus i Flyveteori, kan man formentlig slutte, at der vil blive mægtig Tilslutning til baade Svæve- og Motorflyvning, naar Krigen engang er forbi.

Aalborg Flyveklub har begyndt sit 2. teoretiske Kursus, der varer i to Maane- der og afsluttes med en skriftlig Prøve medio Maj.

De teoretiske Kursus har faaet en end- nu større Tilslutning end i Fjor, idet der er tilmeldt 73 Deltagere. Mellem Delta- gerne er der 9 Lærere fra Aalborg, der har sat sig paa Skolebænken for at kome ind i Flyvningens mysterier. Forhaa- bentlig sætter denne Uddannelse senere sine Spor i Skoleundervisningen.



Syv af de deltagende ni Lærere fra Aalborg Flyveklubs teoretiske Kursus. I for- reste Række ses fra venstre: Sv. Juel Jensen, Alf Sørensen, Kaj Borch. I Bag- grunden fra venstre: Palle Schmidt, Th. Str. Grønberg, Johannes Petersen og Knud Weise.



Flyvertroppernes Soldaterforenings Faneindvielse. Oberst Tage Andersen slaar det første Søm i. Bagved staar Formanden, Købmand Chr. Smørum og Oberstløjtnant C. C. Larsen.

FLYVERTROPPERNES SOLDATERFORENING

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Jonstrupvej, pr. Ballerup, Telf. Maaløv 344.
Kasserer: Maskinarbejder Edm. Nielsen,
Statholdervej 2, N.V., Postgiro 23856.

Stiftelsesfest og Faneindvielse.

Ved en smuk Højtidelighed havde Flyvertroppernes Soldaterforening den 11. April Faneindvielse paa sin 2-Aars Stiftelsesdag.

Sammenkomsten holdtes i Odd Fellow-Palæet, hvor ca. 150 Medlemmer med Damer var kommet til Stede. Og da Københavns frivillige Luftforsvars Orkester havde indledet med Riberhusmarchen, og Formanden, Kbmd. Chr. Smørum, budt velkommen, holdt Foreningens Ærespræsident, Chefen for Hærens Flyvertropper, Oberst C. Førslev Festtalen. Endvidere talte Chefen for Flyvertroppernes tekniske man under kyndig Vejledning gennemgik de forskellige Afdelinger.

Besøget sluttede med, at Syndikatets Ledelse bød paa Smørrebrød og Kaffe.

Alle var enige om, at det havde været en interessant og lærerig Tur. Tjeneste, Oberstløjtnant L. Bjarkov om Flyveroplevelser.

Den nye Fane blev indviet af Chefen for Jydske Flyverafdeling, Oberst Tage Andersen, Chefen for Sjællandske Flyverafdeling Oberstløjtnant C. C. Larsen og Kbmd. Chr. Smørum, der hver slog et Søm i Fanestangen, hvorefter Forsamlingen sang: »Der er ingenting, der mæner, som et Flag, der gaar til Top«.

Efter Faneindvielsen samledes man til en Forfriskning, og Aftenen sluttede med et vellykket Bal.

*

Den 15. April aflagde Flyvertroppernes Soldaterforening Dansk Industri Syndikat Besøg. Over 50 Medlemmer deltog.

Kaptajn løjtnant Westenholz bød velkommen og gav en Oversigt over Syndikatets Virksomhed, og Driftsleder Sørensen fremviste de forskellige Vaaben, hvorefter



Foreningens Æresgæster ved Faneindvielsen. Fra venstre ses: Oberst Tage Andersen, Oberst C. Førslev og Oberstløjtnant C. C. Larsen. Yderst Foreningens Formand, Købmand Chr. Smørum.

DANSK MODELFLYVER UNION

Form.: Sven Wiel Bang, Enighedsvej 8, Chl.
Sekretær: Jørgen Gamst, Paradisgaarden,
Avedøre, Glostrup.

UDSTILLINGEN I VIBORG

Paasken stod i Modellflyvnings Tegn i Viborg. For det første var der Paaskestævne for de 8 nordjydske Klubber, hvoraf desværre kun fem deltog.

Stævnet fandt Sted Paaskesøndag i et Blæsevejr, der nærmede sig Orkan. Flyvepladsen var beliggende ca. 2 km fra Viborg ved Asmild Kloster, hvor den militære Øvelsesplads blev benyttet. Alt i alt var der ca. 20 Deltagere fordelt paa Klubberne: Aviators MF, MF Agaton, Hobro MF, MF Swift og MF Tyfon. Det var en glædelig Overraskelse at se Ringkøbing-folkene.

Resultaterne var med et mildt Udtryk elendige; men samtlige Deltagere var enige om at skyldte Vejret derfor. Der deltog kun een Motormodel, en Korda i Klasse 3. Den fik en god Start og fløj pænt og roligt omkring i over et Minut. Desværre landede den i et Snehegn, og havarerede saa grundigt, at den ikke kunde starte mere den Dag.

I Klasse 7 var der temmelig stor Deltagelse. Vinder blev Orla Jensen, Swift, med en Selvkonstruktion. Gennemsnit 1:20,9. I Klasse 8 deltog kun 4 Modeller. Vinder blev Børge Hansen, Hobro, med en Selvkunst. Tid 1:23,7. I denne Klasse deltog ogsaa Børge Danielsen med Danmarksrekordkonstruktion fra Agaton, JM-6. Modellen fløj fint; men landede desværre i et højt Træ inde paa en nærliggende Kirkegaard. »Bøf« spurtede derned og med Hatten i Haanden stod han og saa bedende op paa Modellen. Og sandeligen, hans Taalmodighed blev belønnet, Modellen kom dumpende ned efter en halv Snes Minutters Forløb. Desværre var Hovedlisten knækket, saa der blev ikke til mere end den Start.

I Klasse 9 deltog kun et Par af de snart veltjente FJ-6ere.

Stævnet vel overstaaet, vandrede de gæve veltjente Modellflyvere ind til Viborg for at se paa Modellflyveklubben »Swifts« Udstilling, som var blevet aabnet om Formiddagen i Viborg Afholdshjems store Sal. Modellerne var udstillet paa tre store Borde. Paa det ene var der Skalamodeller, hvor man særlig lagde Mærke til et Par Modeller af Heinkel He 70 og til en stor Model af den amerikanske Skolemaskine Ryan ST, udført af Alf Houlberg, Aviators MF. Paa et andet Bord var der Svævemodeller og paa det tredje nogle Motormodeller, samt Modeller af D.D.L.'s K.L.M.'s Maskiner. Endvidere var Hangarflyveren opstillet i et Hjørne af Salen. Den var næsten hele Tiden belejret af begejstret Ungdom, der vilde »op at flyve«. Klubben lancerede en udmærket Idé, idet de havde fremlagt en stor Del Flyvetidsskrifter, saavel danske som udenlandske, paa et langt Bord. 2. Paaskedags Aften forevistes Filmen fra Sommerlejren og nogle andre Films fra Modellflyvestævner m. m.

Til Udstillingen var knyttet en Byggekønkurrence, hvor Dommerkomiteen bestod af Formanden for Viborg Flyveklub, Hr. Prokurist Laursen, og Formanden for Hobro MF, Henning Klok. Præmien for finest udførte Svævemodel fik Ejnar Lund,

MF Tyfon, for fineste Motormodel, Orla Jensen, Swift, og for fineste Skalamodel, Alf Houllberg, Aviators MF. Der uddeltes endvidere nogle Diplomer.

Alt i alt maa det siges, at Viborgklubben har udført et Arbejde, som er prisværdigt i Forhold til dens Størrelse.

n—n—n—n

*

Dansk Modelflyver Unions Paaskestævne, der var arrangeret saaledes at hver Klub afholdt sit Stævne, fik følgende Resultater:

Klasse 1, Boy Konstmann, »Frem« B.K.-179, 0,21,6 Min. Klasse 2: ingen Deltagere. Klasse 3, Nr. 1: Hans Jensen, O.M.-F., Korda, 0,36,6 Min. Klasse 7, Nr. 1: Richardt Jensen, O.M.-F., R.J.-13, 2,07,0 Min. Nr. 2: Herman Jensen, O.M.-F., F.J.-1a, 0,14,3 Min. Klasse 8, Nr. 1: Boy Konstmann, »Frem«, B.K.-130, 3,54,0 Min. Nr. 2: Egon Wallentin, O.M.-F., Selvk., 1,10,1 Min. Klasse 9, Nr. 1: Mogens Nissen, O.M.-F., J.W.-3, 2,34,0 Min.

*

Pinskestævne. Dansk Modelflyver Union har planlagt Modelflyvekonkurrencer Landet over i Pinsen, i Lighed med Paaskestævnet. Enten afholder hver Klub sin Konkurrence og indsender Tiderne til Unionen eller ogsaa samles nærliggende Klubber paa et centralt beliggende Sted og afholder her Konkurrence. De indkomne Resultater samles derefter og Vinderne i de forskellige Klasser udregnes. Disse Vindere faar tilsendt et Diplom fra Unionen. Nærmere Meddelelse om Stævnets Proportioner er tilsendt Klubberne direkte.

*

Sommerlejren. D. M. U.'s Sommerlejr vil finde Sted i Ugen 5.—12. Juli 1942. Den afholdes samme Sted som sidste Aar paa Mols.

*

Ny Klub. Modelflyveklubben »Komet« i Sigerstedøster er nu tilsluttet D. M. U. Klubben er paa 5 Medlemmer og Formand er Hr. Ørskov Hansen.

*

Ny Eliteflyver. (S). Efter mange Forsøg er det endelig lykkedes Boy Konstmann fra Modelflyveklubben »Frem« i Sønderjylland at blive Eliteflyver.

Det er glædeligt at se, at en Modelflyveklub, der i Begyndelsen stod meget lavt baade bygge- og flyvemæssigt set, har arbejdet sig op i det Stade, hvor den i Dag befinder sig. Til Lykke med det!

Trods stærk Blæst opnaaede Modellen følgende Tider: 4 Min. 12,6 Sek., 5 Min.

33,5 Sek. og 4 Min. 03,1 Sek. Modellens Data er følgende: Spvd. 1480 mm. Planareal 28 Kvdm. Kroppens Længde 1210 mm. Almindeligt symmetrisk Haleprofil. Vægt 500 gr. Modellerne blev startet med 200 mtr.

*

M.F. »Frem« og M.F. »Eagle« afholdt i Paasken et to Dages Stævne i Graasten. 1. Paaskedag blev der konkurreret i de 3 Svævemodelklasser. Resultaterne var ikke straalende, paa Grund af de elendige Vejrforhold. Det øsregnede og Vind var der ikke meget af. Der var saaledes flere af Modellerne, der havde svært ved at faa ordentlig Højde. Mange af dem var desuden temmelig medtaget af den megen Væde.

2. Paaskedag var det Motormodellerne det gik ud over. Der deltog kun Modeller i Klasse 1, og de havde svært ved at taale Blæsten. Vinderlisten ser saaledes ud:

Klasse 1: Nr. 1 Boy Konstmann, Frem, B.K.-179, 0,23,4 Min. Nr. 2 Jørgen S. Pe-

tersen, Eagle, S.P.-3, 0,14,0 Min. Bedste Tid: Boy Konstmann, 0,37,2 Min. **Klasse 7:** Nr. 1 Boy Konstmann, Frem, B.K.-163, 0,39,6 Min. Nr. 2 Thorvald Møller. Eagle, S.P.-9, 0,27,8 Min. Bedste Tid: Boy Konstmann, 1,04,8 Min. **Klasse 8:** Nr. 1 Jørgen S. Petersen, Eagle, S.P.-16, 0,28,2 Min. Nr. 2 Boy Konstmann, Frem, B.K.-130, 0,20,4 Min. Bedste Tid: Jørgen S. Petersen, 0,38,0 Min. **Klasse 9:** Nr. 1 Jørgen S. Petersen, Eagle, S.P.-7, 0,52,2 Min. Nr. 2 Evald Andersen, Frem, B.K.-176, 0,35,9 Min. Bedste Tid: Jørgen S. Petersen, 1,45,6 Min.

Af 20 anmeldte Modeller deltog der 18; men af disse 18 havarede de 14. Desuden gik to Stopure med i Løbet, saa det var en ligefrem Nedslagtning. 2. Paaskedag om Eftermiddagen blev Præmierne uddelt og Stævnet var dermed slut.

*

Næstved Model-Flyveklub har skiftet Formand, og dennes Adresse er Jørgen Nielsen, Kindhestegade 8, Næstved.

ABSOLUTTE DANMARKSREKORDER

Klasse A. P. Kuniss, nuv. Klub ubek., PK-17, 18 Min. 54,1 Sek. **Klasse B.** P. Weishaupt, O.M.-F., Per W-26, 19250 m. **Klasse C.** N. Hassing, Cirrus, NH-Speedster, 15,4 m/Sek. **Klasse E.** J. Thinesen, O.M.-F., JT-Flyvefisken, 34,8 Sek. **Klasse G.** J. Dommergaard, O.Z. Pluto, 32300 m.

Klassesekorder, Motormodeller:

Klasse 1a. H. Schröder, Hawk, H.S.47, 1 Min. 06,5 Sek. **P. Weishaupt, O.M.-F., Myggen, 260 m. Klasse 1b.** H. Schröder, Hawk, H.S.47, 1 Min. 27,0 Sek. **C. H. Carlsen, Als M.F., Dixie, 400 m. Klasse 1d.** N. Hassing, Cirrus, NH-10, 11,8 Sek. **Klasse 1e.** M. Erdrup, O.M.-F., Selvk., 11,1 m/Sek. **Klasse 2a.** J. Larsen, Cirrus, NH-15, 9 Min. 02,0 Sek. **J. Larsen, Cirrus, NH-15, 9750 m. Klasse 2b.** N. Hassing, Cirrus, NH-15, 14 Min. 25,4 Sek. **J. Mortensen, Termik, JM-41, 5000 m. Klasse 2d.** J. Thinesen, O.M.-F., JT-Flyvefisken, 34,8 Sek. **Klasse 2e.** N. Hassing, Cirrus, NH-Speedster, 15,4 m/Sek. **Klasse 3a.** P. Weishaupt, O.M.-F., Per W-26/45, 5 Min. 57,1 Sek. **R. Jensen, O.M.-F., R.J. 11, 760 m. Klasse 3b.** P. Kuniss, nuv. Klub ubek., P.K-17, 18 Min. 54,1 Sek. **P. Weishaupt, O.M.-F., Per W.26, 19250 m. Klasse 3d.** W. Olsen, O.M.-F., W.O.-16, 30,3 Sek. **Klasse 3e.** P. Weishaupt, O.M.-F., Per W-47, 13,8 m/Sek. **Klasse 4a.** L. Jensen, O.M.-F., L.J.-11, 42,1 Sek. **S. Skou, O.M.-F., S.S.-36, 201 m. Klasse 4b.** L. Jensen, O.M.-F., L.J.-11, 52,8 Sek. **S. Skou, O.M.-F., S.S.-36, 319 m. Klasse 4e.** P. Weishaupt, O.M.-F., Per W-48, 8,4 m/Sek. **Klasse 5a.** O. Jespersen, O.M.-F., O.J.-5, 1 Min. 10,9 Sek. **Klasse 5b.** O. Jespersen, O.M.-F., O.J-Special, 1 Min. 39,7 Sek. **Klasse 6a.** N. Hassing, Cirrus, The Privateer, 4 Min. 31,2 Sek.

Wakefieldrekord (G)

K. H. Jensen, K.M.K., K.H.J.-40, 3 Min. 08,7 Sek.

Klasserekorder, Svævemodeller:

Klasse 7a. S. Skou, O.M.-F., S.S.-25, 3 Min. 02,2 Sek. **R. Jensen, O.M.-F., R.J.-**

12, 1250 m. **Klasse 7b.** H. Sørensen, Air Speed, H.S.-3, 21 Min. 26,3 Sek. **I. Olsen, K.M.K., S.H.S.-1, 10750 m. Klasse 8a.** S. Greig, Skjern M.F., SVH-1, 4 Min. 30,0 Sek. **Klasse 8b.** Sv. Greig, Skjern M.F., SVH-1, 1270 m. **Klasse 8c.** J. Madsen, Agaton, J.M.-6, 39 Min. 30,9 Sek. **I. Olsen, K.M.K., JIO-35, 22950 m. Klasse 9b.** O. Madsen, O.M.-F., Strolch, 3 Min. 42,2 Sek. **S. Skovlund, O.M.-F., R.J.-5, 1350 m. Klasse 9c.** W. Hansen, Sølvfalken, F.J.-6, 76 Min. 22,0 Sek. **J. Dommergaard, O.Z., Pluto, 32300 m. Klasse 10b.** S. Skou, O.M.-F., S.S.-38, 1 Min. 49,7 Sek. **S. Skou, O.M.-F., S.S.-38, 1050 m. Klasse 10c.** S. Skou, O.M.-F., S.S.-38, 11 Min. 37,0 Sek. **S. Skou, O.M.-F., S.S.-38, 5500 m. Klasse 11b.** S. Skou, O.M.-F., S.S.-28, 1 Min. 50,0 Sek. **S. Skou, O.M.-F., S.S.-28, 585 m. Klasse 11c.** C. Zöylner, O.Z., C.Z.-6, 6 Min. 46,0 Sek. **C. Zöylner, O.Z., C.Z.-6 2640 m.**

Pr. 1/4-42 er der ikke opstillet nogen Højderecord.

Danmarksrekorder fordeler sig paa følgende Klubber: O.M.-F. 27, Cirrus 7, O.Z. 4 og K.M.K. med 3 Rekorder. Den odenseanske Rekordjæger Svend Skou er Indehaver af ikke mindre end 9 Danmarksrekorder, Per Weishaupt 6 Rekorder og den forhenværende energiske Modelflyver Niels Hassing har, trods lang Tids Uvirksomhed stadig staaende 5 Rekorder. Resten af Rekorderne fordeler sig paa Enkeltpersoner.

„KRATMO“ Benzlmotorer for Modelflyvere
Byggesæt for Benzlmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Færdig forarbejdede Propeller:
Originale Kratmo i Træ: 270 - 365 - 450 m/m.
— i Alu: 265 - 365 m/m.

Uforarbejdede Propeller:
Originale Kratmo, støbt Alu: 265 - 365 m/m.

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

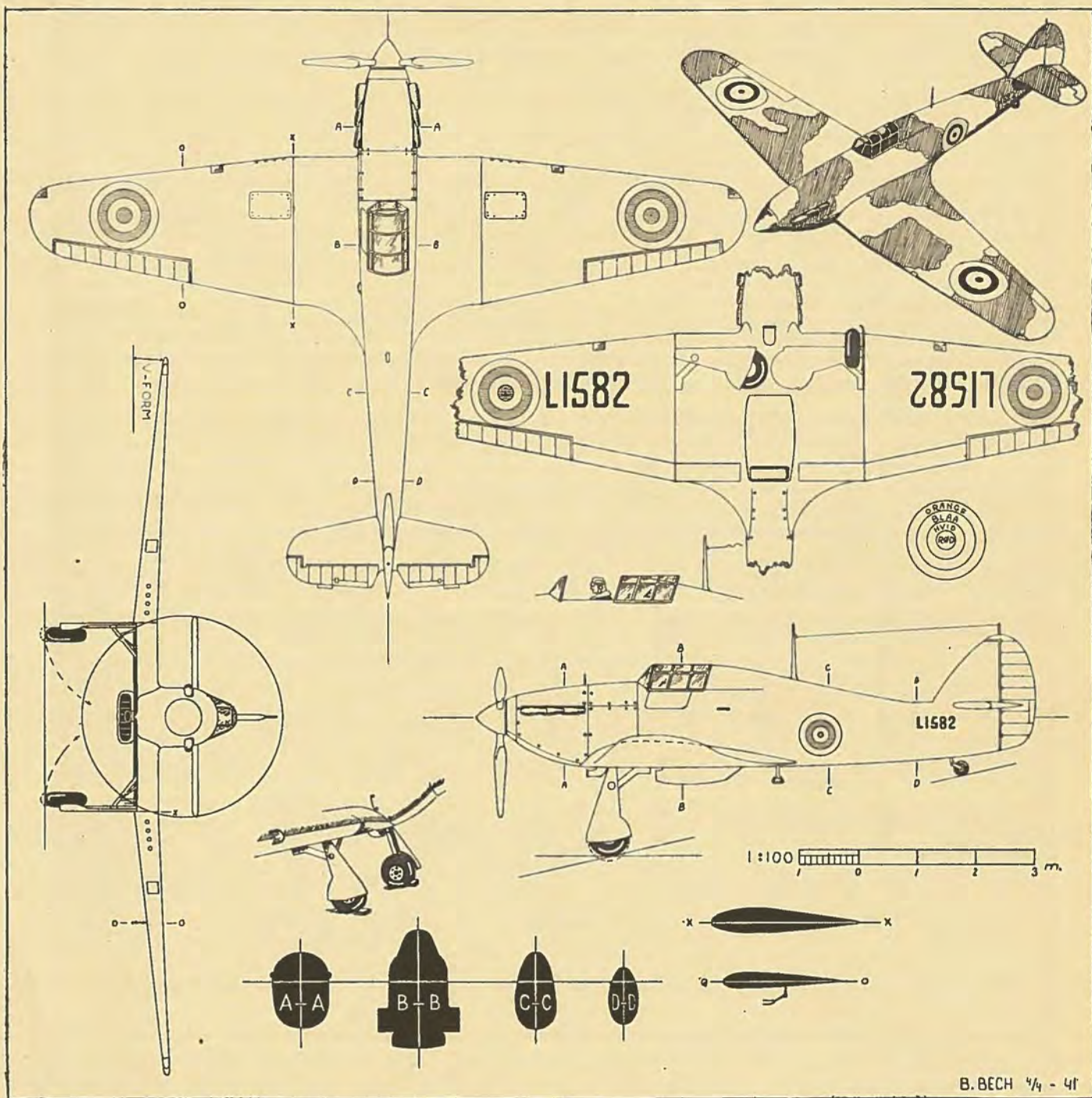
„CEROS 4“
1/8 HK

Den danske Motor passende for 1 1/2 m's Modeller

Pris kompl. 90 Kr.
„Ceros“, Tarm, Jylland



Skalamodel af Hawker Hurricane 1:100



HAWKER Hurricane er konstrueret af Sidney Camme. Formalet har ikke blot været at konstruere en Jager med stor Hastighed, men ogsaa en Jager, der var let at manøvrere og som havde en kraftig Bevæbning. De 8 Mg krævede selvfølgelig en stor Maskine, og Hurricane har ogsaa den for en Jager store Spændvidde af 12,2 m. Længden er 9,5 m og Højden 4,04 m. Motoren er en 1050 HK Rolls Royce Merlin, der giver Maskinen en Max. Hastighed paa 530 km/T. og en March-Hastighed paa 465 km/T.

Gennemgang af Maskinen efter Tegningen:

Fra Siden: Trebladede stilbare Propeller.: Spidsen foran Kabinen er Sigtet, Kabinens øverste Del kan, som vist ovenover, skydes tilbage. Halehjulet er fast. Side-roret er beklædt med Lærred.

Ovenfra: Lanterne (paa Plantippen) og

Landingslys. Bemærk de kraftige Udstødningsrør. Højderoret og Spalteklapperne er beklædt med Lærred.

Nedenfra: Det ene Understelsben er tegnet i indtrukket Tilstand, medens det andet staar i Landingsstilling.

Bygningen af Modellen.

1. Kalker Kroppens Sideprojektion over paa en Træklods af passende Størrelse og sav den ud. Skær og slib derefter Kroppen strømlinieformet efter Tegningen og Kroppsgennemsnittene.

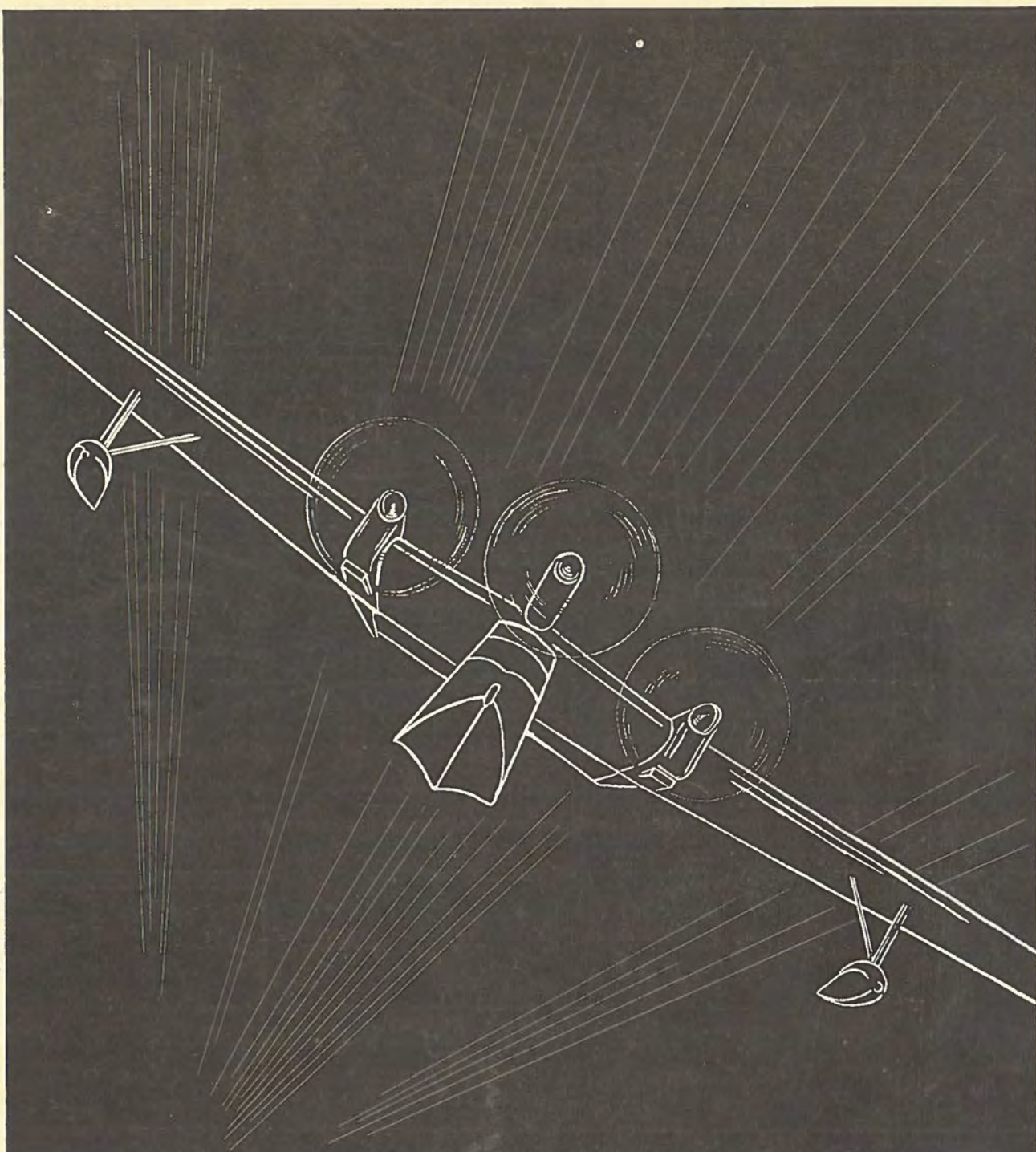
2. Vingen laves i tre Dele, Midtpartiet og Ydervingerne. Slib Vingerne strømlinieformede efter Gennemsnittene x—x og o—o (Bemærk Pitotrøret i Gennemsnittet o—o). Der laves et Hak i Kroppen og Midtpartiet limes fast. Derefter paalimes Ydervingerne. Strømlinieovergangen mellem Krop og Planer kan laves af Voks eller plastisk Træ. Plastisk Træ kan, naar

det er tørt, slibes af. Højderoret laves af et tyndt Stykke Træ.

3. Efter at Modellen er slebet af med fineste Sandpapir, grundlakeres den og slibes af igen. Paasæt herefter Smaadelene.

4. Malingen: Fortynd Celluloselakken godt med Acetone eller anden Fortynding. Hurricanes Farve er oppefra Camouflage af mørkegrønt og mørkegraa (el. sandbrunt). Undersiden er røggrraa. Propelspinderen er lyseblaa og Propelbladene sorte. Hjulene males sorte. Hvis Kabinen ikke kan laves i Celluloid males den sølv (el. hvid) med sorte Ribber. Lanterne og Landingslysene males sølv eller laves af Cellofan.

Hurricanes Strømlinieform har sikkert faaet det til at krible i Fingrene paa mange Modelbyggere, saa sørg derfor for, at de bliver fuldendte! Bjarne Bech.



BLOHM&VOSS



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV



Nr. 6

1942 - 15. Aarg.

INDHOLDET:

LANTERHAVS- LYVNINGEN

levet Rutinearbejde

NYE JAGERE

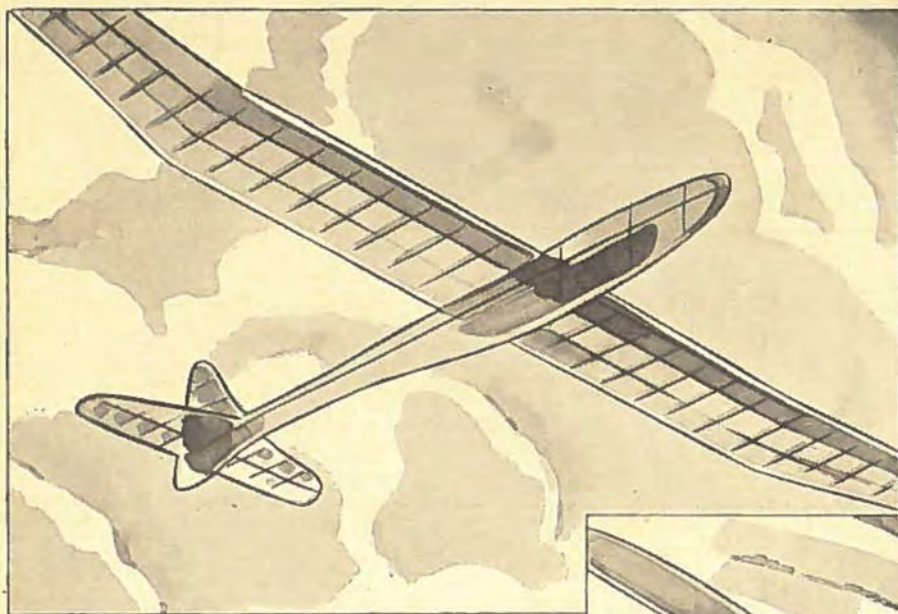
NY
ONKURRENCE
r Modelflyvere

ALAMODEL
avilland Herfordshire

50
ØRE



De Havilland Herfordshire Troppetransportmaskine
(Ex Flamingo)



Model... Svæveflyver... Flyver!

Det er Udviklingen ude i de store Luftfartslande, hvor den civile Flyvning blot venter paa Signalet for atter at spinde sit Net over Jorden.

Det er ogsaa i Færd med at blive Udviklingen herhjemme, takket være den raske og energiske Ungdom, der nu baner Vejen med dens Model- og Svæveflyverklubber.

Den verdensomspændende INTAVA Organisation hilser denne Udvikling velkommen - - thi ogsaa den tjener Luftfarten.



INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



Bücker Bestmann

Bü 181



Den nye tyske
Universal-Skolemaskine

for Begyndere og til
Uddannelse i Kunstflyvning

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH, RANGSDORF BEI BERLIN

„CELOSIE“

(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



**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin
København-Oslo
København-Malmø
København-Rønne

DDL

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
CENTRAL 8800

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af »FLYV«s Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Nr. 6

Juni 1942

15. Aargang

EN GOD IDE

FRA Aalborg kommer der Meddelelse om, at Aalborg Flyveklub, Svæveflyveklubben »Aviator« og »Aviator«s Modelflyveklub har dannet »Luftsportens Fællesraad i Aalborg«. Fællesraadet har til Formaal, 1) at skabe en fælles Front udadtil overfor Offentligheden, som i Raadet finder Repræsentanter for Model-, Svæve- og Motorflyvere forenet i Samarbejde efter de af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab fastlagte Retningslinier, 2) at varetage de fælles lokale luftsportslige Interesser overfor Luftfartsmyndighederne, Lufthavnsledelse og andre Autoriteter, 3) at sikre den enkelte Klub mod at dens eventuelle Arrangement af Stævne, Udstilling, offentligt Møde el. lign. bringes i Fare derved, at en anden Klub uafvidende arrangerer en lignende Begivenhed omkring ved samme Tid, 4) at forhindre at flere Klubber samtidig foretager Indsamling eller retter Anmodning til Myndighederne om Støtte uden at Klubben først har forelagt Raadet sin Hensigt i god Tid.

Der betales intet Kontingent til Fællesraadet, men dets Udgifter dækkes ved Kalenderaarets Udløb af de tilsluttede Klubber pro rata efter Medlemsantallet.

Fællesraadet bestaar af syv Medlemmer, der udpeges af de respektive Klubbers Bestyrelser. Raadet vælger selv sin Formand, der ikke tillige kan staa som Formand af nogen tilsluttet Klub.

De tilsluttede Klubber underretter den første Uge af hvert Kvartal Fællesraadet om, hvad Programmet vil byde paa i de kommende tre Maanedre, og til hvilke Arrangementer de

øvrige Klubbers Medlemmer kan paaregne at faa Adgang.

Fællesraadets Myndighed er kun raadgivende, men Klubberne erklærer sig indforstaaet med at følge dets Anvisninger i Forvisning om, at Raadet kun har Helhedens Vel for Øje.

De tre Aalborg-Klubber paabegyndte Samarbejde er en god Ide, som burde tjene til Efterfølgelse andre Steder. Uden et vist Samarbejde mellem Sportsflyverne, Svæveflyverne og Modelflyverne i den samme By kan Arbejdet for Flyvesagen ikke gøres saa effektivt, som Tilfældet burde være. Det kan ikke undgaas, at de tre Grupper kommer til »at træde hinanden over Tærne«, hvis de arbejder uden indbyrdes Kontakt, bl. a. hvor det drejer sig om at søge økonomisk Støtte, fordi de Steder, hvor en saadan Støtte kan paaregnes, i langt de fleste Tilfælde er de samme for alle tre Grubbers Vedkommende. Det skal give Anledning til Misforstaaelse, for man kan ikke forlange, at udenforstaaende skal kunne forstaa, hvorfor først den ene, saa den anden og endelig den tredje Flyveklub henvender sig om Støtte, naar hver af dem motiverer Henvendelsen med, at en eventuel Støtte skal tjene Flyvningens Sag.

Paa denne Maade kan det ikke blive ved med at gaa, og en Fortsættelse vil kun skade den Sag, som alle flyveinteresserede helst ser fremmet. Der kan og bør kun være een, der optræder paa alles Vegne, og derfor bør Eksemplet fra Aalborg snarest muligt følges hele Landet over.

J. F.

Atlantehavsflyvningen er blevet Rutinearbejde



Boeing 314 »Yankee-Clipper«.

SIFTEREN og Lederen af Pan American Airways, Juan T. Trippe, har holdt et meget interessant Foredrag om Selskabets første to-aarige Flyvevirksomhed over det nordlige Atlanterhav, og han udtalte bl. a. følgende:

— I de første to Aar — fra den 20. Maj 1939 til medio 1941 — har over 6000 Passagerer og 375,000 kg Post (ca. 32 Millioner Breve) fløjet med vore Clipper mellem New York og Lissabon.

Trods alle Vanskeligheder har vor Organisation kunnet opnaa en god Driftsregelmæssighed og 100 Procent Sikkerhed. Det skyldes en ny Trafikteknik, som Pan American Airways for Størstedelen selv har skabt. I første Række den dobbelte Besætning, hvis Specialuddannelse og gode Træning har muliggjort Flyvning paa 24 Timers Varighed. For det andet: Adgangen under Flyvning til Motorerne, der nu maa betragtes som en Nødvendighed for Atlantehavsflyvninger. For det tredje: en til de mindste Enkelt-heder gennemført Kontrol med hver enkelt Flyvning over Atlanten ved Hjælp af en fastlagt Plan, der udelukkende bygger paa kendte Forhold.

De Krav, vi først og fremmest stiller til Personellet paa Atlantehavsrueten, er: 1) dygtig Ledelse af Flyvningen, 2) Luftfartøjets Manøvrering, 3) Navigation, 4) Tilsyn med Motorerne, 5) Vedligeholdelse af Radioforbindelse, 6) Service overfor Passagererne. Besætningen paa hvert Luftfartøj består af en Luftkaptajn og 10 Mand. Fem Officerer, der er uddannet som Specialister i henholdsvis Flyvning, Navigation, Motorteknik, Radio og Passager Service, er direkte ansvarlig overfor Luftkaptajnen. Hver af disse fem har en specialuddannet Assistent til Afløsning.

Clipper-Luftkaptajnen, der er Chef om Bord, er altid en ældre Flyver med mange Aars Erfaring, og han maa lære noget for at naa saa vidt. Efter vor Erfaring skal der fem Aars Træning og Studier til, for at gøre en dygtig Flyver til den rigtige Clipper-Chef.

431 Motorreparationer i Luften.

Vi har i Aarevis været klar over, at det havde uvurderlig Betydning at kunne komme til Motorerne under Flyvningen. Men først da vi fik den nye Clipper-Type har været anvendt til Flyvninger over er der en Gang paa hver Side af øverste Dæk, der fører gennem Bæreplanet til et Rum i hver af de fire Motorceller. Selv om man ikke kan komme til hele Motoren, saa gør disse Rum det muligt, at man hurtigt kan komme til Motorens bagste Del, hvor alt Tilbehøret er anbragt. Den tilsynsførende Flyvemekaniker kan komme til at foretage periodiske Eftersyn af Motoren, dens saarbare elektriske System samt Olie- og Brændstofs-systemerne. Han kan ogsaa komme til at tilse alle Hovedbrændstofledningerne og alle Bæreplanets indvendige Dele.

Jeg kan ikke give noget Maal for, hvor værdifuldt det er at have Adgang til Motorerne under Flyvning; men i de forløbne to Aar, hvor denne Clipper-Type har været anvendt paa Turen over Atlanten og Stillehavet, har vi i 431 Tilfælde foretaget Reparationer i Luften. Den paagældende Motor blev holdt i Gang — eller blev meget hurtigt startet igen. Hvis Motorerne ikke havde været tilgængelige, vilde vi i 64 Tilfælde have været nødsaget til at vende tilbage til nærmeste Basis paa tre Motorer.

Af Hensyn til Sikkerheden maa hver Atlantehavs-Clipper af Boeing-Typen, naar den benyttes til Flyvninger paa 3200 km eller derover, medføre saa meget Brændstof, at den kan naa sit Bestemmelsessted med en resterende Brændstofsbeholdning til yderligere $4\frac{1}{2}$ Times Flyvning. Den mest kritiske Faktor under Atlantehavsflyvningerne er Brændstofforbruget.

Forberedelserne til Start.

Hvordan vi bærer os ad med at gennemføre vore Atlantehavsflyvninger under lagttagelse af alle Sikkerhedsforan-

staltninger? Jeg kan bedst illustrere det ved at fortælle om en tilfældig valgt Flyvning, f. Eks. Gennemflyvningen af Strækningen Bermuda—Horta med den østgaende Clipper den 13.—14. Maj 1941.

I to Dage før Luftfartøjets Afgang arbejder 185 Mekanikere — heri ogsaa indbefattet 19 Kontrolmekanikere — i tre Skift paa at efterse 1500 forskellige Dele i Henhold til vore Bestemmelser for Eftersyn. Oprindeligt varede dette Eftersyn seks Dage, men vi har sat det ned til to Dage af Hensyn til Materiellets mere effektive Udnyttelse. For hver Overflyvning finder der en Prøveflyvning Sted. Den foretages af den Besætning, der skal foretage Overflyvningen, og den overværes i Luftfartøjet af de tilsynsførende Ingeniører, Kontrolmekanikere og specialuddannede Flyvemekanikere. Farvmaaler og Brændstofmaalerne bliver justeret, og alle Kompasser bliver kompenseret.

Naar Luftfartøjet er færdig med sin Prøveflyvning, overlages det af Chefen, hvorefter der udarbejdes en Plan for den Rute, Flyvningen skal følge. Paa Grundlag af Vejrkort og Højdevindmaaling udarbejder Meteorologen et Kort, hvor han deler den paatænkte Rute i forskellige Zoner, saaledes at hver Zone repræsenterer et Omraade med mere eller mindre konstant Vind. Zonernes Længde er afhængig af de forskellige Høj- og Lavtryksomraader samt af Vejrfronternes Beliggenhed. Dette supplerer han med en Oversigt over Mængden, Typen og Højden af Skyer; de anslaaede Højder for Kuldegrader samt Vindretning og Vindstyrke i 1000, 4000, 8000 og 12,000 Fod.

Ud fra disse meteorologiske Oplysninger udarbejder Luftkaptajnen og Lufthavnens Leder en Plan over Flyvetiden for hver Zone, beregnet for hver af de fire nævnte Højder. De bestemmer saa den sikreste Rute og Flyvehøjde under Hensyntagen til den mest hensigtsmæssige Fart. Planen over Valg af Flyvroute omfatter ogsaa en Beregning over Benzinforbruget. Paa dette Grundlag regner Førsteofficer ud, hvor meget Nyttelast, der kan medføres og hvordan den bedst skal fordeles. Tredjeofficer samler de mange Ladepapirer, medens Flyvemekanikeren sørger for Benzinpaafyldningen. B-314 kan ialt rumme 20,200 Liter Brændstof. Fuldvægten paa alle Langflyvninger er 38,000 kg.

Starten.

I Starten betjener Luftkaptajnen Gashaandtagene og Styregrejerne, Førsteofficer betjener Bagkantsklapperne og Kortbølge-Radiotelefonen til den assisterende Baad, medens Flyvemekanikeren uafbrudt aflæser Cylindertemperatur samt Olie- og Brændstofftryk. Hestekraftydelsen i Starten er 1550 HK. pr. Motor ved 2400 O/Min. Under normale Forhold tager Starten 30 Sekunder fra det Øjeblik, der gives Gas, til Luftfartøjet slipper Vandet efter et Tillob paa ca. 800 m. Efter Starten holdes Luftfartøjet lige over Vandet, indtil der naas en Fart paa 195 km/T. Paa dette Tidspunkt sikrer man sig, at Luftfartøjet er fuldt manøvreedygt paa tre Motorer. Motorerne reguleres saa ned paa 1200 HK. hver. Denne Hestekraftydelse bibeholdes, indtil Luftfartøjet er kommet op i 200 til 300 Meter, hvorefter Motorerne reguleres ned til 900

HK., indtil Luftfartøjet har sin Flyvehøjde og fortsætter med 205 km/T.

Naar Flyvehøjden er naaet, gaar Arbejdet om Bord sin vante Gang. Luftkaptajnen gennemser Andenofficerens og Flyvemekanikerens Rapport, og han tilstræber at holde Luftfartøjet flyvende paa den bedst mulige Fart, d. v. s. den der giver den største Fart over Jorden pr. Kilo Brændstof.

Flyvningen.

Den Rute vi vælger at følge over Atlanten er afhængig af Aarstiden, d. v. s. af Vindforholdene. Vi har ogsaa prøvet at flyve direkte fra Bermuda Øerne til Lissabon; men nu lander vi paa Azorerne (Horta), fordi vi derved kan medføre 2300 kg mere betalende Last i østlig Retning og 1400 kg mere i vestlig Retning.

I Vinteren 1940—1941 prøvede vi en ny og sydligere Rute for at undgå den nordligere Rutes Storme og heftige Vinde samt de mindre gode Havneforhold paa Azorerne. Fra Lissabon gik vi mod Syd til Bolama (Portugisisk Vestafrika), derfra til Belem i Brasilien og saa til New York via Trinidad og Puerto Rico eller Bermuda. Selv om denne Rute er 6500 km længere end Lissabon—Azorerne—Bermuda—New York Ruten, blev de forøgede Udgifter til Brændstof rigeligt erstattet som Følge af Muligheden for at kunne gennemføre flere Ture i vestlig Retning og den forøgede Last af Passagerer og Post. Ved om Vinteren at følge Ruten over Azorerne i østlig Retning og Ruten over Sydatlanten i vestlig Retning kunde Clipperne gennemføre 50 % flere Ture i vestlig Retning end den foregaaende Vinter. I Vintermaanederne 1940 kunde der kun gennemføres 14 af 25 farplanmæssige Ture i vestlig Retning. I 1941 kunde der gennemføres 21 Ture over den sydlige Rute, d. v. s. en Regelmæssighed paa 84 % imod 56 % Vinteren forud. I Vinteren 1940 blev der kun befordret 286 Passagerer fra Lissabon til New York. I 1941 naaede vi op paa 471 i samme Periode, skønt Postmængden var blevet forøget fra 15,125 kg til 20,590 kg.

Fremtidens Luftfartøjer.

Kravet til Ydeevne er større for Oceanluftfartøjet end for andre civile Luftfartøjer. Den sidste nye Kortdistance-

PAN AMERICAN AIRWAYS COMPANY ATLANTIC DIVISION OPERATIONS

G.T.C.	WATCH HOUR SCHEDULE																							
	2200	2300	0000	0100	0200	0300	0400	0500	0600	0700	0800	0900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100
Captain	A	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
First Officer	B	A	A			B	A		B	A			A	A	A	B				A	A			A
Second Officer	N	N	N	N	N				N	N	N	N	N	B				N	N	N	N	N		
Third Officer					B	N	N	N		B	B			N	N	N	N				B	B	N	N
Fourth Officer		B	B	B			B	B				B	B		B	B	B	B	B	B			B	B
Engineer Officer	C	C			C	C			C	C			C	C	C	C					C	C		
Asst. Eng. Officer			C	C			C	C			C	C					C	C	C	C			C	C
Radio Officer	D	D			D	D			D	D			D	D	D	D					D	D		
Asst. Radio Officer			D	D			D	D			D	D					D	D	D	D			D	D

1st. Steward - Intermittent Continuous Duty
2nd. Steward

TRIP NO. 313

DATE May 13-14, 1941

A - In Charge of Watch
B - First Officer
C - Engineer Officer
D - Radio Officer
N - Navigation

Vagtliste for Besætningen paa en Atlanterhavsmaskine,

Landflyvemaskine, Douglas DC3, kan flyve 1200 km med 45 Minutters Brændstof i Reserve, medførende fuldt lastet 21 Passagerer. Hertil medgaar 1600 kg Brændstof, der vejer 1225 kg; dette svarer kun til 11 % af dens Fuldvægt eller 33 % af dens Nyttelast. Til Sammenligning skal nævnes, at Boeing 314 — paa en 3840 km lang Rute med $4\frac{1}{2}$ Times Brændstof i Reserve — kræver 10,885 kg Brændstof, der udgør 29 % af dens Fuldvægt og 73 % af dens Nyttelast. Hvis DC-3's Ydeevne kunde forøges een Procent, vilde Nyttelasten kun blive forøget med 12,25 kg. Hvis en lignende Forøgelse paa een Procent kunde foretages for Boeings Vedkommende, vilde der imid-

lertid blive vundet ekstra 108,84 kg til Nyttelast, d. v. s. godt og vel een Passager. Det er Muligheder, der vækker til Eftertanke.

Luftfartøjskonstruktionerne gør vældige Fremskridt. Jeg tror, vi kan se hen til Planbelastninger paa 350 kg/m², Sideforhold paa 11 og et Forhold mellem Nyttelast og Fuldvægt paa 50 Procent. Motorer paa 3000 HK. kan ogsaa forventes. Med saadanne Fremskridt i Vente, skal man være varsom med at spaa, hvad den fjernere Fremtid vil bringe. Naar der er gaaet et Par Aar endnu, tror jeg, vi kan se hen til hyppige daglige Flyvninger, der paa 12 Timer slaar Bro over det Hav, der engang dannede det store Skel.

Lufttrafikens Resultater i U. S. A. for Aaret 1941

IFØLGE Handelsministeriets Meddelelser kunde det sidste Fredsaar i U. S. A. opvise Rekordtal for Lufttrafikens Vedkommende. De ca. 190 Millioner Flyvekilometer fra 1940 var i 1941 steget til ca. 240 Millioner Kilometer. Dette Tal omfatter ogsaa 25.299.200 km, som amerikanske Selskaber har fløjet udenfor Moderlandet, i Modsætning til 17.146.915 km i 1940. I 1941 befordredes ca. 4.500.000 Passagerer, hvorimod 1940 »kun« kun-

de opvise 3.185.278. Antallet af forulykkede Passagerer pr. 160.000.000 Passagerkilometer var i 1940 3,05, men i 1941 var den nede paa 2,20. Luftposten i 1941 beløb sig til 20.611.575 kg (15.328.300 kg i 1940). Ogsaa Luftfragten udviser Stigning, ikke mindst som Følge af Oprustningen; fra 6.444.338 kg i 1940 naade den i 1941 op paa 10.203.750 kg.

De civile Luftfartsmyndigheder giver samtidig en Oversigt over de til Raadighed værende Flyvepladser ved Udgangen af 1941. Der var ialt 2453 mod 2331 ved Udgangen af 1940. Af førstnævnte Antal ejedes 1082 Flyvepladser af Kommuner, 901 tilhørte privatøkonomiske Foretagender, 31 eje-

des af Enkeltpersoner, 78 tilhørte Hæren, 38 Marinen, 40 blevet ledet af Saten og 283 blev benyttet som Hjælpepladser.

Jordorganisationen havde ogsaa gjort Fremskridt; ved Slutningen af 1941 var der 64 Lufthavne af den saakaldte 4. Klasse, der i Virkeligheden var Hovedlufthavne, aabne for alle Klasser af Luftfartøjer. Ved Slutningen af 1940 talte denne Klasse kun 23 Lufthavne. Flyvepladserne af 1. Klasse, der var de mest primitivt udstyrede Landingspladser, gik fra 1641 ned til 1501.

Ved Slutningen af 1941 raadede Statens civile Luftfartsmyndigheder over 14 Flyvesikringscentre og yderligere 7 var planlagt for 1942.



Focke-Wulf Fw 190.



Westland »Whirlwind« tomotoret eensædet Jager.

anbragt meget langt fra hinanden, kan trækkes ind i Planet. Nærmere Data for den nye Jager foreligger ikke.

Westland Whirlwind.

I omtrent et Aar har man vidst, at den engelske Flyvemaskinfabrik Westland Ltd. i Yeovil (Somerset) har haft en tomotoret eensædet Jager under Serie fremstilling; men hverken Billeder eller Enkeltheder har været fremme om denne nye Type. Nu er der imidlertid fra officiel Side blevet frigjort et Billede, som »Flyv« bringer ovenfor; men de nærmere Data for dens Ydelser savnes endnu.

Som det fremgaar af Billedet er Maskinens Bevæbning meget kraftig, og man ser tydelig de fire 20 mm Kanoner, der er anbragt forude i Kropen. Whirlwind skal have en største Hastighed paa 570 km/T i 5000 m. Halepartiet ser mærkeligt ud, fordi Haleplan og Højderor er anbragt midt paa Halefinnen.

Det menes at Motorerne er to vædskeskølede, 12-cyl. Rolls-Royce Merlin hver paa 1250 HK. Til den Whirlwind-Type, der bygges i Kanada, anvendes den nyeste Merlin-Type, der bygges paa de amerikanske Packard-Fabriker, og som yder over 1300 HK. For at spare paa Metallet skal enkelte Dele af Flyvemaskinen være bygget af Krydsfiner forstærket med Kunststof.

To nye hurtige Jagere

Focke-Wulf-Jager Fw 190.

KRIGSBERETNINGERNE har i den senere Tid omtalt en ny tysk eensædet Jager, en Focke-Wulf Konstruktion med Typebetegnelse Fw 190. Det er en Helmetalkonstruktion udstyret med en BMW-Dobbelstjernemotor med stor Hestekraftydelse. Propellen er trebladet med stilbare Blade. Den er konstrueret af Firmaets tekniske Leder, Ingeniør Tank, der ogsaa har været Ophavsmand til den kendte Focke-Wulf »Condor« og Nærrekognosceringsmaskinen Fw 189.

Fw 190 har en kort, kompakt Krop med en meget gunstig Beliggenhed af Trykcentret, og det giver den en stor Manøvrevevne til Trods for dens store Hastighed. Bevæbningen, der er meget kraftig, bestaar af Maskingeværer og Kanoner. Understellet, hvis to Ben er

Det Danske Luftfartselskabs sammenlignende Driftsstatistik for Aarene 1939, 1940 og 1941

	Antal km	Antal Passagerer	Bagage i kg	Post i kg	Fragt i kg
1939					
Internationale Dagruter	895.317	24.715	187.783	86.056	122.632
Provins Dagruter	164.775	3.700	24.316	10.966	3.109
Internationale Natruter	105.388	—	—	147.062	20.528
Rundflyvning	65.360	16.174	—	—	—
Ekstraflvning	10.552	434	355	—	—
Ialt...	1.241.392	45.023	212.454	244.084	146.269
1940					
Internationale Dagruter	539.467	19.332	243.677	127.784	122.423
Provins Dagruter	12.995	887	5.853	5.268	275
Internationale Natruter	—	—	—	—	—
Rundflyvning	—	—	—	—	—
Ekstraflvning	208.454	9.648	74.182	458.796	92.763
Ialt...	760.916	29.867	323.712	591.848	215.461
1941					
Internationale Dagruter	545.999	19.545	274.675	137.970	170.516
Provins Dagruter	171.210	13.397	111.622	77.754	8.419
Internationale Natruter	—	—	—	—	—
Rundflyvning	—	—	—	—	—
Ekstraflvning	800	24	—	—	—
Ialt...	718.009	32.966	386.297	215.724	178.935

Motor og Propeller under Styrtstyrkning

(Sluttet)

Styrtstyrkebremsen.

Ved Begrænsning af Motoromdrejningerne under Styrtstyrkning er det lykkedes at forhindre en Overbelastning af Motoren. For at kunne videreudvikle Styrtkampfluffartøjet til et afgørende Vaaben var det imidlertid en Betingelse at kunne opnaa stor Træfsikkerhed ved Bombekast og en taalelig Paavirkning af Besætningen under Opstrækning efter Dykning. Gode Træfferesultater kan kun opnaas med en Styrtbomber, naar den er i Stand til at gaa nær til Maalet.

Naar dette kan ske, kan man bortse fra Bombens Baneafvigelse paa Grund af Vinden og atmosfæriske el. lign. Forhold.

Dykkehastigheden maa altsaa være saa begrænset, at Luftfartøjet kan komme saa langt ned mod Maalet som muligt og dog have tilstrækkelig Højde til at sikre Opstrækning fra Dykningen.

Disse Forhold førte til, at Ju. 87 og senere Ju. 88 blev forsynet med de saakaldte Dykkebremsen, der er udført som Tremmeklapper, anbragt drejeligt under Bæreplanernes Forbjælke.

Under normal Flyvning befinder disse Bremseklapper sig i vandret Stilling og ligger i Ju. 88 fuldkommen tæt op mod Bæreplanet. Før Dykning bliver Bremserne ved et hydraulisk Aggregat ført vinkelret ud paa Dykkeretningen og giver herved trods deres ret ringe Størrelse en stor Bremsevirkning.

Dykkehastigheden kan herved holdes indenfor ganske bestemte Grænser i Forhold til de taktiske Krav.

(D. D. L.s Driftsstatistik)

Til Trods for de vanskelige Arbejdsforhold for D. D. L. viser Statistiken saa at sige Fremgang paa alle Punkter, naar man sammenligner Resultaterne for 1941 med Aaret forud. Kilometerantallet paa internationale Dagruter, der i 1940 var 539.467, steg i 1941 til 545.999, d. v. s. 1,21 pCt. Passagerantallet paa de internationale Dagruter er gaaet frem fra 19.332 til 19.545, en Stigning paa 1,10 pCt. Endnu større er Stigningen for Passagerantallet paa Provins Dagruter, der fra 887 i 1940 naaede op paa 13.397 i 1941. Til Gengæld er Passagerantallet paa Ekstra-flyvninger kun 24 i 1941 mod 9.648 (der alle skyldes Isflyvninger) Aaret forud; men alligevel er det samlede Antal Passagerer steget med 10,38 pCt. Tallene for 1941 maa saaledes betegnes som et meget smukt Driftsresultat for Det Danske Luftfartsselskab.

Motorens Driftsforhold.

Vil man undersøge Motorens Arbejdsbetingelser under Styrtstyrkning i Sammenligning med Betingelserne under Normalflyvning, maa man erindre, at Dykningen med de nuværende Styrtbombers kan være 30 Sekunder eller endog endnu længere Tid.

Forholdene under Styrtstyrkning ligger altsaa væsentligt anderledes end ved Kunstflyvning, hvorunder Smøreolie, Brændstof og Kølevædske paa Grund af Centrifugalkraften almindeligvis forbliver i normal Stilling eller dog kun udsættes for ganske korte og betydningsløse Forstyrrelser.

Brændstoffiltørrel.

Under længere Dykninger løber Brændstof og Smøreolie forefter i Tankene i Dykkeretningen. Det viste sig straks fra første Færd nødvendigt at

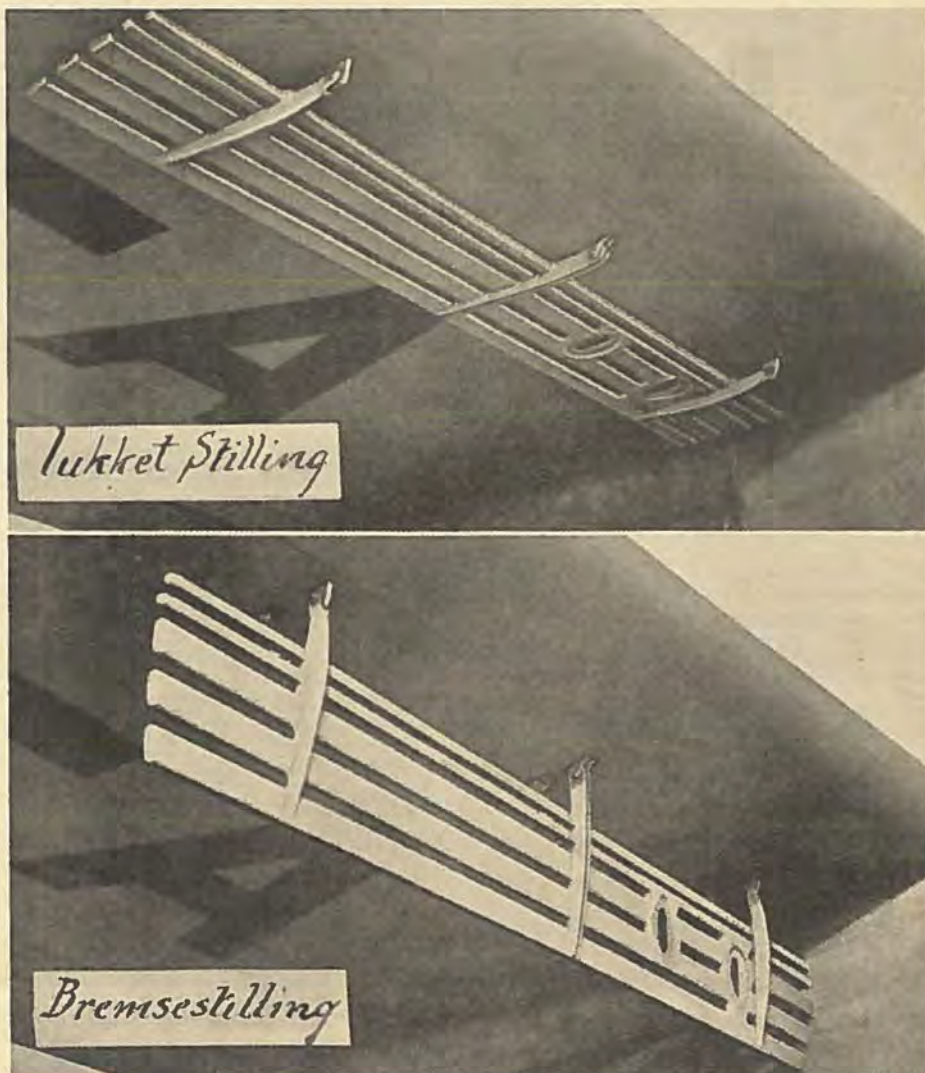
bygge Brændstof- og Smøreolietanke saaledes, at Tilførslen til Motorerne saavel under Styrtstyrkning som under Stigning stadig kan foregaa sikkert, ligesom det maatte sikres, at en af Tankenes Luftledninger stadig er fri.

Indsprøjtningssumpen sikrer en ligelig Brændstoftildeling til hver Cylinders uanset Flyvestillingen.

Oliecirkulationen.

Under Styrtstyrkning samler Oliens sig i Tandhjulsdrivsumpen i forstærket Grad. Fødepumpen maa være saaledes beregnet, at den kan aftage den samlede Olie, som er løbet til Sumpen under Dykningen. Det samme gælder for Fødepumpen til Motorens forskellige Apparater. Den maa under Stigning kunne befordre flere Gange den Oliemængde, som kræves under Normalflyvning.

Under Dykning vil den sidstnævnte Pumpe imidlertid næsten kun befordre Luft, og den førstnævnte Pumpe



Styrtstyrkebremsen paa Ju. 88.

vil under Stigning paa Grund af Oliens Samling i den agterste Del af Sumpen ligeledes kun suge Luft.

Som bekendt er Ilten i Luften som Følge af dens Tendens til Frembringelse af Korrosion skadelig for Lejerne og maa derfor holdes borte fra disse. I de nuværende Anlæg bortføres Luften hovedsagelig gennem Olie-tankenes Udluftningsaabninger. En særlig Udluftningsanordning indbygget foran i Krumtapakslen hindrer eventuelle tilstedeværende Luftblærer i at trænge ind i Krumtaplejerne. Denne Udluftningsanordning virker som en Centrifuge. De tungere Smøreolie-dele bliver slynget ud til Siden og trykkes ind i Lejerne. Luften føres derimod til Midten og flyder ud i Krumtaphuset.

Motorens Smørlug.

Normalt lukkes der for Gassen under Styrt dykning. Motoren løber derfor ved Propellerens Vindmølle-virkning med højt Omdrejningstal. Den gaar med sen Tænding, og der sprøjtes kun en ringe Brændstofmængde ind i Cylindrene.

Faldet i det normale Arbejdsstryk bevirker, at en Del af den rigelige Smøreolie-mængde, der findes i Cylindrene, slynges ud gennem Udstødsventilerne og forsvinder med Udstødsprodukterne.

Dette er altsaa et Fænomen, hvoraf der ikke kan drages den Slutning, at der er noget i Vejen med Motoren.

Paa Grund af den rigelige Olie-mængde i Cylindertoppene stilles der store Fordringer til Tændrørene, som naturligt under Dykningen er udsat for at blive oversprøjet med Olie, men som alligevel ikke under den paafølgende Stigning maa give Anledning til daarlig Tænding. En hensigtsmæssig Anordning af Tændrørene og Cylindrhovederne sikrer Motorens fejlfri Gang.

Overladeranordningen.

Overladeraggregatet skifter automatisk under Styrt dykning fra Højdelader til normal Ladning ved Jorden.

Indstillingsautomaten, der arbejder under Paavirkning af et barometrisk Daasesystem, paavirker Omskifterbælgelsen i ca. 2500 m Højde og udløser under fortsat Styrt Lamelkoblingen til Overladeren saaledes, at denne derefter løber med lavt Omdrejningstal.

Ved paafølgende Stigning udvider Daasesystemet sig atter og bevirker, at der i en Højde af ca. 2500 m omskiftes til Højdelader, d. v. s. til højere Om-

drejningstal. Desforuden findes i Overladerens Drivautomatik en Sikring, som virker ved Hjælp af en Centrifugalregulator, og forhindrer at Overladeren løber for stærkt under Styrt dykning.

Ladetrykregulatoren.

Ladetrykregulatoren afpasser Lufttrykket i Indsugningsledningerne i alle Flyvehøjder. Med sin barometriske Regulering følger den den stærke Lufttrykændring under Styrt dykning.

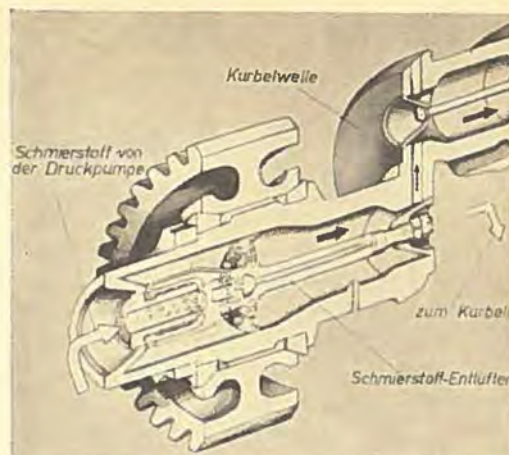
Det er overordentlig beundringsværdigt, at dette ømfindtlige Apparat kan arbejde fejlfrit og kun sjældent giver Anledning til Forstyrrelser, og det saa meget mere som det skal fungere godt saavel under Dykning som under Stigning under store Ændringer i det atmosfæriske Tryk.

I Tyskland raader man nu over en Mængde Erfaringer med Hensyn til Fabrikationen af Styrtbombmaskiner. Hertil kommer den Omstændighed, at saavel selve Luftfartøjet som tilhørende Motorer og Propellere fremstilles paa en og samme Fabrik, nemlig paa Junkers Værkerne. Herved bliver det muligt for Flyvemaskinkonstruktøren og Motorkonstruktøren paa let tilgængelig Maade at arbejde Haand i Haand for at faa Materiellet til at passe sammen efter de stillede Krav.

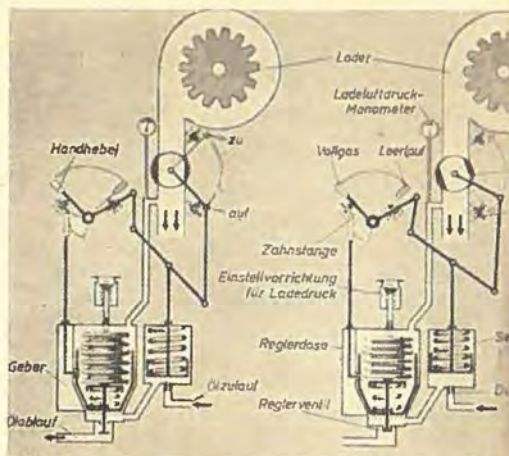
Betjening af Motor og Propeller under Styrt dykning.

Rækkefølgen i Betjeningen før, under og efter Styrt flyvning er individuel.

Særlige Paavirkninger under Styrt flyvning	Modforholdsregler
Den kraftige Luftstrøm afkøler Vand- og Oliekøler i forstærket Grad.	Luk for Olie- og Vandkøler.
Propelleren forsøger at give Motoren for højt Omdrejningstal.	Indstil Propellerbladene paa stor Stigning (sker ved VS Propelleren automatisk, ved VDM Propelleren ved Haandbetjening). Motorgasspjældet sættes i Tomgangsstilling.
Luftfartøjet styrter med tiltagende Fart.	Før Styrt dykkebremsene ud i Bremsstilling.
Luftfartøjet faar Tendens til at overgaa til normal Flyvestilling.	Trim Luftfartøjet, saa det bliver næsetungt.
Under den efter Styrt dykning paafølgende Stigning taber Luftfartøjet hurtigt Farten.	Sæt Motorspjældet paa »Fuldgas«. Træk Styrt dykkebremsene ind.
Ved aftagende Hastighed kan Motoren ikke afgive den fulde Ydelse, naar Propellerbladene er indstillet paa høj Stigning.	Indstil Propellerbladene paa lille Stigning (automatisk eller ved Haandbetjening).
Luftfartøjet er næsetungt.	Eftertrim Luftfartøjet.
Stor Varmeudvikling i Motoranlægget.	Aabn for Olie- og Vandkøler.



Smøreolie-Afluftning.



Ladetrykregulator paa Jumo 211.

REDNINGSFLYVEBAAD DORNIER DO 24



DORNIER-WERKE
G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab opretter raadgivende Afdeling

DA Bestyrelsen er klar over, at mange af Medlemmerne arbejder med forskellige flyvetekniske Spørgsmaal og dertil savner Raad og Vejledning, har man besluttet forsøgsvis at optage en raadgivende Virksomhed for Medlemmerne. Inden for Selskabets Ledelse findes Ekspertter paa næsten alle Flyveomraader, og disse vil kort og uden Betaling besvare Henvendelser fra Medlemmerne om Raad og Vejledning, idet Forespørgsler, som kræver større Indsats, maa henvises til Bureauer og Teknikere, der arbejder med disse Spørgsmaal mod Betaling.

Forespørgslerne, som vil blive behandlet fortroligt, sendes til Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Raadgivende Afdeling, Nørre Farimagsgade 3, København K., og maa være ledsaget af frankeret Svarkuvert. Der vil saaledes ikke i »Flyv« eller paa anden Maade i Pressen fremkomme noget om Henvendelsernes Art eller Navne paa Forespørgslerne, undtagen Aftale herom forud er truffet.

Direktør Dan la Cour er død

EFTER nogen Tids Sygdom er Direktør for Meteorologisk Institut Dan la Cour afgaaet ved Døden den 20. Maj.

Direktør la Cour havde et meget anset Navn indenfor den internationale videnskabelige Verden, der i Aarenes Løb havde betroet ham mange fremskudte Tillidsposter, der viste, hvor højt man værdsatte hans Arbejde for den videnskabelige meteorologiske Forskning.

Direktør la Cour interesserede sig ogsaa for aeronautiske Spørgsmaal, og igennem flere Aar var han Medlem af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Bestyrelse, hvor hans Arbejde satte sig blivende Spor, idet han var Medstifter af »Flyv«. Det var et Arbejde, der interesserede Direktør la Cour overordentlig meget, og »Flyv« mindes med Glæde og stor Taknemmelighed hans Medarbejderskab.

Saa slutter vi Konkurrencen for denne Gang

HERMED slutter vi Konkurrencerne for denne Gang. Nu begynder Sommeren, og der bliver andre Ting at beskæftige sig med end indendørs Opgaver. Modelflyverne har travlt med at sætte nye Rekorder, og selv om Svæveflyverne er stærkt hæmmede i deres Virketrang, vil der ogsaa her, indenfor de tilladte Rammer, blive lidt Flyvning paa de autoriserede Pladser. Om Motorflyvningen taler vi ikke, men den tænker vi saa meget mere paa!

Til Efteraaret haaber vi igen at kunne indbyde til en Konkurrence under nye Former, og hermed takker vi for den udmærkede Tilslutning og store Interesse, der har været for Opgaverne; saavel hvad Mængde som Kvalitet angaar har det været en glædelig Overraskelse at konstatere, hvor mange dygtige Teknikere vi har indenfor de 3 Sportsgræne af dansk Flyvning.

Vinderne i Maj blev: Opgave

A: Flyvemekaniker Aage Hansen, Kochsvej 13¹, København V.

B: Maskinlærling Søren Braad, »Stensholm«, Hadsten, Jylland.

Vinderne vil faa tilsendt Gavekort paa henholdsvis Kr. 15.00 og Kr. 10.00.

Løsning paa Opgave A.

1. Vindtrekant:

RBK = 267°, RSK = 257°, KK = 258°, BF = 160 km/T.

Distance: 266 km. Flyvetid: 1 Time 40 Min.

2. Vindtrekant:

RBK = 87°, RSK = 77°, BF = 160 km/T.

Vindretning: 45°, Vindhastighed: 50 km/T.

Løsning paa Opgave C.

1. Spændvidden 18,0 dm. Gen. Dybde 1,5 dm.
2. Areal 8,91 dm. Spændv. 6,7 dm. Gen. Dybde 1,34 dm.
3. Trykcenterafstand 46,9 cm.
4. Kroptværsnit 66,125 cm².
5. Vægt. Mindst: 405 Gram.
6. Man maa anbringe 30 Gram Ballast i Tyngdepunktet.

NYE BØGER

Modellflug im NS-Fliegerkorps, af G. Bengtsch — W. Haas. 256 Sider. 235 Illustrationer.

Omtrent samtidig med Udgivelsen af »Modelflyvesport« herhjemme, udkom der i Tyskland »Modellflug im NS-Fliegerkorps«, der trods sine kun 250 Sider faktisk indeholder alt om tysk Modelflyvning før og nu. Bogen giver Læseren et glimrende Indblik i tysk Modelflyvnings Organisation og nuværende Standard.

»Modellflug« er skrevet af ikke mindre end 15 af de førende Modelflyvere i Tyskland, der hver har behandlet sit Emne af Bogen. Af Forfatterne var bl. a. Franz Alexander, Poul Schröter og Wilhelm Haas Ledere af det tyske Hold, der deltog i King Peter's Cup i London 1939, og som det danske Hold lærte nærmere at kende.

Tysk Modelflyvnings Historie fra Brd. Lilienthal og til Krigens Udbrud, Oprettelsen af Rigsmodelflyveskoler og Modelflyvningen som Pligttag i tyske Skoler, er belyst i en Række interessante Kapitler.

Herefter følger en Oversigt over Modelmaterialer og -værktøj og forsk. Hjælpe midler, der anvendes ved Bygning af Modeller. For »Selvkonstruktøren« er der et Kapitel med Vejledning i rigtig Angivelse af Maal og Tegn ved Tegning af Modeller.

Udviklingen af de tyske Svævemodeller, lige fra Papir- og Papmodeller til Gentsch og Strolch er gennemgaaet, men om særlig nye fremragende Svævemodeller, savnes der Oplysninger. Om Gummimotor-modeller, Propelfremstilling og Bygning i Almindelighed er der intet Nyt at bemærke i Bogen, for dem der har læst andre tyske Modelflyvebøger, som f. Eks. Horst Winklers Bog.

Om Vingeslagsmodeller med Gummimotor eller Benzinmotor handler et interessant Kapitel, og ligeledes om Metal-

byggemetoder og Styring af Modeller ved Hjælp af Kompas eller Lys. Pendul- og Vindfanestyling faar i Bogen Dødsstødet. Radiostyring er kun ganske kort omtalt. Drivkraftmidler for Modelflyvemaskiner har altid været Genstand for Undersøgelser. Gennem Aarene har utallige »Motorer« været prøvet, saasom Urværk, Fjedre, Raketter, komprimeret Luft og Dampmaskiner. Selv om man nu godt er klar over, at kun Gummistrenger og Benzinmotorer er anvendelige, eksperimenteres der dog stadig med Dampmotorer. Med højkomprimerede Turbiner har man opnaaet Omdrejningstal for selve Turbinen paa 40000 Omdr./Min., som ved Tandhjuludveksling nedsættes til nogle faa Tusind Propelomdrejninger. Foreløbig vejer Dampmotoren mere i Forhold til Ydelsen end Benzinmotorer, men der eksperimenteres stadig med Forbedringer.

De Modelflyvere, der behersker Sproget, og som vil vide noget om tysk Modelflyvnings Organisation og Udvikling, vil sikkert have meget Udbytte af at læse denne Bog. Som »Modelflyvesport« er danske Modelflyvers Haandbog, er »Modellflug« tyske Modelflyvers, og bedre Modelflyvebog er ikke tidligere udkommet i Tyskland. SWB.

»Svenske Flygere i Østerled« af Bjørn Bjugger. Bonniers Forlag, Stockholm: tilsendt fra P. Haase og Søns Boghandel. 128 Sider. Sv. Kr. 3,50.

»Svenske Flygere i Østerled« er en Beretning om de frivillige, svenske Flyveres Deltagelse i den finsk-russiske Krig i 1939—1940. Under Kommando af Major Hugo Beckhammer opstilledes en svensk Flyverafdeling (F. 19), der kom til at bestaa af 1 Jagereskadrille paa 12 Gloster Gladiator og 1 let Bombegruppe paa 4 Hawker Hart. Flyverafdelingen var un-



Luftens
Redningskrans:
Den paalidelige

AUTOFLUG- FALDSKÆRM

Den yder Flyveren **Sikkerhed**
i **Luften** og har staaet sin
Prøve i Krig og Fred.

AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR **TEMPELHOF**



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Paa Lager haves for Tiden:

Der deutsche Flugsport, hft.... Kr. 7.75

Felgiebel: Benzinmotoren für

Flugmodelle « 7.00

Krieger: Flugzeugführung « 7.00

Zuerl: Der Segelflug im Wett-
bewerb der Völker, ib. Kr. 13.00

Flyvetekniske Bøger forskrives paa hurtigste Maade

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60 — Central 13.404

KØBENHAVN V.

Ny Modelflyverkonkurrence

Flyv med Modelsvæveplanen W-Junior

Vi starter en Flyve-Konkurrence for Modelflyverne.

Med Sommerens Begyndelse tager ogsaa Modelflyvningen Fart og det gælder derfor om at faa saa mange som muligt med i den sunde og herlige Modelflyvesport. Vi har derfor arrangeret en Konkurrence, hvor ogsaa de, der ikke hidtil har været Modelflyvere, kan være med, idet vi lader Konkurrencen foregaa med det lille og nemme Modelsvæveplan W-Junior.

Dette Svæveplan benyttes allerede i stort Antal af Begyndere i Modelflyvningen, men det flyves ogsaa af de mere erfarne Modelflyvere, da det har virkelig gode Flyveegenskaber.

Vi begynder straks — og der er mange Præmier!

Konkurrencen begynder den 1. Juni og varer indtil 15. August, fordelt over ialt 5 Perioder, der hver for sig præmieres, saaledes at man hele Sommeren igennem har Chancer for at vinde en eller flere af de mange Præmier der udsættes.

Perioderne er inddelt saaledes:

- 1.—15. Juni.
- 16.—30. Juni.
- 1.—15. Juli.
- 16.—31. Juli.
- 1.—15. August.

Indenfor disse Perioder udsættes hver Gang en 1. og en 2. Præmie for den længste Flyvetid. Naar saa de fem Perioder er afsluttede, præmieres de tre bedste Resultater med 3 Slutpræmier.

Præmielisten.

- 1. Præmie: 1 Byggesæt W12 (eller 1 Gavekort paa Kr. 6.00).

- 2. Præmie: 1 Byggesæt W2 eller 1 Gavekort paa Kr. 4.50).

Slutpræmierne:

- 1. Præmie: 1 Gavekort paa Kr. 25.00.
- 2. Præmie: 1 Gavekort paa Kr. 15.00.
- 3. Præmie: 1 Gavekort paa Kr. 10.00.

Gavekortene kan benyttes til Indkøb af Modelflyvemateriale efter W-Prislisten, der tilsendes paa Forlangende.

Regler for Deltagelse i FLYVs Modelflyverkonkurrence med Modelsvæveplanen W-Junior.

1. Konkurrencen gælder kun for Flyvninger med Modelsvæveplanen W-Junior.

2. Resultaterne af Flyvningerne skal indsendes paa de i »Flyv« indsatte Kuponer og være attesterede af en Tidtager, der har kontrolleret Tiden enten med et Stopur eller med et Ur med Sekundviser.

3. Starten kan være enten Haandstart eller Højstart og saaledes, at Haandstart kun maa ske fra naturlige Højdeforskelle i Terrænet, ikke fra Bygninger, Taarne el. lign.

4. Hver Deltager kan indsende flere Resultater i hver Periode, men kun den bedste præmieres.

* * *

Hensigten med denne Konkurrence er, som sagt, at forøge Interessen for den herlige Modelflyvesport og der er derfor Adgang for alle til at deltage enten man er Medlem af en Modelflyveklub eller ikke. Vi haaber derved, at der hos de, der ikke allerede er i en Klub, maa skabes Interesse for at komme der, eller til selv at danne en ny Klub. Nydannede Klubber, der ønsker at slutte sig til Dansk Modelflyver Union, vil kunne faa Hjælp og Vejledning hertil ved Henvendelse til Herr Jørgen Gamst, Paradisgaarden,

Det flyvende Personel er i Luften næsten hver Dag; af 65 Dage er der kun 2, hvor der ikke bliver fløjet, og Personellet paa Jorden maa i mange Tilfælde arbejde baade Dag og Nat. Det er en haard Tid, men de unge svenske Flyvere gaar til deres Gerning med allerstørste Beslutsomhed og Offervillie.

Bogens Forfatter, Kapt. Bjørn Bjuggren, var tjenstgørende som Stabschef ved den frivillige, svenske Flyverafdeling, og hans nøgterne Beretning er præget af stor Saglighed, samtidig med at Bogen er interessant og spændende for den læge Læser.

Glostrup, der gerne giver alle Oplysninger.

Og hermed ønsker vi alle nye og gamle Modelflyvere velkommen til »Flyv«s W-Junior-Konkurrence.

De, der ikke allerede har et W-Junior Modelsvæveplan, kan købe et færdigt Byggesæt for Kr. 2.50, Modelen er meget let at bygge, det tager kun faa Timer og der skal ikke anvendes nogen Art Værktøj, da alle Delene er færdigt tilpassede.

Dersom man ikke selv vil bygge, kan Modelsvæveplanen ogsaa købes færdigt, det koster da Kr. 4.00.

Saa vel Byggesættet som det færdige Modelsvæveplan, kan faas hos de fleste Bog- og Papirhandlere eller i Sports- og Legetøjsforretningerne. Del tilsendes ogsaa portofrit fra »Flyv«s Forlag, Vesterbrogade 60, København V, mod Indsendelse af Beløbet evt. i Frimærker.

KUPON

for Deltagelse i FLYVs W-Junior-Konkurrence.

Indsendes senest 15. Juni til FLYVs Ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Undertegnede har i Tiden mellem 1. og 15. Juni opnaaet en Flyvetid paa Min. Sekunder med mit Modelsvæveplan W-Junior.

Navn

Adresse

By

At Flyvningen har fundet Sted indenfor det angivne Tidsrum og har været af den anførte Varighed attesteres:

Navn

Adresse

BESTILLINGSEDEL

Kan indleveres til enhver Boghandler eller til FLYVs Forlag, Vesterbrogade 60, København V.

Undertegnede bestiller herved:

1 Byggesæt til Modelsvæveplan W-Junior Pris Kr. 2.50.

1 Modelsvæveplan W-Junior, færdigbygget, Pris Kr. 4.00.

Navn

Adresse

By

Ved Bestilling fra Forlaget maa Beløbet medfølge, evt. i Frimærker.

derlagt Chefen for det svenske frivillige Korps, og dens Operationsomraade var hele Frontafsnittet Nord for Uleåborg. Alt Personel og Materiel kom fra Sverige.

Den lille svenske Flyverafdeling kom til at opleve nogle spændende og anstrengende Dage i den Periode, de maatte kæmpe imod den russiske Overmagt. Allerede den første Dag for Flyverafdelingens Indsats (12.—1.—1940) mistede Bombergruppen 3 af sine Maskiner, og i lang Tid maatte den nøjes med een Maskine til Løsning af Opgaverne. (Senere tilgik en Erstatningsmaskine, saa Gruppens Styrke kom op paa 2 Maskiner).

ARADO AR 196



ARADO FLUGZEUGWERKE · GMBH · POTSDAM (TYSKLAND)

Et nyt Modelbygger-Materiale

CELLOFINER er et hel nyt Materiale til Fremstilling af Profiler, Randbuer, Spanter, Torsionsnæser o. m. a. til Modeller.

Cellofiner vejer omtrent det samme som Krydsfiner, men er langt stærkere fordi det er sejgt, men alligevel stift og fordi det er omtrent lige stærkt i alle Retninger, saa man er uafhængig af i hvilken Retning, man lader Materialets Fibre løbe.

Cellofiner kan der skæres, saves og klippes i og det flosser ikke, naar man klipper i det — tværtimod. Cellofiner kan med Fordel limes med en tykflydende Koldlim og det kan bøjes over Damp.

Det har været vanskeligt at fremskaffe et Materiale, der ikke alene er ligesaa godt som Krydsfiner, men som ogsaa var bedre og havde større Anvendelsesmuligheder, fordi de nu anvendte Klæbematerialer i Almindelighed ikke er tilstrækkelig gode. Cellofiner er imidlertid hjemkommet og gennemprøvet og der kan garanteres for Kvaliteten.

Cellofiner findes i følgende Tykkelser: 0,2 — 0,3 — 0,4 — 0,6 — 0,8 og 1,0 mm og største Format er 66 × 100 cm Plade.

Alle Modelflyveklubber, tilsluttet Dansk Modelflyver Union, har faaet tilsendt en Prøve af hver af Tykkelserne af Cellofiner, og det vil være interessant at se, hvilke Anvendelsesmuligheder der kan findes for Cellofiner.

35 Numre Model Airplane News og 25 Numre Aero Modeller, begge af Aargangene 1937-41, sælges samlet for Kr. 55.00. Henvendelse til Henning Schrøder, Hellerup-Lunds Allé 11, Hellerup.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45 × 12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prisliste

*Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn*

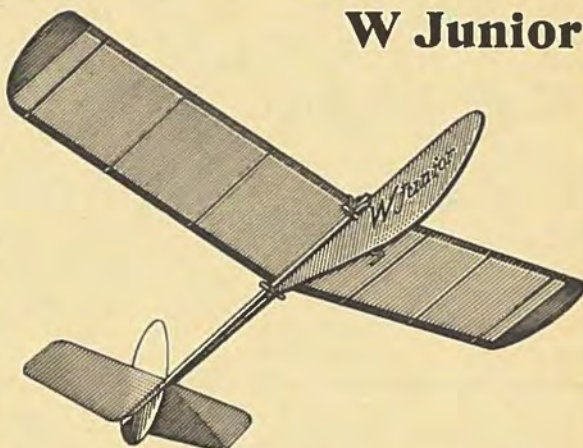
ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller

35, Pilestræde - København K.

Telf. Central 9230

W Junior



Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00

(Benzinmotorer for Modelflyvere
„KRATMO“ Byggesæt for Benzinmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Færdig forarbejdede Propeller:
Originale Kratmo i Træ: 270 - 365 - 450 m/m.
— i Alu: 265 - 365 m/m.

Uforarbejdede Propeller:
Originale Kratmo, støbt Alu: 265 - 365 m/m.

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!



„CEROS 4“
1/8 HK

Den danske Motor
passende for 1 1/2 m's
Modeller

Pris kompl. 90 Kr.

„Ceros“, Tarm, Jylland

Hvad sker - og hvornaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værløse

Danske Flyvere. I Anledning af at »Danske Flyvere« har bestaaet i 25 Aar, afholder Foreningen en Festmiddag Lørdag den 1. August 1942 Kl. 18,30 i Haandværkerforeningens Selskabslokaler, Dr. Tværgade, København.

Foreningen Danske Flyvere er den ældste Forening af Flyvere i de nordiske Lande og formentlig ogsaa den ældste Forening af Flyvere, der i uforandret Form har bestaaet indfor Europa i saa lang en Aarrække.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt, Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

Randers Flyveklub har afsluttet sit teoretiske Flyvekursus, der har været fra 8. April til 15. Maj. Det startede med 53 Deltagere, men en Del har af forskellige Grunde været forhindret i at deltage i hele Kursuset; alligevel har 35 indstillet sig til Eksamen.

Undervisningen har vakt stor Interesse, og Flyveklubben har faaet Opfordring fra mange Sider til at arrangere et nyt Kursus.

*

Som Repræsentanter for Luftsportens Fællesraad i Aalborg har de tre tilsluttede Klubber valgt følgende:

Aalborg Flyveklub: Direktør W. Langer (der er blevet valgt til Raadets Formand), Direktør J. Jørgensen og Redaktør A. Schiøtz-Christensen.

Svæveflyveklubben »Aviator«: Bankass. H. Rasmussen, Murerm. J. Dufresne og Bogtrykker C. Holten-Andersen.

»Aviator«s Modelflyveklub: Lærer J. Odgaard Christensen.

*

Sportsflyveklubbens ordinære Generalforsamling. Vor ordinære Generalforsam-

ling d. 21. Marts var meget stærkt besøgt. Hele Kvindelig Læseforenings store Sal var fyldt og vore gamle Medlemmer havde her for første Gang Lejlighed til at hilse paa vore mange nye Medlemmer, som nu fylkes om Klubben.

Generalforsamling trak meget længe ud og maatte til sidst afsluttes med, at der blev fastsat en ekstraordinær Generalforsamling; denne blev afholdt den 14. April, men bragte heller ikke noget endeligt Resultat. Der blev derfor fastsat endnu en ekstraordinær Generalforsamling til den 28. Maj. Paa dette Tidspunkt var FLYV gaaet i Trykken, men vi skal i vort Juli Nummer bringe et samlet Referat af de tre Generalforsamlinger.



FLYVERTROPPERNES SOLDATERFORENING

Formand: Kobmand Chr. Smørum, Jonstrupvej, pr. Ballerup, Telf. Maaløv 344.
Kasserer: Maskinarbejder Edm. Nielsen, Statholdervej 2, N.V., Postgiro 23856.

I forrige Nummer var indløbet en meningsforstyrrende Ombyrderfejl i nedenstaaende, som vi derfor gentager i sin rigtige Form:

Stiftelsesfest og Faneindvielse.

Ved en smuk Højtidelighed havde Flyvertroppernes Soldaterforening den 11. April Faneindvielse paa sin 2-Aars Stiftelsesdag.

Sammenkomsten holdtes i Odd Fellow-Palæet, hvor ca. 150 Medlemmer med Damer var kommet til Stede. Og da Københavns frivillige Luftforsvars Orkester havde indledet med Riberhusmarchen, og Formanden, Kbmd. Chr. Smørum, budt velkommen, holdt Foreningens Ærespræsident, Chefen for Hærens Flyvertropper, Oberst C. Førslev Festtalen. Endvidere talte Chefen for Flyvertroppernes tekniske Tjeneste, Oberstløjtnant L. Bjarkov om Flyveroplevelser.

Den nye Fane blev indviet af Chefen for Jydske Flyverafdeling, Oberst Tage Andersen, Chefen for Sjællandske Flyverafdeling, Oberstløjtnant C. C. Larsen, og Kbmd. Chr. Smørum, der hver slog et Søm i Fanestangen, hvorefter Forsamlingen sang: »Der er ingenting, der mæner, som et Flag, der gaar til Top«.

Efter Faneindvielsen samledes man til en Forfriskning, og Aftenen sluttede med et vellykket Bal.

*

Den 15. April aflagde Flyvertroppernes Soldaterforening Dansk Industri Syndikat Besøg. Over 50 Medlemmer deltog.

Kaptajnlejtant Westenholz bød velkommen og gav en Oversigt over Syndika-

tets Virksomhed, og Driftsleder Sørensen fremviste de forskellige Vaaben, hvorefter man under kyndig Vejledning gennemgik de forskellige Afdelinger.

Besøget sluttede med, at Syndikatets Ledelse bød paa Smørrebrød og Kaffe.

Alle var enige om, at det havde været en interessant og lærerig Tur.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev, Dronninggaardsallé 120, Holte

Dansk Svæveflyver Unions Repræsentantskabsmøde i Odense den 12. April havde samlet en talrig Forsamling af de tilsluttede Klubber. Adjunkt Borch, Aalborg, valgtes til Dirigent og gav Ordet til Formanden, Kaptajn H. Heinrich Nielsen, der aflagde Beretning om det forløbne Aar.

Holten-Andersen, Aalborg, mente, at Unionen gjorde for lidt for Klubberne.

Formanden tog dette til Efterretning, idet han bemærkede, at der laa et stort Arbejde bagved de talrige Forhandlinger og Møder. Endvidere redegjorde Formanden for Unionens Planer om Oprettelse af en Sommerlejr i Lundtofte, — saavidt muligt i Juli. De københavnske Klubber vilde stille deres Materiel til Disposition, mod at det blev forsikret. Unionen paa-tænker at bygge en transportabel Hangar paa Sjælland, idet Stenfeldt Hansen (Stamgruppen) har givet Tilsagn om 5000 Kr. fra Stamgruppen, dersom Unionen kunde rejse Resten. Formanden har foreløbig rejst 1000 Kr.

Regnskabet havde været rundsendt til Klubberne. Kassereren meddelte, at »Aviator«s Repræsentanter paatog sig at undersøge hvor meget det vilde koste at lade foretage eventuelle Reparationer paa Hangaren i Lønstrup. Der blev givet Decharge for Regnskabet.

Fischer, Aarhus, foreslog, at »Flyv« igen blev obligatorisk Medlemsblad for Svæveflyverne, og Knud P. Andersen opfordrede Klubberne til at gøre Propaganda for »Flyv«, da det i høj Grad er ønskeligt at have et Medlemsblad, der kommer alle Medlemmer af Unionen i Hænde.

Formanden, Kaptajn H. Heinrich Nielsen og Sekretæren, Oberstinde Harriet Førslev genvalgtes enstemmigt. Formanden og Sekretæren genvalgtes enstemmigt som Unionens Repræsentanter i D. K. D. A. S.'s Bestyrelse.

Efter at forskellige andre Spørgsmaal var behandlet, takkede Formanden for den gode Tilslutning til Mødet og udbragte det traditionelle Leve for Unionen.

*

Fra Tuborgfondet har Dansk Svæveflyver Union modtaget en Gave paa Kr. 3000,00. Dermed skulde Unionens Sommerlejr være sikret, og vi er derfor rede til at modtage stor Tilslutning til denne fra samtlige Landets Klubber.

*

Formanden for Flyveklubben »Ringens«, Hr. Ing. G. Hansen, har konstrueret en Transportkasse til Overgangsvæveplaner, der samtidig kan tjene til Opbevaringssted for disse. Tegninger og det nødven-

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

**

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

dige Beløb til Materiale til Bygning af disse Transportkasser kan faas ved Henvendelse til Unionens Sekretær, Fru H. Førslev, Dronninggaards Allé 120, Holte.

*

Paa Repræsentantskabsmødet i Odense blev det meddelt, at Dansk Ungdomskorps vilde arrangere en Sommerlejr for Svæveflyvere. Denne Sommerlejr er aflyst.

*

Aviator i Aalborg har lovet at paatage sig Islandsættelsen af Lønstruplejren. Medlemmerne har været ude for at tage et Overblik over Arbejdets Omfang, og det viser sig, at det mest er Maling, der tiltrænges, og det bliver nu gjort.

*

Dansk Svæveflyver Unions Sommerlejr.

Det kan forventes, at »Dansk Svæveflyver Unions« Sommerlejr vil blive afholdt i Dagene fra d. 19. Juli—16. August i Aar.

Sommerlejren, hvis Hovedformaal er at blive en Træningslejr for de af Unionens Medlemmer, der ikke har fløjet de sidste to Aar, vil blive delt i to Afdelinger, en for »A« og »B« Flyvere, der skal afholdes i Lundtofte i Dagene fra d. 19. Juli—1. August, og den anden, der vil blive anlagt i Slagelse Flyveklubs nye Svæveflyveterræn ved Bjergsted i Nærheden af Jyderup, i Tiden fra d. 3. August—16. August. Denne Lejr skal hovedsagelig være for »C« Flyvere, idet man vil faa rig Lejlighed til Træning i Skræntflyvning, dog kan »B« Flyvere deltage og her erhverve »C« Certifikatet. Hver Afdeling kan evt. deles i to Hold, hver paa 8 Dage, dog vil Lejren ved Bjergsted i Tilfælde af for lille Tilslutning blive i 14 Dage for et Hold.

Materiellet til Sommerlejrene er hovedsagelig stillet til Disposition af de københavnske Klubber, saaledes vil der paa Lundtofte være 5—6 Skoleglidere og to Spil og evt. to Gummitove. En nærmere Beskrivelse af Terrænet ved Bjergsted vil følge i næste Nr. af Flyv.

Lejren i Lundtofte vil blive ledet af Løjtn. Berg, og Lejren ved Bjergsted vil blive ledet af Løjtn. A. H. Jørgensen og Carl Johansen.

Deltagelse i Sommerlejren er gratis for Unionens Medlemmer, og Tilmeldelse skal ske til Unionens Sekretær: Fru H. Førslev, Dronninggaards Allé 120, Holte, inden d. 10. Juli.

De endelige Bestemmelser om Sommerlejren vil tilgaa Klubberne fra Unionen, først i Juni.

*

»D«.

Nye A-Certifikater. »Ringens«, København, meddeler, at følgende har taget A-Certifikat: Poul Suadican (Nr. 190) og Thorbjørn Sigurdarsson (Nr. 191).

DANSK MODELFLYVER UNION

Form.: Sven Wiel Bang, Enighedsvej 8, Chl. Sekretær: Jørgen Gamst, Paradisgaarden, Avedøre, Glostrup.

Odense har nu igen 2 Modelflyveklubber, idet der er startet en Klub ved Navn »Bent Rom«, som nu er tilsluttet Unionen. Klubben er paa 6 Medlemmer og Formanden er Palle Thomsen, Rødegaardsvej 49, Odense.

Svendborg Modelflyveklub er nu tilsluttet D. M. U. med 6 Medlemmer. Klubbens Formand er Egon Juel-Rasmussen, Jesens Mole 21, Svendborg. Klubben har bestaaet i 4 Aar og har tidligere været under Forbundet. Ifølge Oplysninger fra Klubben savner den desværre en velegnet Flyveplads, for de sydfynske Egne er jo ret skovrige og adskillige Flyvninger ender desværre i Toppen af et højt Træ. Klubben havde derfor sidste Aar Abonnement paa Falck, som skulde møde med en lang Stige i saadanne Tilfælde. — En udmærket Idé, som kan anbefales lige stillede Klubber til Efterfølgelse.

*

Danmarksrekorden i Vandstart i Klasse 2 er atter sat op. Jørgen Dommergaard, Rungsted Modelklub, satte d. 26/6—42 Rekord i Klasse 2d og absolut Danmarksrekord. Rekorden er nu paa 42,8 Sek. Modellen startede fra et Vandhul i et oversvømmet Terræn. Data: Spvd. 735 mm. Længde 610 mm. Planareal 7,95 Kvdm. Vægt 130 gr. Motoren bestod af 12 Streng 6,4×0,85 mm. Propel Diam. 340 mm. Stigning 475 mm. Den gamle Rekord indehaves af Johs. Thinesen, O.F.-F. med 34,2 Sek.

*

Dansk Modelflyver Unions Sommerlejr Sommeren 1942. Lejren vil igen i Aar blive afholdt paa Mols, hvor der flyves fra den 137 m høje Agri Bavnehøj. Selve Lejren vil blive afholdt i Fuglsølejren. Der aabnes den 6. Juli Kl. 11,30 og lukkes igen den 12. Juli Kl. 11.

1. Skræntsflyvningskonkurrence i Klasserne 7—8—9. Specielle Modeller deltager i samme Klasser og inddeles efter Planarealet.
2. Danmarks mesterskabskonkurrence for Svæve modeller i Klasserne 7—8—9. Nærmere Regler vil tilgaa Klubberne.
3. Motormodeller. Motormodellerne starter kun i en Klasse, hvori alle Modeller deltager. Der vil blive indført et Handicap for de mindre Modeller. Dette sker af Hensyn til den herskende Gummimangel.
4. Byggekonkurrence. For alle de i de øvrige Konkurrencer deltagende Modeller afholdes en Byggekonkurrence. 1. Præmie er KLM-Pokalen.
5. Indendørskonkurrence. Der vil blive afholdt en Konkurrence for Mikrofilmmodeller i Fuglsølejrens Gymnastiksal. Konkurrencen er nærmest tænkt som en Slags Opvisning for at udbrede Kendskabet til Bygning og Flyvning med Mikrofilmmodeller.
6. Teorikonkurrence. Der vil blive afholdt en individuel og en Klubkonkurrence.

*

Alle Meddelelser, som ønskes optaget i »Flyv«, skal være Pressesekretæren, Helge Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup, i Hænde senest den 10. i Maa n e d e n til Optagelse i næste Nr. af »Flyv«.

*

M.F. »Agaton«. Ordinær Generalforsamling blev afholdt Fredag d. 10/4—42 i Klublokalet. Til Bestyrelsen blev følgende valgt: Formand Finn Skjold Nielsen, Kasserer Poul Klarskov og Sekretær Chr. Kock, H. Schourupsgade 7, Aarhus.

Roskilde M.F. Roskilde Modelflyveklub afholdt Fredag d. 10/4—42 sin aarlige Generalforsamling i Klubbens Lokale.

Formanden, Erik Sørensen, bød velkommen og aflagde Beretning, hvori han oplyste, at der i det forløbne Aar var sat ialt 28 Klubrekorder.

Kassereren aflagde Regnskab, der balancerede med 163,36 Kr. og udviste en Kassebeholdning paa 6,90 Kr., Formanden oplæste Resultaterne af Vinterturneringen, der har været afholdt paa den isbelagte Roskilde Fjord og Resultatlisten blev som følger:

Klasse 7: Nr. 1 Erik Sørensen. Samlet Flyvetid: 17 Min. 7,1 Sek. paa 14 Flyvninger.

Klasse 8: Nr. 1 Erik Sørensen. Samlet Flyvetid: 19 Min. 29,9 Sek. paa 15 Flyvninger.

Klasse 9: Nr. 1 Holger Hanson. Samlet Flyvetid: 29 Min. 54,0 Sek. paa 9 Flyvninger.

Bestyrelsen genvalgtes.

*

M.F. »Stratus«. Paa Klubbens 3 Aars Fødselsdag afholdtes den 3. ordinære Generalforsamling i Klublokalet. Formanden aflagde en kortfattet Beretning om Klubbens Arbejde i det forløbne Aar. Den afgaaende Kasserer, Arne Bengtsson, fremlagde Regnskabet, som godkendtes. Et Forslag, fremsat af et Par af Medlemmerne om Indskrænkning af Bestyrelsen, blev vedtaget, og den indskrænkede Bestyrelse kom til at bestaa af følgende: Formand Erik Bugge, Sekretær og Rekordprotokolfører Ernst Olsen og Flyve- og Værkstedsleder samt Kasserer Hans Lassen.

*

M.F. »Aero«. Den 21. April aabnede M.F. »Aero« en Udstilling i Dagbladet »Sidste Nyt«s Udstillingslokaler paa Nørreby i København. Foruden »Aero« deltog ogsaa K. M. K. og »Stratus« i Udstillingen, som besøgte af ca. 200 Mennesker. De ca. 40 Modeller, der var udstillet, omfattede næsten alle Kategorier indenfor Modelflyvesporten; selv en Benzinmotor manglede ikke. Dommerkomitéen, som bestod af Kaptajn Foltmann, Redaktør Kaj G. Lauritzen, og de 3 Klubbers Formænd foretog Bedømmelsen, som foregik saaledes, at 2 Modeller fra hver Klub skulde præmieres. Præmielisten kom til at se saaledes ud:

M.F. »Aero« 1. Pr. H. E. Boesgaard for en Svævemodel. 2. Pr. Lasse Budtz for en Motormodel.

K. M. K. 1. Pr. Frank Hendrich for en ubeklædt Svævemodel. 2. Pr. Folke Vilstrup for en Skalamodel »Hawker Hurricane«.

M.F. »Stratus« 1. Pr. Hans Lassen for en Svævemodel. 2. Pr. Ernst Olsen for en Skalamodel »Hawker Hurricane«.

Torsdag den 30. April lukkede Udstillingen, som maa siges at have gjort Succes, naar det tages i Betragtning, at ingen af Medlemmerne i den arrangerende Klub er over 15 Aar. Kun maa man haabe, at »Aero«s Medlemmer maa blive lige saa dygtige til at bygge Modeller, som de er til at arrangere Udstilling, saaledes at de ogsaa kommer til at optræde paa Vinderlisterne over Unionens Stævner.

Odense Model-Flyveklubs 3. Landsudstilling

Den største og hidtil smukkeste i Provinsen



Udsnit af Udstillingen med Levin Jensens Motorvandmodel i Forgrunden.

I Dagene 4.—17. Maj afholdt O.M.-F. sin 6. Modelflyveudstilling, der samtidig er Klubbens 3. Landsudstilling. Ialt 15 Klubber med ca. 130 Modeller deltog.

Udstillingen blev afholdt i et af Landets smukkeste og mest velegnede Lokaler, nemlig Kunstudstillingsbygningen i Odense, hvor Ovenlyset gav det rigtige Lys i Planerne. Ualmindelig mange Klasser og Typer var repræsenterede.

Opfinderen, Direktør J. C. H. Ellehammer, havde velvilligst overtaget Protektoratet for Udstillingen.

Udstillingen aabnes.

Udstillingen var anlagt saaledes, at Svævemodellerne var ophængt i Flyvestilling, medens Benzin- og de store Motormodeller var anbragt paa et stort Midterbord, og de mindre Motormodeller og Skalamodellerne var anbragt paa Sidebordene. Paa Endevæggen var et Kæmpe-O.M.-F.-Emblem i blåt og O.M.-F.s Navn med store blaa Bogstaver anbragt. Under det var der et grønt Fynskort i Relief med 7 af Klubbens største Distanceflyvninger angivet med gule Pile.

Paa Væggene var store Foto-Forstørrelser fra Modelflyvernes Færd i det frie, Tegninger m. m., ophængt.

Mandag Aften Kl. 19.30 aabnede Oberstinde Harriet Førslev Udstillingen i Overværelse af særlig indbudte i Udstillingens Annekssal, der ydermere tjente som Foredragssal.

Bedømmelsen.

Tirsdag Eftermiddag d. 6.—5. foretoges Bedømmelsen af Oberstinde Harriet Førslev, Chefflyveleder, Kaptajnlejtant S. Aa. Dalbro, Direktør A. Fehr, Fyns Flyveklub, Ebbe Kring, Odense Svæveflyveklub, og Johs. Thinesen, O.M.-F.

Ubeklædte Svævemodeller:

1. Præmie: O. Møller, Vanløse M.F., J.U.-8.
2. Præmie: Levin Jensen, O.M.-F., L.J.18.

Beklædte Svævemodeller:

- Æres- og 1. Præmie, udsat af Fyens Stiftstidende: Gunner Kristensen, Vanløse M.F., 3½ Meters Halvskalamodel.
2. Præmie: Aage Høst Aaris, O.M.-F., A-Ha-2.
3. Præmie: H. M. Kau, M.F. Svalen, Ring, F.J.6.

Ubeklædte Motormodeller:

1. Præmie: Aage Høst Aaris, O.M.-F., A-Ha-5 Hastighedsmodel.

Beklædte Motormodeller:

- Æres- og 1. Præmie: Peter Christiansen, M.F. Condor, Helsingør, Selvk. i Kl. 2.
2. Præmie: Per Weishaupt, O.M.-F., Per W-53 Hastighedsmodel.
3. Præmie: Bjørn Thøgersen, O.M.-F., B-T-3.

Ubeklædte Skalamodeller:

1. Præmie: Eigil Jensen, Fredericia II, Mayo Composite Fly.

Diplom: Mogens Friis, F.II, Ha 139. Helmut Bach, Aviators M.F., I-16 Rata.

Flyvende Skalamodeller:

1. Præmie: Aage Andersen, M.F. Agaton, Gloster Gladiator.

Ikke-flyvende Skalamodeller:

- Æres- og 1. Præmie: J. Juncker Jørgensen, Vanløse M.F., Supermarine Spitfire II.

2. Præmie: Carl Høst Aaris, O.M.-F. Focke Wulf Kurier.

3. Præmie: Otto Jespersen, O.M.-F., Fieseler Storch.

Benzinmotormodeller:

1. Præmie: Egon Wallentin, O.M.-F., E.W.6.
2. Præmie: Bertel Kring, Kerteminde, Taylor Cub.

Vanløse M.F. gør sig meget fint bemærket ved at deltage med to af Udstillingens smukkeste byggede Modeller. Kristensens Spitfire II, som her er vist første Gang, er særlig Omtale værd. Spv. er ca. 1 m. Farve: Aluminium. Den skydbare Cockpitbeklædning er Genstand for især Skalamodelbyggeres Beundring. Man vil me-

gel gerne vide, hvordan det er lavet. Førrersædet er udstyret med Haandtag og Styrestænger en masse. Med disse betjenes Højde-, Sideror, Balance- og Bremsklapper, Understel, Landingslys, Navigationslys. Naar man har set denne Model med 500 Byggetimer bag sig, forstaaer man bedst, at Taalmodighed er en Modelflyverdyd.

Peter Christiansens Motormodel i Kl. 2 viser nye Inspirationer og Idéer. Den er ikke lavet efter de kendte Recepter. Med Understellet trukket ind og Propellerbladene trukket tilbage, er den i Virkeligheden den eleganteste Svævemodel. Planerne har et ret stort Sideforhold, ca. 12—14, og er forsynet med Maageknæk, hvor de to yderste Dele er tilspidsede. Kroppen har et cirkulært Tværnsnit. Haleplanet har V-Form og Dobbeltfinne. Sidstnævnte er Modellens eneste Skavank, idet det har slaaet sig som Følge af Anvendelse af for tynd Finer. Propellerspinnerens Linier fortsættes naturligt af Kroppens.

O.M.-F.s Stand med Skalamodeller i 1/100 Størrelse af de forskellige krigsførende Landes Typer var paa Grund af sin Aktualitet et godt Trækplaster.

Udstillingen var en fin Propaganda.

For at gøre saa meget Propaganda som muligt havde O.M.-F. tilrettelagt mange større Arrangementer. Saaledes var Kataloget, der uddeltes gratis, nummereret, saa hver Gæst deltog i Lodtrækning om en flyvefærdig Svævemodel, 120 cm Spv., udsat af Per Weishaupt. Gæst Nr. 1000 fik overrakt en Skalamodel, etc.

Under Udstillingen blev der i Anneks-salen holdt følgende Foredrag:

Tirsdag d. 5.: Oberstinde Harriet Førslev om Svæveflyvning og Fremvisning af Svæveflyverfilms fra Skolen i Grunau m. m.

Onsdag d. 6.: Johs. Thinesen om Model-flyvning, efterfulgt af en tysk Svæveflyver-Film.

Torsdag d. 7.: Direktør Anton Fehr, Nyborg, om Sportsflyvningen med Films.

Fredag d. 8.: Filmen »Det tyske Luftvaaben«.

Lørdag d. 9.: Propagandachef Bendt Rom: »Ungdommens Muligheder inden for Fremtidens Handelsluftfart«, efterfulgt af Film fra KLM's Værksteder.

Søndag d. 10.: Kl. 16: Bendt Rom om Flyveturen til Indien og Australien m. Film. — Kl. 16.30: Bendt Roms nye Foredrag: »Gør Danmarks Ungdom air-minded«, der bl. a. er et Opraab om, at man skal støtte de unges Flyve-Interesser.

O.M.F.s store Arrangementer bar Frugt i Form af en meget fin og omfattende Presseomtale og en Radiotransmission Torsdag d. 7. Kl. 16.30 ved Redaktør J. F. Lawaetz. Den indledtes med et Foredrag fra Odense-Studiet, hvor Johs. Thinesen talte om Indflyvninger, Terrænvalg etc. i Forbindelse med Radioens nye Svævemodel, konstrueret af Sven Wiel Bang. Efter Foredraget var der Rundgang paa Udstillingen med Binderkrantz som Fører.

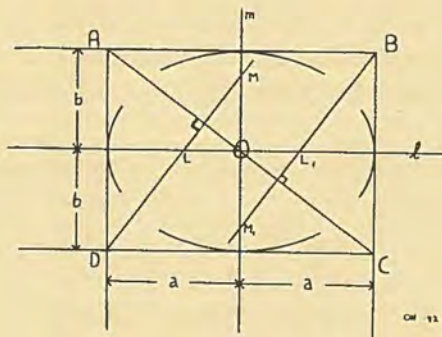
Alt i alt maa man sige, at O.M.-F. har indlagt sig stor Fortjeneste med Udstillingen, hvilket er blevet honoreret i Form af megen god Propaganda for Modelflyvesporten og ikke at forglemme: et pænt Overskud!

Sir John.

Ellipsekonstruktioner

EN Modellflyver har ofte Brug for at kunne konstruere en Ellipse. Mange sværger til ellipseformede Planer, andre laver ogsaa Kroppen paa Modellen ellipseformet. Skal man lave en streamlined Model, er Ellipseformen i alt Fald uundværlig, thi f. Eks. frembyder en ellipseformet Krop mindre Luftmodstand end en almindelig »kantet« Krop. Ved ellipseformede Planer er Fordelen, at Opdriften her faar den mest fordelagtige Fordeling.

En anden Grund til, at Ellipseformen har vundet Udbredelse, er vel ogsaa for en stor Del de smukke Former, som Modellen derved faar. Og at Modellen foruden at kunne flyve ogsaa ser smuk ud, sætter de fleste Modellflyvere selvfølgelig højt.



I den nylig udkomne Bog »Modellflyvesport« er der givet Anvisning paa en simpel Maade at konstruere Ellipser. Paa en Lineal er afsat 3 Punkter A, B og C efter hinanden. Naar A og B følger to paa hinanden vinkelrette Linier, vil C beskrive Ellipsen.

Ved denne Konstruktion faar man bestemt Ellipsen nøjagtigt. I det følgende skal jeg imidlertid skitsere, hvorledes man kan konstruere en Ellipse ved Hjælp af Passer og Lineal. Hvis man nemlig betragter et Stykke af en Ellipsebue, kan den godt »minde« om en Cirkelbue. Det benytter man sig af i den følgende Konstruktion.

Denne Konstruktion giver dog ikke en fuldt nøjagtig bestemt Ellipse; men den giver os Ellipsen med en Nøjagtighed, som er tilstrækkelig for en Modellflyver.

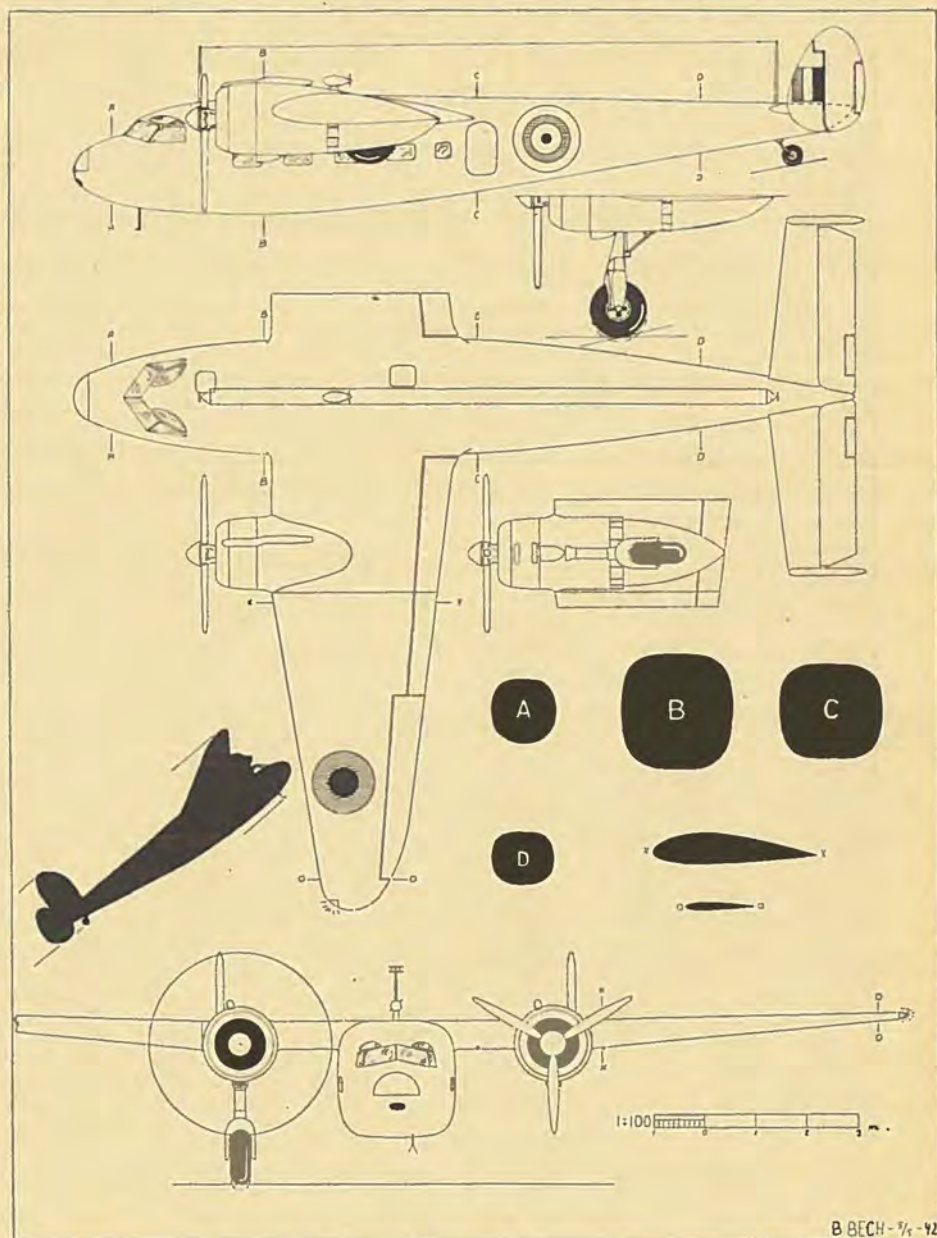
Konstruktionen. Man bestemmer, hvilken Længde Storaksen (2a) og Lilleaksen (2b) skal have. (Forholdet mellem de to Akser angiver, hvor fladtrykt Ellipsen er). Først tegner man de to paa hinanden vinkelrette Linier l og m. De skærer hinanden i O. Paa disse afsættes Ellipseakserne, som Figuren viser. Derpaa tegnes Rektanglet ABCD, hvor Siderne er parallelle med l og m. Diagonalen AC tegnes. Nu nedfældes de vinkelrette Linier fra B og D paa AC. De skærer m og l i Punkterne M, Mi, L og Li. (Se Figuren). Ved »Hjørnerne« maa man selv tegne Resten af Ellipsen; men det er heller ikke svært, naar man nu har faaet en Rettesnor for, hvorledes den skal se ud.

Konstruktionen egner sig bedst for Ellipser, hvor Forholdet mellem Stor- og Lilleaksen kun er noget større end 1, altsaa for Kropellipser og lignende.

Hvorvidt denne sidste Konstruktion skulde være bedre end de andre er og bliver vel en Smagsssag.

Ole Holten.

Skalamodel af De Havilland Herfordshire



De Havilland Herfordshire Troppetransportmaskine.

Den engelske Transportflyvemaskine De Havilland D. H. 95 »Herfordshire« i Skala 1:100.

(Se Billedet paa Forsiden.)

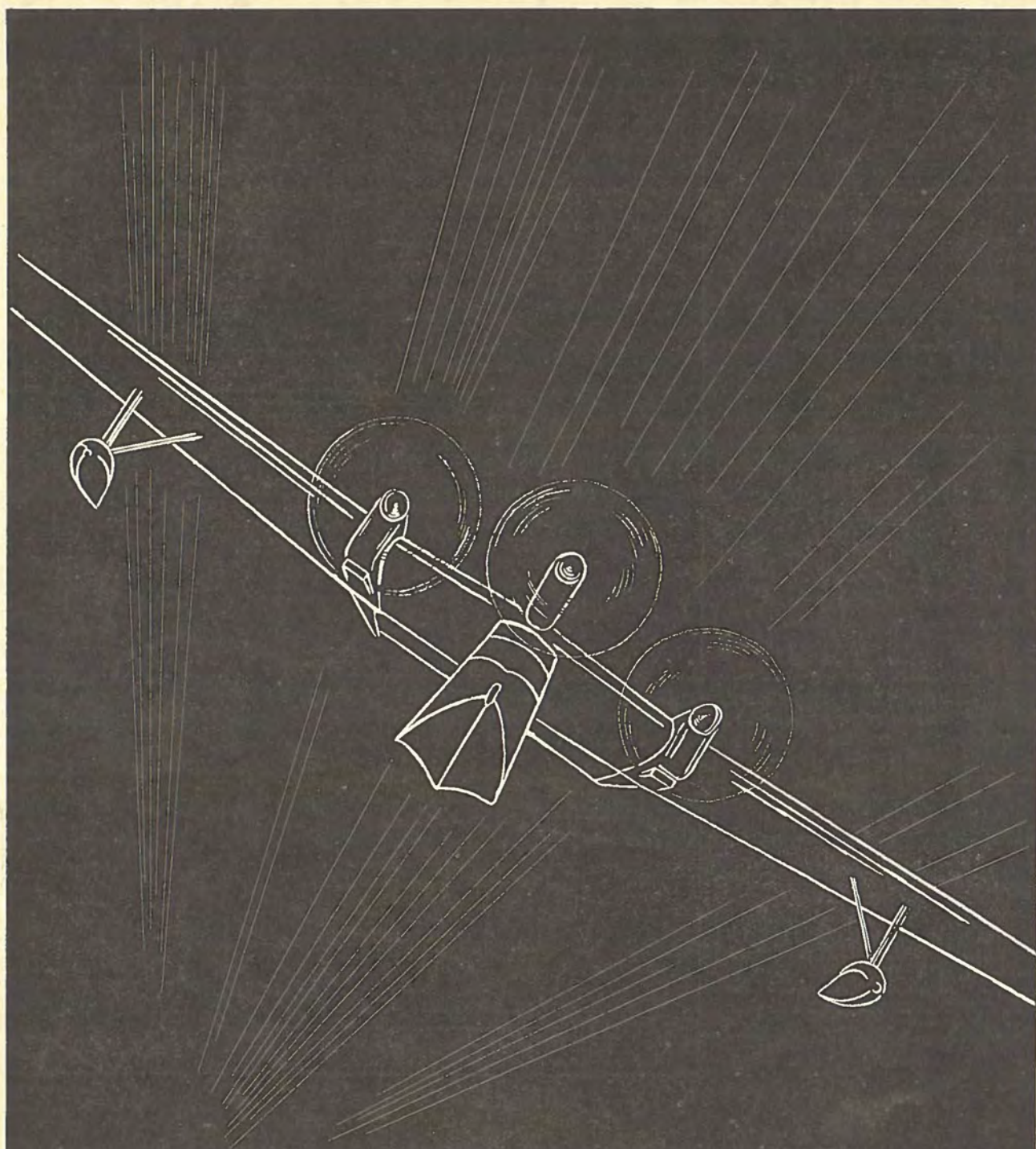
HERFORDSHIRE er en militær Variation af Passagermaskinen »Flamingo«. Den er udstyret med 2 Bristol Perseus XIIc 9-cylindrede luftkølede Motorer hver paa 890 HK. Max.-Hastigheden er 390 km/T.

Byggevejledning.

1. Paa en Træklods kalkeres Sideprojektion af Kroppen og saves ud. Derefter kalkeres Kroppens Projektion ovenfra over paa Træklodsen. Den saves ud og Kroppen skæres og slibes strømlineformet efter Gennemskæringerne.

2. Planerne laves i 4 Stykker. De slibes strømlineformede efter Profilerne x—x og o—o. De to Motorgondoler laves og monteres i Planerne. Motorgondolerne maa være nøjagtig lige store og sidde nøjagtig symmetrisk i Forhold til Kroppen. Ved den mindste Skævhed mister man Helhedsindtrykket af Modellen. Haleplanet laves af et tyndt Stykke Træ og limes fast. Smaadelene paasættes.

3. Malingen: Fortynd Celluloselakken godt med Acetone. Maskinen er ovenpaa camoufleret med mørkegraa (el. sandbrunt) og olivengrønt. Neden fra er Maskinen røggraa. Kendingsmærkerne. Fra Siden: rødt, hvidt, blaåt, orange. Ovenfra: rødt, blaåt. Nedenfra: rødt, hvidt, blaåt. Paa Sideroret: rødt, hvidt, blaåt.



BLOHM & VOSS



PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Nr. 7
1942 - 15. Aarg.

INDHOLDET:

TORPEDOEN
Luftkrigens Tjeneste.

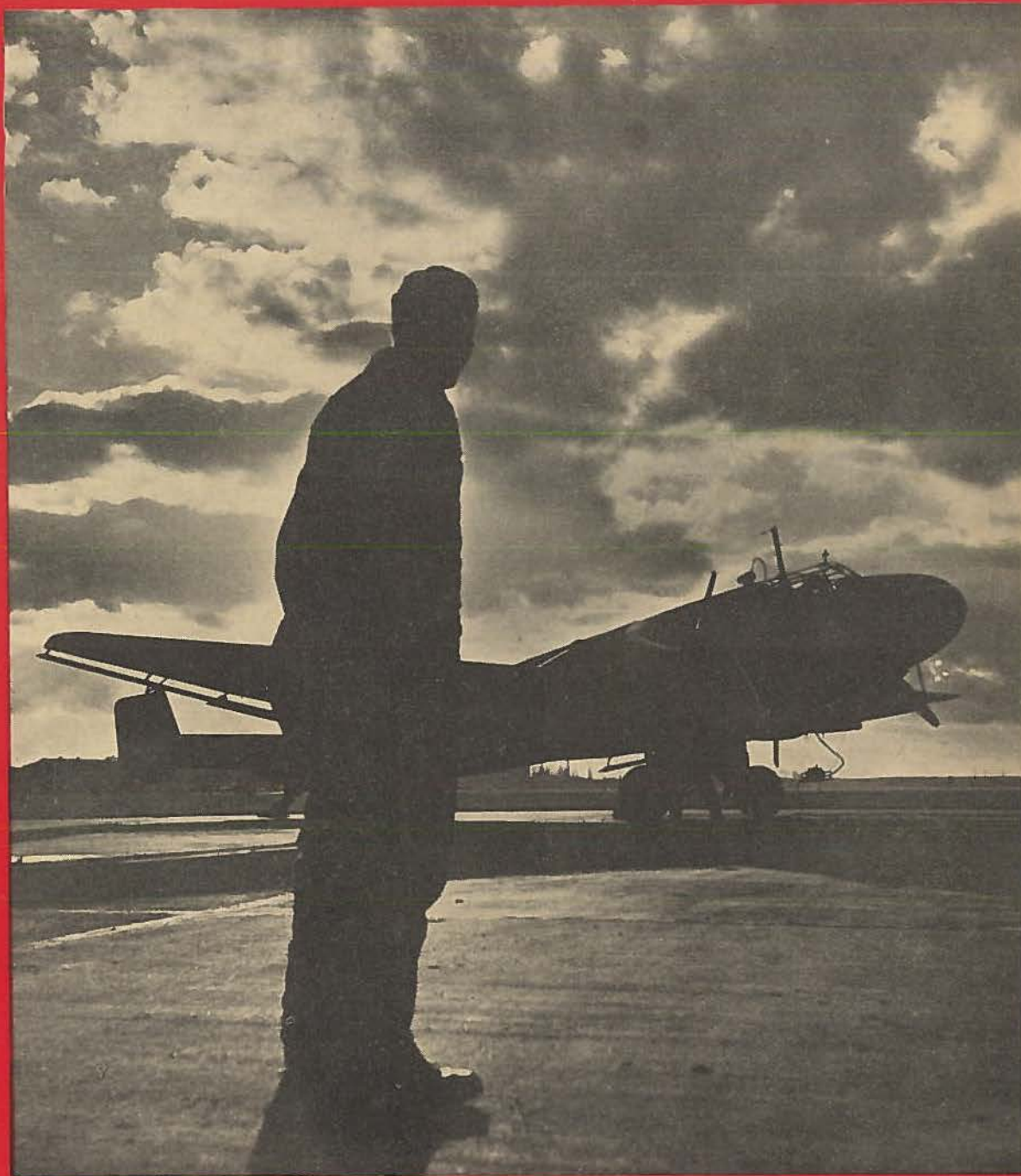
EN USYMETRISKE
FLYVEMASKINE

komm vi saa langt -
afsluttede Sportsflyverkursus

MOTORSPIL MED
ACETYLEN

SKALAMODEL
Bristol „Beaufort“

50
ØRE



JUNKERS JU 86

De „leger“ *men bygger samtidig Fremtiden*

Paa Række tager de smukt byggede Modeller Luften - - og sagkyndigt drøftes „Retningsstabilitet“, „termiske Opvinde“ og andet fagligt. Kun Leg, ja - men Drengelig er Fader til Fremtidens Stordaad. Derfor fortjener Modelflyverne al mulig Opmuntring; de leger, men de bygger samtidig Fremtiden.

Intava Organisationen har ogsaa Blikket rettet mod Fremtiden. Naar den civile Flyvning genoptages, vil Intava være rede - - Verden over.

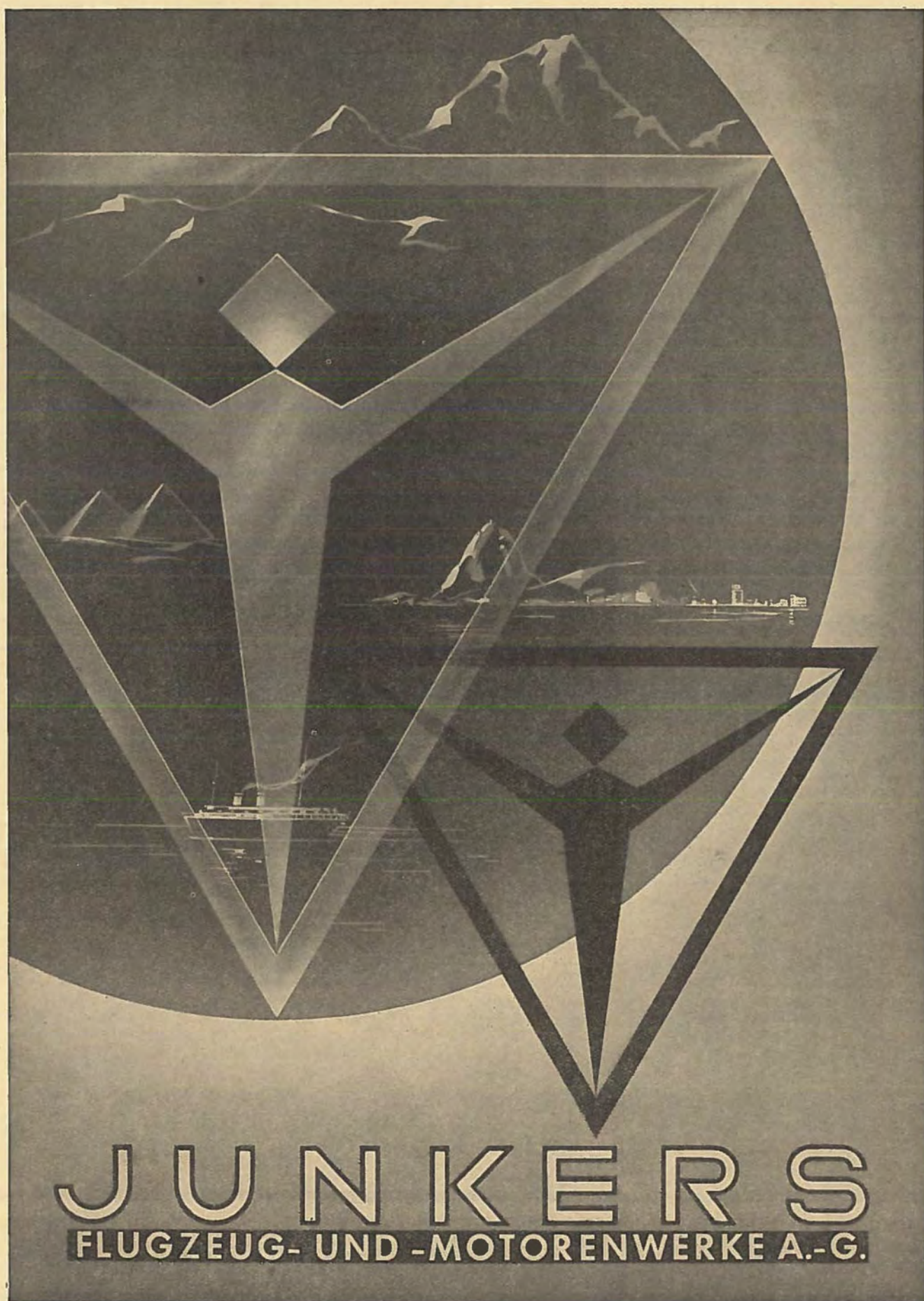


INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S





„CELOSIE“

(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



**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin
København-Oslo
København-Malmø
København-Rønne

DDL

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
CENTRAL 8800

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Nr. 7

Juli 1942

15. Aargang

TORPEDOEN I LUFTKRIGENS TJENESTE

BLANDT den moderne Krigsførelses Vaaben er Torpedoen vist et af de mest effektive og det bedste Eksempel paa det gamle Ordsprog, der siger, at liden Tue kan vælte stort Læs. Man kan udtrykke det paa en mere kynisk Maade: med den moderne Finansmands hvasse Terminologi kan man sige, at en Torpedo er — eller er tiltænkt at være — en temmelig fordelagtig Pengeanbringelse.

Torpedoflyvemaskinens Fader er den italienske Løjtnant Guidoni, som allerede i 1912 forsøgte med Torpedokast fra Luften. Det Luftfartøj, han anvendte, et Farman Sølufftfartøj, var imidlertid mindre godt egnet til Formålet, og desuden havde man endnu ikke fundet ud af, hvordan de torpedoballistiske Vanskeligheder skulde overvindes ved Kast fra Luften. Paa samme Tid var man i England i Gang med et lignende Eksperiment, som dog ikke gav større Resultat.

Under Krigen 1914—1918 var Torpedolufftfartøjet imidlertid naaet saa langt frem i sin Udvikling, at det i flere Tilfælde kunde indsættes, men uden nævneværdig Resultat. I det store hele maa det siges, at de tyske Torpedolufftfartøjers Indsats var noget bedre end Modstanderens.

Et Torpedolufftfartøj maa være meget let at manøvrere; det gælder ikke blot om at komme til at ligge i den

gunstigst mulige Stilling, men Flyveren maa ogsaa kunne foretage en hurtig Undvigelsesmanøvre for at undgaa den kraftige Luftværnsild, der vil blive rettet imod ham fra et moderne Krigsskibs mange Batterier.

Til Torpedoangreb fra Luften er det saakaldte daarlige Vejr oftest at foretrække. Under Beskyttelse af lave Skyer gælder det om at komme Modstanderen ind paa Livet, d. v. s. paa højst 3000 Meters Afstand. Overraskelsesmomentet er af den største Betydning. Hvis Angreb nemlig bliver observeret i god Tid, faar Skibet Lejlighed til at gire, enten imod Torpedoen eller bort fra den, alt afhængig af, hvorfra Angrebet foretages i Forhold til Skibets Kurs.

Det angribende Luftfartøjs Hastighed kan ansættes til ca. 300 km/T, Torpedoenes Fart i Vandet ligger under 100 km/T. Heraf følger, at Torpedoenes Hastighed, der ved Kastet er den samme som Luftfartøjets, maa mindskes med ca. 200 km/T. Dette stiller store Krav til Torpedoen, af hvilken Grund man ikke kan anvende Skibstorpedoer til Kast fra Luften. Gennem langvarige Eksperimenter er man imidlertid naaet frem til Lufttorpedoen, som i visse Retninger adskiller sig væsentligt fra sin Forløber.

En Lufttorpedo er en sindrig Ind-

retning, der bestaar af ca. 3500 forskellige Dele. Den er Resultatet af et Præcisionsarbejde, som maa være perfekt til de mindste Enkeltheder, for Torpedoen maa ikke afvige en Haarsbredde fra den oprindelige Kurs, hverken i Dybden eller i Siden. Et mislykket Kast betyder et Tab paa omkring eet hundrede Tusind Kroner; saa meget koster nemlig en Lufttorpedo.

Det engelske Torpedoluftfartøj har i den nuværende Krig vist sig at være et frygteligt Vaaben. Det dristige Angreb mod største Delen af den italienske Middelhavsflaade, da denne laa for Anker i den godt beskyttede Bugl ved Toranto, vil ikke gaa af Glemmebogen. Engelske Torpedoluftfartøjer havde faaet den Opgave at angribe Krigsfartøjer, der laa i Torontos Havn, og som mod Søsiden var sikret af Torpedonet og andre Beskyttelsesforanstaltninger. Luftfartøjerne foretog Angreb fra Landsiden og kastede deres Torpedoer fra ca. 10 Meters Højde mod de ubeskyttede Skibssider, der vendte ind mod Land. Halvdelen af den italienske Slagskibsflaade blev sænket eller stærkt beskadiget. Torpedoen havde vist sig at være et fortræffeligt Vaaben i Flyvemaskinens Tjeneste.

I Marts 1941 antog de engelske Transporter fra Grækenland til Ægypten et temmelig stort Omfang, og Italienerne besluttede sig derfor til at stoppe denne Trafik. Den 27. Marts blev stærke italienske Flaadestyrker sendt ud for at søge Føling med de engelske Søstridskræfter, der stod under Admiral Cunninghams Kommando. En Krydserdivision lokkede den italienske Styrke hen i Nærheden af den engelske Hovedstyrke, der bestod af Slagskibene Barham, Warspite og Valiant samt Hangarskibet Formidable. Nogle Torpedoluftfartøjer startede fra Hangarskibet, de angreb og fik Fuldræffere mod det italienske Slagskib Vittorio Veneto og Krydseren Pola (10.000 Tons). Derved fik Skibene deres Fart væsentlig reduceret, den engelske Hovedstyrke naaede frem, yderligere Træffere kunde konstateres paa Vittorio Veneto, og desuden blev der sænket flere ledsagende Skibe. Det var Slaget ved Matapan, som takket være Torpeluftfartøjet blev afgjort til engelsk Fordel.

To Maaneder senere opdagede engelske Fjernrekonosceringsluftfartøjer det tyske Slagskib Bismarck i en norsk Fjord. Dette stod til Søs, men

forfulgtes paa Atlanterhavet af en i U. S. A. bygget Flyvebaad af Catalina-Typen. Hangarskibe sendtes ud, og Torpedoluftfartøjer gik til Angreb. Træffere kunde noteres, og det havde til Følge, at Skibets Fart mindskedes. Naadestødet fik det af en engelsk



Torpedoen kastes



og rammer Vandoverfladen.

Krydser, der sænkede Bismarck med en velrettet Torpedo. Men det var engelske Torpedoluftfartøjer, som havde muliggjort dette.

Mærkelig nok har tyske Torpedoluftfartøjer, saa vidt man ved, ikke rigtig været i Virksomhed. Flere af de tyske Flyvemaskiner er bygget som Torpedoluftfartøjer, men man har endnu ikke hørt ret meget om dem.

Italienerne har haft større Held med sig; den 3. September 1941 blev

en britisk Konvoj angrebet i Middelhavet af italienske Torpedoluftfartøjer. Englænderne indrømmede en Fuldræffer paa Slagskibet Nelson samt Tabet af et Handelsskib. Ved det italienske Luftvaabens nitten Aars Jubilæum, som fandt Sted nogle Uger senere, meddeltes det officielt i Rom, at Italienerne havde sænket 18 Krigsskibe ved Hjælp af Lufttorpedoer. Deraf var 11 Krydsere, 2 Hjelpekrydsere og 3 Jagere. Endvidere var 32 Fragtdampere blevet sænket paa samme Maade.

Da de tyske Slagskibe Scharnhorst og Gneisenau løb Spidsrod i Kanalen, blev de bl. a. angrebet af engelske Torpedoluftfartøjer, som kunde notere flere Træffere. Men Tyskerne klarede sig alligevel. Ifølge engelske Oplysninger skulde dette skyldes den Omstændighed, at der anvendtes Torpedoer af for ringe Kaliber. Klarhed herover faar man dog ikke, før Krigen er forbi.

Japanerne har haft mere Held med sig. Ved Angrebene mod amerikanske og engelske Baser forbavsedes de hele Verden. Pearl Harbour var en første Rangs Sensation: seks amerikanske Slagskibe sænket eller beskadiget. Lufttorpedoer har dog i dette Tilfælde kun været anvendt i ringe Udstrækning.

Det haardeste Slag mod den engelske Flade faldt tolv Dage senere, den 9. September forrige Aar, da Slagskibet Prince of Wales og Slagkrydseren Repulse blev sænket ud for Malakas Kyst. Til Trods for at disse to Skibe tilsammen havde ikke mindre end 84 Luftværnsplaceringer af den mest moderne Konstruktion, kunde de ikke afværge de Angreb, som blev udført af nogle og tres japanske Flyvemaskiner. Allerede i Begyndelsen af Angrebet kunde der konstateres Fuldræffere med Torpedoer og Bomber. Prince of Wales blev sænket af Lufttorpedoer, men blev ogsaa ramt af flere Bomber. Lufttorpedoer var ogsaa en medvirkende Aarsag til Repulse's Sænkning. Der var kun tyve Minutter imellem de to Skibes Undergang. Japanere oplyser, at de mistede tre Flyvemaskiner, og Englænderne opgiver Japanernes Tab til syv Maskiner. Lad det nu være, hvad det være vil: Englændernes Tab i Forhold til Japanernes var kæmpemæssige og havde en afgørende Indflydelse paa den umiddelbare Udvikling af Krigen i det fjerne Østen.

Hans Ostelius i »Vi Flygere«.

SHORT „STIRLING“

Engelsk Kæmpebomber med fortrinlige Flyveegenskaber

I forrige Nummer af »Flyv« bragte vi en Omtale af den ene af de nye, engelske Bombere, Avro »Manchester«. Den anden nye Type, som R. A. F. har faaet, er den firemotorede Short »Stirling«.

Stirlings Tilblivelseshistorie er ret interessant. Flyvemaskinefabriken Short Brothers' Navn har næsten altid været nævnt i Forbindelse med forskellige Typer af Sølufftøjer, der alle havde fortræffelige Flyveegenskaber. Men Fabriken har dog ikke helt undladt at beskæftige sig med Landflyvemaskiner, og den er ogsaa fremkommet med en Del meget vellykkede Typer. Firmaets mangeaarige Erfaring fra Bygningen af Sølufftøjer, var imidlertid en god Garanti for, at det ogsaa skulde kunne bygge et lige saa godt Bombelufftøj. Resultatet blev Stirling Typen, og for at være helt sikker paa den nye Types Flyveegenskaber, byggede man en formindsket Forsøgsmodel. Alt var sat ned i en bestemt Skala, og som Motorer fik den fire Pobjov Niagara IV. Prøveflyvningerne var tilfredsstillende, og derefter paabegyndtes den egentlige Produktion. Prototypen af de første Eksemplarer blev bygget hos Short Bros.; men da det jo drejede sig om et Arbejde indenfor den »tunge Industri«, kunde Fabriken ikke selv fortsætte med den store Produktion, der skulde til for at tilfredsstille Efter spørgslen, og Stirling fremstilles nu i Dele paa 20 forskellige Fabriker.

Det mest iøjnefaldende ved Short Stirling er de forholdsvis korte Bæreplaner, der giver det Udseende af, at Motorerne er anbragt langt ude imod Planspidserne. Disse Ejendommeligheder skal imidlertid give temmelig gode Flyveegenskaber. Luftfartøjets Konstruktor, A. Gouge, siger, at Stirling til Trods for sin Størrelse er meget let at manøvrere. Besætningerne er meget glade for dette Luftfartøj, der er meget kraftigt bevæbnet, og der paastaas, at Stirling efter at have kastet sine Bomber mod et Maal, ikke er bange for at blive paa Stedet for at tage Kampen op med Modstanderens Jagere.

Short Stirling er et midtvinget, fritbærende Helmetalmonoplan, udstyret med fire 4-cyl. Bristol Hercules ventilløse Motorer paa 1600 HK (ved 2.900 O/M) eller Wright Cyclone af samme

Størrelse. Den midtvingede Konstruktion er valgt dels af aerodynamiske Grunde, og dels for at skaffe god Plads til det store Bombemagasin i Kroppen. Den Pris man har maattet betale herfor, er et usædvanlig højt Understel, der kan trækkes ind i de to Motorgondoler. Hvert af Understelsbenene vejer ca. 350 kg.

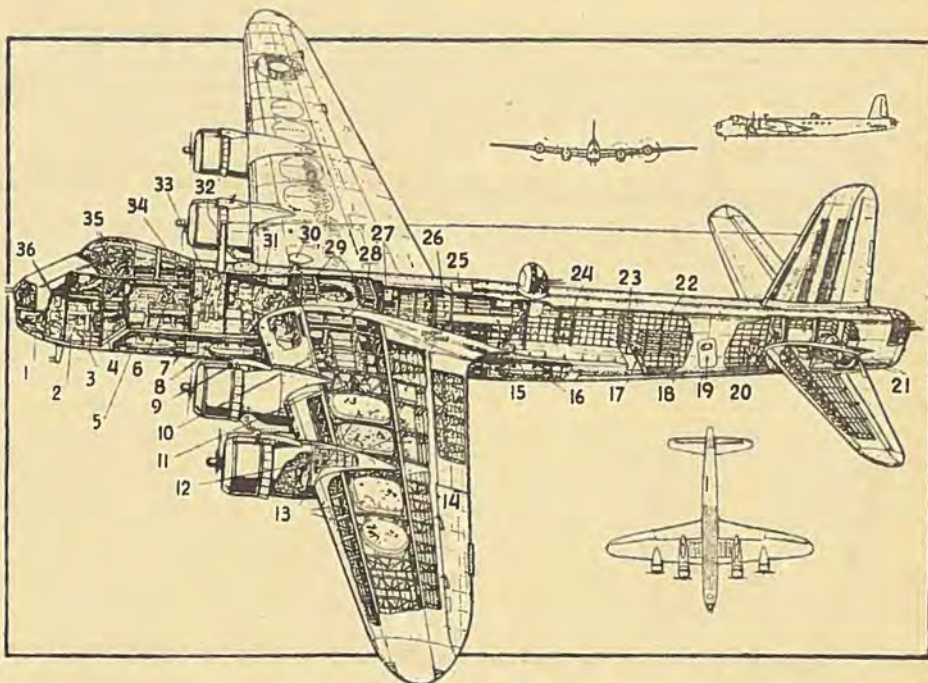
Paa Grund af Stirlings Længde og Højde- og Sideror forholdsvis smaa. Kroppen er bygget som en flad Kasse med afrundede Kanter.

Besætningen bestaar normalt af syv

Mand: første og anden Flyver, Navigator (der ogsaa er Bombekaster), Skytte i Næsetaarnet (som ogsaa er Radiotelegrafist), to andre Skytter og en Mechaniker. Der er god Plads for hele Besætningen, da hele den indvendige Del (Planerne indbefattet) er godt udnyttet. Alle Maskingeværstandpladserne er panserbeskyttede. Udrustningen er saa omfattende og fuldstændig, som den maa være paa en Langdistancebomber.

Andre Data for Stirling er: Længde 29 m, Højde over 7 m. Længden af Bombemagasinet i Kroppen er 14 m. Haleplanets Spændvidde er godt og vel 14 m. Største Hastighed 480 km/T. Rækkevidde over 3000 km. Fuldvægt 30.000 kg, deraf Bombelast 8.000 kg.

»Flygtidningen«.



Tallene paa Skitsen viser:

1. Bombekasteren.
2. Navigator, der ogsaa fungerer som Bombekaster.
3. Opbevaringssted for Navigatørens Faldskærm.
4. Fotografiapparat.
5. Stort Bombemagasin.
6. Navigator.
7. Flyvemekaniker.
8. Radiotelegrafist.
9. Brændstoftank i forreste Del af Bæreplan.
10. Bombemagasin i Bæreplan.
11. Understellet (indtrukket).
12. Olietank.
13. Brændstoftanke.
14. Balanceklap.
15. Bræt, der anvendes til Motoreftersyn.
16. Stort Bombemagasin.
17. Rør for Nedkastning af Lysbomber.
18. Reserveudgang.
19. Dør.
20. Toilet.
21. Halehjul (indtrukket).
22. Lysbomber.
23. Lysbomber.
24. Stige til Brug under Lastning og Eftersyn af Bæreplan.
25. Reserveudgang.
26. Ammunition.
27. Vædsketank til Propellernes Afisning.
28. Køje.
29. Iltbeholdere.
30. Pejlanordning.
31. Mekanikerens Plads.
32. Lem for astronomiske Observationer o. lign.
33. Mekanikerens Instrumentbræt.
34. Ferskvandsbeholdere.
35. Første og anden Flyver.
36. Afdriftsmaal.

Paa det venstre Plan kan man helt inde ved Roden skimte Ordene »Dinghy stowage«, og de henviser til et Rum bagved den inderste Brændstoftank, hvor Gummibaaden er stuvet ned.

DEN USYMETRISKE

BEGGE de krigsførende Parters Flyvemaskineindustri har ikke nøjedes med at masseproducere, men er ogsaa fremkommet med flere helt nye Typer under den Krigsperiode, der allerede er forløbet, og en af de mærkeligste Typer, der er kommet frem, er den tyske BV141, den første usymetriske Flyvemaskine i Verden. Den er konstrueret og bygget af Blohm & Voss, og Ophavsmanden til den ejendommelige Type er Firmaets Chefkonstruktør, Dr. Ing. Vogt.

BV141 skal i stort Antal have været indsat paa Østfronten med gode Resultater, takket være sin store Hastighed, Stigeevne og Manøvreedygtighed samt den stærke Bevæbning, der omfatter baade Kanoner og Maskingeværer.

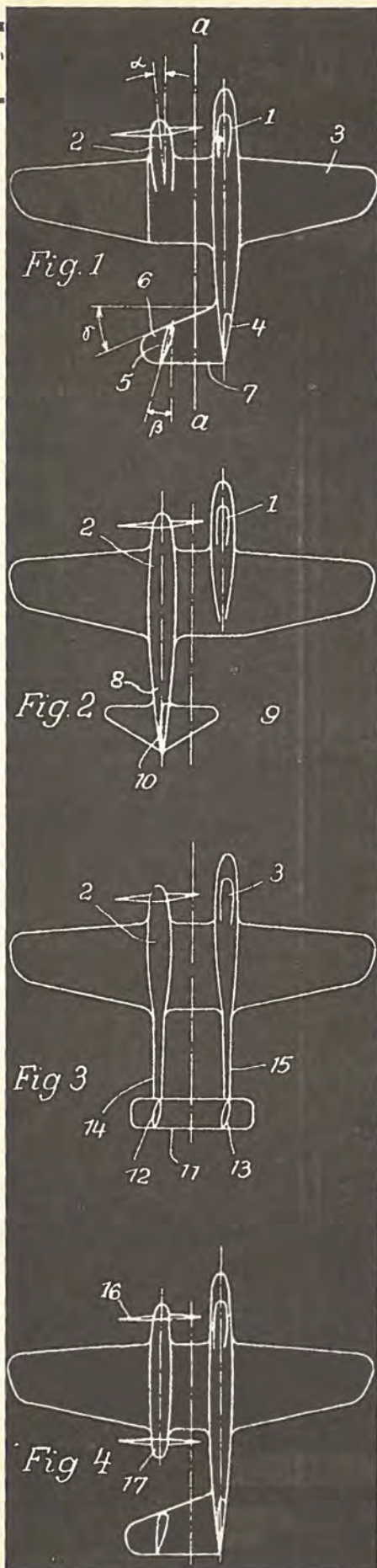
Iøvrigt kendes ingen nærmere Detailler om Konstruktionen og dens Præstationer udover, hvad der fremgaar af omstaaende Fotografi. Den paa venstre Planhalvdel anbragte Krop rummer Motoren, medens den tre Mands Besætning er anbragt i Gondolen paa højre Planhalvdel. Herfra er der god Sigt til alle Sider.

*

Naar man stilles overfor en saa usædvanlig Konstruktion som den usymetriske BV141, spørger man uvilkaarligt, hvad Hensigten er med den ejendommelige Anbringelse af Krop og Motorgondol. De Meddelelser, der hidtil har været fremme i Forbindelse med hosstaaende Fotografi, fortæller intet derom. Derimod findes der en Artikel i det svenske »Flygning« (Nr. 3 1940) om usymetriske Flyvemaskiner, og den fortæller en hel Del.

Dr. Ing. Vogt, der var Chefkonstruktør ved det tidligere Hamburger Flugzeugbau, er en af vor Tids dygtigste Flyveteknikere og samtidig en af de mindst traditionsbundne.

Hans hidtil mest berømte Arbejder har været Ha 139 og Bv 142, hvoraf det første vil være kendt fra de tyske Atlanterhavsflyvninger. Disse Luftfartøjer vidner om megen Opfindsomhed, men samtidig om stor teknisk Dygtighed. Ligesom alle fleremotorede Luftfartøjer er disse firemotorede Maskiner blevet prøvet med een eller flere Motorer ude af Funktion, og man tør formode, at den nye Idé med usy-



FLYVEMASKINE —

metriske Flyvemaskiner er opstaaet hos Dr. Ing. Vogt i Forbindelse med Beregningerne om de fleremotorede Luftfartøjers Stabilitet ved forskellige »Motorkombinationer«.

Flyvemaskinens Symetri er hidtil blevet betragtet som noget selvfølgelig, og Richard Vogt er vist nok den første, som mente, at Fordelene i dette Spørgsmaal sikkert rigeligt vilde opveje Ulemperne.

Offentligheden fik første Gang Kendskab til Ing. Vogts Idéer, da han for nogle Aar siden udtog Patent paa dem, og Skitserne, som vi bringer, er taget fra hans Patentansøgninger. Hovedidéen fremgaar af Fig. 1; de øvrige Skitser er Variationer over samme Emne. Til venstre for Linien a—a, som ikke mere kan kaldes Symetrielinien, men som (maaske ikke helt korrekt) kan benævnes Længdeaksen, ligger Motoragregatet. Til højre for Længdeaksen ligger Kroppen, med Førerrum forude og Halefinne samt »et halvt Haleplan« bagtil.

Der er nu to Ulemper, som skal opheves, nemlig først og fremmest en usymmetrisk Trækraft, der vil dreje Flyvemaskinen til højre, og desuden en usymmetrisk Modstand. I sin Patentansøgning forklarer Richard Vogt, hvordan han klarer dette.

For det første anbringes Motoraksen i Vinkel med Længdeaksen. Derved blæser Propelstrømmen skraal ind paa Finnen (5) i Fig. 1. Jo større Motoreffekt, desto kraftigere bliver Paavirkningen paa Finnen — eller omvendt. Denne Idé er ikke ny; den anvendes f. Eks. paa Ju 52 for at lette Flyvning med den ene Sidemotor ude af Funktion. Den skraa Forkant (6) paa Haleplanet (7) i Fig. 1 giver en lignende retningsvirkende Kraft, og det samme bevirker ogsaa Finnens (5) skraa Stilling (med Vinklen B). Med disse tre Kompensationsmuligheder kan man sikkert opnaa gode Egenskaber hos Luftfartøjet til Trods for den usymmetriske Trækraft.

Den usymmetriske Frontmodstand er efter Ing. Vogts Mening ikke noget særligt vanskeligt Problem. Frontmodstanden ligger nemlig for største Delen i selve Motorinstallationen; Kroppen kan gives en ren aerodynamisk Form. I Spørgsmaalet om Frontmod-



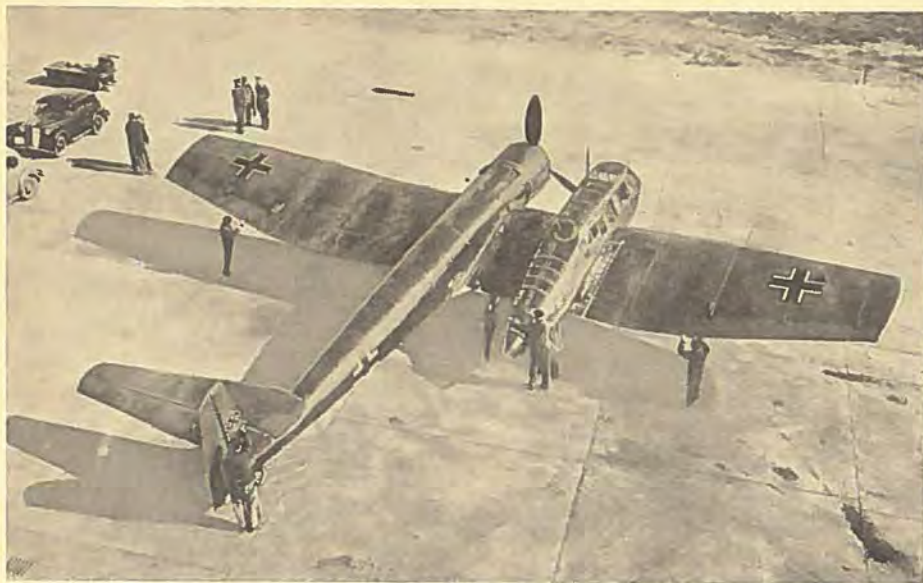
Bücker *Bestmann*

Bü 181



Den nye tyske
Universal-Skolemaskine
for Begyndere og til
Uddannelse i Kunstflyvning

BÜCKER FLUGZEUGBAU G M B H, RANGSDORF BEI BERLIN



Den usymetriske Flyvemaskine BV 141.

stand er Usymetrien derfor ikke vanskeligere, end at den kan udlignes ved en passende Fordeling af den inducerede Modstand paa Bæreplanet, d. v. s. en Forskel i Planarealet til højre for Kroppen og til venstre for Motorcellen. Men da Fordelingen af Planareal er bestemmende for Opdriftcentrets Beliggenhed, vil denne Fordeling blive et »Tilpasningsproblem«, hvor Modstandscener, Opdriftcenter og Tyngdecenter flyttes, til der er Balance.

Fig. 2 viser en anden Type, hvor Frontmodstandens Usymetri er mindre end Tilfældet er i Fig. 1. Fig. 3 og Fig. 4 viser yderligere to Variationer, idet Fig. 4 i Grunden er den samme som Fig. 1, blot med den Forskel, at der er to Motorer i Tandem.

Hvilke Fordele mener Ing. Vogt at kunne opnaa ved en usymetrisk Konstruktion? Det skriver han ikke noget om i sin Patentansøgning, men vi

(»Flygning«) skal prøve paa at fremhæve nogle af dem.

Tænker man sig en eensædet Jager, er den første store Fordel klar og tydelig lige fra Begyndelsen. Flyveren har langt *bedre Sigt*, end hvis han sidder bagved en Motor. Han har saa meget bedre Sigt, at man maaske tør forøge Landingshastigheden en lille Smule — skal vi sige 10 km/T? Saa kan man forøge Planbelastningen og opnaa meget mere end 10 km/T større Tophastighed.

Saa er der den Fordel, at Benzintanke kan anbringes i Planet mellem Krop og Motor. Det betyder en lille Smule Trimning ved ulige Benzinnængder. En anden Fordel er den, at der kan anbringes Geværer og eventuelt Kanoner indenfor Flyverens Rækkevidde — og uden Synkroniseringsanordninger.

En Ting maa ofres ved Luftfartøjet i Fig. 1 og det er Manøvrevenen omkring Længdeaksen; der vil sikkert være et betydelig større Træghedsmoment tilstede end hos det almindelig kendte Luftfartøj.

Hvad Flyverens Sikkerhed under Luftkamp angaar, synes det usymetriske Luftfartøj at yde ham en god Hjælp. Han kan forlade Maskinen i Faldskærm uden at løbe nogen særlig stor Risiko for at blive ramt af Haleplan eller Propellen. Ganske vist beskyttes han ikke af Motoren, men Førerrummet kan sagtens pansres med lette, skraatstillede Plader, fordi hverken Motor eller Benzintank tager Pladsen op. Flyveren bliver heller ikke udsat for nogen umiddelbar

Fare, hvis der skulde opstaa Brand i Motoren eller Benzinbeholderen.

Bladet slutter sin Artikel med at sige: Maaske kommer Fordelene ikke til at opveje Ulemperne — og maaske bliver det omvendt. Den, der lever, faar at se!



Præmie for Muskelflyvning

DET italienske Luftfartsforbund har udsat en Præmie paa 100.000 Lire for en Flyvning ved Hjælp af Muskelkraft. Betingelserne er, at Starten foregaar fra en almindelig Flyveplads under normale Vejrforhold, at der opnaas en Højde paa mindst fem Meter og en Flyvning paa to Kilometer med Tilbagevenden til Startstedet.



BOSCH

AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, borteliminerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/s MAGNETO

JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

Generalrepræsentanter for
ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTTGART

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen



DYKBOMBER
DORNIER
DO 217

Saa kom vi saa langt —

Kortfattet Redegørelse over de Resultater, der hidtil er opnaaet paa Teoretisk Sportsflyverkursus.

»Saa flyver vi«, den nye Lærebog for Sports- og Privatflyvere, fik i Daaben det helt rigtige Navn, vi har jo nemlig fløjet, vidt og bredt endda, trods alt. Ud over det ganske Land er »Stregerne« slaaet, og unge danske Mænd og Kvinder har i hundredvis givet Gas og har fløjet Luften tynd over den danske Jord. I Tankerne er Kursen lagt an, Afdriften kontrolleret, og Passagepunkterne nede paa Jorden er passeret i Overensstemmelse med Beregningerne herfor. Med fastsatte Omdrejninger og rigtigt Olietryk, med Næsen paa Horisonten og korrekt indstillet Haleplan, i Modvind og i Medvind, har vi fra Skolebænken ladet Tankerne fare. Det smagte dog altid af Fugl, og — det smagte godt.

Idéen i disse Kursus har fænget; glade og tilfredse med et godt Resultat har adskillige Kursusdeltagere hængt det erhvervede Diplom op paa Væggen derhjemme; det var det. Hvornaar det næste Skridt kan tages — i Luften — faar staa hen; at det for manges Vedkommende vil blive taget, er der næppe Tvivl om.

Dansk Motorflyver Union saa rigtigt, da dette Aars nu afviklede Kursusrække blev planlagt. Parolen var den, at saa mange som muligt skulde have Lejlighed til at være med. Det tjener Provinsflyveklubbernes Bestyrelser til Ære, at Planen blev omsat i Handling, og Resultatet er da ogsaa blevet derefter. Ikke mindre end 540 Deltagere har i Aar været paa Kursus, og af disse gik 352 op til den afsluttende teoretiske Prøve. 293 Diplomer har Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab maattet af med i den Anledning, de er udstedt med Glæde.

1942's Kursus har, foruden med 2 Hold i København, været afholdt i Byerne: Rønne, Odense, Esbjerg, Aarhus, Randers, Hobro, Viborg og Aalborg. Blandt de mange Problemer, som meldte sig i

Forbindelse med Planlæggelsen af denne Serie Kursus samtidig i de forskellige Byer Landet over, var ikke mindst Lærer-Spørgsmaalet. Dette blev klaret særdeles fikst, idet Lærerne — 3 ialt — med DSB kørte rundt fra By til By og gav Undervisning hver Aften Ugens 6 Hverdage. Endnu, mere end halvdanden Maaned efter at sidste Jernbanerejse i den Anledning er tilendebragt, kan en drømmende Lærer i Søvne fare op med det kendte »DSB Gung-Gung Gung-Gung« i Ørerne, suppleret med Tøgførerens »Kom der Rejsende ind i?«.

Samtlige Kursus blev vel gennemført, og fra de enkelte Byer kan berettes følgende:

Rønne. Kursus blev afholdt paa Teknisk Skole, og Undervisningen blev forestaaet af Stationsleder V. Lauritsen, D. D. L. Rønne, bistaaet af Ingeniør Møller Hansen og Vejrtjenesteassistent A. Jacobsen. Af de 28 Deltagere, som klarede den afsluttende Prøve, bestod Læge Poul Hage som Nr. 1 og erhvervede dermed DKDAS' 1. Præmie (et Eksempplar af »Dansk Flyvnings Historie« og et Eksp. af »Danish Air Pilot«), og Civilingeniør Robert Sørensen fik 2. Præmie (et Eksempplar af »Dansk Flyvnings Historie«). Arkitekt Paul Tybjerg blev Nr. 3. Med dette Kursus' Etablering fik Rønne iøvrigt Vind i Sejlene; Rønne Flyveklub er nu under Dannelse.

København. Her blev Kursus som sædvanligt afholdt i »Berlingske Tidende's« Lokaler i Pilestræde, og Undervisningen blev forestaaet af Kursuslederen bistaaet af Kaptajn Michael Hansen, Kaptajnlojtnant K. Ramberg og Civilingeniør C. C. Beckmann. Ikke mindre end 81 Elever bestod den afsluttende Prøve, hvor Civilingeniør Olaf Elbro blev Nr. 1, Fuldmægtig Gunnar Lindely Nr. 2, og stud. polyt. Andreas Andersen Nr. 3. Alle tre Herrer blev belønnet med Præmier fra DKDAS. Yderligere havde »Berlingske

Tidende« udsat tre Præmier, som tildeltes Bankassistent Axel E. Henriksen, Havnebetjent ved Københavns Lufthavn Paul H. Østerberg og Mekaniker Erik T. Skands; samtlige Præmier var Bogpræmier.

Odense, Esbjerg og Aarhus blev betragtet som et samlet Kursus med Klasse i hver af de tre Byer. Foruden Kursuslederen var Ingeniør Møller Hansen Lærer her.

Odense. Undervisningen foregik paa Teknisk Skole, hvor et særdeles velegnet Lokale var stillet til Raadighed. Blandt Eleverne var et ikke ringe Antal Modellflyvere (Odense er jo som bekendt dansk Modellflyvnings Højborg), der Side om Side med Svæveflyvere og Motorflyvere fulgte Undervisningen med allerstørste Interesse. Her bestod 41 Deltagere den afsluttende Prøve med Ingeniør Leo Avlæk Andersen som Nr. 1 — første Præmie DKDAS, og Overingeniør Ditlev Tom-Petersen som Nr. 2 — anden Præmie. Herr Hakon Due Hansen blev Nr. 3. Alt ialt et særdeles pænt Resultat.

Esbjerg. Med Teknisk Skole's Festsal som en værdig Ramme gik Undervisningen sin Gang med Liv og Lyst. Der blev slidt brat i det, og Interessen var stor. En af Deltagerne maatte cykle ca. 60 km hver Undervisningsaften, og han snød ikke en eneste Gang, en særdeles pæn Præstation. Ved den afsluttende Prøve, som blev bestaaet af ialt 32 Elever, blev Direktør H. H. Pontoppidan Nr. 1 og Bestyrer G. Grosen Nr. 2; de to Herrer fik tildelt Præmier af DKDAS. Fotograf V. A. Jacobsen blev Nr. 3.

Aarhus. Grunden til den noget ringe Deltagelse i dette Kursus skyldtes maaske i nogen Grad Undervisningslokalets noget uheldige Beliggenhed. En mere central Beliggenhed havde muligvis tilladt flere Deltagere at afse Tid til at gennemføre Kursus. Udmærkede Holdet sig ikke ved sin Størrelse, saa hævede det sig alligevel brat blandt de øvrige Kursus. Af ialt 25 Deltagere gik 23 op til Prøve, et ganske pænt Resultat. Af de 19, som bestod Prøven, blev Holdets eneste kvindelige Deltager, en ung aarhusiansk Kontordame, Frøken Gerda Floor Bendixen en flot Nr. 1. Frøkenen fik saaledes DKDAS' første Præmie, og en ung Modellflyver, Gartner Poul Klarskov Larsen blev Nr. 2 og fik 2. Præmien. Købmand H. J. Larsen (tidligere Militærflyver) blev Nr. 3.

Paa samme Maade, som Odense, Esbjerg og Aarhus blev betragtet som en Enhed, var: Randers, Hobro, Viborg og Aalborg ligeledes et Kursus med Hold i de enkelte Byer; Undervisningen blev forestaaet af Kaptajn A. Edsen-Johansen. I Fagene Motorlære og Aeroplanlære undervistes i Randers, Hobro og Viborg af Ingeniør Møller Hansen, medens denne Undervisning for Aalborgs Vedkommende blev givet af Ingeniør Zeuthen og Driftsleder Kramme.

Randers. Undervisningen foregik i et fortrinligt Lokale paa Teknisk Skole. I Løbet af Kursus foranstaltedes en samlet Udflugt til Hobro, hvor Eleverne fik Lejlighed til at tage Magnus Christiansens Luftfartøjer i nærmere Øjesyn. Af de 19 bestaaede Elever blev Ingeniør Erik Kongstad en fin Nr. 1 med tilhørende 1' Præmie, medens Skibsmægler F. Bach blev



Fra en Undervisningstime paa det københavnske Kursus. Til højre ses Kursuslederen, Kaptajnlojtnant Sv. Aa. Dalbro fra Ryggen.

Oversigt over hidtil afholdte Teoretiske Sportsflyverkursus.

Kursus Nr.	Sted (By)	Fra — Til	Antal Hold	Deltagere tilmeldt	Deltagere aflagt Prøve	Deltagere bestaaet Prøve	%	Antal Udmærkelser	Antal Diplomer udstedt
1941									
1	København	8/2 — 2/5 41	1 Flyver	57	23	23	100	8	23
1	»	8/2 — 2/5 »	2 Aspirant	112	54	49	90	12	49
2	»	4/8 — 28/4 »	1 »	188	84	63	75	22	63
3	Aarhus	15/4 — 8/5 »	1 »	30	24	21	88	6	21
3	Aalborg	15/4 — 7/5 »	1 »	56	42	39	93	3	39
4	København	8/10 — 20/11 »	2 »	134	71	66	93	15	66
1942									
5	Rønne	12/1 — 10/8 42	1 »	43	30	28	93	7	28
6	København	2/2 — 28/3 »	2 »	123	99	81	82	19	81
7	Odense	16/8 — 8/5 »	1 »	71	48	41	85	12	41
7	Esbjerg	18/3 — 7/5 »	1 »	53	36	32	89	8	32
7	Aarhus	20/8 — 6/5 »	1 »	25	23	19	83	6	19
8	Randers	8/4 — 16/5 »	1 »	53	28	19	68	3	19
8	Hobro	9/4 — 19/5 »	1 »	49	20	15	75	2	15
8	Viborg	7/4 — 18/5 »	1 »	49	24	22	92	3	22
8	Aalborg	18/8 — 20/5 »	1 »	74	44	36	82	6	36
Ialt 8	9 Byer	—	18 Klasser	1117	650 = 58 0/0	554 = 85 0/0	—	132 = 20 0/0	554

Nr. 2 og fik 2. Præmie. Ingeniør E. R. Kristensen blev Nr. 3.

Hobro. I Betragtning af Byens Størrelse var Tilslutningen til Kursus udmærket, og Magnus Christiansens Propaganda for Flyvesagen havde saaledes givet et godt Resultat. Ikke mindre end 49 Hobro-Borgere satte sig her paa Skolebænken for at lære Flyvning. Ved den afsluttende Prøve blev Læge O. Laest Nr. 1 og Erik K. Andersen Nr. 2, medens Tandlæge Knud Lynbech blev Nr. 3. Nr. 1 og 2 fik som sædvanligt Præmier fra DKDAS. Undervisningen foregik paa Grand Hotel, hvis Ejer, tidligere Militærflyver P. Würtz, selv deltog i Undervisningen.

Viborg. Ikke mindre end 49 Deltagere havde her meldt sig til Kursus. Vestre Borgerskoles Fysiksal, et ganske fortrinligt Lokale, var stillet til Raadighed, og

med Formanden i Spidsen gik Undervisningen let for Haanden. 22 ialt erhvervede sig DKDAS' Diplom, og heraf fik Mekaniker H. Hvass Nielsen 1' Præmie, medens Formanden, Direktør H. H. Laursen blev Nr. 2 og fik 2' Præmie. Politifuldmægtig H. Møhring Andersen blev Nr. 3.

Aalborg. Som Rosinen i Pølseenden kommer Aalborg ind som Nr. 1 af Provinsens Hold, hvad Deltagerantallet angaar. 74 Deltagere havde meldt sig til Undervisningen, som foregik i Teknisk Skoles Festsal. Dette Hold var iøvrigt et helt »Lærer-Hold«. 8 Lærere og 1 Lærerinde fra Aalborg Skolevæsen fulgte Undervisningen med stor Interesse og megen Flid. Her blev givet et Eksempel til Efterfølgelse for Landets øvrige Byer, naar næste Vinters Kursus løber af Stabelen. Af Diplomtagerne blev Civilingeniør Børge Helmø Larsen Nr. 1 — 1. Præmie, tæt fulgt af Lærer

Thøger Str. Grønborg, som blev Nr. 2 og fik DKDAS' 2. Præmie. Lærer Sv. Juel Jensen blev Nr. 3.

Med god Samvittighed kan vi nu trække Vejret lidt og holde Sommerferie og samle Kræfter til kommende Vinters forhaabentlig endnu større Kursusrække.

Nedenstaaende Skema giver en samlet Oversigt over, hvad der hidtil er opnaaet paa ialt 8 teoretiske Sportsflyverkursus.

1117 er ganske vist et stort Antal, men vi skal langt videre endnu. Lad os til næste Vinter mødes rundt i Landets Skolelokaler i langt større Antal, der skal nok blive skaffet Plads. De næste 1117 Deltagere er jo allerede sikret, naar blot hver enkelt, som allerede har gennemgaaet Kursus, til den Tid sørger for at stille en ny Kursusdeltager. Nu puster vi lidt og holder Ferie, og til Efteraaret, ja —

»Saa er vi klar igen«.

Pan American Airways »Deltagelse i Krigen«

DET store amerikanske Luftfartsselskab Pan American Airways har udsendt en interessant Beretning om, hvordan dets Flaade af store Trafikflyvebaade, der var spredt over det meste af Verden, mødte Krigsudbruddet den 7. December 1941. Beretningen siger, at man allerede i længere Tid havde forudset denne Begivenhed, og at man havde »indøvet«, hvordan man skulde bære sig ad, saaledes at der kun behøvedes en kort Radiomelding for at faa alle undervejs værende Clipper-Flyvebaade til at følge de foreskrevne Ordre. Hertil hørte bl. a. Indstilling af al Radiokorrespondance og en Afvigelse fra de sædvanlige Ruter m.m.

Man indtog det Standpunkt, at Amerikas Indtræden i Krigen ikke skulde berøre Trafiken over det nordlige Atlanterhav (firemotors Boeing B-314),

Trafiken over Sydatlanten (Boeing B-314) eller Trafiken i Sydamerika, hvorimod Trafiken over Stillehavsområdet skulde indstilles.

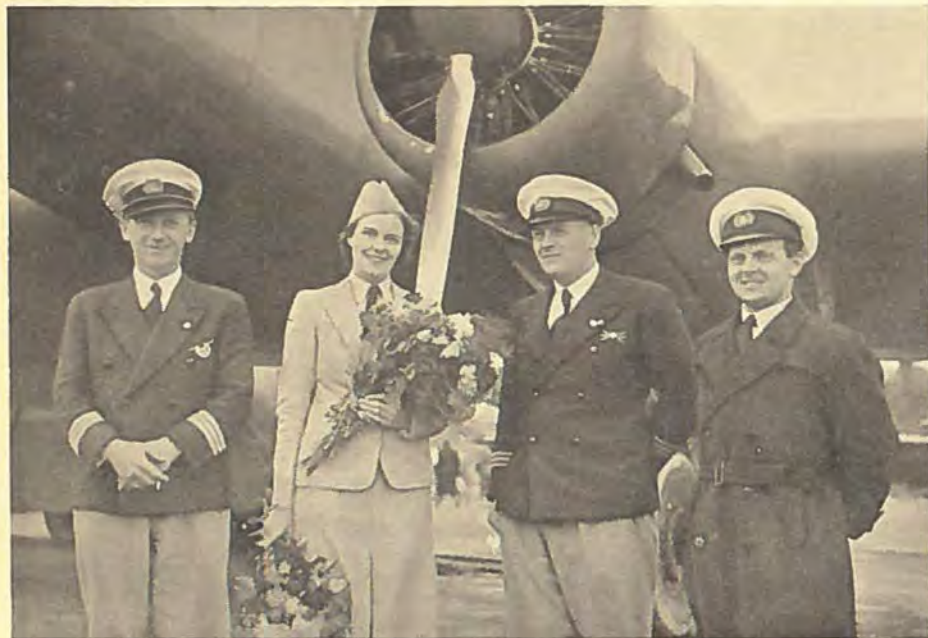
I dette Omraade befandt sig ifølge Fartplanen følgende Luftfartøjer: En Boeing B-314, »Anzac Clipper«, der ved Krigsudbruddet var i Luften 1½ Times Flyvning fra Mellemlandingspladsen i Honolulu; en Boeing B-314, »Pacific Clipper«, der paa dette Tidspunkt befandt sig i Luften paa Vej fra fransk Nouméa (Nykaledonien) til Auckland (Nyzeeland); en firemotoret Martin 130, »Philippine Clipper«, der var paa Vej til Singapore, og som befandt sig mellem Wake Øen og Guam; endelig den firemotorede Sikorsky S-42, »Hongkong Clipper«, der netop var ved at starte fra Manilla (Philippinerne) til Kanton (Hongkong).

Af disse Flyvebaade landede Anzac Clipper'en planmæssigt paa Hawaii, men blev dirigeret hen til en anden Flyveplads, der laa udenfor Operationsområdet, og efter at have fyldt Benzin paa, blev den ad en Omvej dirigeret til San Francisco, hvortil den naaede velbeholdent.

Pacific Clipper'en fik Ordre til at vende tilbage til Nouméa, hvor den skulde lande og afvente nærmere Ordre. Den fløj senere over Nyzeeland, Australien, Afrika, Sydatlanten tilbage til U. A. S.

Philippine Clipper'en fløj tilbage til Wake-Øen, for at afhente Pan American Airways' derværende Personel. En Del Fragt blev udladet paa Wake-Øen, fortrinsvis Gummi til Birma. Vejens Lastbiler, idet man dog beholdt noget af det til Brug som Svømmeveste for de Passagerer, der blev taget om Bord. Inden Starten fra Wake

D.D.L.'s Stewardess, Frk. Hanne Hansen passerer 1 Million Flyvekilometer



Flyvemillionæren, Frk. Hanne Hansen sammen med »Condor«ens Besætning efter Landingen i Lufthavnen den 11. Juni 1942. Tilsammen kan denne Besætning mønstre over 4 Millioner Flyvekilometer. Fra venstre: Luftkaptajn C. H. Bramsen (1 Mill. km), Stewardess Frk. Hanne Hansen (1 Mill. km), Flyvemekaniker Aage Hansen (1½ Mill. km) og Radiotelegrafist S. Hansen (½ Mill. km).

DA Condoren landede i Københavns Lufthavn den 11. Juni havde D. D. L.'s Stewardess, Frk. Hanne Hansen passeret sin første Million Flyvekilometer. Den højtidelige Modtagelse af den nybagte Flyvemillionær fandt Sted paa D. D. L.'s Luftrejseureau i Dagmarhus, hvor Direktør K. Lybye overrakte hende Selskabets

Naal i Guld samt en megt smuk Skaal. Et Væld af Blomster strømmede ind fra Venner og Bekendte — og fra taknemmelige Passagerer, der her benyttede Lejligheden til at bringe Frk. Hanne Hansen en Tak for hendes aldrig svigtende Omhu for Luftfartselskabets Kunder.

foretog Philippine Clipper'en en »Rekognosceringsflyvning«, og da den igen laa for Anker, blev den udsat for angribende japanske Bomberes Maskingeværssalver, som imidlertid ingen nævneværdig Skade forårsagede. Over Midway og Hawaii naaede den velbeholdent tilbage til San Francisco.

Hongkong Clipper'en naaede helaskindet til Kanton (Hongkong), netop fem Minutter før et japansk Luftangreb. Da Japanerne fortsatte med Angrebene Bølge efter Bølge, gik Flyvebaaden tabt ved det tolvte Angreb.

Saadan forløb »Deltagelsen i Krigen« for P. A. A.'s Luftflaade i Stillehavsomraadet.

Flyvemekaniker i D.D.L. har fløjet 1½ Mill. Kilometer.

TORS DAG den 4. Juni havde Flyvemekaniker Aage Hansen fløjet 1½ Million Kilometer i den danske Lufttrafiks Tjeneste.

Aage Hansen, der ogsaa er Radiotelegrafist, blev ansat i Det Danske Luftfartselskab d. 15. Jan. 1931, og d. 12. Aug. 1939 blev han Luftmillionær. Aage Hansen, der er den eneste 1½-Millionær i D. D. L.'s Tjeneste, flyver for Tiden med den danske Condor-maskine paa Ruten København—Berlin—Wien.

FEMTEN AAR I D.D.L.



Stationsleder Viggo Bache.

DEN 1. Juni kunde Det Danske Luftfartselskabs kendte Stationsleder Viggo Bache fejre et efter Luftfartsforhold bemærkelsesværdigt Jubilæum, idet han havde været ansat i Selskabet i 15 Aar. Stationsleder Bache har tidligere haft Ansættelse i Østasiatisk Kompagni, men i 1927 gik han over i D. D. L.'s Tjeneste, hvor han siden har haft sin Gerning.



Flyvemekaniker Aage Hansen.

Modelflyvningens Udvikling i Tyskland

MODELFLYVNINGENS HISTORIE i Tyskland gaar saa langt tilbage som til 96, hvor Brødrene Otto og Gustav Lilienthal efter Studium af Fuglenes Flyvning og deres Vingers Konstruktion gik i Gang med at bygge Modelflyve-maskiner og Glideplaner. At gaa nærmere ind paa Lilienthals Forsøg og Resultater her, vil være at gentage, hvad de fleste Modelflyvere ved. Nævnes skal det dog, at Brd. Lilienthal i deres utallige Modelforsøg bl. a. maalte deres Dragers Opdrift, ved at forbinde Dragesnoren til et Trækmanometer. Det vil sikkert i nær Fremtid blive aktuelt herhjemme at foretage lignende Forsøg med at maale, hvor stor Opdriften er paa en Svævemodel, der højst startes, for derigennem at drage Erfaringer ved Dimensionering af Hovedbjælkerne.

I 1901 fandt den første Flyvning med en Gummimotormodel Sted i Tyskland. Modellen var en Stokmodel, bygget af Hans Grade, og det lykkedes ham ved mange Eksperimenter at udvikle sin Motormodel til en Motorflyvemaskine, hvorved han d. 30. Oktober 1908 udførte den første Motorflyvning i Tyskland.

Efter Grades første Flyvning med en Model, bredte Interessen for Modelflyvning sig over hele Tyskland. Mærkelig nok var der slet ingen Interesse for Glide-modeller. Kun motordrevne Modeller blev bygget. Mest var det Efterligninger af »rigtige Flyvemaskiner«, som Grade, Erich, Bleriot og Farman m. m., men Resultaterne med disse Skalamodeller var ikke store, paa Grund af Mangel paa godt Motorgummi.

Den egentlige Modelflyvning begynder.

Efter Verdenskrigen kom der Fart i Modelflyvningen. Konkurrencer blev afholdt flere Steder i Tyskland, de største paa Wasserkuppe, og Rekordernes Antal og Størrelse steg betydeligt.

Efter Magtovertagelsen i 1933 blev al tysk Flyvning samlet under NSFK, National Socialistische Fliegerkorps og derved fik ogsaa Modelflyvningen et yderligere Skub fremad. Nu støttede Staten Modelflyvningen ved at give NSFK den Opgave at udvikle al Flyvning i Tyskland mest muligt, og Resultatet udeblev heller ikke. I November 1934 indførtes Modelflyvningen i alle tyske Skoler som et særligt Fag. I hver Skole blev en Lærer uddannet til at undervise i Modelflyvning, dvs. Teori, Bygning og Flyvning med alle Slags Modeller.

I »Hitler Jugend« og »Deutsche Jung-volk« blev Modelflyvning obligatorisk og NS-Fliegerkorps foranstaltede den ene Konkurrence efter den anden. Ved stadig at sætte Fordringerne højt, opnaaedes at Anstrengelserne for at naa de største Resultater var de største mulige. NS-Fliegerkorps gav sig yderligere af med at udforske nye Ideer, der kunde fremme Modelflyvningen, og utallige er de Forsøg, der er blevet gjort med alle mulige Drivkraft-metoder, Styreanordninger, Vindkanalundersøgelser af Profiler og Modeller osv. Bagefter er alle Resultater kommet de tyske Modelflyvere til Gode.

For at sikre en ensartet Uddannelse af enhver tysk Modelflyver, er NS-Fliegerkorps gaaet frem efter en bestemt Uddannelsesplan. Uddannelsen i Modelflyvning begyndes i Skolerne, i 6. og 7. Klasse i Folkeskolen og tilsvarende i Mellem- og højere Skoler. I to Aar undervises 10—12aarige Drengene i Modelflyvning og ligeledes rundt om i Ungdomsorganisationerne. Den to-aarige Uddannelse omfatter i store Træk følgende.

Uddannelsen.

Da det gælder om at sætte helt unge Drengene ind i Flyvningens Mysterier, maa der begyndes helt fra Bunden af. Der

tage i Betragtning, at Modellen skal bygges af alle Drengene paa 10—12 Aar. »Winkler Junior« har udmærkede Flyveegenskaber og tager højst ca. 32 Timer at bygge.

Nu skulde den unge Modelbygger være moden til at bygge en større Model, men her synes Springet at være noget større end sædvanligt. Modellen er her den af alle danske Modelflyvere kendte »Baby«, af Helmut Kirschke, (1200 mm Spv.). Ogsaa denne Model er bygget i fantastiske Mængder, og da Modellen udkom i 1934, var den paa Grund af sin meget moderne Konstruktion og dengang fremragende Flyveegenskaber noget af en Sensation i



I Skolen lærer Drengene Bygning af mange forskellige Typer. Her undersøger Læreren en »Strolch«.

bygges derfor først nogle smaa, letfremstillelige Papir- og Papmodeller, der er fremstillet specielt til Formaalet af den kendte Modelkonstruktør Horst Winkler. Naar disse Modeller er bygget og indfløjet, har Drengene faaet et første lille Indblik i Stabilitetsforhold og Vigtigheden af Tyngdepunktets rette Beliggenhed.

Nu kan Drengene gaa i Gang med at bygge deres første Svævemodel »Kiek in die Welt«. Navnet er betegnende. Ved Bygningen af denne Model af Bølgepap og et Par Fyrrelister, aabner der sig for Modelflyverne uanede Muligheder for at komme ud at se sig om i Verden — med Svævemodel — og i Fantasien. Nu faar de unge Modelflyvere Blod paa Tanden, der bygges en større og sværere Model »Jungvolk«, konstrueret af Hans Adenaw. Mere enkel og ligetil kan en Begyndermodel ikke være.

Videre i Rækken kommer »Winkler Junior«, en af de Modeller, der er bygget flest af i Tyskland. Tallet ligger over flere hundrede Tusind, men man maa ogsaa

Tyskland. Med sine kun 12 g/Kvdm Planbelastning er »Baby« kun egnet til Flyvning i svag Vind, men her har den da ogsaa vist sig god baade i Skrænt- og Termikflyvning.

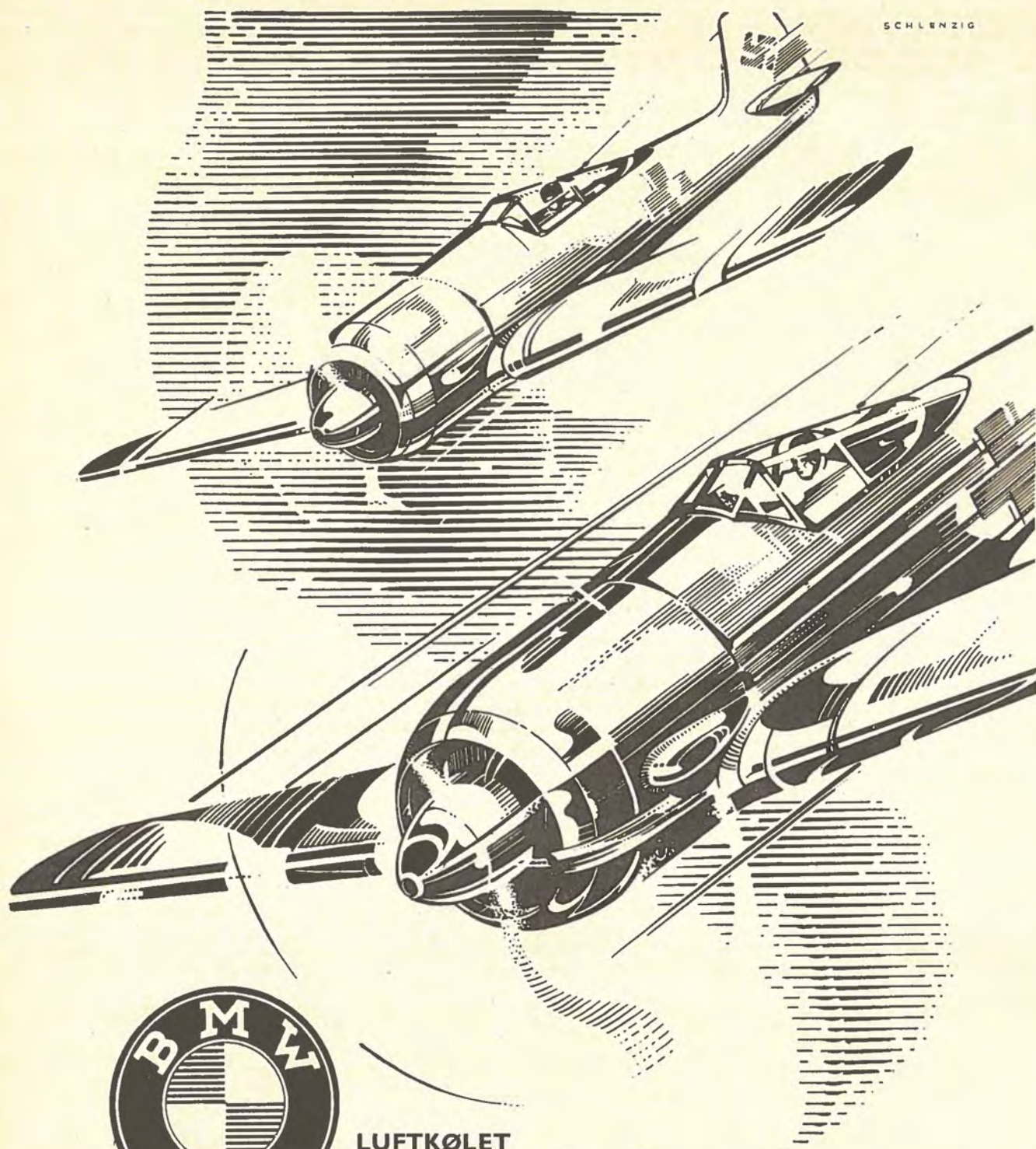
Det næste Led i Udviklingen er en Overgangsmodel »Rhön« (1520 mm Spv.), der ligner en forstørret »Baby«. Den har ca. 20 g/Kvdm Planbelastning og flyver saaledes hurtigere end »Baby«, men den er mere egnet som Konkurrencemodel.

Disse er i store Træk de vigtigste af de Modeller, som den unge tyske Modelbygger skal bygge i Løbet af den 2-aarige Uddannelsestid. Herefter maa han bygge lige saa mange andre Typer eller egne Konstruktioner, han vil.

At mange Modelflyvere herefter allerede som 13—14-aarig helliger sig Svæveflyvesporten og faar baade A, B og C Certificatet som 16—17aarig, er en anden Historie.

I næste Artikel følger en Beskrivelse af alle de tyske Rekord-Svævemodeller.

Sven Wiel Bang.



LUFTKØLET

Højtydende
STJERNEMOTOR

DOBBELTSTJERNEMOTOR BMW 801
I FOCKE WULF FW 190



Landing paa den
rigtige Plads!

Hos

AUTOFLUG

Gerhard Sedlmayr

faar De det forskriftsmæssige

Luftfartsmateriel

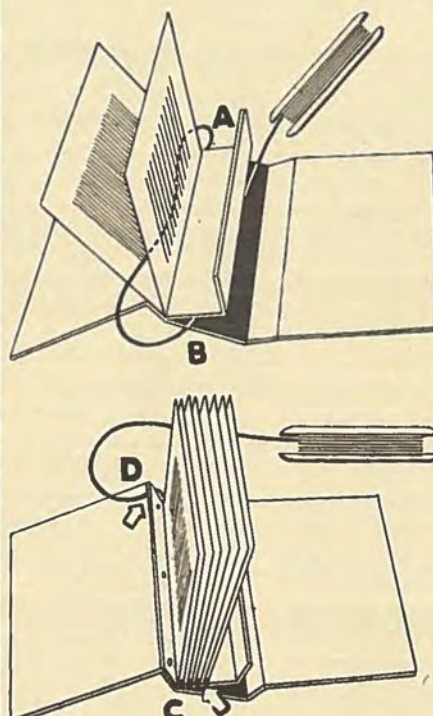
hurtigt, billigt og paalideligt.

Indhent Tilbud paa Byggematerialer,
Dele og Tilbehør til Flyvemaskiner,
Flyverdragter og Flyverudstyr, Luft-
havne — og Hangartilbehør

Faldskærme

**AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR TEMPELHOF**

SAMLEBIND til FLYV



Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 3.25

„FLYV“s Samlebind
betyder Orden og
Besparelse — Bladet
kommer straks paa
Plads, og Udgiften
til Indbinding af de
løse Blade ved Aar-
gangens Afslutning
undgaas.

Faas i enhver Bog-
handel eller fra
„FLYV“s Forlag
Vesterbrogade 60
København V.



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Paa Lager haves for Tiden:

Der deutsche Flugsport, hft. Kr. 7.75

Felgiebel: Benzinmotoren für
Flugmodelle « 7.00

Krieger: Flugzeugführung « 7.00

Zuerl: Der Segelflug im Wett-
bewerb der Völker, ib. Kr. 13.00

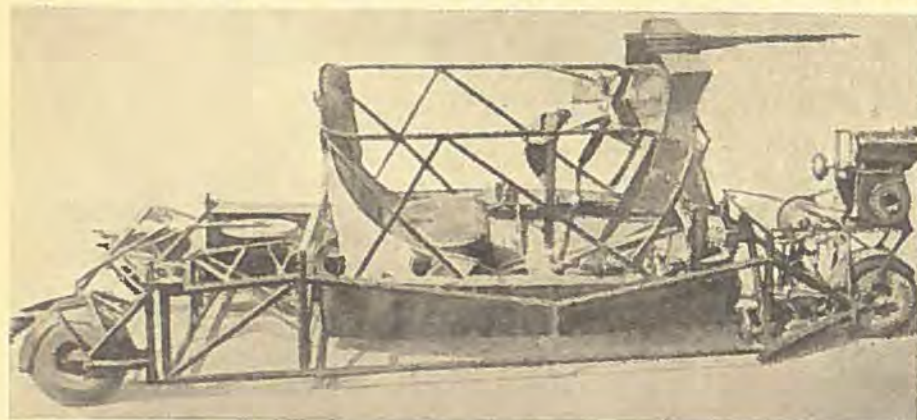
Flyvetechniske Bøger forskrives paa hurtigste Maade

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60 — Central 13.404

KØBENHAVN V.

Hjælpeapparat til Flyverundervisning



»Pilot Buggy«. Et Hjælpeapparat ved Flyveundervisningen i den amerikanske Hær.

For at lette Begynderundervisning af Flyvere har den amerikanske Hærs Luftvaaben konstrueret et Apparat til Hjælp for Flyveundervisningen, saaledes at man allerede paa Jorden kan gøre Eleven fortrolig med Styregrejernes Bevægelser. Paa den Maade mener man, at Uddannelsen vil kunne gennemføres betydelig hurtigere.

Endvidere skal Metoden være mere sikker, fordi eventuelle Fejl under selve Flyvningen skulde være meget lidet sandsynlig paa Grund af Træningen paa Jorden; og endelig vil Uddannelse blive billigere, fordi der spares Flyvetimer.

Apparatet, som Amerikanerne kalder »Pilot Buggy«, bestaar af en Staalrørsramme, der hviler paa tre Gummihjul, et indbygget Førersæde med

Styrepind, Siderørshammel, Gas- og Tændingshaandtag samt en lignende Aftrækkeranordning til Maskingeværrer, som findes i en Flyvemaskines Førerrum. Apparatet bevæges af en Benzinmotor, der trækker paa det forreste Hjul.

Styrebevægelserne svarer nøjagtigt til en Flyvemaskines Bevægelser, saaledes at Eleven kan vænne sig til de Rørudslag, der skal udføres samtidigt. Førersædet er anbragt saaledes, at det kan vippe til Siderne og paa den Maade følge Balanceklapperne Bevægelser. Hvis Eleven giver for meget Siderør uden tilsvarende Udslag med Klapperne, sættes et elektrisk Horn i Virksomhed, der gør ham opmærksom paa Fejlen. Aftrækket til Maskingeværrer svarer til en rigtig Flyvemaskines.

En stor Dag i »Ringens Historie

Ringens havde den 5. Juni sin bedste Flyvedag i denne Sæson, idet to Spil og to Planer arbejdede hele Dagen paa Lundtofte.

Ialt blev 6 C-Certifikater og 1 B-Certifikat opnaaet henholdsvis paa Grunau Baby og Gumpert. »Baby« havde 25 Ture med en Gennemsnitstid paa 3 Min. Længste Tid var 5 Min. Korteste over 2 Min. Der var kraftig Termik lige udenfor Lundtofte Flyveplads' sydøstligste Hjørne, hvilket vi flere Gange under vor Træning til C har konstateret.

Følgende Medlemmer afsluttede Proven til C i Gaar: H. Lauritzen, S. Tscherning, F. Aaes, A. Karlsen, G. Nielsen og Gerhard Hansen.

Desuden blev der med Gumpert foretaget 26 Starter, væsentlig Højstarter til B-Certifikat. Herved opnaaede: E. Suadican, P. H. Nielsen, E. Freiberg, Th. Sigurgeirson deres B-Certifikat. Desuden blev der foretaget en Række A-Flyvninger og følgende fik deres A-Certifikat: K. H. Jensen, Arne Koch, H. Kjærby, J. Orth og O. Fjeldstad.

Motorspil med Acetylen

Af Civilingeniør Gerhard Hansen.

RINGEN har i nogle Maaneder paa Lundtofte arbejdet med Acetylen-drift paa Motorspil, og har i den forløbne Tid haft ret gode Resultater hermed, efter at de værste »Børnesygdomme« ad Erfaringens Vej efterhaanden blev fjernede. I Øjeblikket arbejdes der med to Spil, henholdsvis en 1925-Oldsmobile og en 1929-Master Buick, og der er med Oldsmobile foretaget ca. 260 Starter, med 3 »A« Certifikater som Resultat, medens der med Master Buick trænes kraftigt for Fladlands »C« med en Grunau Baby, og med Flyvetider paa over 3 Min., trods de ugunstige Pladsforhold paa Lundtofte. Her skal fortælles om Erfaringer og Vanskeligheder ved at anvende Acetylen til Motorer.

Acetylen er som bekendt en Luftart (C_2H_2), der i Luft brænder med stærkt sodende Flamme. Med passende Luftmængde brænder den derimod glat og uden Sodning til Kulsyre og Vanddamp, ganske som Benzin. Ved fuldstændig Forbrænding bruger 1 gr Acetylen 3,08 gr Ilt eller

13,3 g Luft (idet Luft indeholder 20,9 % Ilt). 1 m³ Acetylen, som rundt regnet vejer 1 kg, forbruger derfor 12 m³ (eller 12 kg) Luft til fuldstændig Forbrænding.

Medens Eksplodingsgrænsen for Benzin/Luft ligger mellem 2,4 og 5,0 %, er den for Acetylen/Luft mellem 2,8 og 6,2 %, altsaa over et 10 Gange saa stort Omraade. I Modsætning til Benzin/Luft ligger en meget stor Del af Acetylen/Luft-Omraadet indenfor Sodningsomraadet, og Blandingen vil sode, saa snart Blandingsprocenten ligger over 8,3. Ved praktisk Motorkørsel ligger den gunstige Blandingsprocent omkring 4,2, altsaa med et ca. dobbelt Luftoverskud; men iøvrigt kan Acetylen/Luft under Tryk og Varme som normalt i en Motor tænde helt ned til 1,5 % (de ovenfor nævnte 2,8 gælder for almindelig Tryk og Temp. 1 Atm. og 20 Grader). Brugbare Blandinger af Acetylen/Luft maa derfor ligge mellem 1,5 og 8 %, og Tilsodning maa ikke forekomme, idet Driftsforstyrrelser uvægerligt fremkommer herved.

Acetylen giver ved Forbrænding stor Varme, nemlig ca. 12.500 cal/kg imod Benzins ca. 11.000 cal/kg. Desuden er Acetylen et ustabil Stof, der f. Eks. eksploderer ved for stærk Sammentrykning, naar der ikke er taget særlige Hensyn herimod. (Flaske-Acetylen er saaledes opsuget i Acetone under Tryk, ganske som Sodavands-Kulsyre i Vand. Acetonen findes i Flaskernes Fyldning med porøse Stoffer, Kapok o. l.). Ustabiliteten gør sig bemærket ved at Acetylen/Luft-Blandinger antændes ved meget lavere Temperaturer end f. Eks. Benzin/Luft. Ved Kompression i Motorer fremkaldes Varme, og derfor kan Acetylen ikke anvendes i højkomprimerede Motorer uden at der tages særlige Hensyn, f. Eks. ved Nedsætning af Kompressionen gennem Drosling af Indsugningen. I Motorerne kan ligeledes Ventilhoveder ofte være meget varme, saafremt Motoren har gaaet nogen Tid ved højt Træk, saaledes ofte op til 400 Grader, der ligger omkring Acetylenens Tændtemperatur. I saadanne Tilfælde vil der med Acetylen optræde Fortænding og kraftige Eksplodings-Tilbageslag i Indsugningsledningerne, hvorved Motoren straks vil gaa i Staa. Dette kan man ofte konstatere ved Forsøg med Acetylen: Til at begynde med gaar Motoren godt, men i Løbet af nogen Tid banker den og slaar tilbage.

For at faa Acetylenen til at arbejde driftsikkert er det ofte nødvendigt at køle Acetylenblandingen, ligesom der maa sørges for at Motoren selv køler perfekt, dels at Indsugningsstutsen er helt afspærret fra Udstødningsrørene, hvilket ikke er Tilfældet ved Benzindrif, hvor man tværtimod i de fleste Tilfælde udnytter Udstødningen til Forvarmning.

Den nemmeste Maade at køle Acetylen/Luftblandingen paa, er at tilføre den Vand under Indsugningen i Motoren. Acetylen/Luft har i sig selv en meget stor Antændelsehastighed, hvilket i og for sig er uheldigt, og hvilket Benzin/Luft ikke har. Hastigheden sættes stærkt ned ved Vandtilsætning, hvorved man ikke alene opnaar Køling; men ogsaa mindre Tilbøjelighed til Bankning.

Ved Vandtilsætning til Acetylenen er det muligt at faa en perfekt Gang i Motoren, saafremt denne er i fuldstændig

Orden, særligt hvad angaar Ventiler, der skal være aldeles tætte, ligesom deres Lukning skal ske lidt før end for Benzin (Spillerummene skal være lidt større). Desuden skal Tændingen være kraftig, da Sodning vanskeligt kan undgaas, og Tændrørene skal have lavt Glødetal. Vandtilsætningen skal ligge omkring 100—150 cm³ pr. kg Acetylen

Ved de foretagne Forsøg er prøvet en Række forskellige Maader at faa Acetylenen blandet med Luft og ført til Motoren. Den enkleste er at tilføre Acetylen til Indsugningen for Luft i en almindelig Karburator; men Metoden er absolut ikke god, og giver ved Tilbageslag i Indsugningen let Ødelæggelse af Dele som vanskeligt kan skaffes igen. Bedst har en ganske enkel Anordning virket. Principet er, at der paa Flanderne, hvorpaa Karburatoren har siddet, sættes et 50—60 mm vidt Jernrør, der nederst er forsynet med et effektivt variabelt Luftspjæld, f. Eks. med tre Vinger, og et Stykke op gennem Jernrøret er sat et Rør med ca. 7 mm Lysning for Acetylen, samt et tyndt Rør ca. 1,5 mm Lysning for Vand, der munder ud lige over Acetylenrørets Aabning, saaledes at Acetylenen ved sin Udstømning suger Vandet med.

Acetylenen reguleres fra Førersædet direkte paa Acetylenflaskens Reduktionsventil, hvorfra en Gummislange fører Acetylenen frem til Motoren. Vandet tages fra en lille Beholder som hænger højt, og hvor Vandafløbet kan reguleres med en Klemhane paa en Gummislange samt afspærres med en lille Hane. Luftspjældet kan arrangeres saadan, at det kan reguleres fra Førersædet.

Acetylen er let at faa til at tænde og let at starte paa, men er vanskelig at køre paa, naar Motoren er varm. Spilføringen skal kende Systemet til Bunds, før det hele arbejder som det skal. Men saa kan Motoren ogsaa anvendes, selv om den er bade dyrere og daarligere end Benzin, Acetylen trækker ikke saa godt som Benzin og kan derfor kun anvendes med Held paa kraftige Spil.

Medens Benzin indeholder lidt Olie, og derfor virker svagt smørende paa Ventil-sæder og Cylindervægge, er Acetylenen helt tør, ligesom Vandtilsætningen ikke er særlig heldig for Motorens indre Organer. Ved Forsøgene er det derfor prøvet at regulere Forholdet ved at blande en ringe Mængde Emulsionsolie i Indsugningsvandet, saaledes at der i Stedet for Vand blev anvendt en tynd Vand/Olie-Emulsion. Herved bliver det hele mere driftsikkert, ligesom Ventiler o. l. modtager en højst tiltrængt Smøring. Emulsionsolie kan imidlertid ikke skaffes, og sæbelignede Stoffer, som ved Forbrænding giver Aske, er absolut at fraraade.

En Økonomiberegning for Acetylendrift vil hurtigt vise, at det er en forholdsvis kostbar Maade at faa et Motorspil til at gaa paa. Acetylen i Form af Flaskegas koster rundt regnet 3 Kr. pr. kg. Virkningsgraden for Acetylen/Luft er ringere end for Benzin/Luft, grundet paa Vandindsugningen, saaledes, at man har Lov til at regne med, at 1 kg Acetylen svarer til 1 Liter Benzin, trods Forskellen i Brændværdi. Det bliver en Literpris paa 3 Kr. Da man paa en Søndag paa to Spil bruger 15—20 kg Acetylen svarer dette til et Brændstofforbrug paa 45—60 Kr. pr.

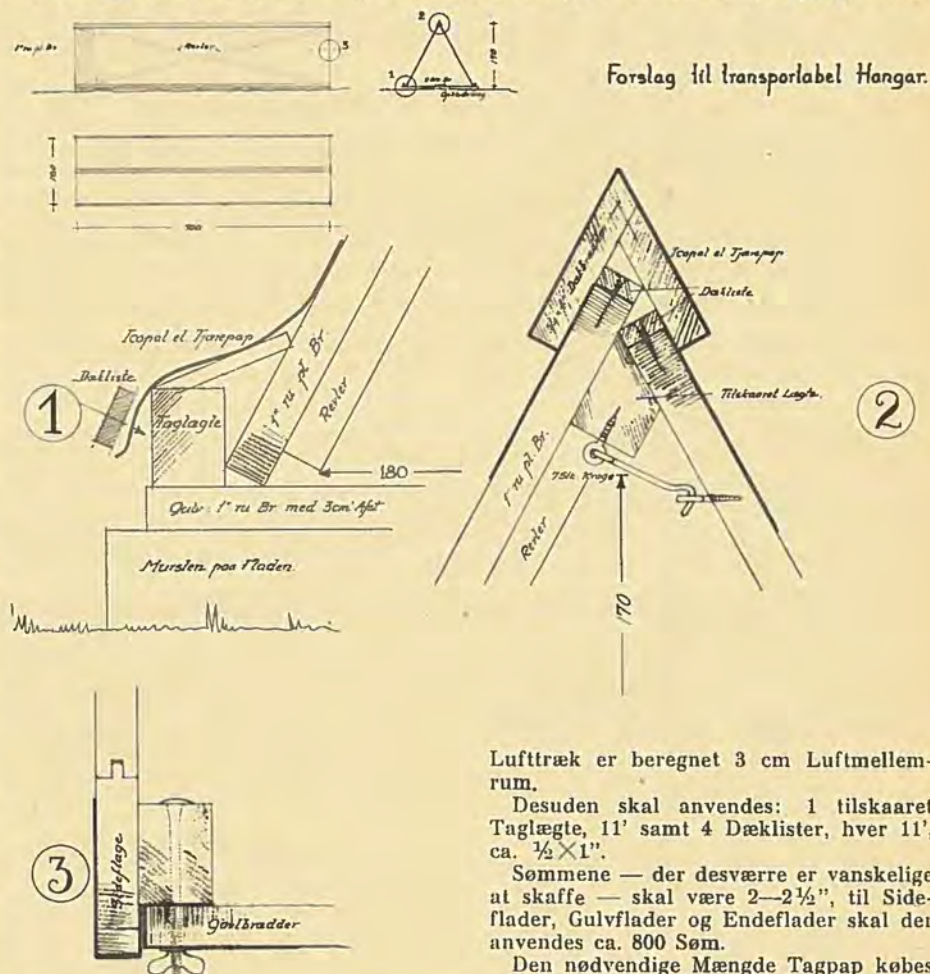
Søndag, hvilket er lige 10 Gange Omkostningerne før 1939.

«Ringene» beder Det Kongelige Danske

Aeronautiske Selskab modtage en hjertelig Tak for Støtte til Forsøgene.

G. H.

Forslag til en let transportabel Hangar til Overgangsplaner



Lufttræk er beregnet 3 cm Luftmellemrum.

Desuden skal anvendes: 1 tilskåret Taglægte, 11' samt 4 Dæklister, hver 11', ca. $\frac{1}{2} \times 1$ ".

Sømmene — der desværre er vanskelige at skaffe — skal være 2—2½", til Sideflader, Gulvflader og Endeflader skal der anvendes ca. 800 Søm.

Den nødvendige Mængde Tagpap købes ved Opgivelse af Flademaalet, der er ca. 35 m².

Hangaren opstilles lidt hævet over Jorden, f. Eks. paa Mursten. Den viste ganske løse Opstilling er i og for sig stabil nok, men normalt vil det sikkert være bedst at sikre Sammenhængen mellem de tre Flader, enten ved at binde dem sammen med Staalraad eller ved en passende Anvendelse af Skrue eller Søm. Ligeledes kan Aflaasningen af Endefladerne let udføres.

Hangaren bruges paa den Maade, at der lægges Polstre fast paa Gulvfladen for de to Planer, som opstilles paa skraa, idet de hænges op med brede Stropper. I Hullet mellem Planerne skydes Kroppen ind med Halen først, og støttes ligeledes af i lodret Stilling med Stropper. Langs den ene Side af Kroppens bagerste Del er der Plads til Stabilisator plus Højderor, der støttes af mod Krop og Plan med Sække ell. lign.

Hangarens ringe Størrelse tillader Transport med et Plan paa Lastvogn.

En lignende Hangar kan let bygges for Skoleglidere, naar de nødvendige Maal forandres hertil, men Hovedstellet store Højde gør Konstruktionen væsentlig større, selv om Længden bliver ikke saa lidt mindre.

Gerhard Hansen.

OVENSTAAENDE Tegning viser et Forslag til en Hangar for Overgangsplaner, fremstillet fortrinsvis af Hensyn til Lethed i Konstruktion og Transport. Trods sin lille Størrelse giver den rigelig Plads for et Plan af Grunau Baby-Typen, og den kan med Lethed stilles op hvor som helst, ligesom den dels kan anvendes til at transportere Planet i, dels i adskilt Tilstand fylder meget lidt. Planen viser øverst skematisk Konstruktionen, medens de nederste Tegninger viser Detailler.

I Princippet bestaar Hangaren af to Sideflader, hver paa 2×7 m, staaende paa en Grundflade i Tremmekonstruktionen, 2×7 m, og lukket for Enderne med trekantede Endeflader. De to Sideflader kan hægtes sammen for oven, og Rygningen af Hangaren tætnes med en Dækvinkel. Hangaren er tænkt beklædt med Tagpap.

Sidefladerne fremstilles af 1" ru pløjede Brædder, 5" brede. Til 2 Sideflader plus Endeflader skal anvendes 65 Stk. Brædder, 7" lange samt (til Revler), 50' 5" × 1" ru Brædder.

Gulvet fremstilles af 2 Stk. Taglægte, hver 11' lange, samt af 30 Stk. ru Brædder, 1" × 4", 7' lange, idet der mellem de enkelte Brædder i Gulvet af Hensyn, til

Hvad sker - og hvornaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220

SOMMERFERIE

Selskabets Kontor er lukket fra 11. Juli—31. Juli, begge Dage inclusive. Skriftlige Henvendelser vil blive besvarede.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose

Jubilæumsfesten den 1. August.

I Anledning af Festmiddagen den 1. August meddeler Foreningen sine Medlemmer følgende:

1. Prisen, der paalignes Medlemmerne for Deltagelse i Festmiddagen, er 15 Kr.
2. Paaklædningen er Smoking eller Uniform.
3. Betalingen af Beløbet gælder som bindende Anmeldelse til Festmiddagen. Efteranmeldelse kan ikke forventes at blive godkendt.
4. For Medlemmer, der den 1. August d. A. har Bopæl i større Afstand end 50 km fra København, betaler Foreningen Udgifterne til Rejsen med Jernbane eller Skib paa Fællesklasse Tur/Retur.
5. Foreningen henstiller til Medlemmer, der bor i København, i god Tid at træffe Aftale med en Kammerat fra Provinsen om at huse ham i København for 1 eller 2 Nætter i Forbindelse med Festen. Hvis det ikke allerede er sket, saa gør det i Dag. Tvivls-spørgsmaal om Adresser klares af Generalsekretæren.

Det henstilles meget indstændigt til Medlemmerne at tilmelde sig rettidigt. (Det er en absolut Nødvendighed af Hensyn til Bordplanen — og meget andet. Senest den 3. Juli skal Bestyrelsen vide, hvor mange der kommer)

Festmiddagen afholdes i Haandværkerforeningens Selskabslokaler, Dr. Tværgade, hvis smukke Lokaler vil danne en festlig Ramme om Jubilæumsfesten, som Bestyrelsen, ved Arrangementer af forskellig Art, vil søge at gøre baade festlig og fornøjelig.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Svæveflyverterrænet ved Bjærgsted.

»Dansk Svæveflyver Union« er atter i Aar forhindret i at afholde sin aarlige Svæveflyversommerlejr ved Lønstrup. Dette har bevirket, at man har søgt at finde et egnet Terræn paa Sjælland.

Unionen har bestemt sig for Slagelse Flyveklub's Terræn ved Bjærgsted ca. 3 km Vest for Jyderup, der er godkendt af Myndighederne.

Terrænet her er stærkt bakket og særlig egnet for Skræntflyvning. Selve Skrænten — som det ses af Billedet — er en decideret Fladhang, der er ca. 1 km lang, og paa det højeste Sted maaler den ca. 65 m over det omliggende Terræn. Skrænten ligger i Retningen Nordøst—Sydvest; den beflyves bedst ved vest- og nordvestlige Vinde, og da denne Vindretning forekommer ret ofte i September, har Unionen ment, at det var bedst at lade Sommerlejren afholde paa dette Tidspunkt.

Det er ogsaa en Betingelse for Svæveflyvning over Terrænet, at Høsten er af Markerne og Tidspunktet er derfor fra 30. Aug. til 13. Septbr., begge Dage incl.

Paa Toppen af Skrænten findes der gode Muligheder for Start med Gummitov, saa man delvis kommer bort fra de Vanskeligheder, der i Øjeblikket er opstaaet med at skaffe Brændstof til Spillene. Ved Skrænten er der et Terræn, som i Tilfælde af ugunstig Skræntvind, kan anvendes til Højstarter med Spil.

Grundet paa de faa Dage vi har haft med nordvest- og vestlige Vinde har de hidtil foretagne Prøveflyvninger kun givet Resultat m. H. t. at udvælge de bedst egnede Start- og Landingspladser, det maa dog formodes, at der med de rigtige Vindretninger vil kunne dyrkes god Skræntflyvning.

Sommerlejren vil saaledes give Deltagerne Lejlighed til at erhverve sig saavel »A«, »B« og »C« Certifikater. A. H. J.

Et D. S. U. Byggefond er oprettet. Fra Grosserer Victor B. Strand har Dansk Svæveflyver Union haft den Glæde at modtage et Beløb paa 5000 Kr. til Oprettelse af et Byggefond. Den store og yderst velkomne Gave har gjort det muligt for Svæveflyverne at faa opfyldt mange af deres Ønsker om nyt Materiel til Bygning af Svæveplaner, og vi haaber, at Oprettelsen af Fondet maa være

Signalet til fortsat Støtte for dansk Svæveflyvning.

Statens Luftfartstilsyn har godkendt to nye Terræner til Svæveflyvning, nemlig Roskilde Eksercerplads og Terrænet Vest for Bjærgsted. Hermed er alle de seks Svæveflyvepladser oprettet, som der er givet Tilladelse til.

FLYVERTROPPERNES SOLDATERFORENING

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Jonstrupvej, pr. Ballerup, Telf. Maaløv 344.
Kasserer: Maskinarbejder Edm. Nielsen,
Statholdervej 2, N.V., Postgiro 23856.

Paa Generalforsamlingen i Marts Maaned d. A., blev det vedtaget at benytte Maanedssbladet »Flyv« til Medlemsblad.

Det kan betegnes som et betydeligt Fremskridt — og fremtidige Numre af »Flyv« vil indeholde smaa Notiser af lokal Interesse. Til dette sidste vil det være Redaktionsudvalget magtpaaliggende at modtage »Stof«, samt eventuelle Artikler og Forslag, fra Medlemmerne. Ordningen har dog medført en Kontingentforhøjelse fra Kr. 5,00 til Kr. 8,00 aarlig, med Generalforsamlingens Billigelse; men det er Bestyrelsens Haab, at denne Ordning vil glæde Medlemmerne, ligesom en nøjere Kontakt vil opnaas. Chr. Smørum,

Indlæg til denne Spalte bedes sendt til Redaktionsudvalgets Formand: Representant Børge E. Rasmussen, Øster Søgade 106² th. København Ø.

Samtidig har Herr Officiant O. Christensen bedt mig meddele Medlemmerne, at Officianten underviser i Svømning paa Amager Helgoland, og at Medlemmerne er hjertelig velkomne til at deltage i Undervisningen for et ganske ringe Beløb. Rammerne er ikke fastlagt, og eventuelt interesserede kan henvende sig til W. Franken, Fuglegaardsvænget 57 St., Gentofte. Telf. Gentofte 3961 y.

Notér følgende! Flyvertroppernes Soldaterforening afholder Søndag den 9. August d. A. en Fællestur til Skodsborg. Afgang fra Hovedbanegaarden, med »Madpakke og Damer«. Selv om Flyversoldater er forvænt med at køre, vil der alligevel blive arrangeret en lille Gaatur, for at se den skønne Natur omkring Skodsborg. Derefter stilles til Spisning. Om Eftermiddagen vil vi opholde os paa Stranden, og senere byder Foreningen paa en lille Overraskelse.

Det vil blive en fornøjelig Tur, og naar Bestyrelsen gør hvad de kan, maa Medlemmerne ogsaa gøre deres til, at Foreningen vil give gode Minder og glade Timer i gode Kammeraters Selskab.

Giv Melding i god Tid, til Formanden eller Kassereren. Nøjagtige Tidsangivelser i næste Nummer af FLYV.



Terrænet ved Bjærgsted, hvor »Dansk Svæveflyver Union« afholder sin Sommerlejr i Aar.

Modelflyvekonkurrencen med W-Junior

Første Etape af Sommerens Flyvekonkurrence er nu afsluttet og Resultatet blev, at 1. Præmien blev vundet af Niels Malling, Høstvej 6, Gentofte, i Tiden 1 Min. 28 Sek. og 2. Præmien blev vundet af Søren Ejgil Braad, Stensholm, Hadsten, i Tiden 0 Min. 45 Sek. Vinderne har faaet Præmierne, et Gavekort paa henholdsvis Kr. 6.00 og Kr. 4.50, tilsendt.

De forholdsvis daarlige Flyvetider maa ses paa Baggrund af det daarlige Flyvevejr, det har været i den første Periode af Konkurrencen, der er ingen Tvivl om, at de næste Etaper vil bringe anderledes lange Flyvetider ligesom man vel maa regne med, at alle Deltagerne nu har faaet deres Model-ler trimmede, saa de er i Stand til at yde Maximumstider hver især.

Der er i dette Nummer af FLYV to Kuponer, det skulde der ogsaa have været i forrige Nummer, men ved Fejltagelse var der kun een. Resultatet af Flyvningen i 2. Halvdel af Juni kan derfor indsendes uden Kupon, men med den samme Attestering af et Vidne.

Vi gentager her Reglerne for Delta-gelsen og gør igen opmærksom paa, at Konkurrencen fortsættes i Juli og August, og at der er mange Præmier at vinde — se forrige Nummer af FLYV!

Regler for Deltagelse i FLYVs Modelflyvekonkurrence med Modelsvæveplanet W-Junior.

1. Konkurrencen gælder kun for Flyvninger med Modelsvæveplanet W-Junior.

2. Resultaterne af Flyvningerne skal indsendes paa de i »Flyv« indsatte Kuponer og være attesterede af en Tidtager, der har kontrolleret Tiden enten med et Stopur eller med et Ur med Sekundviser.

3. Starten kan være enten Haandstart eller Højstart og saaledes, at Haandstart kun maa ske fra naturlige Højdeforskelle i Terrænet, ikke fra Bygninger, Taarne el. lign.

4. Hver Deltager kan indsende flere Resultater i hver Periode, men kun den bedste præmieres.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

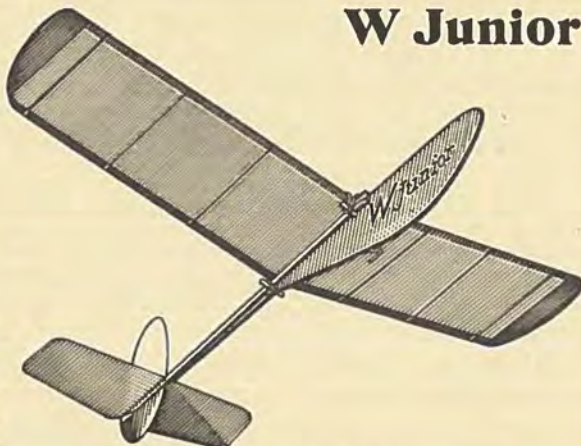
Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislise

*Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn*

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230



W Junior

Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50

Faas i Boghandelen eller fra
FLYV's Ekspedition, Vesterbrogade 60,
København V.

„KRATMO“ {Benzinmotorer for Modelflyvere
Byggesæt for Benzinmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Byggeplaner for Modelflyvemaskiner med Benzinmotorer: Arado Ar 196 - HS 103 - K 2 - K 3
Kocsa - Uelzen - Kunze - Sausewind - o. fl.

Alle Typer Benzinmotorer f. Modelflyvere repareres

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

KUPON

for Deltagelse i FLYVs
W-Junior-Konkurrence.

Indsendes senest 15. Juli til FLYVs
Ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Undertegnede har i Tiden mellem 1.
og 15. Juli opnaaet en Flyvetid paa
Min. . . . Sekunder med mit Modelsvæve-
plan W-Junior.

Navn

Adresse

By

At Flyvningen har fundet Sted inden-
for det angivne Tidsrum og har været af
den anførte Varighed attesteres:

Navn

Adresse

KUPON

for Deltagelse i FLYVs
W-Junior-Konkurrence.

Indsendes senest 31. Juli til FLYVs
Ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

Undertegnede har i Tiden mellem 16.
og 31. Juli opnaaet en Flyvetid paa
Min. . . . Sekunder med mit Modelsvæve-
plan W-Junior.

Navn

Adresse

By

At Flyvningen har fundet Sted inden-
for det angivne Tidsrum og har været af
den anførte Varighed attesteres.

Navn

Adresse

BESTILLINGSSÆDDEL

Kan indleveres til enhver Boghandler
eller til FLYVs Forlag, Vesterbrogade 60,
København V.

Undertegnede bestiller herved:

1 Byggesæt til Modelsvæveplan W-Junior
Pris Kr. 2,50.

1 Modelsvæveplan W-Junior, færdigbyg-
get, Pris Kr. 4,00.

Navn

Adresse

By

Ved Bestilling fra Forlaget maa Belø-
bet medfølge, evt. i Frimærker.

DANSK MODELFLYVER UNION

Form.: Sven Wiel Bang, Enighedsvej 8, Chl.
Sekretær: Jørgen Gamst, Paradisgaarden,
Avedøre, Glostrup.

Det af D. M. U. arrangerede Pinsestævne 2. Pinsedag fik følgende Resultater:

- Klasse 1. Nr. 1. Boy Konstmann, »Frem«, Gen. 0 Min. 21,3 Sek.
Klasse 2. Nr. 1. Boy Konstmann, »Frem«, Gen. 0 Min. 26,3 Sek.
Klasse 3. Nr. 1. Hans Jensen, O. M. F., Gen. 0 Min. 37,6 Sek.
Klasse 7. Nr. 1. P. Gebel, »Eagle«, 1 Min. 19,2 Sek.
Klasse 8. Nr. 1. Boy Konstmann, »Frem«, 1 Min. 27,9 Sek.
Klasse 9. Nr. 1. Jørgen Gamst, »Stratus«, 2 Min. 30,2 Sek.

Af Resultatlisten fremgaar det tydeligt, at Mangelen paa Motorgummi begynder at brede sig mellem Modellflyverne og at det kun er de faa heldige, der endnu har et lille Lager, som endnu er i Stand til at flyve og faa Resultater. Der var saaledes ved dette Stævne kun meget faa Deltagere i Motormodelklasserne, Iøvrigt var vi jo heller ikke videre heldige med Vejret, men havde nærmest det samme Vejr, som vi maatte slaas med i Paaskedagene (Stærk Storm).

Unionens ordinære Generalforsamling afholdes Fredag d. 10. Juli i Forbindelse med Sommerlejren paa Mols. Nærmere Meddelelse herom er tilsendt Klubberne.

2 nye Klubber under Unionen. Farsø Modellflyveklub er paa 5 Medlemmer, som er tilsluttet Unionen, samt 9 endnu ikke tilmeldte Medlemmer. Klubbens Kasserer er Martin Christensen, Nørregade 44, og Sekretær er Henning Poulsen, Farsø. Klubbens Formand og Klubadressen er Jens Erik Ingvordsen, Nørregade 29, Farsø.

Den 18. Maj 1942 blev Randers Modellflyveklub indmeldt i Unionen med 11 Medlemmer. Klubbens Bestyrelse er følgende: Formand Tage Jensen, Nr. Boulevard 36 B, Næstformand Kaj Mortensen, Aarhusgade 37, Kasserer Preben Rasmussen, Burchesgade 16, og Sekretær Holger Nysteen, Hobrovej 39, Randers. Klubbens Møde- og Værkstedlokale er Aarhusvej 37, Randers.

3 nye Eliteflyvere. Henning Schrøder fra Motormodelflyveklubben »Hawk« er nu dobbelt Eliteflyver, idet han den 10. Maj bestod Eliteprøven for Motormodeler. Tiderne var paa henholdsvis 5 Min. 18,4 Sek., 2 Min. 18,7 Sek. og 1 Min. 33,4 Sek. Modellen H.S.119W er en Wakefield-model med følgende Data: Spvd. 1060 mm. Planareal 13,25 Kvdm. Bærende Halebale. Propeldiameter 450 mm. Endvidere var Modellen forsynet med Forsvindingshjul og Bremseklapper. Udløsningsmekanismen, der er Schrøders egen Opfindelse, vejer kun 4 gr. Henning Schrøder blev Eliteflyver Nr. M.23.

Bernhard Jensen fra Vanløse Modellflyveklub bestod den 15. Maj Eliteflyverprøven for Svævemodeller med følgende Tider: 4 Min. 14,0 Sek., 4 Min. 21,9 Sek. og 8 Min. 7,3 Sek. B.J.-18, der er af egen Konstruktion, har følgende Data: Spvd. 1800 mm. Planareal 28,5 Kvdm. Krop-

længde 1050 mm. Modellen, der var udstillet paa Odense Modellflyveklubs Landsudstilling, vakte der berettiget Interesse paa Grund af den ideelle Anbringelse af baade Bremseklapper og Udløsningsmekanisme i Planet. Bernhard Jensen blev Eliteflyver Nr. S.16.

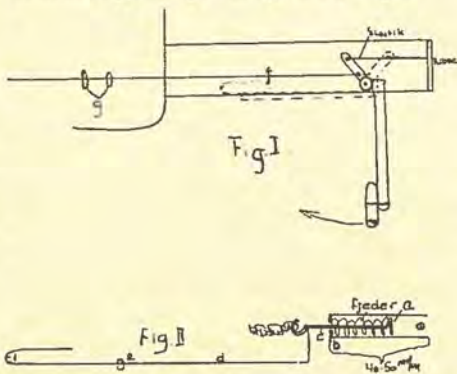
Ogsaa Jyderne begynder nu at røre paa sig. Den 14. Maj fløj Børge Hansen fra Hobro Modellflyveklub de krævede Tider. Tiderne var følgende: 7 Min. 18,5 Sek., 5 Min. 55,5 Sek. og 14 Min. 0,4 Sek. Børge Hansens Konstruktion, BPH-28, har følgende Data: Spvd. 1740 mm. Planareal 28,1 Kvdm. Kroplængde 1050 mm. Vægt 480 gr. Profil i Planet R.A.F.32 og i Stabilisatoren S.M.3. Sideforhold 1:11. Børge Hansen blev Eliteflyver Nr. S.17.

Roskilde M. F. »Maagen« meddeler: Søndag den 10. Maj fejrede Klubben sin 3 Aars Fødselsdag. Festdagen indledtes Kl. 14 med en Konkurrence med Motor- og Svævemodeller. Resultatet blev, at Mogens Falck blev Nr. 1 for Svævemodellernes Vedkommende og Otto Dalsgaard Nr. 1 for Motormodellernes Vedkommende. Under Prøveflyvningerne fløj Holger Hanssons »Pluto« bort efter en Højstart med ca. 20 m Snor. Modellen kunde ses i 6 Minutter. Ved næste Flyvning fløj Hans Falcks Reservemodel, ogsaa en »Pluto«, væk efter 9 Minutters Forløb. Om Aftenen var der arrangeret stor Fødselsdagsfest i Klublokalet.

Skalamodellerne. Ved en kedelig Misforstaaelse er Størrelsesforholdet paa den i FLYV Nr. 6 tegnede Skalamodel $\frac{1}{3}$ for lille. Maalene skal derfor sættes op med en Trediedel for at opnaa det rigtige Størrelsesforhold til en Skalamodel 1:100.

Optrækkeligt og nedsænkeligt Understel.

DE fleste Halvskala Motormodeller er forsynet med optrækkeligt Understel, som den originale Flyvemaskine, men der findes en hel Del, ja maaske de fleste, hvor Understellet bliver oppe, ogsaa under Landingen; det gør en Flyvemaskines som bekendt ikke, og derfor vil jeg her bringe en Anordning, der faar Understellet til at klappe ud igen, naar Motoren er løbet ud. Hvorledes Understellet klapper op, fremgaar af Fig. I.



Bag i Kroppen fæstes nu et Aluminiumsrør a. ca. 5—7 mm ind. Diam. Godstykke ca. $\frac{1}{2}$ mm, som kun er lukket i den ene Ende. Deri er der et Hul $1\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{2}$ mm b., hvorigennem gaar et Stykke Aluminium c., der er 1×4 mm og ca. 65 mm langt, Facon fremgaar af Fig. II. Til Alum. Krogen c. er der fastgjort et

Stykke Fjedertraad d., der gaar igennem et »Øje« e., der sidder fast paa en Spante i Kroppen, og ender i en Krog. Paa Fig. I ses Kinesertraaden f., der gaar fra det ene Understelben til det andet, gennem to »Øjer« i Kroppen g., hvor imellem der er en Afstand af ca. 5 mm. Traaden skal være stram, naar Understellet er trukket op, saaledes at Krogen d. kan trække i Traaden, naar Motoren kun mangler 50 Omdr. i at være løbet ud. Naar Motoren løber ud, trækker Fjederen Gummikroge c. tilbage, og da d. sidder fast paa c., trækker den i Kinesertraaden, som er i Forbindelse med Understellet, dererved klapper ud, og Modellen kan lande. Naar Motoren er trukket op, skal der være ca. 45 mm fra Krogen d.s Punkt 1 hen til Kinesertraaden mellem de to »Øjer« g. Denne Maade har jeg prøvet paa flere Modeller, og den har ikke svigtet endnu. Axel Japp.

En lille morsom Historie, der handler om det første fuldkomne styrt sikre Svævemodel, det er konstrueret herhjemme.

Det var en saare skøn Aften, at et Par Medlemmer fra »Stratus« var ude for at trimme deres Svævemodeller. Især en af dem var meget ivrig. Paa Turen ud til Flyvepladsen kom han i Tanker om, at det kunde være meget morsomt at se, hvorledes afskaarne Plantipper vilde indvirke paa Flyvningen. Han stak derfor resolut den ene Plantip ind i den ved Siden af kørende Kammerats ene Cykehjul og fik paa den Maade den ene Plantip skaaret af. »Nu,« tænkte han, »kan jeg hurtigt faa konstatere hvad der er bedst, for nu har jeg 2 forskellige Plantipper og kan hurtigt se, hvilken Planhalvdel der flyver bedst«. Men, ak, det gik slet ikke som han havde ventet, for ved den første Højstart vilde Modellen ogsaa til at eksperimentere lidt. Den klappede derfor den ene af Bremseklapperne ud og lod staa til. (Disse var anbragt paa Planerne). Ejermænden saa pludselig sin Model komme ned med endnu større Fart end han havde hevet den op. Da han kommer hen til den opdager han, at »kun« lidt af Kroppen foran Planet er gaaet en Tur. (Hvorhen vides ikke). Planet kunde dog endnu sættes paa Kroppen, og Modellen blev derfor trukket op en Gang til. Denne Højstart forløb dog heller ikke fejlfrit. Thi, da Modellen var kommet 50 m tilvejs, knækkede Snoren og Modellen tog et veldigt Dyk. Den tog endnu et Par store Stall, saa et Par mindre og rettede sig derefter op til normal Flyvestilling. »Bravo«, raabte de andre, for Modellen havde nemlig rettet sig op i Løbet af forbavsende kort Tid. Men senere kom Forklaringen. Snoren var nemlig knækket lige ved Løberen, saaledes at der hang ca. 50 m i Modellen, og dette var Grunden til, at Modellen saa hurtigt rettede sig op. (Husk det, Kammerater, hvis I har en Model, der er tilbøjelig til at stalle efter Højstarten, saa skræmmer man altsaa bare Snoren over nede ved sig selv). Naa, men Modellen kom altsaa ogsaa godt ned denne Gang og derfor skulde den ogsaa op en Gang til. Det var den aabenbart meget ked af, for i Udløsningsøjeblikket forlod Planet lige saa stille Kroppen, lagde sig om paa Ryggen og begyndte at opføre sig som om det var en Haleløs. Det gik skam ogsaa storartet, for

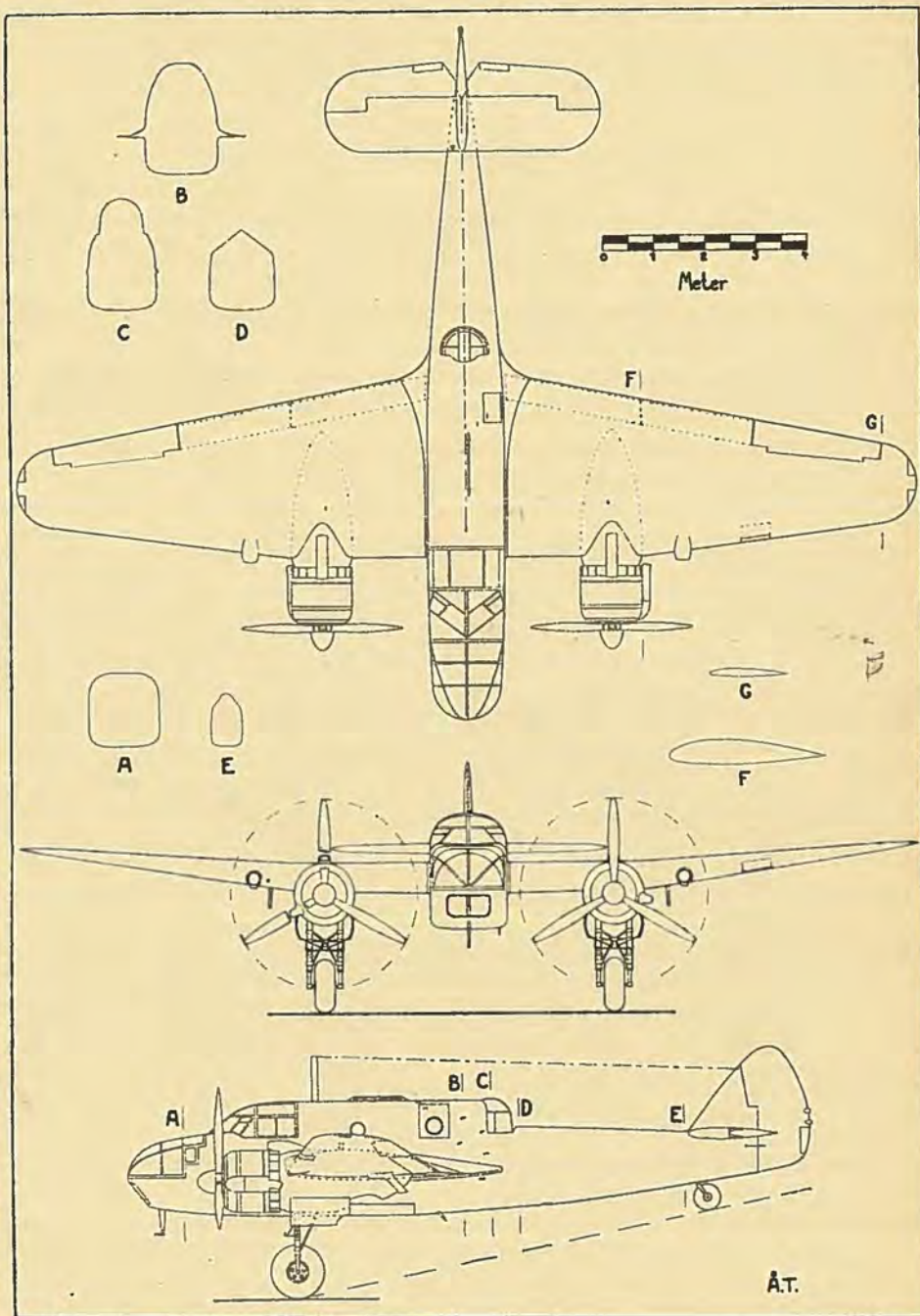
SKALAMODEL AF BRISTOL „BEAUFORT“

Åke Tollin er et kendt Navn indenfor Modelbyggernes Kredse i Sverige. Hans Modeller er almindelig anerkendte som noget af det nøjagtigst byggede, der kan præstere, og paa Tekniska Museet i Stockholm finder man et righoldigt Udvalg af hans Arbejder; i mere end 20 Aar har Åke Tollin beskæftiget sig med Modelbygning.

Denne fremragende Ekspert paa Modelbygningens Omraade introduceres hermed for vore Læsere, idet vi nedenfor bringer Tegning og Beskrivelse af en Bristol »Beaufort«.

Bristol »Beaufort« er en af Englands nyere Typer. Det anvendes som Bomber, Torpedo- og Fjernrekonosceringsluftfartøj. Besætningen bestaar af 4 Mand. Det er et fritbærende, midtvinget Monoplan af Helmetalkonstruktion. Bæreplanet er tredelt. Mellem Balanceklapper og Kroppen er der anbragt hydraulisk bevægelige Landingsklapper. Kroppen er bygget i Skalkonstruktion med glat Metalpladebeklædning. Fritbærende Halefinne og Haleplan. Understelsbenene er fældbare bagud i Motorgondolerne. Halehjulet kan trækkes ind. Motorer: 2 luftkølede, 14-cyl. Dobbeltstjernemotorer Bristol »Taurus«, hver paa 1050 HK. Trebladede Metalpropeller med stilbare Blade. Spændvidde 17,6 m, Længde 13,6 m. Største Hastighed 475 km/T. Bristol »Beaufort« er en Videreudvikling af Bristol »Blenheim«.

Byggebeskrivelse: Kroppens Konturer set ovenfra tegnes op paa et Stykke Træ; det overfløide Træ skæres bort, hvorefter Konturerne af Kroppens Sider tegnes op paa Træstykket. Under Udskæringen maa man hele Tiden sørge for at Kroppen holder de rigtige Maal og faar den rigtige Facon. Bæreplanet fremstilles i to Stykker, og man maa passe paa, at det faar den rigtige V-Form og Profil. Motorpartierne med Understelsben skæres ud hver for sig og limes derefter fast paa Bæreplanet. Understellet er fældbart bagud. Ved Montringen limes de to Planhalvdele fast til Kroppen, og man maa passe nøje paa, at de faar samme Indfaldsvinkel. Naar den færdige Model skal males, stryger man først 3-4 Gange med Shellak og sliber hver Gang efter med fint Sandpapir. Luftfartøjet er kamufleret med brunt og grønt paa Oversiden og med en lys, blaa Farve paa Undersiden. (Efter Flygtidningen).



Columbustykket, der var anbragt ved Forkanten i Midten af Planet, var aabenbart Vægt nok til at Planet kunde svæve ned i store og elegante Cirkler, mere elegant end enhver anden Haleløs, jeg har set gøre det. Det var Planet, ja, men hvad med Kroppen? vil I naturligvis spørge. Den var skam heller ikke snydt ud af Næsen paa en almindelig Modelflyver. Ejermanen, som nemlig paatænker at bære Sommerlejren med sit Besøg, har derfor bygget sin Model saaledes, at Rorene kan tages af. Dette syntes Kroppen ogsaa var meget formaalstjenligt, for den gjorde straks Brug af den snilde Indretning, thi Udsigten til at styrte 50 m ned, kilder vist

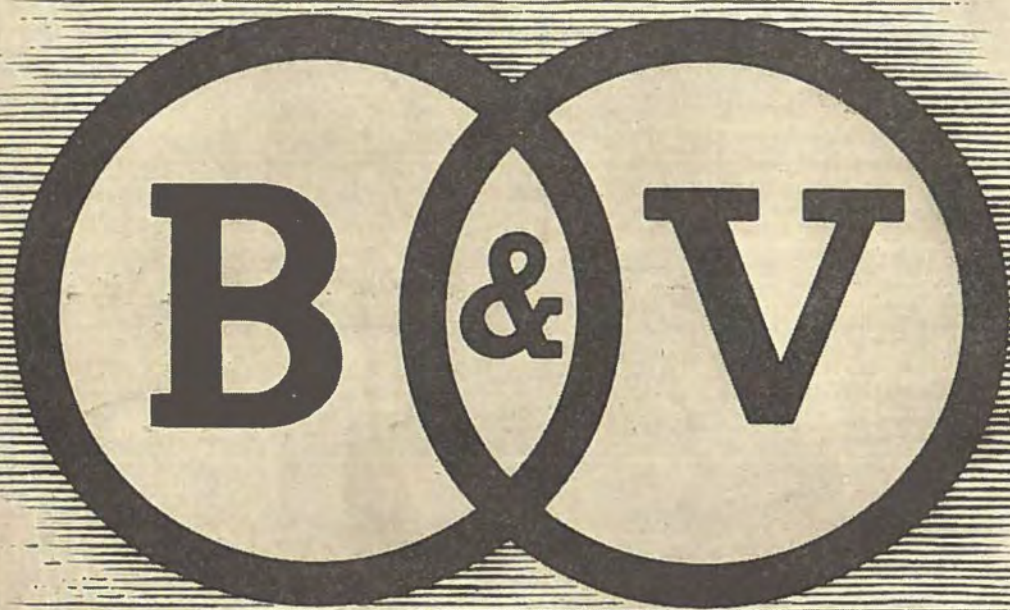
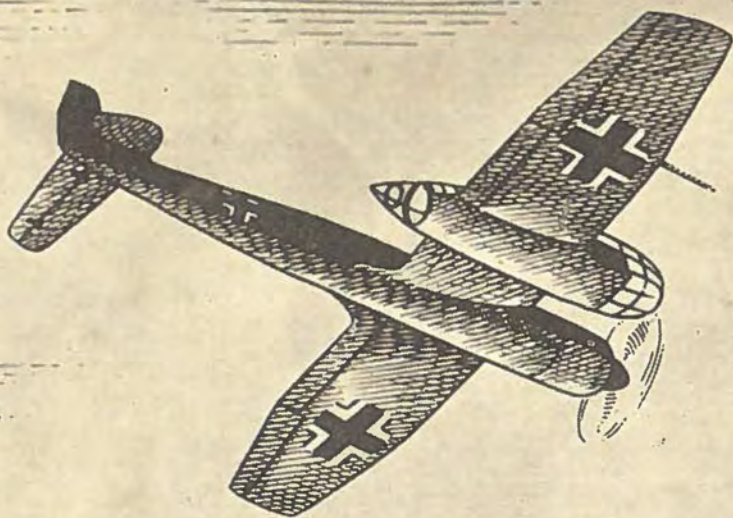
lidt i Maven paa os alle sammen, ogsaa paa Modelkroppe. Derfor smækkede den Stabilisatoren om i horizontal Stilling paa Bagenden af Kroppen, og gjorde paa den Maade Brug af den som Faldskærm. Saaledes kom altsaa baade Plan og Krop ned uden at tage den ringeste Skade. Det maa maaske lige bemærkes, at Planet tog længst Tid. Ser I, Kammerater, nu har jeg altsaa prøvet paa at give en lille Fremstilling af hin mærkelige Hændelse, nogle Modelflyvere kom ud for, da de en Aften skulde ud og trimme deres Modeller, og hvorledes man indretter en Model for at faa den absolut styrtssikker.

sir g.

Anonyme Indlæg gaar direkte i Papirkurven, husk derfor altid at skrive Navn paa, naar De har noget at fortælle os, enten det er henvendt til FLYVs Læsere eller til Redaktionen.

Dersom man ikke ønsker sit Navn frem, kan man sætte Mærke under Artiklen, men der skal være Navn med, for at Redaktionen kan vide, hvem vi har med at gøre.

Husk altsaa, at anonyme Skrivelsers Plads er i Papirkurven, og at det ikke regnes for særlig pænt at skrive anonyme Breve, de sendes nemlig i Reglen, fordi Brevskriveren ikke rigtig synes, han kan være sine Skrivelser bekendt.



„BV 141“

BLOHM & VOSS
F L U G Z E U G B A U

FLYV

Nr. 8

1942 - 15. Aarg.

nske Flyvere"

gennem

25 Aar

50
ØRE





Verden vil staa aaben

for den, som i Tide forbereder sig paa det Opsving, som den civile Flyvning engang vil opleve.

Ungdommen af i Dag forstaar dette, og den kaster sig med Liv og Lyst over Fremtidens store Eventyr, Livet i Luften.

Ja, se blot paa de Unge!

— Modelflyver i Dag - - -

Svæveflyver i Morgen - - - og Motorflyver i Overmorgen, naar Handel- og Industri skal opbygge en ny Verden.

— Den Dag vil den verdensomspændende INTAVA Organisation være Luftfartens Tjener, — her i vort lille Danmark som ude i den store Verden.

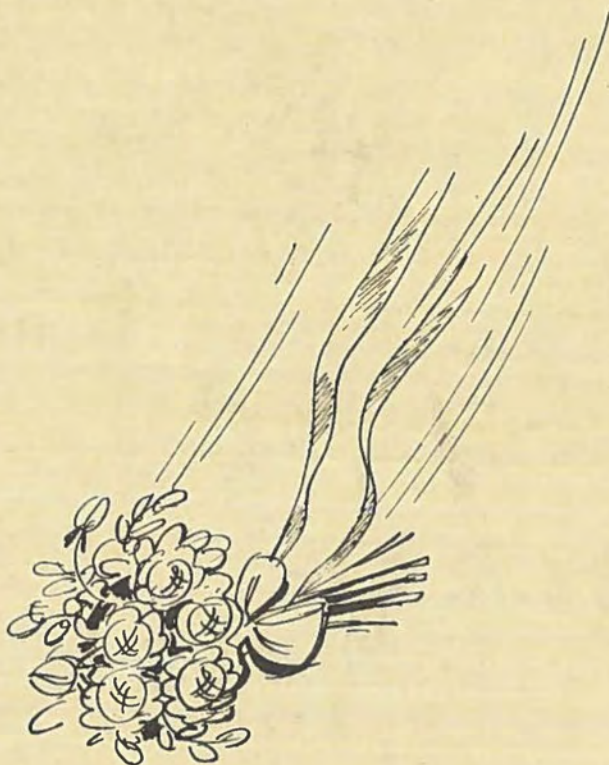


INTAVA AVIATION PRODUCTS

SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.



Vi gratulerer Danske Flyvere med Jubilæet og benytter Lejligheden til at udtrykke vor Glæde over den Tilknytning, vi gennem vore Flyvere har haft til Foreningen.

DDL

Det Danske Luftfartselskab A/S

„CELOSE“

(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

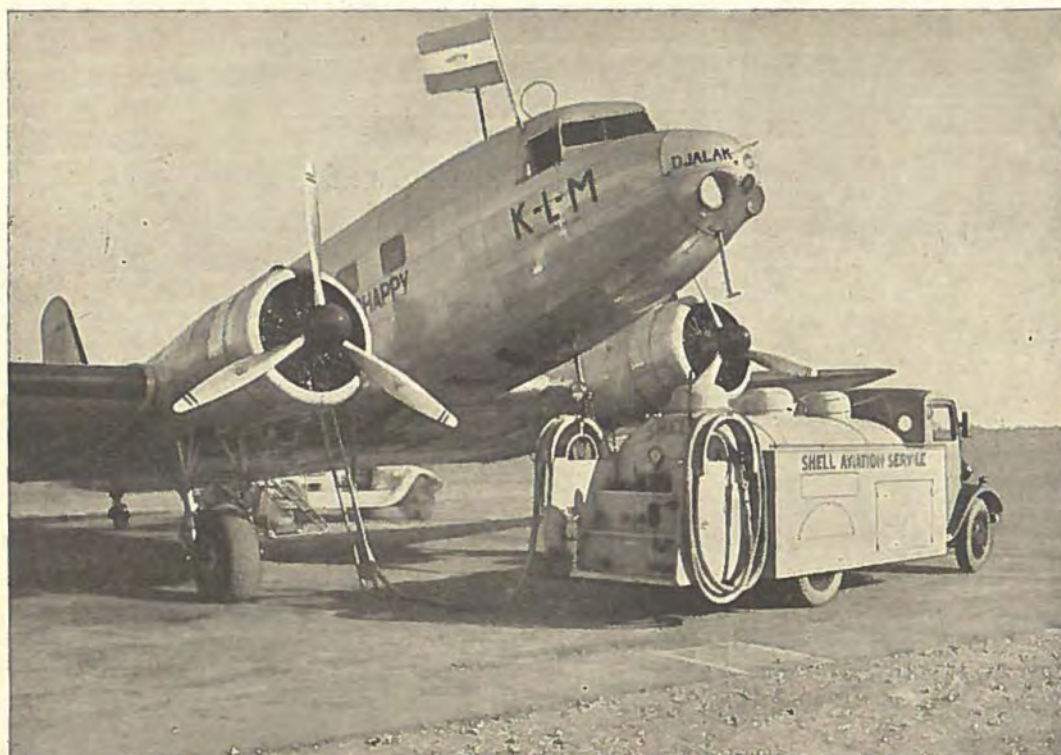
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

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



*ALUMINIUM anvendes overalt, men er selvskevet til Anvendelse i Flyvemaskiner.
Hvert kg Vægtbesparelse forøger Hastighed, Aktionsradius og Bæreevne.*

FLYV



DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

Nr. 8

August 1942

15. Aargang

D.K.D.A.S.'s Lykønskning og Hilsen til Foreningen DANSKE FLYVERE paa 25-Aarsdagen den 18. August 1942.

N AAR Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab lykønsker DANSKE FLYVERE paa 25-Aarsdagen for Foreningens Stiftelse, skal det være med Tak for godt Samarbejde gennem de mange Aar, de to Organisationer har arbejdet Side om Side til Fremme af dansk Flyvning.

Siden hin Dag, da en af dansk Flyvnings mest værdsatte Pionerer, Oberstløjtnant J. P. Koch, blev den nydannede Forening DANSKE FLYVERE's første Formand, og til den tunge Tid, vort Fædreland og vor Flyvning i Dag gennemlever, har DANSKE FLYVERE paa en smuk Maade løst sin Opgave.

Paa et meget tidligt Tidspunkt af Flyvnings endnu korte Udviklings-Historie dannedes DANSKE FLYVERE som en faglig præget Forening, der skulde varetage sine Medlemmers Interesser overfor Flyvemaskinfabrikker, Flyveskoler, Lufttrafikselskaber o. l. Men man glemte imidlertid ikke, at Foreningens væsentlige Formaal maatte være: *at forene danske Flyvere til Fremme af Flyvning og Udbredelse af Kendskab til den og dens Vilkaar.*

Udviklingen har senere medført Ændringer i Foreningens Love og Vedtægter, men ovennævnte væsentlige Formaal er stadig det samme.

I Kraft af at være Samlingsstedet for alle Certificatindehavere fra Hær og Søværn og i de senere Aar tillige fra Civilflyvernes Kreds, indtager DANSKE FLYVERE i Dag sin naturlige fremskudte Position i Forhold til alle de Flyveklubber Landet over for Model-, Svæve- og Motorflyvning, som er samlet i de respektive Unioner under D.K.D.A.S.

I dette Jubilæumsnummer af Selskabets og DANSKE FLYVERE's officielle Organ vil DANSKE FLYVERE's Arbejdsresultater nærmere blive belyst, men dog skal D.K.D.A.S. benytte en kærkommen Lejlighed til at udtrykke en varm Anerkendelse af Foreningens glimrende udførte Arbejde til Fordel for dens Fond for forulykkede Flyveres Efterladte.

Indenfor dette specielle Omraade af forretningsmæssig Karakter har DANSKE FLYVERE gennem sin Indsats skabt sig Anseelse og Respekt langt ud over Flyvnings forholdsvis snævre Kreds, og har været Forbillede for lignende Foreninger i Udlandet.

Resultaterne af Foreningens paa skønnesværdige Virke er et Tegn paa en Kammeratskabs og Gensidigheds Følelse, som er særegen for Aanden indenfor DANSKE FLYVERE.

Hs. Kgl. Højhed Kronprins Frederiks Overtagelse af Protektoratet for Foreningen DANSKE FLYVERE i 1930 betegnede en ny Æra i Foreningens Historie.

Den aarlige Optagelsesfest, ved hvilken Kronprinsen fæstnede Flyvernaalen paa Brystet af Aarets nye Certificatindehavere, blev en Begivenhed, der fastslog, at de gamle Pioneres gode Indsats til Fremme af dansk Flyvning med Begejstring efterfulgtes af de nye Generationers Flyvere.

D.K.D.A.S. vil ønske for Foreningen DANSKE FLYVERE, at den Dag ikke er fjern, da dette vor Kronprins' Ridderslag til nye danske Flyvere atter maa blive uddelt.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

M. P. Eskildsen,
Formand.

LIDT LUFTNAVIGATION PAA REGNESTOKKEN

Af Luftkaptajn ved Det Danske Luftfartsselskab Poul Jensen.

DE forskellige Regneapparater, man har, til Løsning af Vindtrekanter og andre Navigationsopgaver, har aldrig vundet større Udbredelse blandt civile Flyvere, dels paa Grund af Prisen, dels fordi de er for uhaandterlige og der sjældent er egnet Plads til dem i Maskinernes Førerrum. Endnu

dan den benyttes til et Par Navigationsopgaver.

Først en Ting der er saa simpel, at den næsten ikke skulde have været med: Den forventede Ankomsttid.

Vi har f. Eks. fastsat — ved direkte at se det eller ved Radiopejlinger — at vi er kommet de sidste 32 km



Fig. 1.

en Grund er, at Flyverne — »vi Flyvere« maa jeg vel hellere sige — er tilbøjelige til at mene, at vi klarer os godt foruden; men det er kun delvis sandt.

Vil man gøre sig lidt Ulejlighed, kan man imidlertid klare sig en lang Vej med en almindelig Regnestok. De flade 12½ cm Regnestokke fylder ikke mere, end at man let kan have dem i Lommen, og Nøjagtigheden af de Resultater, man faar paa dem, er tilstrækkelig. En brugelig 12½ cm Stok koster 12-16 Kr. (i Maj 1942 — uden Garanti for at Prisen holder). Det er maaske ikke særligt billigt, men i hvert Fald adskilligt billigere end de specielle »Aircraft Computers«, »Dreieckrechnere« etc., og saa har en Regnestok et Arbejdsfelt, der gaar langt videre end til Navigationen. Hvorfor er det næsten kun Ingeniører, der bruger Regnestokke? Mange andre Mennesker kan have stor Nytte af saadan een.

Selv bruger jeg en Regnestok af System Rietz, men andre Systemer kan være lige saa gode. Kun fordres det, at der skal være en Sinus-Skala paa dem. Læg Mærke til hvilken af Stokkens Regneskalaer, Sinus-Skalaen skal arbejde sammen med. Det er lidt forskelligt paa de forskellige Mærker.

Enhver, der vil købe en Regnestok, kan faa en Brugsanvisning til den. Derfor skal den almindelige Brug af den ikke omtales her, men kun hvor-

frem paa 9 Minutter. Saa sættes 32 (km) paa den ene Regneskala overfor 9 (Min.) paa den anden. Nu staar km og Minutter overfor hinanden i samme Forhold hele Skalaen hen. Overfor 60 Min. (6) staar 213 km, altsaa er



Fig. 2.

den beholdne Fart 213 km/T. Lad den resterende Vej til Maalet være 140 km; deroverfor staar 39½ Min., som er den resterende Flyvetid, hvis Farten ikke ændres. (Fig. 1).

Hvis man gør det lille Regnestykke et Par Gange under Flyvningen, kan man meget nær opgive sin Ankomsttid rigtigt. Mange Gange, naar Vejret paa en Lufthavn var daarligt, har en Optimist gættet sin Ankomsttid 10 Minutter for tidligt og opgivet den pr. Radio med det Resultat, at to andre Maskiner har faaet Lov at vente over Pladsen i den og den Højde med Landingsnummer 2 og 3.

Til Trekant-Opgaver bruges Sinus-

Skalaen og den ene Regneskala. Paa de fleste Regnestokke findes Sinus-Skalaen paa Tungens Bagside. Tungen vendes altsaa en halv Omgang.

Princippet er nu det, at man sætter en kendt Vinkel i Trekanten (paa Sinus-Skalaen) overfor dens — ligeledes kendte — modstaaende Side (paa Regneskalaen). Dermed staar de to Skalaer saadan, at modstaaende Sider og Vinkler i Trekanten kan aflæses overfor hinanden. Kender man een af de resterende Størrelser, kan man saaledes finde Resten.

Da Sinus-Skalaen kun er inddelt til 90 Grader, bliver Resultatet, man faar, naar man søger en Vinkel, kun denne Vinkel, hvis den er mindre end 90 Grader. Er Vinklen derimod større end 90 Grader, faar man dens Supplementvinkel (180 Grader ÷ Vinklen). Om Indstillingen gælder det samme. Er Vinklen, man skal sætte, f. Eks. 123 Grader, maa man i Stedet sætte $180 \div 123 = 57$ Grader. Det lyder ikke saa godt, men det er ikke til større Ulejlighed i Praksis. Af og til er det endda en Fordel, at det er Supplementvinklen, man finder, som i følgende Eksempel.

Vi flyver ind mod en Lufthavn og faar 25 Minutter før beregnet Ankomsttid en Pejling, qdm 318 (misvisende Kurs hertil i Vindstille er 318). Efter 7 Minutters Forløb faas en ny

Pejling, qdm 314. Hvordan skal Kursen rettes? Overfor 7 Minutter sættes Pejlspringet 4 Grader. Overfor 25 Min. aflæses Kursændringen 14½ Grad. (Fig. 2 og 3).

I Opgaver som denne maa man se Trekanten i Tankerne, det er nemmere end at lære sig Eksemplet udenad.

For den almindelige Beregning af Vindtrekanten, hvor man søger Afdrift og beholden Fart, er det maaske nok saa praktisk at stille en fast Fremgangsmaade op, fordi det er en Opgave, der forekommer saa tit.

De Regler, jeg selv bruger, ser saadan ud:

1. *Vindvinkler* (de Vinkler, Vinden danner med Kursen) regnes fra 0 til 90 Grader fra Næsen og fra Halen.

Eks.: Vinden blæser fra 260 Grader og vi skal fra Kastrup til Aalborg, retvisende Kurs 315 Grader.

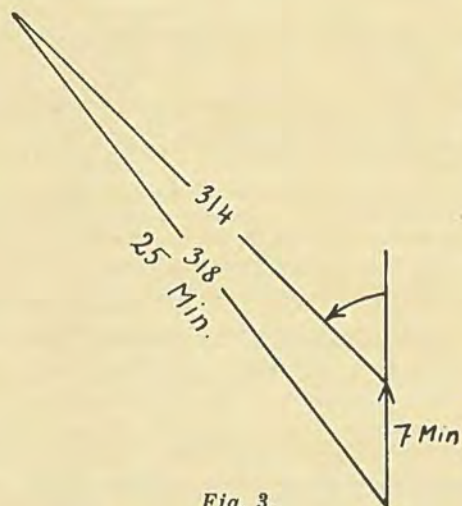


Fig. 3.

Vindvinklen bliver altsaa 55 Grader fra Næsen.

2. *Sæt Vindvinkel overfor Egenfart.* Eks.: I vort Tilfælde 55 Grader overfor, skal vi sige, 180 km/T.

3. *Aflæs Afdriften overfor Vindstyrken.*

Eks.: Lad Vindstyrken være opgivet til 50 km/T i vor Flyvehøjde. Saa maa Regnestokkens Tunge først forskydes, saa vi faar den Endestreg, der er ude, ind paa den andens Plads. Afdriften læses derefter som 13 Grader.

4. *Modvind: Træk Afdrift fra Vind-*

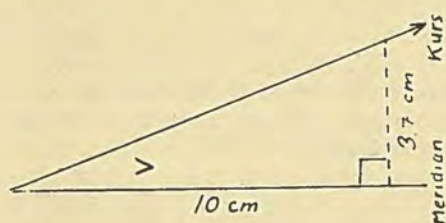


Fig. 4.

vinkel og aflæs beholden *Fart* under Resultatet.

Medvind: Læg *Afdrift* til *Vindvinkel* og aflæs beholden *Fart* under Resultatet.

Eks.: Her havde vi *Modvind*. $55 \div 13$ giver 42 Grader. Stokkens Tunge maa tilbage, hvor den kom fra, og overfor 42 Grader staar beholden *Fart* 147 km/T.

Vindtrekanten er løst.

At regne Vindtrekanten baglæns,

d. v. s. at bestemme Vindens Retning og Styrke, naar Egenfart, beholden *Fart* og *Afdrift* er kendt, er ikke netop den Opgave, Regnestokken er bedst til, men det lader sig gøre.

Eksempel: Egenfart 235 km/T, beholden *Fart* 200 km/T, *Afdrift* 8 Grader til højre. Man skyder saa frem og tilbage med Stokken, til man finder en *Stilling*, hvor et Interval paa 8 Grader passer ind mellem 200 og 235. Det viser sig at være, naar 45 Grader staar over 235. Vindvinklen er altsaa 45 Grader fra Næsen, og disse 45 Grader trukket fra retvisende beholden Kurs giver Vindretningen. Under *Afdriften* 8 Grader læses Vindstyrken, godt 46 km/T.

Saa meget om det. Det var kun et Par Eksempler. Der kan gøres mange andre Ting med en Regnestok. Efter de lange Forklaringer kunde det se ud, som om Brugen af Stokken var besværlig, men med lidt Øvelse er den i Virkeligheden meget let. Det

varer adskilligt længere Tid at tegne sig til sin *Afdrift* og beholdne *Fart* end at regne sig til dem, og det er godt at være uafhængig af Tegnegrejer og Arbejdsplads.

I den Forbindelse kan for Resten nævnes endnu en Anvendelse for Stokken. Den kan ogsaa fungere som Transportør i Nødsfald.

Skal man tage sin Kurs ud af Kortet som paa omstaaende Skitse, klarer man det ved at afsætte 10 cm langs Meridianen fra Kursens Skæring med den. Saa maaler man fra det afsatte Punkt den vinkelrette Afstand til Kurslinien. (Til det Brug har jeg skaaret et Mærke i min Regnestoks Bagkant lige overfor cm-Inddelingens Nulpunkt.) Lad Afstanden være 3,7 cm. Saa maa Tangens til Vinklen *V* være 0,37. Paa Regnestokken finder man — se Brugsanvisningen — Vinklens Størrelse som 20 Grader. I dette Tilfælde er Kursen saa $180 \div 20 = 160$ Grader. (Fig. 4).



UNDERJORDISK FABRIKSANLÆG I SVERIGE

Bolinder-Munktells A.B. i Eskilstuna, Centret for den svenske Staalindustri, har, som hosstaaende Billede viser, indrettet et fuldstændig underjordisk Fabriksanlæg i Klipperne. Efter hvad Firmaet oplyser, har Anlægget vist sig saa tilfredsstillende, at man ogsaa i Fredstid paatænker at anvende lignende Anlæg. Byggeomkostningerne er ikke væsentlig større end ved de sædvanlige Anlæg, Holdbarheden er langt større, og Temperaturen kan hele Aaret rundt holdes paa over 20° Celsius, saa det kun undtagelsesvis er



nødvendigt at anvende Opvarmning. Der er sørget for Ventilation, og om Sommeren holdes Luften passende afkølet. Vandtilførslen sker direkte fra underjordiske Brønde. Hele Anlægget er beskyttet mod Gasangreb.

NYE FLYVEMASKINETYPER I LUFTKRIGEN



Boeing B-17 E.

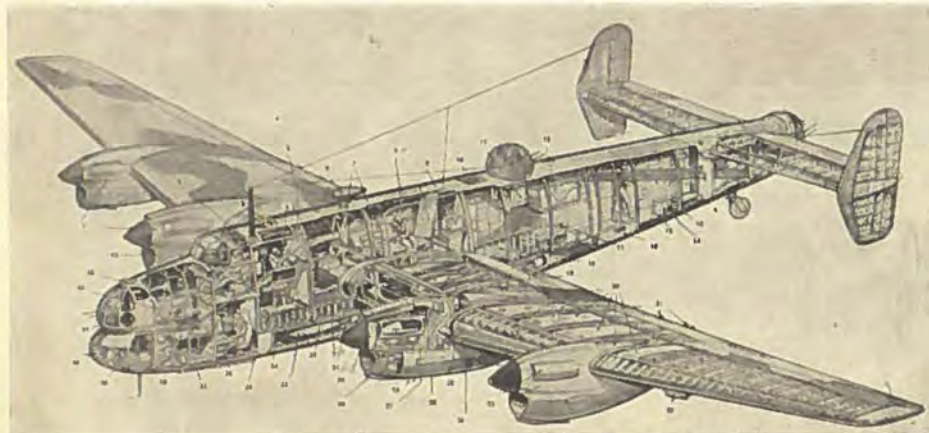
Boeing B—17 E.

Den nyeste Udgave af de amerikanske »flyvende Fæstninger«, Boeing B—17 E, har faaet et noget andet Udseende end sine Forgængere. Mest bemærkelsesværdig er det ændrede Haleparti, idet den stærkt forlængede Halefinne minder om »Stratoliner«ens. De to Maskingeværstandpladser paa Kroppens Sider er forsvundet og blevet erstattet af et Agtertaarn.

Handley Page »Halifax«.

Den engelske »Halifax« er en tung Bomber. Det er et midtvinget Monoplan udstyret med fire 1175 HK (i 6250 m) Rolls Royce Merlin Motorer. Besætningen bestaar af syv Mand: to Flyvere, Navigator/Bombekaster, Radiotelegrafist og tre Maskingeværskytter. Den er bevæbnet med otte 7,7 mm Maskingeværer: to i det forreste Taarn, to i Rygtaarnet og fire i Agtertaarnet.

Fuldt lastet vejer »Halifax« 26.700 kg; dens største Hastighed er 483 km/T, Rækkevidden er 4.830 km, og den kan medføre en Bombelast paa 5½ Tons.



Handley Page »Halifax«.

Dens Data er iøvrigt følgende: Spændvidde 30,2 m, Planareal 116,1 m², Længde 21,35 m, Højde 6,7 m, Kroppens Højde 2,9 m, Kroppens Bredde 1,68 m.



Dornier 217.

Dornier 217,

der er Tysklands nyeste Dykbomber, er en Videreudvikling af Do 215. Den nye Type har stærkere Motorer (BMW 801 paa 1600 HK) og større Hastighed, ca. 600 km/T. Den kan medføre baade Bomber, Miner eller

Torpedoer, og Lasteevnen er blevet betydeligt forøget i Forhold til Do 215. Bevæbningen bestaar af Maskingevær og Kanon, der skyder i Flyveretningen; bagved Førerrummet er et drejeligt Pansertaarn med en (?) Kanon. Bæreplanet har Trapezform med afrundede Ender. Det mest bemærkelsesværdige ved Do 217 er Kroppens Forlængelse bagved Højderoret; i denne Forlængelse er anbragt en paraplyformet Dykbremse, som efter sigende skal kunne give Luftfartøjet en Dykvinkel, der endnu ikke har været opnaaet af nogen anden Flyvemaskine. Denne Dykbremse forøger ogsaa Luftfartøjets Stabilitet under Dykningen.

Macchi C 202

er konstrueret af den italienske Ingeniør Mario Castoldi, som er Macchi-Fabrikens Chefkonstruktør. Det er

en eenmotoret, eensædet Jager, hvis nærmere Data endnu er hemmelige. Det er et lavvinget Metalmonoplan med indtrækkeligt Understel og fast, strømliniebeklædt Halehjul. Dens Forgænger, Macchi 200, havde en Spændvidde paa 10,6 m, Længde 8 m og Højde 3,4 m.

Baade Macchi C 200 og C 202 er Udviklingsformer af de Racerluftfartøjer, som Ing. Castoldi konstruerede i Aarene 1925—1931 til Italiens Deltagelse i Kampene om Schneider-Pokalen. I denne Periode øgedes Hastigheden fra 400 til 700 km/T. Det Luftfartøj, der vandt Schneider-Pokalen i 1926, havde en Hastighed paa 400 km/T. Da de Bernardi satte Verdensrekord den 30. April 1928, naaede han lidt over 500 km/T. I 1931 foretoges de første Prøveflyvninger med Macchi Castoldi MC 72, og den 23. Oktober 1934 satte Flyveren Agello Verdensrekord ved at opnaa 709,209 km/T. Denne Rekord er senest blevet

(Fortsættes nederst tilh. paa næste Side)

NYT UDE FRA

Flyvebaade paa 250 Tons?

I Frankrig er man ved at fuldføre Bygningen af en seksmotoret Flyvebaad med Flyvebetegnelse *S. E. 200*. (tidligere Lioré & Oliver Léo 49). Dens Fuldvægt bliver paa 66 Tons, og hosstaaende Billede giver et Indtryk af Kæmpeflyvebaadens Størrelse.

To andre franske, seksmotorede Flyvebaade er under Bygning paa Latécoère-Fabriken ved Toulouse. De to



Kroppen til S. E. 200.

Flyvebaade er ens og har faaet Typebetegnelsen *Latécoère 631*. Deres Data opgives at være følgende: Spændvidde 57,5 m, Længde 47,1 m, Planareal 350 m², Tomvægt 37 t, Fuldvægt 66—70 t, Planbelastning 189—200 kg/m², største Hastighed 350 km/T; Rækkevidde ved 60 km/T Modvind 6060 km. Motorer: 6 luftkølede 14 cyl. Dobbeltstjernemotorer Wright »Cyclone 14« hver paa 1600 HK.

Paa de to her nævnte Fabriker har man Projekter liggende færdig til Bygning af en Flyvebaad paa 120 Tons og til en anden paa 250 Tons Fuldvægt.

Amerikanske Hargarskibe.

Ved Krigsudbruddet i 1941 havde U. S. A. ialt 7 Hangarskibe: »Lexington«, »Saratoga«, »Ranger«, »Yorktown«, »Enterprise«, »Wasp« og »Hornet«, og deraf har Amerikanerne meldt om Tabet af »Lexington«, medens Japanerne melder om yderligere to sænkede Hangarskibe. De mistede Hangarskibe vil imidlertid blive erstattet i rigeligt Maal, idet den amerikanske Regerings seneste (16. Juni 1942) Byggeprogram for Flaaden, som beløber sig til 8½ Milliard Dollars, karakteristisk nok ikke omfatter Bygningen af nye Slagskibe, men derimod et større Antal nye Hangarskibe paa ialt 500,000 Tons. Sely Bygningen af de Slagskibe, der allerede er paabegyndt, stoppes til Fordel for Hargarskibe. Under Fredsforhold regner man med en Byggetid paa ca. 4 Aar for et Hangarskib.

Flyvemotorindustrien i Japan.

I »Luftwissen« har den japanske Korvetkaptajn H. Yoshikawa givet en Oversigt over de mest kendte japanske Flyvemortortyper og deres Udvikling. Deri siges bl. a. følgende:

Nakajima Flyvemaskine- og Motorfabrik, som indtil 1925 har efterbygget den engelske Bristol-Jupiter, fremkom i 1930 med sin egen 9 cyl. Stjernemotor »Kotobuki«, som i 1935 var

paa 550 HK. En anden *Nakajima*-Type er den 9 cyl. Stjernemotor »Hikari« paa ca. 700 HK. Endvidere omtales en 14 cyl. Dobbeltstjernemotor »Sakal« paa 1000 HK., der skal have været anvendt siden 1938.

Mitsubishi-Fabriken fremkom i 1932 med en luftkølet 9 cyl. Stjernemotor paa 400 HK.; i 1932 med en vædskekølet Motor paa 700 HK., og senere med en luftkølet Stjernemotor paa 800 HK. Endvidere har Mitsubishi bygget den 14 cyl. Dobbeltstjernemotor »Kinsei« paa 1075 HK.

Artiklen meddeler, at flere Motorfabrikker i Dag bygger en Dobbeltstjernemotor, hvis Ydelse ligger mellem 1500 og 1800 HK.

Kawasaki og *Aichi* Fabrikerne bygger de tyske Daimler-Benz Motorer.

Sportsflyvningen i U. S. A.

Da Amerika kom med i Krigen, stoppede al Civilflyvning med Undtagelse af Luftfarten. Nu er der imidlertid igen blevet aabnet Adgang til Træning for Civilflyverne, idet Certifikaterne sættes i Kraft i følgende Rækkefølge: 1) Til Øvelsesbrug for Personer ansat ved Hær, Marine og Luftvaaben; 2) Fabriksflyvere og andet Personel beskæftiget i Industrien; 3) Fabriksflyvere beskæftiget med Overføring af Maskiner; 4) Indehavere af Privatførercertifikater; denne sidste Kategori omfatter ca. 80.000 Flyvere.

Dette betyder dog ikke, at Privatflyvningen bliver givet helt fri. Ingen

Sportsflyver maa f. Eks. fjerne sig mere end 16 km fra sit Startsted, og der maa kun flyves fra ganske bestemte Pladser. Overlandflyvninger tillades kun undtagelsesvis, og først efter indhentet Tilladelse fra de militære Myndigheder.

Verdens største Landflyvemaskine.

Paa hosstaaende Billede ses en Model af den amerikanske firemotorede Kæmpeluftliner, Lockheed L-49 »Constellation«, som er ved at være færdigbygget. Oprindeligt havde de to Luftfartselskaber Transcontinental & Western Air og Pan American Airways bestilt hver 40 Luftfartøjer af denne Type hos Lockheed, og Afleveringen skulde have fundet Sted i indeværende Efteraar; men allerede før U. S. A. kom med i Krigen havde Regeringen standset Bevillingerne til denne Kæmpeordre fra de to private Selskaber. Foreløbig vil der kun blive bygget tre af de nye Luftfartøjer, og nye Bestillinger kan kun afgives af det amerikanske Luftvaaben.

Som tidligere meddelt i »Flyv« (Nr. 8/1941) kan »Constellation« medføre



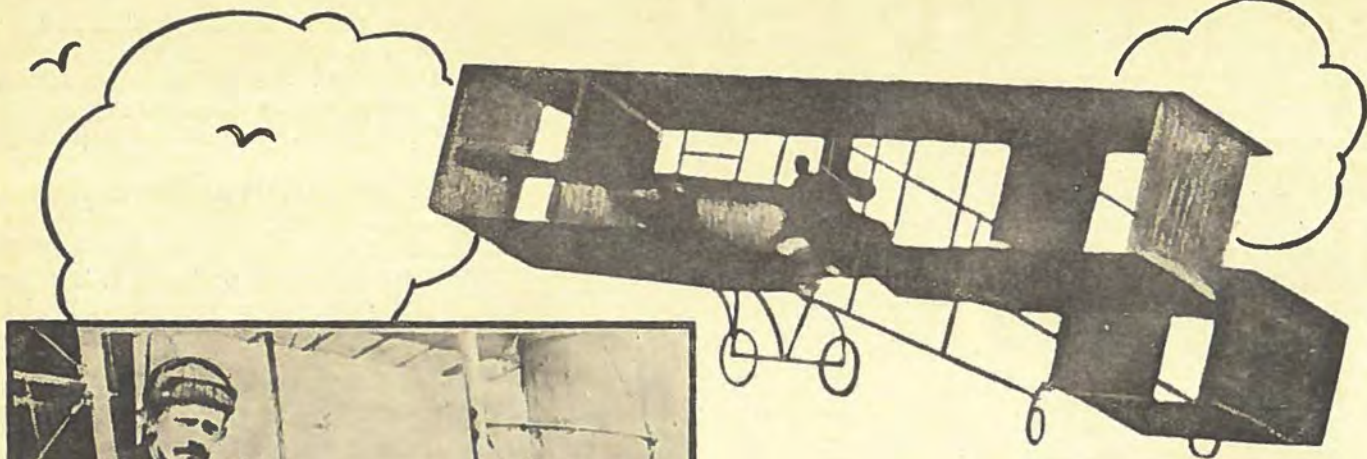
Lockheed L 49 »Constellation«.

57 Passagerer og en Besætning paa 7 Mand. Den største Hastighed er 565 km/T. Rækkevidden er 6400 km, og den er udstyret med fire Wright »Cyclone 18« luftkølede Dobbeltstjernemotorer, hver paa 2500 HK.

(Fortsat fra Side 8)

slaaet af F. Wendel med en seriebygget Messerschmitt-Jager, idet han den 26. April 1939 opnaaede en Hastighed paa 755,11 km/T.

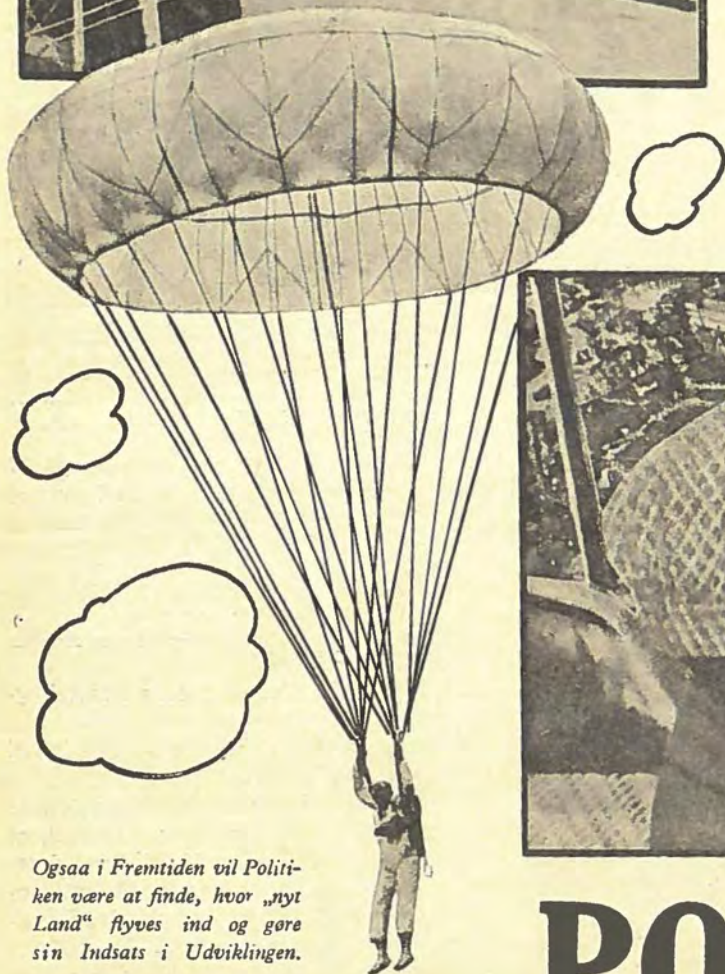
I Forbindelse med Fremkomsten af den nye C 202 siger Ing. Castoldi, at Rækkemotoren uden Tvivl er at foretrække i en Jager fremfor Stjernemotoren paa Grund af dens mindre Frontareal; men til Gengæld er det forbundet med store Vanskeligheder at anvende Vædskekøling i en Jager. Paa Macchi C 202 har Køleren faaet en temmelig gunstig Placering, idet den er anbragt under Førersædet umiddelbart bagved Bæreplanet.



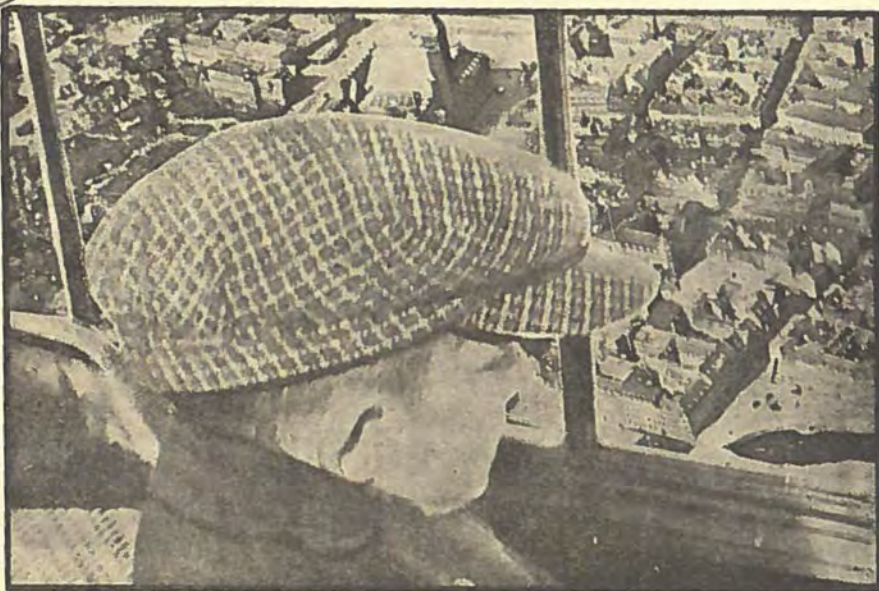
LIGE siden Politikens Sports- og Flyvemedarbejder *Alfred Nervo* i 1910 som den første fløj over København, har Politiken fulgt Flyvningens Udvikling med den største Interesse og Forstaaelse.

Politikens store *Flyvestævner* vil huskes som festlige sportslige Begivenheder, hvor de nyeste Udviklingstrin og Færdigheder præsenteredes.

Gennem „*De unges Flyvning*“ har i Aarene 1934-39 alene 29083 unge Mennesker faaet deres Luftdaab.



Ogsaa i Fremtiden vil Politiken være at finde, hvor „nyt Land“ flyves ind og gøre sin Indsats i Udviklingen.



POLITIKEN



DYKBOMBER
DORNIER
DO 217



Berlingske Tidende

DANMARKS FØRENDE DAGBLAD

Grundlagt 1749



I Samarbejde med *Dansk Motorflyver Union* har Berlingske Tidende startet den landsomfattende, teoretiske Sportsflyverundervisning, der til Dato har uddannet 1100 unge Danskere. Berlingske Tidende udsatte en samlet Præmiesum paa 20,000 Kr. til unge danske Mænd og Kvinder, der erhvervede dansk Sportsflyve-Certificat.



I Forbindelse med *Dansk Svæveflyver Union* arrangerede Berlingske Tidende det første internationale Svæveflyvestævne paa dansk Grund. Oberstinde Harriet Førslev har paa Bladets Foranledning holdt over 100 Foredrag Landet over og fremvist Berlingske Tidendes instruktive Svæveflyver-Film.



Sammen med *Dansk Modelflyver Union* arrangerede Berlingske Tidende de store danske Modelflyvestævner i Lundtofte og i Forum.



Den første danske officielle Lærebog for Sportsflyvere er blevet udgivet paa Berlingske Forlag i Samarbejde med *Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab*.



Flyvningens Fremtid i Danmark har altid ligget Berlingske Tidende stærkt paa Sinde. Naar Forholdene efter Krigen atter i fuldt Omfang muliggør en Videreudvikling af dansk Flyvning, vil enhver sund Bestræbelser herfor ligesom tidligere møde al den Støtte, Berlingske Tidende kan give.



Som **GULD**
er **GULD**



*Guld er Guld — men selv Guld findes i forskellige Finheder. Det samme gælder „Tabletter“. Der findes mange Tabletter, men den originale, som er STANDARD over hele Verden, er **ASPIRIN**-Tabletten. Dens Finhed, Renhed og Styrke repræsenterer den højeste Kvalitet. Forlang bestemt de ensartede, paalidelige **ASPIRIN**-Tabletter.*

ASPIRIN



i Beredskab

*Prisfald! 20 **ASPIRIN**-Tabletter koster kun Kr.*
Endnu en Grund til aldrig at bruge andet end de
*altid paalidelige **ASPIRIN**-Tabletter.*

1.15

ASSURANCE-COMPAGNIET
BALTICA

Bredgade 42 - Cent. 4058

Afdelingskontorer overalt i Danmark



-der har vi forsikret

„DANSKE FLYVERE” I 25 AAR

1917 — 18. AUGUST — 1942



Originaltegning til FLYV af Otto C.

FORENINGENS PROTEKTOR
HANS KONGELIGE HØJHED KRONPRINS FREDERIK

DA Foreningen „Danske Flyvere“ blev startet for 25 Aar siden, bestod langt den overvejende Del af Medlemmerne af militære Flyvere, fordi det dengang udelukkende var Hæren og Marinen, som uddannede Flyvere. Først paa et senere Tidspunkt, da der blev oprettet private Flyveskoler, og Lovene samtidigt ændredes, kunde Foreningen samle alle danske Flyvere indenfor sine Rammer.

Medens Foreningens Formaal i Begyndelsen først og fremmest gik ud paa at varetage Medlemmernes økonomiske Interesser overfor Flyvemaskinefabriker o. l., vedtoges det i Februar 1926 at ændre Formaaalsparagraffen til sin nuværende Form. Det hedder deri, at Foreningens Formaal er: a) at forene danske Flyvere til Fremme af Flyvning og Udbredelse af Kendskab til den og dens Vilkaar, og b) at udvikle og bevare godt Kammeratskab mellem Medlemmerne.

Hvordan Foreningen har røgtet sin Opgave, fremgaar af dens Arbejde gennem Aarene. For at være medvirkende til Udbredelse af Kendskabet til Flyvning har „Danske Flyvere“

udadtil været medvirkende til Afholdelse af en Række store Flyvestævner, der har været set af Hundreder Tusinder, og indadtil har den samlet sine Medlemmer til Foredrag om Flyvningens Problemer.

Bevarelsen af det gode Kammeratskab er symboliseret ved den Omhu, hvorved man stadigt søger at bevare Mindet om afdøde Kammerater, om de Mænd der har ofret deres Liv for Flyvningens Sag, og som derved har skabt det Erfaringsgrundlag, hvorpaa andre bygger videre. Foreningen har hædret disse Mænd ved at rejse det smukke Flyvermonument, og „Danske Flyvere“s Fond rækker en hjælpende Haand til deres Efterladte.

Foreningens smukke Formaal og dens gode indre Kammeratskab har skabt den en Position i aller forreste Række. Dens Medlemmer staar sammen om Foreningens Arbejde. De fleste danske Flyvere, militære og civile, er sluttet op om Foreningen, som aldrig har agiteret for at faa Medlemmer. Optagelsen i „Danske Flyvere“ er en Æresag.

TRÆK AF „DANSKE FLYVERE“S UDVIKLING

Af Oberstløjtnant C. C. Larsen.

Foreningen »Danske Flyvere« blev stiftet den 18. August 1917. Dens Hovedformaal var, som det fremgaar af Lovene, at varetage Medlemmernes økonomiske og faglige Interesser.

Firmaet Nielsen & Winther havde kort forinden startet sin Flyvemaskinefabrik, og dette gav først og fremmest Stødet til, at Foreningen opstod. Man ventede at en Storfabrikation nu vilde blive sat i Gang, og man ønskede at faa Flyverne økonomisk godt placeret under det Opsving, som man forudsaa, at Flyvningen vilde tage i Løbet af kort Tid.

Flyverne har altid vist Forudseenhed. Hvad vor Forenings Stiftere den Gang forudsaa, viste sig senere rigtigt, kun er Udviklingen jo maaske nok gaaet lidt langsommere, end man dengang antog — men den er kommet.

Selv om Foreningen nu forlængst er ophørt med at have Medlemmernes økonomiske Interesser som Hovedformaal, har den dog gennem sit Arbejde i de første Aar øvet stor Indflydelse paa Fastlæggelsen af Erhvervsflyvernes Lønninger og hele Placering.

Paa Foranledning af Flyvere ved Hærens Flyveskole blev der den 9. August 1917 til samtlige danske Flyvere med internationalt Certifikat udsendt et Udkast til Love for en kommende Forening og en Anmodning om at møde til en konstituerende Ge-

neralforsamling i Messen paa Kløvermarksvej den 18. August med følgende Dagsorden:

1. Vedtagelse af Love for Foreningen.
2. Valg af Bestyrelse.
3. Diverse.

Lovene, der fremlagdes paa den konstituerende Generalforsamling, og som blev endelig vedtaget paa en efterfølgende Generalforsamling, havde følgende Ordlyd:

LOVE

for Foreningen »Danske Flyvere«.

§ 1. Foreningens Navn er: »Danske Flyvere« (»D. F.«).

§ 2. Foreningens Formaal er:

a) At forene danske Flyvere til Fremme af Flyvning og Udbredelse af Kendskab til den og dens Vilkaar.

b) Varetage af Medlemmernes Interesser overfor Flyvemaskinefabriker, Flyveskoler, Lufttrafikelskaber o. lign.

c) Samarbejde med lignende inden- og udenlandske Foreninger.

§ 3. Som Medlemmer kan optages enhver Flyver med det internationale Certifikat eller et dertil svarende officielt Certifikat godkendt af Foreningens Bestyrelse.

§ 4. a) Generalforsamling afholdes en Gang aarlig i første Halvdel af Februar.

b) Ekstraordinær Generalforsamling kan forlanges indkaldt af mindst $\frac{1}{3}$ af samtlige Medlemmer med 14 Dages Varsel. Skriftligt Forslag til Dagsorden skal samtidig tilsendes Bestyrelsen.

c) Generalforsamlingen er den øverste Myndighed og er beslutningsdygtig, naar $\frac{2}{3}$ af Medlemmerne er til Stede eller repræsenteret ved et Medlem med skriftlig Fuldmagt.

Er Generalforsamlingen ikke beslutningsdygtig indvarsles en ny med 14 Dages Varsel; denne er da beslutningsdygtig i alle Tilfælde.

d) Den ordinære Generalforsamling giver Decharge for Regnskabet og vælger Bestyrelse.

e) Bestyrelsen kan indkalde ekstraordinær Generalforsamling med 14 Dages Varsel.

§ 5. a) Foreningens Bestyrelse bestaar af: Formanden samt 4 Bestyrelsesmedlemmer.

Bestyrelsen vælger selv blandt sine Medlemmer Næstformand, Kasserer og Sekretær; desuden vælges 2 Suppleanter og 2 Revisorer.

b) Bestyrelsen vælges paa 2 Aar. Hvert andet Aar afgaar Formand og 1 Medlem, hvert andet Aar 3 Medlemmer.

Paa førstkomende Generalforsamling afgaar 3 Medlemmer ved Lodtrækning. Genvalg er tilladt.

Suppleanter og Revisorer vælges paa 1 Aar.

c) Bestyrelsesmøde indkaldes af Formanden eller i hans Frafald af Næstformanden med 1 Uges Varsel, om fornødent kan dog Mødet indkaldes med 12 Timers Varsel.

§ 6. Indskud Kr. 5,00 en Gang for alle. Medlemskontingent Kr. 3,00 pr. Kvartal.

§ 7. Ethvert Engagement Flyvning vedrørende skal straks meddeles Bestyrelsen skriftligt saa vidt muligt vedlagt en Kopi af Kontrakten.

Der skal snarest i saa stort Omfang som muligt udarbejdes og af en Generalforsamling vedtages Minimumsrate for de forskellige Arter af Flyvning, under hvilke Flyveren ikke maa tage Engagement.

§ 8. Bestyrelsen kan ekskludere et Medlem, naar han har gjort sig skyldig



„DANSKE FLYVERE“s første Bestyrelse

I Midten: Oberstløjtnant I. P. Koch,
Formand.

Øverst tilv.: Premierløjtnant M. H.
Kofoed-Jensen, Næstformand.

Nederst tilv.: Sergent H. A. Ehlers,
Kasserer.

Øverst tilh.: Løjtnant J. P. F. Ek-
mann, Sekretær.

Nederst tilh.: Redakt. Alfred Nervø.



i en i den offentlige Mening vanærende Handling, eller han har modarbejdet Foreningens Interesser eller nægtet at rette sig efter dens Beslutninger. Det ekskluderede Medlem kan indanke Sagen for en ekstraordinær Generalforsamling, som da skal indkaldes, og har Ret til at møde her og forsvare sig. Generalforsamlingen træffer den endelige Beslutning ved almindelig Stemmefflerhed.

§ 9. Disse foreløbige Love gælder et Aar fra Dato. Bestyrelsen nedsætter et Lovudvalg for at revidere disse og fremlægger efter Forhandling med dette de endelige Love paa den første ordinære Generalforsamling i Februar 1918.

Paa Generalforsamlingen blev endvidere til Godkendelse fremlagt

Foreningens Priskurant.

Minimumshonorarer for Indflyvning af Maskiner, som konstruktionsmæssigt eller ved Hastighedsprøven gaar:

indtil 100 km 500 Kr. for første Maskine af en ny Type, 200 Kr. for de øvrige,

fra 100—160 km 750 Kr. for første Maskine af en ny Type, 300 Kr. for de øvrige,

fra 160—200 km 1000 Kr. for første Maskine af en ny Type, 500 Kr. for de øvrige.

Lærerhonorar: Ved Dobbeltstyring 300 Kr. pr. Maaned plus 10 % af Elevhonoraret ved Certifikatets Opnaaelse.

Ved Køremetoden 200 Kr. pr. Maaned plus de ovennævnte 10 %.
Honorar til Vikar:

Ved Dobbeltstyring 10 Kr. pr. Dag.
Ved Køremetoden 7 Kr. pr. Dag.

Gensidig Opsigelsesfrist: 3 Maaneder.
Ingen Kontrakt under 3 Maaneder.

Paa Generalforsamlingen vedtog man endvidere at lade udføre Prøver til et Foreningsemlen.

Til Bestyrelse valgtes Oberstløjtnant Koch, Formand; Premierløjtnant Ko-

foed-Jensen, Næstformand; Løjtnant Ekmann, Sekretær; Sergent Ehlers, Kasserer; Redaktør Nervø, Bestyrelsesmedlem.

Paa den ordinære Generalforsamling den 8. Februar 1919 paapeger Formanden, at forskellige af Foreningens Medlemmer har vist sig mindre agtpaagivende overfor Lovene og indrømmer samtidig, at Bestyrelsen ikke har paataalt disse Misligheder. (Der sigtes her til, at Priskurantens Bestemmelser ikke har været overholdt).

Lovene af 18.—8.—1917 vedtages at gælde med Undtagelse af § 9, der faar følgende Ordlyd:

»En Flyver, der som Arbejdsgiver beskæftiger Flyvere som Førere af Flyvemaskiner, kan ikke være stemmeberettiget Medlem af Foreningen.«

Lovændring.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling d. 25. Januar 1921 fremlægges

et Forslag til Lovændring, som gik ud paa at sikre Flyvernes økonomiske Interesser og tilpasse Lønninger og Engageringsbestemmelser efter de i den forløbne Tid i nogen Grad ændrede Forhold.

Dette Forslag fremkaldte Diskussion om, hvilken Kurs Foreningen fremtidigt skulde holde. Om den skulde være Fagforening eller ikke.

Dette Spørgsmaals Afgørelse blev lagt i Hænderne paa et Udvalg, som var nedsat til at revidere Lovene.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling den 10. Marts 1921 fremlægger Lovudvalget Udkast til nye Love, der bliver vedtaget.

§ 1—7 beholdes i uændret Form, de øvrige Paragraffer faar følgende Ordlyd:

§ 8. Bestyrelsen kan ekskludere et Medlem, naar han har gjort sig skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling, eller han har modarbejdet Foreningens Interesser eller nægtet at rette sig efter dens Beslutninger. Det ekskluderede Medlem kan indanke Sagen for en ekstraordinær Generalforsamling, som da skal indkaldes, og har Ret til at møde her og forsvare sig. Generalforsamlingen træffer den endelige Beslutning ved almindelig Stemme flerhed. Hvis et Medlem ikke har indbetalt sit Kontingent i et halvt Aar, slettes han af Foreningens Medlemsliste.

§ 9. Foreningens Medlemmer maa ikke som Flyver tage Engagement ved et Luftrederi, der som Flyvere beskæftiger Ikke-Medlemmer af »D. F.«

§ 10. Foreningens Medlemmer maa

ikke som Flyvere tage Engagement paa Betingelser, der ligger under de i nedenævnte §§ anførte Satser.

§ 11. Lønnings- og Dagpengesatser (Minimum) fastsættes paa den aarlige Generalforsamling, dog skal Bestyrelsen gennem en ekstraordinær Generalforsamling kunne ændre disse, hvis det skønnes fornødent.

Lønnings- og Dagpengesatser for Aaret 1/1—21 til 31/12—21.

Helaarligt Engagement.

Grundløn Kr. 8000.00 + 10 Øre pr. fløjet km.

Engagement for Sommersæsonen (1/3—31/10.

Grundløn Kr. 7000.00 + 10 Øre pr. fløjet km.

Engagement for Vintersæsonen (1/10—30/4).

Grundløn pr. Md. 8000/12 + 10 Øre pr. fløjet km. I denne Sæson kan, paa de anførte Betingelser, træffes Engagement for kortere Tidsrum (dog ikke under 3 Md.)

Maanedseengagement Kr. 1500,00.

Dagsengagement.

For Karussel og Reklameflyvning 35 Kr. + 5 % af det af Flyveren selv indfløjne Bruttobeløb. Bestemmer Rederiet, at den paagældende Flyvning ikke skal finde Sted, udbetales der Flyveren Kr. 25.00.

Droske- og Ruteflyvning. 35 Kr. + 15 Øre pr. fløjet km. Bestemmer Rederiet, at den paagældende Flyvning ikke skal finde Sted, udbetales der Flyveren Kr. 25.00.

Ved Flyvning, der medfører, at Flyveren maa overnatte paa en fremmed Plads, udbetales der ham extra 15 Kr. pr. Nat.

Ved Droske- og Ruteflyvning, der strækker sig over 6 Timer eller derudover (heri iberegnet tvunget Ophold paa en fremmed Plads), uden dog at medføre

Natophold, udbetales der ham extra 10 Kr. Tiden beregnes fra Start til Landing paa Udgangspladsen.

Ved tvunget Ophold forstaas, at Flyveren efter Ordre fra sit Rederi opholder sig paa en fremmed Plads udover normal Afgangstid.

Det regnes saaledes ikke for tvunget Ophold, naar dette forårsages af Maskinskade, Vejrliget eller deslige.

Som det fremgaar af Lovene, havde Foreningen valgt sin Kurs. Den saa stadigt sin Hovedopgave i at varetage Medlemmernes økonomiske Interesser.

Man lægger Mærke til, at den gamle Priskurants Bestemmelser om Indflyvningshonorarer og Lærerhonorar ikke er medtaget her. Grunden hertil er, at Firmaet Nielsen & Winthers Flyvemaskinefabrikation var indstillet, og at den Flyveskole, som Firmaet havde drevet, var ophørt.

*

Paa et Bestyrelsesmøde d. 7. April 1921 blev det vedtaget at oprette en Forhandlingsprotokol. Man kan vel heraf slutte, at Bestyrelsen har været saa optaget af at sikre Medlemmerne mod Udbytning fra Fabrikkeres og Luftrederiers Side, at den ikke har haft Tid til at oprette en Forhandlingsprotokol før nu omtrent 4 Aar efter Foreningens Stiftelse!

Paa den ordinære Generalforsamling den 18. Marts valgtes Kaptajn Kofod-Jensen til Foreningens Formand.

Paa samme Generalforsamling foreslog Bestyrelsen, at Lovene skulde have en § 12 saalydende:

»Bestyrelsen kan give Dispensation fra § 11 (Lønnings- og Dagpengesatser), men skal paa den førstkommende Generalforsamling motivere Grunden hertil.«

Lovændringen blev vedtaget.

Endvidere blev følgende Bestyrelsesforslag vedtaget:

1) Foreningen nedlægger aarlig paa de forulykkede Flyveres Grave (paa Dødsdagen) en Buket Blomster for at hædre den forulykkede Flyvers Minde.

2) De af Proprietær Juul skænkede 473 Kr. anvendes efter Bestyrelsens Bestemmelse til at gøre vel imod Flyvere eller Flyveres Efterladte.

Erhvervsflyvernes Kontrakter skal forelægges Foreningen.

I de følgende Aar deltager Repræsentanter for Foreningens Bestyrelse jævnligt i Drøftelser vedrørende Erhvervsflyvernes Engagerings- og Løn-



Den hæderkronede gamle Maurice.

ningsforhold, Kontrakter forelægges til Foreningens Godkendelse, og eventuelle Uoverensstemmelser indankes ofte for Foreningen.

Det var imidlertid langt fra noget let Hverv for Bestyrelsen. Foreningen havde jo ikke Pengemidler til Understøttelse af arbejdsløse Medlemmer, saaledes som andre Fagforeninger har det, og den var derfor udelukkende henvist til at øve Indflydelse paa de forskellige Tilfælde dels gennem sin Autoritet og dels gennem sit personlige Kendskab til Parterne. Det kunde ikke nytte at holde altfor strengt paa de vedtagne Lønsatser, for saa kunde der være Fare for, at de Flyvere, som havde Udsigt til Engagement, ikke fik Stillingen, og Paapasselighed med, at Lønningerne ikke gik alt for langt ned, skulde ogsaa udvises. De Flyvere, som havde Chance for en eller anden Ansættelse, men som ikke mente at kunne gøre sig Haab om at blive lønnet efter fuld Sats, mindede i saa Tilfælde ofte Bestyrelsen om, at den jo ifølge den nu vedtagne § 12 havde Ret — og saadan set ogsaa Pligt — til at dispensere fra Satserne. De Flyvere, som ikke havde noget Haab om Ansættelse som Flyvere, holdt naturligvis strengt paa, at Satserne burde overholdes i højere Grad, end de blev det.

Til Belysning af i hvilken Grad, det lykkedes for Foreningen at forene disse modstridende Synspunkter, gengives nedenfor Foreningens Svar til 2 Medlemmer, som havde indsendt et Kontraktudkast til Godkendelse, samt en indgaaet Kontrakt ligeledes indsendt til Sanktion.

*

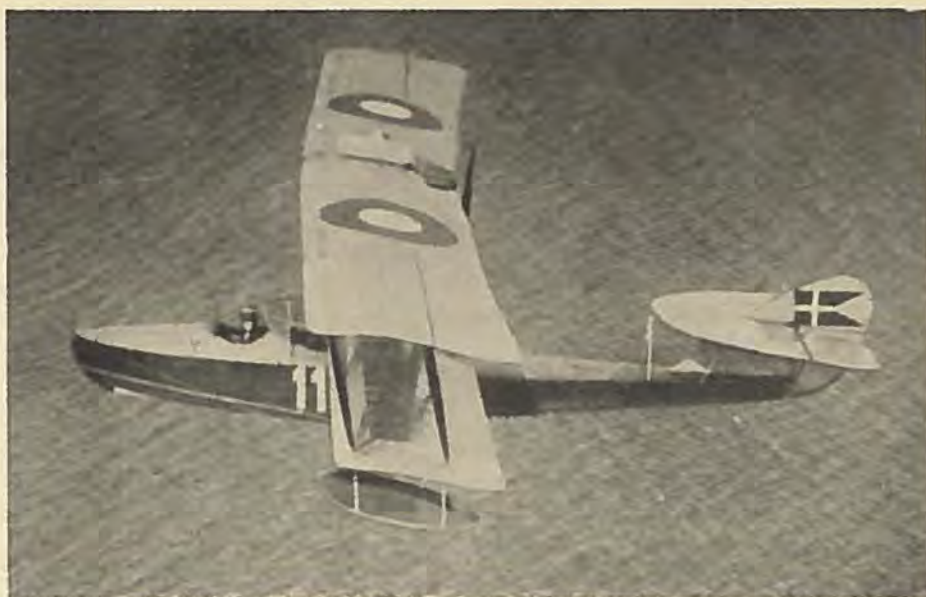
Hr. Trafikflyver Leo Sørensen.
S. A. Steinbeck.

Foreningen modtog den 3. ds. Deres fra D. D. L. L. A/S modtagne Kontraktudkast.

Saaledes foranlediget har Foreningen paa et Bestyrelsesmøde s. D. vedtaget de nedenstaaende Minimumsbetingelser, der vil være gældende for det i Kontraktudkastet nævnte 7 Maaneders Engagement som Ruteflyver.

1. Grundløn 600 Kr. pr. Maaned + 10 Øer pr. fløjet km i planmæssig eller anden Drift undtagen Prøveflyvninger.
2. Opsigelse kan ske fra begge Sider med 3 Maaneders Varsel, dog kan Selskabet i Tilfælde af force majeure opsiges Kontrakten med 14 Dages Varsel til Ophør den sidste i en Maaned.

Foreningen har med den Driftshyppighed, som De har meddelt vil blive den sandsynlige, udregnet, at Deres Gage vil andrage ca. 8100 Kr. Efter Lønsatserne i 1921 vilde Deres Indtægt for et lignende Engagement have været 13.000 Kr. Denne



En af Marinens første »Maager«.

overordentlige store Nedsikring har Foreningen kunnet gaa med til i Betragtning af Luftfartens øjeblikkelige økonomiske Vanskeligheder.

*

Lyngby, den 15. Maj 1922.

Kontrakt
mellem

Dansk Luft Rederi A/S
og Trafikflyver C. Johansen.

1. Trafikflyver C. Johansen engageres som Trafikflyver ved D. L. R. for Tidsrummet 15/5 til 15/11 1922.
2. D. L. R. udbetaler C. Johansen i Lønning:
 - a. 750 Kr. pr. Maaned.
 - b. 12½ % af det af ham indfløjede Bruttobeløb.
 - c. Dagpenge med 15 Kr. pr. Døgn, ved Flyvning uden for Lundtofte Flyveplads, der medfører Natophold.
 - d. Der garanteres en Minimumsløn af 6000 Kroner for Tiden 15/5 til 15/11 1922.

For Dansk Luft Rederi A/S.
J. Foltmann. Ax. J. Rasmussen.

*

Det hændte undertiden, at Medlemmer indgik mundtlige Aftaler, som saa siden kunde give Anledning til Misforstaaelser.

Med Henblik paa saadanne Tilfælde udtaler Bestyrelsen paa en ekstraordinær Generalforsamling i 1923 følgende:

»Bestyrelsen indskærper Medlemmerne at skaffe sig skriftlige Kontrakter, idet den har haft meget Vrovl paa Grund af mundtlige Aftaler mellem Trafikflyvere og Luftrederier.«

Imidlertid var Sportsflyvningen herhjemme saa smaat begyndt at komme i Gang, og Foreningen skulde og

saa her søge at gøre sin Indflydelse gældende, naar Medlemmer blev ansat som lønnede Flyvere hos Privatpersoner eller hos Firmaer, som havde anskaffet Luftfartøj i Salgsøjemed, til Reklamebrug eller i anden forretningsmæssig Hensigt.

Med Trafikflyverne og med de Flyvere, som fløj Karussel- eller Droskeflyvning, havde Foreningen vel haft ikke saa lidt Besvær, naar Talen var om at faa fastsat Størrelsen af deres Lønninger m. m., men den havde dog stort set løst sin Opgave, at skaffe dem hæderlige Arbejdsvilkaar, Vilkaar som blev grundlæggende for Trafikflyvernes fremtidige Gageringsforhold. Da Foreningen imidlertid forsøgte paa samme Maade at gribe regulerende ind i de Lønninger m. m., som blev betalt paa Sportsflyvnings Omraade, blev det meget hurtigt klart for alle, at denne Opgave kunde Foreningen ikke løse.

Efterhaanden var der blevet uddannet ikke saa helt faa Flyvere, og alle brændte de selvfølgelig af Lyst til at finde Beskæftigelse ved Flyvning. Naar en saadan Flyver nu fik Udsigt til at faa et Job hos et eller andet Firma, eller hos en eller anden Privatmand, ja saa tog han det, selv om Lønningen laa lavere, end Foreningens Satser paabød. Paa Sportsflyvnings Omraade var Arbejdet ogsaa af saa forskellig Art, at det langtfra altid kunde bringes i direkte Samklang med Satserne, der jo hovedsagelig tog Sigte paa Trafik-, Karussel- og Droskeflyvning.

Under Bestyrelsens Forsøg paa at hindre det ene Medlem i at under-

byde et andet Medlem, blev den som Regel mødt med et:

»Tager jeg ikke Job'et, saa er der en anden, som tager det. Og desuden, naar jeg først faar Foden indenfor, saa skal jeg nok sørge for, at min Lønning bliver sat op.«

Dette Haab gik nu langt fra altid i Opfyldelse.

Efter ganske faa Forsøg paa at faa de ved Sportsflyvningen beskæftigede Medlemmers Lønninger reguleret gennem Foreningen, blev dette Arbejde opgivet, idet Bestyrelsen meget vel indsoo, at de Medlemmer, som vilde følge Foreningens Satser, som Regel ikke kunde gøre sig Haab om at faa det paagældende Job, og Midler til at understøtte dem økonomisk, havde Foreningen som nævnt ikke.

*

Vi er nu kommet op til Aar 1925, og Trafikflyvningen er i god Gnag.

Foreningen havde paa dette Tidspunkt indhentet Oplysninger om Flyveres Gageringsforhold i en Række Lande, bl. a. Tyskland, England, Holland og Frankrig.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i 1925 rejstes en Diskussion om disse Lønninger sammenlignet med de danske Trafikflyveres Lønninger.

Der var imidlertid ved denne Lejlighed en Del Divergenser mellem

Deltagerne i Diskussionen, om hvorvidt Foreningen stadigt skulde gaa lige aktivt frem i de rene Fagforeningsspørgsmaal. Diskussionen resulterede i følgende Standpunkt:

»Foreningen henstiller til Luftfartselskaberne, at Flyverne ansættes paa mindst 1 Aars Engagement med 3 Maaneders Opsigelse.«

Iøvrigt overlades det til de enkelte Medlemmer selv at træffe de nødvendige Aftaler med Selskaberne. Foreningen optræder kun som raadgivende Myndighed i Sagen.

I Henvendelserne til Luftfartselskaberne bør det henstilles til disse, at Kontrakterne med Flyverne gaar gennem Foreningen.«

Paa den ordinære Generalforsamling i April 1925, der blev afholdt i Davidsens Lokaler paa Aaboulevard, førtes de lige nævnte Spørgsmaal igen frem til Diskussion.

Under Diskussionen fremsatte afdøde Direktør Robert Svendsen Forslag om Oprettelse af tvungen Voldgift mellem Trafikflyvere og Luftfartselskaber.

Dette Forslag kom imidlertid ikke til Afstemning. Forhandlingsprotokollen siger herom:

»Paa Grund af Dirigentens svigten- de Evne, det fremskredne Tidspunkt og Deltagernes animerede Stemning var det vanskeligt at koncentrere sig om det fremsatte Forslag. Det lykke-

des ikke at faa det sat under Afstemning.«

Foreningen ophører at være Fagforening.

I 1926 ophørte Foreningen med at være en Fagforening. Paa en ekstraordinær Generalforsamling den 27. Februar 1926 (hos Davidsen paa Aaboulevard) blev der vedtaget nye Love, hvori § 2, Formalsparagraffen, fik følgende Ordlyd:

»Foreningens Formaal er:

- a. at forene danske Flyvere til Fremme af Flyvning og Udbredelse af Kendskab til den og dens Vilkaar.
- b. at udvikle og bevare godt Kammeratskab mellem Medlemmerne.

Formalsparagraffen har ikke siden undergaaet Forandringer, men er optaget i uændret Form i Foreningens nu gældende Love.

§ 3 fik en Tilføjelse, hvorefter Foreningen kunde optage Æresmedlemmer.

I 1926 omkom Foreningens Formand, Kaptajn Kofoed-Jensen ved en Flyveulykke. Som ny Formand valgtes Kaptajn A. P. Bolved.

Den 10. December 1927 holdt Foreningen sin 10 Aars Stiftelsesfest i Sct. Georgsordenens Lokaler i Bredegade. Festen var samtidigt Optagelsesfest for de i Løbet af Aaret tilgaaede nye Medlemmer.

Det var en meget vellykket Fest. Forhandlingsprotokollen har en Bemærkning herom. Der staar: »Byens Natteliv gjorde senere end sædvanligt sin Indflydelse gældende«.

Sportsflyverne optages som ikke-stemmeberettigede Medlemmer.

Paa den ordinære Generalforsamling i 1928 traadte Kaptajn Bolved tilbage som Formand og afløstes af daværende Løjtnant Foltmann.

Paa denne Generalforsamling rejstes Spørgsmaal om Sportsflyveres Optagelse i Foreningen.

Ifølge de gældende Love kunde Sportsflyvere optages, og Foreningen havde iøvrigt flere Privatflyvere blandt sine Medlemmer, men en Del Medlemmer ønskede § 3 ændret, derhen, at kun Flyvere med Trafikførercertifikat, Militærflyver- eller Marineflyvercertifikat skulde kunne optages.

Denne Diskussion med Indlæg for og imod førtes gennem ca. 2 Aar, paa Bestyrelsesmøder, paa Generalforsamlinger, og Mand og Mand imellem.

I 1930 sendte Bestyrelsen Spørgsmaalet til Urafstemning blandt Med-



L. V. G.'en, der i Aarene efter den forrige Verdenskrig ydede et solidt Stykke Arbejde ved Hærens Flyveskole.

lemmerne, og Resultatet bekendtgjordes paa Aarets ordinære Generalforsamling.

Ved Optælling af de indkomne Stemmesedler vilde det sige, at 74 af Foreningens 87 Medlemmer havde afgivet deres Stemme. 69 havde stemt for Optagelse af Sportsflyvere, 5 havde stemt imod.

Foreningens Medlemmer havde hermed klart tilkendegivet deres Standpunkt til en ny Udformning af § 3, hvorom der var stemt.

Den nye § 3, der hermed var vedtaget, havde følgende Ordlyd:

»Som ordinære Medlemmer af Foreningen kan optages danske Flyvere med Militærflyvercertifikat, Marineflyvercertifikat eller Trafikflyvercertifikat. Ordinære Medlemmer har Stemmeret paa Foreningens Forsamlinger.

Som ekstraordinære Medlemmer kan Generalforsamlingen, efter Bestyrelsens Indstilling, optage Flyvere med internationalt Certifikat. Ekstraordinære Medlemmer har ikke Stemmeret.«

Som man ser, er der paa dette Tidspunkt en vis Reservation mod Optagelse af Sportsflyvere. Mange blandt Foreningens Medlemmer nærede nogen Ængstelse for, at en stor Tilgang af Sportsflyvere skulde ændre Foreningens hele Karakter.

Paa samme Generalforsamling blev det vedtaget at forhøje Indskuddet ved Optagelse i Foreningen fra de tidligere 5 Kr. til 25 Kr.

*

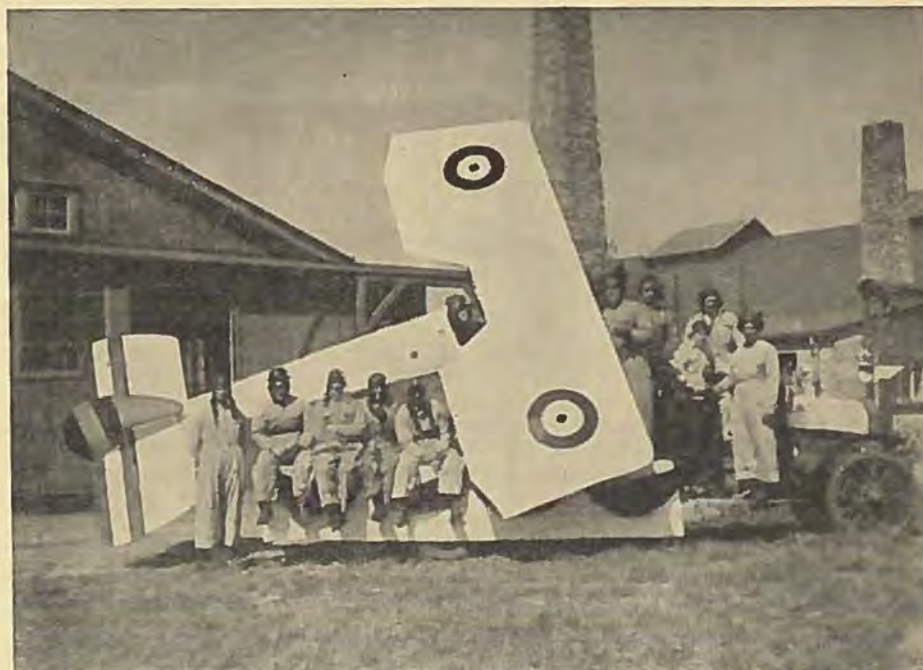
I 1930 overtog *Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik* Protektoratet for Foreningen.

Meddelelsen herom blev af Foreningens Medlemmer modtaget med meget stor Glæde.

Paa et Bestyrelsemøde samme Aar rejste Formanden Tanken om Opførelse af et Monument for faldne Flyvere og gav Forslag til Fremstilling af en Hædersplaque.

Den 17. Juli, 20 Aars Dagen for *Robert Svendsens* Sundflyvning (1910) havde Foreningen i Samarbejde med Aeronautisk Selskab arrangeret en Sundflyvning med Robert Svendsen som Passager. Flyvere fra Hæren og Marinen eskorterede paa denne Tur. Efter Hjemkomsten havde Foreningen arrangeret Frokost i Lufthavnen. Ved denne Lejlighed blev Robert Svendsen udnævnt til Æresmedlem.

Paa 25 Aars Dagen for *Ellehammers* første Flyvning, den 12. September 1906, der jo tillige er den første



For at støtte Børnehjælpsdagen deltagere »Danske Flyvere« i 1923 i det store Optog med en Vogn, hvorpaa der er anbragt en »Flyvemaskine i et flot Sving«.

Flyvning i Europa, blev Direktør Ellehammer udnævnt til Æresmedlem i Foreningen. Udnævnelsen fandt Sted ved en Middag, som Foreningen havde arrangeret paa Angleterre.

Sportsflyverne optages som ordinære Medlemmer.

I 1933 blev der igen Røre om Sportsflyvernes Stilling inden for Foreningen, og der fremkom Forslag til Ændring af Lovens § 3.

Diskussionen om Betimeligheden af en saadan Ændring fortsattes indtil 1936, i hvilket Aar Bestyrelsen paa den ordinære Generalforsamling fremsatte Forslag til en ny § 3, saalydende:

»Som ordinære Medlemmer af Foreningen kan optages danske Flyvere med Marineflyvercertifikat, Militærflyvercertifikat, Privatførercertifikat eller Indehavere af tilsvarende eller større Certifikat.

Ordinære Medlemmer har Stemmeret. Som overordentlige Medlemmer kan Bestyrelsen optage udenlandske Flyvere med godkendt Certifikat. Overordentlige Medlemmer har ikke Stemmeret.

Paa Bestyrelsens eenstemmige Forslag til Generalforsamlingen kan Æresmedlemmer optages, dog kræves eenstemmig Generalforsamlingsbeslutning for Optagelsen.«

Med 56 Stemmer mod 6 vedtoges det at udsende dette Forslag til Urafstemning blandt Medlemmerne.

Urafstemningen gav som Resultat, at 159 stemte for Bestyrelsens Forslag, og 24 imod. Foreningen havde paa dette Tidspunkt 196 stemmeberettigede

Medlemmer, og der var ialt indsendt 188 Stemmesedler.

Bestyrelsens Forslag var dermed vedtaget og § 3 havde dermed faaet den Ordlyd, som den har i Dag. Et Stridsspørgsmaal, som gennem mange Aar havde beskæftiget Sindene indenfor og udenfor Foreningen, var hermed definitivt bragt ud af Verden.

*

Paa en Skovtur i 1936 blev Feltværkmester *P. Nielsen*, der havde faaet Certifikat i 1911 og som havde været Hærens første Flyvelærer, udnævnt til Æresmedlem i Foreningen.

*

I 1937 traadte Kaptajn Foltmann tilbage som Formand og afløstes af Oberst *Tage Andersen*.

*

Som det fremgaar af de hyppige Lovændringer, har der til skiftende Tider været skiftende Meninger om, hvilken Kurs, Foreningen skulde følge. Herom har der gennem Aarene været ført livlig, til Tider heftig, Diskussion. Medlemmerne har aldrig staaet ligegyldige hverken overfor disse Spørgsmaal eller overfor andre Spørgsmaal, som angik Foreningen.

Denne aldrig svigtende Interesse fra Medlemmernes Side har været Foreningens bedste Aktiv gennem de forløbne 25 Aar, og det er Bestyrelsens Haab, at dette Aktiv vedbliver de maa være til Stede i vor Forening.

DANSKE FLYVERES FOND

Foreningens Generalsekretær, Oberstløjtnant C. C. Larsen fortæller om Fondets Tilblivelse og dets senere Vækst.

GRUNDEN til vort velgørende Fond blev lagt i 1921. Dette Aar havde nogle af Hærens Flyvere, som havde en Kortlægningsopgave i Sønderjylland, været indkvarteret i nogen Tid hos Proprietær Juul paa Lykkesgaard ved St. Stenderup (syd for Kolding). Som Godtgørelse for Indkvarteringen tilkom der Kvarterværtten 473 Kr. Proprietær Juul ønskede imidlertid ikke at modtage dette Beløb, men spurgte Flyverne, om de ikke havde et eller andet velgørende Formaal, til hvilket de kunde tænke sig at anvende disse Penge.

Flyverne tog med Tak imod Beløbet, og hermed var Stødet givet til Oprettelsen af vort Fond.

I de følgende Aar voksede Fondet med mindre Beløb. Det hændte, at elskværdige Passagerer efter veloverstaaet Flyvning ønskede at vise Trafikflyverne deres Erkendtlighed paa en eller anden Maade. I saadanne Tilfælde gjorde vedkommende Flyver opmærksom paa Danske Flyveres Fond og dets Mission, og Erkendtligheden blev saa overført hertil.

De militære Flyvere samlede ogsaa en Del Penge ind gennem Folks velvillige Indstilling til Flyvning. De medvirkede ofte ved Dyrskuer, Rundskuefester, Sportsopvisninger o. l., og de paagældende Komitéer betænkte da undertiden vort Fond med en Pengegave som Tak for Flyvernes Medvirken.

Isflyvningen, som de militære Flyvere bestred gennem disse Aar, gav ogsaa Anledning til at Privatpersoner, som ønskede at vise deres Taknemlighed overfor Flyverne, skænke et eller andet Beløb til vort velgørende Formaal. I 1925 var Fondets Midler steget til 828 Kr.

I 1927 afholdt Aeronautisk Selskab en Flyveudstilling i Forum, og efter Udstillingen blev der afholdt et stort Flyvestævne i Lufthavnen. Danske Flyvere deltog i dette Stævne og fik Del i Overskuddet.

Ved Løjtnant Carl Erlinds Død i 1928 modtog Foreningen af hans Søskende en Gave paa 1000 Kr. Dette Beløb indgik senere i Fondet som »Løjtnant Erlinds Mindegave«.

Samme Aar havde Foreningen iøvrigt paa forskellig Maade støttet forulykkede Flyvere og deres Efterladte. Ved en Indsamling blandt Medlemmerne, suppleret med enkelte Bidrag udefra, blev der skaffet ca. 1200 Kroner til en Flyver, som paa Grund af Nedstyrtning var kommet i Bekneb. Til Fordel for en forulykket Flyvers Efterladte blev der arrangeret en Foredragsaften i Odd Fellow-Palæet, som indbragte ca. 4000 Kr. Dette Beløb indgik ikke i Fondet, men blev givet til de paagældende.

I 1929 vedtoges Fundats for Fondet, og samtidig blev det bestemt at søge den kongelig konfirmeret. Denne Konfirmation fandt Sted Aaret efter.

Formaalet med Fondet er angivet i Fundatsbestemmelsernes § 4, hvori der staar: — *Legatet skal fortrinnsvis tilfalde forulykkede danske Flyvere eller deres Efterladte, men skal ogsaa kunne tildeles forhenværende dansk Flyvere og deres Efterladte, som er værdige og trængende.* —

I 1930 blev det vedtaget at lade fremstille et Sundflyvningsmærke i Anledning af 20 Aars Dagen for Robert Svendsens Sundflyvning. Tegneren Otto Christensen udførte det smukke Mærke, og Foreningen stod selv for Salget, hvis Overskud tilfaldt Fondet. Sundflyvningsmærket blev vel ikke den store Sukces, som Bestyrelsen havde tænkt sig, men det gav dog et ganske pænt Overskud, da Salget omsider blev gjort op.

Samme Aar (1930) henvendte Dag-

bladet Politiken sig til Foreningen for at faa et Samarbejde i Stand med Henblik paa Arrangement af et Flyvestævne, som Bladet paatænkte sig at afholde i Løbet af Eftersommeren. Hermed begyndte et Samarbejde paa dette Omraade, som varede gennem adskillige Aar, et Samarbejde, som indbragte Foreningens Fond ikke saa helt smaa Beløb. Det første Stævne indbragte saaledes Foreningen et Beløb paa over 6000 Kr.

Ved disse Stævner tog Bladet for sin Del hele den økonomiske Risiko, og Foreningens Bestyrelse udførte som sin Del hele Arbejdet, bistaaet af Medlemmerne; det bør dog her nævnes, at Foreningens daværende Formand, Kaptajn Foltmann, trak Hovedlæssset ved alle disse Stævner.

I 1932 vandt nogle af Hærens Flyvere, som deltog i et Flyvestævne i Zürich, en 1. Præmie, hvortil var knyttet en Pengegave. Denne Pengegave, ca. 1500 Kr., blev af Krigsministeriet skænket til Foreningens Fond.

Midt i 30-erne havde Foreningen indledet et Samarbejde med Svenska Flygares Riksförbund. Vore svenske Kammerater udvirkede hos de svenske Myndigheder, at en Eskadrille paa 9 Rekognosceringsluftfartøjer fik Tilladelse til at deltage i vort Flyvestævne i 1936.

De svenske Flyvere bidrog i høj Grad til, at Stævnet fik et saa smukt Forløb, og til at Foreningen som sædvanligt fik et godt Tilskud til sit Fond.

Ved Indvielsen af Esbjerg Lufthavn i 1937 afholdt Esbjerg Kommune et stort Flyvestævne, hvis Overskud gik til velgørende Formaal, og heraf fik Danske Flyveres Fond Halvdelen.

Ved Indvielsen af Aalborg Lufthavn i 1938 forhandlede Foreningen et Stævneprogram, til hvilket den havde faaet tegnet en Del Annoncer. Salget af dette Program indbragte

Fondet den pæne Sum af ca. 1500 Kr.

Ogsaa fra anden Side har Fondet faaet øget sine Midler. Afdøde Generalkonsul A. B. C. Hansen har saaledes flere Gange betænkt det. Gennem Politimester Reinstrup har Amager Travelskab ogsaa flere Gange givet os pekuniær Støtte.

I 1937 blev Bogen »25 Aars Flyvning ved Hæren« til paa Oberst Førslevs Initiativ og med Støtte fra en Række Mænd, bl. a. Generalkonsulene Chr. Holm og A. B. C. Hansen samt Forlagsboghandler Ejnar Munksgaard. Bogen, der desværre kun blev trykt i 600 Eksemplarer, blev solgt til Fordel for Fondet. Salget indbragte et Overskud paa ca. 2800 Kr., hvilket Beløb tilgik Fondet.

Vore Medlemmer har gennem Aarene støttet Fondet paa forskellig Vis, i Tale, i Skrift eller ved at arbejde

for det paa anden Maade. Flere har tilmed givet kærkomne Pengegaver.

*

I de forløbne Aar er der til forulykkede Flyveres Efterladte udbetalt Legatportioner paa ialt 11,500 Kr.

*

Fondet er et meget stort Aktiv for Foreningen og dermed for dens Medlemmer. Det er godt for en Flyver at vide, at der er nogen, som støtter hans Familie, hvis han selv falder bort. Vi, som har haft den Glæde at være med til at uddele Legatportionerne, ja, vi ved, at disse Penge altid tiltrænges, og at Hjælpen altid udløser Taknemlighed overfor »Danske Flyveres Fond«.

Fondets Formue er i Dag ca. 43,000 Kr. Væksten har været god gennem de forløbne Aar. Bestyrelsen sætter

sin Lid til, at denne gode Vækst maa fortsætte.

Danske Flyveres Klubfond.

Foruden sit velgørende Fond har Foreningen ogsaa et Klubfond, hvis Formaal, ifølge Statutternes § 1 er at skaffe Foreningen Midler til Anskaffelse, Vedligeholdelse og Drift af Klublokaler, samt til lignende Foranstaltninger til Fremme af Foreningens Formaal.

Fundatsen for dette Fond blev forelagt og vedtaget i 1933.

Klubfondet har en Formue paa ca. 1900 Kr., hvilket Beløb hovedsagelig er indkommet ved Gaver fra Medlemmerne.

Dette Fond har i nogen Grad staaet i Skygge af vort velgørende Fond, men det er Bestyrelsens Haab, at ogsaa Klubfondet maa vokse sig stort i den kommende Tid.



af Guds Naade Konge til Danmark og Island, de Venders og Gothers, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg,

Gere villertigt:

Eftersom hos Os allerunderdanigst er blevet ansøgt om Konfirmation paa en af Foreningen »Danske Flyvere« under 8. April 1930 oprettet Fundats for »Danske Flyveres Fond«, saa konfirmeres og stadfæstes Vi herved allernaadigst be-

meldte Fundats i alle dens Ord og Punkter, saaledes som den herhos vedhæftet findes.

Givet i København, den 29. April 1930

Under Vort Kongelige Segl

Efter Kongens Befaling.

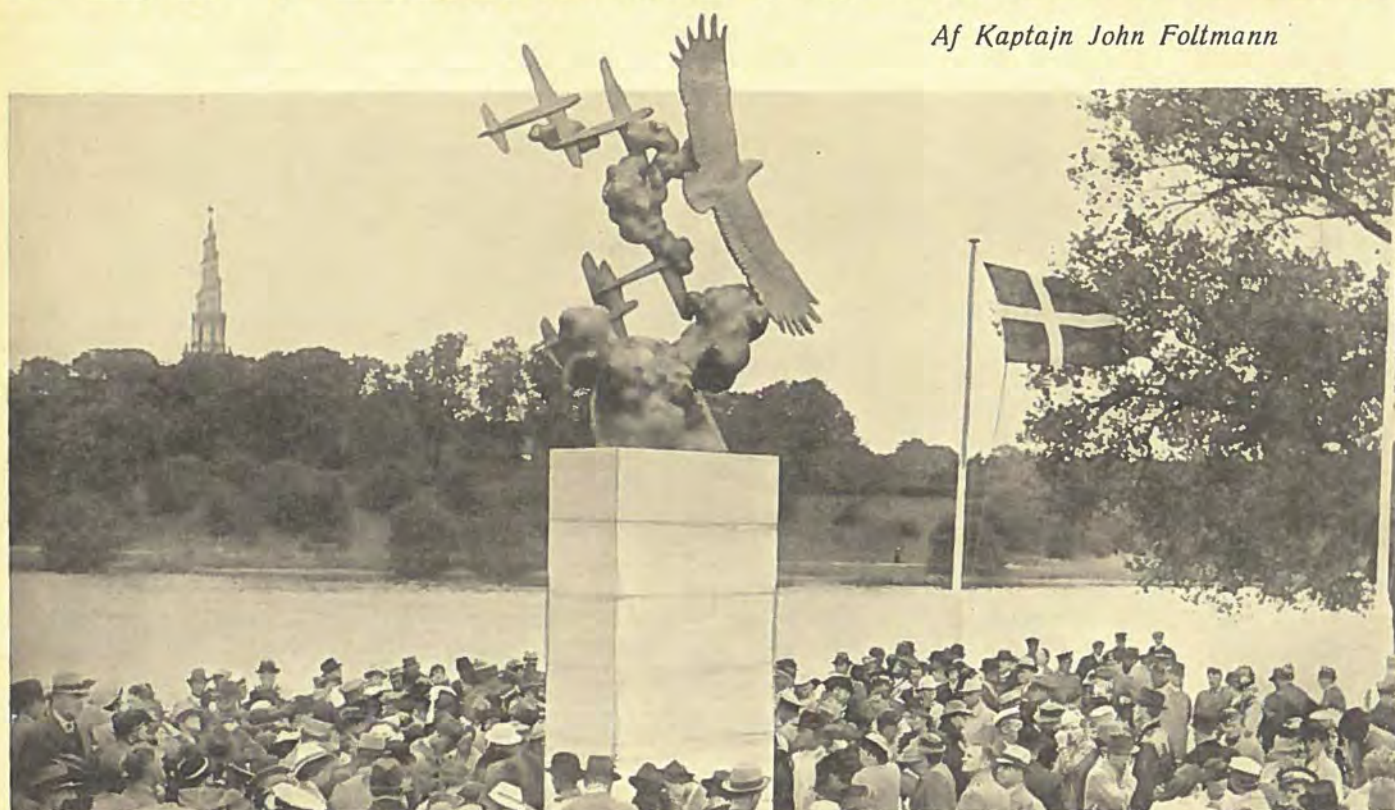
J. Friis Skotte

Ch. Buchwald

Konfirmation paa Fundats for »Danske Flyveres Fond«

FLYVERMONUMENTET

Af Kaptajn John Foltmann



Den 18. August 1938 finder den højtidelige Afsløring af Flyvermonumentet Sted.

SAA tidligt som i Marts 1930 besluttede man indenfor Bestyrelsen at rejse et varigt Minde for de Kammerater, der havde sat Livet til under Flyvning, og den bedste Maade dette kunde gøres paa, var ved at rejse et Monument. Men — et Monument kostede mange Penge, og da de Midler, Foreningen selv raadete over, var baandlagt til andet Formaal, var det nødvendigt at søge økonomisk Støtte udenfor Foreningens egen Kreds. Man undersøgte underhaanden, hvor mange Penge, der skulde bruges, og drøftede tillige Spørgsmaalet med forskellige Personer udenfor Foreningen. Resultatet blev, at man grundet paa den daværende mindre gode økonomiske Situation, besluttede at henlægge Sagen til bedre Tider.

I 1936 tog Bestyrelsen Spørgsmaalet op paa ny, og denne Gang besluttede man sig til at ville gennemføre den. For at faa et nøjagtigt Overslag over, hvad det vilde koste, rettede man en

Henvendelse til Billedhuggeren, Professor Utzon Franck og bad ham om at give Foreningen et Udkast til et Flyvermonument. Utzon Franck gik straks med Iver ind for Idéen og lovede med den største Beredvillighed at ville hjælpe Foreningen. Udvalget, der var nedsat indenfor Bestyrelsen til Varetagelse af Monumentets Tilblivelse, havde kort Tid efter et Møde med Utzon Franck, og han forelagde ved denne Lejlighed et Udkast, som Udvalget straks blev saa begejstret for, at man bad ham om at give Foreningen et Tilbud paa, hvad det hele vilde koste. Det endelige Tilbud laa paa 25.000 Kroner, omfattende alt, ogsaa Monumentets Opstilling paa den dertil egnede Plads. Paa daværende Tidspunkt disponerede Foreningen endnu ikke over Midler til dette Formaal, men under Forhandlingerne med Utzon Franck, hvor Udvalget redegjorde for den Plan, man vilde gaa frem efter for at skaffe de nødvendige Mid-

ler, stillede Utzon Franck sig meget imødekommende. Han foreslog, at Arbejdet blev paabegyndt med det samme, fordi det altid vilde være lettere at skaffe Pengene, naar de eventuelle Bidragydere saa, at Sagen var en Realitet, og da Udvalget ikke kunde sige noget om, hvor mange Penge man i det hele taget kunde skaffes tilveje, tilbød Utzon Franck at udføre Monumentet for den Sum, der kunde skaffes.

Bestyrelsen var taknemmelig for det smukke Tilbud; ikke blot havde man faaet en af Landets mest anerkendte Billedhuggere til at skabe et Monument, men man havde ogsaa faaet en Medarbejder, der ikke var bange for selv at yde en meget stor Indsats.

Monumentet, der blev sat i Arbejde, er det Flyverminde, vi alle kender i Dag. Paa en høj Sokkel af grønlandsk Marmor tegner en Bronzegruppe sig mod Himlen som Baggrund. Den smukke Bronzegruppe forestiller nog-

le Flyvemaskiner, der i Skyerne møder Fuglenes Konge, den kæmpemæssige Ørn; de flyver imod hinanden — for atter at flyve hver sin Vej.

Jeg havde Lejlighed til at følge Monumentets Tilblivelse i det vældige Atelier nede bagved Charlottenborg, hvor Thorvaldsen i sin Tid skabte sine udødelige Mesterværker. Nu residerer Utzon Franck bag de samme Mure, og her blev Flyvermonumentet til. Det skabtes ikke alene i Kunstnerens Fantasi, men hver Enkelthed var Grænserens Arbejde; alt skulde kunne staa for de sagkyndiges Kritik, og Utzon Franck fordybede sig i Studiet af Flyvemaskintyper, Skyformationer og Fugleflugt. Han søgte sagkyndig Bistand paa alle Omraader, hos Flyvere, Meteorologer og hos Zoologer. Borde og Hylder blev fyldt med Billeder, Bøger og Fugle. Intet maatte overlades til Tilfældet, hver enkelt Fjer i Ørnens Ham skulde modelleres nøjagtigt paa samme Plads og i samme Stilling, som den laa hos Fuglen, naar den boltrede sig i sit eget Rige. Paa den Maade skabte Kunstneren sit Værk.

* * *

Den Plan, som Bestyrelsen havde udarbejdet til Fremskaffelse af de nødvendige Pengemidler, gik ud paa at rette Henvendelse til en Række Institutioner, Firmaer, Enkeltpersoner og saa naturligvis til Foreningens egne Medlemmer om at støtte Sagens Gennemførelse økonomisk. Man formaaede den nuværende Trafikminister, Ingeniør *Gunnar Larsen*, til at overtage Hvervet som Indsamlingens Kasserer, og Henvendelsen, der udsendtes, blev anbefalet af Statsminister *Th. Stauning*, Forsvarsminister *Alsing Andersen*, Trafikminister *N. Fisker*, Formanden for Det Danske Luftfartselskab, *Admiral Godfred Hansen*, Chefen for Hærens Flyvertropper, *Oberst C. Førslev*, Chefen for Marinens Flyvevæsen, Kommandør *Asger Grandjean* og Statens Kommitterede i Luftfartsager *Knud Greger*.

Sammen med Henvendelse om at støtte Indsamlingen udsendtes følgende Skrivelse:

Idet vi tilsender Dem vedlagte Opraab, tillader vi os at bede Dem støtte os i denne Sag, som vi haaber vil finde Genklang ogsaa uden for de aktive Flyveres Kreds.

De Mænd, der har ofret deres Liv for Flyvningens Sag, har skabt det Erfaringsgrundlag, hvorpaa vi andre bygger.

Deres Indsats har gjort Flyvnin-gen sikrere fra Dag til Dag.

Naar hele det store Luftrutenet af i Dag kan beflyves med saa stor Sikkerhed, som Tilfældet er, har hver eneste, som ofrede sit Liv i Flyvningens Tjeneste sin Andel deri. Gennem hans Arbejde og gennem hans Mod blev det muliggjort.

Dristigheden, Offervillien og Modet har betinget Flyvningens Fremskridt, og disse Faktorer har altid været tilstede.

Ogsaa vi Danske har ydet vort.

Mange af vore har givet deres som Indsats.

Andre Lande har rejst deres faldne et Minde.

Ogsaa vi vil nu rejse et Monument for vore faldne, et Hædersminde for dem, som satte deres Liv til i Fremskridtets Tjeneste.

Vi har gennem Aarene søgt at hædre dem bl. a. ved paa deres Dødsdag at nedlægge Kranse paa deres Grave, og efter Evne har vi ogsaa gennem vort Fond støttet deres Efterladte.

Vi mener imidlertid, at Tiden er inde til at rejse dem et værdigt og varigt Minde og beder hertil om Deres Støtte.

Henvendelsen blev modtaget med stor Imødekommenhed fra mange Sider, og baade store og smaa Bidrag indsendtes til Indsamlingens Kasserer; men da det begyndte at ebbe ud med Indsendelsen af Bidrag, manglede der endnu en halv Snes Tusinde Kroner. En personlig Henvendelse til Grønlands Styrelse og Københavns Kommune bragte Beløbet tilveje paa nær et Par Tusinde Kroner, men ogsaa disse Penge blev skaffet tilveje efter en Henvendelse til forskellige Privatpersoner. Takket være al denne Forstaaelse og Velvilje fra mange Sider lykkedes det at

skaffe hele det Beløb, som Monumentet fra Begyndelsen var anslaaet til at koste.

Hvor Monumentet skulde staa, var Genstand for Undersøgelser og Overvejelser, og til Slut enedes man om at søge om Tilladelse til at rejse det i Anlægget ved Christianshavns Vold, grav lige ved Amagerbrogade. Nær denne Plads ligger jo Kløvermarksfælleden, der engang var Centret for al dansk Flyvning. Københavns Magistrat meddelte imidlertid, at Pladsen i Løbet af nogle Aar vilde blive indtaget i en Omlægning af Amagerbrogade, og foreslog i Stedet for en Plads ved Stadsgraven længere ned mod Amager Boulevard. Baade Udvalget og Utzon Franck sanktionerede dette Forslag, fordi Monumentet paa dette Sted kunde anbringes frit og faa den rette Baggrund.

Den 18. August 1938 fandt den højtidelige Afsløring af Monumentet Sted; den blev foretaget af Foreningens Protektor, *Hans Kongelige Højhed Kronprinsen*, som derefter overdrog Monumentet til Københavns Kommune.

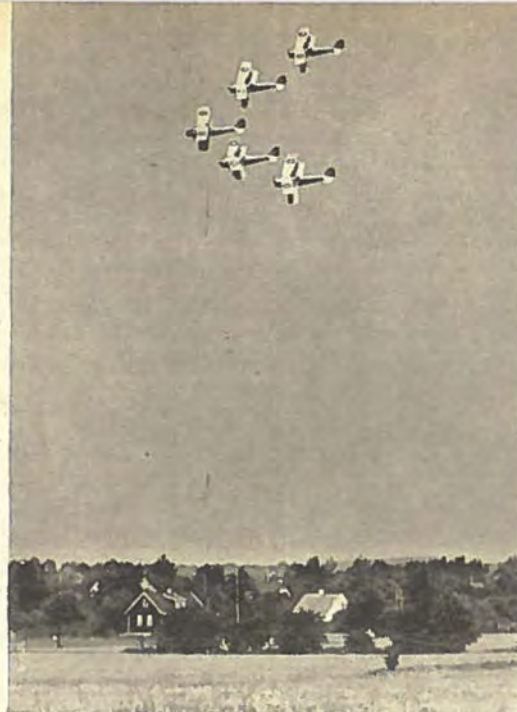
Højtideligheden overværedes af Repræsentanter for Ministeriet for offentlige Arbejder, Hær, Flaade, Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Københavns Kommune m. fl. Mange af Bidragyderne, de fleste Navne indenfor dansk Flyvning og mange af de afdøde Paarørende var ligeledes kommet tilstede. Endelig var Svenske Flyveres Rigsforbund og Den Kgl. svenske Aeroklub repræsenteret.

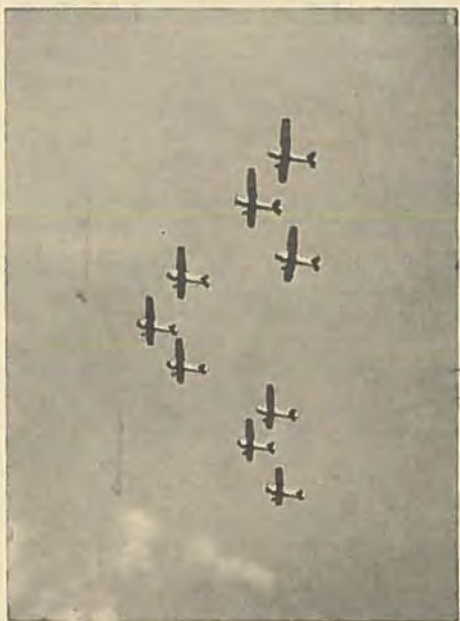
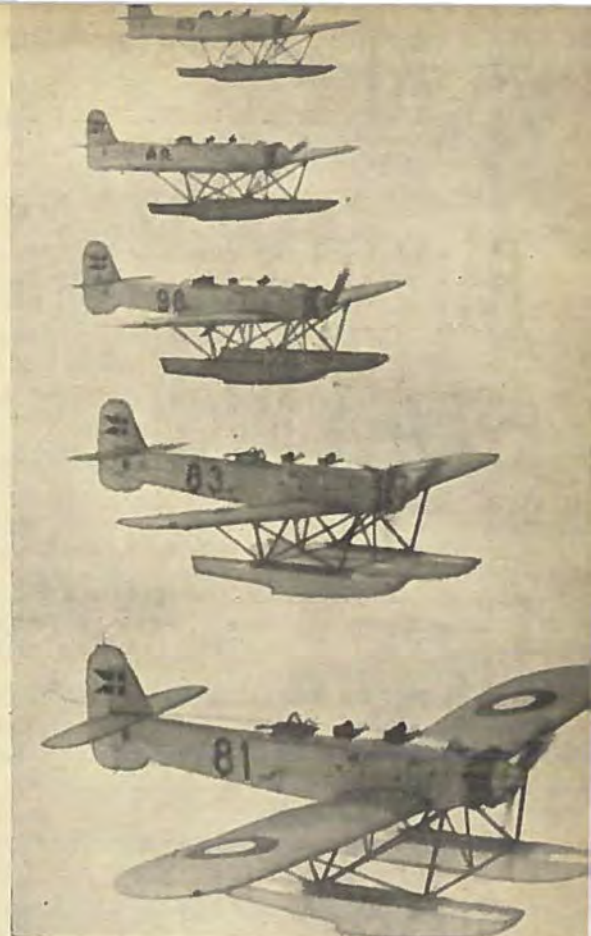
Paa Monumentets Sokkel er paa den ene Side indhugget Ordene:

For danske, der satte Livet til i Flyvningens Tjeneste.

Paa Soklens modsatte Side er indhugget Foreningens Emblem og Ordene: Rejst af Foreningen Danske Flyvere 1938.



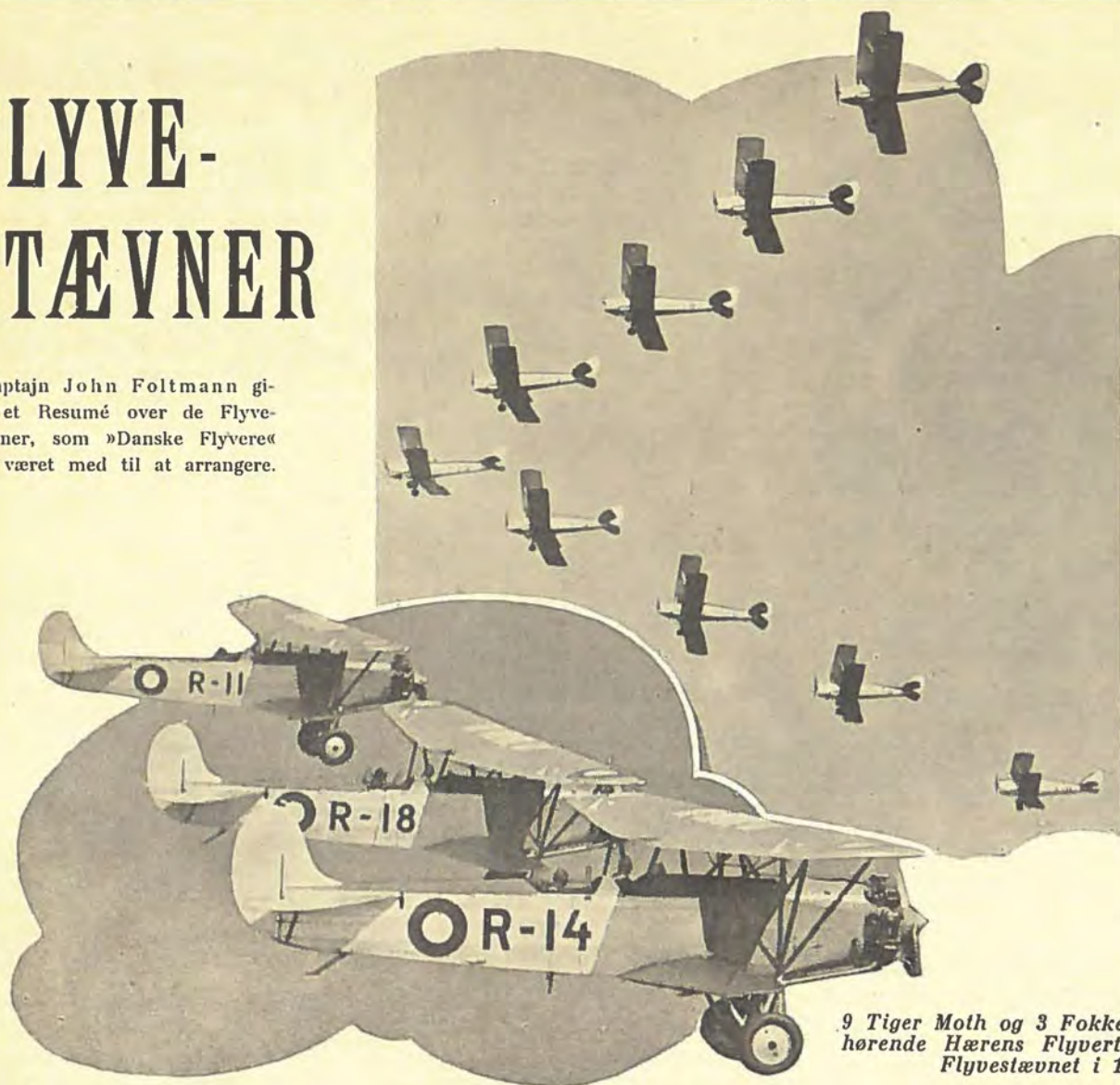




BEGIVENHEDER I „DANSKE FLYVERE“: Øverste Række: Fra Flyvestævnerne i Københavns Lufthavn. Mellemste Række: 1) Paa 20-Aarsdagen for Sundflyvningen bliver Robert Svendsen fløjet til Malmø, medførende en Postsæk med Brevet synet med „D.F.“s Sundflyvningsmærke. — 2) Den svenske Eskadrille under Stævnet i Lufthavnen 1936. — 3) Optagelsesfest paa Hotel d'Angleterre. Nederste Række: 1) „D.F.“ besøger Carlsberg Bryggerierne. — 2) De to Polarflyvere Wilkins og Elson faar ved Festen paa Køb. Raadhus hver overrakt en Porcellænsbjørn som en Gave fra „D.F.“ — 3) Afsløringen af Flyvermonumentet, foretaget af Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik, overværes af talrige indbudte.

FLYVE- STÆVNER

Kaptajn John Foltmann giver et Resumé over de Flyvestævner, som »Danske Flyvere« har været med til at arrangere.



9 Tiger Moth og 3 Fokker C. V., tilhørende Hærens Flyvertropper, ved Flyvestævnet i 1934.

Den 10. August 1930 afholdt »Danske Flyvere« og »Politiken« i Fællesskab et Flyvestævne i Kastrup Lufthavn, og dermed indlededes et Samarbejde, som blev fortsat de følgende Aar paa en for Foreningen meget fordelagtig Maade. Samarbejdet har nemlig været ordnet saaledes, at Politiken har afholdt alle Udgifter og løbet hele den økonomiske Risiko, medens Danske Flyvere paatog sig det praktiske Arrangement af Stævnerne, hvorefter Overskuddet blev delt lige- ligt mellem Foreningens Fond og Bladets Feriebørnskoloni. Selv om Arbejdet med Forberedelsen af et Stævne betød flere Maaneders dagligt Slid, for dem, der havde paataget sig Opgaven, saa blev det dog rigeligt opvejet ved Udsigterne til de Penge, som eventuelt kunde tilføres Fondet. Svigtede Indtægterne derimod, saa betalte Politiken, hvad det kostede, og det kunde være mange Penge. Hvert nyt Flyve-

stævne skulde helst overgaa det forrige, og det stillede efterhaanden store økonomiske Krav, som i Tilfælde af daarligt Vejr ikke kunde udlignes. Ved Stævnet i 1933 var Udgifterne f. Eks. oppe paa over 25.000 Kroner, inden der endnu var kommet en rød Øre i Kassen — og saa maatte Stævnet endda aflyses paa Grund af Regnvejr. Ganske vist blev det afholdt nogle Dage senere, men da var der løbet ekstra adskillige Tusinde Kroner paa Udgiftssiden, og da Vejret heller ikke den Dag begunstigede Arrangørerne, blev Resultatet et Underskud paa ca. 20.000 Kroner — som Politiken betalte uden at blinke.

Det første Stævne.

Det første af vore Stævner blev en Kæmpesucces. Lufthavnen oplevede en af sine allerstørste Dage, over 40.000 Tilskuere var mødt op, og efter Stævnet fik Det Danske Luftfartsel-

skab saa mange Rundflyvningspassagerer, som det aldrig tidligere havde haft. Desværre havde Stævnets Arrangører ikke dengang nogen Aftale med D. D. L. om at faa en vis Afgift for hver Rundflyvningspassager; — men det blev indhentet senere.

Stævnets Attraktion var den svejtsiske Kunstflyver Victor Glardon, der fløj en Raabe-Katzenstein-Schwalbe (Siemens Motor), og Glardons Flyvninger tog helt Vejret fra selv de mest kræsne Tilskuere.

Foruden Glardons Maskine havde Stævnet samlet en engelsk Puss Moth, en Standard Moth (Dir. Thielst), tre tyske Klemm, en Junkers Junior, 1 Fokker FIX (K.L.M.) samt en af D. D. L.'s Fokkere. Den unge, danske Sportsflyver Arvid Hansen viste Kunstflyvning med en Klemm, og senere fremførtes en underholdende- Ballonjagt. Dagens anden store Sensation var et Faldskærmsudspring,



3 af Marinens Heinkel-Solufthartøjer ved Flyvestævnet i 1933.

som den unge Militærflyver, Korporal *Holger Petersen* foretog med en af de sædvanlige Tjenesteskærme (*Irvin*); det var første Gang, han prøvede et Faldskærmsudspring.

Focke Wulfs »Ente« besøger Kastrup Lufthavn.

Søndag den 31. Maj 1931 løb det næste Flyvestævne af Stabelen. Vejret var ikke særlig straalende, men ikke desto mindre havde over 20.000 Tilskuere fundet Vej ud til Lufthavnen. Ved Tilrettelæggelsen af Programmet havde man søgt at vise de nyeste mest ultramoderne Konstruktioner, og flyvemæssigt set blev Stævnet ogsaa en Succes.

Arvid Hansen indledede med at demonstrere sin nye Klemm-Siemens, idet han dog var hæmmet i rigtigt at udfolde sig, fordi Skydækket laa helt nede i 300 Meter. Stævnets morsomste og mest interessante Attraktion var uden Tvivl Focke-Wulfs »Ente«, der førtes af den tidligere Kunstflyver, *Edzard*. Naar den i Starten stak Næsen i Vejret, mindede den ganske rigtigt om en And, men oppe i Luften var der til Gengæld ikke meget af Andens kluntede Bevægelse. Den manøvrerede let og elegant, og den ejendommelige Type viste med tilstrækkelig Tydelighed, at Flyvemaskinens Udvikling endnu var paa Begynderstadiet.

Københavnernes gamle Bekendt, den svejtsiske Kunstflyver *Victor Glardon*, var endnu bedre end forrige Aar. En rask lille Hastighedskonkurrence mellem Englænderen *Buckingham* (*Gipsy-Moth*), og Danskerne *H. I. M. Jensen* (*Cirrus-Moth*), *Iversen* (*Cirrus-Moth*) og *Arvid Hansen* (*Klemm-Siemens*), hvor Maskinerne var handicappede i Forhold til deres

Maximumshastighed, blev vundet af *H. I. M. Jensen*, med Løjtnant *Iversen* som Nr. 2 og *Buckingham* som Nr. 3.

Medens Hastighedskonkurrencen fandt Sted, kom Atlanterhavsflyveren *von Gronau* med sit Heinkel-Amfibi-Monoplan. Det vakte stor Begejstring hos Publikum, da *von Gronau* startede paa Pladsen og umiddelbart derefter landede ude i Øresund, hvorefter han atter startede og landede inde paa Lufthavnen.

Endelig foretog den tyske Fru *Charlotte Triebner* et Faldskærmsudspring, og Dansk Model- og Svæveflyverforening demonstrerede deres nye Svæveplan »Pirat« med den tyske Svæveflyver, Ingeniør *Wendel* ved Pinden. Efter Stævnet var over 500 Passagerer i Luften med D. D. L., men denne Gang tjente Stævnets Arrangører paa de mange Passagerer.

Hærens og Marinens Flyvere deltager.

Stævne Nr. 3 blev afholdt den 26. Juni 1932, og for første Gang deltog Hærens og Marinens Flyvere. En af Stævnets Sensationer var den kæmpe-mæssige Junkers J 38. Det havde været et meget stort Arbejde for Stævnekomiteen at faa Luftkæmpen til Kastrup. To af Komitemedlemmerne (Redaktør *Jørgen Sandvad* og Kaptajn *John Foltmann*) havde været i Berlin for at forhandle med Deutsche Lufthansa om Maskinens Deltagelse i Stævnet, og man havde ogsaa stillet sig meget imødekommende, men gjorde dog gældende, at Stævnet maatte betale Udgifterne ved Flyvningen Berlin — København — Berlin, og de beløb sig til ca. 5000 Kr. Det var mange Penge, navnlig naar man tager i Betragtning, at Stævnet skulde betale ca.

40 Procent af samtlige Udgifter i Forlystelsesskat. Det vil sige, at dette Programnummer alene kom til at koste c. 7000 Kroner. De to Repræsentanter for Arrangørerne turde ikke paa egen Haand belaste Stævnets Budget med en saa stor Udgift, og de rejste derfor hjem for at forelægge Sagen for Stævnets økonomiske Garant, nemlig Politiken. Her var man ikke længe om at tage Stilling til Sagen, skønt det i Tilfælde af Regnvejrs med paafølgende Aflysning var mange Penge at skulle af med paa eet Bræt. Bladets Redaktører, d'Herrer *Valdemar Koppel* og *Niels Hassager* blev spurgt til Raads, idet de blev gjort opmærksom paa, at Pengene skulde betales, hvad enten der blev noget af Stævnet eller ej, og det var noget, Vejret afgjorde. Redaktør *Koppel* kiggede lidt ud af Vinduet, og spurgte saa: »Hvordan er Vejrudsigterne til paa Søndag?«

»De er meget gode,« lød Svaret.

»Ja,« sagde Redaktør *Koppel*, »hvis Flyverne mener, det har Betydning for Stævnet at faa den dyre Maskine herop, saa lad os bare tage den.« Og dermed var den Sag afgjort.

G. 38 viste sig at være de store Anstrengelser og de mange Penge værd. Publikum var betaget af at se det vældige Metalmonoplan manøvrere i Luften.

En anden Nykonstruktion, der vi- stes i Danmark for første Gang, var den engelske Autogyro, der blev demonstreret af Englænderen Kaptajn *Brie*.

En af Stævnets store Attraktioner var Deltagelsen af Hærens og Marinens Flyvere. Først viste 3 af Marinens Heinkel-Solufthartøjer, ført af Søjtnanterne *Prip*, *Bramsen* og *Grønbeck*, en meget smuk Formationsflyvning, og for at give Publikum Lejlighed til paa

nærmere Hold at se en af de Maskintyper, der fører de danske Farver over Grønland, havde Marinens Flyvevæsen opstillet et fjerde Heinkel Sølufftartøj paa Tilskuerpladsen, hvor der var Adgang til at bese det.

Med to af Hærens nye Bristol »Bulldog« Jagere foretog Løjtnanterne Clausen og Birkhede nogle elegante Flyvninger, og saa kom det flotteste af Programmet Numre: Formationsflyvning med fem af Hærens Fokker CV. Med daværende Overofficiant C. C. Larsen som Fører og Prmlt. Lærum, Sergent Wolff, Kpl. Malmose og Kpl. Sandquist som de øvrige fire Flyvere, viste Formationen de smukkeste Manøvrer, vi endnu havde set herhjemme. (Den samme Formation besatte Førstepladsen ved en international Konkurrence i Zürich en Maaned senere).

Med en af Hærens Moth-Maskiner viste Løjtnant Edsen-Johansen nogle Rygflyvninger, der blev gennemført med samme Sikkerhed, som udenlandske Kunstflyvere havde vist

dem. En Hastighedskonkurrence mellem Sportsflyvemaskiner talte 6 Deltagere: Direktør C. Thielst (Gipsy-Moth), den svenske Ingeniør K. G. Lindner (Gipsy III-Moth), Ingeniør O. Thanning (Puss-Moth), Løjtnant Clauson-Kaas (Argo), Kornet Petersen (Gipsy-Moth) og Korporal Christensen (Gipsy-Moth). Resultatet blev: Nr. 1 Ing. Lindner, Nr. 2 Kornet Petersen, Nr. 3 Ing. Thanning og Nr. 4 Kpl. Christensen.

Derefter demonstreredes et Svæveplan, ført af Tyskeren Wagner, der blev trukket tilvejs af den tyske Flyver, Kaptajn Förster. Til Slut var alle deltagende Maskiner i Luften paa een Gang, hvorefter Speakeren, Direktør August Jensen, sluttede Stævnet.

Den storslaaede St. Hans Fest.

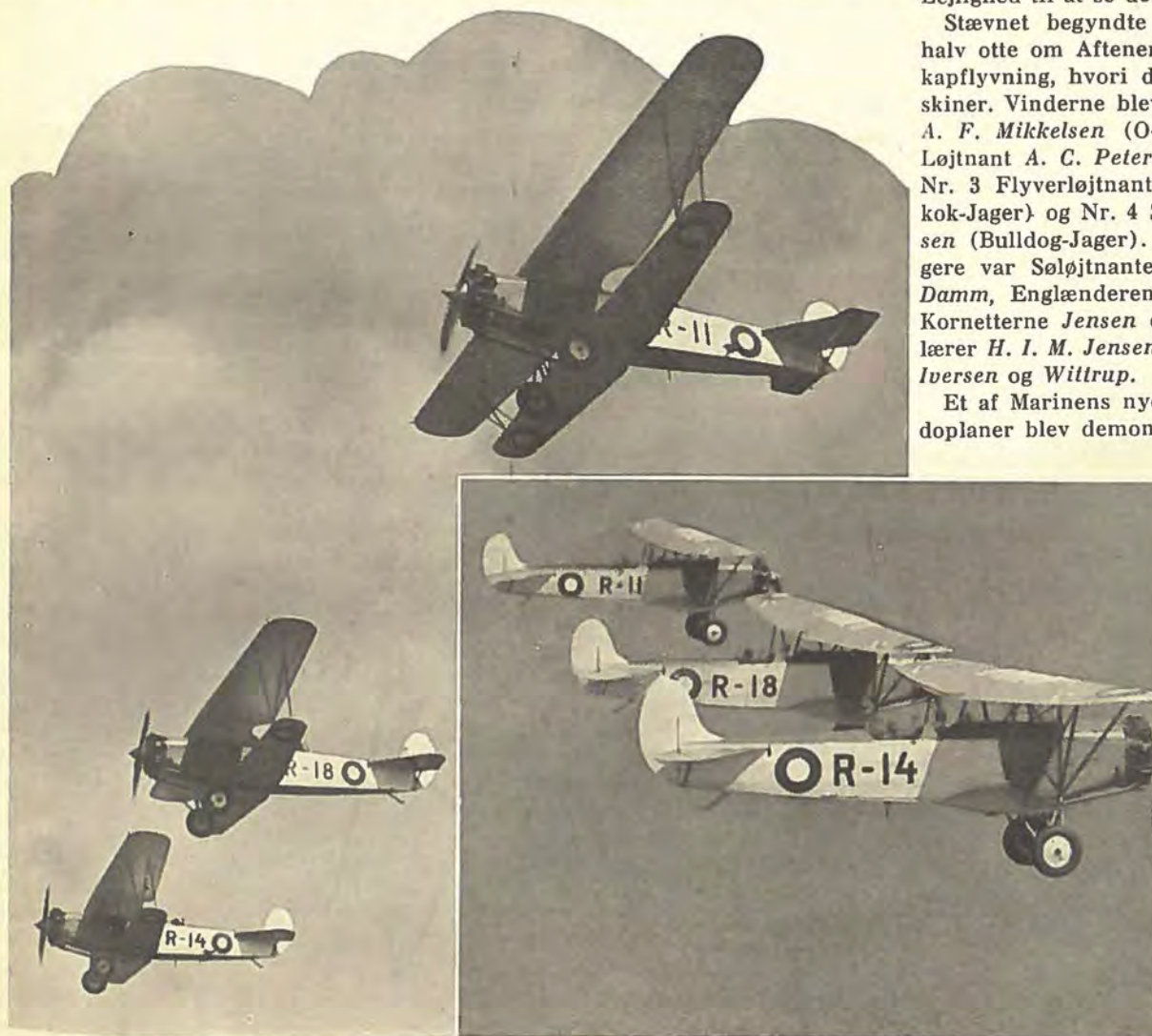
Stævne Nr. 4 skulde have været afholdt St. Hans Aften 1933, og det var lagt an som en storstilet St. Hans Fest. Men Vejrguderne vilde det anderledes. Regnen strømmede ned lige fra

Morgenstunden, og det blev den ved med hele Dagen; hvor nødigt man end vilde — Arrangementet stod paa det Tidspunkt i ca. 25.000 Kroner — maatte Stævnet aflyses; men det vedtoges at gøre et nyt Forsøg Onsdag Aften den 28. Juni. Og denne Gang lykkedes det, til Trods for at det truede med Regn hele Eftermiddagen og Aftenen. Til al Held var Publikum ikke bange for Vejret, de første Tilskuere kom et Par Timer før Stævnet begyndte, og saa fulgte en ustandselig Strøm lige til Fyrværkeriets Ildkaskader sluttede den begivenhedsrige Aften.

Publikum kom heller ikke til at gaa forgæves, for dette Stævne overgik alt, hvad man tidligere havde set herhjemme. Programmet var righoldigt og afvekslende, alle de deltagende Flyvere ydede deres bedste, og — uden at forklejne nogen — kan det roligt siges, at Hærens og Marinens Flyvere bar Prisen hjem. Nogle faa havde længe vidst, hvad de kunde yde; men det var første Gang, at mange Tusinde fik Lejlighed til at se det.

Stævnet begyndte præcis Klokken halv otte om Aftenen med en Handikapflyvning, hvori der deltog 12 Maskiner. Vinderne blev: Nr. 1 Løjtnant A. F. Mikkelsen (O-Maskine), Nr. 2 Løjtnant A. C. Petersen (O-Maskine), Nr. 3 Flyverløjtnant P. Olsen (Dankok-Jager) og Nr. 4 Sergent R. Andersen (Bulldog-Jager). De øvrige Deltagere var Søløjtnanterne Riemann og Damm, Englænderen Mr. Samuelson, Kornetterne Jensen og Mørch, Flyvelærer H. I. M. Jensen og Løjtnanterne Iversen og Wittrup.

Et af Marinens nye Dantorp-Torpedoplaner blev demonstreret og Søløj-



Fra
Flyvestævnet
i Københavns
Lufthavn
i 1934.

nant *Prip*, og Publikum saa interesse-
ret efter den store Torpedo, der var
ophængt mellem Luftfartøjets Under-
stel. Løjtnant *Steinbeck* viste Det Dan-
ske Luftfartselskabs nyhervvede 3-
motorede Fokker F. XII, og saa fulgte
Numrene rask efter hinanden med
eksemplarisk Præcision, under Kap-
tajn *Bjarkov* og Søløjtnant *Prijs* Le-
delse.

3 Heinkel Sølufftartøjer ført af Sø-
løjtnanterne *Harms* og *Lassen* og Fly-
verløjtnant *Dalbro* foretog nogle smuk-
ke Flyvninger i Formation, og umid-
delbart derefter kom 3 Dankok-Jagere,
ført af Søløjtnanterne *Riemann* og
Damm og Flyverløjtnant *P. Toxholm*.
Jager-Patrouillens Flyvninger vakte
stort Bifald, og det kulminerede, da
de viste et konvergerende Angreb mod
et tænkt Maal paa Jorden.

Den tyske Fru *Charlotte Triebner*
foretog et Faldskærmsudspring fra en
Moth, ført af Løjtnant *Iversen*, og der-
efter demonstrerede *Arvid Hansen* sin
Færdighed i Kunstflyvning med en
Klemm Sportsflyvemaskine.

Formationsflyvningen med fem Ti-
ger Moth under Kaptajn *C. C. Larsen*'s
Førerskab, bistaet af Kpl. *Sandquist*,
Sergent *K. Larsen*, Løjtnant *M. L. Pe-
tersen* og Sergent *Wolff* burde have
været beundret af endnu flere Tilskue-
re. Maskinerne manøvreredes præcist
og sikkert, Manøvrerne udførtes roligt
og overlegent, og det Loop, der vistes
i Formation, var simpelt hen en Op-
levelse.

Danskeren *John Trantum*, der var
kommet paa Besøg fra England, blev
Aftenens Sensation. Han startede med
Løjtnant *Wittrup*, og de gik saa højt
op, som Skyerne tillod det, — op i ca.
1200 Meter. Her sprang han ud med
sine to Irvin Skærme og hvirvledes
mod Jorden. Det gyste i Publikum, da
de saa ham falde — Sekund efter Se-
kund — uden at Skærmene blev ud-
foldet; man kunde følge hans Fald he-
le Tiden, det varede 15½ Sekund, og
først i ca. 500 m's Højde trak den
koldblodige Faldskærmsudspringer i
Udløsningen; lidt efter fulgte Skærm
Nr. 2, og saa landede han midt paa
Pladsen, under Publikums Jubel.

Den tyske Kunstflyverske Frk. *Lie-
sel Bach* foretog en Række smukke
Manøvrer med sin Klemm-Sportsflyve-
maskine, og saa kom Aftenens sidste
Flyvninger. Løjtnant *Egebjerg* og Kpl.
A. Hansen hver med en Tiger Moth,
og Kaptajn *Bjarkov* med en Bulldog-
Jager, gav hver for sig en Opvisning i
Kunstflyvning, som var paa Højde

med det bedste, der overhovedet kun-
de præsteres.

Da Flyvningerne sluttede, var Ty-
skeren *Baumgarts* Varmluftballon ved
at antage Form, ophængt mellem to
Lægtre over et stort Baal. Paa Kom-
mandoen: »Los«, slap de 30 assiste-
rende Ballonsoldater den store, opvar-
mede Kugle, der hastigt skød tilvejs,
med Baumgart staaende paa en Tra-
pez. Den steg til ca. 250 Meters Højde,
saa kølnedes Luften indeni den, og
langsomt søgte den mod Jorden og
landede paa en Mark i Nærheden af
Amagerbanen.

Efter en lille Pause kom Aftenens
Slutteffekt: et pragtfuldt Kæmpefy-
værkeri. Drønende og buldrende skød
Raketter tilvejs og eksploderede i
kæmpemæssige, mangefarvede Møn-
stre; undertiden var det et helt Farve-
orgie at se — og Publikum jubledes.
Nogle af Raketterne var saa kraftigt
lysende, at man tydeligt kunde se alle
Enkeltheder over hele Lufthavnen, og
andre var saa drønende i deres Eks-
plosioner, at Jorden rystede. Det var
et storstilet Festfyrværkeri.

Det tusindtallige Publikum klappede
længe og begejstret; Stævnet var ble-
vet en Succes af store Dimensioner;
men desværre gav det et dundrende
Underskud — og det skulde der oven-
ikøbet betales Forlystelsesafgift af.

Det var det største Flyvestævne, der
endnu havde været arrangeret her-
hjemme. Det havde krævet Maaneders
Arbejde at forberede, Udgifterne var
løbet op paa ca. 35000 Kr., skønt al
Deltagelse af Hærens og Marinens Fly-
vere, Sportsflyverne og Arbejdet med
Tilrettelæggelsen havde været gratis,
— og da Stævnet tog sin Begyndelse,
gik 600 Hjælpere i Arbejde.

Et Stævne med udelukkende dansk Deltagelse.

Det femte Flyvestævne blev afholdt
den 8. Juli 1934, og for første Gang
herhjemme var et stort Stævne lagt an
udelukkende med dansk Deltagelse. De
danske Flyvere gennemførte Program-
met med en Dygtighed og Præcision,
der ikke alene vidnede om et stort
forudgaaet Træningsarbejde i Flyv-
ning i Formation, men ogsaa om de
enkelte Flyveres Overlegenhed i Ma-
nøvreringen af deres Maskiner. Bedre
Flyvning vilde ingen kunne have gen-
nemført.

Forud for det egentlige Stævne blev
der afholdt en Konkurrence i Kunst-
flyvning med bundet Program, og Re-
sultatet blev, at Sergent *Wolff* (Tiger-
Moth) blev Nr. 1 med 198 Points og

dermed Vinder af »Danske Flyvere«s
og »Politiken«s Pokal. Sergent *R. An-
dersen* og Løjtnant *P. Jensen* (begge
Bristol Bulldog) stod lige med 197
Points, og Sergenterne *H. Petersen* og
A. Hansen (begge Tiger-Moth) stod li-
ge med 194 Points.

Stævnet i sig selv var præget af
Kunstflyvninger og Flyvninger i For-
mation, afbrudt af en Konkurrence i
Hastighedsflyvning og et Faldskærms-
udspring.

Ført af Søløjtnant *Harms* foretog 5
af Marinens Heinkel-Sølufftartøjer en
Række Flyvninger i Formation; 5 af
Hærens Fokker C. V., ført af Løjtnant
Mørch, viste ligeledes Flyvning i slut-
tet Trop, 3 af Marinens Dankok-Jage-
re under Søløjtnant *Prijs* Førerskab
foretog et Angreb mod Maal paa Jor-
den, og Søløjtnant *Münter* demonstre-
rede det af Marinens Dantorp-Sølufft-
artøjer, hvormed han havde foretaget
sin Flyvning til Færøerne.

I Hastighedskonkurrencen (efter
Handikap-Princippet) blev Resultatet:
Søløjtnant *Westenholz* Nr. 1, Løjtnant
Rydman Nr. 2 og Løjtnant *Fischer-
Møller* Nr. 3.

Ni af Hærens Tiger-Moth, anført af
Kaptajn *C. C. Larsen*, viste en Serie
Figurflyvninger, og senere kom Kap-
tajn *Larsen* igen med fem Tiger-Moth
og foretog nogle ypperligt gennemførte
Kunstflyvningsmanøvrer i Forma-
tion. Der blev foretaget Loop, »Vand-
faldet«, Nedgang til Rygflyvning i
Formation og Udgang fra Rygflyv-
ning tilbage til Formationen.

De fire andre Flyvere i Tiger-
Formationen paa fem Maskiner var
Løjtnanter *Meincke*, *Hedal Hansen* og
Wolff samt Oversergent *Holger Peter-
sen*.

Faldskærmsudspringeren var *John
Trantum*, der sprang fra et Par Tusin-
de Meters Højde, og ventede med at
trække i Skærmens Udløsering, til
han var faldet 1000 Meter.

Ind imellem de mange smukke For-
mationsflyvninger, kappedes Vinderne
fra den bundne Kunstflyvnings-Kon-
kurrence om Førsteprisen i Kunstflyv-
ning med frit Program, og Vinderen
blev Løjtnant *P. Jensen* (Bristol Bull-
dog).

Stævnet sluttedes med en saakaldt
Tvillingeflyvning, hvorunder Ljtn.
Jensen og Sergent *Andersen* lod deres
»Bulldog«er danse i Luften.

Flyvestævne Nummer seks.

Det sjette — og hidtil sidste — Fly-
vestævne blev afholdt i Kastrup Luft-



Fra Flyvestævnet i 1930. I Tusindvis strømmer Tilskuerne ned ad Lufthavnsvej.

havn den 21. Juni 1936. For en Gangs Skyld var Vejret straalende; det var saa varmt, at adskillige Tusinde Københavnerne vistnok havde foretrukket Badestederne Nord for Byen frem for Opholdet i Lufthavnens stegende Sol.

Forinden Stævnet tog sin Begyndelse, afsluttedes en Ankomstflyvning, der var udgaaet fra Værløse Flyveplads. Der deltog flere privat indregistrerede Maskiner, og Nr. 1 blev Løjtnant A. H. Hansen, Nr. 2 Oversergent Sandquist og Nr. 3 Premierløjtnant Michael Hansen.

Kl. 14,00 gav Flyvelederen, Kaptajn C. C. Larsen, Startsignal, og 9 danske R-Maskiner, ført af Premierløjtnant Pagh, drøned ind over Pladsen for at foretage Figurflyvning. Derefter kom 3 af Marinens Heinkel Sølufftartøjer, og i samme Øjeblik blev de angrebet af 3 af Marinens Nimrod Jagere (ført af Kaptajnløjtnant E. Rasmussen), og da de tre Sølufftartøjer var drevet væk, boltrede Jagerne sig i dristige Kunstflyvningsmanøvrer.

Saa var en lille tysk Maskine i Luften, en Bücker Jungmeister; men Flyveren var dansk. Det var Kaptajn Bjarkov, der viste, hvad en af vore egne kunde præstere, naar han fik en

Maskine, der var specielt bygget til Kunstflyvning, og en mere blændende Kunstflyvning end den, der blev vist, er sjældent set.

Da Kaptajn Bjarkov lagde an til Landing, kom en Eskadrille paa 9 svenske Fokker-Maskiner, ført af Kaptajn Steenbeck, brusende ind over Tilskuerne. Eskadrillen var kommet til København fra Ljungbyhed for at deltage i Stævnet. I skiftende Formationer viste de en meget smuk Flyvning, — og saa fulgte igen Kunstflyvning. Denne Gang var det den tyske Mesterflyver Kropff, der viste sit fænomenale Herredømme over en Focke Wulf.

Et betagende Moment i Opvisningens Motorbrus var Tyskeren Huths Svæveflyvning. Et Rhönsperber Svæveplan blev trukket tilvejs af en Klemm, og da Slæbelinen var kappet, gav han en pragtfuld Opvisning i Kunstflyvning.

Hurtigt efter hinanden fulgte Programets øvrige Numre. Den vældige G 38 drøned over Tilskuerne, den nye Trafikflyvemaskine, Heinkel, 111, var lige ved at kappes med de smaa Kunstflyvningsmaskiner, von Bahrs Autogyro virkede som en mærkelig

Modsatning til de mange hurtige Maskiner, Løjtnanterne Birkhede og Buchhave kæmpede hver med sin Bulldog Jager om Overtaget i Luften, Kaptajn Bjarkov startede igen til Kunstflyvning, og denne Gang med en af Hærens nye Gauntlet Jagere, den franske Potez Trafikflyvemaskine, British Airways og Continental Airways 4-motorede de Havilland demonstreredes, den svenske Ingeniør Lundberg boltrede sig med en ny Sparmann Træningsjager, og en ny lukket Messerschmidt Sportsflyvemaskine viste sine Flyveegenskaber, og ind imellem de mange Numre en fortræffelig Opvisning i Kunstflyvning af en Formation paa 5 af Hærens Tiger Moth under Løjtnant Hedal Hansens Førerskab.

* * *

Alle de af Danske Flyveres Medlemmer, der paa den ene eller anden Maade har ydet deres Bistand til Flyvestævnernes Afholdelse, har bidraget til at skabe det Overskud, der er kommet Foreningens Fond til Gode. Samtidig har disse aarlige Stævner været en god Propaganda for Flyvningen i sin Helhed, idet de har været besøgt af ca. 250.000 Tilskuere ialt.

Et Ønske gik i Opfyldelse —

Af Propagandachef i D.L. Max Westphall.

EN af de Interesser, der først greb mig, da jeg for snart 13 Aar siden begyndte at arbejde for Luftfarten, var at samle paa Luftfartsemler.

Det blev efterhaanden en hel Hobby for mig, og min Samling, der snart blev ret omfattende, talte mange dengang sjældne Mærker; der var baade russiske, italienske og græske, ja selv et Mærke fra et Land saa fjernt som Japan havde jeg faaet skaffet mig.

Men der var eet Mærke, jeg ikke ejede. Gang paa Gang saa jeg det i et Jakkerevers, og det pinte mig ikke saa lidt, naar jeg saa det, fordi jeg var klar over, at det Mærke vilde jeg aldrig komme til at eje.

Det var »Danske Flyvere«s smukke Mærke; — men det var ikke alene som Samler, jeg var begejstret for Mærket, — nej, i det Emblem saa jeg alt det samlet, som jeg forstod ved Flyvning, — og efter min Mening var det samtidig en Kvalitetsbetegnelse for et Mandfolk.

I den Retning kunde mine Drømme altsaa ikke blive opfyldt. Maaske kunde jeg nok have skaffet mig Mærket til min Samling, men det, der stærkest var mine Ønskers Maal, var at faa Lov til at bære det — og bære det med Rette. Men der var ikke noget at gøre, Militærflyver kunde jeg desværre ikke gøre mig Haab om at blive, og Sportsflyvere var der ikke noget der hed dengang; — der var vist kun en eneste Privatflyver, og det var noget meget kostbart at blive — i hvert Fald var det for mig dengang et rent astronomisk Beløb. Desuden optog »Danske Flyvere« kun Medlemmer blandt Militær-, Marine- og Trafikflyvere, saa selv om jeg havde haft disse fantastisk mange Penge, havde det ikke hjulpet mig.

Men det viser sig jo mange Gange her i Livet, at de Ønsker, man engang næsten har droppet, fordi de ligger helt udenfor Mulighedernes Grænse, alligevel gaar i Opfyldelse en skønne Dag.

* * *

Efterhaanden skabtes der Interesse for Privat- og Sportsflyvningen herhjemme, — ikke mindst takket være

Kramme og Zeuthen, der konstruerede en Maskine, som mange af Landets nu desværre stækkede Sportsflyvere har lært at flyve med. De to Mænd var begge optændt af en fanatisk Interesse for Flyvning, ovenikøbet i en saadan Grad, at den smittede alle, de kom i Nærheden af, og jeg, der vel nok gik med et latent Behov for at lære at flyve, var ikke svær at smitte.

Og en skønne Dag kunde jeg se hen til det Øjeblik, hvor jeg kunde pryde mit Revers med »Danske Flyvere«s Mærke. Samtidig med Udviklingen af Sportsflyvningen, var der nemlig sket det, at »Danske Flyvere« havde besluttet ogsaa at optage private Flyvere i deres Forening. En af mine første Tanker, da jeg kunde begynde at skimte Certifikatet i det fjerne, var derfor ganske naturligt at faa mit store, om jeg saa maa sige, »Drengensønske« opfyldt.

* * *

Den Dag, da jeg blev optaget i Foreningen, og »Danske Flyvere«s Protektor, Hans Kongelige Højhed Kron-

prinsen, ønskede til Lykke og satte Mærket i mit Knaphul, glemmer jeg aldrig. Et Ønske, som jeg havde betragtet som uopnaeligt, var blevet opfyldt.

Det var lykkedes mig at blive Medlem af »Danske Flyvere«, men hvordan vilde jeg nu befinde mig i Foreningen. Det var et Spørgsmaal, jeg ofte stillede mig selv inden Optagelsen. Vilde de »gamle« Flyvere se ned paa os som nogen, de var nødt til at tage med i Foreningen, — og vilde vi kun blive »taalt«? — Jeg fik meget hurtigt Svar paa mit Spørgsmaal, for jeg følte mig lige med det samme godt tilpas, og følte virkelig, at jeg blev Medlem af en Kammeratskabskreds paa lige Fod med de øvrige. Det var mig en meget stor Glæde, at blive optaget saadan fuldt og helt i Foreningen, og jeg tror godt jeg tør sige, at jeg deler den Glæde med de øvrige Sportsflyvere, der er Medlemmer af »Danske Flyvere«, en Forening vi sætter stor Pris paa, bl. a. paa Grund af dens særlige Atmosfære og dens gode Sammenhold.



En K. Z.-Parade.

Muntre Minder

To Flyvere snakker Sommertur! (Skovtur)



Ved Horserød Hegn afgøres Mesterskabet i Æggeløb (det var dengang Æggene var billige —).

Foreningens Skovtur har i adskillige Aar været den store Sommerbegivenhed. Deltagerne mødtes gerne Kl. 13,00, hver forsynet med en Madpakke, og derefter gik Turen ud i det Blaa — enten ad Landevejen (til Vogns) eller ad Søvejen. Løjtnant E. C. Rydman, der har været en stadig Gæst ved Foreningens Skovture, mindes i det efterfølgende de fornøjelige Sommerudflugter.

GODDAG Malmose! Goddag Rydman! — Naa! hvordan gaar det? Jo, Tak godt. — Pyh! varmt hva' — Ja, det kan vi jo godt, jeg er ogsaa tørstig, skal vi sætte os her udenfor?

Tjener! to Øl!

Apropos Varme, kan du huske, hvor varmt det var, det Aar, vi havde Skovtur til Jyllinge? — — og saa spurgte den ene, og saa fortalte den anden, ja hør nu her og opfrisk Minderne:

Ja, i Jyllinge, det var vel nok en dejlig Tur, vi startede fra Kløvermarken med »et Knippe Bajere«, Bjørn Andersen kørte i sin Babycar, og hver Gang vi svingede, slog han Solskinstaget tilbage, rejste sig op, stod ret og rakte Haanden ud.

Fra Jyllinge havde vi en dejlig Sejl-

tur over til den anden Side af Roskilde Fjord, og sikken en Frokost vi skulde have!! men oh Skræk, oh Ve! Cai Caspersen havde lovet os at sørge for Snaps og Is, og da vi skulde fordele Provianten, var der hverken Snaps eller Is!

Tjener! to Øl!

Der var Masker! vi tænkte paa Suldestrejke! hvad skulde vi gøre? Baaden var sejlet, og imellem os og Snapsen laa Roskilde Fjord. Nogle vilde svømme over efter Snapsen, andre var parate til at flaa Casper levende og riste ham over en sagte Ild — eller maaske snarere over et ordentlig Blus, medens en foreslog at hejse Nødflag, og herved blev det. Vi flaaede dog Casper, d. v. s. kun Bukserne af ham, dem anbragte vi paa en lang Stang ude i Strandkanten. Kort efter observeredes en Robaad vi raabte og skreg og svingede med Armene, Baaden ændrede Kurs og styrede mod Strandbredden, men nu var det Casper, der »lurede os«, i den Baad laa nemlig Snapsen og Isen! Hurra! Hurra!

Casper og Ellehammer blev baaret i Guldstol, og efter Frokosten bad vi Ellehammer, om han ikke i Dagens Anledning vilde gøre en Opfindelse.

Denne lod heller ikke vente længe paa sig, og da vi skulde lave Kaffe selv, havde vi god Brug for en Opfinder. — Komplicerede Rækker af Sten blev stillet op, Side om Side, Trækkanaler blev bygget, Aske- og Ildsted beregnet, Træer fældet, 40 Mand svedte! Grene blev kunstfærdigt lagt til Rette, og efter 1½ Times Anstrengelser da vi skulde tænde op — — — ja saa havde Egebjerg i Mellemtiden lavet Kaffen paa et ganske almindeligt Baal!

Ja! i Sandhed en ganske herlig Dag! da Baaden kom for at hente os, gik Claus først om Bord, da den var sejlet! PLASK —!!

Tjener! to Øl!

Ja, men kan du huske, da vi sejlede i Kreaturpram til Saltholm og lavede »Skattejagt« paa to Kasser Øl.

Ja du, eller det Aar i Trørød Hegn, da Robert Svendsen blev »Buekongen«!

Nej, men kan du huske, da vi badede i Julebæk, det var det Aar, da Højriis var med, og senere tog vi op til et Skovløberhus og spiste Frokost, her var det, at C. C. Larsen løb Sækkeløb, det var der Flugt over! — og Mester Nielsen sejrede i Æggeløb, det var vel Energi!

Tjener! to Øl! (nu er vi snart i Stemning!)

Næ, den bedste Tur var nu alligevel den, der begyndte ved Islands Brygge, hvor vi skulde gaa om Bord og sejle »ud i det blaa« (det var Foltmann, der havde tilrettelagt Turen, saa den skulde selvfølgelig begynde lige ud for hans Adresse).

Naa! Langebro rundt (det var i de Tider) og vi stod ud i det fri! Første Stop: Tuborg Havn! vi skulde »se« Bryggeriet. Jeg husker tydeligt, at Claus og jeg standsede ved en Maskine, der stemplede Kapsler paa Ølflaskerne. Dum, dum, dum, dum! lød det, et imponerende Syn at se alle de Flasker paa Samlebaand passere den Maskine for at lukkes.

Claus var Matematiker, jeg havde Stopur med, og vi beregnede saa, hvor mange Flasker der blev lukket paa fem Minutter, det var ikke Smaating! Da vi havde »set« Bryggeriet, blev vi inviteret op for at »smagsprøve« de forskellige Bryg, og medens vi sidder og drikker, hører vi en Lyd: dum, dum, dum, dum! Maskinen der sætter Kapsler paa. Sporten tager os! Som en Løbeild gaar det ned langs Bordet: Kan vi holde Tuborgs Produktion Stangen? Vi arbejder!



Efter et anstrengende Skyttestævne i Trørød Hegn kaares »Buekongen«.

Produktion paa Nul, i 22% Minut, saa maatte vi give op! Men, Bunden, var lagt!

Tjener! to Øl!

Saa sejlede vi videre til Taarbæk,

Gang han kom til en Flagstang, satte han af, tog fat i Flagstangen med Hænderne og svingede Benene ud over Vandet og ind igen. Der var mange Flagstænger, og vi raabte Hurra hver Gang. Dog, et Sted svipsede det! Der var nemlig for Symetriens Skyld anbragt en ekstra Flagstang og den sad fast med et enkelt Søm.

Det Syn glemmer jeg aldrig!

Ricard tog Tilløb, som en Tyr ser en rød Klud, og sprang! Et flot Spring! Han greb sikkert med Hænderne! Han svingede i en flot Bue Benene ud over Vandet! Stangen brast, og Ricard forsvandt for vore Øjne! Atter et PLASK!!

Hør! Klokken er mange! vi skal hjem. Farvel Moses! og gid vi skulde ud i Aar. — — — Ja, hørt, det bliver dejligt, naar vi skal ud igen! Farvel!



Fra et af de indledende Heat i det store Sækkeløb ved Skovløberhuset.

Alle trækker Kapsler af Flasker! Alle drikker! Her gælder det! Tavshed! medens Mennesket søger at overgaa Maskinen. Man hører Stempelslag fra Bryggeriet, dum, dum, dum, dum! det er Flasker der »kapsles« og oppe hos os: svup, svup, svup, svup! Kapsler der trækkes af Clausen beregner Antal, Sekunder, Tryk, Gurglen, — og efter hans Beregning holdt vi Tuborgs

gik op i Skoven og spiste Frokost. Bagefter legede vi mange morsomme Julelege (som afdøde Gissemand sagde) og henunder Aften havde vi Besvær med at faa alle ned til Havnen til Hjemturen. Havnen var smukt dekoreret med Flag paa de permanente Flagstænger, Havnen rundt, og her gik Ricard Andersen »amok« ... Han gik langs med Bolværket, og hver



FRA FORENINGENS LIV

*Direktør August Jensen giver i causerende Form
et Billede af Foreningens Liv gennem Tiderne.*

FOR mig begyndte det en Dag i Marts for ca. 17 Aar siden. Jeg havde mellem det berygtede Taarn i Pladsens nordøstlige Hjørne og Strickers Batteri udfor Kløvermarken faaet en L.V.G. til at beskrive 5 (maaske godt og vel) ganske flotte 8-Taller, og efter en vel tilendebragt Landing — hvor den store Høne, som næsten altid holdt til i Pladsens nordøstlige Hjørne, lige undgik at blive klemt flad af Haleplanet — skred jeg, glad over Berdriften — altsaa den med 8-Tallerne, ikke den med Hønen — frem mod Messen.

Paa Trappens andet Trin blev jeg modtaget af Kassereren for »Danske Flyvere«, som overrakte mig to Lapper Papiir, hvoraf den ene udgjorde Kvittering for Indskud og den anden for Kontingent. Da Kassereren, efter at have lettet mig for disse Beløb, opdagede, at jeg endnu disponerede over ca. 2 Kroner, fæstnede han umiddelbart efter med højre Haands Tommel- og Pegefinger (venstre Haand var beskæftiget med at modtage Betaling) »Danske Flyvere«s Emblem paa mit venstre Bryst — eller maaske rigtigere paa venstre Side af mit Bryst — og dermed var Optagelsesceremonien afsluttet.

At nævnte Kasserer, som altsaa har anvendt tilsvarende energiske Incassometoder, senere er bleven befordret til Generalsekretær, viser Bestyrelsens Indstilling overfor Medlemmernes Vel. Derefter kunde mit Foreningsliv begynde.

Starten var lovende. Det blev meddelt mig, at jeg nu kunde søge Foretræde hos Skolechefen og anmode om Tilladelse til — efter Tjenestetid at give Portvin til samtlige Tilstedeværende. Tilladelsen blev givet, og da jeg have disponeret over et efter de gamles Mening passende Beløb — det blev naturligvis ikke betruet mig at købe Vinen — havde jeg ikke mere med den Sag at gøre. Jeg skylder dog Sandheden at sige, at jeg selv fik et Glas med.

Ved en Aftenfest senere i samme Maaned, hvor hver betalte sin Kuvert, blev min Optagelse i Flyvernes Kreds konfirmeret.

Jeg slap altsaa — økonomisk set — relativt smertefrit fra min Optagelse, idet man — omend nødtvungent paa Grund af det stigende Antal Medlemmer — allerede paa det Tidspunkt havde droppet den Skik, at den arme Certifikattager skulde betale hele Gildet.

Før havde det nemlig været anderledes.

Nogle Dage tidligere indtraf det Tilfælde, at tre Flyvere havde faaet Certifikat paa samme Dag, og i Erkendelse af hvad dette medførte, tog de hinanden i Haanden og vandrede til et Pengeinstitut, hvor de — ved gensidig at kautionere for hinanden — opnaaede et efter Datidens Forhold gevaldigt Laan, vistnok 600 Kr. Derfra gik Turen til Wivel (senere omdøbt til Wivex), hvor de gamle havde givet Udtryk for, at de kunde tænke sig at indtage Festmaaltidet. De tre havde dog kun Ordre til at reservere det fornødne Antal Pladser; hvad der skulde rekvireres af Fødemidler m. v., skulde de andre nok paatage sig.

De gamle mødte op — fuldtalligt — og man forhørte sig straks hos de tre Delinkventer om, hvorledes det økonomiske Grundlag var, og da de trak Kuverten med Pengene frem, overtog Festens Leder Beløbet med en Bemærkning om, at han dermed samtidig vilde aflaste dem for yderligere Besvær med Tilrettelæggelsen af Aftenen, og at det jo iøvrigt altid var farligt — for ikke at sige ganske

uhørt, at to saa nybagte Flyvere gik med et saa stort Pengebeløb paa sig.

I det mindste en Gang om Maaneden i flere Aar efter sørgede Pengeinstituttet for at minde de paagældende om, at de var blevet optaget i Flyvernes Kreds.

Efter den paabegyndte regelmæssige Antagelse af Elevhold for ca. 17 Aar siden, hvorefter adskillige nye Medlemmer hvert Aar kunde forventes at ville tilgaa, ændrede man Kurs. »Danske Flyvere« indstiftede en Optagelsesfest, som under normale Forhold afholdtes i Januar Maaned, og ved denne Lejlighed er de nye Flyvere nydende i Stedet for at være ydende.

De faar overrakt »Danske Flyvere«s Emblem af Foreningens Protektor; de hyldes i Taler og Sang og faar i det hele taget med det samme Lov til at opføre sig som Ligmænd med de gamle, alt for den samme Kuvertpris, som ethvert gammelt Medlem ogsaa maa betale. Det kan en og anden gammel Rotte jo nok gaa og blive lidt lysegrøn af Misundelse over.

*

Foredrag.

»Danske Flyvere« arrangerer i Vinterhalvaaret belærende og oplysende Foredrag for Medlemmerne. Det vidner ogsaa om den gode Disciplin, der er indenfor Foreningen, at disse Foredrag — uanset deres Lødhed — altid paahøres med stor Interesse saavel af de, der sidder i selve Foredragssalen, som af de der mageligt henslænger sig i bløde Stole i de tilstødende Lokaler. Det er en ufravigelig Regel, at Foredraget belønnes med kraftigt Bifald, og at Formanden giver Udtryk for, at netop det Foredrag er det bedste vi har hørt i denne Sæson.

Jeg anfører dette til Beroligelse for kommende Foredragsholdere og for at opmuntre til at melde sig som saadan.

*

Bridgeaftener og lignende.

Alle Vinterhalvaarets Mødeaftener er dog ikke belagt med Foredrag. Under Betegnelsen »Bridgeaften« spilles der for-



skellige Slags Kortspil. Hertil har de i de senere Aar benyttede Lokaler vist sig særdeles anvendelige, ogsaa fordi man kan indespærre de mere højrestede Spillere i et Lokale for sig selv. Fra dette Rum — der er anbragt saa snedigt, at den paa Raadhuspladsen patrøllierende Politibetjent ikke kan opfange nogen Lyd fra dette Selskab — kan der dog i de tilstødende Lokaler opfanges enkelte Udraab. Hvilket Slags Spil der spilles, kan jeg ikke røbe, men ofte lyder Udraabet »to Gange Stang« eller »det gaar i et Rap«, som synes velegnet til at bibringe den udenforstaaende det Indtryk, at det maaske er en Slags Andespil.

Rigtigt Andespil (altsaa saadan et om røgede Skinker, Flæsk og Frugtvin) afholdes ogsaa en Gang om Aaret. Bestyrelsen lægger megen Vægt paa, at dette Andespil afholdes, idet den — ved et Trick, som endnu ikke er opdaget — i de senere Aar har set sit Snit til at lade dens Medlemmer vinde alle — i det mindste alle de mere værdifulde — Præmier.

Som Paaskud for en Tivolitur afholdes straks efter dette Etablissements Aabning om Foraaret, en Kegleaften, hvor en Keglekonge bliver kaaret. Keglekongen faar — saafremt det paagældende Bestyrelsesmedlem har husket Pokalen — overrakt en Vandrepokal, som han tilpligtes at opbevare samt at brand- og tyveriforsikre indtil Afleveringen næste Aar. Derved sparer Foreningen den Udgift.

Et Rygte om, at en Pokalvinder Dagen efter at han havde faaet den overrakt, stampede den hos »Onkel« — hvorved den automatisk blev brand- og tyveriforsikret — og først indløste den Aaret efter, vinder ingen Tiltro i bedre Krædse.

*

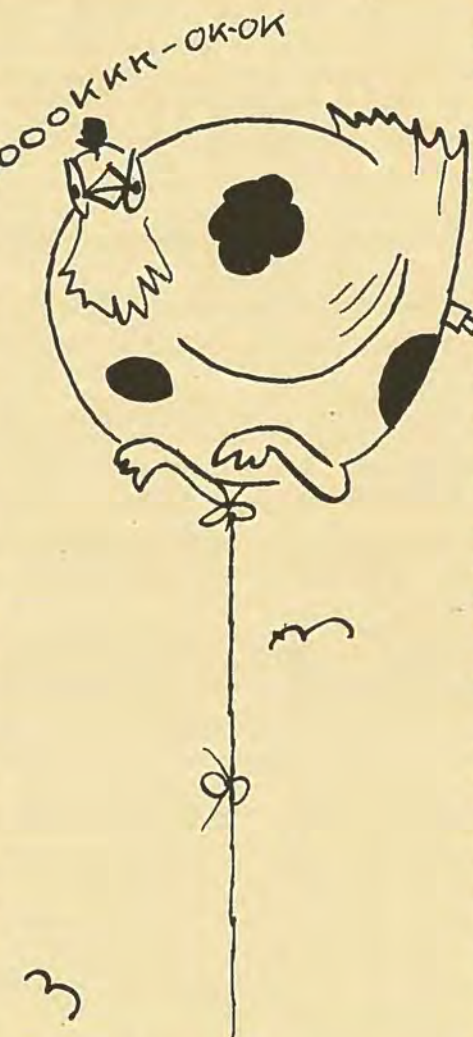
Foreningslivet iøvrigt.

I en Forening af »Danske Flyvere«s Struktur og Format sker der naturligvis meget mere, end der her kan redegøres for.

Alle Medlemmernes Hjertebarn er Danske Flyveres Fond, af hvis Midler der ydes Hjælp til forulykkede danske Flyvere eller deres Efterladte, og Medlemmerne søger til Stadighed enhver Udvej for at skaffe Fonden yderligere Midler.

For en Del Aar siden sad nogle Medlemmer en Eftermiddag i Messen paa Kløvermarken, og som saa ofte før faldt Talen hen paa, hvorledes Fondens Kapital kunde forøges.

Et Forslag om Start af en Foredragstournee blev fremsat og vandt almindelig Tilslutning. Fire Mand meldte sig straks som villige til at udarbejde og afholde



Foredrag, hver om sit Emne. Dels af Hensyn til det kammeratlige Samvær — det skulde jo helst ogsaa være en Fornøjelsestournee — og dels for at give Publikum noget for Pengene, blev det besluttet, at alle fire skulde rejse sammen og i Rækkefølge holde hver sit Foredrag paa ca. 20 Minutter.

Før Landstourneen skulde løbe af Stabelen, vilde man dog foretage et Stikprøveforedrag. Slagelse blev udset hertil, baade fordi det maatte anses for at være en By af passende Størrelse, og fordi det kunde kombineres med et Besøg hos vor gamle Ven Ehlers.

Efter Besigtigelse af flere Lokaler, som alle blev kasserede, fordi de var for smaa, faldt Valget paa Casinos Teatersal, som ganske vist ikke kunde rumme mere end ca. 1000 Mennesker, men naar Slagelse nu engang ikke havde noget »Forum«, maatte man jo slaa sig til Taals med det.

En Lørdag — saavidt jeg husker om Foraaret lige efter Løvspringstid — med straalende Solskin fandt Begivenheden Sted. Vi startede med høj Hat og Eftermiddagsbumleren, skiftede til Smoking i

Kupeen, og memorerede hver paa sit Foredrag. Ankom 1 Time før Foredragstiden og begav os straks til Teatersalen, hvor vi tog Ophold bag Fortæppet for, naar Tiden var inde, enkeltvis at træde frem foran det store Publikum og for at udgyde vor Visdom.

At Vejret maaske kunde friste en og anden af de gode Slagelseborgere til at tage i Skoven i Stedet for at sætte sig ind i en mørk Teatersal, var jo helt utænkeligt, naar saadanne 4 Kanoner vilde ulejlige sig med at underholde dem; men det kunde maaske tænkes, at Tilstrømningen i nogen Grad kunde paavirkes af, at Aarets største Marked afholdtes i Slagelse netop den Dag.

Klokken 7 $\frac{3}{4}$ mødte Ehlers med Familie, Bekendte, Funktionærer fra sin Virksomhed og andre, som han havde Haands- og Halsret over, og ved næste Kig i Hullet i Fortæppet konstateres det, at der nu ogsaa var mødt nogle Publikummer, som ingen af os kendte.

Klokken 8 bød første Foredragsholder velkommen og bad den Herre, som sad saa alene paa 5. Række, om at flytte frem til de andre 57, der havde fordelt sig paa de to første Rækker. Billetsalget blev lukket. Kontrollørerne afskedigede (de arbejdede paa Timebetaling) og Forestillingen begyndte. Galgenhumoren bag Fortæppet forløstes i befriende Latter, og Publikummerne syntes ogsaa at more sig ganske godt; om dette var over Foredragene eller over os, foreligger intet oplyst.

Næste Dag skrev Pressen, at Besøget havde været jævnt godt — man paastod, at han var blevet bestukket med en Pilsner.

Fra dette Stikprøveforedrag tilflød der »Danske Flyvere«s Fond en Kapital, hvis nøjagtige Størrelse jeg ikke husker, men naar jeg siger 24 Kr. 17 Øre, er jeg vistnok i Overkant. Dette gode Resultat skyldtes dog særlig den Omstændighed, at Ehlers havde betalt et rundt Beløb for at skaffe sig og sine denne sjældne Oplevelse.

Efter moden Overvejelse blev Landstourneen udsat indtil videre — — — og det har den været lige siden den Dag.



GAMMELT OG NYT



PAA Billedet til venstre ses Det Danske Luftfartselskabs første Trafikflyvemaskine, en engelsk D.H. 9, paa Luft-ruten København—Hamburg i 1923. De aabne Rum var ikke særlig bekvemme at sidde i, hverken for Flyveren eller Passagererne, der alle maatte klædes paa, som om de skulde ud paa en Nordpolsekspedition. Flyveren, der staar til højre i Billedet, er iført et Par tykke pelsforede Over-træksbenklæder og en pelsforet Frakke, medens Passa-



gererne — de to eskimolignende Skikkelser — er blevet svøbt ind i svære, ikke særligt flatterende, Pelsfrakker. Flyveren i Dag ser anderledes ud, naar han starter paa sin Rute. Paa Billedet til højre ses en af D.D.L.'s Besætninger foran Condor'en. Luftkaptajnen og de øvrige Medlemmer af Besætningen er iført klædelige Uniformer, og i den lukkede Førerkabine er der ikke Brug for nogen pelsforet Overmundering.

FORENINGENS EMBLEM



FORENINGENS første Emblem, som er vist i fuld Størrelse paa hosaende Billede, blev tegnet af Sølvsmeden, Erik Magnussen. Det var 6 cm bredt med forgyldte Vinger og Krone; Midterpartiet var en Ring af rød Emaille omkring et hvidt Felt, hvori Bogstaverne DF var anbragt.

Emblemet blev bl. a. baaret af Hærens Flyvere til Uniform, indtil Flyverkorpsset fik sit eget militære Flyvermærke.



Foreningens nuværende smukke Sølvemblem er betydeligt mindre; det er 2,5 cm bredt. Midterfeltet med Bogstaverne DF krones af en Flyverhjelme, hvorpaa der er anbragt et Par Flyverbriller. Denne saakaldte Styrhjelme anvendtes i gamle Dage; det var en stiv Læderhjelme med en bred Kant forneden, og den var udmærket egnet til Formaalet: at beskytte Hovedet mod eventuelle Følger af sprængte Barduner og løsrevne Træstumper efter en »haard Landing«.



DET var lidt besværligt at komme om Bord i det Friederichshafen-Søluftfartøj, som D.D.L. anvendte paa sin Rute København—Warnemünde i August 1920. Passagererne maatte entre op ad en høj Malerstige, inden de naaede paa Plads.

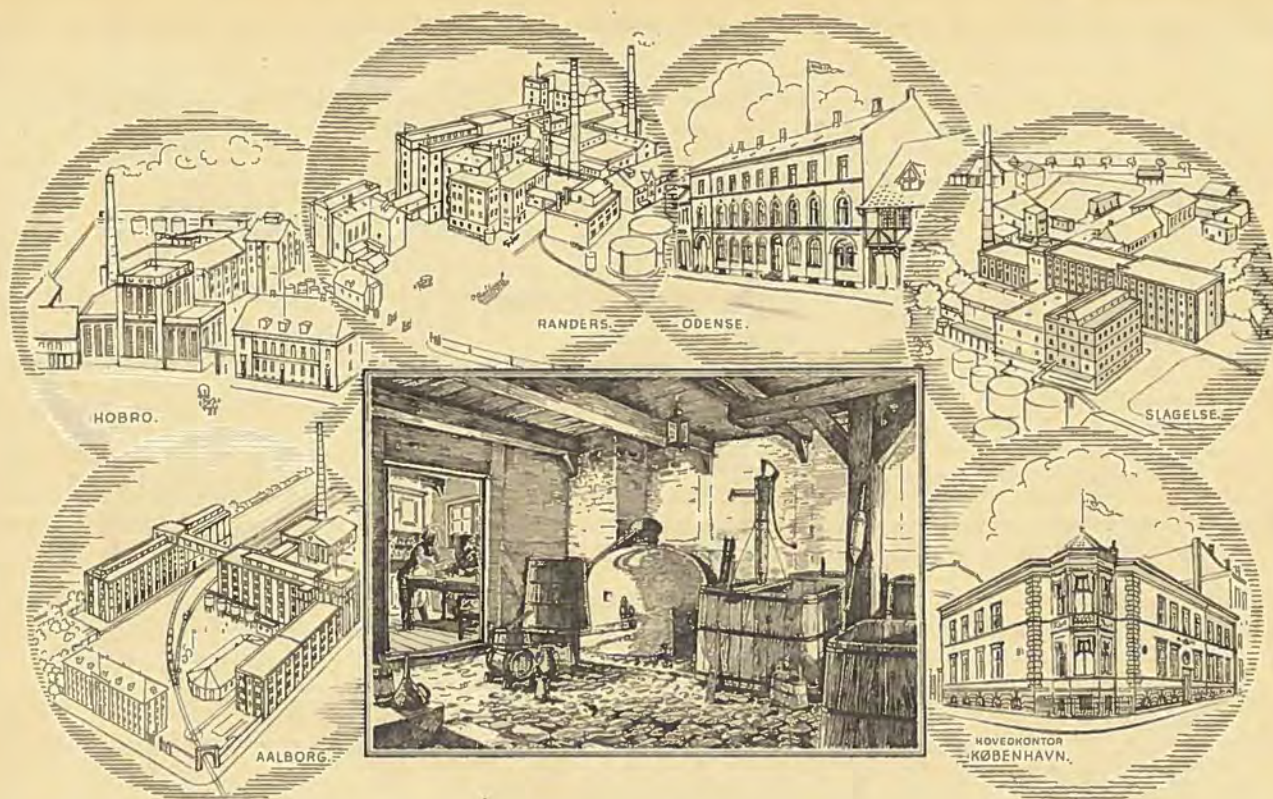
SUNDFLYVNINGSMÆRKET



IAnledning af 20-Aarsdagen for Robert Svendsens Sundflyvning, den 17. Juli 1930, havde »Danske Flyvere« ladet fremstille et Sundflyvningsmærke, som blev solgt til Fordel for Fondet. Det smukke Mærke, der er tegnet af Otto C., blev anbragt paa Breve og Postkort, som paa Aarsdagen blev fløjet fra København til Malmø i den Maskine, hvori Jubilaren blev befordret til Malmø. Ved Velvillie fra Postvæsenets Side fik Mærket paatrykt et særligt Stempel, som efterhaanden har givet det en ikke ringe filatelistisk Værdi.

„Danske Flyvere“s Bestyrelse

FORENINGENS nuværende Bestyrelse bestaar af følgende: Oberst Tage Andersen, Formand, Oberstløjtnant C. C. Larsen, Generalsekretær, Kaptajn H. J. Pagh, Kasserer, Ingeniør Cai Caspersen, Orlogskaptajn Axel Schmidt, Materielmester Victor Petersen, Direktør August Jensen, Direktør H. Ove Høgsted og Luftkaptajn E. Damm.



D.D.S.F. omfatter al Fremstilling af Gær og Sprit i Danmark. Udviklingen fra det gamle Brænderi til det moderne Fabrik-anlæg er sket i Løbet af det sidste halve Aarhundrede, og Koncentrationen indenfor Industrien har skabt Muligheder for at naa de bedste Produktionsresultater. Selskabet er baade en Industri- og Handels-Virksomhed, der har Fabrikker og Salgsafdelinger Landet over. De vigtigste Varer, der fremstilles og sælges, er Gær, Sprit, Akvavit og Likør.

GÆR

er en følsom Vare; men gennemført Hygiejne og moderne Produktionsmetoder har skabt dansk Brødgær, som ved sin Holdbarhed og konstante Kvalitet giver gode Resultater for Bageren og Husmoderen.



SPRIT

Langt den største Del af Spritten sælges som denatureret Sprit. Det vil sige, at Spritten er tilsat Stoffer, der gør den uanvendelig til Drikkebrug. Denatureret Sprit

anvendes i stadig stigende Omfang indenfor Industri, Haandværk og Husholdning. Hos Købmanden udleveres en lille Brochure, der giver Anvisning paa de mange Omraader indenfor Husholdningen, hvor De kan have Nytte af denatureret Sprit. Som Kølvædske til Automobileer har denatureret Sprit (Kølersprit) vundet almindelig Udbredelse, og til Afvaskning af



Heste er denatureret Sprit uundværlig, hvis man vil holde Hesten ren og blank i Huden. Sprit, der ikke er denatureret, bruges blandt andet paa Hospitaler, paa Apoteker, til videnskabelige Formaal og som Forskæringsprit.

AKVAVIT

fremstilles nu af den fineste og reneste Sprit. I gamle Dage producerede de mange Brænderier Landet over deres forskellige mere eller mindre rene Typer af Brændevin eller Akvavit. Aalborg Taffel Akvavit — den røde Aalborg, som den populært kaldes — der første Gang blev fremstillet

i 1846, blev hurtigt det førende Mærke og er det stadig. Den røde Etiket med Aalborg-Navnet er kendt baade i Danmark, i Skandinavien og over det meste af Kloden. I en klar hvid Flaske sælges Aalborg Extra Akvavit: Akvavitten med Vinsmag.



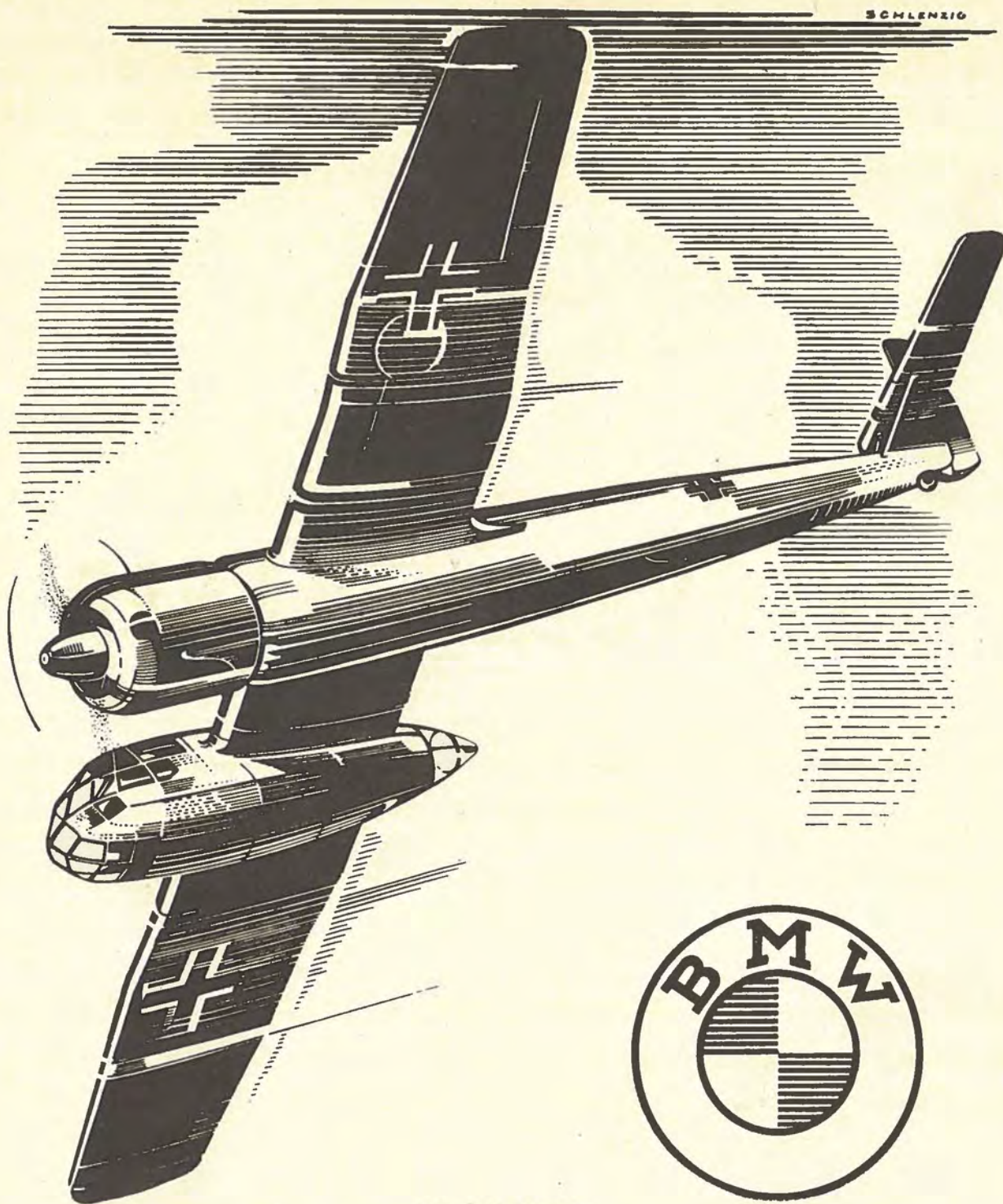
C. L. O. C. LIQUEUR

er Beviset for, at det er muligt at fremstille dansk Likør af høj Kvalitet. Det var kun naturligt, at D.D.S.F. i Kraft af sine Erfaringer indenfor Spiritusfremstillingen ogsaa tog Produktionen af Likør op. Der er bragt tre Typer C.L.O.C. Liqueur i Handelen, nemlig C.L.O.C. BRUNETIKET, C.L.O.C. ORANGE og C.L.O.C. CACAO — tre Likør-mærker, der supplerer hverandre. De er alle fremstillet af fineste Raastoffer og forædlet gennem Lagring.



AKTIESELSKABET

DE DANSKE SPRITFABRIKKER.



LUFTKØLEDE

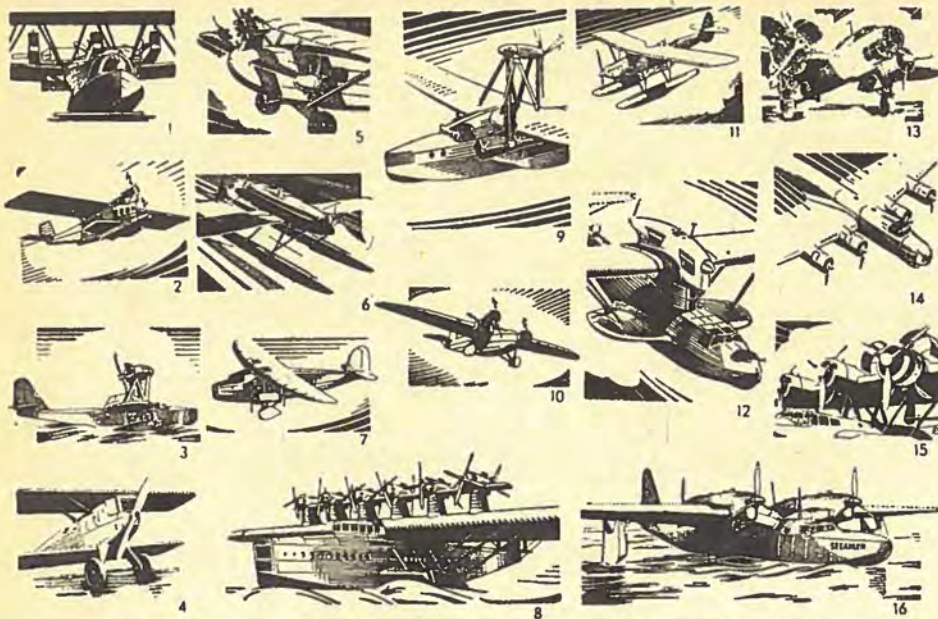
Højtydende
STJERNEMOTORER

DOBBELTSTJERNEMOTOR BMW 801 I BLOHM & VOSS BV 141

BETONSTARTBANER

**CHRISTIANI & NIELSEN
WRIGHT, THOMSEN & KIER**

Motorernes Anbringelse i Flyvemaskiner



Forskellige Dornier-Typer: 1) Do I bygget i 1914, 2) Do »Delphin«, 3) Do »Libelle«, 4) Do I, 5) Do »Merkur« (i Specialudgave med 3 Motorer), 6) Dornier Racemonoplan (Projekt til Schneiderløbet), 7) Do K, 8) Do X, 9) Do 14, 10) Do Y, 11) Do 22, 12) Do 18, 13) Do 17, 14) Do 19, 15) Do 24, 16) Do 26.

DA Diplomingeniør Claudius Dornier i Sommeren 1914 grundlagde sin Flyvemaskinefabrik ved Friedrichshafen med det Formaal at bygge store Metalflyvemaskiner, var der ikke ret mange, som troede, at han vilde faa Held med sine temmelig dristige Planer; men Tiden har vist, at Dornier var inde paa det rigtige. I Aarenes Lob er en lang Række Typer udgaaet fra Fabrikken ved Bodensøen, og det er interessant at se, hvor forskelligartede de er. Det har været baade Landflyvemaskiner og Søluftfartøjer, og af de sidste har der været nogle med Pontonunderstel, medens andre — og største Parten — har været Flyvebaade. Den største Forskel synes der at have været paa Motorernes Anbringelse.

Den mest enkle Konstruktion er selvfølgelig den *eenmotorede* Flyvemaskine, og her har Motoren saavel paa Land- som paa Søluftfartøjerne været anbragt forrest i Kroppen. Men allerede da »Delphin« (Fig. 2) kom frem i 1920, blev Motor og Propel anbragt et andet Sted, nemlig ovenpaa Kroppen, da den i modsat Fald vilde komme til at ligge alt for lavt. Ved Typen »Libelle II« fra 1921 (Fig. 3) har man anbragt Motoren paa en høj Buk ovenpaa Bæreplanet for at faa Propellen tilstrækkelig langt væk fra Vandet.

Den *tomotorede* Type var egentlig en Løsning, man var tvunget til at slaa ind paa, fordi der ikke fandtes nogen Flyvemotor med tilstrækkeligt mange HK. Og man gjorde det egentlig ikke uden Betænkning, fordi to Motorer betød den dobbelte Modstand med mindre de blev anbragt i Tandem, d. v. s. bagved hinanden. Tandemanordningen medførte imidlertid visse Kølevanskeligheder for den bagste Motor; men dette Spørgsmaal fik man dog løst. Tandemanordning har med tilfredsstillende Resultat været anvendt i de forskellige »Wak«-Typer og Do 18 (Fig. 12).

I de Typer, hvor Motorerne er anbragt ved Siden af hinanden, er de førnævnte Kølevanskeligheder ikke til Stede; Eks.: Do F, Do 23, Do 17 (Fig. 13), og Do 215 og Do 217. Og hvordan forholder disse Maskiner sig saa, hvis en Motor svigter? I Grunden meget godt: De kan holde deres Højde med een Motor alene, og Forholdet er blevet betydeligt bedre, efter at man er begyndt at anvende Propeller med helt vendbare Blade. Helt saa godt som Tandemanbringelse er det dog ikke.

En særlig Anbringelse af de to Motorer udviser Typen Do 14 (Fig. 9), som var en Forsøgstype til en Atlanterhavsflyvebaad. Her anbragte man

to Motorer i den baadformede Krop og lod dem gennem en Udveksling trække en Propel med en meget stor Diameter, anbragt paa en Buk ovenpaa Bæreplanet. Det havde den Fordel, at man hele Tiden under Flyvningen kunde komme til Motorerne.

I Begyndelsen blev der rettet den Indvending mod de flermotorede Luftfartøjer, at f. Eks. to Motorer vilde give Anledning til dobbelt saa mange Vanskeligheder som een. Paa en Maade var det ogsaa rigtigt; men det er ikke Tilfældet mere i Dag, hvor man raader over de moderne, driftsikre Motorer. I Dag er Overisning og usigtbart Vejr langt hyppigere Aarsag til Vanskeligheder under Flyvningen end Motorhavarier, selvfølgelig ganske bortset fra Følgerne af Beskydning. Dernæst: Sandsynligheden for at begge Motorer skal svigte paa een Gang, er hverken værre eller bedre end Forholdet er med et eenmotoret Luftfartøj.

Ved Anvendelse af 3 Motorer bliver Forholdet noget bedre, og dette Arrangement har f. Eks. været anvendt i Do »Merkur« fra 1925—26 (Fig. 5), hvor de to Sidemotorer var anbragt under Planet og den tredje Motor ovenpaa den forreste Del af Kroppen. Da man senere fik Bæreplaner med meget tyk Profil kunde Sidemotorerne anbringes i Planet, som f. Eks. paa Do Y fra 1931 (Fig. 10). Paa en Landflyvemaskine var denne Løsning lige til; men for en Flyvebaads Vedkommende maatte der tages Hensyn til, at Propellerne gik fri af Vandet. I Do 24, der blev bygget i 1935 (Fig. 15) blev Problemet løst ved at anbringe Bæreplanet paa nogle Baldakiner ovenover den baadformede Krop.

Ogsaa den firemotorede Udførelse har Dornier-Fabrikens Konstruktører arbejdet med for at finde den bedst mulige Løsning. Landflyvemaskinen Do 19 fra 1936 (Fig. 14) kan tjene som Eksempel paa den almindeligt anvendte Anbringelse af fire Motorer. At anbringe de fire Motorer i Tandem to og to bagved hinanden er endnu bedre. Det blev allerede benyttet i en af Dorniers ældste Konstruktioner, RSII, senere i Typen »Superwak« og senest i Do 26 fra 1938 (Fig. 16).

Kronen paa Værket er uden Tvivl Do X (Fig. 8), der blev udstyret med 12 Motorer. Den kom frem i 1929—30. De tolv Motorer var anbragt parvis i Tandem i 6 Motorgondoler ovenpaa Bæreplanet. Anvendelsen af de man-

Hvor længe varer en Krigsflyvers Uddannelse?

UNDER den nuværende gigantiske Luftoprustning, hvor de krigsførende Landes Flyvemaskinefabriker kappes om at fremstille de flest mulige Maskiner i Døgnet, bliver der saa ofte spurgt, om Uddannelsen af Personel nu ogsaa kan følge med den vældige Materielproduktion, — og endvidere hvor længe det varer under de Forhold at uddanne en krigsbrugelig Flyver, og hvad det koster. At give et blot nogenlunde udtømmende Svar paa Spørgsmaalet er ikke muligt paa nuværende Tidspunkt paa Grund af manglende Oplysninger; men paa et af dem — Spørgsmaalet om hvor længe en Krigsflyvers Uddannelse varer — kan der for et enkelt Lands Vedkommende gives et Svar, uden at dette dog maa tages som en almen gyldig Regel for andre af de krigsførende Landes Vedkommende.

En amerikansk flyvemilitær Skribent har givet nogle Oplysninger om Flyveruddannelsen i U. S. A., og han siger, at det fastsatte Uddannelsesprogram for Luftvaabnet bl. a. tilstræber en »Aarsproduktion« paa 30.000 Flyvere og 100.000 Mand Jordpersonel. Hertil kommer, at U. S. A. har paataget sig at uddanne 8000 Flyvere for England om Aaret. Gennemførelsen af et saa stort Program kan selvfølgelig ikke ske lige med det samme, men der arbejdes for fuld Kraft paa at føre det igennem.

Før Oprustningen paabegyndtes havde Hærens Flyvevaaben kun to Skoler til Uddannelse af Flyvere, nemlig ved Kelly og Randolph. Med disse to Skoler som Basis paabegyndtes der i Slutningen af 1940 Oprettelsen af tre store Uddannelsescentre,

to i de sydlige Stater (ved den mexikanske Havbugt) og et i Kalifornien. Man havde valgt disse Omraader, fordi de set fra et flyvemæssigt Synspunkt frembød de gunstigste Vejrforhold og muliggjorde Flyvning hele Aaret rundt.

Indenfor hvert af de tre Uddannelsescentre er der blevet oprettet en Mængde forskellige Skoler, og der anlægges stadigt nye Flyvepladser og oprettes nye Skoler. Indenfor det sydøstlige Uddannelsescenter er der f. Eks. i Øjeblikket 42 forskellige Flyveskoler i Virksomhed.

Uddannelsen ved de amerikanske militære Flyveskoler er ordnet paa den Maade, at Eleverne gennemgaar tre forskellige Skoler efterhaanden som Uddannelsen skrider frem. En Flyverelev ved det sydøstlige Træningscenter faar saaledes — efter at have gennemgaaet fem Ugers almindelig militær Uddannelse paa Maxwell Field — sine første Flyvetimer paa en af Distriktets 15 Flyveskoler for Begyndere. Uddannelsen varer her 10 Uger, i hvilken Periode Eleven det meste af Tiden faar Dobbeltstyring. Soloflyvning finder dog Sted de sidste Uger. Efter de 10 Ugers Ophold paa Begynderskolen foregaar den store Udrensning af de Elever, som har vist sig mindre egnede til fortsat Flyveruddannelse. Afgangsprocenten, der er meget høj, ligger som Regel omkring 40 pCt.

Af de afgaaede Elever bliver de fleste imidlertid i Tjenesten og overflyttes til andre Skoler indenfor Distriktet for at blive uddannet til Bombekastere eller Observatører. De, der skal fortsætte Flyveruddannelsen, gaar fra

Begynderskolen (den elementære Flyveskole) over til den egentlige Flyveskole, hvor Uddannelsen ligeledes varer 10 Uger, d. v. s. fra Elevens 16de til hans 25de Uddannelsesuge.

Af den Slags Flyveskoler findes der syv indenfor det sydøstlige Træningscenter. Her uddannes Eleverne paa mere komplicerede Flyvemaskintyper, men dog stadig paa rene Skolemaskiner. Paa de to første Flyveskoler er Uddannelsen standardiseret; alle Elever faar nøjagtig den samme Uddannelse.

Naar den 25de Uddannelsesuge er gaaet, er den grundlæggende Flyveruddannelse afsluttet, og Eleverne flyttes over til forskellige Skoler, hvor de fortsætter deres Flyveruddannelse enten paa Jagere, Bombere, Rekognosceringsluftfartøjer o. s. v. Denne fortsatte Specialuddannelse, der ogsaa varer 10 Uger, skal gøre dem egnede til at forette Tjeneste ved de respektive Flyverafdelinger. Indenfor det sydøstlige Træningscenter findes der 9 saadanne Flyveskoler. Uddannelsen foregaar paa Krigsflyvemaskiner, hvorved Eleven faar den sidste Omgang, inden han skønnes egnet til at overgaa til aktiv Tjeneste ved en Krigsflyverafdeling. Eleverne kommer saaledes hertil efter 35 Ugers Uddannelse, hvoraf de første 5 udelukkende har været anvendt til Uddannelse paa Jorden.

Hvordan Kvaliteten af de amerikanske Flyvere er efter 35 Ugers Uddannelse, er svært at bedømme, da der ikke foreligger detaljerede Oplysninger om Flyvetid, Undervisningsplan m. m. Til Sammenligning kan nævnes, at Flyveruddannelsen i Sverrig i Øjeblikket varer 21 Maaneder, deraf 9 Maaneders grundlæggende Flyveruddannelse og 12 Maaneders Videreuddannelse, — eller 90 Uger i Modsætning til Amerikanernes 35 Uger.

ge Motorer til en saa stor Flyvebaad var dengang en Nødvendighed, fordi den krævede ca. 7000 HK., og da de største Flyvemotorer, som fandtes, i gunstigste Fald var paa 600 HK., maatte der anvendes ialt tolv.

Hvad vilde der ikke kunne opnaas i Dag med et Luftfartøj af lignende Størrelse, hvis man i Stedet for 12 Motorer à 600 HK., anbragt højt oppe over Bæreplanet, kunde nøjes med 6 Motorer à 1200 HK., anbragt indeni Bæreplanet — og tilmed havde Propeller med stilbare Blade?

Do.

F. A. I.'s Vicepræsident er afgaaet ved Døden.

FÉDÉRATION Aéronautique Internationale meddeler, at dets Vicepræsident, den svejtsiske Oberst *Emile Messner* er afgaaet ved Døden den 29. Maj.

Oberst Messner, der var Ærespræsident i l'Aéro-Club de Suisse, var en af Ballonsportens Pionerer. Han fik sin første Uddannelse som Ballonfører i 1900. I 1908 deltog han sammen med sin Chef, Oberst Theodore Schack, i Gordon-Bennett Løbet og holdt sig i

Luften i 73 Timer. I 1909, da Svejts organiserede det store Ballon-Løb, deltog han med Ballonen »Azurea« og placerede sig som Nr. 2. I 1910 deltog han i en lignende Konkurrence i U.S.A.

Senere interesserede han sig for Flyvningen, og var med til at skabe det svejtsiske militære Flyvevæsen, hvis Chef han senere blev. Samtidigt var han lige saa interesseret i den civile Flyvning. Han var bl. a. med til at starte det svejtsiske Luftfartsselskab »Swissair«, og blev dette Selskabs Vicepræsident. I 1927 blev han Vicepræsident i F. A. I.

Kaptajn E. Sætter-Lassen 50 Aar



DEN 15. Juli fejrede en af Flyvningens Pionerer, Kaptajn E. Sætter-Lassen, sin 50-aarige Fødselsdag, og han var i den Anledning Genstand for Hyldest fra mange Sider. Kaptajn Sætter-Lassen kom som ung Løjtnant til Tjeneste ved Hærens Flyveskole i Efteraaret 1916, og var derefter knyttet til det militære Flyvevæsen i mange Aar. Sætter-Lassen forenede fremragende Evner som Flyver med lige saa fortræffelige Egenskaber som Tekniker, og det gjorde ham til en højt skattet Lærer ved Flyveskolen. Hans store tekniske Viden kom ogsaa Flyvningen til Gode paa anden Maade, idet han f. Eks. i den Periode, hvor Nielsen & Winthers Flyvemaskinefabrik eksisterede var med til at konstruere flere af Fabrikens Flyvemaskinetyper.

I Slutningen af Tyverne gik Sætter-Lassen over i Forretningslivet og blev ansat ved Dansk Industri Syndikat, hvor hans grundige Indsigt paa det vaabentechniske Omraade fik afgørende Betydning for Firmaets Fremstilling af Flyvemaskinevaaben. En medvirkende Aarsag hertil har sikkert været Sætter-Lassens Evner som Skytte. Han er en fænomenal dygtig Skytte, han har taget et Utal af Danmarks-mesterskaber, og i nordiske og internationale Konkurrencer undværede man nødigt Sætter-Lassen, der engang blev Verdensmester i Skydning med Armériffel. Hans store pædagogiske Evner har derfor ogsaa været en stor Støtte for Skyttesagen herhjemme.

Flyvningens Bøger

»Luftinvasion«, af Kaptajnerne ved det svenske Flyvevaaben, Bill Bergman og Bjørn Lindskog. Albert Bonniers Forlag, Stockholm, 70 Sider. Sv. Kr. 3.75.

I populær Form har de to Forfattere givet en Oversigt over Luftinfanteriets Udrustning, Uddannelse og Anvendelse m. m. De fortæller om de forskellige Landsætningsmetoder: pr. Faldskærm, Svæveplan eller alm. Landsætning fra Transportmaskiner; endvidere om Luftinfanteriets Sammensætning og Udrustning; Faldskærmen; Uddannelsen af Faldskærmstropper; Angrebs- og Landsætningstaktik; Luftinfanteriet og den internationale Ret, samt om Afværgelsen af Luftlandsætning og Luftinvasion. Der er en Mængde Illustrationer i det lille populære og højaktuelle Værk.



Halvmillionær i D.D.L.



Flyvemekaniker Edwin Groth.

DA den ordinære Rutemaskine mellem København og Rønne landede i Københavns Lufthavn den 7. Juli havde Maskinens Mekaniker, Flyvemekaniker Edwin Groth, passeret sin første halve Million Flyvekilometer med D. D. L. Maskiner.

Edwin Groth blev ansat i D. D. L. i 1930 og var før den Tid knyttet til Marinens Flyvevæsen. I 1936 begyndte han at flyve paa Selskabets Ruter.

En Gave fra Sverige til de danske Svæveflyvere



Göta-Pokalen.

DEN svenske Direktør Osvold Arnulf-Olsson, der er Formand for Aeroklubben i Göteborg, har stillet en meget smuk Sølvpokal til Raadighed for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab til Anvendelse som en Vandrepris for Svæveflyvning. Pokalen, der er tegnet af Prins Sigvard Bernadotte og udført paa Georg Jensens Sølvsmiede, er blevet døbt Göta-Pokalen. Statutterne for dens Uddeling vil blive udarbejdet af Dansk Svæveflyver Union i Samraad med Aeronautisk Selskab.

Giveren har stillet en lignende Pokal til Raadighed for Kungl. Svenska Aeroklubben i Stockholm, og den er blevet døbt Alleberg-Pokalen; endvidere har Aeroklubben i Helsingfors faaet en tilsvarende Pokal, som har faaet Navnet Göteborgs-Pokalen.

*

Direktør Arnulf-Olsson er et fremragende Medlem indenfor den Kungl. Svenska Aeroklubben, og han har ved en tidligere Lejlighed skænket den svenske Aeroklub Bogen »Svenskt Flyg och Dess Männ«, der blev udgivet af Aeroklubben og solgt til Fordel for Klubben.



Alsidigheden af
den siden 1919 bestaaende

AUTOFLUG-Salgsafdeling

bevises ved de langt over 4000 forskellige Slags

FLYVEMATERIEL,

som Aar efter Aar er blevet leveret af Firmaet.

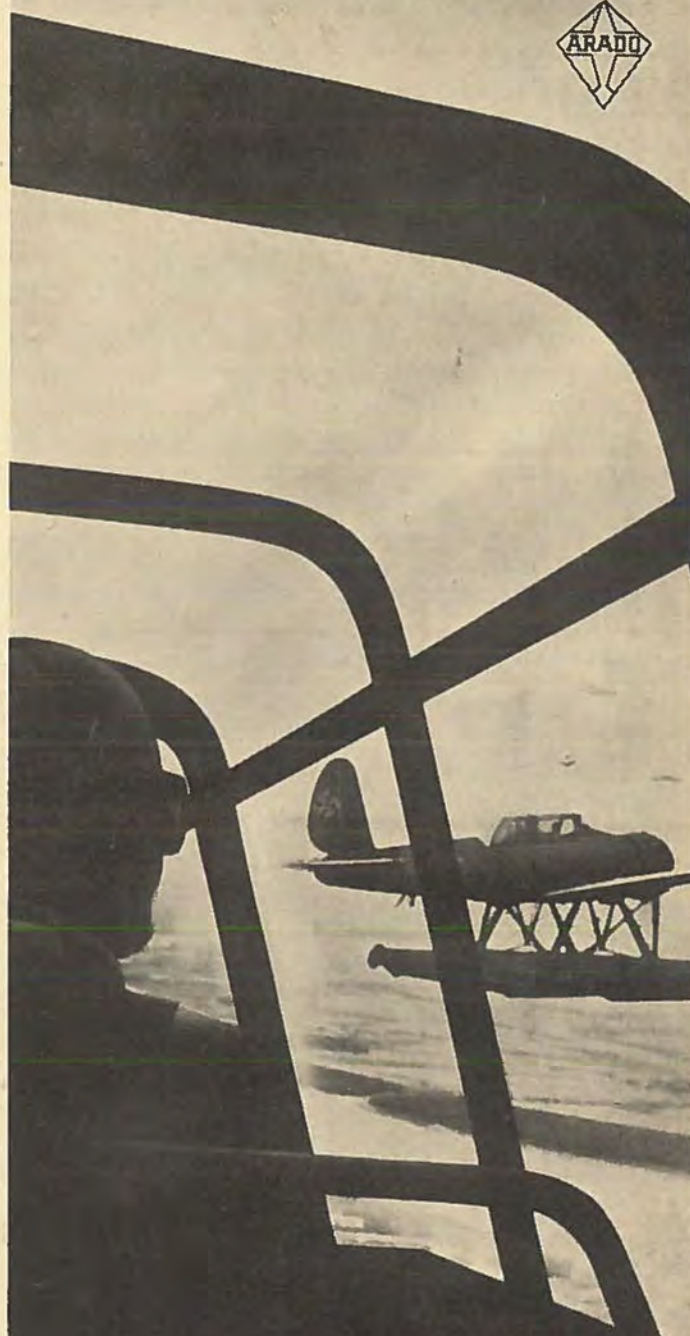
Enhver Forbruger af
LUFTFARTSMATERIEL
finder hos

AUTOFLUG Gerh. Sedlmayr

det rigtige og bliver fagmæssigt, hurtigt og billigt betjent.

AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR TEMPELHOF

ARADO FLUGZEUGWERKE G.M.B.H. POTSDAM



ARADO AR196

til Kystopklaring og som Katapult-
luftfartøj ved det tyske Luftvaaben

A/s FLYVEMATERIEL

AF 21. APRIL 1938

Datterselskab af Det Danske Luftfartselskab A/S

★

SALG

af Luftfartøjer og al Slags Tilbehør
til Luftfartøjer,

Svæveplaner, Motorspilstarter,

Materiale til Bygning af

Svæveplaner

★

REPRÆSENTANT

for flere førende udenlandske
Flyvemaskinefirmaer

★

ADRESSE:

KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP

Telefon: Kastrup 1212

Telegram-Adresse: Airtrade

Hvad sker - og hvornaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber

DANSK MOTORFLYVERUNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.



Sportsflyveklubbens ordinære Generalforsamling den 21. Marts indledte en hel Række af Generalforsamlinger, der først blev afsluttet den 24. Juni.

Landsretssagfører Møllke-Leth var Dirigent ved samtlige Generalforsamlinger.

Paa den ordinære Generalforsamling af lagde Formanden, Trafikassistent Ohrt, Beretningen, han oplyste bl. a. at Klubben nu havde 604 Medlemmer mod 209 ved Aarets Begyndelse. Den store Vækst viste, at der var stor Interesse for Flyvesagen, hvilket Formandens mange Rejser i Provinsen ogsaa havde bevist, idet der nu i flere af Landets Byer var dannet nye Klubber; de teoretiske Kursus havde i høj Grad bidraget til Interessen for Klubbernes Dannelse og havde over alt faaet stor Tilslutning. Efter at have nævnt hvad der ellers var sket i Aarets Løb og givet nogle korte Kommentarer dertil sluttede Formanden Beretningen.

Herefter aflagde Kassereren det reviderede Regnskab, der for første Gang viste et pænt lille Overskud, skønt Udgifterne ikke havde været ringe i Aarets Løb. Der blev givet Decharge.

Ved en Misforstaaelse var Punktet om Lovændringer til Fordel for et eventuelt Fond under Sportsflyveklubben ikke optaget paa den omsendte Dagsorden, og Dirigenten var derfor ikke i Stand til at give Tilladelse til, at dette Punkt blev optaget til Afstemning. Derimod blev der Lejlighed til en Diskussion om Lovændringerne.

Ved Valg til Bestyrelsen var Formanden A. Ohrt og Solvsmed Helge Hansen, Forlagsboghandler Carit Andersen, Ingeniør Beckmann og Kommuneleer William Nielsen paa Omvalg. Solvsmed Helge Hansen ønskede ikke Genvalg. Den øvrige Bestyrelse genvalgte med stor Majoritet.

Ved den første ekstraordinære Generalforsamling den 28. Maj kom der ingen Afslutning paa Spørgsmaalet om Lovændringer. Paa denne Generalforsamling holdt Oberstløjtnant Bjarkov et interessant Foredrag om Royal Airforce.

Den 2. Juni afholdtes saa ny ekstraordinær Generalforsamling i Hotel d'Angleterre's Selskabslokaler. Denne Generalforsamling var indkaldt paa Foranledning af 54 Medlemmer.

Repræsentanten for de 54 Medlemmer, Direktør Otto F. Larsen, gennemgik det af de indkaldende Medlemmer udsendte Forslag til Lovændringer.

Følgende havde herefter Ordet i den angivne Rækkefølge: Formanden, Forlagsboghandler Carit Andersen, Assu-

randør Thomsen, Grosserer Steenfelt Hansen, Løjtnant Jacobsen, Fru Wærum, Civilingeniør Beckmann, Flyvemekaniker Garnæs Petersen, Direktør Jens Henriksen og Landsretssagfører Buhl.

Man gik derefter over til Afstemning. For Bestyrelsens Forslag (B) blev der afgivet 50 Stemmer, medens de 54 Medlemmers Forslag fik 97 Stemmer (A). Samtidig med Resultatet af Afstemningen meddelte Dirigenten, at der herefter i H. t. Lovenes § 19 Stk. 2 vilde være at indkalde til en ny, ekstraordinær Generalforsamling med Lovændringer (Forslag A) som eneste Dagsorden.

Denne sidste ekstraordinære Generalforsamling blev afholdt i Kvindelig Læseforening den 24. Juni 1942. Dagsordenen var:

1. Vedtagelse eller Forkastelse af de Lovændringer, der med simpel Stemmemajoritet blev vedtaget paa den ekstraordinære Generalforsamling den 2. Juni.

2. Lovændringer og

3. Eventuelt,

dog saaledes, at Punkt 2 paa Dagsordenen vilde bortfalde, saafremt de under Punkt 1 nævnte Lovændringer blev endeligt vedtagne.

Efter at Formanden og Direktør Otto P. Larsen havde haft Ordet, gik man til Afstemning vedrørende Dagsordenens Punkt 1, der resulterede i 81 Stemmer for Vedtagelsen, 31 for Forkastelse og 5 Stemmesedler var blanke.

Dirigenten erklærede herefter de paa-gældende Lovændringer for vedtaget, hvorefter man straks gik over til Punkt 3.

Herunder havde følgende Ordet i den nævnte Rækkefølge: Assurandør Thomsen, Fuldmægtig Holm, Bogtrykker Jørgensen, Direktør Larsen, Forretningsfører Munck, Fru Wærum, Forlagsboghandler Carit Andersen, Løjtnant Jacobsen, Grosserer Steenfelt-Hansen og Kommuneleer William Nielsen.

Diskussionerne paa de fire Generalforsamlinger havde været lange og havde ofte givet Anledning til kraftige personlige Meningsudvekslinger. Ved Afslutningen af den sidste ekstraordinære Generalforsamling kom dog atter en mildere og mere kammeratlig Tone til Orde, saaledes at der er Mulighed for virkelig Samarbejde inden for Klubbens store Medlemsstab.

Paa det første Bestyrelsesmøde efter den ekstraordinære Generalforsamling blev Bestyrelsens Forretningsudvalg nedsat, og fik følgende Sammensætning:

Formand: Trafikassistent A. Ohrt.
Næstformand: Kontorchef Herman Nielsen.

Sekretær: Forlagsboghandler Carit Andersen.

Bestyrelsessekretær: Kommuneleer Wm. Nielsen.

Flyvechef: Civilingeniør Beckmann.
Funger. Kasserer: Landsretssagfører Buhl.

Da Foreningens tidligere Kasserer, Assurandør Otto Thomsen, efter sidste Generalforsamling nedlagde sit Kassererhverv indvilligede Landsretssagfører Buhl i at paatage sig Hvervet til den kommende ordinære Generalforsamling.

Lovene med de nye Ændringer og Fondsfundats vil snarest blive udsendt til Medlemmerne.

*

ET INDLÆG

Fremgang forpligter.

Til Trods for den rivende Fremgang Sportsflyveklubben siden sin Start for godt fire Aar siden har haft, — trods Krig og Flyveforbud til det meste af Klubbens Levetid — synes det vanskeligt at skaffe Ro i og om Klubben.

Det er rimeligt og kun godt, at der indenfor en Klub af unge Flyvere og unge vordende Flyvere er forskellige Meninger om Tingene. Klubbens Medlemmer maa være vaagne, og ikke lade Klubben drive af paa tilfældig Kurs, men sørge for Korrektion for enhver Misvisning og Deviation. Flyverne skulde gerne være den mest vaagne Del af Befolkningen.

Saadanne Meningsforskelle skal kun have Lejlighed til frit Aflob indenfor Klubben, udadtil maa alle Klubbens Medlemmer staa samlet om den fælles Opgave at skaffe saa stor Tilslutning og, til sin Tid, saa billig og sikker Flyvning som muligt. Det bør være en af Klubbens fornemste Opgaver at give Medlemmerne Adgang til en rolig og saglig Bedømmelse af de Skridt, Ledelsen har foretaget eller agter at foretage og at sikre Medlemmerne Tilslutning hertil i størst muligt Omfang.

Det er klart for enhver, at uden saavel økonomisk som saglig Støtte udefra bliver Sportsflyveklubben aldrig, hvad den bør være, nemlig Danmarks største aktive Flyveklub og en Klub, der paa værdig Maade kan vise dansk privat Flyvning i og overfor Udlandet, naar der igen lykkes op, og vi kan komme paa Vingerne.

Fremsynede Mænd har allerede givet meget store Bidrag til denne Sag, og flere vil følge efter, naar de har Sikkerhed for, at der virkelig er Kræfter, der vil staa sammen om at udnytte denne Hjælp. Det at faa 3 Flyvemaskiner forørende og mange Tusinde Kroner i Kontanter, foruden megen anden Hjælp, forpligter i meget høj Grad, ligesom det forpligter, naar mange hundrede Mennesker ved at indmelde sig i Klubben i disse Tider viser, hvor stor Interesse der er for Flyvesagen.

Een Mand kan ikke alene og bør ikke alene forsøge at indfri disse Forpligtelser paa sin egen Maade med eller mod de øvrige Medlemmers Vilje. Indenfor en Klub med saa mange Medlemmer, som Sportsflyveklubben nu har, kan der findes et Antal med Evner hver paa sit Felt til at løse de Opgaver, der ligger for, og disse bør ikke holde sig tilbage og heller ikke holdes ude.

Initiativet til at finde disse Medlemmer frem ligger i den samlede Ledelses Hænder, og man maa haabe, at denne nu vil forstaa at sætte Sagen over Personen og skabe den nødvendige Ro i Klubben; først da kan den vente at faa den Anerkendelse, der er Lønnen for et vel udført Arbejde.

Otto Thomsen.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte

Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Unionens Sommerlejr ved Bjergsted.

Som meddelt i Unionens Rundskrivelse af 8. Juni er der udarbejdet et Reglement for Unionens Lejr ved Bjergsted fra 30. August til 20. September 1942.

Lejren aabnes Søndag den 30. August Kl. 12,00. De, der kan komme Dagen før, bedes melde sig til Ledelsen, der vil opholde sig i Bjergsted fra Lørdag den 29. August 1942 Kl. 15,00.

Deltagerne løser Billet til Jyderup, der ligger nogle faa km fra Svæveflyveterrænet. Hvis Transportforholdene til den Tid tillader det, vil det være en Fordel at medbringe Cykle.

Unionen har sørget for Underbringelse af Deltagerne i Bjergsted Forsamlingshus, der ligger umiddelbart ved Terrænet. Madras udleveres, men man maa selv medbringe Sovepose, Tæpper el. l., Haandklæde og Spisebestik. Det anbefales ogsaa at medbringe varmt Tøj, Regntøj og tykt Fodtøj. Udgiften til Kvarteret vil rette sig efter Antallet af Deltagere, men vil ikke overstige 10 Kr. pro persona. Hvis man ønsker det, vil Teltplads blive anvist.

Deltagerne maa selv sørge for deres Forplejning. Eventuelt kan der arrangeres et Fællesmaaltid om Aftenen. Husk at medbringe Rationeringskort! Man kan naturligvis deltage for kortere Perioder, ev. Lørdag—Søndag, men man skal melde sig i god Tid, helst inden 10. Aug.

Flyveledelsen er underlagt Løjtnant A. H. Jørgensen og Løjtnant J. G. Bergh.

Hvis Vejret tillader det, vil der blive Lejlighed til at tage A-, B-, C- og Overland-C-Certifikat. De to sidste paa Skræntflyvningsterrænet. Det tilstræbes, at hver Deltager faar mindst 1 Certifikat under Opholdet i Lejren.

Der opstilles Hangartelt for de Klubber, der ønsker at medbringe Skoleglidere.

Program for en normal Flyvedag: Kl. 8,00 Flaghejsning. Kl. 8,00—8,30 Op-

stilling af Spil. Kl. 8,30 Flyvningen begynder. Kl. 12,00 Frokost. Kl. 13,30 Appel. Flyvning Resten af Dagen. Om Aftenen evt. Fællesspisning.

I Tilfælde af daarligt Vejr bliver der Teoriundervisning. Der vil i alle Tilfælde blive holdt orienterende Foredrag i Svæveplanbygning, Meteorologi, Navigation, Reglement D (Luftvejsregler), Skræntflyvning m. v.

Flyvebog og Certifikater skal medbringes.

Det er en Forudsætning for at deltage i Lejren, at man har betalt Kontingent for 2. Halvaar 1942. Medlemskort skal medbringes.

Der udsættes forskellige Præmier. Betingelserne for at opnaa disse vil blive bekendtgjort ved Lejrens Begyndelse.

Der vil efter Lejrens Afslutning tilgaa Klubformændene Meddelelse om de Resultater, de enkelte Medlemmer har opnaaet.

Lejrens Kasserer: Hr. P. H. Nielsen. Deltagelsen er gratis. Der afkræves 45 Øre pr. Start.

Lejrens Sekretær: Fru Harriet Førslev. Indmeldelse skal ske skriftligt til Sekretæren inden 10. August. Anmeldelse af Svæveplaner skal ske snarest, ligeledes til Sekretæren.

*

Annulering af Godkendelsesbeviser. De udløbne Godkendelsesbeviser for Flyveledere og Svæveplaner, der ikke var indsendt til Fornyelse eller Deponering inden 1. Juni 1942, er blevet annulleret af Statens Luftfartstilsyn.

Om de paagældende vil kunne faa udstedt nye Beviser, vil afhænge af de skriftlige Grunde, de kan give, for at deres Godkendelsesbeviser ikke er blevet rettidigt indsendt.

*

Dansk Svæveflyver Unions Sommerlejr i Bjergsted finder Sted fra 30. August til 20. September og ikke som nævnt i »Flyv« Nr. 7 til 13. Septbr.

*

Ny Svæveflyveklub. Under Ledelse af Evald Eriksen, Holte, er der opstaaet en ny Svæveflyveklub, foreløbig med 6 Medlemmer.

Klubbens Navn er »Termik« og Unionen byder herved den nye Klub velkommen inden for sine Rammer. H. F.

Slagelse Flyveklub, der, som man vil huske, laante Unionen sit Spil i Lønstrup 1938, har velvilligst stillet sit flotte Spil, udstyret med Gasgenerator, til Disposition for vor Sommerlejr ved Bjergsted.



Slagelse Flyveklubs Spil med Gasgenerator.

Generatorspillet, der har vist sig at være meget driftsikkert, er naturligvis noget kgstbart i Anskaffelse, men til Gengæld meget billigt i Drift. Efter de Erfaringer, Slagelse Flyveklub har høstet med Spillet, koster Driften kun 4 Kr. pr. Dag.

*

Roskilde Svæveflyveklub afholdt den 11. Juli Generalforsamling. Af Formandens Beretning fremgik det, at Klubben med Unionens Mellemkomst havde opnaaet Tilladelse til Svæveflyvning paa den nye Eksercerplads, endvidere havde Klubben indkøbt et færdigt Skoleplan af Unionens Type. Regnskabet balancerede med 403 Kroner.

Til Formand genvalgte Børge Johansen, Københavnsvej 63, Næstformand Hermann Hansen, Ringstedgade 3 (Nyvalg), Kasserer Mary Ørts, Eget Bo 13 (Genvalg), Værkstedsleder Villy Hansen, Gastrup (Genvalg).

Klubbens Medlemstal er for Tiden 18, deraf 6 passive. Certifikaterne fordeler sig saaledes: 2 »C«, 8 »B« og 2 »A«.

Klubbens tidligere Næstformand Knud Høgslund har trukket sig ud af Bestyrelsen for en Tid, paa Grund af Bortrejse. Klubben haaber paa snart Gensyn med denne værdifulde Arbejdskraft.



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Odense Model-Flyveklub arrangerer første Haandstartkonkurrence fra Odinstårnet.

Det var med store Forventninger O. M. F. modtog Meddelelsen om, at der var givet Tilladelse til, at vi maatte starte vore Modeller fra Odinstårnet. Ikke alene fik Medlemmerne gratis Adgang, men ogsaa en flot Pokal i Tilgift.

Der skulde startes fra Flagmastens Platform, 155 m over Taarnets Fod og 210 m over Havets Overflade, altsaa fra Danmarks absolut højeste Punkt.

Ilver Deltager skulde starte i Gang med Haandstart. Vinden rev og sled i Planerne deroppe, saa de fleste gav deres Modeller en Gang ekstra Bly i Næsen for at undgaa evt. Stall. Det medførte, at Modellerne i mange Tilfælde blev saa næsetunge, at de hvinende dykkede lodret i Jorden ved Taarnets Fod. Hvor mærkeligt det end lyder, var der flere Modeller, der overlevede et saadant Dyk i Jorden!

Svend Skous SS-36 Ande-Svævemodel var slaaet op som Stævnets Sensation. Mange af Tilskuerne gned Øjnene og kneb sig i Armen, da de saa »Svæveflyveren«, der fløj »baglæns«! Første Start var kun paa 7 Sekunder, idet den gik fint imod Vinden en 7-8 m frem, stod stille, og gled saa stille tilbage i Hænderne paa Ejeren igen som en bedre Boomerang. Næste Start kom den ind i Hvirvlerne bag Taarnet, men klarede det. Gennemgaende Stabiliteten bedst i Kl. 8.

Resultaterne blev:

- Kl. 1: Willy Larsen, O. M.-F., H. S.-8, 1,36,0.
Kl. 3: Hans Jensen, O. M.-F., Korda, 2,43,0.
Kl. 7: Poul Brandstrup, O. M.-F., R. J.-12, 4,30,0.
Svend Wedel, Svendborg M. F., F. J. 1a, 3,40,0.
Kl. 8: Mogens Erdrup, O. M.-F., M. E. 14, 5,13,0.
Levin Jensen, O. M.-F., L. J. 14, 4,37,0.
Kl. 9: Svend Skou, O. M.-F., S. S.-36, 1,50,0.

Erdrup opnaaede saaledes Stævnets største Tid og vandt dermed Odins Taarnets Ærespræmie med hans veltjente M.E. 14, der efterhaanden har mange 1. Præmier paa Samvittigheden.

For Modellflyverne var Aftenen noget af en Skuffelse, idet Modellerne trimmet til Blæst ikke kunde flyve under den gunstigste Indfaldsvinkel, ved hvilken man var interesseret i at kende Synkehastigheden.

Stævnet blev en Publikumsucces og den bedste Propaganda for Modellflyvesporten, der aldrig før i O. M.-F.s 7-aarige Historie har samlet et saa talstærkt Publikum paa en Gang.

Sir John.

„KRATMO“ Benzinmotorer for Modellflyvere
Byggesæt for Benzinmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Byggeplaner for Modellflyvemaskiner med Benzinmotorer: Arado Ar 196 - HS 100 - K 2 - K 3
Kocsa - Uelzen - Kunze - Sausewind - o. fl.

Alle Typer Benzinmotorer f. Modellflyvere reparerer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Nye Tegninger til Skala-Modeller

31 Skala-Modeller af forskellige Landes Flyvemaskiner

DET er mange Modelbyggeres Ønske, vi opfylder, naar vi nu kan meddele, at det er lykkedes os at fremskaffe originale Tegninger til Skala-Modeller og Svævemodeller.

Vi har fra det anerkendte Wienerforlag Josef Sperl modtaget 31 forskellige Tegninger af mange Landes Flyvemaskiner. Tegningerne er meget detaillerede, og giver et udmærket Grundlag for Bygningen, saaledes at Modelbyggeren er i Stand til at fremstille en virkelig nøjagtig Model, naar han arbejder efter dem.

Tegningerne faas i Boghandelen eller bestilles hos FLYVs Forlag, Vester-

brogade 60, København V., de vil sikkert finde god Afsætning hos vore dygtige Modelbyggere, der her har faaet en Samling virkelig gode Byggetegninger, der kan forøge deres »Luftflaade« med mange nye Typer; men ogsaa for dem, der ikke før har bygget Skalamodeller, er der Betingelser for at faa begyndt, der er nemlig flere meget nemme Tegninger, som kan bruges som »Begyndertegninger«.

Nedenfor bringer vi en Fortegnelse over de Skala- og Svævemodeller, vi indtil videre har paa Lager. Vi haaber senere at kunne forøge Listen. Samtlige Tegninger er fremstillet i Forhold 1:1.

FORTEGNELSE

over originale Tegninger til Skala-Modeller og Modelsvæveplaner:

SKALA-MODELLER

Nr.	Model	Kr.
1.	Me 110	1.00
2.	Wellington-Bomber	0.75
3.	Fiseler Storch	0.75
4.	Russ. Jager J 16 Rata	0.75
5.	Me 109	0.50
6.	Do 215	0.75
7.	He 112	0.75
8.	Russisk Bomber DB 3	1.00
9.	Ju 87	0.75
10.	Spitfire	0.75
11.	He 111 K.	0.75
12.	He 115	3.00
13.	Focke-Wulf 189	0.75
14.	Ar 196	0.75
15.	Hurricane	0.75
16.	Hs 126	0.75

17.	Focke-Wulf Condor	1.00
18.	Blenheim I	1.00
19.	Ju 88	1.50
20.	Ju 52	1.50
21.	He 123	1.00

MODELSVÆVEPLANER

22.	Zögling junior	0.50
23.	Zögling	1.25
24.	Spatz	1.25
25.	Habicht	1.25
26.	Albatros	1.50
27.	Der kleine Reiher	1.50
28.	Grosses Albatros	2.00
29.	Grosser Reiher	1.00
30.	Drohne	1.50
31.	Lerche	1.50

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

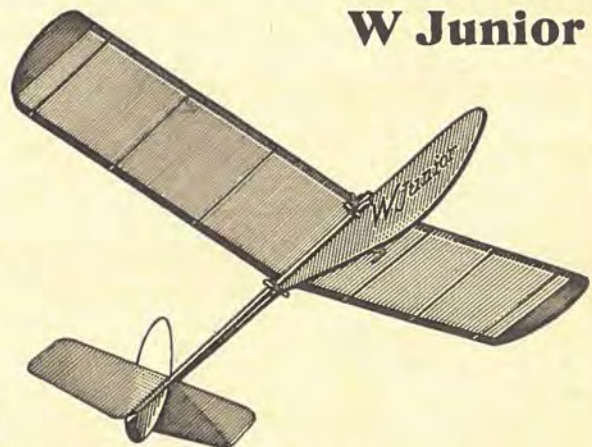
Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230



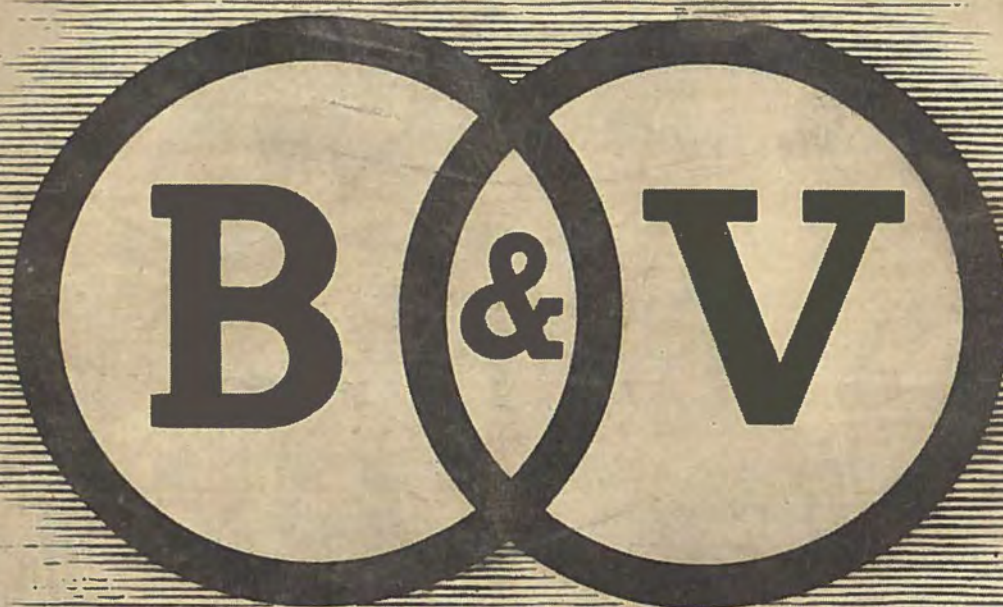
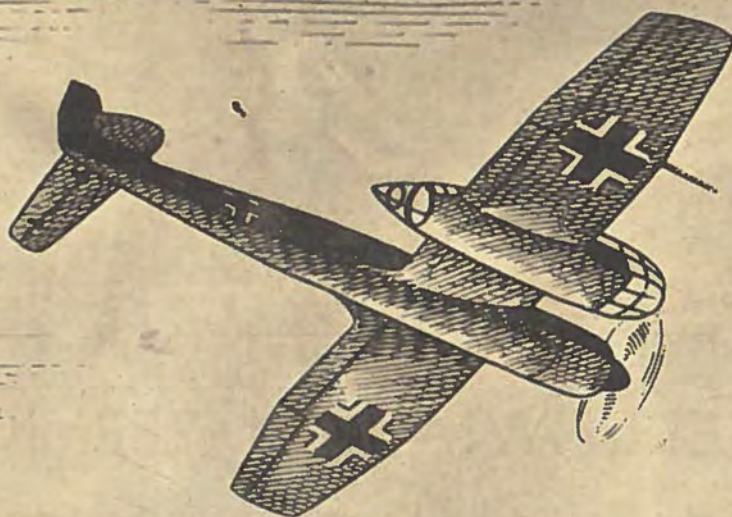
Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00

SHELL AVIATION SERVICE
gratulerer „DANSKE FLYVERE“
i Anledning af Jubilæet



SHELL



„BV 141“

BLOHM & VOSS
F L U G Z E U G B A U

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Nr. 9

1942 - 15. Aarg.



INDHOLDET:

PROBLEMER

flyvemaskinbygning
i Fremtiden

4 VINGEDE KRIG

En Amerikaners Syn

LYVERTROPPERNE

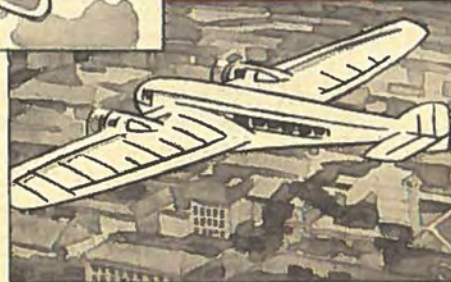
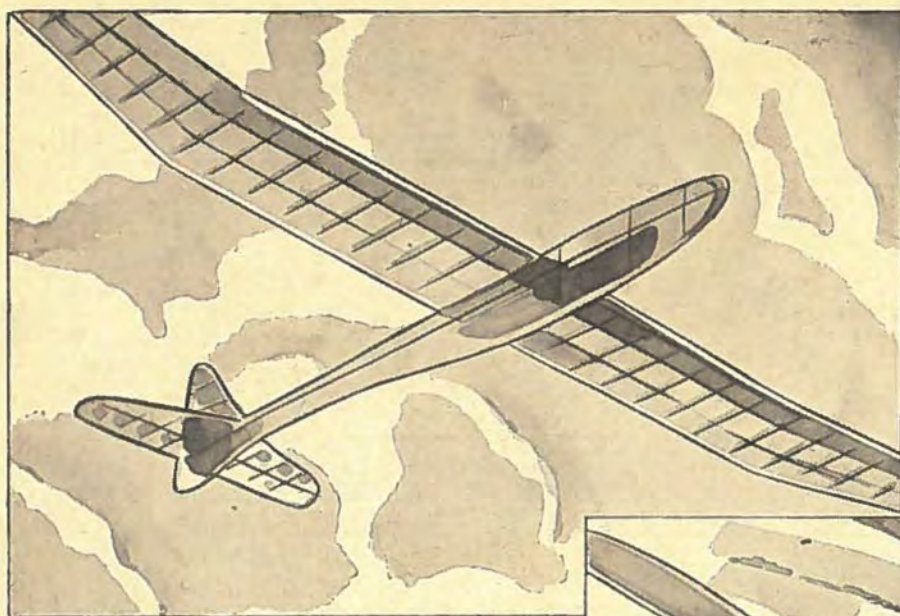
Svæveflyverlejr

MOTORSPIL

med GASDRIFT

50
ØRE





Model... Svæveflyver... Flyver!

Det er Udviklingen ude i de store Luftfartslande, hvor den civile Flyvning blot venter paa Signalet for atter at spinde sit Net over Jorden.

Det er ogsaa i Færd med at blive Udviklingen herhjemme, takket være den raske og energiske Ungdom, der nu baner Vejen med dens Model- og Svæveflyverklubber.

Den verdensomspændende INTAVA Organisation hilser denne Udvikling velkommen - - thi ogsaa den tjener Luftfarten.



INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



„CELOSIE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP

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. ASIP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin
København-Oslo
København-Malmø
København-Rønne

DDL

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s
CENTRAL 8800

FLYV



OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redakter:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

Nr. 9

September 1942

15. Aargang

Problemer ved Flyvemaskinbygning i Fremtiden

Resumé af et Foredrag af Prof.
Dr. Ing. Günther Bock (D. V. L.) i
Lilienthal-Gesellschaft. (Luftwissen,
Januar 1942).

DER tænkes i denne Forbindelse først og fremmest paa Krigsluftfartøjer, men Problemerne er i mange Henseender de samme for civile Luftfartøjer. Kravet til nye Flyvemaskintyper er hovedsagelig forøgede Præstationer, og disse omfatter Forøgelse af Hastighed og Stigehøjde samt Aktionsradius (idet forøget Bæreevne dog hovedsagelig følger med forøget Størrelse). Endvidere kræves der forøget Driftsikkerhed.

Ved forrige Verdenskrigs Afslutning var den største Hastighed af Flyvemaskinerne ca. 190 km/t. Nu ligger den største Hastighed oppe paa over 600 km/t. Denne store Fremgang er foranlediget ved forbedrede aerodynamiske Byggemaader og ved Anvendelse af stærkere Motorer med ringere Vægt pr. HK. samt ved Overgang til Højdeflyvning og endelig ved Benyttelse af større Landingshastigheder. Denne Forøgelse af den største Hastighed indvirker imidlertid uheldigt paa Flyveegenskaberne (Stabilitet og Manøvrevevne) og paa Flyvesikkerheden.

Formindskelse af Luftmodstanden.

Aerodynamiske Forbedringer, der har formindsket Luftmodstanden, har hidraget meget til den opnaaede Hastighedsforøgelse, og endnu nogen Fremgang kan ventes paa dette Omraade. Ved moderne Flyvemaskiner er ca. 40 pCt. af Luftmodstanden bestemt ved Bæreplanets Størrelse. En stadig (forholdsmæssig) Formindskelse af Bæreplanarealet har siden forrige Verdenskrig forøget Planbelastningen fra 40—200 kg/m². En yderligere Forøgelse af Planbelastningen kan kun i Undtagelsestilfælde anbefales. Iøvrigt har man allerede naaet Maksimum, naar der

er Tale om Højdeflyvning. Stigeevne og Manøvrevevne, som er saa nødvendige f. Eks. under Luftkamp, bliver daarligere ved større Planbelastning, der ligeledes medfører større Landingshastighed. Man maa derfor benytte sig af forskellige Midler til at forøge Bæreplanernes maksimale Opdriftskoefficient — som f. Eks. Anvendelse af forskellige Slags Klapper og Hjelpeplaner paa Bæreplanerne. Endvidere kan man for at forhindre Hvirveldannelse og dermed Luftmodstand bortse Grænselaget af den Luft, der svøber sig om Bæreplanet.

En yderligere Modstandsformindskelse ved Anvendelse af forbedrede Profilformer er der dog kun ringe Haab om at vente paa nuværende Stadium. Derimod synes en ny Vej at være farbar for væsentlige Fremskridt. Den største Del af Bæreplanets Luftmodstand er Gnidningsmodstand, idet Strømningen omkring Bæreplanet ikke er laminær (d. v. s. parallelt løbende) men turbulent i Grænselaget. Ved Bæreplanets Forkant er Strømningen laminær, men Vedhængningen af Luftpartiklerne umiddelbart ved Overfladen er saa stor, at Strømningen pludselig slaar over og bliver turbulent. Den samlede Profilmodstand afhænger meget af dette Omslagpunkts Beliggenhed langs Profilet, idet Modstanden naturligvis formindskes, jo længere Omslagspunktet rykker agterud. Ved en bestemt Undersøgelse var Profilmodstandskoefficienten 0.0054 med Omslagspunktet ved Forkanten, 0.0036 med Omslagspunktet paa Midten og 0.0007 med Omslagspunktet ved Agterkanten af Profilet. Med Omslagspunktet ved Midten var 13 pCt. af Profilmodstandskoefficienten foranlediget af laminær Modstand og 87 pCt. af turbulent Modstand.

Forsøg og teoretiske Undersøgelser har vist, at der eksisterer en nøje Sammenhæng mellem Omslagspunktets Beliggenhed og Trykfordelingen omkring Profilet,

idet Begyndelsen af Trykstigningen paa saavel Over- som Underside falder sammen med Omslagspunktet. Det er endvidere lykkedes at reducere Profilmodstandskoefficienten betydeligt ved særlig Profilformning, uden at dette medfører væsentlige Ulemper eller daarligere Egen-skaber i andre Retninger.

Iøvrigt kan man reducere det samlede Luftfartøjs Luftmodstand ved at forbedre Fuselagens Strømlinier og f. Eks. ved, at alle udvendige Dele, Vindskærme etc. i videst mulig Udstrækning følger sig efter Fuselagens Linier.

Forøgelse af Motoreffekten.

Foruden den aerodynamiske Forbedring er det vigtigste Middel til Forøgelse af Hastigheden en Forøgelse af Motoreffekten. Dette har i Tyskland medført Overgang fra Anvendelse af Karburator til direkte Indsprøjtning af Brændstoffet i Cylindrene, hvorved der opnaas en større Fyldningsgrad, som giver fra 4—10 pCt. større HK. Endvidere kan alle Cylindrene herved gives nøjagtig samme Mængde Brændstof, saaledes at maksimal Ydelse opnaas. Endelig kan Indsugningsventilerne aabnes, for Udstødsventilerne lukkes, saaledes at Cylindrene gennemskyldes med Friskluft, uden at der mistes Brændstof. Herved forringes ogsaa Tilbøjeligheden til Bankning. En Karburator begrænser Valget af Brændstof p. Gr. a. Fordampningsforholdene, medens man med direkte Indsprøjtning kan vælge Brændstoffer, som giver større Ydelse, idet Overladningstrykket kan forøges, uden at Bankning indtræder. Man har saaledes ved en Forsøgsmotor kunnet forøge Middelarbejdstrykket med 40 pCt. ved at benytte særligt Brændstof med højt Oktantal. Samtidig hermed faldt det specifikke Brændstof-forbrug væsentligt, især naar man benyttede et ideelt Forhold af Luftoverskud til Forbrændingen.

Motoreffekten kan endvidere forøges ved at benytte større Omdrejningstal. Grænsen herfor sættes af Lufthastigheden gennem Ventilerne og af Vanskeligheder med Ventilstyringen. Man arbejder nu paa at erstatte den almindelige Ventilstyring med f. Eks. Rør- eller Drejegliedere, der giver større Fyldning og som arbejder med en glidende i Stedet for med en frem- og tilbagegaaende Bevægelse.

Kølesystemets Luftmodstand.

Ved den forøgede Motoreffekt maa der lægges stor Vægt paa at bygge Kølesystemet saaledes, at Luftmodstanden ikke forøges og derved sluger de ekstra HK., man har opnaaet. Ved Højdeflyvning maa Ladeluften ogsaa køles, idet den ved Kompressionen i Overladeren udviklede Varme maa fjernes for at sikre bedre Fyldningsgrad og bankefri Gang. Ved Bygning af Kølere maa det erindres, at Varmerafgivelsen tiltager lineært med Lufthastigheden, medens Modstanden tiltager med dennes Kvadrat. I moderne Kølere er Lufthastigheden derfor mindre end Flyvehastigheden, selvom Kølerens Kølefladeareal maa forøges tilsvarende. Ved at gennemstrømme Køleren opvarmes Luften og udvides, saaledes at den træder ud af Køleren med større Hastighed, end den traadte ind i den. Herved opstaar en Fremdrift som ved en Raket, og denne Fremdrift kan i enkelte Tilfælde endda overstige den indre Luftmodstand i Køleren.

For at reducere den udvendige Kølermodstand, d. v. s. Gnidning og Hvirveldannelse, anbringer man Køleren paa det mest hensigtsmæssige Sted — f. Eks. i Bæreplanets Underside, idet man med Spalteanordninger kan reducere Luftmodstanden og samtidig forøge Gennemstrømningsmængden.

Højdeflyvning.

Som nævnt kan Hastighedsforøgelse opnaas ved Overgang til Højdeflyvning. Stor Højde er iøvrigt ønskelig ved Fjernrekognoscering og for Bombeflyvere og derfor ogsaa for Jagerflyvere. For at vedligeholde Motorydelsen i stor Højde maa Motoren forsynes med en Overlader. Denne drives for det meste mekanisk direkte af Motoren. Overladeren kræver imidlertid stor Kraftpaavirkning. I f. Eks. 10 km Højde er denne Kraft ca. 30 pCt. af den nyttige Motorydelse, naar et Overladertryk paa 1.3 at. abs. skal opretholdes. Mekanisk Kraftoverføring bliver da uøkonomisk. Man kan imidlertid med Fordel opretholde Motorydelsen i store Højder ved at udnytte Trykfaldet mellem Forbrændingsgassen og Luften udenfor, idet man lader Forbrændingsgassen drive en Turbine, som direkte trækker en 3-Trins Overlader.

Den største Vanskelighed ved en saadan Turbine er den høje Temperatur — ca. 1000° C. — af Forbrændingsgassen. Denne maa derfor køles inden Turbinen, som herved synker Gastrykket. Man maa derfor arbejde med en Gastemperatur paa mellem 700° og 900° C. Alligevel maa selve Turbinehjulet køles, hvilket f. Eks. kan ske ved at lade den udvendige Luft gennemstrømme Turbinehjulet sammen med Udstødsgassen, hvis resterende Energi iøvrigt kan anvendes efter Raketprincippet gennem særlige Udstødsdyser. Nye Materialer, der er særdeles modstandsdygtige overfor Varme, er iøvrigt udviklet i de senere Aar, og der sker stadig Fremgang paa dette Omraade.

Især ved store Hastigheder kan man med Fordel anvende Udstødsgassens Reaktionskraft efter Raketprincippet. Reaktionen pr. HK. er ved Jorden ca. 0.045 kg og vokser med Højden. Regnes med en Propellervirkningsgrad paa 75 pCt., vil Reaktionen ved 600 km/t ved Jorden svare til ca. 13 pCt. af Motorydelsen og ved 900 km/t til ca. 20 pCt. I store Højder, d. v. s. fra 10—12 km, viser Turboblæseren sig dog at være mere økonomisk end den mekanisk drevne Overlader i Forbindelse med Straaledysen ved de nu anvendte Hastigheder af 400—600 km/t.

I store Højder vil der ved Vandkølere optræde Kølevanskeligheder, idet den aftagende Lufttæthed forringer Varmerbortledningen mere end den aftagende Temperatur forøger den, hvorfor man maa benytte større Kølere. Da Vand endvidere koger ved 60° C. i 12 km Højde, maa man, for at holde Kogepunktet oppe, sætte Kølesystemet under Tryk. I særlig store Højder kan der endvidere tænkes Brændstoffordampning i Ledningerne p. Gr. a. det ringe Lufttryk, hvorfor hele Brændstofsyste-met eventuelt ogsaa maa sættes under Tryk.

I Højder over ca. 12 km kan den menneskelige Organisme ikke leve p. Gr. a. det lave Lufttryk — selv med ren Ilttilførsel. Man maa derfor bygge lufttætte Kabiner med særlige Overladere til disse.

Kabinen maa endvidere opvarmes og grundigt varmeisoleres p. Gr. a. Udetemperaturen af 50°—60° C. Ligeledes maa Kabinen forsynes med fornødne Sikkerhedsventiler med saavel Overtryk som Undertryk, idet der til Stadighed skal være rigelig Tilgang og Afgang af Luft.

Grænsen for den største Hastighed.

Man maa indenfor en rimelig Fremtid kunne forvente Hastigheder paa 800 km/t og maaske lidt derover. Men Lydens Hastighed sætter en Grænse, man ikke kan overskride i praktisk Flyvning, idet Luftstrømmingen omkring Bæreplanet i saa Tilfælde vil ændres meget væsentligt, ved at der optræder pludselige Trykstigninger, som kaldes Fortætningsstød, samtidig med, at Luftkræfternes Angrebspunkt ved de hidtil anvendte Profilformer vander meget (fremad) og varierende med Hastigheden, hvilket resulterer i langskibs Ustabilitet. Endvidere optræder Luftkræfterne p. Gr. a. Fortætningsstødene mere som Modstand i Stedet for Opdrift, saaledes at Modstanden forøges voldsomt. Vindtunnelforsøg med en Model viser, at den samlede Modstandskoefficient holder sig omtrent uforandret indtil ca. 700 km/t., men faar ved ca. 1000 km/t omtrent den 10-dobbelte Værdi. Da Lydens Hastighed aftager i Højden — og er i f. Eks. 12 km Højde ca. 13 pCt. eller 160 km/t lavere end ved Jorden — byder dette naturligvis særlige Vanskeligheder, da det netop var i de store Højder, at Fordelene ved stor Hastighed kunde opnaas.

Især ved Propelleren er det nødvendigt at holde sig under Lydens Hastighed, idet dens Virkningsgrad ellers falder stærkt. Propellerens Tiphastighed sammensættes af dens Omdrejningshastighed og Flyvehastigheden og vælges normalt ikke højere end Lydens Hastighed. Høje Flyvehastigheder kræver derfor langsomtgaende Propellere med stor Stigning, hvilket forøger Hvirveltabene i Slipstrømmen. Ved Hjælp af to modløbende Propellere kan man dog i nogen Grad ophæve disse Tab. En væsentlig Indvending mod de modløbende Propellere er Faren for Svingninger i Propellerbladene p. Gr. a. Impulserne, naar Bladene passerer forbi hinanden. Ved at forøge Afstanden mellem de to Propellere kan man dog reducere denne Fare væsentligt.

Konstruktive Problemer.

Ved forøgede Flyvehastigheder forøges ogsaa den Kraft, hvormed Styregrejerne skal paavirkes, idet Rorflademomenterne forøges væsentligt. Denne Kraft forøges ogsaa ved Forøgelse af Luftfartøjets Fuld-vægt og Dimensioner, hvis man forlanger samme Manøvreedygtighed. Man kan reducere Styrekraften ved at balancere Rorfaldene aerodynamisk, f. Eks. ved at forlægge deres Omdrejningsakse agterover i Rorfladen eller ved at anbringe et Trim-ror paa Hovedrorets Agterkant, saaledes at Trimroret bevæges modsat Hovedroret. Det er imidlertid ikke altid tilstrækkeligt med saadanne Balancer, hvorfor man i Tilfælde af særlig store Rorflademomenter maa anvende Servostyring, d. v. s. Betjening af Rorfladerne med et særligt Styreaggregat, som igen betjenes af Føreren.

Ved Bygning af militære Luftfartøjer, der skal udsættes for store Accelerations-

DEN VINGEDE KRIG

En Amerikaners Syn paa Krigen i Luften

CHEFEN for den amerikanske Hærs Flyvevaaben, Generalløjtnant H. H. Arnold, der er en af Flyvningens Veteraner, har i en nylig udkommet Bog, »Winged Warfare«, skildret de Problemer, som U. S. A. har været stillet overfor under sin kæmpemæssige Luftoprustning. General Arnold siger, at der ved Afslutningen af den forrige Verdenskrig sikkert ikke var flere end tre højere Militære, som havde lært, at Flyvemaskinen vilde faa afgørende Betydning i en kommende Krig: den amerikanske General William Mitchell, den tyske Flyver Herman Göring og den amerikanske Admiral W. E. Sims. Hvis Krigen havde været et halvt Aar til, er det nok muligt, at endnu flere havde faaet Øjnene op for, at »Artilleriet havde faaet Vinger«. At General Allenby under Palæstinafelttoget i 1918 bekæmpede Tyrkerne med Dykbombere blev ogsaa glemt.

(Den engelske General havde faaet Raadighed over et halvt Hundrede eenmotorede, lette Bombere af OH-Typen. Med mindre Bomber og Maskingeværer lod han dem angribe de tyrkiske Styrker, medens de passerede Bjergpassene, og paa den Maade øde-

lagde og spredte han fuldstændig en Hær paa over 100,000 Mand).

Iøvrigt var der heller ikke nogen, som interesserede sig for General Mitchells Forsøg med Faldskærmstropper lige efter den forrige Verdenskrigs Slutning med Undtagelse af Tyskland og Sovjetunionen, som var mere forudseende.

Paa eet Punkt var Amerika imidlertid forudseende. Det anskaffede sig forholdsvis tidligt de store, firemotorede Langdistancebombere, en Type, som baade Tyskland og England først senere byggede.

Allerede inden U.S.A. kom med i den nuværende Krig sendtes et stort Antal Officerer til de forskellige Krigsskuepladser for at kunne indrette til det amerikanske Flyvevaaben om de sidste Erfaringer paa Luftkrigens Omraade, og dette har haft Indflydelse paa alle Flyvemaskinetyper, baade med Hensyn til Konstruktion og Antal. General Arnold mener, at det først og fremmest er Jagerne, som er en Trusel for Bomberne, og at Jagerne bør udgøre mellem 50 og 60 Procent af Frontflyvemaskinernes Styrke. Betragter man Flyvevæsenet som Helhed, kan man regne med, at

ca. 60 Procent af samtlige Flyvemaskiner skal anvendes til Uddannelse og Træning. Det er vigtigt, at Øvelsesmaskinerne er af omtrent samme Type og har samme Udstyr som Frontflyvemaskinerne. Hvad Frontflyvemaskinernes Bevæbning iøvrigt angaar, var man efter Midten af 1940 klar over, at en Flyvemaskine, som vilde have nogen Chance for at overleve en Luftp kamp, bl. a. maatte have en bedre Beskyttelse af Flyveren og af Benzintanken samt en bedre Placering af Forsvarsvaabnene.

Strategiske Spørgsmaal.

General Arnold mener, at Amerikas vigtigste luftstrategiske Problem dels er bestemt af Kravet om et Forsvar af hele den vestlige Halvkugle, dels Udbygning af et vel afpasset Flyvevaaben, som er tilstrækkelig kraftigt til at kunne imødegaa enhver Modstand i Luften, paa Land og til Søs, og dels Anskaffelsen af tilstrækkelig Kapital, industrielle Hjælpekilder og Mandskab til Brug for denne Luftstyrke. Halvkuglens Forsvar er i sig selv et trefoldigt Problem, som berører saavel Luft-, Land- som Søstridskræfter, og som kræver en rigtig Proportion-

paavirkninger, som f. Eks. Dykbombere, er det nødvendigt, at Bæreplaner og Styreflader bliver overordentlig omhyggeligt bygget og konstruktivt vel gennemtænkt, saaledes at den nødvendige Styrke opnaas, uden at Vægten stiger utilladeligt meget. Ved de store Hastigheder kan der let opstaa »Flutter« d. v. s. periodiske Svingninger i Bæreplaner og Styreflader, idet Uroligheder i Luften og Variation af Luftkræfterne virker som kraftige Stød. Dette kan især optræde, naar Rorfladerne er udstyret med Hjælperor eller Trimror. For at undgaa saadan »Flutter«, søger man ved Kontravægte at anbringe Rorfladernes Tyngdepunkter i eller foran deres Omdrejningsakser. Iøvrigt er det nødvendigt at give saavel Bæreplaner som Styreflader en stor indre Stivhed i Konstruktionen, ligesom Rorlinier maa erstattes af Styrestænger med nødvendig Stivhed og uden Sløre.

Alt i alt arbejder Luftfartindustrien og de forskellige Forskningsinstitutter ivrigt frem mod en stadig Forøgelse af Flyvemaskinernes Præstationer, og som det er antydnet, er der stadig Muligheder for Fremskridt. Men for hvert eneste nyt Fremskridt maa der kæmpes stadig haardere og haardere for at opnaa det næste.

(Ved Ing. Leif Prytz.)



Lockheed P. 38.



Consolidated B-24 A.

ring af disse under en fælles Overkommando til Opnaaelse af et fælles Maal.

Tysklands Beslutning om at lægge Tyngden paa et kraftigt Luftvaaben i Stedet for en mægtig Flaade er et strategisk Skridt af verdenshistorisk Betydning. Det tog Tyskland seks Aar at opbygge sin nuværende Styrke i Luften, og efter alt at dømme indrettede det sig paa at være stærkt til et vist Tidspunkt. Tidsfaktoren er saaledes af uhyre Betydning, og man maa tænke paa, at et tilstrækkeligt stærkt Luftvaaben ikke kan skabes i sidste Øjeblik, hvor man netop staar og skal bruge det. Af alle Vaaben kommer Luftvaabnet først i Kamp, og det skal slaa til først.

Indtil for kort Tid siden, troede man, at Tysklands Luftstyrker bedst kunde odelægges paa Jorden; men Erfaringen viste, at Nedkæmpelsen bedst sker i Luften eller medens Fjendens Eskadriller endnu er ved at blive til paa Fabrikkerne. Det er Grunden til, at den hurtige, lette, Gevær- og kanonbevæbnede Jager har faaet saa stor Betydning for Forsvaret.

At have Baser for sin Luftstyrke er vigtigere nu end nogensinde, og for Amerikas Vedkommende maa man have dem i tilstrækkeligt Antal i de Egne, hvorover det fjendtlige Angreb kan ventes, over New Foundland og Nordallanten. Bagved den ydre Ring af primære Baser maa være en anden Ring af taktiske Baser, og bagved disse igen ligger Depoter og Flyveskoler.

Hvad man gerne vil have.

Ligesom England har U.S.A. hidtil haft sit Luftvaaben inddelt i Eskadriller og Flyverafdelinger; men i Fremtiden vil det stadig stigende Antal Flyvemaskiner kræve en Inddeling i endnu større Enheder. Erfaringerne fra Europa viser, at Englands Inddeling af Flyvevaabnet i tre forskellige Kommandoenheder, Jager, Bombere og Hjemmeforsvaret har været klog, fordi disse tre Grene hver har sine Opgaver samt forskelligt Materiel og Taktik. Studiet af den tyske og britiske Luftkrigsførelse har endvidere lært os, at den vestlige Halvkugles Forsvar kræver visse Specialkommandoer, d. v. s. Luftstyrker som under egen Ledelse arbejder udenfor den øvrige Krigsførelse.

General Arnold ønsker for U. S. A.'s Vedkommende et Luftvaaben, som baade med Hensyn til Styrke og Effektivitet overgaar den største fjendtlige Luftmagt. De Forenede Stater behøver saaledes 400 Eskadriller, fordelt paa 100 tunge Bombeeskadriller, 100 middeltunge og lette Bombeeskadriller, 100 Jagereskadriller og 100 Transporteskadriller til Luftlandsætning af Tropper. Bombernes Rækkevidde maa være saa store, at vi kan naa hen over en hvilken som helst Basis, hvorfra fjendtlige Luftfartøjer kan tænkes at ville starte. Om en fire, fem Aar vil Bombere højst sandsynligt kunne gennemflyve Distancer paa ca. 20.000 km.

Da et Luftvaaben i Krig med en

jævnbyrdig Modstander mister over 25 Procent om Maaneden, maa Amerika tilstræbe en aarlig Produktion paa 50.000 Flyvemaskiner; endvidere maa Luftvaabnet hvert Aar tilføres 50.000 Mekanikere og mindst lige saa mange Mand til Flyvemaskinernes Besætninger.

Flyvemaskineproduktionens Problemer.

Et Luftvaabens Udvikling er betinget af Adgangen til Raavarer, Fabrikker, Maskiner, dygtige Arbejdere, gode Industriledere, Kapital og national Villie, og alt dette er til Stede i Amerika. Indtil den seneste Tid har det dog skortet paa den nødvendige Kapital og Fabrikker, fordi den private Kapital ikke var saa let at binde i en Industri, der i Hovedsagen havde Hæren og Flaaden som Kunder.

Kort Tid efter den nuværende Krigs Udbrud var Kongressen gaaet med til fire forskellige Oprustningsforslag, hvorefter Hæren skulde have 21.000 Maskiner og Marinen 6000. Manglen paa nødvendige Maskiner og Værktøj sinkede imidlertid Leverancerne allerede fra Begyndelsen. Desuden manglede Flyvemaskineindustrien de nødvendige Teknikere og administrativt Personale. Problemet blev delvis løst ved at lade Studenter og andre Elever fra de højere Skoler arbejde som Hjælpere for trænede Arbejdere og Ingeniører.

Chefen for Hærens Luftvaaben gjorde i Slutningen af 1940 Krigsministeriet opmærksom paa, at det ikke vilde være muligt at naa op paa Maksimumproduktion indenfor den amerikanske Flyvemaskineindustri, med mindre der blev givet Industrien større Garantier for Tiden, som fulgte efter Krigen. Imidlertid findes der tilstrækkeligt et Par Aar frem i Tiden, og derefter vil Sydamerika f. Eks. kunde købe en væsentlig Del af Produktionen.

Et stort Problem er, hvilken Plan-type, man skal have og hvor mange af hver. Det er lettere at bygge 1000 Flyvemaskiner af een bestemt Type end at bygge 100 af ti forskellige Typer.

Der har været megen Diskussion om, hvorvidt U. S. A. først skulde opbygge sit eget Luftvaaben, og derefter tænke paa Leverancer til Udlandet. General Arnold betragter de udenlandske Bestillinger som en absolut Fordel for den amerikanske Flyvemaskineindustri. Dels tilføres der Landet fremmed Kapital, og dels faar man tekniske Finesser og taktiske Erfaringer fra Europa. **



MESSERSCHMITT A.G. AUGSBURG

Hvorfor anvender Englænderne ikke Dykbombere?

DE tyske Dykbombere har under den nuværende Krig opnaaet opsigtsvækkende Resultater overalt, hvor de har været sat ind. Baade i Polen, paa Vestfronten, under Balkanoperationerne, i Libyen og i Rusland har de tyske »Stukas« Indsats været af afgørende Betydning. De allierede Søstridskræfter har ligeledes i flere Tilfælde haft Lejlighed til at konstatere Præcisionen og Kraften i de Dykangreb, som har været rettet imod dem, ikke blot fra tysk Side, men ogsaa fra de japanske Luftstyrker.



Bristol Beaufighter.

Indenfor det britiske R. A. F. har Dykbombningens Ide aldrig rigtig vundet Tilhængere. I det hele taget har den lette Bomber i England været Stedbarn i Forhold til den tunge Bomber, fordi man har ment, at denne sidste bedst kunde løse de Opgaver, der paahvilede Bomber Kommandoet.

Selvfølgelig har der af og til været rejst Kritik imod denne konservative engelske Opfattelse, men i et af de sidste Numre af »Aeroplane« imødegaaes Kritiken, og man forsvarer i Stedet for den engelske Flyvestabs Beslutning, der for seks Aar gik ind for Anskaffelse af det størst mulige Antal tunge Bombere. Det samme gør det andet engelske Flyvetidsskrift, Bladet »Flight«, idet man hævder, at bombebærende og kraftigt bevæbnede tunge Jagere er at foretrække frem for Dykbombere (lette Bombere). Man henviser f. Eks. til de bombebærende Hurricane II og Bristol Beaufighters Indsats i Libyen. I Stedet for at flyve højt og frembyde gode Maal for de fjendtlige Jordtroppers Ild, kommer disse engelske Bombejagere flyvende i lavest mulige Højde og overrasker de

fjendtlige motoriserede Kolonner med deres Ild.

»Flight« sammenfatter Dykbomberens Opgave i to Hovedopgaver: Samarbejde med Hæren (Bekæmpelse af Kampvogne m. m.) og Ødelæggelse af Skibe. Fordelene ved Dykbomberne opgiver Bladet at være:

Bedre Virkning end Artilleri mod Jordtropper og et godt Vaaben til Angreb mod Handelsskibe og Krigsskibe paa indtil 8000 Tons.

Ulemperne siges paa den anden Side at være:

Store Tab ved Angreb paa godt bevæbnede Jordtropper; Underlegenhed overfor et velorganiseret Jagerforsvar; samt Mangel paa Evne til at kunne anrette afgørende Skader paa moderne Slagskibe.

Efter den engelske Opfattelse skulde saaledes Bombejagere og Torpedoplaner være bedre anvendelige end Dykbombere til Samarbejde med henholdsvis Hæren og Marinen.

Det er imidlertid et Spørgsmaal, om R. A. F. ikke kommer til at ændre sit Syn paa Dykbombere, siger det svenske »Flygning«. Faktum er, at det har faaet flere lette Bombertyper de sidste Aar, bl. a. Bristol Beaufort og Blackburn Botha. Hidtil har de imidlertid kun været anvendt til vandret Kast. Amerikanerne har ogsaa bidraget til at forstærke det engelske lette Bombeflyvevaaben bl. a. med Curtiss Cleveland (Helldiver-77), Vought-Sikorsky Chesapeake, Boston, Brewster Bermuda og Northrop A-17A. De amerikanske Dykbombers effektive Indsats i Slaget i Korallhavet for nogen Tid siden kan muligvis bidrage til at føre Spørgsmaalet om det engelske Dykbombeflyvevaabens fremtidige Udvikling nærmere sin Løsning.

Aarhus Flyveklubbers Fællesraad

EFTER at man har afholdt adskillige Møder til Drøftelse af et Fællesraad i Aarhus i Lighed med det, der er oprettet i Aalborg, er Anstrengelserne nu heldigt overstaaet og Fællesraadet en Kendsgerning.

Aarhus Flyveklubbers Fællesraad afholdt sit første Møde den 24. Juni, og Bestyrelsen konstituerede sig med Driftsleder E. T. Fabricius-Rasmussen som For-

mand, til Kasserer og Sekretær valgtes Repræsentant Kaj Fischer.

Det er Fællesraadets Formaal at skabe en Fællesfront udadtil overfor Offentligheden, saaledes at Motor-, Svæve- og Modelflyverne i forenet Samarbejde kan fremme deres Interesser, uden at de enkelte Grupper kommer til at foretage Arrangementer eller lave Udstillinger indenfor samme Tidsrum og dermed forringe Mulighederne for fuldt Udbytte af Arrangementerne. Det er ogsaa en af Raadets Opgaver at forhindre, at flere Klubber samtidig foretager Indsamlinger eller retter Anmodning til Myndighederne om Støtte, med mindre det sker efter fælles Aftale.

Det maa hilses med største Tilfredshed, at man nu ogsaa i Aarhus har fulgt Aalborgs Eksempel og oprettet et Fællesraad. Overfor Publikum kan det kun bringe Forvirring, naar i hurtig Rækkefølge, eller endog samtidig, Motor-, Svæve- eller Modelflyverne henvender sig til Offentligheden, som derved let faar den Opfattelse, at det er forskellige konkurrerende Klubber, der optræder, og ikke Klubber, der alle har det fælles Maal at fremme al Flyvning.

Denne Linie bør fortsat følges og det maa ønskes, at lignende Fællesraad oprettes alle Steder, hvor man vil have det fulde Udbytte af Propagandaen for Flyvesagen.



BOSCH
AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, bortelminerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/s MAGNETO
JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

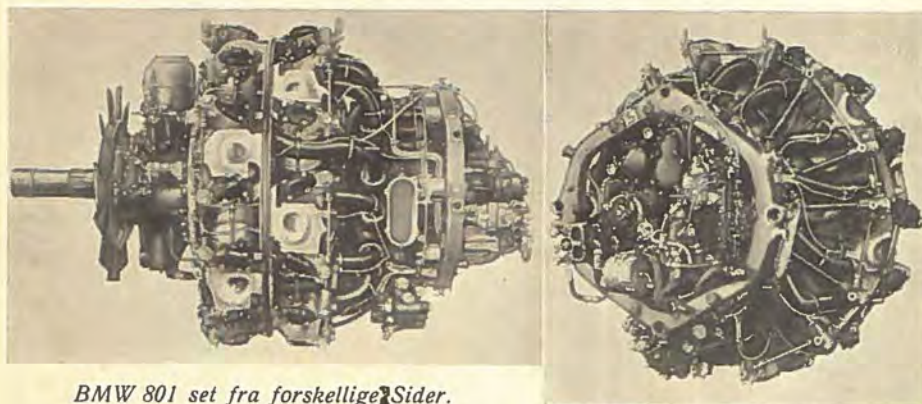
Generelrepræsentanter for
ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTT GART



DYKBOMBER
DORNIER
DO 217

Ny tysk Flyvemotor

BMW 801



BMW 801 set fra forskellige Sider.

PAA Grund af de gode Erfaringer, som man indhøstede med de i 1937 og 1938 fremkomne luftkølede Stjernemotorer BMW 132 F, K og N, gik Bayerischen Motorenwerke i Gang med at bygge en særlig ydedygtig Dobbeltstjernemotor, og Resultatet, som nu foreligger, er den 14-cyl. Dobbeltstjernemotor BMW-801. Den nye Motor yder 1600 HK ved 2400 O/M, og den har allerede fundet Anvendelse i Focke Wulf FW 190, Blohm & Voss BV 141 og Dornier Do 217.

BMW 801 er en firetakts Motor med Benzinindsprøjtning direkte i Cylinderne; den er udstyret med Overladningsanordning.

Enhedsbetjening.

For at lette Betjeningen af Motoren under Flyvning er den udstyret med et saakaldt Manøvreringsapparat, saa-

ledes at Føreren kun skal betjene eet eneste Haandtag. Ved Hjælp af dette ene Haandtag kan han regulere Ladingstrykket, Brændstofindsprøjtningen, Tændingen, Omdrejningstallet og Tilkoblingen af Kompressoren. Ved Hjælp af et andet Betjeningshaandtag, Dykhaandtaget, kan Føreren i Nødtilfælde foretage en Regulering af Motorens Omdrejningstal.

Motorens Bygning.

Krumtaphus, Propelgearhus, Kompressorhus, Tandhjulshus, Viftehus og Oliepumpe danner en sammenhørende Enhed.

Krumtaphuset, der er fremstillet af Staal, bestaar af tre Dele. Krumtaphusakslen har i begge Ender et Rulleleje og i Midten et Kugleleje.

Cylinderkjolen er af Staal og udvendig forsynet med Køleribber; Cylind-

derhovedet er af Letmetal. Begge Ventiler er skraatstillet imod hinanden og hængende. Ventilerne bevæges af Stødstænger og Vippearmer. Hver Cylinderkrans har sin Kamskive, som drives gennem Tandhjul af Krumtaphusakslen.

Propelgearhuset er fast anbragt paa Krumtappens forreste Del. Dette rummer Propelakslens Planetgear samt Drev for Omstillingsanordningen. Propelregulatoren, Koleluftviften og en Olielæsepumpe.

Lufttilførselshuset svarer til Viftehuset i en Karburatormotor.

Tandhjulshuset indeholder Drev til Brændstofindsprøjtningsspumpe, Luftfortætter og den automatiske Motorregulering samt Tilslutning for Startapparater.

Smøringen foregaar efter »Tørsumpprincippet«.

Tændingsanlægget bestaar af en Bosch Tvillingemagnet med to sepekrat virkende Tændingssystemer.

Den elektrisk-hydraulisk stilbare Propel er et VDM-Fabrikat.

Motoren er fjedrende anbragt til Luftfartøjets Stel.

Nogle nærmere Data for BMW 801 er endnu ikke offentliggjort.

Luftfartforsikringer

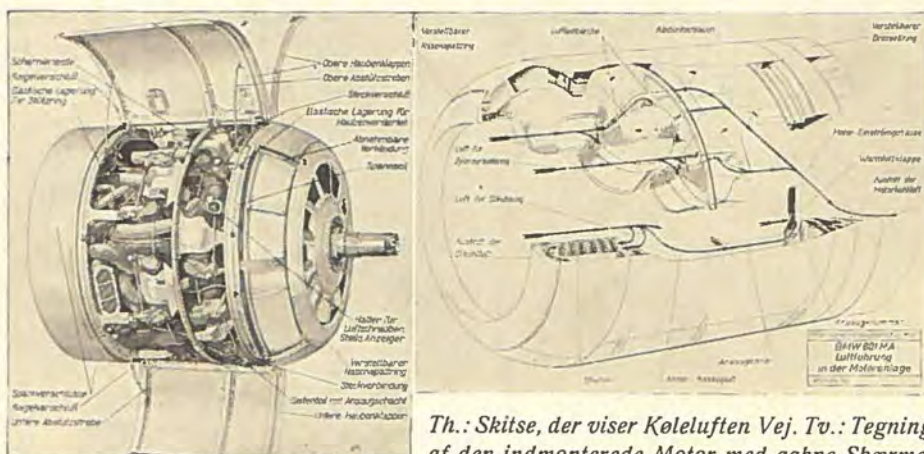
overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark
Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen



Th.: Skitse, der viser Køleluften Vej. Tv.: Tegning af den indmonterede Motor med aabne Skærme.

Fra „Danske Flyvere“s Jubilæumsmiddag i Haandværkerforeningen



I forreste Række ses fra venstre: Flyvelærer Thorkild Petersen, Driftsleder V. Kramme, Direktør E. Granzow, Civilingeniør K. G. Zeuthen, Chefflyveleder S. A. Dalbro, Kaptajn A. K. Wilton, Kaptajnløjtnant E. B. Meincke, Skovfoged H. Chr. Iversen og Kunstmaler Erik de Plessen. Paa den modsatte Række af forreste Bord: Civilingeniør A. Brendstrup, Flyverløjtnant E. Rostrup, Stationsleder V. Lauritzen, Kaptajnløjtnant Michael Hansen, Revisor H. V. Erikstrup, Hotelejer P. H. Würtz, Fabrikant Thorkil Petersen, Værkfører E. Lorentzen, Tobakshdl. Rud. Olsen, Løjtn. Larsen og Løjtn. S. V. Bruhn.

FORENINGEN »Danske Flyvere« fejrede sit 25-Aars Jubilæum ved en Festmiddag i Haandværkerforeningen Lørdag den 1. August. Foreningens Protektor, Hans kongelige Højhed Kronprins Frederik deltog i Festen, der havde samlet henved 200 af Medlemmerne og deriblandt Prins Axel, Foreningens Æresmedlem, Dir. Ellehammer, Flyvercheferne, Oberst Førslev og Kommandørkaptajn Scheibel, samt ganske faa indbudte, Direktøren for Luftfartsvæsenet Knud Greger og »Svenske Flyveres Rigsforbund«s Repræsentant, Luftkaptajn K. G. Lindner. Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab var repræsenteret ved Direktøren for Det Danske Luftfartsselskab Knud Lybye, idet Formanden, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen var forhindret i at være til Stede.

Foreningens Formand, Oberst Tage Andersen, bød Velkommen, og talte for Kongen; derefter bragte han Kronprinsen en Tak, fordi han gennem 12 Aar havde været Foreningens Protektor. Oberstløjtnant Bjarkov holdt Talen for den jubilerende Forening; Luftkaptajn Lindner bragte en Hilsen fra de svenske Flyvere, og Kronprinsen takkede, fordi han i sin Tid var kommet ind i Foreningen, og udtrykte Haabet om, at Foreningens udmærkede Formand, Oberst Tage

Andersen, maatte være Formand for »Danske Flyvere« i de næste 25 Aar.

Foruden en Mængde telegrafiske Hilsener modtog Foreningen forskellige Pengegaver til Flyverfondet, bl. a. fra Aeronautisk Selskab og fra en Kreds af nordjydske Flyvere ved Sportsflyveren, Redaktør Alf Schiøttz-Christensen samt fra Dr. Abild, Aabenraa.

* * *

Noter fra »Danske Flyvere«s 25. Aarsdag.

Til Minde om Jubilæet havde Foreningen ladet fremstille et Askebæger i et meget begrænset Antal. Hver af Deltagerne fik af Det Danske Luftfartsselskab foræret et af de meget smukke Askebægre som Erindringsgave.

*

»Danske Flyvere«s Mærkat.

I Anledning af Jubilæet har »Danske Flyvere« ladet fremstille et Mærkat, der sælges til Fordel for Foreningens Fond. Det smukke Mærkat er tegnet af Professor Utzon Franck, og det koster 2 Øre pr. Stk. Det er trykt i et Oplag paa 100.000 Stk., og det kan købes ved Henvendelse til Feltværkmester C. Valentin, Hærens Flyvertropper, Prinsesse-gades Kaserne, Tlf. 16.106.

*

Bestillinger paa Særtrykket af »Flyv«s August-Nummer modtages af »Danske Flyvere« eller direkte fra »Flyv«s Forlag, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V., Telf. 13.404. Heflet sælges for Kr. 2.00. — Husk, at Beløbet ubeskaaret tilfalder »Danske Flyvere«s Fond.

»Danske Flyvere«s 25 Aars Dag.

Paa Foreningens Stiftelsesdag, den 18. August, mindedes Flyverne deres dræbte Kammerater ved at nedlægge Blomster ved Flyvermonumentet. Foreningens Formand, Oberst Tage Andersen, nedlagde Blomster fra »Danske Flyvere«, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen fra Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, Ekspeditionsskriver Teisen fra Direktøren for Luftfartsvæsenet og Direktør Knud Lybye fra Det Danske Luftfartsselskab. Mellem de mange Blomster, der smykkede Monumentet, var en smuk Buket fra Restauratør V. Hammer og Frue.

*

Ejermænd til en Fyldepen søges.

Under »Danske Flyvere«s Fest i Haandværkerforeningen har en af Deltagerne glemt en Fyldepen ved »Bureauet«. Ved Henvendelse til Kaptajn H. J. Pagh, Hærens Flyvertropper, Prinsesse-gades Kaserne, kan Ejermændene faa sin Fyldepen tilbage.

*

Mange af Medlemmerne har ønsket at gøre Brug af Tilbudet om at kunne købe et eller flere Askebægre, og for at kunne imødekomme de mange, som har tegnet sig for Køb af ekstra Askebægre til en Pris af 5 Kr. pr. Stk., vil Foreningen lade fremstille 200 Askebægre. Dette Antal er nødvendigt for at Prisen kan holdes nede paa de 5 Kr. Da der hidtil »kun« er indkommet ca. 150 Bestillinger anmodes eventuelle andre Købere om snarest muligt at tegne sig for Køb af et eller flere Askebægre. Henvendelse kan ske til Foreningens Kasserer, Kaptajn H. Pagh, Prinsesse-gades Kaserne.

Holger Højriis død i Amerika



FOR tre Uger siden meddelte Dagbladene, at den danske Atlanterhavsflyver *Holger Højriis* var død i Amerika.

Holger Højriis' Navn blev kendt over hele Danmark, da han i Slutningen af Juni 1931 landede i Kastrup Lufthavn efter en spændende Flyvning over Atlanterhavet.

Han blev født i Brabrand ved Aarhus i 1901, og som ganske ung udvandrede han til Amerika. Her lærte han at flyve, og under sin Virksomhed som Flyver lærte han en Fotograf af tysk Afstamning, *Otto Hillig*, at kende, og de to besluttede at ville foretage en Flyvning fra New Foundland til Europa.

Fotograf Hillig skaffede de Penge, som Arrangementet og Indkøb af Maskinen kostede, ialt 22.000 Dollars. Der blev købt et Bellanca-Monoplan udstyret med en 300 HK Wright Whirlwind Motor, og Maskinen fik Navnet »Liberty«. Højriis foretog først en Prøveflyvning til Florida paa ca. 2000 km, og Onsdag den 24. Juni 1931 Kl. 9.24 (dansk Tid) startede de to Mænd fra New Foundland for at flyve direkte til København. Vejret var godt det første Stykke Vej, men saa mødte de stærk Taage, der tvang dem op i 4000 m. Maskinen var ikke udstyret med Radio, og i 17 Timer fløj Højriis i Uvished over Atlanterhavet. Ingen af de to ombordværende

anede, hvor de befandt sig. Højriis mente imidlertid ikke, at de var kommet mere ud af Kurs, end at de vilde ramme Irlands Kyst. Den 25. om Morgen ved 5-Tiden opdagede Flyverne Land. Det var — Spanien. Kursen blev sat nordover, men den lange Omvej havde tæret paa Benzinbeholdningen. Da de naaede Krefeld, var der kun 5 Gallons tilbage, og de var begge meget trætte. De havde været i Luften i 36 Timer, og Kl. 17,45 landede de i Tyskland.

I Kastrup Lufthavn var der forberedt den danske Atlanterhavsflyver og hans Passager en storstilet Modtagelse. Over 100.000 Mennesker var mødt op i Kastrup Lufthavn; men hele Arrangementet maatte afblæses, fordi Flyverne paa Grund af det sene Tidspunkt paa Dagen maatte overnatte i Tyskland. Først næste Dag Kl. 14,10 landede Højriis i Kastrup, hvor han blev modtaget af vældige Menneskemængder.

Efter at være blevet hyldet i København tog Højriis paa en Tourné Landet over og vendte efter nogen Tids Forlob tilbage til Staterne, hvor han genoptog sit Arbejde som Flyver.

Holger Højriis' Atlanterhavsflyvning vil altid blive husket som en

smuk Bedrift, og alle, der under hans Ophold i Danmark kom i Berøring med ham, vil mindes ham som en retliniet og sympatisk Personlighed.

Bombelufftartojernes virkelige Lasteevne.

I det engelske »Flight« gøres der opmærksom paa, at man alt for ofte ser, at Langdistancebombere Rækkevidde er opgivet med et Tal, der kun muliggør en meget begrænset Last, samtidig med, at der nævnes en Bombelast, som kun kan medføres over korte Strækninger. Det kan kun være gjort for at pynte paa et Luftfartøjs virkelige Ydeevne, siger Bladet. I denne Forbindelse nævner Geoffrey Smith nogle Tal for enkelte Langdistancebombere Lasteevne over en Strækning paa 2400 km, og disse er følgende:

Bombelasten for den amerikanske Boeing B-17 (B-17C?) er 1810 kg, den amerikanske Consolidated B-24 ca. 2700 kg, de engelske Short Stirling og Handley Page Halifax hver 4500 kg. Den maximale Bombelast for Short Stirling er i den sidste Tid Gang paa Gang blevet opgivet at være fra 7000 til 8160 kg, medens Tallet for Halifax er blevet sat til ca. 5900 kg.

Tilstrømning til Luftruten



SIG saa ikke, at Publikum holder sig tilbage, naar det gælder en Flyvetur. Efterspørgslen efter Billetter til vor eneste hjemlige Luftrute, København—Rønne, har i denne Sommer været saa stor, at Det Danske Luftfartsselskabs Rejsbureau i Dagmarhus har været belejret af en lang Kø af rejselystne, der var ivrige efter at

sikre sig en Flyvebillet. Naar der blev aabnet for Billetsalget Mandag Morgen Kl. 8, havde adskillige af de ventende staaet i mange Timer, ja — enkelte havde trofast holdt ud fra Søndag Eftermiddag og hele Natten for at være de første paa Pletten, naar Billetsalget lukkede op. Det kan man vel kalde for Interesse for Flyvning.

Hvad sker - og hvornaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220

60 AAR



Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

Den 22. September i Aar fylder Aeronautisk Selskabs Formand, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, 60 Aar. Fra mange Sider vil Lykønskningerne strømme ind til denne Personlighed indenfor dansk Flyvning.

Ingeniør Eskildsens jyske Natur og intense Arbejdskraft har i Aarenes Løb udfoldet sig og sat sit Præg paa dansk Flyvnings forskelligste Afskygninger og hele Udvikling. I Aeronautisk Selskab, som altid har haft Ingeniør Eskildsens varmeste Interesse, og som han har viet saa mange af sine Kræfter, har hans store Energi og Arbejdsevne sat sig frugtbare Spor, saaledes at Selskabet trods alle ydre Vanskeligheder er inde i en sund og livskraftig Udvikling.

I Statens Luftfartstilsyn blev Muligheden for en rig Udnyttelse af Ingeniør Eskildsens mangeaarige Erfaring og dybe Indsigt samt kloge Ledelse desværre stærkt beskaaret d. 9. April 1940; men man skulde kende Ingeniør Eskildsen daarligt, om han ikke benytter Tiden godt til at forberede Genoptagelsen af den frie Flyvning i et frit Danmark.

FLYV bringer Ingeniør Eskildsen sin hjerteligste Lykønskning til 60-Aars Dagen med Haabet om, at dansk Flyvning i mange Aar endnu maa have den Lykke at kunne tælle Ingeniør Eskildsen blandt sine Førstemænd.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

»Fremgang forpligter« — et Svar!

UNDER Overskriften »Fremgang forpligter« findes i »Flyv«s August Nr. et Indlæg af Hr. Otto Thomsen. Enkelte Bemærkninger i nævnte Indlæg bør ikke passere upaaagtede.

Det er ganske rigtigt, at det synes vanskeligt at skaffe Ro blandt Klubbens Medlemmer, og Hr. Thomsen undres over, at dette er Tilfældet til Trods for Flyveforbud og Krig. Bestyrelsen undres imidlertid ikke, men ser netop den naturlige Sammenhæng: man kan ikke for Tiden skaffe Medlemmerne Resultater inden for det Omraade, der uvægerligt interesserer mest, nemlig selve Flyvningen. De flyvende og flyvelystne Medlemmer har derfor nu et Pusterum, som benyttes til at sætte »Sagen over Personen« (!!) ved at rette kraftige Angreb paa Enkeltpersoner indenfor Bestyrelsen. Det er aabenbart det, Hr. Thomsen tænker paa, naar han siger, at Medlemmerne ikke maa lade Klubben drive af paa tilfældig Kurs.

Det hedder videre, at Meningsforskelle skal have frit Afløb indenfor Klubben. Dette er naturligvis rigtigt. Men saafremt man med »frit Afløb« mener en organiseret Udskældning af Bestyrelsen, saaledes som man har oplevet det paa de sidste Generalforsamlinger, kan man vel ikke fortænke Bestyrelsen i, at den tager Afstand fra denne Maade at udveksle Meninger paa. Dette saa meget mere, som det tilsyneladende kun er den angribende Part, der maa fremsætte Synspunkter. Formandens Fremstilling af Bestyrelsens Syn paa Sagerne og Forsvar mod personlige Angreb var derimod ganske aabenbart uden Interesse. Man kan ikke just sige, at Formandens Tale blev tiet ihjel.

Hr. Thomsen understreger, at Meningsforskelle kun bør have Afløb indenfor Klubben. Det var formodentlig i den Aand, man sørgede for Presseomtale i et meget læst Eftermiddagsblad! For slet ikke at tale om, at Hr. Thomsens Opfordring findes i »Flyv«, der læses af 4000 Flyveinteresserede, i et Indlæg, der netop røber den Uenighed, der har været!

Der er til Slut Grund til at fæstne sig ved, at Hr. Thomsens Indlæg har Tittlen »Fremgang forpligter«. Man forstaar af Indlægget, at det navnlig er Bestyrelsen, der er forpligtet af de Resultater, den selv har skaffet. Bestyrelsen følger her Trængsel til at spørge: er Medlemmerne da ikke ogsaa forpligtet af Resultaterne? Bestyrelsen mener Jo, men har faaet den sørgelige Opfattelse, at en ret betydelig Kreds af Medlemmer desværre mener Nej!

C. C. Beckmann.

Hermed betragtes Diskussionen som afsluttet. Red.

FLYVERTROPPERNES SOLDATERFORENING

Formand: Købmand Chr. Smørum,
Jonstrupvej, pr. Ballerup, Telf. Maaløv 344.
Kasserer: Maskinarbejder Edm. Nielsen,
Statholdervej 2, N.V., Postgiro 23856.

Soldaterforeningernes Hyldestaften i Anledning af Hans Majestæt Kongens Fødselsdag afholdes Lørdag d. 26. Septbr. 1942 Kl. 19,30 pr. i Odd-Fellow Palæet, Bredgade 26. Arrangeret af Københavnske Soldaterforeningers Samvirke. Stort Musik-Program med Fællessang. Efter Festligheden Bal til Kl. 24. Orkestret under Ledelse af Kapelmester Hjalmar Koefoed. Billetprisen incl. Ballet Kr. 2.00. Paaklædning: Tvangfri.

Meld dig omgaaende til Formanden eller Kassereren, enhver Soldat i eller udenfor Tjeneste bør møde op, men vi disponerer kun over 250 Billetter.

Udflugten den 9. Aug. Under stor Tilslutning startedes fra Hovedbanegaarden i dejligt Vejr. Efter en lille Tur i Skodsborgs smukke Omegn samledes vi til Frokost paa »Udsigten«. Som altid naar Flyversoldater er sammen, var der højt Humør. »Kan du huske«, var den stadige Sætning, og alle var enige om, at Turen havde været vellykket. (Senere var der noget, der hed »Bakken«).

Vigtigt Medlemsmøde i »De berejstes Hus«, Emiliegade, den 9. September.

Formanden for Dansk Motorflyver-Union, Herr Trafikassistent Ohrt, vil komme for at tale om Oprettelsen af et teoretisk Flyvekursus for Flyversoldater. Medlemmer i Provinsen eller København, der ønsker at deltage, kan melde sig til Formanden Købmand Chr. Smørum, Jonstrup pr. Ballerup, eller komme Onsdag den 9. September, hvor de nærmere Betingelser vil blive tilrettelagt. Derefter kammeratlig Samvær. Altsaa Tirsdag den 9. September.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted Jensen,
Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup.

M.F. »Agaton«, Aarhus, meddeler: Efteraarsstævne afholdes Søndag den 27. September paa Terrænet ved Branstrupgaard. Der konkurreres i Klasserne 1, 2, 3, 7, 8, 9 efter DMU's Konkurrenceregler. Tilmeldelse skal ske til Chr. Kock, Schourupsgade 7, Aarhus, inden Onsdag den 9. September. Startgebyr er 1,00 Kr. pr. Deltager. Efter Tilmeldelsen vil Tidsordningen omgaaende blive tilsendt Klubberne. Hvis nogen har en Model til Opvisning, ønsker Agaton gerne Oplysninger herom.

Roskilde M.F. meddeler: Roskilde Modelflyveklub afholder Søndag d. 4. Oktober en Udstilling sammen med et indendørs Modelflyvestævne. Udstillingen er kun for R.M.F. selv, men til den indendørs Konkurrence indbydes alle sjællandske Klubber, som vil faa tilsendt Indbydelse. Dette vil ikke sige, at man ikke ønsker at se andre Klubber end de sjællandske; tværtimod, men grundet paa Trafikforholdene mener vi kun at faa de sjællandske Klubbers Deltagelse. Saafremt andre Klubber kunde ønske at deltage kan nærmere Oplysninger indhentes

hos Klubbens Sekretær, Jørgen Bondesen, Godthaabsvej 2, Roskilde. I Konkurrencen flyves i følgende Klasser, som er opstillet af Klubben selv:

- Klasse 1. Helbalsa Stokmodeller m/ Understel.
 2. Kropmodeller m/ Understel.
 3. Mikro- og papirbæklædte Modeller uden Understel.
 (For alle Klasser er største Spændvidde fastsat til 100 cm.)

Under Udstillingen vil der blive fremvist Modellflyve-Films og gennem et Mikrofonaanlæg vil den fra Sommerlejren kendte Speaker Holger Hansson belære Publikum om Modellflyvesporten.

Odense Model-Flyveklub meddeler: O. M.-F. afholdt Klubmesterskaber med Svævemodeller Søndag d. 8. August paa Marslev Flyveplads. Resultaterne blev som følger:

	Min.	Sek.
Klasse 7. Nr. 1. Rich. Jensen ..	2	00,1
8. 2. C. H. Aaris	0	57,2
8. 1. Mogens Erdrup ..	3	02,1
2. Levin Jensen ..	2	48,3
3. C. J. Petersen ..	2	24,2
9. 1. Levin Jensen ..	2	42,5
2. Svend Skou	2	33,3
3. J. Nissen	2	12,2

Dansk Modellflyver Unions Propaganda-Afdeling: Afdelingen, som blev vedtaget oprettet paa Generalforsamlingen 1942,

staar nu, gennem Lederen, Helge Gamst, Klubberne til Raadighed i ethvert Spørgsmaal om udvidet Propaganda. De forskellige Propagandagenstande saasom Films, Klicheer etc. kan rekvireres gennem Lederen. Man har ved Overenskomst med Flyv og D.N.M. opnaaet at Klubberne, gennem Afdelingen, kan laane de Klicheer, der har været anvendt i disse Blade. Ved Rekvisition heraf bedes Aargang og Sidenummer opgivet. K.L.M. Modellerne og Hangarflyveren kan rekvireres fra Odense gennem Johs. Thinesen, Finsens Allé 29, dog maa Udgifter til Transport af disse afholdes af Klubberne selv.

Sjællandsstævnet: Traditionen tro afholdes atter i Aar sjællandsk Efteraarsstævne i Slutningen af September Maaned. I Aar vil Stævnet dog blive afholdt to Steder, ved Hillerød og ved Næstved. Nærmere Meddelelse om Stævnets Proportioner og Tidspunkt bliver tilsendt Klubberne direkte.

Næstved Modellflyveklub: Niels Wagner Sørensen, Præstøvej 190, Næstved, er nu atter tilstraaet som Klubbens Formand, efter endt Tjeneste ved Livgarden.

Bestyrelsesmedlemmerne i D.M.U.
 Formand: Knud Flensted Jensen, Kabbetjevej 21, Brønshøj, Kbhvn.
 Næstformand: Willy Olsen, Ejlersvej 24, Kolding.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup.
Kasserer: Finn Henningsen, Godsbanegade 7, Kbhvn.
Pressesekretær: Helge Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup.
Distriktsleder for Sjælland: J. Mortensen, Slangerupgade 20, Hillerød.
Distriktsleder for Jylland: Henning Klok, Nyvej 10, Hobro.
Distriktsleder for Fyn og Rekordprotokoller: Rich. Jensen, Ahlemansvej 12, Odense.
Ord. Bestyrelsesmedlem: Peter Christiansen, Sahroesvej 10, Helsingør.

D.M.U. har bestaaet i 5 Aar. D.M.U. fejrede den 29. August sin 5-aarige Bestaaen. I disse 5 Aar har dansk Modellflyvning gennemgaaet en rivende Udvikling, som næppe vilde have sket uden et godt Samarbejde mellem Unionen og de enkelte Klubber. I disse 5 Aar har Unionen været ledet af Bestyrelser, som ikke alle har været i Stand til at paatage sig Opgaven. Saaledes havde Unionen i 1939 en Nedgang i Medlemstallet, p. Gr. af en Bestyrelse som ikke viste sig at være sin Opgave voksen, paa indtil Halvdelen af sit Medlemstal. Men i de følgende Aar har D.M.U. under en ny Ledelse igen arbejdet sig op, saaledes at man trygt kan se Fremtiden i Møde og med Glæde kan se hen til de næste 5 Aar.

Motorspil med Gasdrift

Af Ingeniør, M. af I., K. Høglund.

I Tilknytning til G.H.'s Artikel om »Motorspil med Acetylen« i FLYV Nr. 7, kan jeg meddele, at vi med Roskilde Svæveflyveklubs Spil har foretaget lignende Forsøg og opnaaet særdeles tilfredsstillende Resultater.

Med Hensyn til Blandingsforholdet af den tændbare Ladning, der i Artiklen angives til 2,8—6,2 % for Acetylén-Luft, foreligger sikkert her en Trykfejl, idet der utvivlsomt skal staa 2,8—62 %.

Med saa vide Grænser for Blandingsforholdet vil det nok være muligt at faa en Motor til at gaa nogen Tid med den i Artiklen nævnte Indretning for Tilførsel af Gassen; men det vil være en meget uøkonomisk og lidt driftssikker Metode, der samtidig kræver en overordentlig rutineret Spilfører.

Det gunstigste Blandingsforhold ligger som angivet omkring 4 %, og da Gassen først soder over 8 %, vil Spilføreren altsaa intel kunne mærke selv ved et Gasforbrug der er dobbelt saa stort som det gunstigste, og ved at knibe paa Gassen til den nederste Grænse, kan han intel mærke, for han faar »Skud« i Karburatoren med evt. paafølgende Karburatorbrand, der ikke slukkes før der lukkes for Gassen og Opstrækket vil være ødelagt. »Skudet« i Karburatoren forekommer ved for mager Gasblanding (hvilket forøvrigt ogsaa er Tilfældet ved Benzindrift) ved en Efterbrænding, der endnu ikke er afsluttet, naar Indsugningen aabner, hvorved en Stikflamme kan antænde Gasblandingen i Indsugningskanalerne.

De to Grænser Spilføreren skal famle sig frem imellem giver altsaa henholdsvis en tilsødet Motor og Brand i Karbura-

toren, ligesom Gasforbruget vil blive større end nødvendigt.

Hvad angaar Vandtilsætningen er Hovedsagen den at faa tilsat et Dampningsstof, der dels ved sin Fordampning nedsætter Indsugningsluftens Temperatur og dels forøger Selvtændingstemperaturen. Ved at tilsætte brændbare Dampningsstoffer som Spirit, Benzol (Stenkulsnafta) eller Benzin i ganske ringe Mængde opnaas større Bankesikkerhed og samtidig giver Stoffet ved sin Forbrænding Motoren større Effekt. Vandtilsætningen kan være fordelagtig ved daarligt kølede Motorer, hvor Udstødningsventilen bliver meget varm. Dette er særlig Tilfældet ved sideventilerede Motorer; men en første Forudsætning er dog, at Køleanlægget er i Orden.

Vi anvender paa Gasflasken en alm. Reduktionsventil fra et Svejseværk, der reducerer Gastrykket til 3 at. Denne staar ved Gummislange i Forbindelse med en til Formaålet konstrueret Sugereduktionsventil, der aabnes ved et Undertryk paa 3—4 mm Vandsojle i Karburatoren.

Ventilen kan ved det normale Gastryk (3 at) levere Gas til 50—100 EHK, ved en termisk Virkningsgrad i Motoren paa henholdsvis 10—20 %.

Fra Sugeventilen fører Gummislange til Karburatoren, hvor der lige for Drosselspjældet er indskruet en regulerbar Gasduse. Karburatoren er ellers uforandret og anvendes paa sædvanlig Maade til Tilsætning af Dampningsstof, idet den er reguleret ned til at give den nødvendige Mængde.

Sugereduktionsventilen kan »tippe« fra Førersædet, idet Chokerspjældet ikke maa anvendes for ikke at ødelægge Ven-

tilen. Denne er forsynet med Kontrolventil i Sugeledningen for at undgaa Overbelastning ved »Skud« i Karburatoren.

Motoren er en 6 Cyl. topventilet »Cleveland« paa omkring 60 HK og er fra 1925, hvorfor den sandsynligvis er ret lavt komprimeret.

Som Resultater fra Forsøget kan nævnes, at Motoren starter lettere end paa Benzin, og den kan tage Gassen pludselig fra Tomgang til fuld Belastning uden Udsættelse, selv i kold Tilstand. Ved Kørsel med ren Acetylén (mager Blanding) uden Dampningsstof optræder Bankning først ved haardeste Belastning, og da saa svagt at det er uden Betydning.

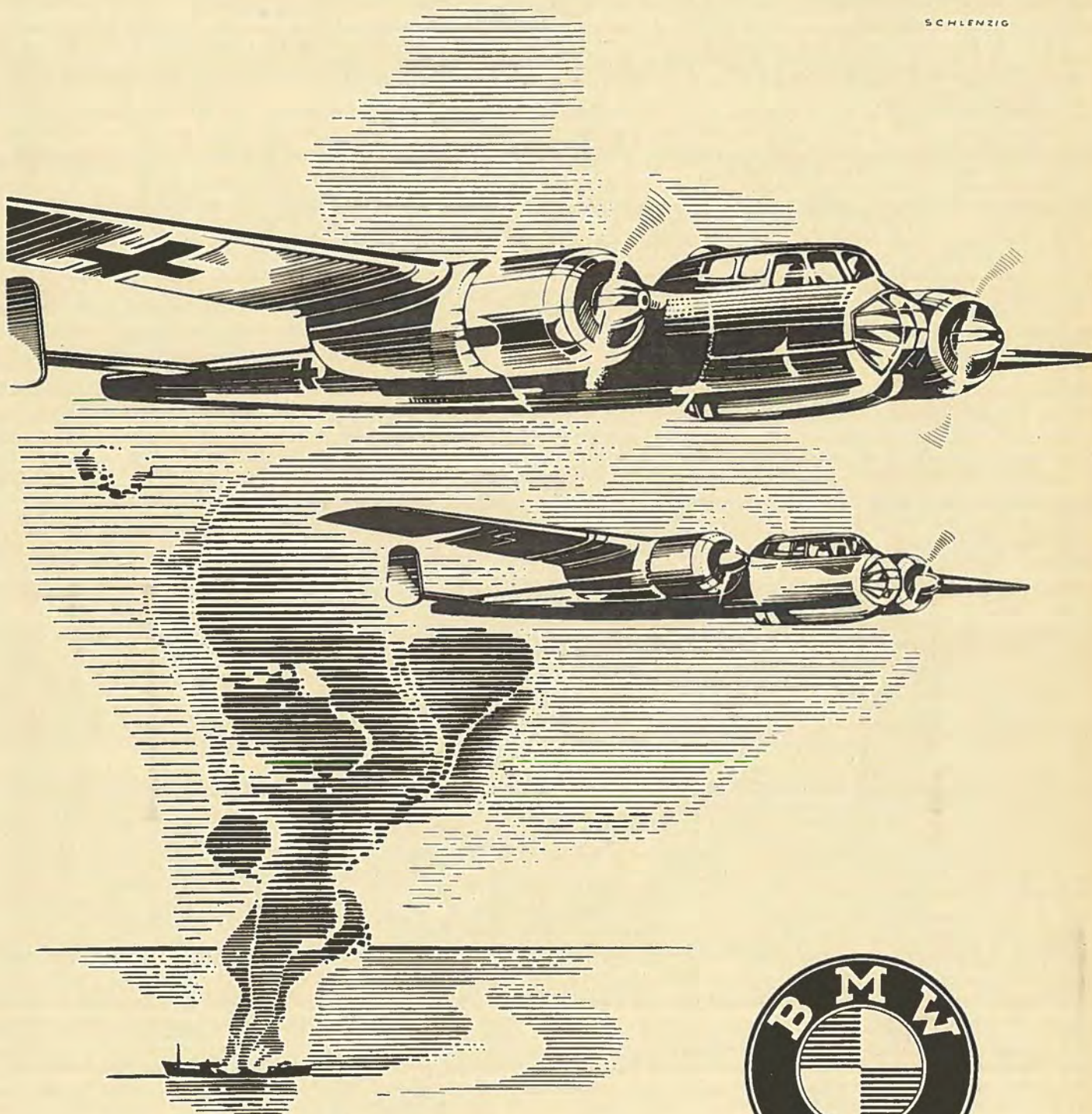
Ved lidt federe Blanding og Tilsætning af Dampningsstof har vi ved Forsøg konstateret, at Trækkeevnen er endog betydelig større end ved Benzin. Dette skyldes dog muligvis at Benzin ikke er ren; men Resultatet er meget tilfredsstillende.

Med Hensyn til Motorens Tilstand kan nævnes, at saavel Stempler som Ventilspindler har et betydeligt Slør, og Motoren er forsynet med Magnettænding.

Fra Krumtaphuset bør gaa et Rør, som udmunder i Karburatorens Indsugningsaabning for at forhindre Gasansamling, f. Eks. ved utætte Cylindre. Tillige opnaas hermed at Ventilerne faar lidt Smøring af den medrevne Olietaage. En Eksplosion i Krumtaphuset af en saadan evt. Gasansamling kan være af overordentlig Voldsomhed og medføre ikke blot en ødelagt Motor, men ogsaa Fare for omkringstaaende.

Motoren kan ved Regulering paa Gasdusen indstilles til foruden Acetylén at gaa paa saavel Kosangas, Kloakgas og Jordgas som Belysningsgas, hvor denne kan faas paa Flasker.

Hvad angaar Økonomien, svarer 1 kg Gas i ovennævnte Motor, der kan gaa paa (Fortsættes Side 214)



LUFTKØLEDE

Højtydende
STJERNEMOTORER

DOBBELTSTJERNEMOTOR BMW 80I I DORNIER DO 217



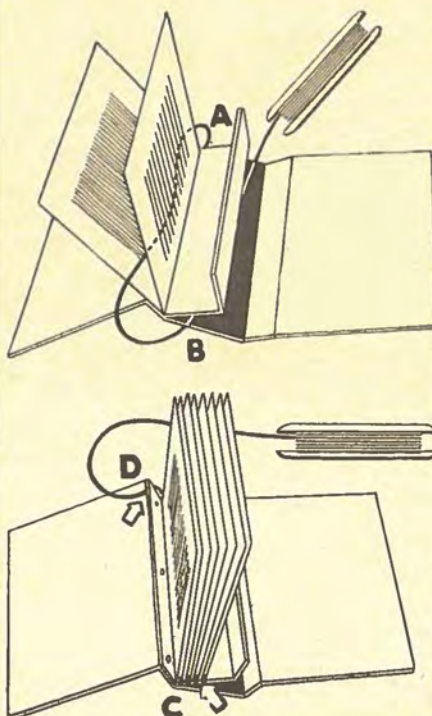
Vindposen er Flyvepladsernes Kendetegn. I mere end 30 Aar har Vindposerne varet over Flyvepladserne rundt om i Verden og vist Flyveren Landingsretningen. Det første tyske Specialfirma for Luftfartsmateriel

Gerhard Sedlmayr
AUTOFLUG

har ogsaa mere end 30 Aars Fagkendskab.

AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR **TEMPELHOF**

SAMLEBIND til FLYV



Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 3.25

„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparelse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra „FLYV“s Forlag Vesterbrogade 60 København V.



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Felgiebel:

Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau

er atter paa Lager — Pris Kr. 7.00

FLYV's FORLAG . Vesterbrogade 60 . København V . Telefon Central 13.404

Fra Flyvertroppernes Svæveflyverlejr ved Køge

Under Ledelse af Chefen for Flyveskolen, Kaptajn T. A. Poulsen, har Hærens Flyvertropper i Dagene fra den 20. Juli til den 15. August haft sine hjemsendte Flyvere og Observatører indkaldt til et Kursus i Svæveflyvelejr ved Køge. I hele denne Periode blev der trænet flittigt baade med Sko-



leglidere og Grunau Baby under Instruktion af Kaptajn-løjtnant Meincke og Materielmester Victor Petersen. FLYV bringer ovenfor nogle Billeder fra den militære Svæveflyvelejr ved Køge.

Paa det øverste Billede er Direktøren for D. D. L., Kaptajn Knud Lybye parat til sin første motorløse Luftrejse.

Billedet neden under viser Flaghejsningen i Lejren.

Lærredsbeklædning. Sideroret er udæmpet, medens Højderoret er dæmpet og har Trinklap. Samtlige Ror betjenes af Stangforbindelser, og alt gaar i Kuglelejer. Dykbremserne er af FAG-Berlins egen Konstruktion. Start og Landing sker paa et Hjul, der kan bremses. Føreren sidder bekvemt og har rigelig Plads. FAB-3 er blevet prøvefløjet af flere kendte Svæveflyvere, der har rost dets Flyveegenskaber i høje Toner.

Dets Data og Præstationer er: Spændvidde 16 m, Planareal 15 m², Planbelastning 17,7—20 kg/m², Tomvægt 180 kg, Flyvevægt 260—300 kg, Glidetalt 1:27, mindste Synkehastighed 0,62 m/Sek.

Rekordsvæveplanet FVA-13,

der er konstrueret af den flyvetekniske Faggruppe i Aachen, har udviklet sig fra den gamle kendte Type »Blaue Maus«; men i Modsætning til denne er FVA-13 helt fritbærende, højvinget og bygget af Træ.

Bæreplanets forreste Del er af Krydsfinér. Den største Hastighed begrænses af Luftbremser til 200 km/T. Planprofilen er inderst Gö 535, paa den halve Spændvidde Gö 549, i Enderne M 3.

Kroppen er en Skalkonstruktion. Start- og Landingsmeden er af Fyrretræ og har Gummi affjedring. Data og Præstationer er følgende:

Spændvidde	15	m
Planareal	14,5	m ²

Svæveplaner fra Tyskland og Frankrig

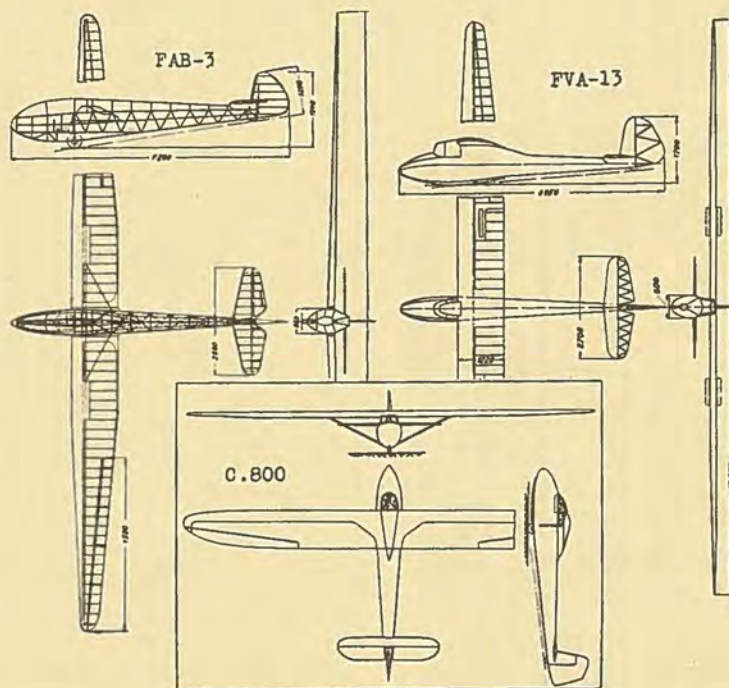
FAB-3

er et nyt Metalsvæveplan, bygget som Øvelses- og Rekordplan af »Flyveteknisk Arbejdsfælleskab« ved HTL Beuth-Schule i Berlin. Ved Konstruktionen er der lagt stor Vægt paa at kunne fremstille Svæveplanet i Serie. Det er midtvinget, helt fritbærende og bygget af Metal.

Bæreplanets Konstruktion er meget enkelt. Planbjælken bestaar af et ottekantet Duralrør, sammensat af to Dele. Spanterne er af Elektroplade, anbragt paa Bjælken med paanittede Vinkeljern. Forkanten af Bæreplanet er beklædt med Elektronplade, medens den øvrige Del er beklædt med Lærred. Planprofilen paa den inderste Del er Göttingen 549, og paa den yderste Gö 693. Planets V-form er 2°.

Kroppen er nikanter og løber ud i et sekskantet Tværnit.

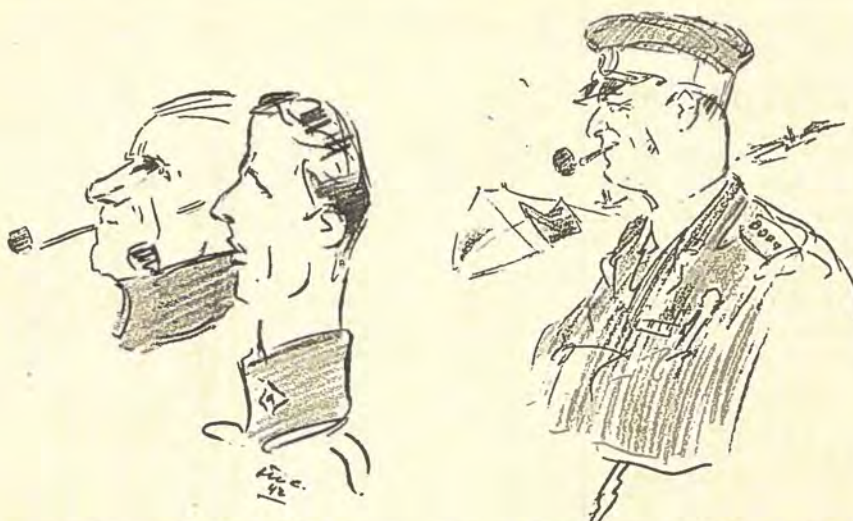
Rororganerne er bygget paa samme Maade som Bæreplanet, d. v. s. Duralrørsbjælke med Elektronspanter og



Plandybde (ved Krop- pen)	1,22 m
Ar. af Højderor	1,67 m ²
Ar. af Sideror	1,00 m ²
Ar. af Luftbremse	0,338 m ²
Tomvægt	156 kg
Flyvevægt	251 kg
mindste Synkehastig- hed ved 50 km/T ...	0,72 m/Sek.
bedste Glidetotal ved 55,2 km/T	1:20.

Caudron C 800

er et fransk, to-sædet Svæveplan, der er beregnet til Uddannelse og Øvelses-flyvninger. Det er halvt fritbærende, og højvinget. Bæreplanet har en Træbjælke, en forstærket Forpart af Krydsfinér samt en Hjælpebjælke til Klapperne. Spanterne er af Krydsfinér. Bagved Hovedbjælken er Bæreplanet beklædt med Lærred. Klapper er ogsaa beklædt med Lærred. Kropens Konstruktion bestaar af fire Længdedragere og et Antal Spanter, og den er helt beklædt med Krydsfinér. De to Sæder er anbragt ved Siden af hinanden, noget forskudt i Længden. Der er dobbelte Styregrejer. Balanceklapperne har Differentialstyring (naar den ene sænkes 12°, saa hæves den anden 24°). Halepartiet er helt fritbærende. Haleplanet, der kan indstilles paa Jorden, har een Hovedbjælke. Halefinnen er fast tilbygget Kroppen. Stabiliseringsorganerne har Krydsfinérbeklædning, og Rorene Lærredsbeklædning. I Højde med Planstiveren er der anbragt et Start- og Landingshjul (med Ballondæk), der kan afbremse; desuden er der en gummi affjedret Landingsmede samt en affjedret Haleslæber.



Tegneren Otto C. har aflagt Besøg i Svæveflyvelejren ved Køge. Ovenfor ses i Otto C.s Streg Sergent Malmose og Løjtnant Simonsen (Zonen) samt Kaptajn Knud Lybye (D. D. L.).

Tegninger til Skalamodeller og Modelsvæveplaner

De rigtige, originale Tegninger i hel Størrelse

*„Det er disse Bygge tegninger vi har
savnet“ — siger Modelflyverne*

Sendes franco mod Indsendelse af Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG . Vesterbrogade 60 . København V.

FORTEGNELSE

over originale Tegninger til Skalamodeller og Modelsvæveplaner:

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fieseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 ..	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75

Nr. 17. „Focke-Wulf Condor“ ..	Kr. 1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

MODELSVÆVEPLANER

Nr. 22. Zögling junior	Kr. 0.50
23. Zögling	1.25
24. Spatz	1.25
25. Habicht	1.25
26. Albatros	1.50
27. Der kleine Reiher	1.50
28. Grosses Albatros	2.00
29. Grosser Reiher	1.00
30. Drohne	1.50
31. Lerche	1.50



SKYFARER



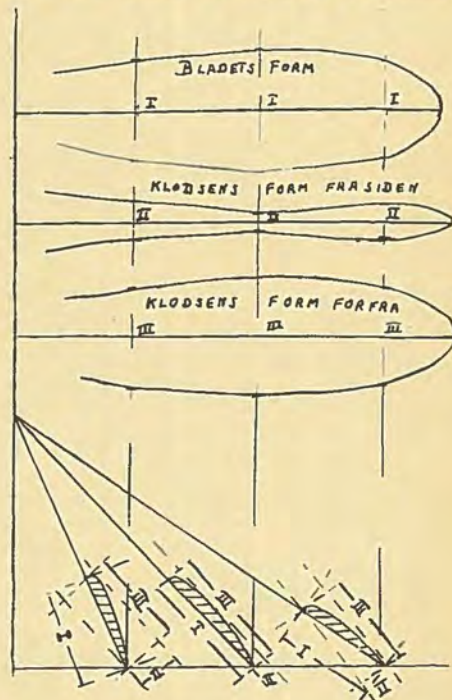
UNDER »Nyt udefra« blev i »Flyv« Nr. 4, 1942, omtalt en ny amerikansk Sportsflyvemaskine General Aircraft Co.s »Skyfarer«. Men allerede i November 1941 var denne Model saa »gammel«, at »Model Airplane News« kunde bringe Tegninger til en flyvende Skalamodel af Typen. Efter disse Tegninger er Modellen paa ovenstaaende Billeder udført.

Det er en Hel-Balsa Model, beklædt med tyndt Japan-Papir. Som man ser, er Modellen udstyret med Næsehjul, hvilket gør Landingerne meget naturtro (af og til!). Propellen har Friløb, og Modellen har virkelig gode Flyveegenskaber. Kun gør de fastsiddende Planhalvdele Modellen ret saarbar i Landingerne.

Hans Bøcher.

Den fældbare Propel

SKITSEN viser, hvorledes man til Propeller, hvor Bladene alligevel skal skilles paa Midten, kan spare en Masse af det dyre Balsatræ. Det forudsættes dog, at man kender at beregne og konstruere en Propel. Man afsætter som almindeligt de skraa Linier og optegner Propelbla-



Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45x12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

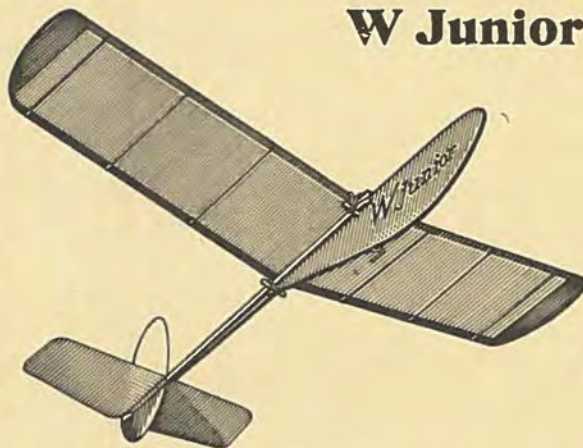
Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Pristliste

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230



W Junior

Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modellsvæveflyvning Kr. 2,00

dets Profil derpaa; men saa kommer vi til det »balsabesparende« Arbejde. Oven over det midterste Profil tegnes lignende Linier, men vel at mærke parallelle med den først tegnede. Derefter tegnes der andre Linier vinkelrette paa de første, saaledes at de netop berører Profilets For- og Bagkant. Saa kan Afstandene II og III udmaales og afsættes paa Tegningen af Propelklodsen. Denne maa inde ved Midten formes efter den Maade, Bladet skal fastgøres.

Boy Konstantmann.

Uddeling af Legatportioner fra »Danske Flyveres Fond.

Fra »Danske Flyveres Fond« vil et Antal Legatportioner blive uddelt. Ansøgere kan faa tilsendt Skema ved Henvendelse til Foreningens Kasserer, Kaptajn H. Pagh, Prinsessestades Kaserne, København S.

Svæveflyvernes Sommerlejr. Tilslutningen til Dansk Svæveflyver Unions Sommerlejr har været over al Forventning, idet der nu er anmeldt 90 Deltagere.

Materiellet, der skal bruges til de mange Deltagere, er skaffet til Veje af Klubberne, der har stillet sig meget imødekommende med Udlån af de nødvendige Svæveplaner m. v. Selv fra Jylland er der lovet Hjælp, bl. a. Aalborg og Silkeborg har stillet en Grunau Baby til Raadighed.

A/S Flyvemateriel har skænket Unionen 1000.00 Kr., for hvilket Beløb man har kunnet bygge fire smaa transportable Hangarer, der har faaet Station i Silkeborg, Aalborg, Slagelse samt Ringen, København.

DANSK FLYVINGS HISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50

Faas i Boghandelen eller fra
FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60,
København V.

Benzinmotorer for Modellflyvere
„KRATMO“ Byggesæt for Benzinmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Byggeplaner for Modellflyvemaskiner med Benzinmotorer: Arado Ar 196 - HS 100 - K 2 - K 3
Kocsa - Uelzen - Kunze - Sausewind - o. fl.

Alle Typer Benzinmotorer f. Modellflyvere repareres

Arne Føg, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Konstruktion af Planprofiler

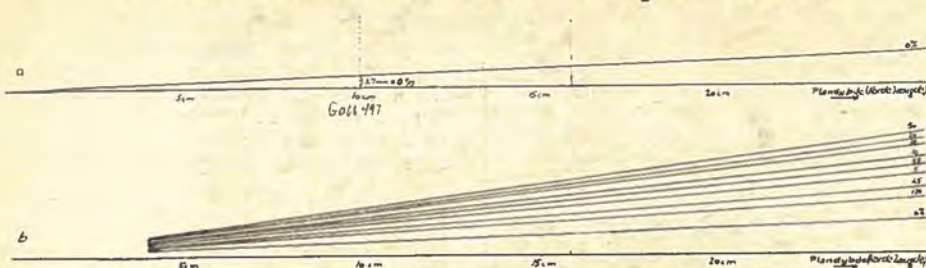


Fig. 1 a og b.

MODELFLYVERE, der selv konstruerer deres Modeller, kommer ofte ud for at skulle konstruere Planprofiler med forskellig Kordelængde. Hertil kan anvendes flere Metoder, der for det meste enten er ret unøjagtige eller besværlige. Ved Anvendelse af den her beskrevne Metode undgaar man baade Unøjagtighed og det meget Regnearbejde, som flere af de andre Metoder giver.

I Tabeller over Planprofiler (f. Eks. i »Modelflyvesport«) er Maalene opgivet for Profiler med en Kordelængde paa 10 cm, og skal en Modelbygger bruge en Profil med en anden Kordelængde, bliver det saa hans Sag at beregne de tilsvarende Y-Koordinater (jvf. »Modelflyvesport«), og det er her at den nedenstaaende Metode betyder en Lettelse.

Metoden gaar ud paa følgende:

Paa et Ark Millimeterpapir tegnes en vandret Linie (Fig. 1 a) og 10 cm fra dens Endepunkt oprejses en Linie og op langs denne afsættes Y-Koordinat Procentværdierne. (Paa hosst. Tegning er Konstruktionen udført for Profilet Gøtt. 497). Først Y-Koordinaten svarende til 0 %, derefter 1,25 % o.s.v. Paa Figur 1 b ses Konstruktionen udført for Procentværdierne 0—30. Skal vi f. Eks. bruge et Profil med en Kordelængde paa 16 cm, behøver vi blot at gaa 16 cm hen ad den vandrette Linie og oprejse den vinkelrette; vi kan da maale Y-Koordinaterne ved Hjælp af en Passer og afsætte dem paa vor Profilttegning. Vi kan nu konstruere vedkommende Profil, med hvilken Kordelængde det skal være indenfor rimelige Grænser, uden at vi behøver at regne et eneste Tal ud. Det tilraades at bruge en meget spids Blyant til Konstruktionen, ligesom vi opnaar en betydelig større Nøjagtighed ved at afsætte de dobbelte Y-Koordinater ved 20 cm.

Nu melder der sig Spørgsmaalet om, hvorledes man lettest skal faa afsat de forskellige Procentværdier langs en Plankorde, hvis Længde er forskellig fra 10 cm. Ogsaa her kan jeg anvise en let Metode. Den gaar ud paa følgende:

Man tegner en Linie AB, der er 10 cm lang, og afsætter herpaa Procentværdierne (Fig. 2) og i B tegnes en Linie vinkelret paa AB. Med den ønskede Kordelængde — lad os igen tage 16 cm — som Radius tegnes en Cirkelbue med Centrum i A. Den skærer den paa AB vinkelrette Linie i C og Linien AC tegnes. Herpaa kan man nu maale de forskellige Længder og afsætte dem paa Plankorden.

De beskrevne Metoders Rigtighed indses let ved Anvendelse af lidt simpel Geometri, og de har bestaaet deres Prøve i Praksis, idet der allerede i »Agaton« er konstrueret et Par Modeller, hvor Metoderne er anvendt.

Hans J. Wermuth.

Motorspil med Gasdrift

(Fortsat fra Side 208)

Acetylén med fuld Effekt, til omkring 1,4 Liter Benzin. Vi havde tidligere 5 Højstarter pr. Liter Benzin, og dette skulde give 7 Højstarter pr. kg Gas à 3 Kr., hvilket bliver 43 Øre pr. Start. Endvidere behøver Motoren ikke at køres varm før hver Start, som det er alm. ved Benzin-drift, naar der gaar nogen Tid mellem Starterne; men den kan startes og have fuld Kraft med det samme, hvilket gør Økonomien endnu bedre.

Der er saaledes ingen Grund til at fraaade Acetylén gasdrift, naar blot Anlægets Kvalitet er tilstrækkelig god.

Saafermt der skulde eksistere en Klub, der er i Besiddelse af en moderne højt komprimeret Spilmotor, kan Kompressionen gøres mindre ved at lægge en ekstra Pakning under Topstykket, og er dette ikke tilstrækkeligt, kan en Jernplade med de fornødne Udkæringer lægges mellem Pakningerne.

Af Hensyn til evt. interesserede Klubber kan nævnes, at Tegning til Sugereduktionsventil og Ombygning af Karburator kan faas gennem Roskilde Svæveflyveklub for Kr. 15.—. Færdige Sugereduktionsventiler Kr. 185.—. Saafermt den paa Spilmotoren værende Karburator ikke er justerbar under Driften, kan der til Tilføsel af Dampningsstof i Forbindelse med Gasdriften anvendes en gammel Ford T Karburator.

K. Høgslund.

Mindre Parti Krydsfinér

1,2 og 1,5 mm til Salg

Nordvig, Vesterbyvej 14, Gentofte

Fra Modelflyvernes Sommerlejr paa Mols



O.M.-F. med to af sine fremragende Modeller, Frisuren er kommet i Uorden, men Flyveegenskaberne var der ikke noget i Vejen med, han blev dobbelt Danmarks mester. Billedet neden under viser C. Høst Aaris ogsaa fra O.M.-F. med en af sine smukt byggede Svævemodeller.



DISSE to Billeder er fra Modelflyvernes Sommerlejr paa Mols, som vi bragte en Omtale af i forrige Nr. af FLYV. Billederne er taget af Jørgen Dommergaard, der i Lejren afslørede sig som en habil Pressefotograf.

Øverst ses Henning Gilkær fra

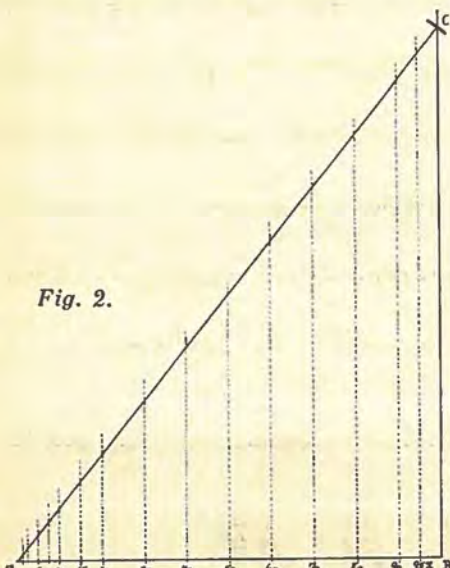


Fig. 2.



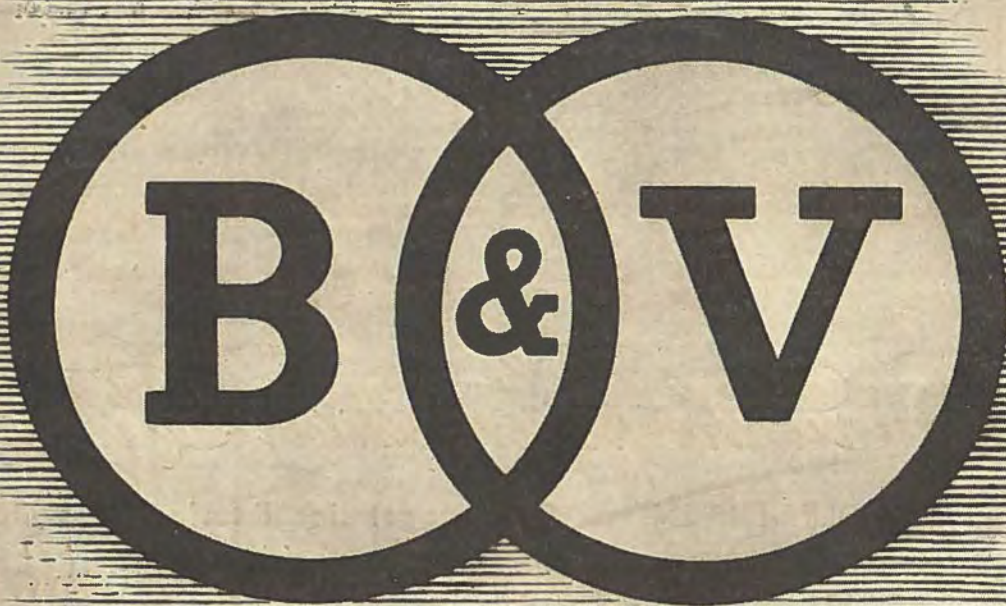
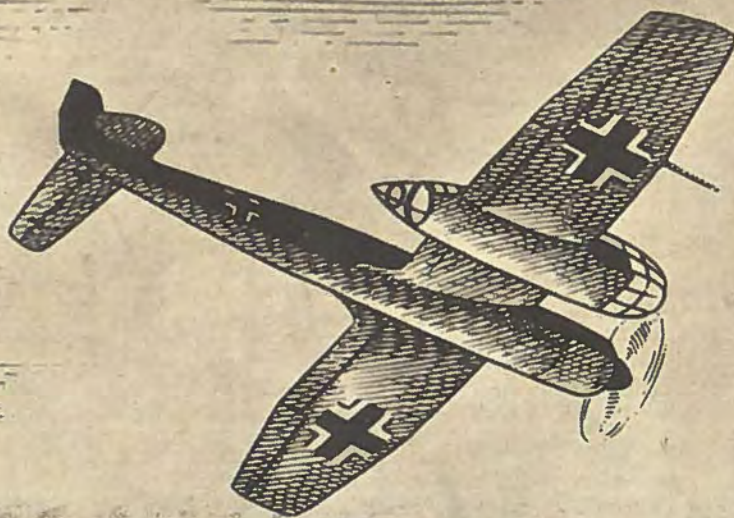
TELEFUNKEN

borger for Sikkerheden under Flyvningen

Igennem 40 Aar har TELEFUNKEN været kendt over hele Jordkloden paa Grund af sin store Indsats paa alle Omraader indenfor videnskabelig Forskning og Udvikling af Radiotekniken. I mere end en Menneskealder har TELEFUNKEN suppleret og ud-

bygget sine Erfaringer og Opfindelser til Fuldstændiggørelse af Flyvningens Efterretnings- og Sikkerhedstjeneste. TELEFUNKEN fremstiller Flyvemaskinstationer af enhver Art og Styrke, Pejleapparater, Anlæg til Blindlanding samt komplette Jordstationer.

TELEFUNKEN



„BV 141“

BLOHM & VOSS
F L U G Z E U G B A U

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Nr. 10

1942 - 15. Aarg.

INDHOLDET:

RETTELSEN AF EN
ORTSFLYVEPLADS

Uddannelsen af
sportsvæveflyvere

SVÆVEFLYVERNES
SUCCES

Lejren ved Bjergsted

KE REKORD-
SVÆVEMODELLER

delflyveopvisningen
a Amager Fælled

Y SKALAMODEL

50
ØRE



I Svæveflyvelejren ved Bjergsted.
Frokostpause.

De „leger“ *men bygger samtidig Fremtiden*

Paa Række tager de smukt byggede Modeller Luften - - - og sagkyndigt drøftes „Retningsstabilitet“, „termiske Opvinde“ og andet fagligt. Kun Leg, ja - men Drengelig er Fader til Fremtidens Stordaad. Derfor fortjener Modelflyverne al mulig Opmuntring; de leger, men de bygger samtidig Fremtiden.

Intava Organisationen har ogsaa Blikket rettet mod Fremtiden. Naar den civile Flyvning genoptages, vil Intava være rede - - Verden over.



INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S





ARADO AR 196

ARADO FLUGZEUGWERKE · GMBH · POTSDAM (TYSKLAND)

„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**

Førtyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

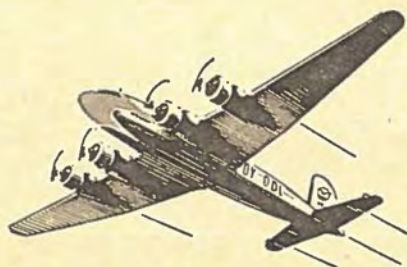
ENEFABRIKANTER:

A/S O. F. ASP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)

PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin

København-Oslo

København-Malmø

København-Rønne

DDL

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S

CENTRAL 8800

FLYV



DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB OG DANSKE FLYVERE

Nr. 10

Oktober 1942

15. Aargang

Forslag til Indrettelse af en Sportsflyveplads.

*Sportsflyveklubbens Formand, Trafikassistent A. Ohrt, redegør for
Sportsflyveklubbens Projekt.*

AT den københavnske Sportsflyveplads engang — før eller senere — vil komme, er der vel ingen Tvivl om. Muligt kan en treven Indstilling hos Byens vise Mænd forhale den, men standse den og dermed trodse Udviklingen, — det vil ikke lykkes.

Baseret paa alle de tekniske Forbedringer, som denne Krig maa bringe paa Flyvemaskinens Omraade, er det ganske sikkert, at Privatflyvningen maa faa en kolossal Udbredelse.

En anden Faktor, der er medvirkende hertil, er ogsaa, at saa godt som det meste af Verdens Ungdom i disse Tider opflaskes til at betragte Flyvemaskinen som noget almindeligt og tilvant.

Herhjemme har vi imidlertid ikke kunnet komme op at flyve i nogle Aar, og det maa da være ganske klart for alle, at den Dag Krigen slutter, og dansk Ungdom faar Lejlighed til at komme i Luften igen, vil der være et stærkt Behov for velindrettede Sportsflyvepladser, hvor man kan lære Teori og Praksis, medens man bor paa samme Sted, alt til en forholdsvis billig Pris.

Er det derfor ikke forstaaeligt, at man, naar Sportsflyvepladsen saa smaat er begyndt at tone frem i Horisonten, begynder at fatte Interesse for

en saadan Plads's Indretning? Det er naturligt, at man i Sportsflyvekredse har adskillige Ønsker her. Indenfor Sportsflyveklubbens Bestyrelse har man da ogsaa i det sidste Aars Tid i et Udvalg i al Stilhed syslet med forskellige Planer — og der skal her kortelig fortælles om det Resultat, man er kommet til, efter at Ønskerne er omsat paa Tegnebrædt og i Modeller.

Selve Flyvepladsen behandles ikke i denne Forbindelse. Det er Luftfartstilsynets Domæne. Her omtales derfor kun de Bygninger, der nødvendigvis bør være paa en Sportsflyveplads.

Paa Grund af Flyvetrafikkens store Udbredelse vil Kastrup Lufthavn i Fremtiden sikkert faa nok med at afvikle de offentlige Trafiklinier, og af denne Grund maa man regne med, at Sportsflyvepladsen muligvis vil blive international Flyveplads med eget Toldsted. Derfor er der regnet med en Administrationsbygning med de til en Flyveplads's tekniske Forvaltning nødvendige Installationer. Anlægget bestaar derfor i store Træk af en Administrationsbygning, et Klubhus og et Undervisningslokale kombineret med et Herberge. Formaalet med dette Herberge er at skabe Mulighed for, at tilrejsende flyvelystne kan tage fast Ophold paa Flyvepladsen, medens Un-



Fig. 1. Bygningerne set fra Flyvepladsen. Fra venstre: Flyveskolen med Undervisningslokalet, Herberget med Kabinerne, Klubhuset, Mellembygningen med Omklædningsrum og yderst Administrationsbygningen.

dervisningen staar paa. I den Forbindelse skal det straks fremhæves, at det slet ikke er Tanken at skabe en Centralflyveskole for hele Landet. Tværtimod er det ønskeligt, at saa mange danske Byer som muligt faar egen Flyveplads, Flyveklub og Flyveskole. Men Herberget vil staa aabent ikke blot for Flyveelever fra Storkøbenhavn og Omegn, men for flyvelystne fra alle Dele af Landet, som kunde ønske at kombinere f. Eks. et Sommerferieophold i København med Flyveundervisning paa den københavnske Sportsflyveplads. Opholdet vil da kunne faas for en ganske billig Penge.

Selve Bygningernes samlede Areal andrager 1862 m², og hertil svarer et Rumindhold paa 11943 m³.

Dette temmelig store bebyggede Areal er fordelt paa de forskellige

Funktioner, som man maa kræve af en moderne Sportsflyveplads, og som er følgende (Fig. 1, 2 & 3):

Administrationsbygningen	... 640 m ²
Omkleedningsrum	 135 m ²
Klubhus	 572 m ²
Herberge	 270 m ²
Flyveskole	 245 m ²

Hovedelementerne i Anlægget er Administrationsbygningen, Sportsflyveklubbens Hus og Flyveskolen, og disse Bygninger er alle holdt i røde haandstrøgne Mursten behandlet med Carbolinium, saa de faar en smuk mørk Tone. De lavere Forbindelsesbygninger er pudsede i en blaa Farve og ovenpaa er anbragt hvid Espalier for at give det en lettere Virkning.

Hangaren er en Betonkonstruktion

med udvendige Ribber og staar i hel hvid Farve, medens Dorene og Portene er malet lyseblaa.

*

Naar man gaar ind i Administrationsbygningen (Fig. 4), kommer man først ind i den lyse Vestibule, som gaar gennem to Etagér. Herfra kan man gaa forbi Toldskranken ud paa Flyvepladsen eller ind i Restauranten, der har en stor aaben Terrasse ud mod Pladsen. I Tilslutning til Restauranten ligger Køkkenregionerne. Desuden findes der baade i Stueetagen og paa 1. Sal Kontorer til Udlejning for Flyvemaskinefirmaer, til D. M. U., D. K. D. A. S., Presseværelser samt rigelig Plads reserveret til den tekniske Tjeneste, da det er ganske givet, at denne lidt efter lidt inden for Sportsflyvning vil udvide sig stærkt.

*

Sportsflyveklubbens Hus (Fig. 5) indeholder først og fremmest Klublokale og Spiserum. Dertil kommer Toiletter, Garderobér, Ekspeditionslokale, Bibliotek, Rum for Flyveledelse, Bestyrelse og Konferencer, ligesom der findes en Skrive- og Læsestue.

Omkleedningsbygningen mellem Administrationen og Flyveklubben har Indgang fra hver Side, saa baade organiserede og uorganiserede Flyvere kan benytte Rummene. Begge Parter skal dog for at komme ud paa Flyvepladsen passere gennem et Rum, der er fælles for Flyvelærerne og Journalføring, saa man altid er sikker paa, hvem der er i Luften, og paa, at der bliver ført Journal.

*

Flyveskolen bestaar af et Auditorium, hvor den teoretiske Undervisning skal foregaa. Dette har Plads til 120 Prs., og til Auditoriet slutter sig Læ-

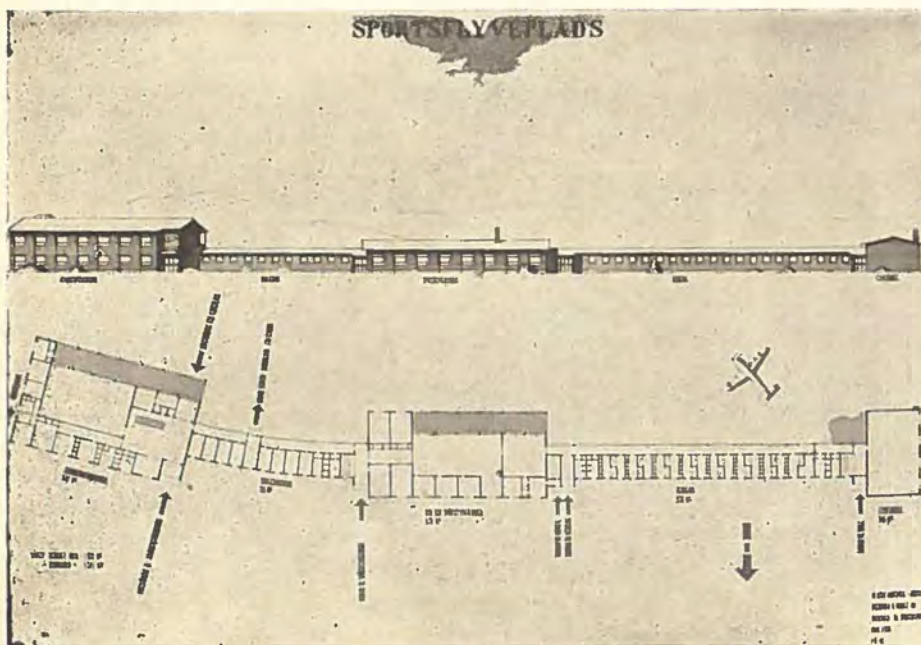


Fig. 2. Øverst Bygningerne set fra Vejen (Administrationsbygningen til venstre). Nederst i Figuren et Grundrids af Bygningerne.

rerværelse, Materialed Depot, Garderob og W. C.

Under Auditoriet ligger Varmecentralen, som forsyner hele Anlægget med Varme gennem de tekniske Gange, der gaar under alle Bygningerne.

Mellem Sportsflyveklubbens Hus og Flyveskolen ligger *Herberget*, som bestaar af en Række Kabiner hver med to Køjer og to Skabe, samt to Stole, Bord og Haandvask. Ved en Forskydning af Skillerummene ved Anbringelse af Køjerne er der opnaaet en virkelig rationel Udnyttelse af Pladsen, her i Nordeuropa. Flyvemaskinerne staar »pakkede« inde i Hangaren, men for alligevel at kunne faa hver Maskina ind i Klubbens Marketenderi og der faa et billigt Maaltid Mad.

*

Hangaren (Fig. 6 & 7) er opbygget med Hensyntagen til Størrelsen af de hyppigst anvendte Luftfartøjstyper

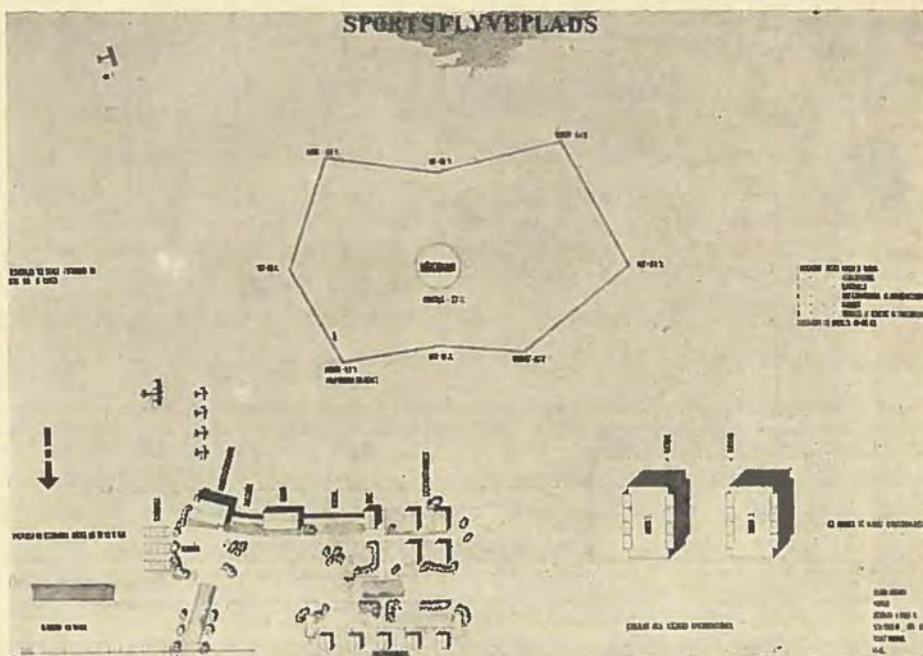


Fig. 3. Flyvepladsen med det samlede Anlæg af Bygninger. Foruden de paa Fig. 1 & 2 viste, ses her Funktionærboliger og — yderst til højre — to Hangarer. I de i Artiklen nævnte Beløb indgaar kun Bekostningen ved Opførelse af een Hangar. Funktionærbygningerne er heller ikke medtaget i Overslaget.

hvilket igen faar sin Betydning, da Herberget er en vigtig Faktor i Anlæggets Rentabilitet. Foruden Kabinerne findes der her Baderum og Toiletrum. Fra Herberget kan man

ne ud for sig er der paa Langsiderne lavet nogle Foldedøre, som vist paa Tegningen.

I Forbindelse med denne nøgterne Beskrivelse af Bygningernes Indret-

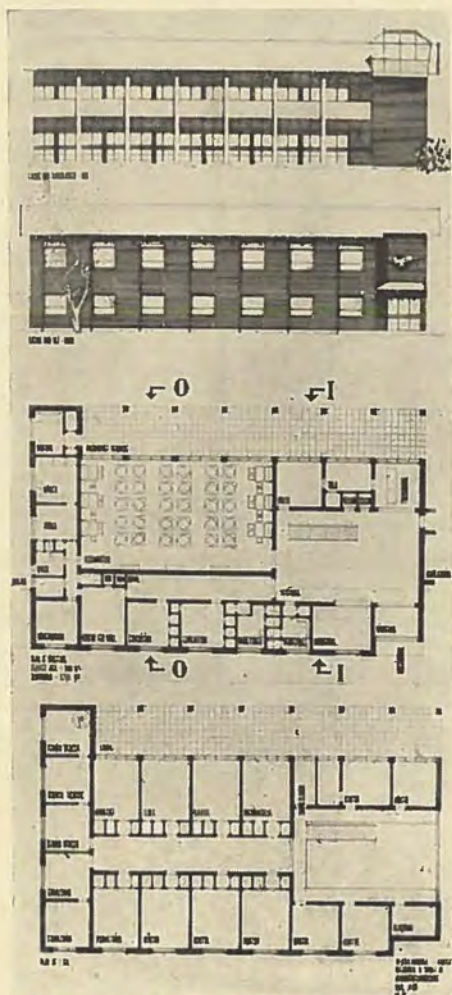


Fig. 4. Fra oven og nedefter: Administrationsbygningen set fra Flyvepladsen og fra Vejen; dernæst et Rids af underste Etage og nederst et Rids af 1. Sal.

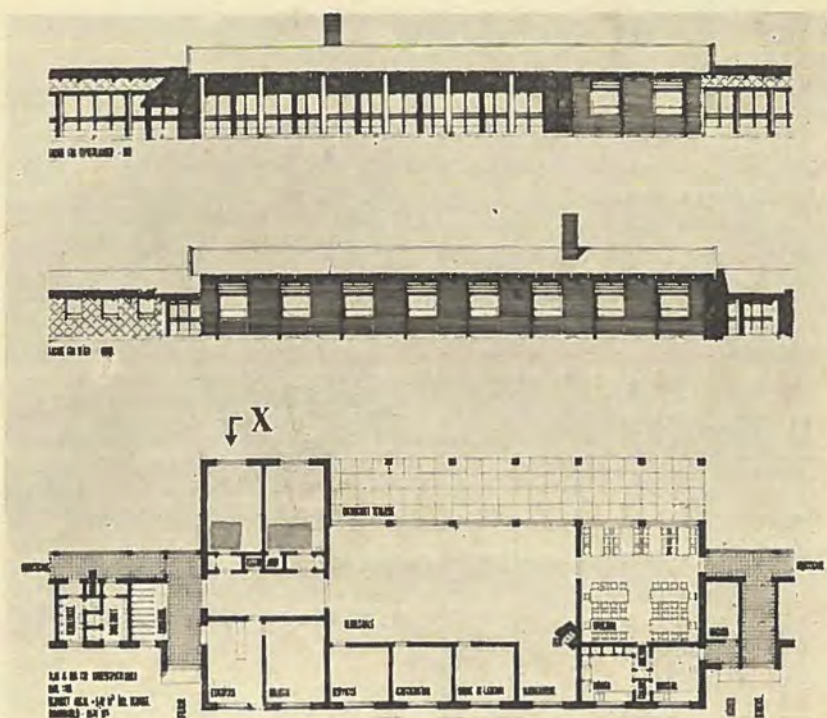


Fig. 5. Sportsflyveklubbens Hus. Øverst Bygningen set fra Flyvepladsen, i Midten Bygningen set fra Vejen, og nederst en Tegning af Klubhusets Indretning. Man bemærker det store Klublokale med »Sludrehjørne« og Pejs. Tilhøjre herfor ligger Spiserummet. Derudover indeholder Bygningen en Del mindre Værelser, som skal tjene en Række forskellige Formaal.

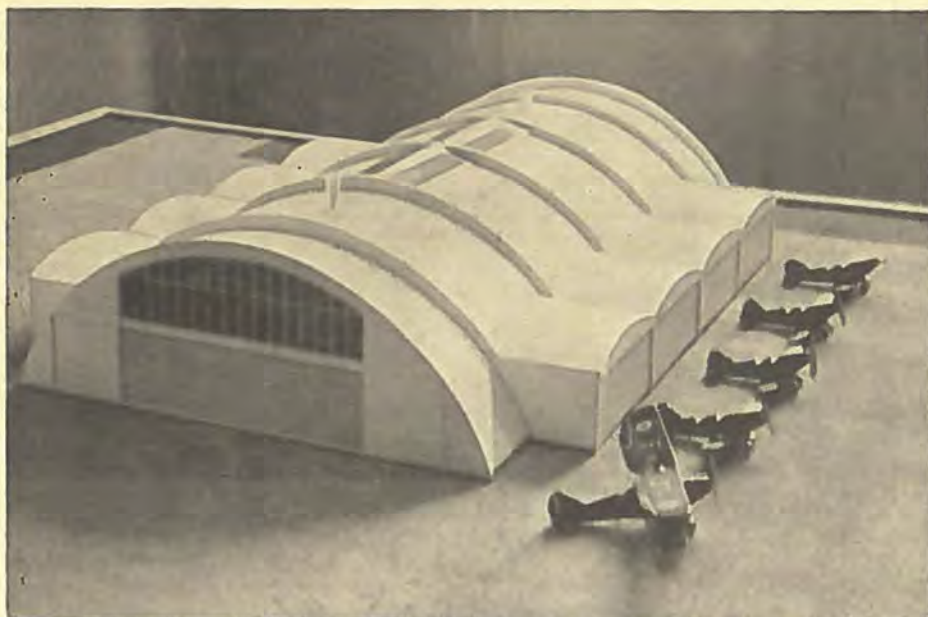


Fig. 6. Hangar med Plads til 18 Sportsmaskiner af sædvanlig Størrelse. Byggematerialet i Buerne er armeret Jernbeton.

ning skal det nævnes, at man jo udmærket kan tænke sig hele Flyvepladsprojektet kombineret med en mindre Sportsplads indeholdende Bane til Tennis, Fodbold, Atletik m. m. Alt med Henblik paa at gøre hele Anlægget saa tiltrækkende som muligt. Disse Sportsbaner vil uden Tvivl være af meget stor Interesse ikke blot for de ferierende Flyveelever eller tilrejsende Flyvere, men ogsaa for Medlemmerne af den eller de Klubber, der er fast knyttede til Pladsen. Det samlede Anlæg tænkes opført i flere Tempi. I 1. Byggeperiode opføres Klubhus og Hangar, dernæst — i 2. Periode — Skole og Herberge. Administrationsbygningen opføres paa det Tidspunkt, hvor Udviklingen medfører Pladsens Anerkendelse som inter-

national Lufthavn for Sports- og Privatflyvning.

Hele Anlægget tænkes nærmest at vende Ryggen til Vejen og saa aabne sig ind mod Flyvepladsen. Foran Hovedbygningen findes de store aabne Terrasser, og i de lave Mellembygninger med det hvide Eternittag er der store Glaspartier til Udsigtsgangene, saa man, hvor man end er i Anlægget, har en udmærket Udsigt til Pladsen.

For at faa den bedste Placering af Bygningerne, saa de generer Indflyvningen saa lidt som muligt, er der lavet en Vindkurve (Fig. 2) paa Grundlag af de forskellige Vindretningers Hyppighed og Styrke, hvorved det iøvrigt viste sig, at der kun er Vindstille 3,7 pCt. af Aarets Dage her i Danmark.

Vedrørende det økonomiske Grundlag for Anlægget skal det nævnes, at Kalkulationerne er foretaget paa Grundlag af de Priser, som fandtes i Oktober 1941.

Byggeudgifter: for de almindelige Bygninger vil disse andrage ca. 600,000 Kr., hvilket vil svare til en Pris pr. m² af godt 50 Kr., eller en Pris pr. m² paa godt 300 Kr.

Med de almindelige Udgifter hvert Aar til Renter og Afdrag samt Vedligeholdelse og Opsynsmand kunde Sportsflyveklubben med Indtægterne

fra Herberge, Marketenderi samt fra Udlejning af ovennævnte Lokaler formentlig drive Bygningerne med en god Rentabilitet.

En Betingelse for, at Anlægget skal kunne forrente sig, er imidlertid, at Flyvningen ikke bliver reserveret en lille eksklusiv Kreds, men at den mere brede Del af Befolkningen faar Del deri, og hvis den skal have Del heri, er det nødvendigt, at Anlægget kommer til at ligge nær ved de populæreste Trafiklinier vi har, saasom Sporvogn, Omnibus eller Tog.

Ja, saaledes har Sportsflyveklubben tænkt sig, at en Sportsflyveplads burde indrettes. Kald det et Luftkastel, en Utopi, eller hvad man nu kan finde paa at benævne dette Projekt; det er dog et Anlæg, der kan gennemføres, og det vil altid kunne danne Grundlaget, eller maaske snarere Udgangspunktet, for kommende Forhandlinger vedr. Bekostelighed og Indretning.

D.K.D.A.S. har som et af de fornemste Punkter paa sit Arbejdsprogram Anskaffelsen af den københavnske Sportsflyveplads, og Sportsflyveklubben stiller derfor sit Projekt til dette Selskabs Disposition i Haabet om, at dette, ved at vrage og vælge, vil kunne finde enkelte »Guldgruber«, der kan anvendes til det endelige Projekt. I saa Tilfælde har hverken Sportsflyveklubben eller Arkitekt Bøgh Andersen — der har nedlagt et stort Arbejde i at give Ideerne arkitektonisk Baggrund — arbejdet forgæves.

A. Ohrt.

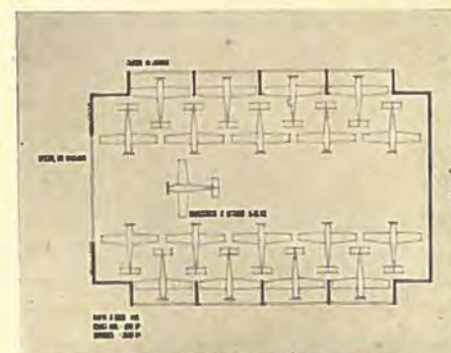


Fig. 7. Grundplan af den i Fig. 6 viste Hangar. Det bemærkes, at Maskinerne i de to yderste Rækker køres ud og ind gennem Sideportene, medens Maskinerne i de to inderste Rækker køres ud og ind ad Midtergangen. Enhver af Maskinerne kan saaledes anbringes eller fjernes, uden at nogen anden Maskine skal flyttes.

Luftfartforsikringer

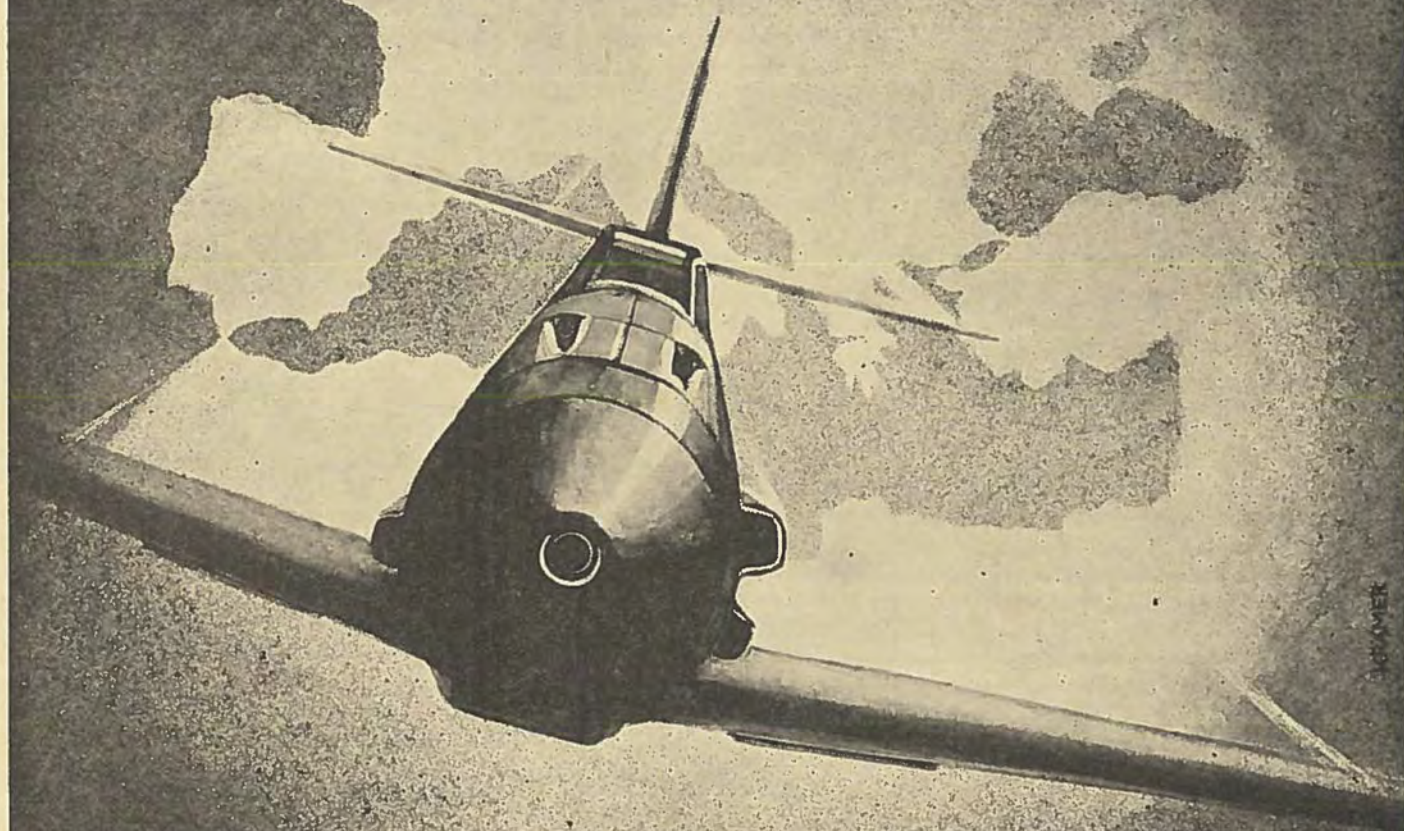
overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen



RECHNER

MESSerschmitt A.G. AUGSBURG

Flyvere er overtroiske.

Den kendte amerikanske Flyver og Skribent, Kenneth B. Collings, har i Popular Aviation skrevet en Artikel om Flyverovertro, som vi gengiver i forkortet Form. Collings var Militærflyver under den forrige Verdenskrig, blev senere Trafikflyver i Pan American Airways, og meldte sig igen til militær Flyvertjeneste, da U.S.A. kom med i den nuværende Krig. For et Aar siden omkom han under en Flyvning over Atlanterhavet sammen med 10 andre amerikanske Flyvere.

HVORAF kommer i Grunden den Overtro, der findes blandt Flyvere? Hvad er det, der faar den til at gaa i Arv fra det ene Kuld Flyvere til det andet?

Verden over knitrer Maskingeværerne nu sin ensformige Musik. Man har seks eller otte Maskingeværer i sin Maskine. Men Modstanderen har lige saa mange. Man er beskyttet paa en Maade, som ikke kendtes under den forrige Krig: Panserskjolde, Faldskærm og selvtættende Benzintanke. Det har Modstanderen imidlertid ogsaa.

Rimeligvis vil den bedste Strategi være afgørende for Krigens Udfald; men naar det drejer sig om, hvem der gaar af med Sejren i en Luftkamp Mand imod Mand, saa maa man ikke være blind for, at Heldet spiller en meget stor Rolle. Og saa begynder man at tage sin Tilflugt til Amulettene, man har med. Man føler paa Harepoten, kigger lidt paa Dukken, der dingler paa Instrumentbrættet, eller man føler efter, om den venstre Damestrømpe, man har anbragt paa Hovedet under Flyverhætten nu ogsaa sidder, som den skal.

Ideen med Strømpen stammer fra den forrige Krig, og det er meget vigtigt, at det er en Venstrestrømpe. Franske og belgiske Flyvere i de første Krigsaar bar dem som Halstørklæder, medens Englænderne klippede dem i Stykker til en Hue, som de tog paa under Flyverhætten. Denne Skik tog Amerikanerne op, da de begyndte at optræde paa Vestfronten. Og alle som een troede de, at de nu var sikret mod Fjendens Projektiler.

Som et Bevis paa, at Troen paa den magiske Strømpe virkelig har noget paa sig, fortæller man, at Amerikaneren Guy Kelcey igennem 23 Aar aldrig er blevet ramt af en fjendtlig Kugle og aldrig er kommet noget til, skønt han har haft mange Uheld. Men — siger man — han fløj ogsaa altid med en af



En RAF-Kadet har antaget denne Teddybjørn som sin Mascot.

sin Kones Silkestrømper paa Hovedet, saa han kunde sagtens klare den.

Frederick King, der i sin Tid var Flyver i den amerikanske Flaade, havde et helt andet Syn paa Sagen. Af den smukkeste Pige i Nantes havde King faaet en Silkestrømpe, der var saa elegant, at han ikke nænnede at klippe den i Stykker til den obligatoriske Hue. I Stedet for tog han den paa belgisk Vis om Halsen — og startede paa Jagt efter Undervandsbaade. Skæbnen vilde imidlertid, at hans Maskot sled sig løs, forsvandt med Propelvinden og satte sig fast i Haleplanet, hvor den blokerede Rorerne. Da han ikke kunde manøvrere Maskinen, maatte han lande ca. 15 km fra Land i temmelig høj Sø. De høje Bølger var lige ved at kæntere Maskinen, men det lykkedes Flyveren at kravle ud paa Halepartiet, og mere død end levende fik han fat i den drilagtige Silkestrømpe — og smed den i Vandet.

En hel Del nye Paafund er kommet frem under den nuværende Krig, og flere af dem kan spores tilbage til de amerikanske National Air Races, som for Krigen var nogle af de vigtigste Flyvebegivenheder. Her samlede Flyvere fra hele Verden, og derfor benytter begge de stridende Parter Flyvere nu de samme Fif for at sikre sig et langt Liv og et godt Udfald af Luftkampen.

At lade sig fotografere foran sin Maskine for en Flyvning er ensbetydende med Selvmord, og denne Fordom

stammer fra de store amerikanske Flyvekonkurrencer. Men Oprindelsen ligger endnu længere tilbage. For mange Aar siden, da Flyvemaskiner var helt nye, og mange Flyvepionerer turede Staterne rundt og gav Flyveopvisninger og Rundflyvninger, fik Tusinder af Amerikanere for første Gang Lejlighed til at se en Flyvemaskine. I Begyndelsen var det kun de modigste, der turde flyve. De mere forsigtige nøjedes med at spørge, om de ikke kunde faa Lov til at lade sig fotografere foran Maskinen.

»Ikke Tale om det,« svarede Flyveren i hvert eneste Tilfælde. »Her fotografere efter Flyvningen — aldrig for. Tak, det er fem Dollars!«

Sømandens gamle Uvillie mod at starte paa en Fredag er gaaet i Arv til Flyverne. Tal har ogsaa en magisk Betydning for mange Flyvere. Der er f. Eks. en meget kendt Flyver, som absolut nægter at flyve en Maskine, hvis Nummer indeholder et 9-Tal. Tallet 7 betragtes ogsaa som uheldigt. For slet ikke at tale om 13 — det Tal er saa forhadet, at en af de største Flyvemaskinefabriker ganske simpelt konsekvent erstatter Tallet 13 med 12A.

Paa den anden Side er der til Gengæld mange, der betragter Tallet 13 som et Lykketal. Bl. a. er det Tilfældet med den verdensberømte, amerikanske, kvindelige Flyver og Rekordindehaver Jaqueline Cochran. Den første Gang hun blev placeret i en Konkurrence var i 1937. Tilfældigvis havde hun ved den Lejlighed faaet Startnummer 13, og saa bestemte hun sig til at holde fast ved det som sit Lykketal.

Den flyvende Journalist, Oeske Krantz, gaar aldrig under en Stige, hvis han er paa Vej til og fra Flyvepladsen, og sorte Katte afskyr han.

For Jack Waugh, Veteran fra den forrige Verdenskrig, var den sorte Kat derimod et Lykkedyr. Han var Ejer af en sort Kat, som troligt fulgte ham i mange Luftkampe. En Dag var den imidlertid sporløst forsvundet, og Waugh nægtede at flyve, førend den var skaffet til Veje. Under det Mundhuggeri, som derefter fulgte mellem ham og hans Chef, hvorunder Chefen bl. a. kaldte Waugh for en overtroisk Ildiot, lænede Waugh sig forsigtigt til Halefinnen paa sin Maskine. Halefinnen brast som Glas — den var pilraadden. Hvad en Flyvning kunde have betydet, behøver vist ikke at omtales.

Levende Dyr af alle Slags og i alle

Sluttes Side 228.



DYKBOMBER
DORNIER
DO 217

Uddannelse af Transportsvæveflyvere.

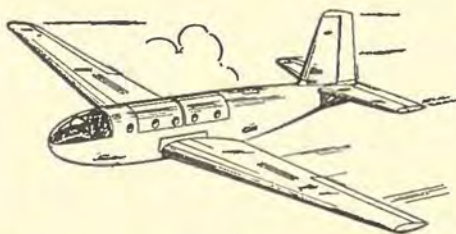
UNDER den nuværende Krig, hvor Tyskerne ved gentagne Lejligheder har gjort Brug af Svæveplaner til militære Formaal, er Interessen i høj Grad blevet vakt for denne helt nye Form for Transport af Tropper m. m. Blandt andet har det bevirket, at man ogsaa i andre Lande for Alvor er begyndt at interessere sig for Spørgsmaalet, og Resultatet er blevet, at baa- de England og Amerika er i fuld Gang med at bygge Transportsvæveplaner og med at uddanne det nødvendige Førersonnel.

Det er ikke helt smaa Styrker, man tilstræber at transportere pr. Svæveplan paa een Gang. For halvandet Aar siden skrev det engelske »Aeroplane«, at det ikke vilde være umuligt at lade en tung Bomber eller et af de største Trafikluftfartøjer tage indtil 10 Svæveplaner paa Slæb med 20 til 25 Mand i hvert. En Formation paa saadanne 12 Bugserflyvemaskiner, skrev Bladet, skulde saaledes kunne slæbe 120 Svæveplaner med sig med en samlet Troppestyrke paa 2400 til 3000 Mand foruden den nødvendige Udrustning.

Omend man ikke paa nuværende Tidspunkt med Sikkerhed kan sige noget om Størrelsen af de engelske Transportsvæveplaner, eller om hvor mange, der kan slæbes med paa een Gang, saa er der fremkommet en Del

Detallier om Førersonnellets Uddannelse, der ikke er uden en vis Interesse. Det mest bemærkelsesværdige i denne Forbindelse er, at det ikke er Personel fra Luftvaabnet, der bliver uddannet til Førere af Svæveplanerne, men derimod Folk fra Fodfolket. Grunden hertil er den, at Flyveren efter at være landet med sin værdifulde Last maa kæmpe videre som Fodmand. Det vilde være alt for kostbart at sende Luftvaabnets Flyvere ud paa saadanne Opgaver. Ganske vist var der ikke noget i Vejen for at uddanne Flyverne som Infanterister, men deres Uddannelse indenfor Luftvaabnet har gjort dem mere værdifulde til andet Arbejde.

De vordende Førere af Transportsvæveplaner er alle frivillige, og der



Det amerikanske »Allied« Transportsvæveplan har en vis Lighed med Douglas DC-3.

anvendes Personel af alle Grader. De frivillige kommer fra forskellige Vaaben, og efter at være blevet antaget til Uddannelse, overføres de til en »Air-borne Division«, hvor de til en Begyndelse faar nogle Timer i Flyvetheori. Derefter gaar de videre til en »Elementary Flying Training School«, hvor de faar en første Flyveruddannelse paa lette Sportsmaskiner. Paa dette Tidspunkt sorteres de mindre egnede Elever fra; men Afgangsprocenten siges at være meget ringe.

Det tredje Trin i Transportsvæveflyverens Uddannelse foregaar ved »Glider Training School«, hvor han omskoles fra Motor- til Svæveplan. Svæveplanerne, der er Transportplaner, har naturligvis Dobbeltstyring, og i Stedet for Soldat medtages der Ballast under Træningsflyvningerne. Samtlige Instruktører er Svæveflyveeksperter, som er blevet ansat ved RAF, nogle er Officerer, andre er Sergenter. Uddannelse i Flyvning og

Bugsering er meget grundig, og der lægges naturligvis den største Vægt paa Indflyvning og Landing. Desuden indgaar et Antal Natflyvninger i Programmet.

Efter at have klaret denne Skole paa tilfredsstillende Maade overflyttes Eleven til en »Glider Operational Training Unit«, hvor Svæveflyveren — som nu maa bære et Par »Vinger« paa Brystet — kommer til at flyve en Masse Dobbeltstyring. Han begynder ogsaa at transportere rigtige Soldater. Han flyver den samme Type, som han er vant til fra GTS, han lærer at lande paa fremmede Pladser, faar flere Natflyvninger og kommer paa Flyvemaskineslæb ud paa Ture, der strækker sig over 250 km.

Til Slut vender Svæveflyveren tilbage til sin oprindelige Afdeling og anvendes senere efter Behov, naar »Air-borne Division« sender Bud.

* *

I Amerika har de militære Myndigheder ogsaa i den seneste Tid interesseret sig for Anvendelsen af Svæveplaner til Troppetransport. »Allied Aviation Corp.« i Baltimore har f. Eks. faaet til Opgave at bygge et 12-sædet Svæveplan. Det bliver et meget stort Svæveplan — Spændvidden er omtrent den samme som hos Douglas DC-3 — d. v. s. ca. 32 m. Konstruktøren, Ralph S. Barnaby, er meget kendt for sin store Interesse for Svæveflyvning.

Allied-Svæveplanet har været prøvet i Luften, og saa snart alle Detallier er klar, vil det blive bygget i store Serier.

Statstilskud til Dansk Svæveflyvning

Dansk Svæveflyver Union har modtaget den glædelige Meddelelse, at der er bevilliget et Beløb paa Kr. 35.000,00 som Tilskud til Bygning af 5 Svæveplaner af Type Grunau Baby 2 B.

I næste Nummer af FLYV skal vi nærmere gøre Rede for denne for Svæveflyvningen saa velkomne Begivenhed.

Fortsat fra Side 26.

Størrelser har ogsaa været populære som Lykkedyr; men de er nu blevet forbudt.

En Kategori af Flyvere, som ofte risikerer Livet og hvor Overtroen har god Jordbund, er Filmselskabernes »Akrobat-Flyvere«. En af de mest kendte, Dick Grace, nægtede f. Eks. at slaa nogen Maskine i Stykker paa andre Tidspunkter end Kl. 11,45 om Formiddagen. Det var hans Lykketal.

En Vane, der er opstaaet blandt Flyverne i Troperne, og som siden har bredt sig, er den højtidelige Sko-Ceremoni. Inden Skoen tages paa, vendes Bunden i Vejret paa den, hvorefter de slaas imod hinanden. Denne Fremgangsmaade har absolut sin Berettigelse paa de Breddegrader, hvor Skorpionerne huserer; men paa de mere nordlige Breddegrader er det kun en Overtro.

Hvad sker - og hvornaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220

Efteraarets Foredrag i København.

Fredag d. 16. Oktober Kl. 20 vil Chefen for Hærens Flyvertropper, Oberst C. Førslev, holde et Foredrag om: »Moderne Krigsflyvning«. Mødet vil blive afholdt i Handels og Kontorist-Foreningens Lokaler, Nørregade 9.

Tirsdag d. 24. November Kl. 20 vil Direktøren for Geodætisk Institut, Professor, Dr. phil. N. E. Nør-lund holde et Foredrag om Emnet: »Luftfotografering. Opmaaling og Kortlægning af Grønland«. Mødet vil blive afholdt i Haandværkerforeningens Lokaler, Dronningens Tværgade 2.

Uddeling af Selskabets Legat.

En Portion paa 400 Kr. af Aeronautisk Selskabs Legat for forulykkede skandinaviske Flyveres trængende Efterladte tilfalder iaar Danmark. Ansøgning om at komme i Betragtning ved Uddelingen skal indsendes til Selskabet inden d. 1. November d. A. Skemaer til Ansøgning kan afhentes paa Selskabets Kontor, Nørre Farimagsgade 3, København, hver Dag mellem Kl. 15,30 og 17,30.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup.

2 nye Klubber under D. M. U. Den tidligere Bestyrelse i Klubben »Midtjysk Modelflyvesport« har meldt sig ud af denne Klub og dannet deres egen med H. Nyholm Johnsen, Finsensgade 13, Herning, som Formand.

Brørup Modelflyveklub er nu tilmeldt Unionen med 6 Medlemmer. Klubbens Formand er Hans Schwartz, Skolegade 1, Brørup.

Adresseforandring: D. M. U.s Willy Olsen har skiftet Adresse til »Grønnegaarden« Fyensgade 81, Kolding.

Hobro Modelflyveklub meddeler: Søndag den 6. September afholdt Hobro Modelflyveklub Stævne paa Hostrupgaards Marker. Alle nordjyske Modelflyveklubber var indbudt, men der blev kun Deltagelse fra klubberne i Aarhus, Viborg, Randers og Hobro. Vejret var temmeligt stærkt blæsende og som Følge heraf blev Tiderne minimale. Ved Motormodellerne maatte man endog slette Fejlstartgrænsen.

Stævnet begyndte Kl. 13 og sluttede Kl. 16 med fælles Kaffebord og Præmieuddeling.

Præmielisten ser saaledes ud:

Motormodeller:

1. Pr. Vagn Nøhr Nielsen, Swift, Gennemsnitstid 4,3 Sek.

2. Pr. Verner Nielsen, Swift, Gennemsnitstid 3,7 Sek.

Svævemodeller i Klasse 7.

1. Pr. Børge Danielsen, Agaton, Gennemsnitstid 55,0 Sek.

2. Pr. Verner Nielsen, Swift, Gennemsnitstid 30,0 Sek.

Svævemodeller i Klasse 8.

1. Pr. Børge Hansen, Hobro, Gennemsnitstid 1 Min. 16,6 Sek.

2. Pr. Henning Klok, Hobro, Gennemsnitstid 0 Min. 48,0 Sek.

3 nye Danmarksrekorder: Klasse 8c 25,465 km: Den 23. Aug. 1942 satte Helge Andersen fra »Condor«, Helsingør, Danmarksrekorden i Klasse 8c op til 25,564 km. Modellen var en Selvkonstruktion med følgende Data: Planareal 27,5 Kvdm., Sideforhold 1:9,8. Profil RAF 32. Planbelastning 16,3 gr/Kvdm. Modellen blev højstartet med 150 m Snor paa Golfpladsen ved Helsingør; den blev fundet den 26. Aug. ved Smidstrup Strand 5,5 km Nordvest for Gilleleje.

Klasse 4a: 55,25 Sek., 255,5 m: Den 19. Juli satte Levin Jensen fra OM-F Danmarksrekorden i Klasse 4a op til henholdsvis 55,25 Sek. og 255,5 m. Modellen er LJ-17 og har følgende Data: Spvd. 99 cm. Planareal 13,44 Kvdm. Forplan 2,73 Kvdm. Bagplan 10,71 Kvdm. Vægt 227 gr. Motor 74 mm². Propel: Diameter 38 cm og Stigning 52 cm.

Klasse 1a og 1b, 480 m og 610 m: Boy Konstmann fra »Frem« har nu sat Rekorden i Klasse 1a op til 480 m og i Klasse 1b op til 610 m. Modellen BK-179 har følgende Data: Spvd. 68,5 cm. Planareal 3,85 Kvdm. Længde 58 cm. Haleplansareal 1,2 Kvdm. Vægt 65 gr. Propel: Diameter 30 cm og Stigning 44,1 cm. Fældbær Propel.

Eliteflyver Nr. S. 18. Omsider lykkedes det for Jørgen Nissen OM-F at blive Eliteflyver, idet han den 21. Aug. om Aftenen paa Ekserserpladsen ved Odense foretog de 3 Betingelsesflyvninger med følgende Resultater: 1. Flyvning 4 Min. 03,1 Sek. 2. Flyvning 4 Min. 07,3 Sek. og 3. Flyvning 4 Min. 18,2 Sek. Modellen var hans gamle Engelsk Model JN-2 »Bumble-Bee«, Data: Planareal 41 Kvdm. og Planbelastning 24 gr/Kvdm.

Odense Model-Flyveklub meddeler: Paa Odense Model-Flyveklubs Møde den 26. Aug. 1942 blev M. F. »Bent Rom«, hvis Formand er Palle Thomsen, tilsluttet OMF., og samtidig med Sammenslutningen overdroges en Sølvpokal til OMF. Sølvpokalen var skænket Klubben »Bent Rom« af den kendte Direktør af samme Navn, som var medvirkende til at starte Klubben i Foraaret 1942.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Stamgruppen meddeler: I de ca. 2 Maaneder, Stamgruppen har drevet Øvelses-

flyvning paa Lundtofte Flyveplads, er der ialt foretaget 384 Starter med Gruppens 3 Øvelsessvæveplaner. Der er opnaaet 1 »C«, 3 »B« og 7 »A« Certifikater. Stamgruppens Spil har faaet paamonteret et Kosangas-Anlæg og har i den forløbne Tid fungeret tilfredsstillende med dette. Monteringen af Gasanlæg har kostet ca. 1300 Kr., og der kan foretages ca. 125 Starter pr. Flaske Gas.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

»Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab har velvilligst stillet 4 Foredrag til Dansk Motorflyver Unions Disposition i Perioden fra Oktober 1942 til April 1943, under Forudsætning af, at Tourneerne til Provinsens 7 Klubber for hvert Foredrags Vedkommende kan fuldføres i 7 paa hinanden følgende Dage i Lighed med hidtidige Foredrag i Unionen.

Foredragene er:

Kaptajn John Foltmann: Flyvnin-gens Kavalkade (ledsaget af Film).

Kaptajn Michael Hansen: Sports-flyvning i Syd og Nord (Afrika- og Grønlandsfilm).

Chefflyveleder, Kaptajnløjtnant S. Aa. Dalbro: Hvad enhver Sportsflyver bør vide. (Ledsaget af Lysbilleder.)

Kaptajnløjtnant K. Ramberg: Kunst-flyvning (ledsaget af Lysbilleder.)

Unionen, der med Tak har modtaget Tilbudet, har henstillet til de respektive Klubber, at der i videst muligt Omfang bliver givet de stedlige Svæve- og Model-flyvere Adgang til Foredragene.

De nævnte Foredrag har, naar disse Linier læses, været afholdt i København, arrangeret af Berlingske Tidende i Samarbejde med D. K. D. A. S. og Dansk Motorflyver Union, og skal her bl. a. tjene som Propaganda for de kommende københavnske Teorikursus. Det samme Formaal forventes Foredragene i Provinsen at opfylde.

Med Hensyn til Teorikursus i den kommende Vintersæson er Planerne foreløbig disse:

I København afholdes baade Efter-aars- og Foraarskursus. I denne Forbindelse kan det nævnes, at »Flyvetroppernes Soldaterforening« har tilmeldt sig Sports-flyveklubbens Teorikursus og kommer til at udgøre en særlig Klasse paa ca. 50 Medlemmer.

Der gøres i Unionen Forberedelser til Start af nye Klubber med samtidig Etablering af Teorikursus i Byerne: Helsingør, Hillerød, Roskilde, Rudkøbing og Svendborg. I Forbindelse med to sidstnævnte Byer vil der blive afholdt Kursus i Odense.

De sjællandske Kursus afholdes i Tiden fra 5. Oktober til 28. November, og

de fynske Kursus fra 19. Oktober til 28. November.

De jyske Kursus planlægges umiddelbart efter Nytaar.

A. Ohrt.

Dansk Svæveflyver Unions Sommerlejr 1942

UNDER normale Forhold plejede Dansk Svæveflyver-Union at etablere en Sommerlejr ved Lønstrup, hvor Unionen blandt andet gav sine Medlemmer Lejlighed til at dyrke Hangflyvning, en Form for Svæveflyvning, som kun de færreste Svæveflyveklubber har Lejlighed til at dyrke til daglig. De sidste to Somre har Unionen af forskellige Grunde været afskaaret fra at holde Lejr, men i Aar var det atter muligt at samle Medlemmerne til Fællestræning, og det skete ved Bjergsted i Tiden fra 30. August til 20. September.

Bjergsted-Lejren er Unionens første Sjællandslejr.

For første Gang i Unionens Historie afholdt vi Lejr paa Sjælland. Faa Kilometer Vest for Jyderup ved Landsbyen Bjergsted ligger der et Højdedrag, hvor man med nordvestlige Vinde kan flyve Hangflyvning. Over en Strækning paa 1 km hæver den græsbevoksede Højderyg sig 40—50 Meter over det flade Forterræn. Desværre stod Sæden endnu mange Steder paa Markerne, hvilket bevirkede, at Landingsforholdene ved Foden af Højderne ikke netop var ideelle. Næsten alle Lodsejerne gjorde imidlertid, hvad de kunde for at hjælpe os, de gav os Lov til at flytte Traverne, saa vi fik nogenlunde gode Landingsbaner og lod os nedlægge Pigtraadshegn, der stod i Vejen for Flyvningen.

Til Indkvartering af Deltagerne havde vi lejet Bjergsted Forsamlingshus. Det laa umiddelbart ved Terrænet og tjente ikke alene som Kvarter for Deltagerne, men ogsaa som Hangar og Reparationsværksted.

Materiellet.

Da Unionen endnu i Aar ikke selv raadete over Materiel til Lejrens Afholdelse, stillede en Del af Klubberne med stor Beredvillighed deres Svæveplaner og Spil til Disposition for Deltagerne. I Lejren forefandtes følgende Materiel:

Aviator:

1 Grunau Baby 2 A.

Kolding Flyveklub:

1 Gummitov.

Ringen:

1 Grunau Baby 2 A.

1 Gumpert G.2.

1 Spil.

1 Gummitov.

Roskilde Svæveflyveklub:

1 Stamer og Lippisch.

Silkeborg Flyveklub:

1 Grunau Baby 2 A.

Slagelse Flyveklub:

1 Stamer og Lippisch.

1 Stamer og Lippisch med Baad.

1 Spil.

Stamgruppen:

1 »Meise«. (D.F.S.-Olympia).

1 Grunau 9.

1 Grunau 9 med Baad.

1 Gummitov.

Endelig kunde vi den sidste Uge glæde os over Synet af en ualmindelig smukt bygget og velflyvende Rhønbussard, som Henri Fugl, Vordingborg, egenhændigt har bygget i sin Fritid i Løbet af to et halvt Aar.

Deltagelsen var over Forventning — ialt 92 Svæveflyvere deltog.

Antallet af Deltagere overgik langt vore Forventninger. Ialt har 92 Svæveflyvere deltaget aktivt i Flyvningen for længere eller kortere Perioder. 18 af Unionens 20 Svæveflyveklubber var repræsenterede.

Flyveledelsen var overdraget 2 Løjt-

nanter fra Hærens Flyvetropper, Løjtnant A. H. Jørgensen og Løjtnant J. G. Bergh.

Deltagerne var delt i tre Hold. Paa A-Holdet har ialt deltaget 47 Elever paa B-Holdet 11 Elever og paa C- og Overland-C-Holdene, der var slaaet sammen 34 Elever.

Skolingen foregik paa to forskellige Pladser. Ved vestlige Vinde blev der fløjet paa en Mark ved Foden af de største Højder. Den egnede sig fortræffeligt til A-Skoling, idet det her var muligt — forøvrigt for første Gang i Danmark — at føre Elever igennem til A-Prøven udelukkende ved Hjælp af den ufarligste, billigste og mest driftsikre Startmetode man har nemlig Start ved Hjælp af Gummitov.

Terrænet var baade — og!

Hell nede ved Foden af »Bjerget«, hvor Terrænet skraanede ganske svagt, fik Nybegynderne Kureture og smaa Hop. Lidt efter lidt rykkedes Startstedet højere op ad den græsbevoksede Skraaning, og naar vi nærmede os Toppen, havde A-Flyverne rigelig Højde til at foretage den Ligegudglidning paa 30 Sekunder, der kræves til A-Certifikatet.

Det fordrede ganske vist et mægtigt Slid af Eleverne at transportere Skoleglideren til Toppen af Bjerget, men



Instruktion for Starten, fra venstre: Løjtnant J. G. Bergh, Oberstinde Harriet Forslev og Løjtnant A. H. Jørgensen.

de gik løs paa Opgaven med et Humør og Energi af den anden Verden og naaede glimrende Resultater.

For B-Skoling med Spilstart var denne Plads rent ud sagt daarlig. Den var alt for lille til Træning i Sving. Den kunde kun benyttes til selve B-Prøve-Flyvningerne, hvor Eleverne fuldt beherskede et Drej paa 360° og kunde lande til Mærke.

For C-Flyverne i Overgangsplaner med godt Glidetal lod denne Plads ogsaa meget tilbage at ønske. En Stærkstrømsledning var i Vejen foran Landingsanlægget, og kom en C-Flyver derfor ind til Pladsen med blot et lille Overskud af Højde, gled han uvægerligt ud og landede i de tilstødende Roe- og Nykløvermarker.

For Overland-C-Flyverne var Pladsen udmærket egnet. Med et ganske kort Spilopræk opnaaede man tilstrækkelig Højde til at glide ind i Hangen (Opvindsfeltet foran Højderne), og med en Vingeglidning lod det sig sagtens gøre at komme ned paa Marken igen.

For de endnu videre komne, der var saa lykkelige at sidde i den smukke, elegante og yderst velflyvende Meise, var det ingen Sag. Meisen er forsynet med Bremseklapper og kan uden Besvær sættes paa en meget lille Plet.

Selve Hangen svarede til Forventningerne. Ved stærkt nordvestlig Vind kan man holde sig oppe i Timevis. Desværre havde vi kun faa Dage med rigtig Vindretning og -styrke. Der blev ikke gjort noget Rekordforsøg. Tiden

og Materiellet blev udnyttet til det yderste for at bringe saa mange som muligt saa langt frem som muligt.

Ved syd- og nordlige Vinde skolede vi med Spilstart paa en nærliggende stor Mark, som Godsejer Juncker stillede til Disposition for os. Den vilde have været udmærket baade til A-, B- og C-Flyvning, hvis blot Kornet havde været væk. Som det stod var det en Del i Vejen, men vi fik som sagt Lov til at flytte rundt paa Traverne og fik lavet nogenlunde gode Landingspladser.

Det var umuligt med de daarlige Landingsforhold og det uensartede Materiel at undgaa en Del Havarier. Der skete imidlertid kun materiel Skade, *ingen* Svæveflyver er kommet det mindste til. Vi fik heldigvis ikke Brug for den Ambulance, som Zone-Redningskorpset velvilligst havde stillet til vor Disposition.

De fleste Skader blev imidlertid udbedret hjemme paa Værkstedet i Forsamlingshuset i Løbet af Aftenerne og Nætterne. De af Kammeraterne, der var dygtige til at bygge, var utrættelige i deres Iver for at gøre Materiellet flyveklar igen.

Kammeratskab, Disciplin og gode Resultater.

I det hele taget var den Kammeratskabets Aand, der herskede i Lejren, ganske enestaaende. I de tre Uger, hvor over 100 Svæveflyvere besøgte Lejren, var der ikke een Mislyd. Vore to Flyveledere havde en sjælden Evne

til at opretholde den ret strenge Disciplin, der er absolut nødvendig under Svæveflyveøvelser, paa en Maade, der aldrig føltes som Tvang. Træningen gik Slag i Slag fra tidlig Morgen til Mørkets Frembrud, og Resultaterne overgaar langt, hvad vi har opnaaet i tidligere Lejre. Der blev taget ialt 33 Certifikater:

10 A-Certifikater: Henning Walthing, Harald Jensen, Vagn F. Odgaard Christensen, Johs. Thinesen, Tage Hansen, V. Christensen, Niels Ebbesen, Holger Lauersen, Frank Larsen, Børge Nielsen.

7 B-Certifikater: Hartvig Jensen, Harald Vermuth Jensen, Jørgen Haines Orth, Johannes Bisted, John Wettlesen, Henning Petersen, Henning Walthing.

13 C-Certifikater: Thorbjørn Sigurgeirsson, Kaj Pedersen, O. Fjeldstad, Børge Jensen, Erik Freiber, Mary Ørts, H. Graungaard, Ingvar Jacobsen, Robert Voss Hansen, Olaf Jensen, Børge Johansen, Harry Nielsen, Harald Vermuth Jensen.

3 De praktiske Prøver til Overland-C-Certifikatet: Ljt. J. G. Bergh. Anton Carlsson, Ringen. G. Nielsen, Ringen.

Ialt er der i de tre Uger foretaget 815 Starter med en samlet Flyvetid paa 16 Timer 57 Min.

Til Sammenligning kan nævnes, at der paa 4 Uger i Lønstruplejren i 1939 blev foretaget ialt 573 Starter.

De Erfaringer, vi har høstet i Aar, opmuntrer os i allerhøjeste Grad til at gentage Forsøget næste Aar.

Flyvelysten og den Disciplin og Ofervilje, som Deltagerne maa være i Besiddelse af, dersom en saadan Lejr skal gennemføres med Held, er i fuldt Maal til Stede iblandt Unionens Medlemmer.

Meget dygtige Instruktører har vi i de to Løjtnanter, og Terrænet er godt, naar blot Høsten er i Hus.

Den væsentligste af de Ulemper, vi havde at kæmpe med i Aar, nemlig den uensartede Materielbestand, vil vi blive forskaanet for næste Aar, takket være den storslaaede Støtte, Dansk Svæveflyvning har modtaget fra Staten i Form af Tilskud til Bygning af 5 Overlandsplaner af Typen Grunau Baby 2 B.

Dersom det ogsaa skulde lykkes os at skaffe Midler til Veje til Anskaffelse af et Par Skoleglidere af Typen »Skoleglider 38« er Udsigterne for Dansk Svæveflyvning saa lyse som tænkes kan i Øjeblikket.

Harriet Førslev.



Gummitovstart med Grunau Baby fra Toppen af „Bjerget“.

Aalborg Flyveklub paa Fødselsdagsskovtur

Aalborg Flyveklub havde den 31. August bestaaet i fire Aar. De tre af disse er faldet indenfor den Krigstidsperiode, hvor al Privatflyvning har været forbudt — men dette til Trods er Aalborg Flyveklub i stadig Vækst og kan glæde sig over stigende Tilslutning.

Fødselsdagen markeredes — som i Fjor — med en Skovtur ud i det Blaa. Henvend 70 Deltagere startede paa Cykel om Eftermiddagen Søndag den 6. September og havnede efter en Tur ad snirklede Krogveje ved Aalborg Katedralskoles Lejrhytte i Vestbjerg Bakker. Her havde en »Flyveonkel« fremtryllet ægte Mokka, som stod og ventede med friskbagte Basser. Da al Træthed fra Cykelturen var vejret bort og Kaffen sat til Livs, begyndte nogle voldsomme Sportskonkurrencer, hvor baade Herrer og Damer udmærkede sig og blev fint præmieret. Som en ekstra Oplevelse fik man en Demonstration af Modelsvæveplaner af se foranstaltet af »Aviators Modelflyveafdeling«. Skønt det blæste stærkere end Modelflyverne kunde ønske det, lod de den ene Model efter den anden gaa til Vejrs og opnaaede saa fin en Tid som 2,36,4. Mange Flyveklubmedlemmer fik her Forstaaelsen af, at al Flyvning begynder med Modellerne.

Men Turen gik videre endnu. Paa en nærliggende Kro ventede stort Aftensbord



Fra Aalborg Flyveklubs Fødselsdagsskovtur, Opvisningsflyvning af »Aviators Modelflyveafdeling«.

med Flæsketeg og andre Herligheder, og her blev man til Klokken 1 og tilbragte Tiden i fornøjeligt Samvær med Sang og Dans til eget Orkester. De 17 km hjem til

Aalborg spurtede unge og gamle hjem i bælgravende Mørke uden Vanskelighed eller Uheld. Det havde været en rigtig Fødselsdag.

Kaptajn Foltmann som Svæveflyver.

UNDER de militære Flyveres Ophold i Svæveflyverlejligheden ved Køge aflagde flere af »de gamle« Flyvere Certifikatprøver.

Bl. a. har vor Redaktør, Kaptajn J. Foltmann modtaget Meddelelse fra Hærens Flyveskole om, at han har fuldendt de til C-Certifikatet nødvendige Prøver.

Flyvertroppernes Idrætsforening deltog Søndag den 20. September i et Terrænsportsstævne, hvori deltog 24 Foreninger. Resultatet blev en smuk Sejr for Flyvertropperne, der sejrede med 253 Point.

Boulton Paul »Defiant«



B. Beck.

SKALA MODEL. BOULTON PAUL »DEFIANT«

Byggebeskrivelse:

NAAR man skal bygge en Model, skal man først gøre sig klart, om den skal flyve eller ikke. Hvis den skal flyve, skal den bygges meget let, og derfor er det bedst at bygge den i Balsa, hvis den derimod ikke skal flyve, er det bedst at bygge den i Fyrretræ og Krydsfiner. Det er bedst at lime med Celluloselim, og til Lakering at bruge Celluloselak, der kan fortyndes med Acetone.

1. Kroppen bygges enten efter den Maa-de, der er beskrevet i »Flyv«, Nr. 1, 1941, Fig. VII eller paa Køl. Alle Longoronerne i Kroppen er 1×1 mm Lister, og de bør sidde i en Afstand af 3—5 mm. Naar Kroppen er færdig, paasættes Instrumentbrættet og Celluloid-Kabinen fastlimes. Maskingevær-Kuplen laver man ved, over en i Stearin eller Voks udført Kuppel, at lakke med Zaponlak ca. 6—8 Gange (paastryg kun et tyndt Lag Lak hver Gang), efter at Lakken er tør, tages Stearin-Kuplen forsigtigt ud, og man har Maskingevær-Kuplen, som forsynes med Tuschstreger og Maskingevær, 4 Stk. ialt. Derefter sættes Kuplen fast, og Kroppen er færdig til Beklædning.

2. Planet laves i tre Stykker, et Centralplan og to Planhalvdele. Planribberne laves af 1 mm Finér (til den flyvende Model i Balsa, og den ikke-flyvende i Krydsfinér), Ribbe Nr. 1 laves af 5—7 mm Balsa, da begge Hovedribber skal sidde fast i denne Ribbe. Forkantlisten er 2×2 mm, Hovedbjælken i Centralplanet

3×5 mm og Hovedbjælkerne i Planhalvdelene 2×5 mm og Bag-Kantlisten er 1×5 mm. Centralplanet bygges fast til Kroppen, hvorefter de to Planhalvdele fastlimes.

3. Haleplan og Halefinne laves af 1 mm Lister og 1 mm Finér, hvorefter de limes til Kroppen. Dernæst sættes Halehjulet fast. Efter at Spinneren er lavet, bores der tre Huller i den, deri fæstes Propelbladene. Det anbefales ikke at fastlime Propelbladene, da man saa let kan udskifte Propelbladene, hvis de skulde gaa i Stykker. Understellet laves saaledes, at det kan trækkes op og slaas ud igen. Husk Beklædning.

4. Derefter lakeres Modellen (for den flyvende een Gang og for den ikke-flyvende 3—4 Gange). Modellen camoufleres paa Oversiden med grønt og brunt og paa Undersiden er den sølvgraa.

Alle de anførte Maal er for Modellen i dobbelt Størrelse, og den bør bygges i dette Forhold.

Axel Japp.

Boulton Paul »Defiant«.

2 Mand.

Armering: 4 Mg. anbragt i kraftdrevet Mg.-Kuppel.

Motor: Een 1050 HK. Rolls Royce Merlin.

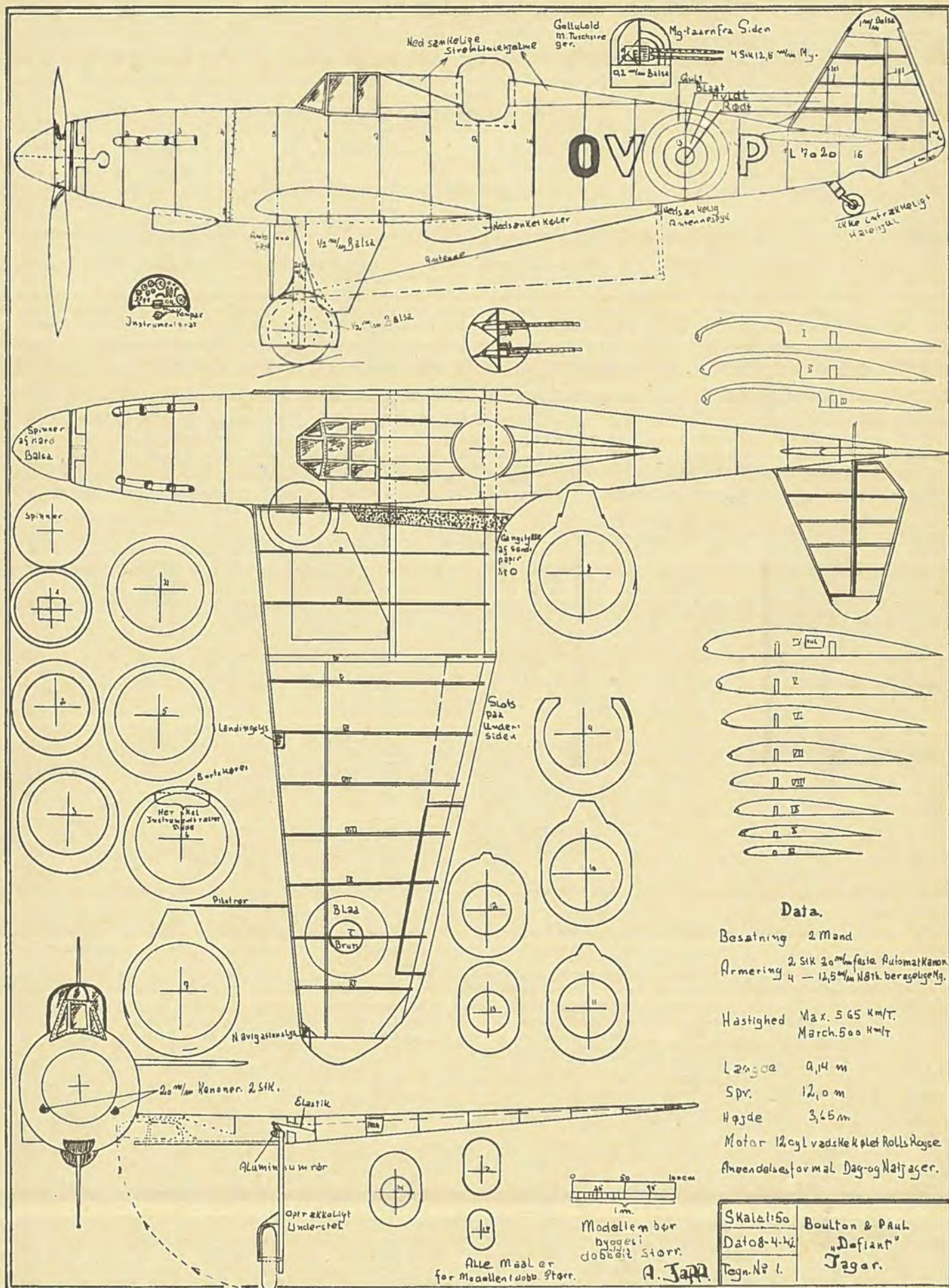
Hastighed, Max.: 480 km/T.

Hastighed, March: 400 km/T.

Spændvidde: 12,0 m.

Længde: 9,14 m.

Højde: 3,65 m.



Data.

Besætning 2 Mand

Armering 2 Sik 20 mm faste Automatkanon

Hastighed Max. 565 km/t.

March 500 km/t

Længde 9,14 m

Spr. 12,0 m

Højde 3,65 m

Motor 12 cyl vadske kølet Rolls Royce

Anvendelsesformål Dag-og Natjager.

Skala: 1:50	Boulton & Paul
Dato: 8-4-42	"Defiant"
Tegn. Nr. 1.	Jager.



Vimplen, der vajer
paa Flyvemaskinen,
bekendtgør at

AUTOFLUG
GERHARD SEDLMAYR
er den første tyske Leverandør af
FLYVEMASKINEDELE
OG TILBEHØR

der siden 1919 paalideligt og paa faglig
Maade har forsynet det inden- og uden-
landske Flyvevæsen med enhver Art af
LUFTFARTSMATERIEL

AUTOFLUG BERLIN-
INH. GERHARD SEDLMAYR **TEMPELHOF**



KØR

med
HELLESENS



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Felgiebel:

Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau

er atter paa Lager — Pris Kr. 7.00

FLYV's FORLAG . Vesterbrogade 60 . København V . Telefon Central 13.404

Faldskærmsforsøg med Flyvemodeller.

Af Knud Flensted-Jensen.

OPTAKTEN til Modellflyvestævnet paa Amager Fælled Søndag den 13. September i Aar var som bekendt denne, at et Dannebrogflag udkastedes fra en Svævemodel i smaa 100 m's Højde. Da jeg kunde tænke mig, at mange Modellflyvere vilde være interesserede i at høre lidt nærmere om dette, skal jeg i det følgende gøre rede for, hvordan jeg udførte Demonstrationen og i det hele fortælle lidt om mine Erfaringer med den Slags Forsøg.

Selve Ideen til dette Nummer er ikke min egen, men min Broders. Han deltog som Gymnast i Niels Bukhs Jordomrejse i 1931. Han fortalte mig, at da Gymnasterne engang kom til en stor Ungdomsskole i Japan, blev de budt velkommen paa den Maade, at en Raket blev affyret, og da den eksploderede højt oppe i Luf-ten, udfoldede et stort Dannebrogflag

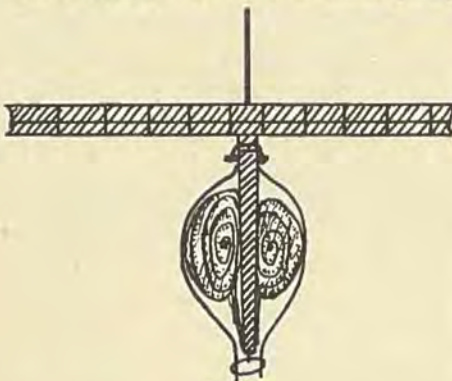


Fig. 1.

sig og svævede bort over deres Hoveder baaret oppe af en Faldskærm. Dette Nummer vilde min Broder gerne benytte sig af ved et Flyvestævne, som han var Medarrangør af i Frederikssund i 1934. Da det efter flere Forsøg viste sig umuligt at faa saadanne Raketter frem fra Japan, sagde min Broder til mig: »Nu skaffer jeg et Flag og en Faldskærm, saa maa du lave det med en af dine Modeller.«

Som tænkt, saa gjort. En Paraplyfabrik fremstillede en hvid Silkefaldskærm paa ca. en Meters Diameter, og paa en Flagfabrik fik vi syet et Silkedannebrogflag, 210 cm højt og 255 cm langt. Saa stod mit Arbejde tilbage.

Det kostede mig meget Hovedbrud og mange Forsøg, før det endelig lykkedes mig at udfinde en Metode, hvorefter Flagopsendelsen kunde udføres. Til min Raadighed havde jeg en Svævemodel af Typen »Der Grosse Winkler«, og denne Modeltype benytter jeg stadig til mine Forsøg, da den er saa overordentlig højstart-sikker.

Sammen med en Kammerat trænede jeg en lang Tid paa Auno Flyveplads, hvor jeg havde faaet Tilladelse til at foretage mine Forsøg. Efter en Mængde Prøveflyvninger lykkedes det mig endelig at naa frem til en Form, hvorefter Flagopsendelsen kunde foretages med ret stor Sikkerhed.

Den ovenfor omtalte Faldskærm havde i Centrum et Hul paa Størrelse med en 2-Øre. Det skal til, for at Skærmen kan synke roligt ned uden at blafre. Skærmen havde 10 Snore paa 1 m's Længde, som fornedet samlede i en Ring. Til denne Ring bandt jeg Flagets øverste Hjørne, og i Flagnoren nedenunder (75 cm lang) fastgjorde jeg et Blylod paa ca. 150 g. Faldskærm og Flag blev lagt sammen, som jeg senere skal beskrive, og nu gjaldt det om at finde paa en Anordning til Fastgørelse af Flag, Faldskærm og Blylod paa Modellen, en Anordning, som var sikker, og som arbejdede saa let, at Modellen ikke kom i Hakflugt, naar Byrden udløstes. Det viste sig her som saa ofte før, at det enkle er det bedste. Jeg stak blot to Stykker 1 mm Klavertraad gennem Kroppens Overliste, den ene lidt foran og den anden lidt bag Tyngdepunktet, hvorefter jeg bojede dem som vist paa Fig. 1. Disse Staaltraade klemte Flag og Faldskærm paa Plads, og fornedet holdtes de sammen af 2 Ringe, som igen stod i Forbindelse med Højstartsnoren. Naar Ringen i Højstartsnoren gik af Krogen, blev ogsaa Ringene trukket af Holdetraadene, disse svippede ud til Siden, Byrden faldt ned, Faldskærm og Flag foldede sig ud, og et sidste vaje lige saa roligt og fint som paa en Flagstang. Jeg anvendte ved Flyvestævnet i Frederikssund 250 m Højstartsnor, og alt klappede.

Siden den Tid har jeg arbejdet videre og forbedret Systemet en Del. Jeg vil nu gaa over til kort at forklare, hvordan jeg udførte Flagopsendelsen ved Stævnet i Aar.

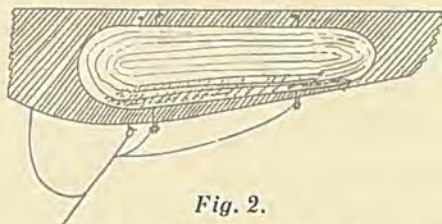


Fig. 2.

Det har vist sig, at dette at Flag og Faldskærm var anbragt umiddelbart uden paa Kroppen udsat for Fartvinden, medfører et Usikkerhedsmoment ved Højstarten. Modellen vil gerne trække lidt til den ene Side, lige som det kan risikeres, at enten Flag eller Faldskærm blæser op, hvorved de let bliver indviklet i Modellen, som saa styrter ned. Derfor har jeg af Balsa fremstillet et Par Magasiner, som fastgøres, et paa hver Side af Kroppen med et Par Hængsler i Overkanten. Fig. 1.

Forneden er der i hvert Magazin fastnet et Par korte Staaltraade, som laases med et Par Ringe. Fra Underkanten af hvert Magazin og op til en Krog i Planbælken ca. 10 cm ude gaar en Gummistreng, som faar Magasinet til at svippe ud til Siden, naar Ringene trækkes af (Fig. 3). Inden i disse Magasiner anbringes nu det, man vil have med op, (det kunde jo ogsaa være en Dukke eller andre Ting). Derved, at i dette Tilfælde

Flaget og Faldskærmen er anbragt i disse strømlinieformede Magasiner, lykkes Højstarten bedre, og Flaget eller Faldskærmen blæser ikke op i Utide, kort sagt, de er i høj Grad medvirkende til at gøre hele Historien mere driftssikker.

Da Forsøget jo ser bedst ud, naar Udløsningen foregaar i stor Højde, maa man bruge en lang Højstartsnor. Dette bevirker jo imidlertid, at Modellen flyver meget langt bort hver Gang, og det bliver saaledes kun faa Forsøg, man kan naa at foretage paa en Eftermiddag. For at undgaa dette har jeg faaet endnu en Faldskærm. Denne anden Skærm putter jeg ogsaa ind i et af Magasinerne, og fra Ringen i Linerne til denne Faldskærm gaar en Snor, som er fastgjort i Kroppens Agterende. Derved bæres Modellen ogsaa ned i Faldskærm. For at den ikke skal drive for langt bort, har jeg fundet paa

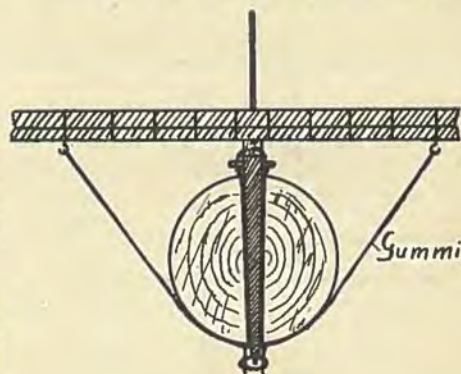


Fig. 3.

at anbringe Startsnoren saaledes, at den efter Udløsningen alligevel sidder fast i Modellen. Saa er man sikker paa, at den bliver paa Pladsen.

Inden jeg slutter, vil jeg lige nævne et Par Forholdsregler, som det er af yderste Vigtighed at overholde, hvis man vil være sikker paa et godt Resultat. 1. Flag og Faldskærm maa være fremstillet af meget let Stof. 2. Faldskærmen kan godt rulles sammen, men Linerne maa ikke rulleres omkring den. 3. Flaget maa lægges saadan sammen, at det er noget længere om at udfolde sig end Faldskærmen. Derfor gør jeg det paa følgende Maade: Flaget lægges sammen paa langs i et ulige Antal Læg, f. Eks. 9. Derefter rulles det udefra og ind imod Liget. 4. Alle Dele maa anbringes, saa Modellen ikke bliver næsetung. Den maa derimod gerne være let haletung.

Til sidst anfører jeg Vægten af hele Historien: Modellen 675 g. Magasinerne 120 g. Flaget 155 g. Faldskærmen 135 g. Blyvægten 155 g. Magasiner, Flag, Faldskærm og Blyvægt vejer saaledes 565 g. Modellen bærer altsaa tæt op imod sin egen Vægt med op. Derfor kan Forsøget med enkelt Højstartsnor kun udføres, naar der er nogen Vind.

Knud Flensted-Jensen.

Dansk Modelflyver Forbunds nye Formand.



Knud Flensted-Jensen.

EN Gang i Februar Maaned dette Aar henvendte den nu afgaaede Formand for Modelflyver Unionen, Sven Wiel Bang sig til mig og anmodede mig om at lade mig opstille som Kandidat til Formandsposten i D.M.U., da han paa Grund af Studier ikke mere var i Stand til at staa i Spidsen for Danmarks Modelflyvere. Efter nogen Betænkning meddelte jeg da, at jeg var villig til at lade mig opstille, og paa Generalforsamlingen i Fuglsølejren valgte man mig derefter en-

stemmigt til Formand for Unionen. I den Anledning vil jeg gerne fremsætte nogle Udtalelser.

Først vil jeg sige hjertelig Tak til Danmarks Modelflyvere for den store Tillid, de har vist mig ved at vælge mig. Jeg skal altid efter bedste Evne og Overbevisning bestræbe mig for at vise mig denne Tillid værdig.

Dernæst Tak for den Fredelighed og Enstemmighed, hvormed Valget foregik. Det er en stor Styrke for mig at tænke paa, at saa mange staar bag dette Valg. —

Det er mig en stor Glæde at overtage Formandsposten netop nu og det af følgende Grunde: For det første fordi Arbejdet i Bestyrelsen foregaar saa let og gnidningsløst takket være de otte overordentlig gode Medarbejdere, jeg har. For det andet fordi hele Arbejdet inden for D.M.U. efter de

sidste Aars rolige Udvikling nu ligger i saa fast og sundt et Leje, som Tilfældet er. For det tredje fordi man fra Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab viser os saa overordentlig stor Velvilje og yder os saa megen Hjælp til Løsningen af de Opgaver, der ligger for, og sidst, men ikke mindst fordi Interessen for Modelflyvningen ude i Folket stadig er voksende. —

Paa Grundlag af ovenstaaende vil jeg da ønske, at det maa lykkes for os at lede Modelflyvningen i Danmark paa en rolig, besindig og værdig Maa-
de, saa at vi maa kunne bevare og styrke den Tillid, man fra snart alle Sider viser os, og at vi maa kunne bringe Antallet af Modelflyvere og Klubber under Unionen op paa Højder, der svarer til Landets Størrelse.

Knud Flensted-Jensen.

Tegninger til

Skalamodeller og Modelsvæveplaner

De rigtige, originale Tegninger i hel Størrelse

„Det er disse Byggetegninger vi har savnet“ — siger Modelflyverne

Sendes franco mod Indsendelse af Frimærker eller pr. Efterkrav
FLYV's FORLAG . Vesterbrogade 60 . København V.

FORTEGNELSE

over originale Tegninger til Skalamodeller og Modelsvæveplaner:

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fieseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 .	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75

Nr. 17. „Focke-Wulf Condor“.	Kr. 1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

MODELSVÆVEPLANER

Nr. 22. Zögling junior	Kr. 0.50
23. Zögling	1.25
24. Spatz	1.25
25. Habicht	1.25
26. Albatros	1.50
27. Der kleine Reiher	1.50
28. Grosses Albatros	2.00
29. Grosser Reiher	1.00
30. Drohne	1.50
31. Lerche	1.50



Wellington Bomber



Modelflyvning over Øresund

Af Jørgen Dommergaard og Chr. Zøylner.

SOM allerede omtalt i »Flyv« Nr. 12, 1941, har vi i Rungsted Modelflyveklub konstrueret og bygget en Sø-Benzinmotormodel, som vi sidste Efteraar foretog nogle Prøveflyvninger med. I Løbet af Vinteren og Foraaret er Modellen blevet ombygget efter de Erfaringer, vi havde høstet. Det kan saaledes nævnes, at Modellen nu har en Spændvidde paa 3 m, og Planarealet er foreget til 88 m², Planbelastningen er nu 28 g/dm².

Vi har i Sommerens Løb foretaget 25—30 Flyvninger uden et eneste Havari, og vi skal her omtale, hvilke Resultater vi har opnaaet, og de Erfaringer vi har gjort.

Den første Betingelse for et godt Resultat, er at Motoren er absolut driftssikker, og er den det ikke, er det næsten altid Tændingen, der svigter. For at forebygge dette indbyggedes der en meget kraftig Tændspole, som var i Stand til at give en Gnist paa 8—10 mm. Spolens Vægt er ca. 250 g. Af andre Ændringer kan nævnes Planbefæstningen. Den nye Anordning bestaar af 2 Pinde, der gaar under Kroppens øverste Længdelister gennem 2 U-formede Beslag, der fra Planets Hovedbjælke gaar et Stykke ned i Kroppen. Det gamle System med Befæstning ved Hjælp af Gummistreng var uhensigts-

mæssigt, da det viste sig, at Planet løftede sig fra Kroppen ved kraftige Paavirkninger. Endvidere er Understellet blevet ombygget, hvorved det er blevet betydelig stivere.

Start fra Vandet sker normalt uden Besvær, selv naar Vandoverfladen er spejlblank. Kun et Par Gange er der indtruffet et ejendommeligt Tilfælde, idet der bagved Forpontonerne dannede sig 2 Hvirvler, der ved en bestemt Hastighed skyllede over Bagpontonen, og trykkede



Naar der er Bølger paa Vandet, starter Modellen paa faa Meter.

denne ned. Det lykkedes dog for Modellen at komme over den kritiske Hastighed og lette normalt. Naar Modellen slipper Vandet, har den som Regel et Fartoverskud, der giver sig Udslag i et Par »Hak«, men saa snart Modellen har sin normale Fart, stiger den jævnt. Stigningen foregaar i en Vinkel paa 45° og i stejl Højrekurve (med Momentet). De første Forsøg med Motorflugt viste, at Motoren skulde have meget Nedadtræk (15—20°). Ved Udregning viste det sig ogsaa, at Modstandscenteret laa ret højt trods Pontonernes Indflydelse. Naar Propellens Træklinie gaar gennem Modstandscenteret, bliver Motorflugten nogenlunde fri for »Hak«, dersom Modellen har en stejl Højrekurve samtidig. Det har været umuligt, at faa Modellen til at stige lige ud, uden at den hakkede saa voldsomt, at der var stor Fare for Havari. Timeren afbryder nodmalt Tændingen efter 1 Min. Forløb, og Modellen har da en Højde paa ca. 120 m. Den pludselige Standsning af Motoren resulterer i et Par »Hak«, som Modellen, takket være sin store Længdestabilitet, meget hurtigt retter ud. Medens Motorflugten foregaar i Højrekurver, gaar Modellen i Glideflugt næsten lige ud. Tods de mange modstandsforøgende Elementer, er Synkehastigheden kun 0,8 m/sek. Glideflugtens Varighed er som Regel 2—2½ Gange Motorflugten. Det kan saaledes nævnes, at Modellen paa 1 Min. Motorløbetid flyver ca. 3½ Min., og den har paa 2 Min. 45 Sek. Motorløbetid fløjet 8 Min. Landingen foregaar uden Besvær, selv om Modellen lander stejlt eller i Medvind. Efter Landing drejer Modellen sig op i Vinden, hvilket er af Betydning, da den gerne flyver langt, og saalees maa klare sig selv til den bliver hentet. Den største Distance, der er opnaaet, er 3½ km.



Modellen i Glideflugt.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

Forlang Specialtilbud paa større Formater

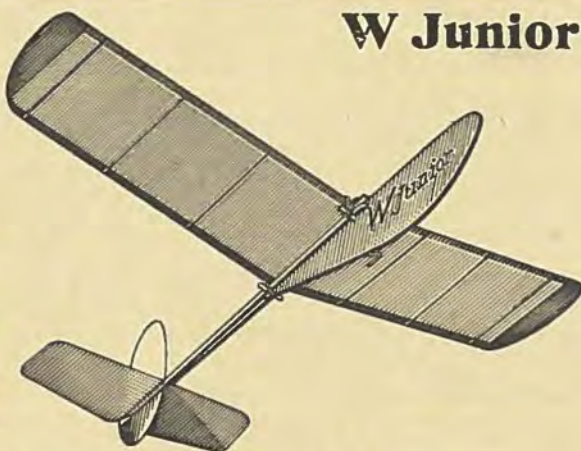
Venligst skriv efter vor W Prisliste

*Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn*

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230

W Junior



Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modellsøveflyvning Kr. 2,00

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50

Faas i Boghandelen eller fra
FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60,
København V.

(Benzinmotorer for Modelflyvere
„KRATMO“ Byggesæt for Benzinmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Byggeplaner for Modelflyvemaskiner med Benzinmotorer: Arado Ar 196 - HS 101 - K 2 - K 3
Koca - Uelzen - Kunze - Sausewind - o. fl.

Alle Typer Benzinmotorer f. Modelflyvere repareres

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Trods sin Mangel paa Strømlinieform, og trods Pontonernes store Luftmodstand, er dens Flyveegenskaber saa fremragende, at den sagtens kan taale Sammenligning med en Landmodel. Der er desuden den store Fordel, at man paa Søen har næsten ubegrænset Plads, saa en veltrimmet Model har betydelig mindre Chance for Havari.



Hovedforretning:
ROSENØRNS ALLÉ 38

Telefon:
CENTRAL 1133

25 Forretninger i København og Provinsen

DANMARKS STØRSTE RADIOFORRETNING

MODELFLYVEOPVISNINGEN PAA AMAGER FÆLLED

ATTER i Aar har Dansk Modelflyver Union afholdt en stor Modelflyveopvisning for Københavnerne i Samarbejde med Berlingske Tidende.

Arrangementet fandt Sted Søndag den 13. Sept. paa Amager Fælled, og ikke som de foregaaende Stævner paa Lundtofte Flyveplads. Stævnet var oprindelig planlagt som en Modelflyvekonkurrence mellem svenske og danske Modelflyvere, men dette maatte desværre pludselig opgives af forskellige Grunde, og de danske Modelflyvere fik altsaa heller ikke denne Gang Lejlighed til at prøve Kræfter med deres svenske Kammerater. Programmet for Stævnet blev derfor: 1. Flagopsendelse, 2. 5 udvalgte Svæve-Eliteflyvere konkurrerer mod hinanden, 3. Demonstrationsflyvninger og 4. Danmarksmesterskabskonkurrencer med Motormodeller (D. M.).

Der var god Grund til at antage, at man med dette Program og saa nær Byen, kunde forvente et stort Publikum, hvis blot Vejret blev pænt. — Og det tør man vel nok paastaa det blev. Det blev et Vejr saa pragtfuldt med straalende Sol og ganske svag Vind fra N.Ø. hele Dagen igennem, at Arrangørerne rigeligt fik deres store Arbejde belønnet paa rette Maade. Der havde nemlig indfundet sig over 5.000 Tilskuere, da Stævnet Kl. 14½ prc. tog sin Begyndelse. Zoneredningskorpset havde foretaget Tovafspæringer, og der var opstillet Mikrofonanlæg, hvorigennem Redaktør Otting hele Tiden holdt Tilskuerne underrettet om de forskellige Flyvninger og Resultaterne.

Om Formiddagen havde man gennemfløjet de første to Flyvninger af D. M., idet der havde meldt sig 30 Deltagere hertil, saaledes at det vilde tage for lang Tid at afvikle hele denne Konkurrence under Publikumstævnet.

Det første Nummer paa Programmet, Flagopsendelsen, udførtes af Unionens nye Formand Kommunalrør Knud Flenssted-Jensen med en »Grosse Winkler«. Det var et betagende Syn at se det store 2½ m Dannebrogflag langsomt dale ned fra 100 m Højde baaret af en stor skinrende hvid Faldskærm, og Publikum klappede da ogsaa kraftigt.

Det var den helt rigtige Begyndelse, og nu fulgte Flyvningerne Slag i Slag. Unionens Bestyrelse havde udarbejdet nøje Regler for de forskellige Officials Arbejde, saaledes at det blev det bedst organi-



Øverst: P. Christiansen med sin Wakefield Motormodel. Nederst: Jørgen M. Larsen med sin Benzin-Motormodel.

serede Stævne, vi hidtil har lavet herhjemme. Hver Deltager havde et stort Nummer paa Ryggen, saaledes at Publikum ved at kigge i det uddelte Program straks kunde se, hvem de forskellige var.

De 5 S-Eliteflyvere, der havde kvalificeret sig ved Udtagelsesflyvningerne rundt om i Landet i Slutningen af August Maaned var: Børge Hansen, Hobro, Svend Skou, Odense, Levin Jensen, Odense, Boy Konstmann, Sønderjylland, og Bernh. Jensen, Vanløse. For at dette Nummer ikke skulde tage for lang Tid, højstartedes der kun med 40 m Snor. Resultatet blev, at Boy Konstmann fik den bedste Gennemsnitstid 2 Min. 48,2 Sek. efter en Termikflyvning paa 4½ Min. Desværre viste disse Modeller ikke deres bedste Flyveevner, idet der var mange daarligere Højstartler.

Næste Punkt paa Programmet — Demonstrationsflyvningerne — bød for første Gang herhjemme paa fine Opvisningsflyvninger med Benzinmotormodeller. Jørgen Larsen, Holte, deltog med en Selvkonstruktion med en Kralmo Motor, og Mogens Carlsen, Køge, med en R.X.3 med en hjemmebygget Feldgibel Motor. Begge Modeller viste særdeles fine Flyveegenskaber, med Stigevinkel paa over 45° og fin Svæveflugt. Jørgen Larsen opnaaede det bedste Resultat under Opvisningen, men bagefter foretog hver en ekstra Flyvning og her opnaaede Mogens Carlsen en Tid paa 1 Min. 30,1 Sek. efter en Motorløbetid paa 29 Sek. Derefter fløj Svend Skou fra Odense med sin kendte Andemodell, der som sædvanlig vakte stor Interesse.

Og saa kom man til den sidste og vigtigste Del — Danmarksmesterskabsflyvningerne. Under Formiddagens Flyvninger var der sket et Par Havarier og adskillige af Deltagerne var mødt uden Modeller (Fy), saaledes at man ved den tredje Flyvning var nede paa 12 Deltagere. Som Følge af det ideelle Vejr opnaaedes for en Gangs Skyld nogenlunde pæne Resultater ved en Konkurrence med de smaa Klasse 1 Modeller. Nr. 1 blev Arne Sparre, Helsingør, med et Gennemsnit paa 42,5 Sek. (bedste Tid 1 Min. 03,7 Sek. — Haandstart). Klasse 2 vandtes af den dygtige Peter Christiansen, Helsingør, med Gennemsnitstid 2 Min. 00,6 Sek. (bedste Tid 2 Min. 36,7 — Haandstart). Klasse 3 blev jordstartet, og Tiderne blev derfor noget mindre i Forhold til Klasse 2. Vinder blev Jørgen Larsen, Holte, Gennemsnitstid 1 Min. 07,6 Sek. (bedste Tid 1 Min. 19,4 — Jordstart).

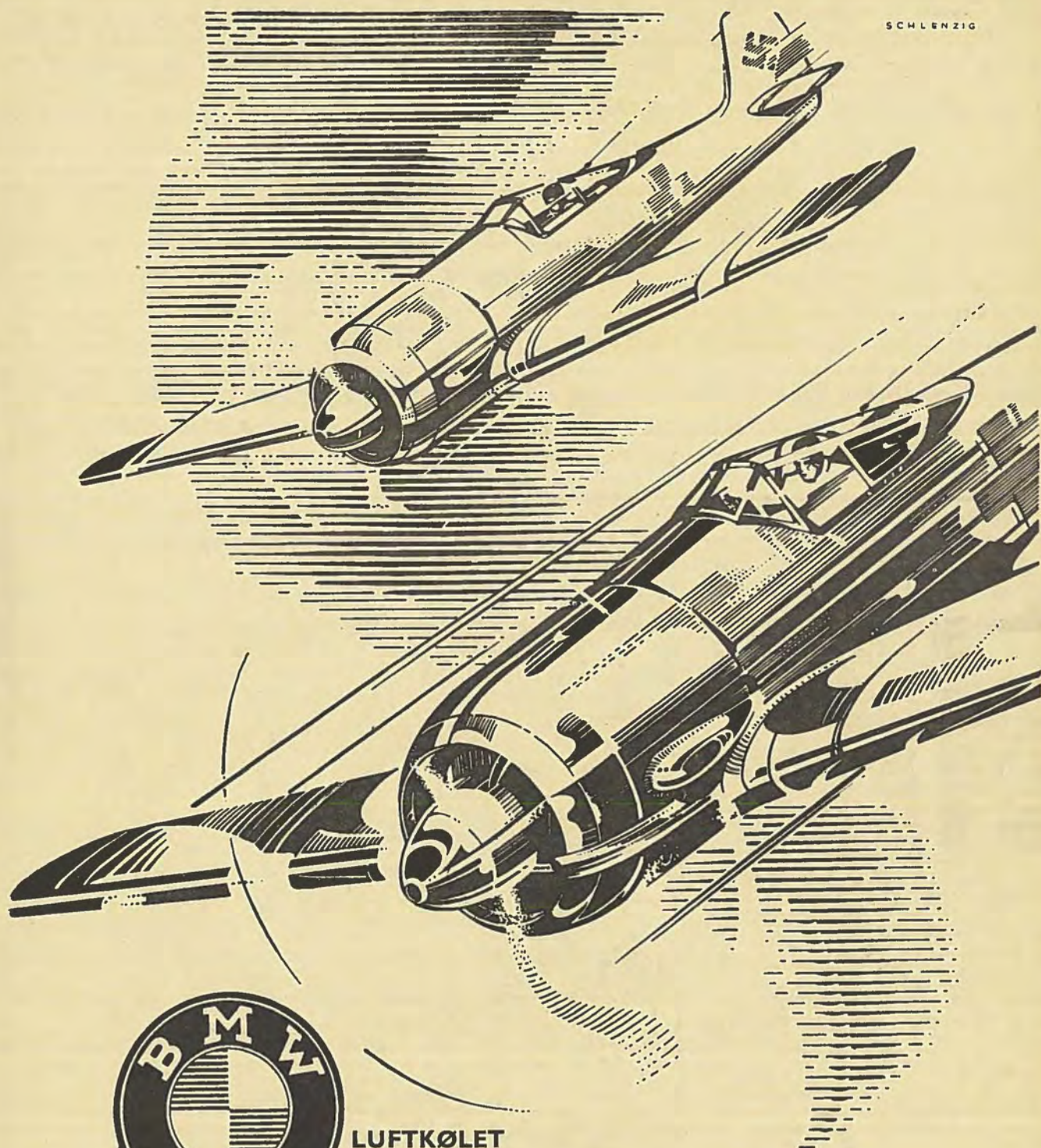
Derefter foretog Formanden for Det kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen Uddelingen af Præmier. Berlingske Tidende havde udsat 5 smukke Sølvbægre og Aeronautisk Selskab et Gavekort til Skjern Modelflyveindustri.

Det var Unionen en stor Glæde og Ære at se, at mange af vore kendte Flyvernævne overværede Stævnet, og Publikums Interesse for at se Modellerne paa tæt Hold var til sidst saa stor, at Afspæringerne sprængtes.

Stævnet var godkendt og blev kontrolleret af Dansk Luftsportsraad. Stævnets Præsidium bestod af Hr. Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen og Hr. Oberstløjtnant L. Bjarkov. Stævneleder var Jørgen Mortensen, Hillerød.

Jørgen Gamst.

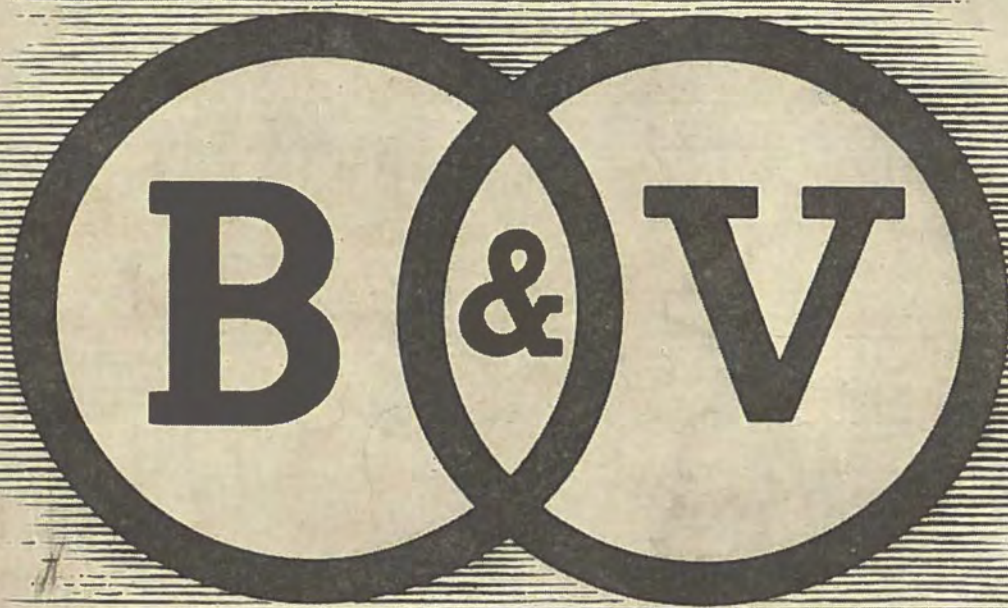
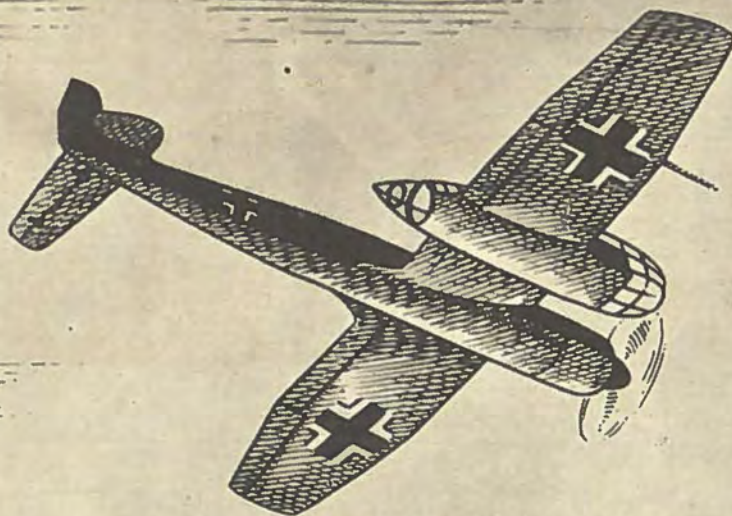
SCHLENZIG



LUFTKØLET

Højtydende STJERNEMOTOR

DOBBELTSTJERNEMOTOR BMW 801
I FOCKE WULF FW 190



„BV 141“

BLOHM & VOSS

F L U G Z E U G B A U

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV

Nr. 11

1942 - 15. Aarg.

INDHOLDET:

DEN FØRSTE
ASYMMETRISKE
FLYVEMASKINE

Langflyvning med
Focke-Wulf Do 24 og Do 26

STATSSTØTTE TIL
DANSK SVÆVE-
FLYVNING

Modelflyver bliver
Svæveflyver

50
ØRE



„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



DDL

**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin
København-Oslo
København-Malmø
København-Rønne

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
CENTRAL 8800

FLYV



DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redaktør:

Kaptajn J. FOLTMANN
Ansv. overfor Presseloven:
EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af FLYV's Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

OFFICIELT ORGAN
FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

Nr. 11

November 1942

15. Aargang

Den første usymmetriske Flyvemaskine

blev bygget i 1919 af Gothaer Waggonfabrik

KONSTRUKTØRERNES stadige Bestræbelser efter at forbedre Flyvemaskinen har foreløbig ført til Skabelsen af den saakaldte »Normalflyvemaskine«, d. v. s. en Flyvemaskine med faste Planer og et Haleparti bag i Kroppen, og det er i langt de fleste Tilfælde med saadanne Typer, man har tilstræbt Forbedringer i Ydelserne, selv om der ogsaa er opnaaet adskillige Resultater med Autogyroer, Helikoptere, haleløse Flyvemaskiner og de saakaldte Ente-Typer med foranliggende Højderor. Drejer det sig derimod om at bygge en Flyvemaskinetype, hvor der skal tages Hensyn til en militær Flyvemaskines bedst mulige Sigt og frie Skudfelt, synes man nu at være inde paa helt andre Veje, nemlig den usymmetriske Konstruktion, og Eksemplet herpaa er den nye BV 141, som er konstrueret af Blohm & Voss' Chefingeniør, Dr. Ing. Richard Vogt.

Men — BV 141 er ikke den første Type af denne Art, for allerede under den forrige Verdenskrig fremkom den tyske Gothaer Waggonfabrik med en saakaldt usymmetrisk Flyvemaskine, hvis Ophavsmand var Fabrikens daværende Konstruktor, Ingeniør Hans Burkhard.

Principperne for Bygning af denne,

Verdens første usymmetriske Flyvemaskine, blev offentliggjort i 1919.

I Patentskriftet staar der, at Formaalet var at rykke Motorerne saa tæt til hinanden som muligt (det var et tomotoret Luftfartøj). Dette blev opnaaet ved at anbringe dem paa hver sin Side af Flyvemaskinens Længdeakse, men saaledes, at den ene Motor med Propel var anbragt i Planforkanten, medens den anden var anbragt paa Bæreplanets Bagkant (henholdsvisen Træk-og-en Trykpropel). Derved opnaaedes den Fordel, at den saaledes konstruerede militære Flyvemaskine kunde udnytte sine Maskingeværer lige godt fremefter som bagud (Fig. 1).

Ved denne usymmetriske Konstruktion opnaaedes tillige en anden Fordel. Ved alle tidligere Flyvemaskiner med to Motorer og eet eller flere bevægelige Maskingeværer, var tre Lege-mer nødvendige (Kroppen og to Motorgondoler), der hver for sig frembød en vis skadelig Luftmodstand. Ved den nye Opfindelse er dette blevet reduceret til to Modstandslegemer.

Et Tillægspatent fra samme Aar (1919) beskriver Konstruktionen af en usymmetrisk Flyvemaskine med 3 Motorer (Fig 2). Kroppen, der er anbragt i Midten, er udstyret med en Trækpropel og bevæbnet med et Mg., der

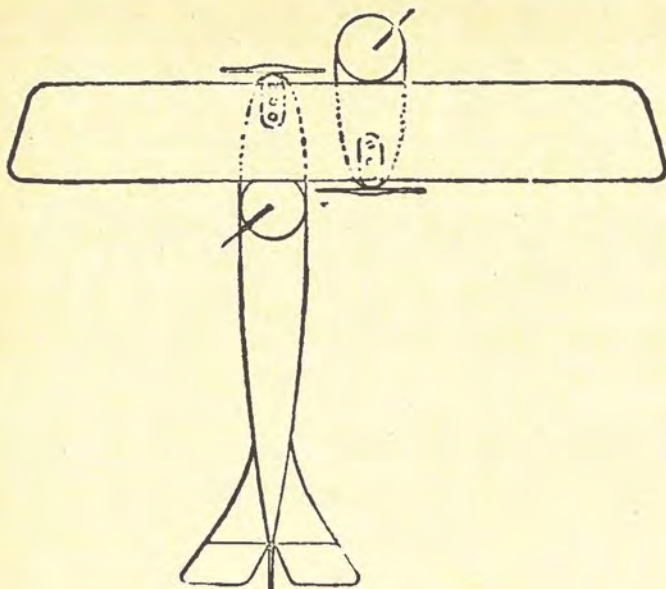


Fig. 1.

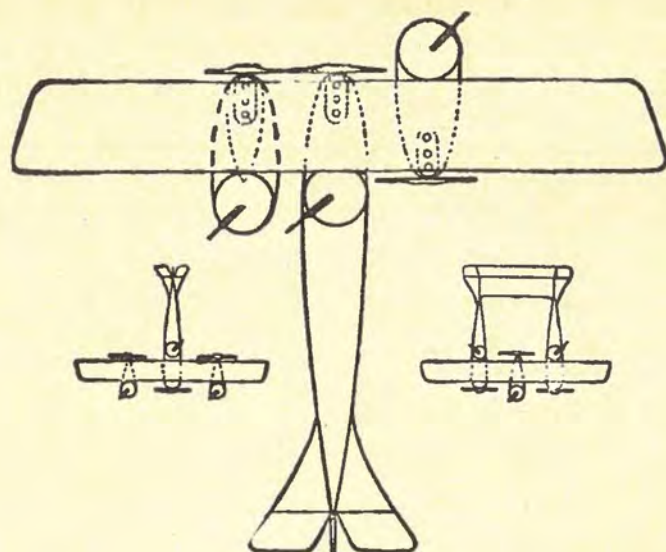


Fig. 2.

vender bagud. Paa hver Side af Kroppen er anbragt en Motorgondol; den ene har en Trykpropel og et fremadrettet Mg., medens den anden har en Trækpropel og et bagudrettet Mg. Der er saaledes to Trækpropeller og een Trykpropel. Motiveringer for denne Anordning er den, at man vilde forsøge at forene de Fordele, som Biplanet med Trækpropeller frembød, med de Fordele, der fandtes hos et Biplan med to Trykpropeller (de to sidstnævnte Typer er vist i Fig. 2).

Den usymmetriske Flyvemaskine, som Gothaer Waggonfabrik byggede med Typebetegnelsen »Go-GVI«, blev færdig i 1918, og blev prøveflyet af

Indflyveren Jünger. Desværre havarede den under en af Prøverne af en eller anden ukendt Aarsag, og Revolutionen i 1918 forhindrede den planlagte Nyopbygning (Fig 3).

Go-GVI var et Biplan med to Sæt Stivere i hver Planhalvdel. Kroppen var, set i Flyveretningen, forskudt til venstre, og den var i Næsen forsynet med en Rækkemotor; bagved denne var Førersædet, og bagest i Kroppen var det sædvanlige Haleparti. Til højre for Kroppen var der anbragt en Motorgondol, der fortil havde en Maskingeværstandplads, og bagved denne var Motoren med en Trykpropel. Nærmere Oplysninger om Maskinens Konstruktion findes ikke mere, da alle

Tegninger og Beskrivelser blev tilintetgjort for at de ikke under Revolutionen skulde komme i Fjendehaand. Go.

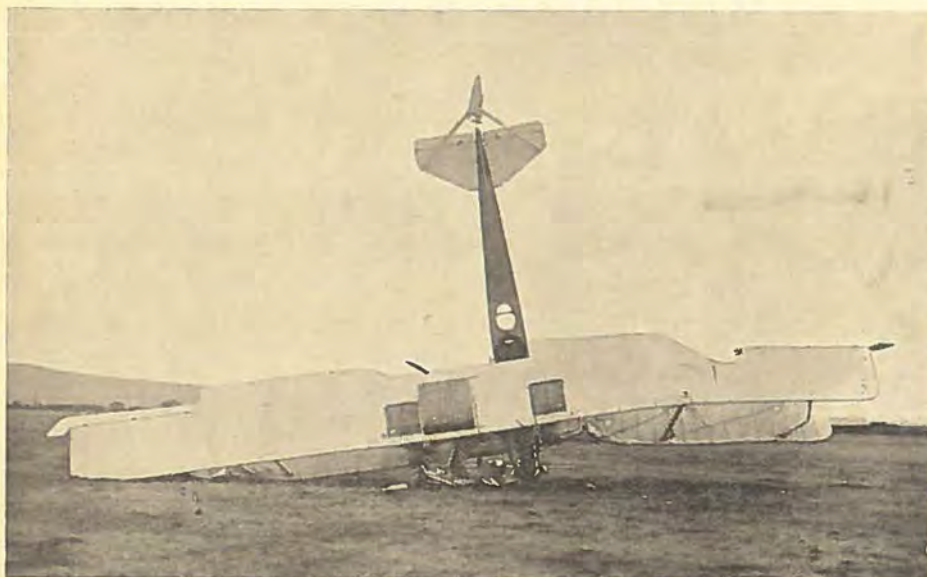


Fig. 3. Go-GVI, der havarede under Proveflyvningen.



BOSCH

AFSKÆRMEDE TÆNDRØR

I Flyvemaskiner, i Biler, i det hele taget overalt, hvor en Motor arbejder Side om Side med et Radioanlæg, borteliminerer Bosch afskærmede Tændrør og øvrige Afskærmningsdele alle motoriske Forstyrrelser. Ogsaa paa dette Omraade yder Bosch en Indsats, der er anerkendt.

A/s MAGNETO

JAGTVEJ 155 — KØBENHAVN N.

Generalrepræsentanter for
ROB. BOSCH, G. m. b. H. - STUTTGART

PAA LANGFLYVNING

med Dornier Do 24 og Do 26



Dornier Do 24.

DE to store Dornier-Typer, Flyvebaadene Do 24 og Do 26, har været flittigt anvendt under den nuværende Krig, og de har i stor Udstrækning været anvendt som Transportluftfartøjer. Begge Typer har den tilstrækkelige Rækkevidde til at kunne anvendes paa den ca. 2000 km lange Strækning fra den tyske Kyst til Narvik uden Mellemlanding, og saa kan de endda tage en ikke ringe Last med. Deres Sødygtighed tillader dem at foretage Nødlanding i høj Sø, og i flere Retninger har det været en Fordel, at de er udstyret med Dieselmotorer. Til Trods for mange Vanskeligheder, saasom Beskydning, stærk Kulde, Taage og al Slags ugunstigt Vejr, har der været gennemført mange Flyvninger med Mandskab, Proviant, Ammunition og forskellige Udrustningsgenstande til Narvik. Under Hjemflyvningerne medførtes bl. a. saarede.

I eet Tilfælde startede en Do 26 fra Tyskland til Narvik med 18 Bjergjægere med fuld Udrustning om Bord. Starten fra Tyskland fandt Sted lidt over fire, og efter 9½ Times Flyvning naaede Flyvebaaden Narvik Kl. 13,45. Allerede Kl. 14,40 samme Eftermiddag startedes Tilbageflyvningen, og efter en Mellemlanding i Trondheim, der varede 25 Minutter, vendte Flyve-

baaden tilbage til sit Udgangspunkt Kl. 0,30. Den samlede Flyvetid var ca. 17 Timer.

I et andet Tilfælde startede en Do 26 med en Flyvevægt paa 18,5 Tons fra Hommelvik ved Trondheim. Søen var næsten helt glat. Naar den anvendes som militært Luftfartøj, bevirker

den indbyggede Bevæbning naturligvis, at Starten bliver noget længere, end den ellers vilde være, naar Flyvebaaden anvendes til civil Brug. Starten foregik saaledes:

Førend Luftfartøjet var oppe paa Trinnet, kørtes der med en Klapstilling paa 30°. Derefter blev Klapstillingen reduceret til 15°, fordi Luftfartøjet saa kommer hurtigere afsted. Propellerne blev indstillet til Start, Støttepontonerne trukket ind, og Luftfartøjet blev langsomt trimmet haletungt. Længste Starttid med denne Flyvevægt, med glat Vandoverflade og næsten fuldstændig Vindstille: 110 Sekunder. Med det fuldt lastede Luftfartøj blev der fløjet i en Højde af 4400 m.

Under en anden Flyvning med en Do 26 fandt der en saa kraftig Overisning Sted, at Fartmaaleren var helt nede paa 140 km/T, men Luftfartøjet holdt sig alligevel flyvende. Det var ikke udstyret med Afisningsanordning. Landingen fandt Sted med en Synkehastighed paa 8 m i Sekundet ved en Klapindstilling paa 60°.

I andre Tilfælde har der været startet i lange Dønninger og Vindstille uden at Klapperne var ude, fordi de i Forvejen var blevet slaaet i Stykker af Vandet.

Do.



Dornier Do 26.

Direktør
E. E. de Jong
er død

DET vakte Sorg i alle Luftfarts-kredse, da man erfarede, at Direktør E. E. de Jong var død den 16. Oktober efter en kompliceret Operation paa Elisabethsøstrenes Hospital.

De Jong blev 43 Aar gammel. Han var oprindelig hollandsk Marineflyver og havde bl. a. gjort Tjeneste i Hollandsk Indien. Paa et ret tidligt Tidspunkt blev han imidlertid knyttet til det hollandske Luftfartselskab KLM; i 1926 kom han til Danmark som Leder af KLM's Station i Kastrup Lufthavn, og faa Aar senere avancerede han til Stillingen som Selskabets Direktør for Skandinavien.

Som Pioner indenfor Handelsluftfarten viste de Jong ganske særlige Evner, og han var en højt agtet Repræsentant for sit Selskab ved de mange internationale Luftfartsmøder. Hans Indsigt i Lufttrafikens Enkelt-heder og hans Smidighed var ikke blot til Gavn for hans eget Selskab, men i lige saa høj Grad for Lufttrafikken som Helhed. Hertil bidrog hans mange udmærkede personlige Egenskaber: Initiativ, Energi og Begejstring for Flyvningens Sag, og det er med den dybeste Sorg, at alle, der har kendt ham og staaet ham nær, nu maa savne ham. En af Luftfartens bedste Mænd og ivrigste Forkæmpere er gaaet bort. Hans Minde vil blive holdt højt i Ære.

Begravelsen fandt Sted den 21. Oktober fra Sundby Krematorium. Alle Luftfartens og Flyvningens Navne herhjemme var kommet tilstede for at sige de Jong et sidste Farvel, og et Væld af Kranse med Baand i de hollandske Farver smykkede hans Kiste.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes
ved Billetkontoret i
Lufthavnen

FOREDRAGET i Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab den 16. Oktober

SÆSONENS første Foredragsaften fik et meget vellykket Forløb, og det var et sagkyndigt og interesseret Publikum, der fulgte Oberst C. Førslevs underholdende Foredrag om den moderne Krigsflyvning.

Obersten gjorde i sin Indledning opmærksom paa, at det Flyvevaaben, man i den nuværende Krig betjente sig af, ikke i Grundtrækkene adskilte sig væsentligt fra den forrige Krigs Luftfartøjer, men at det blot var en Videreførelse i teknisk Henseende af disse, man byggede paa; derfor fandt man ogsaa de samme Typer igen: Jager, Rekognosceringsfartøjer, Bombeflyfartøjer osv., men naturligvis i væsentlig forbedrede Typer, f. Eks. den nyeste Jager, Focke-Wulf FW 190, der angives at have den imponerende Hastighed af 660 km/T. Som et Eksempel paa hvor stor denne Hastighed er, sagde Obersten, at dersom man tænkte sig to Modstanderes Møde og begge fløj med 660 km Fart, vilde en Revolverkugle, der blev affyret fra den ene Maskine umiddelbart efter at de havde passeret hinanden, slet ikke naa sit Maal, da Hastigheden sammenlagt for de to Maskiner er større end for Projektillets Udgangshastighed. Det er et Eksempel, der bedre end mange Tal giver en Forestilling om, hvilke tekniske Fremskridt Luftfartøjerne har gjort.

Paa Bombemaskinernes Omraade er der naturligvis ogsaa en Mængde nyt at bemærke, saavel for Maskinernes Vedkommende som for Bomberne og deres Anvendelse, men naar man hører om de Mængder af Bomber, en tung Bombemaskine kan medføre og hvor langt de kan gaa, advarede Foredragsholderen dog imod at sluge disse Tal altfor kritikløst, som en almindelig Regel for et Bombeflyfartøjs Præstation under et Togt paa 300 km kan man regne med, at det kan medføre 1 kg pr. HK.

Paa Transportmaskinernes Omraade kom Obersten særlig ind paa Anvendelsen af Svæveplaner paa Skib; denne helt nye Anvendelse havde bl. a. haft afgørende Indflydelse paa Krigen i Belgien, hvor flere af de stærkeste Forter blev erobret ved Hjælp af Tropper og let Artilleri, der landede direkte paa Betonplateauet og derfra uskadeliggjorde Pansertaarnene.

Foredraget var ledsaget af en Samling udmærkede Lysbilleder, som yderligere gav Foredraget Værdi for de opmærksomme Tilhørere, der takkede for Aftenen med stærkt Bifald ved Foredragets Slutning.

Derefter gik man ind til det traditionelle Smørrebrødsbord, hvorefter den vellykkede Aften var forbi.

Ref.

BOGANMELDELSE

»Handbok för Flygare« af Martin Burke. Bonniers Forlag, Stockholm. Kr. 16,00.

Den svenske Haandbog for Flyvere er udkommet som et Led i Serien: Flyg- og Motorteknisk Bibliothek, der redigeres af Luftfartsinspektøren, Ingeniør Tord Ångström, og den er udgivet under Medvirken af Kungl. Svenska Aeroklubben. Bogen i Serien Flyg- og Motorteknisk Bibliothek, der omfatter ni forskellige Bind, behandler det tekniske Kundsabsomraade, som er aktuelt indenfor den civile og militære Flyvning. Stoffet er tilpasset efter de teoretiske Krav, som stilles til Personalet, der skal uddannes indenfor Luftfartens og Flyvningens forskellige Virksomhedsomraader.

»Handbok för Flygare« er det niende Bind i Serien, og i det store hele kan man sige, at den omfatter alle de Emner, der har faaet en mere speciel Behandling i de øvrige otte Bind. Selvfølgelig har een enkelt Mand ikke kunnet skrive om alle de forskellige Emner, og foruden Forfatterens Navn maa derfor nævnes hans Medarbejdere, som har været Direktør

O. Dahlin, Ingeniør E. Björnsjö, Direktør H. Kjellson, Ingeniør K. H. Larsson, A. Ångström, B. Olvén og Oberstløjtnant Birger Schyberg, som er Formand i Kungl. Svenska Aeroklubbens Sports- og Uddannelseskomité. Oberstløjtnant Schyberg har bl. a. gennemset samtlige Bogens Afsnit under Hensyntagen til den grundlæggende, teoretiske Flyveundervisning.

Bogen er paa over 400 Sider, og den er forsynet med mere end 180 udmærkede Illustrationer, der i høj Grad letter Forstaaelsen af Teksten. Det vægtige Indhold omhandler i store Træk: Flyvemaskinelære, Motorlære, Materialeleære, Instrumentlære, Flyvemeteorologi, Luftnavigation samt Luftfartslove og Bestemmelser.

Som man ser omfatter Haandbogen omtrent alt indenfor Flyveteknikken, og den er derfor samtidig en Lærebog, en Læsebog og en Opslagsbog, som uden Tvivl tilfredsstiller alle de Krav, der stilles til den elementære Viden om Flyveteknik og Luftfart.

J. F.

Hvad sker - og hvornaar?

Officielle Meddelelser fra Foreninger og Klubber

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7220

Selskabets 2. Foredragsaften.

Tirsdag den 24. November Kl. 20 afholdes Selskabets 2. Foredragsaften. Direktøren for Geodætisk Institut, Professor, Dr. phil. N. E. Nørgaard, vil tale om Luftfotografering, Opmaaling og Kortlægning af Grønland.

Foredraget holdes i Haandværkerforeningens Lokaler, Dronningens Tværgade 2.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt,
Blegdamsvej 88, Kbhvn. Ø.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Besøget paa Dansk Industri Syndikat. Ikke mindre end 200 af vore Medlemmer deltog i det interessante og oplysende Besøg paa Dansk Industri Syndikat i Københavns Frihavn. Det var en Rundgang, der interesserede alle vore Medlemmer, og da der tilmed blev holdt en Række instruktive Foredrag i Tilknytning til Rundgangen, fik Medlemmerne virkelig Udbytte af Besøget. I Særdeleshed interesserede naturligvis de Fabrikater, der har direkte med Flyvningen og Flyvemaskinerne at gøre. Besøget var fra Dansk Industri Syndikats Side tilrettelagt med megen Præcision, saa de tre Timer, man tilbragte i den omfattende Virksomhed fløj hurtigt. Efter Besøget havde Syndikatet inviteret til et tiltalende Frokostbord og her sluttede en interessant Formiddag med Sportsflyveklubben.

*

Ogsaa dette Efteraar fortsættes de teoretiske Kursus paa Berlinske Tidende. Der kan atter mønstres to fuldtallige Hold, som nu arbejder med Liv og Lyst for at sætte sig ind i Flyvningens Begyndelsesgrunde. Det er paany de dygtige gamle Lærerkrafter, der under Kaptajn-løjtnant Dalbros Ledelse forestaar Undervisningen, nemlig Kaptajn Michael Hansen, Kaptajn-løjtnant Ramberg og Civilingeniør Beckmann.

*

Vi gør vore mange nye Medlemmer opmærksom paa, at de mod Forevisning af Medlemskort ogsaa har gratis Adgang til de af Det kongelige danske Aeronautiske Selskab foranstaltede Foredrag.

Sekretæren.



Aalborg Flyveklub begynder Sæsonen godt.

Efteraarssæsonen indlededes i Aalborg Flyveklub med et Foredrag af Chefen for Flyvertroppernes Sjællandske Afdeling, Oberstløjtnant C. C. Larsen, som ved en Medlemsaften den 8. Oktober gav os en overordentlig interessant og belærende Instruksion om det militære Flyvevaabens Udvikling fra 1914 til Dato. Ved Hjælp af Lysbilleder anskueliggjorde Oberstløjtnanten de enkelte Typers Anvendelsesmuligheder, deres Fejl og deres Fortrin, selv de allernyeste amerikanske og engelske Maskiner blev præsenteret sammen med de tyske 1942-Modeller.

Ugen efter var Medlemmerne paany samlet, denne Gang for at høre Kaptajn Foltmann og for at se hans fornøjelige »Blade af Flyvningens Historie«. Paany var Mødesalen paa Hotel Phoenix fyldt til sidste Plads, og der var bragende Bifald til Kaptajnen, da de sidste Billeder var kørt over Lærredet. Nogle »Civilister«, der som Gæster overværede Foredraget og saa Filmen, blev saa begejstret, at de straks indmeldte sig i Klubben!

Fra Aalborg Flyveklub fortsatte Kaptajnen samme Aften til Svæveflyveklubben »Aviator«, som havde laant Byens største Biograf af den flyveinteresserede Direktør Peter Kjær. Her viste Kaptajnen sine Billeder paany, denne Gang ved en offentlig Forestilling arrangeret umiddelbart efter Biografens sidste ordinære Filmsfremvisning. De 500 Tilhørere var ikke mindre begejstrede end Flyveklubbens Medlemmer havde været det, og de fandt tillige, at det var meget spændende at være til Midnatsforestilling.

Mandag den 2. November har Klubben sit aarlige Torskegilde, og Fredag den 27. November faar vi Besøg af Kaptajn Michael Hansen, der skal fortælle om »Flyvning i Syd og Nord«.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Nye Certifikater.

- Niels Peder Nielsen, Max Michaelson, Silbert Hansen, Niels Thorkil Jensen, Svend Nytoft Steffensen, Georg Tholsgaard, Herberth Leth Nissen, alle fra Stamgruppen, og Bøge-Larsen, Kaj Hultmann, Cajus Jensen og Helmer Nielsen, alle fra Ringen.
- Axel Christiansen, Ringen, Kaj Hansen, Poul Nielsen, Chr. Franzen, Stamgruppen.
- Oberst C. Førslev og Direktør Knud Lybye, Løjtnant Jørgen Thyregod og Løjtnant A. K. Jepsen har ved Hærens Svæveflyveskole i Køge taget C-Certifikat. Øjvind Feldsted Andresen, Stamgruppen.
- Carl Kotvig har paa Skole i Tyskland taget C-Certifikat.

Ejendomsretten til Svæveplaner. Da Unionen for nylig har været ude for det Tilfælde, at Ejendomsretten til et Svæveplan har været omstridt, skal der for Fremtiden samtidigt med Anmodningen om Udstedelse af Godkendelsesbevis for et Svæveplan indsendes en Erklæring paa Tro og Love, af hvilken det klart fremgaar, hvem Svæveplanet tilhører, og om det skal indregistreres i Klubbens eller en Enkeltpersons Navn.

*

Randers Flyveklubs Foredragsaftener og teoretiske Kursus. Fra Unionen er tilgaaet Klubben Meddelelse om, at der i Vinterhalvaaret 1942-43 vil blive afholdt følgende Foredrag i Randers Flyveklub:

Kaptajn Michael Hansen: »Sportsflyvning i Syd og Nord«, ledsaget af Afrika-film og Grønlandsfilm.

Chefflyveleder S. A. Dalbro: »Hvad enhver Sportsflyver bør vide«, med Lysbilleder.

Kaptajn J. Foltmann: »Flyvningens Kavalkade«, med Film.

Kaptajn-løjtnant K. Ramberg: »Kunstflyvning«, med Lysbilleder.

Kaptajn Michael Hansens Foredrag vil blive afholdt i November Maaned. Chefflyveleder S. A. Dalbro og Kaptajn J. Foltmann vil holde deres Foredrag i Januar Maaned 1943. Tidspunktet for Kaptajn-løjtnant K. Rambergs Foredrag er endnu ikke fastlagt. Nærmere Meddelelse om de nøjagtige Datoer vil senere blive meddelt Klubbens Medlemmer.

Videre arrangerer Klubben i Lighed med tidligere et teoretisk Kursus, som begynder Januar 1943 og slutter April 1943. Antagelig vil der blive undervist een Aften om Ugen. Nærmere Meddelelse vil fremkomme omkring 1. December i Aar.

Oplysning kan ogsaa faas ved Henvendelse til Klubbens Bestyrelse.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flønsted Jensen,
Kabbelervej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup.

Hobro Modellflyveklub meddeler: Paa en ekstraordinær Generalforsamling den 1.-10.-42 afgik Henning Klok som Formand paa Grund af manglende Tid. Børge Hansen blev valgt til Formand, Henning Ebstrup til Kasserer og Erling Gregersen til Bestyrelsesmedlem. Klubbens Adresse er Fritzehus, Hobro.

M. F. »Herning Elite« meddeler: Klubbens nye Formand er Egon Madsen, Gl. Landevej 23, Herning.

»Aviator«, Aalborg meddeler: Klubbens nye Formand, Flyverløjtnant G. Odgaard Christensen, fungerer p. t. paa Grund af indtrufne Omstændigheder baade som Formand og Sekretær.

M. F. »Sølvfalken«, Slagelse meddeler: Alle Henvendelser til Klubben skal for Fremtiden ske til Formanden, Henning Petersen, Gl. Holmstrup pr. Slagelse.

Adresseforandring: Bestyrelsesmedlem i D. M. U., Peter Christiansen, har skiftet Adresse til Ørebakken 9, 1. Sal, Helsingør.

(Fortsættes Side 251.)



DER KANAL

DIEPPE

FW 190 - VERDENS HURTIGSTE JAGER
• MED DOBBELTSTJERNEMOTOR BMW 801
FOCKE-WULF-FLUGZEUGBAU GMBH. BREMEN

Fire nye S-Eliteflyvere: I Løbet af September Maaned har Unionen haft den Fornøjelse at anerkende 4 nye S-Eliteflyvere.

Nr. S. 19. Erik Bugge, M. F. »Stratus« med følgende Tider: 4 Min. 15,2 Sek., 4 Min. 25,0 Sek. og 5 Min. 00,0 Sek. Modellen er en Selvkonstruktion, E. B. 19 c, med følgende Data: Planareal 28,3 Kvdm., Sideforhold 1:15, Profil Gött. 497 og Vægt 519 gr.

Nr. S. 20. Chr. Andersen, »Aviator«s Modelflyvere, Aalborg. Tiderne, som er de største, der endnu er præsteret, var følgende: 6 Min. 35,0 Sek., 58 Min. 55,5 Sek. og 5 Min. 27,9 Sek. Modellen er en Selvkonstruktion C. A. 12. Data: Planareal 28,8 Kvdm., Spændvidde 186 cm, Vægt 680 gr.

Nr. S. 21. Henning Gilkær, O. M.-F. Tiderne var: 5 Min. 10,8 Sek., 4 Min. 21,0 Sek. og 5 Min. 21,0 Sek. Denne Model var ogsaa en Selvkonstruktion H. G. 5. Data: Planareal 28,0 Kvdm., Sideforhold 1:10, Profil Gött. 497 og Vægt 470 gr.

Nr. S. 22. Poul Brandstrup, O. M.-F., med Tiderne: 6 Min. 20,0 Sek., 4 Min. 57,5 Sek. og 4 Min. 25,6 Sek. Modellen er konstrueret af Mogens Erdrup, O. M.-F. og bærer Typebetegnelsen M. E.-14. Denne Konstruktion er tiltrods for sin Alder stadig paa Højde med de bedste, der præsteres i O. M.-F. Dens Data er følgende: Spændvidde 1585 mm, Planareal 28,6 Kvdm., Sideforhold 1:10, Profil R. A. F. 32, Længde 1190 mm og Vægt 455 gr. Planbelastning 15,5 gr/dm². Haleplanet er bærende.

Nye Rekorder: Paa sin anden Betingelsesflyvning satte Chr. Andersen, »Aviator«, Aalborg, den 27.—9. Rekord i Klasse 8 C op til 58 Min. 55,5 Sek. Modellen var den førnævnte C. A. 12, og Tiden er den næstbedste, der endnu er opnaaet i Danmark.

Grundet paa en Fejltagelse bringes denne Rekord først i dette Nr.

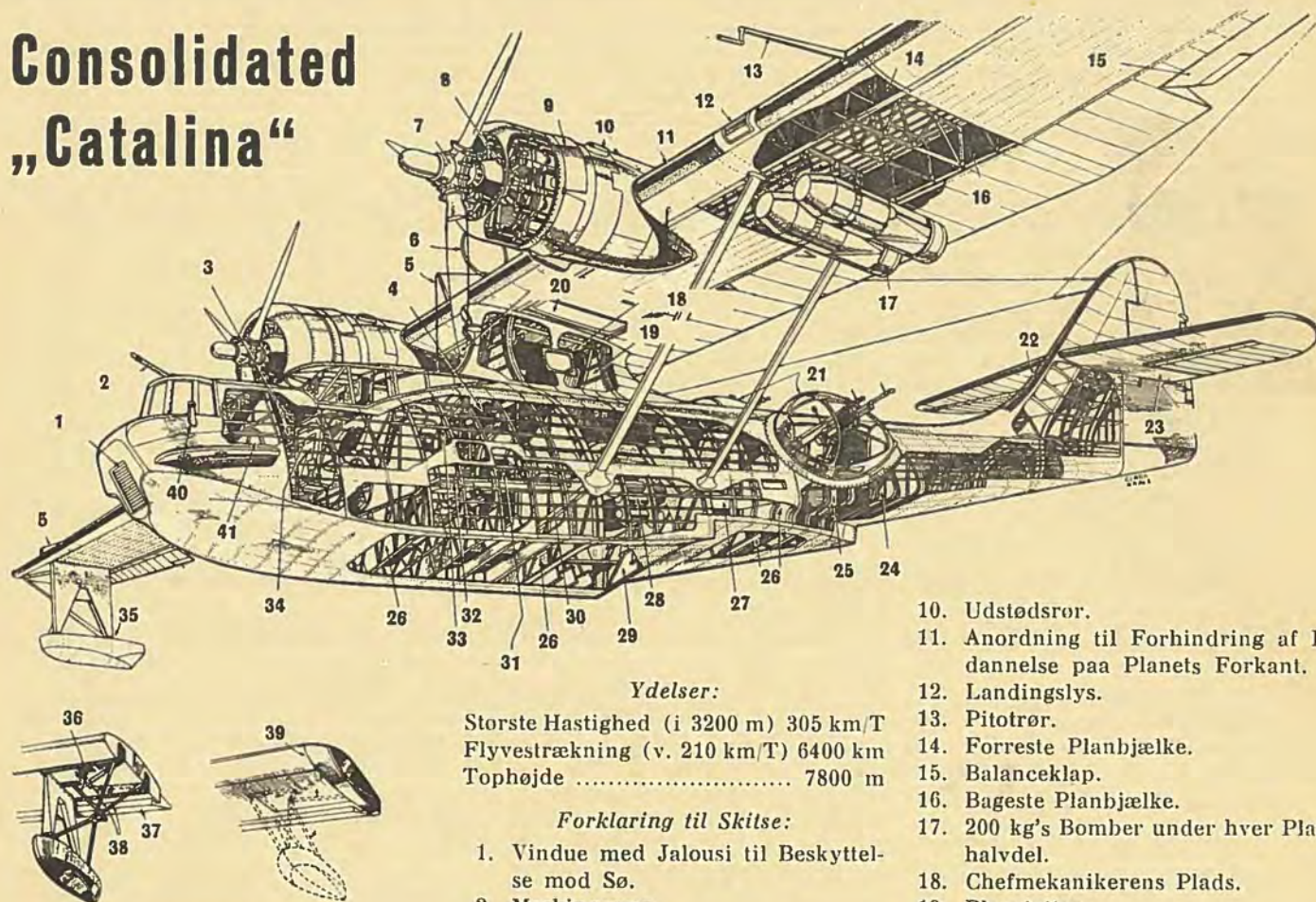
Den 21.—8. opstillede Johs. Thinesen, O. M.-F., Wakefieldrekorden for 1942—

43, idet han efter tre paa hinanden følgende Flyvninger efter Jordstart opnaaede en Gennemsnitstid paa 1 Min. 27,5 Sek.

Modelflyvefotografier: Som det tydeligt fremgaar af de nye Rekordanmodningsblanketter, er der afsat Plads til Fotografier af Modellerne. Det er dog absolut ingen Betingelse for at faa Rekorderne anerkendt, men Modelflyverne opfordres til at medsende Fotografi alligevel, da det af Hensyn til Propagandaen i mange Tilfælde er vigtigt at have et fylldigt og alsidigt Billedmateriale, f. Eks. til Offentliggørelse i Flyveblade, til Udstillinger o. lign. Derfor, send altid Fotografier med Rekord- og Eliteanmodninger.

Forespørgsler, der rettes til Redaktionen og som ønskes besvaret direkte, maa være ledsaget af frankeret Svar-konvolut.

Consolidated „Catalina“



Ydelser:

Største Hastighed (i 3200 m) 305 km/T
Flyvestrækning (v. 210 km/T) 6400 km
Tophøjde 7800 m

Forklaring til Skitse:

1. Vindue med Jalousi til Beskyttelse mod Sø.
2. Maskingevær.
3. Instrumentbræt.
4. Betjening af Planets Støttepontonner.
5. Antenne.
6. Pejllantenne.
7. Hamilton hydromatic Propel.
8. Pratt & Whitney 14-cyl. Twin Wasp Motorer.
9. Kølerkapper.

10. Udstødsrør.
11. Anordning til Forhindring af Isdannelse paa Planets Forkant.
12. Landingslys.
13. Pitotrør.
14. Forreste Planbjælke.
15. Balanceklap.
16. Bageste Planbjælke.
17. 200 kg's Bomber under hver Planhalvdel.
18. Chefmekanikerens Plads.
19. Planstøtter.
20. Brændstoftanke (i Planet).
21. To Maskingeværstandpladser (to Mg. i hver).
22. Udtrækeligt Trin.
23. Haleplan (i eet Stykke).
24. Hovedspant med Dør ind til Kroppens bageste Del.
25. Toilet.
26. Hovedspant.

(Fortsættes Side 252.)

Dimensioner:

Spændvidde 31,7 m
Længde 19,8 m
Højde 5,7 m
Planareal 130 m²

Vægt:

Tomvægt 6,480 kg
Flyvevægt 12,300 kg

Henri Fugl faar Dansk Svæveflyver Unions Byggepræmie 1942



Henri Fugl og Poul Olsen lægger sidste Haand paa Bussarden. Poul Olsen har fremstillet Beslagene til Bussarden.

Det var et af de store Øjeblikke i Unionens Lejr ved Bjergsted, da Henri Fugl ankom til Lejren med sin splinternye Rhönbussard.

De fleste af os vidste, at Henri Fugl i de sidste Aar havde været i Færd med at bygge Bussarden, og med det Kendskab vi havde til hans Byggefærdighed fra tidligere Lejligheder — Henri Fugl har naturligvis ogsaa bygget Skoleglider — ventede vi, at den vilde blive godt bygget; men at den vilde blive saa smuk, som vi saa den i Bjergsted, havde vist de færreste tænkt sig.

Der er faktisk ikke eet Sted, man kan sætte Fingeren paa den og sige: her har vi Amatøren! Den staar i enhver Henseende fuldt ud paa Højde med de Svæveplaner, der udgaar fra Hærens Flyvertroppers Værksteder.

Bussarden er ikke malet, men lakeret. Det smukke Træarbejde træder derved endnu tydeligere frem.

At Bussarden ogsaa viste sig at være særdeles velflyvende, forringer naturligvis heller ikke dens Værdi.

I Anerkendelse af det sjældent udmærkede Arbejde har Unionen ladet fremstille et Sølvbæger med Inskription, som er overrakt Henri Fugl som Byggepræmie.

H. F.

Statsstøtte til Dansk Svæveflyvning

I Tyskland, Rusland, Italien, Finland og flere andre Lande er Svæveflyvesporten i mange Aar blevet kraftigt understøttet af Statsmyndighederne. I Løbet af de sidste 2 Aar har det samme været Tilfældet i Sverige, idet der i 1941 oprettedes en Centralflyveskole i Ålleberg ved Falköping med et Statstilskud paa 332.000 Kr.

Her i Danmark har Svæveflyvesporten indtil Dato saa godt som ingen Støtte faaet fra det Offentliges Side udover den i allerhøjeste Grad paa skønnede Kontrol, som Statens Luftfartstilsyn fører baade med Bygnin-

Som Beskæftigelsesforanstaltning bygges 5 Overgangsplaner paa Hærens Flyvertroppers Værksteder.

gen af Svæveplaner og med Udøvelsen af Flyvningen.

Nu ser det imidlertid ud til, at man ogsaa her i Danmark begynder at regne Svæveflyvningen som en Sportsgren paa Linie med andre Former for Sport, idet det nemlig er lykkedes Dansk Svæveflyver Union gennem Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab at opnaa et Statstilskud paa ca. 35.000 Kr. til Bygning af 5 Overgangsplaner af Typen »Grunau Baby 2 B«.

Krigsministeriet har erklæret sig indforstaaet med, at Hærens Flyvertropper paatager sig Arbejdet ved Fremstillingen af de 5 Svæveplaner. De med Arbejdets Udførelse forbundne Omkostninger andrager 45.500 Kr., hvoraf 34.500 Kr. er Arbejdsløn.

Arbejds- og Socialministeriet har efter Forhandling med Ministeriet for offentlige Arbejder og med Arbejdsministeriets Beskæftigelsescentral godkendt Arbejdet til Udførelse.

Der vil af Statskassen blive ydet et Tilskud paa 80 pCt. af Arbejdslønnen, samt et Tilskud til Indkøb af indenlandske Materialer, hvilket dog ikke

kan overstige 50 pCt. af Tilskudet til Arbejdslønnen.

Af Restbeløbet, som Dansk Svæveflyver Union selv skal betale, har Grosserer Victor B. Strand skænket os Størstedelen, idet vi saa snart Arbejdet skal paabegyndes, faar udbetalt 5000 Kr., en storstilet Gave, som vi er meget taknemlige for.

Det er af meget stor Betydning for Unionen og for Dansk Svæveflyvning i det hele taget, at Unionen kommer til at raade over saa meget godt og ensartet Materiel. Der er dermed aabnet Mulighed for Oprettelsen af en Svæveflyveskole i Sommermaanederne; i hvert Fald kan Unionen i sin aarlige Sommerlejr give sine Medlemmer en virkelig god Uddannelse fuldt paa Højde med, hvad der kan opnaas paa Svæveflyveskoler i Udlandet.

Harriet Førslev.

27. Hvilepladser.
28. Magasin for Lysbøjer.
29. Hovedspant.
30. Vandtank.
31. Varmeplader.
32. Observatørens Kortbord.
33. Radio.
34. Kontrolbræt.
35. Ponton, som kan drejes opefter og udad, saaledes at den danner Planspidsen.
36. Trækslang til Støtteponten.
37. Balanceklap.
38. Styrestænger for Støtteponten.
39. Støttepontonnen er trukket op og danner Planenden.
40. Fortøjningspullert.

DANSK FLYVNINGS HISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50

Faas i Boghandelen eller fra
FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60,
København V.

En Modelflyver bliver Svæveflyver

Bjergsted-Lejren set med en Deltagers Øjne

DET er nu fastslaaet, at den ideale Udvikling for en Motorflyver er at begynde som Modelflyver, fortsætte som Svæveflyver i 16—17 Aarsalderen, indtil man i tidligste Fald med det fyldte 19. Aar kan aflægge Sportsflyverprøven.

Det er desværre kun et Faatal, der har faaet Motorflyvercertifikat gennem denne Udvikling her i Landet. Det skyldes bl. a., at alle tre Sportsgrene først fik deres virkelige Gennembrud umiddelbart før denne Krigs Udbrud. De udviklede sig sideløbende fra en spæd Begyndelse til omfattende Landsbevægelser. Først naar denne Krig er forbi, kan man forudse, at Hovedparten af Svæveflyverne vil blive rekrutteret fra Modelflyvernes Rækker, og videre Flertallet af Motorflyverne fra Svæveflyveklubberne. En mere metodisk og naturlig Uddannelse kan daarlige tænkes, idet man paa denne Maade rigtig bliver Dus med Flyvningen i alle dens Afskygninger.

Vil det saa sige, at Model- og Svæveflyvningen kun er at betragte som iøvrigt gode Forskoler for Motorflyvningen? Nej, maa Svaret ubetinget blive. Saavel Svæve- som Modelflyvningen er hver for sig saa interessante og rige paa Opgaver, at de begge er endelige Maal for mange flyveinteresserede. Dette gælder især for Svæveflyvningen, som har den store Fordel frem for Modelflyvningen, at Udøveren af Sporten selv kommer i Luften og ved egen Indsats og efter egen Evne kan beherske Flyvningen. Men i mange Tilfælde vil de forholdsvise store Udgifter, der er forbundet med Svæveflyvningen, hæmme for Tilgangen fra Modelflyverne. Det er nu heller ikke saa slemt, da Modelflyvningen vilde lide for meget ved, at alle dens bedste Kræfter forlod den til Fordel for Svæveflyvningen.

Men selv for den mest trofaste Modelflyver vil der sikkert komme en Dag, da han selv ønsker at være med, naar Modellen gaar op i Højstart. Og saa er det kun naturligt, at han søger over i Svæveflyvningen. Saadan gik det ogsaa for mig, hvor det som hos saa mange andre havde været økonomiske Vanskeligheder, der havde lagt sig hindrende i Vejen. I 1933 var jeg med til at stifte Fyns Luftsport, der som nystartet Svæveflyveklub byggede en Stamer med Staalrørshale. Da der ikke var Midler til et Gummitov, end-sige et Spil, blev den solgt til Hjørring-Klubben »Falken«.

Da Fynboerne og Jyderne kunde komme i Luften — i tre Uger!

Da jeg i 1942 igen følte Lyst og Trang til at blive Svæveflyver og blev Medlem af Odense Svæveflyveklub, var jeg kommet for sent paa det. For her paa Fyn gælder det som i Jylland, at Svæveflyvning er forbudt — endnu da! Det blev derfor hilst med Glæde, da Dansk Svæveflyver Union udfangede den brillante Idé at arrangere to Træningslejre i hen-

holdsvis Lundtofte og Bjergsted, hvor fynske og jyske Svæveflyvere kunde faa Lejlighed til dels at faa Begynderksoling og dels fortsætte med allerede begyndt Træning i denne herlige Sport, der p. t. ikke er forundt dem i deres egen Landsdel. Det var et lille Skaar i Glæden, at Lundtofte-Afdelingen for A- og B-Aspiranterne ikke kunde gennemføres.

I Tiden før Lejren blev Dagene tall. Da jeg ankom til Bjergsted Forsamlingshus 2. Sept. ved 15-Tiden, havde Lejren været aabnet i to Dage. Til Trods herfor stod der allerede flere mismodige Skoleglidere, som Skæbnen havde ramt i Form af uerfarne Begynderhænder og dermed følgende ublide »Landinger«. A-Skolingerne var ophørt for den Dag, oplyste en haarfager, noget langskægget Unger-svend i en Kedeldragt, der fordom var hvid. Den langhaarede — en Dobbeltgænger til Carl Brisson — kaldet »Smøden« — havde erklæret, at han vilde lade Skægget staa, indtil han havde faaet sit A. Han forlod Lejren langskægget!

Særprægede og primitive Kvarterforhold.

Indenfor i Forsamlingshusets store Sal, der paa en Gang var Opholdsrum, Spise- og Sovesal samt Reparationsværksted (og Hangar, naar det øsregnede), hang vort »Landgangstøj« paa Kakkellovne, Vin-dueskroge, Ribberne etc. Langs Væggene var der Tangmadrasser, hvorpaa Cyklets-sker, Kufferter, Fodtøj o. l. var hængt om Dagen. Senere var der saa mange Planer til Reparation, at Madras-serne maatte stables om Dagen. Der blev

ofte repareret til hen paa de smaa Timer. Det hed sig, naar man gik til »Køjs«, at nu maatte vi se at komme i Spaanerne. Mangelen paa Soveplads blev afhjulpel ved, at flere havde Telt med, medens andre indlogerede sig paa Nabo-gaardenes Hølofter.

I den vestlige Ende af Forsamlingshuset var det alt for lille Køkken, hvor Køkkenchefen, Frk. Gudrun Førslev, præsterede det Kunststykke at lave varm — og fortrinlig — Mad til op til 40—50 sultne Svæveflyvere. Ja, den søde og friske Gutte var ubetinget en af Lejrens populære Skikkelser.

Ved Siden af Køkkenet var der et lille Rum, der til daglig er Scene for den lokale Ungdoms Dilettantforestillinger. Nu tjente det som kombineret Lejrkontor, Marketeri og Soverum. Som Jørgen Sandvad skrev saa satirisk og realistisk i sin ypperlige Reportage i »Politiken«, herskede der her en malerisk Uorden af Papirer, Bøger, Instrumenter, Kasser med Madvarer fra Negerkys til Øl. Stud. oecoon. Hjuler fik her som Marketerer Lejlighed til at supplere sine teoretiske Kundskaber i Økonomien med praktiske, hvad han gjorde saa godt, at han kunde bidrage til Formindskelse af Underskudet paa Lejr-Regnskabet.

Med Vaskeforholdene var det saa som saa. Ingen Brønd, da Grundvandet her ligger 57 Alen under Jorden. Vundet blev derfor flere Gange dagligt bragt i Junger af Peter, en gemytlig, jovial Bjergsted-Boer. Da Vandet var nødvendigt i Husholdningen, maatte der spares paa det til Morgentoiletet. De fleste af



Transport af Skoleglideren til Flyvepladsen.

os vendte derfor hjem med Prøver af Bjergsted-Jorden under Neglene.

10 Kr. for en Roelanding!

Og saa den vigtigste Del af Historien, Flyvningen.

Det skal siges med det samme, der var for lidt Spilskraft. Hvis det ret omfattende Materiel, bestaaende af 5 Skoleglidere, 4 Overgangsplaner og 2 Rekordplaner, skulde have været udnyttet rationelt, skulde der mindst have været to Spil i Gang hele Tiden. Det lod sig ikke gøre.

Terrænforholdene var absolut ikke de bedste, hvad der blev redegjort for i FLYVs Oktober-Nummer. Det skal her nævnes, at een bestemt Roemark var særlig dyr at lande i; det kostede nemlig 10 Kr., som Ejeren var nok saa ferm til at opkræve. Oberstinde Harriet Førslev var et af hans Ofre, og Fruen vil som Erin- dring gemme Kvitningen, hvor der staar: »Modtaget 10 Kr. for at lande i mine Roer!»

Naar der ikke var Skræntvind, fløj vi fra den fjernere liggende Mark, hvor vi til havde mere travlt med at lave Alléer mellem Traverne end med at flyve.

Glimt fra A-Holdet.

Vi var de to første Uger af Lejren ca. 25 Mand og 1 Kvinde paa A-Holdet, der omfattede alle Begynderne. Jeg var kommet til Lejren med lidt af den Opfattelse, at det var der da ikke nogen Ben i at faa det A — de 20—30 Sekunder skulde man sagtens klare. At det nu ikke var helt saa let som at klø sig i Nakken, kan A-Holdet tale med om. Vi har nu lært at betragte Bærerne af 2 og 3 Maager i Knaphullet med den største Ærefrygt. Da vi forlod Moder Jord for første Gang og skulde betjene Højde-, Sideror og Klapper paa en Gang, kunde det nok knibe med at holde Styr paa alle tre Dele.

Løjtnant Bergh var os en ypperlig Lærer. Hans myndige og dog friske Optræden indgød os Respekt og Tillid paa een Gang. »De kan tage den op i en Meters

Højde og holde den der, indtil jeg vinker af. Saa trykker De den, udløser, men for Guds Skyld, lad være med at banke den i Jorden! Er De frisk til at starte? Er der noget, De er i Tvivl om?» Selv om vi havde hørt disse o. l. Ord gentaget for hver Start, virkede det alligevel som en Slags beroligende Indsprøjtning.

Under Skolingerne forekom mange pudsige Situationer. En af mine Kammerater, der havde haft en 5—6 Starter i Skoleglider, var fastspændt og sad og ventede paa, at Spillet skulde starte. Han bevægede Pinden frem og tilbage og iagttog Klapperne, der naturligvis ikke bevægede sig. »Klapperne virker ikke«, erklærede han — og en Latterorkan brød løs fra de omkringstaaende. En anden Dag skulde han starte i Sidevind, hvorfor Bergh instruerede ham om at være efter den med Klapperne. »Ogsaa dem?« lod det forundret. Tableau.

En anden af mine Kammerater trak Skoleplanet op i en 4 à 5 Meters Højde paa sin første Start. Den blev fløjet fuldstændig død, saa Bergh smed sig, saa lang han var paa Jorden og begravede Ansigtet i Hænderne — men Braget udeblev. Ved lidt af et Mirakel fik »Stratosfæreflyveren« Pinden frem i yderste Øjeblik, saa baade Plan og Elev slap uskadt.

Ogsaa paa de andre Hold skete der et og andet, der nok var værd at berette. Saaledes hændte det paa Oberstindens første »Meise«-Tur, at Udløsningshaandtaget for Luftbremserne hang i Fruens Ærme, saa de blev halvt udløst. Oberstinden, som havde glædet sig saa meget til Turen, blev meget skuffet over, at »Ras« ikke gled pænere og landede med det samme — og først saa opdagede den ulykkelige Grunden til, at den gled som en Sten. Fruen fik Omstart!!

Af de ca. to Snese, der i Løbet af Lejren deltog paa A-Holdet, fik de 10 A'et. Seks af os var oven i Købet de første her i Landet, der fik det med Gummitov-

start. Denne Startmetode har de Fordele, at man ikke skal tænke paa at udløse, og at man kan faa tilstrækkelig Flyvetid ved at følge det skraanende Terræn og derved undgaa den Fornemmelse af Højde, som er saa generende for Begynderne. Man fik hurtigt Fidusen og lærte at bruge Pinden med smaa Bevægelser. Thi, som den aarhusianske Vismand John Wettlesen sagde, de smaa Bevægelser giver den store Flyver, og omvendt de store Bevægelser den lille Flyver.

Mange har indvendt mod Gummitovsstart til A'et, at man saa skal begynde helt forfra, naar man i Spilstart skal træne til B'et. Da vi endnu ikke herhjemme har Erfaring paa dette Omraade, vil kun Fremtiden kunne aflive eller støtte denne Teori. Det er i hvert Fald givet, at de fleste af os og vor Flyveleder, Løjtnant Bergh, var begejstrede for Gummitovsstarterne, selv om det var et større Slæb at faa Planet op paa Højen til næste Start.

Det var i Forvejen beregnet, at man kunde naa to Starter pr. Mand pr. Dag, men det lod sig ikke gøre, dels paa Grund af uforholdsvise mange Havarier og dels paa Grund af Spillenes manglende Driftsikkerhed. Mange Dage kunde vi knokle uden at komme i Luften een eneste Gang. Vi maatte sande, at Svæveflyvning er 99,9 pCt. Arbejde og 0,1 pCt. Flyvning, men den ene Promille føltes som rigelig Belønning for de udstaaede Strabadser.

Jeg tror, alle vi Deltagere vil tænke tilbage paa Bjergsted-Lejren 1942 med oprigtig Glæde. Thi nok var der meget, der ikke var, som det skulde være, men i Erindringen vil kun de gode Minder fæstne sig, heldigvis. Der var det bedste Forhold mellem Lejrledelsen og Lejrdeltagerne. Jeg tror, at B- og C-Holdene var lige saa tilfredse med Løjtnant Jørgensen som Flyveleder som vi A-Folk med Bergh.

Hvad kan man ønske for Unionens Træningslejr 1943?

Naar næste Aars Træningslejr finder Sted — hvad alle haaber — maa man ønske for Unionen, at den vil være i Besiddelse af mindst to driftsikre Spil, som de Hærens Svæveflyverskole i Køge raader over. Foruden de 5 nye Grunau Baby 2 B, som Unionen vil raade over næste Aar, kunde man ønske, at dette Materiel vilde blive suppleret af mindst to SG 38 Skoleglidere, saa Begynderne ogsaa kan faa en Chance.

Til Slut hvad betyder Modelflyvningen som Forskole for Svæveflyvningen? Generelt har vi herhjemme for lidt Erfaringsmateriale, men ud fra mit eget isolerede Tilfælde kan jeg kun sige, at naar jeg slap med kun 15 Starter til mit »A«, saa skyldtes det foruden Gummitovsstarterne netop, at jeg gennem Modelflyvningen har faaet Kendskab til Flyvemaskinen og dens Reaktioner i Luften. Modelflyvningen giver En en uvurderlig teoretisk Ballast, der har saa stor Betydning, naar man fortsætter med Svæve- og Motorflyvningen. Fremtidens Løsen for den danske Ungdom bør derfor være:

Modelflyver — Svæveflyver
Motorflyver!

Johns. Thinesen.



Grunau Baby Spil-Start.

Oberstinde Harriet Førslev starter i Aviators Grunau Baby »Lønstrup«.



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Felgiebel:

Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau

er atter paa Lager — Pris Kr. 7.00

FLYV's FORLAG . Vesterbrogade 60 . København V . Telefon Central 13.404

SLOTS FLYVEMODELLER

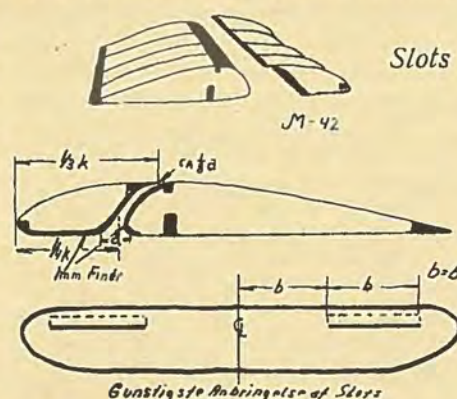
Af Jørgen Mortensen.

PROBLEMER, som altid vil være til Stede ved Konstruktion af Modeller, er Stabilitet og Modstand. Modelflyveren siger: »Jeg vil have en Model, som jeg kan flyve med i næsten al Slags Vejr.« Derfor bygger han en Krop, som er meget lang (stor Moment-Arm). Modellen vil sikkert ogsaa flyve meget stabilt om Tværaksen, forudsat at tilstrækkelig V-Form er til Stede, og at Lateralcentret er rigtigt beregnet. Men den store Modstand (større Længde giver større Tværnitareal) vil nedsætte Stigeevnen, hvis det er en Motormodel, og giver daarligere Glidvinkel, ligesom Chansen for Tilslutning til Termik vil være ringere, end hvis Slots anvendtes.

Ordet »Slot«, som vil være de fleste Modelflyvere ubekendt, er engelsk og betyder Spalte, snæver Aabning, og benævnes derfor ogsaa i Flyverkrede, Spalteklapper, men da Udførelsen af Slots paa Modeller næppe vil faa noget med Klapper at gøre, vil vi, indtil et passende dansk Ord findes, anvende det engelske Slots.

Naar en Motormodel stiger for kraftigt, vil man, hvis den da ikke gaar rundt i et Loop, se den blive hængende i Propellen et Stykke Tid og derpaa rette Næsen nedad og begynde en Række farlige Stall. Aarsagen hertil er jo ganske tydeligt den, at Opdriften er gaaet tabt ved den store Indfaldsvinkel, idet det har været umuligt for Luftstrømmen at for-

løbe regelmæssigt omkring Profilet, den er blevet opløst i Hvirvler. Nu maa man altsaa, hvis man vil have en Model med en stor Stigeevne og god Længdestabilitet, sørge for, at der ved de Indfaldsvinkler, hvorunder Modellen skal kunne flyve, er tilstrækkelig Opdrift til Stede,



og det er netop det, vi gør ved Anvendelsen af Slots.

Som det fremgaar af Figuren er der indbygget en Spalte i Planet. Aabningen er ret stor forneden, mens den foroven er ganske lille. Under Flyvning i vandret Stilling sker der ikke noget, Luften strømmer fuldkommen normalt om Planet, men i det Øjeblik, Modellen gaar ind

i et Stall eller en stejl Stigning, strømmer Luften ind i Spalten. Den Mængde Luft, som er kommet ind gennem den store Aabning, skal nu ud af den lille. Der maa derfor nødvendigvis opstaa en Acceleration, og dermed er Maalet naaet. Jo hurtigere Luften strømmer om Planet, jo større Opdrift giver den. Den store Hastighed for Luftstrømmen paa Profilets bagerste Del giver saa meget mere Opdrift ved de Indfaldsvinkler, hvor Stall sædvanligvis indtræffer, at dette undgaas, og Stallgrænsen rykkes dermed kendeligt i Vejret.

For nu at prøve ovenstaaende i Praksis byggede jeg en Motormodel i Kl. 1 og en Svævemodel i Kl. 7, begge forsynet med Slots. Profiler var Grant M. 8 og Grant M. 9. De blev prøveflyet en Aften med svag Vind. Efter at have trimmet Motormodellen i Haandstart med ca. 50 Omdrejninger lukkede jeg begge Slots med et Par Balsastumper og gav Propellen ca. 400 Omdr. Modellen steg ret flat og svævede pænt. Balsastumperne blev fjernet og Motoren trukket op igen. Denne Gang stak den Næsen næsten lodret til Vejrs og steg ca. dobbelt saa højt som paa den første Flyvning. Vi troede nu, at den vilde stalle, men i Stedet fladede den ud og begyndte en fin Glidflugt. Successen var sikker. Al Tvivl var som blæst bort.

Saa kom Turen til Svævemodellen. Først prøvede jeg et Par Flyvninger med normal Udløsning af Modellen fra Snoren, men saa lod jeg den springe af midt i Optrækket. Modellen stod et Øjeblik stille i Luften, vendte saa Næsen nedad i et Dyk, rettede sig op og forsøgte at stalle, men det blev ved Forsøget. I Ste-

Den tekniske Udvikling indenfor Dansk Modelflyvning

Af Jørgen Gamst.

INDENFOR dansk Modelflyvning har det været interessant at se hvilke Fremskridt, der i Løbet af de sidste 2 Aar er foregaaet med Hensyn til den »tekniske« Forbedring af Svæve- og Motormodellerne.

Bevægelsen tog sin første Begyndelse for Motormodellernes Vedkommende ved, at disse Modeller blev forsynet med fældbar Propel og opklappeligt Understel. Herved opnaas, at Luftmodstanden bliver betydeligt nedsat, hvorved Glidevinklen og dermed Præstationerne forbedres.

Næsten samtidig hermed begyndte man at anvende bærende Profiler i Haleplanerne — først paa Motormodellerne og lidt senere paa Svævemodellerne. Til Motormodeller viste dette sig særdeles vellykket, og næsten alle Motormodeller er nu forsynet med bærende Haleplan, thi herved opnaas jo, at den faktiske Planbelastning nedsættes noget. Til Svævemodellerne har bærende Haleplan derimod ikke vundet nær saa stor Anvendelse, og det skyldes bl. a., at Chancen for Havari under eller efter en uheldig Højstart er betydeligt større, end hvis man bruger almindeligt symmetrisk Profil i Haleplanet. Hvis Modellen nemlig udløses i en meget skarp Kurve eller saaledes, at den pludselig mister Flyvefarten, har man set adskillige Tilfælde, hvor den er gaaet over i lodret Styr mod Jorden, ude af Stand til at rette sig op. Dette afhænger selvfølgelig meget af, hvor stærkt bærende Haleplanprofil, man anvender.

For ca. 1 Aar siden gik adskillige Modelflyvere over til at forsyne deres Svævemodeller med automatisk Kurveklap. Formålet hermed er, at faa Modellen til automatisk at flyve i Kurver efter Højstarten. Klappen anbringes sædvanligvis bag paa Sideroret, i selve Sideroret eller i den bagerste Del af Kroppen. Under selve Højstarten holdes Klappen i neutral Stilling ved Hjælp af en tynd Snor hen til Højstartkrogen, saaledes at Modellen gaar lige op. Men i det Øjeblik, Udløsningen finder Sted, løsnes denne Snor, og Klappen bringes til Udslag ved Hjælp af en Elastik. (Hvorledes dette evt. kan laves er vist i »Modelflyvesport«.) Modellen begynder derefter at flyve i Kurver, og man kan selv regulere hvor store eller smaa disse Kurver skal være, ved at lade Klappen gøre større eller mindre Udslag. Hensigten hermed er indlysende: Dels kan man nogenlunde regne ud,

hvor Modellen vil lande, og dels kan man lettere faa den til at benytte en Termiksojle.

I Løbet af Vinteren og Foraaret er der rundt om i Klubberne blevet eksperimenteret med at forsyne Modellerne med Bremsklapper. Bremsklapperne kan enten indbygges i Kroppen eller i Planet, men det har vist sig mest effektivt at indbygge dem i Planet, og de kan anvendes baade til Svæve- og Motormodeller. Meningen med at forsyne Modellen med Bremsklapper er den, at man vil undgå, at Modellen flyver bort i Termik ved en Konkurrence ell. lign., inden man har udført de 3 Flyvninger, Placeringen sædvanligvis udregnes efter. Man sætter derfor Bremsklapperne til at træde i Funktion efter 5—6 Min. Forløb, idet Flyvninger over 6 Min. kun regnes for 6 Min. i H. t. Unionens Konkurrenceregler.

Til at udløse Bremsklapperne anvendes i Regelen et Columbustryk.

Som det sidste nye er nogle af vore førende Modelflyvere for et Par Maaneder siden begyndt at forsyne deres Modeller med Slots. I Amerika er man for over et Aar siden begyndt at beskæftige sig hermed, og de Forsøg, der allerede nu er blevet gjort herhjemme, er faldet overordentlig tilfredsstillende ud. Hvad Slots egentlig er, ved maaske ikke saa forfærdelig mange, og hvad Hensigten hermed er, og hvorledes de virker, ved sikkert endnu færre. — Slots'ene anbringes i Modellens Plan, og virker paa den Maade, at Luften ved en bestemt Indfaldsvinkel kan strømme fra Undersiden af Planet op igennem en Kanal til Oversiden. Denne Kanal, der gaar paa langs af Planet, er ca. $\frac{1}{4}$ af Planlængden og ligger i en Afstand af ca. $\frac{1}{4}$ Profilbredde fra Forkanten. Den fører ikke lige lodret op

igennem Planet, men er krummet paa en bestemt Maade. Formålet med Slots er først og fremmest det, at de forhindrer Modellen i at stalle, men desuden giver de Motormodellerne en bedre Stigeevne og gør den omhyggelige Indstilling af disse Modeller mindre nødvendig. De virker paa den Maade, at hvis Modellen begynder at flyve med for stor Indfaldsvinkel, d. v. s. er ved at komme til at stalle, strømmer noget af Luften fra Planets Underside op igennem Kanalen, hvor den tvinges til at følge Planetets Overside af den ovenom strømmende Luft. Derved bliver Opdriften paa den bagerste Planhalvdel forøget, og Modellen tvinges tilbage til normal Flyvestilling.

Endelig skal nævnes Benzinmotormodellerne, som der nu er ved at komme Gang i Bygningen af herhjemme. Adskillige Modelflyvere bygger ogsaa Motoren selv, men der skal stor Præcision og Dygtighed til at bygge saadan en lille Motor og faa den til at løbe fint. Modellen forsynes med en saakaldt »Timer«, der afbryder den elektriske Strøm og standser Motoren, naar den har løbet et vist Antal Sekunder, hvorefter Modellen lander i Glideflugt. De fleste anvender en Fotografiselvudløser eller et Columbus-tryk til »Timer«. Ved Konkurrencer og Eliteflyvningsforsøg skal Motoren nemlig standses efter 30 Sekunders Løbetid.

Som det vil forstaaes, er der nu nok af interessante Ting for en Modelflyver at arbejde med, men jeg vil til Slut herigennem gøre opmærksom paa, at der er en Kategori af Modeller, der desværre endnu ikke er gjort ret meget ud af, nemlig Ande- og Tandem-Modellerne og de haleløse Modeller. For at faa sat Gang i Bygning af disse interessante Modeller, vil Unionen næste Aar til Konkurrencerne lade disse Modeller starte i deres egen Klasse, saa gaa igang med i Vinter at konstruere og bygge Modeller hertil.

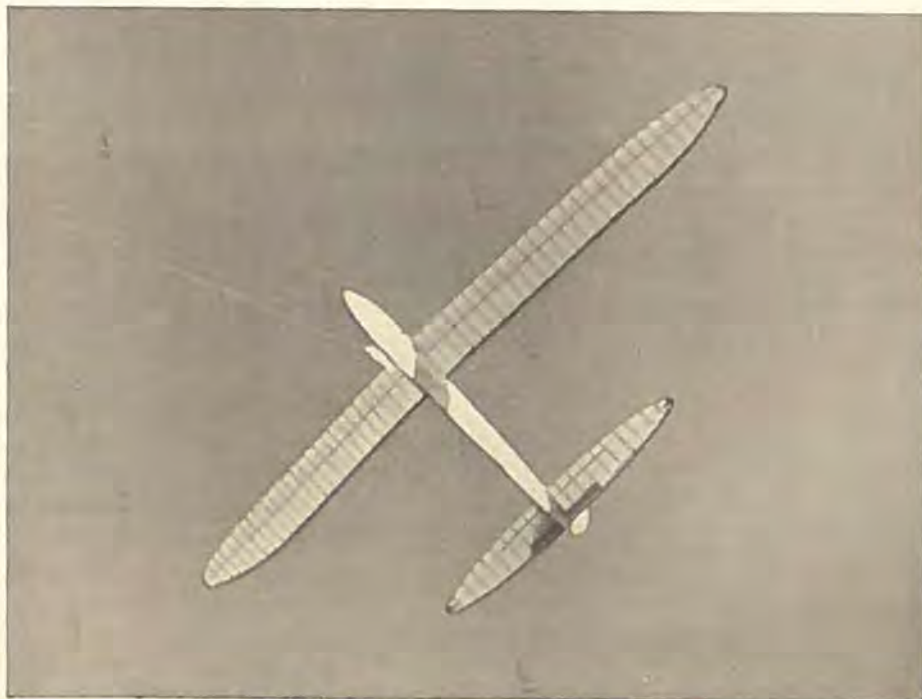
Jørgen Gamst.

det gik den over i fin Glideflugt. Jeg var forbavset og prøvede derfor igen. Det samme gentog sig. Modellen rettede sig altid op og fløj fint.

Fordele ved Slots er aabenbare:

Bedre Længdestabilitet, kortere Krop (ca. $\frac{3}{4}$) kan derfor anvendes, heraf følger mindre Kroptværsnit, mindre Luftmodstand og mindre Vægt. Bedre Stigeevne, højere Stallgrænse og større Mulighed for Termikflyvning. Prøv at bygge en Model med Slots. Selv den mest tvivlsomme maa indrømme, at her ligger en ny stor Opgave for Modelflyverne at gaa i Gang med.

Jørgen Mortensen.



H. G. »Anita«, Pinsesestævnet 1942.

Tegninger

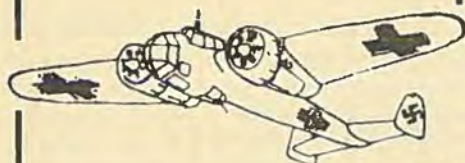
til

Skalamodeller

og

Modelsvæveplaner

De rigtige, originale Tegninger
i hel Størrelse



Do 215

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1.00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fiseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
Nr. 17. Focke-Wulf Condor	Kr. 1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

MODELSVÆVEPLANER

Nr. 22. Zögling junior	Kr. 0.50
23. Zögling	1.25
24. Spatz	1.25
25. Habicht	1.25
26. Albatros	1.50
27. Der kleine Reiher	1.50
28. Grosses Albatros	2.00
29. Grosser Reiher	1.00
30. Drohne	1.50
31. Lerche	1.50

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Tyske Rekordsvævemodeller

I denne Artikel vil vi se lidt nærmere paa de tyske Rekordmodeller, der ikke skal bygges indenfor Rammen af den to-aarige Uddannelse.

Der er først og fremmest Overgangsmodellen »Ursinus« paa 1800 mm Spv. Dens Plan har dobbelt Hovedbjælke og flerdelt V-Form og Planet kan skilles ad i tre Dele af Transporthensyn. Kroppen er fortil 5-kantet, bagtil 4-kantet med ganske almindelig Opbygning. Haleplanet er rektangulært og Halefinnen er som et halvt Haleplan. Haleplanet er bærende, men trods det er Modellens Planbelastning alligevel paa 20 g/kvdm.

Imidlertid er en Planbelastning paa 20—30 g/kvdm efter tyske Forhold ligesaa almindelig som Planbelastning 15—18 herhjemme. Det skyldes, at Skrænt- og Termikopvinde i Tyskland, paa Grund af bedre Terrænforhold er stærkere end her hjemme. Modellerne maa derfor gøres noget tungere, for ikke at blive kastet rundt i Luften som en Fjer.

Med sine kun 50 Byggetimer er »Ursinus« en meget yndet og anvendt Model, og dens Flyveegenskaber er de bedst mulige, hvorfor den anvendes meget til Konkurrencer.

Naar man ellers i Tyskland taler om Rekordmodeller, tænker man stadig først og fremmest paa de gammelkendte »Grosse Winkler« og »Gentsch«. Grosse Winkler kom frem i 1930 som Resultat af den kendte Modelkonstruktør Horst Winklers mange Eksperimenter for at fremskaffe en virkelig Rekordmodel, der var saa stabil og flyvedygtig, at den kunde overgaa alle andre Modeller. Grosse Winkler opfyldte fuldt ud de stillede Krav. Den vandt i mange Konkurrencer og det vil huskes, at den første virkelig store Varighedsrekord herhjemme satte med en Grosse Winkler (Ole Holten 1938, 35 Min. 52.2 Sek.). Denne Rekord havde Grosse Winkler uberørt i to Aar indtil F. J. 6 fordoblede Rekorden. Det mest in-

teressante ved Winkler er Planet. Det har delt V-Form og Ører, har dobbelt Hovedbjælke og er forsynet med et stærkt hvælvet Profil. Den flade Krop er, med Lateralcentret beliggende meget nær Tyngdepunktet, meget retningsstabil. Modellen egner sig bedst til Skræntflyvning.

For et Par Aar siden udkom en forbedret Grosse Winkler, der enten kunde bygges med flad eller international Krop. Denne sidste Model er glimrende til Termikflyvning.

Ud fra ganske andre Forudsætninger er »Gentsch« af Oscar Gentsch konstrueret. Med Gentsch har Konstruktøren villet skabe en Model, der mest muligt lignede et Svæveplan, men havde en Models Stabilitet og Flyveegenskaber. Det er derfor ikke saa underligt, at Resultatet er blevet mindre godt. Selv om Gentsch er blevet hygget meget i Tyskland, har den været udsat for megen Kritik i sit Hjemland. Gentsch's Udseende vil være de fleste bekendt. Planet ligner meget et Plan til et Svæveplan. Det har kraftig dobbelt Hovedbjælke, stærkt hvælvet Profil, Hjælpe-ribber og Torsionsnæse langs hele Forkanten. I Planmidten buer Bagkantlisten indad mod Hovedbjælken, vistnok af Skønhedshensyn, men det giver en meget ustrømliniet Plantilslutning.

Kroppen er med sin fra Frontklods til Halefinne løbende Rygfinne noget for sig selv. Mere indviklet og upraktisk kan en Krop ikke laves. Rygfinnen skulde gøre Modellen meget retningsstabil, men den har stærk Tendens til at vride. Saavel Haleplan som Halefinne er meget lille.

Naar Plan og Krop skal samles, stikkes Planet fra Siden ind i Kroppen og under den faste Rygfinne. Her kiles Kroppen fast med Træklodder. Paa denne Maade er man sikker paa, at naar Modellen lander haardt, vil enten Planet »pløje« Kroppens Forparti op, eller ogsaa vil Planet knække, hvis Kroppen holder.

Med sine 25—30 g/kvdm Planbelastning



Tyske FAI-Modeller, der deltog i King Peters Cup i London 1939.



Benzinmodeller gøres klar til Rigs konkurrencen paa Wasserkuppe 1942.

er Gentsch en udpræget Stormvejrmodel. Den egner sig bedst til at blive slynget ud fra et højt Bjerg for at lande i Dalen med et Brag. Tyskerne siger selv, at kun i stærk Blæst kan nævneværdige Flyvetider opnaas med Gentsch.

Naar Gentsch trods sine store Mangler og Fejl alligevel sidder inde med den tyske Distancerekord paa 91,2 Kilometer, skylder man Sandheden at fortælle, at Rekorden, der 1937 blev sat af en »Hitlerjunge« Bretfeld, blev sat med en stærkt ombygget Gentsch. Bretfeld havde forbedret Tilslutning mellem Plan og Krop, givet Planet Ører og mere V-Form og sænket Planbelastningen betydeligt, nemlig til ca. 21. Starten var Højstart fra eet af Tysklands mange Højdepunkter.

I 1935 udgav Helmut Kirsche, Konstrukøren af »Baby«, sin bekendte Rekordmodel »Strolch«. Denne Model er en Mellemting mellem Grosse Winkler og Gentsch i sine Flyveegenskaber, men Modellen er vist bedst som Termikmodel. Strolch har Planbelastning ca. 18—20 g/kvdm. Efter tysk Opfattelse er Strolch

Plan et Monster paa bedste Profilering og Formgivning, men de fleste danske Modelbyggere vil sikkert forsyne Planet med dobbelt Hovedbjælke og tykkere Bagkantliste, for at gøre Planet stærkt nok til kraftige Højstarter. Det er et Spørgsmaal, om det er Umagen værd at give Planet den ringe Pil-Form det har. Tyskerne selv kritiserer Strolch's Krop. De forreste Spanter bør gøres sværere. Kroppen bag Planet bør gøres mere torsionsstærk, men alt ialt er Strolch en god Model, som vi ogsaa herhjemme i Danmark har haft megen Glæde af.

Samtidig med Strolch udkom Modellen A.M.9. af A. Mantel. Modellen har 2350 mm Spv. rektangulært Plan med ringe V- og Pil-Form. Modellen er med Vilje gjort uhyre spinkel for at faa saa lav Planbelastning som mulig, men Modellen er dog blevet for spinkel igen. Det samme er Tilfældet med Modellen »Hast« af H. Strobeck. I Højstart har disse to Modeller stærk Tendens til at folde Planerne sammen.

En Model, der meget ligner Hast, er »Der grosse Bruch« af Gerhard Bruch. Modellen har bærende Haleplan, er højvinget og har ligesom Hast en Slags Maagevinge med Ører.

Af Skala-Svævemodeller kan nævnes »Falke R. 5« og »Minimoa«, konstrueret af henholdsvis H. Beerlage og E. Linke. Disse to Modeller er ogsaa bygget en Del herhjemme. Der foreligger dog ingen nævneværdige Resultater med disse Modeller. Navnlig Minimoa er en meget smuk Model af det rigtige Svæveplan af samme Navn, men Flyveegenskaberne er ringere end en alm. Models.

Udover disse nævnte Typer findes der i Tyskland ikke særlig kendte Rekordmodeller. Hvis man vil søge nye Erfaringer og Tips, maa man se at komme med til de store aarlige Stævner, bl. a. paa Wasserkuppe. Her mødes de tyske Modelflyvere med deres allersidste, nye Modeller og her kan man uden Tvivl faa nye Impulser.

Ved King Peters Cup i London 1939 saa det danske Hold nogle helt nye tyske Svævemodeller. Bl. a. var der en Model, hvis 6—7 kantede Krop helt var opbygget af Fyrretræslister (3 X 3). Alle Modellerne var naturligvis efter F.A.I.s Regler, hvilket de øvrige i Artikel 1 og 2 nævnte Modeller ikke er.

Paa Billedet ovenfor ser man det tyske Hold's Modeller fotograferet paa Faireys Flyveplads udenfor London. De fleste af Modellerne overgaar i Flyveegenskaber langt de Modeller, der er udgivet Tegninger til officielt.

SWB.

„KRATMO“ Benzinmotorer for Modelflyvere
Byggesæt for Benzinmotorer
Reserve dele samt enkelte Dele

Byggeplaner for Modelflyvemaskiner med Benzinmotorer: Arado Ar 196 - HS 100 - K 2 - K 3
Koceva - Uelzen - Kunze - Sausewind - o. fl.

Alle Typer Benzinmotorer f. Modelflyvere reparerer

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!



Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45 X 12	20
0,3	—	25
0,4	—	33
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

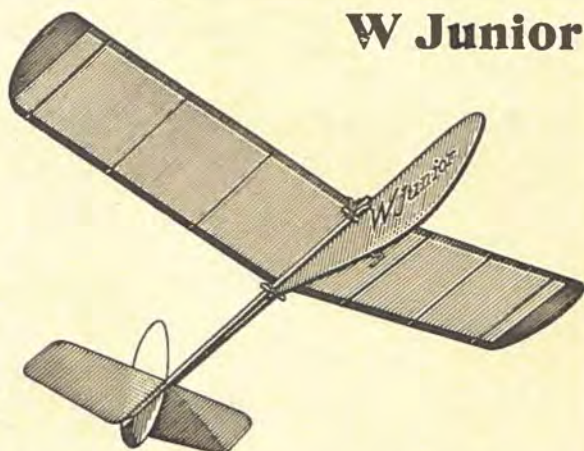
Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Pristliste

Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn

ERIK WILLUMSEN

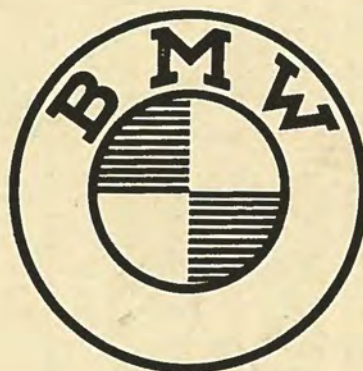
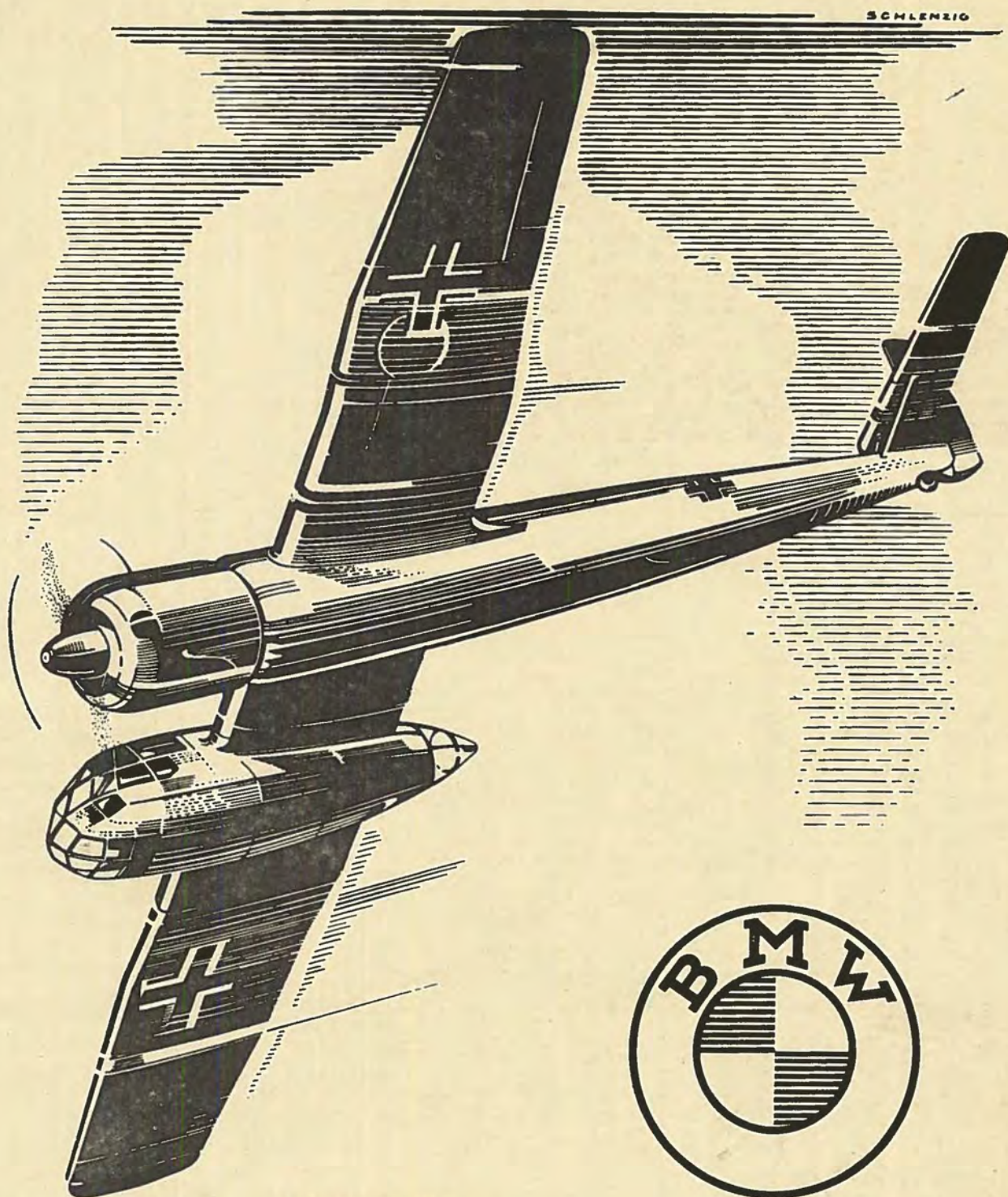
Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230



W Junior

Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model - 4,00

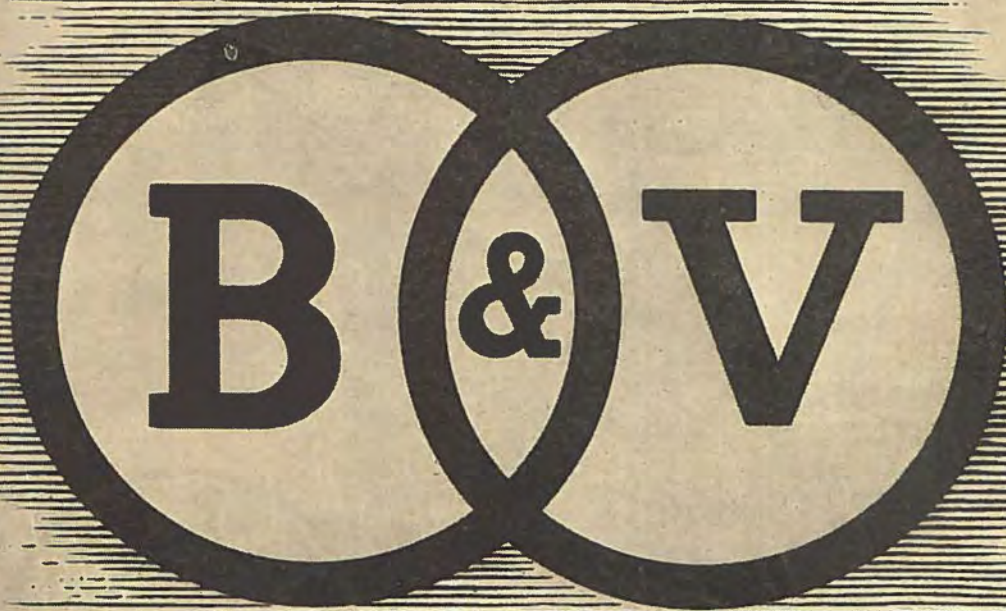
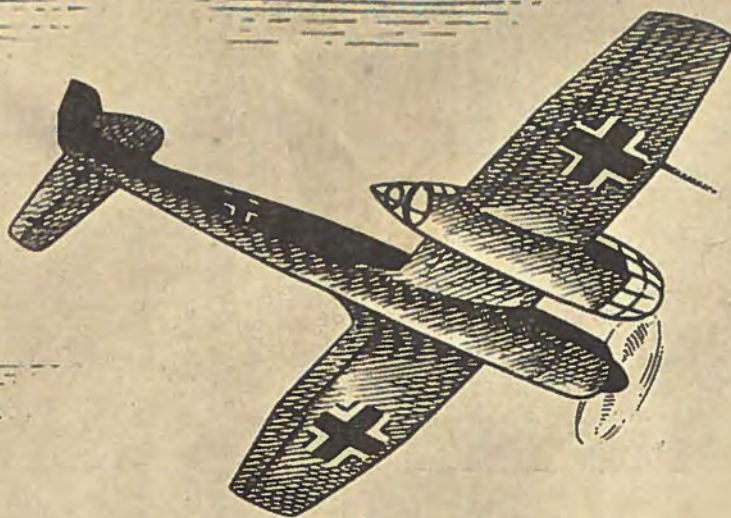
Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00



LUFTKØLEDE

Højtydende
STJERNEMOTORER

DOBBELTSTJERNEMOTOR BMW 801 I BLOHM & VOSS BV 141



„BV 141“

BLOHM & VOSS
F L U G Z E U G B A U

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404

FLYV



Nr. 12

1942 - 15. Aarg.

STORE KONKURRENCER:

Dansk Motorflyver
Union

udskriver
en Konkurrence:

FLYVNINGENS ABC

500 Kroner i Præmier

Dansk Modelflyver
Union

udskriver Konkurrence
om et

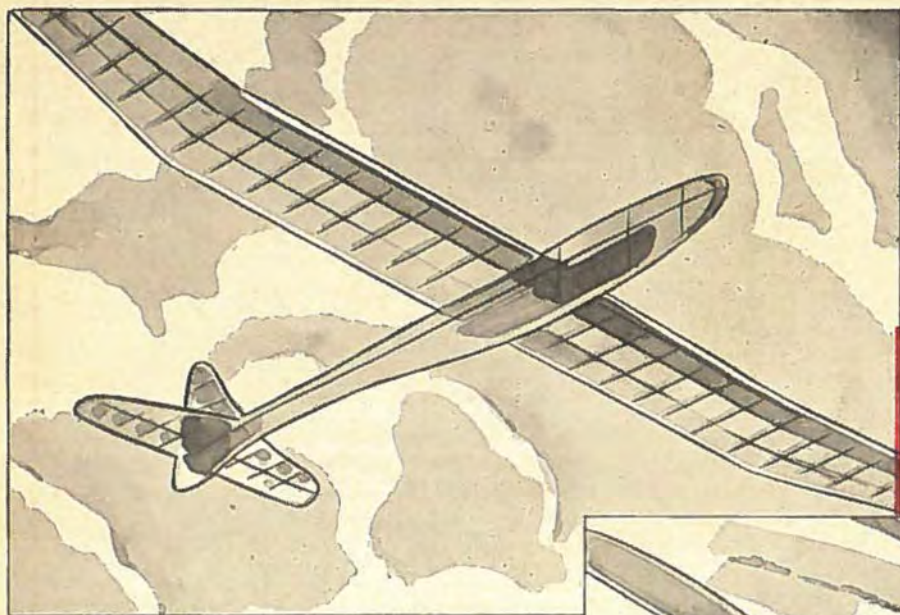
BEGYNDER-
SVÆVEPLAN

50 Kroner i Præmier

50
ØRE



Messerschmitt Jager Me 109



Model... Svæveflyver... Flyver!

Det er Udviklingen ude i de store Luftfartslande, hvor den civile Flyvning blot venter paa Signalet for atter at spinde sit Net over Jorden.

Det er ogsaa i Færd med at blive Udviklingen herhjemme, takket være den raske og energiske Ungdom, der nu baner Vejen med dens Model- og Svæveflyverklubber.

Den verdensomspændende INTAVA Organisation hilser denne Udvikling velkommen - - thi ogsaa den tjener Luftfarten.

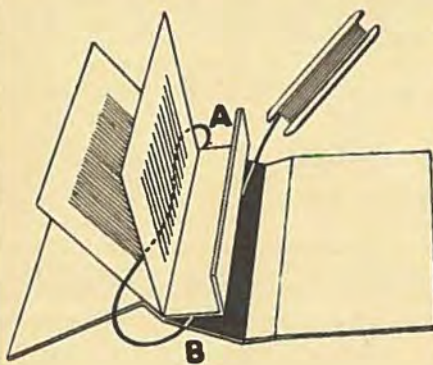


INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

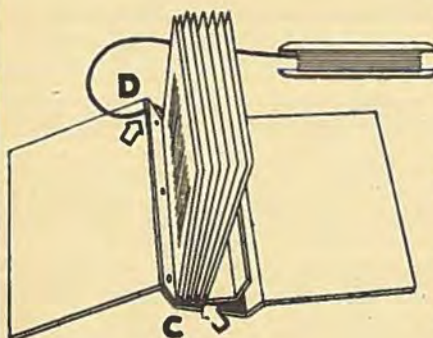
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S

SAMLEBIND til FLYV



Hurtig Indheftning
- Let Oplukning

PRIS Kr. 3.25



„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparselse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding af de løse Blade ved Aargangens Afslutning undgaas.

Faas i enhver Boghandel eller fra
„FLYV“s Forlag
Vesterbrogade 60
København V.

GAVE-BØGER

for de flyveinteresserede

Motor-, Svæve- og Modelflyvning

Nedennævnte Bøger findes paa Lager:

A. Felgiebel:

**Benzinmotoren für Flugmodelle
und ihr Selbstbau** Kr. 7.00

Karl Krieger:

Flugzeugführung Kr. 7.00

Hubert Zuerl:

**Der Segelflug im Wettbewerb
der Völker** Kr. 12.00

„FLYV“s FORLAG - Vesterbrogade 60 - København V.

Cellofiner

Tykkelse mm	Format cm	Pris Øre
0,2	45×12	20
0,3	—	25
0,4	—	35
0,6	—	50
0,8	—	65
1,0	—	80

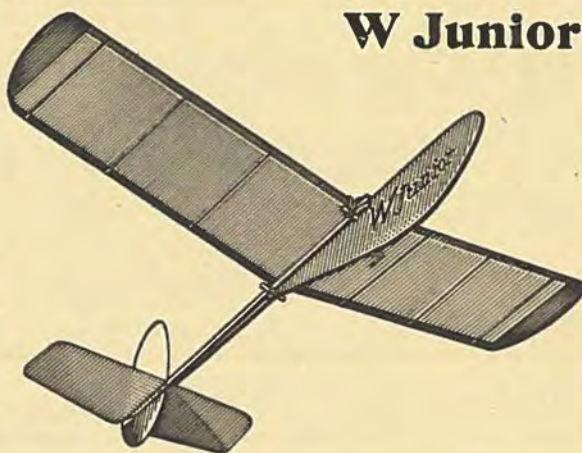
Forlang Specialtilbud paa større Formater

Venligst skriv efter vor W Prislister

*Flyvning med
W Modeller
er en rigtig Feriesport
for Far og Søn*

ERIK WILLUMSEN

Afdeling: W-Modeller
35, Pilestræde - København K.
Telf. Central 9230



W Junior

Byggesæt med alle Delene klar til at samle og en udførlig Bygge- og Flyveinstruktion Kr. 2,50
Færdigbygget Model - 4,00

Erik Willumsens Lærebog i Modelsvæveflyvning Kr. 2,00

For Benzinmotormodellen?

Selvfølge! „KRATMO“!

Arne Fog, Enghavevej 76, København, Eva 3701

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Forespørgsler, der rettes til Redaktionen og som ønskes besvaret direkte, maa være ledsaget af frankeret Svar-konvolut.

Luftfartforsikringer

overtages af

**Den nordiske Pool for
Luftfartforsikring**

Fraktion for Danmark

Tlf. Central 12793

..

Ulykkesforsikringspolicer udstedes ved Billetkontoret i Lufthavnen

Svæveplaner til Salg

Vore 2 gode, indregistrerede Svæveplaner Stamer-Lippisch og Hol's der Teufeler til Salg.

Esbjerg Sports Flyveklub.
Holm, Højskolehjemmet, Esbjerg.

DANSK FLYVINGS HISTORIE

Nedsat Pris Kr. 3.50

Faas i Boghandelen eller fra
FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60,
København V.

„CELOSE“

(LOVBESKYTTET)

ASIP DOPIE

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. ASIP

(SPECIALFABRIK FOR NITROCELLULOSE-LAKKER)
PRAGS BOULEVARD 37 — KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



**FLYVEFORBINDELSE
ALLE HVERDAGE**

København-Berlin
København-Oslo
København-Malmø
København-Rønne

DDL

*Billetter og Oplysninger
i alle Rejsebureauer*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
CENTRAL 8800

FLYV



DANSK MOTORFLYVER UNION



DANSK SVÆVEFLYVER UNION



DANSK MODELFLYVER UNION

Tidsskrift for



TRAFIKFLYVNING - MILITÆRFLYVNING
SPORTSFLYVNING
SVÆVEFLYVNING - MODELFLYVNING



Redakter:

Kaptajn J. FOLTMANN

Ansv. overfor Presseloven:

EJVIND CHRISTENSEN

Eftertryk af »FLYV«s Artikler uden
Kildeangivelse er ikke tilladt.

OFFICIELT ORGAN

FOR



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB og DANSKE FLYVERE

Nr. 12

December 1942

15. Aargang

Reaktionsflyvemaskinen Fremtidens Stratosfæreplan

Den italienske Ingeniør Signor Secondo Campini har efter adskillige Aars Eksperimenter i Forbindelse med Caproni Flyvemaskinefabriken i Milano konstrueret en propellerløs »Reaktionsflyvemaskine«, som udelukkende drives ved Lufttryk efter Raketprincippet.

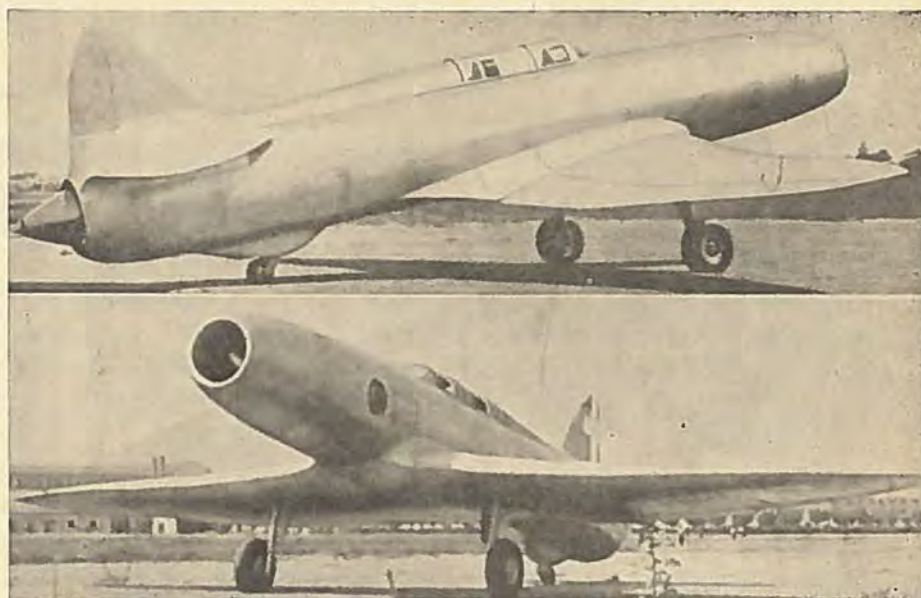
De første Forsøg er omtalt i »Flyv« Nr. 12 for December 1941. Den her angivne opnaaede Hastighed paa 720 km/t turde dog være overdrevet. Maskinen, Type C. C. 1 var eensædet og temmelig lille. Senere er en større Ud gave bygget, kaldet Type C. C. 2.

Campini-Caproni Type C. C. 2. er et temmelig stort, lavvinget, 2-sædet (tandem) Monoplan med rene Linier og indtrækkeligt Understel. Fuldvægten er ca. 5 Tons. Kroppen danner et

stort cirkulært Rør, der gaar fra Næse til Halespids. Luften træder ind ad den forreste Aabning, hvorpaa den ekspanderer noget i Kanalen, som udvider sig agterud, saaledes at dens Hastighed forringes.

Derpaa passerer Luften en Motor-Kompressor (formentlig en Gasturbine kombineret med en Turbo-Kompressor), anbragt omtrent i Linie med Bæreplanernes Forkant, og som giver Luften en stærkt forøget Hastighed, samtidig med at opvarme den, hvorved den udvides, saaledes at dens Hastighed yderligere forøges. Opvarmningen sker bl. a. ved, at Gasturbinens Udstødsgas blandes med Luftstrømmen.

Aabningsarealet i Agterenden af Luftkanalen kan ved Hjælp af en stor



Reaktionsflyvemaskinen konstrueret af Italieneren Secondo Campini.

(Fortsættes Side 267)

Dansk Motorflyver Union udskriver en Konkurrence: HVEM SKRIVER FLYVNINGENS ABC?

De faar 100 Kr. for et Kapitel eller 600 Kroner for hele Bogen

FLYVNINGENS ABC skal være en Bog, der paa en kortfattet og let forstaaelig Maade forklarer Flyvningens Grundbegreber i Overensstemmelse med Opstillingen i nedenstaaende 6 Afsnit.

Flyvningens ABC skal være farverig, fyndig, kort og klar!

Hvor Farver og Illustrationer kan erstatte Bogstavet, bør dette gøres!

Hvor Forstaaelsen af et vanskeligt Problem kan lettes ved smaa Eksempler fra Dagliglivet, bør disse anføres!

Hvor Illustrationsstof og Tekst med Fordel kan samles i en skematisk Opstilling, kan en saadan anvendes (indklæbes f. Eks. i Form af en »Folder«).

Det er denne Bog, vi nu indbyder Dem til at skrive — hele Bogen eller enkelte Afsnit, og De skal ikke gøre det gratis!

For hvert Afsnit udsætter Dansk Motorflyver Union en Præmie paa 100 Kroner, saaledes at dette Beløb udbetales til den eller dem, hvis Manuskript antages til Offentliggørelse, der er altsaa en Chance for at vinde ialt 600 Kroner.

Bogen skal ikke være en udtømmende Lærebog, — en saadan har vi i den fortrinlige Lærebog »Saa flyver vi«.

Den skal være en »short story«, hvori den øvede slaar op og med sine Forudsætninger hurtigt tilegner sig det glemte, samt giver den uerfarne et klart Indblik i Flyveteorien, og derigennem indfanger ham for Flyvningens Sag.

Emnerne er angivet i nedenstaaende Afsnit, og det staar enhver frit for at behandle et eller flere af dem.

Hvert Afsnit paaregnes gennemsnitlig at skulle blive paa ca. 10—12 Sider (Tekst + Illustrationer).

Bogens samlede Sidetal 60—70 Sider ialt.

Bedømmelseskomiteen bestaar af: Overflyveleder, Kaptajnlojtnant

S. A. Dalbro,
Kaptajn ved Hærens Flyvertropper,
Michael Hansen,

Civilingeniør C. C. Beckmann, Hærens Flyvertroppers tekniske Tjeneste,
Kommunelærer William Nielsen,
og Formanden for DANSK MOTOR-FLYVER UNION, Trafikassistent

A. Ohrt.

Indsendelsesfristen.

Besvareelserne indsendes inden 15. Februar 1943 til:

Dansk Motorflyver Union's Sekretariat,
c/o Herr Kontorchef Hermann Nielsen,
Søndergaardsvej 26, Søborg.

Indsendelsen sker under Mærke, saaledes at Besvarelsen kun signeres med et Tegn, men ledsages af en lukket Konvolut indeholdende baade Tegnet og Indsenderens Navn og

Adresse. Indsendes flere Besvarelser, maa hver indsendes for sig og hver ledsages af lukket Navnekonvolut.

Resultatet offentliggøres i April Nummeret af »Flyv« 1943.

Ejendomsretten til de præmierede Besvarelser tilhører DANSK MOTOR-FLYVER UNION.

Forfatternes Navne vil komme til at figurere i Bogen, men Redaktionen maa forbeholde sig Ret til at foretage eventuelle Ændringer i Teksterne.

DE 6 AFSNIT

1. Flyvemaskinens Opbygning.

Flyvemaskinernes Inddeling i Typer.

Flyvemaskinedelenes Opbygning: Kroppen. Planer. Stabiliseringsflader. Rorflader. Styregrejer. Understel (Bremser). Propel (Udførelse).

Forskellige Begreber: Fuldvægt, Nyttelast, Tomvægt. Planbelastning, Hestekraftbelastning.

Forskelligt Udstyr: Ildslukker. Fastspændingssele.

Inspektion af Flyvemaskine før og efter Flyvning.

2. Flyvelære.

Grundbegreber: Tyngdekræfter (Tyngdepunkt). Stabilitetsbegrebet.

Luftkræfter paa Bæreplanerne: (Opdrift og Modstand). Forøgelse af Opdrift og Luftmodstand (Klapper).

Stabilitet: Længdestabilitet (Trykcentervandring). Retningsstabilitet. Tværstabilitet. Trimning.

Rorfladernes aerodynamiske Udbalancering. Propel (Arbejdsforhold).

Den praktiske Flyvnings Udførelse: Vandret Ligeudflyvning. Stigning. Glidning. Drej. Stalling. Spind. Start. Landing (Nødlanding).

Flyveinstrumenter: Fartmaaler. Hældningsviser. Drejningsviser. Krængningsviser. Højdegaaler. Variometer.

3. Motorlære.

Flyvemotorernes Inddeling i Typer. Flyvemotorens Opbygning og Arbejdsangang (4-Takt).

Beskrivelse af Motordelene: Krumtaphus. Cylinder. Stempel. Plejlstang. Krumtapsaksel. Propelaksel. Lejer. Ventiler. Karburator.

Beskrivelse af Smøring og Tænding. Motorinstrumenter: Omdrejningsvi-

ser. Trykmaaler. Brændstofviser. Termometer.

Opstartning af Motor. Inspektion før og efter Flyvning.

4. Vejr og Vind.

Flyvervejrtjenestens Organisation. Atmosfæren (Lufttrykvariation med Højden).

Vind: Overfladevind. Højdevind. Sigtbarhed.

Skyer: Art. Højde. Mængde. Vejrkort og Vejrseddel.

5. Navigation.

Forskellige Grundbegreber: Jorden: Gradnet. Sted. Retning. Afstand. Kort (Projektioner, Maalestok). Kurs og Distance. Arbejde i Kortet.

Navigationsinstrumenter: Kompasset (Beskrivelse, Misvisning, Deviation). Fartmaaler.

Almindelig terrestrisk Luftnavigation. Navigation i Vindstille. Navigation i Vind (Vindtrekant). Beregning og Konstruktion af Kurs og Fart. Klarlægning til Flyvning.

6. Luftfartslove og Bestemmelser.

Bestemmelser fra »Anordning om Luftfart«.

Bestemmelser fra »Reglement A«: Luftfartøjets Mærkning og Registrering.

Bestemmelser fra »Reglement B«: Udstedelse af Luftdygtighedsbevis.

Bestemmelser fra »Reglement C«: Luftfartøjsjournaler.

Bestemmelser fra »Reglement D«: Lanterneføring. Signalreglement.

Regler for Lufttrafik.

Bestemmelser fra »Reglement E«: Luftfartøjets Besætning.

Det elektriske Hjul

VED Udtagelse af Flyvepersoner er det af meget stor Betydning — og det gælder navnlig Flyverne — at man nøje undersøger baade de fysiske og psykiske Forudsætninger.

De moderne Flyvemaskiner kræver den højeste Grad af Reaktionsevne og Aarvaagenhed fra Førernes Side, og disse maa kunne reagere og handle i alle tænkelige Situationer. Erfaringen har vist, at det ikke altid er de unge Flyvere, som har disse psykiske Egenskaber. Ældre Flyvere reagerer i Virkeligheden baade hurtigere og bedre end de uerfarne Nybegyndere. Endvidere er det saaledes, at Koncentrationsevnen, nervøse Reaktionen, Træthed m. m. ikke altid staar i Forhold til vedkommendes Fysik.

Der anvendes flere Metoder, ifølge hvilke man med Apparater og psykotekniske Prover kan konstatere hvor gode Reaktionen er.

Et nyt Apparat til dette Formaal er det elektriske drevne Hjul (se Billedet), som benyttes ved det tyske Luftvaaben. Formaalet med dette Hjul er at undersøge, hvordan de psykiske Reaktionen veksler med de forskellige Stillinger af Kroppen og under Indflydelse af hastig Rotation.

Aspiranterne udstyres med Høretelefoner og Mikrofon, hvorefter de



Det elektriske Hjul.

spændes fast i liggende Stilling. Medens Hjulet roterer med forskellige Hastigheder og i varierende Rytmer, skal »Delikventen« svare paa nogle lette matematiske Spørgsmaal. Svarene bliver vurderet efter Nøjagtighed og Tid, og Resultatet sammenlignes med andre Prover.

Proverne med det elektriske Hjul er hidtil blevet foretaget ved Charlottenberg tekniske Instituts psykotekniske Afdeling, der ogsaa har udarbejdet en Række Gennemsnitssvar, og det er en Betingelse, at Aspiranterne for at blive godkendt ikke ligger under Gennemsnittet.

(Fortsat fra Side 265)

forskydelig Konus reguleres, og yderligere kan Gasturbinens Hastighed og Varmaefgivelse varieres. Den opvarmede Luft træder med stærkt forøget Hastighed og stor kinetisk Energi ud af Haleaabningen, hvorved der skabes en meget kraftig Reaktion, som driver Flyvemaskinen frem. Især i store Højder, hvor Effektiviteten af Propellerfremdrivning mindskes stærkt, indebærer dette Fremdrivningsprincip store Muligheder for praktisk Anvendelse.

Som et Bevis for Maskinens praktiske Anvendelighed kan anføres, at F. A. I. nylig har indregistreret og som officiel Rekord anerkendt en Flyvning udført med C. C. 2 Typen.

Flyvningen, der blev udført d. 30. November 1941, og som varede i 2 Timer og 11½ Minut, foregik mellem Flyvepladserne Forlanini og Guidonia. Afstanden mellem disse er 475.5 km, saaledes at den gennemsnitlige Marchhastighed har været ca. 217 km/t. Dette er ganske vist ikke en

overvældende høj Fart, men Flyvningen skulde demonstrere Princippet praktiske Anvendelighed og er formentlig udført i relativ lav Højde.

Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at det er lykkedes Campini at overkomme de varmetekniske Problemer, som hidtil har udelukket Gasturbinen fra praktisk Anvendelse, og som især indvendig i en Flyvemaskinekrop maa have givet store Vanskeligheder p. Gr. a. de høje Temperaturer, der arbejdes med. Ydermere er det interessant, at Reaktionen i Starten er blevet tilstrækkelig stor til, at Flyvemaskinen i det hele taget har kunnet hæve sig fra Jorden. Der foreligger ganske vist ikke noget om Længden af Starten.

Det maa haabes, at de paabegyndte interessante Eksperimenter kan blive fortsat, saaledes at man snart kan høre nyt om disse Forsøg paa at finde Vej frem til den praktiske Løsning af Problemet Stratosfæreflyvning.

L. Prytz.

Murermester H. A. Ehlers 50 Aar

EN af Flyvningens Pionerer, Murermester H. A. Ehlers i Slagelse, kunde den 29. November fejre sin 50-aarige Fødselsdag. Som ivrig Motormand havde Ehlers lige fra sin tidligste Ungdom været interesseret i Flyvning, og da han i Begyndelsen af forrige Verdenskrig fik Lejlighed til selv at søge ind som Elev paa den militære Flyveskole, ventede han ikke længe med at udnytte Chansen. I 1915 er han Elev paa Hærens Flyveskole, og de følgende Aar kommer han til at udrette et fortrinligt Stykke Arbejde som Flyver og som Flyvelærer. Ehlers lærer hurtigt at mestre Flyvningens Kunst til Fuldkommenhed, og han har den udmærkede Evne, at han kan lade andre faa Gavn af sine indhøstede Erfaringer. Det bevirkede, at han blev en dygtig, meget afholdt Lærer for alle de unge Flyvere.

Ehlers blev vor første hjemlige Jagerflyver, idet han fløj den første N & W Jager, der blev leveret til Hærens Flyveskole i 1918.

Paa et forholdsvis tidligt Tidspunkt maatte Ehlers imidlertid trække sig ud af den praktiske Flyvning for helt at hellige sig sin civile Virksomhed i Slagelse, men i alle de Aar, der er gaaet, har han med aldrig svigtende Interesse fulgt Flyvningens Udvikling. Ehlers var i sin Tid Medstifter af »Danske Flyvere«, og han er det eneste Medlem, der er tilbage af Foreningens første Bestyrelse. »Danske Flyvere«s Trivsel har ligget ham stærkt paa Sinde i de mange Aar, der er gaaet; han er aldrig veget tilbage for at yde sin Støtte, naar Forholdene krævede det, og alle hans jævndrende og de yngre Flyvere har lært at værdsætte ham som en god og trofast Kammerat.

»Flyv« følger sin Lykønskning til de mange, der i Dagens Anledning strømmede ind til den unge 50-aarige Murermester og Byraadsmedlem i Slagelse.

JF.

Det svenske Luftvaaben faar egne Musikkorps.

Ifølge den nye Forsvarsplan i Sverige skal der oprettes 13 nye Musikkorps og deraf faar det svenske Flyvevaaben de otte. Musikkorpsene vil blive tildelt syv af Flyverafdelingerne (Flottiljerne) samt Krigsflyveskolen i Ljungbyhed.



SHELL

Aviation Service Verden over

Telegram-Adr.: Shellair

A/s **DANSK SHELL**

Telefon: Central 9838

Kampmannsgade 2 • **SHELL-HUSET** • København V.

Sportsflyveklubben og Flyvertroppernes Soldaterforening indbyder til Fest

Sportsflyverfest. Tit har vore Medlemmer bedt os om at arrangere en festlig Sammenkomst, hvor ogsaa Ledsagere kan komme med. Vi indbyder derfor til et festligt Flyverbal Lørdag den 12. December Kl. 19,30 i Odd-Fellow-Palæet.

Programmet byder paa et lille Foredrag af Kaptajn Løjtnant C. C. Larsen, Hvem-véd-Hvad-Konkurrence ved Løjtnant Clauson-Kaas og til Slut et muntert Frikvarter med Den Gyldenblonde. En Del af Festen bliver antagelig transmitteret af Radioen.

Efter Underholdningen bliver der et festligt Bal til Tonerne af et stort Orkester under Ledelse af Kapelmester Hjalmar Kofoed. Festen arrangeres i Samarbejde med Flyvertroppernes Soldaterforening og danner samtidig Afslutningsfest for de to store Kursus i Teori, der har fundet Sted de sidste Par Maaneder.

Billetprisen er sat saa lavt som til 2 Kroner, incl. Baltegn. Billetterne kan mod Forevisning af Medlemskort afhentes i Carit Andersens Boghandel, Østerbrogade 84 samt i B. T. Centralen, Telefon C. 1660. Sekretariatet.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Sekretær: Oberstinde Harriet Førslev,
Dronninggaardsallé 120, Holte
Kasserer: P. H. Nielsen,
Haraldsgade 31 St. th. København N.

Stamgruppen har faaet nye Værkstedss- og Klublokaler i samme Ejendom paa Vesterbrogade 97, hvor ogsaa det tidligere Værksted laa. De nye Lokaler er saa store, at der kan være Beddinger til baade »Rhönbussarden« og den »Gö 4« Stamgruppen for nylig har indkøbt i Tyskland som Byggesæt; endvidere er der et særligt Klublokale til Møder o. l.

Stamgruppen har for sine Medlemmer og interesserede fra andre Klubber paa-begyndt et Teorikursus for Svæveflyvere. Undervisningen finder Sted hver Torsdag i de kommende to Maaneder i Stamgrup-pens nye Lokaler paa Vesterbrogade 97. Som Lærere medvirker Hr. Løjtn. A. H. Jørgensen i teoretisk Svæveflyvning og Vejrtjenesteass. Hr. H. U. K. Blinkenberg i Meteorologi.

*

A/B Flygplan i Norrköping har paa et Aar bygget 52 Grunau Baby og er nu i Gang med at bygge et større Antal Kranich. A/B Flygindustri Halmstad har af A/B Flygplan faaet Byggeret til at fremstille indtil 25 Stk. Weihe. Det svenske Luftvaaben er Hovedaftager til disse Svæveplaner.

*

Dansk Svæveflyver Unions Medlemmer gøres opmærksom paa, at de mod Forevisning af Unionens Medlemskort har Adgang til de af Det kongelige danske Aeronautiske Selskab foranstaltede Foredrag.

*

To nye Svæveflyveklubber er tilsluttet Dansk Svæveflyver Union, nemlig Øst-sjællands Svæveflyveklub med følgende Medlemmer: Arthur Østergaard, For-mand, Viggo Jensen, Kasserer, Bent Frikke, Jørgen Larsen, Knud Jørgensen, Ove Krebs, Otto Jensen, Erik Ploug Hansen, Willy Woisham, Erik Yhlen, Ellis Strøms-holt, Erik Strømsholt, Willy Strømsholt, Hans Hansen, alle fra Køge, der er Klub-bens Hjemsted; og Svæveflyveklubben »Hangvind«, København, med følgende Medlemmer: Tage Holstein Petersen, Formand, Tage Hansen, Kasserer, Pre-ben Hansen, Henning Jørgensen, Georg Knøster, Erik Nielsen, alle fra Køben-havn.

*

Roskilde Svæveflyveklub sluttede Sæsonen den 1. November, en Maaned tidligere end sidste Aar, grundet paa økono-miske Vanskeligheder.

Klubben har i Aar erhvervet sig en ny Flyveplads, idet Klubben sammen med

»Ringens« med velvillig Tilladelse fra Garnisonskommandanten Oberst Benni-ckes Side, samt med Unionens Mellem-komst, har benyttet Roskilde Eksercer-plads til Øvelsesflyvninger. Pladsen er glimrende egnet, og vi haaber at faa Glæde af den langt ud i Fremtiden.

Der har været foretaget 123 Starter med Klubbens Skoleglider, og 2 Medlemmer har opnaaet »C« Certifikatet i Bjerg-stedlejren. Et Medlem har taget »C« paa Hornberg i Tyskland.

Klubben har haft en mærkbar Stigning i Medlemstallet, bl. a. fordi den nye Flyveplads ligger saa tæt ved Byen. Der arbejdes nu ivrigt paa Værkstedet for at faa Klubbens 2 Skoleglidere i fineste Flyvestand til Foraarets Komme. Klubben har oprettet et Flyvefond, der fik en god Modtagelse i Starten. Det er Hensig-ten at rette Henvendelser til Firmaer, In-stitutioner og Private, og vi haaber her-med at faa Mulighed for at skaffe Midler til en »Grunau Baby«.



Tegninger

til

Skalamodeller

og

Modelsvæveplaner

De rigtige, originale Tegninger
i hel Størrelse



Do 215

SKALAMODELLER

Nr. 1. Me 110	Kr. 1,00
2. Wellington-Bomber	0.75
3. Fieseler Storch	0.75
4. Russ. Jager J 16 Rata ..	0.75
5. Me 109	0.50
6. Do 215	0.75
7. He 112	0.75
8. Russisk Bomber DB 3 ..	1.00
9. Ju 87	0.75
10. Spitfire	0.75
11. He 111 K	0.75
12. He 115	3.00
13. Focke-Wulf 189	0.75
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
Nr. 17. „Focke-Wulf Condor“ ..	Kr. 1.00
18. Blenheim I	1.00
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00

MODELSVÆVEPLANER

Nr. 22. Zögling junior	Kr. 0.50
23. Zögling	1.25
24. Spatz	1.25
25. Habicht	1.25
26. Albatros	1.50
27. Der kleine Reiher	1.50
28. Grosses Albatros	2.00
29. Grosser Reiher	1.00
30. Drohne	1.50
31. Lerche	1.50

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Frederiksborg Amts Sportsflyveklub



Den samlede Bestyrelse i Frederiksborg Amts Sportsflyveklub: Øverste Række fra venstre: Fuldmægtig Sv. Aage Nielsen, Kasserer; Løjtnant Sylvest Jensen, Formand; Grosserer Gunnar Knudsen, Sekretær; stud. leck. Jørgen Mortensen; Sagfører Jørgen Linde. Nederste Række: Købmand Jørgen Lindeskov; Automobilforhandler Henning Nielsen; Civilingeniør Holg. M. Kisling; Journalist J. Søndergaard.

INTERESSEN for Flyvning er saa stor som aldrig før, det ser man bedst af den overvældende Tilslutning de nydannede Klubber rundt om i Landet faar. En af de nyeste og i Starten største Klubber er Frederiksborg Amts Flyveklub, der stiftedes den 25. September; over 200 Mennesker havde efterkommet Indbydelsen til Stiftelsesmødet, og allerede samme Aften kunde Klubben notere et Medlemstal paa 87. I den korte Tid, der derefter er forløbet, er Medlemstallet steget til 132 og Klubbens energiske Sekretær, Grosserer Gunnar Knudsen, kan sikkert hurtigt se sit Ønske om at naa de 200, gaa i Opfyldelse.

Der arbejdes godt i Frederiksborg Amts Sportsflyveklub. De teoretiske Sportsflyverkursus har faaet Tilslutning fra 74 Medlemmer, og Klubben har allerede haft sin første Foredragsaften, hvor

Kaptajn Michael Hansen talte om »Sportsflyvning i Nord og Syd«, senere vil der blive afholdt yderligere 4—5 Foredrag og bl. a. viser Kaptajn J. Foltmann sin Film fra Flyvningens første Dage til Nutiden.

At Klubben ogsaa har Planer længere ud i Fremtiden forstaar man, naar man hører, at Borgmester Melskens allerede har givet Tilsagn om sin og Byraadets Støtte til Anlæg af en Flyveplads ved Hillerød, og naar den kommer, er det jo en Selvfølge, at Klubhus, Hangar og egne Maskiner hurtigt følger efter.

Det er naturligvis Fremtidsmusik under de nuværende Forhold, men Melodien er der, og det er det vigtigste! Vi byder den nye Klub hjertelig Velkommen i Rækken af danske Sportsflyveklubber og ønsker den Fremgang og gode Aar med Masser af Arbejde for Flyvningens Sag.

Roskilde Svæveflyveklub arbejder støl fremad. Til Trods for at de vanskelige Tider stiller betydelig større Krav til de enkelte Medlemmer, har vi ikke i Sinde at give op; vi har endnu saa megen Optimisme i Behold, at vi haaber paa snarlig Tilbagevenden af bedre Tider for Svæveflyvningen herhjemme.

Børge Johansen.

*

Aalborg Svæveflyverklub »Aviator« havde d. 25. Oktober 1942 bestaaet i 10 Aar. Begivenheden blev, paa Grund af Forholdene, kun fejret ved en Fest i Kilden for Medlemmerne og enkelte særligt indbudte Gæster.

*

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen,
Kabbelervej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup.

M. M. »Eagle« mod M. F. »Frem«. Den 18. Oktober holdtes ved Bredebro en Konkurrence mellem de 2 nævnte Klubber. Paa Grund af det sure, blæsende Vejr udgik Motormodellerne, og Svæve-modellernes Tider blev heller ikke pæne. Der blev startet med 75 m Snor, og Resultatet blev:

Klasse 7:

Nr. 1. Michael Hansen, »Frem«, 0,41,8.
Nr. 2. Thorvald Møller, »Eagle«, 0,32,8.



G. V. Binderkrantz med sin »Reiher«.

Klasse 8:

- Nr. 1. Boy Konstmann, »Frem«, 1,38,2.
Nr. 2. Thorvald Møller »Eagle«, 0,57,3.

Klasse 9:

- Nr. 1. Boy Konstmann, »Frem«, 1,23,0.

Udstillingen i Roskilde den 4. Okt. blev en stor Dag for M. F. »Maagen«. Til stor Glæde for de 350 betalende Gæster, der besøgte Udstillingen, blev der fløjet hele Dagen, lige fra om Formiddagen, da Udstillingen aabnede. Vindere af Konkurrencerne blev Formanden for Roskilde M. F. Erik Sørensen og Chr.

Udstillingen i Svendborg. Paa en Udstilling, der var arrangeret af Klubber for forskellige Sportsgrene, vakte Svendborg M. F.s Stand stor Opmærksomhed hos Publikum. Især var dette Tilfældet med en Benzinmotormodel, som er bygget af et af Klubbens flittigste Medlemmer, Saxo Larsen. Udstillingen, der først var blevet fastsat til at vare 2 Dage, den 16. og 17., blev forlænget een Dag, og dermed kan man fastslaa, at det var en stor Succes.

M. F. »Agaton« meddeler: I Anledning af Formanden, Finn Skjold Nielsen's Afrejse til København, blev der afholdt Generalforsamling d. 8.—42. Dagsordenen lød: 1) Valg af Formand og 2) Eventuelt. Den nye Bestyrelse blev følgende: Kasserer Chr. Kock, Sekretær Henning Kunckel.

Odense Model-Flyveklub afholdt Onsdag den 11.—10.—42 sin aarlige Generalforsamling med Deltagelse af 32 aktive Medlemmer. Dirigenten Jørgen Nissen gav straks Ordet til Klubbens Formand Gustav Binderkrantz, som bød Velkommen og aflagde Beretningen for Aaret. I denne oplyste han, at det havde været et af Klubbens bedste Aar, præget af Fremgang; Medlemstallet for aktive var steget fra 34 til 66 og for passive fra 18 til 19.

Følgende Bestyrelse valgtes: Formand: Gustav Binderkrantz (Genvalg). Næstformand: Herman Jensen (Nyvalg). Kasserer: Jørgen Raarup (Nyvalg). Sekretær: Erik Enevold Nielsen (Nyvalg). Flyveleder: Svend Skou (Genvalg).

Ethvert aktivt Medlem faar D. M. U.s

Lommebog i nyeste Udgave. I denne skal Medlemmets Model eller Modeller indføres, med nøjagtige Oplysninger om Modellens el. Modellernes Konstruktion og Indregistreringsbogstaver. — Ved Konkurrencer eller Stævner samt Flyvninger, som er angivet af Bestyrelsen, skal der indføres Tider i D. M. U.s Lommebog.

Efter Generalforsamlingen var hævet, blev ved det traditionelle »Kaffe« bord Vandrepræmier og Pokaler uddelt. Pokalen for de flest satte Klubrekorder vandtes af Svend Skou til Ejendom med 5 Rekorder. Pokalen for største Varighed med Svævemodeller tilfaldt Poul Brandstrup, der har opnaaet Tiden 10 Min. 12,04 Sek. Bent Roms Pokal for størst indendørs Tid vandtes af Otto Jespersen, og endelig tilfaldt Bent Rom Pokalen for smukkeste udført Model Aage Høst-Aaris for sin snart velkendte Svævemodel A-HA-2 med rund Krop.

Opfordring fra Lederen af Propagandaafdelingen. Paa Foranledning skal man herved kraftigt opfordre de Klubber, som laaner Unionens Propagandamateriel til 1) Saa god Tid som muligt i Forvejen at rekvirere de ønskede Genstande. 2) Behandle Genstandene med største Omhu og 3) Saa hurtigt som muligt efter Afbenyttelsen at returnere Genstandene og kun saafremt en Meddelelse fra Lederen, Helge Gamst, fremkommer, maa vedkommende Klub videresende Genstandene til en ny af Lederen opgivet Adresse. Da der er temmelig stærkt Rift om Genstandene i Øjeblikket, og da helst saa mange som muligt skal gøre Brug af Unionens Propagandagenstande, opfordres Klubberne altsaa indtrængende til at rette sig efter ovenstaaende.

»Jyllandsslaget« d. 27. September 1942. I Lighed med Stævnet i September i Fjor havde M. F. »Agaton« indvarslet til jysk Landsdelsstævne i Aarhus d. 27. Sept.

Tilslutningen til Stævnet var ikke saa stor som sidste Aar, idet en hel Del jyske Klubber tilsyneladende er sygnet hen eller gaaet i Stykker. — Der var tilmeldt 22 Mand fra Klubberne: Eagle, Frem, Swift, H. M. K. (Hobro), Randers M. F. og Agaton.

De enkelte uhyre svage Vindbølger, der

af og til indtraf, blev udnyttede til sidste »Dræbe«, og Gennemsnittet for Stævnet maa siges at være temmelig ordentligt.

Klasse 7:

- Boy Konstmann, »Frem«, BK-191, 1,10,0.
Jørgen Madsen, »Agaton«, JM-7.

Klasse 8:

- Børge Hansen, »H. M. K.«, BPH-30, 2,08,0.
Henning Klok, »H. M. K.«, »Klok-7«, 1,36,4.

Klasse 9:

- Poul Klarskov (ikke Gartner), »Jens«, 2,05,0.

- Boy Konstmann, BK-130c, 1,05,0.

Motormodeller:

- Boy Konstmann, BK-214, 0,43,0.
Poul A. Salomon, Randers MF., RX-1+, 0,31,2.

Til næste Aar paa samme Tid mødes Jyderne atter i Aarhus. »Jyllandsstævnet« skal, om Forholdene vil tillade det, blive en fast Tradition. Næste Gang, vi samles til jysk Stævne, bliver til Indendørsstævne engang efter Jul.

Børge Danielsen.

Det 3. Sjællandsstævne d. 28.—9. en Succes.

ATTER i Aar blev Sjællandsstævnet den store Begivenhed. Vejret var det helt fine, dog maaske lidt for svag Vind, og Modelflyverne fra Klubberne »Cirrus«, »Kondor«, K. M. K., »Komet«, »Pegasus«, »Stratus« og »Termik«, der var Arrangør, og Vanløse Modelflyveklub beredte sig paa at faa en god Flyvedag uden generende Publikum, men med en Række fine Flyvninger. Og saadan blev det.

Vindere blev:

- Kl. 1. Arne Sparre, Condor, 0,30,0 Min.
Kl. 2. P. Christiansen, Condor, 1,22,8
Kl. 3. Jørgen Larsen, Cirrus, 3,05,8.
Kl. 7. Knud Johansen, Stratus, 1,28,5.
Nr. 2. E. Knutzen, K. M. K., 1,08,8.
Kl. 8. J. Juncher Jørgensen, Vanløse, 3,38,8.
Nr. 2. Bernhard Jensen, Vanløse, 3,32,1.
Kl. 9. Børge Johansen, Stratus, 2,28,7.
Nr. 2. Michael Seedorf, Termik, 1,28,3.

I Tilslutning til Stævnet i Hillerød afholdtes et Sydsjællandsstævne i Næstved, hvor Køge Modelflyveklub og Næstved Modelflyveklub deltog, og der opnaaedes udmærkede Resultater.

- Kl. 1. Emil Reill, Køge, 0,14,1.
Kl. 3. Niels Wagner Sørensen, Næstved, 0,46,8.
Kl. 7. Emil Reill, 1,10,8.
Kl. 8. Erik Olsen, Køge, 2,35,5.
Kl. 9. Niels Wagner Sørensen, Næstved, 1,15,6.

Bedste Tid for Svævemodeller:

Niels Wagner Sørensen, 3,46,9.

Bedste Tid for Motormodeller: 1,15,6.

Det er Unionen en Glæde at se, at Næstved Modelflyveklub, som arrangerede Stævnet, atter er i Gang med at forbedre et nyt Stævne. Saa mange Klubkonkurrencer som muligt, det er hvad der styrker Sammenholdet mellem Modelflyverne, og det har vi Brug for, ikke mindst nu.

Jørgen Mortensen,
Distriktsleder for Sjælland.

Hvem konstruerer den bedste Begynder-Svævemodel

**Ialt 150 Kroner i Præmier
for de bedste Forslag**

Dansk Modelflyver Union

**udskriver en Konstruktions-Konkurrence om, hvem der konstruerer
den bedste danske Begynder-Svævemodel**

Formålet med Konkurrencen er at søge skabt en velegnet Begynder-Model for noget mindre Dreng (ca. 12 Aars Dreng). Erfaringen viser, at Interessen for Modelflyvning ofte er meget stor hos Dreng i denne Alder, og mange Dreng tager ogsaa fat paa Bygning af en eller flere Modeller, men paa Grund af, at disse Modeller som Regel er lidet egnede for Begyndere, mislykkes Forsøget tit, Drengene taber Modet og dermed Interessen, og Danmark mister derved mange Model-flyvere. Hvis disse Dreng havde en tilpas letbygget Svævemodel at begynde med, en Model, som alligevel har gode Flyveegenskaber, saa var meget vundet.

Reglerne for Konkurrencen.

1. Alle danske Modelflyvere kan deltage, hvad enten de er Medlemmer af Unionen eller ej. 2. Modellens Spændvidde skal ligge mellem 80 og 120 cm. 3. F.A.I.-Reglen behøver ikke at overholdes, d. v. s. Planbelastningen kan vælges frit og Kroppen behøver ikke at være saa tyk. 4. Modellen bør bygges af Materialer, der let kan fremskaffes. Derfor skal følgende undgaas: Balsa, Tonkin og Lærredsbeklædning. 5. Unionen forbeholder sig Ret til evt. at ændre enkelte Konstruktionsdetaller, efter Dommerkomiteens Skøn.

Præmier.

Den i Konkurrencen sejrende Model belønnes med 50 Kr. kontant. Udgives Tegningen, modtager Konstruktøren yderligere 50 Kr. Den sejrende Model tilfalder Unionen, og al Ret over Modellen og Tegningen, ogsaa Udnyttelsesretten, overgaar til Unionen.

Den næstbedste Model belønnes med

en Præmie paa 30,00 Kr. og den tredjebedste med en Præmie paa 20,00 Kr.

Det er Unionens Hensigt eventuelt at udgive Tegningen i Propagandaøjemed. Dog forbeholder Unionen sig Ret til at udskrive Konkurrencen paany uden at uddele nogen Præmie til nogen af de første deltagende, hvis ingen af de deltagende Modeller skønnes gode nok. Ligeledes forbeholder Unionen sig Ret til at afkøbe andre af de deltagende Konstruktører Retten til deres Modeller, paa samme Vilkaar som 1. Vinderens.

Frist.

De deltagende Modeller maa indsendes sammen med en Tegning, saaledes at de er Unionen i Hænde senest den 1. Juni 1943. Bedømmelsen af Modellerne foretages af et af Unionens Bestyrelse dertil nedsat Udvalg. Bedømmelsen skal være tilendebragt senest den 1. September 1943. Ved Bedømmelsen tages især Hensyn til:

1. Sværhedsgraden ved Bygningen.
2. Modellens Flyveegenskaber.
3. Modellens Holdbarhed.

Modellen indsendes sammen med Tegningen velemballeret til Unionens Sekretær, Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Hver Model skal være forsynet med et paamalet Mærke. Dette Mærke aftegnes tillige uden paa en lukket Konvolut, inden i hvilken følgende Oplysninger gives:

1. Deltagerens Navn, Adresse og Alder.
2. Meddelelse om, hvorvidt vedkommende er Medlem af Dansk Modelflyver Union eller ej.

Eventuelle særlige Oplysninger om Modellen maa bilægges Tegningen.

Model- flyveklubben og dens Opgaver

FOR at faa det bedste Sammenhold i en Modelflyveklub er det nødvendigt, at Klubben ejer et Klublokale, hvori Klubbens Medlemmer kan samles i kammeratligt Samvær. Det bedste er dog, hvis man har to Lokaler til sin Rædighed. Saafremt dette er Tilfældet, benyttes det ene til Samlingsstue og det andet til Værksted. Det er selvfølgelig ikke billigt for en Modelflyveklub at leje to saadanne passende Lokaler, men med lidt Velvilje fra Medborgeres Side kan det maaske dog lykkes. I Værkstedslokalet skal der være saa gode Lysforhold som muligt, et stort Arbejdsbord i passende Højde, samt det Værktøj, der nu en Gang er nødvendigt til Fremstilling af Modelplaner. Dermed er det ikke sagt, at en Modelflyveklub skal anskaffe dette Værktøj, hvilket kan blive forholdsvis dyrt, men at Medlemmerne selv medbringer det Værktøj, der kan undværes hjemme. Dette faar saa sin blivende Plads i Værkstedslokalet og staar til de øvrige Medlemmers Afbenyttelse.

Det bør ogsaa være en fast Regel, at nye Medlemmer modtages med aabne Arme, saa at de straks føler sig hjemme i Klubben. De nye Medlemmer skal jo ogsaa i Begyndelsen hjælpes til Rette med Bygningen af deres, som oftest første Model.

Om Indretningen af Samlingsstuen maa det siges, at der bør gøres alt for at skabe denne saa hyggelig som muligt, med Møbler og Smaaborde. En Del heraf kan fremstilles af Klubbens Medlemmer uden alt for store Omkostninger.

Klubben bør ogsaa abonnere paa de her i Landet fremkomne Flyveblade- og Tidsskrifter, som altid skal have deres Plads paa Klubbens Boghylde. De kan saa læses af Medlemmerne, naar de er i Lokalet, men Bladene maa ikke laanes med hjem.

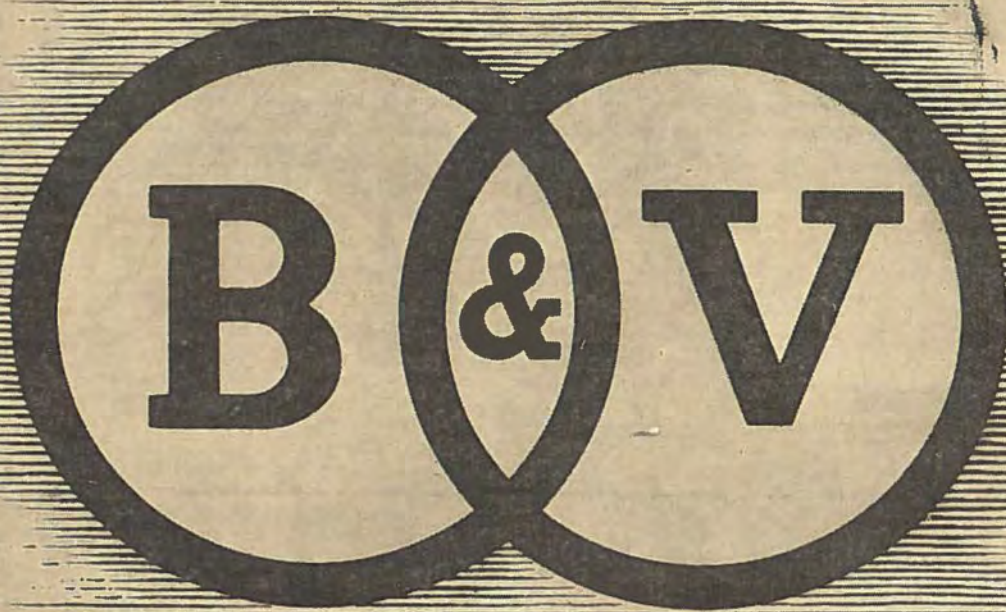
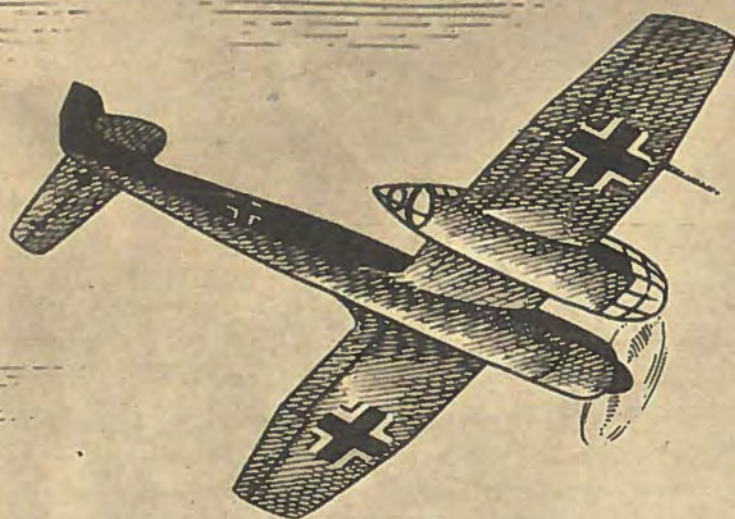
Modelflyvelitteratur saasom: »Modelflyvesport«, Flensted-Jensens Modelflyvebøger, skal ogsaa være at finde paa Boghylden. Disse Bøger maa, i Modsætning til Bladene, gerne laanes hjem af Medlemmerne, men maa kun beholdes hjemme i et Tidrum af f. Eks. 14 Dage, da andre sikkert ogsaa gerne vil laane dem.

Hver Uge holdes der et fast Møde med et Program, der veksler med Teoriundervisning, skriftlige Prøver, Foredrag og Oplæsning.

Af en Maanedes fire faste Møder bør de to omhandle Teoriundervisning, hvor en af Klubbens mest teoretisk kyndige Medlemmer underviser.

Til Slut: Husk at Ro og Orden bør være fremherskende ved Medlemsmøderne.

Jørgen Bondesen.



„BV 141“

BLOHM & VOSS
F L U G Z E U G B A U

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Telf. 13404