

FLYV

Nr. 1

1945 - 18. Aarg.

Læs i dette Nummer:

OLE BJØRN KRAFT
og **HEDTOFT-HANSEN**
fremsætter bemærkelsesværdige Udtalelser om Statens Støtte til den civile Flyvning

PRINS AXEL
og dansk Flyvning

Københavns
Sportsflyveplads
er optaget paa Kommunens Beredskabsplan, fortæller Overborgmester Viggo Christensen

EN REDEGØRELSE
fra D.K.D.A.S.s Formand, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, i Anledning af Organisations-Diskussionen

ET PRAKTISK SPIL
Af Oberstinde Harriet Førslev

Nyt fra hele Verden
Af Kaptajn John Foltmann

FLYV's Krydsord
Ny Konkurrence

Hs. kgl. Højhed Prins Axel
Fot. Elfelt



50
ØRE

„CELOSE“

(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

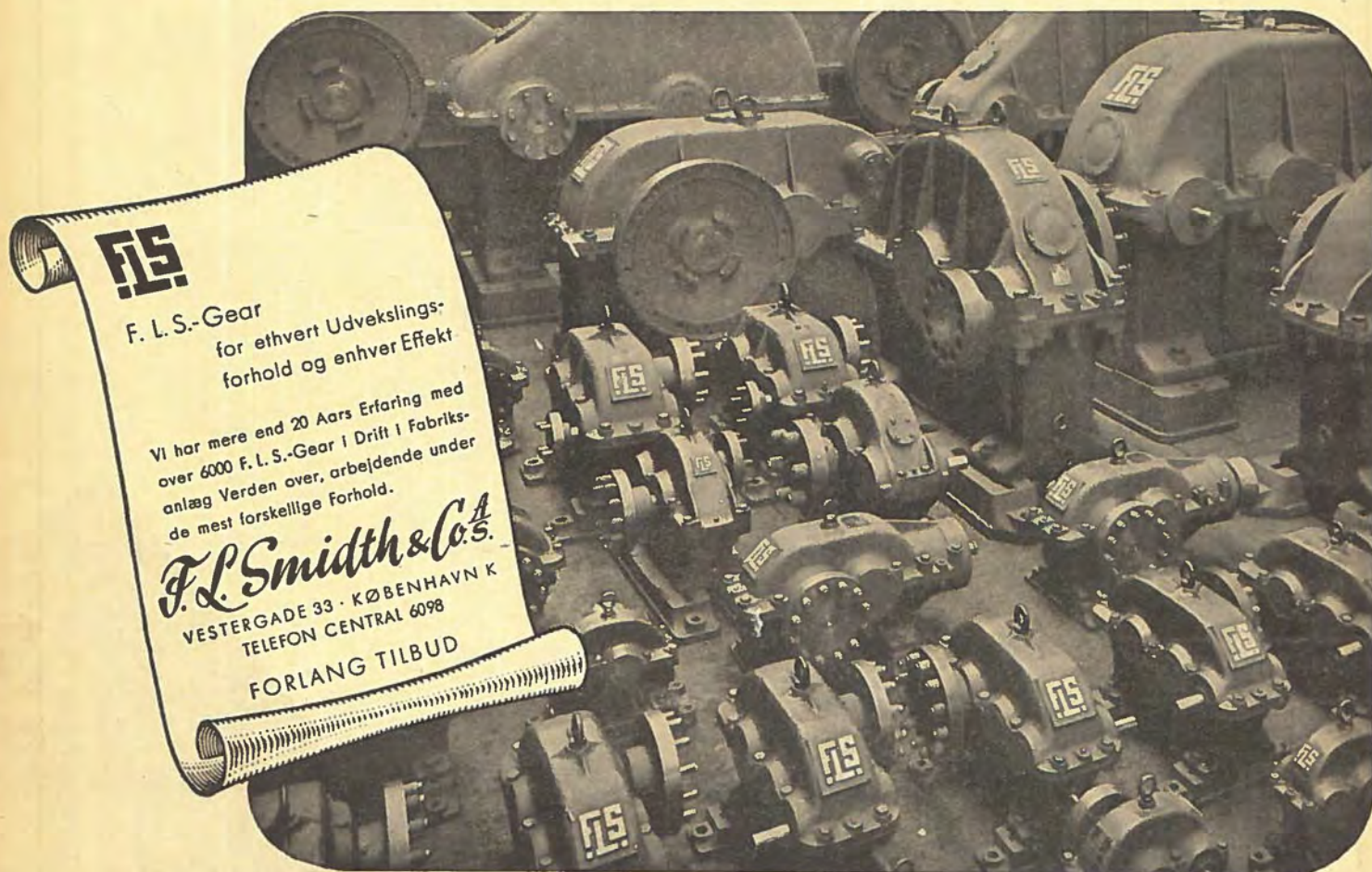
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

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



FLS

F. L. S.-Gear
for ethvert Udvekslings-
forhold og enhver Effekt

Vi har mere end 20 Aars Erfaring med
over 6000 F. L. S.-Gear i Drift i Fabriks-
anlæg Verden over, arbejdende under
de mest forskellige Forhold.

F. L. Smidth & Co. A.

VESTERGADE 33 · KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 6098

FORLANG TILBUD



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 1

Januar 1945

18. Aargang

Glædeligt Nytaar!

MIDT i en mørk Tid er vi alle besjælet af Ønsket om Fred og Frihed. Vi længes efter rolige Arbejdsforhold og ser med Forventning i Møde den forestaaende Udvikling og Genopbygning, vi skal deltage i. Trods mange Vanskeligheder, der har begrænset Virksomheden for baade Aeronautisk Selskab, FLYV og for Klubberne, har det forløbne Aar dog været præget af Initiativ og flere vellykkede Arrangementer.

Dansk Motorflyver Union har haft stor Glæde af sit ABC-Korrespondancekursus, og i Efteraaret har en enkelt Klub trods Vanskelighederne og ladet afholde »Teoretisk Sportsflyverkursus«. Dansk Svæveflyver Union fik Succes med sin Lejr ved Bøtø, baade hvad angaar Deltagelse, Flyvninger og Udstedelse af Diplomer. Dansk Modelflyver-Union havde en vellykket Landslejr i Bjergsled. Ogsaa i Aeronautisk Junior Klub har Aktiviteten været præget af Iver.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab har i Aarets Løb faaet et længe næret Ønske opfyldt, idet Selskabet har ansat en Generalsekretær, Overflyveleder S. A. Dalbro til at lede det daglige Arbejde.

For FLYV har det forløbne Aar budt paa Vanskeligheder af forskellig Art. Der arbejdes imidlertid med fuld Tillid til Fremtiden og med denne for Øje har Redaktionen antaget Flyverreporteren Povl Westphall som Redaktionssekretær fra det nye Aars Begyndelse. FLYV byder Redaktør Westphall velkommen blandt sine Medarbejdere, og vi haaber, at det nye Medarbejderskab skal sætte sit Præg paa Bladets Stof til Glæde for vore Læsere. Det er saaledes med Forventning og et inderligt Haab, at vi ønsker, at Aaret 1945 virkelig maa blive et GLÆDELIGT NYTAAR for alle FLYV's Læsere, et Aar med god Fremgang for DEN DANSKE FLYVESAG.

BESTYRELSEN FOR D.K.D.A.S.
FLYV's REDAKTION.

PRINS AXEL

og dansk Flyvning

Hs. Kgl. Højhed Prins Axel var kun 20 Aar, da han besluttede at blive Flyver. Aaret efter, at Robert Svendsen havde gennemført sin Sundflyvning, blev Prins Axel hans Elev. Senere fuldførte Prins Axel sin Uddannelse hos Ulrich Birch og fik i Efteraaret 1912 sit Certifikat.

Prins Axel har aldrig svigtet sin Ungdomsinteresse. Idag har Prins Axel, ikke blot som Formand for Luftfartsselskabets Repræsentantskab, men i Kraft af hele sin personlige Indstilling til Flyvningen, faaet en ganske særlig Placering i dansk Luftfart, og det er maaske netop derfor, man ser Prins Axel som et Samlingspunkt for dansk Trafikflyvning i den Fremtid, der stilles saa store Forventninger til.



Prins Axel 1912.

FRA sin tidligste Ungdom har Prins Axel interesseret sig for den tekniske Udvikling. Han blev Motorsportsmand i den Tid, da Bilen var et Fænomen, og han blev Flyver endnu mens Pionererne stred deres haarde Kamp for Luftens Erobring. I Aaret 1912, da Flyvningen havde faaet nye Tilhængere paa Grund af Robert Svendsens Øresundsflyvning, tog Prins Axel Certifikatet. Den Sommer, mens han endnu var Elev hos Flyveren Ulrich Birch, foretog han sammen med sin Lærer og Premierløjtnant Svend Aage Christiansen en dristig Flyvning, der en Tid lang var staaende Samtaleemne.

Det var om Aftenen den 25. Juli 1912, Vinden var temmelig kraftig. »Store Knud«, Flyvepladsens Faktotum, havde vædet Pegefingren, og han rystede paa Hovedet, da Prins Axel, Birch og Christiansen lettet med Farmann-Maskinen til en af de dristigste Flyvninger, København dengang havde set. De tre unge Mennesker fløj til Eremitagen og under Flyvningen satte Birch ny dansk Højderecord med Passager. Han naaede op i 580 Meters Højde!

I Aarene siden har Prins Axel fløjet meget baade ved Rattet og som Passager.

En Dag i August 1934 imponerede han den engelske Flyver Airmarshal Borton, som i Kastrup Lufthavn demonstrerede en Airspeed-Courier, der skulde deltage i Australien-Flyvningen. Prins Axel gik op med Borton. Der var Dobbeltsstyring i Airspeed'en, og til Trods for, at Prins Axel ikke havde holdt sig i Træning, følte han sig straks hjemme paa Førersædet og fløj den moderne Maskine, som gik næsten 300 Kilometer i Timen.

Et Par Aar efter var Prins Axel oppe med en »B. A. Swallow«, som gæstede Lufthavnen. Den engelske Pilot Mr. Rogers erklærede efter Turen, at Prins Axel var en glimrende Flyver, man kunde mærke, at det var en Mand, der var velbevandret i Flyveteknik, sagde den engelske Pilot.

Men disse Eksempler er jo kun Udtryk for en levedygtig Ungdomshobby. En mere positiv Karakter fik Prins Axels Flyveinteresse kort Tid efter, at han var blevet Direktør for Østasiatisk Kompagni. Siden

EN REDEGØRELSE

Formanden for D.K.D.A.S., Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, fremkommer i denne Redegørelse med sine Synspunkter til den sidste Tids Diskussion om Unionen og Organisationen.

I en Kronik i Politiken af 24. Okt. 1944 skildrer Overflyveleder Dalbro dansk Privatflyvnings Organisation og slaar til Lyd for et mere intimt Samarbejde mellem alle interesserede Parter.

Denne Kronik gav Anledning til, at der til FLYV's Redaktion blev indsendt enkelte Protester til Optagelse i Bladet. Da et Par af disse Protester, foruden at tage Afstand fra Formen for Kronikens Fremkomst, indeholdt ubegrundede og personlige Angreb paa Bestyrelsesmedlemmer, mente FLYV's ansvarshavende Redaktør sig ikke berettiget til at optage disse Indlæg i Bladet og gjorde herefter Undertegnede bekendt med dem.

For at undgaa Misforstaaelse mener jeg det hensigtsmæssigt at fremsætte følgende Udtalelse i Anledning af denne Sag.

Fremkomsten af den omhandlede Kronik er ikke sket paa nogen- somhelst Tilskyndelse fra Bestyrelsen, der overhovedet ikke paa Forhaand kendte noget til den.

Dens Tilblivelse maa sikkert ses



Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

paa Baggrund af Hr. Dalbros ind- gaende Kendskab til de Stemnin- ger, der rører sig indenfor de Fly- vesportskredse, som han er kom- men i Forbindelse med ved sit Ar- bejde for Privatflyvnings Sag, og i det hele taget igennem sin

idealistiske Indstilling og Interesse for Flyvningen, samt paa Bag- grund af de tidligere Artikler i FLYV om samme Emne.

Selv om nævnte Kronik ikke in- debar noget, der kan faa afgøren- de Betydning for Unionerne og Selskabets Organisationsform, men kun udtrykker Hr. Dalbros egne Indtryk og Anskuelser, er det dog tilkendegivet overfor ham, at han som Selskabets Generalsekretær maa være i Overensstemmelse med Bestyrelsen i Forhold, der vedrø- rer Selskabet.

Som det ses af ovenanførte og som det tydeligt fremgaar af mine Udtalelser til Politiken og Berling- ske Tidende i Anledning af Kroni- ken, har en Ændring af den nu- værende Organisationsform ikke været drøftet i Selskabets Besty- relse i de sidste Aar, idet der ikke har været nogen Anledning hertil. Kun hvis Unionerne eller disses Klubber i overvejende Grad frem- sætter velbegrundede Forslag om nye Tilslutningsformer til Selska- bet, kan Bestyrelsen, under Hen- syntagen til Lovenes § 3, gaa ind for en Undersøgelse og Overvejel- se af dette Spørgsmaal.

Det skal endelig tilføjes, at rent saglige Udtalelser og Indlæg til FLYV bringes i Bladet i den Ud- strækning, der er Plads hertil, men personlige Angreb eller even- tuelle Beskyldninger o. l. maa ikke fremkomme i vort Blad.

M. P. Eskildsen,

Formand for D.K.D.A.S.

1921 har Prinsen været knyttet til Ø. K., og i 1934 blev han Selska- bets administrerende Direktør. I Efteraaret 1937 gik Prins Axel ak- tivt ind for den Nyordning af dansk Luftfart, som en Kreds af Erhvervsfolk havde taget Initia- tiv til. Prins Axel var Medlem af den private Finansgruppe, som til- bød at indskyde 2 Millioner Kroner i Det Danske Luftfartselskab paa den Betingelse, at Indskyderne blev sikret Indflydelse paa Selskabets fremtidige Ledelse.

Efter Forhandlinger med Tra- fikminister Fisker i Oktober 1937 opnaaedes Enighed om Luftfartsel- skabets Rekonstruktion. Dermed begyndte et nyt Kapitel for dansk Trafikflyvning. Desværre satte Kri- gens Udbrud en Bremse for den

Udvikling, som forestod, men For- haabningerne til Fremtiden er sta- dig lyse.

Prins Axel har om dansk Flyv- nings Fremtid sagt:

— Man kan næppe spænde Forventningerne højt nok, naar man skal udmale sig Framti- dens Trafikflyvning. Vi kan jo blot tænke paa, hvad vi selv har oplevet i vor Generation. Vi Skibsredere har Gang paa Gang set Skibsfarten tage en uventet Udvikling. Vi kan se det samme med Hensyn til Flyvningen. Jeg tør, ud fra det Kendskab jeg har til Trafikens Udvikling si- den den forrige Verdenskrig, der dog ikke ligger mere end cirka 25 Aar tilbage i Tiden,

spaa Trafikflyvningen en straa- lende Fremtid, og jeg tror og haaber ogsaa, at Danmark vil faa sin Andel i de store Er- hvervsmuligheder, som Luftha- vet rummer.

Netop ved dette Aarsskifte, hvor Mulighederne for fredeligere For- hold føles indenfor Synsvidde, faar disse Udtalelser af en Repræsen- tant for Erhvervslivet et særligt Perspektiv, og maaske navnlig fordi Prins Axel i Kraft af sin Ind- flydelse og sine Erfaringer er ble- vet en central Skikkelse i dansk Luftfart, er saa meget af dansk Flyvnings Fremtid blevet synonymt med hans Person. pw.

Staten og FLYVNINGEN

To kendte Politikeres interessante Udtalelser til FLYV om Fremtiden.



Underdirektør H. Hedtoft-Hansen.

HVIS man tager sit Udgangspunkt i den Støtte Staten i 1939 gav Svæveflyvningen herhjemme med 35.000 Kroner til Materielindkøb, kan der heri findes en Baggrund for optimistiske Forventninger til, at Staten efter Krigen vil gaa ind for økonomiske Subventioner til den Del af Flyvningen, der hidtil har fristet kummerlige Kaar.

For at faa et Indtryk af Forstaaelsen af disse for dansk Civilflyvning saa vigtige Spørgsmaal hos de Mænd, der skal føre Sagen igennem paa den kommende Rigsdag, har FLYV spurgt to Politikere om deres Syn paa Statens Stilling til den fremtidige Flyvning i Danmark.

Formanden for den konservative Rigsdagsgruppe, Folketingsmand Ole Bjørn Kraft og Underdirektør H. Hedtoft-Hansen, som begge i Folketinget før Krigen har talt Flyvningens Sag, har givet FLYV følgende tankevækkende Svar paa vort Spørgsmaal.

Hedtoft-Hansen: Staten maa ophjælpe Flyveudviklingen.

— Flyvningens Udvikling, ja man kan vel næsten sige Luftens Erobring er en af de store tek-

niske Vindinger, som Krigen har givet os. Naturligvis vil det ogsaa betyde, at Danmark maa gaa med ind i denne Udvikling, ikke mindst fordi Flyvningen vil være noget af det, der mest af alt vil interessere vor Ungdom. Ungdommen ser jo stadig Flyvningens Teknik i Eventyrets Glans, og den vil selvfølgelig gøre det endnu mere udpræget, naar Fredstiden giver Muligheder for fri Udfoldelse for alt, hvad Flyvetekniken vil føre med sig.

Jeg mener naturligvis, at den danske Stat ikke alene bør interessere sig for, men ogsaa understøtte Flyvningen i denne kommende Udvikling, og Statsstøtten maa maaske i særlig Grad sættes ind, der hvor Flyvningen er i direkte Berøring med den aktivt interesserede Ungdom, gennem Flyvesportens forskellige Grupper, enten det drejer sig om Modellflyvning, Svæveflyvning eller Motorflyvning, men jeg tror ogsaa, at Staten vil faa en særlig flyveteknisk Opgave overfor den Ungdom, som knyttes til de statslige Værn, som under en eller anden Form vil blive opbygget, naar Krigen er forbi. For disse Værn bliver Flyvningen noget væsentligt.

Med andre Ord: Min Indstilling er, at Staten maa gaa ind for at ophjælpe den Flyveudvikling, som kommer.

H. Hedtoft-Hansen.



Ole Bjørn Kraft: Vi maa ikke staa tilbage for andre Nationer.

Det er med stor Glæde, at jeg svarer paa Deres Spørgsmaal. Jeg har altid interesseret mig levende for Flyvningens Vilkaar her i Landet og ment, at det var af vital Betydning, at den rigtige Indstilling blev skabt.

Under Finanslovsbehandlingen i 1935 rejste jeg Spørgsmaalet om de indenrigske Luftruter i Rigsdagen, og i 1937 under Behandlingen af et



Formanden for den konservative Rigsdagsgruppe, Folketingsmand, Redaktør Ole Bjørn Kraft.

Lovforslag om Ændringer i Luftfartsloven, tog jeg Spørgsmaalet op paa bredere Basis. Jeg sagde blandt andet: *Det, det drejer sig om, er at gøre Nationen, hvad Englænderne kalder air-minded og hertil kræves ogsaa andre Ting end Etablering af Luftruter. Det kræver, at der bliver givet en Mulighed for Privatflyvning, at der bliver givet Sportsflyvningen en Chance, saaledes at hele Nationens Indstilling overfor dette Spørgsmaal kan blive af anderledes omfattende og dybtgaaende Karakter end Tilfældet er i Øjeblikket.*

Udviklingen siden 1937 har kun bestyrket mig i denne Opfattelse. Forsvarsmæssigt og erhvervsmæssigt er det nødvendigt, at vi ikke paa dette Omraade staa tilbage for andre Nationer. Vi har meget at indhente, saa meget mere nødvendigt er det, at vi sætter Farten op. Staten kan ikke holde sig tilbage. Dens stærke Arm maa løfte Sagen frem i højere Plan.

Ole Bjørn Kraft.

EN FLYVER BLIVER TIL —



Modelflyvning.

Allerede i de smaa Klasser i Skolen var han dygtig til at lave og kaste Papirpile, og tidligt fik han ethvert løst Stykke Papir til at flyve helt godt ved Hjælp af Clips og Knappenaale eller bare ved at folde det paa den rigtige Maade. Men det var dog først, efter at have slugt alt læseligt om Flyvning, han kom i Nærheden af, at han kom ind i »Klubben« og fik fat paa en rigtig Tegning og noget Materiale at bygge af; med gode Raad fra Kammerater og Modelflyvebøger fik han virkelig sin første lille Model til at glide rigtig pænt. Det var noget helt andet end Papirmodellerne, men lidt skæv var den, saa da han en Dag var uheldig med den, og en større Reparation var nødvendig, gik den i Kakkelovnen, og han sparede sammen til en ny og større Model. Den tog Tid at bygge, da Lektierne m. m. ogsaa skulde passes, men heldigvis var han i Stand til at hjælpe Kammeraterne ved Højstartsnoren engang imellem, saa det smagte da altid af Flyvning.

Endelig var den færdig til Prøveflyvning, og pæn var den at se paa, — ja, nærmest smuk. Men det pæne gik nu hurtigt af den, for Trimningen forløb ikke uden Rifter og Smaareparationer; Lapperne gav ganske vist Bevis for, at den havde været brugt, men pynte gjorde de ikke.

Ved Eftersommerens store Stævne i »Klubben« skulde den vise, hvad den duede til; han var nok klar over, at den kunde flyve, men lidt Held vil man jo ogsaa gerne have i en Konkurrence. Og heldig var han. Ganske vist blev han kun Nr. 2, men da Nr. 1's Model fik Termik og forsvandt i de lyse Skyer paa den blaa Himmel, ja, da stod han og drømte sig med, baaret paa Luften, uden spærrende Grænser, over Land og Vand, — Flyveren i ham vaagnede.



Indrykket af

INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.



Københavns Sportsflyveplads



Overborgmester VIGGO CHRISTENSEN fremsætter en Række Udtalelser til FLYV om den projekterede Flyveplads i Brøndbyvester.

DET Udvalg, som Trafikministeriet har nedsat for at fremskaffe en samlet Plan for Flyvepladser i Danmark, har rettet Henvendelse til Kommunen og krævet, at Københavns Kommune skulde yde økonomisk Støtte til Bygningen af Kastrup Lufthavn. Magistraten ønskede imidlertid ikke at gaa ind paa en saadan Plan, men erklærede sig villig til at anlægge den ny Flyveplads for Privatflyvning.

Tanken er her at samle baade Skoleflyvning, Sportsflyvning og Taxifyvning, saaledes at Kastrup Lufthavn frigøres til Trafikflyvningen.

— Men hvornaar vil Københavns Sportsflyveplads blive færdig? dette Spørgsmaal har FLYV rettet til Overborgmester VIGGO CHRISTENSEN.

— Projektet til den nye Flyveplads i Brøndbyvester er allerede optaget paa Københavns Beredskabsplan, og der arbejdes med den byplanmæssige Side af Sagen, siger Overborgmesteren. Men derfra og til Udførelsen er der naturligvis et Spring..

— Skal det forstaas saaledes, at Planerne ligger meget langt ud i Fremtiden?

— Den nye Flyveplads er blandt de Ting, der ligger for, naar Kriegen er forbi. Vi har allerede nu Klarhed over den økonomiske Side af Sagen, ja vi ved ogsaa, hvad Flyvepladsen vil komme til at koste i Drift, men disse Tal er jeg selvfølgelig af mange Grunde afskaaret fra at oplyse. Og forøv-

Under Budgetforhandlingen i Københavns Borgerrepræsentation i December 1943 rejste General Ramm Spørgsmaalet om en Flyveplads for Nærtrafikken. Det gav Borgmester Sundbo Anledning til at oplyse, at saadanne Planer allerede blev behandlet i et Udvalg, og at det var Tanken at henlægge den nye Flyveplads til Brøndbyvester. Der var ikke længere derfra og til Byens Midte end fra Kastrup Lufthavn, og der kunde fra Brøndbyvester skabes bedre Forbindelsesveje end fra Kastrup. Senere har disse Planer udviklet sig positivt, og af de Udtalelser Overborgmester Viggo Christensen her fremsætter overfor FLYV fremgaar det, at Projekterne for selve Flyvepladsen og dens Bygninger allerede foreligger udarbejdede.

rigt vil Planernes Gennemførelse ogsaa være afhængig af de forskellige Forhandlinger, der skal føres, ogsaa med det Udvalg, som Staten har nedsat til Undersøgelse af Flyvepladsplanerne Landet over.

— Men Arealet er altsaa udvalgt?

— Jeg vil hellere sige det saaledes, at Arealerne er udpeget. De følger sig ind i Projekterne for alt det nye, der skal skabes omkring Brøndbyvester efter Krigen. Det drejer sig om betydelige Arealer, Flyvepladsen har faaet det Omfang, som Luftfartsteknikerne har stillet Krav om.

— Hvilken Tilknytning skal Staten have til den nye Flyveplads?



Københavns Overborgmester Viggo Christensen.

— Ingen efter de Planer, der foreligger. Flyvepladsen i Brøndbyvester er beregnet for Privatflyvnings forskellige Faser. Trafikflyvning skulde der ikke blive Tale om herfra.

— Er Flyvepladsens Bygninger, Hangarer, Klubhus, osv. ogsaa projekteret?

— Ja, i de Planer, der foreligger, er ikke alene selve Jordarealet men ogsaa Bygningerne beregnet, ellers vilde det ikke være muligt at konstatere Driftsomkostningerne ved den kommende Flyveplads.

— De ser maaske optimistisk paa Udsigterne for Planernes Gennemførelse?

— Jeg anser det — hvis der opnaas Enighed om de mange forskellige Spørgsmaal — for meget sandsynligt, at Flyvepladsen gennemføres, men jeg tilføjer, at der er Problemer, som skal løses forinden. Men Planerne foreligger altsaa som en Realitet, og hvis de Ting, der knytter sig til Projektets Gennemførelse, gaar i Orden, skulde Københavns nye Flyveplads ikke kun være en Hypothese.

Don Q.



Aktieselskabet

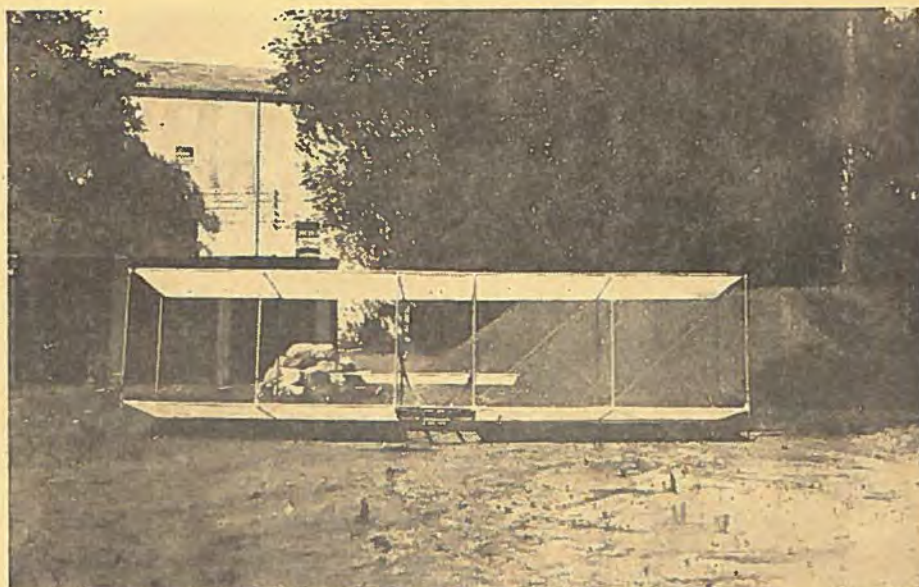
DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Efterlysning!

Modelflyveklubben FLIGHT leder efter et Byggelokale. Kan De hjælpe os, saa ring venligst til Palle Petersen, VA 5268 u.



Det gamle Svæveplan, som foretog de 10 Meter høje Hop i 1911.

Et Svæveplan fra Fortiden

Da Understellet var Apostlenes

Heste.

I Anledning af Dansk Svæveflyver Unions 10-Aars Dag har vi fra Inspektør Sigurd Tvede modtaget dette Billede af en Glider, som Indsenderen og en Kammerat, nu Driftsleder Thomas Thomsen, Brabrand, byggede i 1911 efter Tegninger fra det engelske Flyveblad Flight.

Som Understel brugte de unge Mennesker deres egne Ben, idet de hang i de frie Dele af Planbjælkerne i Underplanet.

Højden regulerede de ved at skyde sig frem og tilbage paa disse Planbjælker.

Forsøgene blev foretaget i Rungsted, hvor Terrainet dog ikke var særligt godt. Flyverne løb nedad Bakke med Glideren, mens et Par Hjælpere trak i 20 m lange Tove, der var fastgjort til Planspidserne. Det blev til 10 m høje Hop med paafølgende Landing, hvilket var ganske flotte Resultater for den Tids Svæveflyvere.

H. F.



Udkommer 1 Gang maanedlig

Pris: Kr. 7.20 pr. Aargang
60 Øre pr. Nummer + Porto

Kan bestilles hos

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

AKTIESELSKABET

VARDE STAALVÆRK

VARDE

STAALSTØBEGODS

- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

Praktisk Spil til Start af Svæveplaner

Af Oberstinde Harriet Førslev.

Vi har efterhaanden i Dansk Svæveflyver Union set mange forskellige mer eller mindre gode Spil til Start af Svæveplaner. Det er ikke meget galt, at vi her i Landet har lige saa mange Spil typer, som vi har Svæveflyveklubber. At en saadan



Et Støtteben er anbragt ved Vognens Forhjul.

Uensartethed i Materiellet er upraktisk, er givet, men naar det faktisk er saadan, skyldes det først og fremmest den Omstændighed, at Spillene som Regel kommer i anden Række, naar det gælder Anskaffelse af Materiel i Klubberne. I en nystartet Klub er det kun naturligt, at man først tænker paa Anskaffelsen af en Skoleglider. Hertil medgaar saa store Summer, at Spillet, som jo desværre i vort forholdsvis flade Land er lige saa nødvendigt, som det flyvende Materiel, skal laves saa billigt som muligt. En Wiretromle bliver monteret paa Baghjulet af en gammel Bil, en fingernem Mekaniker laver et Wirestyr noget i Retning af, hvad han har set i andre Klubber, og saa begynder Flyvningen.

Mange Klubber har haft bitre Erfaringer med Spil, der ikke var helt tiptop. Opklodsningen af det ene Bag-

hjul er omstændelig, og man spilder en Masse Tid paa den, dersom man f. Eks. paa Grund af skiftende Vindretning er nødt til at flytte Spil et Par Gange i Løbet af en Flyvedag, og et Wirestyr, der har den mindste Ska-vank, slider uforholdsmæssigt meget paa Wiren og bliver derfor altfor kostbar i det lange Løb, selv om Anskaffelsen var forholdsvis billig.

Det ideelle vilde selvfølgelig være, at Klubberne købte Spil af de anerkendte Typer, som f. Eks. Rhönsplet, men da disse Spil er temmelig dyre, maa vi nok indtil videre nøjes med de ombyggede Biler. Direktør Anton Fehr, Seniorklubben, har lavet et Spil, som virkelig er godt, bl. a. har han fundet paa en Opklodsningsmelode, som paa det varmeste kan anbefales til Klubberne. Den har vist sig at være driftssikker og umaadelig praktisk, hvilket Deltagerne i Bøtølejreren vil kunne bekræfte.

Som Kraftkilde er anvendt en Standard Buick 1927, hvis Motor har de fornødne Hestekræfter.

Erfaringen har vist, at et Differentiale ikke i det lange Løb kan holde til det konstante Slid, det er udsat for, naar man bruger det kendte Princip at løfte det ene Baghjul, hvorpaa Wiren er fastgjort.

Differentialet er derfor paa Seniorklubbens Spil blokeret ved at to Tænder paa de tre smaa Kryds-Tandhjul er svejset sammen ved Elektrosvejsning. Dette bevirker nogen Modstand i Styringen af Vognen, men da Vognen jo ikke skal køre ret meget, virker det ikke generende.

Opklodsningen af Baghjulene foregaar ved, at to kraftige »Ben med Sko« paa ved Hjælp af en lang skrueskaaren Stang, der drejes med et Haandsving bag paa Vognen, løfter Bagenden fri af Jorden.

Som Følge af at begge Baghjulene løber rundt under Brugen af Spillet,

I denne Artikel omtaler Oberstinde Harriet Førslev nogle af de Erfaringer, Svæveflyverne i den seneste Tid har høstet med de ombyggede Biler som Spil.



maa man huske, at Wiretromlen skal være dobbelt saa stor, som den skulde have været, hvis kun det ene Baghjul løb rundt og det andet stod stille under Optrækket.

Wiretromlen er fastspændt med Møtriker paa selve Fælgboltene og er meget let at afmontere.

Ideen til Wirestyringen er laant fra Rhönsplet. Wiren styres af 5 hærde- de Staalruller, der løber i Kuglelejer. Den øverste og forreste Rulle, der skal staa for det største Slid, er gjort særlig stor. De tre Ruller har vandret og de to har lodret Akse. Staalrullerne er monteret saa tæt sammen, at Wiren kun har nogle faa mm Spillerum, hvorfor Wiresaksen i givet Fald ikke kan undgaa at fange og klippe Wiren.

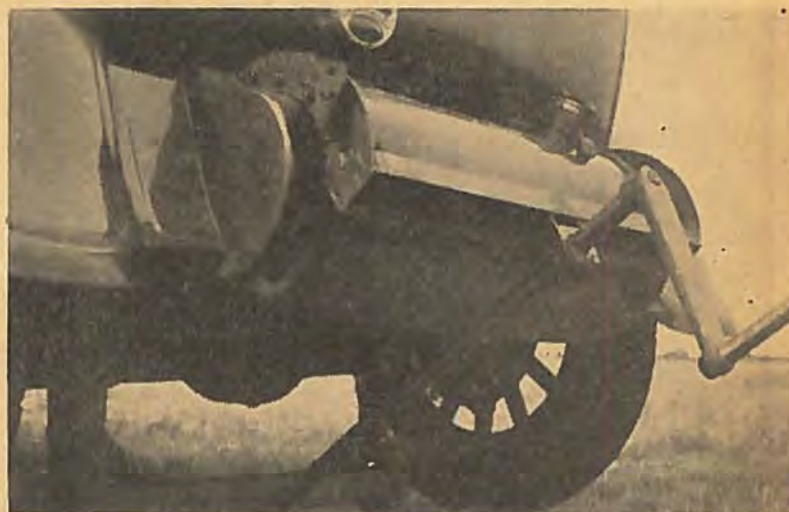
Saksen er baade fjederbelastet og vægtbelastet, og bevæger sig i et Trykrulleleje. Samtlige Kuglelejer i Staalrullerne er saaledes indkapslede, at de kun skal smøres een Gang hver Sæson. Den yderste Ende af Bjælken, hvorpaa Wirestyringen er fastgjort kan under længere Transport tages af, ved at man løsner tre Bolte.

Et Støtteben, der dog ikke er strengt nødvendigt, sættes under Wirestyringen for at forhindre Forvognen i at fjedre under Optrækket.

For at give Spilføreren Mulighed for at regulere Gastilførselen jævner under Optrækket, er der foruden Fodspeder paamonteret et stort Gashaandtag (fra en Flyvemaskine).

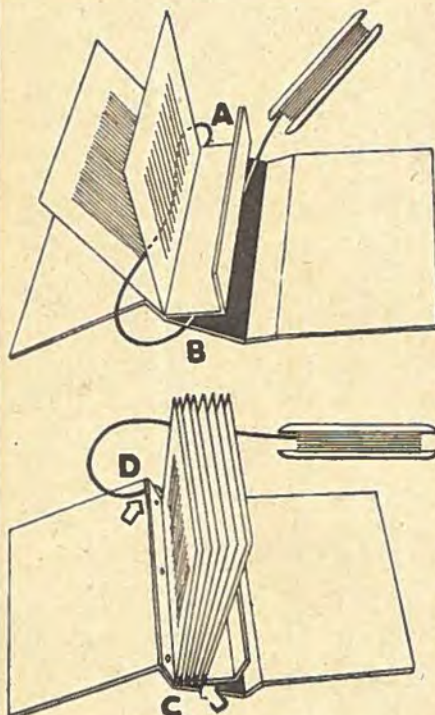
Paa to Minutter kan to Mand gøre Spillet klar til Start.

Harriet Førslev.



Ved Hjælp af Haandsvinget løftes Vognens Bagende hurtigt fri af Jorden.

FLYV's SAMLEBIND



**Hurtig Indheftning
- Let Oplukning**

PRIS Kr. 3.25

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

Faas i enhver Boghandel eller fra
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60
København V.

BØGER OM FLYVNING

Ulf Ramm-Erichson, Modernt stridsflyg, NY UDGAVE, hft. Kr. 9.00, indb. Kr. 12.00.

Den mest omfattende Bog om Flyvemaskinetyper, der hidtil er udkommet. 247 Sider med Billeder og Data af alle Landes Flyvemaskiner.

Saa flyver vi, Kr. 8.50.

Dansk Motorflyver Unions Lærebog i Flyvning, som anvendes ved et teoretisk Kursus. Ogsaa til Selvstudium er denne Bog velegnet.

Svæveflyvning: Red. af H. Wolff og S. A. Dalbro, Kr. 5.85. Tilrettelagt paa en let tilgængelig Maade, som gør Bogen lige velegnet til Selvstudium og Undervisning.

Hugosson, Praktisk Handledning för Segelflygare, hft. Kr. 7.00, indb. Kr. 10.00.

Steen Steensen, Hangarskibe, hft. Kr. 8.00.

Foltmanns Flyvebog, hft. Kr. 4.75, indb. Kr. 6.25.

Fortæller om Flyvemaskinens Anvendelse i Krig og Fred og om dens mange forskellige Præstationer.

Robert A. Winston, Styrflyver, Kr. 4.75.

En amerikansk Flyvers spændende og livligt fortalte Beretning om Uddannelsen i Amerika.

Hans Ostelius, Kendte Flyvemaskinetyper, Kr. 5.85.

2. Bind af »Det moderne Luftvaaben« med mange nye Flyvemaskinetyper.

A. Nordberg, Med flygambulansen til fjälls, Kr. 10.20.

Illustreret med interessante Billeder fra Lappernes Liv paa Fjældet og deres Vandringer til Flyveambulancen.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger om Flyvning ekspederes.

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - København V. - Telf. Central 13.404

C. FERSLEW & Co.s FORLAG
KØBENHAVN



PRIS KR.

2.50

... uundværlig
for enhver
flyveinteresseret

Lommebog for Flyvning

En elegant Lommekalender med praktisk og oplysende Indhold om Flyvning: Motorflyvning - Svæveflyvning - Modelflyvning samt alle andre i Lommekalendere almindeligvis forekommende Oplysninger.

Faas hos

FLYV's FORLAG Vesterbrogade 60 - København V.
eller hos Deres Boghandler.

Luftfartsforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartsforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Industribygningen og i Lufthavnen.

Hastighed er paa 325 km T. Dens Fuldvægt er 2.452 kg.

Westland Whirlwind er en af de nyeste kraftigt bevæbnede, tomotorede Jagere. Hele Bevæbningen, som bestaar af fire Stk. 20 mm Kanoner, er anbragt forude i Kroppen. Whirlwind, som endnu staar paa den hemmelige Liste, har baade været anvendt som Natjager og til Angreb mod Maal paa Jorden. Den er udstyret med to Rolls Royce Peregrine-Motorer hver paa 885 HK, og ifølge tyske Kilder skal dens Hastighed i 5000 m være 570 km/T. Den har en Besætning paa 2 Mand.

Kæmpervindkanal i Kalifornien.

Paa Moffet Field i Kalifornien findes der nogle kæmpemæssige Flyvelaboratorier, hvor man bl. a. har udspekuleret nogle af Verdens hurtigste Jagere. Her findes ogsaa Verdens største Vindkanal, som kan

Af
Kaptajn
John
Foltmann

Toetages Luftlinere.

Boeing-Fabrikerne er allerede i Gang med at konstruere en civil Udgave af de store firemotorede Bombeluftfartøjer B-29. Bomberefterfølger bliver ligeledes firemotoret, og dens Dimensioner og Vægt kommer til at svare til Typen B-29. Kroppen bliver indrettet med to Etager med en Trappe imellem.

Seksbladede Propeller.

Efter at Flyvemotorerne er kommet op paa 2000 HK og derover, vil man faa Propeller med seks Blade at se. Det er bl. a. Meningen at anvende seksbladede Propeller til de amerikanske Allison-Motorer.

Trafikflyvemaskiner i U.S.A.

Til Brug for den indenlandske Lufttrafik i U.S.A. fandtes der i 1944 ialt 242 Trafikflyvemaskiner. Dette er betydeligt mindre end i 1942, hvor der fandtes 350 Trafikflyvemaskiner; Reduktionen skyldes, at Militæret har lagt Beslag paa en hel Del Maskiner.

Hvordan skal Fremtidens Flyvemaskine se ud?

De amerikanske Bellanca-Fabriker har spurgt et Par Tusinde af Flyvetidsskrifternes Læsere om, hvordan de mener den ideelle Privatflyvemaskine bør se ud. Resultatet af dette Rundspørge er blevet, at Flertallet vil have et lavvinget Monoplan med trehjulet Understel, hvis Hjul skal kunne udskiftes med Pontoner. Luftfartøjet skal kunne rumme fire Personer, og Prisen skal ligge imellem 1500 og 3000 Dollars. Det skal være bygget af Metal og være udstyret med en luftkølet Motor, som giver det en største Hastighed paa mellem 225 og 280 km/T og en Marchhastighed paa 200—240 km/T. Luftfartøjet skal kunne medføre Benzin til mindst 800 km's Flyvning.

»Kendte

Flyvemaskinetyper».

Blandt de tres Flyvemaskiner, som Hans Ostelius omtaler i sin nye Bog »Kendte Flyvemaskinetyper«, er de to engelske Typer Miles Master og Westland Whirlwind, begge meget karakteristiske for hele Udviklingen.

Master'en er en Skoleflyvemaskine,



Westland Whirlwind er en usædvanlig kraftig bevæbnet tomotoret Jagermaskine med ialt 1750 HK.



Miles Master, der bruges som Skolemaskine for Jagerflyvere, virker suveræn i Luften.

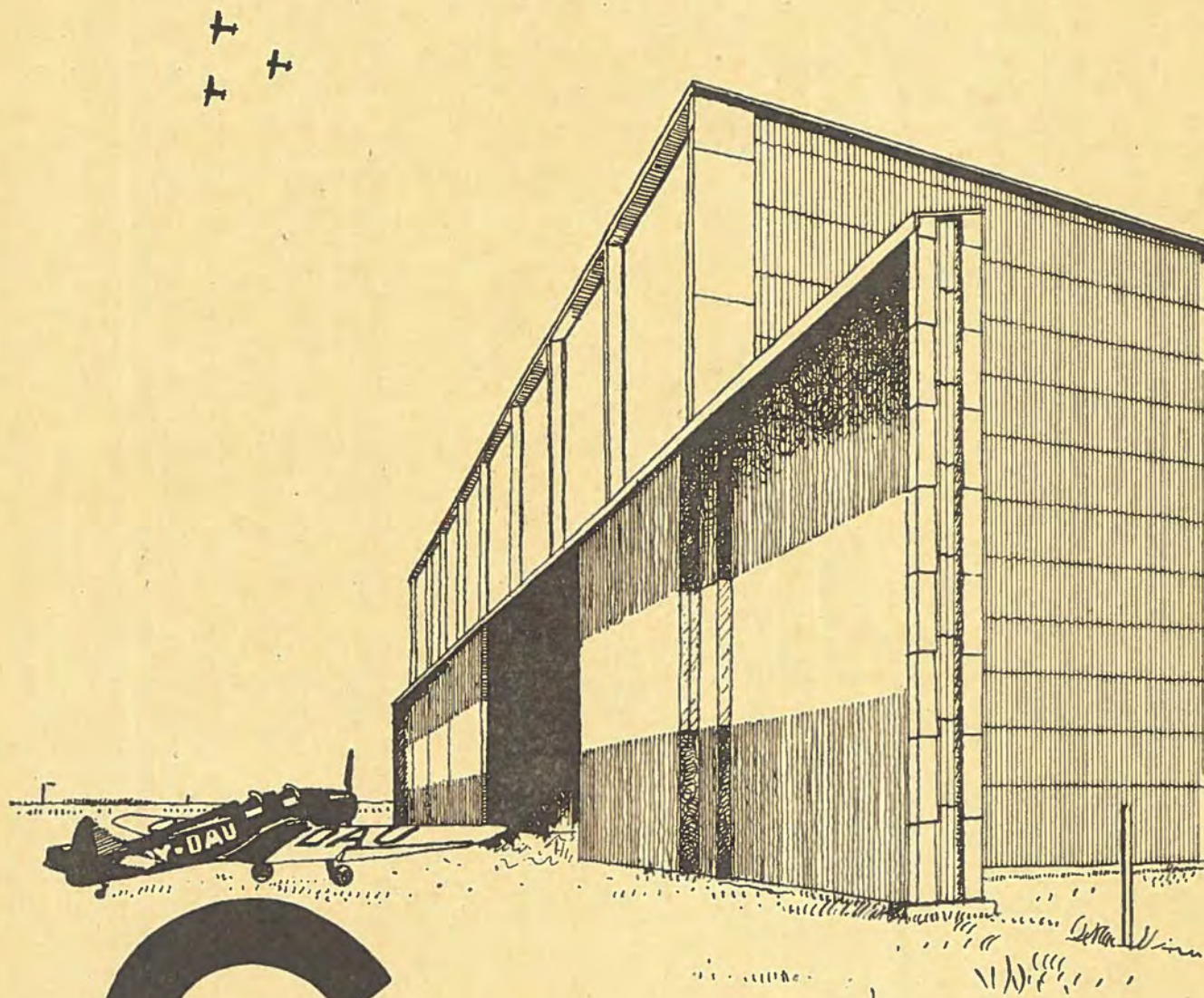
som anvendes til Uddannelse af Jagerflyvere. Det er et to-sædet lavvinget Monoplan, bygget af Træ. Motoren er ikke helt almindelig for en Skoleflyvemaskine; den er nemlig paa over 800 HK. I nogle Typer er anvendt en Bristol Mercury XX paa 870 HK, og i den sidste nye Type, Master III, sidder en 820 HK. Pratt & Whitney Twin Wasp Junior. Dens



rumme en Flyvemaskine med en Spændvidde paa indtil 57 m.

Blandt de værdifulde Detailler, som er blevet til i disse Laboratorier, skal nævnes en selvstabiliserende Styreanordning til Dykbombere samt en Anordning til Forhindring af Isdannelse. Denne Anordning har faaet en meget udbredt Anvendelse i det amerikanske Luftvaaben.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



CEMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG
SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. * C. 3785



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt åbent daglig Kl. 15.30—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68^o o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION
Formand: Murermester H. A. Ehlers, S. Stationsvej 36, Slagelse. Tlf. Slagelse 354.
Sekretær: Propagandachef Max Westphall, Vesterbrogade 1, Kbh. V. Tlf. Central 8800.
Kasserer: Maskinist K. Videbæk Kjeldfort, Vesterbrog. 36, Kbh. V. Tlf. Eva 3912. Postkt. 25521.

DANSK MODELFLYVER UNION
Formand: K. Flensted-Jensen, Kappelvej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Ove Hønsson, Olesvej 21, Holte. Telf. Frederiksdal 6169.

Nye Medlemmer i D.K.D.A.S.:

stud. jur. Bent Andersen.
Otto Ellert.
stud. arch. Bjarne Bech.
Flyvemekaniker M. Mortensen.

Livsvarligt Medlem:

Bagermester C. I. Jensen, Aarhus.

*

Aeronautisk Junior Klub.

Søndag den 7. Januar Kl. 10,00 pr. møder vi paa Polyteknisk Lærestanstalt, Sølvgade 83.

Kaptajn John Foltmann vil fortælle os om »Luftrejser« og ruller derefter en meget interessant Flyve-Film.

Iøvrigt har vi fastsat Foraaret 1945's Program saaledes, at vi møder om Søndagen i Tiden Kl. 10,00—12,00.

Dagene bliver: 11. Febr., 11. Marts, 8. April og 13. Maj. Kan I indrette jer derefter, og kan I fortsat fortælle Kammeraterne, hvad A.J.K. er og vil og dermed agitere for Tilgang, saa kan vi, med bedste Haab om det nye Aar, ønske alle A.J.K.'erne et »Glædeligt Nytaar«.

s.a.d.

A. J. K.
Ledelsen.

„KRATMO“ 10 Benzinmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.
Arbejdstegninger til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.
Uforarbejdede Dele til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.
Færd. Tændspoler - Stempelringe - Propeller.
Alle Dele til omgående Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

SPORTSFLYVEKLUBBEN.

Lørdag den 16. December havde Klubben Diplomfest som Afslutning paa sit hidtil største Teorikursus. 110 havde deltaget i de afsluttende Prøver, der for første Gang omfattede baade Diplomprøve for Motorflyvere og den officielle Prøve for Statens Luftfartstilsyn for Svæveflyvere til »Overlandcertifikat«.

Ingeniør Ø. Fastner »Sportsflyvernes Svæveflyveklub« bestod Prøven med Udmærkelse og modtog af Formanden for »Det kongelige danske aeronautiske Selskab«, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, der glædede os med sin Nærværelse, et Par smukke Præmier udsat af D.K.D.A.S. og »Det Danske Luftfartselskab«. Ogsaa til en Række andre var der smukke Præmier fra D.K.D.A.S., D.D.L. og »Berlingske Tidende« samt fra en anonym Kursusdeltager nogle smukke Ekstrapræmier.

Blandt Motorflyverne placeredes Nr. 1, 2 og 3 saaledes: Werner Mathiesen, Bent Andersen og Arne Christensen.

Det blev en meget livlig Aften med mange baade interessante og morsomme Taler og det kunde naturligvis ikke undgaa, at man kom ind paa det aktuelle »Samlingsspørgsmaal«, som viste sig at have udelte Tilslutning fra alle Sider.

Aftenen blev afsluttet med et Par Flyvefilm og Lodtrækning om 2. Serie af Klubbens Opsparingspræmier. Lodtrækningen blev ledet af Overflyveleder Sven-Aage Dalbro og trukket af Komtesse Warvar Armfelt, der netop havde bestaaet Svæveflyverprøven som en fin Nr. 3 af 48. De heldige, der har faaet Præmierne udleveret, er:

Kr. 500,00 — Erik Olsson, Flyvejournal Nr. 235.
Kr. 100,00 — Georg Tholsgaard Pedersen, Flyvejournal Nr. 279.
Kr. 50,00 — Aksel Olesen, Flyvejournal Nr. 224.
Kr. 50,00 — Otto H. E. Andersen, Flyvejournal Nr. 273.
Kr. 50,00 — Poul Lauridsen, Flyvejournal Nr. 216.

Vi haaber i Begyndelsen af Februar at kunne starte et nyt Teorikursus og ønsker hermed saavel vore gamle Medlemmer som de nye Medlemmer

GLÆDELIG NYTAAR.

BESTYRELSEN.

Resultater fra Sportsflyveklubbens Svæveflyvekursus.

Paa det teoretiske Svæveflyvekursus, som Sportsflyveklubben var saa venlig at arrangere i Forbindelse med dens eget teoretiske Kursus, har 37 af de 48 Deltagere, der var indstillet til Eksamen, bestaaet denne. Som Nr. 1 bestod Ingeniør Ø. Fastner, Sportsflyvernes Svæveflyveklub, Nr. 2 var Revisor B. Elvang, Seniorklubben, Nr. 3 Komtesse Warva Armfelt, Seniorklubben, Nr. 4 E. C. F. Moe, Sportsflyvernes Svæveflyveklub og Nr. 5 Ingeniør H. Christiansen, Seniorklubben. Ved Sportsflyveklubbens Diplomfest fik de af de 37 Kandidater, der var mødt, deres Eksamensbevis overrakt, og de tre første ovenikøbet smukke Bogpræmier.

Til Orientering skal det nævnes, at det er Statens Luftfartstilsyn, der alene har bedømt Opgaverne og udstedt Eksamensbeviserne, der har Gyldighed i et Aar som teoretisk Prøve til Svæveflyvercertifikatet.

H. F.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

Ved Aarsskiftet.

DET Aar, der er gaaet, har, som sine nærmeste Forgængere, været behæftet med Restriktioner for vor Sport. Jeg tænker her særligt paa Kammeraterne i Jylland og paa Fyn. Disse har kun for en ringe Del kunnet udøve Svæveflyvning, for største Parten slet ikke. Vi her paa Sjælland har haft det betydeligt bedre, selvom vi har maattet nøjes med Flyvning i begrænset Omfang.

Mit store Ønske for Medlemmerne under DANSK SVÆVEFLYVER UNION er, at det nye Aar vil bringe os Lykke til, at vi kan dyrke vor Sport under større, bedre og friere Former over hele Danmark.

Til Slut beder jeg Unionens Medlemmer modtage mine bedste Ønsker i Anledning af Aarskiftet.

Med Hilsen

H. A. Ehlers.

*

En ny Modelflyveklub.

PAA DANSK MODELFLYVER UNION's Generalforsamling den 6. August 1944 vedtoges det, at Bestyrelsen skulde arbejde for Optagelse af direkte Medlemmer af D.M.U. Efter Forhandlinger med D.K.D.A.S. kom man imidlertid til det Resultat, at en saadan Fremgangsmaade vilde være uheldig, da der dermed blev slaaet et Skaar i D.M.U.'s Karakter af Union mellem Klubber, og derfor er der i Stedet startet en ny Klub, Modelflyveklubben »Progress«. Denne Klub optager Medlemmer fra hele Danmark, og der er ingen Tvivl om, at Unionen vil kunne faa mange Medlemmer gennem en saadan Klub ikke mindst saadanne, der gerne vil være med til at støtte D.M.U.'s Arbejde.

Den tidligere Pressesekretær i DANSK MODELFLYVER UNION, Helge Gamst, har indvilget i at fungere som Formand, Sekretær og Kasserer for Klubben, som hermed være anbefalet. Alle Henvendelser bedes rettet til: Helge Gamst, Sdr. Allé 23, II., Valby.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarl. overf. Pressel.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Red.-Sekt. Povl Westphall,
Hillerødsgade 84, Tlf. Taga 6003



Lockhead „Ligthing II“
Skala 1:50 Byggesæt 3,85 Kr.
Consolidated Liberator
Skala 1:100 Byggesæt 3,45 Kr.
Svensk Jager J 22
Skala 1:50 Byggesæt 2,25 Kr.
„SKALA“
Th. Nielsensgade 39 . Herning

FLYV's nye Præmiekonkurrence

Hver Maaned vil FLYV bringe en Krydsordsopgave, hvor Førstepremien er den berømte amerikanske Bog, Rob. A. Winston, Styrteflyver, og 2. Præmie er Lommebog for Flyvning 1945.

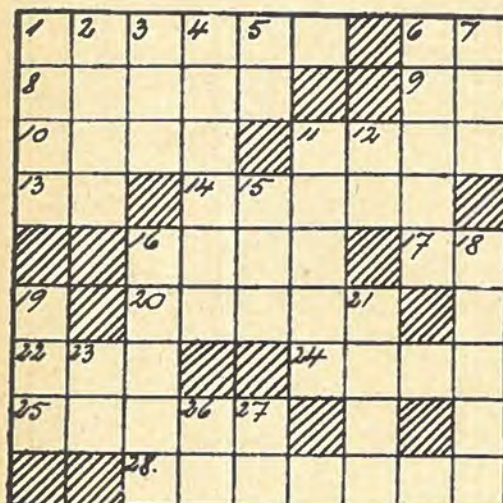
Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Forklaring:
Vandret:

1 Flyvemaskintype. 6 Forkortelse. 8 Krigsfartøj. 9 Flod. 10 Let. 11 Sødestof. 13 Forkortelse. 14 Vind. 16 Spartakong. 17 Maalfork. 20 Drøvtygger. 22 Kurs. 24 Kunstflyvning. 25 By. 28 Fortolkning.

Lodret:

1 Uroligheder under jævn Flyvning. 2 Fugl. 3 Stopper. 4 Sø. 5 Biord. 6 Flyvemotode. 7 Signal. 11 Drengenavn. 12 Kemisk Tegn. 15 Frostlag. 16 Flittig. 18 Plante. 19 Fri. 21 Bosted. 23 Dekoration. 26 Udraab. 27 Bliver.



Navn: _____

Adresse: _____

FLYV's Spørge-Rubrik

★

Besvaret af
Aeronautisk
Selskab

Om Benzinmotorer til 7 Kr. De bedes venligst sende mig Benzinmotorer til 7.75. Og hvis De har nogle Benzinmotorer større, eller kan give Oplysninger om, hvor de kan faas, bedes De venligst besvare mig.
Villy Nielsen.

Svar: Man kan ikke faa en Benzinmotor for Kr. 7.75. Prisen for denne ligger omkring 150 Kr. De har antagelig set en Annonce om Bogen: Felgiebel, Benzinmotoren für Flugmodelle, denne koster Kr. 7.75, men kan ikke faas for Tiden.

★

Hvad er de officielle Rekorder? — Vi er nogle Kammerater, der i den sidste Tid har diskuteret, uden Udsigt til Enighed, om de danske Rekorder for Modelflyvning og Svæveflyvning. Kan FLYV give os de rigtige Oplysninger?
M. V. i Holstebro.

Svar:

Vi vilde gerne her bringe en komplet Rekordliste, men maa i denne Omgang henvise til Omtale heraf i FLYV's Spalter. Se f. Eks. Nr. 11—1944, Side 217, Nr. 9—1944, Side 181 og 182 for Modelflyvnings Vedkommende. Og Svæveflyverrekorder herhjemme har vi endnu ikke de helt store. Vi skal ved første Lejlighed bringe hvad vi har.

★

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

Knud Flensted-Jensen:
BYG SELV - LÆR ANDRE
Kr. 4.75
faas fra FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - København V.

AERO SPORT NYHEDER

5 aktuelle

Skalabyggesæt 1:50

North American Mustang Kr. 2,15
Mitsubishi S-00-3..... - 2,10
Bristol Beaufighter..... - 3,35
Hawker Typhoon..... - 1,95
Lockhead Lightning... - 3,15
samt 13 andre Skalamodeller.

★

Indsend 30 Øre i Frimærker og De faar tilsendt vort 1945 Katalog med den nye

»STAR-SERIE«
af Svævemodeller,

konstrueret af stud. tech. Rick. Jensen, hvis Navn er en Borgen for disse Modellers Kvalitet.

»AERO SPORT«
JUNGGREENSVEJ 8
ODENSE

KUPON

LOMMEBOG FOR FLYVNING Kr. 2.50
bedes sendt. Beløbet følger i Frimrk./bedes opkr.

NAVN _____

ADR _____

Til FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.



Mitsubishi s-00
ZERO

SKALA 1:50
Spændvidde 240 mm

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning, Byggeanvisning, Sandpapir, Traad m. m.

Krop, Vinge m. v. er kontursavet, saa kun en Kniv skulde være nødvendig til Bygningen.

Dansk Modelflyveindustri
Brogade 6-8 . Odense



SHELL

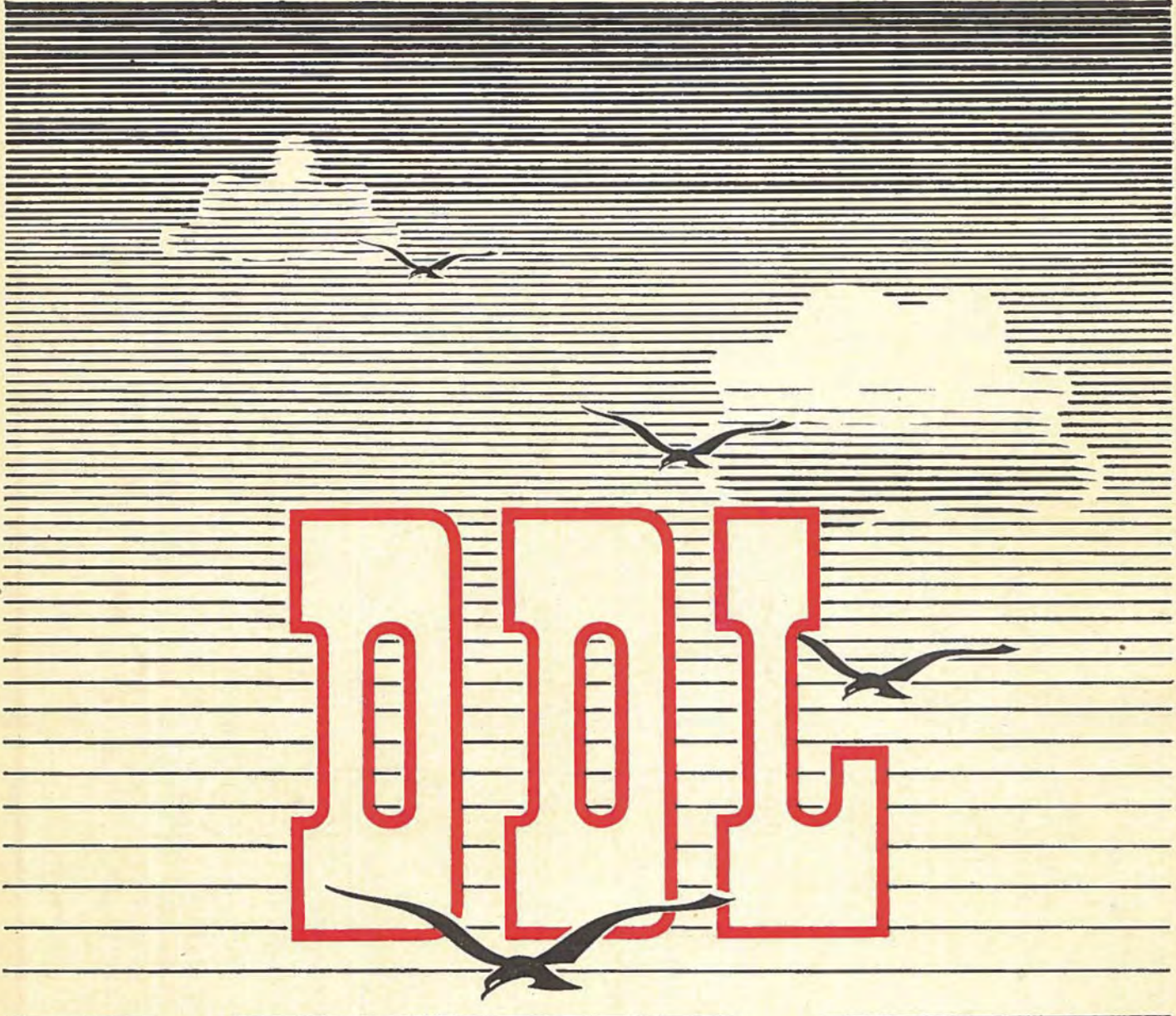
AVIATION SERVICE



^A/_s DANSK SHELL

SHELL-HUSET

KØBENHAVN V.



100



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S

-Verdens ældste-

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 · Kbhvn. V.
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 2

1945 - 18. Aarg.

PRIS 50 ØRE

Læs i dette Nummer:

Artiklen af Direktøren for
Luftfartsvæsenet
KNUD GREGERSEN
om Danmarks Flyvepladser
efter Krigen. — 6 Lufthavne
og 30 offentlige Landings-
pladser rundt om i Landet.

ALLEBERG

— en Artikel om svensk
Svæveflyvnings Højborg

Ved Oberstinde Harriet Førslev

Nyt fra hele Verden

Af Kaptajn John Foltmann

ANDEMODELLER

Af Svend Petersen

FLYV's

Præmiekonkurrence

De første Vindere

Spørgerubriken

Besvaret af D. K. D. A. S.

VERDENS NYESTE TRAFIKFLYVEMASKINER

omtales i en Artikel paa Side 24—25.
Her er et Billede fra Indflyvningen af
en DC-4 med Plads til 42 Passagerer
og 5 Mands Besætning. Den store
Maskine, hvis Vægt er 32 Tons, flyver
her med kun to af sine fire Motorer.



„CELOSE“

(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



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vinge-
fang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger
konstrueret efter Aerodynamikkens Love.
Den udnytter Danmarks Vindkraft og
sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/s

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 2

Februar 1945

18. Aargang

Den offentlige Støtte —.

DE Udtalelser Folketingsmændene Ole Bjørn Kraft og H. Hedloft-Hansen fremsatte i FLYVs Januar-Nummer har vakt adskillig Opmærksomhed. Overalt i Landet har Dagspressen citeret og kommenteret de to Politikeres positive Udtalelser om Statens Stilling til dansk Flyvning i Fremtiden. Enigheden om, at Staten efter Krigen bør støtte dansk Privatsflyvning er udelte. Naturligvis kan man ikke idag have nogen Mening om Formerne endelige Omfanget af denne offentlige Støtte. Men man kan vel gaa ud fra, at Statssubventionerne til den idrætslige Del af dansk Flyvning gives til generelle Opgaver som Instruktør-uddannelse, Materielindkøb og Billiggørelse af Undervisningen. Et Fingerpeg for den fremtidige Statssubstøtte ligger maaske i de Tilskud, Staten i 1939 ydede Svæveflyveunionen til Indkøb af Materiel. Den Betragtning kan vel ogsaa anstilles, at Staten vil følge Linier, der er afprøvet i beslægtede Tilfælde.

Først og fremmest er det dansk Flyvnings aktive Ungdom, der har Brug for Statens hjælpende Haand. Det er den store Skare af unge Modelflyvere, som har Brug for Støtte til Undervisning og Materiel. Danske Svæveflyvere har haardt Brug for at faa oprettet en permanent Skole med det nødvendige Antal Instruktører og tidsvarende Materiel. Motorflyvningen kan Staten hjælpe paa mange Omraader, ved Udarbejdelsen af ensartede Uddannelsesregler til Billiggørelse af Undervisningen, Præmier ved Certifikater og Støtte til Materielindkøb.

Formentlig vil Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab faa en særlig Opgave som Formidler af den Statssubstøtte, der skal fordeles til Klubberne, fordi DKDAS som Centralorgan for Flyvningen af administrative Grunde er prædestineret til at løse denne Side af Sagen i Samarbejde med de bevilgende Myndigheder.

FLYV.

Danmarks Flyvepladser

efter Krigen —

Af Direktøren for Luftfartsvæsenet KNUD GREGERSEN

I denne Artikel fremkommer Direktøren for Statens Luftfartsvæsen, Knud Gregersen, som er Formand for Udvalget, der for Tiden behandler Spørgsmaalet om Danmarks kommende Lufthavne og Flyvepladser. med nogle overordentlig interessante Oplysninger om de Lufthavnsforhold, der i Øjeblikket er i Støbeskeen. Direktør Gregersen fortæller, at foruden de 6 Lufthavne i København, Aalborg, Esbjerg, Odense, Aarhus og Rønne, bliver der skønmæssigt Tale om Anlæg af 30 offentlige Landingspladser.

DEN civile Luftfart, der var i saa rivende Udvikling i Tiden inden Verdenskrigens Udbrud, har jo praktisk talt siden da ligget stille. Vi havde her i Danmark lige naaet at faa vor nye Lufthavnsbygning paa Kastrup færdig og havde den Fornøjelse at præsentere Bygningen for den internationale Luftfartskommission, »C. I. N. A.«, som holdt sit Aarsmøde, — det sidste der har været holdt indenfor Kommissionen —, her i København, lige inden Krigens Udbrud. Jeg var Konferencens Præsident, og jeg husker de mange Lovord, der fra alle Udlændinges Side lød over Bygningen og i det hele over Kastrup Lufthavn.

Vi er imidlertid klar over, at der venter Civilluftfarten en mægtig Udvikling efter Krigen, og vi har indenfor Luftfartsvæsenet søgt at udnytte denne Pause, som desværre er blevet længere end ventet, til at forberede os paa at kunne imødekomme de Krav, der vil blive stillet, naar den civile Luftfart igen med fuldt Drøn sætter ind efter Krigen.

Vi er igang med at udarbejde Projekt til Udvidelse af Hovedbygningen paa Kastrup Lufthavn og Opførelse af en Værkstedshangar med tilhørende Værkstedsbygninger og af en Driftshangar og en Varmecentral, fælles for Havnens Bygninger.



Luftfartsdirektør Knud Gregersen.

Vi er endvidere ifærd med at undersøge Mulighederne for en bedre Trafikforbindelse mellem Byen og Havnen, idet den nuværende Forbindelse ad Amagerbrogade jo er ret utilfredsstillende, idet Gaden er ganske overtrafikeret.

Endelig er vi igang med at udarbejde en samlet Plan for det Antal offentlige Flyvepladser, der kan tænkes at ville blive Behov for efter Krigen.



SVENSK flygtidning

Udkommer 1 Gang maanedlig

Pris: Kr. 7.20 pr. Aargang
60 Øre pr. Nummer + Porto

Kan bestilles hos

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge



Aktieselskabet
SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors
Telefon 109



Kontoret i København
H. C. Ørstedesvej 28 C - V
Telf. Central 11.593

Det gælder jo om her baade at tage Hensyn til den Trafik, der kan ventes og som det gælder om at bestride og være med i, og paa den anden Side ikke overvurdere Udviklingen og bygge Flyvepladser, som der ikke vil være Behov for. Vi har søgt at skaffe os de fyldigst mulige Oplysninger om den Lufttrafik, der ifølge Meddelelse fra Udlandet tør regnes med efter Krigen, og vi har derefter skønnet over, hvilke offentlige Flyvepladser, vi mener at der vil blive Brug for. Vi har sondret imellem offentlige Landingspladser, altsaa Flyvepladser, der fortrinsvis er bestemt til Privatflyvning, Taksiflyvning, Skoleflyvning og anden forretningsmæssig Flyvning, og Lufthavne af Kl. B, d. v. s. saadanne offentlige Flyvepladser, som er tænkt trafikeret af faste, regelmæssige indenlandske Luftruter samt endelige Lufthavne af Kl. A, d. v. s. Lufthavne, der tænkes trafikeret af faste, internationale Luftruter. Foruden København har vi ikke ment, at der indtil videre vil kunne ventes etableret Ruter paa Udlandet paa andre Lufthavne end Lufthavnen ved Aalborg, der jo er saaledes beliggende, at der, som Tilfældet var før Krigen, vil kunne ventes etableret Ruter paa Norge og muligvis Ruter paa Sverige, evt. Skotland.

Hvad angaar Lufthavne af Kl. B,



Flyvningens Billedbog

med et Væld af interessante Billeder for alle flyveinteresserede.

Kr. 2.50.

Dansk Flyvelitteratur gennem 160 Aar

med en samlet Fortegnelse

Kr. 0.50.

Kan faas fra Forlaget ved Indsendelse af Beløbet i Frimærker eller ved Indbetaling paa Postkonto 60350.

Forlaget **LUFTSPORT**
Læssøgade 113, Odense.

mener vi, at der foruden Pladsen ved Aalborg, og naturligvis Kastrup, vil kunne blive Behov for Flyvepladser ved Aarhus og Esbjerg, hvor der jo i Forvejen findes en Flyveplads. M. H. t. offentlige Landingspladser har vi ment, at paagældende By maa have en vis Størrelse for at kunne afgive det fornødne Klientel, der vil kunne motivere Anlægget af en saadan offentlig Landingsplads. Skønmæssigt vil det dreje sig om ca. 30. Der er dog ogsaa Byer, f. Eks. Skagen, hvor der, uanset at Byen ikke er særlig stor, vil kunne ventes et saat stort Besøg af Flyvemaskiner, i hvert Fald under Badesæsonen, at det vil kunne motivere Anlægget af en offentlig Landingsplads.

Medens offentlige Landingspladser jo kun vil have lokal Betydning og derfor maa bekostes af vedk. Kommune uden Tilskud fra Staten, bortset fra Tilskud fra de Beskæftigelsesmidler, hvorover Staten råder, stiller Sagen sig noget anderledes for de offentlige Lufthavne, d. v. s. de offentlige Flyvepladser, som er Udgangspunkt eller Endepunkt for faste, regelmæssige Luftruter, og som derfor har Betydning for Landets Trafiknet i dets Helhed. Naar man tager med Flyvemaskine til Aalborg el. Aarhus, er det jo for manges Vedkommende ikke alene for at komme til Aalborg el. Aarhus, men for derfra at kunne tage videre med Bane el. Bil til Lokaliteter i den paagældende Landsdel. Vi mener m. a. Ord, at en Luftfartsforbindelse til Aalborg fra København vil være af Betydning for Forbindelsen til hele Nordjylland, en Luftrute til Aarhus for Forbindelsen til Midtjylland, en Luftrute til Esbjerg for Forbindelsen til Vestjylland og Nordslesvig, en Luftrute til Odense for hele Fyn og en Luftrute til Rønne for hele Bornholm. Det er derfor naturligt, synes jeg, at Staten yder et passende Bidrag, d. v. s. at Merudgiften ved Anlæg af Lufthavn fremfor Anlæg af en offentlig Landingsplads deles i et passende Forhold mellem Staten og Kommunen, men disse Spørgsmaal, om Staten el. Kommunen skal anlægge og drive de 5 Lufthavne, der her er Tale om, samt i hvilket Forhold Staten bør deltage i Udgiften, er for Tiden Genstand for Behandling i et Udvalg, for hvilket jeg har den Ære at være Formand, og som endnu ikke har afgivet Betænkning.

Knud Gregersen.

Eftertryk forbudt.

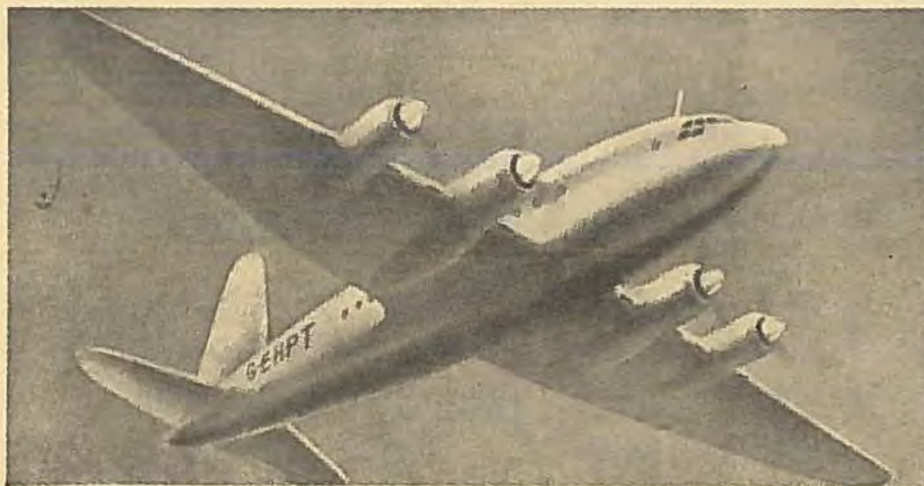
Af Kaptajn John Foltmann.

»Den flyvende Fæstning« som Trafikflyvemaskine.

Svenska Aeroplan AB har som bekendt for Aero transports Regning foretaget en Ombygning af nogle »flyvende Fæstninger« (Boeing B-17), idet et stort Rum agterude er blevet indrettet til 14 Passagerer. Mellem Førerrummet og Passagerafdelingen er der et stort Lastrum, som kan tage ca. 3000 kg Gods. Paa hosstaaende Billede ses den nye Trafikudgave af B-17.

800 KILOMETER I TIMEN.

Den amerikanske Flyvemaskinekonstruktør Glenn Martin har udtalt, at Trafikflyvemaskinerne i en ikke allfor fjern Fremtid kommer til at flyve med Hastigheder paa ca. 800 km/T. Han sagde videre, at de Transportflyvemaskiner der nu anvendes, maa erstattes af nyere Typer, som sikkert igen vil være forældede i Løbet af 5—8 Aar.



NY ENGELSK TRAFIKFLYVEMASKINE.

Blandt de første Trafikflyvemaskiner, som vil blive sat ind paa de engelske Luftruter, er en ændret Udgave af den engelske Fjernbomber Handley Page Halifax, som i sin nye Skikkelse faar Typebetegnelsen H. P. 68 Hermes. Luftfartøjet bygges af Handley Page-Fabriken i Cricklewood. Maskinen kan rumme 50 Passagerer. Dens Data er følgende: Største Hastighed 480 km/T, Marchhastighed 385 km/T; Rækkevidde 3.200 km.

Motorerne er fire Bristol Hercules, hver paa 1675 HK. Maskinen er udstyret med Trykkabine til Flyvning i større Højder. Serieproduktionen af denne ny Trafiktype skal allerede være i fuld Gang.

Ny Flyvebenzin.

FLYVEBENZIN med højt Oktantal har i de senere Aar været Genstand for en Mængde Eksperimenter i U. S. A., og amerikanske Eksperter omtaler nu, at der fremstilles store Mængder af Flyvebenzin, som har endnu større Virkning end det tidligere anvendte Benzin med Oktantal 100. Ifølge Meddelelser fra Staterne leveres der i Øjeblikket 500.000 Fade af den nye Benzin daglig til de militære Flyvestyrker. Der foreligger endnu ingen

nærmere Detailler, men man ved, at det nye Brændstof, Triptan, har en meget stor Modstandsevne mod for tidlig Tænding.

I New Jersey er der fornylig blevet indviet et nyt Anlæg, som specielt er beregnet til Afprøvning af Benzin, og i Forbindelse med Indvielsen nævnedes den Betydning, som Brændstoffet vilde kunne faa med Hensyn til en Formindskelse af en Flyvemaskines Fuldvægt.

Den nye Helikopter er konstrueret af den 19-aarige Stanley Hiller, og denne er nu blevet engageret af Mr. Kaiser til at fuldende Tegningerne til Massefabrikationen. Helikopteren er udstyret med to vandret liggende Propeller, som roterer hver sin Vej; paa den Maade undgaas en Halerotor. Mr. Kaiser har selv prøvet fløjet det nye Luftfartøj, og han gjorde det efter kun at have faaet en fem Minutters Instruktion.

Ophavsmanden til den nye Helikoptertype er blevet fritaget for sin Tjeneste i den amerikanske Flaade for helt og holdent at kunne passe Arbejdet med Massefremstillingen af Helikopteren.

Et andet Firma, Nash-Kelvinator Corporation, er ligeledes i Gang med Bygning af Helikoptere i stor Stil. Denne Type er i det store hele Mage til den første Helikopter, som Sikorskyfabrikerne byggede. Den har faaet Betegnelsen R-6, og er udstyret med een stor Rotor. Dens største Hastighed ligger over 160 km/T, og Luftfartøjet kan medføre Brændstof til fem Timers Flyvning. Det kan stige til 1200 Meter paa fem Minutter.

Helldiver har faaet ny Bevæbning.

Curtis SB2C Helldiver har faaet sine fire 12,7 mm faste Geværer i Planerne ombyttet med to Stk. 20 mm Kanoner.

Konstruktionen af Reaktionsplaner er nu i fuld Gang i de krigsførende Lande. Herunder et Billede af en engelsk Forsøgsmaskine, der har opnaaet en Hastighed paa over 1000 Kilometer.



EN FLYVER BLIVER TIL — II.



Den første Flyvetur.

Han var lige blevet smittet af Flyvebakterien, d. v. s. han kunde ikke faa for meget med Flyvning at gøre, og noget af det han først maatte, var selve det at flyve. I Løbet af kort Tid fik han sparet de seks Kroner sammen til en Tur med en af DDL's Rundflyvningsmaskiner, og med i Billetprisen var der endda en Tur rundt i Lufthavnens Hangarer og Bygninger, med en Fører, som forklarede og fortalte om alt, hvad de saa.

Endelig sad han i en lækker Lænestol ved Vinduet i en af DDL's flotte, store rød-hvide Flyvemaskiner. Motoren gik ganske langsomt, men straks efter at Døren til Kabinen var blevet lukket, steg Motorlarmen og Flyvemaskinen rullede ud til Start.

NU skete det: Motoren drøede voldsomt, Hastigheden tog til, det Hjul, han kunde se, snurrede hurtigere og hurtigere og slap saa pludselig Flyvepladsens Grønsvær — han fløj.

Nu var der noget at se paa: Jorden gled forbi i rasende Fart længere og længere nede, og Horisonten, der før var begrænset af Flyvepladsens Bygninger, hævedes op og blev flyttet langt, langt bort, han saa hele Byen og Skove og Søer paa den anden Side. Højde-maaleren i Kabinen viste 300 Meter. Veje og Gader trak deres tydelige Linier gennem hele Billedet, Mennesker var næsten ikke til at se, hist og her et Køretøj, der tilsyneladende sneglede sig af Sted. Kunde han mon kende noget af alt det nede paa Jorden? Jo, der laa Kirken og der Fodboldbanen og Skolen. Kunde han finde sine egne Vinduer og i Tankerne vinke til dem hjemme? Næh, nu drejede Flyvemaskinen, og han saa ud over Vinduet, som Solen glitrende spejlede sig i. Hov, der kom en stor Tot Vat flyvende — næh, det var en lille Sky. Pludselig standsedes Motoren, Maskinen sattes paa Næsen og gled ned til Landingen — han mærkede næppe, da Hjulene rørte Flyvepladsen. Flyveturen var endt alt for hurtigt, han havde ikke faaet set nær nok, ja, han havde ikke engang rigtigt mærket, hvordan det var at flyve, men — han havde fløjet!



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.



Alleberg

De fleste af os ved, at de svenske Svæveflyvere har et herligt Sted, der hedder Alleberg, men paa Grund af de elendige Rejseforhold, vi har for Tiden, er der saa faa af os, der ved, hvordan der egentlig ser ud deroppe. For nylig er der udkommet en fortræffelig, instruktiv svensk Bog om Svæveflyvning, skrevet af Jöran Forsslund: »Segla på Vingar«. Jöran Forsslund er selv en begejstret Svæveflyver og skriver bl. a. om sit F-Kursus (Kursus for Viderekomne) paa Alleberg.

ALLEBERG! — vær sikker paa, at hver eneste svensk Svæveflyver straalser som en Sol, naar han hører det Navn. Han ser store Vidder for sig, mærker ligesom et Pust fra de store Højder og føler en brændende Længsel efter selv at svinge sig op i dem.

Som de fleste ved, ligger K. S. A. K.'s Svæveflyveskole, svensk Svæveflyvnings Højborg, oppe paa Toppen af det sagnomspundne Vestgötaberg: Alleberg.

Vi sidder netop nogle Stykker sammen i Toget til Falköping, og man bedes bemærke, hvor henrykte vi ser ud! Vi er nemlig paa Vej til et F-Kursus paa Alleberg, det bedste Kursus en svensk Svæveflyver kan komme med paa.

Og saa springer vi af paa Falköping Station.

A-, B-, C- og F-Flyvere fra Flyveklubberne over hele Landet er snart paa Vej videre i Biler, paa Cykle eller til Fods. Se, der dukker Bjerget op!

Et eneste vældigt Højdedrag, som rejser sig med stejle Skrænter 100 m over Lavlandet, som omgiver det. En Baby skyder netop til Vejrs i Spilstart, Solen glimter i den lyse Lak. Aller øverst oppe, længst ude ved Kanten af de grønne, stejle Skrænter faar vi Øje paa en Restaurant, hvis Vægge for Størstedelen bestaar af Glas: en Ørnerede, hvor man kan sidde og spise sin Mad, mens Göta-sletten Mil efter Mil breder sig ud under en. Der ligger ogsaa en stor Hangar deroppe paa Toppen og en hel lille By af smaa røde Træhytter, som lige er blevet bygget, og hvor vi Elever skal bo. Alle byen blev den straks døbt.

Vi klatrer op ad de stejle Trapper til Ørnereden og installerer os i Hytterne.

Den første Dag bliver der ikke fløjet; de nyankomne orienterer sig paa Bjerget.

Vi kigger ind i Sveriges største Hangar for Svæveplaner. Herinde i den brede, høje og lange Bygning ser man praktisk talt alle de Svæveplantyper, som for Tiden findes i Sverige. Hvilket Paradis for en begejstret Svæveflyver. Allebergskolen har ialt 6 Skoleglidere og ca. et Dusin Svæveplaner af forskellige Typer. Her hviler de kluntede »SG 38« deres solide Bærepplaner mod Gulvet; en lille, gammel »Hütter 17« leder Tanken tilbage til Svæveflyvningens Barndom her i Sverige — den er saa let, at to Mand nemt kan løfte den; der ligger en lang Række glatte, fine »Babyer«; der staar to »Olympia-Metser« med 15 m lange Vinger, vidunderlige, slanke og skønne Fugle! — Her ser vi

det første Eksemplar af den svenske »Fi-1« med sit Kæmpeæg af en Krop; der staar to »Weiher« — den fineste Rekordplantype i Sverige — graciøse, veldrejede Racefugle med mægtig lange, elegante, smalle Vinger, — og længst inde i Hangaren ligger den to-sædede »Kranich« og breder sig, stor, tung og imponerende, men alligevel smidig og smuk med sine lange Vinger med Knæk paa: en Kæmpe-maage, som maaler over 18 m mellem Vingespidserne! Og endelig har vi Skolens Motormaskine, en lille smart »Tiger Moth«, som alligevel virker stor, kraftig og klodset ved Siden af alle Svæveplanerne. —

De gaar rundt og ser paa Sydøst- og Nordskrænterne, der kan bruges til Skræntflyvning, men som ikke kommer paa Højde med

Vestskrænten! Øverst oppe staar en stor Træsidsk, hvorfra Planerne startes med Gummitov.

Midt paa Skrænten er der et lille Plateau, som bruges til Startplads for A- og B-Skoling, den saakaldte »A-Hylde«, og mellem dem og Toppen er der en Transportbane, ad hvilken Planerne trækkes op med et kraftigt Spil. Nedenfor Skrænten ligger der en Landingsplads, og saa findes der naturligvis overalt i Lavlandet deromkring Marker, der kan landes paa i Nødsfald.

Vi orienterer os paa Landingspladsen paa Toppen af Bjerget, d. v. s. Landingsplads er nok for meget sagt om den smalle Strimmel, der er planeret



oppe paa Toppen til Start og Landing. Den er ikke mere end knapt 40—50 m bred og 600 m lang — det gælder altsaa om at holde Tungen lige i Munden, naar man skal lande her.

Om Aftenen er de til Modtagelse hos Skolechefen, den landskendte Svæveflyver, Stig Fägerblad, den eneste svenske Indehaver af Guld-C-Diplomet.

— — — og saa bliver Klokken snart 10, Retræten lyder, og vi kryber til Køjs i de halmadrasforsynede Etagesenge i de smaa røde Hytter i Allebyen.

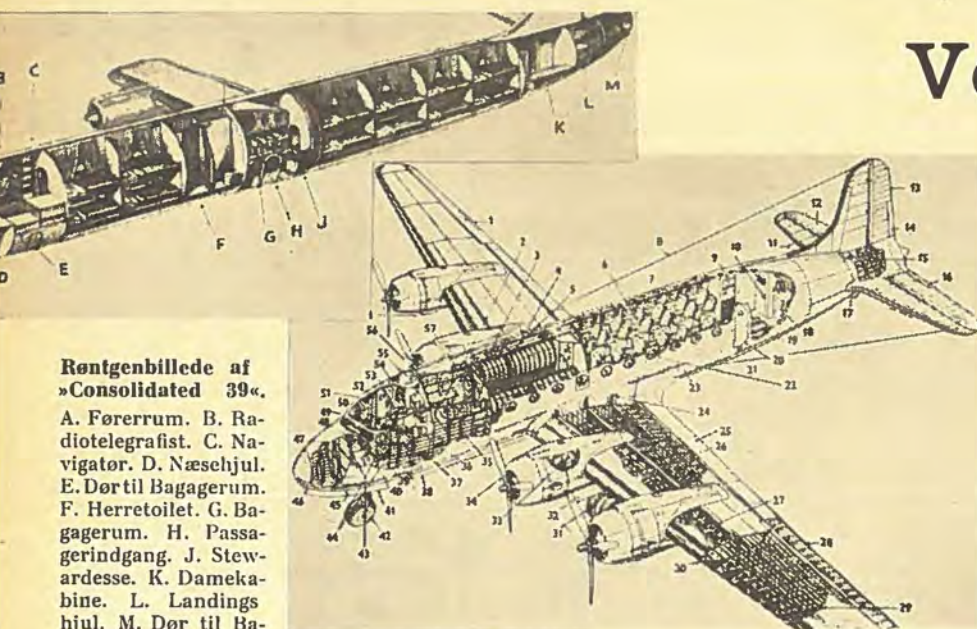
Der hersker ret streng Disciplin paa Alleberg. Den, som vil flyve, skal altså ligge i sin Seng Kl. 10, Havarirapporten har vist, at det er nødvendigt!

Næste Morgen bliver de vækket af en anden gæv »gammel« svensk Svæveflyver, Varighedsrekordindehaveren Karl-Erik Övgaard. Han giver dem en Omgang frisk Morgengymnastik ude paa Grønsværen, inden de gaar i Gang med Dagens Flyvning, og saa følger man Holdet i de tre Uger, deres Kursus varer, og under hvilket de — som overalt, hvor Svæveflyvere kommer sammen — oplever mange store Glæder og do. Skuffelser.

Ved Harriet Førslev.



Verdens nyeste



Røntgenbillede af »Consolidated 39«.

A. Førerrum. B. Radiotelegrafist. C. Navigator. D. Næsehjul. E. Dør til Bagagerum. F. Herretoilet. G. Bagagerum. H. Passagerindgang. J. Stewardesse. K. Damekabine. L. Landingshjul. M. Dør til Bagagerum og en Tegning af

Douglas C-54 »Skymaster«.

FIRE 1.350 HK Motorer Pratt & Whitney »Twin Wasp«. Spændvidde 35,81 m — Aktionsradius 6.400 km. Maksimumshastighed 460 km/T — Marchhastighed 378 km/T.

1. Balancetrimklap.
2. Oletank i Kroppen.
3. Faldskærme.
4. Extratanke i Kroppen.
5. Varmluftskanal til Kabinen.
6. Passagerstole (26 Stk.).
7. Varme- og Lydisolering.
8. Radioantenne.
9. Garderobe til Overtøj.
10. Toilet.
11. De-icers.
12. Lærredsbeklædt Højderor.
13. Lærredsbeklædt Sideror.
14. Trimklap for Sideror.
15. Siderorsakse.
16. Trimror for Højderor.
17. Hjælpehjul (Hvis Halen sænkes).
18. Køkken.
19. Autom. oppump. Gummibaade.
20. Kabinedør.
21. Radioantenne.
22. Nødudgang.
23. Lastrum under Kabinegulvet.
24. Samling af Vinge og Krop.
25. Landingsklap (metalbeklædt).
26. Paafyldn. til inderste Brændstoftank.
27. Paafyldn. til yderste Brændstoftank.
28. Lærredsbeklædt Balanceklap.
29. Ydervinge med en Planbjælke.
30. Samling af indre og ydre Vinge.
31. Fremadindtr. Tvillingehjulstel.
32. Landingsstellem.
33. Oletank (een i hver Motorgondol).
34. Propeller (Hamilton St. hydromatic).
35. Gummiredningsbaade.
36. Toilet.
37. Flyvetelegrafist.
38. Radioantenne.
39. Førstepilotens Plads.
40. Ratsøjle.
41. Lem for Næsehjul.
42. Fremadindtrækkeligt Næsehjul.
43. Pedaler til Sideror.
44. Radioapparater.
45. Pitotor.

Douglas C-54 »Skymaster«.

De senere Aar har frembragt mange Ny-Konstruktioner paa Trafikflyvemaskinens Omraade. Nogle er allerede en Realitet, andre er endnu paa Tegnebrættet eller Forsøgsstadiet.

Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) har skrevet Kontrakt med Douglas Aircraft Co. om 10 Stykker C-54 (Skymaster). Nogle af disse bliver udrustet med Overtrykskabine til Flyvning i store Højder. Paa denne Side bringer vi en Røntgentegning af en af C-54 Typerne. Det er en Type udstyret med ekstra Kroptanke, der skal sætte den i Stand til at flyve over meget store Strækninger — paa denne Maade bliver der kun Plads til 26 Passagerer. SILA's C-54'er bliver ikke udrustede med disse Kroptanke, derved bliver der Mulighed for, at Passagerkabinen gøres meget større og faar Plads til 44 Passagerer om Dagen eller 28 Sovepladser om Natten.



46. Ildslukningsbeh.
47. Panel til Gas-haandtag.
48. Instrumentbrædt.
49. Side-Trimhjul.
50. Andenpiloten.
51. Afdriftsmaaler.
52. Dør for Besætn.
53. Navigatoren.
54. Signalbøjer.
55. Astrodom.
56. Køjer.
57. Varmeapparat.
58. Oliekølere.

DEN SIDSTE TIDS EFTERRETNINGER TYDER PAA, AT FREMTIDENS TRAFIK-FLYVEMASKINER VIL BLIVE AF BETYDELIG STØRRE DIMENSIONER END FØR KRIGEN. — KONSTRUKTØRERNE LÆGGER VÆGT PAA BYGNINGEN AF KÆMPEMASKINER, SOM IKKE ALENE KAN TAGE EN BETYDELIG PASSAGER- OG GODSLAST, MEN SOM OGSAA HAR EN MEGET STOR FLYVERADIUS. — DENNE ARTIKEL VIL GIVE ET INDTRYK AF DE MASKINTYPER, FREDENS AAR VIL BRINGE.

Consolidated 39.

Consolidated-Vultee har udført Prøveflyvninger med Prototypen til en af deres Efterkrigs-Trafikmaskiner, Consolidated 39. Det er dog først Meningen at paabegynde Seriefremstilling efter Krigen. Den nye Trafikmaskine har Davis-Vinge, »Liberators« Landingsstel og Motorinstallation, men en fuldkommen ny og meget større Krop — længere og bredere.

Den er udrustet med 4 Pratt & Whitney »Twin Wasp«-Motorer paa hver 1100 HK, har Plads til 48 Passagerer med Bagage, samt til lidt over 500 kg Post paa Strækninger op til 4000 km. Om Natten kan den indrettes med Plads til 24 ualmindelig lækre og bekvemme Senge. Desuden findes der et Lastrum til ca. 5 Tons Last.

Kampsax

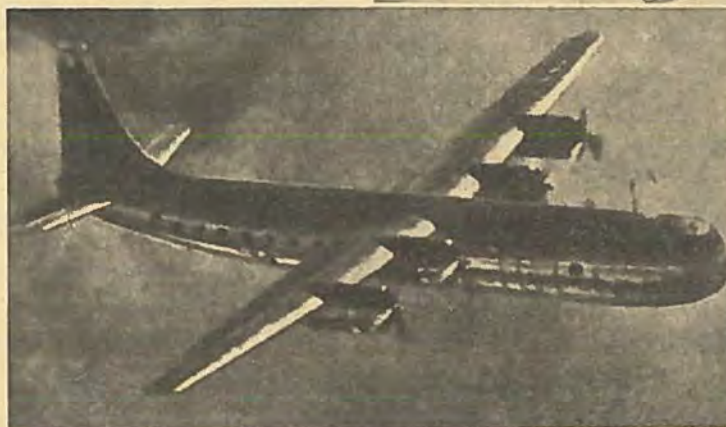
Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

Trafikflyvemaskiner

Den normale Marchhastighed bliver paa 386 km/t med 60 pCt. Motorydelse. Den maksimale Flyvestrækning bliver ca. 6.500 km med en økonomisk Fart af ca. 320 km/t.

En Mængde Nyheder er indført for at forøge Passagerernes Bekvemmelighed. Polaroidvinduer tillader f. Eks., at man kan regulere det indstrømmende Dagslys. De moderne Toiletrum, af hvilket Herrernes ligger fortil i Maskinen og Damernes i Nærheden af Halepartiet, har bl. a. mandshøje Spejle- og Stolene i Kabinen er forsynet med Læselampe og Radio, saa godt afskærmet at ikke engang Passagererne ved Siden af bliver forstyrret. Paa et Punkt er Komforten i denne Maskine ikke helt moderne, idet den ikke paa Toiletrummen er udstyret med varmt og koldt Vand.

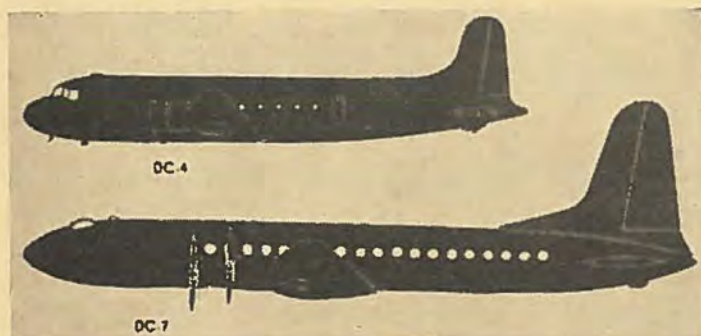
Den gigantiske DC-7, som ligner en kæmpemæssig Flyvefisk. Læg Mærke til de to Øjne: et for 1. Pilot og et for 2. Pilot. Det er et flyvende Luksustog med Plads til 86 Passagerer.



Den nye Trafikmaskine »Consolidated 39« er ogsaa af betydelige Dimensioner. Den har Plads til 48 Passagerer og 5 Mands Besætning.

Tomvægt 39.424 kg, Nyttelast 27.131 kg og Flyvevægt 66.555 kg. »Kæmpen« er indrettet til 86 Passagerer om Dagen og 76 om

ne Raffinementer, ligesaa selvfølgelig er det, at den bliver meget dyr — man regner med en Pris ved Seriefremstilling paa 1.250.000 Dollars.



Disse to Silhouetter viser Størrelsesforskellen paa DC-4 og den nye Kæmpemaskine DC-7. Ogsaa Maskinernes Linje er forskellig.

DC-7 — det flyvende Luksustog.

I Douglas Aircraft Companys Fabrik i Long Beach har i Sommer staaet en Attrap til et flyvende Luksustog, en Trafikflyvemaskine, som Douglas-Fabrikkerne venter vil blive en velegnet Maskine for de transatlantiske Flyvelinier efter Krigen. Typen hedder DC-7 og er den største Trafikflyvemaskine Douglas-Fabrikkerne nogensinde har bygget. Spændvidden er 52,81 m (C-54 er 35,81 m), Længden 37,59 m og Højden 13,31 m. Vægttallene beregnes at blive:

Natten (40 Køjepladser og 36 Siddepladser). Besætningen vil komme til at variere mellem 7 og 11 Mand.

Den faar 4 luftkølede Stjernemotorer paa hver 3.000 HK, og Maksimum - Hastigheden haaber man at faa op til 640 km/T og Aktionsradiusen til over 6.400 km. Kroppen bliver »Højtrykstæt« saaledes at den kan anvendes til Flyvning i store Højder — Tophøjden beregnes til at blive 12.190 m.

Lige saa selvfølgelig det er, at DC-7 er udstyret med alle moder-

Kontinentets største Trafikmaskine JU 90, kan tage 40 Passagerer.



Drejer det sig om

TRANSPORTER

i Udland eller Indland?

Spørg

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, København K.

Tlf. Central 16488 . Tlgr.adr. Dantransport

Befragtning

International Spedition

Forsikring af enhver Art

BØGER OM FLYVNING

Foltmanns Flyvebog, hft. Kr. 4.75, indb. Kr. 6.25.

Fortæller om Flyvemaskinens Anvendelse i Krig og Fred og om dens mange forskellige Præstationer.

J. Foltmann, Hvordan flyver man?, Kr. 6.75, indb. 12.75.

En populær og let forståelig Bog med mange Illustrationer, der giver Forklaring paa Flyvemaskinens Virkemidler og Instrumenter. Stort Format.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4.75.

Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvemodeller.

Lommebog for Flyvning 1945, Kr. 2.50.

Praktisk Lommekalender med mange Oplysninger om al Slags Flyvning.

Hans Ostellus, Kendte Flyvemaskinetyper, Kr. 5.85.

2. Bind af »Det moderne Luftvaaben« med mange nye Flyvemaskinetyper.

Svæveflyvning: Red. af H. Wolff og S. A. Dalbro. Kr. 5.85.

Tilrettelagt paa en let tilgængelig Maade, som gør Bogen lige velegnet til Selvstudium og Undervisning.

Robert A. Winston, Styrflyver, Kr. 4.75.

En amerikansk Flyers spændende og livligt fortalte Beretning om Uddannelsen i Amerika.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger om Flyvning ekspederes.

KUPON

Til FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig:

Navn:

Adresse:

Beløbet medfølger i Frimærker/hedes opkrævet.



TØR-ELEMENT

VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Industribygningen og i Lufthavnen.

ANDEMOMODELLER

Af Svend Petersen.

1. Andemodellen og Reynoldstallet.

ADSKILLIGE, for ikke at sige mange, danske Modelflyvere har givet sig af med Konstruktion af specielle Modeller, og af disse har de fleste konstrueret Andemodeller, fordi de konstruktionsmæssigt ligner Normalmodellerne mest. Men de fleste af disse selvkonstruerede Andemodeller har alligevel haft daarlige Flyveegenskaber, og den uheldige Konstruktor har derfor sagt: »I MODELFLYVE-SPORT staar der, at en Andemodel kan konstrueres saadan, at Flyveegenskaberne bliver bedre end ved en Normalmodel af samme Størrelse, idet Andemodellens Totalopdrift er større i Forhold til Totalmodstanden.*) Min Andemodel flyver ikke halvt saa godt som en Normalmodel, og derfor gider jeg ikke ofre yderligere Tid og Penge paa det Skidt.«

»Men er det da Forfatterne til MODELFLYVESPORT, der har overvurderet Andemodellerne saa meget?« —

»Nej, det har de ikke. At Andemodellerne paa lige Fod kan tage Konkurrencen op med Normalmodellerne, har de tre Modeller, der bliver beskrevet i 2. Af-snit af denne Artikelserie, bevist.«

»Men hvad var der da i Vejen med de Andemodeller, der ikke kunde flyve?« —

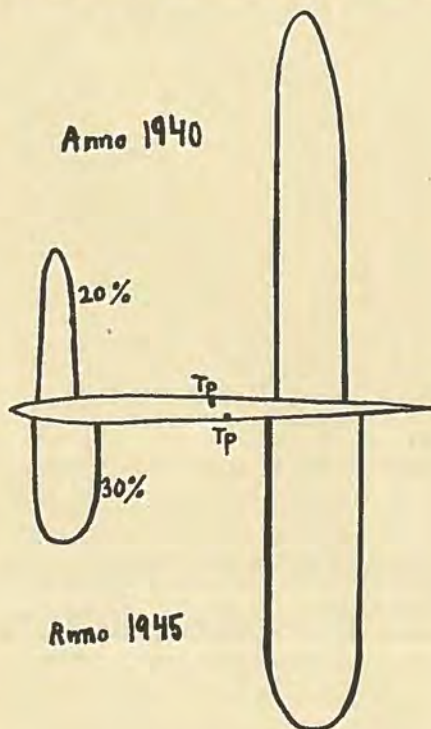
»Jo, se. »Middelalderen's Andemodeller fulgte naturligvis Tidens Mode med »fint« stort Sideforhold i baade Plan og Forplan. Dengang udstyrede man Normalmodellerne med et Haleplan paa 20—25 pCt. Ergo skulde et Andeforplan have samme Størrelse. Endelig fik Forplanet en Indstillingsvinkel paa +3—5° i Forhold til Planet, samtidig med at Tyngdepunktet helst skulde ligge $\frac{A}{3}$ fra Planets

*) Glidetallet er som bekendt proportionalt med Totalopdrift divideret med Totalmodstand. En Model med Glidetallet 13 har altsaa en Totalopdrift, der er 13 Gange saa stor som Totalmodstanden.

Trykcentrum, hvor A er Afstanden mellem Planets og Forplanets Trykcentre.«

»Jamen, det er jo netop saadan, jeg konstruerede min And. Er det Konstruktionsgrundlag da ikke rigtigt?«

»Nej. Der er, som du maaske har læst i FLYV, noget, der hedder et Planprofils kritiske Reynoldstal. Det vil sige det Reynoldstal, ved hvilket Strømningen om Profilet slaar om fra laminar til turbulent eller omvendt. Denne grimme lille fysiske Størrelse har sine Skavanker. Den er revnende ligeglad med Profilets Kordelængde,



Men naar saa Modellens Hastighed, mens den nærmede sig den normale Flyvefart, kom ned under en ganske bestemt Hastighed, blev Glidevinklen atter den normale, store. Hvad dette skyldtes, kunde man ikke finde ud af. Men her følger nu Forklaringen paa Fænomenet:

Vi betragter en Andemodel, hvis Flyvehastighed er 6 m/sek. Profilkorderne er 10 og 14 cm i henholdsvis Forplan og Plan. Da Hastigheden for Profilet, v, indgaar som Faktor i Formlen for Reynoldstallet: $\frac{v \cdot t}{\rho}$, hvor t er Profilkorden og

ρ er Luftens Viscositet (den kinematiske Gnidningskoefficient), ved vi, at Reynoldstallet er proportionalt med Luftstrømmens Hastighed om Profilet, d. v. s. Flyvehastigheden. Nu kan vi jo tænke os, at vi for Nemheds Skyld bruger samme Profil i baade Forplan og Plan, og at dets kritiske Reynoldstal er 50.000. Dette indsætter vi i $\frac{v \cdot t}{\rho}$

$= Re_{krit}$, hvor ρ er $\frac{1}{70}$, t er 10, henholdsvis

14, samt som nævnt $Re_{krit} = 50.000$. Heraf finder vi to Værdier for den kritiske Hastighed, nemlig 7,14 m/sek. og 5,10 m/sek. Det vil sige, at mens Forplanet behøver en Hastighed paa over 7,14 m/sek. før Strømningen er turbulent, behøver Planet kun en Hastighed paa over 5,10 m/sek.

Vi kaster nu Andemodellen med en Hastighed af f. Eks. 10 m/sek. Hastigheden vil nu naturnødvendigt synke ned til den normale Flyvehastighed, 6 m/sek. Glidevinklen er fin, men lige idet Hastigheden passerer de 7,14 m/sek. for nedad-gaaende, bliver den daarlig. I dette Øjeblik slaar Strømningen om Forplanet nemlig om fra turbulent til laminar, da de 7,14 m/sek. jo var dets kritiske Hastighed. Forplanets Opdrift bliver derfor mindre og dets Modstand større, medens Planet endnu bærer for fuldt, da Flyvehastigheden jo altid ligger over dets kritiske Hastighed, 5,10 m/sek.

Her var Grunden til den daarlige Glidevinkel altsaa at søge.

S. P.

De kan abonnere paa de svenske Model-Tidsskrifter

TEKNIK OCH HOBBY

Pr. Aargang Kr. 7.20, pr. Nr. 0.60 + Porto
Udkommer hver Maaned

MODELL-TEKNIK

Pr. Aargang Kr. 12.00, pr. Nr. 1.20 + Porto
Udkommer hver Maaned

Abonnement ekspederes fra

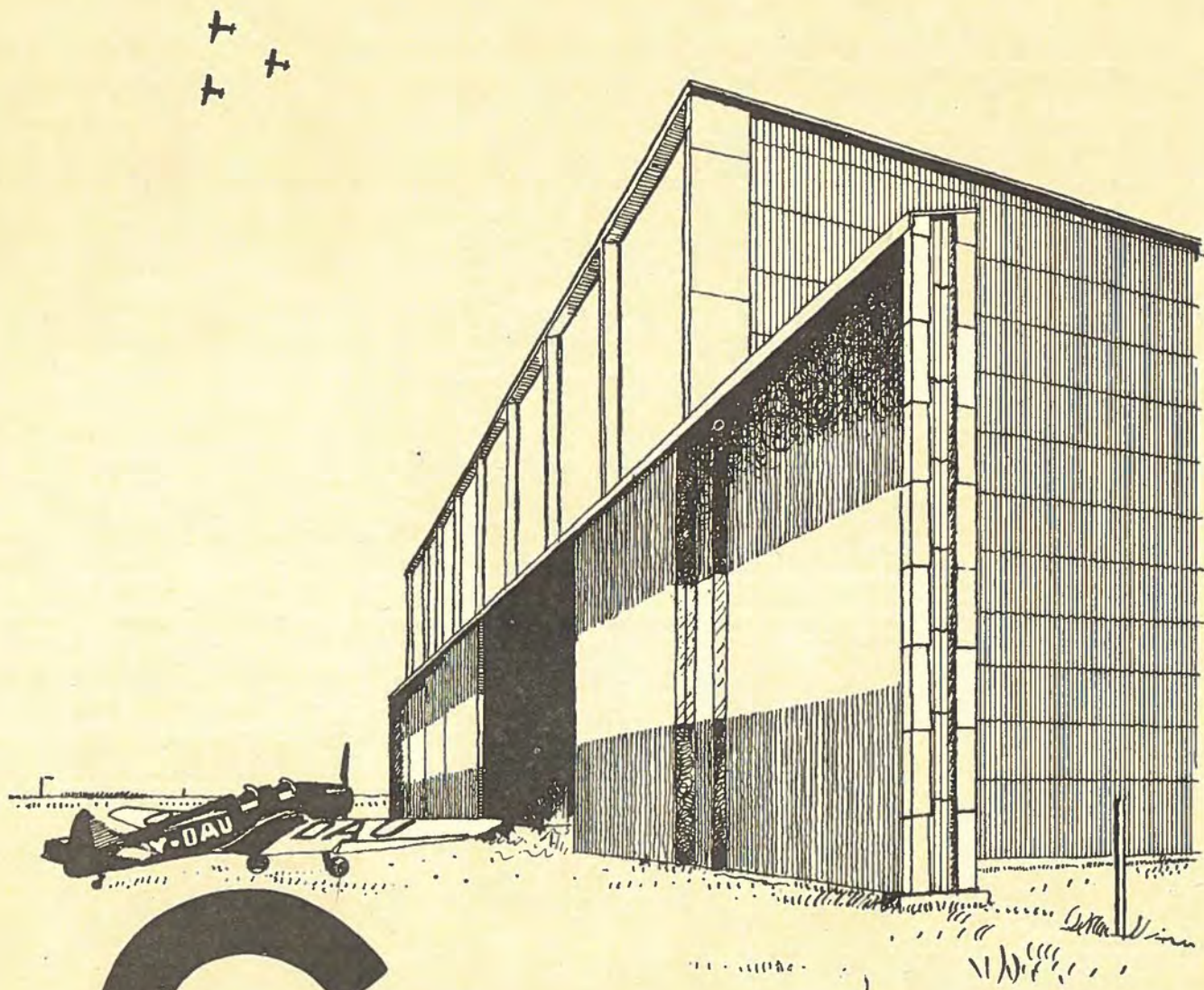
EJVIND CHRISTENSENS FORLAG
Vesterbrogade 60, København V.

men naar Indfaldsvinklen bliver større, saa vokser ogsaa den. Dengang brugte man naturligvis »gammeldags« Profiler, det vil sige Profiler med stort kritisk Reynoldstal, i baade Forplan og Plan. Dette resulterede i, at Strømningen om Forplanet blev laminar, mens Planet godt kunde flyve i det turbulente Omraade, idet Forplanet jo havde baade større Indfaldsvinkel og meget mindre Korde end Hovedplanet; disse to Ting gør deres til, at Strømningen om Forplanet bliver laminar. Det var altsaa det, der var galt ved de »gammeldags« Andemodeller.«

Af de Modelflyvere, der eksperimenterer med Andemodeller, er der sikkert mange, der har lagt Mærke til, at naar de kastede deres Model med større Hastighed end den normale Flyvehastighed, kunde Modellen have en fin Glidevinkel.

Uregelmæssighed i Bladets Ekspedition bedes altid reklameret hos Postvæsenet. Hjælper dette ikke bedes Ekspeditionen underrettet.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



CEMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF: DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG
SALGSKONTOR: KAMPMANNSG. 2, KØBENHAVN V. * C. 3785



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt åbent daglig Kl. 15.30—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, L.L. Værløse.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68* o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Formand: Murermester H. A. Ehlers, S. Stationsvej 36, Slagelse. Tlf. Slagelse 354.
Sekretær: Propagandachef Max Westphall, Vesterbrogade 1, Kbh. V. Tlf. Central 8800.
Kasserer: Maskinist K. Videbæk Kjeldfort, Vesterbrog. 36, Kbh. V. Tlf. Eva 3912. Postkt. 25521.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen, Kabbelervej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Ove Hønsson, Olesvej 21, Holte. Telf. Frederiksdal 6169.

Klubbernes Omorganisering.

NATURLIGVIS har Spørgsmaalet om Klubbernes Omorganisering vakt megen Interesse i alle Kredse indenfor de forskellige Kategorier af Flyveklubber, og der er indsendt mange Indlæg og Artikler fra forskellige Side.

Paa Grund af Papirrestriktionerne er der imidlertid ikke Plads i FLYV's Spalter til at bringe dem, og vi maa derfor udskyde Omtalen af denne Sag, indtil den har fundet sin Afslutning under de Forhandlinger, der muligvis vil blive optaget mellem Klubberne indbyrdes.

Indtil da maa vi henvise de interesserede Parter til at diskutere Problemerne indenfor de paagældende Klubber og Organisationer.

Redaktionen.

*

Nye Medlemmer i D.K.D.A.S.

Elektriker Bent Jørgen Jensen.
Lagerassistent Tage Østvall.
Kleinsmed Benny Knifstrøm.
Arbejdsmand Mogens Ziegler.
Kunst- & Kleinsmedelærling Arne J. Kjær.
Elev Kjeld E. Laursen.
Elev Jørgen Christensen.
stud. med. Vagn Andersen.
Købmand O. Møller.
Propagandachef Max Westphall.
Assistent Poul Dalbro.
Maskinarbejder Allan Rasmussen.
Løjtnant K. Gamst-Pedersen.
Leif Hagedorn.
stud. art. Lennart Sponneck.
Finnmekaniker Poul Bohé Jørgensen.
stud. art. Ole J. Krohn.
stud. polyt. Jens E. Kjenstrup.

Foredrag i D.K.D.A.S.

Mandag d. 5. Febr. Kl. 19.30 la-der Selskabet afholde Foredrag i Webers Selskabslokaler, »Hjemstavnslokalerne«, Linnésgade 25.

Direktør V. Kramme, Skandinavisk Aero Industri A/S, vil fortælle om »Skandinavisk Aero Industri og K. Z. I, II, III, IV bliver til«. Foredraget ledsages af Lysbilleder og Film.

Foruden Selskabets Medlemmer med Ledsager har alle Medlemmer af Klubber under de tre Unioner Adgang med Ledsager mod Forevisning af Medlemskort.

Efter Foredraget er der Kaffebord. Der serveres Kaffe med 2 Kager for Kr. 1,50 pr. Deltager.

*

D.K.D.A.S.s Bibliotek.

EFTER at Nyordningen af Aeronautisk Selskabs Bibliotek traadte i Kraft for godt et Aars Tid siden, og et Bibliotekskatalog blev udsendt til Selskabets direkte Medlemmer samt til Klubledelserne, har der været stor Efterspørgsel efter Bibliotekets Bøger fra hele Landet.

Under de forhaandenværende Forhold er det overordentlig vanskeligt at fremskaffe udenlandsk Faglitteratur, men der er heldigvis fremkommet en Del særdeles læseværdige Bøger paa Dansk. En komplet Fortegnelse over de ca. 40 Bøger, der er tilgaaet Aeronautisk Selskabs Bibliotek i Løbet af Aaret 1944, er udarbejdet som Tillæg Nr. 1 til Bibliotekskataloget og er allerede tilsendt Selskabets direkte Medlemmer samt Klubledelserne.

Andre Indhavere af Bibliotekskataloget kan faa Tillæget gratis tilsendt ved skriftlig Henvendelse til Selskabets Kontor. Bibliotekskataloget kan stadig faas ved Indsendelse af 50 Øre i Frimærker til Selskabets Kontor.

*

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

Søndag den 11. Febr. Kl. 10.00 pr. mødes vi paa Polyteknisk Lærestanstalt, Sølvgade 83.

Ingeniør E. C. Eriksen fortæller os om »Flyverprøver« og viser dertil Lysbilleder. Naar vi kan fortælle Jer, at Ing. Eriksen gennem mange Aar har staaet for de særlige Undersøgelser og den Skærsild unge Mænd skal gennemgaa og bestaa, inden de kan faa Lov til at paabegynde Flyveruddannelsen, saa kan I vel forstaa, at dette er noget af det helt rigtige.

Derefter vil Herr Jørgen Gamst, som er Næstformand i D. M. U., vise den nyoptagne Modelflyvefilm, og ledsage Fremvisningen med sine Bemærkninger og gode Forklaringer.

Vi kan love Jer en endda særdeles interessant Formiddag, saa mød fuldtalligt op — og tag en Kammerat med — selv om det er Fastelavnssøndag.

s.a.d.

A. J. K.
Ledelsen.

*

Nakskov Motorflyveklub: Ved den afsluttende Prøve i Januar har samtlige Deltagere bestaaet — deraf 4 med Udmerkelse.

Nyt Kursus startes i Februar.

Stamgruppen.

FORANLEDIGET af stadig tilbagevendende Henvendelser gør Fabrikant Erik Hoff-Hansen opmærksom paa, at han forlængst er fratraadt som Formand for Stamgruppen. Alle Henvendelser maa rettes til Sekretæren, Grosserer Steenfeldt-Hansen, Vesterbrogade 97 D, Kbhvn. V.

*

JNDENDØRS D.M. Danmarksmesterskaberne for indendørs Modeller afholdes i Aar Søndag den 22. April i København. Nærmere Meddelelse bliver sendt Klubberne direkte.



LOCKHEED »Lightning«

Skala 1:50 - Spændv. 316 mm

Byggesæt Kr. 3,10

Færdigbygget... Kr. 15,25

Katalog med de sidste Nyheder i Skalamodeller, tilsendes gratis.

Dansk Modelflyveindustri

Brogade 6-8 . Odense

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

»KRATMO« 10 Benzlmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.

Arbejdstegninger til »Kratmo« 4 - 10 - 30
Uforarbejdede Dele til »Kratmo« 4 - 10 - 30.
Færd. Tændspoler - Stempelringe - Propeller.

Alle Dele til omgaaende Levering.

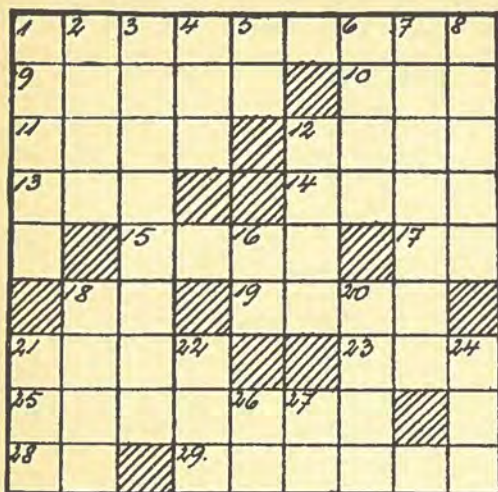
Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

BENZINMOTOR

KRATMO 10 billigt til Salg. Motoren er helt ny og har aldrig været brugt.

Eivind Petersen,

Rugaardsvej 104, Odense.



Forklaring:

Vandret:

1 Luftforstyrrelsesområde (bag Luftskruen). 9 Fransk Protektorat. 10 Nervositet. 11 Holde. 12 Skraa. 13 Styregreje. 14 Sigte. 15 Slet. 17 Karakter. 18 Maalfork. 19 Prygl. 21 Instrument. 23 Foder. 25 Overenskomster. 28 Forfatters Init. 29 Rod.

Lodret:

1 Flyvnings-Begyndelse. 2 Gudinde. 3 Flyver-Flair. 4 Budding. 5 Forkortelse. 6 Tegn. 7 Farvand. 8 Skal en Flyver være. 12 Aeroplanskrog. 16 Mærke. 18 Drik. 20 Rovdyr. 21 Rum. 22 Værktøj. 24 Gudinde. 26 Bjergside. 27 Udgor.

Hastigheden idag. — Har FLYV nogle af de nyeste Informationer om Jagermaskinernes Tophastigheder? Der nævnes saa mange Fantasilal, baade for specielle Jagere og for de hurtigste Let-Bombere, som har foretaget Turen fra Amerika til England, nogle konkrete Oplysninger vilde klare mange taagede Begreber. Kan FLYV iøvrigt ikke bringe en sagkyndig Artikel om Meteorologi?

Junior i Helsingør.

Svar:

Eksakte Oplysninger er vanskelige at bringe, selvsagt ønsker de krigsførende Magter ikke at afsløre deres Hemmeligheder. Der er dog Grund til at tro, at den helt moderne Jager og den tomotorede lille Bomber begge holder Farter, som ligger mellem 600—700 km/T. En god Artikel om Meteorologi skal FLYV forsøge at bringe inden alt for længe.

*

FLYV's SPØRGE-RUBRIK

Besvaret af Aeronautisk Selskab.

Vore Certifikater. — Et af de Spørgsmaal, der beskæftiger Sportsflyverne med samme Naturlighed, som Motorfolk interesserer sig for deres Kørekort, er vore Certifikaters Gyldighed, naar Krigen er forbi. Skal Sportsflyverne gennem hele Skærsilden igen, Lægeundersøgelse, Teori osv., eller kan en enkelt Prøve for Statens Luftfartstilsyn klare Problemerne. Har Flyve-Myndighederne beskæftiget sig med dette og lignende Spørgsmaal, som er af Vigtighed for vore aktive Privatflyvere?

Knud P.

Svar:

Dette er jo et kildent Spørgsmaal. Myndighederne har næppe taget endeligt Standpunkt hertil, men mon ikke ogsaa dette Problem kan klares paa en pæn Maade? Generelt kan det vel daarlige løses. Der er saa stor Forskel paa Privat-Flyveren med de flere Hundreder af Timer paa Bagen, og saa den nybagte Sportsflyver med kun 18—20 Timer, at disse maa ses hver under sin Synsvinkel. At den rutinerede Flyver forholdsvis let vil kunne fortsætte til sin Tid, hvor han slap, turde være indlysende, og at der maa nogle strengere Krav til den helt unge Sportsflyver, siger sig selv. Formentlig klares dog disse Problemer forholdsvis let, med Prøver eller paa anden Maade, men Lægeprøven, naar Certifikatet atter skal i Brug, kommer ingen udenom.

Svar til flere Læsere:

Nej, FLYG kan ikke ekspederes for Tiden.

»Saa flyver vi« er for Tiden udsolgt, men kommer i nyt Oplag. Vi skal meddele i FLYV, naar den kommer igen.

AKTUELT MODELFLYVEMØDE

— med Filmspremiere.

ONSDAG den 7. Februar Kl. 19.30 afholder Modelflyveklubben »Windy« et aktuelt Modelflyvemøde i Webers Selskabslokaler, Linnésgade 25 (lige ved Nørreport St.).

Overflyveleder Svend Aage Dalbro vil tale om Modelflyvernes Fremtidsmuligheder, H. Jönsson om de nye Modelteorier i Praxis, Sv. Wiel Bang om udenlandsk Modelflyvning og K. Hartvig Jensen om Reaktionsdrift til Modelplaner m. m. Som Afslutning faar Dansk Modelflyver Union's nye Propagandafilm Premiere.

Billetter à Kr. 1,25 faas fra den 1. Februar i Bennet's Rejsebureau, Raadhuspladsen 57.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Varnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Red.-Sekt. Povl Westphall,
Hillerødsgade 84, Tlf. Taga 6603

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE

Hver Maaned vil FLYV bringe en Krydsordsopgave, hvor vi udsætter som 1. Præmie: Flensted-Jensens Modelflyvebog »Byg selv«. 2. Præmie er Lommebog for Flyvning 1945.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige Løsninger i Januar er udtrukket som Vinder:

- 1) J. Jensen, Hostrupsvej 11, Hobro.
- 2) Stanley Mortensen, Grækenlandsvej 10, IV, Kbhvn. S.

Vinderne har faaet Præmierne tilsendt.

Løsning til Nr. 1.

1 Biplan. 6 SS. 8 Ubaad. 9 Po. 10 Mild. 11 Anis. 13 PS. 14 Orkan. 16 Agis. 17 Del. 20 Kamel. 22 Øst. 24 Loop. 25 Skive. 28 Version.

1 Bump. 2 Ibis. 3 Pal. 4 Ladoga. 5 Ad. 6 Spind. 7 Sos. 11 Aksel. 12 Na. 15 Rim. 16 Aktiv. 18 Lupin. 19 Løs. 21 Logi. 23 Sk. 26 Ve. 27 Er.

KORTBØLGESTATION

Kortbølgestationen består af 3 selvstændige Enheder: Sender, Modtager og Omformer sammenbygget i et Panel, saaledes at Stationen danner et smukt samlet Hele, hvor man alligevel nemt kan komme til hver enkelt Del. Stationens Strømkilde består af en 6 Volts Automobil-Akkumulator og et 120 Volts Anodebatteri til Modtageren.



FABRIK FOR ELEKTROAKUSTISK MATERIEL
FINSSENSVEJ 39, KØBENHAVN F., TLF. CENTRAL 13696

Højde 570 mm
Bredde 350 mm
Dybde 185 mm

Type A-1



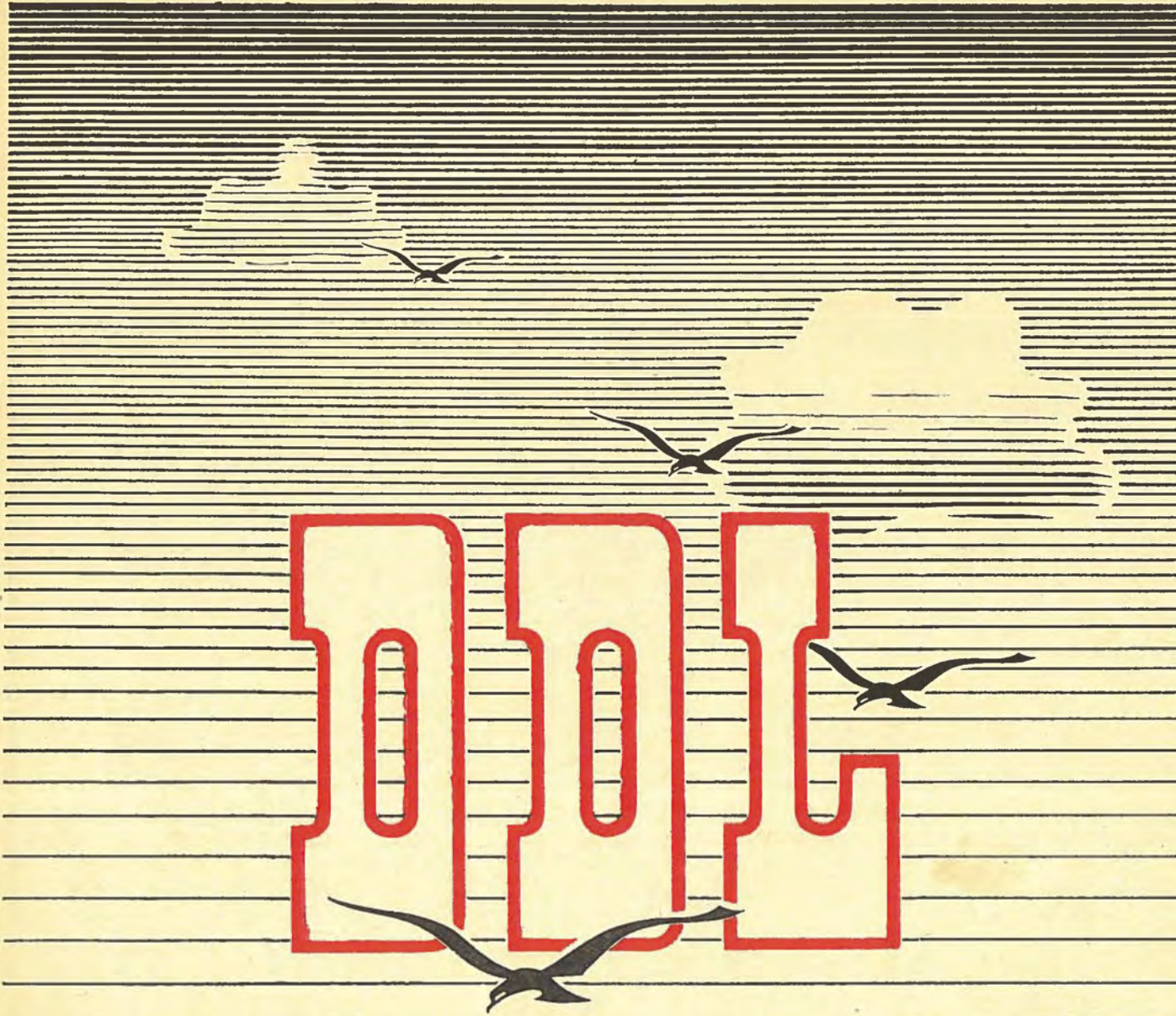


SHELL

AVIATION SERVICE



A/s DANSK SHELL



1911



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s
-Verdens ældste-

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824



FLYV

Nr. 3

1945 - 18. Aarg.

PRIS 50 ØRE

Indhold:

Havnedirektør Laub in memoriam

Af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen

Firma-Flyveklubbernes Fremtid

Af Direktionssekr. Poul Beck Nielsen

En Lilliput paa Bromma Af Ulf Hallvig

Nyt fra hele Verden Af Kaptajn John Foltmann

Nordisk Model-Samarbejde Af Jørgen Gamst

Ny Curtiss Skala-Model FLYV's Krydsord



„CELOSE“

(LOVBESKYTTET)

ASP

DOPE

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

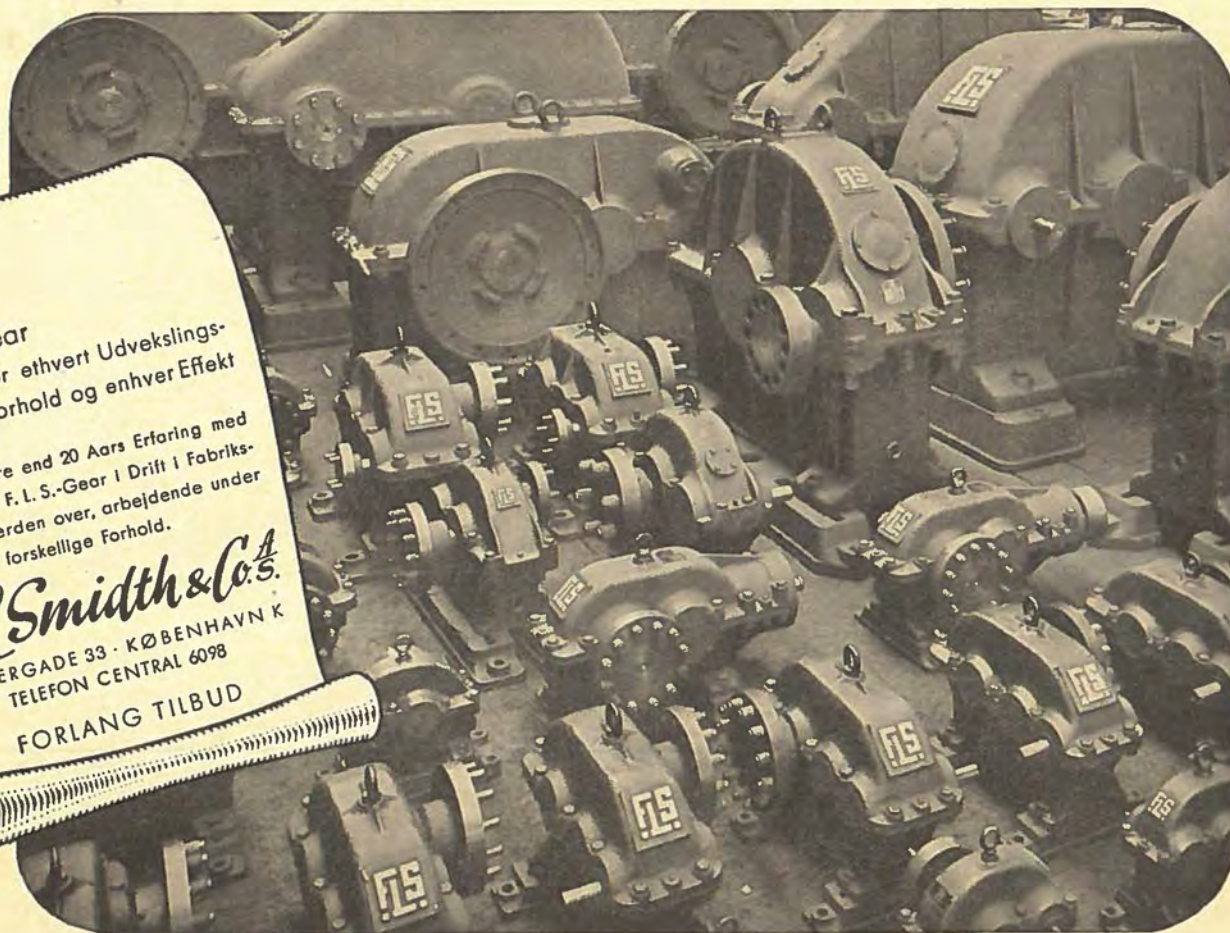
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

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



FS

F. L. S.-Gear
for ethvert Udvekslings-
forhold og enhver Effekt

Vi har mere end 20 Aars Erfaring med
over 6000 F. L. S.-Gear i Drift i Fabriks-
anlæg Verden over, arbejdende under
de mest forskellige Forhold.

F. L. Smidth & Co. A/S.
VESTERGADE 33 · KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 6098
FORLANG TILBUD



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE · DANSK MOTORFLYVER UNION · DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 3

Marts 1945

18. Aargang

FLYV og ENHEDSKLUBBERNE

DANSK Motorflyver Union har i et saakaldt Cirkulære Nr. 1 betitlet »Motorflyveren« i kritisk Form placeret FLYV i den almindelige Diskussion om Enhedsklubberne.

En Diskussion, der føres efter gældende parlamentariske Traditioner, skal der ikke protesteres imod, men en Udlægning, der giver Indtryk af, at FLYV har taget Stilling i denne Sag, følger ikke disse Regler. FLYV har i Februar-Numret præciseret sit Standpunkt gennem Meddelelsen om, at der ikke vil kunne skaffes Plads til Indlæg for eller imod Forslaget, hvorefter Resultatet af Forhandlingerne indenfor Klubber og Unioner maa afventes. Dette Standpunkt er i nøje Overensstemmelse med den Redegørelse, DKDAS' Formand Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen fremkom med i Januar-numret, hvortil Formanden henviste til de mellem Unionerne og Selskabet trufne Aftaler om, at FLYV ikke kan bringe polemisk Stof. Denne Aftale kan heller ikke være Dansk Motorflyver Unions Ledelse ubekendt. Naar FLYV har ønsket at tilbagevise de fremsatte Anker, sker dette for at korrigere de i Motorflyver Unionens Cirkulære Nr. 1 offentliggjorte Indlæg, der bringes i en Form, der lader forstaa, at FLYV's Standpunkt tillader en anden Fortolkning. I Formandens Redegørelse fralagde DKDAS sig enhver Andel eller Forbindelse med det af en Kreds af Flyveinteresserede fremsatte Forslag om Enhedsklubberne, dette Standpunkt har FLYV som DKDAS officielle Organ fulgt. Forslagsillerne kunde med samme Føje som Modstanderne føle sig forurettet over, at FLYV som DKDAS' officielle Organ fulgt. Forslagsstillerne kunde kan næppe herske Tvivl om, at den Vending Diskussionen nu har taget savner den Værdighed og Holdning, hvormed man kunde forvente en saglig Drøftelse gennemført. FLYV vil derfor ikke behandle Spørgsmaalet om Enhedsklubbernes Skæbne før Resultatet, for eller imod, foreligger fra Klubberne som en de facto Afgørelse. FLYV.

Havnedirektør F. W. Laub in memoriam

AF DKDAS' Formand, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen

DET var med den dybeste Sorg at aeronautiske Kredse modtog Budskabet om Havnedirektør Laubs bratte Død.

Havnedirektør Laub hørte til de fremsynede og modige Mænd, der allerede paa et meget tidligt Tidspunkt var klar over Flyvningens Betydning for Fremtiden og ikke mindst for Militærvæsenet.

Laub har selv fortalt følgende:

»Aeronautiken har haft min Interesse fra de allerførste Dage, da Marineministeriet i 1910 beordrede mig til sammen med daværende Premierløjtnant West at følge med i aeronautiske Spørgsmaal, og i 1910—1911 begyndte jeg at tage aktiv Del i Luftsporten.

Jeg startede med Ballonopstigninger og var første Gang oppe med Kaptajn Ullidtz og senere et Par Gange med Kaptajn Seidelin.

Jeg begyndte paa Flyvningen i Vinteren 1911—12 og fortsatte i 1912—13 sammen med Prins Axel og Premierløjtnant Hoeck, idet vi om Sommeren var udkommanderet med Øvelseseskadren. Flyvningen foregik ude paa Kløvermarken, og som Øvelsesmaskine benyttede vi Robert Svendsens tidligere »Glenten« og Søren Severinsens »Kolonihaven«. Det var under primitive Forhold vi lærte dengang.

— Den 9. Februar 1913 naaede jeg at faa det internationale Flyvecertifikat Nr. 9.«

* * *

I Vinteren og Foraaret 1914 gennemgik Laub en videre Flyveuddannelse i Frankrig, hvor han fløj paa Farmans Flyveskoler i Bue og Etampes og fra 1915 til 1918 var han Leder af Marinens »Flyvebaadsstation«.

I 1923 tog Laub, der var blevet Kaptajn, sin Afsked fra Marinen og blev ansat som Direktør for Vest-



indisk Kompagni paa Sct. Thomas, hvorfra han vendte tilbage i 1932 for at modtage den betroede Stilling som Direktør for Københavns Havn.

Til Trods for de mange Aars Fravær havde Direktør Laub dog bevaret Interessen for og Kærligheden til Flyvningen. I 1933 blev han indvalgt i DKDAS' Bestyrelse, og fra Juni 1936 til Juni 1937 var han Selskabets Formand.

Fra Juli 1940 var Direktør Laub Medlem af Det Danske Luftfartsselskabs Bestyrelse og ligesom han altid fulgte Begivenhederne inden for Aeronautisk Selskab med stor Interesse, var han meget interesseret i Luftfartsselskabets Forhold og havde som gammel Flyver særlige Kvalifikationer for at løse den Opgave, Aktionærerne havde betroet ham.

Direktør Laub fik ogsaa inden for Flyvningens Kredse mange Venner, der vil bevare Mindet om en dygtig, elskværdig, nobel og rettænkende Personlighed.

M. P. Eskildsen.

Firma-Flyveklubbernes Fremtidsmuligheder

DA Det Danske Luftfartselskabs Personale den 12. Marts 1943 stiftede sin Flyveklub, var den ikke tænkt som et Krigsfænomen. DDLs Flyveklub blev startet med Fremtiden for Øje. Med dette som Baggrund maa det formodentlig være slaaet fast, at jeg tror paa Firma-Flyveklubbernes Fremtid. Indenfor DDL slog Tanken straks an, Klubben blev en virkelig Sukces, ikke blot paa Papiret, men ogsaa i positive Resultater. Da vi sluttede 1944 havde vor Firma-Flyveklub, den første i Danmark, ikke mindre end 72 Medlemmer, og der er ikke mange Procent heraf, som ikke har det Maal at blive aktive Sportsflyvere, saa snart Forholdene tillader det.

Firmaklubbens Formaal.

DDLs Flyveklub har som Formaaalsparagraf at give sine Medlemmer den billigste Adgang til at erhverve og vedligeholde Certifikat som Motor- og eventuelt Svæveflyver. Det er ogsaa vor Klubs Opgave at søge at give Medlemmerne den billigste Adgang til aktiv Flyvning med Sportsluftfartøjer.

Nu kan man maaske sige, at det laa snublende nær, at netop Det Danske Luftfartselskabs Personale oprettede en Firma-Flyveklub. I denné Betragtning kan jeg ikke blive uenig med nogen, jeg er tværtimod glad for, at det blev DDLs Funktionærer, der kom til at gaa i Spidsen for denne Tanke. Flyveinteressen indenfor DDLs Personale har ogsaa før Krigen været til Stede rent personlig. Det fremgaar af, at flere af DDLs Medarbejdere naaede at tage Sportsflyvercertifikat, før Flyvningen standsedes.

Virksomhedernes Medvirken.

MEN naar det er sagt, tror jeg ogsaa at kunne sige, at selve Ideen i Firma-Flyveklubberne har store Muligheder for at kunne bære i den Udviklingsperiode, der kommer efter Krigen. En Forudsætning for at en Firma-Flyveklub kan etableres er, at den paagældende Virksomhed støtter den. Det er sikkert

Af Poul Beck Nielsen.



Formanden for Danmarks første Firma-Flyveklub, Direktionssekretær Poul Beck Nielsen, fortæller i denne Artikel om Det Danske Luftfartselskabs Flyveklub og fremsætter en Række interessante Betragtninger om Chancerne for at starte lignende Klubber i de store Industriselskaber og Institutioner Landet over.

meget faa Funktionærer, der har Raad til at ofre det Kontingent, der skal til for at drive en saadan Klub, saafremt den ikke faar den nødvendige økonomiske Støtte til Indkøb og Vedligeholdelse af Materiel. I de senere Aar er de fleste større Virksomheder og Institutioner herhjemme kommet ind paa at drive en rationel Personalepolitik, og jeg vil anse det for et udmærket Led i denne Politik at yde Tilskud til Firma-Flyveklubber. En Firma-Flyveklub vil ikke alene give Sammenhold og Kammeratskab indenfor den paagældende Virksomhed, den vil

Ogsaa styrke Virksomhedens Forhold til sine Funktionærer, idet Muligheden for at dyrke en Yndlingsinteresse vil forøge Personalets good-will over for Virksomheden. Prøv blot at tænke paa, hvad Firma-Fodboldklubberne og de andre Idræts- og Underholdningsforeninger indenfor de store Virksomheder har betydet i de senere Aar. Jeg tror fuldt og fast, at mange af de store Virksomheder og vel ogsaa mange Institutioner vil være lydhøre overfor Tanken, hvis den fremføres paa en fornuftig Maade.

Motor- og Svæveflyvning.

SAA er der selvfølgelig Spørgsmaalet om, hvorledes Sagen i Praksis skal gribes an. En Firmaklub maa naturligvis raade over en Sportsmaskine, der baade kan bruges til Undervisning og til Udlejning. Indenfor DDL løses disse Opgaver maaske lettere end andre Steder, bl. a. fordi vore Luftkaptajner i Forstaaelse af vor Idé stillede deres Arbejdskraft gratis til vor Raadighed som Lærere. Efter Krigen maa man imidlertid gaa ud fra, at der vil blive fremstillet billige Maskiner, og at der vil blive udannet saa mange Flyvelærere, at Firmaklubber i By og paa Land ikke vil have svært ved at løse de Problemer.

Jeg hører til dem, der betragter Sportsflyvning som Idræt, men jeg er ikke blind for, at Svæveflyvning er en udmærket Forskole for Motorflyvning, derfor har vi ogsaa i DDLs Flyve-Klub Svæveflyvning paa vort Program, og det vil jeg mene, at kommende Firma-Klubber ude i Landet ogsaa bør have. I Fjor havde vi 235 Svæve-Starter i DDLs Flyveklub, og der blev taget tre A-Diplomer. Harry Palshof, Finn Poulsen og Alf Svendsen samt et Svæveflyvercertifikat (Overland-C) Max Westphall.

Luftkaptajn Kierkegaard var vore Svæveflyveaspiranters dygtige og opofrende Instruktør. Det var ogsaa Kierkegaard, der ledede vore teoretiske Kursus sidste Vinter. 26 af Klubbens Medlemmer gik op til Eksamen, og 98 pCt. bestod.

De fleste af disse drømmer selvfølgelig om at blive aktive Sportsflyvere, naar Krigen er forbi, men det vil afhænge af de Tilskud, DDL til sin Tid kan yde vor Klub. Vort Maal er iøvrigt at faa en Sportsmaskine til Skolebrug og en til Udlejning.

Firmaklubbernes Organisation.

SAA rejser der sig et helt andet Spørgsmaal: Firma-Flyveklubbernes Organisation. DDLs Flyveklub er tilsluttet Aeronautisk Selskab, det mener jeg fremtidige Flyve-Klubber bør være, ikke blot af Hensyn til det tiltalende i Enhedstanken, men ogsaa af rent praktiske og økonomiske Grunde, fordi den kommende Statsstøtte til Privatflyvningen antagelig bliver formidlet under Aeronautisk Selskabs Auspicier, en Løsning, som bestaaende Fortilfælde i Idrætsorganisationerne taler for.

Poul Beck Nielsen.

DDL's Funktionærer til
Svæveflyveundervisning.



En Lilleput paa Bromma af Ulf Hallvig



BHT-1A — en ny svensk Sportsmaskine

(Fra vor Korrespondent)
Stockholm 1 Februar.

FOR nogen Tid siden demonstreredes en af de første helt svenskkonstruerede og svenskbyggede Civilflyvemaskiner. Det var Skandinaviska Aero AB — ikke at forveksle med det danske Skandinaviske Aero Industri A/S — der fremviste sin Lilliput-Sportsmaskine BHT-1A, et ensædet, lavtvinget Monoplan. Begivenheden fandt Sted paa Bromma og havde samlet en stor Kreds af Flyveinteresserede.

Trods sin Lidenhed, er den nye Maskine forsynet med eksklusive Finesser. Maskinens Spændvidde er kun 6 Meter og dens Længde er 5,8 Meter, Højden er kun 1,70 Meter.

Den lille Maskine har optrækkeligt Landingsstel. Hjulene trækkes op ved en automatisk Anordning, der sidder lige foran Føreren. Hjulene drejes en halv Omgang og dækkes derefter af Strømlinieskærme. For at beskytte Fører og Maskine ved en eventuel Mavelanding, er Maskinen under Førerkabinen forsynet med en ekstra stærk Duralplade, og bag Førersædet er der anbragt en speciel Stødpude.

Kabinen er rummelig og giver god Udsigt, og Mulighederne for Sigbarheden forhøjes yderligere ved, at Førersædet kan sænkes og hæves efter Behag. Kabi-

nens Tag kan fjernes med eet Greb, saaledes at Føreren hurtigt i en given Situation kan komme ud af Maskinen.

Halefinnen og Stabilisatoren er original i Linie og Funktion. Finnen er delt i to, saaledes at de nederste Del af Finnen virker som en bevægelig Afslutning paa Maskinens Krop.

I sin nuværende Version er den lille Sportsmaskine forsynet med en 60 HK Motor af Typen Walter »Mikron 4« II. Med denne Motor er Maskinens Tophastighed 240 Kilometer i Timen. Marchhastigheden er omkring 200 Kilometer. Men BHT-1A kan ogsaa udrustes med kraftigere Motorer for Eksempel Cirrus Minor paa 63 HK eller Hirth HM 504 A paa 105 HK.

Det er tre svenske Civilingeniører, der staar som Konstruktører af Maskinen. De er alle knyttet til Skandinaviska Aero's Flyveværksteder og hedder Erik Bratt, Prøveflyveleder og Værkstedschef, Karl-Erik Hilfling og Bjørn Tørnblom, men ialt har seks Mand været beskæftiget ved Konstruktionsarbejdet, som har taget et Aar. Der blev udført over 4000 Udkast, og der foreligger 2500 renskrævede Beregningsblade.

De første Prøveflyvninger fandt Sted i December 1944 og viste, at Maskinen er i international Særklasse. Man regner med, at den vil kunne slaa mindst tre Verdensrekorder.

Ikke mindst som Kunstflyvemaskine skal BHT-1A være særdeles velegnet. Den kan bl. a. stige med en Hastighed, som selv den bedste Jager vil misunde Lilliput'en.

Ulf Hallvig.

BHT's Data:

Flyvvægt 365 kg, Længde 5,8 m, Højde 1,7 m, Max-Hast. 240 km/tim. March-Hast. 200 km/tim., Stig-Hast. 5,2 m/sek., Tophøjde 7,500 m, Flyvestrækning 900 km.

Øverst ses BHT-1A paa Bromma klar til Start. I Rækken tilhøjre ses Maskinen forfra paa det øverste Billede, derefter Lilliput'ens Cockpit og nederst den bevægelige Bagkrop.



**SVENSK
flygtning**

Udkommer 1 Gang maanedlig

Pris: Kr. 7.20 pr. Aargang
60 Øre pr. Nummer + Porto

Aargang 1942 - 43 - 44 faas komplet
indbundet Kr. 7.80 - i Hefter Kr. 7.20

Kan bestilles hos

**FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN**

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



Af Kaptajn John Foltmann

Den førende Atlanterhavs-Lufthavn.

I disse Dage er Lufthavnen Prestwick i Skotland den førende Lufthavn for Trafiken over det nordlige Atlanterhav, og det er ikke saa faa Flyvemaskiner og Passagerer, der hver Dag starter og lander paa denne vestske Lufthavn. Rekorden for Antallet af Flyvemaskiner, som er landet i Prestwick efter at have foretaget Turen over Nordatlanten er 65 paa een Time, og der er Dage med over eet Tusinde Passagerer. Naar man har foretrukket at anvende denne Lufthavn som Endestation for de transatlantiske Flyvninger, er det fordi den er et af de mest taagefri Steder i Storbritannien. Den har to Startbaner, hvis Længde er henholdsvis 2 km og 1,4 km, og hvis Bredde er 80 m.

For en Maaned siden kunde en af Fly-

verne, som regelmæssigt gæster Prestwick, fejre et sjældent Jubilæum. Det var Luftkaptajn W. L. Steward i British Oversea Airways, som gennemførte sin Atlanterhavsflyvning Nummer eet Hundrede.

En Kvinde prøvefløj V-1.

Efter hvad der meddeles havde Ty-skene nogle Vanskeligheder ved Prø-verne med den flyvende Bombe V-1, men de blev overvundet, fordi den kendte tyske Svæveflyver, Frk. Hanna Reitsch frivilligt paatog sig at flyve med om Bord i et af Projektilerne, og det lykkedes hende ogsaa at finde ud af, hvad der var i Vejen.

Det viste sig nemlig under de første Prøver, at Rorerne blev revet løse efter ganske kort Tids Forløb, og det

var ikke muligt at opdage, hvori Fej-len laa. Man besluttede derfor at an-bringe en Person i Bomben, for at vedkommende gennem et Periskop kunde følge, hvad der foregik. Hanna Reitsch meldte sig frivillig til disse farlige Job, og hun var den rette der-til, fordi hun ikke vejer mere end 49 kg. Hun blev anbragt i det Rum i den flyvende Bombe, hvor Sprængstoffet ellers har sin Plads, og herfra lykke-des det hende at gøre saa gode lagt-tagelser, at Fejlen kunde rettes. Prø-veflyvningerne kostede hende imid-lerlid adskillige drøje Knubs.

MOTORER PAA 5000 HK.

Rekorden for en Flyvemotors Heste-kraftydelse har hidtil været 3000 HK, men nu meddeles det fra U.S.A., at man derovre er i fuld Gang med at prøve paa at konstruere en Flyve-motor paa 5000 HK. Foreløbig regner man imidlertid ikke med, at den nye Kæmpemotor skal komme paa Marke-det, fordi, som man siger, det tager 5—6 Aar at frembringe en ny Motor-type.

Modelflyvningsorganisation i Svejts.

DEN kendte Modelflyver Per Weis-haupt skriver i Svensk Flygtidning en interessant Artikel om Modelflyvnin-gen i Svejts, bl. a. skriver han: — — — Aar 1939 overtog den svejtsiske Aeroklub den nationale Organisation. Aeroklubben bestaar af 22 Sektioner, fordelt over hele Landet. Disse selvstændige Foreninger har Grupper for Motor-, Svæve- og Mo-delflyvning. Aar 1942 fandtes der hen-holdsvis 11, 52 og 102. Disse 102 Model-flyvergruppers Arbejde ledes af Aero-klubbens Modelflyverkommission, som vælges af specielle Delegerede. Endvidere afholdes en raadgivende Modelflyver-konference. Grupperne, som altsaa svarer til vore lokale Klubber, er sammenslut-tede i Sektionskredse, hver med en Sek-tionsmodelflyveleder i Spidsen. I Konkurrencehenseende udgør flere Sektionskred-se en Flyverregion, indenfor hvilken Ud-tagelsen til de nationale Konkurrencer sker. — — — Modelflyvegrupperne udformer selv sine Love, men de skal indeholde Aeroklubbens Normalregler. Medlemmerne inddeles i: Kadetter (12—16 Aar), Juniorer (16—20 Aar) og Senio-rer (over 20 Aar). Juniorer og Seniorer betaler en lille Aarsafgift til Aeroklub-ben, og Seniorer skal — dog til reduceret Pris — abonnere paa Schweizer Aero Revue. Samtlige Medlemmer skal betale en lille Ansvarsforsikringspræmie for Modelflyvning.

Foruden de officielle Grupper findes, uafhængig af Aeroklubben, saakaldte Skolegrupper, som ledes af en Lærer og er underlagt Skolemyndighederne. Disse Grupper kan ogsaa deltage i officielle Konkurrencer. Man ser altsaa, at den svejtsiske Skole har indset Modelflyvnin-gens Betydning.

Tysk Fjernbomber paa fire Hjul.

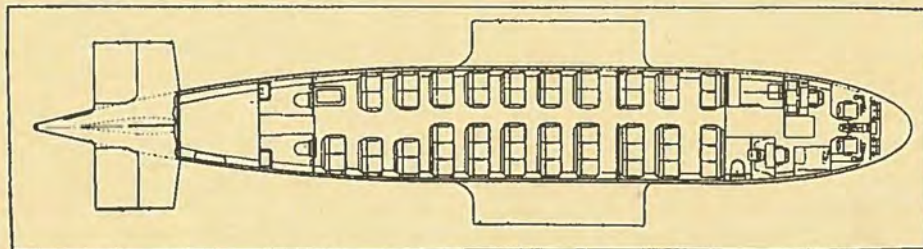
Den tyske Fjernbomber Heinkel 177, som er en af det tyske Luftvaabens nyeste Typer, har faaet et andet Understel end det oprindelige, idet der er blevet anbragt to Hjul i hver Side af Understellet.

NY SVENSKBYGGET JAGER.

Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) har konstrueret en ny eensædet Jager, og man er i fuld Gang med Seriebygningen. Den nye Jager, som har faaet Belegnelsen J-21, adskiller sig i væsentlig Grad fra SAAB's andre Typer, idet den vædske-kølede Rækkemotor er anbragt i Kroppens bageste Del og driver en Trykpropel. Kroppen, som er forholdsvis kort, er anbragt midt imellem to Haledragere, der bærer Halepartiet. J-21 har faaet et trehjulet Understel, og det er første Gang, at denne Understelsanordning anvendes paa en svenskbygget Flyvemaskine. Det forreste Landingshjul er anbragt i Kroppens Næse. Hvordan Bevæbningen og Præstationer er, foreligger der intet om, men ifølge hele sin Konstruktion kan J-21 bære en meget kraftig fremadrettet Bevæbning, anbragt forude i Kroppen. Dens Flyveegenskaber skal være overordentlig gode, og man fremhæver navnlig, at den er velegnet til Landing paa mindre Pladser.

Engelsk Trafik-Kæmpe.

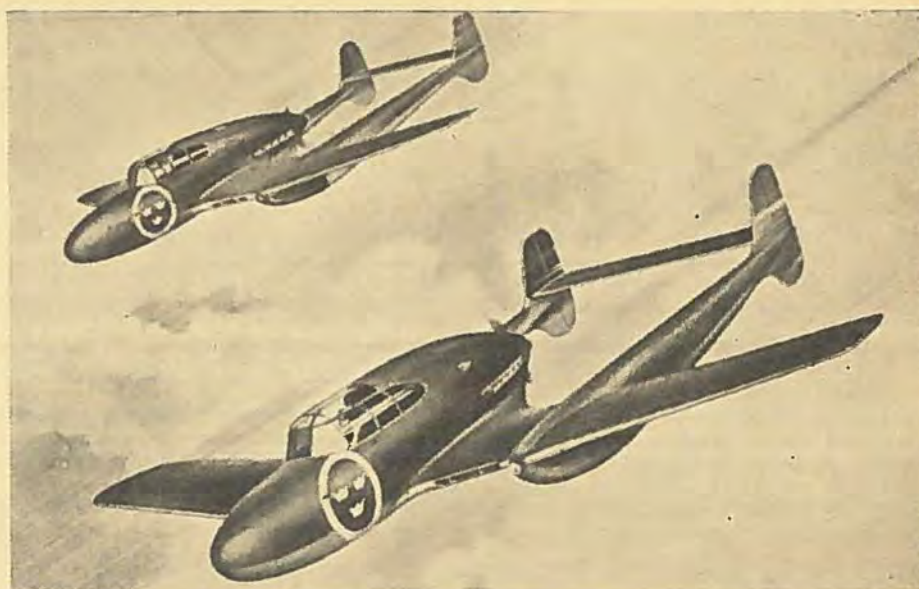
Her er en Tegning af den nyeste engelske Trafikmaskine bygget af Lancaster-Fabrikkerne. Den har Plads til 53 Passagerer og 5 Mands Besætning. Maskinen er under Bygning og tænkes indsat paa Atlanterhavsruterne efter Krigen.



Danske Svæverekorder

FLYV bringer her en samlet Oversigt over de bedste danske Svæveflyvningsresultater indenfor et Tidsrum af 7 Aar. 1 Løbet af dette korte Aaremaal er Varighedsrekorden vokset fra 36 Sekunder til 12 Timer:

- 2.8.32. H. G. Hansen, Pirat, Herstedvester, 36 Sekunder.
- 9.4.36. Ulrik Birch, Grunau Baby, Tisvilde, 34 Minutter.
- 22.8.36. Otto Weibel, Kassel 20, Tisvilde, 2 Tim. 38 Min.
- 1936. Otto Weibel, Kassel 20, Tisvilde, 3 Tim. 2 Min.
- 1936. Ejvind Vøgg, Grunau Baby, Sild, 6 Tim. 10 Min.
- 15.9.37. Harriet Førslev, Rhönbussard, Grunau, 7 Tim. 25 Min.
- 22.5.38. E. Ploug Hansen, Stevns, 5 Tim. 32 Min.
- 22.5.38. Gunnar Larsen, Stamer, Stevns, 6 Tim. 30 Min.
- 26.7.38. Gunnar Christiansen, Stamer, Lønstrup, 6 Tim. 33 Min.
- Aug. 38. Gunnar Christiansen, Stamer, Lønstrup 7 Tim. 59 Min.
- 7.6.1939. Jens Eriksen, Stamer, Lønstrup, 12 Tim.



LUFTTRAFIKEN I U.S.A.

Ved en Gennemgang af de amerikanske Luftfartselskabers Opgørelser for 1944 viser det sig, at Antallet af Passagerer er blevet forøget med 20 pCt. i Forhold til Aaret 1943. Antallet af gennemføjne Kilometer er blevet forøget med ca. 25 pCt., og Godsbefordringen og Luftpostbefordringen er omtrent blevet fordoblet.

Livlig Trafik.

Ifølge de seneste Efterretninger skal det amerikanske Flyvevæsens Transportafdeling være oppe paa rent ud fantastiske Præstationer. Det siges, at der hvert tyvende Minut gaar en Transportflyvemaskine over Atlanten, og over Stillehavet skulde der ifølge Statistiken være 1 Time 42 Minutter mellem hver Maskine. Efter de Tal, der opgives, skulde der pr. Døgn gaa 144 Maskiner paa Ruterne via Indien—Kina, 65 over Atlanten og 14 over Stillehavet. Bladet tilføjer, at man i velunderrettede Kredse stiller sig noget skeptisk overfor disse store Tal.



Det elegante Rekordplan »Kranich«, som anvendes i stor Udstrækning af de svenske Svæveflyvere. Ogsaa som Omskolingsplan og til Blindflyvning samt flere andre Formaal anvendes det. Det her afbildede Svæveplan er to-sædet.

NORDISK Model-SAMARBEJDE

Af Jørgen Gamst.

LIGE siden 1937 har der ved forskellige Lejligheder været Røster fremme for at søge et intimere Samarbejde mellem Modelflyverne i Finland, Island, Norge, Sverige og Danmark. Imidlertid har »Svensk Flygtidning« taget Initiativ til for Alvor at bringe dette vigtige Spørgsmaal frem mod en Løsning ved at bringe en Leder af den kendte svenske Modelflyver Sigurd Isacson. Han gør opmærksom paa, at det først og fremmest gælder om at skabe en Række Fællesregler, idet Modelflyveorganisationerne i de forskellige Lande hver for sig har udarbejdet og følger Regler, der paa mange Omraader er saa forskellige, at en Sammenligning af Modelflyverresultater ikke uden videre kan foretages.

Foreløbig er der fra finsk og svensk Side blevet offentliggjort en Del Synspunkter, af hvilke det fremgaar, at der er Enighed om, at man maa komme til en Løsning. Man har gjort sig klart, at dette kun kan ske ved at alle Parter giver lidt efter.

*

NOGET af det første og vigtigste bliver at skabe ens Konkurrence- og Rekordbestemmelser, idet nordiske Landskampe saa snart som muligt vil komme i Stand. Det kan her nævnes, at DMU i 1942 og 1943 forgæves forsøgte at faa svenske Hold herover, ligesom vi flere Gange har haft Indbydelse til Finland og Sverige, men har maattet blive hjemme. Derimod har der med vekslende Udfald været afholdt finsk-svenske Landskampe.

Først maa man komme overens om Klasseinddelingen. Vi har langt flere Klasser end de andre Lande, og iøvrigt gik vi for nogle Aar siden over til at inddele efter Planareal (ligesom Wakefield-reglen), mens de øvrige Lande endnu holder sig til Spændviddeinddelingen. Denne er mere praktisk, men ikke saa retfærdig.

M. H. t. Planbelastning og Kroptværsnit fulgte vi tidligere helt FAI-Reglerne, mens f. Eks. Svenskerne kun i ringe Grad gjorde dette. Her er vi allerede kommet hinanden nærmere, idet vi for

Med Udgangspunkt i svenske Planer om udvidet Samarbejde mellem de nordiske Modelflyvere, fremsætter Jørgen Gamst i denne Artikel en Række generelle Betragtninger over Problemers forskellige Sider og udtaler Haab om, at Svenskerne vil tage Initiativet hurtigst muligt.

den mindste Klasse Svævemodeller har strøget disse, mens Svenskerne til Gengæld har udstrakt FAI-Reglen.

Vedrørende Startmetoder maa vi herhjemme sikkert indrette os paa, at der kun vil blive brugt Vindestart ved Højstart af Svævemodellerne. Hertil ved jeg, at mange vil protestere kraftigt, men den overvejende Mening er nu saadan, især i Sverige. FAI-Reglens uretfærdige Ligestilling af 200 m Spilstart- og 100 m Løbestartsnor har Svenskerne imidlertid forladt, Finnerne har fulgt dem, og vi ogsaa paa Konkurrencernes Omraade.

*

HVILKE Konkurrencer skal der afholdes? Det bedste Forslag ligner vore Danmarksmesterskaber og gaar ud paa, at der aarligt skal holdes nordiske Mesterskaber for Motormodeller, Svævemodeller, Brændstofmodeller og inden-dørs Modeller, en i hvert Land. I Stedet for at hvert Land altid skulde afholde det samme Mesterskab, foreslaar jeg, at det skal gaa paa Omgang ligesom vore DM'er. Herved opnaas den mest retfærdige Løsning.

Af væsentlig Betydning vilde det ogsaa være at faa en ensartet Klassificering af Modelflyverne, saaledes som Svæveflyverne har det over hele Verden med deres A, B, C, Sølv-C og Guld-C. I Øjeblikket gælder meget forskellige Eliteflyverregler.

I Danmark har vi kun Juniorprøven og Eliteprøven, sidstnævnte opdelt i 3 Grader. I Sverige er der for det første Forskel paa de forskellige Klassers Krav, hvilket kan være rimeligt, men som komplicerer Sagen. Derimod er der en betydelig jævnere Stigning i Kravene for de forskellige Grader f. Eks. for mellemstore Svævemodeller (S2): Jernmærket: 1 Flyvning paa 30 sek. Bronzemarket: 2 Flyvninger paa mindst 55 sek. Sølvmærket: 3 Flyvninger med mindst 100 sek i Gennemsnit. Guld: 3 Flyvninger med mindst 200 sek og endelig Elitemærket, der kræver 3 Flyvninger med mindst 300 sek i Gennemsnit.

*

FOR at skabe en grundig og livlig Kontakt mellem de nordiske Modelflyvere foreslaas Oprettelsen af et fælles Modelflyveblad, enten udgivet i hvert Land med samme Indhold paa eet Sprog eller eet Sted paa alle Sprogene. Et saadant Blad vil være særdeles gavnligt, da det hurtigt og uden Omveje kan offentliggøre tekniske og organisatoriske Fremskridt, optage Spørgsmaalene til Debat og iøvrigt beskæftige sig med meget, som keder Ikke-Modelflyverne blandt de almindelige Flyvetidsskrifters Læsere.

En meget interessant Bemærkning gaar ud paa, at nordiske Modelflyvere efter Krigen samlet bør fremkomme med de stærkt tiltrængte Ændringsforslag til FAI-Reglerne. De fællesnordiske Regler for Eliteprøver etc. kunde ogsaa danne Grundlaget for internationale Regler.

De nordiske Modelflyvere haaber nu blot paa, at KSAK snart vil tage Initiativet til indledende Forhandlinger i saa stor Udstrækning, som Forholdene tillader det. Foreløbig skader det i hvert Fald ikke at diskutere det indenfor de forskellige Lande. Og iøvrigt vilde det være glædeligt, om ogsaa Svæve- og Motortflyveorganisationerne forberedte det Samarbejde, som forhaabentlig i en ikke for fjern Fremtid kan føres ud i Livet i Norden.

Jørgen Gamst.

SIMONSEN & NIELSEN ^{A/S}

FREDERIKSHOLMS KANAL 4

KØBENHAVN K.

Stockholm

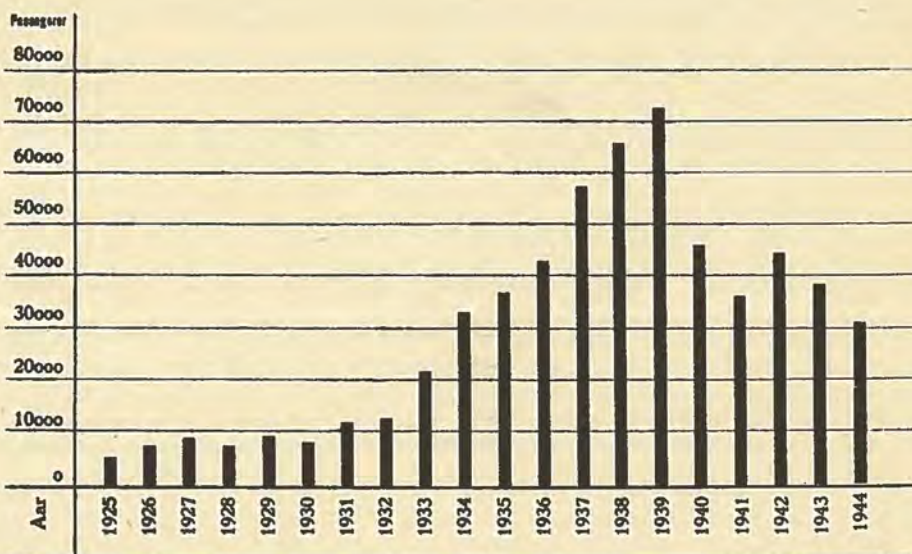
Malmö

Göteborg

Helsingfors

Trafiken paa Københavns Lufthavn

Den nylig udsendte Statistik over Trafiken paa Københavns Lufthavn for 1944 viser Nedgang i Forhold til Aaret 1943. Antallet af Passagerer (incl. Transitpassagerer) er gaaet ned fra 37.850 til 30.139; Passagerer eksklusive Transitpassagerer er henholdsvis 27.526 og 21.307; medens der i 1943 var 3.533 ankomne og afgaaede Luftfartøjer, var der i 1944 kun 2.844; Nedgangen i Godsmængden er forholdsvis ringe: 1943 kunde opvise 961.719 kg og 1944 848.238 kg.



Modelbygningen er begyndt i de danske Skoler

Interessante Udtalelser til FLYV af Sløjdsinspektør G. Galatius.

I de svenske Skoler er Undervisningen med Modelbygning indgaaet som et Led i Sløjdundervisningen. En Del af den svenske Skoleungdoms ældste Drengeskoler har i Vinter bygget Flyvemodeller, og Skolekonkurrencer vil blive arrangeret.

Herhjemme er Opgaven taget op af det københavnske Skolevæsenes Sløjdsinspektør G. Galatius, som har gjort en positiv Indsats for, at Modelundervisningen indgaar i de ældste Drengeskolers Sløjdarbejde.

I 1942 indbød vi københavnske Sløjdlærere til et Kursus i Modelbygning under Ledelse af Dansk Modelflyver Unions Formand, Kommune-lærer Knud Flensted-Jensen, udtaler Sløjdsinspektør Galatius til FLYV.

25 Lærere lærte at bygge en flyvefærdig Model.

I Aar har to københavnske Skoler taget Modelbygningen med i Undervisningsprogrammet, og jeg er meget spændt paa at se Resultatet af denne Udløber af Sløjdarbejdet. Det er muligt, at endnu flere Skoler følger efter, men man maa ikke glemme de Materiale vanskeligheder, denne særlige Undervisningsform møder i Øjeblikket.

Det økonomiske Problem vil Modelundervisningen i Skolerne ikke komme til at strande paa, og selvom vi er noget handicappet i Forhold til Svenskerne, hvis Sløjdklasser kun er paa 12—14 Dreng, mens vore er paa 30—34, mener jeg nok, at det vil være

muligt at give Undervisningen et individualistisk Præg. Det vil være en mærkelig Dreng, der ikke har Lyst til at være med til Modelbygning ...

Don Q.



Et Par Ord om en Bog

JEG fik forleden Dag tilfældigvis fat i en svensk Drengbog »Svæveflyveren« skrevet af Gustav Lindwall, oversat til Dansk af William Jensen og udgivet af Branners Forlag. Bogen i sig selv er god nok, og vilde have givet vore danske Dreng et udmærket Indblik i Svæveflyvesportens mange forskellige Faser, hvis blot den ikke havde været saa daarligt oversat. Oversætteren synes hverken at beherske Dansk, Svensk eller Svæveflyvning.

Her er nogle Eksempler fra Bogen. I Parenthes har jeg anført, hvad der formentlig har skullet staa paa Dansk. Hvad skal man sige til følgende Beskrivelse af Skoleglidere: »Her har I tre Glideflygtsplaner (Skoleglidere). En Schulgleiter bestaar hovedsagelig af en Mede og et Par Vinger, som er gjort fast ovenfor Meden, saa højt, at en Person kan sidde oprejst under dem. Paa Vingerne sidder der Styrreror (Balancelapper), som bestaar af drejelige Planer, der arbejder i modsat Retning, saadan at Glideplanet gaar skævt, d. v. s. kommer til at hælde (!) Her ser I Haandspagen (Styrependen), som kan bevæges i alle Retninger. Den staa i Forbindelse med baade Højde- og Styrreror. Trykker man paa Spagen, kører man Næsen nedad.... For

Fastspændingssele staa der Sikkerhedsrem eller Remtøj, og Flyveren bliver bundet eller surret (spændt) fast i Siderummet. En Flyver sætter sig op i den ene af Kabinerne i en Kranich og Oversætteren skriver: »Einar satte sig paa Faldskærmen i det smalle Siderum, og han blev bundet fast«. Det er fuldstændig meningsløst. »Den nye Kranichen (svensk Endelse) havde Dobbeltkommando (Dobbeltskyer)«.

En Spilstart beskrives paa følgende Maade: »Paa det store Felt (Mark) øvede C-Holdet sig i sine Grunau Babies, der blev vundet op (!). Senere kobledes Vinden till Linen rullede op paa Tromlen og slæbte Planet over Feltet o.s.v. (Jeg gad vide, hvad en Dreng faar ud af den Mundfuld?). For Gummitov staa Gummiline. »I Starten løsnedes Planet fra Fortøjningen og Gummiringene slæbte«. Det er det rene Sludder. Meningen maa være, at Gummitovets Ring slap (paa Svensk släppte). Svæveplanerne sejler (svæver) stader (staller) eller sjokker nedad (sækker). Det lykkes Flyveren at finde Opstrømme (Opvinde), og han har Tyngder til at afbalancere (Trimvægte). Han kan ikke udskille (skelne) Hangets (Skrentens) Udstrækning. Et Sted er det Slut med Termiken, saa her kan vi ikke falde...??? Et andet Sted var han »kommet ud af Termiken og faldt ret antageligt. Han mærkede det paa Barografens Kurve. Men instinktivt gjorde han den rigtige Manøvre. Ved et rent Held gled han nedad og naaede at finde en ny Termikblære«. Mærkeligt, hvad mon der har staaet paa Svensk? Om Vindposen siges der, at den »stod lige ud og spændt som en fastspigret Kurv« (korr = Pølse)!! »Kaptajnen kommanderede mig op i Kærren (vi bruger »Kassen« eller »Æsken«) for at udføre Flyvning for Viderekomme«, og saadan fortsættes hele Bogen ud.

Hvor havde det været praktisk, om Oversætteren eller Forlaget havde ladet en Flyver læse Oversættelsen igennem inden Trykningen. Det er en Skam, at en god Drengbog er blevet mishandlet paa den Maade.

Harriet Førslev.

BØGER OM FLYVNING

Foltmanns Flyvebog, hft. Kr. 4.75, indb. Kr. 6.25.
Fortæller om Flyvemaskinens Anvendelse i Krig og Fred
og om dens mange forskellige Præstationer.

J. Foltmann, Hvordan flyver man?, Kr. 6.75, indb. 12.75.
En populær og let forståelig Bog med mange Illustratio-
ner, der giver Forklaring paa Flyvemaskinens Virkemid-
ler og Instrumenter. Stort Format.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4.75.
Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saa-
vel Bygning som Flyvning med Flyvemodeller.

Lommebog for Flyvning 1945, Kr. 2.50.
Praktisk Lommekalender med mange Oplysninger om al
Slags Flyvning.

Hans Ostellus, Det moderne Luftvaaben (I), Kr. 5.85.
Beskrivelse og Illustration af Krigens Flyvemaskiner.

Hans Ostellus, Kendte Flyvemaskintyper, II, Kr. 5.85.

Svæveflyvning: Red. af H. Wolff og S. A. Dalbro, Kr. 5.85.
Tilrettelagt paa en let tilgængelig Maade, som gør Bogen
lige velegnet til Selvstudium og Undervisning.

Robert A. Winston, Styrteflyver, Kr. 4.75.
En amerikansk Flyvers spændende og livligt fortalte Be-
retning om Uddannelsen i Amerika.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i
Frimærker.

Alle Bøger om Flyvning ekspederes.

KUPON

Til FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig:

Navn:

Adresse:

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.

Luftfartsforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartsforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-
hvert Forsikringsselskab, der er tilknyt-
tet Poolen, samt DDL's Billetkontorer
i Industribygningen og i Lufthavnen.

FLYV's SPØRGE-RUBRIK

Besvaret af Aeronautisk Selskab.

Jeg vil være Flyvemekaniker. — Hvis
en ung Mand, som har Ønske om en
Gang at blive Flyvemekaniker, skal for-
berede sig allerede nu, hvad skal han da
foretage sig. Gaa i almindelig Mekaniker-
lære og saa søge ind ved Hærens eller
Marinens Flyvetropper? Eller gives der
en anden Udvej, f. Eks. specielle Kur-
sus?

A. D.

Svar:

Den vordende Flyvemekaniker maa i
Almindelighed først gennemgaa sin Læ-
retid som alle andre Mekanikere og af-
slutte den med Svende-Bevis. Som ud-
lært Mekaniker havde han tidligere
Chancer for at faa den specielle Uddan-
nelse ved en af de militære Flyveskoler
Mekaniker-Klasse, men ogsaa andre Ste-
der foreligger denne Mulighed. Paa en
Flyvemaskinefabrik eller paa Værkstedet
i et Luftfartsselskab er der Chancer for
Uddannelse og Flyvemekanikercertifika-
tet kan her sætte foreløbigt Punktum for

en god Uddannelse. Da vi herhjemme
ikke har hverken Fabrikker eller Luft-
fartsselskaber saadan i Flertal, fremgaar
det jo alene heraf, at Vanskelighederne er
store. Andre Udveje, specielle Kursus el-
ler lignende, gives endnu ikke — men
ikke det kommer?

*

Hvad koster Materialesæt? Da jeg i
»Børnenes Lommebog 1945« havde læst,
at man kan faa Tegninger og Materiale-
sæt, vil jeg gerne spørge om, hvad det
koster og hvor vi kan faa Materialesæt-
tet.

Bent Sørensen.

Svar: Materialesæt til Begyndersvæ-
vemodellen »Simplex« med tilhørende
Tegning og Byggevejledning koster Kr.
4.40 og kan faas bl. a. fra FLYV's For-
lag, Vesterbrogade 60; andre Materiale-
sæt faas bl. a. hos Dansk Modelflyve-
industri, Brogade 6, Odense.

*

G. Jensen spørger:

Jeg vil meget gerne paa Svæveflyve-
lejr, og for ikke at staa for langt tilbage
for andre Kammerater har jeg tænkt mig,
at lære lidt Teori forinden. Jeg haaber
FLYV vil give mig nogle Oplysninger om,
hvad der er det vigtigste at lære og hvor-
dan man bedst tilrettelægger et Selv-
studium?

Jeg har »Lærebog for Svæveflyvere«
(Svæveflyvning).

Svar:

Bogen om »Svæveflyvning« giver Dem
den Teori, De har Brug for, inden De
skal i Lejr.

For at blive uddannet i Svæveflyverlejr

skal De være Medlem af en Klub, der er
tilsluttet Dansk Svæveflyver Union.

*

Det er vel ikke muligt, at FLYV kan
oplyse mig om, hvormeglet Tegning til
Skoleglider 38 og Skoleglideren »Polyt«
koster. Er det ved alle Monoplaner, at
Sideroret ikke er anbragt nøjagtig lang-
skibs?

Frederikshavner.

Svar:

1) Skoleglider 38 koster Kr. 175.00,
»Polyt« Kr. 50.00. 2) Saa godt som altid.
En Undtagelse er bl. a. de usymmetriske
Flyvemaskiner.

*

Til Læsere!

Alle de Spørgsmaal, som FLYV paa
Grund af Papirrestriktionerne ikke kan
skaffe Plads til i Bladet, vil blive besva-
ret direkte til Spørgerne, naar Returporto
medsendes.

*

Tre Studielegater.

BESTYRELSEN for Pressens Luft-
fartsmedarbejderes Fond, hvis
Formand er Luftfartsdirektør Knud
Geggersen, har uddelt Fondets Stu-
dielegater for 1945. Aarets Legater er
tildelt Overassistent Henning Betak,
Det Danske Luftfartsselskab, Assistent
Knud Amann, Det Danske Luftfart-
sselskab og Assistent ved Flyvevejr-
tjenesten Ejner Vilhelm Jacobsen.

»KRATMO« 10 Benzlmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.

Arbejdstegninger til »Kratmo« 4 - 10 - 30

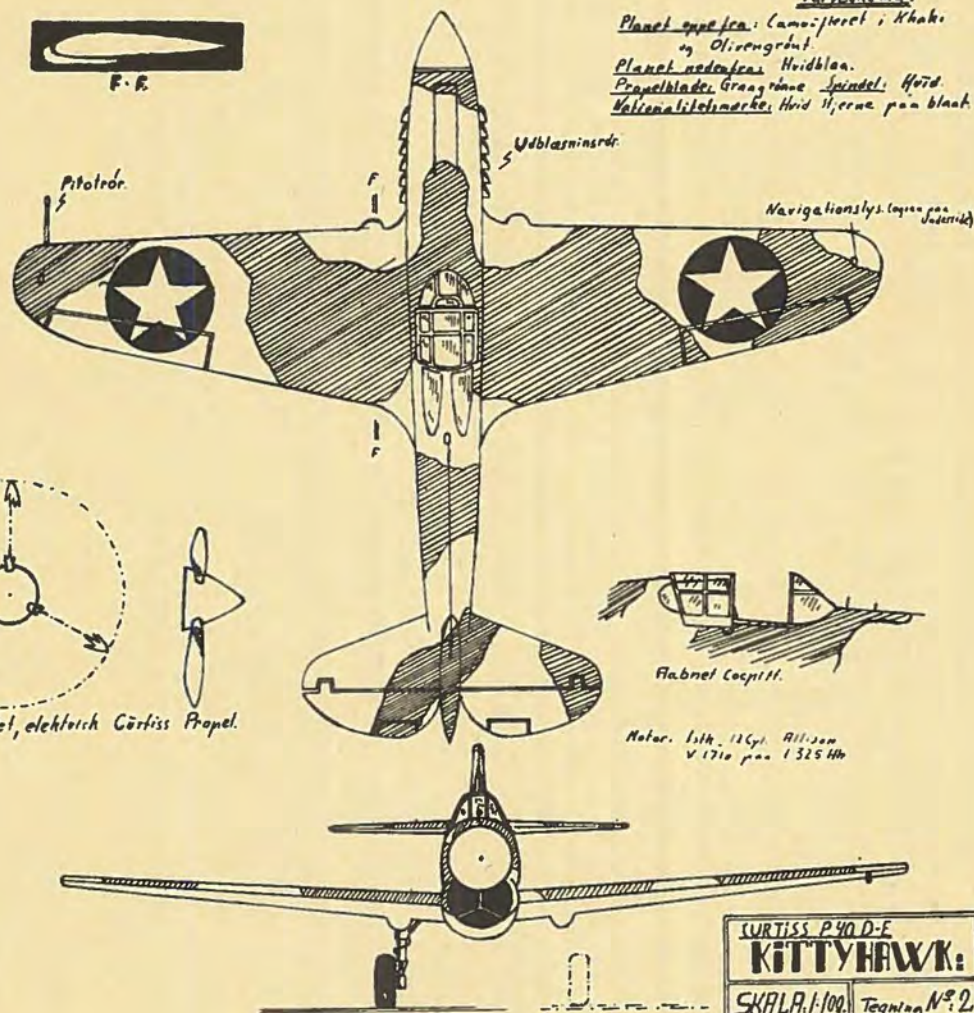
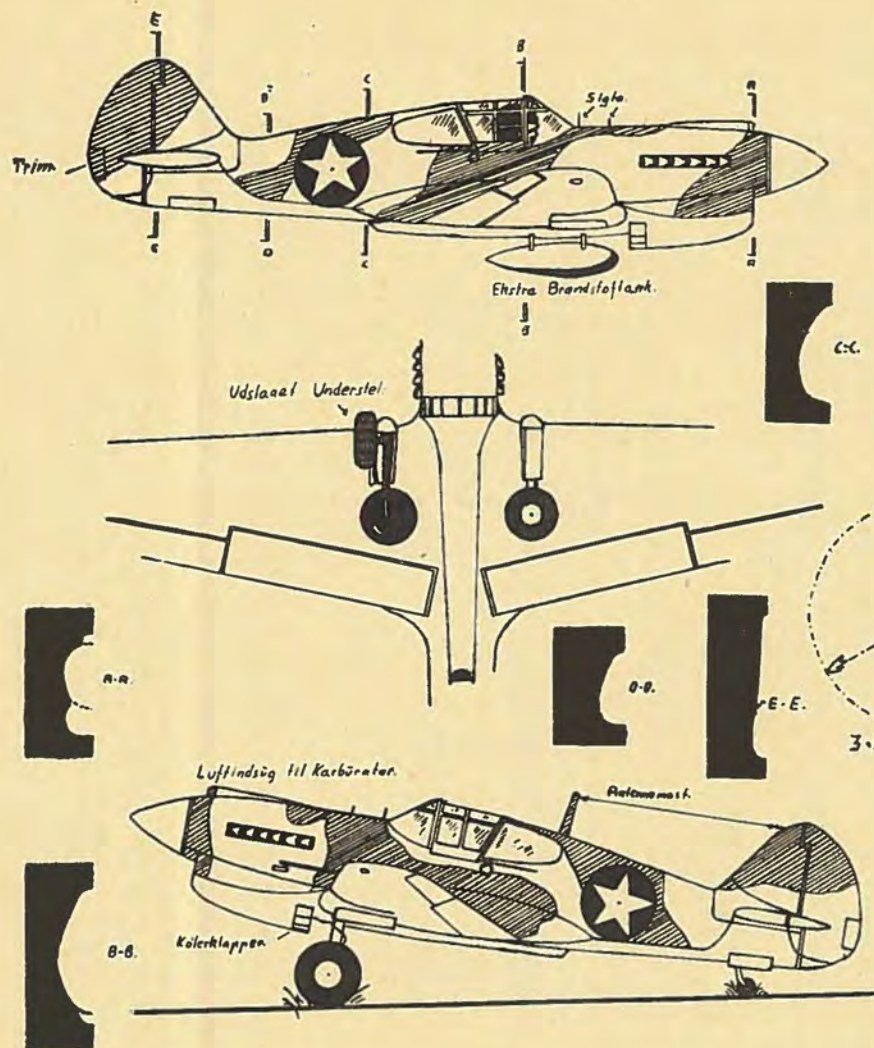
Uforarbejdede Dele til »Kratmo« 4 - 10 - 30.

Færd. Tændspoler - Stempelringe - Propeller.

Alle Dele til omgaende Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709

Brochurer med Priser tilsendes gratis!



Farveskema:
 Planet type fra: Camouflage i Khaki
 og Olivengrønt.
 Planet nedre del: Hvidblaa.
 Propellerblad: Graugrønt. Spindel: Hvid.
 Nationalitetsmærke: Hvid Hjerne paa blaat

CURTISS P40 D-E	
KITTYHAWK:	
SKALA 1:100	Tegning N ^o 2
DATO 2/4-44	E. Tage Larsen

Skala Model af Curtiss P 40 Kitty Hawk

Data:

Anvendes i: Amerika, England, Rusland.
 Konstruktion: Lavvinget Helmetal-Mono-
 plan i Skalkonstruktion.
 Konstruktor: Alexander Cartveli.
 Fremstiller: Curtiss-Wright Corporation,
 Buffalo, New York.
 Anvendelse: Jager, Jagerbomber.
 Besætning: 1 Mand.

Motor: 1 Stk. 12 cyl. Allison V. 1710,
 vædskekolet Rækkemotor paa 1325
 HK.
 Propeller: 3-Bladet Curtiss Propel med
 elektrisk Omstilling.
 Vægte: Tomvægt: 2.490 kg. Fuldvægt:
 3.170 kg. Planbelastning 142 kg/m².
 Armering: 6 faste 7,5 mm Mg. i Planerne.
 Tophøjde: 10.600 m.

Flyvestrækning: 1.130 km.
 Understel: Elektrisk indtrækkeligt
 m. indfrækkeligt Sporehjul.
 Spændvidde: 11,40 m.
 Længde: 9,5 m.
 Planareal: 21,90 m².
 Hastighed: Max: 590 km/t. March: 510
 km/t.

E. Tage Larsen.

EN FLYVER BLIVER TIL — III.



Svæveflyvning.

En Flyvetur gav ham Mod paa flere; men hvordan skaffer man seks Kroner til en Rundflyvningstur paa 10—15 Minutter, hver Gang man absolut ikke kan undvære en Flyvetur? og billigere eller gratis kan man ikke flyve ret længe. Men i en Svæveflyveklub kan man ved en passende Arbejdsindsats sammen med en halv Snes Kammerater bygge sin egen Flyvemaskine, faa den godkendt og flyve med den næsten gratis — saa der meldte han sig ind.

Det maanedlige Kontingent var ganske vist saa stort, at mange Cigaretter og Biografure m. m. maatte aflyses, men Tegninger og Materialer til Skoleglideren skulde jo betales kontant. Det tog mange Arbejdstimer at bygge saadan en Skoleglider, men Længslen efter at flyve *selv* gav uanede Kræfter. Spændende var det, naar han engang imellem var alene paa Værkstedet, at sætte sig i Svæveplanets Sæde, fatte Pinden med højre Haand, anbringe Fødderne paa Hammelen til Sideroret og saa lukke Øjnene og drømme, at han fløj.

Bedre blev det dog, da Skoleglideren blev samlet ude paa Flyvepladsen, saa han og Kammeraterne fik begyndt paa Rutscheturene paa Grønsværen, og i Blæsevej fik de Øvelse i at balancere Skoleglideren paa Meden ved Hjælp af Klapperne. De første Hop var smaa, og mange fulgte efter, men kun »lige ud«, efterhaanden højere og længere; hvert Hop endte med en mere eller mindre pæn Landing med efterfølgende Kritik, først af Flyvelederen og derpaa af Kammeraterne under Klargøring til næste Start. Til sidst fløj han hele Flyvepladsens Længde igennem ved hver Start, Landingerne blev bedre og bedre og Kritikken svagere. Endelig kom de fremmede Censorer, d. v. s. de af D. K. D. A. S. udpegede Kontrollanter ud paa Flyvepladsen til Certifikatprøverne. De blev nemt bestaaet, og med den ene Maage i Knaphullet, tog han fat med vældig Energi paa Træningen til de næste Prøver.



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.





DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt åbent daglig Kl. 15.30—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, I.I. Værløse.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68^a o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Formand: Murermester H. A. Ehlers, S. Stationsvej 36, Slagelse. Tlf. Slagelse 354.
Sekretær: Propagandachef Max Westphall, Vesterbrogade 1, Kbh. V. Tlf. Central 8800.
Kasserer: Værkfører K. Videbæk Kjeldfort, Vesterbrog. 36, Kbh. V. Tlf. Eva 3912. Postkt. 25521.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen, Kablejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Ove Hansson, Olesvej 21, Holte. Telf. Frederiksdal 6169.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

Søndag den 11. Marts 1945 Kl. 10.00 præcis mødes vi paa Polyteknisk Lærestalt, Sølgade 83, for at høre Ingeniør ved Statens Luftfartsvæsen E. Møller Hansen fortælle om »Et Kig ind i Fremtidens Flyvning«. Foredraget, der blandt andet omhandler Skruerflyvere, der kan lande paa en Tennishane eller et fladt Tag, og raketdrevne Luftfartøjer med Lydens Hastighed, ledsages af Lysbilleder og en lang Række meget overbevisende og interessante Demonstrationer.

Tag en Kammerat med, han er altid velkommen i A.J.K.

v. p.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Indkaldelse til Repræsentantskabsmøde.

I Henhold til Lovenes § 8 og det sidst afholdte Repræsentantskabsmøde indkaldes herved til ordinært Repræsentantskabsmøde i Fredericia, Søndag den 18. Marts 1945.

Da det er umuligt paa nuværende Tidspunkt at afgøre, hvorledes Rejsemulighederne er om en Maaned, skal denne Indkaldelse kun betragtes som en pro forma Meddelelse.

Ca. 8 Dage før Mødets Afholdelse vil endelig Indkaldelse eller evt. Aflysning blive tilsendt Klubberne.

Indholdsfortegnelse til FLYV Aargang 1944 tilsendes gratis paa Forlangende fra FLYVs Forlag, Vesterbrog. 60, Kbhvn. V.

I Anledning af Meddelelsen i forrige Nummer af FLYV angaaende »Stamgruppen«s Adresse korrigeres denne hermed til, at alle Henvendelser herefter skal sendes til Post Box 347.

SPORTSFLYVEKLUBBEN.

Nyi Teorikursus.

KLUBBEN forsøger atter i dette Aar at fortsætte med de saa populære Teorikursus. Undervisningen, der som sædvanligt vil blive ledet af Overflyveleder, Kaptajnlejtant Sv. Aa. Dalbro med sin udmærkede Lærerstab, strækker sig over 2½ Maanedes Undervisning med 2 ugentlige Aftener (Mandag—Onsdag) og forventes paabegyndt i sidste Halvdel af Marts Maaned.

Prisen bliver ligeledes den samme populære Pris som tidligere Aar, nemlig: for Ikke-Medlemmer Kr. 25,— (heri er inkluderet Medlemsskab for 1945, Maanedsskabet »FLYV« og Lærebogen: »Saa flyver vi...«), for Medlemmer er Prisen Kr. 15,—, saafremt Medlemmet ikke tidligere har deltaget paa et af Klubbens Teorikursus, og Kr. 10,— hvis Medlemmet har deltaget paa eller paabegyndt et saadant.

Ligesom ved Efteraarets Kursus ønsker Klubben atter dette Kursus kombineret med et Kursus for Svæveflyvere, der herigennem kan erhverve den teoretiske Prøve til Opnaaelse af Overland-Certifikatet. For Svæveflyvere er Prisen Kr. 15,—.

Nærmere Enkeltheder om Tidspunkt m. m. vil fremkomme senere, men da Deltagerantallet er begrænset, og for at Bestyrelsen kan træffe de fornødne Dispositioner med Hensyn til Lokaler med videre, bedes alle interesserede snarest muligt henvende sig og reservere sig Plads paa Holdet hos Klubbens Sekretær, Kommuneleer Wm. Nielsen, Borthigsgade 4, 1. Ø. Telefon Ryvang 5615, bedst mellem 17 og 20.

»Langlands Flyveklub« begyndte Freddag d. 9. Februar teoretisk Kursus efter »Flyvningens A.B.C.«. Som Lærere fungerer:

Hr. Sølejtant Jørgensen,
Hr. Bygmester Arne Rasmussen,
Hr. Automobilforh. Poul Christensen og
Hr. Tandlæge Børge Minor Andersen.

Ved Kursusets Begyndelse blev der givet en Oversigt over Flyvningens Historie, samt forevist en Smalfilm »Med Privatflyvere paa Skovtur«.

I Kursuset deltager 1 Dame og 25 Herre, hvilket er et udmærket Resultat.

Kursuset menes afsluttet først i Maj Maaned.

Ligeledes er der paabegyndt et Kursus i Humble paa Langeland med bl. a. følgende Lærere:

Hr. Mærsk Møller (Ingeniør, cand. polyt.) og
Hr. Lærer Kremer.

Kursuset her har ogsaa vundet udmærket Tilslutning.

Dansk Modelflyver Union meddeler:

Ny Distriktsleder for 2. Distrikt, Kurt Rehnagel er paa Grund af manglende Tid fra d. 15. Feb. afgaaet som Distriktsleder, og Formanden for M.F. »Stratus«, Erik Bugge, Egevej 6, Glostrup, har i Stedet overtaget denne Post.

Distriktslederassistent for København. Foranlediget af Henvendelser fra københavnske Klubber har D.M.U. anmodet

den kendte Modelflyver Henning Jønsen, M.F. »Windy«, om fra den 1. Marts at virke som Distriktslederassistent for København, da Distriktslederen for 1. Distrikt, Jørgen Mortensen som bekendt bor i Hillerød og derfor ikke kan være de københavnske Klubber til saa stor Hjælp som ønskeligt. Henning Jønsens Adresse er: Gennemløbet 3^a, Vanløse.

Distriktsstævner den 2. April. I Stedet for de aflyste Unionsstævner den 4. Feb. vil man forsøge afholdt Distriktsstævner 2. Paaskedag paa den Maade, at hver Klub kan flyve for sig, hvorefter Præstationerne sammenstilles Distrikt for Distrikt. Nærmere Meddelelse herom i »D.M.U. meddeler«, der kommer ca. 15. Marts. Konstruktionskonkurrencen er udsat foreløbig.

En interessant Aften

i Modelflyveklubben »Windy«.

MODELFLYVEKLUBBEN »Windy« havde Onsdag den 7. Februar samlet ca. 75 Tilhørere til et Møde i Webers Selskabslokaler i København, hvor man i den korte Tid, Elektricitetsrestriktionerne havde levnet Arrangørerne, kom igennem et meget interessant Program.

Overflyveleder Sven Aage Dalbro talte først om Modelflyvernes Fremtidsmuligheder og paapegede herunder stærkt, at foruden Flyveinteressen er fine Eksaminer af allerstørste Betydning, hvis Modelflyveren ønsker at bane sig en Vej indenfor den erhvervsmæssige Flyvning.

Derefter fortalte Henning Jønsen, »Windy«, om de nye Modelteorier i Praksis. Han slog til Lyd for en Forenkling af vore Modeller, saaledes at Byggetiden kan blive mindre, og foreslog en helt ny Form for Klubkonkurrencer. Hver Klub stiller f. Eks. med et Hold paa 4 Mand, hver med sin Model. Hver Mand faar 1 Start, fri Snorlængde indtil 200 m, Spil eller Løbestart. Resultaterne lægges sammen klubvis og divideres med 4.

Henning Jønsen mener, at det er en Konkurrence med Sport i, idet det afgørende vil blive fine Starter, og han sluttede med en Udfordring paa sin Klubs Vegne til de øvrige københavnske Klubber.

Endnu havde Per Weishaupt, O.M.-F., og K. Hartvig Jensen, »Windy«, Ordet, førstnævnte om udenlandsk Modelflyvning og sidstnævnte om Reaktionsdrift til Modelplaner.

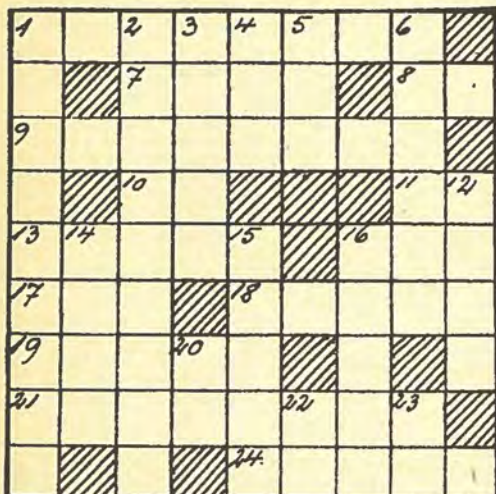
Endelig havde D.M.U.'s nye Smalfilm Premiere.

Det er nu anden Gang, M.F. »Windy« har taget Initiativet til Afholdelse af en saadan Modelflyveaften, og Klubben skal have Ros derfor. Men næste Gang maa man blot haabe, at der bliver lidt mere Tid tilovers til Diskussion om de forskellige Emner.

A. A.

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Red.-Sekt. Povl Westphall,
Hillerødsgade 84, Tlf. Taga 6603

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

For Maris Maanedes Krydsordsopgave udsætter vi som 1. Præmie: Dansk Flyvnings Historie og 2. Præmie: Lommebog for Flyvning 1945.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige Løsninger i Februar er udtrykket som Vinder:

1) Flemming Thomsen, Ryparken 66, 1. tv., Kbhvn. Ø.

2) Stud. art. Vagn Ohrt, Dalmose.

Vinderne har faaet Præmierne tilsendt.

Løsning til Nr. 2.

Vandret:

1 Slipstrøm. 9 Tunis. 10 Uro. 11 Anse. 12 Sned. 13 Rat. 14 Tesi. 15 Ilde. 17 Ug. 18 Sn. 19 Klin. 21 Saks. 23 Æde. 25 Aftaler. 28 L.T. 29 Virvar.

Lodret:

1 Start. 2 Luna. 3 Instinkt. 4 Pie. 5 SS. 6 Rune. 7 Øresund. 8 Modig. 12 Stel. 16 DK. 18 Saft. 20 Jærv. 21 Sal. 22 Sav. 24 Eir. 26 Li. 27 Er.

Forklaring:

Vandret:

1 Universal-Flyvemaskine. 7 Bjergkæde. 8 Forkortelse. 9 Bremses. 10 Talord. 11 Væde. 13 Ordstrømme. 16 Vej. 17 Pigenavn. 18 Øjeskrue. 19 Medaljer. 21 Pensioneret. 24 Udløbere.

Lodret:

1 Flyver. 2 Maskinens Krop. 3 Pigenavn. 4 Tilbage. 5 Grundstof. 6 Pigenavn. 12 Sprængladning. 14 Stamfader. 15 Rask. 16 Flyvemaskindel. 20 Forfatterindes Init. 22 Forkortelse. 23 Maalforkortelse.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

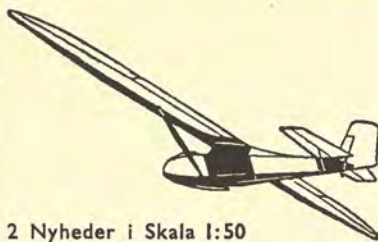


Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge



2 Nyheder i Skala 1:50

Grunau »BABY« 2 b. Spændv. 27 cm

D.F.S. »OLYMPIA« — 30 -

Byggesæt til begge Typer .. Kr. 2,75

Færdigbygget pr. Stk. - 6,85



Model

FLYVEMOTORER

Org. Kratmo-10, benzin-drevne, 10 cm³ - 0,35 HK
komplet m/ Propel:

Kr. 200.—

(Efterkrav + Porto)

G. GLEERUP

Niels Juelsgade 15 — København K.

Ved Forespørgsler af teknisk eller oplysende Art, der rettes til Redaktionen, anmoder vi vore Læsere om at vedlægge frankeret og adresseret Svar-konvolut.

TEGNINGER

til Skalamodeller, Modelsvæveplaner og Motormodeller.

De rigtige, originale Tegninger i hel Størrelse.

SKALAMODELLER

Nr. 3. Fiseler Storch	Kr. 0.75
7. He 112	0.75
11. He 111 K.	0.75
12. He 115	3.00
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00
32. Halifax	1.75
33. Blohm & Voss	1.00
34. Romeo	1.00
35. Focke-Wulf FW 190 ...	1.00
38. Japansk Jager (2-sædet) ..	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

MOTORMODELLER

Nr. 30. Drohne	Kr. 1.50
31. Lerche	1.50
Benzinmotormodellen HS 100 ..	6.00

DANSKE SVÆVEMODELLER

Nr. 39. Simplex	Kr. 0.75
(D.M.U.s Begynder-Svævemodel)	
40. Grimponimus (Kl. 7) ..	2.00
41. Calle (Kl. 8)	2.00
42. Ølhunden (Kl. 9)	3.00
43. Holger Danske (Kl. 8) ..	2.50

Sendes franco mod Indsendelse af Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.



Lockhead »Ligthing II«
Skala 1:50 Byggesæt 3,85 Kr.

Consolidated Liberator
Skala 1:100 Byggesæt 3,45 Kr.

Svensk Jager J 22
Skala 1:50 Byggesæt 2,25 Kr.

Hjul og Propelnaev er færdigdrejede

„SKALA“

Th. Nielsensgade 39 . Herning

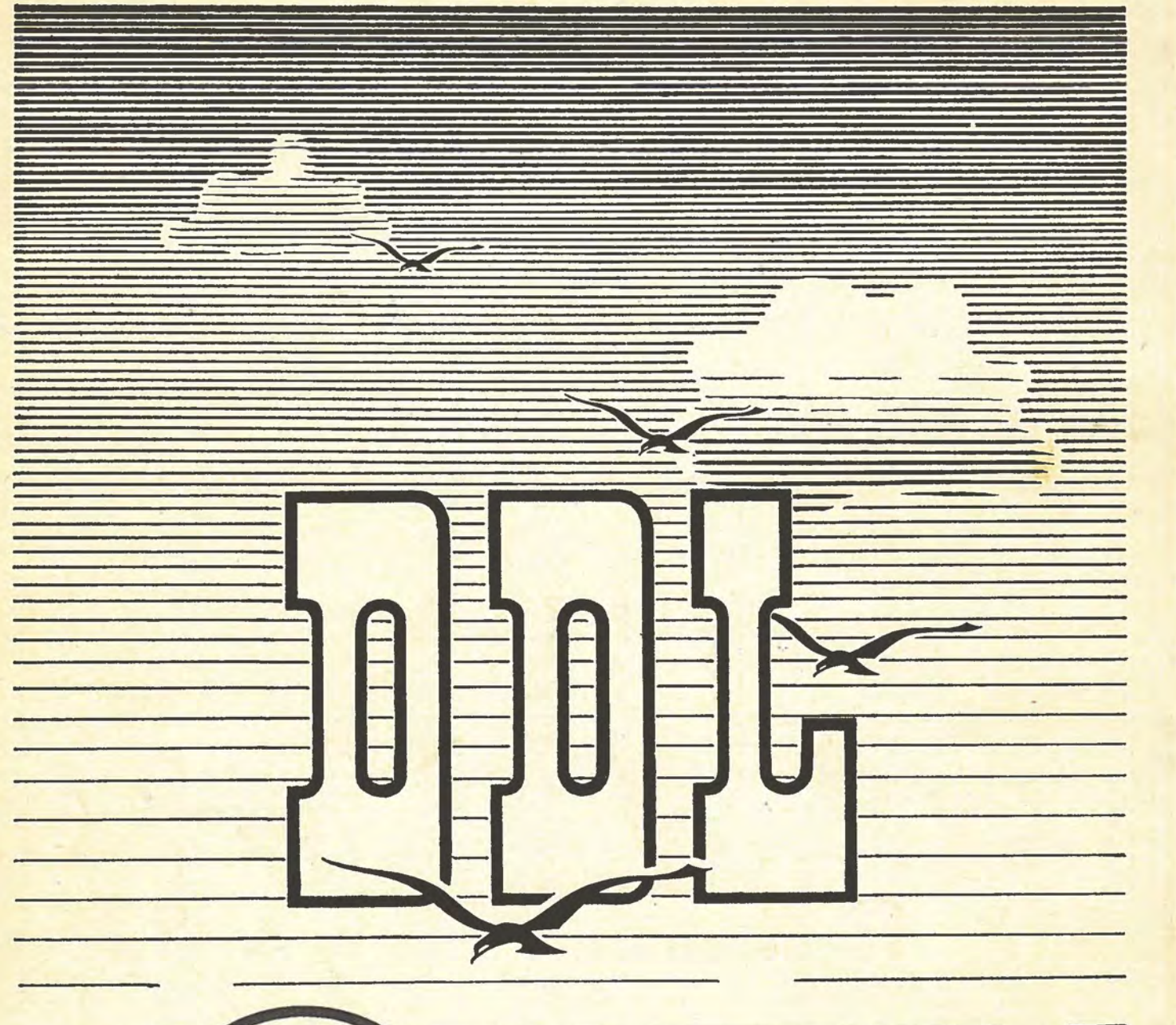


SHELL

AVIATION SERVICE



A/s DANSK SHELL



100



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
- Verdens ældste -

PRIS
Pr. Aargang Kr. 8,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 Postgiro 23.824

FLYV



Nr. 4

1945 - 18. Aarg.

PRIS 50 ØRE



Indhold:

Den Danske Flyvedag

Alt om Det Kongelige Danske
Aeronautiske Selskabs store
Fremstød efter Krigen

Københavns Lufthavn fylder 20 Aar

Af Havnechef Léo Sørensen

Nyt fra hele Verden

Af Kaptajn John Foltmann

Reaktionsdrevne Flyvemaskiner

Af Civillingeniør Sven Axelsson

Finsk Svæveflyvning

Af Oberstinde Harriet Førslev

Andemodeller

Af Jørgen S. Petersen

„CELOSE“

(LOVBESKYTTET)

ASP

DOPE

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

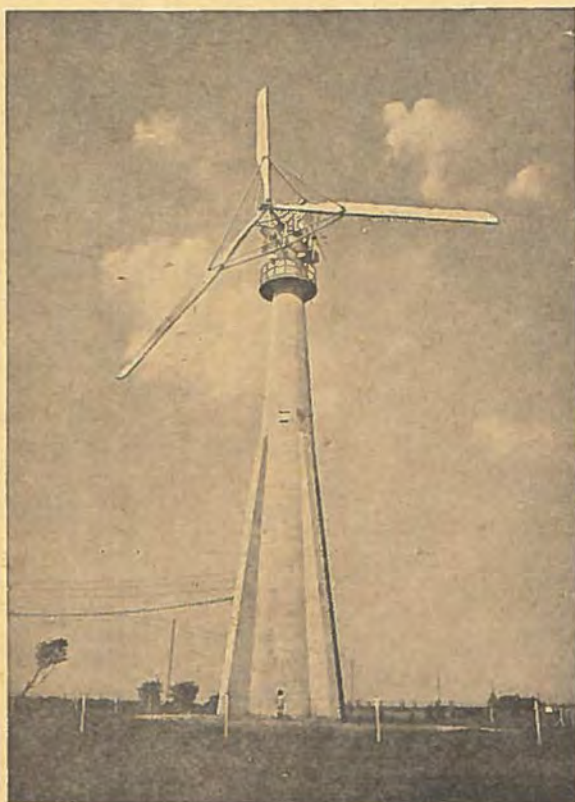
**KLAR DOPE - ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE**

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



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vingefang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger konstrueret efter Aerodynamikkens Love. Den udnytter Danmarks Vindkraft og sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/s

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 4

April 1945

18. Aargang

Nordisk Flyvning.

DEN nordiske Samarbejdsplan paa Flyvningens Omraade er ikke af ny Dato, men den stærke Bevægelse for nordisk Tilnærmelse, som Krigsaarene har skabt, vil give den nyt Liv. Der kan ikke herske Tvivl om, at de nordiske Lande, naar Sveriges Naboer atter frit kan folde de stækkede Vinger ud, vil søge yderligere Tilnærmelse paa mange Maader indenfor Flyvningen. Det ses allerede haandgribeligt i det intime skandinaviske Trafikflyvningssamarbejde med Henblik paa de kommende Atlanterhavsruiter, og det mærkes af de Strømninger, Jørgen Gamst gav Udtryk for i FLYV's Martsnummer om det nordiske Modelsamarbejde.

Allerede før Krigen var nordisk Flyvning i positiv Kontakt. Ved de store Flyvestævner saas ofte baade svenske, norske og finske Repræsentanter som aktive Deltagere eller Gæster.

Der var de store nordiske Flyvekonkurrencer i Begyndelsen af 30'erne, og der var den temmelig frodige teoretiske Meningsudveksling gennem instruktive Foredrag fra vore Nabolandes Flyveeksperter. Den Aand vil givet leve videre, naar Fredens Dage kommer, og forhaabentligt vil den have overlevet Krigens Hi saadan, at den Aand har faaet ny Styrke.

Kontakten udadtil er af fundamental Betydning for al Flyvning, og den betyder ikke mindst naar det drejer sig om de Nabolande, med hvilke vi rent udviklingsmæssigt har Interessesfællesskaber.

FLYV.

Den danske Flyvedag



DKDAS forbereder sit store Fremstød efter Krigen med Indstiftelsen af »Den Danske Flyvedag«, som gennem Landskonkurrence, Flyvestævner og andre Arrangementer skal danne økonomisk Baggrund for det aktive Organisationsarbejde, Efterkrigstidens Flyveudvikling vil kræve.

★

Førende Politikere og Statens Luftfartsdirektør har støttet Selskabets Ansøgning om Landslotteri og Mærkesalg.

★

PAAR Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Generalforsamling den 26. Marts forelagde Formanden, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen et af Bestyrelsen enstemmigt vedtaget Forslag til Indstiftelsen af »Den danske Flyvedag« snarest muligt efter Krigens Afslutning. Ideen til »Den danske Flyvedag« skyldes FLYV's Medarbejder, Redaktør Povl Westphall, som har udarbejdet Grundlaget for det landsomfattende Sportsarrangement og givet Retningslinierne for Flyvedagens Opbygning.

DKDAS har, oplyste Formanden, indgivet Ansøgning til Justitsministeriet om Bevilling til Landslotteri og Salg af Flyvemærke i Forbindelse med »Den danske Flyvedag«. Denne Ansøgning skulde kunne give DKDAS et Nettoresultat paa ca. 140.000 Kroner til Deling mellem Selskabet og Unionerne til generelle Opgaver som f. Eks. Indstiftelse af Certifikatpræmier for Motorflyvere, Oprettelse af Svæveflyveskole for Svæveflyverne og Modelinstruktør-Uddannelse og Udsendelser og saadanne til Modelflyveklubberne. Som Motivering for Ansøgningen, hedder det i DKDAS Henvendelse til Myndighederne, kan det anføres, at Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab ønsker at indstifte »Den Danske Flyvedag« for derved at skaffe Midler til aktivt at kun-

ne yde effektiv Støtte til den sportslige og private ikke erhvervsmæssige Flyvning og Flyveuddannelse i Danmark.

»Den Danske Flyvedag« er tænkt gennemført een Gang aarlig saa vidt muligt i sidste Halvdel af August i Forbindelse med en landsomfattende Flyvekonkurrence og Opvisninger og Stævner omfattende alle tre Kategorier saavel Model-, Svæve- som Motorflyvning. Det er Tanken gennem Landsflyvekonkurrencen at udpege baade individuelle og Klub-Vindere, saaledes at Deltagerne over hele Landet faar nøjagtig lige stor Vinder-Chance.

Med de indsamlede Midlers hensigtsmæssige Fordeling udover hele Landet er det DKDAS Overbevisning, at man kan gøre en positiv Indsats for Flyvesagen til Udvikling af og til Gavn og Glæde for den opvoksende Ungdom, saaledes at denne efter Krigen og dermed Landet som Helhed kan faa Del i Flyvningens Goder. Selskabets Ansøgning er blevet anbefalet af Formanden for Finansudvalget, Folketingsmand, Redaktør Holger Larsen, af Folketingsmand, Underdirektør H. Hedtoft-Hansen, Formanden for den konservative Rigsdagsgruppe, Folketingsmand, Redaktør Ole Bjørn Kraft og af Direktøren for Statens Luftfartsvæsen Knud Gregersen. Desuden har Ministeriet for offentlige Arbejder givet Det Konge-

lige Danske Aeronautiske Selskab sin Støtte til den store Plans Gennemførelse.

LANDSFLYVESTÆVNETS KONKURRENCER

Selve Landsflyvestævnet omfatter Deltagere af alle de tre Flyvekategorier, hvis Udøvere er tilsluttet Aeronautisk Selskab. I hver By eller Egn arrangeres paa Flyvedagen forskellige Konkurrencer, hvis Resultater indgaar som Led i den samlede Landskonkurrence. Den Klub, By eller Egn, som opnaar højest Pointtal i disse Konkurrencer, vinder den store Vandrepokal, der bliver udsat, og de individuelle Vindere faar de store Sølvpræmier, der udsættes til Landskonkurrencens bedste Motorflyver, Svæveflyver og Modelflyver.

Paa Flyvedagen arrangeres lokale Optog og Demonstrationer i Forbindelse med Konkurrencerne. Hver Klub, By eller Egn skal arrangere og have Ansvar for sit eget Stævne, hvis Indtægter tilfalder de paagældende Klubber. Samtlige Arrangementer tilrettelægges fælles for hele Landet af Dansk Luftsportsraad. Raadet overvaager gennem Repræsentanter, der udsendes over hele Landet, at Reglerne ved samtlige Konkurrencer paa Flyvedagen bliver overholdt.

KLUBBERNES ARRANGEMENTER

Flyveklubberne ud over Landet, de store som de smaa opnaar ved saadant Arrangement, at der gennem intensiv Propaganda i Presse og Radio skabes en Stemning og Interesse for Flyvesagen, som skal kunne muliggøre, at store Dele af Befolkningen paa denne »Den Danske Flyvedag« gaar til de forskellige Stævnekonkurrencer og Flyveopvisninger. Det bærende økonomiske Grundlag for hele Arrangementet er Landslotteriet og Flyvemærkets Salg, idet man haaber, at Myndighederne vil tildele DKDAS den fornødne Bevilling til Arrangementet. Der skal sælges 200,000 Lodsedler à 1 Krone. Første Præmien er en Sportsmaskine til ca. 2000 Kroner, de andre store Gevinster er 2 Skoleglidere, en Flyverejse Tur-Retur New York, Flyverejser til europæiske Hovedstæder, Rundflyvning, Modeller og et Automobil m. m.

FLYVEDAGENS PRÆSIDIUM

Af det indkomne Nettobeløb gaar en Procentdel til DKDAS generelle Opgaver, mens det resterende Beløb fordeles til Unionerne og Klubberne som Tilskud til særlige Formaal.

Ledelsen af »Den Danske Flyvedag« er tænkt lagt i Hænderne paa fremtrædende Personligheder. DKDAS vil anmode Hs. Kgl. Højhed Prins Axel om at være Dagens Protektor, Flyvedagens Ærespræsident bliver den fungerende Minister for offentlige Arbejder, og Vicepræsidenter bliver Borgmestrene i de 6 Lufthavnsbyer København, Aarhus, Aalborg, Esbjerg, Odense og Rønne, Forsvarsministeren, Direktøren for Luftfartsvæsenet og DKDAS Formand.

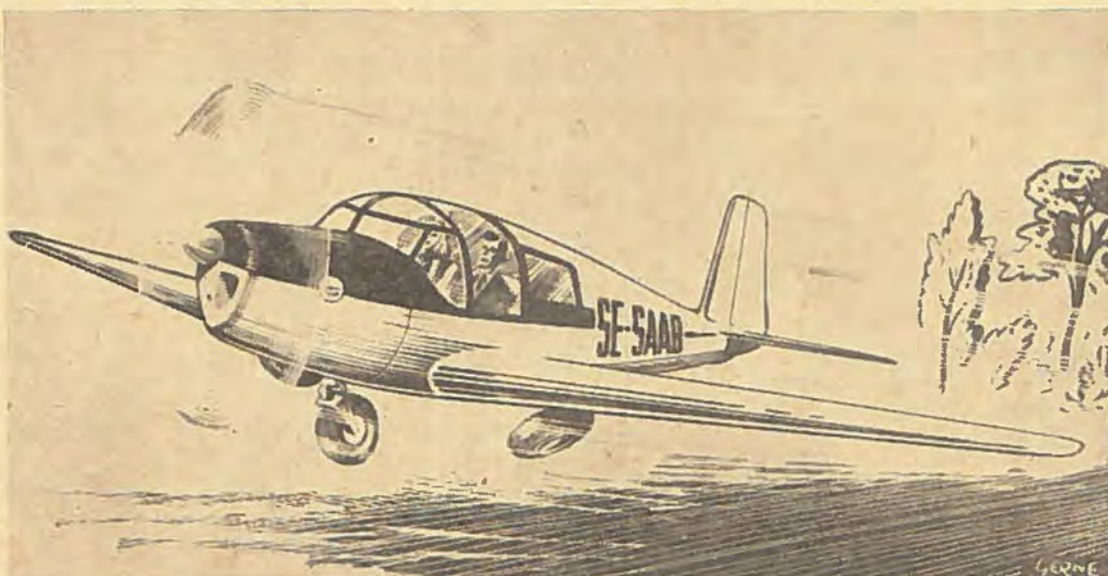
Der nedsættes en særlig Komité med Repræsentanter for Modelflyvere, Svæveflyvere, Motorflyvere, Danske Flyvere, Flyvetropperne, Flyvevæsenet, Luftfartsmyndighederne, Pressen, DKDAS, Luftfartsraadet til Dagens Tilrettelæggelse.

I Forbindelse med »Den Danske Flyvedag« udsender FLYV et Særnummer. Det er Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Haab, de bevilgede Myndigheders Velvilje forudsat, at kunne afholde den første danske Flyvedag ca. 3—4 Maaneder efter Krigens Afslutning.

En trehjulet svensk Sports- maskine



Den bygges i Metal
og vil koste
20—30.000 Kroner.



Stockholm i Marts.

EN ny svensk Civilmaskine er under Bygning paa Svenska Aero-plan Aktiebolaget i Linköping. Det er en Sportsmaskine, som man sætter stor Lid til. Konstruktøren er A. J. Andersson, tidligere Chefkonstruktør hos Messerschmitt og Bücker. Den nye svenske Sportsmaskine, som foreløbig kun hedder S.A.A.B.-91, er bygget i Metal. Typen er oprindeligt to-sædet, men de kommende Eksemplarer skal kunne forsynes med Plads til endnu en Passager. To af Maskinens Sæder kan klappes ned og give Plads for en Baare,

saaledes at Maskinen kan bruges til Ambulanceflyvning. Det vil faa stor Betydning for de svenske Flyveklubber, som ved at stille deres Maskine til Raadighed for Ambulanceflyvninger kan regne med en særlig Statsunderstøttelse.

Maskinens Spændvidde er 10,6 Meter, Længden er 7,8 Meter. Med en Gipsy Major Motor paa 130 HK har den en Marchhastighed paa ca. 200 km i Timen, og dens Flyveradius er ca. 1000 Kilometer. Vingerne er fast monterede, fordi man ikke har turdet tage Risikoen med de nuværende Koblingsanordninger, som gør det muligt at folde Vingerne sammen. Istedet har man valgt den Fremgangs-

maade at konstruere Vingerne, saa de let og hurtigt kan demonteres. Tre Personer skal kunne gennemføre Processen paa 10 Minutter.

Landingsstellet er den nye Trehjuls-Type, som giver Maskinen behageligere Bevægelighed paa Landjorden. Næsehjulet er forsynet med den saakaldte »Jazzstøddæmper«. Alle tre Hjul kan trækkes op i Maskinens Vinger og Bug. SAAB regner med, hvis Produktionen naar et tilstrækkeligt Omfang, at kunne fremstille den nye Maskintype for 20—30.000 svenske Kroner.

Ulf Hallvig.

KØBENHAVNS LUFTHAVN

FYLDER 20 AAR

FOR snart 25 Aar siden, den 15. Oktober 1920, paabegyndtes Ekspropriationen af de Arealer Syd for Kastrup paa Amager, der skulde tjene som »Københavns Lufthavn«, eller som det hed dengang »Statens Luftfartshavn ved Kastrup«. Ekspropriationen fandt Sted ved Ministeriet for offentlige Arbejders Foranstaltning efter en forudgaaende Indstilling fra den under Ministeriet den 7. Oktober 1919 nedsatte »Luftfartskommission«, hvoraf nuværende Direktør for Luftfartsvæsenet, Knud Gregersen, afdøde Oberst I. P. Koch, og nuværende Kommandør A. Grandjean er de indenfor Luftfart mest kendte Navne. Umiddelbart før Ekspropriationen nedsattes under samme Ministerium den 22. September 1920 »Lufthavnudvalget«, der ogsaa omfattede de nævnte tre Herrer med Direktør Knud Gregersen som Formand, og som bl. a. havde til Opgave at udarbejde Projektet til Lufthavnens Indretning dengang. Som ledende Ingeniører blev Udvalget bistaaet af den daværende og den efterfølgende Direktør ved Tilsynet med Privatbanerne, Ingeniør H. Helweg og Ingeniør C. V. Jensen.

Med Hensyn til Placering og Arealstørrelse viste »Luftfartskommissionen« en særdeles paaskønnelsesværdig Forudseenhed og gjorde et heldigt Valg. I Dag kan det ses, at man ikke noget andet Sted saa nær København kunde have valgt et Omraade, der nu og i den kommende Tid kan tilfredsstille de internationale Krav til en Lufthavn for baade Sø- og Landflyvemaskiner og tillige Kravet til Indflyvningsfriheden, der i Kastrup er nær det mest opnaaelige. Heldet i Valget ligger i, at de dengang udsete Arealer til Luftskibstrafik, der udeblev, nu kan anvendes til de i Dag med Hensyn til Startplads langt mere krævende Luftfartøjer, og at der endnu er Mulighed for Forøgelse af Landingsarealets Størrelse i et Omfang, som man indtil fornylig ikke havde tænkt sig Nødvendigheden af, og som navnlig ikke kunde forudses i sin Tid.

Af de i 1920 eksproprierede 583 Td. Land planeredes i 1921 henimod 150 Td. Land. I Marts 1922 forelaa Projektet til Lufthavnens Indretning, men først i Efteraaret 1924 fandt daværende Trafikminister Friis-Skotte Tidspunktet inde for at opføre Havnens Bygninger m. v., og indtil da var den civile Flyvning henvist til »Hærens Flyveskole« paa Kløvermarksvej og »Marinens Flyvebaandsstation« ved Refshaleen. For Ruteflyvningen var hverken Startforhold eller Lokaltiteterne gode paa »Kløvermarken«. Vi, der dengang var Ruteflyvere, følte os ofte daarligt til Mode, naar vi for lavt hen over Tagene paa Amagerbrogade og Holmbladsgade, og det hændte da ogsaa ofte, at Starterne med de fuldlastede Luftfartøjer henlagdes til den endnu ikke aabnede Lufthavns store, frie Areal, hvor

Af Havnechef Leo Sørensen.

**I denne Artikel skildrer
Lederen af Statens Luft-
havn i Kastrup, Køben-
havns Lufthavn, som den
officielt hedder, Udviklin-
gen i de to Aartier, der
er gaaet, siden Lufttrafiken
blev flyttet ud til Kastrup
og vender Blikket frem
mod den Udvikling, der
venter Københavns Luft-
havn i Aarene efter Krigen.**

Marinens Flyvevæsen allerede afholdt en Del Skoleflyvninger og den tyske Flyvemaskinefabrik »Rohrbach« af og til foretog Prøveflyvninger. I Løbet af Vinteren 1924—25 opførte Ministeriet for of-Krudthus fra 1783 blev indrettet til Restaurant med den senere saa velkendte og temperamentfulde Restauratør Hamner som Vært. Endnu før Bygningerne var færdige og Adgangsvejen fra Amager Landevej til Lufthavnen var anlagt, aabnedes Aarets Ruteflyvningssæson den 20. April 1925, der saaledes blev Lufthavnens officielle Aabningsdato.

Den daglige Havneledelse blev overdraget Det Danske Luftfartselskab A/S, og undertegnede, der dengang var Trafikleder i Luftfartselskabet, fik saaledes Æren af at være baade Havne- og Trafikleder, men allerede Aaret efter den 1. April 1926, bestemte Ministeriet sig efter Indstilling fra »Lufthavnudvalget« for en Havneledelse med undertegnede som Havneleder under Statsadministrationen, og til Afløsning af »Lufthavnudvalget« oprettedes nogle Maaneder senere »Luftfartsraadet«, der bl. a. skulde forestaa Lufthavnens Administration, hvilket ophørte i 1938 med Oprettelsen af »Statens Luftfartsvæsen« med Knud Gregersen som Direktør og »Administrationen af Københavns Lufthavn« med undertegnede som Havnechef.

Da Hovedbygningen var opført, nærede de ansvarlige Ængstelse for, at man havde »slaaet Brødet for stort op«, men straks efter maatte man opføre Hangar



Havnechef Leo Sørensen.

II, og i de følgende 8—9 Aar maatte Landingsarealet udvides til det dobbelte med en Udstrækning paa ca. 1200 X 1200 m. Radio- og Vejrtjeneste og senere Flyveledelse etableredes med Radiobestyrer Mosdal, Vejrtjenesteleder Lykke og Overflyveleder Sv. Dalbro som Ledere, omfattende Dræningsarbejder og Betonbelægninger maatte udføres og Landingsbelysning, der kunde oplyse næsten hele Landingsarealet, maatte anskaffes. Som Følge af den overordentlige Interesse daftentlige Arbejder omsider ved Arkitekt Waldemar Jørgensen en efter Forholdene stor Hovedbygning samt ved nævnte Direktør C. V. Jensen en Hangar I, der kunde rumme 6—8 af Datidens Rute-maskiner, ligesom det ved Stranden beliggende værende Trafikminister N. P. Fisker, eller som han oftest kaldtes: »Luftfartens Minister«, lagde for Dagen bl. a. ved Studier i Udlandet, kunde man modernisere fuldt ud i 1936 og Aarene derefter ved at bygge den tredje Hangar med et Grundareal paa ca. 100 X 40 m, tilvejebringe en Radiobaake, der kunde indpejle Luftfartøjerne til Lufthavnen i Taage, og sidst men ikke mindst efter en forudgaaende Arkitektkonkurrence lade en ny fuldt moderne Hovedbygning opføre ved den fremragende Arkitekt Vilhelm Lauritzen til et Beløb af henimod 1,5 Mill. Kr. Senere har man sikret Indflyvningsfriheden ved at paalægge Lufthavnens Naboomraader Byggehøjde-Servitutter i indtil en Afstand af 2000 m fra Landingsarealens Grænser og generelt hindre særlig høj Bebyggelse i Omraadet indtil 10 km fra Lufthavnen. For at kunne modtage den forventede tungere Trafik paa vidtstrakte Luftruter efter Krigen er Landingsarealet allerede nu, og saaledes inden Konkurrence har distanceret os, atter udvidet ved Ministeriet for offentlige Arbejders Foranstaltning af »Luftfartsvæsenet«, »Teknisk Central«, »Luft-

fartstilsynet» og »Havneadministrationen» i Samarbejde og endvidere forsynet med fire Beton-Startbaner med Længder fra 1200 m til 1800 m, — Betonbaner, der kan forlænges til henimod det dobbelte og utvivlsomt vil blive det indenfor en overskuelig Fremtid. Til den Tid vil meget omfattende Udvidelser ud i Øresund blive påkrævet, og Landingsarealets Størrelse antagelig blive 1200—1400 Td. Land stort, ligesom flere Hangarer og en væsentligt udvidet Hovedbygning maa komme til. Mange Mennesket har bidraget til denne Lufthavns Udvikling og herunder i de senere Aar Ingeniørerne ved »Teknisk Central» og »Statens Luftfartstilsyn».

Gennem de forløbne 20 Aar har Københavns Lufthavn haft Ruteforbindelse med mangfoldige Storbyer i følgende, omliggende Lande: Norge, Sverrig, Finland, Polen, Tyskland, Østrig, Frankrig, England, Belgien og Holland. Uden Undtagelse har D.D.L. været Generalrepræsentant for de fremmede Luftfartselskaber som med Ruteflyvning har befløjet København, men desuden har de fremmede, internationalt bekendte Selskaber, eller i det mindste de syv af dem, haft deres Repræsentation ved egne Folk i Kastrup; herunder kan nævnes det svenske »A.B.A.», det polske »L.O.T.», det tyske »Deutsche Lufthansa», det franske »Air France», det engelske »B.A.L.», det belgiske »S.A.B.E.N.A.» og det hollandske »K.L.M.».

Som Lufthavnens største Lejer og Bruger staar »Det Danske Luftfartselskab» med Direktørerne Willie Wulff, Knud Krebs og Knud Lybye som de skiftende Ledere, og af andre Luftfartsvirksomheder paa Lufthavnen erindres: det Bendt Romske »Dansk Lufttransport», »Nordisk Lufttrafik», »Him Jensens» og »Arvid Hansens» Flyveskoler, »Kramme og Zeuthen», »Cub Aircraft», »Dansk Luftsport» samt Sportsflyverne Direktør Thielst, Dr. Hagedorn, Direktør Augustinus, Michael Hansen, K. Clauson-Kaas, Brødrene Ib og Carl Aller, Ingeniør Gunnar Larsen m. fl.

I 1925 beløb Passagererne paa Ruter incl. Transit sig til ca. 5.000 og 10 Aar senere til ca. 34.000, medens man i 1939—40 kunde notere henimod 80.000 Passagerer, eller et Fremskridt paa ca. 16 Gange det oprindelige Antal. For be-

fordret Bagage, Gods og Post stiller Talene sig i samme Perioder: I 1925: ca. 34.000 kg, i 1934: ca. 400.000 kg, og i 1940: over 2 Mill. kg, eller et Fremskridt paa ca. 60 Gange den oprindelige Vægt. Da Ruteflyvningen umiddelbart før Krigen var mest omfattende, havde Københavns Lufthavn 66 fartplanmæssige Starter og Landinger om Dagen, og ved alle Arter Flyvning, herunder Skole-, Foto-, Reklameflyvning m. v., ialt indtil 450 Starter og Landinger om Dagen.

I de forløbne 20 Aar har Lufthavnen haft Besøg af mange prominente Mennesker, og mange bemærkelsesværdige Begivenheder er forekommet, hvorom der kunde skrives et stort Kapitel. Heraf kan nævnes Besøg af Kongen og Dronningen, Kronprinsen og Kronprinsessen og de fleste af Kongehusets øvrige Medlemmer; Besøg af den belgiske Konge og Dronning, Prinsen af Wales, den svenske Kronprins, Medlemmer af Huset Schaumburg-Lippe, Hertugen af Kent, den hollandske Prinsgemal og flere. — Besøg af næsten alle i de tyve Aar forekomne, danske Ministre og Rigsdagsmænd, mange fremmede Ministre og Gesandter og mange andre kendte Personligheder. Af Begivenheder, der har trukket mange Tilskuere til Lufthavnen, kan nævnes: Det kongelige danske aeronautiske Selskabs Flyvestævne 4. Sept. 1927, Modtagelsen af Polarflyveren Wilkins og Eielson 28. Maj 1928, »Graf Zeppelins» Besøg 24. Maj 1931, Modtagelsen af Atlanterhavsflyveren Højriis 26. Juni 1931, Besøg af Atlanterhavsflyveren Charles Lindbergh 29. Aug. 1933 og adskillige Flyvestævner arrangeret af »Danske Flyvere», »Politiken», »Berlingske Tidende» m. fl. Endvidere har Lufthavnen gennem Aarene været besøgt af utallige Gæster, der enten har været paa »Rundflyvning» over Byen eller til »Rundvisning» mod Betaling indenfor Afspærringerne og i Hangarerne m. v., saaledes i det sidste Aar før Krigen af henholdsvis 14.000 og ca. 53.000 Gæster.

Som Følge af, at Luftfart endnu behøver Subvention, er Havneafgifterne altid holdt lave, og som Følge heraf har Havnens Indtægter altid været forholdsmæssigt smaa; i det første Aar androg de ca. 67.000 Kr. og i 1939—40 325.000 Kr. Med disse Indtægter har en Forrentning af den af Staten i Havneanlæg investerede

Kapital, der nu beløber sig til mere end 30 Mill. Kroner, ikke været mulig, og foreløbig bliver der næppe Tale om Forrentning, bl. a. fordi de næste 20 Aar antagelig ogsaa vil kræve en Investering paa adskillige Millioner Kr., men disse Beløb er trods alt kun smaa i Sammenligning med vore Nabolandes tilsvarende Udgifter, og i den kæmpemæssige Udvikling, som den internationale Luftfart utvivlsomt nu staar overfor, bør Københavns Lufthavn bevare sin fine, høvdvundne Position; den har en saare gunstig geografisk Beliggenhed, er af og kan holdes i international Format, har en Indflyvningsfrihed som kun faa Lufthavne, er internationalt bekendt og kan komme til at betyde overordentlig meget for Danmarks Prestige og Handelssamkvem.

Leo Sørensen.

Eftertryk forbudt.

SEGELFLYG-



HANDBOKEN

Svensk Udgave af Wolf Hirths bekendte Haandbog for Svæveflyvere. Indeholder alt, hvad Svæveflyvere behøver at vide om Teori og Praksis.

Pris komplet, indbundet
Kr. 17.00.

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

SIMONSEN & NIELSEN ^{A/s}

FREDERIKSHOLMS KANAL 4

KØBENHAVN K.

Stockholm

Malmö

Göteborg

Helsingfors



Det svenske Luftvaabens Vejrtjeneste formindsker Antallet af Havarier.

Chefen for det svenske Luftvaaben, General B. G. Nordenskiöld har i Anledning af de Flyveulykker, der har fundet Sted ved Luftvaabnet i 1944 udtalt, at han med Tilfredshed konstaterer, at Antallet af Havarier, der har været foraarsaget af daarligt Vejr er mindre end det foregaaende Aar. I 1943 forekom der otte Havarier af denne Slags, og deraf syv med dødelig Udgang. I 1944 var Daarligvejrs-Havariernes Antal ikke mere end tre, og ingen af disse tre kunde i Modsætning til det foregaaende Aar tilskrives Mangler ved Vejrtjenestens Organisation.

Naar Antallet af Havarier af denne Kategori er gaaet ned, maa det utvivlsomt tilskrives den nye Vejrtjenesteorganisation, som traadte i Kraft den 1. Juli 1944, og som blev underlagt Chefen for Luftvaabnet.

Generalen omtalte videre, at det samlede Antal af Havarier, som havde kostet Tab af Flyvepersonel, beløb sig til 29 i 1943, men kun 22 i 1944. Antal omkomne Personer ved disse Havarier var i 1943 fem og fyrrer, og i 1944 fem og tre-

dive. En Passager, som med lovlig Tilladelse var med paa en Flyvning, omkom. Iøvrigt var intet Personel udover Luftvaabnets eget kommet til Skade eller forulykket under Havariene.

Bliver Sveriges nye Jagere »Thunderbolt« eller »Mustang«?

Sverige har som bekendt bestilt 50 nye Jagere i U.S.A., og Svensk Flygtidning gætter paa, at det enten bliver »Thunderbolt« eller »Mustang«. Republic P-47 Thunderbolt er en Fjernjager, der ogsaa kan anvendes som Bomber. Den har en Pratt & Whitney »Double-Wasp« R-2800 Motor paa 2000 HK. Luftfartøjet er bygget af Letmetal. Motoren er en 14-cyl. Stjernemotor; Propellen er 4-bladet (Curtiss Electric constant-speed). Der kan anbringes ekstra Benzintanke under Planer eller Krop. Bevæbningen er 8 Maskingeværer. Største Bombelast: 2 × 500 kg. Data: Spændvidde 12,4 m, Længde 10,7 m, Højde 3,75 m, Vægt 6.130 kg.

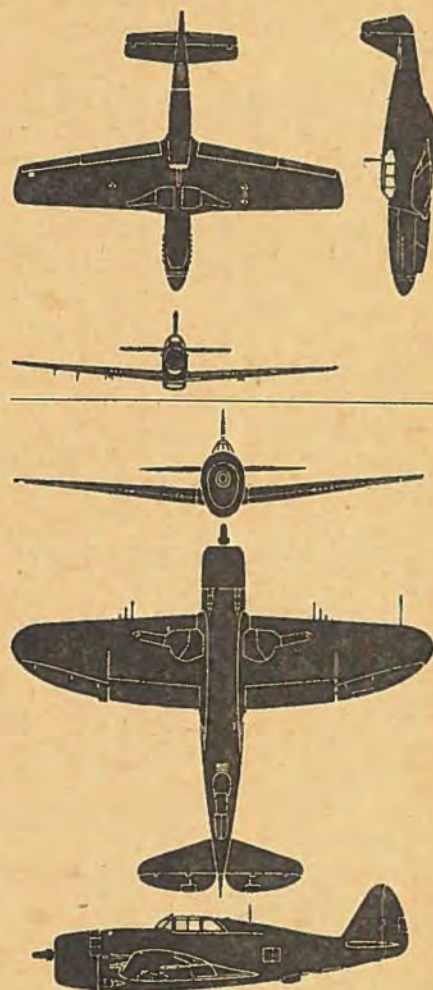
North American P-51 »Mustang«

vejer derimod ikke mere end 3.700 kg. Dens Motor er en Allison V-1710-81 (P-51A) eller Packard V-1650-3, Merlin (P-51B). Propel: trebladet Curtiss Electric (P-51A) eller firebladet Hamilton-Standard Hydromatic (P-51B) constant speed. Den er ligeledes en Fjernjager og kan medføre ekstra Brændstoftanke. Bevæbning: 4 Maskingeværer eller 4 Stk. 20 mm Kanoner. Data: Spændvidde 11,27 m, Længde 9,75 m, Højde 2,65 m, Planareal 21,66 m², største Hastighed 592 km/T, Tophøjde 9.510 m.

Af Kaptajn John Foltmann.

Projekt til ny Lufthavn ved Göteborg.

I Sverige er Civilingeniør Bror Lindh fremkommet med et Projekt til en ny Lufthavn i Nærheden af Göteborg i Stedet for den gamle Torslanda, der ikke egner sig til yderligere Udvidelser. Civilingeniør Lindh mener at have fundet et Terræn Vest for Göteborg, paa et Klippeplateau ca. 70—75 m over Havoverfladen og beliggende ca. 5,3 km i Fugleflugtslinie fra Göteborgs Centrum. Ved Sprængningsarbejder og Opfyldninger skal der kunne ryddes et Areal paa ca. 574 ha, og Omkostninger her til vil andrage ca. 120 Mill. Kroner. De samlede Udgifter til Lufthavnens Anlæggelse inclusive Startbaner, Bygninger, Vejanlæg, Belysning m. m. beregnes til ca. 20,26 Mill. Kroner, saaledes at de samlede Udgifter kommer op paa ca. 140.260.000 Kroner.



Treplanstegning af »Mustang« (øverst) og af »Thunderbolt«.

Forsidebilledet:

Svenske Skolebørn er blevet inviteret paa Besøg i den svenske Hærs nyeste Bombemaskiner.

Marts Nummerets Forside viste Poul Franzen fra Randers Modellflyveklub med sin Kl. 9-Model PWF 10a »Merle«. Modellen er en Selvkonstruktion med Spændvidde 260 cm og Areal 56 dm². Bærende Haleplan. Profilerne er selvkonstruerede.

Finsk Svæveflyvning

Af Oberstinde Harriet Førslev.

RESULTATERNE af de finske Svæveflyveres Bestræbelser for at holde Gang i Svæveflyvesporten trods Krigen og alle Vanskeligheder foreligger nu.

I flere Aar har Finnerne hver Sommer afholdt store Kursus og Stævner ved Centralflyveskolen i Jämsilä. Disse blev i Hovedsagen aflyst i Aar, men i Stedet for paatog nogle Svæveflyveklubber sig Arrangementet af de faa Kursus, der kunde afholdes.

Skolen plejer at være aaben flere Maanedes hver Sommer, men i Aar havde Skoleungdommen kun fri fra Skole, Arbejdstjeneste og andre Pligter i ca. 14 Dage. I den Tid afholdtes 6 Kursus med ialt 439 Elever.

Skolingen har været meget intens. Man raadede over 21 »Grunau 9«, 6 »Grunau Baby«, 2 »Rhönbussard«, 2 »Weihe« og 1 »Kranich«. Der blev ialt foretaget 12.694 Starter, heraf 939 med Flyvemaskinesløb (til Sammenligning kan nævnes, at vi i Bøtelejren 1944 paa 4 Uger foretog ca. 6.000 Starter). 335 Elever af lagde A-Prove, 154 B- og 40 C-Prove. Til Selv-C blev der aflagt op mod en Snæs Prøver, men paa Grund af Forholdene maatte der ikke flyves Overlandflyvning. Den 18. Juli satte Ljt. P. Tarkkonen ny Højderekord paa 4.800 m og 1. August satte Lærer E. O. Korhonen den finske Varighedsrekord op til 10 Tim. 14 Min. — Et fint Resultat, naar man tager i Betragtning, at Flyvningen var rent termisk.

Havariprocenten var meget lille, idet der kun skete ca. en halv Snæs Skader paa Svæveplanerne.

Der er et Par interessante Detaljer at bemærke vedrørende den finske Skoling:

A-Undervisningen foregik med Bilstart, en Startmetode, vi ikke har anvendt ret meget her i Landet, fordi de Flyvepladser, vi har haft til Raadighed, ikke var jævne nok. Naar vi efter Krigen forhaabentlig skal til at tage voldsomt fat igen herhjemme, tror jeg, at vi, hvor det er muligt, skal lægge os efter denne Startmetode for Begyndere. Den byder nemlig paa mange Fordele frem for Spilstarten. De første Køreture kan foregaa med ganske kort Bugserwire, Læreren kan sidde bagpaa Bilen og fra ganske kort Hold overvåge Eleven, der kun behøver at se lige frem for at faa Kontakt med Læreren. De første Ture i Luftten kan ogsaa ske med meget kortere Wire end ved Spilstarten, og Læreren, der stadigt opholder sig bagpaa Bilen, kan lynsnart gribe ind f. Eks. overfor Kørehastigheden, og kan meget bedre se Elevens Manøvrer herfra, end han kan naar han opholder sig nede bagved Eleven paa Startstedet. Endelig sparer man en Masse Tid og Arbejde, da der jo ingen Wirehæntning er.

Det er bemærkelsesværdigt, at ca. 9 pCt. af Eleverne paa de ovennævnte finske A-Kursus blev kasserede paa Grund af manglende Flyveregenskaber. Herhjemme opgiver vi næppe 1 pCt. som haabløse, og der er ingen Grund til at tro, at Danskerne skulde have bedre Anlæg for Flyvning end Finnerne. Maaske vilde det gavne Sagen, hvis vi gik lidt strengere til Værks herhjemme. Det er muligt, at vi kunde bringe Havariprocenten noget længere ned. — Men jeg ved godt, det er



En finsk Svæveflyveelev.

svært for en Svæveflyveleder i en Klub at kassere en god Kammerat.

Paa det finske B-Kursus havde man forsøgsvis indsat en 2-sædet Grunau 9 til Skoling af de svagere blandt Eleverne, og den havde man megen Glæde af.

Paa C-Kursus fløj Eleverne først paa »Grunau 9 med Baad«, dernæst paa »Grunau Baby« og saa, naar de havde fuld Kontrol over Babyen, blev de »pudset af« paa et Par Ture i den to-sædede »Kranich«.

Harriet Førslev.

DANSK LUFTSPORTSRAAD

og dets Virksomhed

FOR adskillige af FLYV's Læsere er Institutionen Dansk Luftsportsraad maaske et, ukendt Begreb, og mange af de Læsere, der har hørt om Luftsportsraadet, er maaske af den Opfattelse, at det nødvendigvis maa ligge i Dvæle for Tiden. Dette er dog langt fra Tilfældet, og det vil maaske derfor ikke være af Vejen at bringe nogle faa orienterende Oplysninger om Dansk Luftsportsraad og dets Arbejde.

Til at varetage Arbejdet i Forbindelse med den praktiske Udøvelse af Luftsporten havde Det kongelige Danske Aeronautiske Selskab oprindeligt nedsat et mindre Sportsudvalg, der i adskillige Aar fungerede fuldt tilfredsstillende, der blev dog heller ikke stillet store Krav til dette Udvalg. Eftersom Udviklingen skred frem, og Luftaktiviteten øgedes, maatte Rammerne udvides, og i Foraaret 1940 nedsattes et Arbejdsudvalg, paa

hvis Indstilling Bestyrelsen i Foraaret 1941 oprettede Dansk Luftsportsraad. Arbejdsudvalget havde desuden, paa Grundlag af F. A. I.s internationale Bestemmelser: Code Général Sportif og Code Sportif, Annexes, udarbejdet Reglementet for Dansk Luftsport, der samtidig blev godkendt af Bestyrelsen.

Dansk Luftsportsraad har til Formaal at samle, vedligeholde og fremme Interesserne indenfor Luftsportens forskellige Grene samt at varetage alle Luftsportsanliggender i Overensstemmelse med Reglementet for Dansk Luftsport, hvilket vil sige, at Luftsportsraadet er Aeronautisk Selskabs Forbindelsesled til Klubberne, naar det drejer sig om Afholdelse af Udstillinger, Stævner, Konkurrencer, Rekordforsøg og lignende Luftsportsovelser med Flyvemaskiner, Svæveplaner og Modelplaner i

Danmark, ligesom Luftsportsraadet varetager Kontrollen med og Godkendelsen af Sportslicenser og Sportsdiplomer.

Dansk Luftsportsraad bestaar af 12 Medlemmer, nemlig 3 fra Aeronautisk Selskabs Bestyrelse og 3 fra hver af de til Selskabet knyttede 3 Unioner. Kun ganske enkelte Sager har nødvendiggjort Moder i Luftsportsraadet. I hvilken Udstrækning, Luftsportsraadet har fungeret, kan ses af, at alene i Løbet af Aaret 1944 har Luftsportsraadet kontrolleret og godkendt over 400 Svæveflyvediplomer og kontrolleret 18 Modelflyvestævner.

Uregelmæssighed i Bladets Ekspedition bedes altid reklameret hos Postvæsenet. Hjælper dette ikke bedes Ekspeditionen underrettet.

„KRATMO“ 10 Benzinmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.
Arbejdstegninger til „Kratmo“ 4 - 10 - 30
Uforarbejdede Dele til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.
Færd. Tændspoler - Stempelpinger - Propeller.
Alle Dele til omgående Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Reaktionsdrevne Flyvemaskiner

I den sidste Tid er der i Pressen fremkommet Meddelelser om, at de krigsførende Magter paa begge Sider anvender eller har Planer om at anvende Flyvemaskiner, der er reaktionsdrevne, og som særligt udmærker sig gennem en betydelig større Hastighed end de propeldrevne Aeroplaner. Den Omstændighed, at man midt under en Verdenskrig kan afse Tid til at udvikle en helt ny Fremdrivningsmetode for Flyvemaskiner, tyder paa, at man tilskriver den nye Metode store Muligheder for at give Resultater, som overtræffer dem, der opnaas med Propellmaskinerne. Ved de Flyvehastigheder, man nu begynder at naa op paa — de hurtigste Jagere gaar omkring 700 Kilometer i Timen — nærmer man sig et kritisk Punkt, som mere eller mindre umuliggør Anvendelsen af Propeller.



Heron Dampkugle,
Forløberen for Reaktionsmotoren.

Gennem Eksperimenter har det kunnet paavises, at en Genstands Luftmodstand, hvis man forøger den Hastighed, hvormed den føres gennem Luften, stiger overordentlig stærkt, naar Hastigheden nærmer sig 1200 Kilometer i Timen, det vil sige Lydens Hastighed. Under Flyvningen bevæger Propellernes Spidser sig jo i en skrueformig Bane, og har derfor paa en vis Tid tilbagelagt betydelig længere Vej end selve Flyvemaskinen. Hvis Flyvemaskinen skal have en Hastighed paa 700 Kilometer i Timen, maa Propellspidserne maaske skære Luften med en Hastighed, der ligger omkring 1100 Kilometer i Timen. Ved denne høje Hastighed er Propellernes Luftmodstand meget stor og deres Effektivitet derfor ringe.

For Reaktionsdriften gælder imidlertid det bemærkelsesværdige Forhold, at Effektiviteten bliver bedre, jo større Flyvehastigheden er.

*

REAKTIONSDRIFTEN er ikke nogen ny Opfindelse. Allerede Heron (Matematiker i Alexandria antagelig 100

Af Civilingeniør Sven Axelson.

I det svenske »Riksluftskyddsförbundet«s officielle Organ »Flyglarm« har Civilingeniør Sven Axelson skrevet nedenstaaende Artikel om de reaktionsdrevne Flyvemaskiner og de tekniske Muligheder, der skabes gennem Form for Drivkraft, ligesom han belyser den propelløse Flyvemaskines Fortrin og Svagheder.

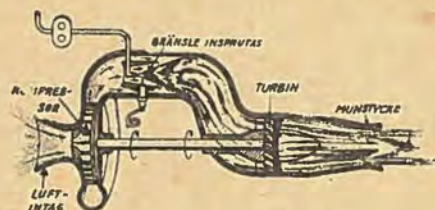
Aar f. Kr. har været klar over dens Eksistens. Her er gengivet et Apparat, som kaldes Herons Dampkugle, og det er antagelig det første Forsøg med det nu saa aktuelle Princip. Ordet »Reaktionsdrift« stammer fra en af Newton formuleret Lov, som siger, at Aktion og Reaktion er lige i Størrelse og modsatte i Retning.

Et paa Dampkuglen tangentielt stillet Mundstykke paavirker Dampen med en vis Kraft, der faar denne til at strømme ud i Form af en Straale. Mundstykkets »Aktionskraft« fremkalder paa samme Tid fra Dampstraalen en lige saa stor »Reaktionskraft«, hvorved Kuglen roterer i en Retning, der er modsat den udstømmende Damps. Et andet Eksempel paa Reaktionsdrift har man ved at opvuste en Legetøjsballon og slippe den løs uden at binde for Aabningen. Den Luft, der farer ud af Ballonen, driver denne et godt Stykke frem.

Propellerdrift saavel som Reaktionsdrift er begge baseret paa Reaktionskraftens Virkninger. I begge Tilfælde er der Tale om Reaktionskraften fra en bagudrettet Luft- eller Gasstrøm. I det første Tilfælde fremkalder Propellerne en Luftstrøm af forholdsvis stor Masse pr. Tidsenhed og lav Hastighed — ved Reaktionsdrift arbejder man derimod med en Gasstrøm med lille Masse pr. Tidsenhed og maa derfor for at faa en Reaktionskraft af tilstrækkelig Betydning give Gasstrømmen høj Hastighed. Begge Fremdrivningsmetoderne ligner hinanden i Grundprincippet, det er Maaden for Fremkaldelsen af den bagudrettede Strømning, der adskiller dem.

Princippet i Reaktionsmotoren fremgaar af ovenstaaende Tegning. Luften strømmer ind gennem et mod Flyveretningen anbragt Indsugningsanlæg og komprimeres op i en Kompressor til et bestemt Tryk. Et Brændsel, Fotogen eller lignende, indsprøjtes, hvorefter den skabte Brændsel-Luft-Blanding forbrændes. Derved fremkaldes hede Gasser med stor Udstrømningshastighed, der yderligere forøges ved, at Gassen føres ud gennem et særligt tilpasset Mundstykke. Paa Vej til Mundstykket maa Gassen afgive Kraft til en Turbine, hvis eneste Opgave er at drive den førnævnte Kompressor. Gassen forlader Reaktionsmotoren i Form af en Straale med meget stor Hastighed.

Stort set gaar Princippet ud paa, at indsuge Luft fra den omgivende Atmosfære, tilsætte den Energi gennem et Brændstof samt udnytte Energien til at øge Luftens Strømningshastighed. Det eneste, der behøves i Flyvemaskinen for at holde Processen igang, er Brændsel. Man kan og saa anvende Raketprincippet ved Flyve-



Et Rids, der viser Processen i en Reaktionsmotor.

maskiners Fremdrift. Det er ogsaa en Form for Reaktionsdrift, men her sker Forbrændingen (af Krudt e. l.) uden Medvirken af Luft fra Atmosfæren, hele Gasmassen tilvirkes inde i Flyvemaskinen. Et raketdrevet Aeroplan har derfor betydelig mindre Flyvestrækning, end en Flyvemaskine, der anvender normal Reaktionsdrift.

*

SELVOM man allerede siden 1850 har tumlet med Reaktionsdrift, er den første Flyvning med Reaktionsdrift ikke lykkedes før i Maj 1941. Opfinderen var en engelsk Kaptajn ved Navn Frank Whittle, og Maskinen var bygget hos Gloster Aircraft Co. I Juli samme Aar overlod Englænderen sine Konstruktionsplaner til USA, og den 1. Oktbr. 1942 fløj et amerikansk Reaktionsplan, bygget af Bell Aircraft Co. for første Gang. Denne Maskintype er nu indgaaet i de amerikanske Luftstridskræfter under Betegnelsen Bell P-59 Airacomet. Maskinen rapporteres at have præsteret udmærkede Resultater navnlig paa de store Højder. Derimod synes Glosters Reaktionsplan ikke at have passeret Eksperimentstadiet.

Til trods for, at de første Meddelelser om reaktionsdrevne Flyvemaskiner kom fra England og Amerika, synes det dog som om Tyskerne er naaet længst i Udviklingen. Efter Frontrapporterne at dømme har de indsat tre forskellige Typer reaktionsdrevne Jagere, foreløbig dog kun i begrænset Udstrækning. De tre Typer er Messerschmitt Me 163 og Me 262 samt Heinkel He 280. ME 163 anvender Raketanlæg, og har kun ca. 10 Minutters Flyvetid, Me 262 og He 280 er begge tomotorige Reaktionsmaskiner med normal Reaktionsdrift. Deres maximale Hastighed er ifølge foreliggende Opgivelser omkring 800 Kilometer i Timen, og deres Stigeevne betegnes som fantastisk. Ogsaa de to sidstnævnte Typers Flyvestrækning er paa Grund af det høje Brændselsforbrug ret begrænset, hvorfor Maskinerne i første Række er anvendt til Hjemmeforsvar og lignende Opgaver.

ANDEMOMDELLER

2. Tre Andemodeller. Konstruktions- oversigt.

Af Jørgen S. Petersen.

DENNE Gang vil jeg gennemgaa Konstruktionsgrundlaget for Andemodellerne SP 90 Mike, SP 90 Wrap og SP 93 Anders And.

Den første Model, Mike, er en Termikmodel af bedste Skuffe. Kroppen er af Hvepsetype, hvilket ser noget originalt ud, anvendt paa en Andemodel. Formålet er at faa saa lille en Sideflade, og dermed saa lille en Kølvrkning, som muligt. Finnen har et godt tykt Laminarprofil. Mike adskiller sig fra mine andre Ænder ved at have »Haleplansprofilet« i Forplanet. Ellers plejer jeg at have det tyndeste Profil i Planet, jævnfør Wrap og Anders A. Der er, paa Grund af det tyndere Profils lavere Re_{krit} , naturligt

nok at anvende dette i Forplanet, men af Styrkehensyn er det ikke saa gunstigt, da det derfor bliver vanskeligt at faa Forplanet stærkt nok, fordi det sidder saa udsat. Man forstaar altsaa, at de lidt tykkere Profiler har deres Berettigelse; blot skal deres Re_{krit} være lavt nok i Forhold til Korden. Modellens øvrige Data er i Datalisten.

Ligesom Mike er særpræget af Udseende, er den det ogsaa af Opførsel, naar den er i Luften. Paa Grund af sine fine Kurveegenskaber kan den trimmes saa bagt, at den ligefrem smaastaller under Højstarten. Denne Tendens har dog ingen Indflydelse paa Startsikkerheden. Lige i Udløsningsøjeblikket tager Modellen Tilløb til Stall, men lægger sig i Stejlet for over i Kurve med fin Synkehastighed.

Dens Kropform er videre udviklet i SP 100 Xerxes. Som Termikmodeller har Andemodeller nemlig den Fejl, at Kroppen er for lange, idet hele Finnens Længde er ekstra. Finnen er derfor ved Xerxes flyttet hen over Planet. Kroppen er iøvrigt en rund Hvepserørkonstruktion, hvilket giver meget lille Kølvrkning. Se Skitsen.

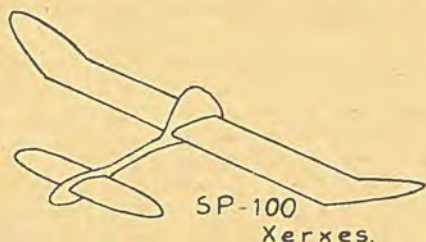
SP 84 Wrap er kendt paa Grund af



Moderne Andemodel. Læg Mærke til den store Forplanskorde samt til Turbulenstraaden.

sine fine Resultater. Der er ikke meget at sige om dens Udformning, blot vil jeg lige nævne, at Forplansprofilet er et omkonstrueret Gö 450 (tyndere og mere hvælvet), mens Planprofilet er SP-H3 (FLYV Nr. 5—44). Se iøvrigt Datalisten.

Under Trimningen af den første Wrap, viste det sig, at Modellen opførte sig temmelig fjantet. Vi lagde vore saakaldte Hjerner i Blød, og Resultatet af denne Kraftanstrengelse i Sommerheden blev, at SP og jeg enedes om, at Forplanets Re_{krit} vist var en Smule for højt. Der blev sat en Turbulenstraad paa Forplanet, og — Modellen fløj som en lille Afgud. Jeg vil her lige nævne, at det under Forsøg



Andemodellen Xerxes.

BØGER OM FLYVNING

Foltmanns Flyvebog, hft. Kr. 4.75.

Fortæller om Flyvemaskinens Anvendelse i Krig og Fred og om dens mange forskellige Præstationer.

J. Foltmann, Hvordan flyver man? Kr. 6.75, indb. 12.75.

En populær og let forstaaelig Bog med mange Illustrationer, der giver Forklaring paa Flyvemaskinens Virkemidler og Instrumenter. Stort Format.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4.75.

Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvemodeller.

Hans Ostellus, Det moderne Luftvaaben (I), Kr. 5.85.

Beskrivelse og Illustration af Krigens Flyvemaskiner.

Hans Ostellus, Kendte Flyvemaskinetyper, II, Kr. 5.85.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8.50.

Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

Svæveflyvning: Red. af H. Wolff og S. A. Dalbro. Kr. 5.85.

Tilrettelagt paa en let tilgængelig Maade, som gør Bogen lige velegnet til Selvstudium og Undervisning.

Robert A. Winston, Styrteflyver, Kr. 4.75.

En amerikansk Flyers spændende og livligt fortalte Beretning om Uddannelsen i Amerika.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger om Flyvning ekspederes.

KUPON

Til FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig:

Navn:

Adresse:

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Industribygningen og i Lufthavnen.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

KONSTRUKTIONSOVERSIGT

Detalje	Mike	Wrap	Anders A.
Spændvidde	115 cm	153 cm	220 cm
Planareal	16,6 dm ²	27,7 dm ²	51,0 dm ²
Sideforhold	1—8	1—8,5	1—9,5
Indstillingsv.	+ 0 ⁰ ,5	0 ⁰ ,0	0 ⁰ ,0
Forplan Spv.	51 cm	70 cm	90 cm
— Areal	5,4 dm ²	8,8 dm ²	16,0 dm ²
— i 0/0	32,5 0/0	31,8 0/0	31,5 0/0
— Sidef.	1—4,8	1—5,6	1—5,1
— Indstv.	+ 5 ⁰ ,0	+ 5 ⁰ ,1	+ 5 ⁰ ,5
Totallængde	86 cm	89,5 cm	135 cm
Tryk. afst. (A)....	42 cm	45,5 cm	73 cm
B i 0/0 af A.	27,1 0/0	28,3 0/0	26,0 0/0
Planbelastning	16 g/dm ²	15 g/dm ²	15 g/dm ²

med Wrap viste sig, at naar den havde Turbulenstraad paa, var Længdestabiliteten langt den bedste.

I Bjergstedlejren fløj Modellen, til Trods for, at den var smadderskæv, et Haandstartgennemsnit paa 56,2 Sek. D. 17. September satte den som bekendt Danmarksrekord. Den blev startet med kort Snor og Tiden blev 35 min 40,6 sek. Distancen var næsten 12 km. Senere har Wrap i surt, graat Blæsevejrløjet et Gennemsnit paa 3 min 02,6 sek med 100 m Snor. Det kan altsaa siges, at Modellen har holdt mere end den love de, da den blev trimmet.

Saa er der Rosinen i Pølseenden, SP 93 Anders And. Denne Model blev konstrueret og bygget specielt med Henblik for Eliteprøven. Her udnyttede jeg saa de Erfaringer, jeg fra Wrap havde om Formgivning og Profilerings. Modellen



O. Behnke med SP 90 Mike.

blev derfor faktisk en forstørret Udgave af Wrap, blot med en hel Del aerodyna-

miske, skønheds- og bygningsmæssige Forbedringer. Data: se Listen.

Anders And er en stor Model, men den flyver ogsaa derefter: langsomt og roligt, med lav Synkehastighed. Meget betegnende for den er, at den ved Eliteprøvens Aflæggelse, til Trods for, at den blev startet med 160 m Snor, kun laa 200 m borte fra Starteren. Tiderne blev: 5.34,9; 4.22,8 og 5.42,7. Flyveegenskaberne fejler altsaa ikke noget. Dens Startsikkerhed er stor. Som Eks. blev hele Eliteprøven aflagt i Løbet af tre Kvarter.

*

Jeg vil haabe, at disse Oplysninger kan hjælpe med til at forbedre Andemodellernes Standard her i Landet.

S. P.

FLYV's SPØRGE-RUBRIK

Besvaret af Aeronautisk Selskab.

Spørgsmaal:

- 1) Hvordan bliver man Militærflyver?
- 2) Paa den nye danske K.Z.-Maskine, Type IV, sidder der paa Bagbords Plan, mellem Motorgondol og Krop, anbragt en lille Frembygning med, jeg tror nok, en Propel i Spidsen, ganske som en lille Motorgondol. — Til hvilket Formaal tjener dette Arrangement?
- 3) Oplysninger om Fokker D-21 og O-Maskinerne?

Svar:

- 1) Der kræves ingen Eksaminer for at kunne blive Militærflyver. Dog er Forholdet i Almindelighed dette, at Hærens Flyvertropper foretrak unge Mennesker med Mellem-, Real. eller Studentereksamen, medens Søværnets Flyveskole stillede Krav om Studentereksamen, Styrmandseksamen eller tilsvarende Uddannelse.
- 2) Den paagældende Anordning er en Generator med selvregulerende Propeller, og den leverer 24 Volt paa Luftfartøjets Akkumulatoranlæg. Herfra tages Energi til Radiatoranlægget og til Lysanlægget, saavel indenbords som udenbords.

- 3) Alt hvad De ønsker at vide om Fokker D21 fremgaar af FLYV Nr. 9, 1938, Side 226.

O-Maskinen — Overgangsmaskine — som Mellemlid mellem egentlige Skolemaskiner og de noget større Rekognosceringsmaskiner (C.V) er en dansk Forbedring af Fokker CI. 2sædet Luftfartøj m. 220 HK Motor. Anvendt som Øvelses- og Observationsmaskine. Fandtes ogsaa i eensædet Udgave med 160 HK Motor. Anvendt som Træningsmaskine. Ialt har der været bygget ca. 25 tosædede og 8 eensædede O-Maskiner. Anvendt af Hærens Flyvertropper i Tiden 1927—1937.

Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.

Laplandsgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os... og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

SVENSK flygtidning

Pris 60 Øre pr. Nr. + Porto
Pr. Aarg. Kr. 7.20 + Porto

Populært svensk Flyvetidsskrift

TEKNIK och HOBBY Tidsskrift for Modelbyggere

Modelflyvning, Modelbaade, Jernbaner m. m.

Pris 60 Øre pr. Nr. + Porto — pr. Aargang Kr. 7.20 + Porto

MODELL-TEKNIK Bladet der skrives af Modelbyggere for Modelbyggere

Pris Kr. 1.20 pr. Nr. + Porto — pr. Aargang Kr. 12.00 + Porto

Samtlige Blade udkommer 1 Gang maanedlig — Abonnement kan bestilles hos

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN - Vesterbrogade 60, Kbh. V.

1500 Bøger solgt paa 3 Maaneder!



Et Væld af interessante Billeder for alle flyveinteresserede — **Kr. 2.50.**

Indsend Beløbet i Frimærker

Forlaget LUFTSPORT, Læssøegade 113, Odense

AKTIESELSKABET

VARDE STAALVÆRK

VARDE

STAALSTØBEGODS

- S. M. STAAL -

ELEKTROSTAAL



Undertegnede tillader sig herved at meddele, at jeg fra 1. Marts d. A. har overtaget **DANSK MODELFLYVEINDUSTRI**, Brogade 6-8, Odense.

Det er min Agt at fortsætte Fabrikken i samme Spor som under Fabrikant Sv. Greigs Ledelse, og jeg haaber, at Fabrikkens Kunder, saavel i Inl- som i Udlandet, vil vise mig den samme Tillid, som de hidtil har vist Herr Greig.

Med Højagtelse

Sv. Skou.

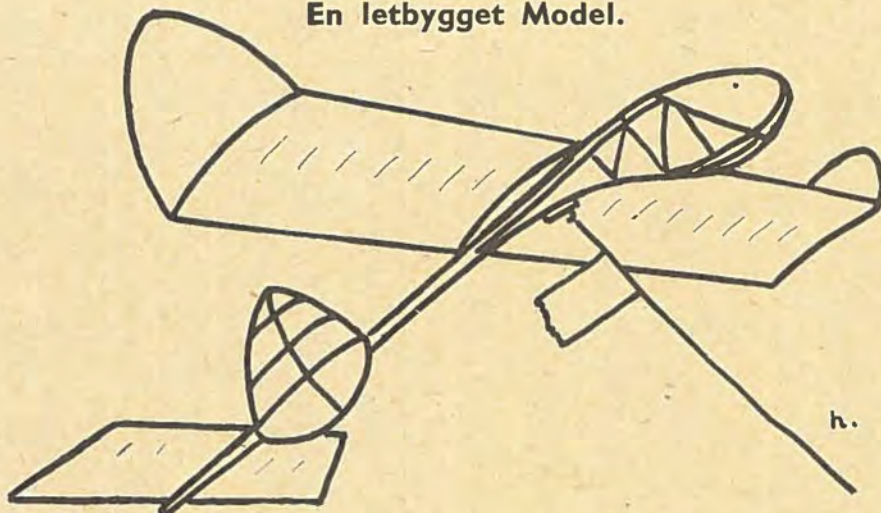


Skriv efter **HOBBYKATALOG** fra



NY D.M.U. MODEL »PELIKAN«

En letbygget Model.



DANSK MODELFLYVER UNION har udsendt endnu en Tegning til en Kl. 8-Svævemodel, h-23 »Pelikan«.

Det er denne Gang en decideret Konkurrencemodel, der er konstrueret af den kendte Modelflyver Henning Jønsson, M.F. »Windy«. Ved Konstruktionen er der især lagt Vægt paa at skabe en enkel og letbygget Model med gode Startegenskaber. Byggetiden er kun ca. 25 Timer. Paa Grund af den højsiddende Højstartkrog er Modellen snoroprettelig, og den er derfor, som Konstruktøren siger, nærmest idiotsikker i Højstart. »Pelikanen« er en Landstryger (se FLYV

8-44) med god Termikfølsomhed, og den har ved flere Lejligheder opnaaet en Gennemsnitstid af ca. 3½ Min.

Dens Data er:

Spændvidde: 120 cm.

Areal: 23,5 dm².

Profil: Gø 450-B (FLYV 5-44).

Kroplængde: 85 cm.

Bærende Haleplan med Profil Sl 32506.

Planbelastning: 15 g/dm².

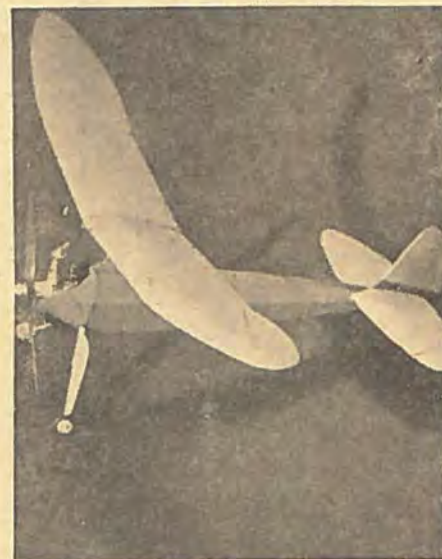
Tegning til h-23 »Pelikan« koster Kr. 3,50 og faas fra FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, V.

A. A.

DIESELMOTORMODEL PAA LANGTUR

Uofficiel Rekord sat med »Diesella« Fabrikanten Eli Andersens Dieselmotormodel.

INDEHAVEREN af Fabrikken »Diesella«, Kolding, Fabrikant Eli Andersen skulde Søndag den 18. Februar prøveflyve en Model, der var forsynet med en af Firmacts 2,5 ccm Dieselmotorer. Flyvningen foregik fra Brandkjærgaards Marker ved Kolding, og Starten gik udmærket. Modellen skruede sig til Vejrs i meget stejle Spiraler, men Tidsudløseren, der var indstillet til 30 Sek., maa aabenbart have svigtet, thi Modellen blev ved med at stige, indtil den efter 5 Min. Flyvning forsvandt i en Sky. Da en Eftersøgning paa flere Timer viste sig at være forgæves, henvendte Eli Andersen sig til et af Byens Dagblade, der beredvilligt efterlyste Modellen for ham. Allerede Mandag Aften kom der Meddelelse om, at Modellen i uskadt Stand var landet i Ud-kanten af Byen, ca. 7 km fra Startstedet. Ved et Tilfælde kunde man konstatere Flyvetiden, idet Modellen, der var startet Kl. 11,40, landede i en Have, medens Sirenen brølte 12. Da Motorløbetiden anslaaes til ca. 6 Min., har Modellen saaledes svævet i 14 Min. Planet var en »Diesella



44« konstrueret af Peter Christiansen, Helsingør, og bygget af Ejnar Lund, tidligere Formand for Modelflyveklubben »Tyfon«, Ringkøbing.

A. A.



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.

Kontoret er normalt åbent daglig Kl. 15.30
—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.

Generalsekretæren træffes normalt dag-
lig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.

Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S.
Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte.
Postgiro: 60676.

Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S.
Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68^o o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Formand: Murermester H. A. Ehlers, S. Sta-
tionsvej 36, Slagelse. Tlf. Slagelse 354.

Sekretær: Propagandachef Max Westphall,
Vesterbrogade 1, Kbh. V. Tlf. Central 8800.

Kasserer: Værkfører K. Videbæk Kjeldfort, Ve-
sterbrog, 36, Kbh. V. Tlf. Eva 3912. Postkt. 25521.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21,
Brh. Telf. Bella 3762 v.

Sekretær: Ove Hansson, Olesvej 21, Holte.
Telf. Frederiksdal 6169.

fatter og Foredragsholder, Flyverløjtnant
Knud Clauson-Kaas fortæller om sine
Flyveroplevelser, og laver desuden en rask
lille »Hvem ved hvad«-Konkurrence.

Skalamodeller.

Da vi gerne vil se, hvor dygtige I er til
at lave Skalamodeller, opfordres alle A. J. K.s
Medlemmer, som har beskæftiget sig med
disse, til at medtage Modellerne til Mødet
i April. Der vil da blive givet et Par Bog-
præmier for de bedste.

Benyt Lejligheden til at tage et Par Kam-
merater med til Mødet den 8. April; det er
jo ikke hver Dag vi har Besøg af Løjtnant
Clauson-Kaas. v.p.



Glidflyver-Diplom A-Nr. 500.

Den 11. Marts aflagde Frk. Ruth Stelling,
der i 5 Aar har været Medlem af Sports-
flyveklubben, og som begyndte at drive Svæ-
veflyvning i Sportsflyvernes Svæveflyveklub
i Oktober 1944, sit »A«, der var Nr. 500,
der er taget her i Landet. Frk. Stelling del-
tog i 1941 i Klubbens teoretiske Motorfly-
verkursus og bestod Prøven med fint Resultat.
I Efteråret 1944 har hun bestaaet den teore-
tiske Prøve til Svæveflyvercertifikat. — Frk.
Stelling er desuden ivrig Skiløberske. Til
daglig er hun ansat i Røde Kors.

*

Gave til Sportsflyvernes Svæveflyveklub.

En anonym Giver har skænket Sportfly-
vernes Svæveflyveklub Kr. 2.400.— som
Støtte til Klubbens Arbejde.

*

Sportsflyveklubbens Generalforsamling.

Med Lrsagf. N. P. Madsen-Mygdal som
Dirigent afholdt Klubben sin aarlige Ge-
neralforsamling den 16. Marts.

I Aarsberetningen, der blev afgivet af
LRSf. Børge Moltke-Leth, oplystes, at
Klubben pr. 1. Januar 1945 havde 833
Medlemmer, en reel Fremgang paa 134 i
Aarets Løb. Teorikursus og Prøver for
Deltagere i Unionens »ABC« Korrespon-
dancekursus blev omtalt og der blev gjort
rede for Erstatningssagen i Anledning af
Klubbens brændte Maskiner. Fuld Erstat-
ning var opnaaet efter en i Fællesskab
med Assurance-Compagniet »BALTICA«
mod Statsbanerne anlagt Sag, der efter at
være blevet vundet ved Landsretten og
Appel frafaldet umiddelbart før Sagens
Behandling ved Højesteret resulterede i
en Udbetaling paa ialt Kr. 22.201,22, der
fuldt ud dækkede Klubbens Tab ved
Branden.

Køb af fire K.Z.III Maskiner.

Til Erstatning for Klubbens delvis
brændte og senere beslaglagte Maskiner
har man hos Skandinavisk Aero Industri
købt 4 af de nye K.Z.III Maskiner til Le-
vering umiddelbart efter Krigen. Klub-
ben vil saaledes staa godt rustet til straks
at begynde Flyvning, saa snart Forholde-
ne tillader det.

Vedrørende Spørgsmaalet »Enhedsklub-
ber« enedes man, af Hensyn til den korte
Tid man havde til Generalforsamlingens
Gennemførelse, om at behandle Sagen
under »Eventuelt«. Derimod blev der ud-
førligt gjort rede for Bestyrelsens Aktion
i Anledning af »Dansk Motorflyver
Union«s Afskedigelse af Kaptajn løjtnant
Sven-Aage Dalbro. Bestyrelsen havde
overfor Unionen paa det skarpeste prote-
steret mod denne Behandling af en af
dansk Flyvnings bedste Mænd og opfor-
dret Landets øvrige Klubber til at gøre
det samme. Efter en Debat om denne Sag,
hvorunder bl. a. Unionens Næstformand
Kontorchef Hermann Nielsen gentagende
Gange havde Ordet for at forklare Unio-
nens Stilling og det iøvrigt blev oplyst,
at samtlige andre flyvekyndige Lærere
ved Unionens Teorikursus havde nedlagt
deres Hverv som Protest mod Dalbros
Afskedigelse blev følgende Resolution
vedtaget med overvældende Tilslutning
mod 4 — fire — Stemmer:

»Forsamlingen billiger Bestyrelsens
Protest overfor Dansk Motorflyver
Union i Anledning af Kaptajn løjtnant
Sven-Aage Dalbros Afskedigelse fra
Unionens teoretiske Kursus«.

Til Bestyrelsen nyvalgte Forretnings-
fører Mogens Munk i Stedet for Greve
Mogens Scheel, der ikke ønskede at fort-
sætte.

Under Regnskabsaflæggelsen oplyste
Kassereren, Assurandør Otto Thomsen, at
Medlemmernes Opsparing til Flyvning nu
havde naaet 15.000 Kroner.

I den korte Tid, der var tilbage, blev
»Enhedsklubben« sat under Debat, og
man vedtog snarest at indkalde til et
Medlemsmøde med dette ene Punkt paa
Dagsordenen.

I Lodtrækningen om Opsparingspræ-
mier vandt følgende:

Civilingeniør C. F. Bardenfleth: Kr. 500,00.
Direktør Otto P. Larsen: Kr. 100,00.

Elev ved Luftfartsvæsenet J. Christensen:
Kr. 50,00.

Automobilmekaniker H. Skovgaard-Mor-
stensen: Kr. 50,00.

Økonomiinspektør G. Jerichau: Kr. 50,00.

Efter Generalforsamlingen konstituerede
Bestyrelsen sig med Landsretssagfører
Børge Moltke-Leth som Formand.

Nyt Teorikursus for Motor- og Svæve-
flyvere begynder den 3. April med Sven-
Aage Dalbro som Kursusleder.

*

Brønshøj Modelflyveklub meddeler, at
Pr. Pedersen har overtaget Sekretær-
Posten. Eventuelt bedes sendt til Sekretæ-
rens Adresse, Esromgade 16, 2., Køben-
havn N.

FLYV I FELTGRAAT

— men med mere Tekstplads.

SOM en Følge af Indskrænkningerne i
Strømforbrug har vi midlertidigt
maattet tage Afsked med vor gallarøde
Farve paa FLYV's Forside og iklæde os
den feltgraa. Trykningen er derved blevet
forenklet, uden at vi har behovet at ned-
sætte Sideantallet, og det har for os været
det vigtigste i den foreliggende Situa-
tion.

Takket være Imødekommenhed fra
de Annoncørers Side, som har Helsides-
annoncer i FLYV, har vi kunnet nedsætte
disse Annoncer til halve Sider og benytte
den derved indvundne Plads til Tekst.
Dette betyder i Realiteten en Udvidelse,
som er meget velkommen, og da de paa-
gældende Firmaer paa anden Maade hol-
der os skadesløs for den forringede An-
nonceindtægt, er det os en Glæde at slut-
te denne lille Redegørelse med en hjerte-
lig Tak for den Forstaaelse og Velvilje,
der atter er vist os. FLYV.

*

Nye Medlemmer i D.K.D.A.S.

Direktør T. Løve.

Jørgen Surlykke Petersen.

Prokurist Vagn Jespersen.

Svend Egon Jacobsen.

Jord- & Betonarbejder Roland B. Nielsen.

Frøken Dixie Dessner.

Fabrikant A. Philipsen.

Kommunelærer William Nielsen.

*

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

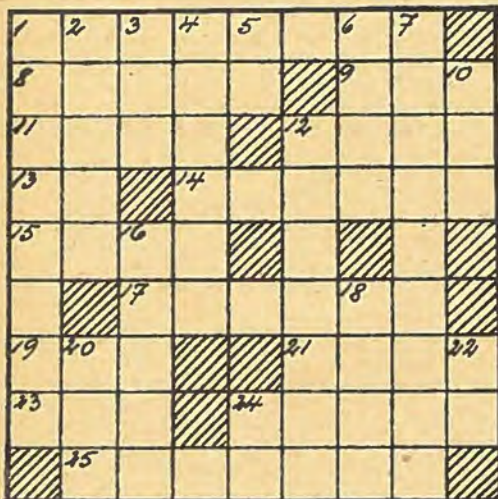
Næste Møde.

I April holder vi Møde Søndag den 8.
Kl. 10.00 præcis paa Polyteknisk Læreanstalt,
Sølgade 83 (Sølvtorvet). Den kendte For-

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Red.-Sekt. Povl Westphall,
Hillerødgade 84, Tlf. Taga 6603

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

For April Maanedes Krydsordsopgave udsætter vi som 1. Præmie: Dansk Flyvnings Historie og 2. Præmie: Lommebog for Flyvning 1945.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige løsninger i Marts er udtrykket som vinder:

- 1) Leif Ernst Petersen, Søndergade, Ærøskøbing.
- 2) Bjarne M. Pedersen, Marup Skole, Skjern.

Løsning til Nr. 3.

Vandret:

1 Amfibium. 7 Ural. 8 El. 9 Insekt. 10 En. 11 Em. 13 Taler. 16 Sti. 17 Ida. 18 Øsken. 19 Kager. 21 Emeritus. 24 Grene.

Lodret:

1 Aviatiker. 2 Fuselagen. 3 Irene. 4 Bak. 5 Ilt. 6 Merete. 12 Mine. 14 Adam. 15 Rørig. 16 Skrue. 20 Er. 22 Tr. 23 Sn.

Forklaring:

Vandret:

1 Til Flyvemaskiner. 8 Operastykker. 9 Pattedyr. 11 Farvandskyndig. 12 Medbringer nogle Flyvemaskiner. 13 Fugt. 14 Instrument. 15 Ukrænkelig. 17 By. 19 Puds. 21 Drik. 23 Se. 24 Kanter. 25 Passieren.

Lodret:

1 Er et Luftfartøj med sænket Agterende. 2 Duft. 3 Misundelse. 4 Gebærde. 5 Mærke. 6 Oldtidsfolk. 7 Grønlandsfarer. 10 Gudinde. 12 Strid. 16 Adelsmand. 18 Tegn. 20 Ø. 22 Forkortelse. 24 Orden.

Flyvnings Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT
C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

Lad os faa Gang i Flyvesporten gennem aktiv Indsats

I denne Tid, da der er saa meget Røre om Flyvesporten, kunde jeg tænke mig at faa slaaet følgende fast:

Modelflyvningen som Sport betragtet er den Gren af Flyvesporten, som sikkert kræver mest af sin Mand, idet en dygtig Modelflyver skal være meget alsidig. For at naa frem til Resultater skal man for det første være fingernem, for det andet velbevandret i Aerodynamik og Flyvelære og for det tredje have Fantasi og Skaberevne til at omsætte de her nævnte Egenskaber i nye Konstruktioner. Disse Modelflyvere kan selvsagt ikke være ganske unge Mennesker, thi det kræver Aars Arbejde med Sagen at naa frem til Resultater. En anden Ting er, at man gennem Modelflyvningen kan »fange« de ganske Unges Flyveinteresse, give dem et vist Minimumskendskab til Flyveteknik og lade dem bygge nogle Modeller af anerkendt Konstruktion. Efter en Tid udskiller de sig saa. Nogle har efter at være kommet i Flyvekredse faaet Smag for selv at flyve og gaar over til Svæveflyvesporten, andre vil ikke have det »Besvær« for at flyve, men tager et Motorflyvecertifikat og bliver »Søndagsryttere« i Luften. Nogle falder helt fra, og Resten gaar over til at dyrke Modelflyvning som Sport. Som det heraf fremgaar, er Modelflyvning absolut en Sag, der er værd at respektere og støtte. Den er i høj Grad medvirkende til at gøre et Land air-minded.

Mærkværdigvis findes der stadig indflydelsesrige Personer indenfor Flyvningsgren, der betragter Svæveflyvningen som en Forskole til »Sportsflyvning«. Jeg sætter »Sportsflyvning« i Gaaseøjne, thi for mig bestaar Sporten i Model- og Svæveflyvning. Motorflyvning er en hurtig, nem og bekvem Maade at komme rundt paa, hvadenten det gælder Besøg et eller andet Sted, eller det drejer sig om en Søndagstur med en god Ven. De fleste Flyvesportsfolk ser hen til den Dag, hvor de kan faa deres Motorcertifikat, det er en Behagelighed, der ikke maa forveksles med Sport.

Lad os nu ikke mere høre den ortodokse Remse om Modelflyvning for Drengene, Svæveflyvning for Ungdommen, der til sidst modnes til »Sportsflyvere«.

Lad os faa Gang i Flyvesporten gennem en aktiv Indsats.

For Modelflyvnings Vedkommende gennem Instruktørvirksomhed alle Steder rundt i Landet, hvor dette kan lade sig gøre.

For Svæveflyvnings Vedkommende maa vi se at komme bort fra det amatør-mæssige Stade, hvorpaa vi befinder os, saalænge vi selv skal bygge vore Planer. Det er meget godt i enkelte Tilfælde, at nogle bygger et Plan, men vi kommer aldrig nogen Vegne, saafremt vi selv møjsommeligt skal lave hver Pind, bortset fra, at vi jo aldrig paa den Maade faar Raadighed over det nødvendige Antal Planer, Spil m. m.

K. Hartvig Jensen.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge



Aktieselskabet

SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors

Telefon 109



Kontoret i København

H. C. Ørstedesvej 28 C - V

Telf. Central 11.593



Lockhead "Lightning II"
Skala 1:50 Byggesæt 3,85 Kr.

Consolidated Liberator
Skala 1:100 Byggesæt 3,45 Kr.

Svensk Jager J 22
Skala 1:50 Byggesæt 2,25 Kr.

Hjul og Propelnav er færdigdrejede

"SKALA"

Th. Nielsensgade 39 . Herning

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK

Drejer det sig om

TRANSPORTER

i Udland eller Indland?

Spørg

DAN-TRANSPORT A/s

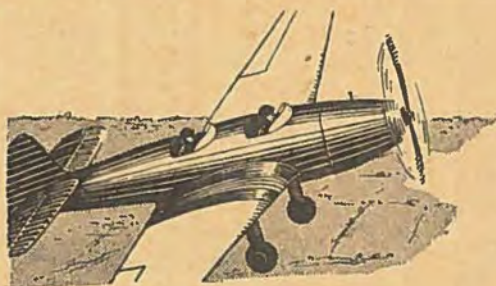
Vestergade 26, København K.

Tlf. Central 16488 . Tlgr.adr. Dantransport

Befragtning

International Spedition

Forsikring af enhver Art



EN FLYVER BLIVER TIL - IV.

En „Skoletime“.

Ved et af de jævnlige Besøg paa Flyvepladsen faldt han i Snak med en af Flyvelærerne, medens denne med Øjnene fulgte sin Elev i Luften. I Samtalens Løb tilbød Læreren ham en Proveilektion i Luften mod en Betaling af Kr. 10.—, og selv om han ikke plejede at flutte sig saadan, uden efter modent Overlæg, slog han til, og da Luftfartøjet kom ned, og Soloeleven var ekspederet, sad han ved Dobbeltstyringen med Læreren foran sig i det aabne Skoleapparat, medens Propellen snurrede ganske langsomt rundt.

Gashaandtaget havde Læreren vist ham, Styregrejernes Brug kendte han fra Svæveflyvningen, og Instrumenternes Virkemaade var han klar over fra sin megen Læsning af Flyvelitteratur. Talerorene mellem Lærer og Elev blev forbundet, og Læreren gav Ordren: Kør ud til Start. Forsigtigt skubbende han Gashaandtaget lidt frem, men Læreren gav det et rask Skub videre, saa Motoren lystigt snurrende fik Luftfartøjet til at rulle hen ad Flyvepladsen.

Da de holdt ved Startstedet med Næsen op mod Vinden, kom næste Ordre: Saa starter De, Gashaandtaget helt frem, Pinden lidt foran Midtstilling og hold saa Næsen paa det samme Punkt i Horisonten under hele Starten. Næsten inden han var klar over, at der var Fart paa, var Maskinen i Luften. Som gammel Svæveflyver fandt han, at Motor og Propel lavede et meget uvant og generende Spektakel, men Læreren korte Ordre gik godt igennem, og han fandt hurtigt ud af, at ikke blot Fartvindens Susen ved dens Svøben om Luftfartøjet gav ham Indtryk af Fartens Størrelse, ligesom ved Svæveplanet, men ogsaa den Virkning, som Klapper og Ror havde ved Brug af Pind og Hammel, varierede med og gav et godt Begreb om Farten.

Kompas, Fartmaaler, Højdemaalet, Krængningsmaaler og Motorinstrumenter skulde han dog ogsaa kigge paa, men de faa Sekunder, Øjnene blev taget fra Horisonten, for at se paa Instrumentbrættet, benyttede Luftfartøjet altid til at gaa paa egen Haand: Enten røg Næsen til den ene eller anden Side, medens Læreren havde givet Ordre til at styre lige, eller ogsaa tabte det den ene Vinge, eller Næsen røg for langt op eller ned i Svingene, eller han kurede i Drejene, og stadig var Læreren der med sine smaa, korte Bemærkninger. Men Læreren rørte ikke Pinden for Motorens pludselig standsede, og Pinden fik et Stød fremad for at faa Næsen ned under Glidningen og derved holde Flyvefarten, samtidigt med at Ordren lød: Glid saa ned til Landning. Det, som plejer at være det vanskeligste ved al Flyvning: Landingen, var snart det letteste af det hele, for han havde jo ved Svæveflyvningen næsten ikke øvet sig i andet end at lande.



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S

-og saa naturligvis
INTAVA
BENZIN og OLIE



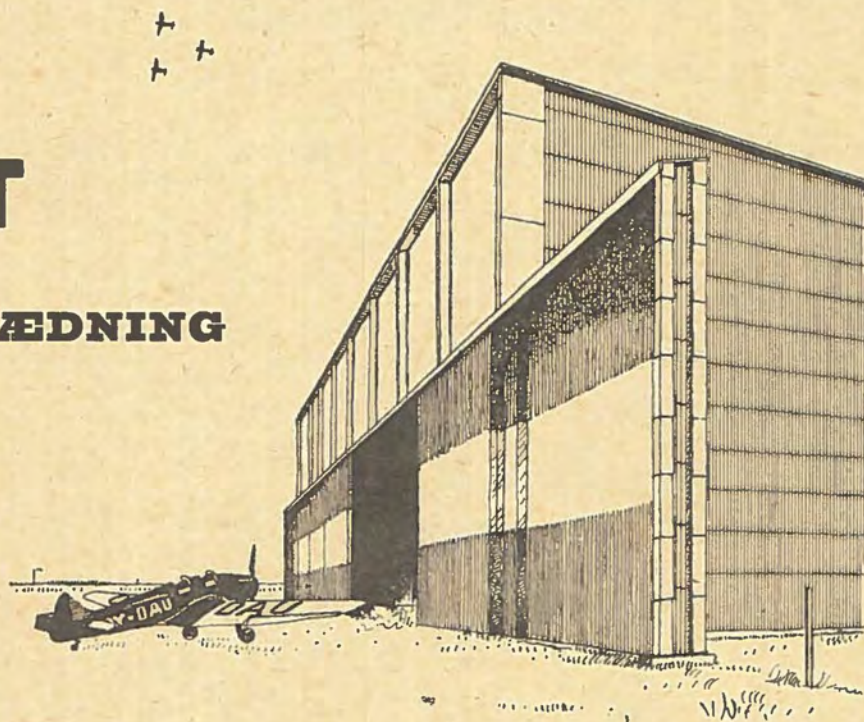
SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL

CEMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF:

DANSK ETERNIT FABRIK A/s, AALBORG - SALGSKONTOR: OTTILIAVEJ 18, KØBENHAVN VALBY. *CENTRAL 3785

PRIS

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 80 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824



FLYV

Indhold:

Fremtidens danske Flyvemaskine er klar

Dobbeltinterview med Kramme & Zeuthen

Danmarks Flyveklubber i rivende Udvikling

Svæveflyvelejren ved Roskilde

Reportage og Billedserie

Nyt fra hele Verden

Af Kaptajn John Foltmann

Flyveklubbernes Sparefond

Udtalelser af Assurandør Otto Thomsen

Hvad gøres der for Flyv- ningens tekniske Personale

Af Flyvemekaniker Mogens Mortensen

Reportage fra Vinterstævnet i Uppsala

Nr. 5

1945 - 18. Aarg.

PRIS 50 ØRE



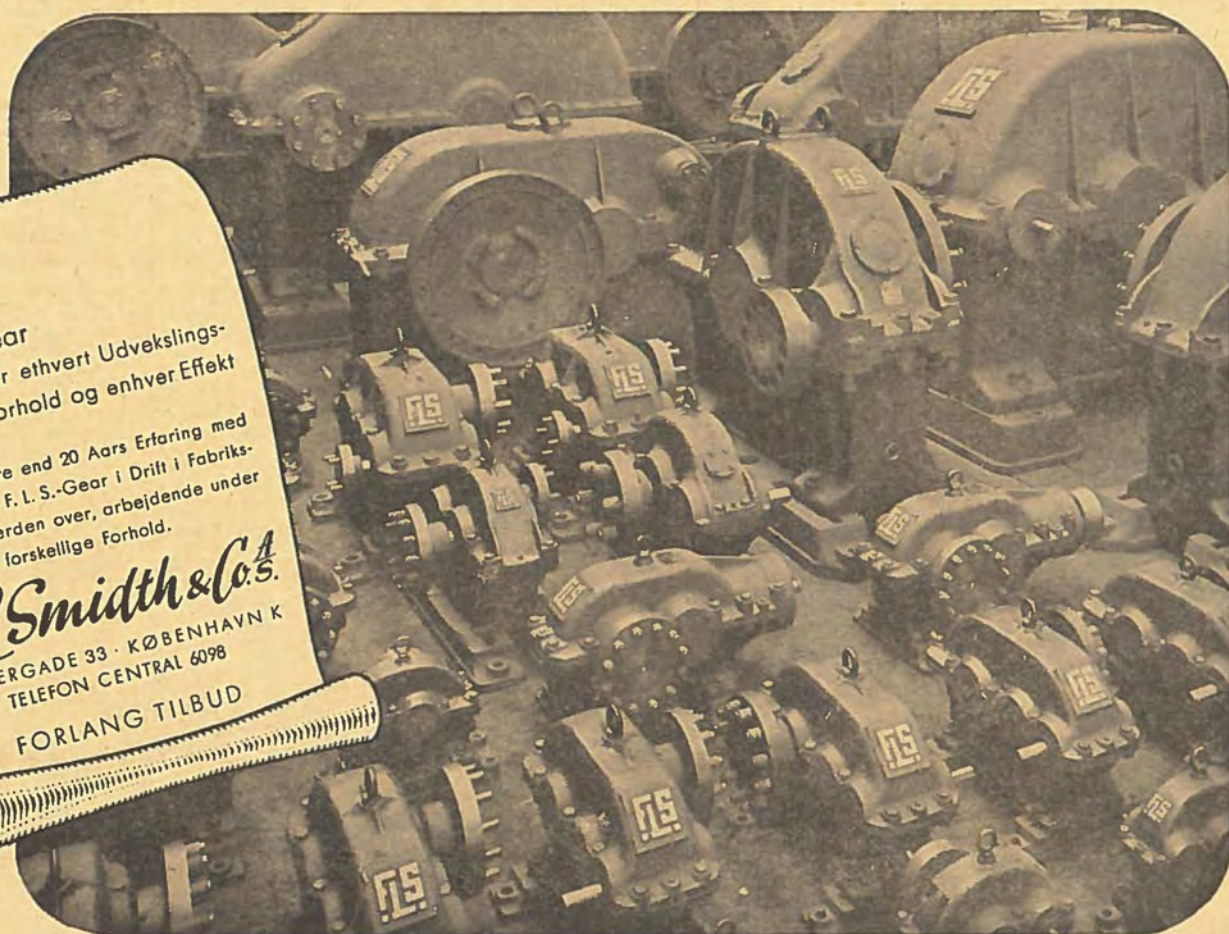
"Glenten"



SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL



F. L. S.-Gear
for ethvert Udvekslings-
forhold og enhver Effekt

Vi har mere end 20 Aars Erfaring med
over 6000 F. L. S.-Gear i Drift i Fabriks-
anlæg Verden over, arbejdende under
de mest forskellige Forhold.

F. L. Smidth & Co. A.

VESTERGADE 33 · KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 6098

FORLANG TILBUD



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 5

Maj 1945

18. Aargang

Den danske Flyvedag.

BAADE i Unioner, Klubber og Dagspresse har Projektet til DEN DANSKE FLYVEDAG, som Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab agter at indstifte hurtigst muligt efter Krigen, givet Anledning til megen Diskussion. Endnu foreligger Afgørelsen fra de bevilgende Myndigheder ikke til det Landslotteri og det Mærkesalg, der skal bære Flyvedagens Idé, men den kraftige anbefaling Sagen har faaet fra Politikere og Luftfartsfolk turde være et klart Udtryk for, at Flyvedagen paa Forhaand er blevet mødt med stor Velvilje. Ogsaa forskellige Befolkningsgrupper har gennem Dagbladsenquete givet Flyvedagen deres Bifald. Grundlaget er altsaa tilstede, og saafremt Klubberne gaar til Arrangementsopgaven med den samme entusiastiske Interesse, som har præget den teoretiske Flyveindsats i disse Krigsaar, er der ikke Tvivl om, at der gennem Den Danske Flyvedag kan skabes en virkelig effektiv Baggrund for baade DKDAS og alle danske Flyveklubbers positive Virksomhed i Efterkrigstiden. Hvis Flyvedagens økonomiske Rygstød sikres, vil meget være vundet for den Del af Flyvningen i Danmark, der skal leve indenfor bestaaende og kommende Flyveklubber. Der er heller ikke Tvivl om, at selve Flyvedagens sportsmæssige Arrangement ad Aare kan faa et Omfang og et Format, som vil gøre den aarlige danske Flyvedag til en virkelig Begivenhed.

FLYV.



Fremtidens danske Privatmaskine

er parat

Af Poul Westphall.

Dobbeltinterview med Kramme & Zeuthen om den bemærkelsesværdige KZ III, som Konstruktorerne efter Krigen haaber at kunne producere i Serier paa 150 Maskiner om Aaret. — Den danske Hvermands-Maskine, som kan starte og lande paa en Fodboldbane, vil koste det samme som en god Bil.

PAA mindre end 10 Aar er det lykkedes to unge driftige Mænd at etablere en Virksomhed, der har skabt Anerkendelse og Respekt om deres Navne. Det var i August 1935 Civilingeniør Karl Gustav Zeuthen og Flyvemekaniker Viggo E. Kramme gik i Samarbejde med det Forsæt at grundlægge en dansk Flyvemaskineproduktion. Maalet blev hurtigt naaet, de to for saa vidt helt forskellige unge Mennesker formaaede at koordinere deres Evner, og Resultatet var overbevisende. Da den første Maskine fra deres Haand stod flyveklar, var der ingen, der ymtede noget om Dognfluer. KZ I var en gedigen Maskintype, KZ II Cupé var endnu bedre, og KZ II Sport bragte Kramme & Zeuthens Produkt paa Højde med de internationale Sportsmaskintyper. I April 1940 havde den unge Fabrik fremstillet det første halve Hundrede Maskiner, og de danske KZ'er er nu populære langt uden for vore Græn-

ser. I Sverige har mange Flyveklubber KZ'er som Skolemaskiner.

I Krigens Aar har Kramme & Zeuthen fortsat, trods alle de Vanskeligheder Forholdene har bragt, ikke





Fremtidens danske Privatmaskine: KZ III, et højtinget Monoplan med 165 Kilometer Marchhastighed, to-sædet side by side og i Stand til at starte paa 35 Meter. Den kan lande paa 30 Meter.

mindst for deres Produktionsomraade. For at holde Virksomheden i Gang har det været nødvendigt at paatage sig andre Opgaver f. Eks. Fremstilling af Elektrobiler, Propellerne til den kendte F.L.S.-Aeromotor samt Produktion af en 16 mm Smalfilmsegenger. I 1942 gik man dog atter i Gang med Flyvemaskinerne, idet Zone-Redningskorpset afgav en Ordre paa en Ambulancemaskine. Denne Maskine har været saa stor Sukces for den unge Fabrik, at Zone-Redningskorpset har bestilt endnu en KZ IV.

Den næste Trumf, der spilles ud fra KZ-Aero, som Kramme & Zeuthens Flyvemaskinefabrik nu hedder, bliver Sportsmaskinen KZ III. Den Begejstring, der fra svensk Side er givet Udtryk for under Prøveflyvningerne i Stockholm med den KZ III, som allerede er eksporteret, kan maaske tages som Vidnesbyrd for, at Kramme & Zeuthen paany har været begunstiget af det Aladdin-Held, som har præget deres hidtidige Virksomhed.

Vi sidder i Fabrikens Kontor og drøfter den Fremtid, som det flyveinteresserede Danmark forventningsfuldt drømmer om.

— Har De allerede udarbejdet Produktionsplanen for Efterkrigstiden?

Kramme: — Ja, vi har brugt disse Aar til at gøre alt klar. Vi har forbedret en Seriefremstilling af KZ III, og vi er klar til at tage fat den Dag, vi kan faa vor nye Fabrik bygget.

— Vil det sige, at KZ for stedse har taget Afsked med Aalborg?

Zeuthen: — Vi har i hvert Fald

helt opgivet Fabriken i Aalborg, men maaske vil vi efter Krigen oprette et permanent Reparationsværksted i Forbindelse med Aalborg Lufthavn, det vil sige, hvis der bliver saa megen Flyvning, at et Værksted kan leve af det.

Kramme: — Jo, men vi vil gerne have Værksteder i alle Lufthavnsbyerne Aalborg, Esbjerg, Aarhus, Odense og Rønne, hvis det lader sig gøre. Vi har alt vort Værktøj liggende pakket ned i Kasser, saa vi kan blive klar lige saa hurtigt, som Flyvningen — den private altsaa — kommer igang igen.

— Tror De, det varer længe efter Krigen, før Flyvemaskineproduktionen kan paabegyndes?

Zeuthen: — Det er svært at sige, men der behøver ikke at gaa lang Tid. Materialeproblemet er ikke saa uløseligt, som det maaske paa Forhaand

kan se ud til. Forresten er vor KZ III et næsten 100 pCt. dansk Produkt. Det er kun Maskinens Motor og de Rør, der anvendes til Stellet, som skal importeres.

Kramme: — Ja, selv Instrumenterne kan fremstilles herhjemme nu, og Hjulene og Propellerne og Gummiet vil vi ogsaa forsøge at faa lavet her i Landet. Vi har mødt stor Interesse for Sagen.

— Hvorledes er KZ III?

Kramme: — Svenskerne siger om den, at den er »Idiot-sikker«. Man skal faktisk være meget uheldig for at komme galt afsted med den Maskine. Den er konstrueret saaledes, at den ikke kan gaa i spinn. Vi har lagt megen Vægt paa at gøre den saa flyvedygtig som mulig, enhver skal faktisk kunne flyve vor KZ III, det kræver ikke megen Undervisning...

Zeuthen: — Ja, vort Princip har været at faa lavet en Maskine, der var baade billig, god og sikker, og det har vi Indtryk af er lykkedes for os. KZ III er et højtinget Monoplan, to-sædet. Man sidder Side om Side. Den kan foruden to Passagerer og fuld Benzinlast medføre 40 Kilo Bagage. Med den normale Benzintank er Flyvestrækningen 500 Kilometer, men hvis man forsyner Maskinen med ekstra Tank, vil Distancen blive 800 Kilometer. Marchhastigheden er 165 Kilometer i Timen. Motoren er paa 90 HK. I Vindstille og med fuld Last vil den starte paa 70 Meter og lande paa 40 Meter. Men er man alene i Maskinen, kan den gaa op paa 35 Meter, og har man lidt Vind, kan man saamænd faa den op paa 15 Meter. Det er Maskinens Fordel, at den kræver saa lille Plads, den kan faktisk starte og lande hvorsomhelst i vort Land.

— Hvad koster den saa?



Kramme & Zeuthens første to-motorede Maskine KZ IV, der blev bygget som Ambulancemaskine. Den har faaet saa stor Sukces, at Zone-Redningskorpset har bestilt endnu en af denne Type.



Kabinen i KZ III er bekvem og rummelig. I Bagagerummet kan Maskinen medføre 40 Kilo Gods. Dens Flyveradius paa normal Tank er 500 Kilometer, med Ekstratank kan Distancen sættes op til 800 Kilometer.

Kramme: — Det kommer an paa, hvilke Priser man regner efter, men tager vi Førkrigspriserne som Grundlag vil den i Øjeblikket koste ca. 16.000 Kroner. Vi regner imidlertid med en Serieproduktion paa fra 100—150 Maskiner om Aaret, en saadan Storproduktion skulde bringe Priserne ned, og ydermere vil Importen af smaa amerikanske Motorer, hvis vi da kan opnaa denne Import, bringe Maskinen ned i et Prisniveau paa Linie med en god Bil. Maskinen er beregnet baade til Skoleflyvning og til Privatflyvning. Vi har allerede paa Forhaand solgt et Antal Maskiner til Sverige og her til Landet, herimellem 4 Stk. til Sportsflyveklubben til dette Formaal...

— Regner De med store Eksportmuligheder?

Kramme: Ja, absolut, jeg tror, vor Maskine vil kunne hævde sig...

— Frygter De ikke for Konkurrencen fra Udlandets Storproduktion?

Zeuthen: — Forskrækkelse er der vist ikke Grund til. Vi havde jo ogsaa Konkurrence, da vi begyndte, men selvfølgelig bliver der Konkurrence, det er vi ikke blinde for...

Kramme: — Der er ogsaa en anden Ting i denne Forbindelse, som ikke maa glemmes, og det er, at nogle af de store Lande stiller mindre Krav til en Sportsmaskine, end vi gør her hjemme. Det kan i mange Tilfælde indvirke paa Priserne. Til Gengæld møder vi saa frem med et Produkt, der fuldt og helt svarer til de Krav, som de ansvarlige Myndigheder stiller ikke alene flyvemæssigt, men ogsaa sikkerhedsmæssigt.

— Men KZ III kan vel ikke siges, at blive Danmarks Hvermands-Maskine?

Zeuthen: — Jeg mener ikke, at Hvermandsflyvemaskinen kan blive meget anderledes. Naar vi nogle Aar efter Krigen maaske kommer ned i en Prisklasse, der svarer til de større Bilers, maa man vist sige, at Maalet er naaet. Det kan jo heller ikke nytte noget, at man fremstiller en Flyvemaskine, som ikke svarer til de skærpede Sikkerhedskrav, som en stærkt stigende Privatflyvning uvilkaarligt vil fremkalde.

— Hvor mange Maskiner behøver Danmark for at faa sit Behov dækket?

Kramme: — Vi har ingen privat Flyvepark i Øjeblikket, og hvis vi gaar ud fra, at alt det, der bestod, skal rekonstrueres og samtidig tager et nøgternt Uddrag af den Flyveinteresse, der nedfældes i de mange optimistiske Flyveklubber ud over Landet, vil jeg tro, at der i Løbet af de kommende 5 Aar bliver Brug for 250—300 Privatmaskiner herhjemme.

— Hvorfor laves de danske Maskiner ikke i Hel-Metal som de nye svenske?

Zeuthen: — Fordi det er vor Overbevisning, at Rørstel, Trækonstruktion og Lærred er det bedst egnede til Privatmaskiner. Det er baade nemmere og billigere at vedligeholde og reparere.

— Skal den fremtidige KZ-Fabrik ligge i København?

Kramme: — Det er Tanken at lægge Virksomheden ude i Sydhavnen,

engang naar Forholdene tillader det. Vi har Planerne færdige og venter altsaa kun paa...

Zeuthen: — Det er vist overflødigt at sige paa hvad...

— Vil De ikke bygge Svæveplaner?

Zeuthen: — Kun hvis der kan blive Tale om Seriefremstilling, ellers kan det ikke betale sig. Jeg tror iøvrigt, at de ensædede Skoleglideres Tid er forbi. I Fremtiden bliver det tosædede Skoleglidere, som straks trækkes op i 500 Meters Højde. Instruktøren kan sidde bag Eleven og give ham en virkelig effektiv Undervisning. Det er givet, at denne Undervisningsform er bedre, end naar man som nu slipper Eleven løs paa egen Haand. Det koster altfor meget Materiel... og hvad Svæveplanerne angaar er de jo meget kostbare at bygge, i Sverige f. Eks. koster en Kranich ca. 28.000 danske Kroner, og herhjemme er der betalt 9000 Kroner for en Grunau Baby...

Kramme: Naa, men den kunde nu nok laves billigere i Serieproduktion...

— Tror De, det vil vare længe, før vi kommer paa Vingerne igen?

Begge: Vi er lykkeligvis Optimister...

Pool Westphall.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Industribygningen og i Lufthavnen.

DANMARKS FLYVEKLUBBER

i rivende Udvikling

Dansk Motorflyver Union og Dansk Svæveflyver Union har næsten fordoblet Medlemstallet i Løbet af et Aar.

PAA DKDAS's Generalforsamling fremkom Formanden, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen med en Række overordentlig interessante Oplysninger om den rivende Udvikling, der for Tiden foregaar indenfor Danmarks Flyveklubber. I det fjerde Besættelsesaar har Klubberne haft en Udviklingskurve, som aldrig før. Ved Begyndelsen af 1944 havde DKDAS 3700 indirekte Medlemmer, men ved Udgangen af 1944 var Tallet 5956. Hertil kommer saa DKDAS's direkte Medlemmer, saaledes at det samlede Tal naar op paa 6658.

Indenfor de tre Unioner og Aero-nautisk Junior Klub har 1944 været et Aar med stor og glædelig Fremgang i Medlemstallet. Dansk Motorflyver Union er gaaet frem fra ca. 2700 Medlemmer til ca. 4330 fordelt paa 43 Klubber. Det vil sige, at Klubbernes Antal er forøget med 19. De nye Klubber er i 1944 dannet i følgende Byer: Haderslev, Kalundborg, Nakskov, Skanderborg, Ærøskøbing, Marstal, Stege, Svendborg, Als, Sundved, Thisted, Hjørring, Holbæk, Rudkøbing, Ribe, Aabenraa, Ringsted, Herning, Holstebro og Grenaa.

Indenfor Dansk Svæveflyver Union er Medlemstallet vokset fra 430 til 855 og Klubbernes Antal er steget med 13 til 37. Foruden Flyvertroppernes Flyveklub er der dannet nye Klubber i København, Grindsted, Hedehusene, Helsingør, Ruds-Vedby og Struer.

Dansk Modelflyver Unions Medlemstal er steget fra 371 til 631, og Klubbernes Tal er forøget med til ialt 47.

Disse Tal er tydelige Vidnesbyrd om den stærkt voksende Flyveinteresse blandt Danmarks Ungdom og bør utvivlsomt tages som et Varsel om en kommende, endnu større Udvikling indenfor dansk Flyvning, saasnart Forholdene igen tillader mere aktiv og praktisk Indsats indenfor Danmarks 128 Flyveklubber.

Af andre interessante Oplysninger i Luftfartsingeniør Eskildsens Aarsberetning kan nævnes Meddelelsen om, at 34 Provinsbyers Byraad har

modtaget en Redegørelse fra DKDAS om hensigtsmæssige Anlæg af mindre Flyvepladser.

Selskabet har paa Foranledning af Dansk Svæveflyver Union søgt at medvirke til en Ændring i de gældende almindelige Livsforsikringsregler, saaledes, at der ikke skal betales Ekstrapræmie til en tegnet Livsforsikring, fordi den forsikrede tager aktiv Del i Flyvning. Det er til en Begyndelse lykkedes gennem Den nordiske Pool for Luftfartsforsikring, ved Direktør August Jensen at faa gennemført en Ændring specielt for Svæveflyverne, saaledes at disse kollektivt kan tegne en særlig Ulykkesforsikring gældende for praktisk Udvøelse af Svæveflyvning. DKDAS arbejder videre med denne vigtige Sag og haaber, at det til sin Tid skal lykkes at faa tilvejebragt en for alle Parter hensigtsmæssig og god Løsning.

Planerne om et Luftfartsmuseum er ikke begravet i Reolstøv, Formanden oplyste, at Kaptajn Foltmann er blevet engageret til at udarbejde en Fortegnelse over alle de Ting af Værdi, som skønmæssigt kan finde Anvendelse i en Samling. Hvorvidt et Luftfartsmuseum bør være et Led i et kommende dansk teknisk Museum eller om det bør fremtræde separat og alene hellige sig Flyvningen og dens Udvikling, kan der i Dag ikke tages endelig Standpunkt til.

Generalforsamlingen, som fik et yderst stilfærdigt og værdigt Forløb under HRS. Bech Bruuns kyndige Ledelse, afsluttede med Nyvalg til Bestyrelsen, idet Redaktør Alf Schiøttz-Christensen, Aalborg, havde besluttet sig til at træde tilbage paa Grund af sit Arbejde. Forlægger Carit Andersen søgte gennem Tolkningen af den Respekt og Agtelse Redaktør Schiøttz-Christensens Arbejde indenfor DKDAS Ledelse havde vundet i vide Kredse, at overtale Aalborg-Redaktøren til at tage sin Beslutning tilbage. Redaktør Schiøttz-Christensen takkede for den smukke Hyldest, men beklagede, at hans Arbejde efter Krigen vilde lægge saa stort Beslag paa hans Tid, at han ikke kunde fortsætte indenfor DKDAS, til Gengæld anbefalede han varmt den af Bestyrelsen foreslaaede Efterfølger, Formanden for Frederiksberg Amts Flyveklub, Løjtnant

Sylvest Jensen, Hillerød. Fra en enkelt Side opstilledes Civilingeniør Bentzen, Fredericia. Hr. Sylvest Jensen blev valgt med alle Stemmer mod een, og denne ene viste sig ikke at være stemmeberettiget.

Svæveflyvesæsonen

er begyndt

Spredte Indtryk fra Roskilde-Lejren.

I Paasken begyndte Svæveflyvernes Sæson for Alvor — ganske vist har en Del Klubber her paa Sjælland fløjet hele Vinteren, men det er først nu, at der bliver taget rigtigt fat. De Københavnerne, der flyver i Roskilde er noget vanskeligt stillet, fordi der ikke gaar Tog om Søndagen, men de snører lidt ekstra Sejlgarn om Cykledækket og tramper af Sted — svæveflyves skal der trods alle Vanskeligheder.

Paa Roskilde Eksercerplads fløj fire Klubber, nemlig Polyteknisk Flyvegruppe, Flyveklubben Ringen, Roskilde Flyveklub og D.D.L.s Flyveklub.

Trods det daarlige Vejr naaede man paa de to første Helligdage op paa ca. 300 Starter, medens det 1. og 2. Paaske-dag ikke blev til slet saa meget (men det er jo ogsaa meget morsomt at spille Kort).

FLYV bringer her nogle Billeder og Indtryk fra Svæveflyvernes Sæsonstart.

I første Række fra oven:

Luftkaptajn H. Kierkegaard i Skoleglideren, han har velvilligt stillet sig til Raadighed som Instruktør for D.D.L.'s Flyveklub. Tilv. i Billedet ses Dansk Svæveflyver Unions Sekretær Max Westphall.

Fru Edith Tang-Petersen fra D.D.L.s Flyveklub i Skoleglideren.

Klar til Start. I Skoleglideren Finn Poulsen D.D.L. og ved Plantippen tre af de 5 Damer, som deltog i D.D.L.'s Flyveklubs Flyvninger. Flyvelederen er Luftkaptajn Kierkegaard.

I anden Række fra oven:

Polyteknikerne fløj bl. a. med deres to »PolyPer«, som de opnaaede ualmindeligt mange Starter med, navnlig de to første Dage. De fløj med Spilstarter paa det ene Plan og Gummitov paa det andet, og det gik Slag i Slag. Her ses den ene af Konstruktorerne af PolyPen Civilingeniør C. Zøylner i »Polyt II« en.

Flyvelederen, Ing. Høgslund fra Roskilde Flyveklub, giver Klubkammeraten Helge Andersen, nogle meget »alvorlige« Instruktioner før Starten.

En Skoleglider S.G. 38 bringes til Roskilde. Det er Polyteknikerne, der har stillet deres Transportvogn til Raadighed for en af de københavnske Klubber, der ellers ikke kunde have klaret Transportproblemet.

Forsidebilledet:

Skoleglideren SG 38 lander i Roskilde. I »Gjenten« Mary Ørts fra Roskilde Flyveklub.

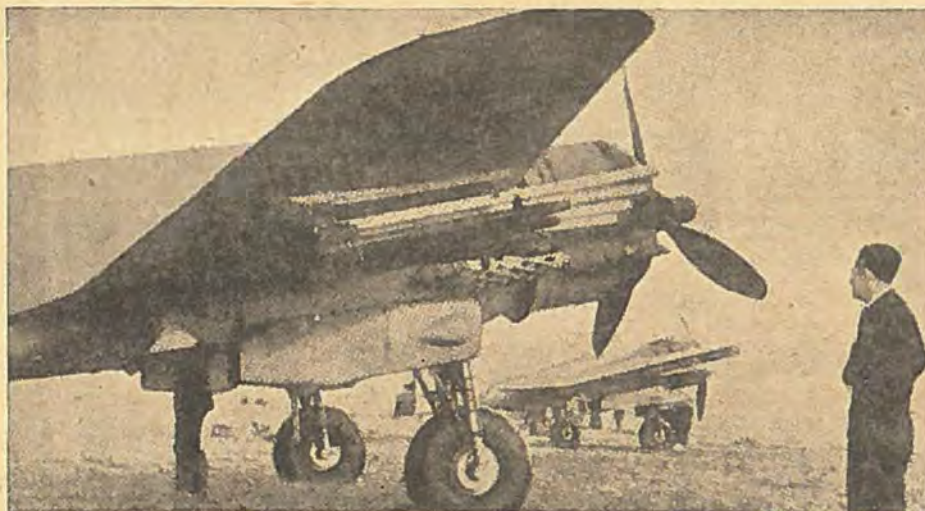


Svæve- flyve- lejren ved Roskilde



(Se Teksten Side 70)





Raketbevæbnede Flyvemaskiner

RAKETPROJEKTILER er ikke nogen helt ny Opfindelse. I Slutningen af 1700-Tallet anvendte engelske Artillerister Raketter mod Amerikanerne, bl. a. ved Blandensburg og Washington og under Englændernes Belejring af København i 1807 var det engelske Raket-Artilleri ogsaa i Virksomhed.

Raketprojektiler anvendtes første Gang fra Flyvemaskiner under Krigen 1914—1918, da franske Jagere i visse Tilfælde angreb Modpartens Observationsballoner med Raketter. Under den nuværende Verdenskrig har dette »gamle« Vaaben opnaaet en ny Opblomstringsperiode, og det har naaet en meget høj Grad af Træfsikkerhed, Skudvidde og Virkning.

Tyskerne begyndte i adskillige Aar før den nuværende Krig at interessere sig for Raketforskning, og da den engelske Efterretningstjeneste blev klar herover, begyndte England ogsaa at eksperimentere med Raketprojektiler. Den officielle Benævnelse for dette nye Projektil var i Begyndelsen »U.P.«, som betyder »unrotated projectile« (Projektiler uden Rotation), men den ændredes senere til »R.P.« (Raket-Projektiler). I Marts 1939 var alt klar til Prøveskydninger i større Stil, som blev henlagt til Jamaica og blev en stor Succes. Derefter tog man fat paa Serieproduktionen, og i 1940 var man naaet et godt Stykke frem.

De første engelske Raketprojektiler blev ikke konstrueret til at udskydes fra Flyvemaskiner, men for at skyde Flyvemaskiner ned. Der blev opstillet Rækker af Raketbatterier, som skulde skyde efter Dykbombere, og andre Raketbatterier havde til Opgave at tage sig af de højtflyvende Natbombere.

Flyvemaskinerne bliver bevæbnet med Raketter.

Det varede imidlertid ikke længe, inden man begyndte paa at indbygge Raketbevæbning i Flyvemaskinerne. Kystkommandoens tomotorede »Beaufighter« blev bevæbnet med Raketprojektiler, og derefter kom Turen til »Typhoon«-Jager-

ne og nogle Torpedoplaner. Det første større Angreb med raketflyvende »Beaufighter«-Eskadriller fandt Sted i Juni 1943. De engelske »Beaufighter«-ere var dog ikke de første raketbevæbnede Flyvemaskiner, for Russerne havde allerede i nogen Tid haft den raketbevæbnede »Stormovik«-Jager.

Den amerikanske Flaades Flyvevæsen tog Ideen op, og i 1944 gik de første amerikanske raketbevæbnede Luftfartøjer til Angreb mod japanske Skibsmaal. Senere er Raketprofiler ogsaa blevet anvendt imod Undervandsbaade og andre Skibsmaal, baade i Atlanten og Stillehavet. Det mest anvendte amerikanske Luftfartøj til dette Formaal har været Grumman »Avenger« Torpedoplan.

I Marts i Aar har Raketprojektiler ogsaa været anvendt af Japanerne paa Øen Iwojima imod de amerikanske Landgangstropper.

Raketbevæbningen gør Flyvemaskinen til et endnu farligere Vaaben.

Raketbevæbningen er efter Amerikanernes Mening den mest revolutionerende Nyhed paa Vaabenområdet. Den har praktisk talt forvandlet Flyvemaskinen til en tung Kanon. Selv om man maaske ikke bør overdrive Betydningen af denne Udvikling, da den jo ikke erstatter tidligere anvendte Metoder og Bevæbnings typer, saa kan man dog sige, at Raketprojektilvaabnet i højeste Grad er begyndt at paavirke Luftvaabnets Strategi og Taktik. Man staar paa Tærskelen til en ny Tid, siges det, og det gælder om at udnytte det nye Vaabens Muligheder uden Tøven.

Paa Vestfronten har raketbevæbnede Jager-Bombere i stor Udstrækning været i Virksomhed overfor Kampvogne; Raketterne trænger igennem Panseret paa Siderne og paa Taget, og eksploderer indeni Vognen.

Amerikanerne anvender Raketbevæbning paa »Thunderbolt«, »Lightning« og »Mustang«-Jagere, og Englænderne raketbevæbnede Jagere er »Typhoon«-er,

»Spitfire« og »Mustang«-er. De amerikanske »Airacobra«, »Warhawk« og et Par andre Typer, der anvendes paa andre Krigsskuepladser end Vestfronten, er ogsaa-raketbevæbnede.

Raketprojektilerne anbringes paa Luftfartøjerne sammen med den øvrige Bevæbning. De hænges op under Planerne, enten i Glideskinner eller lange Rør, og der anbringes som Regel tre eller fire Raketter under hvert Plan. Affyringen sker ad elektrisk Vej.

Flyvende Omnibusser.

Formanden for Bestyrelsen i det store amerikanske Omnibusselskab Atlantic Greyhound Bus Corporation har meddelt, at Selskabet har Planer fremme om at oprette et System af Helicopter-Buslinier. Det er Meningen, at man vil prøve paa at skaffe billig Luftbefordring for Industrivirksomheder i de forskellige amerikanske Stater. Planerne skal afpasses efter de eksisterende Autostradaer og Omnibusruter.

Udryddelse af skadelige Insekter ved Hjælp af Flyvemaskine.

I Stockholm er der fornylig blevet dannet et Selskab, hvis Opgave er at paatage sig Udryddelse af skadelige Skov- og Markinsekter ved Hjælp af Pudring fra Luften. Det nye Selskabs Navn er Aerotox A.-B., og det er Hensigten efter Krigen at udvide Virksomheden udover Sveriges Grænser.

Nye Flyvemaskiner

Det svenske Luftvaaben har anskaffet to nye Fly-

DO 24 er en tremotoret, højvinget Flyvebaad til Rekognosceringsbrug over det aabne Hav. Luftfartøjet er helt og holdent bygget af Metal. Kroppen



Nyt fra hele Verden

1941

Kaptajn JOHN FOLTMANN



Reaktionsdrevet Helikopter.

I U.S.A. er man nu ogsaa begyndt paa Eksperimenter med Anvendelsen af Reaktionsdrift i Helikoptere, og efter de Oplysninger, der foreligger, gaar Systemet ud paa, at man lader komprimeret Luft passere gennem Rotorbladene og strømme ud igennem et Hul i Rotorbladets Spids. Konstruktionsprincippet er blevet udarbejdet ved Staten Georgias Tekniske Højskole.

Dickers Armstrong „Warwick“ Transportluftfartøj.

Den kendte engelske Wellington-Bomber har faaet en Slægtning, Transportluftfartøjet „Warwick“, som er bygget efter samme Konstruktionsprincip som Bomberen, d. v. s. en „geodætisk“ Konstruktion af Metal, beklædt med Lærred. I givet Fald kan der dog anvendes Krydsfinér eller tynde Metalplader til Beklædning. Det er den nyeste af Vickers-Armstrongs Typer, og den kan an-

vendes baade til Transport af Fragt og Passagerer.

Den er udstyret med 2 Stk. Pratt & Whitney „Double Wasp“ Motorer, enten Type SIA 4G eller 28BG, hver paa henholdsvis 1.850 HK og 2.000 HK.

Den har en Spændvidde paa 29,5 m, en Længde paa 21,5 m og dens Højde er 5,64 m. Planarealet er 93,45 m².

Om de øvrige Data foreligger ingen anden Oplysning end den, at Fuldvægten er 20.430 kg.

svenske Luftvaaben

er Dornier Do 24 og North American „Mustang“.

er af Dorniers normale Type med to Trin paa Undersiden; i Forlængelse af det bageste Trin danner Bagkroppens Underside en knivskarp Kant. Af Hen-



syn til Stabiliteten paa Vandet, er Do24 forsynet med Dorniers sædvanlige „Støtteplaner“, der bl. a. ogsaa er taget i Brug som Brændstoftanke.

Centralplanet, som er hævet over Kroppen ved Hjælp af Stivere, bærer de tre Motorer. Bagkanten af Bæreplanet er omtrent vinkelret paa Diametralplanet, medens Forkanten skraaner bagud mod Planerne. Spalte-Balanceklapper paa Yderplanerne, „Split-Flaps“ paa Centralplanet.

Halepartiet har dobbelt Halefinne og Sideror.

Do24 er udstyret med 3 Stk. 760 HK BMW 132Dc 9-cyl., luftkølede Stjernemotorer med trebladede Propeller.

Besætningen bestaar normalt af seks til syv Mand. Bevæbningen: 3 Stk. Maskingeværer, deraf et i Næsetaarn, et i Rygtaarn og et i Haletaarn. Der er Ophængningsanordning til 12 Stk. 50 kg Bomber under Planerne. Luftfartøjet er udstyret til lange Flyvninger over aabent Hav.

Dimensioner: Spændvidde 27 m, Længde 22 m, Højde 5,45 m, Planareal 108 m².

Øvrige Data: Tomvægt 7.890 kg, Fuldvægt 13.500 kg, Største Hastighed 315 km/T i 1.800 m, Marchhastighed 260 km/T i 2.000 m. Stigetid til 4.000 m 15,8 Min. Tophøjde 5.300 m. Rækkevidde 3.500. (Efter Jane's all the World's Aircraft).

North American Mustang P-51 er en ensædet Fjernjager, som første Gang viste sig ved Fronten i 1942. Det er et lavvinget Monoplan af Letmetal Skalkonstruktion. Den første Type, der kom frem, „Mustang I“ (P-51), var udstyret med en Allison Motor og havde en Bevæbning paa 4 Stk. 12,7 mm Mg. og 4 Stk. 7,6 mm Mg. Denne Type havde ingen god Stige-eve, og den blev derfor anvendt af R.A.F. til Rekognoscering. En senere Version „Mustang IA“ var bevæbnet med 4 Stk. 20 mm Kanoner i Planerne.

Den næste Udvikling var P-51A (eller „Mustang II“), som havde en nyere Allison Motor og en Bevæbning paa 4 Stk. 12,7 mm Mg. i Planerne. Derefter fulgte P-51B („Mustang III“). Denne Type var udstyret med en Packard-„Merlin“ V-1650-3 Motor, som gav den en Hastighed paa over 640 km/T og en Tophøjde paa ca. 12.200 m.

Brændstoftankene, der er anbragt i Planerne, rummer 773 l. Ekstra Tanke kan ophænges under Planerne. Det lukkede Førerrum har skudsikker Vindskærm og Rygpanser. Bevæbningen bestaar af 4 Stk. 12,7 mm Mg. eller 4 Stk. 20 mm Kanoner; alle Vaaben i Planerne.

Dimensioner: Spændvidde 11,27 m, Længde 9,75 m, Højde 2,65 m. Planareal 21,66 m².

Øvrige Data: Fuldvægt 3.703 kg. Største Hastighed med „Merlin“-Motor siges at ligge omkring 680 km/T.

*

FLYVEKLUBBERNES SPAREFOND

Sportsflyveklubbens Kasserer, Assurandør Otto Thomsen, fortæller, at man foreløbig har opsparet 15.000 Kroner. Ogsaa i Hillerød, Odense og Aalborg er der ognaaet gode Opsparingsresultater blandt Klubbernes Medlemmer.

FOR godt et Aar siden — i FLYV Nr. 2 1944 — omtalte vi udførligt den Opsparing til Motorflyvning, der var blevet organiseret i enkelte af Landets Klubber, først i Frederiksborg Amts Flyveklub og Aalborg Flyveklub. Derefter i Sportsflyveklubben i København, hvor man har udarbejdet et helt System med kombineret Flyvejournal, Sparepræmier, Sparemærker og Mærkater, i en Serie, der viser 8 forskellige dansk konstruerede Flyvemaskiner fra Ellehammers første europæiske til Skandinavisk Aero Industris populære KZ'er.

Ejendommeligt nok har, saa vidt vi har faaet oplyst, ingen andre Klubber endnu gennemført denne gode Idé, der, for det første hjælper Medlemmerne til paa en fornøjelig og nem Maade med smaa Beløb at spare sammen til deres Flyvercertifikat, der altid vil betyde en forholdsvis stor Udgift, som skal betales paa relativ kort Tid, helst indenfor 3-4 Maaned, hvis den nødvendige Flyvetræning skal blive opnaaet, og for det andet hjælper Klubben med at skaffe de nødvendige Midler til Anskaffelsen af Flyvemaskiner.

Vi har spurgt Sportsflyveklubbens Kasserer, Assurandør Otto Thomsen, der har organiseret Klubbens Opsparing, hvordan man er tilfreds efter det første Aar:

»Vi er i Sportsflyveklubben godt tilfredse med Opsparingsforløb,« udtaler Assurandør Thomsen, »over 300 har anskaffet sig Flyvejournalen, der samtidig er Opsparingsbog og 150 eller Halvdelen har købt Sparemærker til deres Bog. Den samlede Opsparing har nu passeret 15.000 Kroner, saaledes at den gennemsnitlige Opsparing er ca. 100 Kroner pr. Sparer; en Del har dog kun faaet for 8 Kroner Mærker, der giver Ret til en gratis Prøveflyvetur, medens andre, f. Eks. med indtil 50 Kroner pr. Maaned, allerede har sikret sig det Beløb, der maa anses for nødvendigt til Privatflyvercertifikatet.

Tre Gange har vi haft Lodtrækning om Sparepræmier, hver Gang een Præmie paa 500 Kroner (gratis Certifikat), een Præmie paa 100 Kroner og tre paa 50 Kroner, vi har saaledes uddelt for 2250 Kroner Sparepræmier. Penge til disse Præmier har vi dels skaffet gennem Salg af Flyvejournalerne, dels gennem Salg af Mærkater, der i 1944 indbragte 1008 Kroner og endelig gennem Renter af Klubbens Bank og Sparekassebeholdninger. Saafremt man regner med, at Klubbens Drift afholder Udgifterne til Opsparings Etablering, har vi alene gennem disse Indtægter skaffet os fuld Dækning for de udbetalte Sparepræmier. Samtidig med Trykningen af Sparemærkerne fik vi fremstillet 200.000 Mærkater i samme Serie, og vi har saaledes lang Tid frem Mulighed for fortsat at skaffe Midler til Uddeling af Sparepræmier, naar Medlemmerne stadig vil være lige flinke til at rekvirere disse glimrende smaa Propagandamærker.

Indbetaling til Opsparingen foregaar paa den Maade, at vi samtidig med Flyvejournalen udleverer et Girokort med Journalens Nummer paastemplet. Det paagældende Medlem kan da indsende det Beløb, for hvilket han eller hun ønsker Sparemærker, og faar saa disse tilsendt sammen med et nyt Girokort. For yderligere at hjælpe Medlemmerne, opkræver vi hos dem, der ønsker det, et fast maanedligt eller ugentligt Beløb pr. Postopkrævning, alene paa denne Maade opspares der over 150 Kroner om Maaned. Klubbens Revisor fører Kontrol med Opsparingen og mindst een Gang om Aaret udsendes der Opgørelse over hver Sparers samlede Opsparing.

Som bekendt har Sportsflyveklubben købt fire af de nye KZ III Maskiner. For at skaffe vore Medlemmer virkelig billig Flyvning, skal der flyves meget, og med de Priser, vi regnede med for Krigen — 25 til 30 Kroner pr. Time — skulde der gerne flyves for 75.000 til 100.000 Kroner aarligt alene med disse 4 Maskiner. Det er derfor af overordentlig stor Betydning, at Klubben hjælper sine Medlemmer til at samle de nødvendige Midler til at holde Maskinerne i Luften i størst mulig Udstrækning, og Opsparingen, som sikkert ogsaa vil blive fortsat, naar der igen kan flyves, er en værdifuld Hjælp hertil. Med langt større Ret og Styrke kan man ogsaa kræve Oprettelse af Flyvepladser og andre Tilskud til Flyvningen, naar Klubbernes Medlemmer selv viser, at de er rede til at yde deres økonomiske Indsats, der, naar alt kommer til alt, maa være den overvejende.»

De har selv Motorflyvercertifikat, sparer De alligevel?

»Ja naturligvis, selvom jeg har mit Motorflyvercertifikat, deltager jeg i Klubbens Opsparing og jeg glæder mig meget til at komme ud med de nye KZ III'er.«

I Hillerød har Frederiksborg Amts Flyveklub, der som den første begyndte Opsparing, 17 vordende Motorflyvere, hos hvem Klubbens Kasserer hver Maaned opkræver 10 Kroner til Indsættelse paa en Sparekassebog. Gennem det sidste halvandet Aar er der opsparet ca. 3000 Kroner, men Klubbens Formand, Flyverløjtnant Sylvest Jensen udtaler, at der dog sikkert er mange flere af Klubbens 150 Medlemmer, der paa denne Maade vil sikre sig Midler til Certifikatet og dermed vise deres Vilje til at gennemføre deres Motorflyveruddannelse, saa snart Luften atter er fri.»

Aalborg Flyveklub har 25 Medlemmer, der er i fuld Gang med at spare sammen til Certifikatet, en Snes Medlemmer naaede jo allerede for Krigen at faa gennemført deres Uddannelse.

★
Assurandør Otto Thomsen, der som Kasserer i Sportsflyveklubben har gjort en energisk Indsats, for at Medlemmerne gennem Opsparing skal skabe Flyvemidler til de kommende Aar.
★



Det skal siges med det samme, at Aalborg Flyveklubs Opsparingsbank til Certifikatproven ikke fik den store Tilslutning, som Beslyrelsen havde regnet med. Men alligevel kan Banken melde om helt fine Resultater og ikke mindst nu, hvor Chancerne for en snarlig Afslutning af Krigen er nær, vises der indenfor Klubben stigende Interesse for Opsparingen.

Pr. 1. April var der ialt opsparet 2500 Kr., som er blevet opsparet af 19 Medlemmer — ganske vist er der endnu to Medlemmer, der har faaet udleveret Sparebøger, men Bøgerne staar endnu blanke! Blandt de 19 Sparere, er der en, der har opnaaet et fint Resultat. Han har siden Banken blev startet i Februar sidste Aar i Smaabeløb indsat 495 Kr. og er saaledes Aspirant til den ene af de to flotte Præmier, som Aalborg Flyveklubs Bestyrelse har udsat paa 300 Kr. i Sparemærker til de to blandt de først tegnede 25 Sparere, der først opnaar et Sparebeløb paa 600 Kr.

Af de 2500 Kr., der er indbetalt i Banken, er de 500 Kr. kommet til i de sidste Par Maaned, et Bevis for at Interessen for Opsparingen er stigende.

I hvert Fald er det rart for de Medlemmer, der allerede nu har en »Startkapital«, at de ikke skal punge ud paa en Gang, naar Flyveklubbens Medlemmer forhaabentlig kun om føje Tid skal paa Vingerne — det er jo dog det, vi alle har gaaet og ventet paa!

★
Fyens Flyveklub vedtog allerede paa forrige Aars Generalforsamling at organisere en Opsparing, men man er endnu ikke kommet i Gang, derimod har Silkeborg Flyveklub, der allerede for 10 Aar siden blev stiftet som »Enhedsklub« med alle Grene af Flyvning paa Programmet, vedtaget at gennemføre en Opsparing efter Sportsflyveklubbens Mønster for de af Klubbens 150 Medlemmer, der ønsker at begynde deres Motorflyveruddannelse efter Krigen.

Flyvningens Forskrifter - Alle Forskrifter

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

Vinterstævnet i Uppsala

MEDENS det her i Landet for Tiden ikke er muligt at afholde større Modelflyvestævner, arrangeres i Sverrige store Stævner med mange Deltagere og endnu flere Tilskuere.

Saaledes afholdtes Sendag den 25. Marts det traditionelle Vinterstævne, der i Aar fandt Sted paa en Flyveplads ved Uppsala. Ca. 100 Modelflyvere med 170 Modeller konkurrerede i ideelt Flyvevejr. Den svenske Elite var mødt, Modelflyvere fra Stockholm og Göteborg og mange andre Byer udkæmpede en jævn og haard Kamp, der med meget fine Resultater blev en straalende Propaganda for Modelflyvningen.

KSAK stod som Arrangør af Stævnet, og Ing. G. H. Dérantz og Pappa Starck ledede Flyvningerne, medens Yngve Norrvi ved Mikrofonen holdt de ca. 1000 Tilskuere a jour med Begivenhederne Der konkurreredes i Klasserne S1, S2, G1, G2 og F (Brændstofmodeller) og endelig, som altid ved de svenske Stævner: Holdkonkurrencen.

Den store Overraskelse ved Stævnet sørgede den eneste kvindelige Deltager, Frk. Irma Gramer for, idet hun vandt Klasse S1 efter en haard Konkurrence og desuden noterede Stævnets bedste Gennemsnitstid med 4.32,0. I en Konkurrence om bedste Flyvning med en KSAK-Model vandt Åke Pettersson med 3.09,6 med Sigurd Isacsons »Sunnanvind«. For første Gang skulde Dieselmotormodellerne vise, hvad de duede til, og man ventet, at den bedste Tid, 2.37,4, bliver noteret som svensk Rekord.

Iøvrigt blev Resultaterne:

S1: Irma Gramer, Solna, 4.32,0.

S2: Robert Löwen-Åberg, Vingarna, 4.23,2.

G1: Sigurd Isacson, Len, 2.51,7.

G2: K-E Landegren, Västerås, 2.39,9.
F: Tore Haglund, Hofors, 1.45,5.

Holdkonkurrencen vandtes af Aero-klubben i Göteborg med 1.388,3 sek med »Vingarna«, Stockholm, paa Anden- og Trediepladsen med 1.382,6 og 1.341,7 sek.

Premieuddelingen foretoges af KSAK's Formand Harald Enell, der bl. a. oplyste, at Modelflyvebevægelsen i Sverige i Dag tæller 7—8000 Medlemmer. Det er en god Fremgang paa blot nogle Aar, og vi haaber paa en meget større Tilslutning i Fremtiden. De Mænd, der leder dette, gør en god Gerning ved, paa denne Maade at samle Ungdommen omkring en Interesse af største Vigtighed.

A. A.



Hvad gøres der for Flyvningens tekniske Personale

Af Flyvemekaniker Mogens Mortensen.



I denne Artikel rejser den unge Flyvemekaniker og Radiotelegrafist Mogens Mortensen, der gennem 7 Aar har gjort Tjeneste ved Hærens Flyvetropper, Spørgsmaalet om en Specialuddannelse for danske Flyvemekanikere efter Krigen og stiller det Krav, at Problemet tages op til hurtig Behandling.

EFTERHAANDEN som Krigens Afslutning nærmer sig, tager de forskellige Projekter, der har været fremsat med Henblik paa Flyvningens Fremtid, stadig fastere Form — man bygger Flyvepladser paa Papiret, slaar Streger paa Landkortet og kalder dem internationale Luftruter, — de forskellige

Sportsflyverkursus har rivende Tilslutning, — Svæveflyvningen har god Tilgang — kort sagt, Danmark er ved at blive »air minded«.

Prøver man nu, med de stærkt begrænsede Midler der er til Raadighed for Menigmand, at undersøge om der er Realiteter bag al denne Optimisme, kommer

man til det Resultat, at Flyvningen saa absolut hører de store Muligheder i sin Fremtid.

Muligheder, som maaske vil overstige selv de dristigste Forventninger.

Men hvorledes vil vi nu være i Stand til at modtage de kraftige Impulser, der vil komme derudefra, naar Grænserne atter aabnes, — vil vi blive fejlet over Ende, fordi Tiden trods alt er løbet fra os, eller har vi en Stab af unge handledygtige Mænd, der er i Stand til at løse de Opgaver, der maa vise sig, — Folk der har brugt Krigens for os flyvemæssigt døde Aar til at dygtiggøre sig indenfor de forskellige Grupper, hvoraf den moderne Luftfartsorganisation maa være opbygget.

Svaret maa desværre blive negativt, for der findes nemlig ingen Steder, hvor en ung Mand kan gaa hen og faa en ordentlig Specialuddannelse, og dette rammer særligt haardt den tekniske Gruppe, som er den, der i højeste Grad trænger til at gennemgaa en saadan Skole.

For f. Eks. den merkantilt uddannede Mand vil der ikke være særlige Vanskeligheder ved at gaa ind til det Arbejde,

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s



Permanente Magneter
ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.
Laplandsgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os... og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

han skal udføre i Forbindelse med den erhvervsmæssige Flyvning, medens der for Teknikeren vil melde sig en Mængde nye Problemer, — jeg skal blot her henvise til f. Eks. det elektriske Anlæg incl. Radio i et moderne Storluftfartøj, — det er ikke nok, at den Mand, der skal finde og udbedre Fejl i et saadant Anlæg, er en tilfældig, fingernem, ung Mand, — Jeg kender adskillige, der vil fejle dette af med, at Problemerne vel ikke bliver større, end man kan finde ud af dem, den Fremgangsmaade har man benyttet saa tit, — det er fuldkommen rigtigt, der er blot det lille »men«, at det tager Tid, at finde ud af Ting man ikke har Forudsætning for at bedømme paa rette Maade, og Tiden vil blive dyr i Efterkrigstidens knivskarpe Konkurrence.

Der kan ogsaa henvises til de Flyveingeniører, der uddannes paa Danmarks tekniske Højskole, og om hvis teoretiske Uddannelse, der vel næppe kan diskuteres, den staar sikkert paa Højde med det bedste, der gives i Udlandet, — men der vil sikkert vise sig utallige Tilfælde, hvor man hverken kan eller ønsker at benytte Civilingeniører, og netop vil staa og mangle den praktisk uddannede Mand, der tillige har en solid teoretisk Uddannelse bag sig. Der findes ganske

vist i Luftfartstilsynets Reglement E ret vidtrækkende Krav, som skal opfyldes for at kunne blive statsautoriseret Flyvemekaniker, men Mulighederne for at opfylde disse Betingelser har hidtil været saa smaa, at vi i Dag faktisk staar uden Ressource af flyveteknisk Personel, — ganske vist er Forbruget f. T. minimalt, men det maa jo udelukkende tilskrives de unormale Tilstande, der hersker saavel her i Landet, som i store Dele af Europa — Tilstande, som dog akut kan vende sig til omtrent den modsatte Yderlighed, — og i saa Tilfælde bliver Beholdningen af kvalificerede Folk meget hurtigt udtømt, — man vil da komme til at staa overfor det Dilemma, at det kan blive nødvendigt at bruge underkvalificerede Folk for at tilfredsstille det øjeblikkelige Behov, til Skade for Flyvningen i Almindelighed og hele den videre Udvikling af det tekniske Personel i Særdeleshed.

Man maa derfor haabe, at det i den nærmeste Fremtid ved Samarbejde mellem de forskellige Interessenter — i første Række selvfølgelig Luftfartstilsynet, de flyvemilitære Myndigheder og Det Danske Luftfartsselskab — vil være muligt at skabe en saadan Skole, saaledes at unge danske Haandværkere kan gøre sig tjenlige til at træde ind i Flyvningens Tjeneste i den saare vigtige Funktion som Teknikere, og de Folk der gennem Aarene har høstet praktiske Erfaringer ved Arbejde med Luftfartøjer, kan faa deres Viden udbygget, saaledes at de i højere Grad kan udfylde den Funktion, i hvilken de skal virke.

Mogens Mortensen.

„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

BØGER

»Engelsk-Dansk Automobilordbog« af Magnus Maul, Povl Branners Forlag. 83 Sider.

Hvis man vil følge med i den nyeste Faglitteratur, der udgives i Form af Bøger, Tidsskrifter og de Servicebreve, som Fabrikerne udsender, maa man kende noget til fremmede Sprog, og da en overvejende Del af den danske Vognpark er engelske eller amerikanske Vogne, er det meste af den righoldige Automobillitteratur skrevet paa Engelsk. Det er imidlertid kun en ringe Del af denne Litteratur, som er oversat til Dansk, og selv om mange kan en Del Engelsk, er det kun de færreste, der er fortrolige med den specielle tekniske Gren af Sproget. Derfor er den nylig udkomne Engelsk-Danske Automobilordbog en stor Hjælp for alle, som vil være helt inde i de mange moderne, autotekniske Udtryk. Da Automobilmotoren og Flyvemotoren har saa meget tilfælles, vil Ordbogen ogsaa kunne være til værdifuld Hjælp for alle flyveinteresserede, fordi ingen af de almindelige Ordbøger indeholder ret mange af de nye tekniske Udtryk.

Legetøjsforretningen

„KÆPHESTEN“

Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.

Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modellflyveindustri.

Skriv efter HOBBYKATALOG fra





DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt åbent daglig Kl. 15.30—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68^a o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Formand: Murermester H. A. Ehlers, S. Stationsvej 36, Slagelse. Tlf. Slagelse 354.
Sekretær: Propagandachef Max Westphal, Vesterbrogade 1, Kbh. V. Tlf. Central 8800.
Kasserer: Værkfører K. Videbæk Kjeldfort, Vesterbrog. 36, Kbh. V. Tlf. Eva 3912. Postkt. 25521.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen, Kabbelervej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Ove Hansson, Olesvej 21, Holte. Telf. Frederiksdal 6169.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

Næste Møde.

Luftkaptajn Kierkegaard fra Det Danske Luftfartselskab vil Søndag den 13. Maj paa Polyteknisk Lærestanstalt, Sølvgade 83 (Sølvtorvet) Kl. 10.00 pr. fortælle os om Luftnavigation, d. v. s. om »hvorledes Flyveren finder Vej«, og Ingeniør Brix, ligeledes D.D.L., vil fortsætte sit Foredrag om Luftfartøjsinstrumenter, ledsaget af Demonstrationer.

Kom saa mange som muligt og tag Kammeraterne med; det bliver efter Planen det sidste indendørs Møde inden Sommeren sætter ind. s. a. d.

A. J. K.
Ledelsen.

SPORTSFLYVERNES SVÆVEFLYVEKLUB.

Ved Klubbens aarlige Generalforsamling oplystes, at man nu har 36 Medlemmer mod 13 ved Sæsonens Begyndelse. Der var i Aarets Løb opnaaet ikke mindre end 31 Diplomer og Certifikater, nemlig 16 »A«, 7 »B«, 5 »C« og 3 Svæveflyvercertifikater. Der var foretaget 1069 Starter med 9 Havarier. Bestyrelsen blev genvalgt og det blev eenstemmigt vedtaget at tilslutte sig en eventuel »Enhedsklub« i København.

Efter Generalforsamlingen spistes der »Bef« — prima — m. m. og Medlem af Klubben H. Schack Jørgensen viste nogle smukke Film og Farvefotografier fra Klubbens Flyvninger og fra »Bøtelejren«.

Dansk Modelflyver Union meddeler, at Kassereren atter har Emblemer. Prisen er Kr. 2,50 pr. Stk., og de bestilles ved Indsættelse af Beløbet paa Postgirokonto Nr. 52084. Adressen: Dansk Modelflyver Union, Kassereren, Godsbanegade 7, Kbh. V.

Paa Grund af Forholdene aflyses Danmarks-Mesterskaberne for udendørs Gummimotormodeller.

Frederikshavn Modelflyveklub ønsker fremtidig al Post sendt til Niels Poulsen, Fælledvej 4, Frederikshavn.

Nyt Værksted for Svæveplaner.

DE senere Aar har der været stort Behov for et Værksted, der hurtigt kunde foretage Reparationer af Svæveplaner, — ikke mindst paa Grund af de forfælede Værkstedsforhold, som de københavnske Klubber har haft.

Det er derfor glædeligt at konstatere, at der nu opstaar en privat Virksomhed, som tager Sigte paa at afhjælpe denne Mangel, Grosserer Halvor Henrik-

sen, Dorteavej 59, har nu oprettet et Firma under Navnet **DANSK AERO**, hvor de to i Svæveflyvekredse kendte Reparatorer E. Hultmann og Bent Halling vil fungere som Værkførere.

Foreløbig er det Tanken, at Virksomheden vil foretage Reparationer for Klubberne og Unionen, efterhaanden vil man da gaa over til ogsaa at bygge nye Planer i det Omfang, Materialerne kan skaffes.

Firmaet faar til Huse i Christoffers Allé i Søborg, og man haaber, at Statens Luftfartstilsyn vil godkende Lokalerne ogsaa til Bygning af Planer til udvidet Flyvning.

Det er et prisværdigt Initiativ, der her er taget, og der er næppe Tvivl om, at det vil blive paaskønnet navnlig af københavnske Svæveflyvekredse.

FLYV's SPØRGE-RUBRIK

Besvaret af Aeronautisk Selskab.

De bedes venligst oplyse mig om følgende: Hvilke og hvor mange Flyveklubber findes her i Landet?

(Jeg vilde helst have at vide Navnene paa Klubberne for Motorflyvning!).

Med Højagtelse

Egil H. Martinsen.

Svar:

Da det vil være uoverkommeligt at bringe Navne og Adresser paa ialt 128 danske Flyveklubber her i FLYV, maa vi nøjes med at henvise til »Lommebog for Flyvning«, C. Ferslew & Co.'s Forlag, København, i hvilken alle Klubberne er opført.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Red.-Sekt. Povl Westphal,
Hillerødsgade 84, Tlf. Taga 6603

Schweizisk Rekordsvævemodel

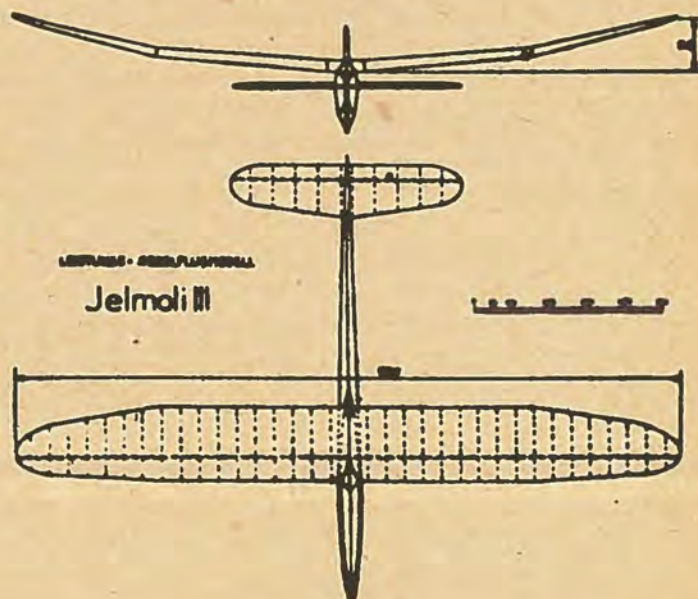
SCHWEIZ har ved flere Lejligheder vist, at være blandt de førende Modelflyvenationer. Denne Model »Jelmoli 3« viser tydeligt at være af en fin Konstruktion, og har i sit Hjemland opnaaet stor Udbredelse.

Den har et tiltalende Udseende med fine Former. En rolig og fornuftig Konstruktion.

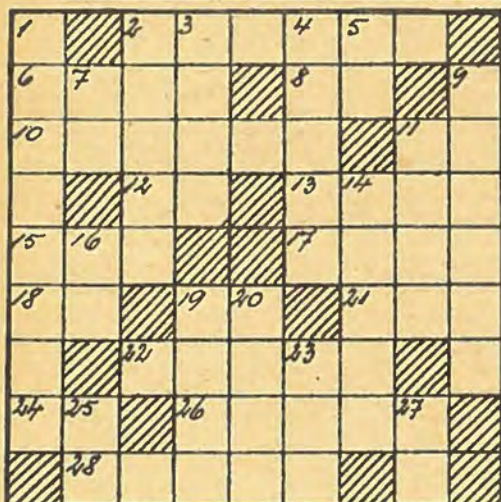
Kroppen er fortil ottekantet og gaar bag Planet over til et firkantet Tværnsnit. Højde- og Sideror er, for at opnaa tilstrækkelig Torsionsstivhed, bygget med to Bjælker. Planet har delt V-Form, og frembyder i Samklang med Krop og Ror en elegant Linie.

Dens Dimensioner er: Spændvidde: 17,80 mm. Længde: 1200 mm. V-Form: 140 mm.

J. M.



FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

For Maj Maanedes Krydsordsopgave udsætter vi som 1. Præmie: Dansk Flyvnings Historie og 2. Præmie: Lommebog for Flyvning 1945.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige Løsninger i April er udtrykket som Vinder:

- 1) Hemming Hansen, Sønderød pr. Jyderup.
- 2) S. Bindsbøll, Nakskov Skibsværft.

Løsning til Nr. 4.

Vandret:

1 Hangarer. 8 Arier. 9 Daa. 11 Lods. 12 Post. 13 Em. 14 Tromme. 15 Tabu. 17 Assens. 19 Nar. 21 Most. 23 Glo. 24 Sider. 25 Snakken.

Lodret:

1 Haletung. 2 Aroma. 3 Nid. 4 Gestus. 5 Ar. 6 Edom. 7 Rasmussen. 10 Ate. 12 Polemik. 16 Baron. 18 Node. 20 Als. 22 Tr. 24 Sk.

Forklaring:

Vandret:

2 Flyvemaskindel. 6 Dy. 8 Odin. 10 Flyvedistancer. 11 Skytsaand. 12 Organisation. 13 Tillbage. 15 Fugl. 17 Kanal. 18 Forfatters Init. 19 Kemisk Tegn. 21 Los. 22 Drovtygger. 24 Jydsk Station. 26 Symbol. 28 Flyver.

Lodret:

1 Øresundsflyver. 2 Overdrive. 3 Stof. 4 Storby. 5 Perlehumør. 7 Kendeord. 9 Brændstof. 11 Eventyræsener. 14 Slikke. 16 Kronometer. 19 Sagaskikkelse. 20 Flod i Italien. 23 Del. 25 Retning. 27 Lov.

„KRATMO“ 10 Benzinmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.

Arbejdstegninger til „Kratmo“ 4.

Uforarbejdede Dele til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.

Færd. Tændspoler - Stempelringe - Propeller.

Alle Dele til omgaaende Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 9701 - 3709

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

TEGNINGER

til Skalamodeller, Modelsvæveplaner og Motormodeller.

De rigtige, originale Tegninger i hel Størrelse.

SKALAMODELLER

Nr. 3. Fiseler Storch	Kr. 0.75
7. He 112	0.75
11. He 111 K.	0.75
12. He 115	3.00
14. Ar 196	0.75
15. Hurricane	0.75
16. Hs 126	0.75
19. Ju 88	1.50
20. Ju 52	1.50
21. He 123	1.00
32. Halifax	1.75
33. Blohm & Voss	1.00
34. Romeo	1.00
35. Focke-Wulf FW 190	1.00
38. Japansk Jager (2-sædet)	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

MOTORMODELLER

Nr. 30. Drohne	Kr. 1.50
31. Lerche	1.50
Benzinmotormodellen HS 100	6.00

DANSKE SVÆVEMODELLER

Nr. 39. Simplex	Kr. 0.75
(D.M.U.s Begynder-Svæve-model)	
40. Grimponimus (Kl. 7)	2.00
41. Calle (Kl. 8)	2.00
42. Ølhunden (Kl. 9)	3.00
43. Holger Danske (Kl. 8)	2.50
44. Pelikan (Kl. 8)	3.50

Sendes franco mod Indsendelse af Frimærker eller pr. Efterkrav

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

AKTIESELSKABET

VARDE STAALVÆRK

VARDE

STAALSTØBEGODS

- S. M. STAAL -

ELEKTROSTAAL



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge



Følg med Tiden

Skriv efter vort Hovedkatalog med de sidste Nyheder i Skala-Modeller.



Brogade 6-8

Byg

S. A. A. B.s nye Jager
J21

Skala 1 : 50

Byggesæt Kr. 2,95

Hjul og Propelnav er færdigdrejede

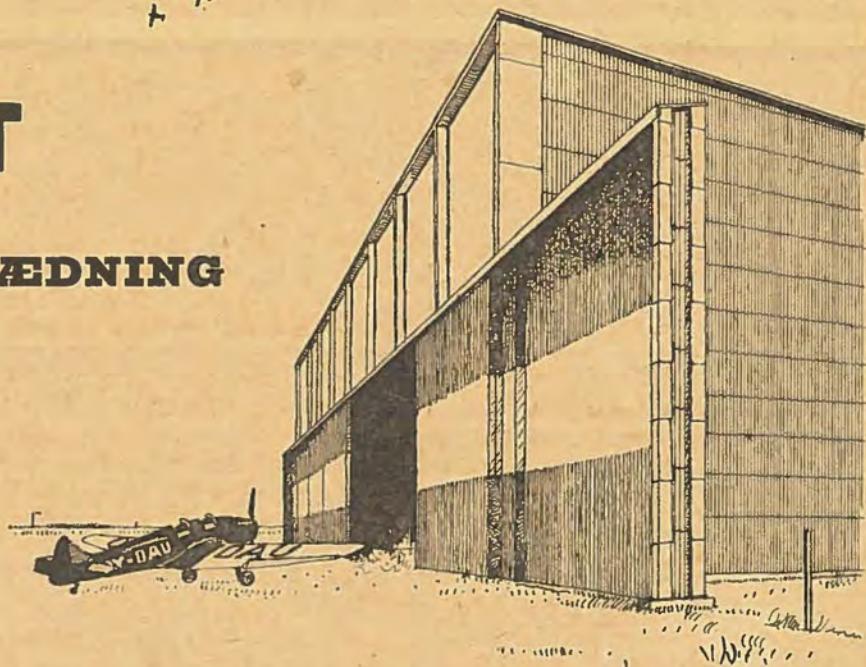
„SKALA“

Th. Nielsensgade 39 . Herning

Uregelmæssighed i Bladets Ekspedition bedes altid reklameret hos Postvæsenet. Hjælper dette ikke bedes Ekspeditionen underrettet.

CEMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF:

DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG - SALGSKONTOR: OTTILIAVEJ 18, KØBENHAVN VALBY. *CENTRAL 3785



Mange Timer havde han fløjet, men Læreren havde endnu ikke fundet ham klar til at flyve alene — eller rettere til at lande alene, for selve Flyvningen var der ikke mange Ben i; det mindede en Del om at køre paa Cykel; men at lande saaledes, at hverken Flyveplads, Luftfartøj eller Besætning kom til Skade eller fik generende Rystelser kræver en Del Øvelse, da Farten, idet Flyvemaskinen rører Flyvepladsen, er omtrent den samme, som den største

EN FLYVER BLIVER TIL - V.

Den første Solo —

Hastighed Automobiler maa køre med her i Landet.

Saa en Dag, da der var aftalt en »Flyvetime«, fik han lige en kort Tur med Læreren, et Par Landinger, og saa stod Læreren ud, gav Besked paa, at han skulde flyve i 15 Min. og derefter lande. — Endelig alene. —

Inden han rigtig var klar over det, var han i Luften. Flyvemaskinen steg, som den aldrig havde gjort det før, som var den lettet for en uhyre Ballast. Men var Motoren i Orden? Den lød helt anderledes end den plejede. Motorinstrumenterne viste, hvad de skulde, og Fart og Højde var der heller intet at udsætte paa, saa det har nok kun været Læreren, der har virket som Lyddæmper ved at sidde imellem Elev og Motor. Pragtfuld var det at have Luften helt for sig

selv, at mærke Luftfartøjet lystre den mindste Bevægelse af Styregrejterne, med Fartvindens Susen og Motorens Brummen, men uden Lærers smaa Bemærkninger i Talerøret.

Med Drej til højre og venstre, stadig Overvaagen af Instrumenterne og engang imellem et Kig mod Flyvepladsen gik Tiden, til han maatte tage Gassen fra Motoren og glide ned og lande. Hans første Solo-Flyvning var overstaet.



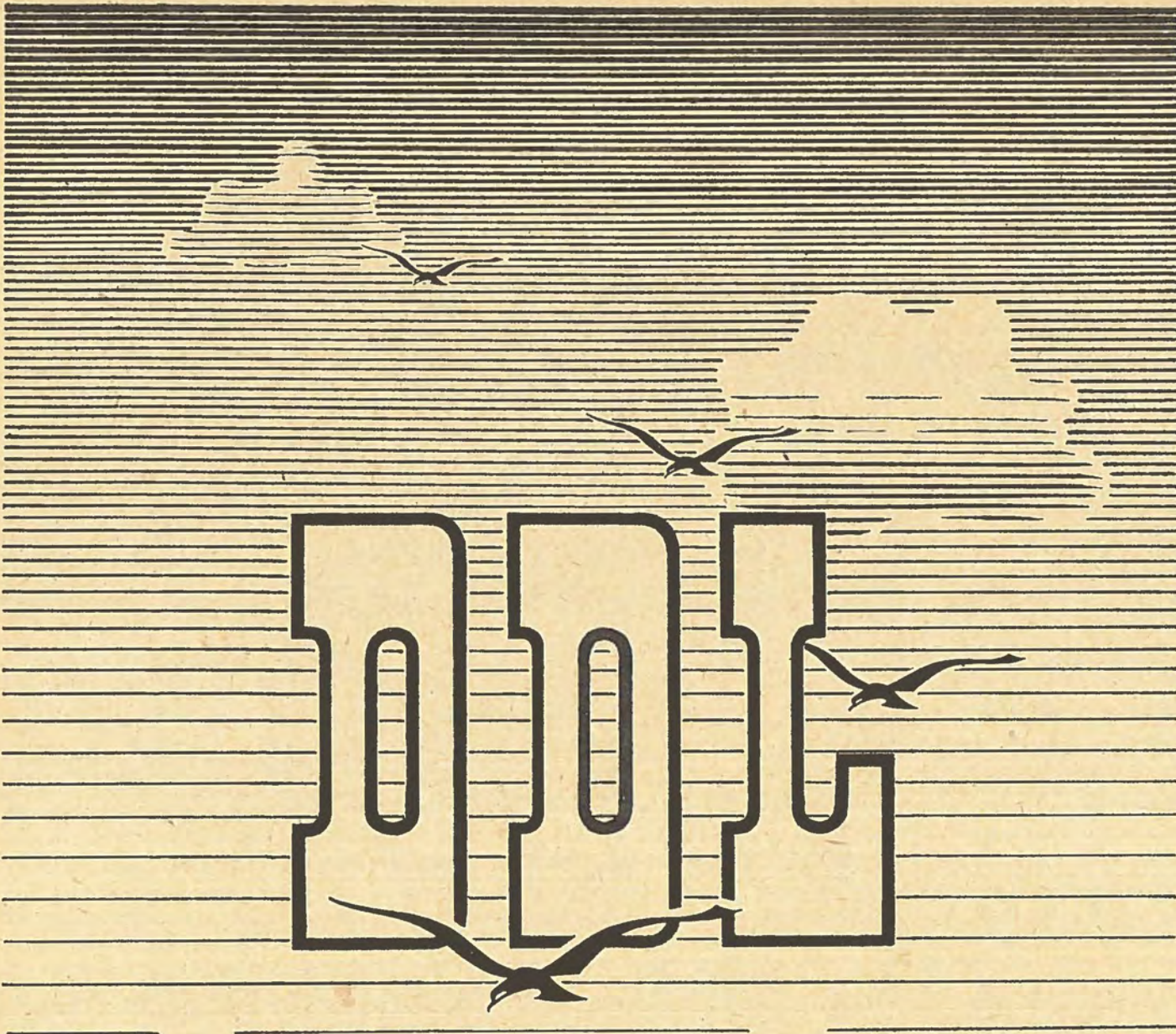
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

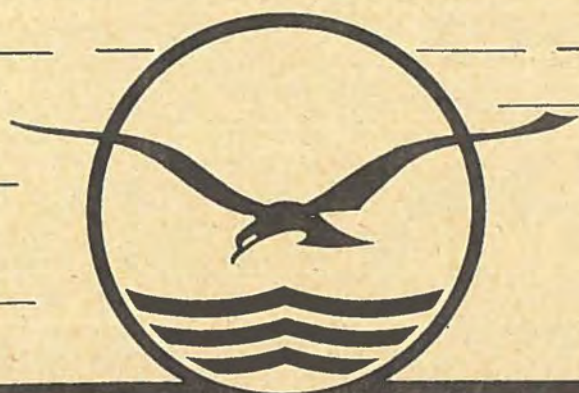
Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S





101



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
-Verdens ældste-

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

Marmus Pablioket



FLYV

Nr. 6

1945 - 18. Aarg.

PRIS 50 ØRE

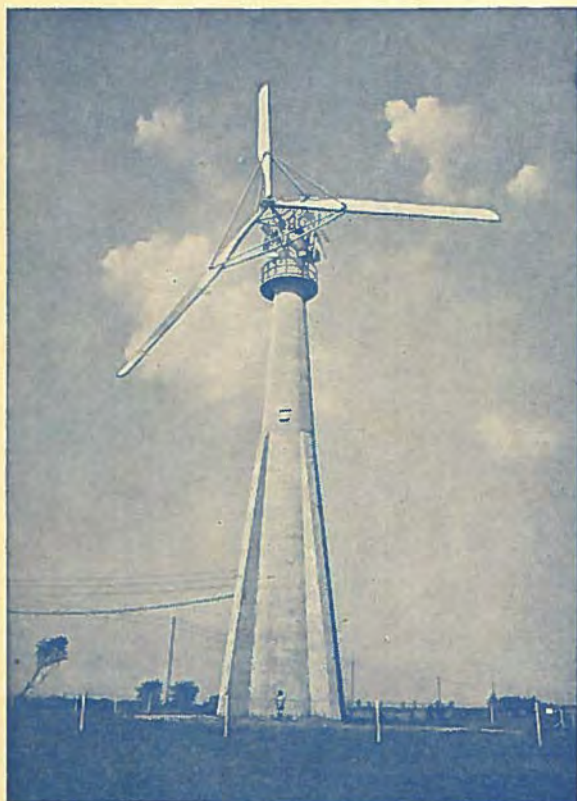




SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vinge-
fang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger
konstrueret efter Aerodynamikkens Love.
Den udnytter Danmarks Vindkraft og
sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/s

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 6

Juni 1945

18. Aargang

Det frie FLYV

SAA blev Aaget taget af vore Skuldre. Vi kan atter lukke vore Vinduer op og raabe vor Hjertens Mening over Gader og Stræder. For FLYV som for hele den danske Presse har Besættelsens Aar været en overordentlig vanskelig Tid. Gang paa Gang har den tyske Censur været efter FLYV, har klaget over de mest latterlige Bagateller. Redaktionen har været kaldt til Dagmarhus for at staa Skoleret, men alligevel er det lykkedes FLYV at slippe for tysk Tvangsstof i Besættelsesaarene. Bladets Udseende har været blodfaldigt, men det har været dansk i Indhold og Linie fra 9. April til Frihedens Time. Man har med nogen Ret kunnet sige, at FLYV var et anæmisk Organ, navnlig set paa Baggrund af vort Nabolands straalende Fagblade, der en Tid lang frit kunde komme hertil. FLYV's mange Tusinde Læsere har med Forstaaelsens Resignation holdt fast ved DKDAS officielle Organ i disse vanskelige Aar. Det vil FLYV hermed takke for.

Nu runger Frihedens Ranfare over vort Land, slumrende Kræfter vækkes til Live, Nationen stiler fremad mod store Maal. I denne Mobilisering af Nationens Styrke melder FLYV sig nu til Tjeneste som en faglig og saglig Oplysningskilde til alle, der følger Flyvningens Udvikling herhjemme og ude i Verden. Naar Restriktionernes Tid ophører, vil FLYV fremtræde som et dansk Flyvetidsskrift i Pagt med Tidens Krav.

FLYV.

Saa er vi klar igen!

I 5 lange Aar lagde Tyskerne under Besættelsen af vort Land sin kolde klamme Haand paa al dansk Sports- og Privatflyvning, alt var mørkt! Den 4. Maj 1945 oprandt den Dag, hvor Solen atter skinnede over Danmark, den Dag hvor Friheden og Retten til atter at øve hvid Mands Gerning blev sat i Højsædet. Gennem Æteren kom Budskabet om vort Lands Frihed, og gennem Luften kom de Mænd, vi havde længtes mod saa længe. Den 9. April 1940 landede tyske Tropper paa vore Lufthavne og se, tunge Skyer trak sammen over vort Land. Den 5. Maj 1945 landede Frihedens Budbringere og se, atter skinnede Solen over Danmark.

I over 5 lange Aar var al Motorflyvning forbudt! Ikke nok med at vi ikke maatte flyve, man fratog os endda vore private Flyvemaskiner, Spot og Skade følges ad! Over 60 gode danske Flyvemaskiner blev vi fattigere, kun to lykkedes det, med gode danske Mænd ved Rattet, at naa England.

Svæveflyvning var kun tilladt paa enkelte begrænsede Omraader paa Sjælland. Tilbud om Samarbejde mellem danske og tyske Svæveflyvere blev afvist, og al Sammenblanding blev undgaaet. De faa »danske« Svæveflyvere, som saa en øjeblikkelig Fordel ved at knytte sig til den tyske Svæveflyvning, har frem i Tiden udelukket sig fra enhver Forbindelse med dansk Svæveflyvning, og hertil fik Svæveflyvningen de danske Myndigheders Støtte.

Modelflyvningen har trods Tiderne virket og virket godt. Skade blot for Udviklingen at Materiale manglen fik Lov at gøre sig saa stærkt gældende.

Tyske Foredrag, der paa et vist Tidspunkt ønskedes afholdt i D.K.D.A.S., blev afvist, og tyske Annoncer i FLYV faldt efterhaanden helt bort.

Paa Linie med alle gode danske Mænd kæmpede Sports- og Privatflyvningens Mænd sin Kamp og man var aldrig i Tvivl om den Kurs, der skulde følges. Nogle af Selskabets Mænd faldt i Kampen, andre maatte henleve lange Tider i de berygtede tyske Koncentrationslejre. Mange, saavel indenfor Bestyrelsen som udenfor denne, maatte forlade vort Land,

og adskillige maatte gøre sig usynlige. Under alt dette, hvor Kampen blev skærpet, voksede Interessen for Flyvning blandt Danmarks Ungdom. Vi maatte ikke flyve; derfor maatte vi ruste os i Tide og være forberedte naar Dagen — vi alle vidste vilde komme — endelig oprandt. Foredrag og »Teoretisk Sportsflyverkursus« iværksattes over hele vort Land. »Saa er vi klar igen« har lydt mangen engang, naar Læreren ved disse Kursus forkyndte, at Frikvarter var forbi, og næste Time tog sin Begyndelse. Tusinder satte sig hen paa Skolebænken og gjorde sig rede, og Tusinder venter nu den sidste korte Tid — »saa er vi klar igen«!

I Samklang med Tankerne og Tendenserne i vort Folk fremvoksede i disse mørke Tider Bestræbelser for at faa et endnu snævrere Samarbejde i Gang mellem Klubber og Moderselskab. Bestræbelser for at samle alle danske Flyvekategorier til en stor Enhed, alene for at tjene »den danske Flyvesag«.

Hvorom Alting er, gælder det nu om i Enighed og Samdrægtighed at arbejde paa en sund og fair Udvikling af den danske Sports- og Privatflyvning. Vore Modelflyvere og Svæveflyvere maa i Samarbejde og gennem Konkurrencer med vore skandinaviske Brødrefolk dygtiggøre sig, medens vi alle maa gøre vort til, at Motorflyvningen snarest kan komme i Gang.

Ved fælles Hjælp og Skulder mod Skulder maa alle gode Kræfter nu samles om at skabe de bedste Betingelser for Sports- og Privatflyvningens Udvikling i vort Land. Det maa haabes, at de bevilgende Myndigheder giver Tilladelse til Oprettelsen af »Den Danske Flyvedag«, der kan give os det Rygstød, som skal og maa til. Danskerne har vist, at de har været i Stand til Sammenhold og uden personlige Hensyn at udføre et resultatrigt Arbejde i en mørk Tid. Lad os paa samme Maade vise, at vi frem i Tiden, i den lyse Tid som nu oprinder, samdrægtigt kan virke for Den Danske Flyvesag paa en Maade, som er denne gode Sag værdig.

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

I Værløse 9. April 1940

★

Af Chefen for Hærens Flyvetropper
Oberst C. Førslev

★

I dette Øjeblik, hvor alle ens Tanker uvilkaarligt søger frem imod det, der skal komme, har FLYV bedt mig vende Blikket tilbage for at bringe Begivenhederne omkring 9. April i Erindring for saa vidt angaar Hærens Flyvertroppers Deltagelse i dem.

Det er nødvendigt i hvert Fald at begynde med den 8. April.

Paa denne Dag var man klar over dels, at der foregik Troppetransporter pr. Skib op gennem danske Farvande, og dels, at en større Troppestyrke var paa Vej nordpaa gennem Sydslesvig og nærmede sig den danske Grænse.

Spændte Situationer havde der været flere af, og de var heldigvis drevet over, uden at vort Land var blevet berørt af Krigshandlinger, men engang kunde det jo blive Alvor.

I Generalkommandoen blev der den 8. April holdt et Møde, hvori deltog Cheferne for Hærens større Enheder, ogsaa jeg var med. Mange Krigserfaringer forelaa ikke dengang, men een Erfaring havde det polske Felttog dog givet med al ønskelig Tydelighed: Flyverstyrker maatte ikke ved Fredsbrud lade sig overraske paa deres af

Fjenden kendte Fredsflyvepladser. Efter Sigende skulde det polske Luftvaaben være blevet overrasket paa denne Maade og herved være blevet meget stærkt medtaget allerede den første Krigsdag om Morgen. Ud fra denne Erfaring søgte jeg da paa Mødet Generalkommandoens Billelse til straks at rømme Værløse Flyveplads og forlægge Eskadrillerne til de rekognoscerede Feltflyvepladser ude paa Sjælland. Her stødte jeg imidlertid paa en uforudset Vanskelighed: Regeringen havde beordret Generalkommandoen til ikke at foretage Troppeforskydninger og man maatte derfor afvise mit Forslag. Antagelig udsprang denne Regeringsordre fra den dengang almindeligt udbredte Forestilling om, at blot vi ikke selv rørte os, skete der os ikke noget. Vi maatte altsaa blive paa Værløse. Luftfartøjerne blev dog gjort klar med Vaaben, Ammunition og Bomber for alle Tilfældes Skyld.

Et Luftfartøj blev beordret til at re-

kognoscere langs Grænsen; man kunde se nogle Tropper og Køretøjer paa den tyske Side, men noget samlet Billede af Troppestyrken fik man ikke, da den til Dels allerede var gaaet i Kvarter. Rekognosceringen skulde efter Generalkommandoens Ordre gentages ved Daggry den 9.

Ud paa Eftermiddagen den 8. April kom der en Forholdsordre fra Generalkommandoen, som nærmest maatte virke beroligende. Det høje Beredskab blev ophævet, idet Jydske Division dog fik Lov til at bibeholde det, saafremt den ønskede det.

Hvordan var nu Værløse Flyveplads forberedt til at modtage et Angreb? Desværre meget daarligt. Og Grunden? Den sædvanlige Grund til danske militære Forberedelsers Utilstrækkelighed: Pengemangel.

Det var selvfølgelig ikke nogen fremmed Tanke for ledende danske Militære, at Flyvepladser var et vigtigt Maal for Fjenden og kunde blive angrebet saavel fra Luften som fra Jorden. Flyvertropperne havde da ogsaa i Aarene før Krigen gentagne Gange indstillet til Generalkommandoen og Krigsministeriet, at Flyvepladsforsvaret blev forstærket og bl. a. udrustet med Kanoner til Brug mod Luftmaal og Pansermaal. Selv om de foresatte Myndigheder i og for sig delte Flyvertropperne Anskuelser paa dette Punkt, var det dem desvær-



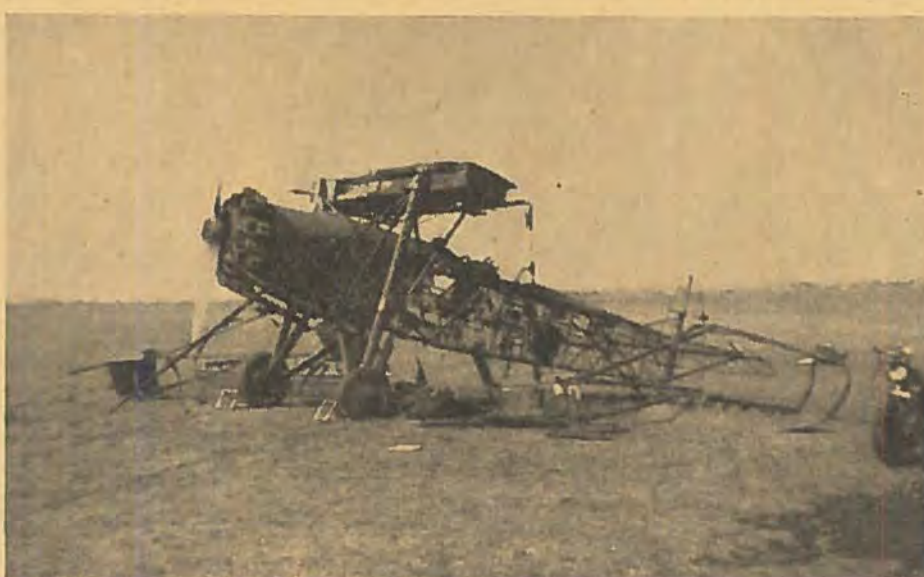
Resterne af de brændte danske Maskiner i Værløse.

re paa Grund af Pengemangel ikke muligt at imødekomme Indstillingen. Hele den danske Krigsmagts Budget beløb sig kun til saa mange Penge om Aaret, som den tyske Besættelse senere kom til at koste os om Ugen. Anskaffelserne af de moderne Vaaben kunde derfor kun foregaa i et meget langsomt Tempo, og det gjaldt først og fremmest om at udruste Hovedvaabnet, Fodfolket, med de nødtørftigste Panserværnskanoner, saa det ikke kunde væltes af de første de bedste Panservogne.

Resultatet af Pengemangelen var, at Flyvertroppernes Eskadriller til Flyvepladsforsvar hver kun raadede over nogle faa Rekylgeværer i saakaldte Luftværnsstativer.

Den 9. April startede et Luftfartøj i Henhold til den foran omtalte Ordre fra Generalkommandoen saa tidligt om Morgenen, at det kunde være ved Grænsen ved Daggry. Det kom først hjem igen, da alt var forbi. Besætningen, der ikke anede noget om Begivenhedernes Udvikling paa Jorden, havde set Masser af tyske Luftfartøjer over Landet, men havde været saa heldig at undgaa Angreb.

10 Minutter i 5 ringede min Telefon i Lejren. Det var Generalstabens, som meddelte, at Tyskerne var gaaet over Grænsen, og at Middelfart og Nyborg var besat. Samtidigt blev den tidligere givne Ordre om Grænserekognoscering annulleret, men det var jo nu for sent, Fuglen var forlængst fløjet. Straks efter ringede Telefonen igen. Det var en anden af Generalstabens Sektioner, der bekræftede Oplysningerne om Fjenden. Saa forsøgte jeg at ringe til Hærens Chef General Prior



En af de ødelagte Maskiner.

for at indhente Forholdsordre. Det gjaldt jo om, at alle Enheder af Hæren kom til at virke sammen paa rette Maade. Generalen var imidlertid ikke til at faa fat paa pr. Telefon, og derfor alarmerede jeg Lejren og gav under Hensyn til, at et Luftangreb kunde befrygtes, Ordre til, at Eskadrillerne skulde forlægges til de feltmæssige Flyvepladser. Det tog imidlertid nogen Tid, inden Personellet fra Lejren kom ned paa Flyvepladsen og fik Luftfartøjerne trukket ud og Motorerne varmet op.

Kl. 5,25 ringede General Prior og gav mig Ordre til, at Eskadrillerne skulde forlægges til Feltflyvepladserne. Jeg oplyste da Generalen om, at jeg havde tilladt mig at give denne Ordre paa egen Haand for nogen Tid

siden, og at man for Øjeblikket var i Færd med at gøre klar til Start. Generalen meddelte mig, at Kastellet var besat af Tyskerne, men at han vilde søge et Forsvar af Sjælland organiseret, og at der skulde gøres Modstand med alle Midler mod eventuelle tyske Angreb.

Straks da jeg havde lagt Telefonen efter at have talt med Generalen, fandt det første tyske Angreb Sted. Fra mine Kontorvinduer i Lejren kunde jeg se, hvorledes en halv Snes tomotorede tyske Jagere af Type Messerschmidt 110 strøg ind over Pladsen og under flade Dykninger til ringe Højde beskød det derværende Flyvemateriel, som nu netop var ved at være klar til Start. Snart forkyndte en Række højt flammende Baal og sorte Røgsøjler, at en Del af Luftfartøjerne paa Pladsen var skudt i Brand. Alt mens Angrebet foregik, hørte man ind imellem de tyske Maskinkanoners forholdsvis grove Røst den spæde Knitren fra Luftværnsrekylgeværerne paa Flyvepladsen og kunde se de store Sporprojektiler fra de fjendtlige Luftfartøjer strømme mod Jorden og de smaa Sporprojektiler fra Vaabnene paa Flyvepladsen stige mod Himmelen.

Hvad jeg derimod ikke saa var, at et Luftfartøj med Løjtnant Godtfredsen som Fører og Løjtnant Brodersen som Observatør var startet, netop som de tyske Flyvere nærmede sig Pladsen. En af dem skød det startende Luftfartøj ned, hvorved Godtfredsen og Brodersen dræbtes. De var Dagens eneste Faldne. Det var efter Øjenvidners Udsagn ganske øjensynligt, at



De sørgelige Rester samles sammen.



Et trøstesløst Billede.

de ikke havde bemærket Tyskerne, som de ikke kunde høre for deres egen Motor, og som de vendte Ryggen til under Starten.

De tyske Angreb varede ved til Kl. ca. 6,30, idet forskellige Bølger afløste hinanden. Ialt var det sikkert en Jagerafdeling paa ca. 30 Luftfartøjer, der angreb. Der blev ikke kastet Bomber, kun foretaget Beskydning. Da Angrebet satte ind, befandt der sig henved 45 danske Luftfartøjer paa Pladsen. Af disse blev 11 totalt ødelagt og 14 meget stærkt medtaget, medens de fleste af Resten var mere eller mindre beskadigede.

Alt mens Luftangrebene paa Pladsen stod paa, blev Lejren forberedt til Forsvar for det Tilfælde, at den skulde blive angrebet af tyske Tropper udsendt fra København.

Klokken 10 Minutter over syv indløb fra Krigsministeriet telefonisk Ordre til, at al Modstand skulde ophøre. Vi forstod, at der var kapituleret.

Ja saaledes gik det for sig. Et trøstesløst Billede, naar man ser paa Helheden, men dog med enkelte Træk, der giver Haab om bedre Tider.

Først og fremmest dette: Den enkelte svigtede ikke.

Flyverne naaede ganske vist ikke trods al god Vilje at komme paa Vingerne inden Angrebet med Undtagelse af de to foran nævnte Faldne, og at starte, efter at Angrebet var begyndt, vilde simpelthen have være Selvmord, idet ethvert startende Luftfartøj vilde være blevet skudt ned endnu inden, det havde faaet Manøvreffart paa, men Flyversoldaterne, som betjente Luftværnsrekylgeværerne, skød som rasende paa de fjendtlige Luftfartøjer uden at lade sig skræmme af Nedslag og Granatsprænginger, af Sporprojektiler og Brande eller af Udsigten til Bombeeksplosioner i de brændende Luftfartøjer. Det er hævet over enhver Tvivl, at mange af de angribende Luftfartøjer er blevet ramt og beskadiget, og sandsynligvis har der ogsaa været saarede blandt Besætningerne, men det haandgribelige Resultat, som nedskudte fjendtlige Luftfartøjer vilde have været, blev det ikke forundt Flyversoldaterne at opnaa, dertil var deres Vaaben for spinkle.

Lad os haabe, at danske Soldater, dersom de igen skal komme ud for en Angriber, maa være ham jævnbyrdig i Uddannelse og Udrustning, saa skal det nok ogsaa vise sig, at de er paa Højde med ham i personlige Krigerenskaber. Erfaringerne fra vor kortvarige Kamp den 9. April 1940 giver os i hvert Fald berettiget Haab om, at dette vil være Tilfældet.

C. Førslev.

D.D.L. og de fremtidige Luftruter

I de sidste 8 Maaneder har Formanden for D.D.L.s Bestyrelse Civilingeniør Per Kampmann opholdt sig i Stockholm og har der gjort en Indsats for den fremtidige danske Trafikflyvning, som vanskeligt kan overvurderes. Ingeniør Kampmann har sammen med D.D.L.s Teknikere udført et stort forberedende Arbejde, ikke alene med Henblik paa det nordiske Samarbejde paa de oversøiske Luftruter, men ogsaa for D.D.L.s mange kommende kontinentale Flyveforbindelser.

Ingeniør Kampmann udtaler, at det Arbejde, det har været ham og Selskabets Teknikere muligt at udføre i Sverige, bl. a. har haft til Formaal at fremme Igangsættelse af Atlanterhavsruten, at fremme Samarbejdet med det svenske og norske Luftfartselskab, at anskaffe nyt Materiel og endelig at vise Flaget, hvilket sidste var meget paakrævet, da alle andre Luftfartselskaber var godt repræsenteret i Sverige.

D.D.L. har foreløbig købt 2 Boeing Flying Fortress Maskiner med Plads til 14 Passagerer og 3000 kg Gods — beregnet

til Brug i Overgangstiden indtil de 3 D.C.4, som Selskabet har bestilt hos Douglas-Fabrikerne i Californien, kan leveres. Disse Maskiner kan paa en Atlanterhavsrute medtage 22 Passagerer og paa europæiske Ruter 44. Typen har 4 Motorer à 1450 HK, der giver Maskinen en Marchhastighed paa 350 km i Timen. Der bliver 6 Mands Besætning. Paa Natruter vil der kunne indrettes 28 Køjer. Desuden vil Selskabet forsøge at skaffe sig i hvert Fald 5 DC-3'er hos de amerikanske Militærmyndigheder.

De nye Ruter.

De Ruter, man i den allernærmeste Tid vil forsøge at faa i Gang, er Ruterne til Stockholm, Oslo og London saavel som Aalborg-ruten. Dernæst haaber man paa at komme i Gang paa Ruten Skandinavien—Nordamerika (Washington eller New York) sammen med de andre skandinaviske Luftfartselskaber. Endvidere har man Planer om en Rute til Sydamerika via Lissabon, Dakar, Natal foruden Ruter til de større europæiske Byer.

Dette lyder af temmelig meget; men

den Udvikling, der under Krigen — rent lufttrafikalt — er foregaaet ude i den store Verden, byder gode Muligheder for, at disse Maal kan naas, og det vil sikkert glæde alle Danske, om D.D.L. kan hævde sig i den kommende store internationale Lufttrafik.



Under og efter

(Se Billederne overfor.)

Lufthavnen i Kastrup har i Besættelsesaarene været fuldstændigt forvandlet af tyske Camouflagenet, der blev lagt over Havnebygninger og Hangarer. FLYV bringer her en Serie talende Billeder. I Besættelsens første Aar red Kong Christian hver Dag forbi DDLs daværende Kontorer i Dagmarhus. Derunder et Billede af DDLs Interemistiske Garage et Sted paa Amager. Og nederst de store Douglas-Dakotamaskiner, der den 5. Maj 1945 landede i Kastrup med engelske Tropper. Øverste Række tilhøjre: Tyskerne brænder deres Papirer i Lufthavnen. Derunder den »befriede« Overflyveleder Dalbro i Lufthavnens Kontroltaarn. Nederst Havnebygningen i tysk Antræk.



Hvad vi mistede -



Af Overflyveleder, Kaptajnløjtnant Sven-Aage Dalbro.

SELV om vi er blevet hærkede i Krigstidens forløbne Aar, kan det nok give et Gip i en og anden ved at erfare, at Værdien af de af Tyskerne under Krigen beslaglagte danske Privatflyvemaskiner skønsmæssigt beløber sig til ca. 0,7 Million Kroner. Nøjagtigt Sekshundredeogfirs Tusind Tohundredeogfemoghalvtreds Kroner er, maalt selv med dansk Alen, en respektabel Sum. Ca. 60 gode danske Privatflyvemaskiner blev vi fattigere, den Dag i December 1943 Tyskerne bestemte, at saadant Materiel vilde være at beslaglægge. Vi var stolte i Danmark, da Flaadens Mandskab den 29. August sagde Nej og sønkede dansk Skibsmateriel i Stedet for at udlevere dette til Tyskerne. Vi var stolte, da kort Tid derefter Orlogsværftets Flyvemaskinværksteder ved et »Uheld« kom til at brænde, og de maritimt Flyvemaskiner blev et Bytte for Luer og ikke for Tyskerne, men vi var harmdirrende, da vi saa vore pæne smaa private Sports- og Skoleflyvemaskiner, som jo ikke havde gjort noget, og som vilde være ganske uden Værdi for Tyskerne i deres Krigsførelse, blive transporteret til Kastrup, hvor de gennemgik en Kur med Malerkost og Maling, der gjorde dem ganske ukendelige.

For hele vor hjemlige Motorflyvesag var og er dette en Katastrofe. Vi var saa glade for dem, disse smaa Flyvemaskiner, som betød saa meget for den danske flyveinteresserede Ungdoms Virke. Vil Danmark være med i Kapløbet i Luften, vil vi der øve en Indsats paa Linie med, hvad vi gennem Generationer har øvet paa Søen, saa maa disse Maskiner erstattes af andre, for dermed at give Ungdommen, med Haab om en fremtidig Vej i Luften, de Muligheder, den ikke kan være foruden! Naa, heldigvis er vi mange, som føler os sikre paa, at vi nok faar andre i Stedet, men for adskillige kan dette ikke gaa hurtigt nok.

Hvor var de hyggelige, disse smaa »Mother«, »Cuber«, »KZer« og hvad de nu hed, disse rare Medlemmer af den danske Flyvemaskinfamilie. Tusinder og atter Tusinder af danske Medborgere har

dels i Københavns Lufthavn og dels ved utallige Flyvestævner og Opvisninger Landet over været HIM's Mother paa nærmeste Hold. HIM er væk, han døde i en tysk Koncentrationslejr, og hans Maskiner er ogsaa væk! KZ'erne, som vi var saa stolte over, de var jo danske helt igennem, er ogsaa væk. Men som Maagerne klemmer paa paa en frisk, naar Ægtyve tømmer Rederne, saa har ej heller Kramme og Zeuthen ligget paa den lade Side. KZIII-Typen har været i Luften, den er gennemprøvet, og den indfried alle de Forventninger og Krav, der kan stilles til en god velflyvende Privat- og Skoleflyvemaskine. Inden længe vil denne Type forhaabentlig være den dominerende overalt paa Danmarks Lufthavne og Landingspladser. Flyveklubbenes Skoleflyvning maa i Gang snarest, bedre Type end K.Z.III'en kan dansk Ungdom ikke ønske sig.

Arvid Hansens grønne Klemm'er og hans Flyveskole er kendt af mange, Sylvest-Jensens Luftfotografering ligeledes, det maa haabes, at begge snart faar Mulighed for at fortsætte, hvor de slap i »39«. Aalborg Flyveklub, Sportsflyveklubben i København, Magnus Christiansen Hobro, og mange andre med dem, mangler deres Flyvemaskiner, og nu vil de i Gang! Inden vi atter ser Direktør Thielst, dansk Privatflyvnings grand old man, Dr. Hagedorn med sin Miles Monarch, Frode Andersen med sin Klemm, kort sagt alle vore Flyvemaskinejere, paa vore Flyvepladser, og inden vi atter hører deres Motorers velkendte Snurren i den friske klare Luft, der nu blæser over vort Land, mangler vi noget!

Samtlige Flyvemaskinejere har forlængst gjort Erstatningskrav gældende overfor Myndighederne. Der ventes utaalmodigt paa en Udredning af Problemerne, og det maa haabes, at Sagen staar for en snarlig Afslutning. Man er blevet frataget retsmæssig Ejendom, og venter naturligt snarest at faa Erstatning herfor.

60 smaa Flyvemaskiner mistede vi, men foruden disse, som jo kan erstattes, mistede vi mere endnu. Vi mistede Mulig-

hederne for hurtigt at indhente det forsmte, Mulighederne for — efter 5 Aars Ventetid — at kunne klemme paa igen. Nyt Materiel maa fremskaffes, og fremskaffes snart, thi Ungdommen venter! Maalbevidst har den uddannet sig teoretisk, og den har forberedt sig saa godt Forholdene tillod det, nu kræver den. Den kræver, og med Rette, at alle gode Kræfter samdrægtigt sætter ind for Fremskaffelsen af det Materiel, der betinger den praktiske Luftvirksomheds Genoptagelse, thi — vi har meget at indhente i Danmark.

Sven-Aage Dalbro.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Industribygningen og i Lufthavnen.

Danske Flyvere i Royal Air Force

Mange danske Piloter har været engelske Krigsflyvere

MANGE danske Flyvere har tjent Royal Air Force under Krigen om Europa. En Del af disse danske Royal Air Force-Officerer vendte hjem til Danmark paa Besøg kort efter, at de engelske Tropper var ankommet hertil.

En Særstilling har Oberstløjtnant Bjarkov haft. Han maatte i 1943 forsvinde, fordi Gestapo interesserede sig nærgaaende for hans Person. I over et Aar gjorde han Tjeneste ved den danske Brigade i Sverige og trænede i det svenske Flygvaaben med baade Jagerne J.10 og Lethomberne B.17. Oberstløjtnant Bjarkov var ikke alene om at gøre Tjeneste ved det svenske Flygvaaben. Ialt 45 danske Militærflyvere var Medlemmer af den danske Brigade og fik deres Uddannelse i svenske Maskiner, som i en given Situation skulde have bragt dem i Aktion over deres Fædreland. Paa det sidste lededes de danske Flyvere i Brigaden af Kaptajn løjtnant Sven Grønbech, som i Midten af Maj vendte hjem med sine Folk.

I 1944 blev Oberstløjtnant Bjarkov befalet til London, hvor han gik ind i de allieredes Militærmission til Danmark som flyveteknisk Medlem. Oberstløjtnant Bjarkov fik Charge som Wing-Commander og vendte hjem i de engelske Luftlandetroppers Uniform. Han har været med til at planlægge alle de flyvetekniske Problemer, der stod i Forbindelse med Operationsplanerne i Danmark, som var udarbejdet for det Tilfælde, at Tyskerne vilde vise Stædighed ved Overgivelsen. Desuden blev adskillige af Fremtidens Problemer behandlet i Kommissionen, der nu befinder sig i Dagmarhus i Gestapos tidligere Lokaler. Herfra afgøres nu mange af de militære og civile Spørgsmaal, der har rejst sig for Danmark ved Krigsafslutningen.

Danmarks mest fremtrædende Repræsentant blandt Royal Air Force's Piloter har været Wing-Commander Kaj Birksted, som den 13. Maj vendte hjem i en

Mustangjager, hvorpaa stod hans Initialer K. B.

Kort efter 9. April forsvandt Kaj Birksted til Norge via Sverige. Han kæmpede med de engelske Styrker ved Namsos, og sluttede sig saa i Sommeren 1940 til de norske Luftstyrker i Canada. Han blev uddannet som Jagerflyver og gjorde meget hurtigt Karriere. Først blev Kaj Birksted Flight commander, derefter Squadron Leader og nu er han Wing Commander i Royal Air Force, der svarer til en dansk Oberstitel og betyder, at han har 100 Maskiner under Kommando.



Flight-Lieutenant Vagn Christensen.

Wing Commander Kaj Birksted har skudt 10 fjendtlige Maskiner ned og sandsynligvis 10 andre samt beskadiget et betydeligt Antal. Han har to fornemme engelske Ordensdekorationer, nemlig Distinguished Flight Service og Distinguished Service Order. I det sidste Aar har Birksted gjort Tjeneste under Airmarshall Saunders. Han deltog under denne Tjeneste i Raiden mod Dieppe og sled tre Spitfires op. Hans Squadron skød 350 Maskiner ned under denne Aktion.

Birksted holder ikke af at fortælle om sig selv og sin Virksomhed, det maa man høre hos andre, han betragter den Op-gave, som han har udfyldt i Royal Air Force som en Del af sin private Tilværelse. Wing Commander Birksted har imidlertid kastet Glans over Danmarks Navn, han nævnes idag som en af de bedste Jagerflyvere i Europa efter Englænderen Group-Captain »Johnny« Johnson og Amerikaneren Wheeler.

En anden dansk Flyver med Særpræg indenfor Royal Air Force's Rækker er den tidligere Dirt Trackrytter »Morian« Hansen. Jens Henning Fisker Hansen, som han hedder i RAF, tog i 1935 privat



Flight-Lieutenant »Morian« Hansen.

Flyvecertifikat samtidig med, at han var Slaggehelmt paa engelske, australske og amerikanske Dirt Trackbaner. Da Krigen brød ud, søgte han ind i RAF, selvom han var klar over, at han var for gammel til at blive Kampflyver. Han blev optaget i Royal Air Force som Airgunner i en Wellington Bombermaskine og efter 30 Angreb over Tyskland dekoreredes han med Distinguished Flying Cross. Senere blev »Morian« Testpilot paa Spitfire-Maskiner og paa Dykbombere. I Aktion kom han ikke som Jagerflyver, fordi han havde passeret den Alder, hvor RAF bruger Piloter til Kampvirksomhed. Men »Morian« hævdede paa anden Maade sit Sindelag og sine Evner. Han reddede to Kammerater ud af en brændende Bombermaskine paa New-Market Flyveplads til Trods for at Maskingeværkuglerne fra de ophedede Vaaben sprang om Ørene paa ham.

Da han skulde hente den tredje Kammerat, nærmede Branden sig Maskinens Bombelast og »Morian« maatte bringe sig i Sikkerhed. Han slap med en Maskingeværkugle i Øreflippen. For denne Daad fik den danske Motorrytter og Indflyver George-Medaljen. »Morian« blev kaldt til Buckingham Palace og fik af Kong George overrakt sine to Hæders-tegn.

»Morian« Hansen er nu Flight-Lieutenant i RAF, han har indfløjet utallige Spitfire-Jagere, og har under dette Arbejde sat en Rekord, som ingen dansk Flyver hidtil har naaet. I et Dyk fra 42.000 Fods Højde til over 20.000 Fod har han haft en Spitfire oppe paa en Hastighed af 510 miles i Timen.

Men der er mange andre Danske i RAF. Der er Løjtnant Sneum, Bunhof, Kjeldbeck, Kjeld Petersen, Erim Petersen og Vagn Christensen. Den sidstnævnte er Flight-Lieutenant i en Spitfire Squadron, han har faaet sin Træning i Canada, som forevrigt de fleste danske Piloter, og han har gjort Tjeneste i RAF i de sidste to Aar — uden at faa en Skramme.

Af danske, der er faldet i RAF, kan nævnes den kun 23aarige Jørgen Thalbitzer, der blev skudt ned over Frankrig, sendt i tysk Fangelejr, flygtede til Danmark, men omkom paa Vejen herfra tilbage til England Ogsaa Erik Flor Jacobsen fra Randers og Niels Buchwald er faldet i RAF's Tjeneste.

Danmark har givet sit Bidrag til det Allierede Luftvaaben, og det er ikke den Indsats, vi har Lov til at være mindst stolte af.

S p o t.



Wing-Commander Birksted.

Englands berømteste
Jagerflyver Group-Captain
»Johnny« Johnsson
fortæller om
»Royal Air Force«
og
om sin eventyrlige Skæbne

★

Hemmeligheden bag RAFs Sukces var
Aanden, der prægede Styrkerne.

★

Hvad en Jagerflyver tænker og føler
under Kampen — og bagefter.

★

Af Povl Westphall



Den berømte Spitfirepilot Group-Captain »Johnny« Johnsson og Lufthavnens Faktotum Squadronleader »Pop« Morris.

RAF's bedste Fighter-Pilot i Evropa Group-Captain James Johnsson er Chef for Royal Air Force i Københavns Lufthavn i Kastrup. Denne 28aarige Spitfire-Pilot har præsteret at nedskyde 38 tyske Maskiner og ødelægge 20 andre. Hans Bryst er dækket af to Rækker lysende Ordensbaand, som Symbolet paa den officielle Hæder, der er ydet ham, for hans fantastiske Indsats i RAF. »Johnny« Johnsson, saadan hedder han i 83. RAF Group, hvor han har gjort Tjeneste siden Krigen begyndte, ligner en hvilken som helst ung Englænder. Det er først, naar man kommer paa Talefod med ham, at man føler det ekstraordinære ved ham. Han er middelhøj, slank, men meget muskuløs. Gangen er fjedrende elastisk, Nakken er lige som en Bryders. Han har et vældigt Haandtryk og et Par dybe mørkebrune Øjne, der holder fast ved den han taler med. Hele hans Væsen bærer tydelige Spor af, at han er trænet i at skulle koncentrere sig.

— Hvem er De, og hvor kommer De fra?

— Jeg er fra et almindeligt engelsk Hjem, jeg har altid været Flyver, ogsaa før Krigen. Lige saasnart jeg havde Alder til det, gik jeg ind i Royal Air Force, og der vil jeg ogsaa blive.

Jeg har været Spitfirepilot siden den Dag, jeg fik min Uddannelse, og det er jeg baade stolt over og glad for. Det er Verdens bedste Maskine.

— Hvormange Luftslag har De været Deltager i?

— Mange Serier. Det er saadan, at vi faar 200 Flyvetimer og derefter fri i seks Maaneder, saa igen 20 Timer i Luften og paany Ferie. Hele Krigen er gaaet for mig med saadanne Intervaller. Det lykkedes mig at skyde 38 »Huns« — »Johnny« Johnsson og hans Kammerater siger ikke Tyskere, i denne Krig har de kun heddet Hunner — og jeg har ødelagt 20 Maskiner og beskadiget et større Tal.

— Hvorlænge holder en moderne Jagerpilot?

— Det er individuelt, men det er et krævende og trættende Job. 200 Timer i en Spitfire tærer paa Organismen, derfor maa man overholde Hvileperioderne. Faren over Jobbet tænker man ikke paa, naar man først er i Maskinen. Det Begreb er forresten et Spørgsmaal om medfødte Egenskaber, enten er man bange eller ogsaa er man det ikke...

— Følte De intet menneskeligt, naar De skød en Tysker ned?

— Nej, man tænker overhovedet ikke paa Mennesket, der sidder i den fjendtlige Maskine, den er kun et Maal, et militært Maal. Hele Kampen bliver en ren og skær militær Opgave, saadan har jeg i hvert Fald haft det, de menneskelige Følelser lod jeg blive nede paa Jorden hos min Kone og min lille Dreng, som nu er syv Maaneder.

Husk saa paa, at 6 Aars Krig betyder ogsaa noget i den Forbindelse.

— Kan De da mærke paa Dem selv, at De er blevet forandret under Krigen?

— Selvfølgelig. Jeg er ganske givet blevet mere haard, har faaet et mere realistisk Livssyn, fordi man hver Dag har haft Realiteterne for sit Øje.

— Hvordan virker de voldsomme Svingninger under en Jagerkamp rent fysisk?

— Mig har det aldrig paavirket. Jeg er for Eksempel aldrig besvimmel under et

Dyk, jeg har haft nederdrægtige Smerter ved Ørene under det fantastiske Tryk, man udsættes for, men ellers har jeg intet mærket. Vi krøller os iøvrigt helt sammen under Kampen, trækker Hovedet ned i Skuldrene, trykker Maven saa langt ind vi kan, det er af Hensyn til Indvoldene. Det værste er næsten at faa Luften i Iltapparaterne.

— Hvad er den største Hastighed, De har oplevet?

— Med en Spitfire har jeg været oppe paa 600 miles i Timen under en meget stor Dykning, men baade jeg og Maskinen holdt til det.

— Og hvad nu bagefter?

— Jeg haaber at faa Lov til at blive en Tid her i København, her er vidunderligt. Saa skal jeg vel hjem til det daglige Arbejde i RAF. Jeg bliver i The Force, det er mit Job for Resten af Livet. Jeg kan ikke gaa ind i den private Forretningsverden eller blive Trafikpilot, det bliver underligt at skulle stilles om til Freds atmosfære, men det gaar nok...

— Hvor stor er 83. Group, som De tilhører?

— The Group er paa omkring 10—15.000 Mand, den er en Del af 2. taktiske Luftstyrke, og den har ligget fremme i forreste Linie under hele Krigen. Mens vi laa i England havde vi Forsvarsopgaver under Luftwaffes Angreb paa England og som Eskorte til Amerikanernes Dagbombring af tyske Byer. I 83. Group har vi Piloter af mange Nationaliteter: Danske, Hollændere, Franskmænd, Belgiere, Nordmænd, og saa har vi Australiere, New Zeelændere og Canadiere. Siden D-Dag har 83. Group udført 14620 Flyvninger.

Vi har skudt ialt 229 tyske Maskiner ned, antagelig ødelagt 26 og beskadiget 133. Vi har ødelagt 12 tyske Tanks og beskadiget 58. Ødelagt 1321 tyske Tran-

sporter og beskadiget 2881 under Dybdeangreb. Ødelagt 7 Lokomotiver og beskadiget 274. Ødelagt 5 tyske Barakbygninger og beskadiget 89, ødelagt 58 Jernbanevogne og beskadiget 844... Vi var med til Luftwaffes Begravelse, det foregik ved Schwerinsøen. En Dag i Slutningen af April havde vi før Frokost alene i min Group nedskudt 14 Maskiner og ødelagt 109. Vi angreb i smaa Grupper, 4 Maskiner ad Gangen, og selvom Luftwaffe kom i Formationer, vendte de om og forsøgte at forsvinde. De havde paa Forhaand givet op, Kampaanden var brudt. Den Dag havde vi, da vi naaede Aftensmaden, nedskudt 19 »Hun«. Og vi havde ikke selv faaet saa meget som en Skramme.

— Hvordan var de fangne tyske Piloter?

— I Krigens første Aar var de arrogante og ubehagelige. Her paa det sidste var de ofte ynkelige, de der bevarerede Holdningen lod forstaa, at Kampaanden var brudt. Mellem de tyske Flyvere var der nogle gode Piloter, men de fleste var ikke af særlig god Kvalitet.

— Hvad er den egentlige Aarsag til RAFs Sukces?

— Bortset fra Materiellet har det været den Aand, som har præget vort Korps. Da Krigen begyndte, havde vi kun en meget lille Styrke, i Fredstid var vi meget smaaat kørende, vi havde nogle Squadrons placeret paa de vigtigste Steder som Indien, Aden, Mellemøsten og lidt i Hjemlandet, men i Virkeligheden skulde vi til at bygge Royal Air Force Kampstyrke op fra Bunden. Da Slaget om England begyndte, havde vi mange unge og uprøvede Folk i vore Rækker, men de havde faaet en god Træning, og de gik ind i Kampen besjælet af den Spirit, der har baaret os og stadig bærer RAF. Englands Ungdom strømmede til RAF, da Mobiliseringen kom, det var jo ganske naturligt. Flyvningen er Romantik og Eventyr for Ungdommen, og vi havde gennem en Aarrække gjort meget



General R. H. Dewing skridter Frihedskæmpernes Front af.

for at airminde den engelske Befolkning. Resultaterne af denne Propaganda saa vi, da RAF fik Brug for alle Kræfter. Gennem Imperie Air Day havde vi gennem en Aarrække lagt Grunden til den Stemning, der prægede RAF Rekrutterne. Den engelske Ungdom var virkelig blevet airminded. Naa, saa er der vel ogsaa en anden Side af Sagen, og det er maaske noget helt specielt for os. En Englænder kan finde sig til Rette i et hvilket som helst Job, naar han ved, at det gælder. Med Stædighed gaar han til sin Opgave, og er han først gaaet ind for en Ting, gør han det grundigt. Det er vel nok ogsaa Forklaringen paa den homogene Styrke, RAF fik gennem Aarene.

— De første Aar har været præget af Underlegenhed, hvornaar mærkede De Magten?

— Styrken kom til os gradvis gennem Materiellet og Organisationen.

En stor Hjælp var det naturligvis for os, at vi i Canada havde vore intakte Træningsskoler, som var upaavirkede af Slaget om England. Den rigtige Følelse af Styrke fik vi først i 1943—44, da den fantastiske Produktions Materielvælde satte ind. Vi har nu Spitfiretype Nr. 21, saa mange Modeller har RAF haft af denne Jager under Krigen. Det er ganske vist ikke dem alle, der er kommet i Aktion, men gennem Eksperimenterne er Spitfiren blevet udviklet og forbedret, og idag staar den ubestridt som Verdens bedste Jager. En af Aarsagerne hertil er den fabelagtige Rolls Royce Merlin Motor, som ogsaa Amerikanerne bruger.

— Hvilke Maskintyper holder De for Krigens bedste?

— Af Jagernes Spitfire og Mosquito og af de engelske Bombemaskiner Lancaster og Halifax, men det er givet, at Amerikanerne paa dette Omraade har været foran. De flyvende Fæstninger har været Krigens dominerende Bombemaskiner. Af demindre amerikanske Typer har Marauder været en god og virkningsfuld Type. I det hele taget har Koordinationen mellem de engelske og amerikanske Luftstyrker i Krigens sidste Fase været af afgørende Betydning.

— Naade De aldrig at blive saaret?

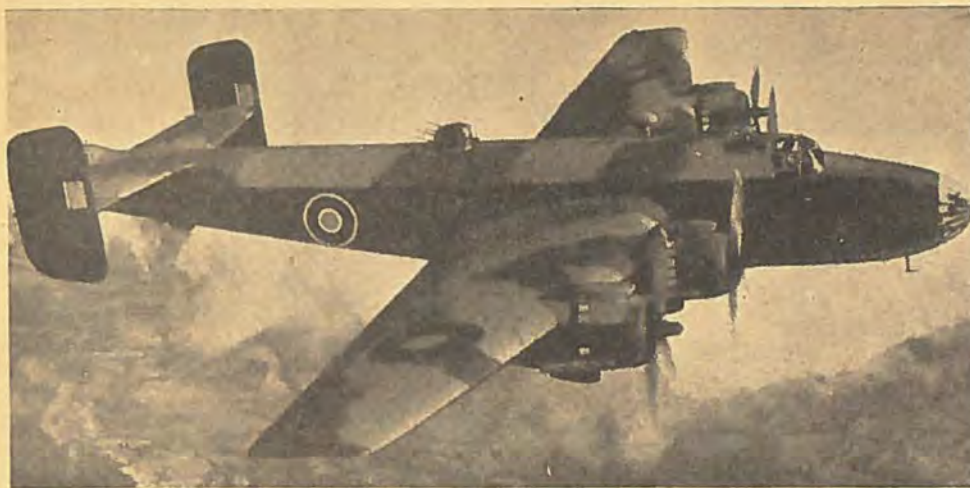
»Johnny« Johnsson smiler skævt og banker under Bordet:

— Nej, aldrig! Min Maskine har faaet mange Skrammer, Kuglerne har været saa nær, at de har tucheret mig, men jeg har aldrig haft en tysk Kugle i mig... og nu faar jeg det sikkert ikke i mange, mange Aar...

Povl Westphall.



Luftmarskal Sir Arthur Coningham ankommer til Kastrup. Fra venstre Group-Captain »Johnny« Johnsson, Luftmarskallen, Group-Captain Hill og Vicerluftmarskal Elmhurst.



★

Handley Page »Halifax« er en af R. A. F.s veltjente tunge Bombere. Den sidste nye Udgave er Mk. III, som er udstyret med 4 Stk. Bristol »Hercules XVI« ventilløse Stjerne-motorer.

Dens normale Fuldvægt er 27.240 kg; største Fuldvægt 28.150 kg; Tom-vægt 16.345 kg.

★

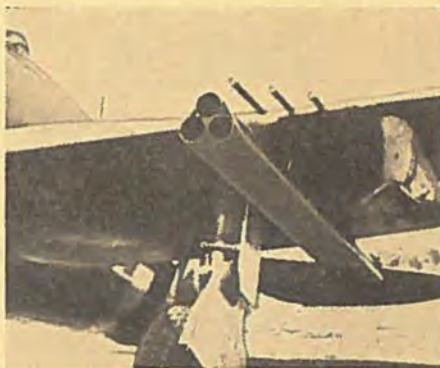
Flyvemaskinens Udvikling under den anden Verdenskrig

I Lighed med hvad Tilfældet var under Krigen 1914—1918, har den anden Verdenskrig ogsaa medført en betydelig teknisk Udvikling af Flyvemaskinen. I Løbet af 5½ Aar er dens Hastighed, Motorstyrke, Tophøjde, Stigeevne, Rækkevidde, Bevæbning, Lastevne m. m. gaaet meget stærkt frem.

Over 700 Kilometer i Timen.

Den moderne Jager flyver 700—725 km/T. Den officielle Hastighedsrekord for Flyvemaskiner blev ganske vist sat i April 1939 af den tyske Flyver Wendel, som opnaaede at flyve 755 km/T med en specielt udstyret Jager af Typen Me 109; men denne var ubevæbnet og kæmmet for alt unødvendig Last, der kunde hæmme Farten, og desuden var den udstyret med en Specialmotor, som blev ødelagt under den kortvarige Rekordflyvning. De militære Udgaver af Me 109 har aldrig været over 640 km/T.

Ved Krigens Udbrud laa de hurtigste Jagertyper paa omkring 525—550 km/T, medens de mellemstungete Bombere kom op paa ca. 425 km/T og de tunge 4-motorede Bombere paa ca. 400 km/T. Disse Hastigheder er blevet betydelig øget for de propeldrevne Flyvemaskiners Vedkommende, og de hurtigste Jagere kan nu flyve ca. 725 km/T, d. v. s. en Forøgelse i Løbet af Krigen paa ca. 50 pCt. De engelske Jagere »Spitfire XIV« og



Thunderbolt-Jageren har, foruden sin sædvanlige Bevæbning, ogsaa Raketprojektiler.

Hawker »Tempest« og den amerikanske »Mustang« ligger i Spidsen.

Reaktionsdrevne Jagere flyver over 800 Kilometer i Timen.

Men de reaktionsdrevne Jagere er endnu hurtigere end de propeldrevne. Den amerikanske Bell »Airacomet«, de engelske Gloster »Meteor« og en De Havilland-Jager, som endnu ikke har faaet Navn, samt de tyske Me 163, Me 262. Heinkel He 280 og en Junkerstype, der alle er

reaktionsdrevne, menes at have en største Hastighed med fuldt Krigsudstyr, der ligger omkring eller noget over 800 km/T. Udviklingen nærmer sig hurtigt de 1000 km/T, og Lydens Hastighed paa 1.224 km/T er passeret af det tyske V-Vaaben, V-2.

De mellemstungete (eller »lette«) Bombes Marchhastighed har den engelske »Mosquito« sat op til 650 km/T, medførende en Bombelast paa 1.800 kg. Amerikanerne paaastaar endda, at den nye A-26 »Invader« er endnu hurtigere. De 4-motorede Bombere er naaet op paa en største Hastighed paa over 550 km/T (»Det flyvende Slagskib« B-29), men de Trafikluftfartøjer, som er under Bygning til Fredslufttrafikken, skal efter hvad der meddeles fra Fabrikkerne, komme op paa Hastigheder over 600 km/T.

Motorer paa 3.000 HK.

Hastighedsforøgelsen er blevet opnaaet ved Anvendelse af bedre Brændstof og bedre Kompressorer, bedre aerodynamisk Udformning og forøget Planbelastning (mindre Planareal, mindre Luftmodstand). Motorydelsen var ved Krigens Udbrud paa maksimalt 1.000 HK pr. Motor; men nu findes der Flyvemotorer paa over 2.000 HK. — de engelske Napier »Sabre« (2.400 HK) og Rolls-Royce »Griffon« samt den amerikanske Wright

★

Hawker »Hurricane IID« har ryddet godt op blandt de mange Maal nede paa Jorden takket være sine to 40 mm Kanoner. Fjendens Kampvogne og andre Koreløjer havde det ikke godt, naar »Hurricane IID« var i Nærheden.

★



»Cyclone 18« m. fl. Den nyeste amerikanske Allison Motor udvikler 3.000 HK, men den er endnu ikke kommet i Brug. Og der er endnu kraftigere Motorer under Udvikling. Fremtidens Flyvemotor bliver maaske Gasturbinen med Ydelser paa 4.000 HK og derover.

Luftkamp i 15.000 Meters Højde.

Flyvemaskinens praktiske Tophøjde er ganske vist endnu ikke kommet over Verdensrekordens 17.083 m, som blev sat i 1938 af Italieneren Pezzi, men man maa i denne Forbindelse tage den betydelig større Hestekraftbelastning (Flyvevægt pr. Hestekraft) hos vore Dages moderne Krigsflyvemaskiner med i Betragtning. Ved Krigens Udbrud laa Krigsflyvemaskinens absolutte Tophøjde paa ca. 9.500 m; i Krigens Løb har der fundet en Luftkamp Sted i ca. 15.000 Meters Højde mellem en engelsk »Spitfire IX« og en tysk Junkers Ju 86 p.

De officielle Tophøjder ligger imellem 13.000 og 14.000 m.

Hvad Stigeevnen angaar, da laa »Spitfire II« i Spidsen, da Krigens udbrød. Dens Stigeevne fra Jorden var 635 m/Min, d. v. s. lidt over 10 m/Sek. Stigeevnen for de sidste nye, propeldrevne Jagere — »Spitfire IX og XIV« og »Tempest«, de amerikanske »Mustang«, »Thunderbolt« og den nye »Ascender« samt de tyske Me 109 og Fw 190 — ligger paa ca. 30 m/Sek, d. v. s. 1.800 m/Min.

Stigeevnen for de reaktionsdrevne Luftfartøjer er endnu større; man gælder paa 40 m/Sek, d. v. s. 2.400 m/Min.

Jagere har fløjet over Nordatlanten.

Den engelske Længderecord blev sat i 1938 af den enmotorede, engelske Vickers »Wellesley« Bomber, der ganske vist ingen Bombelast medførte, men til Gengæld var forsynet med ekstra Brændstofftanke. Den var paa 11.520 km. Den kunde slaas, hvad Dag det skulde være, hvis der bare var Tid til at tænke paa saadanne Bagateller som Verdensrekorder, for de fuldt udrustede Krigsflyvemaskiner, der nu eksisterer, kan tilbagelægge imponerende Strækninger. Det mest imponerende i denne Udvikling er Jagernes store Rækkevidde. I 1939 var Jagernes længste Flyvestrækning ca. 1.000 km; nu kan de flyve tre Gange saa langt ved Hjælp af afkastelige Ekstratanke under Krop eller Planer.

Jagere af Typen »Lightning« har ovenikøbet fløjet over det nordlige Atlanterhav. Bombeluftfartøjerne har i Krigens Løb forøget deres Rækkevidde fra ca. 2.000 km til over 6.000 km.

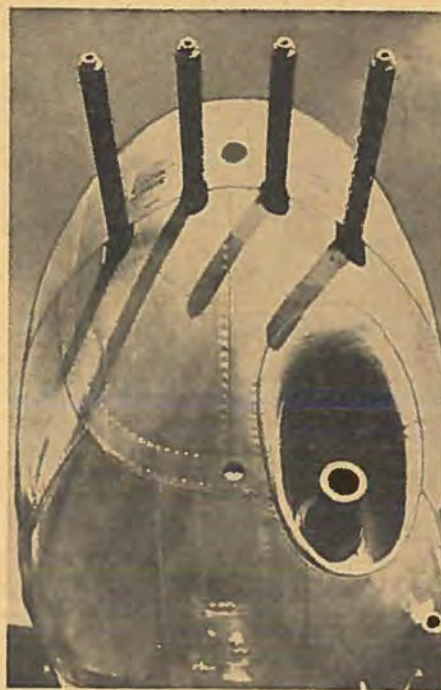
»Flyvende Slagskibe«.

Flyvemaskinebevæbningen har gennemgaaet en enorm Udvikling under Krigens. I 1939 var de engelske Jagere de bedst bevæbnede med deres 8 Stk. 7,7 mm Maskingeværer, og det var for en stor Del takket være de britiske Eksperters Forudseenhed paa dette Omraade, at »Slaget om Storbritanien« blev vundet i Efteraaret 1940. Bombeluftfartøjerne havde som Regel 3—5 bevægelige 7,9 mm Maskingeværer.

I Dag har de kraftigst bevæbnede Jagere 8 Stk. 12,7 mm tunge Maskingeværer eller 4 Stk. 20 mm Kanoner og desuden 8 Stk. 120 mm Raketprojektiler, d. v. s. samme Ildkraft som en let Krydser. De saakaldte Panserværnsflyvema-



De Havilland Mosquito.



Mitchell-Bomberen er, foruden den kraftige MG-Bevæbning i Næsen, udstyret med en 75 mm Kanon.

skiner er blevet udstyret med 2 Stk. 40 mm Kanoner (»Hurricane IID«) og de mellemstore Bombere er blevet hele flyvende Arsenaler. Det bedste Eksempel herpaa er den amerikanske »Mitchell«, som har en 75 mm Kanon og desuden 14 Stk. 12,7 mm Maskingeværer; en anden Version af »Mitchell« er bevæbnet med 18 Stk. 12,7 mm Maskingeværer, hvoraf de 14 skyder i Flugtreningen. En Særlig udgave af »Mosquito« er udstyret med en 57 mm Kanon.

I U.S.A. foretages der Forsøg med en 105 mm Flyvemaskinekanon, og der har ogsaa været Tale om baade 120 og 150 mm Kanoner.

10-Tons Bomber.

Ved Krigens Begyndelse kunde Bombeluftfartøjerne paa forholdsvis lange Strækninger medføre 2 Tons Bomber, men i Løbet af Krigens er deres Lasteevne blevet femdoblet ved Bygningen af »Superfæstningen« Douglas B-29 (Tokio-Bomberen). De engelske Bombere af »Lancaster«-Typer kan nu medføre en 10-Tons Bombe paa Strækningen England—Berlin. Jo længere Flyvestrækningen er, desto større Del af Bombelasten maa erstattes med Benzin.

Baade strategisk og taktisk har Flyvemaskinen gennemgaaet en vældig Udvikling under den anden Verdenskrig.

ved I. F.



Spitfire XII.

NYT fra hele Verden

Af Kaptajn John Foltmann.

Hawker Tempest V.

Jageren, som kunde ordne V-1.

HAWKER Tempest V, som er Englands nyeste propeldrevne Jager, ligner meget Hawker Typhoon i hele sin Konstruktion. Den har Typhoon'ens karakteristiske Forparti med de store Kølere under Motoren. Man har været meget omhyggelig med at give Planerne en glat Overflade, og dette i Forbindelse med en større Motor har givet den en større Hastighed. Motoren er en Napier Sabre IIB 24-cyl., H-Type vædskekolet, ventilløs Motor paa 2.400 HK. Den er udstyret med en lirebladet »Constant-Speed» Metalpropel af De Havillands Konstruktion. Tempests Rækkevidde er betydelig større end Typhoon'ens, ikke alene fordi den medfører mere Brændstof, men ogsaa fordi den har større Hastighed ved samme Hestekraftydelse. Som Jager regnes dens taktiske Rækkevidde at være ca. 800 km, og denne kan yderligere udvides ved Anvendelse af ekstra Brændstofftanke under Planerne. Disse Tanke, som er strømlinieformede, kan kastes under Flyvningen. Med Sabre IIB har Tempest V en største vandret Hastighed paa 696 km/T.

Tempest-Eskadrillerne har udrettet et meget stort Arbejde for R.A.F.; det var f. Eks. Tempest-Jagerne, som tog Kampen op med det tyske V-1 Vaaben i 1944. Tempest-Jagerne kunde løbe V-1'erne op, idet de havde et Fartoverskud paa ca. 80 km/T overfor de »flyvende Torpedoer».

I hele Døgnets 24 Timer, Uge efter Uge, patruljerede Tempest-Jagere fra en Flyverafdeling under Kommando af Wing Commander R. P. Beaumont over det sydlige England og Kanalen, og i Løbet af de tre Maaneder, hvor Angrebene havde naaet Højdepunktet, lykkedes det Afdelingens Flyvere at ødelægge over 600 af de farlige Projektiler. Beaumont selv fik Ram paa mange af de »flyvende Torpedoer». En anden af Flyverne i Beaumont's Afdeling nedskød over 60 »flyvende Torpedoer» under natlige Angreb.

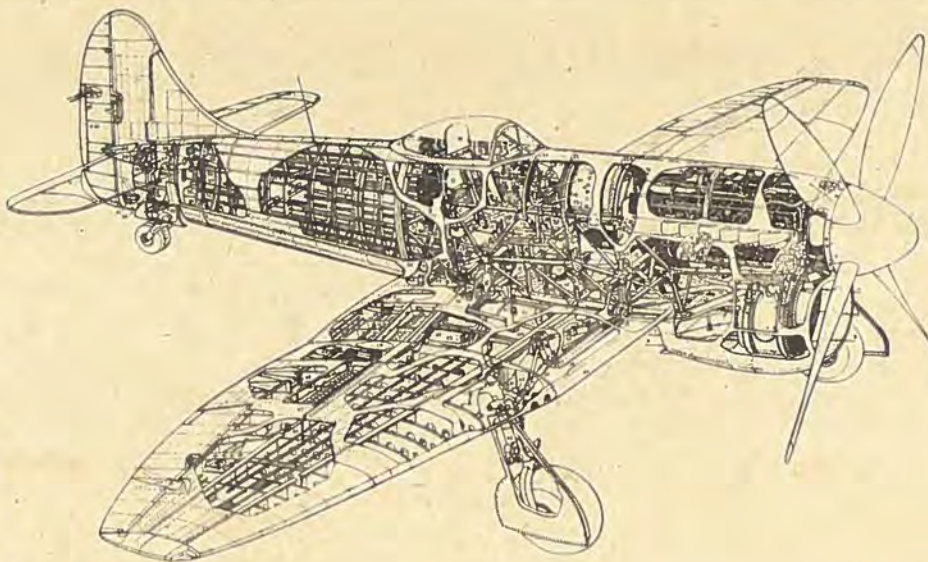
Med sin kraftige Bevæbning, sine overordentlig gode Flyve- og Manøvreegenskaber og sin store Hastighed er Tempest-Jageren en af Krigens bedste Produkter, og udstyret med Ekstratanke vil den ogsaa kunde gøre god Fyldest i Stil lehavskrigen.

Produktionen af Flyvemateriel i U.S.A.

Fra Juli 1940 og til Slutningen af 1944 er der blevet bygget 246.845 Flyvemaskiner i U.S.A. Deraf var 28.471 tunge Bombere.

Forsidebilledet:

Feltmarskal Montgomery hilser ved Ankomsten til Københavns Lufthavn paa den berømte engelske Jagerflyver Group-Captain Johnsson.



Teoretiske Flyvekursus.

I 14.000 Kommuneskoler i U.S.A. afholdes der for Tiden teoretiske Flyvekursus for Drengene og Piger.

10-Tons Bomben.

Den 14. Marts blev Jernbanebroen ved Bielefeld angrebet med Bomber, som vejede ca. 10 Tons (22.000 engelske Pund = 9.988 kg). De medførtes af specielt indrettede Lancaster-Bombere, der var udstyrede med forstærkede Ophængningsanordninger. Den største Bombelast, som en Lancaster tidligere havde medført, var ca. 7,15 Tons, men paa Grund af den betydelig kortere Distance fra Startbaserne bag Fronten paa Kontinentet til Maalet, var det muligt at øge Bombelasten.

10-Tons Bomben er 7,67 m lang og har en Diameter paa 1,17 m. Den frembringer et Sprængkrater paa ca. 60 m i Diameter.

Flyvemaskineindustrien i U.S.A. efter Krigen.

I vide Kredse, og navnlig blandt Arbejderne indenfor U.S.A.'s Flyvemaskineindustri, har man længe spekuleret over, hvordan det skulde gaa, naar Freden kom. Flyvemaskineindustrien har paa sin Side søgt at presse Myndighederne for Forhaandsoplysninger om, hvor store Summer Staten kunde tænke sig at ofre paa Fremstilling af Flyvemateriel. I en officiel Artikel, som berører disse Spørgsmaal, regnes der med, at den aarlige Værdi af Flyvemateriel, som skal fremstilles i de første fem Aar efter Krigen, vil blive 5 Milliarder 350 Millioner Kr. (en betydelig Formindselse af de nuværende 80 Milliarder Kr.). Beløbet vil antagelig blive fordelt saaledes:

Luftvaabnet	4.200 Mill. Kr.
Amerikanske Luftfartsselskaber til indenrigs Trafik	450 » »
do. til internat. Trafik ..	90 » »
Privatflyvemaskiner	420 » »
Eksport	190 » »
Ialt ..	5.350 Mill. Kr.

Ialt regner man med, at 350.000 Personer vil kunne beskæftiges indenfor Flyvemaskineindustrien, d.v.s. ca. 15 pCt. af det nuværende Antal.

HELIKOPTEREN EFTER KRIGEN

I det seneste Nummer af det amerikanske Tidsskrift Aviation er der offentliggjort Resultatet af en Undersøgelse med Hensyn til Mulighederne for at sælge Flyvemaskiner til Privatpersoner efter Krigen. Undersøgelserne er blevet foretaget af Parks Air College i Eas St. Louis, og i Rapporten siges bl. a.:

Medens 78.000 Amerikanere er villige til — og har Raad til — at betale ca. 15.000 Dollars for en Privatflyvemaskine, saasnart Lejlighed gives, er 119.000 parat til at købe en Helikopter. Yderligere 78.000 Personer har endnu ikke bestemt sig for hvad Slags Luftfartøj de vil købe.

I samme Tidsskrift findes en Artikel af Grover Loening, som er Formand i National Advisory Committee for Aeronautics' Helikopterkomité, og han mener, at Helikopteren efter Krigen vil blive anvendt i stor Udstrækning af Forretningsfolk og til Patruljetjeneste.

Nye Flyvepladser.

I U.S.A. er man fremkommet med Forslag om at bygge nye Flyvepladser i de første fem Aar efter Krigen til et samlet Beløb af 1 Milliard Dollars. Senatets Handelsudvalg har allerede foreslaaet, at Regeringen betaler de 500 Mill. Dollars, og at den anden Halvdel betales af de enkelte Stater i Fællesskab.



Flyvnings Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

Hvad gøres der for Flyvningens tekniske Personale

★
Der er truffet
Forberedelser
til Opret-
telse af en
Flyvemeka-
nikerskole
paa
Teknologisk
Institut.



FLYVMEKANIKER Mogens Mortensen bragte i sidste Nummer af FLYV en Artikel under ovenstaaende Overskrift. Allerede inden Bladet kom ud, erfarede vi, at Afdelingsingeniør E. G. Bildsøe ved Teknologisk Institut i København havde truffet en Del Forberedelser til Oprettelsen af en Flyvemekanikerskole i Tilknytning til Teknologisk Institut, og vi har bedt Ingeniøren fortælle nærmere herom.

Hvad har ført Dem ind paa Deres Planer? spørger vi Ingeniør Bildsøe.

Min Interesse for Flyvning stammer saamænd fra Sommeren 1916, da jeg som Ingeniør ved Hærens tekniske Korps blev knyttet til Flyvertropperne med Kaptajn Ussing som Chef. Foruden de mig paalagte tekniske Arbejder ved Bygning af 3 Maurice Farman Skolemaskiner tog jeg Del i Flyveruddannelsen og opnaaede det internationale Flyvercertifikat i 1917. Senere arbejdede jeg 2 Aar i Amerika, bl. a. hos Curtis Motor- & Aeroplane Comp. i Buffalo. Dette i Forbindelse med min mangeaarige Ledelse af Teknologisk Instituts Smede- og Maskinafdeling forklarer, at jeg længe har haft min Opmærksomhed henvendt paa Flyvemekanikeruddannelsen; men først nu ser det ud, som om de

økonomiske Betingelser for Gennemførelsen af en systematisk Undervisning er til Stede.

Er det Deres Tanke, at Skolen skal knyttes til Teknologisk Institut?

Ja — skal Eleverne opnaa en Uddannelse, der ikke blot omfatter en Mængde abstrakt Lærdom om Flyvemaskiner og Flyvemotorer, men ogsaa gode praktiske Færdigheder, maa en Del af Undervisningen bestaa i Øvelser i Motorværksted og Montagehal.

Efter mine Erfaringer med Undervisning af Maskinarbejdere, Automobilmekanikere og Værkstedsfunktionærer tør vi ikke dimittere Mekanikere fra en Flyvemekanikerskole, uden at vi først har Sikkerhed for, at de haandværksmæssige Færdigheder er helt i Orden. Dette kræver kostbare Værksteder og Laboratorier; men da Teknologisk Institut i Forvejen baade har dygtige Faglærere og raader over velegnede Værksteder og Laboratorier, mener jeg, at Institutet har de bedste Forudsætninger for at kunne gennemføre Opgaven. Selvfølgelig maa der engageres særlige Lærerkrafter til den specielle flyvetechniske Undervisning, ligesom der maa indrettes særskilte Værksteder og anskaffes en Del Materiel.

Kan der siges noget om Programmet for Undervisningen?

Nogen Vedtagelse foreligger naturligvis endnu ikke, men i store Træk kan jeg oplyse, at Skolen tænkes delt i 2 forskellige Afdelinger, nemlig en Grundskole og en Efterskole. Førstnævnte har til Formaal at give Maskinarbejdere og Mekanikere Kendskab til Konstruktion og Virkemaade af almindelige civile Luftfartøjer samt at undervise i de almindeligste Arbejder, der anvendes ved Bygning, Reparation og Eftersyn af Luftfartøjsmateriel. Grundskolen vil — drevet som Dagskole — faa en Varighed paa ca. 18 Uger og afsluttes med en Prøve.

Efterskolen har til Formaal at give Mekanikere, som har gennemgaaet Grund-

skolen eller en af de militære Flyvemekanikerskoler, en forberedende Undervisning til den af Statens Luftfartstilsyn anordnede Eksamen for autoriserede Flyvemekanikere, Kontrolmekanikere og Værkstedskontrollanter. Denne Skole vil strække sig over ca. 16 Uger og afsluttes med den omtalte Eksamen. Af Hensyn til de Mekanikere, der ikke kan afse Tid og Penge til at tage Undervisningen paa Dagskolen, haaber vi ligeledes at kunne gennemføre en Aftenskole, der saa selvfølgelig maa strække sig over betydelig længere Tid.

Ved det forberedende Arbejde har vi raadført os baade med Luftfartsingeniør Eskildsen ved Statens Luftfartstilsyn og Det Danske Luftfartsselskab. Begge Steder ser man med største Velvilje paa Sagen og har ydet værdifulde Raad og Vejledning. Vi haaber nu blot, at man fra det Offentlige vil kunne støtte Planen, saaledes at den har Mulighed for at blive omsat i Handling.



Aktieselskabet
SKARREHAGE MOLERVÆRK

Nykøbing Mors
Telefon 109

★

Kontoret i København
H. C. Ørstedesvej 28 C - V
Telf. Central 11.593



Interiør fra Teknologisk Instituts Smede- og Maskinafdeling.

DANSK AERO

Reparation og Bygning
af
Svæveplaner
samt
Salg af Byggemateriel

Christoffers
Allé 81—83
Søborg

Tlf. Bagsværd
509

Motorflyveklubberne under Besættelsen

SOM det allerede er sagt mange Gange før, har Danmarks Motorflyveklubber gennemgaaet en forunderlig Udvikling gennem Besættelsens strenge Aar. Netop som den private Flyvning var begyndt at komme godt i Gang i Sommeren 1938, og Klubber skød frem over hele Landet med det Resultat, at Antallet af Civilflyvere femdobledes paa et Aar, satte først Krigsudbruddet i September 1939 en foreløbig og Besættelsen den 9. April 1940 en endelig Stopper for al privat Flyvning med Motor.

Da man var kommet sig af den første Bedøvelse efter Slaget den 9. April, besluttede man at af forsøge at holde sammen paa det, der allerede var skabt, og i Efteraaret 1940 begyndte de teoretiske Kurser, der har holdt hele Motorflyvesagen oppe under Krigen. Ideen til disse Kurser kom fra Nordisk Lufttrafik Flyvelærer Thorkil Petersen, og det første Kursus blev til i Samarbejde mellem SPORTSFLYVEKLUBBEN, SKANDINAVISK AERO INDUSTRI og BERLINGSKE TIDENDE under »DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB«s Protektion. Naar dette og de mange efterfølgende Kurser, der har været afholdt over hele Landet, blev en saa stor Succes, skyldes det ikke mindst de fortrinlige Lærere, der stillede sig til Disposition under Overflyveleder Sv. Aa. Dalbros kyndige Ledelse. De teoretiske Kurser har ikke alene betydet, at de »gamle« Klubber har haft noget at samle sine

Medlemmer om, men ogsaa en voldsom Tilgang af nye Medlemmer samt Oprettelsen af mange nye Klubber Landet over. Ogsaa forskellige Korrespondancekurser blev oprettet og var med til at skabe forøget Interesse om Flyvesagen.

Under Krigen er Motorflyveklubberne blevet samlede, først i en selvstændig Sportsflyverunion og senere i Dansk Motorflyver Union tilsluttet »Det kongelige danske aeronautiske Selskab«. I den seneste Tid er der stillet Forslag om en endnu snævrere Samling af alle Flyveklubber saaledes, at hver By skal have en Flyveklub, der omfatter alle Former for Flyvning: Model-, Svæve- og Motorflyvning og direkte tilsluttes D.K.D.A.S., saaledes som Udviklingen har medført det i Sverrig og Schweiz.

Praktisk Motorflyvning har som sagt været umulig i over fem Aar, men en Del Motorflyvere og nye Medlemmer af Motorflyveklubberne har paa egen Haand kastet sig over Svæveflyvningen, som i begrænset Omfang har været mulig paa Sjælland og Falster. Paa den Maade har disse Medlemmer faaet vedligeholdt deres Flyvetræning, og de nye Medlemmer har faaet et værdifuldt første Kendskab til Flyvning, rent bortset fra den fine Sport Svæveflyvning er i sig selv. Om nogen Indsats fra Motorflyveklubberne har der dog i det store og hele ikke været Tale.

Et for den fremtidige Flyvning meget vigtigt Spørgsmaal, Flyvepladser, har været Genstand for megen Interesse, og i en

lang Række Byer er der udarbejdet Planer for Anlæg af en Flyveplads. Selve Arbejdet paa disse Pladser kan naturligvis først begyndes om nogen Tid. Motorflyvningen maa derfor, selvom Benzin hurtigt kommer frem og frigives til Privatflyvning, sikkert blive stærkt begrænset endnu et godt Sykke Tid fremover, hvor man da ikke kan benytte de af Tyskerne anlagte Pladser.

Skandinavisk Aero Industri har under Besættelsen sat en Produktion af en ny Privatflyvemaskine K.Z.III i Gang. Denne Maskine vil utvivlsomt vise sig at være den helt rigtige Klubmaskine. SPORTSFLYVEKLUBBEN har da ogsaa straks sikret sig ikke mindre end 4 af disse Maskiner til Levering, saa snart Flyvning kan genoptages, og vil saaledes have første Klasses Materiel til sine mange Medlemmer. Mange af de vordende Motorflyvere har under Besættelsetiden sparet sammen til deres Certifikat, og det er naturligt, naar man har bestemt, at disse som de første vil faa Lejlighed til at begynde deres Uddannelse, fordi de i Forvejen helt eller delvis har betalt herfor.

Danmarks Privat- og Sportsflyvning var langt bag efter de fleste andre Lande før Krigen, og da der heller ikke er blevet uddannet Militærflyvere her hjemme under Krigen, har vi meget at indhente, men »Flyvesagen« er blevet anerkendt gennem Klubbernes Arbejde som en Sag af virkelig Betydning for Landet, og Landets Klubber har vokset sig store og stærke, saaledes at de vil være i Stand til at tage de store Opgaver op, som Fremtiden kræver løst og som falder indenfor deres Omraade. »P. 402«

DET LIGGER I LUFTEN

FLYVEREN CLAUSON KAAS UNDERVISER DEM PERSONLIG!



★ Vi staar paa Tærskelen til en ny Tid — Flyvemaskinens Aarhundrede — med Chancer, som aldrig før, for alle, der holder sig klar, parat til at være med! Krigen gav Flyveteknikken det store Opsving. Himmelrummet er blevet et stort og åbent rum. Tusinder af nye Flyvemaskinfabrikker slaa om til Masseproduktion i Fredens Tjeneste. Passager-, Fragt- og Privatflyvning vil antage Dimensioner, som ingen havde drømt om. . . . Vær med i alt dette! Der er Penge at tjene! Dygtiggør Dem nu til en af de mange, mange Livsstillinger, der her snart viser sig! Dansk Flyve-Tekniks flyveteoretiske Brevkursus er Nøglen til den Viden, der først og fremmest vil blive fordret. . . . Send Kuponen straks og modtag gratis og uden Forbindende vor store, illustrerede Brochure, der fortæller alt om dette enestaaende og aktuelle Kursus!

met er besejret med næsten 100% Flyvesikkerhed. Før De maaske aner det, vil Tusinder af nye Flyvemaskinfabrikker slaa om til Masseproduktion i Fredens Tjeneste. Passager-, Fragt- og Privatflyvning vil antage Dimensioner, som ingen havde drømt om. . . . Vær med i alt dette! Der er Penge at tjene! Dygtiggør Dem nu til en af de mange, mange Livsstillinger, der her snart viser sig! Dansk Flyve-Tekniks flyveteoretiske Brevkursus er Nøglen til den Viden, der først og fremmest vil blive fordret. . . . Send Kuponen straks og modtag gratis og uden Forbindende vor store, illustrerede Brochure, der fortæller alt om dette enestaaende og aktuelle Kursus!

★

Sæt Dem grundigt ind i Flyvningens Teori — det kan skabe helt nye Fremtidsmuligheder for Dem. Send Kuponen ind i Dag.

★

A/s Dansk Flyve-Teknik
Vodroffsvej 49
København V.

KUPON

Send mig gratis og portofrit samt uden Forbindende af nogen Art Brochuren »Det ligger i Luften«.

Navn _____
Stilling _____
Adresse _____
By _____ Flyv _____

Reserveret Postvæsenet

A/s Dansk Flyve-Teknik

Vodroffsvej 49
København V.

Kan ufrankeret nedlægges i Postbrevkasserne

157

Klip efter Pilene til Bladets Kant



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt aabent daglig Kl 15.30
—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt dag-
lig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S.
Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte.
Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S.
Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlese.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68^a O.G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Formand: Murermester H. A. Ehlers, S. Sta-
tionsvej 36, Slagelse, Tlf. Slagelse 354.
Sekreter: Propagandachef Max Westphall,
Vesterbrogade 1, Kbh. V. Tlf. Central 8800.
Kasserer: Værkfører K. Videbæk Kjeldfort, Ve-
sterbrog. 36, Kbh. V. Tlf. Eva 3912. Postkt. 25521.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen, Kabelejevej 21,
Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekreter: Ove Hansson, Olesvej 21, Holte.
Telf. Frederiksdal 6169.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

Søndag den 10. Juni mødes vi Kl. 12,00
paa Lundtofte Flyveplads. (S-Tog til
Lyngby — Cycle via Kgs. Lyngby).

Vi er der sammen med Sportsflyve-
klubben, flere Svæveflyveklubber og Mo-
delflyveklubber og faar saaledes rig Lej-
lighed til at se Svæve- og Modelflyvning
i Praksis.

Vi paatænker en Konkurrence (tag
Papir og Blyant med) og Vinderen har
store Chancer for en Svæveflyvetur (i
dobbeltstyret Svæveplan).

I maa have skriftlig Tilladelse med fra
jeres Forældre, saafremt I vil gøre jer
Haab om Flyveturen.

Medlemskort, en Kammerat samt Fro-
kostpakke medbringes.

Hjemtur fastsat til Kl. ca. 16,00.

A. J. K.
Ledelsen.

DANSK MODELFLYVER UNION med-
deler, at det endnu ikke har været mu-
ligt at fastsætte, hvor og hvornaar Dan-
marksmesterskabet i Flyvning med Svæ-
vemodeller kan afholdes. Klubberne vil
dog snarest modtage Meddelelse om Tid
og Sted for Afholdelsen.

Danske Flyvere har ekskluderet 10 Medlemmer.

Den 29. Januar 1943 vedtog Bestyrel-
sen i Foreningen Danske Flyvere,
saa snart det kunde lade sig gøre, at
ekskludere de Medlemmer, som under
Besættelsen havde vist unational Optræ-
den. I Henhold hertil ekskluderedes føl-
gende Medlemmer:

Phv. Feltværkmester Peter Nielsen,
Kaptajn E. K. S. Lærum, Kaptajn A. T.
Harild, Løjtnant O. C. Terp, Løjtnant
P. Horn, Direktør F. Duus, Direktør
Hans Schæfer, Direktør C. Bohnstedt-
Petersen, Fabrikant Henry Erlind og
Direktør Viggo Fehr.

Sportsflyveklubbens Bestyrelse var for-
nylig samlet og havde den Glæde at hilse
Kaptajnløjtnant K. Ramberg velkommen
tilbage fra London, hvor Kaptajnløjtnan-
ten har gjort Tjeneste i Royal Airforce.
Det var interessant at høre Enkeltheder
fra den spændende Tid, Kaptajnløjtnan-
ten har oplevet i det fremmede.

Formanden, Landsretssagfører Børge
Moltke-Leth holdt en kort Tale og bød
Kaptajnløjtnanten velkommen paa den
tilstedeværende Bestyrelses Vegne og ud-
trykte Haabet om, at Kaptajn Michael
Hansen og Ing. Beckmann ogsaa snart
maatte komme hjem i god Behold og
slutte sig til Kredsen.

Kaptajnløjtnant Ramberg udtalte i
smukke Vendinger den Glæde, Danskerne
i London havde følt ved den danske
Hjemmefronts Arbejde, og at Tankerne
havde fulgt os i den svære Tid. Det var
festligt og højtideligt. Ved et Glas Vin
hilste Bestyrelsen derefter paa hinanden,
og man gik over til Dagsordenen.

Sportsflyveklubbens Bestyrelse om-
gaas med Planer om at henlægge Afslut-
nings-Højtideligheden for »Teorikursus
1945« til Lundtofte Flyveplads.

Tanken er at foranstalte en festlig
Sammenkomst Søndag d. 10. Juni, og
der vil udgaa Meddelelse herom til
Sportsflyveklubbens Medlemmer. Hvert
Medlem skulde medbringe Frokost, og
Hangarerne vil blive indrettet til Frokost-
spisning, Taler o. l. — Klubben serverer
Øl og Snaps. Desuden vil der være for-
skellige Demonstrationer, og muligvis —
hvis det kan lade sig indrette — Adgang
gennem Lodtrækning til en Svæveflyvetur
med Fører.

Da der næppe kan blive Plads til mere
end et Par Hundrede Deltagere til Sam-
menkomsten, maa Deltager-Listerne af-
sluttes, naar et saadant Antal har meldt
sig, efter at Meddelelse er udsendt.

Aeronautisk Juniorklubs maanedlige
Udflugt paaregnes at finde Sted samme
Dag til Lundtofte.

Det blev samtidig drøftet at træffe vis-
se Foranstaltninger for at sikre Opspar-
erne, der har mindst Kr. 250,00 i Op-
sparing, Forrettighed til Certifikat-Op-
naaelse. Herom vil nærmere Meddelelse
tilgaa Medlemmerne.



Odense Modelflyve-Klubs 10 Aars Jubilæum.

I Anledning af, at Odense Modelflyve-
Klub Lørdag den 7. April havde be-
staaet i 10 Aar, holdt Klubben denne Af-
ten en Stiftelsesfest i Lokalerne, Dron-
ningensgade 38.

Klubbens Medstifter og Æresmedlem,
Johannes Thinesen, causerede over Klub-
bens korte, men begivenhedsrige Histo-
rie. O.M.F. var som bekendt den første
danske »rene« Modelflyveklub, og fra
den udviklede dansk Modelflyvning sig,
idet Sammenslutningen af Landets Mo-
delflyveklubber i Dansk Modelflyver For-
bund skete paa O.M.F.'s Initiativ. Klub-
bens Formand, Aage Høst-Aaris, talte om
Fremtiden, og til Slut blev DANSK MO-
DELFLYVER UNION's nye Propaganda-
film fremvist.

I Anledning af Jubilæet afholdt Klub-
ben i Dagene 11.—17. April en Udstilling
i Kunststudstillingsbygningen i Odense.
Denne blev en Succes trods de vanskelige
Tider. Ialt var der 1720 betalende Gæster.
Udstillet var ca. 125 Modeller, henholds-
vis Svæve-, Gummimotor-, Benzin- og
Dieselmotormodeller, samt en Del Skala-
modeller af civile og militære Flyvemaski-
ner.

Der deltog 9 udenbys Klubber: Avia-
tors Modelflyvere, Aalborg — MF »Con-
dor«, Helsingør — MF »Cumulus«, Holte
— Esbjerg MF — Hammelev MF — Ny-
borg MF — MF »Swift«, Viborg — MF
»Svalen«, Ringe, og Vejle Flyveklubs
Modelflyvere. Udstillingen sluttede med Ud-
deling af Præmier, der fordeltes saaledes:

Gruppe 1, Ubeklædte Svævemodeller.

1. Pr. Aage Høst-Aaris, O.M.F.
2. Pr. Arne Sparre, MF »Condor«.

Gruppe 2, Ubeklædte Motormodeller.

1. Pr. Oscar Vang, O.M.F.

Gruppe 3, Beklædte Svævemodeller.

1. Pr. Aage Høst-Aaris, O.M.F.
2. Pr. Tage Hansen, Nyborg MF.

Gruppe 4, Beklædte Motormodeller

1. Pr. Aage Høst-Aaris, O.M.F.
2. Pr. Arne Sparre, MF »Condor«.

Gruppe 5, Monterede Brændstofmodeller.

1. Pr. Rasmus Døssing Jensen,
MF »Swift«, Viborg.
2. Pr. K. E. Rasmussen, O.M.F.

Gruppe 6, Opbyggede Skalamodeller.

- 1., 2. og 3. Pr. A. C. Andersen, O.M.F.

Gruppe 7, Massive Skalamodeller.

1. Pr. Uffe Darket, Aviators Modelfl.
2. Pr. Carl Høst-Aaris, O.M.F.

Gruppe 8, Diverse Modeller.

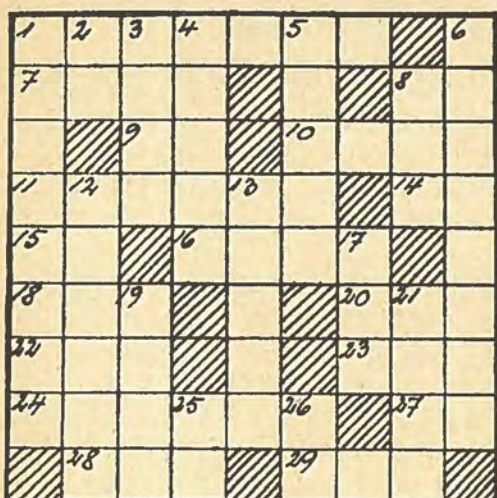
1. Pr. A. C. Andersen, O.M.F.
2. Pr. Carl Høst-Aaris, O.M.F.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Elvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
30 Øre pr. mm i alm. Spaltebredde.

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

For Juni Maanedes Krydsordsopgave udsætter vi som 1. Præmie: Dansk Flyvnings Historie og 2. Præmie: Lommebog for Flyvning 1945.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mkr. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige Løsninger i Maj er udtrukket som Vinder:

- 1) Karen Emborg, Ungarnsg. 29, 4. th. S.
- 2) Jan. Danielsen, Svingelsvej 11, Nakskov.

Løsning til Nr. 5.

Løsning:

Vandret:

2 Propel. 6 Vare. 8 As. 10 Etaper.
11 Fe. 12 L.S. 13 Igen. 15 Due. 17
Suez. 18 S.R. 19 NA. 21 Fri. 22 Gi-
raf. 24 No. 26 Anker. 28 Pilot.

Lodret:

1 Svendsen. 2 Præle. 3 Reys. 4 Pa-
ris. 5 Es. 7 At. 9 Benzin. 11 Feer.
14 Guffe. 16 Ur. 19 Nial. 20 Arno. 23
Akt. 25 Op. 27 Ry.

Forklaring:

Vandret:

1 Atlanterhavsflyver. 7 Resonnans. 8
Taabe. 9 Maalforkortelse. 10 Dansk
Sagnkonge. 11 Kort. 14 Kemisk Tegn.
15 Oldtidsgud. 16 Ørkenstation. 18 Be-
holder. 20 Stof. 22 Tidsrum. 23 By.
24 Opførte. 27 Forstavelse. 28 Patte-
dyr. 29 Længdemaal.

Lodret:

1 Skrap Helbredelsesmetode. 2 Dansk
Foretagende. 3 Biord. 4 Klassisk Fi-
gur. 5 Stedord. 6 Vingeflåde. 8 Profes-
sion. 12 Fugle. 13 Redningsmateriel. 17
Tysk Flod. 19 Skaldyr. 21 Stenart. 25
Maalfork. 26 Dug.

„KRATMO“ 10 Benzlmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.

Arbejdstegninger til „Kratmo“ 4.
Uforarbejdede Dele til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.
Færd. Tændspoler - Stempelpinge - Propeller.
Alle Dele til omgående Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701-3709

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Til vore Abonnenter paa FLYG

Abonnement paa FLYG kan nu atter modtages, og vi beder alle, der maatte ønske at abonnere paa Bladet, om at indsende Bestilling, saafremt det ikke allerede er sket, Ogsaa Levering af de siden Standsningen i Juli 1944 udkomne Numre. Udkommer hver 14. Dag.

Pris pr. Nummer 75 Øre.
Halvaar 8.50 Kr.
+ Porto.

Nu har vi de engelske, amerikanske og svenske Flyvetidskrifter igen!

Pr. Luftpost har vi modtaget et Antal Eksemplarer af nedenstaaende Blade af Aargang 1944, forskellige Numre, som vi kan tilbyde FLYV's Læsere til følgende Priser:

FLIGHT	pr. Hft. Kr. 3.85
AEROPLANE	3.85
FLYING	6.85
MODEL AIRPLANE	
NEWS	4.85
AERONAUTICS	7.50
AIR NEWS	3.85

Abonnement paa disse og øvrige Flyvetidskrifter modtages nu og ekspederes paa hurtigste Maade gennem vore direkte Udlandsforbindelser.

Hobby Boken 1945

udkommer i Juli Maaned.
Bestilling modtages til Levering paa Udgivelsesdagen.

FLYV's FORLAG EJVIND CHRISTENSEN

(Udenlandsk Afdeling)

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

1 mm og 1,2 mm Krydsfiner købes

ligeledes svær og mellemsvær Japanpapir samt Moll og Dope, Partistørrelse underordnet. Send os Tilbud, vi mangler disse Ting og betaler gode Priser.

Odense Model-Flyveklub, Pagestræde 12, Odense.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Succæsmodeller?

— saa



— sagde De

SVÆVEFLYVNING

eller

MODELBYGGESÆT?

selvfølgelig købes det i

Udendørs Udstyr 1/5

Vandkunsten C. 7616 - 17

Vi har alle Modeller

Skriv efter Prisliste eller se ind til os

Uregelmæssighed i Bladets Ekspedition bedes altid reklameret hos Postvæsenet. Hjælper dette ikke bedes Ekspeditionen underrettet.

Drejer det sig om

TRANSPORTER

i Udland eller Indland?

Spørg

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, København K.

Tlf. Central 16488 . Tlgr.adr. Dantransport

Befragtning

International Spedition

Forsikring af enhver Art

BØGER OM FLYVNING

Segelflyghandboken, indb. Kr. 17.00.

Svensk Oversættelse af Wolf-Hirths bekendte Haandbog for Svæveflyvere.

J. Foltmann, Hvordan flyver man? Kr. 6.75, indb. 12.75. En populær og let forstaaelig Bog med mange Illustrationer, der giver Forklaring paa Flyvemaskinens Virkemidler og Instrumenter. Stort Format.

K. Flønsted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4.75. Instruktion i Modellflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvmodeller.

Hans Ostellus, Det moderne Luftvaaben (I), Kr. 5.85. Beskrivelse og Illustration af Krigens Flyvemaskiner.

Hans Ostellus, Kendte Flyvemaskinetyper, II, Kr. 5.85.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8.50.

Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

Svæveflyvning: Red. af H. Wolff og S. A. Dalbro. Kr. 5.85. Tilrettelagt paa en let tilgængelig Maade, som gør Bogen lige velegnet til Selvstudium og Undervisning.

Robert A. Winston, Styrflyver, Kr. 4.75.

En amerikansk Flyers spændende og livligt fortalte Beretning om Uddannelsen i Amerika.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger om Flyvning ekspederes.

KUPON

TIL FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig:

Navn:

Adresse:

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.



TØR-ELEMENT

VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE

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)

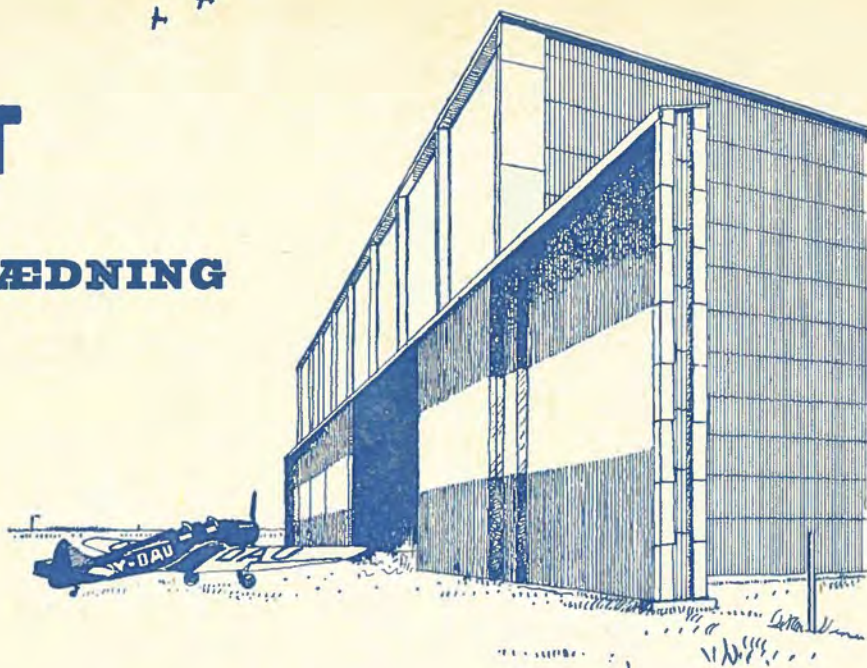
PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

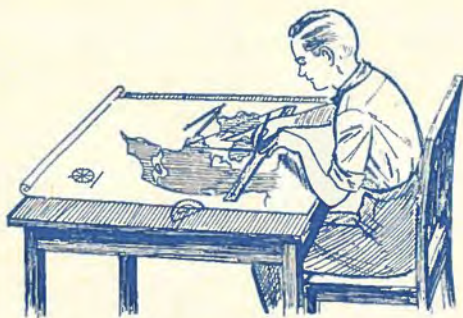
CEMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF:

DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG - SALGSKONTOR: OTTILIAVEJ 18, KØBENHAVN VALBY. *CENTRAL 3785



EN FLYVER BLIVER TIL - VI.

Teorikursus —.

Før han kunde faa Certifikatet, maatte han lære en Masse Teori; selv om han kendte noget af det i Forvejen, var der en Del nyt Stof, som han tidligere var gaaet uden om, og nu skulde det jo læres altsammen, saa der var nok at tage fat paa.

Hurtigt blev han klar over, at Selvstudium ikke slog til, og han meldte sig da til det Teorikursus, som Flyveklubben havde oprettet.

Her fik han under kyndig Vejledning gennemgaaet hele Stoffet med »Saa flyver vi — « som Grundlag: Aeroplanlære, Motorlære, Instrumenter, Flyvemaskinens Pasning og Vedligeholdelse, Luftnavigation, Meteorologi, Praktisk Flyvekørelse, Blindflyvning samt Love og Bestemmelser.

Gennemgangen blev suppleret dels med interessante Eksempler fra Lærernes egne Flyvninger, dels med Opgaver i de forskellige Afsnit; særligt for Navigationens Vedkommende var det af stor Værdi at gennemarbejde de stillede Opgaver, for det var jo noget, der direkte skulde bruges ved Flyvninger ud over Landet, og yder-

ligere var det noget, som hidtil havde været et ukendt Omraade for ham.

Arbejdet med Transportør, Trekant, Lineal og Passer var spændende, men man skulde passe vældigt paa for ikke at flyve galt; dog — Ovelse gør Meister, snart var den teoretiske Prøve bestaaet, og da han ind imellem havde faaet de faa manglende Flyvetimer og faaet Attest fra Lærerne for, at hans Helbred var i Orden, var han endelig klar til at aflægge den sidste afgørende Prøve i praktisk Flyvning.



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 7

1945 - 18. Aarg.
PRIS 50 ØRE





KZ III

— den nye danske Privatflyvemaskine **KZ III** fremstilles nu i Serie for Hjemmemarkedet og til Eksport —.

KZ III er en Ønskemaskine — en Luftens Folkevogn — for Flyveklubber og Privatflyvere. Den er absolut sikker, let at flyve og robust. Den har komfortabel, lukket Kabine for to Personer side-by-side. Den er billig i Anskaffelse, Drift og Vedligeholdelse.

Forudbestillinger modtages —
De bør i Tide sikre Dem et Leveringsnummer!

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

SALGSKONTOR FOR KZ-AERO A/S

TELEFON CENTRAL 7361 VESTERGADE 26 . KØBENHAVN K. TLGR.-ADR.: SCANDAERO



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 7

Juli 1945

18. Aargang

Hvornaar - ?

BLANDT alle danske Motorflyvere er det staaende Spørgsmaal: Hvornaar kommer vi paa Vingerne igen? Hvornaar faar vi Maskiner? Hvornaar faar vi Benzin? Og hvor faar vi Lov til at flyve? Det er naturligt, at Trangen til at se fremad mod Ønskers Maal vokser stærkest umiddelbart efter, at Besættelsens Aag er løftet fra vore Skuldre, det er ogsaa naturligt, at man helst vil lade alt det ligge bagude, der staar som et ondt Mareridt for de fleste af os og hellere vil tænke paa den Fremtid, der skulde indebære Muligheder for en mere normal Tilværelse. Men vi maa ikke glemme, at de samme Ønsker og Forhaabninger behersker Alverdens Folk i dette Øjeblik. Store Problemer staar imidlertid til Løsning, før disse Maal bliver naaet. Det har man mærket i denne Tid, hvor der fra dansk Side er udfoldet stærke Bestræbelser for at faa Gang i bare den mest nødvendige Del af Rute-flyvningen. Valutaproblemer, Handelsaftaler og nationale Forhold spiller ogsaa ind. Forleden fandt man ud af, at engelske Flyvemotorfabriker vilde kunne levere de første Motorer til danske Privatmaskiner allerede i Løbet af Juli, men kan der skaffes Valutabevillinger? Og vil Handelsaftalernes Benzinprogram være omfattende nok til ogsaa at omfatte en Del af den private Flyvning? Det er de Spørgsmaal, der ligger for i Øjeblikket, og som skal finde deres Afklaring før den nuværende Situation ændres. Optimismen blandt danske Motorflyvere bør ikke kues ned. Troen paa, at det kommende Aar vil bringe Luft under dansk Privatflyvnings Vinger bør holdes i Hævd ogsaa af Hensyn til den utaalmodige Ungdom, der entusiastisk har sluttet sig til Flyvningens Ide.

FLYV.

En Samtale med Oberst Robert Harris

fra 8. amerikanske Luftstyrke

Det værste ved Tysklands-Bombningerne var at holde Formationerne

Af Povl Westphall



Den øverste amerikanske Flyveofficer i Danmark, Oberst Robert Harris, som er knyttet til SHAEFs Mission.

DET amerikanske Luftvaabens mest fremtrædende Officer i Danmark er den 29aarige Colonel Robert Harris, som er knyttet til S.H.A.E.F.s Mission.

Colonel Harris har været Chef for en Liberator-Group, han tilhører den kraftige og robuste Type Mænd, som ser ud til at glæde sig over Tilværelsen og tage Begivenhederne i den Rækkefølge, de melder sig. Han er gift og har sit Hjemovre i Santa Antonio i Texas. Der sidder hans Hustru og 2 Børn og venter paa, at han snart skal komme hjem igen. Colonel Robert Harris tilhører 8. ameri-

kanske Luftstyrke, som har haft til Op-gave at rette Dagangrebene paa de tyske Krigsmaal. Han er dekoreret med Distinguished Flying Cross, Bronze-Stjernen og Air Medal.

— Vi startede i Februar 1944, og vi havde i Løbet af 150 Dage ialt 100 Raids. Jeg havde Ledelsen over en Gruppe paa 36 Liberators. Vi var med paa det første amerikanske Angreb paa Berlin i April 1944.

— Og De slap heldigt fra det?

— Ja, mere end heldigt. Jeg er aldrig blevet saaret, og ingen af Mandskabet i mit Ship (de allierede Flyvere kalder al-

tid deres Maskiner for Ship) gik tabt. Det var selvfølgelig fantastisk »good Luck« ...men Nerver har vi haft paa disse Ture, de var mere anspændende, end de fleste maaske tror, ikke blot dette at se sine Kamrater blive skudt ned, men ogsaa det at gennemføre selve Angrebet satte store Krav til hver enkelt Mand. I Begyndelsen mistede vi desværre mange over Tyskland, vi saa det blev lyst i vore Formationer og Luftskytset var haardt ved os. Mit Held er vist meget sjældent. Det var uhyre spændende, Rutine blev disse Bombetogter aldrig, dertil stod for meget paa Spil. Nerverne var tit paa Højkant, naar vi nærmede os Maalet. Det vigtigste for os var at holde vor Formation, som var bygget op efter en bestemt Taktik, som defensiv Formation, saaledes at de tyske Jagere havde vanskeligere ved at gaa til Angreb. Naar vi startede 40 Grupper Bombemaskiner paa et Togt mod et Maal et eller andet Sted i Tyskland, var Bombemaskinernes Strøm 100 miles lang, det varede ca. 2 Timer, før vi naaede at faa bygget vor Formation op. Det værste ved Angrebet var faktisk at faa skabt Formationen over England. Det krævede stor Koncentration. Maskinerne laa meget tæt, de var faktisk som et flyvende Tag, der var kun nogle faa Meter mellem hver Maskines Vingespids. Det gjaldt om at gøre Formationen saa kompakt som muligt, det gavne os, naar Tyskerne gik til Angreb. Naar vi f. Eks. startede med 1200 Bombemaskiner fra England, havde vi 800 Jagere med os. Jagerne fulgte 40 Minutter ad Gangen, saa maatte de vende om, og mens vi fløj mod Maalet, kom nye Jagerstyrker og viftede de Tyskere væk, der prøvede at følge os....

— De gik da ikke ud paa nye Togter hver Dag?

— Nej, det var udelukket. En Besætning paa en Bombemaskine kunde ikke holde til mere end en Tur hver 3. Dag eller 4. Dag, alt som Forholdene gjorde det paakrævet. Husk paa, saadan en Tysklandsflyvning var det samme, som 10 Timers haardt Arbejde i en Fabrik, der stilledes store Krav til Fysiken — og navnlig til Nerverne....

— Hvilken Plads i Formationen var den bedste — var det i Midten?

— Der var ingen Plads, der var den bedste, alle var lige gode eller daarlige. Hvorfor skulde Maskinerne i Midten være bedst dækket. Prøv at tænke over, hvorledes man vil reagere, hvis man ser et Andetræk....man skyder da lige mod Midten af Flokken — ikke sandt....saadan gjorde det tyske Luftskytset ogsaa....man fulgte de konsekvente Jagtregler og Jagerne tog fat paa Maskinerne, der laa i Formationens Udkanter.

— Hvad var Deres mest ophidsende Oplevelse?

— Det første Bombetogt. Det var ikke alene det mest spændende og sindsbevægende, det var ogsaa det, jeg kom til at huske bedst. Det var et Angreb paa Braunschweig. Paa den Tur oplevede jeg alt det, jeg senere kom til at se hver Gang, paa denne ene Tur havde jeg absorberet alt det, som senere blev vor Frygt og Glæde....

— Hvad følte De i det Øjeblik, De lod Liberatorens Bomber falde over Tyskland?

— Bombekastningen var jo Klimaks. det var den bedste Følelse i Verden, i det Øjeblik følte vi, at vi havde naaet det Maal, vi havde arbejdet op til. Jeg hoppede af Glæde, det gjorde Maskinen ogsaa, den gik 100 Fod tilvejs i det Øjeblik Bomberne blev kastet, den steg som en Elevator.

— Ændrede Jagerbeskyttelsen ikke Karakter?

— Jo, efter Invasionen. Siden D-Dag havde Tyskerne ikke meget Jagervaaaben at sende op efter Bomberformationerne, til Gengæld blev Luftskytset mere nærgaaende, men vore Tab mindskedes for hver Dag Krigen nærmede sig Afslutningen.

— Hvordan saa en stor Bomberformation med Jagerbeskyttelse ud?

— Lad os tage et af de store Angreb, som 8. amerikanske Luftstyrke rettede mod Tyskland. Der var 1200 Bombemaskiner, de 800 var Flyvende Fæstninger, de 400 Liberators. Af Jagerbeskyttelsens 800 Maskiner var de 200 Thunderbolt-Jagere, mens de 600 var Mustang-Jagere. Fra D-Dag gik 8. amerikanske Luftstyrkes Thunderbolt-Jagere til Frankrig for at understøtte Landgangsaktionerne og Troppernes Fremrykning. Vi beholdt vore Mustang-Jagere....

— Hvor var De D-Dag?

— Over Frankrig med mine Liberators, vi bombede for Landgangsstyrkerne. I 2 Nætter var jeg ikke i Seng, det var hektiske Dage, men en herlig Tid....jeg vidste forøvrigt, at D-Dagen vilde komme tre Dage før Begivenheden indtraf....men jeg kunde holde paa Hemmeligheden.

— Hvad var De, før De blev Flyver?

— Jeg har altid været i den amerikanske Hær, jeg er professionel Soldat. Siden 1939 har jeg været ved United States Air Force, og jeg har ogsaa tænkt mig at blive, naar min Tid i Europa er forbi....

— Vil De ikke til Japan?

— Det har jeg ikke noget imod, tværtom, jeg vil gerne over og hjælpe min Bror, som er Fører af en Superfæstning og deltager i Angrebene paa Tokio og Japans andre store Byer.

— Og bagefter?

— Jeg har en Tid været Instruktør ved Træningsskolerne i Texas, der kan jeg forhaabentlig vende tilbage og fortsætte min Gerning indenfor Air Force.

— Har De mødt Danskere i US Air Force?

— Ja, mange, vi har jo ogsaa Lieutenant Petersen med her til Landet. Danskerne er gode Flyvere og gode Kamrater, dem har jeg altid været glad for at træffe....

Povl Westphall.

Flyvningens Bøger

»Slutskedets Krigsflyg« af Ulf Ramm-Ericson og Lennart Sundström, 80 Sider, 3,75 sv. Kr.

Ulf Ramm-Ericsons nye Bog bringer ikke alene en Oversigt over de Flyvemaskiner, som eksisterede ved Krigens Slutning, men den bringer ogsaa nogle udmærkede Artikler om Flyvemotorer, Flyvemaskinebevæbning, Luftværnet, V-Vaabnet, Raketflyvemaskiner m. m. Alle Artikler er udmærket illustrerede, og det ret omfattende Afsnit, hvor Flyvemaskinetyperne omtales, giver en meget fyldig Beskrivelse af hver enkelt Type. De, der har købt »Modern Stridsflyg«, bør ogsaa anskaffe Forfatterens nyeste Bog.

»Flyg och Krig« af Hans Ostelius, 178 Sider, Pris 9,— sv. Kr.

Hans Ostelius's Navn vil være kendt af mange danske Læsere fra hans Bøger »Rymdens Fåglar I og II«, der begge findes i dansk Oversættelse under Titlerne »Det moderne Luftvaaben« og »Kendte Flyvemaskinetyper«. Mange Lyttere kender ogsaa Hans Ostelius fra hans udmærkede orienterende Foredrag om Flyvning i den svenske Radio under »Dagens Eckot«.

I Bogen »Flyg och Krig« skildrer Forfatteren den moderne Flyvemaskines enorme Indsats, fortæller om Flyvemaskinetyper, om Trafikflyvemaskinernes Omdannelse til Krigsbrug, han gør Rede for de store Begivenheder under Krigen i Luften, og fremkommer til Slut med sine Synspunkter med Hensyn til Flyvningens Fremtid. Det er en meget velskrevet Bog, spækket med en Mængde Fakta.

»Flygboken« under Redaktion af Carl-Olov Lindberg og K. G. Molin, 248 Sider, Pris 5,50 sv. Kr.

»Flygboken« fortæller i populær Form en hel Mængde om Civilflyvning, Militærflyvning, Svæveflyvning og Model-flyvning, og den henvender sig i første Række til den Ungdom, der søger Oplysning om Flyvningens mange forskellige Problemer. De mange Afsnit er skrevet af forskellige Forfattere, og hver enkelt er Fagmand indenfor det Omraade, han fortæller noget om. Der er saa at sige ikke den Del indenfor Flyvningens Omraade, som ikke er behandlet i Bogen, og det er gjort paa en letfattelig Maade, saa enhver kan forstaa det Man faar noget at vide om Flyvemaskinen, Motoren, Instrumenterne, hvordan man flyver, Kunstflyvning, det svenske Luftvaaben, den flyvetekniske Uddannelse, Privatflyvningen, lidt Meteorologi og mange andre Ting.

»Kriget i Luften« af David Garnett, Oversat fra Engelsk, 240 Sider, Pris 6,50 sv. Kr.

David Garnett, som er en kendt Forfatter i England, var allerede før Krigen en ivrig Sportsflyver. I September 1939 blev han aktiv Officer i R.A.F., og Aaret efter blev han kommanderet til Tjeneste i Luftfartsministeriet. Under sit Arbejde i Ministeriet blev han klar over, at det store Publikum slet ikke havde den rette Forstaelse af Luftkrigens Betydning og de store Muligheder for Krigsførelsen, som denne førte med sig, og ud fra disse Forudsætninger skrev han »Kriget i Luften«. Den henvender sig direkte til den

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

Finsk-dansk-svensk Landskamp i Modelflyvning

Det danske Hold blev Nr. 2.

SOM det er Modelflyverne og maaske ogsaa andre Flyvere bekendt, fik DANSK MODELFLYVER UNION straks efter Fredsslutningen fra KSAK en Indbydelse til en Landskamp i Stockholm mellem finske, svenske og danske Model-flyvere.

Efter hurtigt arrangerede Udtagelses-flyvninger blev følgende Eliteflyvere udvalgt til Holdet: Børge Hansen, Hobro M.F., Kjeld Enevold Nielsen, O.M.-F., Hans K. Lassen og Erik Bugge, begge fra M.F. »Stratus« i Glostrup, og til Holdleder valgtes D.M.U.'s Formand, Knud Flensted-Jensen.

Landskampen fandt Sted Søndag den 17. Juni paa Skarpnäck Flyveplads, ca. 11 km fra Stockholm, og formede sig som en Holdkonkurrence i den svenske Kl. S-2 (d.v.s. Svævemodeller med fra 100 til 250 cm Spændvidde). Pladsen var omgivet af en Del Skov, hvilket ofte medførte urolige Vindforhold. Under Træningen fra Kl. 6½ til Kl. 8½ regnede det noget, men Vejret klarede op med stærk Blæst straks efter Kl. 8½.

Baade Svenskere og Finnerne fløj Modeller, der var konstrueret efter nyeste Principper med moderne Profiler, og alle Modellerne var under 2 m i Spændvidde med baade Plan og Haleplan aftagelige. Konkurrencen var glimrende tilrettelagt, og alt klappede efter Planen trods det daarlige Vejr. Konkurrencen var opdelt i tre Perioder hver paa en halv Time, og inden for disse Perioder var Starterne frie. Svenskerne og Finnerne brugte Vinde med Staalline, medens Danskerne brugte almindelig Snor. Længden var 100 m. Hvert Landshold fik tildelt flere Hold Tidtagere.

I første Periode var Modellerne stærkt vaade, og de danske Modeller led en Del herunder paa Grund af daarlige Materialer. Svenskernes og Finnernes Modeller klarede sig bedre, da de var beklædt med

Silke. Første Periode var ikke heldig for det danske Hold. Senere blæste det op, og Finnernes svage Modeller kunde ikke taale Blæsten med Planbrud til Følge. Svenskernes Modeller var konstruerede med sværere Planer.

Resultatet blev, at Svenskerne vandt med en sammenlagt Gennemsnitstid af 11.19,8. Det danske Hold blev Nr. 2 med 6.26,0 og Finland blev Nr. 3 med 6.12,7. I den individuelle Konkurrence blev Svenskeren Leif Andersson Nr. 1 med Gennemsnitstiden 7.45,4. Nr. 2 Rune Andersson, Sverige, Nr. 3 Sven Andersson, Sverige, Nr. 4 Pauli Roschier, Finland, Nr. 5 Kjeld Enevold Nielsen, Danmark, Nr. 6 Löven-Åberg, Sverige og Nr. 7 Hans K. Lassen, Danmark.

Som bedste Udlænding fik Roschier overrakt en Dieselmotor og som næstbedste Kjeld Enevold Nielsen Model-Teknik. Endvidere fik alle Deltagerne tildelt KSAK's Modelflyveplakat.

Ud fra de foreliggende Resultater ser det ud til, at det danske Hold har klareret sig godt overfor saa drevne Konkurrenceflyvere som Svenskerne og Finnerne, og da D.M.U. allerede har modtaget Indbydelse til en Modelflyvelejr i Finland i Tiden 4.—7. Juli, samt til »Vingarna«s 10 Aars Jubilæum den 15. Juli i Stockholm, er der Haab om, at danske Modelflyvere snart igen kan faa Lejlighed til at vise hvad de kan præstere.



Store Bælt krydset af Svævemodel

Nye Danmarksrekorder.

I de jyske Modelflyveklubbens Pinselejr ved Egtved, (ca. 20 km SV for Vejle og for øvrigt der hvor D.M.U. søger at arrangere Sommerlejr i Tiden 20.—25. August) sattes dobbelt Haandstartrekord med D.M.U.-Modellen »Grimponimus«.

Pinsesøndag den 20. Maj Kl. ca. 15 startede Robert Hansen, Vejle Flyveklubs Modelflyvere, sin Model fra det overordentlige ideelle Skrænterræn. Modellen fik Termiktillslutning, og den noterede Tid blev 7 Min. 28,7 Sek. Flyvedistancen udmaalttes senere til 2.000 m. Disse to Præstationer er nu anerkendt som Rekorder i Klasse 7 b. De tidligere Rekorder var 3.02,2, sat den 22. Oktober 1939 af Svend Skou, og 1.250 m, sat den 18. Maj 1941 af Rich. Jensen.

Endvidere meddeler D.M.U.'s Rekordprotokolfører, at han har anerkendt følgende sensationelle Rekord.

Ved det kombinerede Flyvestævne (R.A.F. m. m.) paa Marslev Flyveplads paa Fyn den 3. Juni startede Mogens Erdrup, Odense Model-Flyveklub, sin Kl. 8 Model M.E.-14 med 50 m Højstartsnor. Modellen gik i Termik og forsvandt snart for den store Tilskuermængde.

Ved Sjællands Odde (???) — nærmere betegnet ved Højby Lyng — staar en Mand og spejder ud over Sejro Bugt. Pludselig ser han en Model komme flyvende og lande. Han henter den og ser til sin store Forundring, at den tilhører en Modelflyver i Odense. Og virkelig, det hidtil usete er sket, en Model har krydset Store Bælt, og maaske endog Sejro

Til Minde

om vor
faldne Kammerat,
Flyverløjtnant
i R. A. F.,
Jørgen Thalbitzer



SOM tidligere nævnt her i Bladet er Flyverløjtnant Jørgen Thalbitzer kommet under Krigen. Dansk Flyvning har i ham mistet en af sine mest lovende unge Mænd.

Den 26. December 1940 rejste han ad eventyrlige Omveje til England, kom ind i Royal Air Force og blev uddannet til Jagerflyver. Han blev Fører af en af de Spitfirejagere, som ved dansk Indsamling blev stillet til Raadighed for danske Flyvere i R.A.F. Jageren bar Navnet »Niels Ebbesen«, og intet Navn kunde have passet bedre paa dens Fører, som modig og beslutsom brugte den imod sit Lands Fjender.

I Luftkamp over Frankrig blev han efter at have skudt 5 af sine Fjender ned, selv skudt ned og kom i tysk Fangenskab, hvorfra han flygtede og kom hjem til Danmark. Under Forsøg paa at komme tilbage til England over Sverrig omkom han i Øresund. Hans Lig blev nogle Maaneder senere fundet og begravet som ukendt paa en Kirkegaard i Nordsjælland. Senere blev han identificeret paa en Signetring, og Kisten førtes til Bispebjerg Krematorium, hvor han blev bisat ved en smuk Højtidelighed den 29. Juli 1943.

Som Bevis paa, hvor højt R.A.F. værdsatte ham, var en engelsk Officers Tilstedeværelse ved Bisættelsen, og det gjorde et dybt Indtryk paa Følget, da han holdt en lille Tale paa Engelsk over sin faldne Kammerat.

I Flyveklubben »Active«, som Jørgen Thalbitzer var Medlem af, vil vi altid minde ham og ære ham som den gode Kammerat, han var, og haabe, at han maa staa som et Eksempel paa, hvordan dansk Ungdom bør være. Rud. Olsen.

Bugt. I lige Linier er Distancen nu udregnet til 86,55 km, og heraf er omtrent Halvdelen over Vand.

Hermed forbedres ikke alene den siden 19. Maj 1941 staaende Klasserekord i Kl. 8 c paa 22.950 m sat af J. Ingemann Olsen, men ogsaa den absolutte Danmarksrekord for Svævemodeller forhøjes fra 32.300 m, sat den 7. Maj 1939 af Jørgen Dommergaard.

Saa vidt bekendt er Præstationen, 86,55 km, en Del over Verdensrekorden, og Unionen lader nu undersøge, om den kan anerkendes som saadan, selv om Udviserne dertil ikke er de bedste.

Og endelig satte Henning Jensen, O.M.-F., den 11. Juni ny Rekord i Kl. 7 c. Hans Model blev startet Kl. 14,45 med 75 m Snor og fik noteret Tiden 27,48,1.

Den tidligere Rekord i denne Klasse var paa 21.26,3 og var sat den 30. Juni 1940 af H. Sørensen.

ikke-krigskyndige Læser, og den undgaar alle tekniske Problemer. Man faar alt at vide om, hvordan R.A.F. blev til, dets Organisation og dets Indsats i den anden Verdenskrig indtil Maj 1941. Forfatteren fremkommer med en interessant Sammenligning mellem det tyske og amerikanske Luftvaaben, som er suppleret med en Mængde Udtalelser fra britiske Flyvere.

»Flygets Hjæltar« af Alvar Zacke. 151 Sider. Pris 3,50 sv. Kr.

Alvar Zack er Pioner indenfor svensk Flyvning, idet han var en af de første flyvende Journalister, og hans kendte Signatur »Wingman« i Stockholms-Tidningen har staaet under mange spændende Beretninger om Flyvninger rundt om i Sverige. I Bogen »Flygets Hjæltar« er det ikke sine egne Oplevelser, han fortæller om, men han giver en Række Skildringer af nogle af de Mænd og Kvinder, som har været med til at »skrive Flyvningens Historie«. Cederström, Jean Mermoy, Fokker, Amelia Earhart, Jean Batten, Lindbergh, Sikorsky og mange andre har oplevet noget, og alt det fortælles der om i Bogen paa en meget fængslende Maade.

Dansk Ambulancemaskine paa Ekspedition til de tyske Dødslejre.



FORLEDEN var Zoneredningskorpsets Ambulancemaskine ude paa en usædvanlig Flyvning. Af det norske Røde Kors blev Zonen anmodet om at hente to dødsyge norske Statsborgere, en Højesteretsadvokat Wyller fra Stavanger og en Købmand Taiwon fra Oslo, i den berygtede tyske Koncentrationslejr Mauthausen ved Linz i Østrig. Løjtnant Simonsen fløj paa denne Tur 2200 Kilometer over det sønderknuste Tyskland. Ved sin Side i Cockpittet havde han den norske Major i Royal Air Force Johan Christie, der under hele Krigen har været Fører af en Lancaster Bombemaskine og er blevet dekoreret med Distinguished Cross og Flying Cross og har faaet fire norske Ordre for sin Indsats. I Maskinen medfulgte en norsk Soldat, Sagfører Wyller, Søn af den Højesteretsadvokat,

man skulde hente. Den danske Ambulancemaskine fandt ikke de to norske Patienter, som allerede var bragt til Schweiz af Amerikanerne og var i god Behold paa et Sanatorium, derimod fik Maskinen en tredje Nordmand med hjem, en Mekaniker Sigurd Kittelsen, som var skrumpet ind til 35 Kilo under Behandlingen i den uhyggelige Mauthausenlejr. Herover ses Zonens Maskine blandt Amerikanerne paa Flyvepladsen ved Linz. Billedet er taget af Løjtnant Simonsen. Nr. 3 fra højre er Major Christie og Nr. 4 er Sagfører Wyller. Løjtnant Simonsen tog ogsaa Billedet herunder. Det viser Ruinerne af den By, der engang hed Braunschweig. Saadan Ruinhobe passerede den danske Maskine uafbrudt under Turen fra Daumark til Østrig.



FLYV besøger Aalborgs Lufthavn

EN officiel dansk Delegation har aflagt Besøg i Rødslet og Rørdals Lufthavne ved Aalborg. FLYVs Medarbejder deltog i denne Ekspedition til de Kæmpelufthavne, som Tyskerne har bygget uden smaalig Hensyntagen til Anvendelsen af de danske Millioner. I Rejsen til Lufthavnene ved Aalborg deltog den nye Luftfartsminister, Ministeren for offentlige Arbejder Carl Petersen, Departementchef Hoskier, Direktøren for Luftfartsvæsenet Knud Gregersen, Kontorchef Garde, Ekspeditionssekretær Theisen, Luftfartsingeniør Eskildsen, Kaptajn Edsen Johansen fra Luftfartstilsynet, DDL's konstituerede Direktør, Afdelingschef Willi Damm, Direktionssekretær Poul Bech Nielsen, Trafikleder Viggo Petersen og DDL's nye Trafikleder i Aalborg Flyverløjtnant Lauritzen samt som særlig Repræsentant for Aalborg, Folketingsmand, Redaktør Bollerup Madsen, der ogsaa er Medlem af DDL's Bestyrelse.

Aalborgs Lufthavn var en chokerende Oplevelse for den officielle Delegation, hvis Formaal var at undersøge Mulighederne for at genskabe Flyvetrafikken mellem Nordjylland og København. Kæmpelufthavnen ved Rødslet er 6 Gange større end Kastrup Lufthavn, den er paa 4700 Tdr. Land, der er 43 Kilometers Hegn omkring Lufthavnsarealet, over 100 Bygninger, 40 Hangarer, mægtige Start- og Rullebaner og utallige kostbare Bunkersanlæg. Denne Lufthavn har kostet Danmark 100 Millioner Kroner. Havnearealet er nu af de allierede overgivet de danske Myndigheder, som allerede har paabegyndt Udstykningen af de store Landbrugsarealer, der er blevet inddraget under Lufthavnsomraadet, og som end ikke har manglet temmelig betydelige Besætninger af Svin, Køer og Heste. Tyskerne er stadig i Aalborg Lufthavn, holdt under Kontrol af en Haandfuld britiske Faldskærmstropper. De 2-300 Maskiner, der findes i Aalborgs Lufthavne, indgaar i det allierede Krigsbytte. Hvad der skal ske med dette Materiel vil først blive opklaret senere.

Øvre ved Rørdal Flyveplads ved Cementfabrikerne paa Aalborgsiden af Limfjorden har Tyskerne ogsaa foretaget store Udvidelser, saa denne Plads, der blev anvendt til Skoleflyvning nu har et Areal paa 320 Tdr. Land. Rørdal har ligesom Rødslet sin egen Jernbanestation, som bruges til Forsyningerne af de tyske Flyvetropper.

Paa Rørdal staar over 60 anvendelige Skolemaskiner af f. Eks. Bücker Jungmeister og Aradotypen. Ogsaa paa Rørdal har Tyskerne opført et Utal af Bygninger, Hangarer, maskerede Boudegårde og saa videre, men her har man til Gengæld ikke anlagt Startbaner. Kun foran de store Værkstedshangarer er der støbt et Betonplateau.

FLYV bringer her en Billedserie fra Besøget i Aalborgs Lufthavne.

Øverst tilvenstre, Starten fra København. Fra højre ses Folketingsmand Redaktør Bollerup Madsen, Luftfartsminister Carl Petersen, Departementchef Hoskier, Direktør Knud Gregersen, Kontorchef Garde og Luftfartsingeniør Eskildsen. Øverst tilhøjre: Ankomsten til Rødslet. Yderst til venstre staar Afdelingschef





Konkurrencen i Luften over Nordatlanten.

DEN energiske og utrættelige Leder af Pan American Airways, Juan Trippe, hvis Selskab under hele Krigen har ydet de Allierede en uvurderlig Hjælp ved Oprettelsen og Gennemførelsen af Luftruter saa at sige over hele Verden, er for et Par Maaneder siden fremkommet med et Forslag til en Nyordning for den amerikanske civile Lufttrafik over det nordlige Atlanterhav. Pan American Airways havde før Krigen Monopol paa den amerikanske Lufttrafik over Nordatlanten, og det er derfor en Overraskelse for mange, naar Juan Trippe nu foreslaar sin Regering, at hans eget Selskab efter Krigen ikke mere bør have Monopol paa den nordatlantiske Lufttrafik, men at denne Trafik bør overtages af et Selskab, hvori alle de amerikanske Luftfartselskaber er interesserede. Juan Trippe mener, at dette bør være den Fremgangsmaade, som bedst

Willi Damm, DDL, Stationsleder Viggo Petersen og i Gruppen foran Maskinen, hvor Direktionssekretær Poul Bech Nielsen giver en saglig Forklaring paa Omgivelserne ses Direktør Gregersen og Ekspeditionssekretær Theisen.

I anden Række tilvenstre en af Tyskernes Kæmpebunkers i Aalborgs Lufthavn, den er malet i grimme rødbrune og grønne Farver og skal forestille en Bondegård. Betonvæggene er et Par Meter tykke. Tilhøjre et Glimt fra Rørdal. Det er Stationsleder Viggo Petersen og Luftfartsingeniør Eskildsen med en Tysker i Baaggrunden.

I nederste Række til venstre spadserer Delegationen under Rørdals Landingsareal, anført af Kaptajn Edsen Johansen, Luftfartsingeniør Eskildsen og Ekspeditionssekretær Theisen. Derefter følger Folketingsmand Bollerup Madsen og bag Edsen Johansen skimtes Poul Bech Nielsen og Luftfartsministeren. Paa Billedet tilhøjre passerer Delegationen Rørdals eget Jernbaneanlæg. Det er Redaktør Alf Schiøtz-Christensen, Aalborg Stiftstidende, der gaar i Samtale med Luftfartsminister Carl Petersen. Yderst tilhøjre Luftkaplajn Kirkegaard, der førte Delegationen til Aalborg.

tjener U.S.A. og den internationale Lufttrafik, i Stedet for at en hel Mængde amerikanske Selskaber skal til at konkurrere indbyrdes, foruden at de skal optage Konkurrencen med subventionerede Selskaber fra andre Nationer.

U.S.A. er i Spidsen hvad Lufttrafikken angaar, siger Trippe, fordi 80 pCt. af denne foregaar fra eller i U.S.A. Men der er en Hage ved det hele, og det er, at kun 18 pCt. af De Forenede Staters Lufttrafik er oversøisk. Hvis et enkelt Selskab skulde tage sig af hele denne Trafik, vilde det alligevel faa mindre at bestille, end et af de større hjemlige Luftfartselskaber, og hvis to eller flere Selskaber skulde konkurrere paa de nordatlantiske Luftruter, saa maatte de amerikanske Skatteydere af med en hel Del Penge til Subvention.

Der er 14 amerikanske Luftfartselskaber, som har ansøgt Civil Aeronautics Board (de civile Luftfartsmyndigheder) om Tilladelse til at maatte flyve paa udenlandske Ruter (11 af dem er ude efter Ruten over Nordatlanten), og et af dem, American Export Airlines, er blevet varmt anbefalet af Luftfartsmyndighederne. »Hvordan mon det vil gaa,« siger Juan Trippe, »hvis de allesammen skal til at konkurrere om de 18 pCt. af Lufttrafikken, som gaar udover Landets Grænser?«

Med de store Luftfartøjer, som Pan American Airways har bestilt til Trafikken efter Krigen, vil der kunne beføres ca. 440.000 Pasagerer over det nordlige Atlanterhav hvert Aar ved Hjælp af en Flaade paa otte Luftfartøjer om Vinteren og elleve i Sommersæsonen.

Mr. Trippes Forslag, som er blevet forelagt det amerikanske Senat, har vakt en Del Opsigt, og blandt dets ivrigste Modstandere er de civile Luftfartsmyndigheder, Justitsministeriet, Krigsministeriet, Marineministeriet, Handelsministeriet og 17 amerikanske Luftfartselskaber. De paastaar nemlig, at den Konkurrence, som har opbygget de indenrigske Luftruter i U.S.A., ogsaa skal have Lov til at

Af Kaptajn John Foltmann.

udfolde sig, naar det gælder Landets oversøiske Luftruter. Det skal blive spændende at se, hvordan det endelige Resultat bliver, for Mr. Trippe er en Mand, hvis Erfaring og Synspunkter man ikke saa let slipper udenom.

Raketprojektilerne.

Anvendelsen af Raketprojektiler om Bord i Flyvemaskiner er den mest revolutionerende Nyhed paa Vaabenområdet, og den har i højeste Grad paavirket Luftvaabnets Strategi og Taktik. FLYV bringer her nogle Oplysninger om dette nye Vaaben.

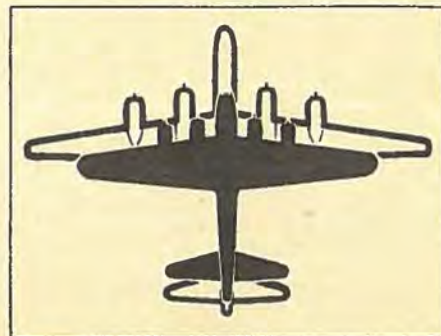
Tyskerne har arbejdet med 21 cm Raketter, medens de Allierede i det væsentligste har holdt sig til et Kaliber paa 12—13 cm. Man skelner imellem egentlige Raketprojektiler, hvor Raketsatsen driver Raketten i hele dens Bane, og saakaldte Impulsprojektiler, hvor Raketsatsen kun virker i Afskydningsøjeblikket, d. v. s. kun saalænge Raketten befinder sig i Udskydningsrøret — og ikke under dens fortsatte Bane. Sidstnævnte Projektilers Bane er jævner end de egentlige Raketprojektilers. Her er et Eksempel paa Raketprojektilens Egenskaber:

Diameter: ca. 13 cm.
Længde: ca. 900 mm.
Vægt: ca. 23 kg.
Sprængladning: ca. 2 kg.
Raketsats: ca. 3,5 kg.
Hastighed: ca. 250 m/Sek.
Længste Skudafstand: ca. 2.000 m.

Boeing B-29 »Superfortress«.

De nærmere Data for Boeings »Superfæstning«, der snart i længere Tid har hamret løs paa Japan, er følgende. Typebetegnelsen i den amerikanske Luftstyrke er B-29. Den er udstyret med 4 Stk. Wright »Duplex Cyclone« R-3350 18-cyl. luftkølede Stjernemotorer hver paa 2.200 HK. Den er bevæbnet med 20 Stk. 12,7 mm Maskingeværer og 20 mm Kanoner foruden en 55 mm Kanon. Den kan medføre 7.500—8.000 kg Bomber (over en Strækning paa 1.600 km). Dimensionerne er: Spændvidde 43,05 m, Længde 27,43 m, Højde 8,23 m; Planareal 161,55 m². Fuldvægt ca. 41.000 kg. Største Hastighed ca. 560 km/T, Marchhastighed ca. 480 km/T. Tophøjde ca. 10.000 m.

Paa hosstaaende Skitse ser man tydeligt Forskellen mellem »Superfæstning«



En Sammenligning mellem Boeing B-17 og Boeing B-29 (Superfæstning).

gen» og den gamle B-17 »Flying Fortress«. Man lægger navnlig Mærke til B-29's lange Næse.

Kæmpeluftlinier.

Pan American Airways har hos Consolidated Vultee bestilt en Flaade af Landluftfartøjer, som skal anvendes til Post- og Passagertrafik over Oceanerne. Disse nye landbaserede Clippere skal medføre 204 Passagerer, og med Hensyn til Luk-sus om Bord skal de overgåa alt, hvad man hidtil har kendt.

Spændvidden bliver 70,10 m og Længden 55,47 m. Denne Spændvidde er over det dobbelte af en Liberator B-24 eller det samme som Højde af en Bygning paa 21 Etager. Vægten bliver 144.960 kg.

Marchhastigheden kommer til at ligge omkring 500 km/T. Flyvetiden fra New York til London bliver saaledes ikke mere end ni Timer. Kabinen bliver konstru-

Type med en 165 HK Motor, en 10-sædet Type med en 600 HK Motor og en 20-sædet »Helicopter-Bus« med en Motor paa 1.200 HK. Foreløbig har Firmaet dog kun bygget en Eksperiment-Helikopter. Motoren er paa 120 HK, og Rotordiameteren er 9,75 m. Nyttelasten er 287,3 kg. Marchhastigheden 160 km/T og største Hastighed 195 km/T. Stigehastigheden er 146,3 m pr. Minut.

Efterkrigstidens Trafikflyvemaskiner.

Et amerikansk Blad udtaler, at man umiddelbart efter Krigens Slutning ikke skal regne med noget større Marked for de mere eksklusive Flyvemaskinetyper. I den første Tid vil det sikkert blive saadanne Typer som Curtiss Commando og Douglas DC4, der kommer til at trække det største Læs paa Luftruterne. Den største Del af Lufttrafiken bliver sikkert Befor-

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Industribygningen og i Lufthavnen.

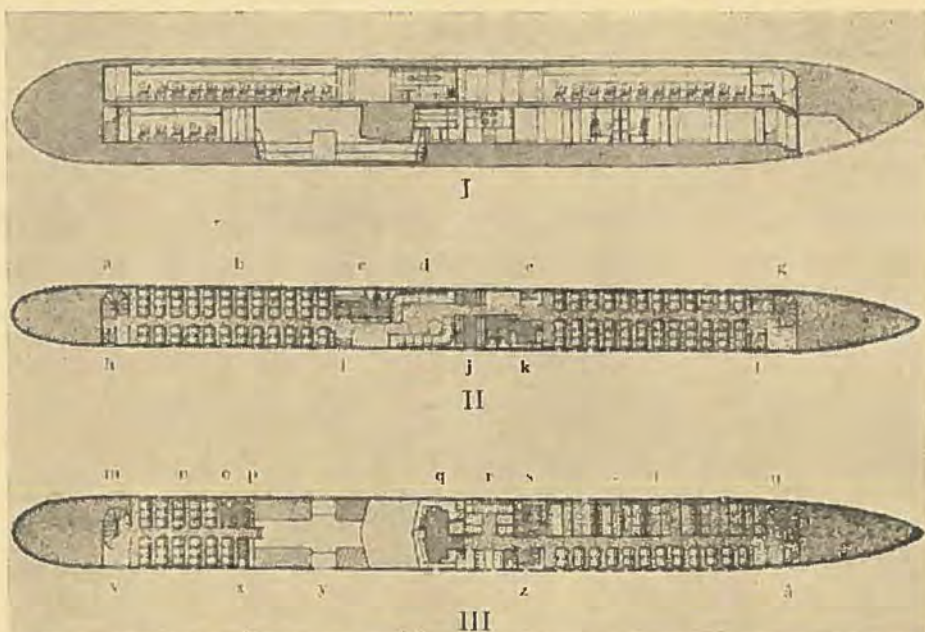
denfor U.S.A. vil komme til at bestaa af Jordbrugs- og Havebrugsprodukter.

Amerikansk reaktionsdrevet Jager.

Lockheed Fabrikkerne i U.S.A. har bygget en reaktionsdrevet Jager. Den har faaet Typebetegnelsen P-80 eller »Shooting Star«. Den er udstyret med General Electrics nye Reaktionsmotor.

Forsidebilledet:

Manden, der ledede Angrebet paa Shellhuset, Group-Captain Bateson, fotograferet i Lufthavnen i Kastrup sammen med sin Ven, den danske Major Truelsen, der i Samarbejde med Vicerulmarskal Basil Embry organiserede Angrebene paa de danske Gestapohovedkvarterer. Yderst tilhøjre Batesons Navigator, Squadronleder Thomas. Maskinen i Baggrunden er Batesons Mosquito, som han brugte baade under Shellhus-Angrebet og under Angrebet paa Husmandsskolen ved Odense. Bateson deltager i det allierede Flyvestævne i Kastrup med 18 Mosquito-Maskiner.



Skitser af Kroppen i Consolidated Vultee's nye Kæmpeluftlinier. Øverst et Snit af Kroppen set fra Siden. I Midten det øverste Dæk og nederst det underste Dæk; begge Snit set fra oven.

eret til Flyvning i en Højde af 9.300 m.

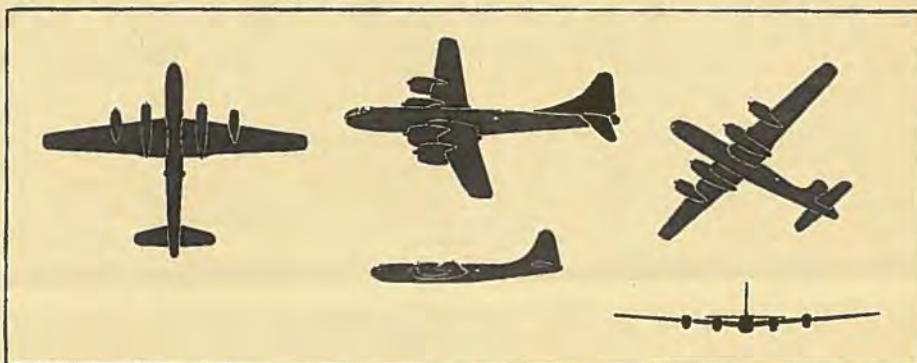
For i videst mulige Grad at kunne udnytte Luftstrømningerne omkring Planerne til Køling af Motorerne er disse anbragt i Bæreplanets Bagkant. De vældige Propeller er højere end et toetages Hus.

Den betalende Last bliver 21.650 kg, fordelt paa 204 Passagerer og 6.931 kg Post og Bagage. Clippernes Rækkevidde bliver ca. 6.000 km. Luftfartøjerne faar to Dæk, som strækker sig i hele Kroppens Længde. De elektriske Anlæg i Consolidated Model 37 »Clipper«, som de nye Kæmpeluftfartøjer kommer til at hedde, svarer til de Anlæg, der findes i en By paa 5.000 Indbyggere. Varme anlæggene vil kunne opvarme et Hus med 40 Værelser. Det er saaledes ikke uden Grund, at de nye »Clippere« bliver kaldt for Kæmpeluftliniere.

Nye Helikoptertyper.

Bendix Helicopter Inc. i U.S.A. forbereder Bygningen af tre Helikoptertyper, nemlig en to- eller tresædet

dring af Passagerer, siger Bladet, men efterhaanden kan man regne med, at Godsbefordringen bliver lige saa indbringende som Pasagerbefordringen. Bladet regner med, at en meget stor Del af det lufttransporterede Gods in-



Boeing B-29 »Superfæsning« set fra forskellige Sider.

Klubber tilsluttet Dansk Svæveflyver Union pr. 1. Januar 1945.

	Antal Medl. 1.1.1945	Klubbens Indskud ved Optagelse	Kontingent pr. Maaned	Færdige Skoleglidere	Færdige Overgangspl.	Skoleglidere under Bygn.	Overgangspl. under Bygn.	Antal Starter m. Skolegl. i 1944	Ant. Starter m. Overgl. i 1944	Antal Diplomer taget i 1944			Ant. Svæve- flyvercertifik.	Antal Havarier 1944	Antal Flyveledere	Ant. Bygge- kontrollanter	Ant. Værk- stedsledere
										A	B	C					
Aarhus Svæveflyveklub	49	5,—	5,—	1	0	1	1	634	0	17	6	2	1	0	1	1	1
»Aviator«, Aalborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Birkedal Flyveklub	20	25,—	10,—	1	0	1	0	0	0	11	0	0	0	0	0	2	1
Svæveflyveklubben Dania	7	10,—	10,—	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
D. D. L.'s Flyveklub	70	—	—	0	0	0	0	148	—	3	0	0	1	0	2	0	0
Esbjerg Svæve-Flyveklub	31	20,—	7,—	2	0	1	1	—	—	13	4	3	0	0	1	0	1
Svæveflyveklubben »Falster«	17	50,—	7,—	0	0	1	1	102	0	4	3	1	0	1	2	1	2
Flyvertroppernes Flyveklub	22	25,—	7,50	1	0	—	2	158	0	4	0	1	0	1	1	2	1
Frederiksberg Svæveflyveklub	3	25,—	5,—	0	0	0	0	242	0	0	0	0	2	1	2	0	0
Grindsted Svæveflyveklub	6	25,—	5,—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haderslev Svæveflyveklub	16	—	5,—	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1
Svæveflyveklubben »Heden«	4	intet	fastsat	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Helsingør og Omegns Flyveklub	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hobro Svæveflyveklub	10	10,—	5,—	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
Kolding Svæveflyveklub	26	20,—	5,—	0	1	1	1	0	0	8	2	2	0	2	0	0	1
Københavns Svæveflyveklub	17	20,—	10,—	1	0	1	0	40	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Køge Svæveflyveklub	31	100,—	15,— og 10,—	2	0	0	1	607	91	15	7	4	0	2	3	1	2
Nordvestsjællands Flyveklub	25	65,—	6,—	1	0	1	0	435	0	5	0	0	0	1	0	0	1
Odense Svæveflyveklub	24	A 15,— B 10,—	ev. 100,—	0	0	1	0	412	0	7	5	1	0	0	2	0	0
Polyteknisk Flyveklub	35	0	5,—	1	0	1	1	208	0	6	4	1	1	3	1	2	6
Flyveklubben »Ringene«	40	50,—	10,—	2	2	0	1	264	465	4	7	5	7	3	5	2	2
Ringsted Svæveflyveklub	14	50,—	10,—	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	1
Roskilde Svæveflyveklub	22	100,—	7,—	0	0	1	1	277	—	1	4	3	2	1	2	1	1
Ruds-Vedby Flyveklub	23	25,—	5,—	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
Seniorklubben	29	150,—	25,—	1	1	0	0	221	487	4	5	6	8	2	0	2	1
Silkeborg Flyveklub	23	15,—	3,—	1	1	0	1	0	0	4	0	0	1	0	4	1	2
Skagen Flyveklub	7	0	5,—	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Slagelse Flyveklub	47	15,—	10,—	1	3	0	0	1135	142	25	11	1	8	3	5	1	2
Sportsflyvernes Svæveflyveklub	32	125,—	25,—	1	0	0	0	494	159	10	3	5	2	7	2	0	0
Stamgruppen	41	75,—	15,—	3	3	0	2*	460	890†	8	0	1	10	3	3	2	1
Struer Svæveflyver Klub	22	2,—	5,—	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Flyveklubben for Nykøbing Sj.	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»Ternen«, Fredericia	4	25,—	ca. 1,—	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Vejle Flyveklub	14	5,—	5,—	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1
Viborg Svæveflyveklub	32	15,—	3,50	1	1	0	1	0	0	2	0	1	2	0	1	1	1
Vordingborg Svæveflyver Gruppe....	7	0	10,—	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	2	1	1
	810			20	13	19	16	5837	2234	158	69	38	45	31	40	22	39

* heraf 1 G84 og endvidere 1 Olympia-Meise.

† endvidere 310 med Olympia-Meise.

§ Bøto.

Dansk Svæveflyvnings Fremgang i 1945.

DEN 1. Januar 1945 bestod Dansk Svæveflyver Union af 36 Svæveflyveklubber med 810 Medlemmer. I Løbet af de første 4 Maaneder af 1945 er der kommet endnu 4 nye Klubber til, nemlig »Horsens Svæveflyveklub« med 18 Medlemmer, Svæveflyveklubben »Pioneer« med 9 Medlemmer, »Socialdemokraternes Flyveklub« med 137 Medlemmer, Landets største Klub! og »Firmaet Grum-Schwensens Flyveklub« med 15 Medlemmer, saaledes at vi i Dag tæller ca. 1000 aktive Svæveflyvere.

Ved Danmarks Besættelse i 1940 havde Unionen ca. 150 Medlemmer, og naar man betænker, at Svæveflyvning helt har været forbudt i Perioder og ellers kun har været tilladt i meget begrænset Omfang paa enkelte Pladser paa Sjælland og Falster, maa det siges at være en flot Fremgang. Naar vi har kunnet udvikle os i den Grad i en saa trist og død Tid, som alle disse Krigsaar har været, hvad maa det saa ikke kunne blive til i Fremtiden, naar vi kan flyve over hele Landet, saa højt og saa langt vi kan og med de bedste Svæveplaner, vi kan skaffe os.

Harriet Førslev.

Under det første RAF-Flyvestævne i Kastrup viste Mosquitomaskinerne deres Angrebstaktik. Her flyver to Mosquito i 550 Kilometers Fart ned over Havnebygningens Tag, kun to-tre Meter over Tilskuernes Hoveder. Den fremragende engelske Præcisionsbombnings-Specialist Group-Captain Bateson viste, hvorledes han med kun en Motor kunde udføre samme Angrebsmanøvre.





Instruktørvirksomhed ved Modelflyvningen

HVORDAN bør en kommende Model-flyveinstruktør skabe den store Opblomstring af dansk Modelflyvning og dermed Grundlaget for en sund Udvikling af og Tilgang til Flyvesporten i sin Helhed?

De to væsentlige Opgaver ligger i for det første at skabe en stor Tilgang af Medlemmer over hele Landet og for det andet, men ikke mindst vigtige gælder det om at underbygge og fremme Interessen hos de bestaaende Modelflyvere, thi det nytter jo ikke, at der stables en Masse nye Modelflyvere paa Benene, hvis Interessen ikke stadig udvikles eller i al Fald holdes vedlige; specielt for de ganske unges Vedkommende gælder det, at der stadig skal »ske noget«, ellers dør den Kim, man har lagt i dem gennem f. Eks. et Begynderkursus.

Tilgang.

Lad os nu først se paa, hvorledes Tilgangen kan skabes. Se, naar det gælder om at faa fat i nye Mennesker, man agter at lægge et Stykke Arbejde i, for at faa dem gjort saa interesserede i Sporten, at de aktivt gaar ind for denne, er det af stor Betydning, hvis man i Forvejen kan skaffe sig Oplysninger om de er stadige af Karakter, i Besiddelse af tilstrækkelig Fingerfærdighed m. m. Dette kan f. Eks. undersøges, naar man laver et Begynderkursus paa en Skole, i en bestaaende Ungdomsorganisation el. lign.

Da jeg i 1943 lavede Begynderkursus paa Wittenberggades Skole, var det med Velvilje fra Inspektørens Side og med megen Hjælp fra specielt den ene Sløjdlærer.

2den, 3dje og 4de Mellemkoleklasserne blev inviteret til en Flyveaften paa Skolen, hvor jeg viste interessante Lysbilleder og fortalte om de nyeste Flyvemaskintyper, om Svæve- og Modelflyvning, og til sidst blev der kørt nogle Flyvesportsfilms.

Sluttelig blev der fortalt dem, at der

ville blive lavet et Begynderkursus i Modelbygning og -flyvning; de interesserede skulde henvende sig til Sløjdlæreren, som i Parantes bemærket kendte dem godt gennem Undervisning i andre Fag. Han skulde foretage Udvælgelsen, idet der altid vil melde sig en Mængde ovenpaa en saadan Aften om et Emne, der jo har en særlig Bevaagenhed hos Ungdommen, og man ved, at mange af dem, der specielt i den unge Alder vil melde sig lige efter en saadan Aften, alligevel ikke har Interesse nok i tilstrækkeligt Omfang.

Der blev udtaget 25 Elever, og i Sløjdsalen, som vi velvilligt fik stillet til Raa-dighed, blev Bygningen af en Begynder-svævermodel paabegyndt. Der blev arbejdet 1½ Time 2 Aftener om Ugen, og ind imellem fik de af og til en Times Flyve-teori, saaledes at de havde et vist teoretisk Grundlag, da Modellerne skulde indflyves.

Kursus fortsattes herefter med en større Model og videregaende Teori.

Det forløb tilfredsstillende, og jeg tror, at denne Fremgangsmaade for de enkelte Kursus vil være at anbefale, og mon egentlig et saadant Kursus paa frivilligt Grundlag rundt om paa Skolerne, ikke er at foretrække fremfor Modelflyvning som Skolefag? Dels er det sidste vanskeligt at faa gennemført, bl. a. fordi flere andre hobbies er lige saa berettigede til Ophøjelse til Skolefag, og sidst, men ikke mindst, har Klubben, som staar for et saadant Skolekursus, en direkte Føling med de Elever, som gennem en frivillig Tilmelding har vist Sagen deres Interesse, og kan paa et tidligt Stadium faa de mest interesserede optaget i Klubben, og der arbejde videre med dem til Gavn for hele Sporten.

Modelflyvning skal drives af Interessen, og det er den, der skal fanges gennem Flyvemøder, Udstillinger, Stævner m. m., og Begynderkursus oprettes i Forbindelse hermed overalt i Landet.

En kommende Landsinstruktørs første Opgave, maa være at uddanne Instruktører i hver Klub Landet over, saa de kan lede Begynderkurser, som tilrettelægges i Samraad med Landsinstruktøren. Naar dette er tilendebragt, og Begynder-Kurserne begynder at florere Landet over, kommer den næste store Opgave, nemlig at:

Underbygge og udvide den bestaaende Modelflyvning.

Erfaringen fra Klubberne viser, at mange af de nye Medlemmer, man faar ind, paa Trods af, at de ellers er »gode nok«, er svære at holde paa, fordi der ikke »sker nok«. Her maa Klubberne have et Skub og al mulig Hjælp og Støtte af Landsinstruktøren. Konkurrencer skal gøres mere »dagligdags«, og mon ikke Hold-Konkurrencer, hvor Modelflyverne er mere afhængige af hinanden, vil styrke Sammenholdet og virke ansporende paa Medlemmerne til at stræbe efter at komme paa Klubholdet.

Stor Vægt maa der ogsaa lægges paa tit at samle Medlemmerne uden for den egentlige Flyvesæson ved Møder og Sammenkomster af belærende og underholdende Karakter, thi det er ofte om Vinteren, hvor der kun sjældent kan flyves, at Medlemmerne mister Kontakten med Sporten og hinanden.

Publikumstævner og Udstillinger er som sagt af stor Værdi for Sporten baade udad- og indadtil, og saadanne bør afholdes i videst mulig Omfang og i de fleste Tilfælde helst i Samarbejde med Pressen.

Da Krigen nu er forbi, maa Forbindelse ogsaa hurtigst søges med udenlandske Modelflyvere og specielt skal vi i videst muligt Omfang sende danske Modelflyvere til Stævner i nordiske Lande og invitere disse til Stævner hos os, saa vi lærer andre Forhold at kende. Det vil i høj Grad komme os til gode ved de kommende store internationale Stævner.

Dette var lidt Fremtidsmusik. Lad os haabe, det snart bliver Virkelighed.

K. Hartvig Jensen.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s



Permanente Magneter
ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.
Laplandsgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os . . . og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

BØGER OM FLYVNING

Foltmanns Flyvebog, hft. Kr. 4.75.
Fortæller om Flyvemaskinens Anvendelse i Krig og Fred og om dens mange forskellige Præstationer.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4.75.
Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvmodeller.

Flygboken, Kr. 6.60.
Alt i populær Form om Civil-, Militær-, Svæve- og Modelflyvning.

Garnett: Kriget i Luften, Kr. 7.80.
En engelsk Flyers Fremstilling af Luftkrigen, saaledes som han har oplevet den i England og over Tyskland.

Saa flyver vi, Ny Udgave, Kr. 8.50.
Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

Segelflyghandboken, indb. Kr. 17.00.
Svensk Oversættelse af Wolf-Hirths bekendte Haandbog for Svæveflyvere.

Svæveflyvning, Red. af H. Wolff og S. A. Dalbro, Kr. 5.85.
Tilrettelagt paa en let tilgængelig Maade, som gør Bogen lige velegnet til Selvstudium og Undervisning.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger og Blade om Flyvning ekspederes.

KUPON

Til FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.

„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

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt åbent daglig Kl 15.30—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værløse.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68* o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Formand: Murermester H. A. Ehlers, S. Stationsvej 36, Slagelse. Tlf. Slagelse 354.
Sekreter: Propagandachef Max Westphall, Vesterbrogade 1, Kbh. V. Tlf. Central 8800.
Kasserer: Værkfører K. Videbæk Kjeldfort, Vesterbrog. 36, Kbh. V. Tlf. Eva 3912. Postkt. 25521.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekreter: Ove Hansson, Olesvej 21, Holte. Telf. Frederiksdal 6169.

Nye Medlemmer i D.K.D.A.S.

Arkitekt Rubin.
Civilingeniør Chr. Bendtsen, Fredericia.
Repræsentant Max Hansson.
Civilingeniør E. G. Bildsøe.
Prokurist René v. Binzer.
Forretningsfører Mogens Munk.
Borgmester Richard Jacobsen.
Afdelingsingeniør Sig. Schauenborg.
Kontorchef Thorkild Nielsen.
Antikvar Arne Stuhr.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Søndag den 8. Juli besøger vi Lufthavnen i Kastrup, hvor Det Danske Luftfartselskab har indbudt os til at se dets Hangarer og Trafikluftfartøjer. De fremmede Flyvemaskiner kan vi derimod antagelig kun se paa Afstand.

Vi mødes Kl. 10.00 ved Politivagten paa Amager Strandvej lige ved Lufthavnen. Medlemskort maa forevises. Besøget ventes afsluttet ca. Kl. 12.00.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Unionens Kontor er lukket fra den 9. Juli til den 21. Juli begge Dage incl. paa Grund af Sommerferie.

Dansk Svæveflyver Unions Repræsentantskabsmøde.

DANSK Svæveflyver Unions Repræsentantskabsmøde i Odense den 27. Maj fik et meget bevæget Forløb, der resulterede i, at hele Bestyrelsen nedlagde deres Mandater og nægtede at lade sig genopstille til en ny Bestyrelse. Forsøg paa at faa valgt en anden Bestyrelse strandede, hvorfor man, for i det hele taget at kunne komme videre, vedtog at vælge et Tremandsudvalg, der skulde forsøge en nærmere Tilslutning til D.K.D.A.S. eller opstille en ny Bestyrelse til Valg for Klubberne.

Dette Udvalg, der kom til at bestaa af Civilingeniør Johnny von Staffeldt, Polyteknisk Flyvegruppe, Assistent Viggo Sørensens, D.D.L.'s Flyveklub og Assurandør Otto Thomsen, Sportsflyvernes Svæveflyveklub, har nu afsluttet sit Arbejde og foreslaaet at et Svæveflyveraad paa 6 i indtil et Aar skal videreføre Unionen for senest paa det ordinære Repræsentantskabsmøde i 1946 at fremlægge Forslag for de danske Svæveflyveres fortsatte Organisation.

Svæveflyverne vil med Glæde erfare, at Direktør Einar Dessau har indvilliget i at lade sig opstille som Formand for dette midlertidige Svæveflyveraad, endvidere er der fra D.K.D.A.S. opstillet Løjtnant A. H. Jørgensen, medens der fra Klubberne er opstillet Annoncechef L. Albeck-Larsen, Social-Demokraternes Flyveklub, Drejer Jens Eriksen, Aarhus Svæveflyveklub, Prokurist Vagn Jespersen, »Ring« og Civilingeniør Johnny von Staffeldt, Polyteknisk Flyvegruppe.

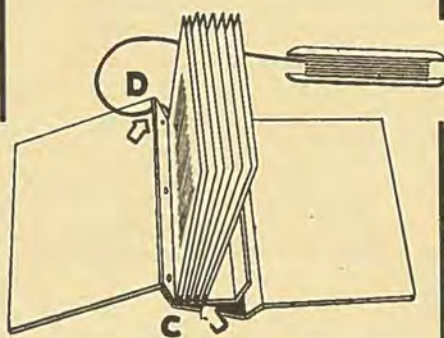
Som Svæveflyvernes Repræsentanter i D.K.D.A.S.'s Bestyrelse er opstillet Assurandør Otto Thomsen, Sportsflyvernes Svæveflyveklub og Propagandachef Max Westphall, D.D.L.'s Flyveklub, Til Revisorer: Statsautoriseret Revisor Iver H. Iversen og Revisor Løjtnant B. Elvang.

Umiddelbart før Redaktionens Slutning erfarer vi, at Udvalgets Forslag er vedtaget. Vi udtrykker Haabet og Forvisningen om at Svæveflyvernes Organisation hermed er kommet ind i »smult Vande«.



SAMLEBIND til FLYV

passer ogsaa til
FLYG og SVENSK FLYGTIDNING



Hurtig Indheftning - Let Oplukning Pris Kr. 3.00

Vi har ogsaa Samlebind til
TEKNIK och HOBBY og MODELL-TEKNIK
Pris Kr. 3.00

„FLYV“s Samlebind betyder Orden og Besparselse — Bladet kommer straks paa Plads, og Udgiften til Indbinding ved Aargangens Afslutning undgaas.

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - København V.

Nyhed!

Den flyvende Fæstning,
amerikansk Dagbomber, m. Tegn. **4.35,**
og saa er der den kendte
„Mosquito“,
der bombede Shell-Huset,
Byggesæt m. Tegn. **2.85.**

Vil De bygge Modeller?

— Selvfølgelig købes de i

Udendørs Udstyr 1/5
Vandkunsten, K. C. 7616 - 17

Skriv efter HOBBY KATALOG fra



GREIC • SOLSIKKEVEJ 7 • ODENSE

FLYV's SPØRGE-RUBRIK

Besvaret af Kaptajn J. Foltmann.

Leif B. R. spørger:

Hvor langt kan KZII flyve? og hvad koster den?

Svar:

Sport 900 km, Pris før Krigen Kr. 19.500,—. Kupe 1000 km, Pris 18.600,—.



Svar til mange Læsere, der spørger om, hvordan man bliver Flyver, Flyvemekaniker etc.:

— Der kan i Øjeblikket intet oplyses om Uddannelsen indenfor Flyvningen, idet de Bestemmelser, man havde før Krigen, endnu ikke er ændrede, men naturligtvis vil blive det, saaledes at de kommer i Overensstemmelse med de Krav et moderne Tilvaaben og moderne Civilflyvning stiller.



Ib K. skriver: De bedes venligst oplyse mig om 1) hvorledes man bliver Svæveflyver, 2) hvor man skal henvende sig, 3) hvor meget koster det at staa i en Svæveflyveklub? 4) hvor meget vil det koste at blive uddannet i en Svæveflyvelejr i 8 Dage (Sommerferien)?

Svar:

1. Indmeld Dem i en Klub under Dansk Svæveflyver Union.

2. Fortegnelse over Klubberne faas ved Henvendelse til D.S.U. Sekretariat, Vesterbrogade 1.

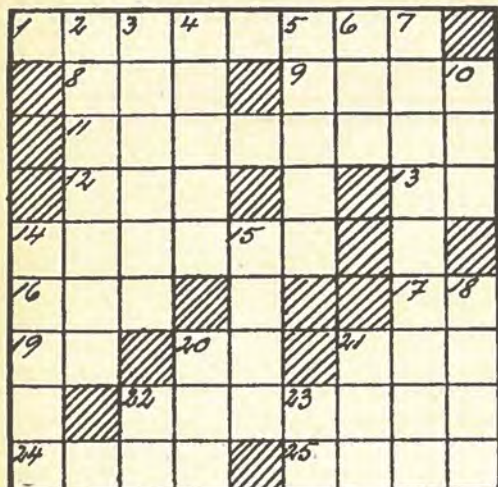
3. Kontingentet er forskelligt, fra 10,00 til 25,00 i de forskellige Klubber + Indskud.

4. Det kan endnu ikke siges, om der bliver Svæveflyvelejr i Aar, men det bliver senere bekendtgjort i FLYV.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
30 Øre pr. mm i alm. Spaltebredde.

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

For Juli Maanedes Krydsordsopgave ud-sætter vi som 1. Præmie: Dansk Flyvnings Historie og 2. Præmie: Lommebog for Flyvning 1945.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige Løsninger i Juni er udtrukket som Vinder:

1) Inger Jensen, Skovvej 3 A, St. tv., Ho-bro.

2) Carl Olsen, Bisiddervej 2, NV.

Løsning til Nr. 6.

Vandret:

1 Højriis. 7 Ekko. 8 Fæ. 9 Km. 10 Roar. 11 Treere. 14 Ge. 15 Ea. 16 Oase. 18 Kar. 20 Mol. 22 Uge. 23 Spa. 24 Rejste. 27 An. 28 Ren. 29 Mil.

Lodret:

1 Hestekur. 2 ØK. 3 Ikke. 4 Romeo. 5 Jeres. 6 Bæreplan. 8 Fag. 12 Raa-ger. 13 Raket. 17 Ems. 19 Reje. 21 Opal. 25 Sn. 26 Em.

Forklaring:

Vandret:

1 Sport. 8 Pigenavn. 9 Melding. 11 Sportsgrene. 12 Biord. 13 Varme. 14 Konge. 16 Planteart. 17 To ens. 19 Drik. 20 Titel. 21 Udtaab. 22 Vogter. 24 Fransk By. 25 Medhjælp.

Lodret:

2 Tovstiger. 3 Skønt. 4 By. 5 Sted-ord. 6 Fangstredskab. 7 Isdannelse. 10 Dansk Ø. 14 Flyve-Veje. 15 Overflade. 18 Drengenavn. 20 Pronomen. 21 Fugl. 22 Hjem. 23 Udtaab.

„KRATMO“ 10 Berøringsmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.
Arbejdstegninger til „Kratmo“ 4.
Uforarbejdede Dele til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.
Færd. Tændspoler - Stempelringe - Propeller.
Alle Dele til omgående Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Tegninger

til

SVÆVEMODELLER

udgivet af

DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex Kr. 0.75
(D.M.U.s Begynder-Svævemodel)
Grimponimus (Kl. 7) .. . 2.00
Calle (Kl. 8) 2.00
Ølhunden (Kl. 9) 3.00
Holger Danske (Kl. 8) .. 2.00
Pelikan (Kl. 8) 3.00

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

Faas i mange Sports- og Isenkram-
forretninger samt fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

FLYG

Det kendte svenske Flyvetidsskrift
med de mange gode Billeder
kan igen leveres. Udkommer hver
14. Dag. Pris Kr. 8.50 pr. Halvaar
+ Porto. Nyt Halvaar begynder
1. Juli, bestil derfor Bladet straks,
saa faar De det lige ind ad Døren fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Legetøjsforretningen „Kæphesten“

Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.

Alt i Byggesæt samt Reserverede fra
Dansk Modelflyveindustri.

AKTIESELSKABET

VARDE STAALVÆRK

VARDE

STAALSTØBEGODS

- S. M. STAAL -

ELEKTROSTAAL



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Svævemodeller?

— saa



S. A. A. B.s J. 21

Skala 1:50

Byggesæt 2,75 Kr.

Hawker „Typhoon IB“

Skala 1:50

Byggesæt 2,25 Kr.

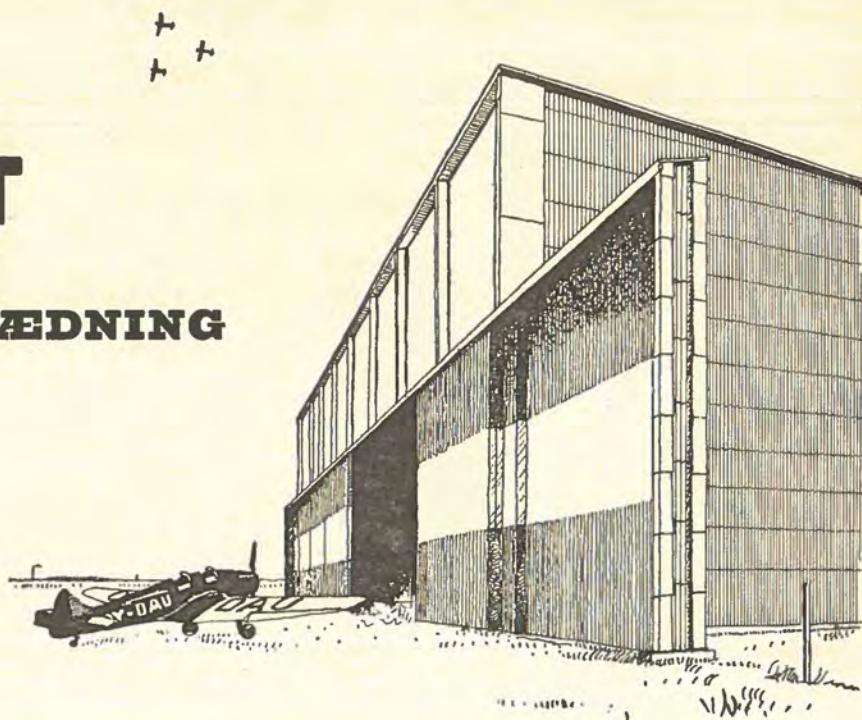
Hjul og Propelnav er færdigdrejede

„SKALA“

Th. Nielsensgade 39 . Herning

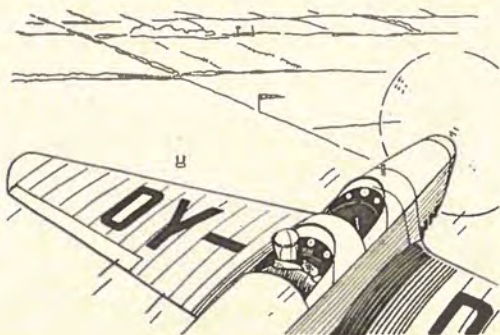
C EMBRIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF:

DANSK ETERNIT FABRIK A/S, AALBORG - SALGSKONTOR: OTTILIAVEJ 18, KØBENHAVN VALBY. *CENTRAL 3785



EN FLYVER BLIVER TIL - VII.

Privatførercertifikatet.

bruge Motoren højst 150 m fra Mærket, for efter Afstandskontrollen at starte til de 5 Ottetaller med Landing indenfor 50 m fra Mærket.

Han var hurtigt oppe i de 1500 m. Motoren blev stoppet, og Glidningen ned til Mærket begyndte. Først store Kredse, saa mindre, lige over Mærket, for endelig i ganske lav Højde at sætte Kursen lige mod Vinden og Mærket. Kun en ganske lille »Høne« og Læreren kom løbende ud til ham, medens Eksaminatoren talte, hvor mange Skridt der var fra Mærket. Vindstyrken havde snydt lidt, saa der var over 80 m.

Saa blev der vinket klar til Start igen. Paa Instrumentbrædtet var der slaaet 5 Kridtstreger, og han skulde nu, efter at være færdig med hvert

Ottetall, slette en Streg ud. Naar man skal koncentrere sig om selve Udførelsen af Ottetallerne, kan man vanskeligt samtidig tælle dem, og komme ned og faa at vide, at man ikke kan tælle til 5, og derfor ikke kan faa Certifikat, er jo ikke saa godt.

Hurtigt var Flyvningen overstaaet, Landing truede igen med at blive lidt kort, men saa fik Motoren lidt Gas, lige inden Hjulene rørte Grønsværen, og Luftfartøjet stod stille kun 32 m fra Mærket. Prøverne var bestaaet, Privatførercertifikatet naaet.

Flyvelæreren havde under de sidste Flyvninger lagt et Stykke Lærred ud paa Flyvepladsen, og anmodet ham om at lande der, uden at bruge Motoren. Mange Landinger lavede han, men næsten hver Gang rystede Læreren paa Hovedet og gav ham straks Signal til at starte igen.

Endelig oprandt Tidspunktet for den praktiske Prøve: Eksaminatoren fra Luftfartstilsynet hilste paa ham, gav Ordre til først at flyve til 1500 m, derfra glide ned og lande uden at



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 - KØBENHAVN K.

Repræsenterende

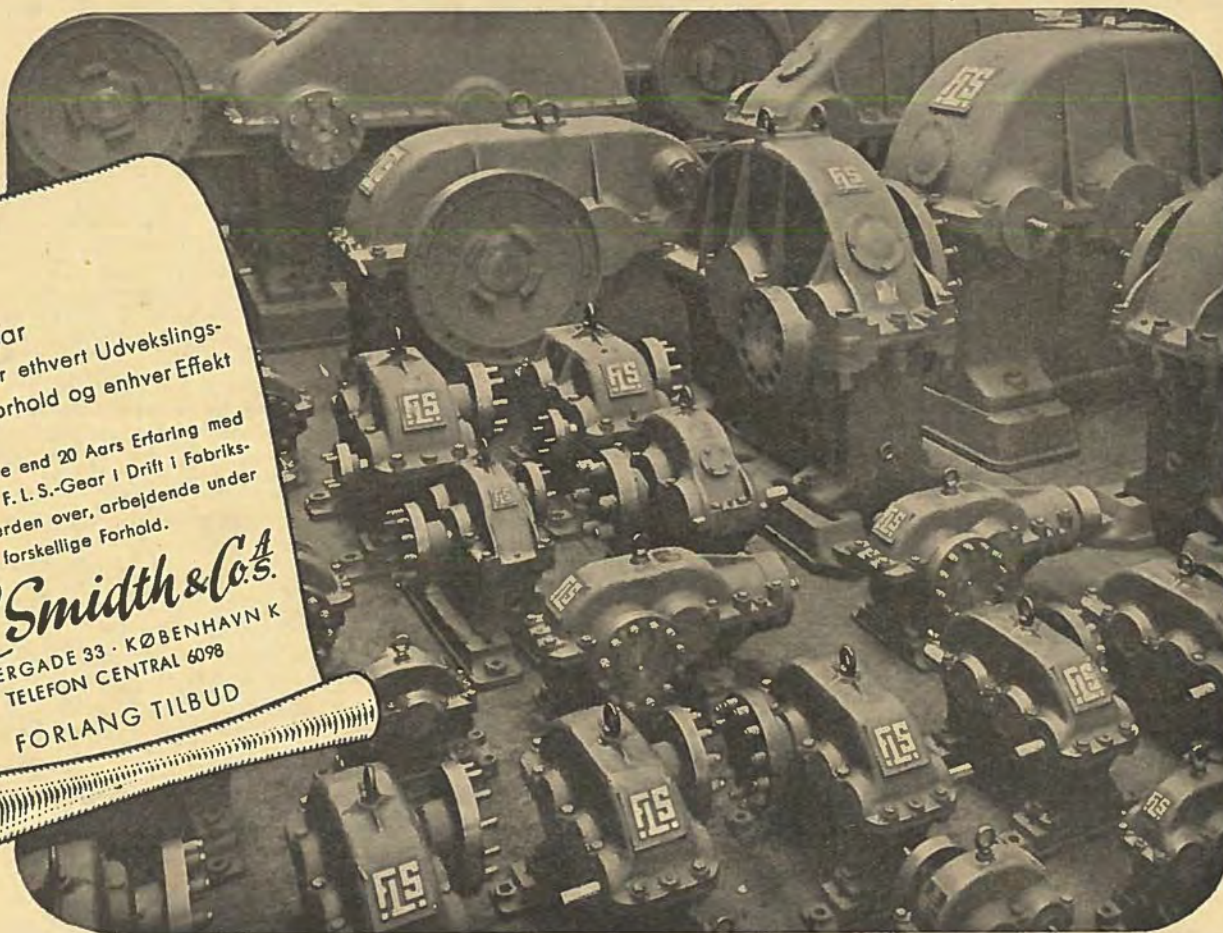
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL



F. L. S.-Gear
for ethvert Udvekslings-
forhold og enhver Effekt

Vi har mere end 20 Aars Erfaring med
over 6000 F. L. S.-Gear i Drift i Fabriks-
anlæg Verden over, arbejdende under
de mest forskellige Forhold.

F. L. Smidth & Co. A.
VESTERGADE 33 · KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 6098

FORLANG TILBUD

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

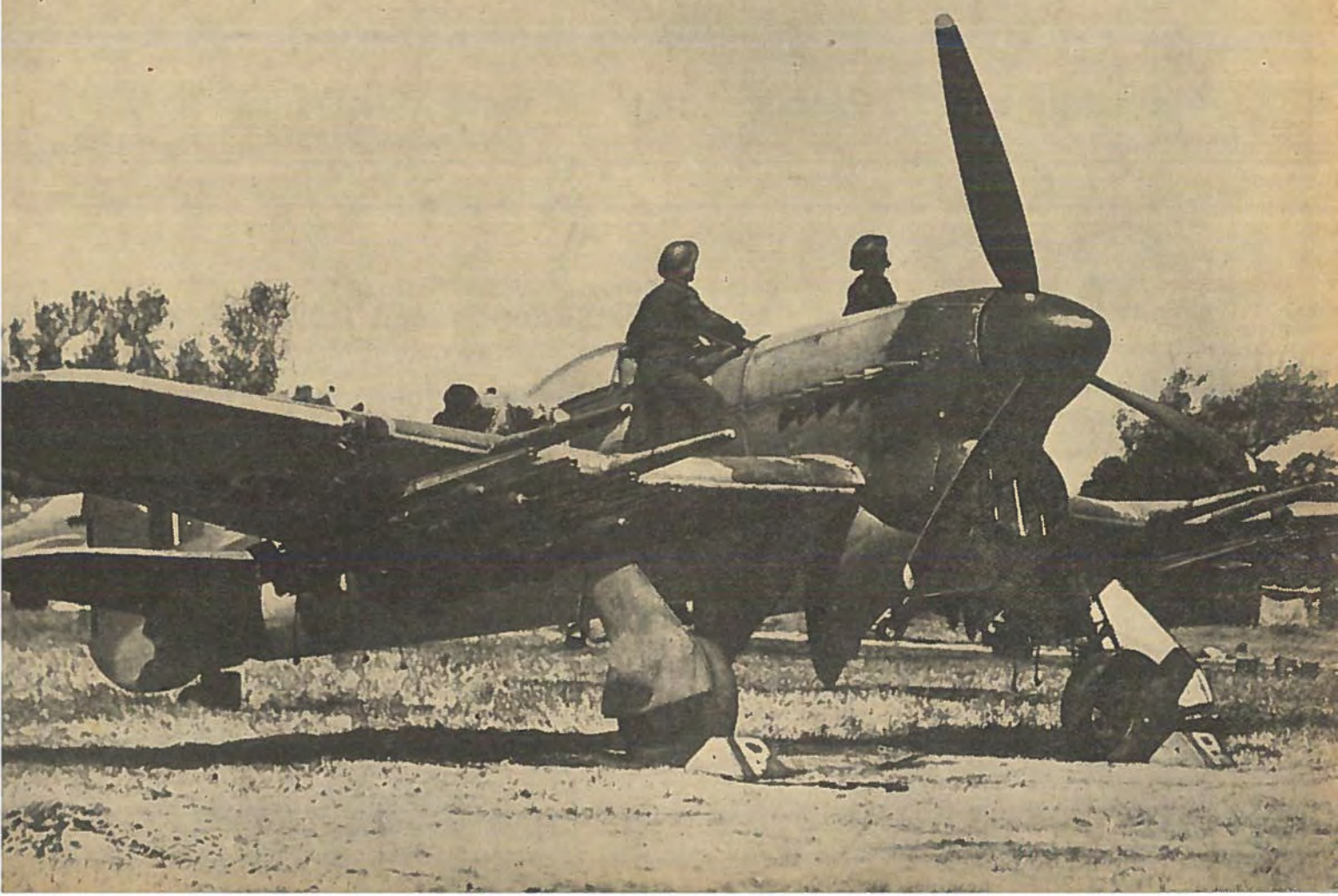
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 · Kbhvn. V.
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824



FLYV

Nr. 8

1945 - 18. Aarg.
PRIS 50 ØRE





SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vinge-
fang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger
konstrueret efter Aerodynamikkens Love.
Den udnytter Danmarks Vindkraft og
sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/s

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 8

August 1945

18. Aargang

SAA TAGER VI FAT

NAAR DKDAS Søndag den 23. September indstifter DEN DANSKE FLYVEDAG, betyder dette ikke blot, at der hermed er skabt Grundlag for dansk Flyvnings samlende Landsorganisations udvidede Virksomhed, men det er samtidig ensbetydende med, at Landets ansvarlige Myndigheder har ønsket at give dansk Flyveungdom et Haandslag. Der skal derfor lyde en varm Tak til de Autoriteter, der gennem Bevillingen af Den Danske Flyvedags Landslotteri har givet Udtryk for Forstaaelse og Interesse for dansk Flyvnings Fremtid. Det gælder Forsvarsminister Ole Bjørn Kraft, Arbejds- og Socialminister H. Hedtoft-Hansen, Formanden for Finansudvalget, Folketingsmand Redaktør Holger Larsen, Direktøren for Luftfartsvæsenet Knud Gregersen, som anbefalede Bevillingen af Landslotteriet, og Ministeriet for offentlige Arbejder, som støttede Sagen, og Justitsministeriet, som nu har givet Tilsagn til det store Landslotteris Afholdelse. Men nu skal dette Haandslag udnyttes fuldtud. Ikke blot maa hvert eneste Medlem i alle Danmarks Flyveklubber gaa ind for Salget af Lodsedlen med Kæmpegevinsterne, men hver eneste Klub maa ogsaa i sin egen Interesse lægge et ærligt Stykke Arbejde i hvert enkelt lokalt Stævnearrangement. Det er Aanden og Viljen, der skal kendetegne Flyvedagens Succes — og skabe dens Tradition for kommende Aar.

FLYV.

DEN DANSKE FLYVEDAG 23. September

Justitsministeriet har givet Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab Bevilling til et Landslotteri paa 200.000 Sedler.

Der indkaldes Forslag fra Unionerne til Landsflyvestævnet for Motorflyvere, Svæveflyvere og Modelflyvere. ✂ ✂

DEN DANSKE FLYVEDAG er nu en Kendsgerning. Justitsministeriet har meddelt DKDAS, at der er givet Bevilling til Afholdelse af et Landslotteri med 200.000 Sedler à 1 Kr. og et Landsflyvestævne omfattende Motor-, Svæve- og Modelflyvere.

Det var Redaktør Povl Westphall, der gav DKDAS Ideen til den danske Flyvedag, som nu skal indvarsle en ny Epoke i dansk Flyvning.

Gennem de Midler, der skaffes gennem Flyvedagens Arrangementer, vil ikke blot DKDAS men ogsaa alle Landets Klubber faa Muligheder for den aktive Indsats, som saa længe har været et utopisk Ønske.

Den første danske Flyvedag afholdes Søndag d. 23. Septbr. over hele Landet og forestaas af »Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab«. Dens Formaal er at skabe Midler til Støtte af den danske Flyveungdom og at bringe Kendskabet til Flyvning ud i de videste Kredse af Danmarks Befolkning.

Disse Maal vil man søge at naa gennem Det store Landsflyvestævne og Landslotteriet.

Stævnet omfatter Deltagelse af alle tre Kategorier af Sportsflyvning: Model-, Svæve- og Motorflyvning, hvis Udøvere er tilsluttet Aeronautisk Selskab.

Hver By og Egn arrangerer paa Flyvedagen Konkurrence, hvis Regler skal fastlægges af Dansk Luftsportsraad. Der er i disse Dage indkaldt Forslag fra de respektive Unioner og Klubber til Konkurrencen, og saasnart Reglementet er en Kendsgerning, vil der tilgaa Klubberne Meddelelse herom. Den Klub, By eller Egn, som opnaar højeste Pointstal i Landskonkurrencen, vinder Flyvedagens Vandrepokal, endvidere udpeges individuelle Vindere indenfor de tre Flyvekategorier, og saaledes som Konkurrencen udskrives, skulde Flyveren i Hobro eller Holbæk have samme Chancer som Københavneren.

Luftsportsraadet vil gennem Officials følge, at Bestemmelserne for Flyvedagens Konkurrencer bliver nøje overholdt.

Det var den sportslige Side.

Hvad angaar selve Arrangementet overtager Klubberne eller Sammenslutningerne Risiko og Ansvar herfor i hvert lokalt Tilfælde. Naturligvis vil Stævnerne i de enkelte Byer variere i Omfang, København, Aarhus, Aalborg, Odense og Esbjerg og formodentlig ogsaa Rønne bliver antagelig de store Arrangementers Byer, men der er ogsaa mange andre Byer udover Landet, hvor Flyveinteressen er vokset saa stærkt, at man vil kunne faa Tusindvis af Tilskuere til det lokale Stævnearrangement, hvis man blot krydrer selve Landsflyvestævnet med lidt fantasifuldt Arrangement indenfor de bestaaende Muligheders Ramme, f. Eks. Demonstrationer, Forevisning o. l.

Flyveklubberne opnaar gennem Landsarrangementet, at der gennem intensiv Propaganda i Presse og Radio skabes en saadan Stemning og en saadan Interesse for dansk Flyvning, at mange Tusinde Mennesker vil føle sig fristet til ikke blot at være Tilskuere til Flyvestævnet, men ogsaa at købe Flyvedagens Lodseddel.

Har man Forslag til fremkomme med, bedes disse sendt til DKDAS's Generalsekretær, Kaptajnlejtant Sv.-Aa. Dalbro, Nørre Farimagsgade 3, K. Alle Forslag er velkomne og vil blive drøftet af den nedsatte Arbejdskomité.

Det store Landslotteri med de største Præmier, der endnu er set i Danmark.

Det bærende Grundlag og den økonomiske Baggrund for hele Arrangementet er Landslotteriet.

Sedlerne udsendes til Klubberne i god Tid, og de skal helst være udsolgt paa 24 Timer. Intet Lotteri i Danmark har nogensinde budt paa lignende Gevinster.

Hovedgevinsten er en KZ III to Personers Sportsflyvemaskine, lige kommet fra Fabrikken. Den er 20.000 Kr. værd. Og den kan man altsaa vinde for 1 Krone. Dernæst kan man vinde en Flyverejse København—New York og retur og en KZ-Skoleglider fuldt monteret, et Automobil af nyeste Model og en Flyverejse andre pragtfulde Gevinster, saasom Cigaretter, Cykler, Bøger o. s. v.

Lodsedlerne sendes til Klubberne efter Byernes Størrelse. Det vil sige, at de en-

Konstruktionen af den flyvende Bombe

(Oversat af Flyveleder H. Wulff.)

DETAILLEREDE Oplysninger er nu offentliggjort om den tyske flyvende Bombe V-1, som af engelske lagtagere anses for at være en mærkelig og paa sin Vis fuldendt teknisk Konstruktion med mange udtænkte Detailler.

Den flyvende Bombe er sikkert Produktet af et meget stort Antal Specialisters Arbejde. Konstruktionen er meget enkel og er beregnet for virkelig Masseproduktion. Imidlertid har den næppe kunnet fabrikeres til lavere Pris end ca. 40.000 sv. Kr. pr. Stk., hvis Udviklings- og faste Omkostninger tages med i Beregningen.

Bomben (Fig. 1) har en største Længde af 7,7 m, en Spændvidde paa 5,4 m og vejer lidt over 2 t. Rygraden i Konstruktionen er ejendommeligt nok Brændstofbeholderen, en Staalcylinder med buede Endebunde og et Rumindhold paa ca. 600 l. Foruden sin egentlige Mission skal Beholderen oplage Startpaavirkningerne, som opgives til omkring 10 g, og endvidere et Lufttryk paa 10 Atm., som er nødvendig for Brændstoffets Indsprøjtning i Reaktionsmotoren.

Hovedbjælken, som gaar ret gennem Beholderen, og Løftebeslaget, som ogsaa er fastgjort til den, udsætter Beholderen for yderligere Paavirkninger. Til Beholderen er desuden med fire Bolte fastgjort Ladrumsrummet, som med sin Sprængladning vejer ca. 1 t. I Ladrumsrummets forreste Del er anbragt Kompas og Luftlog.

Planet, som er skubbet ind over den rørformede Hovedbjælke, har symmetrisk Profil og er ombyttelig fra venstre til højre Side. Det er bygget ved Punkt-

svejsning af Staalplade paa en bærende Stamme af Stræbere og Kantprofiler, hvorved man har faaet en meget glat Overflade. Bagved Planforkant findes en skarp Kniv til Overskæring af Ballonkabler.

Til agterste Del af Brændstoffanken er svejset en Beholder, indeholdende to kugleformede Trykluftbeholdere med en Diameter paa 55 cm og en Vægt paa ca. 65 kg. Tryklufften er beregnet som Drivkraft for Autopiloten, for at trykke Brændstof op til Motoren og som Drivkraft for Styremotorerne. Lufttrykket er omkring 150 Atm., og Beholderne kan sandsynligvis taale op til 250 Atm. De bestaar af to pressede Halvkugler af blødt Staal, som er sammensvejsede. Derefter er de omviklet med Klavertaad i tre eller fire Lag, hvorved Traaden vikles langs

Storecirkler i omkring 40 mm brede Dobbelthaand, samlede med Loddeklemmer.

Bombens agterste Del, der bærer Styreorganer og Reaktionsmotor, er fastgjort til Bombens forreste Del med fire Bolte. Den indeholder Autopiloten samt Højde- og Distanceorgan. Endvidere indeholder denne Del den elektriske Udrustning og i omkring hver tiende Bombe en Radiosen-der til Kontrol af Kurs og Distance.

Halefinnen er svejset sammen med Kroppen, og Haleplanet gaar i eet Stykke tværs gennem denne. Styremotorerne er monteret udvendigt ved de respektive Ror.

Autopiloten bestaar af tre luftdrevne Gyroskoper med Højde- og Distanceindstillinger. For at modvirke Gyroskopets Vandring anvendes det magnetiske Kompas i Næsen. Flyvehøjden, op til 3000 m, indstilles med et Haandhjul; den normale Flyvehøjde er 600 m. Som Strømkilde anvendes et Tørbatteri paa 30 Volt.

Reaktionsmotorens forreste Del er ophængt i to Punkter i et gaffelformet Stativ; Agterenden er fastgjort i et Punkt

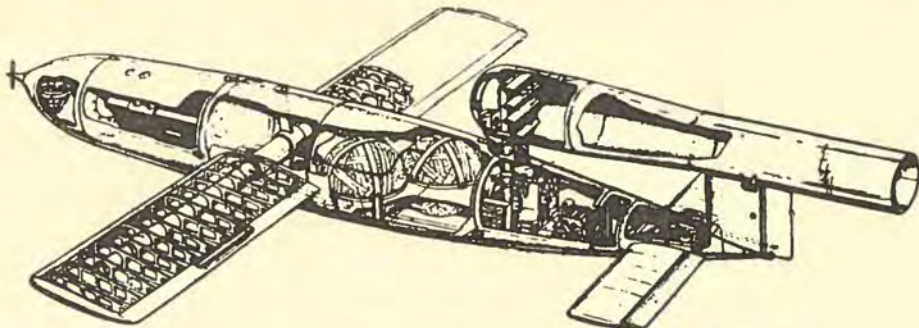


Fig. 1. Skematisk Fremstilling af den reaktionsdrevne Bombe V-1.

Den danske Flyvedag 23. September

kelte Klubber modtager det Antal Sedler, som normalt sælges ved Landslotterier i den paagældende By og Egn. Det er nu Klubmedlemmernes Opgave hurtigst muligt at faa solgt Sedlerne til FLYVEDAGENS VIDUNDERLOTTERI, og det skulde ikke være vanskeligt. Dansk Luftværnsforening solgte for nogle Maaneder siden paa 12 Timer 250.000 Lodsedler over hele Danmark, den Rekord maa Danmarks Flyveklubber stræbe efter at slaa. Husk, hver Seddel, der sælges, betyder Fremgang for Flyvesagen, betyder Penge til Bygning af Svæveflyveskole, til Uddannelse af Instruktører, til Støtte til Materielindkøb og til Certifikatpræmier for Motorflyvere.

Nettoindtægten tilfalder DKDAS og fordeles af Selskabets Ledelse. En Procentdel fastlægges til Selskabets Administration og generelle Opgaver, Resten gives som Tilskud til Unioner og Klubber til de aktuelle Formaal.

Og husk saa paa, at Klubberne foruden Andelen i Flyvedagens Landslotteri ved dette Kæmpearrangement faar Muligheder for en Indtægt ved det lokale Stævnearrangement, stort eller lille, alt som Forholdene betinger det, men under alle Omstændigheder tilstrækkelig til at virke opildnende paa den Ungdom, der venter paa at Flyvesagen i Danmark fra

at være passiv gaar over til at blive aktiv — det sker efter den 23. September, naar Danmarks første Flyvedag er indvi.

Flyvedagens Ledelse lægges i Hænderne paa et fremtrædende Præsidium, hvis Navne vil blive bekendtgjort senere. Der er nedsat en Arbejdskomité til Varetagelse af Dagens praktiske Opgaver med Repræsentation for Luftfartsdirektoratet, Statens Luftfartstilsyn, Hærens Flyvetropper, Marinens Flyvevæsen, Danske Flyvere, DDL, Motor-, Svæve- og Modelflyveunionerne, Ambulanceflyvetjenesten, Pressens Luftfartsmedarbejdere, Redaktør Jørgen Sandvad, Kaptajn Foltmann — og som Flyvedagens Sekretærer virker Generalsekretær Sv.-Aa. Dalbro og Redaktør Povl Westphall.

til Halefinnen. De tre Ophængningspunkter har Gummidæmpere.

Reaktionsmotoren (Fig. 2) er af en ny og særlig original Konstruktion. Dens eneste arbejdende Dele er smaa Bladfjeder-ventiler, monteret i et Gitter paa Motorens Forside. Ventilene bestaar af 126 dobbelte rektangulære Blade af meget tyndt Fjederstaal. De er formede, saaledes at de let trykkes mod hinandens Indersider, og paa den Maade danner Spærreventiler, som lukker Gitteret ved Tryk indefra, men aabner ved Tryk udefra. De erstatter paa den Maade den normale roterende Kompressor. Tværs over Gitterets Inderside gaar fire horisontale Profiler, som giver Venturivirkning, og desuden er der paa det monteret ni Brændstofstraalespidser og tre Startstraalespidser. Foruden et sædvanligt Tændrør, som anvendes til Starten, findes ingen andre Dele i Forbrændingskammeret, der er formet som et Rør med 60 cm Diameter og en Længde af ca. 3,5 m. Denne rørformede Del er lavet af flere Stykker og svejset sammen af cylindriske Plader.

Motorens Virkemaade baserer sig paa, at den gennem Gitteret indstrømmende Luft ved Bombens Marchkraft, omkring 600 km/T, tvinger Luft gennem Ventilbladene ind i Forbrændingskammeret, hvor den blandes med Brændstoffet og eksploderer. Af det derved opstaaede

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

Tryk lukkes Ventilene, Gasmassen tvinges ud gennem Røret og leverer herved den fremdrivende Kraft. I Forbrændingskammeret dannes da et Undertryk, som i Forbindelse med det ydre Overtryk faar Ventilene til at aabne sig og slippe en ny Ladning Luft ind i Forbrændingskammeret, hvorved Processen gentages. Forbrændingsfrekvensen, som beror paa Forbrændingskammerets Resonansfrekvens, er omkring 45 pr. Sekund. Reaktionsmotoren virker altsaa omtrent som en een-cylindret Totaktsmotor ved 2700 O/M.

Motoren drives med almindelig Motorbenzin med ganske lavt Oktantal, hvilket er en Forklaring paa dens meget daarlige termiske Virkningsgrad. Effekten svarer omtrent til 725 HK fra en almindelig Flyvemotor, hvorved Brændstofforbruget er omkring 30 l i Minuttet, i hvilken Tid Bomben flyver 10 km. Dette Forbrug er omtrent det samme som i en fuldbelastet »Lancaster« Bombemaskine med 6000 HK.

Motoren er forsynet med en sindrig automatisk Brændstofregulering. Et enkelt Pitotrør øger Brændstofftilførslen ved øget Hastighed, medens en Membrandaa-se søger at mindske Brændstofforbruget med øget Højde. Skulde Trykket i Forbrændingskammeret naa den farlige Værdi, nedskærer det mindskede Tryk i Brændstofbeholderen Brændstofinsprøjtningen og genopretter normale Forhold.

Bomben kan startes enten fra et Luftfartøj, som bærer den paa Ryggen, eller, hvad der er mest anvendt, fra en Startrampe paa Jorden. Efter at Brændstof og Luft er fyldt paa, samt Kurs, Højde og Distance indstillet, kobles en Luft- eller Iltflaske til et Indtag paa Bombekroppen, og samtidig kobles en Strømkilde til Tændrøret. Der aabnes for Brændstoffet, som begynder at sprøjte gennem de ni Mundstykker i Forbrændingskammeret sammen med Luft fra de tre Startmundstykker. En Gnist fra Tændrøret tænder Blandingen, og Motoren arbejder da som en kæmpemæssig Blæselampe uden at afgive nævneværdig Reaktionskraft. Naar Motoren er tilstrækkelig varm til at starte selv, kobles Strømmen fra Tændrøret, og Maskinen sendes afsted ved Hjælp af Raketter, ladet med Benzin og flydende Ilt. Bomben accelererer hurtigt langs Rampen og hjælpes herunder i alt større Grad af Motoren. Hastigheden skal naa op til 350 km/T, inden Maskinen forlader Rampen, dels fordi Planerne ikke bærer før ved 250 km/T, dels fordi Reaktionsmotoren ikke fungerer tilfredsstillende ved lavere Hastighed. Naar Bomben har forladt Rampen, øges Hastigheden lidt efter lidt til ca. 600 km/T, hvor Ligevægt opnaas mellem Drivkraft og Modstand.

Temperingsanordningen er bygget som en Luftlog, bestaaende af en roterende Propel paa Bombens Næse, og et Tælleværk. Dette indstilles paa den ønskede Distance, og alt eftersom Propellen roterer, drejer Tælleværket tilbage mod 0. Efter ca. 60 km Flyvning armeres Bomben, og 60 km, før Maalet naas, startes Radiosenderen i de Bomber, der er forsynet med en saadan. Naar Tælleværket naar til 0, udløses i Bombens Hale en Anordning, der blokerer alle Styreorganer, hvorved Maskinen gaar paa Næsen i en stejl Dykning. Af Centrifugalkraften kastes det resterende Brændstof mod

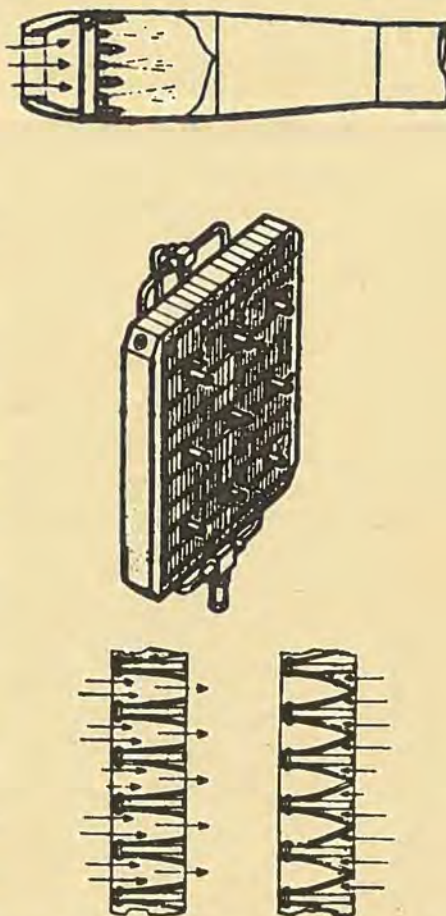


Fig. 2. Reaktionsmotoren i den flyvende Bombe V-1. Øverst Tværsnit af »Motoren«, der viser, hvorledes Luften indsuges og blandes med Brændstoffet.

Tankens Overdel, saa at Motoren stoppes. Idet Maskinen rammer Jorden, bringes Sprængladningen til at eksplodere af et Tændrør i Bombens Næse og Bug. (Flight 6. Oktbr. 1944).

Bekæmpningen af de flyvende Bomber voldte Englænderne meget store Besværligheder, skønt man gennem Luftrekonoscering mod den franske Kyst og gennem anden Efterretningstjeneste stort set var forberedt. Forsvarsplanen omfattede en Ballonspærring umiddelbart udenfor London, et Luftværnshætte ved Kysten og et Jagerforsvar over Kanalen.

Hovedforsvaret synes at have været Jagerens Lod, skønt disse havde mange Vanskeligheder at bekæmpe. For det første var der meget faa Jagertyper, som havde tilstrækkelig Hastighed til at indhente Bomberne under vandret Flyvning, og de langsommere Typer maatte derfor bekæmpe dem under Dykning. En Metode, som med Held anvendtes af dygtige Flyvere paa de hurtige Jagere, var at indhente Bomberne og siden med Plantippen vende dem om paa Ryggen, hvorefter de umiddelbart styrtede ned.

Bomberne var meget svære at opdaage paa Grund af deres store Hastighed og lave Flyvehøjde, især da de i Reglen af-fyredes i skyet Vejr. Beskydningen skulde endvidere ske i højst 300 m Afstand, dog ikke saa tæt, at Flyveren risikerede sin egen Maskine. En stor Andel i Fremgangen heri fik een af Sir Thomas Mør-

ton konstrueret Afstandsmaaler, som ikke kostede mere end 1 shilling.

Af de Bomber, som Jagerne maatte lade slippe igennem, har Luftværnet kunnet skyde 74 % ned, medens Ballonspærringen opfangede 15 % af de resterende. Alt i alt menes 70 % af de affyrede Bomber i Slutningen af Bombeangrebsperioden at være uskadeliggjort, medens kun 9 % naaede Maalet; de øvrige 20 % styrtede af sig selv paa Grund af Konstruktionens Usikkerhed.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Industribygningen og i Lufthavnen.

En Nyhed for Svæveflyverne

Startspil for Svæveplaner ved J. v. Staf-feldt. Udgivet af Dansk Svæveflyver Union. Pris Kr. 1,00.

Det lille Hefte afhjælper et længe følt Savn, idet der ikke tidligere har foreligget nogen Vejledning i Anvendelsen af Startspillet eller Beskrivelse af de forskellige Typer. I en kort og klar Form redegør Forfatteren for dette og ledsager Teksten med mange Tegninger og Diagrammer.

Svæveflyveledere, Spilførere og iøvrigt alle aktive Svæveflyvere vil have god Nytte af Heftet, og det koster, som ovenfor nævnt, kun Kr. 1,00. Faas ved Henvendelse til Dansk Svæveflyver Union, N. Farimagsgade 3, København K.

RAF-STÆVNET I KASTRUP



Men foruden »Meteor« en var der mange andre engelske Maskiner i Luften ved RAF-Stævnet, bl. a. Typhoon-Jagere, som med Raketkanonerne sænkede »ANDERS AND«, den gamle tyske Diesel-Skolemaskine fra Blohm & Voss.

Der var Formationer af Tempest-Jagere og Mosquito-Maskiner, og en fornem Kunstflyvning af tre Spitfirejagere, som afsluttede den pompøse og meget vanskelige »The Prince of Wales Feather«, hvor de to Maskiner looper i Bue ud til Siden, medens den tredje gaar lodret op og slutter i et Loop.

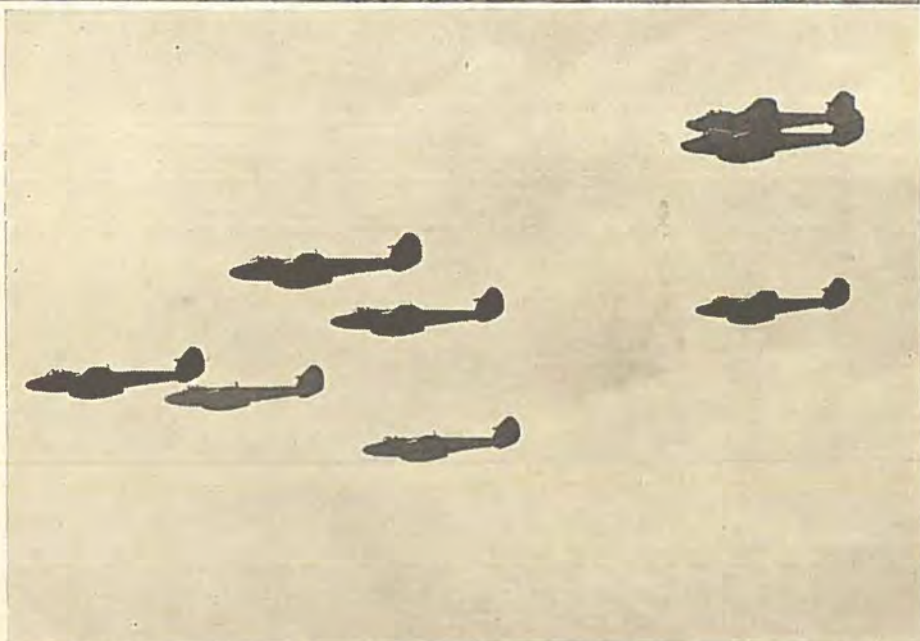
Paa Jorden havde den danske Arrangementskomité Hovedæren for Successen. Formanden for Pressens Luftfartsmedarbejdere, Redaktør Leif B. Hendil, Hr. William Carstensen. ORS. Børge Moltke Leth og Kaptajn John Foltmann havde lagt et stort Arbejde for Dagen. Navnlige havde Kaptajn Foltmann ydet en fortræffelig Indsats gennem sin Organisation af Tilskuerpladser, Tilkørselsforhold, Parkering af Cykler og Biler; for hans Vedkommende klappede det kæmpemæssige Arrangement.

DEN smukke Tanke, der laa bag Royal Air Force-Stævnet belønnedes i fuldt Maal. Der var over to Hundrede Tusinde Tilskuere i Kastrup, det betød over ½ Million Kroner til de Familier, der bomberamtes ved RAF's Angreb paa Gestapo-Hovedkvarterer i Aarhus, København og Odense. Desværre fik Stævnet, paa Grund af daarligt Vejr over Tyskland ikke det store Format, som RAF havde haabet paa, men Opvisningen bød alligevel paa Oplevelser, der vil blive husket, først og fremmest de reaktionsdrevne »Meteor«-Maskiner, de Havilands nyeste Produkt. Disse fantastiske Maskiner viste først deres utrolige Hastighed i en eksemplarisk Formationsflyvning, og derefter var der en enkelt af de navnløse »Meteor«-Piloter, der gav en blændende Kunstflyvnings-Opvisning. Han steg mod Himlen med 1000 Kilometers Hastighed og dykkede ned med en Farl, der var hurtigere end Lydens.

Vi bringer her nogle Billeder fra Begivenheden.

Paa det første Billede passerer Dronningen det engelske Æreskompagni ledsaget af Group-Captain Hill.

Nederst ses de 8 »Meteor«-Maskiner i Formation over Kastrup, derefter et Nærbillede af den lavhulede, to-motorede propelløse Maskine, som indtil 15. Juli var paa »secret list«.



FLYVNINGENS BØGER

»30 Sekunder over Tokio« af Ted W. Lawson, oversat efter den amerikanske Originaludgave af Ritmester J. H. Rantzau. Povel Branners Forlag. 208 Sider. Kr. 9,75.

I April 1942 foretog amerikanske Flyvere under General Doolittle's Ledelse det første Bombetogt indover selve Japan, og en af Deltagerne, Flyveren Kaptajn Ted Lawson har skrevet en meget spændende Bog om dette fantastiske Togt. Der deltog 16 tomotorede Bombere med en Besætning paa ialt 80 Mand i Togtet; Forberedelserne var blevet truffet i al Hemmelighed, Hangarskibet »Hornet« bragte Angrebsstyrken helt ind til nogle faa Hundrede Kilometer fra den japanske Kyst, og herfra startede de 16 Maskiner mod forskellige Maal. Efter at Bomberne var kastede, fortsatte Maskinerne til Kina, hvor de landede paa vidt forskellige Steder og under meget dramatiske Forhold. Nogle af dem naaede dog ikke saa langt, de blev tvunget til at lande i Japan, og Besætningerne maatte lide den Skæbne at blive henrettede af Japanerne.

Samtlige Maskiner, som naaede over til Kina, blev helt eller delvis slaet i Stykker under Landingene med Undtagelse af een, og Besætningerne maatte gennemgaa store Lidelser, inden de langt om længe fandt frem til Egne, hvor de var i Sikkerhed for Japanernes Eftersøgninger. Saa fulgte Hjemrejsen: de blev hentet i Transportflyvemaskiner og fløjet via Indien, Nordafrika, det sydlige Atlanterhav og Sydamerika tilbage til U.S.A. At de modige Mænd ved Tilbagekomsten til Amerika blev modtaget med stormende Begejstring, kan man nok forstaa; de havde paa en mesterlig Maade gennemført et Vovestykke af Format. Doolittle's Bombetogt over Japan var et af de fineste psykologiske Skaktræk, der nogensinde er foretaget. Det overrumplede fuldstændig Japanerne, hvis ubegrænsede Selvillid fik et alvorligt Knæk.

»10 R.A.F. Drengene«, af Oberstløjtnant Athol Forbes og Kaptajn Hubert Allen, oversat fra Engelsk efter Ten Fighter Boys. Povel Branners Forlag. 180 Sider. Kr. 7,75.

Slaget om Storbritannien i Efteraaret 1940, hvor det tyske Luftvaaben prøvede paa at udbombe England, blev vundet af Royal Air Force's unge Jagerflyvere, som i denne Periode næsten præsterede det ufattelige. Døgn efter Døgn, Uge efter Uge mødte de Fjenden i Luften, med sammenbidt Energi tog de Kampen op — og til sidste maatte Angriberne give op. I »10 R.A.F. Drengene« fortæller ti unge Jagerflyvere om deres Kampe i Luften i disse kritiske Uger, og mere friske, uforfædte og spændende Beretninger skal man lede længe efter. I Gruppen fløj de ud, men paa Hjemturen savnede ofte en Kammerat eller to. Giv sig hen i Sorgen over en mistet god Kammerat var der ikke Tale om. De drak et Glas til hans Minde og gik saa videre til deres Arbejde. Flere af disse ti R.A.F. Drenges Beretninger ender med: »Siden dette blev nedskrevet, er Diggy (eller hvem det nu var) faldet i Kamp.«

Det er en Bog, som taler til danske Hjerter.

»Verdens yngste Piloter« af A. van Welsen, oversat fra Hollandsk af Bodil Anker Larsen. Povel Branners Forlag. 162 Sider.

To unge Hollændere, Jan, der er 18 Aar og gaar paa Handelsskole, og Kim, der er 17 Aar og gaar i 2den Gymnasieklasse, vinder de to Førstepremier, som Det Hollandske Luftfartselskab har udsat for de bedste Stile om det hollandske Flyvevæsen, og disse Premier bestaar i en gratis Flyveruddannelse. Begge de unge Mennesker klarer Certifikatprøverne. Efter overstaaet Eksamen bliver de inviteret paa Sommerferie af en Slægtning i London, hvor de overværer Starten til en international Flyvekonkurrence Jorden rundt. Der deltager ogsaa en hollandsk Maskine i denne Kapflyvning, en af KLM's tomotorede Trafikflyvemaskiner. I sidste Øjeblik maa Besætningen imidlertid melde Falld paa Grund af pludselig indtruffet Sygdom, og nu kommer de to unge Mænds store Chance. Jan og Kim entrar om Bord i den hollandske Maskine, faar Motorerne i Gang, og starter til Turen Jorden rundt. De er alene i Maskinen og oplever selvfølgelig en Masse under den lange Flyvetur, som de klarer med Glans for til Slut at vende hjem som to Lufthelte.

Det er en Bog for Ungdommen, som sikkert med Begejstring vil følge de to ungdommelige Flyveres mærkelige Færd.

»Flyverlægen« af Frank G. Slaughter, oversat fra amerikansk efter Air Surgeon ved Ulla Valentiner-Branth. Povel Branners Forlag. 366 Sider. Kr. 9,75.

»Flyverlægen« er den første Roman, som er skrevet om det spændende Liv i en af det amerikanske Luftvaabens Træningslejre for Flyvere. Hovedpersonen Dr. Craig Thomas, som er en fremragende Kirurg, er Læge ved Hærens Luftvaaben, og Skæbnen vil, at hans Døgnigt af en Broder, Larry, bliver overført til den samme Træningslejr som han. Larry har taget sin smukke, unge Kone med sig til Lejren. Hun beklager sig indtrængende til Craig over Larrys Opførsel, og Craig bliver snart klar over, at hun i Virkeligheden er den eneste Kvinde, han nogen Sinde kan elske, men af Opofrelse overfor den ansvarløse Broder bøjer han sig for denne Kendsgerning og gør alle mulige Forsøg paa at redde Broderens Ægteskab. De Problemer, der opstaar hos disse tre sammensatte Naturer, er fremstillet og løst med en fornem Sans for Drama og Realisme. Slaughter har vundet et stort Publikum ved sit indgaaende Kendskab til og mesterlige Fremstilling af medicinske Problemer, og ingen kan undgaa at blive fængslet af hans Evne til at skildre farlige Operationer. For den flyveinteresserede Læser er der imidlertid meget andet, som fængsler i Bogen. Man faar et Indblik i Livet i en stor Uddannelseslejr, og man faar en Masse at vide om det amerikanske Luftvaabens Lægers daglige Arbejde blandt de tjenstgørende Flyvere og hvordan de meget hyppigt undersøger, om Flyverne »er i Form«.

»Flygælderne« af Hans Ostelius. Forlaget Natur och Kultur, Stockholm. 155 Sider. 7,25 sv. Kr. (P. Haase og Søn's Forlag).

Sveriges mest populære Flyveskribent, Hans Ostelius, har i sin nyeste Bog, Flygælderne, skrevet om Flyvningens potentielle Muligheder i Fredstid, og han giver en Række interessante Skildringer af mange af de Opgaver, som Trafikflyvemaskinen vil kunne løse. Han gør Rede for den Luftfartspolitik, der vil blive fulgt efter den internationale Luftfartskonference i Chicago, om den kommende Lufttrafik over Nordatlanten, over Afrika, om Flyvningens Samarbejde med Jernbanerne og Skibsfarten og mange andre højaktuelle Emner. Ind imellem de mange lufttrafikale Emner fortæller Ostelius ogsaa noget om en Bombeflyvers spændende Oplevelser og om de »flyvende Tigre« storslaaede Bedrifter i Kina. Flygælderne giver Læseren noget at tænke over, ikke mindst med Henblik paa Fremtidens Magt- og Trafikproblemer. Det er en Bog, som ikke alene er spændende og underholdende — men ogsaa belærende.

»Bomberkommandoen«, Det britiske Luftministeriums autoriserede Beretning om Bombeflyvernes Virksomhed fra Krigens Udbrud til Juni 1942. Oversat af Kaptajn John Foltmann. Povel Branners Forlag. 210 Sider.

Bomberkommandoen er en officiel, men absolut ikke nogen tør Beretning om R.A.F. Bomber Command's Arbejde fra 1939 til Juni 1942. Den fortæller om alle Bombetogterne i de første Par Aar til Tyskland, Norge, Danmark, Italien o.s.v. Om Invasionen af England, der aldrig blev startet, fordi R.A.F. Nat efter Nat ødelagde Tyskernes Forberedelser med deres Titusinder af Pramme i Kanalhavnene.

Læserne faar alt at vide om Flyvernes Uddannelse, om Maskinerne m. m. Man faar Besked om de Spørgsmaal, som ogsaa Folk i Danmark stadig diskuterede: »Hvorfor gør England ikke det, hvorfor bomber de ikke dér?«

Bogen fortæller om, hvordan Planlægelsen af Bombetogterne gaar for sig, og man faar et lille Indblik i den vældige Organisation, som staar bagved de mange Bombeangreb mod Fjendens Territorium. Man faar ogsaa noget at vide om, hvordan den engelske Flyvemaskineindustri saa at sige spydede de store Bombeluftfartøjer ud paa Samlebaand, kort sagt: det er en Bog, der fortæller en Masse om alt det, der skete indenfor den engelske Bomberkommandos Virksomhed.

»Slaget om Storbritannien August—Oktober 1940«; officiel Beretning fra det engelske Luftministerium. Oversat af Kaptajn John Foltmann. Povel Branners Forlag. 48 Sider. Kr. 1,85.

Perioden fra 8. August til 31. Oktober 1940 vil altid komme til at staa som en af de store i Englands Historie. Tyskerne havde erobret store Dele af Europa, Frankrig var brudt sammen, og nu skulde England bringes til Underkastelse. Vældige Flokke af Bombeluftfartøjer sendtes ind over de engelske Byer, Bølge efter Bølge væltede ind over Øriget, der nu kæmpede helt alene. Men England holdt ud, i tre lange Maaneder kæmpede R.A.F.'s unge Jagerflyvere en heltemodig Kamp og tvang Fjenden til at opgave sine Planer. Det tyske Luftvaaben led sit første store Nederlag. »Slaget om Storbritannien« er en spændende Beretning om en forholdsvis lille Skare unge Mænds modige Indsats.



Mosquito XVI med tryktæt Kabine.

Ny britisk Luftliner.

I en ikke altfor fjern Fremtid vil Engländerne faa Raadighed over en Luftliner, som baade med Hensyn til Størrelse og Udstyr vil være noget for sig selv. Det er Bristol Typen 167, som vil blive kaldt Brabazon I, opkaldt efter Lord Brabazon, der var Formand i den Regeringskomité, som skulde udpege de civile Flyvemaskinetyper, som Storbritannien havde Brug for efter Krigen.

»Brabazon« er den største Landflyvemaskine, der hidtil er blevet bygget i England, og den rummer mange nye Enkeltheder. Dens Spændvidde er 70,1 m, Kroppens Længde 53,95 m og Højden er 15,85 m (maalt til det øverste af Halefinnen). Luftfartøjets Fuldvægt er 113.375 kg, og Tomvægten er 58.955 kg. »Braba-

zon« er bygget til Flyvninger uden Mellemlanding mellem London og New York. Den er udstyret med tryktæt Kabine, og under Rejserne i den normale Flyvehøjde, som er ca. 6.000 m, vil der blive vedligeholdt et Lufttryk i Kabinen, som svarer til ca. 2.400 m.

Luftfartøjets Indretning minder mere om en Passagerdamper end om en Flyvemaskine. Ovenover Roden af Bæreplanerne er der indrettet en rummelig Spisesalon, i hvis ene Hjørne der findes en Cocktail-Bar. Ved Siden af Spisesalonen findes et stort Køkken, hvor Maden bliver tilberedt baade til Passagerer og Mandskab. Spisesalonen kan ogsaa benyttes som Biografteater.

Forude og agterude for Spisesalonen, og en lille Smule længere nede end den-



En Formation af Mosquito-Maskiner. Bevæbningen bestaar af 4 20 mm Kanoner og 4 Maskingeværer.

Nyt fra

Af Kap

ne, er en Række Kahytter og Toiletter. Hver Kahyt kan indrettes med to, fire eller seks Køjepladser, og naar alle Kahytterne indrettes med Plads til seks Personer, er der Soveplads til ialt 80 Personer. Paa kortere Rejser, hvor der ikke behøves Køjepladser, kan »Brabazon« medføre 224 Passagerer. Til Rejser paa ca. 2.400 Kilometers Længde kan der medføres 120 Passagerer.

Bagage og Fragt medføres i to store Rum under Gulvet, og det samlede Rumindhold er her 26,6 m³. Der er tre Døre i Kroppen foruden flere Reserveudgange. Besætningen bestaar af fem Mand: Luftkaptajn, Andenflyver, Navigator, Radiotelegrafist og Flyvemekaniker.

Et af Problemerne ved Bygningen af en saa stor Landflyvemaskine var at udstyre den med et tilstrækkeligt kraftigt Understel, men denne Vanskelighed er blevet løst paa tilfredsstillende Maade. Under hver af de yderste Motorer er et



»Corsair«-Jagere om Bord parat til

e Verden

oltmann

tohjulet Understelsben, og et tredje tohjulet Understelsben er anbragt under Kroppens Næse.

Luftfartøjet er udstyret med otte Bristol Centaurus luftkølede, ventilløse Motorer hver paa 2.500 HK, som er anbragt i Tandem med to Par paa hver Side af Kroppen. Motorerne er anbragt inde i Planerne.

Luftfartøjets Hastighed skal være ca. 400 km/T, og dets Rækkevidde er 8.000 km, d. v. s. en tilstrækkelig Sikkerhedsmargin til en Flyvning England—U.S.A.

Ny Mosquito-Type.

R.A.F. har faaet en Mosquito-Type, som er udstyret med en tryklæt Kabinne, der gør det muligt for den at operere i Højder paa ca. 10.000 m. Den har Typebetegnelsen Mark XVI og har været anvendt til Bombeangreb mod Maal i Tyskland, hvorunder den medførte en Bombelast paa ca. 2.000 kg. Den er ogsaa blevet taget i Brug af Kystkommandoen.



Hangarskib i Stillehavet, i Japan.



Fairey »Firefly« paa Jorden med sammenklappede Planer.

Fairey »Firefly«.

Den britiske Marines nye Jager og Rekognosceringsfartøj er Typen Fairey »Firefly«. Den har en Spændvidde paa 13,56 m, en Længde paa 11,28 m, og dens Højde er 4,14 m.

Den er udstyret med en Rolls Royce Griffon Motor, og den er bevæbnet med fire 20 mm Kanoner i Planerne. Af Hensyn til Anvendelsen fra Hangarskibe, er Planerne indrettede til at kunne klappes tilbage langs med Kroppen. Besætningen bestaar af Flyver og Observatør.

Underjordiske Værksteder.

Den svenske Flyvemaskinefabrik SAAB har — af Hensyn til Krigsfaren fra Luftten — ladet indrette nogle store Fabrikslokaler inde i et Bjerg et godt Stykke

under Jordens Overflade. Gennem en vældig Port kommer man ind i et stort Rum, som er sprængt ud af Granitmasserne, og derfra fører Elevatorer 35 m ned til de underjordiske, toetages Værkstedes- og Fabrikslokaler. Man kan ogsaa komme derned gennem en lang Tunnel, eller man kan benytte en rullende Trappe, der automatisk sættes i Bevægelse, naar man passerer en Fotocelle.

Ved Hjælp af de nyeste tekniske Indretninger har man sørget for, at Personalet ikke føler sig »indestængt« i de underjordiske Arbejdslokaler. I alle Lokaler er der bl. a. ophængt en Tavle, som hele Tiden viser, hvordan Vejret er over Jorden: om det er taaget, Regnvej, Solskin el. l.

Forsidebilledet:

Hawker »Tempest« Jageren udstyret med Raketprojektiler.



Hawker Tempest er Verdens hurtigste Jager. Den har en Napier Sabre Motor paa 2200 HK og Propellen er 4-bladet.

Modelflyvekonference i Stockholm



Fra Modelflyvekonferencen. Fra venstre: Lennart Poppius, K. Flensted-Jensen, Ing. G. H. Dérantz, Red. Pärttili Virkki og Yngve Norrvi.

Den 18. og 19. Juni holdtes der i Stockholm en Modelflyvekonference, hvori deltog: Fra Sverige 1. Instruktøren for Modelflyvningen Ing. G. H. Dérantz og Lederen af KSAK's Informationsafdeling Yngve Norrvi, fra Finland Instruktør i Finlands Flygforbund Løjtnant Lennart Poppius og Redaktør Pärttili Virkki og fra Danmark Formanden for DANSK MODELFLYVER UNION Kommuncelærer Knud Flensted-Jensen.

Konferencen, der fik et yderst vellykket Forløb, strakte sig over ialt 14 Timer, saa man vil kunne forstaa, at der var Tale om et grundigt Stykke Arbejde, som iøvrigt gik ud paa at udarbejde Forslag til ensartede Regler for Modelflyvningens praktiske Uøvelse i Norden. Efter at de forskellige Landes Repræsentanter hver havde gjort Rede for Forholdene i de respektive Lande, tog man fat paa Gennemarbejdningen af Reglerne for Klasseinddeling, Rekordsætning, Afholdelse af Konkurrencer m. m. Det er af Betydning at fremhæve, at alle Punkter paa Dagsordenen fik en saa grundig og alsidig Gennemarbejdning, at alle Forslagets enkelte Punkter kunde vedtages enstemmigt.

Yngve Norrvi, som var Konferencens Sekretær, har udarbejdet en Protokol over Konferencen, og denne er nu underskrevet af Deltagerne og Kopier tilsendt de respektive Landes Modelflyveorganisationer til Viderebehandling. Bl. a. er det Mening, at Resultatet skal forelægges de tre Landes Organisationers besluttende Myndigheder til Godkendelse, og det er Konferencedeltagernes Haab, at de udarbejdede Regler kan blive vedtaget uden for store Ændringer, saa at de kan træde i Kraft den 1. Januar 1946. Hvad det betyder for Samarbejdet mellem de nordiske Landes Modelflyvere, behøver man vist ikke nærmere paapege.

Efter Konferencens Afslutning den 19. Juni afholdtes der en Pressekonference paa KSAK, hvor de forskellige Konferencedeltagere overfor Pressens Repræsentanter gjorde Rede for og begrundede de

enkelte Forslag. Nedenfor skal i Korthed gengives den Klasseinddeling, man enedes om at foreslaa til Aflysning af de tre Landes nugældende.

1. Flyvemodellerne opdeles i to Kategorier: **Udendørsmodeller** og **Indendørsmodeller**.

2. Udendørsmodellerne opdeles i to Grupper: **Normalmodeller** og **Specialmodeller**.

3. Indendørsmodellerne deles i **Stokmodeller** og **Kropmodeller**.

4. Udendørsmodellernes Gruppe: Normalmodeller deles i tre Undergrupper: **Svævemodeller**, **Gummimotormodeller** og **Forbrændingsmotormodeller**.

5. Svævemodellerne deles i tre Klasser:

S 1: Planareal: Maksimum 15 dm².

Kroptværsnit frit, Vægt fri.

S 2: Planareal: 24—26 dm²

Største Kroptværsnit: mindst $\frac{L^2}{300}$.

Vægt mindst 400 g.

(Denne Model, Per Weishaupt's Nordiske Pokalmodel, tænkes anvendt ved Landskampe).

S 3: Planareal mindst 30 dm².

Kroptværsnit: frit, Vægt: Maksimum 4000 g, Planbelastning: mindst 15 g/dm². Spændvidde: Maksimum 300 cm.

6. Gummimotormodellerne deles ligeledes i tre Klasser:

G 1: Planareal: Maksimum 5,5 dm².

Kroptværsnit: frit, Vægt: fri.

G 2: Planareal: 6—11 dm².

Største Kroptværsnit: mindst $\frac{L^2}{200}$.

Planbelastning: 12,5—50.

G 3: Wakefieldmodellerne. (Anvendes ved Landskampe).

Planareal: 12,5—13,55 dm².

Vægt: mindst 226,7 g.

Største Kroptværsnit: mindst $\frac{L^2}{100}$.

7. Forbrændingsmotormodellerne har kun een Klasse (indtil videre).

F: Planbelastning: 15—50 g/dm².

Største Kroptværsnit: mindst $\frac{L^2}{200}$.

Motortvolumen: Maksimum 10 cm³.

8. Indendørsmodellerne:

A: Planareal: Maksimum 2 dm².

B: Planareal: Maksimum 3—6,5 dm².

C: Planareal: Maksimum 7,5—10 dm².

(A, B og C: Stokmodeller).

D: Planareal: 3—6,5 dm².

Største Kroptværsnit: mindst $\frac{L^2}{100}$.

(D: Kropmodeller).

For samtlige Normal- og Indendørsmodeller gælder de hidtidige Regler for Haleplanets og Kroplængdens maksimale Størrelse.

Desuden vedtoges det paa Konferencen at foreslaa, at der ved første givne Lejlighed bør rettes Henvendelse til F.A.I. med Forslag om Oprettelse af internationale Modelflyvediplomer, forslagsvis kaldt A-, B- og C-Diplomer. Disse skal kunne erobres med Modeller i Klasserne S 2 og G 3 efter følgende Krav: Tre Flyvninger udført paa samme Dag med nedenanførte Minimumstider (ikke Gennemsnitstider). Flyvningerne behøver ikke at være i umiddelbar Rækkefølge. Højstart med 100 m Snor for S 2 og Jordstart for G 3.

	S 2	G 3
A-Diplom	1 Minut	1 Minut
B-Diplom	2 1/2 Minut	2 Minutter
C-Diplom	3 1/2 Minut	2 1/2 Minut

Pladsen tillader desværre ikke at gaa nærmere ind paa de mange andre Detaljer, som behandledes paa Konferencen, men jeg skal slutte med at udtale Ønsket om, at det maa lykkes at naa til Enighed om Konferencens Forslag uden for mange Ændringer. Den 1. Januar 1946 skulde de nordiske Modelflyveregele meget gerne være en Kendsgerning til Gavn for Udviklingen af et frugtbringende Samarbejde mellem Nordens Modelflyvere.

Knud Flensted-Jensen.

Nyhed!

Den flyvende Fæstning,

amerikansk Dagbomber, m. Tegn. 4.35,

og saa er der den kendte

„Mosquito“,

der bombede Shell-Huset,

Byggesæt m. Tegn. 2.85.

Vil De bygge Modeller?

— Selvfølgelig købes de i

Udendørs Udstyr 1/5
Vandkunsten, K. G. 7616 - 17

Skriv efter HOBBY KATALOG fra



Fra 3-Landskampen

FRA den finsk-svensk-danske Landskamp i Stockholm, hvormed FLYV fortalte i Juli Nummeret, bringer vi her nogle Billeder.

Øverst ses Generalsekretæren i KSAK, Oberst H. Enell hilse paa det danske Hold, fra venstre: Knud Flensted-Jensen, Børge Hansen, Hobro MF, Hans K. Lassen og Erik Bugge, begge MF »Stratus« og yderst tilhøjre Kjeld Enevold Nielsen, O.M.-F.

Paa det næste ses Hans K. Lassen med sin store smukke Svævemodel, der er en »Storebror« til D.M.U. Modellen »Holger Danske«.

Og endelig præsenteres de finske Deltagere, fra venstre Juoko Hirvonen, Juha Jernvall, Kai Mellén og Pauli Roschier.



den
17.
Juni



En storstilet Modelflyvekonkurrence i Sverige

Dansk Deltagelse i »Vingarna«s Jubilæumskonkurrencer.

FOR anden Gang siden Befrielsen har Danmark været repræsenteret ved et Flyvestævne i Sverige.

Søndag den 15. Juli deltog 10 danske Modelflyvere i Modelflyveklubben »Vingarna«s Jubilæumskonkurrencer ved Stockholm, og de mødte der ca. 65 Modelflyvekammerater fra hele Sverige Og saa finske Modelflyvere deltog i Konkurrencerne, medens 2 Nordmænd kun var Iagttagere. Danmark var repræsenteret ved Aage Høst-Aaris, Carl Johan Petersen, Carl Møller Larsen, Mogens Erdrup, Kjeld Enevold Nielsen og Johs. Thinesen, alle fra Odense Model-Flyveklub, Børge Hansen, Hobro MF, Arne Sparre, MF »Condor«, Helsingør, Frank Hendrich og Jørgen Larsen, begge fra MF »Cumulus«, Holte.

Flyvningerne foregik fra Skå-Edeby Flyvepladsen, ca. 40 km fra Stockholm, hvor et udmærket Terræn i Forbindelse med et straalende Vejr skabte saa ideelle Forhold, at det blev et Stævne udover det almindelige. Resultatet blev da ogsaa 2 nye svenske Rekorder, foruden de allerfineste Tider til adskillige Deltagere.

Rekorderne blev sat i Klasse S1 af Lennart Larsson, Västerås, der opnaaede Tiden 1 Time 5 Minutter 17 Sekunder, og i Klasse S2 af Lars Persson, Östersund, der fik noteret Tiden 1 Time og 2 Minutter.

Konkurrencen begyndte Søndag Formiddag Kl. 11 og var arrangeret saaledes, at Starter med baade Gummimotor- og

Svævemodeller paabegyndtes med det samme. Stævnet var vel arrangeret, (vi kan vist lære et og andet om Stævneorganisation i Sverige) og Vejret var fint, næsten ingen Skyer paa Himlen, ingen Vind og godt med Termik.

Resultaterne blev:

Klasse S1: 1) L. Segerfeldt, »Vingarna«, 4.32,2, 2) K. Simelius, Finland, 4.14,2, 3) C. J. Petersen, Danmark, 3.16,0.

S2: 1) G. Kallén, Gamen, Norrköping, 4.15,7, 2) R. Löwen-Åberg, »Vingarna«, 3.49,0, 3) R. Andersson, do., 3.45,9.

G1: B. Blomgren, »Vingarna«, 3.24,5, 2) S. Sandberg, Östersund, 2.41,5.

G2: 1) Ellilä, Finland, 3.07,8, 2) K. E. Landegren, Västerås, 2.13,9.

En Holdkonkurrence mellem O.M.-F. og »Vingarna« vandtes overlegent af »Vingarna«, ligesom »Vingarna« vandt den nationale Holdkonkurrence.

Men Stævnet var ikke Slut med Søndagens Flyvninger. Hele Ugen varede Konkurrencerne i Anledning af Klubbens 10 Aars Jubilæum, og man maa beundre »Vingarna«, der tør paatage sig et saa stort Arrangement. Hvornaar mon vi herhjemme ser en Klub indbyde Svenskere, Nordmænd og Finner samt Modelflyvere fra hele Danmark til en Uges Konkurrence? Det bliver vel næppe snart, men nu imødeses med Længsel den Dag det sker.

Billedet viser 5 fra det danske Hold: M. Erdrup, C. J. Petersen, Jørgen Larsen, Arne Sparre og Carl Molin Larsen.

Efterretninger for Luftfarende *meddeler:*

1. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af visse midlertidige Indskrænkninger i den civile Luftfart over dansk Omraade.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 22. Juni 1945 ophævet Bekendtgørelse af 30. November 1939 angaaende visse midlertidige Indskrænkninger i den civile Luftfart over dansk Omraade.

I Medfør af ovenstaaende bortfalder:

Forbud mod Flyvning i Skyer,

Forbud mod Flyvning over 500 m

Højde,

Forbud mod Medtagning af Fotogra-

fiapparater i Luftfartøjer samt

Paabud om særlig Mærkning og Ma-

ling af Luftfartøjer.

(E. f. L. Nr. 22-1939 Pkt. 120.)

De i Medfør af ovennævnte Bekendtgørelse fastsatte Bestemmelser angaaende:

Ruter og Korridorer ved Flyvning

til og fra Udlandet,

Flyveruter og Flyveomraader i Ind-

landet,

Ambulanceflyvning,

Droskeflyvning,

Skole- og Træningsflyvning,

Passage af Krigsfartøjer,

Særlig Mærkning og Maling af Luft-

fartøjer

er ligeledes ophævet

(E. f. L. Nr. 22-1939 Pkt. 120.)

2. Danmark. Ophævelse af Forbudet mod Motorflyvning over dansk Omraade.

Det under 9. April 1940 af Direktøren for Luftfartsvæsenet udstedte Forbud mod Motorflyvning over dansk Omraade er ophævet.

3. Danmark. Ophævelse af Forbudet mod Svæveflyvning over dansk Omraade.

Det under 12. April 1940 af Direktøren for Luftfartsvæsenet udstedte Forbud mod Svæveflyvning over dansk Omraade er ophævet.

For Svæveflyvning gælder herefter følgende almindelige Regler:

a) Svæveflyvning udenfor begrænset Omraade maa kun foretages af Personer med gyldigt Førercertifikat til Svæveplan, og med Svæveplaner, der er behørigt indregistreret og godkendt til udvidet Svæveflyvning.

Startpladser for Svæveplaner til udvidet Svæveflyvning ligesom Flyveleder og Startanordning skal være godkendt af Statens Luftfartstilsyn.

b) Svæveflyvning indenfor begrænset Omraade kan foreta-

ges efter de hidtil gældende Regler, hvoraf skal fremhæves:

1. Svæveflyvningsomraadet skal være godkendt af Statens Luftfartstilsyn. Saafermt et Omraade ønskes godkendt, indsendes Andragende herom gennem Dansk Svæveflyver Union til Statens Luftfartstilsyn. Andragendet skal indeholde udførlige Oplysninger om Omraadet, herunder Ejendomsforhold, eventuel Tilladelse fra Ejeren om Omraadets Benyttelse til det ansøgte Formaal, og være bilagt to Maalebordsblade 1:20.000 udvisende Omraadets Grænser.

Luftfartstilsynet vil derefter om nødvendigt lade Omraadet besigtige.

2. Begrænset Svæveflyvning skal ledes af en ansvarlig Svæveflyveleder med gyldigt Godkendelsesbevis udstedt af Statens Luftfartstilsyn efter de Bestemmelser, der herom er udstedt.

3. Startanordning og Glide- og Overgangsplaner skal være godkendt af Statens Luftfartstilsyn og være under stadigt Tilsyn af en af samme Tilsyn godkendt Byggekontrollant.

4. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af Bestemmelse om Deponering af Radiosendanlæg.

Trafikministeriet har under 11. Juni 1945 ophævet Bekendtgørelse Nr. 190 af 16. April 1940 angaaende Deponering af Radiosendanlæg i Luftfartøjer og visse Skibe.

De deponerede Radioanlæg vil kunne faas udleveret hos den Toldmyndighed, hvor de i sin Tid blev deponeret.

5. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af Foranstaltninger til Sikring af uberettiget Brug af civile Luftfartøjer.

Justitsministeriet har under 18. Juni 1945 ophævet dets Bekendtgørelse af 29. Juli 1941 og 15. Juli 1942 angaaende Foranstaltninger til Sikring mod uberettiget Brug af civile Luftfartøjer.

I Medfør af ovenstaaende bortfalder Pligten til Aflevering til Politiet af visse Flyvemaskindele samt Pligten til Anmeldelse til Politiet vedrørende Luftfartøjernes Opbevaringssted og Ejerskifte.

6. Danmark. Københavns Lufthavn, Kastrup Flyvesikringstjeneste.

Flyveledelse, Flyveradio- og Flyvevejrtjeneste er atter etableret. Flyveledelse og Flyveradiotjeneste normalt i Tiden Kl. 0800—2000, iøvrigt efter Flyvningens Behov. Flyvetjeneste Døgnet rundt.

D.D.L. har ansat to nye Stewardesser.

BLANDT omkring 300 Ansøgere har D.D.L. nu udvalgt og ansat to nye Stewardesser, som allerede er begyndt at flyve med D.D.L.'s »Jutlandia«, hvor D.D.L.'s kendte Stewardess Hanne Hansen sætter dem ind i deres nye Arbejde.



Fr. Hanne Tønsberg.

De nye Stewardesser er: Frk. Karen Margrethe Christensen og Frk. Hanne Tønsberg.

Frk. »Karen Margrethe« er 25 Aar, taler Engelsk, Tysk og Fransk og har tidligere været ansat i førende Modesaloner i København.

Frk. »Hanne« er ogsaa 25 Aar, taler Hovedsprogene foruden at have taget Undervisning i Italiensk, Hollandsk og Svensk. Hun er desuden uddannet i Barnepleje og Servering. Frk. »Hanne« har rejst en Del i Europa og er meget interesseret i Flyvning og har selv taget Flyveundervisning paa Him-Jensens Flyveskole, der dog blev afbrudt ved Krigens Udbrud.



Frk. Karen Margrethe Christensen.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt aabent daglig Kl. 15.30
—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt dag-
lig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S.
Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte.
Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S.
Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlese.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68² o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.
Formand: Direktør Ejnar Dessau.
Sekretær: Prokurist Vagn Jespersen.
Kasserer: Annoncechef L. Albeck Larsen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen, Kabbelsvej 21,
Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Ove Hansson, Olesvej 21, Holte.
Telf. Frederiksdal 6169.

Fra Finlands Flygförbund

har Selskabet modtaget nedensaaen-
de Hilsen i Anledning af Befrielsen:

I anledning av Danmarks återvunna fri-
het efter mångårig ockupation och
svåra lidanden sänder Finlands Flygför-
bund sina uppriktiga och hjärtliga lyck-
önskningar till Det Kgl. Danske Aeronau-
tiske Selskab och genom dess förmedling
till Danmarks civil- och sportflygare, vars
representanter sedan år 1939 gjort sig
högaktade och älskade i Finland.

Vi emotse en ny och soligare tid för
civil- och sportflyget i Norden, vars flyg-
sinnade ungdom, män och kvinnor ge
sitt bästa för dess främjande, och ett
fruktbringande samarbete mellan Nor-
dens nationella aeroklubbar till förmån
för de ädla intressen som de alla ha att
arbeta för.

Med utmärkt högaktning

Helsingfors, den 10 maj 1945.

för FINLANDS FLYGFÖRBUND r. f.
Ordförande: Överste V. A. M. Karikoski.
Verkst. direktör: Överstelöjtnant
Paavo G. Waris.

Besøg hos R.A.F.

København's Lufthavn, Kastrup.

VED Velvilje fra de engelske
Luftstyrkers Side er det lyk-
kedes Selskabet at arrangere sam-
let Adgang for Medlemmerne til
Lufthavnen, hvor der vil blive Lej-
lighed til at bese de forskellige Ty-
per engelske Luftfartøjer paa
nærmeste Hold.

Tirsdag den 7. August d. A. Kl.
19.00 præcis mødes ved Flagstan-
gen uden for Lufthavnens Hoved-
bygning. De to danske Officerer i
R.A.F.'s Tjeneste, Fl.-Lnt. **Morian
Hansen** og **Edsberg** vil forklare og
gennemgaa de opstillede Typer,
som indeholder saavel Jagere som
Bombere og Transportmaskiner.

Adgang har Medlemmer af
D.K.D.A.S., samt Medlemmer af
Flyveklubber under Dansk Motor-,
Svæve- og Modelflyver-Union;
hvert Medlem kan medtage Ledsa-
ger.

Saafermt man ikke er paa Cykle,
kan der tages med Bus fra Sundby
Remise direkte til Lufthavnen. Af-
gang Kl. 18.30; retur med sidste
Bus til Byen fra Lufthavnen Kl.
21.00. Fra Linie 2's Endestation
ved Sundby-Vester Plads er der en
god halv Times Spadseretur til
Lufthavnen.

Medlemskort medbringes!

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Vi har modtaget følgende Skrivelse,
som herved bringes til vore Medlemmers
Kundskab:

PAA given Foranledning skal Luftfarts-
tilsynet herved anmode Unionen om
at indskærpe Klubberne — eventuelt ved
Offentliggørelse i »Flyv« — at der ved
Salg af Svæveplaner maa indsendes Er-
klæring hertil om Overdragelsen fra saa-
vel Sælgeren som Køberen. Er-
klæringerne maa vedlægges Svæveplanets
Flyvejournal og Godkendelsesbevis.

sign. M. P. Eskildsen.



SPORTSFLYVEKLUBBEN

BESTYRELSEN er gentagne Gange i
Løbet af de sidste 2 Maaneder fra
flere Medlemmer blevet opfordret til at
lade lave et større Emblem til at sætte
i Huerne. Begrundelsen har i flere Til-
fælde været den meget rigtige, at naar
mange Medlemmer nu har ombyttet den
almindelige bløde Hat, der alligevel ef-
terhaanden var blevet vendt saa ofte, at
dette ikke lod sig gøre mere, med den
lette, tidsprægede og da især for »Fly-
vere« særdeles bekvemme »Montyhue«,
og i de fleste Tilfælde pryder denne med
et eller andet tilfældigt Emblem eller Ef-
terligning af Emblem, saa vil det dog
være langt rigtigere, at Klubbens Med-
lemmer bærer vort eget Emblem, der
dog har en vis Betydning for disse, i
Huen

Det Klubblem til hidtil har haft til
Jakkeopslaget er dog hertil for lille, og
derfor har Bestyrelsen nu ladet fremstil-
le et meget smukt, forsolvet Emblem i
den tre-dobbelte Størrelse (Størrelsen
som »R.A.F.-Emblemet«), men selvføl-
lig med samme Motiv som tidligere, og
vi tvivler ikke om, at Klubbens Medlem-
mer med Stolthed og Ære vil bære dette
Klubblem, der paa den Maade yder-
mere vil virke som en fin Agitation for
Klubben.

Emblemet faas altsaa nu i to Størrel-
ser: Jakkeemblemet til Kr. 3,50 og Hue-
emblemet til Kr. 4,75, og de faas de sæd-
vanlige Steder: hos Sekretæren, Kom-
munelærer Wm. Nielsen, Borthigsgade
4, 1., og hos Kassereren, Assurandør Otto
Thomsen, Hammerichsgade 14, 5.

Bestyrelsen.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

A. J. K.s Medlemmer er indbudt til at
deltage i det af D. K. D. A. S. arrangerede
Besøg hos R. A. F. i Lufthavnen, Kastrup,
Tirsdag d. 7. August Kl. 19.00 præcis.

Læs herom andetsteds i FLYV og husk
Medlemskortet.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
30 Øre pr. mm i alm. Spaltebredde.

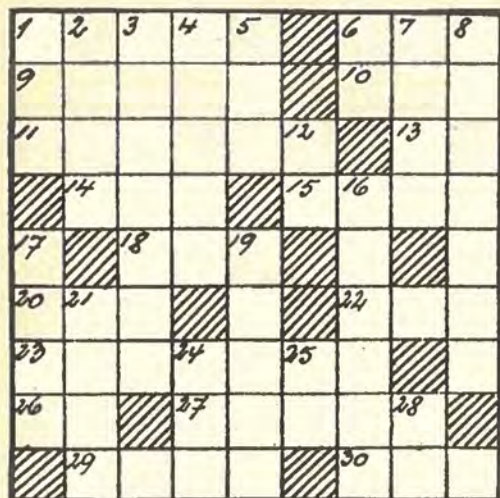
K. VALENTIN-HJORTH jun.

HORNEMANSgade 1

KØBENHAVN Ø.

Generalrepræsentant for udenl. Flyvemaskinfabriker

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

For August Maanedes Krydsordsopgave udsætter vi som 1. Præmie: Dansk Flyvnings Historie og 2. Præmie: Foltmanns Flyvebog.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Kryddord.

Blandt de rigtige Løsninger i Juli er udtrykket som Vinder:

- 1) Johnly Jensen, Skovvej 3 A, St. t. v., Hobro.
- 2) Fru D. Vimpel, Torvet 2, Nexø.

Løsning til Nr. 7.

Vandret:

1 Flyvning. 8 Ena. 9 Nolo. 11 Idrætter. 12 Did. 13 Tø. 14 Regent. 16 Urt. 17 CC. 19 Te. 20 Dr. 21 Aha. 22 Bevarer. 24 Riom. 25 Karl.

Lodret:

2 Lejdere. 3 Yndigt. 4 Varde. 5 Intet. 6 Not. 7 Gletscher. 10 Orø. 14 Ruter. 15 Narv. 18 Carl. 20 Dem. 21 Ara. 22 Bo. 23 Ak.

Forklaring:

Vandret:

1 Kendt dansk Flyver. 6 Ø. 9 Frugter. 10 Havneanlæg. 11 Revner. 13 Biord. 14 Pigenavn. 15 Pattedyr. 18 Tysk Flod. 20 Stof. 22 Pavenavn. 23 Krydderi. 26 Træ. 27 Slet. 29 Pigenavn. 30 Garderobe.

Lodret:

1 Alm. Forkortelse. 2 Sø. 3 Akrobatflyvning. 4 Godt. 5 Mønt. 6 Udraab. 7 Lukketøj. 8 Flyvemaskind. 12 Ligevegt. 16 Skør. 17 Smørelse. 19 Raa-Petroleum. 21 Pigenavn. 24 Gl. Ord. 25 Løvtræ. 28 Varsko.

„KRATMO“ 10 Benzlnmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.

Arbejdstegninger til „Kratmo“ 4.
Uforarbejdede Dele til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.
Færd. Tændspoler - Stempelringe - Propeller.
Alle Dele til omgående Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Tegninger

til

SVÆVEMODELLER

udgivet af

DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex Kr. 0.75
(D.M.U.s Begynder-Svævemodel)

Grimponimus (Kl. 7) .. . 2.00

Calle (Kl. 8) 2.00

Ølhunden (Kl. 9) 3.00

Holger Danske (Kl. 8) .. . 2.00

Pelikan (Kl. 8) 3.00

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

Faas i mange Sports- og Isenkramforretninger samt fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

FLYV's SPØRGE-RUBRIK

Besvaret af Kaptajn J. Foltmann.

Svar til mange Indsendere angaaende
Kataloger:

Da vi faar adskillige Anmodninger om Tilsendelse af Kataloger over Materiale til Svæve- og Modelflyvning samt Kataloger fra udenlandske Firmaer i samme Branche, gør vi opmærksom paa, at vi desværre ikke kan ekspedere saadanne Bestillinger.

Kun de i vore Annoncer anførte Tegninger og Bøger kan faas.

•

K. N. spørger: Hvorledes bliver man Officer i Luftvaabnet? Kan en Officer fra Hæren overgaa til Luftvaabnet?

Svar:

ad 1) Efter at have bestaaet Flyveskolens afsluttende Prøver kan man, naar man har de nødvendige Eksaminer og iøvrigt har bestaaet de teoretiske Prøver ved Flyveskolen, udnævnes til Sekondløjtnant. Uddannelsen til fast Officer foregaar som for Hærens Vedkommende.

ad 2) Ja. Han kan søge om at komme paa Flyveskolen sammen med de andre Elever.

•

J. B. spørger:

1) hvad det vil sige, at to Motorer er gearede i Forholdet 1 : 2. 2) hvad vil det sige, at et Maskingevær er fjernstyret, udstyret med Reflekssigte og siges at være kompliceret.

Svar:

1. Propellen gaar halvt saa mange Omdrejninger som Krumtappen. 2. Aftrækermekanismen betjenes fra et andet Sted end der, hvor M. G. er anbragt. 3. Et Spejlsigte hvori man kan se med begge Øjne aabne.

•

Taxaflyvning

i Danmark

Efter Forlydende agtes der dannet et Aktieselskab, hvis Formaal skal være Taxaflyvning. Selskabets Kapital er fastsat til 2 Millioner Kroner, hvoraf de 300.000 er indbetalt.

Man regner dog ikke med at kunne sætte Flyvningen i Gang førend om ca. 1½ Aar.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Legetøjsforretningen „Kæphesten“

Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.

Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

Svævemodeller?

— saa



„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

Drejer det sig om

TRANSPORTER

i Udland eller Indland?

Spørg

DAN-TRANSPORT A/s

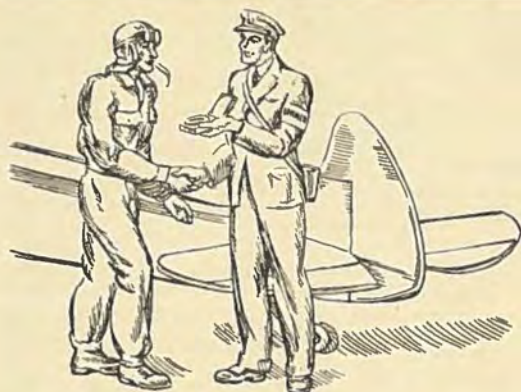
Vestergade 26, København K.

Tlf. Central 16488 . Tilgr.adr. Dantransport

Befragtning

International Spedition

Forsikring af enhver Art



EN FLYVER BLIVER TIL - VIII.

Flyvekonkurrence.

Privatflyvercertifikatet skal bruges, og til andet end kun at flyve de 12 Timer om Aaret, som kræves til selve dets Fornyelse. Da Flyveklubben derfor arrangerede en Flyvekonkurrence, meldte han sig til den, saa snart han var sikker paa at kunne leje en af Klubbens Maskiner til det. Og saa gik han i Træning.

Fra tidligere afholdte Konkurrencer vidste han, at Landing paa Mærke og Orienteringsevne var meget vigtig, saa medens han altid før havde

flejet uden Kort, blev dette nu hans uadskillige Led-sager paa Turene. Det gjaldt om til enhver Tid at vide nøjagtigt, hvor han var, saa han kunde sætte sin »Plads« af i Kortet.

Da Bestemmelserne om Konkurrencen kom, studerede han dem meget nøje, saa han kunde dem helt udenad. Ved Konkurrencen fik han udleveret et Kort med den indtegnede Rute eet Minut før Starten, og da der blev givet Strafpunkt for at starte for sent, maatte Kortet studeres i Luften. Men da Vindretningen og dermed Starten var omtrent vinkelret paa Rutens første Del, kom han først ind paa Linien et Par km fra Flyvepladsen.

Selve Flyvningen var der ingen Ben i. Han fandt de udlagte Mærker

og fik dem indtegnet paa Kortet. De to Mellemlandinger paa fremmede Flyvepladser gik ogsaa godt, den ene ganske vist lidt langt fra Mærket, og Flyveturens beregnede Tid blev over-skredet med 53 Sekunder, medens den afsluttende Mærkelanding blev meget fin.

Det samlede Resultat viste, at han ikke havde fundet det første Mærke, som laa tæt ved Flyvepladsen, og et Par andre Deltagere havde haft alle Landingerne helt fine og kun haft en Afvigelse paa nogle faa Sekunder fra den beregnede Flyvetid, men Nr. 3 blev han da, og i Præmie fik han overrakt et fint lille Sølvskæbæger.



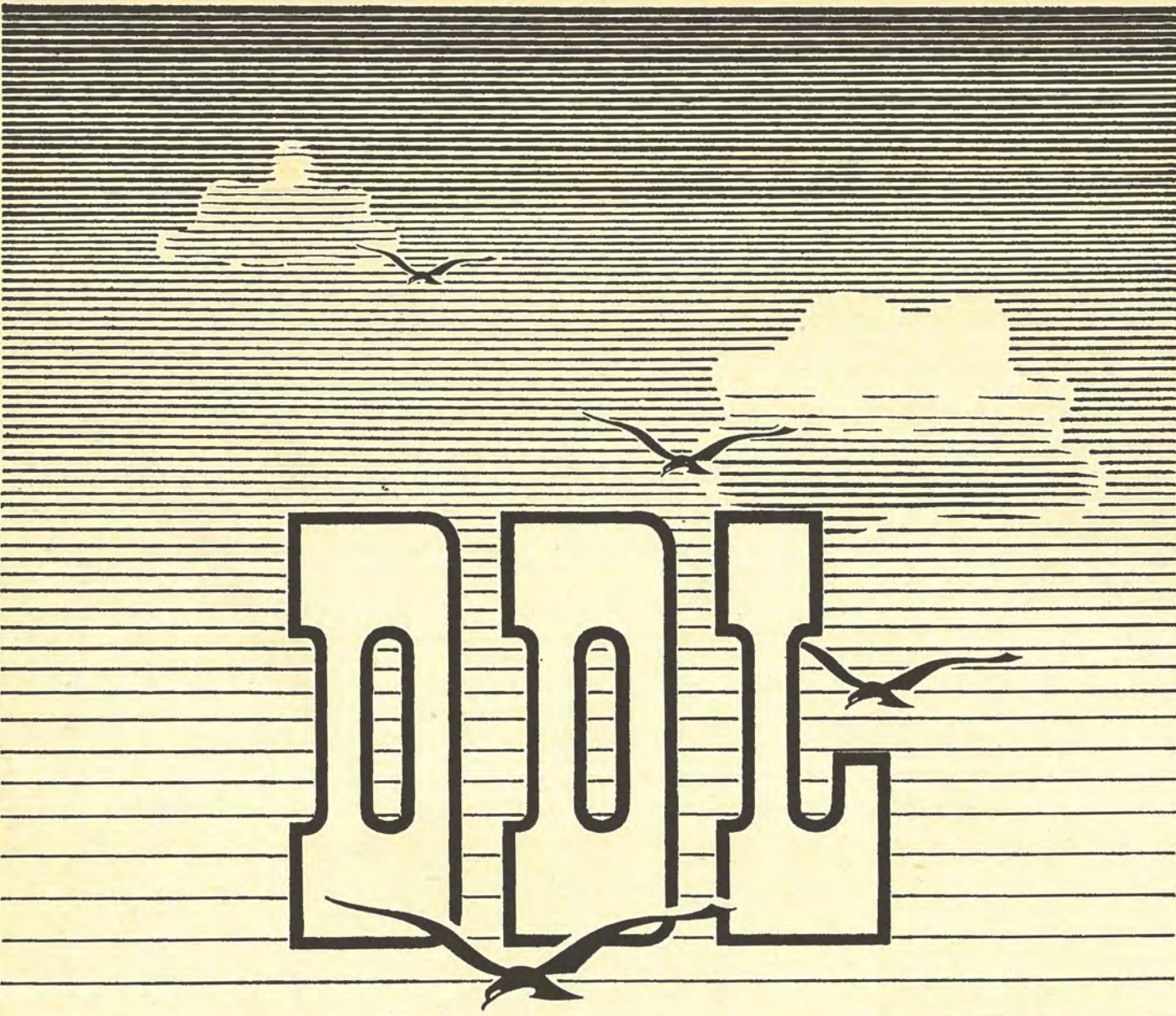
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S





101

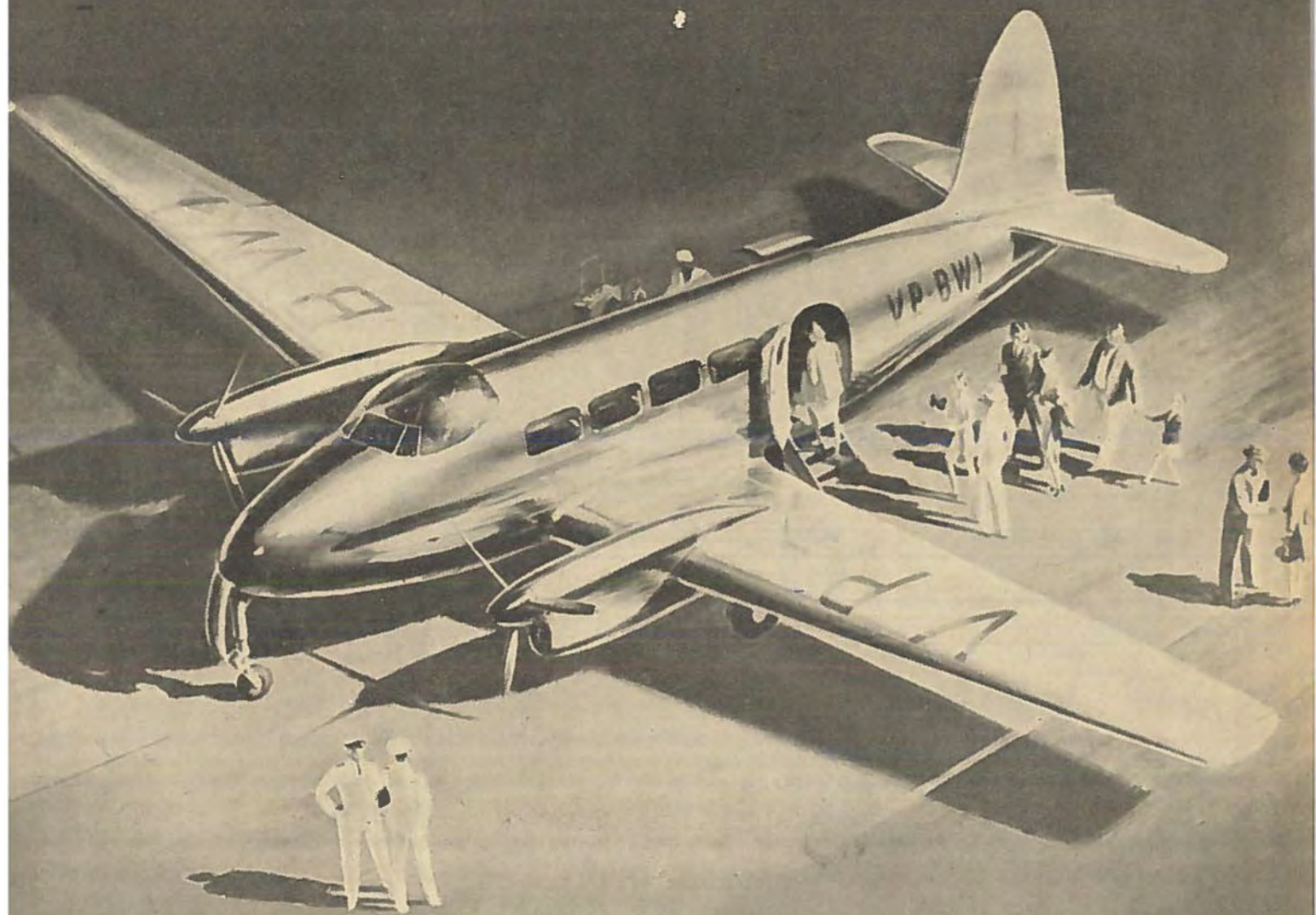


DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/s
- Verdens ældste -

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV



Nr. 9

1945 - 18. Aarg.

PRIS 50 ØRE



KZ III

— den nye danske Privatflyvemaskine **KZ III** fremstilles nu i Serie for Hjemmemarkedet og til Eksport —.

KZ III er en Ønskemaskine — en Luftens Folkevogn — for Flyveklubber og Privatflyvere.

Den er absolut sikker, let at flyve og robust. Den har komfortabel, lukket Kabine for to Personer side-by-side. Den er billig i Anskaffelse, Drift og Vedligeholdelse.

Forudbestillinger modtages —
De bør i Tide sikre Dem et Leveringsnummer!

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

SALGSKONTOR FOR KZ-AERO A/S

TELEFON CENTRAL 7361 VESTERGADE 26 . KØBENHAVN K. TLGR.-ADR.: SCANDAERO



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 9

September 1945

18. Aargang

Den danske Flyvedag

DEN 23. September skrives et nyt Blad i Dansk Flyvnings Historie. Paa denne Dag indstiftes DEN DANSKE FLYVEDAG og dermed skabes det økonomiske Grundlag for et stort og virkningsfuldt Fremstød for Flyvning i Danmark.

Der er tidligere gjort Rede for, hvori DEN DANSKE FLYVEDAG bestaar, og det skal derfor ikke gentages paa dette Sted, kun skal det siges, at alle gode Kræfter indenfor Motorflyvning, Svæveflyvning og Modelflyvning her maa staa samlet for at gøre en effektiv Indsats hver især, saaledes at Resultatet kan blive saa godt, som det overhovedet er muligt. Alle maa give en Haand med, Klubbernes Ledelser i Arrangementet af Flyveopvisninger og de enkelte Medlemmer ved Salget af Lodsedler og Deltagelse i Opvisningerne. Naar dette gøres, er der skabt en Basis for fortsatte Fremstød for Flyvesagen, og DEN DANSKE FLYVEDAG vil blive en aarlig tilbagevendende Begivenhed, der vil staa som et Symbol paa Samarbejdet i vore Flyveorganisationer og give det økonomiske Grundlag for Løsning af de kommende Opgaver.

FLYV.

DEN DANSKE FLYVEDAG

Søndag den 23. September

FLYVEDAGEN bliver den første store Begivenhed indenfor dansk Flyvning siden Befrielsen

Det store Landslotteri og Landskonkurrencen er de centrale Begivenheder

SNART oprinder »Dagen«, den Dag alle danske flyveinteresserede ser hen til, som de store Muligheders Dag. Dagen, hvor dansk Flyveungdom skal mødes i Konkurrence, vise, hvad de kan indenfor hver Klub, By eller Egn, samt ikke mindst, gennem Salget af Lodsedler være med til at skabe den økonomiske Basis for vort fælles Virke, som i sig selv indebærer de helt store Muligheder for os alle.

Gevinstrækken i Lotteriet er sensationel. For 40.000 Kr. ialt udsættes en Række Præmier af vidt forskellig Art, der er noget for enhver Smag. Flyvemaskine, Cigaretter, Flyverejse til Amerika, Cykle, Radio og mange andre gode Ting, der nok skal bevirke, at Sedlerne bliver revet bort.

Men skal Sedlerne hurtigt blive afsat overalt i Landet, maa alle give en Haandsrækning, og her beder vi Klubberne sætte alle Sejl til. Hver en Øre, som indtjenes her, vil gaa til Støtte af alt det Arbejde, der gøres i Klubberne Landet over. Enhver har Mulighed for at give en Haandsrækning, og husk det giver gode Renter, som nok kan være lidt Ulejlighed værd.

De Flyvestævner, vi kan præstere, bliver næppe — hvad heller ikke er tænkt — store, omfattende Opvisninger. Vi maa jo kravle før vi kan gaa, og mon ikke de lokale Arrangementer, især da de er kædet sammen med en Landskonkurrence, skal fange Interessen. Her har enhver Mulighed for den Indsats, som kan bringe Sejrens Løn, de store, flotte Pokaler.

Modelflyverne skal konkurrere i Klasserne 7, 8 og 9, og for Klasse 8, hvor alle kan deltage, udsættes den store Pokal.

Svæveflyvernes Opgave er lagt saaledes, at alle kan deltage. A-Flyverne skal konkurrere om hurtig og korrekt Tilrigning af Skoleglider, med Klargøring af Spil og Wire, og Opstilling af det flyveklare Plan, klar til Start.

B-Flyverne skal lave Mærkelanding med Skoleglider, C-Flyvere og Over-

landsflyvere Mærkelanding med Overgangsplan og endelig vil en Flyvelederkonkurrence — ligeledes i Mærkelanding — demonstrere den Nøjagtighed, hvormed det er muligt at lande et Svæveplan nøjagtigt paa Pletten. For C-Flyvernes Klasse udsættes en meget smuk Pokal, medens alle de øvrige Klasser saavel Model- som Svæveflyvere vil blive præmieret med smukke Pokaler. Firmaerne »Det Danske Luftfartselskab«, »Nordisk Pool for Luftfartsforsikring« og »Skandinavisk Aero-Industri« udsætter hver for sig en meget smuk Pokal, øvrige Pokaler udsættes af DKDAS. De store Pokaler fordeles med 1 Pokal til hver af de tre Sportsgrene, Model-, Svæve- og Motorflyvning, følgelig maa en af disse »staa i Rørstilling« indtil Motorflyverne kan faa Lejlighed til at deltage. Ogsaa Zoneredningskorpset udsætter en smuk Pokal til vore Motorflyvere.

Motorflyvning paa Dagen bliver det store Spørgsmaal. Selv kan vi ikke præstere nok til Konkurrencer, men helt uden Propellstøj bliver Dagen ikke. Skandinavisk Aero paatænker en Landstur med en KZ III. Zonen noget tilsvarende med KZ IV. 6 svenske Maskiner kommer efter alle Solemærker at dømme herover, 2 til Jylland, 2 til Fyn og 2 til Sjælland. Maaske har endda sidstnævnte Svæveplaner paa Slæb. Meget er det ikke, men det smager da lidt af Fugl.

Foruden med Stævner og Konkurrencer samt Lotteriet markeres Dagen ved Udsendelsen af Bladet »Den Danske Flyvedag«. Heri bringes interessante Artikler om Flyvning, især den hjemlige danske, og Wing-Commander Birksted har lovet deri at fremsætte lidt om det kommende danske Luftvaaben.

Husk at reservere Dem dette Hefte, det sendes ikke til FLYV's sædvanlige Abonnenter, Prisen er 75 Øre.

Der bliver gjort, hvad gøres kan, for at Dagen maa blive saa vellykket som muligt, og tager vi alle et Nap med, skulde Resultatet paa Forhaand være sikret.

s. a. d.

Raketbombens Konstruktion

(Oversat af Flyveleder H. Wolff.)

Oversættelse fra det svenske Blad »Teknisk Tidsskrift« af 17. Febr. 1945 af Artiklen »Hur raketbomben är konstruerad«.

TIL Forskel fra den flyvende Bombe V-1, som i Hovedsagen var konstrueret for billig og hurtig Produktion, er Raketbomben V-2 en betydelig større og mere kompliceret Anordning. Medens V-1 var drevet af en Reaktionsmotor, arbejder V-2 direkte efter Raketprincippet. Længden er 14 m og Hylstrets Diameter 1,65 m; de fire Stabiliseringsfinner i Halepartiet forøger dog Dimensionerne stærkt overalt. Den totale Vægt beregnes til omkring 12 t. Raketbomben bestaar af en cylindrisk Skæl, ligesom Kroppen af et Luftfartøj, med en bærende diagonalstivet Drager. Den i skarp Spids udtrukne Næse udgør Ladringsrummet, som indeholder en Ladrning paa omkring 1 t højeksplosivt Sprængstof. Agter herfor findes en Afdeling indeholdende Radioanlæg, Hældnings- og Kursgyroer, elektrisk Tændrør og Kvælstofbeholdere; Kvælstoffets Opgave er sandsynligvis at opretholde Trykket i Brændstoftankene, alt eftersom Pumpeperne tømmer dem. Agten for denne Afdeling findes Beholdere til Sprit, respektive flydende Ilt, det turbinedrevne Pumpeaggregat og endelig selve Raketmotoren. Styreorganerne bestaar af Rør paa de ydre Finner og bevægelige indre Finner, som ligger i Udblæsningen; disse sidstnævnte paastaas at være af rent Kul for at modstaa den høje Temperatur. Begge Styreorganerne drives af en elektro-hydraulisk Servomekanisme, ligesom ogsaa Ventilene for Brændstoffilførselen.

Selve Brændstoffet er Ethylalkohol og flydende Ilt. Af et Brændstof til Raketdrift fordres først og fremmest høj Forbrændingshastighed, og den teoretiske Maksimalværdi for Sprit er 4180 m/s. Brint og Benzin (derimod ikke de sædvanlige Sprængstoffer Nitroglycerin og Dynamit) har ganske vist højere Forbrændingshastighed (for Brint 5170 m/s), men Forbrændingen er ikke stabil ved disse høje Værdier. Desuden er Brint meget voluminøs selv i flydende Tilstand og maa holdes mellem meget snævre Temperaturgrænser, $\div 252^{\circ}$ og $\div 295^{\circ}$ Celsius, for at undgaa Fordampning eller Frysning. Endvidere kræver Brint og Benzin til Forbrænding fire respektive to

Gange saa meget Ilt i Vægt i Sammenligning med Sprit. Det er fuldkommen logisk, at man til V-2 har valgt det langsommere Brændstof, som giver den mindste totale Brændstovvægt. Ovennævnte teoretiske Maksimalværdi for Forbrændingshastigheden kan naturligvis ikke opnaas i Praksis, men man kan som en sandsynlig praktisk Værdi regne 2000—2500 m/s.

I smaa Raketbomber skulde man kunne holde Brændstoffet under højt Tryk ved Hjælp af en indifferent Luftart, f. Eks. Kvælstof eller Kulsyre, men dette vilde kræve sværere Beholdere. I større Raketbomber maa man derfor, ligesom i dette Tilfælde, foretrække at opbevare Brændstoffet i to store cylindriske Beholdere af en Aluminiumslegering med en Kapacitet paa hver 4,5 m³. Brændstokkapaciteten bliver hermed 3,5 t Sprit og 5 t flydende Ilt. Pumpeaggregatet udgør en af Raketbombens interessanteste Dele, og de Eksemplarer, som man har kunnet redde efter Nedslaget, viser en Prøve paa særlig omhyggelig Konstruktion og Tilvirkning. Pumpen skal være let og kompakt, samtidig med at den hydrauliske Virkning maa være høj, eftersom det gælder om paa meget kort Tid at sætte Brændstofftrykket op til Maksimum og derfor overføre store Brændstofmængder pr. Tidsenhed. Motorpumpen skal ogsaa i Løbet af et Øjeblik kunne komme op paa Maksimumsydelse og arbejde konstant paa den fuldt Tryk. Paavirkningerne bliver herunder meget store, men paa den anden Side er Drifttiden ikke længere end nogle Minutter.

Man har her valgt at anvende en roterende Centrifugalpumpe, drevet af en Turbine. Drivmidlet er koncentreret Brintoverilte og Kalciumpermanganat, hvilket opbevares i to mindre Beholdere, antageligt under højt Tryk. Virkemaaden er baseret paa den Brint-Ilt-drevne Dampgenerator, som i 1930'erne blev foreslaaet af Engelsk-Tyskeren Rudolph Erren, til Drift af Torpedoer (se Tekn. T. 1943 h 42). I dette Tilfælde frembringer Brintoverilten og Kalciumpermanganaten, naar de blandes under Tryk, overhødet Damp, som gennem en glasuldisoleret Rørledning og en Fordelingsring ledes til Turbinen. Denne synes at have en Ydelse paa over 500 HK.

Pumpen overfører Sprit og Ilt til 18 Dyser i Forbrændingsrummet halv-

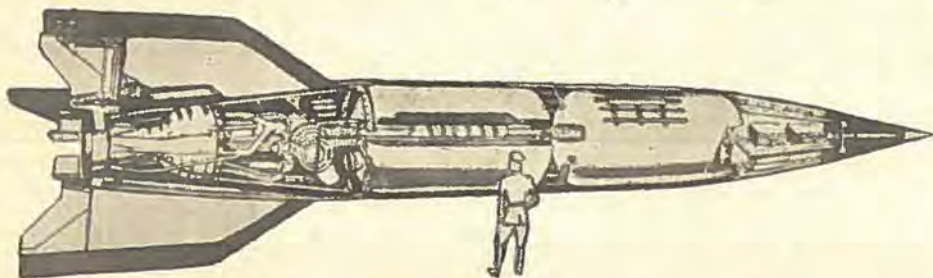
kugleformede Bund. Tolv af disse er ordnet i en ydre Ring og sprøjter Sprit mod et »Brændpunkt« i Forbrændingsrummet, mod hvilket de indre seks Dyser sprøjter Ilt, hvorved Forbrændingen sker. Da Spritten ligger yderst, formindskes Faren for Gennembrænding af Forbrændingsrummets Sider. Hylstret er dobbeltvægget, og Spritten ledes mellem disse Vægge for at afkøle dem, inden den ledes til Dyserne. Udblæsningen fra Turbinen synes desuden at strømme ud af smaa Huller ved Forbrændingsrummets Munding, for at beskytte denne mod den betydeligt varmere Hovedudblæsning.

Til Forskel fra den flyvende Bombe kræver Raketbomben ingen Rampe eller lignede Anordninger til Start, men en simpel Betonplatform eller en fast Vejbelægning er sandsynligvis tilstrækkelig i Forbindelse med nogle simple Anordninger til at rejse Raketten i lodret Stilling. Ved Affyringen startes Turbinen, hvorved Pumpen giver Brændstof til Forbrændingsrummet. Sprit-Iltblandingen antændes ved elektrisk Fjernstyring, hvorved Bomben affyres ved Udblæsningens Reaktionskraft, som kan beregnes til omkring 26 t. Affyringen sker næsten lodret op i Luften, hvorved Bomben accelereres mere og mere i omkring et Minut. Derefter udløses en af Styregyroerne ved en tids- eller aneroidindstillet Anordning, eller ogsaa pr. Radio, hvorved Servomekanismen gennem Styreorganerne ændrer Flyvevinkelen til omkring 45° nedad i Maalets Retning.

Den nuværende Rækkevidde anslaaes til omkring 300 km, hvilket vil sige, at Raketbomben under sin lodrette Flugt skulde naa en Højde af omkring 100 km over Jordoverfladen. Rækkevidden bestemmes af Brændstofmængden: Ved et bestemt Punkt afbrydes Brændstoffilførselen, antageligt ved Tidsindstilling eller pr. Radio, hvorefter Raketbomben fortsætter i fri Flugt. Den har da naaet en Maksimalfart paa omkring 5000 km/T. og følger samme Bane som et under lignende Omstændigheder affyret Kanonprojektil. Da den efter omkring fem Minutter fra Affyringsøjeblikket atter tager Jorden, beregnes Hastigheden i Anslagsøjeblikket til omkring 4000 km/T. Da denne Hastighed er større end Lydens, hører man ikke den tordenlignede Lyd, som frembringes under Farten, før efter Eksplosionen.

Ovenstaaende Tal kunde ved første Øjekast synes utrolige, men er, som det let kan bevises, fuldt rimelige. For at Raketbomben skal faa samme Hastighed som Udblæsningen, maa der være et Masseforhold paa 2,7:1, svarende til en 12 t Raket med 7,5 t Brændstof, som forbruges helt. Af de Tal vedrørende Vægt og Brændstokkapacitet, som ovenfor anført, fremgaar, at Masseforholdet i Virkeligheden er 3,6:1, hvilket vil sige, at der stadigvæk findes Overskud af Brændstof, efter at Bomben har naaet Udblæsningens Hastighed; den kan altsaa yderligere accelerere. Hvis man anslaaer Udblæsningens Hastighed til 2000 m/s, vil det sige — selv om der ses bort fra det forbedrede Masseforhold —, at der kan naas en Maksimalfart paa over 7000 km/T. Den ovenfor angivne Fart 5000 km/T. bliver saaledes fuldt trolig og bekræfter tillige, at der lukkes for Brændstoffilførselen i Forvejen, og at Rækkevidden yderligere kan øges.

Det angivne Tal paa Flyvehøjden —



Skematisk Fremstilling af den raketdrevne Bombe V-2.

Danske Militær- og Marineflyvere i Sverige 1944-45



De danske Flyvere i Sverige fløj med mange forskellige Typer.
Billedet herover viser den svenske Bomber SAAB B-18 B.

DE skæbnesvangre Begivenheder den 29. August 1943 førte blandt andet til, at adskillige danske Flyverofficerer forlod Landet for over Sverige at komme videre til England for at faa Lejlighed til at komme aktivt med i Slutopgøret.

Kun faa lykkedes det at komme til Tjeneste i det allierede Luftvaaben og der vise deres Evner. De fleste maatte blive hos Svenskerne, men ved udstrakt Velvilje og Imødekommenhed fra det svenske

100 km — er heller ikke urimeligt, naar man betænker, at tilsvarende Tophøjde for Projektilen til den forrige Krigs 'Tykke Bertha' ved største Elevation kunde naa 80 km. Betydningen af stor Flyvehøjde fremgaar af følgende: Medens Raketbomben stiger, bliver den gennem Brændstofforbruget lettere, samtidig med at Luftmodstanden mindskes med det atmosfæriske Tryk; Reaktionskraften forbliver imidlertid konstant, og Bomben kan da accelerere kontinuerligt. Endvidere affyres Bomben i lodret Retning, for at den kan tage den kortest mulige Vej gennem det relativt tætte Luftlag nærmest Jorden; dette forklarer ogsaa Rygter om Raketbaser paa høje Bjerge, f. Eks. Gaustatoppen, som nu og da har verseret i Pressen.

Luftmodstanden forøges paa tilsvarende Maade, naar Raketbomben er paa Vej nedad; ved den høje Hastighed er Friktionen i Virkeligheden saa stor, at den sandsynliggør Iagttageres Rapporter om, at Raketbomberne har været mørkt rødglødende. (Flight 21. Dec. 1944).

Luftvaaben lykkedes det efterhaanden de danske Flyvere at komme i Gang med Motorflyvning.

I Foraaret 1944 blev der ved særlig kongelig Anordning givet Tilladelse til, at 10 danske Flyverofficerer under den danske militære Kommando maatte følge Uddannelsen ved svenske Flygflottiljer.

Fra en begyndende Iagttagervirksomhed udviklede denne Tjenstgøring ved Flygvapnet sig ret hurtigt til en planmæssig og homogen Flyverudannelse. Af Hensyn til herskende Forhold var Flyverne fra Begyndelsen i Hovedsagen parvis fordelt paa de forskellige Flottiljer, men efterhaanden som Uddannelsen skred frem, og den udenlandske Situation tydeligere klaredes, blev udvidede Tilladelser givet for Flyvere og Teknikere. Personellet samledes efter Julen 1944 i fire Grupper, hver med en ældre Officer som Leder, og i Begyndelsen af Maj forelaa endelig Tilsagn fra svensk Side om Samling af hele Styrken. Den danske Brigades Flyverstyrke var nu en Kendsgerning og parat til at indfri de Løfter, som stilledes til den.

Der var nu fra svensk Side stillet 15 fuldt udrustede lette Bombeflyvartøjer af den svenske Type B-17c til Raadighed for Eskadrillen, og den 5. Maj om Morgenen stod Maskinerne paamalet danske Nationalitetsmærker og med danske Besætninger klar til at flyve til Danmark for at følge Brigadens Overfart.

Grundet paa Omstændighederne kom Flyverne ikke i Virksomhed over Danmark ved Kapitulationen, men Flyvningen fortsatte i Sverige indtil den 12. Maj.

Uddannelsen strakte sig saaledes i no-

get over et Aar og havde udover den praktiske Flyvning, Bombekastning og Skydning, omfattet Radiolære, Telegrafi, Navigation og Idræt, endvidere havde det tekniske Personel udover Pasningen af Materiellet haft Motorlære, Bombelære, Skydning og Telegrafi, da det for den lille Styrke var nødvendigt ogsaa at anvende det tekniske Personel som Observatører i Luftfartøjerne.

Det har for alle i Flyverstyrken været en lærerig og udbytterig Tid, og selvom det ikke var helt det, man havde ventet sig ved Udrejsen fra Danmark, saa var det dog en god og uddannende Læretid. Det svenske Luftvaaben af i Dag staar fuldt ud paa lige med Hæren og Flaaden. Den rivende Udvikling, som er foregaaet, har været kostbar baade materielt og personelt, men ikke for kostbar, og vi, der har været Gæster hos Svenskerne, har med største Beundring set de Resultater, som er opnaaet, og vi staar alle i dyb Taknemmelighedsgæld til vore svenske Flyverkammerater for hvad vi har set og hvad vi har lært, og ikke mindst for det Kammeratskab, vi alle mødte.

H—

Følg med Tiden —
Abonnér paa FLYV!

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for
Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Dagmarhus og i Lufthavnen.



De Havilland Trafikflyvemaskine DH Dove 104.

De Havillands nye Trafikflyvemaskine DH Dove 104.

De Havilland Dove, D.H. 104, som er under Bygning i England, er beregnet til Anvendelse paa mindre Luftruter, til Taxaflyvning og som Privatflyvemaskine. Den kan medføre 8 Passagerer, en Besætning paa 2 Mand samt en Del Bagage og Gods. Den er udstyret med Toilettrum. Hvis Toilettrummet fjernes, er der Plads til 10 Passagerer, og der kan indvindes én Plads til, hvis Bagagerummet ogsaa indrettes til Passagerbrug. Det er en Hel-metal-Konstruktion med indtrækkeligt, trehjulet Understel.

Den er udstyret med to Gipsy-Motorer (udstyret med Overladere), og de trebladde De Havilland-Propeller er af ny Type. Propellerbladene kan indstilles saaledes, at de kan virke som Bremsere under Landingen.

I Modsætning til de tidligere De Havilland-Typer »Dragon«, »Rapide« og »Dominie«, der har fast Understel, Motorer uden Overladere og ikke-stilbare Propeller, har D. H. »Dove« en langt bedre aerodynamisk Form. Den nye Type, som staar øverst paa Selskabets civile Byggeprogram, er betydelig hurtigere end Typen Dragon Rapide.

Billige Sportsflyvemaskiner.

U.S.A. har fornylig udbudt nogle af sine mange Skolemaskiner til Salg, ialt ca. 3.000. Den oprindelige Pris var

ca. 9.000 Dollars, men de tilbydes nu for 875—2.400 Dollars Stykket. Mange Privatflyvere haaber sikkert paa, at der vil komme endnu flere Skolemaskiner paa Markedet, naar Krigen helt er ophørt.

Lufttrafiken i U.S.A.

De indenrigske Luftruter i U.S.A. raadede pr. 1. April i Aar over 362 Flyvemaskiner, hvoraf de 293 var i Rutetrafik. Der flyves daglig gennemsnitlig 840.486 km paa de indenrigske Luftruter i Sammenligning med 483.112 km i 1941, Aaret før Luftvaabnet overtog næsten Halvdelen af Selskabernes flyvende Materiel.

Trafikflyvemaskinerne tilbringer gennemsnitlig over 11 Timer om Dagen i Luften i Sammenligning med lidt over 6 Timer pr. Dag i 1941.

Staten overtager Lufttrafiken i Frankrig.

I Begyndelsen af Juli Maaned blev det officielt meddelt, at de franske Lufttrafikselskaber skulde nationaliseres, idet Staten overtager Aktierne i »Air France«, »Air Bleu«, og »Air France Transatlantique«.

Flyvemaskineindustrien i Canada.

Siden 1940 har canadiske Fabriker fremstillet 15.600 Flyvemaskiner af forskellig Type.

Vigtig Meddelelse til vordende Flyvemaskineejere

Jeg har fornylig været i London, hvor jeg har forhandlet med en af Englands førende Flyvemaskinefabrikker om Enerrepræsentation for Danmark for dens 2-, 3- og 4-sædede Privat-, Klub-, Sports-, Forretnings- og Rejsemaskiner.

Inden Fabriken imidlertid tager endelig Stilling, vil den vide nærmere om Salgsmulighederne (Markedsanalyse) i Danmark, og det vil i høj Grad forøge mine Chancer, hvis jeg kan skaffe dette oplyst. Hvis De derfor paatænker at anskaffe Flyvemaskine, beder jeg Dem sende mig en Forespørgsel. De forpligter Dem ikke til noget, men skulde De senere beslutte Dem til at afgive en Ordre, vil De have sikret Dem den Fordel, at Levering til sin Tid vil ske i Rækkefølge efter de indkomne Forespørgsler — sandsynligvis begyndende medio September.

Jeg kan paa nuværende Tidspunkt ikke give Dem nærmere Oplysninger, men mon De ikke kender mig godt nok til at vide, at jeg som Fagmand vil skaffe Dem den helt rigtige hypermoderne lette Flyvemaskine til den rigtige Pris?

Hjælp mig derfor i mine Forhandlinger her ved omgaaende at opgive mig, til hvilket Formaal De skal bruge Deres Flyvemaskine. De skal derefter, saa hurtigt det er mig muligt, faa alle nærmere Oplysninger. De kan tro, det er lækre Maskiner, og med alle »Udenomsbekvemmeligheder«.

Venlig Hilsen — der var varmt i London, men hvor var det dejligt igen at være ude — og flyve — i den store Verden.

Deres hengivne

Flyverløjtnant Knud Clausen Kaas, Vendersgade 33, 4. Sal, København K.

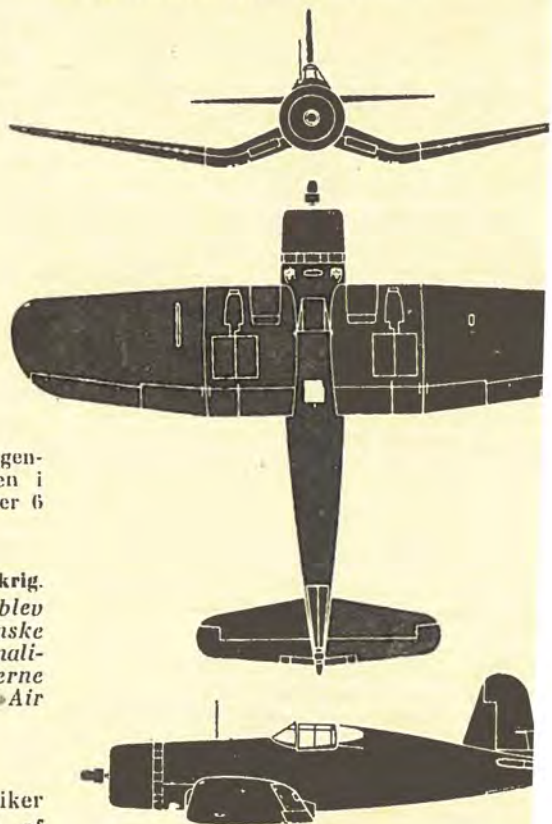
N

Af

Kaptajn John Foltman

Luftskibe til Atlanterhavstrafik.

Det forlyder, at Goodyear Aircraft har udarbejdet en Plan, ifølge hvilken der skal bygges Luftskibe i U.S.A. til Brug for Trafiken over Atlanterhavet.



Treplanskitse af Vought »Corsair«.

Vought »Corsair«.

Amerikas nyeste skibsbaserede Jager, som er blevet sat ind i Luftkrigen mod Japan, er Typen Vought »Corsair«, der bygges af Chance Vought Aircraft Division of the United Aircraft Corporation.

Det er en ensædet Jager til Anvendelse fra Hangarskibe. Det er et lavvinget Monoplan af Letmetal-Skalkonstruktion. Typebetegnelsen i den amerikanske Flaades Flyvevæsen er Vought F4 U-1; R.A.F. kalder den Vought »Corsair«. Set forfra har Bæreplanerne en ejendommelig Form — inde ved Planroden har de omvendt V-Form, og Yderplanerne har V-Form. Yderplanerne kan klappes op eller af Hensyr

A HELE VERDEN

il Anbringelse i et Hangarskibs begræn-
ede Plads. Halefinnen er anbragt foran
Haleplanet. Den har indtrækkeligt Un-
derstel.

Motoren er en 2.000 HK Pratt & Whit-
ney R-2800 dobbelttrækket Stjernemotor.
En afkastelig Ekstratank kan anbringes
under Kroppen.

Bevæbningen består af 6 Stk. 12,7
mm Maskingeværer anbragt i Planerne
udenfor Propelkredsen. Dens Spændvid-
de er 12,5 m og Længden 10,15 m. Fuld-



Nyeste Udgave af Vought »Corsair«.

Le Bourget.

Den fra Fredstid kendte Lufthavn ved
Paris, Le Bourget, der blev bombet søn-

Le Bourget ekspederet saa mange som
147 Flyvemaskiner i Timen, eller over to
pr. Minut. Det er den af R.A.F. Transport
Command's Flyvepladser paa Kontinen-
tet, hvor der er mest at bestille, og der
er daglig Hundreder af Passagerer og
mange Tusinde Tons Gods og Post. Ho-
vedbygninger, der for nogle Maaneder
siden laa i Grus, er i det store hele ble-
vet genopbygget, og der er store, hygge-
lige Venteværelser for Passagererne og
Besætningerne, foruden selvfølgelig en
førsteklasses Restaurant.

Englands største Stjernemotor.

Den nye Bristol Centaurus Motor
er den største Stjernemotor, der hidtil
har været fremstillet i England. Den
har 18 Cylindre anbragt i to Rækker,
og dens Hestekraftydelse skal være
over 2.500 HK. Det er en ventilløs Mo-
del, hvis Tomvægt er ca. 1250 kg.

Store Tal.

Bristol Aeroplane Co. meddeler i en
Aarsberetning, at Firmaet har leveret
over 14.000 Flyvemaskiner til R.A.F. i
Krigens Løb. Desuden har R.A.F. modta-
get over 100.000 Bristol Motorer med alt
Tilbehør, og de har været anvendt i ikke
mindre end 28 forskellige Flyvemaskine-
typer.

Fransk reaktionsdrevet Jager.

S.N.C.A. du Sud Ouest (Bloch) har
konstrueret en enmotoret reaktions-
drevet Jager, udstyret med et Reak-
tionsaggregat, der er bygget af Socié-
té Rateau. Spændvidden er 9,16 m,
Planarealet 14,3 m² og Fuldvægten ca.
3.600 kg.

Forsidebilledet:

De Havilland DH Dove 104.



Den 4-motorede Trafikflyvemaskine Douglas DC-4.

vægten er 4.075 kg, og største Hastighed
er 650 km/T.

U.S.A. foretager Ombygning af militære Flyvemaskiner til Trafikbrug.

I Amerika er man gaaet i Gang med
at ombygge tre store militære Trans-
portflyvemaskiner til civil Brug. Det
drejer sig om følgende Typer:

1) Douglas DC-4 (C-54), en fire-
motoret Type til 44 Passagerer, der
har været benyttet til Troppetrans-
port og Godsbefordring.

2) Consolidated Model 39, som er
en kommerciel Udgave af Liberator-
Bomberen, og

3) Curtiss Commando Fragtflyve-
maskine.

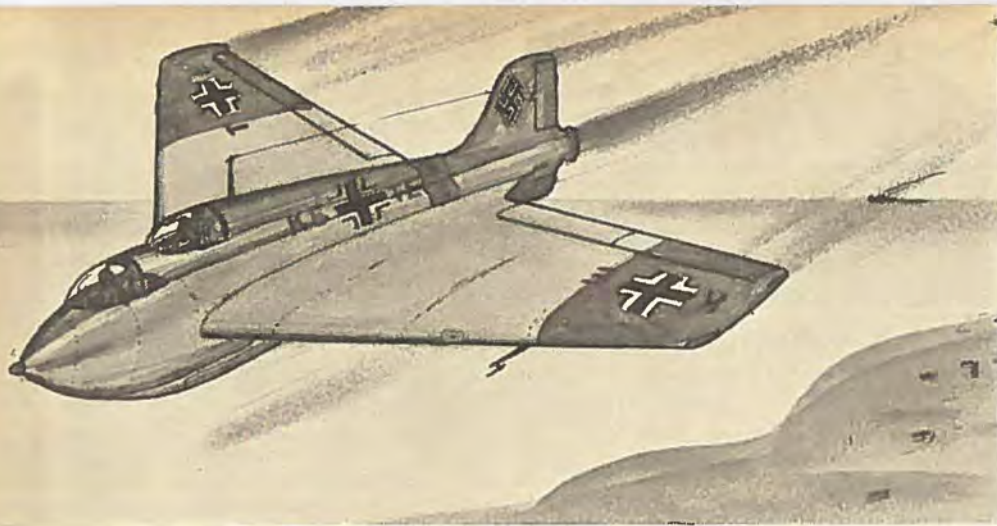
der og sammen af de Allierede under den
tyske Besættelse af Frankrig, er næsten
blevet fuldstændig repareret og er nu i
Stand til at kunne ekspedere 1000 — eet
Tusinde — Luftfartøjer om Dagen, et Tal
der før Krigen lød helt fantastisk.

I Perioder har R.A.F.'s Flyveledelse i

85 HK Flyvemaskinemotor

Cirrus III, 4 Cyl. luftkølet, gaaet 484 Timer, samt Fuselage, Understel, Landings-
hjul med Dæk, Styregrejer, Haleror og Haleplaner, Sæder, Benzintanke og diverse
Bolte og Kabler for 2-sædet Sportsmaskine sælges samlet for højeste Bud.

Henvendelse: Provinsen: Motorforhandler Hans Dalsgaard, Grejsdalsvej 4,
Vejle, Telf. 739 — i København: Ingeniør O. Fontèl, Røsaagade 1, København S.,
Telf. Amager 9001.



Me 163 BS, Jagerskoleplan, havde Dobbeltstyring.

I Krigens Løb blev det vanskeligere og vanskeligere for »Luftwaffe« at skaffe Benzin til de motordrevne Flyvemaskiner, og da Oliekilderne fra Rumænien blev afbrudt Sommeren 1944, var Tyskland henvist til ganske faa Værker, der fremstillede syntetisk Benzin. Disse var alle godt kendte, og blev planmæssig »besøgt« af R.A.F.

Derfor arbejdede Tyskerne med feberagtig Hast paa at faa de reaktionsdrevne Typer ud over Forsøgsstadiet, idet Drivstoffet til disse blev fremstillet i underjordiske Værker og var hurtigere at faa færdigt end den syntetiske Benzin. At det kun lykkedes i ringe Grad er vel bekendt.

Et af de Steder, hvor man eksperimenterede med reaktionsdrevne Flyvemaskiner, var Bayern, hvor man i Oberammergau havde oprettet en Forsøgsfabrik, og her foretog man de tekniske Forsøg, inden der blev bygget Forsøgsmaskiner til Prøveflyvninger. I en stor Montagehal stod de første »Forsøgsdyr« opstillet; første Forsøgsmaskine havde Navnet V-1 (Versuch-1) — den var fast Gæst i Huset og blev stadig holdt i nyeste

Stand, d. v. s. udstyret med samtlige nye Finesser. Et Par Maskiner af tilsvarende Type blev ligeledes udrustet som »V-1« for straks efter at blive transporteret til dens nye Omgivelser »Erprobungsstelle X«. De blev her straks bragt startklar og prøvelføj af erfarne Flyvere. Det hændte undertiden at de ikke kom saa flot ned igen som op.

Det tyske Raketplan Messerschmitt Me 163 B, der fik Tilnavnet »Flagermusen«, blev altid i Udviklingens Tid først bugseret op i stor Højde af en større motordreven Maskine, f. Eks. He 111, for senere at svæve alene ned gennem Luften som et almindeligt Svæveplan. Da »Flagermusen« omsider blev sikker i Luften, gik man over til Start med dens Raketaggregat. Starten foregik ved Hjælp af et Par Gummihjul paa en solid Akse, der var fastgjort under Kroppens Midte. Efter at Maskinen da havde forladt Jorden, løsgjorde Starthjulet sig automatisk og kunde atter benyttes til ny Star. Ved Landingen udløste Flyveren en dertil konstrueret Skinne, der blev slaaet ud under Kroppen som en lang Ski; Maskinen gled da hen over Grønsværen og

Tyske reaktion

Interessante Enkeltheder som Tyskerne forgæves

landede akkurat som et Svæveplan. I fugtigt Vejr kunde det hændre, at et Plan med for høj Landingshastighed gled udenfor Flyvepladsens Omraade, og dette kunde undertiden faa farlige Følger. Senere byggede man Skinnen om, forsynede den med en Art Bremse, der bestod af smaa Staallister, fastskruet paa tværs af Skinnens Underkant. Dette pløjede Jorden op, og dermed nedsattes Glidelængden betydeligt.

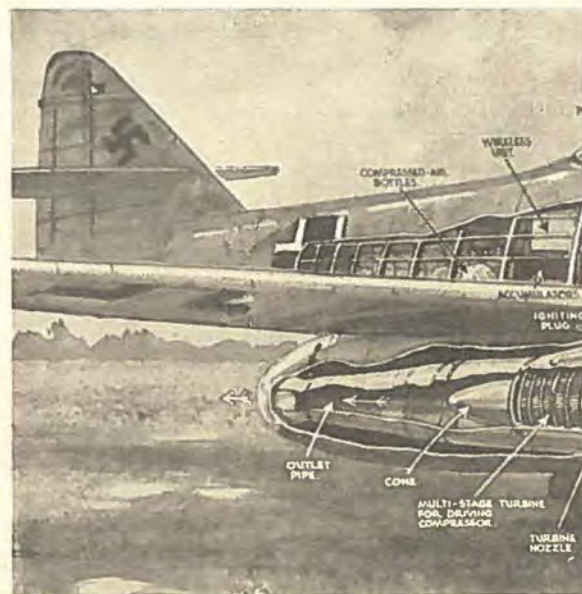
Flyvetid incl. Svævetid beløb sig til ca. 20 Minutter, men dens senere Udvikling Me 163 C, der forøvrigt blev bygget af Junkers i Dessau og omdøbtes til Ju 148, kunde holde sig i Luften ca. en halv Times Tid. Denne nye Udgaave havde længere Krop og udvidede Brændstofbeholdere. I Hamburg, hos Blohm & Voss, byggedes ligeledes en Skolemaskine til begge ovenstaaende Typer med særskilte Kabiner for Flyver og Lærer.

En anden kendt Type, Me 262 »Svalen« med 2 Stk. Jumo 004 Gasturbiner, saa ogsaa Dagens Lys i mange Variationer. Ja, den blev endda bygget som Natjager, — vistnok den første reaktionsdrevne Natjager! Besætningen bestod af 2 Mand, en Flyver og en Radiotelegrafist. Bevæbning: 4 Stk. 30 mm Kanoner MK 108. I Næsen var den desuden udstyret med et gevirlignende Anlæg, der tjente til Pejling om Natten. Selv om Kabinens Instrumenter var oplyste om Natten, var det umuligt at se i blot faa Meters Afstand; her anvendtes specielle Lamper med ultraviolette Straaler.

Me 262 anvendtes ogsaa som Jagerbomber og i Stedet for almindelig Be-



Me 163 C, der senere blev omdøbt til Ju 148 og blev bygget hos Junkers i Dessau.



SKEMATISK SKITS

De to tyske reaktionsdrevne Jagere Arado Ar234 og Me 262, der senere blev omdøbt til Ju 148 og blev bygget hos Junkers i Dessau. Paa ovenstaaende Skitse ser man tydelig forreste Aabning, passerer Kompressoren, derefter Fuglerud igennem den bageste snævre Aabning. Luftfa-

Flyvemaskiner

Inddrevne Flyvemaskiner,
a sat ind i Luftkrigen.

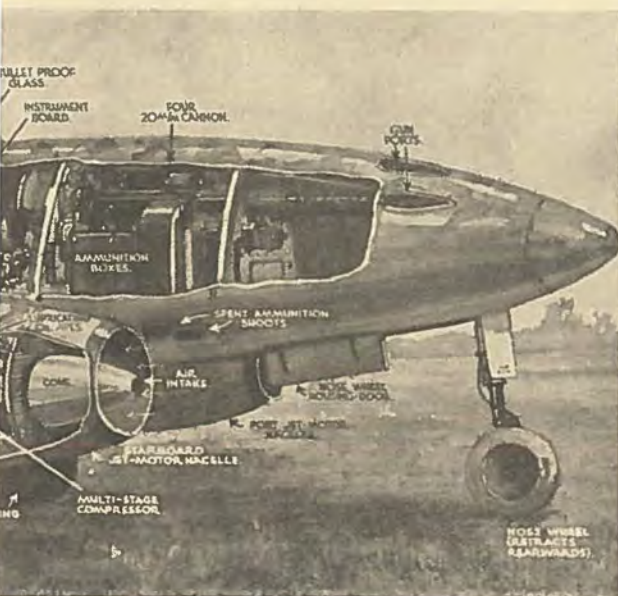
væbning, var hele Næsepartiet erstattet med en højere Overdel, bygget i Træ og Plexiglas, til Plads for en MG Skytte og Observatør. I Halen kunde endvidere paa monteres en Kobling til Slæb af en mellemstor Bombe med Bæreplan. Bomben kunde ligeledes erstattes med en ekstra Brændstofbeholder med Hjul og Bæreplan.

En anden Type, som efter Forlydende skulde være kommet ud over Forsøgsstadiet, uden dog at gøre sig bemærket ved noget større Antal, var den tunge Bombemaskine Me 264. Den var udstyret med 4 Fremdrivningsaggregater, Kroppen var meget lang, og bag Højderoret med dobbelt Sideror sad en MK Skytte. Besætningen bestod af 6—8 Mand og Hastigheden var ca. 600 km/T. Rygtet fortæller, at en saadan Maskine tilbagelagde Strækningen Europa—Japan og at Typen var beregnet til Togter mod Amerika, hvilket som bekendt ikke lykkedes, bl. a. fordi den ikke kunde rumme tilstrækkeligt Brændstof.

Endvidere har man iagttaget en helt ny Jagertype Me P 1101. Planet havde et Aggregat under den lange, slanke Krop; Kabinen var anbragt helt fremme i Næsen, dækket af et stort Glaslaag. Bæreplanerne samt Halefinnerne var bygget stærkt pileformet.

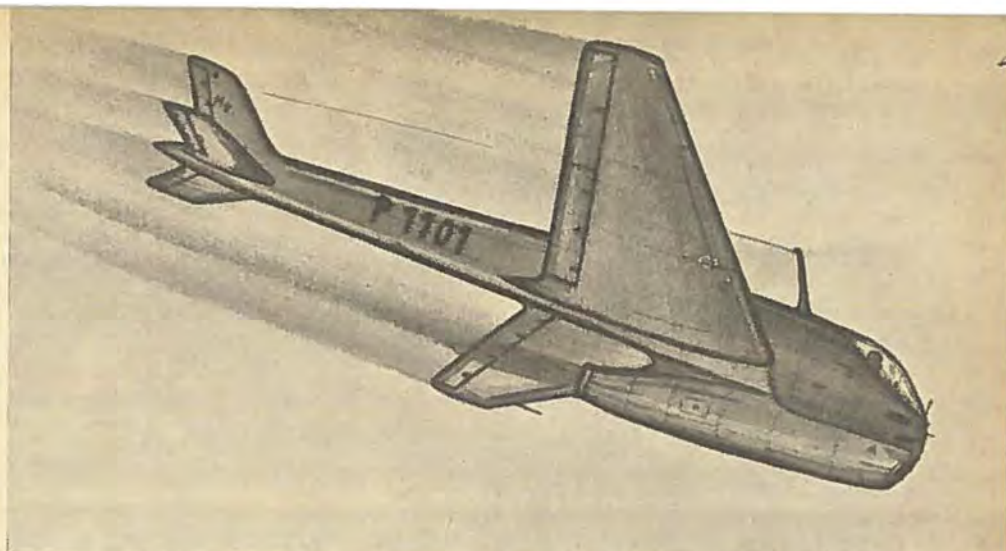
Denne Type naaede aldrig ud over Forsøgsstadiet. Iagttagere har set den i Luften en kort Tid, hvorefter den vendte Næsen mod Jorden og endte i Røg og Flamme paa Jorden som et Symbol paa det knækkede og besejrede Luftwaffe.

B. R.



KTIONS-DREVET JAGER.

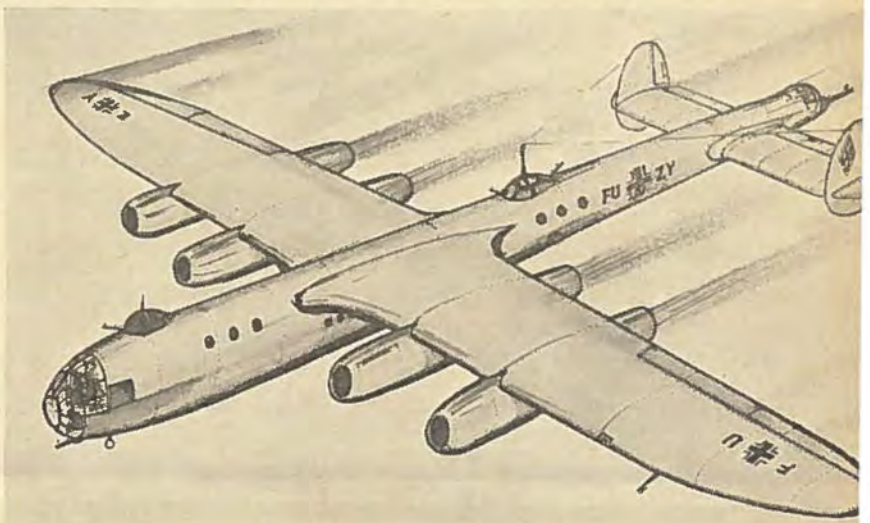
2 var begge udstyret med 2 Stk. Junkers Jumo 004 Gasturbinmotorerne er indrettet. Luften suges ind gennem den eret og Gasturbinen (som driver Kompressoren) og strøm-hjulet Understel, er bevæbnet med 4 Stk. 20 mm Kanoner.



Me P 1101, en Forsøgsmaskine, der aldrig naaede ud over Forsøgsstadiet; ved sin første Flyvning styrtede den ned og brændte, og Typen har kun eksisteret i dette ene Eksempel.



Me 262 B1 var forsynet med 2 Stk. Jumo 004 Gasturbiner og blev brugt som Nat Det antennelignende Apparat i Næsen er et Pejleinstrument til Brug ved Natflyvning.



M 264, tung Bomber med 4 Stk. Aggregater. Det var Meningen, at den skulde flyve til U.S.A., men det blev ikke til noget.

Ingvar Jacobsen in memoriam



★
Lederen af
Viborg
Svæveflyve-
klub, Ingvar
Jacobsen,
er dræbt
ved en
Nedstyrtning.

SØNDAG den 12. August omkom Lederen af Viborg Svæveflyveklub, Radioforhandler Ingvar Jacobsen ved en Nedstyrtning paa Svæveflyveklubbens Øvelsesplads ved Asmild Kloster, 35 Aar gammel.

Faa er gaaet op i Svæveflyvesporten og har betydet saa meget for Svæveflyvningen i Danmark og for sin Klub som Jacobsen. I Begyndelsen af 1939 blev der oprettet en Svæveflyveklub i Viborg, og Jacobsen gik straks, selvom han ikke var formand, med sit friske Initiativ i Spidsen for Klubben, og under hans Ledelse byggede Klubben paa Rekordtid sit første Plan, en Grunau 9, det Plan, hvormed Jacobsen foretog sin sidste skæbnsvangre Flyvning. Da Planet var ved at være færdigt, tog Jacobsen til Lønstrup, hvor han paa Willy Jensens Flyveskole erhvervede sig sit A og B og kvalificerede sig som Flyveleder ved Begynderskoling, og under hans Flyveledelse blev der saa foretaget utallige Flyvninger indtil Krigen satte Bom for al Flyvning i Jylland.

Jacobsens Interesse for Svæveflyvning blev ikke kølnet af Forbudet, og da der blev udsendt Indbydelse til den første Bjergsted-Lejr i 1942, var Jacobsen

blandt de første, der meldte sig, og i denne Lejr erhvervede han sig sit C. Baade i den anden Bjergsted-Lejr i 1943 og i Boto-Lejren i 1944 blev han betroet Opgaven som Flyveleder for C-Holdene. Med en enestaaende Energi og stor Retsfærdighedssans røg Jacobsen denne Opgave, uden at der skete et eneste Uheld, og mange er ham Tak skyldige for Opnaaelsen af deres C. I Boto-Lejren erhvervede han sig Overland-C, og kort efter Lejren fik han Luftfartstilsynets Godkendelse som Byggekontrollant, ved hvilket Hverv han udviste stor Grundighed og Ansvarsbevidsthed. Foruden at kontrollere Bygningen af Klubbens egen Grunau Baby, var han paa flere Kontrolbesøg i Struer og Esbjerg.

Da Svæveflyveforbudet blev ophævet, genoptog Jacobsen straks Skolingen af sine Kammerater, og det var efter ca. 30 Elevstarter, at han Søndag den 12. vilde tage en Tur selv inden Middagspausen, den Tur, der skulde blive hans sidste. Hvad der har været Aarsag til Ulykken bliver næppe nogensinde opklaret; nogle mener, at venstre Klapline var sprunget, og andre, at han har faaet et Ildebefindende. Jacobsen var med sine mange Hundrede Starter en dygtig og erfaren Svæveflyver, der aldrig tog Chancer eller foretog hasarderede Flyvninger, dertil holdt han for meget af Sporten, og derfor er det saa ufatteligt, at det netop var ham, det skulde gaa ud over. Om Lordagen havde han faaet Meddelelse om, at han var udtaget til at komme til Sverige til Ålleberg, og denne Tur glædede han sig meget til.

Ved Jacobsens Død lider Viborg Svæveflyveklub et smerteligt Tab. Saavel paa Flyvepladsen som paa Værkstedet var det altid ham, der med sit store Initiativ og Energi, med sit aldrig svigtende Humør og ved sit enestaaende Eksempel kunde faa Kammeraterne til at hænge i.

Jacobsen efterlader sig Hustru og en lille Datter.

Vi vil i Ærbødighed og Taknemlighed minde Jacobsen som den gode Ven og trofaste Kammerat, han var.

Viborg Svæveflyveklub.

hvorved der inde i Materialet udvikles en vis Varme. Denne indvendige Varme tører Limen jævnt og ensartet i Løbet af 10—15 Minutter, uden at det gaar ud over Træets naturlige Fugtighed, som ligger mellem 9 og 12 pCt. Man hindrer ved denne Fremgangsmaade den færdige Liste i at »slaa sig«.

Tidligere tørrede man Limen med Varme ude fra. Det hændte da jævnligt, at Listerne »slog sig«, paa Grund af ujævn Tørring og differerende Fugtighedsgrad i de forskellige Træstykker. Endelig blev ved den gamle Fremstillingsmetode det færdige Materiale ikke alene mindre solidt, men Tørringsprocessen varede fra 1 til 2 Døgn. Naar Radioen er færdig med sin Del af Arbejdet, tages Træet ud af Pressen og saves til et Antal Ribber paa tværs af Lagene. Man opnaar herved en meget betydelig Soliditet.

Allerede i Fredstid var Planribber en forholdsvis kostbar Detalie at fremstille. Da Krigen kom, maatte man derfor se at finde nye Metoder til at løse Problemet paa. Et andet amerikansk Firma — det var Taylor Craft — gik over til at anvende Aluminiumsribber, indtil ogsaa dette blev en sjælden Vare. Man var da tvunget til at finde andre Udveje og naaede herunder frem til den ovenfor nævnte Fremstillingsmetode.

I Virkeligheden er Anvendelsen af flere Lag af sammenlimet Træ ikke noget nyt i Flyvemaskineindustrien. Det har blandt andet i mange Aar været benyttet til Propeller. Vanskelighederne kom først, da man vilde anvende den samme Fremgangsmaade ved Fabrikationen af Planribber. Det har ikke skortet paa utallige Forsøg, men Resultaterne var ikke altid lige opmuntrende, og de amerikanske Flyvemaskinekonstruktører besluttede sig derfor til at anvende massivt Træ, selv om man nok var klar over, at man dermed indlod sig paa et Kompromis.

Men nu er Problemet altsaa løst paa en saare tilfredsstillende Maade. Ved Forsøg viste det sig, at man kunde spænde den nye Ribbes to Ender fast i hver sin Skruestik og derpaa dreje dem bort fra hinanden, indtil Ribben var snoet 180 Grader. Efter at de to Skruestikke var fjernet, indtog Ribben sin oprindelige Form. En anden Styrkeprøve, der blev foretaget med det færdige Plan, var ikke mindre drastisk. Det var Taylor Craft, der gjorde Forsøget med en Plan-type, som med de gamle, massive Ribber taalte en Overbelastning paa 15 pCt. eller 2800 kg pr. Plan mod normalt 2500 kg. Paa et Plan med de nykonstruerede Ribber begyndte man at læse Sække med Blyhagl. Ganske naturligt steg Spændingen blandt de tilstedeværende, efterhaanden som man nærmede sig 2800 kg — repræsenterende 15 pCt. Overbelastning. Planet holdt imidlertid længe efter at denne Vægt var passeret og vedblev at holde, indtil Værkforeren mødte op og kort og godt meddelte, at nu maatte man holde op, da man ikke havde flere Blyhagl til Raadighed, for man havde faaet skaffet ny Forsyning. Men der var ogsaa anbragt 4000 kg paa Planet, svarende til en Overbelastning paa ikke mindre end 60 pCt. Da Historien om, at det er det enkelte Led, der bestemmer Kædens Styrke, stadig gælder, maa man hilse denne nye Detailkonstruktion velkommen med Tilfredshed.

Svend Ove Madsen.

Paa stærke Vinger

AT Radioen i de senere Aar har fundet Anvendelse paa utallige Omraader ved man, men at den ogsaa kan bruges ved Fabrikation af Planer til Flyvemaskiner turde vist dog være noget helt nyt. Ikke desto mindre fortæller det svenske Tidsskrift »Teknik för Alla« i sit Martsnummer, at et amerikansk Firma har ladet konstruere en Radiosender paa 10 kW, der skal benyttes med dette Formaal for Øje. Senderen mangler end ikke eget Kaldesignal. Udsendelserne er dog ikke beregnet for, og kan iøvrigt heller ikke høres af, Lysterne i Ohio, hvor Fabrikken er beliggende. Radiobølgerne sendes derimod gennem flere Lag af sammenlimede Trælister, som senere skal gøre det ud for Ribber i en Flyvemaskines Planer.

Træsarten, der anvendes, er Poppel.

Paa Grund af den enorme Produktion af Flyvemaskiner i de forløbne Aar, var der opstaaet en vis Mangel paa dette Træmateriale. Medens man hidtil har regnet med kun at kunne anvende 1 pCt. af det forhaandenværende Materiale, skulde man ved den nye Fremstillingsmetode kunne naa op paa 30 til 40 pCt. Træet skæres ud i passende Stykker med en Bredde paa 15—20 cm og en Tykkelse paa 20 mm. Længden varierer fra 5 Meter til et Par Meter. 9 saadanne Stykker limes derpaa sammen og anbringes i en Presse. Og saa er vi naaet dertil, at Radiosenderen kan tages i Brug.

Som bekendt er Radiobølgerne i Stand til, med større eller mindre Tab, at forplante sig gennem alle ikke-metalliske Stoffer. Man lader derfor Bølgerne passere gennem de 9 sammenlimede Lister,

BØGER

»Med R.A.F. for Danmark« af Billy Thalbitzer. Steen Hassenbalchs Forlag. 100 Sider.

»Historien om Jørgen Thalbitzer« er Bogens Undertitel, og det er en Far, der fortæller om, hvordan det gik hans Søn, den kække, unge Sportsflyver fra Sportsflyveklubben »Aktiv«, der ligesom saa mange andre unge Danskere ikke kunde bære Ydmygelsen fra den 9. April 1940 og derfor søgte ud for at kæmpe for Retfærdighedens Sag i de Allieredes Rækker. Sammen med en Kammerat rejste Jørgen Thalbitzer til Tyrkiet, og derfra kom de to unge Mænd med et engelsk Tropeskib fra Suez til Kapstaden og videre til London, hvor de meldte sig til Tjeneste ved R.A.F. Jørgen Thalbitzer blev udnævnt til Løjtnant i R.A.F. i 1941, han blev Jagerflyver og kom til at flyve den ene af de tre Jagere, der blev indkøbt for Penge, som Danskere i England samlede ind. »Niels Ebbesen« hed den af Jagerne, som den unge Dansker kom til at flyve. I Juli 1942 blev Jørgen Thalbitzer skudt ned med sin Spitfire i Frankrig, heldigvis uden at blive saaret, og kom i tysk Fangenskab. Det lykkedes ham at flygte fra Fangelejren og naa frem til Flensborg, hvorfra han slap med en dansk Skonnert til København. Men han vilde tilbage til England for at kæmpe videre, og han slap ogsaa bort fra Danmark paa Vej til Sverige, men undervejs indhentede Skæbnen ham, Baaden, som han og hans Ledsager, den engelske Kommandør Buckley, benyttede, kuldsejlede i Øresund, og begge de ombordværende omkom.

Bogen er et værdigt Dokument over en af de mange Danskere, der ikke kunde sidde med Hænderne i Skødet, mens de tyske Horder tyranniserede deres Land.

»Flygstridskrafternes Vapen« af Kapteinen ved Flygvapnet Sven Holmberg. Fra Haase's Forlag. 70 Sider.

Den svenske Kaptajn Sven Holmberg har paa en meget overskuelig og letforstaaelig Maade givet en Oversigt over de Vaaben, som benyttes af Flyvere i en moderne Krig. Forfatteren fortæller ikke blot om de forskellige Arter af Bomber, der anvendes, men giver ogsaa en udmærket Skildring af Flyvemaskinens automatiske Vaaben (Maskingeværer og Kanoner), Sigteapparater og de Vaaben, der anvendes af Luftvaabnet i Søkrigen, som Torpedoer, Miner og Dybvandsbomber. Forfatteren forklarer, hvordan de moderne Raketprojektiler er indrettet og hvordan de anvendes, og endvidere faar man en Del at vide om de forskellige Principper for Bombekast.

Bogen er saa at sige fort op til Dato, idet den er udkommet i 1945, og alle, der interesserer sig for at faa lidt nøjere Belsked om Luftkrigsførelse af i Dag, bør læse den.

»Flyvemaskiner fra alle Lande«, af Kaptajn John Foltmann. August Bangs Forlag, Ejvind Christensen 1945, 255 Sider, Kr. 9,75. (indb. Kr. 11,50).

Atter har Foltmann begaaet en højst læseværdig, ja uundværlig Bog for enhver Flyveinteressent.

Knap er Krigen tilendebragt, før vi har for os en særdeles detaljeret Oversigt over de Luftfartøjer, hvis Dyst har været

af saa udslagsgivende Betydning for Krigens Gang. 140 forskellige Flyvemaskiner fra de kæmpende Nationer bliver her gennemgaaet, hver enkelt Type vist med Fotografi, Tegning m. v. Minutøs som Foltmann er, giver han Oplysning om: Fabrik, Type, Motor, Besætning, Bevæbning, Dimensioner, Vægt, Præstationer m. m. for næsten hver enkelt Maskine, af og til dog indskrænket til: »Øvrige Data ikke offentliggjort« — især for de svenske Typers Vedkommende.

Vore egne Typer er dog ikke forbigaaet i dette fine Selskab: KZ-Aero's Typer KZ II Sport og Coupé, KZ III'en (den kommende Skole- og Sportsmaskine for den danske Ungdom) samt KZ IV tager sig pænt ud som Smaafugle blandt Høge og Ørne. Blandt de Trykfejl, som findes og som næppe helt kan undgaas, selv i en Bog som denne, maa man mere sig, naar det anføres, at KZ III-Typens 2 Mands Besætning — Fører og Passager vejer 54 kg tilsammen; det forbyder jo vor egen Foltmann nogensinde — selv alene — at se Danmark fra oven i en KZ III!

Som den helt passende Slutning af Bogen viser Foltmann de reaktionsdrevne Maskiner, Reaktorplaner, som de vel maa hedde frem i Tiden. Gloster »Meteor«, Arado 234, Heinkel og Messerschmitt, samt de amerikanske »Airacomet« og »Shooting Star« lader os ane, hvad en næppe fjern Fremtid vil bringe, til Brug for mere fornuftige Formaal end alt dette med »Krudt og Kugler«.

Alt i alt en meget interessant Bog, uundværlig for enhver, som vil følge med i Flyvningens Udvikling.

s. a. d.

I ANLEDNING AF FLYVEDAGEN D. 23. SEPTEMBER

udsender FLYV et **SPECIALHEFTE** med mange interessante Artikler om Motorflyvning, Svæveflyvning og Modelflyvning, nye Flyvemaskinetyper o. s. v., rigt illustreret. Dette Hefte leveres ikke i FLYV's sædvanlige Abonnement, men kan købes særskilt. Vi anbefaler derfor vore Læsere at reservere sig Heftet, enten ved Bestilling hos Deres sædvanlige Bladhandler eller ved direkte Bestilling. Prisen er 75 Øre, Beløbet kan indsendes i Frimærker. Heftet udkommer paa Flyvedagen.

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60

København V.



Kaptajn J. Foltmann:

FLYVEMASKINER fra alle Lande

Den første samlede Fremstilling af de moderne Flyvemaskiner. Illustrationer, Tegninger og Beskrivelser af ca. 140 forskellige Typer.
Heftet Kr. 9,75. Indbundet Kr. 11,50.

**AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN**

Forlang den hos Deres Boghandler
eller fra

FLYV's FORLAG, Vesterbrogade 60, København V.

NYT FRA SVÆVEFLYVERNE

Lad os faa mere Fart i Uddannelsen og Træningen,
siger Svæveflyveraaadet, der maa bestilles noget mere!



Kranich klar til Gummitovstart.

Danskere til Svenske Svæveflyvemesterskaber paa Alleberg.

DESUVÆRRE var Dansk Svæveflyver Union ikke i Stand til at sende Repræsentanter til at deltage i de første svenske Mesterskaber paa Alleberg.

I Stedet for modtog man en venlig Indbydelse til at sende nogle lagtagere til Stævnet, da vore svenske Venner alligevel ønskede at se Danskere paa Alleberg i Aar.

Unionen valgte 3 Mand til, under Løjtnant A. H. Jørgensens Ledelse, at tage til Sverige, nemlig Johnny v. Staffeldt (Pollyt), Oluf Jensen (Slagelse) og Gerhardt Nielsen (Ringens).

Turen blev en stor Oplevelse, og vi skal i næste Nummer af FLYV bringe et udførligt Referat.

Dansk Svæveflyver Union er K.S.A.K. taknemmelig for denne Haandsrækning og skal gøre alt for at stille op med en værdig Repræsentation til Deltagelse i næste Aars Mesterskaber, ligesom man haaber snarest at faa Lejlighed til at gøre Gengæld og invitere svenske Svæveflyvere paa Besøg og til Konkurrencer i Danmark.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

Stort anlagt Instruktørkursus — Lundtofte—Alleberg.

MAN kan ikke sige, at det nye »Svæveflyverraad«, der for Tiden leder Unionen, ligger paa den lade Side.

Til Afholdelse i den sidste Uge af August har Unionen indbudt til et Flyvelederkursus for Unionens Klubber, idet man har fundet det af den aller største Betydning, at en ensartet Fremgangsmaade for Skoleflyvningen kan blive anvendt over hele Landet.

Dette første Flyvelederkursus bliver ledet af Unionens Instruktør A. H. Jørgensen, der har indbudt en af Sveriges bedste Instruktører, Blomberg, til at lade os nyde godt af Svenskernes store Erfaringer. Hærens Flyvertropper har stillet Lundtofte Flyveplads til Disposition, og et udmærket Indkvarteringssted har man fundet i Dansk Vandrerlaugs glimrende Hus »Troldehøj« ganse kort fra Flyvepladsen.

10 af de anmeldte Deltagere vil, saafremt de ønsker det, faa Lejlighed til at

deltage i et 14 Dages Kursus paa Alleberg. Der bliver her Chancer for Flyve-maskinesløb, Overlandsflyvninger og maaske en eller flere Betingelsesflyvninger til »Sølv C«.

Hvad tænker I paa, Svæveflyvere?

ANDET Steds i FLYV er omtalt det omfattende Flyvelederkursus paa Alleberg, som Unionens Ledelse har arrangeret. Der er her Tale om virkelig interessante Muligheder for Svæveflyvning og om et Arrangement af den største Betydning for Svæveflyvningens Fremtid.

Man skulde tro, at Anmeldelserne var strømmet ind, saa snart Meddelelse om dette Kursus var blevet tilsendt Klubberne, og hvad var Resultatet? Da Anmeldelsesfristen var udløbet, var der kun indkommet 12. Gider I virkelig ikke have saa megen Ulejlighed at sende et enkelt Skema ind i rette Tid, for naturligvis strømmede Anmeldelserne ind pr. Brev, Telefon og Telegram længe efter Fristens Udløb. Det betyder forøget Arbejde for Unionens Sekretær, som i Forvejen har langt mere Arbejde, end man med Rimelighed kan forlange af en Mand, der ogsaa skal passe sin Forretning.

Det kan ikke nytte at kræve baade det ene og det andet, hvis man ikke gider hjælpe lidt med selv og i alle Tilfælde svare, naar man bliver spurgt.

Sommerlejre.

RYGTEVIS forlyder det, at flere Klubber har afholdt Sommerlejre (Birkerød-Aarhus, Social-Demokraternes Flyveklub paa Bøtø og Senior-Klubben Slagelse Svæveflyveklub i Lønstrup) og hvem ved, maaske mange andre Klubber. Det er den Slags Ting, vi gerne bringer en Meddelelse om i FLYV, men atter her: der maa være en eller anden indenfor den paa-gældende Klub, der gider saa meget som at give os lidt Oplysninger og eventuelt sende os et Billede.

ONSDAG den 15. August: 3 Maaneders 10 Dage efter Landets Befrielse (Nu skal vi rigtig i Gang med Svæveflyvningen) V-J Dag. Fri hele Dagen. Vejret fint-fint, Masser af Termik. Lundtofte Flyveplads til Disposition for 4 Klubber, ikke et Plan i Luften, ikke en Mand paa Pladsen!

SKULDE vi ikke se at faa lidt mere »Flugt over Feltet« og i alle Tilfælde udnytte de Muligheder, vi har.

Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.

Landskade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os... og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt åbent daglig Kl. 15.30—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.

Generalsekretæren træffes normalt daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Dronninggaards Alle 120, Holte. Postgiro: 60676.

Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værløse.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68* o. G., K. Tlf. Palm 2006.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.
Formand: Direktør Ejnar Dessau.
Sekretær: Prokurist Vagn Jespersen.
Kasserer: Annoncechef L. Albeck Larsen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: K. Flensted-Jensen, Kæbelejevej 21, Brh. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Ove Hansson, Olesvej 21, Holte.
Telf. Frederiksdal 6169.

DØDSFALD

Den 6. August døde Direktør August Gihm i en Alder af 79 Aar.

Med Direktør Gihm mister Aeronautisk Selskab et af sine ældste og mest interesserede Medlemmer, og han har haft afgørende Betydning for Selskabets Udvikling gennem sin Indsats i en lang Aar-række.

Direktør Gihm var Bestyrelsesmedlem i Selskabet fra 1933 til 1939 og Generalsekretær for de to store internationale Luftfartsudstillinger i København i 1927 og 1934, og det skyldtes ikke mindst hans Initiativ og Organisation, at disse to Mærkeaar i Selskabets Historie har sat sig varige Spor i Flyveorganisationens Udvikling i Danmark. Han vil blive husket med Taknemmelighed i Aeronautisk Selskab.

BESØG HOS RAF

I KØBENHAVNS LUFTHAVN

I den lune Sommeraften — Tirsdag den 7. August — mødte ca. 400 Medlemmer af DKDAS og — vist især — de Selskabets tilsluttede Flyveklubber op i Lufthavnen for at bese de Flyvemaskintyper, som RAF velvilligst havde stillet til Rådighed ved en Forevisning, med de to danske RAF Flyvere Morian Hansen og Jørgen Edsberg som Forevisere.

Alle de opmødte var vist enige om, at det var en kærkommen Lejlighed, der her blev givet Flyverorganisationernes Medlemmer til bogstavelig talt at »beføle« de Maskintyper, som vi alle kender saa udmærket af Navn; men som de fleste siden Befrielsen mest har haft Lejlighed til at se i Luften.

Arrangørerne havde i Forvejen ladet alle de forskellige Typer stille op paa en Række, hvorved Tilskuerne fik et udmærket Sammenligningsgrundlag.

I to Hold — hvert ledet af den ene af de danske Flyvere — gennemgik man nu de forskellige Typer og fik udmærket Be-

sked om den enkelte Maskines Vægt, Størrelse, Lasteevne, Bevæbning o.s.v.

Det vilde her føre for vidt at redegøre for alle de interessante og imponerende Oplysninger, man fik, hvad enten det nu gjaldt det kolossale Ophængningsrum til Bomber og Landingsstellets Størrelse paa den store Halifax Bomber eller Motoren paa Hawker Tempest Jageren, hvor det forbavsede at høre, at dens Motor har omtrent samme Antal HK som de 4 Motorer tilsammen paa DDL's Condor.

Med Interesse hørte man Morian Hansen fortælle, at en rig, indisk Fyrste i Begyndelsen af Krigen havde foræret Royal Air Force 24 saadanne kostbare Jagermaskiner.

Det var sikkert med Tanke paa Ophugning af det kommende danske Luftvaaben, at en Deltager i Rundvisningen spejgfuldt bemærkede, om det ikke var muligt at faa Fyrstens Adresse.

Ved Besøgets Afslutning takkede den energiske Flyvesagsforkæmper, Generalsekretær Sv.-Aa. Dalbro de to Flyvere for Forevisningen, og Medlemmerne bifaldt Takken i Form af et kraftigt Hurra.

S.

Efterretninger for Luftfarende meddelere:

Radiostationer i danske og fremmede Skibe eller Luftfartøjer maa paa eller over dansk Territorium kun korrespondere med danske Radiostationer under Statens Drift; herfra undtages Nød- og Sikkerhedstjeneste.

Offentlig Korrespondance over danske Luftfartsstationer er forbudt.

Generalforsamling i Danske Flyvere

Torsdag den 14. September.

Nærmere Meddelelse tilsendes senere.

Ny Propagandachef i DDL.

SOM Efterfølger for Selskabets hidtidige Propagandachef Max Westphall, der som meddelt er rejst til U.S.A. som DDL's Repræsentant med Domicil i New York, har Selskabet udnævnt Per Kringelbach, der er H.D. i Salgsorganisation og Reklame og som har været ansat i Selskabet siden 1937.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

DKDAS planlægger »Den danske Flyvedag« med Flyvestævner, Lotteri m. m. til den 23. September. Vi regner med, at I assisterer med Lodseddelsalget, hvorfor vi udsætter nogle flotte Premier til de AJK-Medlemmer, som sælger de fleste. Du maa derfor fremvise dit Medlemskort og faa noteret, at du er Medlem af AJK, naar du faar Lodsedlerne udleveret, og igen gøre opmærksom paa det, naar du afleverer Regnskabet for Lodsedlerne.

Flyvestævnet vil finde Sted Søndag den 23. September, antagelig paa Lundtofte Flyveplads. Vi venter at se alle AJK's Medlemmer møde op, da der ventes Opvisninger af Model-, Svæve- og Motorflyvere.

Nærmere om Tid og Sted vil fremgaa af Dagspressen.

DEN DANSKE FLYVEDAG

SPORTSFLYVEKLUBBEN paatænker S paa den danske Flyvedag den 23. September i Samarbejde med Svæveflyveklubberne at arrangere et Stævne paa Lundtofte Flyveplads. Bestræbelserne gaar ud paa at arrangere Svæveflyvning og anden Opvisning for det flyveinteresserede.

Nyhed!

Den flyvende Fæstning,

amerikansk Dagbomber, m. Tegn. 4.35,

og saa er der den kendte

„Mosquito“,

der bombede Shell-Huset,

Byggesæt m. Tegn. 2.85.

Vil De bygge Modeller?

— Selvfølgelig købes de i

Udendørs Udstyr 1/5

Vandkunsten, K. C. 7616 - 17

MODEL FLYVEMOTORER

Nogle faa originale

KRATMO-10 Benzinmotorer

komplet med Propel

udsælges med

25 % RABAT

for Kr. 157,50 pr. Stk.

G. GLEERUP

Niels Juelsgade 15,

København K.

Byggesæt for Dieselmotorer

2,5 ccm. Støbegods og Cylinder
er afdrejet og alle vigtige Dele færdige
Komplet med Arbejdstegning Kr. 45,00

„Diesella“

Fabrik for Modellflyvemotorer

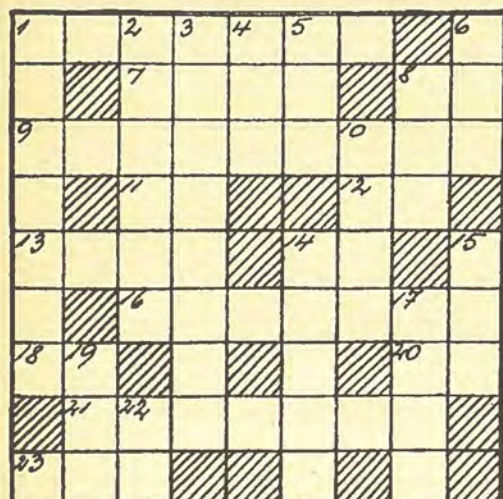
Indehaver E. Andersen

Sydbanegade 8, Kolding

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
30 Øre pr. mm i alm. Spaltebredde.

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

For Septbr. Maanedes Krydsordsopgave udsætter vi som 1. Præmie: Dansk Flyvnings Historie og 2. Præmie: Foltmanns Flyvebog.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige Løsninger i August er udtrykket som Vinder:

1) Per Andreassen, Rasmus Raskvej 10, København.

2) Kaja Juel Jensen, Aalborg.

Løsning til Nr. 8.

Løsning:

Vandret:

1 Nervo. 6 Als. 9 Druer. 10 Kaj. 11 Riller. 13 Ad. 14 Ena. 15 Okse. 18 Inn. 20 Lin. 22 Leo. 23 Ingefær. 26 Eg. 27 Streg. 29 Asta. 30 Toj.

Lodret:

1 Ndr. 2 Erie. 3 Rulning. 4 Velan. 5 Øre. 6 Ak. 7 Laas. 8 Sideror. 12 Ro. 16 Kulret. 17 Olie. 19 Nafta. 21 Inga. 24 Est. 25 Ær. 28 Gø.

Forklaring:

Vandret:

1 Rige. 7 Drengenavn. 8 Værn. 9 Fartøjer. 11 Udraab. 12 Dyr. 13 Bloinst. 14 To ens. 16 Passagertrum. 18 Kem. Tegn. 20 Skal en Pilot være i Besiddelse af. 21 Skydevaaben. 23 Løvtræ.

Lodret:

1 Flyvemanøvre. 2 Norsk By. 3 Sygdom. 4 Transportere. 5 Lige. 6 Flyvermærke. 8 Tidsfordriv. 10 Omgang. 14 Tremme. 15 Overgang. 17 Pigenavn. 19 Alm. Forkortelse. 22 Udraab.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

serede Publikum, og desuden vil der blive bortloddet 1000 Kr. Opsparingsmærker. — Hvis alt gaar vel, skulde det blive en stor Dag for alle flyveinteresserede paa Lundtofte Flyveplads den 23. September.

„KRATMO“ 10 Benzinmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.

Arbejdstegninger til „Kratmo“ 4.

Uforarbejdede Dele til „Kratmo“ 4 - 10 - 30.

Færd. Tændspoler - Stempelringe - Propeller.

Alle Dele til omgaaende Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709

Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Tegninger

til

SVÆVEMODELLER

udgivet af

DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex Kr. 0.75

(D.M.U.s Begynder-Svævemodel)

Grimponimus (Kl. 7) .. . 2.00

Calle (Kl. 8) 2.00

Ølhunden (Kl. 9) 3.00

Holger Danske (Kl. 8) .. . 2.00

Pelikan (Kl. 8) 3.00

Sendes franco mod Indsendelse af

Frimærker eller pr. Efterkrav

Faas i mange Sports- og Isenkramforretninger samt fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Skriv efter HOBBY KATALOG fra



GREIG · SOLSIKKEVEJ 7 · ODENSE

Legetøjsforretningen „Kæphesten“

Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.

Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

BYG



HAWKER »TEMPEST«

i Skala 1:50

Udførlig Tegning af Verdens hurtigste Jager ved Indsendelse af 75 Øre i Frimærker

»MODELTEKNIK« . VALBY

GRUNAU BABY

2a eller 2b

ønskes til Købs.

Eventuelle Tilbud med alle Oplysninger til Billet mrkt. Grunau 2 modt. FLYV's ksp. Vesterbrogade 60, København V.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

NU har vi igen Lister i alle Maal.

— Masser af Byggesæt paa Lager. —

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Svævemodeller?

— saa



"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

BØGER OM FLYVNING

J. Foltmann, Flyvemaskiner fra alle Lande,
Kr. 9.75, indb. Kr. 11.50.

Den første samlede Fremstilling af de moderne Flyvemaskiner, ca. 140 Typer med Billeder og Data.

Bogen, som alle flyveinteresserede maa eje.

K. Flønsted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4.75.
Instruktion i Modellflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvmodeller.

Flygboken, indb. Kr. 17.40.

Et pragtfuldt Billedværk over Flyvningens Historie fra den første Tid og til Nutiden — alt fortalt i smukke Dyttryksbilleder.

Robert A. Winston, Styrteflyver, Kr. 4.75.

En amerikansk Flyvers spændende og livligt fortalte Beretning om Uddannelsen i Amerika.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8.50.

Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

Svæveflyvning: Red. af H. Wolff og S. A. Dalbro. Kr. 5.85.
Tilrettelagt paa en let tilgængelig Maade, som gør Bogen lige velegnet til Selvstudium og Undervisning.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger og Blade om Flyvning ekspederes.

KUPON

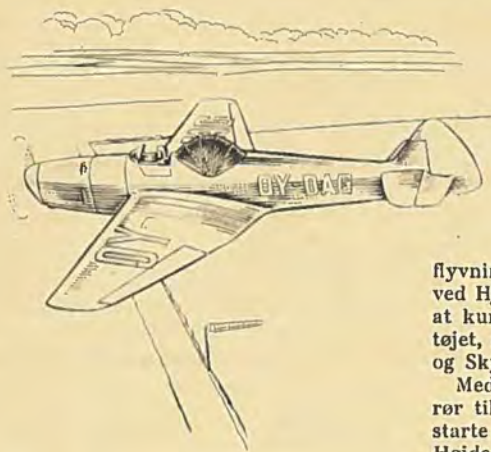
Til FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig:

Navn:

Adresse:

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.



EN FLYVER BLIVER TIL - IX.

Blindflyvning.

Da han allerede kunde flyve, var Flyvelæreren hurtigt færdig med Afsudsningen af den almindelige Flyvning og tog fat paa Blindflyvning, d. v. s. Flyvning udelukkende ved Hjælp af Instrumenterne og uden at kunne se noget uden for Luftfartøjet, svarende til Flyvning i Taage og Skyer.

Med Kalechen over Hovedet og Tale-rør til Læreren var Opgaven først at starte og stige paa lige Kurs til 600 m Højde og derefter at lave korrekte Sving til højre og venstre uden at kunne se andet end Instrumenterne. Stadig kom Læreren med smaa Bemærkninger om, hvad det eller det Instrument viste, og det betød altid, at Viseren ikke stod paa det Tal, som den skulde, naar Luftfartøjet blev fløjet rigtigt.

Efterhaanden blev han dygtigere, og mange Trekant-Ture fra Flyvepladsen rundt om to Punkter paa Kortet og tilbage til Flyvepladsen blev beregnet

med Kurs og Flyvetid, korrigeret for den skønnede Vindstyrke og -retning og senere fløjet blindt. Han drejede da fra een Kurs til den næste over det angivne Punkt, d. v. s. naar han havde fløjet de beregnede Minutter, for endelig, naar han havde fløjet hele Trekanten, at slaa Kalechen tilbage og se, hvor langt borte Flyvepladsen var. Naar han var langt fra Pladsen, viste en Kontrol af Beregningerne ofte, at den virkelige Vindstyrke var forskellig fra den ved Beregningerne benyttede.

Han kunde efterhaanden godt forstaa, at alle R.A.F.'s Flyvere hver Uge skulde have gennemsnitlig en halv Times Blindflyvning i en »Link Trainer«, for stadig at vedligeholde deres Træning og være klar til Flyvning i al Slags Vejr.

Efter at han havde aftjent sin Værnepligt, havde han Lyst til at indtræde i det danske Luftvaaben. Han skulde kun binde sig for kortere Tid ad Gangen, efter at selve Uddannelsen var forbi, og blev sendt til en lang Række Undersøgelser og Prøver, som maatte overstaas, inden han blev antaget som Elev paa den militære Flyveskole.



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S

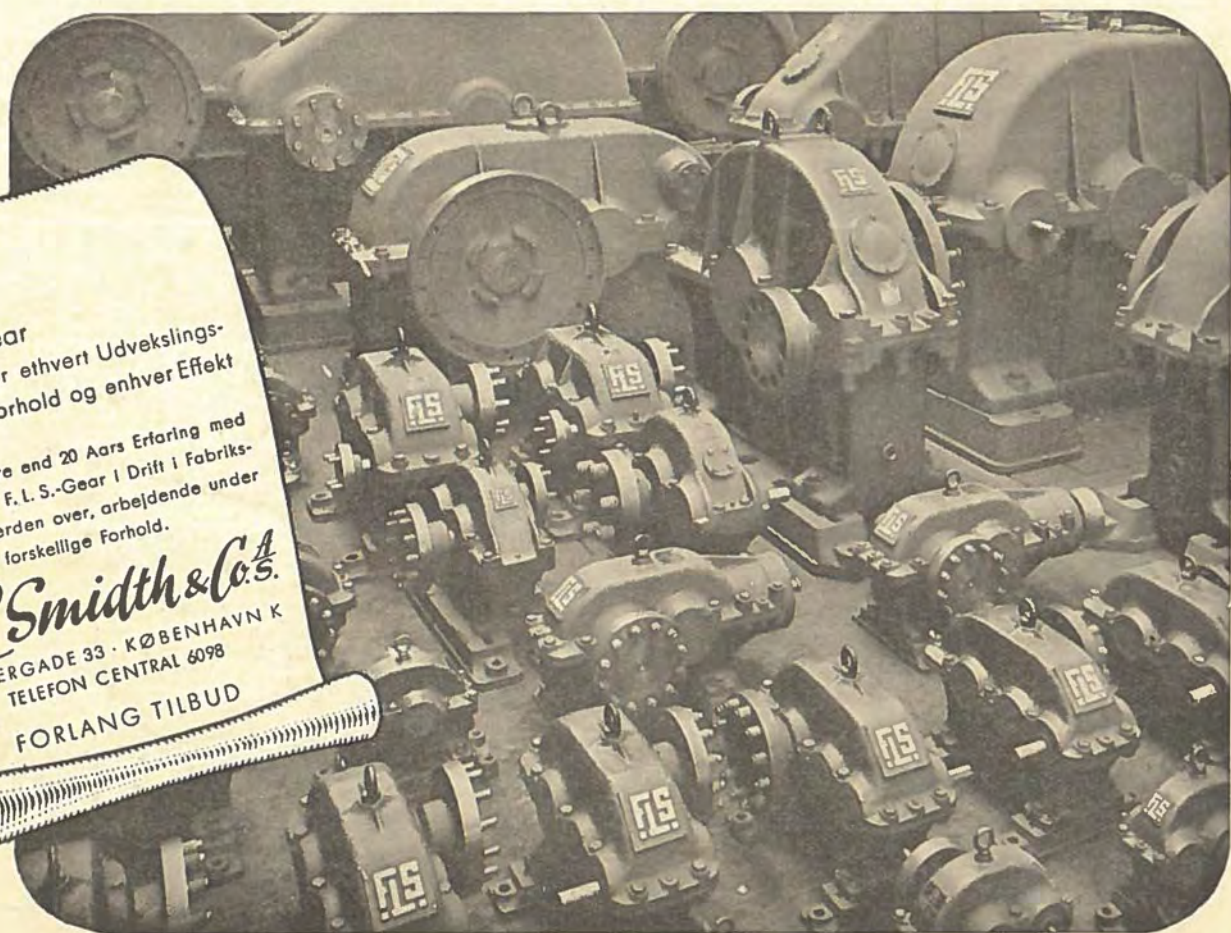




SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL



F. L. S.-Gear
for ethvert Udvekslings-
forhold og enhver Effekt

Vi har mere end 20 Aars Erfaring med
over 6000 F. L. S.-Gear i Drift i Fabriks-
anlæg Verden over, arbejdende under
de mest forskellige Forhold.

F. L. Smidth & Co. A.

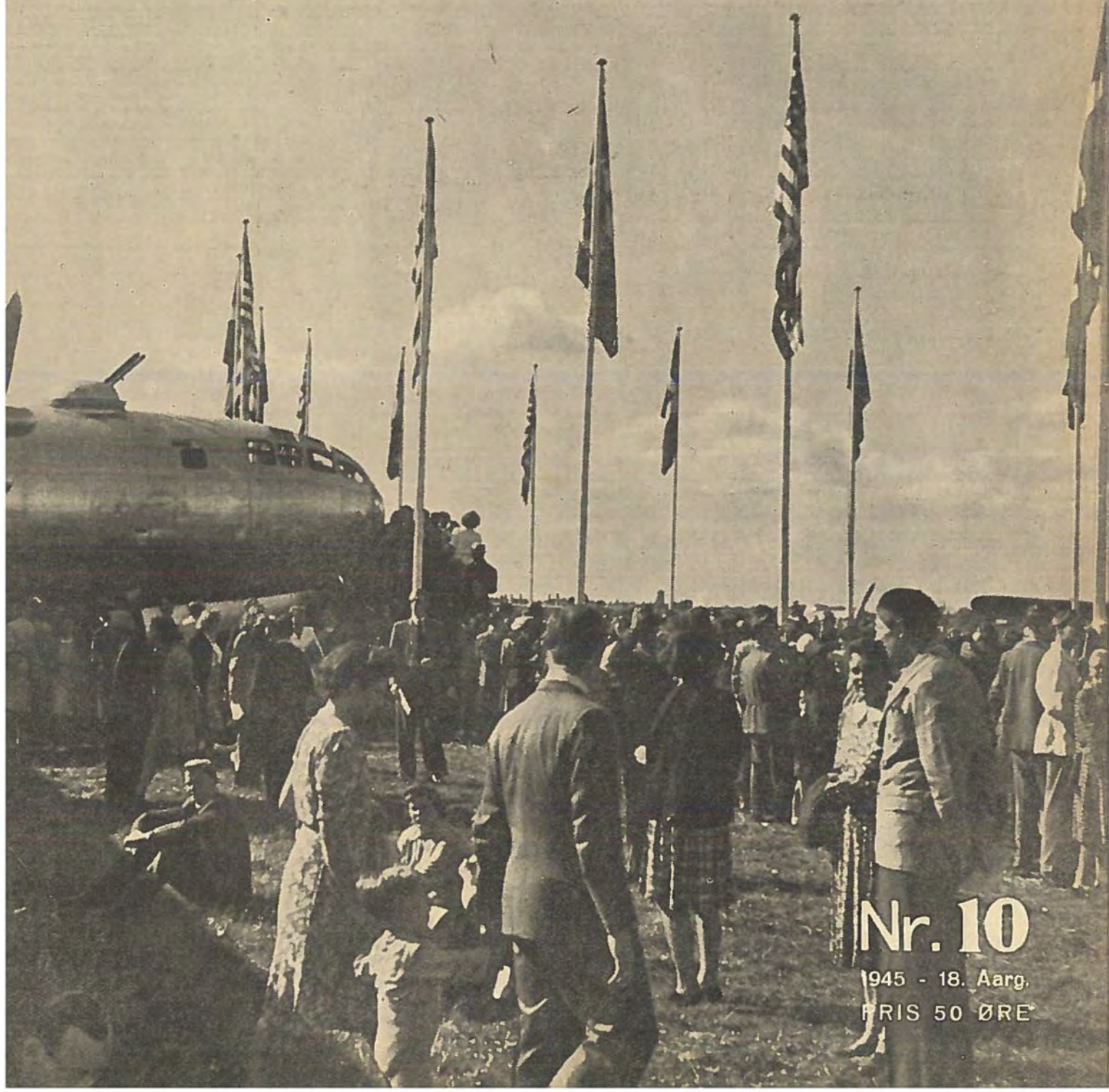
VESTERGADE 33 · KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 6098

FORLANG TILBUD

PRIS
Pr. Aargang Kr. 0,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJLVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 · Kbhvn. V.
Telf. 13.404 · Postgiro 23.524

FLYV



Nr. 10

1945 - 18. Aarg.
PRIS 50 ØRE

FLY

1916



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S

-Verdens ældste-



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

DANSKE FLYVERE · DANSK MOTORFLYVER UNION · DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFlyVER UNION

Nr. 10

Oktober 1945

18. Aargang

SUCCEs'EN

DET Kongelige Danske Aero-
nautiske Selskab fik paa sin
første Flyvedag en Sukces, som
man ikke blot har Grund til at
glæde sig over, men ogsaa væ-
re taknemlig for. Det uselviske
Arbejde, der blev gjort af den
Kreds af kendte Mænd, der sal-
te sig i Spidsen for Flyvedagen
og de mange ukendte, der gav
deres store Bidrag gennem Sal-
get af Lodsedlerne og deres
Medvirken ved Stævnearrange-
menterne, gav et Resultat, som
varsler godt for Fremtiden. I
København var der allerede Da-
gen efter Lodseddelsalgels Aab-
ning en Ekspetanceliste paa
10.000. Økonomisk blev Flyve-
dagen saaledes en Sukces for
DKDAS og Unionerne og der-
igennem Danmarks Flyveklub-
ber. Den Malurt, der findes som
Dryp i de fleste velskænkede
Bægre, svømmede ogsaa i Fly-
vedagens Sukces. To Klubber
meldte blank fra, det var to Mo-
torflyveklubber, der demonstra-
tivt sendte alle Sedler og Plaka-
ter tilbage, end ikke Ledelsen
ønskede at sikre sig en af Fly-
vedagens Lodsedler. Det store
Spørgsmaal er, hvorledes disse
Klubbers Stilling vil blive ved
Fordelingen af Midlerne. De
kan næppe ligestilles med de
Klubber, der gennem intensivi
Arbejde har gjort deres Indsats
for at Flyvedagen skulde blive
Sukces. Det er skuffende at mø-
de en Aand som denne, men
forhaabentlig er den Dag ikke
fjern, da Krusningerne paa
Overfladen helt forsvinder og
det homogene Samarbejde Fly-
veklubberne imellem kan etable-
res harmonisk, værdigt og
stærkt.

FLYV.

Svæveflyvningens Værdi for MOTORFLYVNING

Ved Kaptajn løjtnant Zigler

I »Aeronautics« Septem-
ber Nummer findes følgende
Artikel af P. A. Wills, der
sikkert vil være af Interesse
for FLYV's Læsere. Den om-
handler nogle af de Fordele,
det er at have været Svæve-
flyver førend Motorflyver.

I sin Artikel skriver P. A. Wills, at de
Resultater, man har faaet under Kri-
gen fra Flyvere, der tidligere har været
Medlemmer af de engelske Svæveflyver-
klubber, maa kunne give Svaret, naar
Materialet bliver behandlet. Udfra sin
egen Erfaring er han overbevist om, at
de opnaaede Resultater berettiger til, at
man i Fredstid giver alle Flyveraspiran-
ter baade til militær og civil Flyvning et
Kursus i Svæveflyvning.

Dette Forslag indeholder intet revolu-
tionerende, idet adskillige Nationer bl. a.
Sverige og Polen før Krigen anvendte
dette System i stor Maalestok. Air Trai-
ning Corps Svæveflyvning under Krigen,
skriver han, har dog ikke fundet Sted
med dette Formaal for Øje, og endvidere
var det Materiel og den Organisation, der
stod til Raadighed eller kunde skabes,
kun i Stand til at yde yderst elementær
Instruktion.

Da Krigen brød ud, var der omtrent 50
Indehavere af Sølv-C-Mærket. Til dette
forlanges 1) 5 Timers Flyvning, 2) 50
km's Distanceflyvning og 3) 1000 m's
Højdevinding.

Der stilles saaledes et passende Krav
til termisk Flyvning, og det kræver nøj-
agtig Manøvrering i Særdeleshed i Sving,
endvidere en Slags Instrumentflyvning
under Benyttelse af Fartmaalere og Va-
riometer, altsaa ikke nødvendigvis Blind-
flyvning. Yderligere Kendskab til Meteo-
rologi og atmosfæriske Forhold, der, selv
om det er elementært, dog er langt bedre
end de Kundskaber, civile Motorflyvere
besad før Krigen.

Et stort Antal af disse 50 Svæveflyvere
var allerede i R.A.F. eller har siden slut-
tet op deri eller i Flaadens Luftvaaben.
Mange af dem har mistet Livet. Nogle
faa, der ikke kunde opfylde Kravene til
at gaa ind i Militærflyvernes Rækker, gik

ind i A.T.A. (Air Auxilliary Transport),
en Organisation der havde med Færkning
af alle Slags Luftfartøjer at gøre i Eng-
land, lige fra »Lancaster's til »Moth'er.

Resultaterne herfra er fornylig blevet
undersøgt for at se, om man kan danne
sig noget Billede af Betydningen heraf.
Materialet hertil er for ringe til, at man
kan fremkomme med nogen overbevisen-
de Statistik, men som Slutning paa sin
Rapport fremkommer Direktøren for
Træningen med følgende Udtalelse:

»Alt i alt vil jeg sige, at hvis dette kan
tages som et Gennemsnit af Svævefly-
vere, er de snarere over Gennemsnittet
sammenlignet med dem, der er trænet
paa Motorluftfartøjer. Jeg vil tro, at de
er mere over Gennemsnittet i deres Vi-
den end i deres Evne til at flyve, og at
deres Succes i Svæveflyvning og Flyvning
i A.T.A. skyldes lige saa meget deres Vi-
den som deres naturlige Flyveanlæg.«

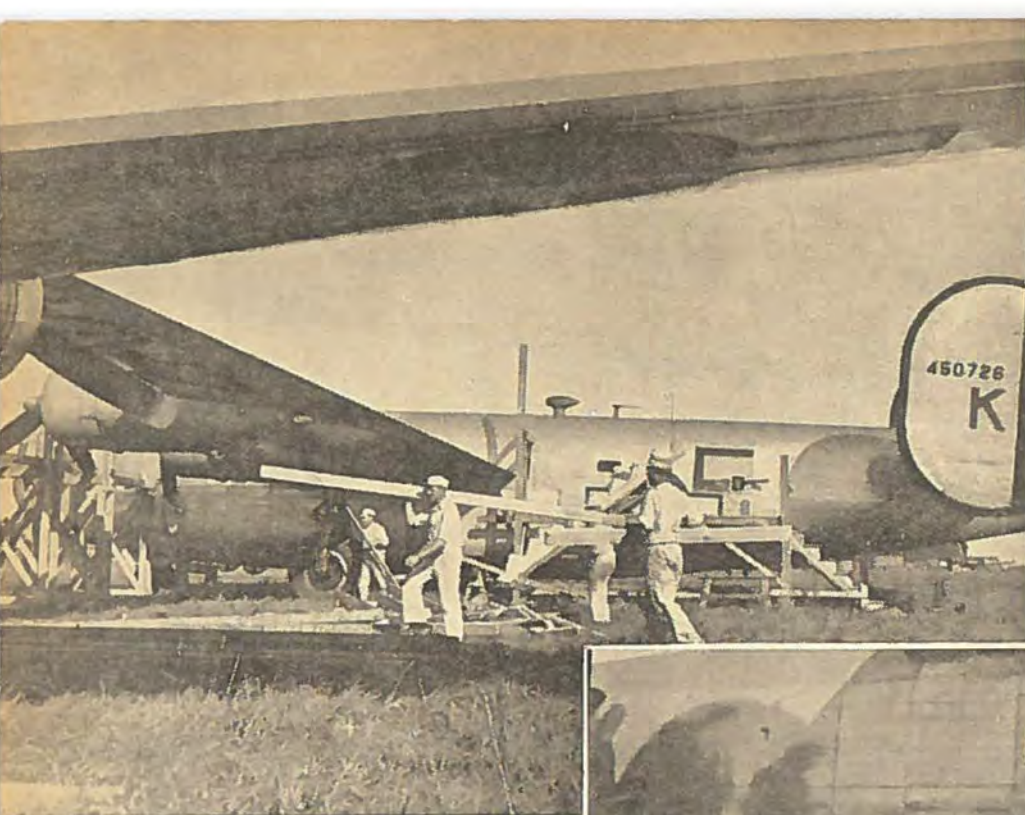
Denne Sammenligning er naturligvis ta-
get imellem Motorflyvere, der har be-
staaet deres Prøve og Svæveflyvere, af
Motorflyvere faldt 22 pCt. igennem i Lø-
bet af Kurset grundet paa manglende Ev-
ner til at flyve, af Svæveflyverne faldt
ingen igennem, og alle viste sig at have
de fornødne Evner til at flyve. Jeg skal
her tilføje, at for ca. 2 Aar siden fik Er-
faringerne os til at antage Aspiranter, der
havde gode Resultater som Svæveflyvere,
selvom de ikke havde nogen Motorflyv-
ningserfaring. Vi har ikke haft Grund til
at beklage dette, og det har ikke været
nødvendigt at lade en eneste Svæveflyver
med den fornødne Erfaring falde fra.

Den Konklusion, der synes at kunne
udrages herfra, bliver da, at et indle-
dende Kursus i Svæveflyvning, jeg fore-
slaar til Sølv Mærke, vil vise sig at være
baade et billigt og effektivt Filter til at
slippe de bedst egnede og mest vidende
Flyveraspiranter igennem til Flyveud-
dannelse efter Krigen.

Det vilde forkorte den indledende Fly-
vetræning, der er nødvendig ved Motor-
flyvning, i betydelig Grad.

Dette omfatter ogsaa Flyveinstruktion,
Teknik, Meteorologi og Aerodynamik.

(Sluttes Side 162.)



Haandværkerne lægger sidste Haand paa Arbejdet med Opstillingen af Platformene foran Maskinerne.

DET amerikanske Luftvaabens Flyveudstilling, som kom til Kastrup fra Paris og senere gav et kort Gæstespil i Aalborg, blev ikke alene en stor Publikumsukces, men ogsaa en lærerig Oplevelse for alle flyvetechnisk interesserede. Udstillingen, der Sommeren igennem havde været besøgt af 2 Millioner Tilskuere under Eifeltaarnet i Paris, fik i København mere end 100,000 Gæster. De 17 Kampmaskiner, Jagere og Bombemaskiner, blev forevist af deres respektive Besætninger, som havde gjort Kampen over Europa med baade før og efter D-Dag og som havde deltaget i Bombardementerne af Japan med B-29. Forøvrigt blev Superfæstningen Udstillingens største Sukces. Der var Dage, hvor Køen foran Tilskuerbroen til de imponerende Maskiner var mere end 200 Meter lang.

Det var Colonel Walker, Pariser-Udstillingens Chef, der stod for Arrangementet i København. Det var glimrende gennemført med Tabeller, Data og Billeder foran hver Maskine med sagkyndig Forevisning og overordentlig let tilgængelig Adgang til Maskinerne paa Terrænet i Kastrups nordvestlige Hjørne.

Udstillingens Højdepunkt var Aabningen, som overværedes af Kongen og Dronningen, Prins Axel, Prinsesse Margaretha, Prins og Prinsesse Viggo og talrige Repræsentanter for Regering, Rigsdag og Flyveautoriteter.

Desværre blev det store Air Show, der skulde gennemføres paa Aabnings søndagen ikke af det Format, som man havde lovet. 650 Maskiner var stillet i Udsigt, kun 150 naaede frem, de andre maatte blive paa Baserne i Tyskland paa Grund af daarligt Vejr, i den Retning var USA Air Force lige saa heldige som RAF, men det skal indrømmes, at Formationen af flyvende Fæstninger og de bevægelige Jagergrupper var en Oplevelse for dem, der naaede at se dem.

Den amerikanske Flyveudstilling

i Københavns Lufthavn



Hærens Officerer var mødt talrigt op og besaa med Interesse de mange tekniske Enkeltheder, der forklarede af de amerikanske Flyver-Officerer.



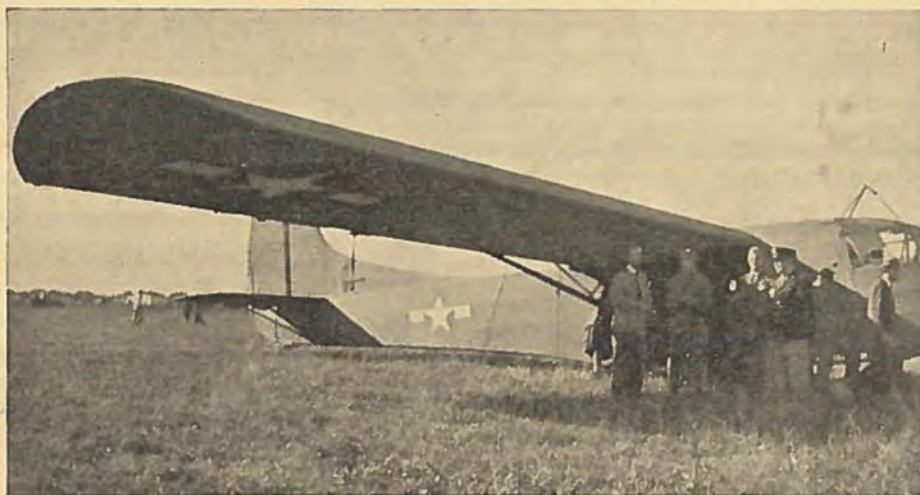
»Super-Fæstningen« Boeing B-29 var Udstillingens Sensation. Rekognosceringsmaskinen, der er anbragt foran under den venstre Vinge, giver et godt Begreb om Størrelsen.



Formationerne af »Flyvende Fæstninger« over Byen var et imponerende Syn.



General Eisenhowers private Flyvemaskine »Sunflower II« ankommer til Udstillingens Aabning.



Et amerikansk Transportsvæveplan, der bl. a. kan transportere en Jeep.

R.A.F.s reaktionsdrevne Jagere

DEN første og forøvrigt ogsaa den eneste af de Forenede Nationers reaktionsdrevne Jagere, som deltog i Kampen i Luften, var Gloster »Meteor«. Disse reaktionsdrevne »Meteor«-Jagere blev først anvendt af en Eskadrille fra R.A.F.'s Jagerkommando til Kamp imod de flyvende Bomber, som det tyske Luftvaaben begyndte at anvende forrige Sommer fra Baser paa den franske Kyst. »Meteor« viste sig at være meget hurtigere end de tyske, flyvende Bomber, og R.A.F. indhøstede mange taktiske Erfaringer fra disse første Kampe.

»Meteor« er bygget af Gloster Aircraft Company, og den er udstyret med to »Reaktionsmotorer« af Air Commodore Frank Whittle's Princip, konstrueret af Rolls Royce i Samarbejde med Power Jets Ltd. og British Thomson-Houston Co. Den første af disse Motorer, som blev leveret til de amerikanske Luftstyrker i Oktober 1941, blev bygget af Power Jets Ltd. Air Commodore Whittle rejste selv til U.S.A. for at være de amerikanske Luftstyrker behjælpelig med Bygningen af hans Gasturbineaggregater.

Foruden »Meteor« en har Storbritannien en anden reaktionsdrevne Jager under Udvikling. Denne er konstrueret af De Havilland Aircraft Co. Turbineaggregaterne hertil er konstrueret efter Whittle's Princip. En af disse nye De Havilland-Reaktionsmotorer blev leveret til U.S.A. i Juli 1943, og den blev anvendt i den første reaktionsdrevne Jager, som Lockheed

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Flyveudstilling i Oxford Street

Paa en Bombetomt midt i London har England arrangeret sin første Frilufts-Flyveudstilling

(Fra FLYV's udsendte Medarbejder).

London i September.

MIDT i Oxford Street paa den vældige Bombetomt, der hvor før det store Firma John Lewis & Co. havde sine Bygninger, er der med Assistance af den britiske Flyveindustri, Royal Air Force, Royal Navy og Hæren, samt Informationsministeriet og Ministeriet for Flyveproduktion rejst en imponerende Friluftsflyveudstilling. Udstillingen skulde allerede have været aabnet sidste Sommer, men V-1 og V-2 satte en Stopper for Planerne. I Juli Maaned kunde man imidlertid aabne denne usædvanlige og overordentlig seværdige Udstilling i de makabre Omgivelser midt i Ruinerne af Luftwaffes Værk. I fire Maaneder har Udstillingen været holdt aaben, og den er stadig et Trækplaster. Entréen er gratis, og der er Masser at se og lære.

I Begyndelsen blev der rejst Kritik mod Udstillingens Form og Karakter, og ogsaa fordi man lagde den midt i Londons travleste Forretningsgade, men da man saa Arkitekternes Resultat, da Udstillingen stod færdig, blev de kritiske Indvendinger forvandlet til begejstret Hyldest.

Udstillingen omfatter 29 Afdelinger og mange fuldstændige Maskiner, deriblandt en af Englands mest berømte Halifaxbombere, en Handley Page Halifax II, som har gjort et Utal af vellykkede Togter under Natangrebene paa Tyskland. Man møder en Beaufighter X fra Bristol Fabrikerne med en Torpedo under Bugen, en Avro Lancaster II, gennemskaaet for at vise Konstruktionen, en af Wickers Submarine Walrus, en de Havilland Mosquito XVI, en Spitfire uden Vinger for at man kan se Cockpittet, en Hawker Tempest, en Fairey Firefly,

en Airspeed Horsa, en Taylorcraft Auster IV og Glosters reaktionsdrevne Forsøgsmaskine.

Ved selve Indgangen staar en blaa Vinge paa Højkant med en Motor med blank Propel i Tomgang, den gaar Dag og Nat. Det er en Herculesmotor i Udstillingsform med skinnende Metaldele, let at overskue, fordi alt er nummereret. Rundt omkring i Udstillingens forskellige Stands faar man en konstruktiv Forklaring paa alt det, der ligger bag den moderne Flyvemaskinproduktion og vor Tids Flyvning. Der er for Eksempel udtømmende Forklaringer paa de nye Benzintyper, der markeres ved forskellige Farver, man faar at vide, at der eksisterer Flyverbenzin paa 120 Oktan, de danske Fokker F XII paa Aalborg- og Rønne-Ruterne gaar helst paa Oktan 77, saa man forstaar, at der er Tale om en væsentlig Motorændring.

I andre Afdelinger ser man Detailerne i de moderne Krigsmaskiners Instrumentvirvar lige fra dem, der findes paa Instrumentbrættet, til dem, Bomberen bruger til Sigtet.

En væsentlig Del af Udstillingen omhandler Besætningens Udrustning og de Hjælpekilder, den kan betjene sig af i en Nødssituation, men ogsaa de moderne Krigsvaaben fra Bomber, Projektiler og Granater til Raketskyts bliver nøje demonstreret paa Oxford Streets Friluftsflyveudstilling. Man ser blandt andet det sidste nye i Gyrobombesigt og Radar-Instrumenter og man ser fremfor alt Masser af Motordetailler, arbejdende Modeller af Rolls Royce Merlin, Napier Sabre, som bruges til Tempest og Typhoon, Bristol Centaurus og Hercules, og man ser den første 6-bladede Propel. De nyeste Spitfiremodeller har hidtil haft Rekordén med 5-bladede Propeller, nu gøres der Forsøg med en 6-bladet til en helt ny Spitfire, som ikke hidtil har været i Aktion.

Den usædvanlige Udstilling, som netop i Bomberuinernes særprægede Rammer har faaet en original Baggrund, er en virkelig Oplevelse. Oxford Street Aero Show vilde ogsaa blive en stor Sukces herhjemme, hvis den en Dag blev bragt over Nordsøen og stillet op paa en af vore — lykkeligvis faa — Bombetomter. Den er ikke blot et Vidnesbyrd om det engelske Vaabens Styrke og Kvalitet, men er tillige Udtryk for den voldsomme tekniske Udvikling, Krigsaarene har skabt for Flyvningen.

byggede. Denne Prototype, som blev til Lockheed P-80A, fik senere et Turbineaggregat af amerikansk Konstruktion.

»Meteor« er et lavvinget Monoplan af Helmetal-Konstruktion, og den er udstyret med et trehjulet Understel. Konstruktionen bestaar af følgende Dele: Kroppens Næse, forreste Del af Kroppen med Næsehjul, Midterparti omfattende Centralplanet med to Understelshjul og to Turbineaggregater, Yderplanerne med Balanceklapper samt bageste Del af Kroppen med Halepartiet (med det højt anbragte Haleplan og Højderor). Centralplanet er udstyret med hydraulisk betjente Bremsklapper.

Bevæbningen, som er anbragt i Kroppens Næse, bestaar af 4 Stk. 20 mm Kanoner. Helt ude i Spidsen af Næsen er der en lille Aabning, hvor der sidder et

Foto-Gevær, som kan betjenes sammen med Kanonerne.

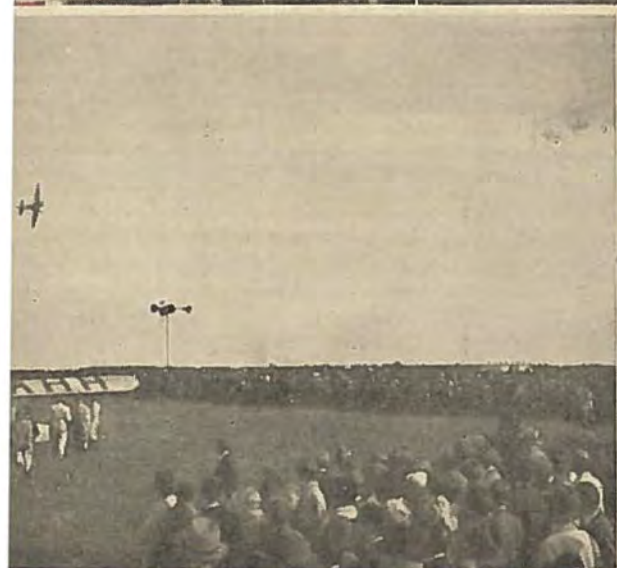
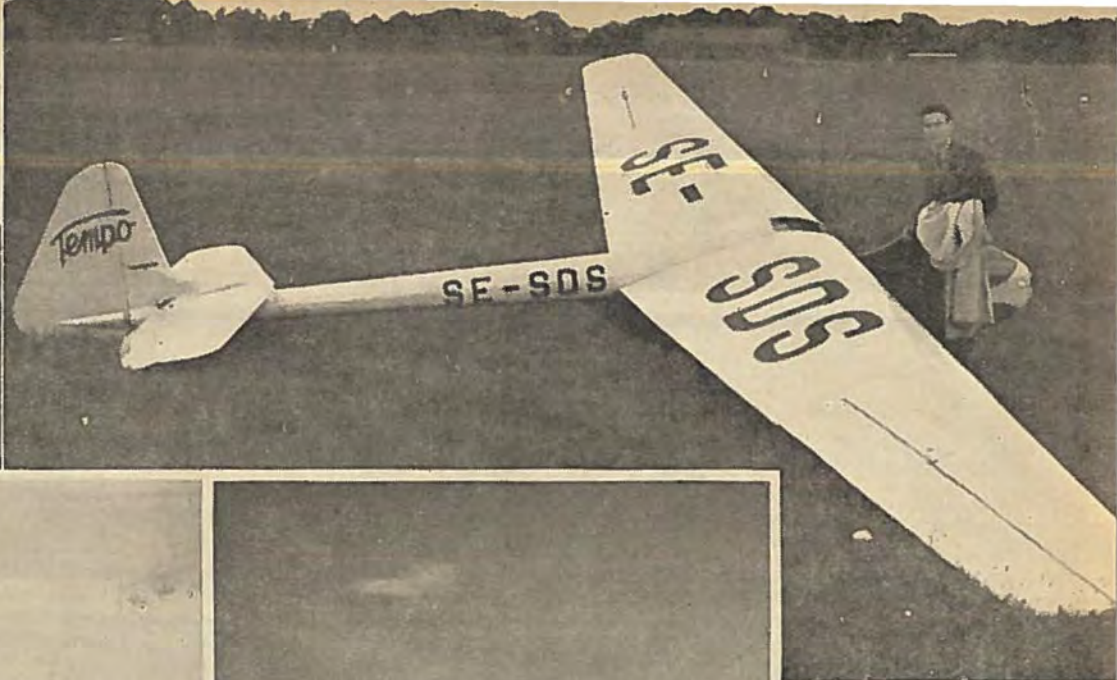
Luftfartøjets Spændvidde er 13,1 m, Længden 12,5 m, Højden 3,96 m og Planarealet 34,75 m². Største Hastighed ligger over 1000 km/T. Luftfartøjet er meget manøvreedygtigt, og dets Landingshastighed er ikke ret stor. Der er ikke meget Spektakel i Førerrummet under Flyvning, og de sædvanlige Vibrationer kendes slet ikke.

»Meteor« foretog sine første Flyvninger i Marts 1943, og i Sommeren 1944 blev den med stort Held anvendt i Kampen mod V-1-Bomberne. Første Gang »Meteor« en nedskød en af de flyvende Bomber var den 4. August, og derefter fulgte et stadigt stigende Antal Nedskydninger af de berygtede V-1'er, hvis Hastighed laa paa ca. 650 km/T.



Gloster »Meteor«.





STÆVNET PAA LUNDTOFTE FLYVEPLADS DEN 23. SEPTEMBER



Stævnet paa Lundtofte Flyveplads i Forbindelse med DEN DANSKE FLYVEDAG blev saavel sportsligt som økonomisk en Succes, og 10—15.000 Tilskuere overværede de godt arrangerede Konkurrencer og Opvisninger. Øverst fra v. 1) Generalsekretær S. A. Dalbro, der fungerede som en fortræffelig Speaker. 2) Det svenske Svæveplan Fil, der førtes af Aeroklubbens Chefinstruktør, „Gidde“ Carlsson, i en fænomenal Opvisning.



3) Thord Anderson flyver sin lille „Topsy“ hen over Tilskuermængden 4) — og lander medens en Formation engelske Maskiner passerer Flyvepladsen. 5) Den kendte Autogiroflyver Rolf v. Bahr. 6) Politiet holdt Øje med, at ingen uvedkommende opholdt sig ved Spillene 7) Direktør Ejnar Dessau og Forlagsbogholder Carit Andersen i Samtale med Direktør Ellehammer.



Flyvningens Bøger

»Flyvemaskinen« af Harald Martin, oversat og bearbejdet af Johannes Thinesen. Carit Andersens Forlag. 152 Sider.

Den svenske Flyveskribent Harald Martin, der døde i 1944, har skrevet flere fængslende og saglige Bøger om Flyvning, som har haft en stor Læsekreds i Sverige. Den sidste Bog, han skrev, hed »Flyget«, og det er den, der nu foreligger i dansk Oversættelse og Bearbejdning. Den fortæller om, hvordan en Flyvemaskine er bygget, hvordan man lærer at flyve, om de store Verdensluftfruter, om den militære Flyvemaskine, Kortlægning fra Luften og om Ambulanceflyvning.

Bogen udkom i Sverige i 1939, den var paa daværende Tidspunkt en meget interessant og populært skrevet Bog, og den danske Udgave, som nu foreligger — i stort Format og med en Mængde smukke Billeder — kunde være blevet lige saa læseværdig, hvis den var blevet ført bedre à jour end Tilfældet er, saaledes at Indholdet havde dækket Flyvemaskinens Anvendelse til Lufttrafik og Krigsbrug i 1945 og ikke i 1939. I Løbet af de seks Aar er der nemlig sket saa meget, at en Skildring af Forholdene fra før Verdenskrigen kun bliver Historie, baade med Hensyn til Flyveruddannelse, Certificatprøver, Antagelse som Elever ved

Hærens og Marinens Flyveskoler m. m. navnlig fordi Bogen (den danske Bearbejdelse) foregiver helt at være helliget den moderne Flyvemaskine og dens Anvendelse i Krig og Fred. Det virker f. Eks. noget antikveret at læse om de Synspunkter, der gøres gældende med Hensyn til militære Luftfartøjers Anvendelse.

En lille Randbemærkning: Paa Side 109, hvor der tales om to Slags Jagere, nemlig »interceptors« og »day- and nightfighters«, staar der, at tilsvarende danske Benævnelser ikke findes i den danske Flyverterminologi. Det gør der i høj Grad, idet vi har Ordene Nærjager og Natjager.

En dansk Bearbejdelse af Harald Martins »Flyget« kunde være blevet en god Bog, men nu lover Teksten paa Bindets Bagside, noget som Bogen ikke indeholder.

Bogen er smukt udstyret og har som nævnt nogle fortræffelige Billeder, men alt dette burde have dækket over et mere moderne Indhold.

J. F.

»Flygboken«, Allhems Förlag, Malmö. 380 Sider. Pris 17,40 d. Kr.

»Flygningens Historia och Flyget« idag er Undertitlen paa et meget flot

Billedværk om Flyvningens Historie lige fra de allerførste Tider til Foraaret 1945. Det er blevet til under Medvirken af flere kendte svenske Flyveskribenter, som har suppleret Billedværket med en Række Artikler om forskellige Emner, hvoraf vi nævner »Flyvemaskinens Udvikling mellem de to Verdenskrige«, »Flyvemaskinen i Kulturens Tjeneste af Carl Florman«, »Sportsflyvning og Privatflyvning« af Gösta Fraenckel, »Svæveflyvning og Modelflyvning« af Yngve Norrvi, »Flyvningen og den totalitære Krig« af C. G. Hammarén, »Flyvningen og Fremtiden« af Hans Ostelius, m. m. De mange udmærkede Artikler er skrevet paa en Maade, saa Læserne med Interesse sluger hver eneste Linie, og tilsammen giver de en glimrende Oversigt over hele den vældige Udvikling, der har fundet Sted paa Flyvningens Omraade lige fra de første skrøbelige Flyvemaskiner til vore Dages reaktionsdrevne Jagere og de kæmpemæssige Luftlinere, der er under Bygning til de kommende Verdensluftfruter.

Bogen er i stort Oktavformat. Udstyret er førsteklases, og det er en Fornøjelse at se de mange Hundrede ypperlige Illustrationer, som rigtig kommer til deres Ret paa noget Papir af en Kvalitet, som vi herhjemme snart kun kender af Omtale. »Flygboken« er et stateligt Værk, som Udgiverne har Ære af.

Og saa er der een Ting til, som nok skal bevirke, at »Flygboken« bliver solgt: hele Indtægten ved Salget af Bogen tilfalder Svæveflyveklubberne i Skaane.



SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL

Moderne Lufttrafik

HJEMME OG UDE

Douglas C-54 (DC-4).

EN af de Trafikflyvemaskiner, som man regner med at skulle anvende paa de lange Ruter i den nærmeste Fremtid, er Typen Douglas C-54 »Skymaster«. Det er et lavvinget Monoplan af Letmetal-Skalkonstruktion. Oprindelsen til »Skymaster« er Trafikluftfartøjet Douglas DC-4, hvoraf der i 1941 var et større Antal under Bygning til amerikanske Luftfartsselskaber. Paa Grund af Krigen blev alle de i Ordre værende Maskiner imidlertid overtaget af de amerikanske militære Myndigheder og blev færdigbyggede som militære Transportluftfartøjer under Typebetegnelsen C-54 (Hærens Luftstyrker); Flaadens Luftstyrker kaldte Typen R5D-1. Den første Serie var i Luften i 1942. Det lange spidse Bæreplan er anbragt forholdsvis langt tilbage paa Kroppen; Luftfartøjet har enkelt Halefinne og Sideror; indtrækkeligt, trøjlet Understel.

Det er udstyret med 4 Stk. Pratt & Whitney »Twin Wasp« R-2000 14 cyl. Stjernemotorer hver paa 1000 HK i 2.135 m og 1350 HK til Raadighed i Starten. Benzintanke i Planerne. Samlet Brændstofbeholdning er ca. 7000 l. Besætningen bestaar af 3 Mand. Den oprindelige DC-4 havde Plads til 42 Passagerer over en Strækning paa 1600 km. Den militære Type kan medføre 26 Passagerer over en Strækning paa 4800 km. Som Fragtluftfartøj (Type C-54A) kan det medføre ret store Godsdele.

Luftfartøjets Data er: Spændvidde 35,8 m, Længde 28,6 m, Højde 8,5 m, Planareal 135,8 m², Tomvægt 15.890 kg, mili-



Den nyeste danske Trafikmaskine er en Boeing »Flyvende Fæstning«
der er ombygget til Trafikbrug.

Denne Maskine har Plads til 14 à 20 Passagerer.

tær Last 5.675 kg (C-54); 6.356 (C-54A). Fuldvægt henholdsvis 29.510 og 29.964 kg. Planbelastning henholdsvis 216,6 kg/m² og 220,0 kg/m². Største Hastighed 456 km/T i 4.575 m, Marchhastighed 355 km/T i 3.050 m. Tophøjde 7.625 m. Største Rækkevidde 5.600 km.

Den nyeste Type af C-54 har 4 Stk. 1350 HK Motorer. Største Hastighed 460 km/T, Marchhastighed 378 km/T. Længste Flyvestrækning 6.400 km.

Der er en større Udgave af C-54 under Udvikling. Den faar Typebetegnelsen C-57 (eller DC-7), og den er beregnet til Trafikbrug. Spændvidden bliver 52,81 m, Længden 37,59 m og Højden 13,31 m. Tomvægt ca. 39.424 kg, Fuldvægt ca. 66.555 kg. Den skal kunne medføre 86 Passagerer i Dagtrafik og 76 i Nærtrafik. Den faar 4 Stjernemotorer paa ca. 3000 HK, og man regner med en største Hastighed paa 640 km/T. Længste Flyvestrækning bliver ca. 6.400 km/T. Kroppen bliver ca. 12.000 m (se endvidere Billederne under Nyt fra hele Verden).

U.S.A.'s Planer for Atlanterhavs- trafikken.

De amerikanske, civile Luftfartsmyndigheder har givet tre amerikanske Luftfartsselskaber Tilladelse til at drive Rutetrafik over Nordatlanten.

Pan American Airways eksisterende Rute til London — som hidtil har været den eneste amerikanske Luft-rute, der havde Tilladelse til at flyve over det nordlige Atlanterhav — bliver forlænget gennem Europa til Calcutta via Bryssel, Prag, Wien, Budapest, Belgrad, Bukarest, Istanbul, Ankara, Beirut, Bagdad, Teheran og Karachi. Barcelona bliver ogsaa et Led i Pan American's nuværende Rute via Bermuda og Azorerne til Portugal og derfra videre til London og Marseille.

American Export Lines, der hidtil kun har haft midlertidig Tilladelse til at flyve til Lissabon og Foynes, har nu faaet Tilladelse til at oprette Ruter via Labrador, Grønland og Island til Stavanger, Stockholm, Helsinki, Lenin-grad og Moskwa, og via New Foundland og Azorerne til Foynes, Glasgow, London, Amsterdam, København, Berlin, Warschau og Moskwa.

Det tredje Selskab, Transcontinental and Western Air Inc., vil nu faa Tilladelse til at beflyve den nordlige Rute til Foynes, Paris, Bern, Rom, Athen, Cairo, Jerusalem, Bashra og Bombay, og den sydlige Rute til Lissabon, Madrid, Algier, Tunis, Tripolis, Benghazi og Cairo. En tredje Rute vil blive oprettet via Lissabon til Rom med Tilslutning til den nordlige Rute.

De amerikanske Luftfartsmyndigheder oplyser, at de ovennævnte Lufruter ikke vil kunne være helt i Orden, forinden der foreligger de nødvendige Tilladelser fra de forskellige Lande, som Ruterne skal passere.

Ifølge New Yorks Radio vil den amerikanske Befolkning faa en Luftflaade paa ca. 1000 Luftlinere med en samlet Lastkapacitet paa 36.000 Passagerer til deres Raadighed, naar alle de nye Lufruter er kommet i Gang. Luftfartøjerne vil variere i Størrelser fra 15-Personers Trafikflyvemaskiner til seksmotorede Luftkæmper, der kan transportere over 200 Personer med en Gennemsnitshastighed paa mere end 500 km/T.



Douglas C54 (DC-4).



Amerikanske Jagere F6F Hellcat om Bord paa et Hangarskib.

Kæmpemæssig Flyvebaad.

Howard Hughes Manufacturing Co. i Kalifornien er ved at bygge en ny kæmpemæssig Flyvebaad. Luftartøjet, som faar Typebetegnelsen Hercules, hører til 190-Tons Klassen, og den kommer til at koste ca. 5 Millioner engelske Pund. Det faar en Spændvidde paa ca. 100 Meter og bliver udstyret med otte Motorer hver paa 3000 HK. Største Hastighed bliver ca. 350 km/T. Den nye Flyvebaad skal kunne medføre 750 fuldt udrustede Soldater eller en 60-Tons Kampvogn med tilhørende Betjeningsmandskab. Hercules skal ogsaa kunne anvendes som en flyvende Ambulance med Plads til 350 Baarer.

De Havilland Propel

m. stilbare Blade til Sportsflyvemaskine.



De Havilland Fabrikkerne Propeller-Afdeling, som har leveret største Parten af Propeller med stilbare Blade, som R.A.F. har anvendt under Krigen, og som bl. a. omfatter Propeller med indtil seks Blade og til Motorer paa over 2500 HK, har ogsaa fremstillet en Propel med stilbare Blade, som kan anvendes til Motorer paa 150—200 HK.

NYT FRA HIELE VIE

Raketbomber mod New York?

Tyske Videnskabsmænd, som nu befinder sig i de Allieredes Fangenskab, skal have meddelt, at den Vindtunnel, der blev anvendt til Udviklingen af V-2 og andre Raket-Eksperimenter, var i Stand til at præstere Vindhastigheder paa indtil ca. 4.800 km T, og at man ved Hjælp af den blev i Stand til at løse det Varmeproblem, der opstod som Følge af Luftens Gnidningsmodstand. Forsøgsanstalten ved Peenemünde skal have kostet Tyskland ca. 1 Milliard RM. Videnskabsmændene hævder, at hvis Krigen ikke var sluttet, vilde det være lykkedes dem at konstruere Raketbomber, som kunde naa New York.

SABENA.

Det belgiske Luftfartselskab, SABENA, var saa heldig at faa alt sit Flyvemateriel flyttet til en Flyveplads i England, inden Luftbahnen i Bryssel blev bombet af Ty-



En af Pan American A



Douglas C-54 »Skymaster« (DC4).

skerne. En Tid hjalp det R.A.F. med at transportere Materiel og Personel til de engelske Styrker i Frankrig. Man forsøgte derefter at evakuere hele Luftflaaden til Belgisk Congo, men da den naaede Alger, maatte Frankrig slutte Vaabenstilstand, og det medførte at alle SABENA's Maskiner blev udleveret til Italien. Det belgiske Luftfartselskab maatte saa nøjes med at anvende de Trafikflyvemaskiner, som var i Congo, nemlig syv Fokkere og seks Ju 52, og de hjalp med til at vedligeholde Forbindelsen mellem Guldskysten og Ægypten. To Lockheed 14, tilhørende Vichy-Regeringen, som i 1940 var paa Vej fra Madagascar til Frankrig, blev beslaglagt af Belgierne, og de blev ligeledes benyttet til Transporttjeneste for de Allierede.

km. Kroppen har tryktætte Kabiner til Flyvning i 10.000 Meters Højde.

DEN ENGL



Den meget omtalte engelske Bombe er ligesom den omtrent store 6-Tons Bombe konstrueret af Wallis, og indenfor R.A.F. har den Navnet »Storeslem«. Som Billede har den en »elegant« Strømmeform. Dens Længde er 10,79 m, og dens Diameter er 1,17 m. Naar den rammer, fremkommer der et Bom-

ved Kaptajn JOHN FOLTMANN

Caterpillar-Klubben.

Krigen har bevirket en voldsom Forøgelse af Caterpillar-Klubbens Medlemsantal, som nu i den europæiske Afdeling alene er kommet op paa over 16.000. Medlem Nr. 16.000 blev optaget den 5. Februar i Aar, da Chefen for de australske Luftstyrker, Air Vice-Marshal H. V. Wrigley overrakte det gyldne Larve-Emblem til Group Captain H. F. Hefferman.

De Havilland „Dominie“.

UNDER Typebetegnelsen »Dominie« har De Havillands »Dragon Rapide« været anvendt under hele Krigen som Træningsluftfartøj for Telegrafister og Navigatorer indenfor R.A.F. Det er et Biplan med forholdsvis korte, smalle og tilspidsede Bæreplaner. Opspændingen bestaar af Stivere og Barduner. Luftfartøjet er en Trækonstruktion beklædt med Lærred og Krydsfiner. Bæreplanerne er udstyrede med »Split-Flaps«. Det har enkelt



Douglas »Skymaster«.

om at nedkæmpe Fjenden paa Søen og gøre det muligt for os at fortsætte Kampen til Lands og i Luften. Dette er en Kendsgerning, som man ikke kan komme uden om ved Fastlæggelse af Storbritanniens og Amerikas fremtidige Forsvarspolitik.

Over 300.000 Flyvemaskiner.

Den engelske Organisation Air Transport Delivery, der blev oprettet i September 1932, havde afleveret over 300.000 Flyvemaskiner, da den ophørte med sit Arbejde ved Krigens Slutning. Den raadede over 600 Flyvere, 125 Flyvemekanikere og et Jordpersonale paa mere end 3.000 Mand, og den havde med Afleveringen af alle britiske og amerikanske Typer at gøre, som skulde flyves fra Fabrikker og Flyvepladser i England til Kontinentet.

D. H. »Dominie«.

Halefinne og Sideror. Hele Halepartiet er af Træ beklædt med Lærred. Det ikke-indtrækkelige Understel bestaar af to fritstaaende, afskærmede Ben. Kabinen, som maalet 4,1 m X 1,4 m X 1,2 m, kan rumme fire eller fem Elever foruden en Lærer.

»Dominie« er udstyret med 2 Stk. 200 HK »Gipsy Six« luftkølede Rækkemotorer med hængende Cylindre. Luftfartøjets Data er: Spændvidde 14,63 m, Længde 10,52 m, Højde 3,3 m; Planareal 31,2 m², Tomvægt 1.466 kg, Fuldvægt 2.520 kg. Største Hastighed ved Jorden 253 km/T, Marchhastighed 212,5 km/T. Tophøjde 5.100 m. Rækkevidde 895 km.

Herredømmet i Luften.

I en Kommentar til det britiske Admiralitets Meddelelse om, at over Halvdelen af de 613 sænkede fjendtlige Undervandsbaade — nemlig 312 — blev ødelagt af Flyvemaskiner, udtaler Lord Trenchard til »Times«: »Herredømmet i Luften er af livsvigtig Betydning for Kampen til Søs. Det var de langtrækkende, landbaseerede Eskadriller fra R.A.F. og De Forenede Staters Luftstyrker, der spillede Hovedrollen, da det gjaldt



En amerikansk Jager kaster sin Bombe. Bemærk de karakteristiske Bremsklapper.



ere til Passagertrafik



IS BOMBE



i Diameter og 10 m i Dybden. te Bombelufftøjet, som hidtil et bære denne Bombe, har været ændret Ud gave af »Lanca« vidt man ved, var det ogsaa at 10-Tons Bomben skulde et anvendt mod Japan om Bord britiske »Super-Bomber« Aero

Modelflyvernes Sommerlejr

3 nye
Danmarksrekorder

DA dansk Modelflyver Unions Bestyrelse i Aar udsendte Indbydelse til Deltagelse i Unionens Sommerlejr, var det i den Tro, at den sene Afholdelse 19.-24. Aug. vilde blive Aarsag til et relativt lille Deltagertal. Af flere forskellige Grunde havde det ikke være muligt at arrangere Lejren tidligere, og det var derfor med Glæde, man konstaterede, at Tilmeldingerne indløb i samme Antal som Aaret forud.

D.M.U. havde indbudt baade finske og svenske Modelflyvere til at deltage i Lejren, men desværre kunde Finnerne ikke komme, og det blev derfor de to Svenskere, Anders Håkansson og John Hansson, der i Aar repræsenterede Udlandet i Lejrens Konkurrencer.

Ialt deltog 46 danske og 2 svenske Modelflyvere med ca. 130 Modeller, et ikke ringe Resultat, naar man tager det sene Tidspunkt, de daarlige Rejseforhold og Manglen paa Materialer i Betragtning. Lejren afholdtes ved »Spjarupgaard« ved Egtved.

Den første Konkurrence var Byggekonkurrencen. Det var et storslaaet Syn at se de mange Modeller samlet paa et Sted, og især var Deltagerne interesseret i Svenskernes 30 Modeller, der var beklædt med Silke i straalende Farver. Resultatet af Byggekonkurrencen blev, at Aage Høst-Aaris, Odense Modelflyveklub, vandt K.L.M. Pokalen for anden Gang med sin smukke store Svævemodel.



En lille Del af de mange svenske Modeller.



Aage Høst-Aaris med den smukke Model, der blev præmieret med KLM-Pokalen.

Om Mandagen paabegyndtes Højstartkonkurrencen, og i Løbet af Formiddagen gennemførtes 1. Flyvning. Da Vinden efter Middag var ideel til Skråntflyvning, besluttede man at vente til senere med Højstarterne, og gennemførte i Stedet Enkeltmandskonkurrencen i Skråntflyvning. De to bedst placerede i Kl. 8 og 9 skulde udtages til Landskampen i Skråntflyvning, saa der var Spænding om Resultaterne. Medens disse Flyvninger foregik, sættes de to nye Danmarksrekorder af Peter Christiansen, MF »Condor«, Helsingør, idet han med sin Kl. 9-Model opnaaede Tiden 12.33,7 og Distancen 17.830 m. Modellen blev startet ved 15-Tiden og landede ca. Kl. 17,40 i Haastrup, 14 km syd for Vejle. Modellen har følgende Data: Spdv. 172 cm, Planareal 31,8 dm², Profil SI 63008, Kropl. 115 cm, Haleplan 9,8 dm² (31 pCt.), bærende med Profil SI 52507.

Da Modellen først fandtes nogle Dage efter, fik Peter Christiansen kun den samme Flyvning, men han blev alligevel Nr. 1 med Gennemsnittet 2 Min. I Kl. 7 blev Anders Håkansson, Malmø, Nr. 1 med 0.56,4, og i Kl. 8 besatte Peter Christiansen ogsaa Vinderpladsen med 1.48,3. Kl. 10 vandtes af Svend Abrahamsen, »Flight«, Kbh. med 0.52,5.

Om Tirsdagen afholdtes Unionens Generalforsamling, og da de fleste Deltagere var optaget heraf, kunde der ikke afholdes nogen Konkurrence, før om Aftenen, hvor Flyvningerne med Gummimotormodeller fandt Sted. Det blev ikke gode Resultater, der opnaaedes i denne Konkurrence. Danmarksmeesterskabet blev afgjort samtidig, og Danmarksmeester for Flyvning med Gummimotormodeller blev i Aar Henning Kunckel, MF »Agaton«, Aarhus, med Tiden 0.39,6. Der var smaa med Deltagere, daarlig Motorgummi og daarligt trimmede Modeller. Det bedste Resultat opnaaede Håkansson, Malmø, nemlig 1.01,8.

Onsdag bragte saa daarligt Vejr, at det ikke blev til noget med Flyvningerne, og først om Torsdagen afgjordes Landskampen. Den foregik om Formiddagen i Bygevej med Peter Christiansen og Boy Konstmann som de danske Deltagere. Re-

sultatet blev en dansk Sejr, idet Peter Christiansen fik noteret 1.08,9, Boy Konstmann 0.30,9, Anders Håkansson 0.24,0 og John Hansson 0.20,5. Det skal dog nævnes, at de to Svenskere ikke tidligere havde fløjet Skråntflyvning og derfor havde medbragt hver 15 Termikmodeller, der klarede sig mindre godt i Skråntvinden. Resultatet angiver saaledes ikke, at danske Modelflyvere er svenske Modelflyvere overlegne, hvilket de to Konkurrencer i Sverige med dansk Deltagelse da ogsaa har vist.

Samme Dag afgjordes Højstartkonkurrencen, der var en Skuffelse for saavel Deltagere som for Lejrledelsen. Resultaterne blev: Kl. 7 Arne Sparre, »Condor«, Helsingør, 1.03,1, Kl. 8 Boy Konstmann, »Frem«, Bredebro, 3.01,0, Kl. 9 Boy Konstmann 1.05,3 og Kl. 10 Svend Abrahamsen, »Flight«, København, 0.39,8.

En Konkurrence med Brændstofmodeller vandtes af Per Krohn, »Flight«, med Tiden 0.58,4. Der var Fremgang at spore



En Andemodél klar til Start i Skråntvinden.

Andemodeller

Af Jørgen Surlykke Petersen

Konstruktionstips.

SPØRGSMÅLET om Profileringen i Andemodeller vil jeg gaa let hen over, idet man jo paa dette Omraade faktisk er meget frit stillet. Blot maa man huske at vælge Profiler, der flyver overkritisk ved de givne Omstændigheder. Særligt skal man være forsigtig med Forplansprofilet, idet dette jo paa Grund af sin store Indfaldsvinkel og sin relativt lille Korde skal have et lille $R_{krit.}$ Som Eksempel vil jeg lige med en Skitse vise, hvilken Profilerings, der er i de tre Andemodeller, der blev beskrevet i sidste Nummer.

Forplanet bør aldrig konstrueres paa under 30 pCt. af Planarealet, og Sideforholdet bør aldrig være over 1:5, med mindre det drejer sig om en stor Model. Bryder man denne Regel, maa man uvægerligt regne med at faa Vævl med Forplanets kritiske Reynoldstal.

Paa Grund af de meget tynde og hvælvede Profilers store Trykcentervandring, advares der i Modelflyvelitteraturen meget imod at anvende disse i større Normalmodeller. Det vil nemlig medføre, at Modellerne bliver Godtvejrsmodeller, der ikke kan taale lidt reel Blæst. Dette Forhold gør sig ikke gældende ved Andemodeller, idet disse jo har en større Længdestabilitet end Normalmodeller.

med Hensyn til Dieselmotormodellerne, hvoraf der deltog 6, og der blev fløjet en Del med disse Modeller.

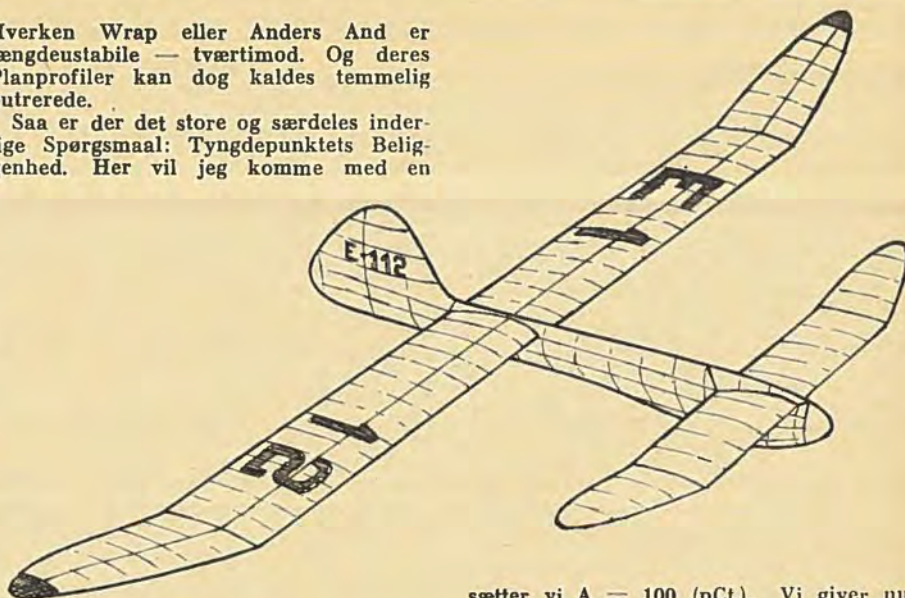
Klubholdkonkurrencen i Skråntflyvning vandtes af Odense Model-Flyveklub med 10 Point, fulgt af Nyborg MF med 6 Point.

Den 3. Danmarksrekord sættes paa sidste Flyvedag af Oskar Vang, Odense Model-Flyveklub, med en Andemodell, der fløj 1450 m efter en Haandstart. Det er en Forhøjelse af den tidligere Rekord, der var sat af Klubkammeraten Svend Skou, med over 400 m.

Som Yder af bedste Lejrpræstation fik Boy Konstmann tildelt »Fuglsøprisen«.

Hverken Wrap eller Anders And er længdeustabile — tværtimod. Og deres Planprofiler kan dog kaldes temmelig outrerede.

Saa er der det store og særdeles indreilige Spørgsmaal: Tyngdepunktets Beliggenhed. Her vil jeg komme med en



SP 93 Anders And.

Fremgangsmaade, der i Praksis har vist sin Effektivitet.

Vi har for Eksempel konstrueret en Andemodell med et Forplanareal paa 32 pCt. af Planet. Afstanden mellem Forplanets og Planets Trykcentre kalder vi A og Afstanden mellem Totaltrykcentret (Tyngdepunktet) og Planets Trykcenter B (Denne Forklaring af A og B manglede ved Konstruktionsoversigten i sidste Nr.). Da vi nu skal finde B i pCt. af A,

sætter vi $A = 100$ (pCt.). Vi giver nu Forplanet en Indstillingsvinkel paa ca. 5° i Forhold til Planet og antager, at Op-



- 1 a Forplanprofil.
- 1 b Mike Planprofil.
- 2 a Wrap Forplanprofil.
- 2 b Wrap Planprofil.
- 3 a Anders And Forplanprofil.
- 3 b Anders And Planprofil.

Iørgt uddeltes ved Afslutningen D.K.D.A.S.s Vandrepræmier for Aarsrekorder i Modelflyvning saaledes: Svæve-modeller-Flyvetid: 35.40,6 — Svend Aage Andersen, MF »Eagle«, Graasten. Svæve-modeller-Distance: 13.500 m — Carl Johan Petersen, Odense Model-Flyveklub, Gummimotormodeller Flyvetid: 1.23,8 — Boy Konstmann, »Frem«, Wakefieldmodeller: 1.01,4 — Johs. Thinesen, Odense Model-Flyveklub.

Deltagerne var i Aar indkvarteret delvis i Telte og delvis paa »Spjarupgaard«s Høloft, og Flyvningerne foregik fra det til Skråntflyvning velegnede Terræn omkring Gaarden.

driften pr. Arealenhed paa Plan og Forplan er lige store, idet vi regner med, at Forplanets større Indfaldsvinkel gaar lige op mod dets større inducerede Modstand. Nu opstiller vi følgende Formel, hvori Forplanarealet er 32 (pCt.) og Planarealet er 100 (pCt.): $32 \times (100 \div B) = 100 \times B$, (Vægtstangsprincipet). Heraf finder vi $B = 24$ pCt. Til dette Tal maa vi yderligere lægge ca. 3 pCt. og faar som Slutresultat, at Tyngdepunktet skal ligge ca. 27 pCt. af Trykcenterafstanden fra Planets Trykcenter.

Spørgsmaalet om Højstartkrogens Anbringelse er ogsaa af Vigtighed. Højstartkrogen bør anbringes langt tilbage: $75^\circ - 90^\circ$, idet f. Eks. en Type som Wrap faar nogle grimme Jazztilbøjeligheder, naar Krogen sidder for langt fremme. Det bedste er naturligvis at have en Højstartkrog, der kan flyttes frem og tilbage mellem de nævnte Grædter, saaledes at



Svenskeren Anders Håkansson starter sin Dieselmotormodell.

Dansk Modelflyver Unions ordinære Generalforsamling

I Forbindelse med Unionens Sommerlejr afholdtes Tirsdag den 21. August den 9. ordinære Generalforsamling. Klubberne var repræsenteret med 36 Stemmer og Bestyrelsen med 8. Til Dirigent valgtes Johs. Thinesen.

Formanden, Knud Flensted-Jensen aflagde Beretningen fra Bestyrelsen, idet han indledte med at mindes Helmuth Bach, »Fakir« fra »Aviators Modelflyvere«, der mistede Livet under Øvelse i den danske Brigade. Formanden omtalte det organisatoriske Arbejde og udtrykte Haabet om, at Modelflyvningen nu efter Krigen vil kunne udfolde sig mere frit, og under rigere Former, end Tilfældet har været i de sidste Aar.

Dernæst aflagde Rekordprotokolføren Jørgen Gamst Beretning om Rekordåret, hvoraf det fremgik, at der i Aarets Løb var sat nye Rekorder, og endelig aflagde Axel Abrahamsson i Kassererens Sted Regnskabet, der godkendtes.

Saa gik man over til at behandle de indkomne Forslag, af hvilke maa fremhæves:

Det vedtoges at afskaffe 200 Meter-Højstartsnoren og i Fremtiden kun at anvende 100 m Snor, baade ved Konkurrencer og Aflægelse af Elite-Flyveprøver. De foreslaaede nye Tider til Aflægelse af Junior- og Eliteprøverne vedtoges ogsaa.

man paa den Maade selv kan finde den bedste Vinkel.

Vi bygger nu vor Andemodell saaledes, at Forplanet har en fast Indstillingsvinkel paa ca. 5°, medens vi ikke gør noget ved Planet. Hvis dette er nedbygget i Kroppen, maa vi undlade at bygge Planovergangen, til Modellen er færdigtrimmet. Modellen afbalanceres nu, saa Tyngdepunktet kommer til at ligge paa ca. 27 pCt. (for at bruge Eksemplet fra ovenfor), og vi gaar saa over til Grovtrimningen. Den foregaar ved at ændre Planets Indstillingsvinkel, til vi har fundet den rigtige. Naar den er fundet, kan vi bygge Planet ind med denne som fast Indstillingsvinkel. Saa er Modellen fuldstændig færdig, og efter at den er fintrimmet (d. v. s., at den er afbalanceret igen), kan vi begynde at flyve med den.

Naar man i Modelflyvestævnerses Deltagerlister ser efter, hvor mange Specialmodeller der har deltaget, bliver man bittert skuffet. Som Eks. vil jeg lige nævne de tre sidste Landsommerlejr i DANSK MODELFLYVER UNION.

1941: 80 tilmeldte Modeller, deraf 1 Andemodell og 1 Haleløs.
1942: 120 tilmeldte Modeller, deraf 2 Andemodeller og 2 Haleløse.
1944: 100 tilmeldte Modeller, deraf 2 Andemodeller og 4 Haleløse.

Men naar man saa samtidig ved, at dette skyldes den ældgamle Overtro, at Specialmodellerne ikke kan flyve, maa man uvilkkaarlig glæde sig over, at »errare humanum est«.

S. P.

Dernæst diskuterede Generalforsamlingen Organisationsændringen og de i den Forbindelse fremkomne Forslag. Efter nogen Diskussion endes man om at se Tiden an og afvente Udviklingen i de andre Unioner.

Næste Punkt var Forslaget om fælles nordiske Regler, og Formanden gennemgik Protokollen fra Modelflyvekonferencen i Stockholm. Generalforsamlingen udtalte, at det er ønskeligt, at de fælles nordiske Regler indføres, og godkendte det nedsatte Udvalgs Sammensætning og Beføjelse til videre Arbejde med dette Arbejde.

MF »Flight«s Forslag om at udnævne Flensted-Jensen til Æresmedlem som Tak for det store Arbejde, denne i de forløbne 3 Aar har udført for Modelflyvningen, blev eenstemmigt vedtaget.

Endelig vedtoges Flensted-Jensens Forslag om at nedsætte Bestyrelsesmedlemmernes Antal til 5.

Til Slut gik man over til Bestyrelsesvalg. Det lykkedes at overtale Flensted-Jensen til at fortsætte endnu et Aar som Formand, og Bestyrelsen fik derefter følgende Sammensætning:

Formand: Knud Flensted-Jensen, Kabbelervej 21, Brønshøj.

Næstformand og Rekordprotokolfører: Per Weishaupt, Blidahpark 6, 1., Charlottenlund.

Kasserer: Aage Tage Hansen, Vester Voldgade 31, Nyborg, Giro Nr. 520 84. Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup.

Pressesekretær: Axel Abrahamsson, Bramslykkevej 2, Valby.

Til Distriktsledere valgtes:

1. Distr.: Peter Christiansen, Kingosvej 5, Helsingør.
2. Distr.: Erik Bugge, Egevej 6, Glostrup.
3. Distr.: Tage Hansen, Kronprinsensgade 8, Nyborg.
4. Distr.: Axel Japp, Møllevej 2, Vejgaard, Aalborg.
5. Distr.: Henning Kunckel, St. Pouls Plads 10, Aarhus.
6. Distr.: Boy Konstantmann, Sdr. Vollum, Bredebro.

Generalforsamlingen sluttede Kl. 18 efter at have været fra Kl. 9, kun afbrudt af en Times Middagspause.



KZ-Fabrikkerne starter den hidtil længste Landsflyvning i Forbindelse med Flyvedagen

SØNDAG den 23. September startede de to Direktører Kramme & Zeuthen fra KZ-Fabrikkerne en Flyvning, der gik over 24 af Danmarks Byer, over Sjælland og Fyn til Jylland, hvor Søby besøgte som den nordligste By. Derfra gik Turen tilbage til Lundtofte, hvortil de to Flyvere ankom planmæssigt.

Det er den længste Flyvning, som danske Flyvere har gennemført siden Afrika-flyvningen i 1937, hvor det ogsaa var Kramme & Zeuthen, der arrangerede Flyvningen.

Lockheed »Lightning«

Amerikansk Jager

Maskinen med de to Kroppe 3.75 Kr.

— og mange andre Skalamodeller faas.

Udendørs Udstyr ½
Vandkunsten, K. G. 7616 - 17

FLYGBOKEN

Et pragtfuldt Billedværk over Flyvningens Begivenheder og Udvikling fra den første Tid og til Nutiden. — Alt fortalt i smukke Dybtryksbilleder.

Solidt indb. Kr. 17.40.

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 København V.

Svæveflyvningens Værdi for Motorflyvning (Fortsat fra Side 151)

Men enhver, der kender til det at træne Flyvere, ved, at det sværeste at bedømme en vordende Flyver i, er hans Karakteregenskaber og hans Evne til at handle i en Nødsituation, Egenskaber der er nøje knyttet til hans naturlige Anlæg. Meget ofte kan dette først bedømmes, naar han har fuldstændt sin Uddannelse og har været nogen Tid i sit Job. Svæveflyvningen, der appellerer til Viden, Begjæstring og medfødte Anlæg, giver Svaret og giver det i god Tid til at undgå at bekoste en kostbar Instruktions til Personer, der senere ikke kan klare sig.

En Reduktion paa nogle faa Procent i Træningstab kan spare Tusinder af Kroner — i Krigstid drejer det sig naturligvis om Millioner.

Træningstabene i A.T.A. har gennemsnitligt været 22 pCt. i den Tid, det har eksisteret. Tabene i R.A.F. har p. Gr. af Forholdene sandsynligvis været større. Man kan blive enige om, at Gennemsnitsomkostningerne for at finde ud af, om en Flyver ikke er egnet, løber op i Tusinder af Kroner.

Som for nævnt har Træningstabene i A.T.A. for Indehavere af Sølv Mærket været Nul, og man kan trygt sige, at enhver god Svæveflyver uden Vanskelighed kan trænes til at flyve enhver Type Motorluftfartøj uden Hensyn til Størrelse og Fart.

„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**

BØGER OM FLYVNING

J. Foltmann, Flyvemaskiner fra alle Lande,
Kr. 9.75, indb. Kr. 11.50.
Den første samlede Fremstilling af de moderne Flyvemaskiner, ca. 140 Typer med Billeder og Data.
Bogen, som alle flyveinteresserede maa eje.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4.75.
Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvemodeller.

Flygboken, indb. Kr. 17.40.
Et pragtfuldt Billedværk over Flyvningens Historie fra den første Tid og til Nutiden — alt fortalt i smukke Dybtryksbilleder.

Robert A. Winston, Styrteflyver, Kr. 4.75.
En amerikansk Flyvers spændende og livligt fortalte Beretning om Uddannelsen i Amerika.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8.50.
Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

Svæveflyvning: Red. af H. Wolff og S. A. Dalbro. Kr. 5.85.
Tilrettelagt paa en let tilgængelig Maade, som gør Bogen lige velegnet til Selvstudium og Undervisning.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger og Blade om Flyvning ekspederes,

KUPON

Til FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig:

Navn: _____

Adresse: _____

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.



TØR-ELEMENT
VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE

Drejer det sig om

TRANSPORTER

i Udland eller Indland?

Spørg

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, København K.

Tlf. Central 16488 . Tlgr.adr. Dantransport

Befragtning

International Spedition

Forsikring af enhver Art

Dansk Motorflyver Unions Repræsentantskabsmøde

i Aarhus den 9. September 1945

EFTER 2½ Aars Forløb samledes Repræsentanter for Danmarks Motorflyveklubber atter til Møde, og det skal straks siges, at man havde udnyttet den lange Tid til at arrangere en virkelig festlig Sammenkomst.

Aarhus Flyveklub stod for Arrangementet, der klappede indtil den mindste Deltager fra Repræsentanternes Ankomst til Aarhus, hvor man blev modtaget paa Forsikringsselskabet »Codan«s Kontor og fik anvist Hotel, en fornøjelig Kammeratskabsaften, hvor man blev rystet godt sammen inden den højtidelige Aabning af Mødet paa Byens pompøse nye Raadhus og til den festlige Banket Søndag Aften, der sluttede Mødet.

Viceborgmester I. C. Sørensen bød Velkommen og gav et Indblik i Byens Planer om en Flyveplads, der nu stod for deres Realisation.

Formanden, Overassistent Ohrt, aflagde Beretning, der efter nogen Diskussion blev godkendt ligesom Regnskabet ogsaa efter en kort, men ret heftig Debat.

Sportsflyvning contra Erhvervsflyvning.

Man gik herefter over til Drøftelse af de fremsatte Forslag, der udløste en lang og til Tider ret heftig Diskussion om de to af Bestyrelsen ønskede Vedtagelser, som begge blev forkastede af Repræsentanterne.

Først Forholdet til det nystartede Aktieselskab Dansk Luft-Taxa, om hvilket der blev givet en udførlig Redegørelse under Henviisning til det udsendte »Exposé«. Bestyrelsen ønskede en intim Tilknytning til dette nye Selskab, medens en meget kraftig Opposition, under Ledelse af Sportsflyveklubben i København, ønskede, at man skulde bevare den sportslige Linie ren, en Indstilling som viste sig at have varme Tilhængere i alle Landsdele. Der blev saaledes klart paapeget fra Herning Flyveklub, hvilket alvorligt moralsk Ansvar Landets Flyveklubber vilde paatage sig ved for kraftigt at agitere for Aktie- tegning til Dansk Luft-Taxa A/S, og det blev endvidere fremhævet, at man risikerede at forringe egne Chancer for at opnaa økonomisk Støtte til Indkøb af Flyve-maskiner, Opførelse af Hangar, Klubhus etc. Derimod var man enige om at hylde

det Initiativ, der var taget ved Oprettelsen af endnu en Virksomhed, der vil give forøget Udbredelse af Flyvningen og taknemmelig for den Støtte Dansk Luft-Taxa A/S havde stillet Flyveklubberne i Udsigt af sit eventuelle Overskud.

Efter en flere Timers Debat, som blev afbrudt af en hyggelig Frokost, hvor Aarhus Flyveklub var Vært, Sportsflyveklubben og Dansk Luft-Taxa A/S gav den anden og tredje Snaps og en anonym Giver samtlige Smørmærker, enedes man om følgende Resolution:

»Dansk Motorflyver Unions Repræsentantskab udtaler sin Glæde og Anerkendelse over det Initiativ, der er taget ved Starten af Dansk Luft-Taxa A/S, og idet man udtaler sin Tak over de Goder, der fra Selskabets Side er stillet dansk Motorsportsflyvning i Udsigt, ønsker Repræsentantskabet Dansk Luft-Taxa Held og Lykke i dets Arbejde.«

D.K.D.A.S.

Bestyrelsens andet Forslag drejede sig om Forholdet til »Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab«. Der blev forelagt et Udkast til en ny Overenskomst med vidtgaaende Ændringer af de bestaaende Forhold og Bestyrelsen ønskede Fuldmagt til helt at opsiges Tilslutningen til D.K.D.A.S., saafremt man ikke kunde faa gennemført denne nye Overenskomst, der end ikke havde været forelagt D.K.D.A.S.s Bestyrelse. Efter en langvarig Debat, hvorunder det blev fremhævet, hvor betænkeligt det vilde være at afbryde Forbindelsen med D.K.D.A.S. og dermed ogsaa Tilslutningen til den internationale Organisation F.A.I. (Federation Aeronautique Internationale) ikke mindst netop nu hvor Portene til den store Verden atter var slaaet op, blev Bestyrelsens Forslag forkastet, medens man var enige om, at Bestyrelsen ved Forhandling skulde søge Overenskomsten med D.K.D.A.S. forbedret, bl. a. vedrørende Kontingentbetalingen.

Et af Sportsflyveklubben fremsat Forslag om Afholdelse af Repræsentantskabsmøde hvert Aar blev vedtaget med Tilslutning fra alle Sider, medens et Forslag om Udvidelse af Bestyrelsen til 10 Mand blev udskudt til Mødet i Marts.

I Bestyrelsen indvalgte Landsretssagfører Ørum Jensen, Aalborg Flyveklub, i Stedet for Repræsentant Erik Jensen, Odense, der ikke ønskede Genvalg.

Der blev ikke Tid til at drøfte Spørgsmaalet »Enhedsklubben« under »Eventuelt«, da der ikke var Stemning for at fortsætte Mødet om Mandagen, men Sportsflyveklubbens Formand meddelte, at man var i fuld Gang med Sagen i København og senest i November vilde afholde ekstraordinær Generalforsamling med dette Punkt paa Dagsordenen.

Først Klokkeren godt 18 sluttede det 9 Timer lange og bevægede Møde. Ref.



Danmarksmesterskab for Svævemodeller

KONKURRENCEN om Danmarksmesterskabet om Flyvning med Svævemodeller afgjordes Søndag den 2. September paa Marslev Flyveplads. Af de 21 startende Deltagere gennemførte 18, og i Modsatning til D.M. for Gummimotor-modeller i Sommerlejren opnaaedes her virkelig gode Tider. Flyvningerne var inddelt i Perioder efter svensk Mønster, saaledes at alle Deltagerne indenfor et bestemt Tidsrum skulde have gennemført en Flyvning.

Danmarksmester blev Aage Høst-Aaris, Odense Model-Flyveklub, med Gennemsnitstiden 3.20,3. Dagens bedste Flyvning opnaaedes af samme Mand med Tiden 8.50,2. Nr. 2 blev Kjeld E. Nielsen, O.M.F., 3.01,8. Nr. 3 Mogens Erdrup, O.M.F., 2.55,8.

Førrige Aars Danmarksmester, Henning Jönsson, »Windy«, blev Nr. 6 med Tiden 2.08,1.

Det er iøvrigt værd at bemærke, at af de 18 Deltagere, der gennemførte, er 8 fra O.M.F. og 4 fra Nyborg, altsaa en overvældende Majoritet for Fyn. Kun 1 Mand fra Sjælland og 5 fra Jylland

Ny Serie Tegninger til SKALAMODELLER

i præcis Udførelse med alle Detailler.

BELL P - 59 A Airacomet	Kr. 0.85
FAIREY Barracuda	0.85
GRUMMAN F6F-3 Hellcat....	0.85
LAAG - 3	0.85
LOCKHEED Lightning.....	1.50
MOSQUITO IV	1.50
MUSTANG North American	
P. 51 B	0.85
SPITFIRE Mark XII	0.85
VOUGHT Corsair F4U-1	0.85
THUNDERBOLT Republic P 47	0.85

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt åbent daglig Kl. 15.30—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardsv. 27, Klampenborg. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værleøse.

DANSK MOTOREFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohr.
Kont. St. Kongensg. 68^a o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.
Formand: Direktør Ejnar Dessau.
Sekretær: Prokurist Vagn Jespersen.
Kasserer: Annoncechef L. Albeck Larsen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Knud Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj.
Sekretær: Jørgen Gamst „Paradisgaarden“, Avedøre pr. Glostrup.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

begynder paa det nye Teorikursus den 9. Oktober. Indmeldelse sker som sædvanlig hos Sekretæren, Borthigsgade 4, Kbhvn. Ø. Telefon Ryvang 5615.

Et 25 Aars Jubilæum.

LØRDAG den 15. September var det 25 Aar siden, Flyveruten København—Hamburg — den første danske Rute med Landflyvemaskine — blev aabnet.

Piloten paa den første Tur var nuværende Oberstløjtnant C. C. Larsen, og Maskinen var en de Havilland DH 9, som D.D.L. havde købt af den engelske Hærs Afviklingskommission. Det var en brugt aaben Krigsmaskine med Plads til Pilot og 2 Passagerer.

Starten fandt Sted fra Flyvepladsen paa Kløvermarken, og paa Turen til Hamburg var der ingen Passagerer med, kun nogle Postsække. Paa Tilbagevejen var der til Gengæld 3 Passagerer, saaledes at de to maatte sidde paa Skødet af hinanden.



Kaptajn J. Foltmann:

FLYVEMASKINER

fra alle Lande

Den første samlede Fremstilling af de moderne Flyvemaskiner. Illustrationer, Tegninger og Beskrivelser af ca. 140 forskellige Typer.
Hefte Kr. 9.75. Indbundet Kr. 11.50.

AUGUST BANGS FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Forlang den hos Deres Boghandler eller fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.

De engelske Blade

AEROPLANE FLIGHT

og

kan nu ekspederes.

Udkommer hver Uge og koster

Kr. 1.65 pr. Hefte.

Leveres i Abonnement eller enkelte Hefter.

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 - København V.

FLYV's SPØRGE-RUBRIK

Besvaret af Kaptajn J. Foltmann.

Knud Frandsen spørger:

Hvilken Uddannelse skal man have for at blive Flyver?

Hvor stor en Gage har en Flyver?

Svar:

1. For at kunne paabegynde Træningen til Opnaaelse af Privatførercertifikat (det saakaldte Sportsflyvercertifikat) kræves ingen speciel Uddannelse.

Beløbene for Optagelse paa Hærens Flyveskole var bl. a., at Aspiranten skulde have gode Skolekundskaaber, men der krævedes ingen særlige Eksaminer.

For at kunne blive optaget paa Søværnets Flyveskole stilledes følgende teoretiske Krav: enten Studentereksamen, Styrmandseksamen, Adgangsprøven til Danmarks tekniske Højskole eller anden tilsvarende Uddannelse.

Hvad der vil blive krævet, naar et nyt dansk Luftvaaben oprettes, vides endnu ikke.

2. Indenfor Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen var Gagen afhængig af den Tjenestegrad, man havde.

*

Henrik Stühr skriver:

1. Engang under Gadekampene i Berlin blev der nævnt noget om russiske »Dværgbombere«. Vil FLYV ikke prøve at skaffe nogle Oplysninger om disse Maskiner?

2. Vil FLYV ikke regelmæssig bringe »Treplanstegninger« af ældre og nye Flyvemaskiner?

Svar:

1. Oplysninger om disse Maskiner savnes.

2. FLYV vil lejlighedsvis bringe Treplanstegninger af nye Flyvemaskinetyper.

*

Kurt Willems, Ganløse:

De bedes venligst oplyse mig om følgende:

1. Hvilket Nr. har Focke Wulf »Weihe«, er det 38 eller 58?

2. Er 75 mm Kanonen paa Mitchell en Automatkanon?

3. Faar det danske Luftvaaben de tyske Maskiner, der staar her i Landet?

Svar:

1. Focke Wulf »Weihe« 58.

2. Halvautomatisk.

3. Højest sandsynligt ikke.

*

S. M. B.:

De bedes venligst oplyse mig, om det er nogen Hindring at have kunstige Tænder, hvis man søger Optagelse ved Hærens Flyvertropper eller i det hele taget ved erhvervsmæssig Flyvning?

Svar:

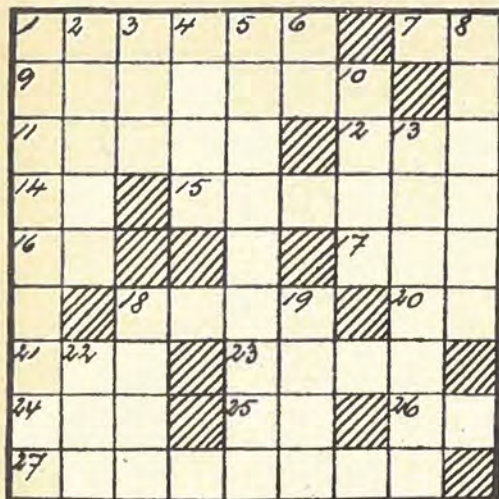
Nej. — Naar bare Tænderne sidder godt fast!

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424

Annoncepris:
30 Øre pr. mm i alm. Spaltebredde.

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____
 Adresse: _____

Før Oktbr. Maanedes Krydsordsopgave udsætter vi som 1. Præmie: K. Flensted-Jensen: Byg selv, lær andre og 2. Præmie: Follmanns Flyvebog.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige Løsninger i Septbr. er udtrukket som Vinder:

1. Robert Thingholm, Blanke.
2. Erik B. Hansen, Vallerslev pr. Øster-vang.

Løsning til Nr. 9.

Løsning:
 Vandret:

1 Danmark. 7 Aage. 8 Ly. 9 Kor-vetter. 11 Ve. 12 Øg. 13 Iris. 14 RR. 16 Kabiner. 18 Ge. 20 Ro. 21 Kara-bin. 23 Ask.

Lodret:

1 Dykning. 2 Narvik. 3 Mavesaar. 4 Age. 5 Rel. 6 Fyr. 8 Leg. 10 Tørn. 14 Ribbe. 15 Bro. 17 Erna. 19 Eks. 22 Ak.

Forklaring:

Vandret:

1 Flyvemaskindele. 7 Vild. 9 Forbil-leder. 11 Forstaa. 12 Bakkedrag. 14 Tiltale. 15 Besvimelse. 16 Forkortelse. 17 Fugl. 18 Institution. 20 To ens. 21 Hornkvæg. 23 Benzinbeholder. 24 Digt. 25 Lovtræ. 25 Diftong. 27 Foretagender.

Lodret:

1 Drivkraft. 2 Paahit. 3 Bekvem. 4 Sofarer. 5 Dyr. 6 Tone. 8 Stemmer. 10 Vejledning. 13 Nytteurter. 18 Kant. 19 Godning. 22 Skænke.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

NU har vi igen Lister i alle Maal.

— Masser af Byggesæt paa Lager. —

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Tegninger

til

SVÆVEMODELLER

udgivet af

DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex Kr. 0.75
 (D.M.U.s Begynder-Svævemodel)

Grimponimus (Kl. 7) .. . 2.00

Calle (Kl. 8) 2.00

Ølhunden (Kl. 9) 3.00

Holger Danske (Kl. 8) . 2.00

Pelikan (Kl. 8) 3.00

Sendes franco mod Indsendelse af
 Frimærker eller pr. Efterkrav

Faas i mange Sports- og Isenkram-
 forretninger samt fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Følg med Tiden —
 Abonnér paa FLYV!

Fik De FLYV's Særnummer
 i Anledning af Flyvedagen?



Mod Indsendelse af 75 Øre i Frimær-
 ker sender vi Dem Heftet portofrit.

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 - København V.

Modelracer

Længde
 50 cm



kører op til 100 km i Timen m. Diesel-
 eller Benzinmotor. Tegning Kr. 2,35
 1/8 HK. Dieselmotor — - 1,65

Begge Tegninger er i fuld Størrelse



GREIG · SOLSIKKEVEJ 7 · ODENSE



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Legetøjsforretningen „Kæphesten“

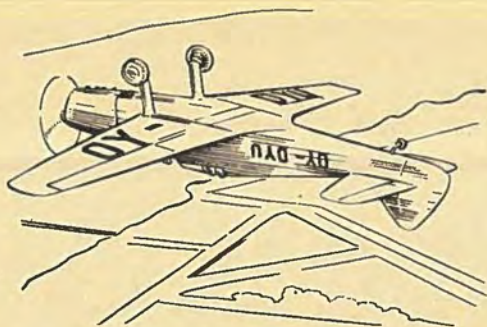
Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.

Alt i Byggesæt samt Reserverede fra
 Dansk Modelflyveindustri.

Svævemodeller?

— saa





EN FLYVER BLIVER TIL - X.

Kunstflyvning m. m.

gjorde det rigtige, uden at spille Tid med først at tænke sig om.

Ogsaa det at starte og lande med Sidevind, maatte der en Del Øvelse til. Det har sin store Betydning, at kunne bruge Marker som

fremskudte Flyvepladser eller til Nødlandinger, selv om de ikke ligger helt vindret.

Da han først fik alle Lektionerne à 20 og 30 Minutter med Læreren overstaaet, og han begyndte at flyve alene, fik han samlet megen Flyvetid. Daglig 1 à 1½ Time i Luften, med særlige Opgaver hver Dag. Dog var der jævnlig en 10-Minutters Tur med Læreren, for at kontrollere, at de daar-

lige Vaner ikke fik Lov til at sætte sig fast.

Efter Certifikaturene, hvoraf den mest spændende var Natflyvningen, som blev foretaget efter nogle Afteners Træning i Tasmørke, blev saavel Flyveopgaverne, som Luftfartøjerne mere militært prægede. Der var Skydning, Bombekastning fra vandret Flyvning og Dykning, Stigning til stor Højde med Brug af Iltmaske, Rekognosceringsture med Radiorapportering undervejs, Skyflyvning og Natflyvninger ud over Landet, saaledes at han efterhaanden var klar til Indsats uden Hensyn til Luftfartøjstype, Tidspunkt og Vejrforhold.

Inden han fik Lov til at flyve alene i Luftvaabnets Skoleflyvemaskiner, maatte han gennemgaa en fuldstændig Kunstflyveruddannelse. Det var ikke nok at »loope« og »spinne«, han skulde kunne »rulle« baade langsomt og hurtigt, og »stalle« og meget mere, alt sammen med det Formaal at han skulde føle sig som eet med sit Luftfartøj, saaledes at han, ligegyldig hvilken Situation han kom ud for, altid



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S



Trebladet F.L.S.-Aeromotor, Vinge-fang 24 m. Ydelse op til 60 kW. Vinger konstrueret efter Aerodynamikkens Love. Den udnytter Danmarks Vindkraft og sparer derved Brændsel.

F. L. SMIDTH & Co. A/S

VESTERGADE 33 - KØBENHAVN K - TLF. CENTRAL 6098

Her er den nye, store, moderne Flyvebog:

Flyvemaskinen

AF HARALD MARTIN



Ingen har skrevet mere fængslende og interessant om al Slags Flyvning end den kendte svenske Flyvepioner og Flyveekspert **Harald Martin**.

Hans nyeste og sidste Bog **FLYVEMASKINEN** — lige udkommet — er helt helliget den moderne Flyvemaskine, Fremtidens Trafikmiddel, og dens Anvendelse i Krig og Fred.

FLYVEMASKINEN fortæller alt om de moderne Flyvemaskiners Opbygning, om hvordan man lærer at flyve, og om den verdensomspændende Ruteflyvning, Nutidens og Fremtidens Rejsemaade. Den fortæller naturligvis ogsaa om Luftvaabnets fantastiske Indsats i den

lige afsluttede Verdenskrig, om Kortlægning fra Luften, og om den meget vigtige Ambulanceflyvning.

Uanset hvor meget De ellers har læst om Flyvning, er der Masser af nyt interessant Stof i Martins nyeste Bog, som De **maa** kende, hvis De er virkelig **airminded**.

FLYVEMASKINEN (oversat og bearbejdet af Johannes Thinesen) er paa 152 store Tekstsider, Kvartformat. Den er illustreret med et imponerende Billedstof, over 100 nye Fotografier hentet allevegne fra, trykt paa 40 indklæbde Plancher — og ca. 25 store skematiske Tegninger. Og saa er den billig: **Kr. 9.75**



CARIT ANDERSENS FORLAG

FLYV



Nr. 11

1945 • 18. Aarg.

PRIS 50 ØRE



Den første KZ III blev som bekendt indfløjet allerede i 1944 som Ambulanceflyvemaskine. Under Krigen leverede Skandinavisk Aero Industri A/s ogsaa en KZ III til Sverige, hvor den nu har fløjet i over et halvt Aar.

Maskinen er blevet modtaget med Begejstring paa den anden Side af Sundet, og i disse Dage leveres en Serie paa 10 Maskiner til Sverige. En større Serie Maskiner, som allerede er under Bygning, vil kunne være færdige, naar Privatflyvningen herhjemme kan genoptages.

KZ III's Data og Præstationer er allerede FLYV's Læsere bekendt, men vi er altid gerne til Tjeneste med yderligere Oplysninger.

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/s

SALGSKONTOR FOR KZ-AERO A/s

VESTERGADEN 26 . KØBENHAVN K.



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 11

November 1945

18. Aargang

Flyveruddannelsen -

MANGE Henvendelser fra dansk Ungdom til FLYV, er kommet til os siden 5. Maj med Forespørgsel om, hvordan man bliver Flyver, og desværre har vi i hvert enkelt Tilfælde maattet svare, at foreløbig var der ikke andet at gøre end at se Tiden an — og væbne sig med Taalmodighed. De mange Forespørgsler er imidlertid et glædeligt Tegn, for de vidner om, at den store Arbejde, der fra mange Sider har været gjort for at holde Interessen for Flyvning vedlige, ikke har været gjort forgæves, og at fem Aars Undertrykkelse ikke har været i Stand til at kue Lysten hos den danske Ungdom til selv at faa fat i Pinden.

I mange af Brevene spørges der, hvad der kræves for at blive Militærflyver, men ogsaa her er vi blevet Svar skyldig. Nu er der heldigvis en Lysning at spore. Wing Commander Birksled, der leder det nyoprettede, midlertidige Kontor, Krigs- og Marineministeriets Raadgiver i luftmilitære Sager, har været i England sammen med Repræsentanter for Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen for at se paa nyt Flyvemateriel til det kommende danske Luftvaabens Flyveskole, og forhaabentlig varer det ikke saa længe, inden der fra officiel Side kan meddeles den danske Ungdom, hvordan man skal bære sig ad med at blive optaget som Elev paa den militære Flyveskole.

FLYV haaber ogsaa, at det en Dag i en ikke alt for fjern Fremtid, vil lykkes at faa Benzin stillet til Raadighed for de private Flyveskoler — og til de mange, der i Forvejen har et Certifikat, men som paa Grund af Tidernes Ugunst ikke har kunnet benytte det.

Der er nemlig Interesse for Flyvning herhjemme, Lysten til selv at ville være med i Luften er til Stede hos den danske Ungdom, og FLYV glæder sig til den Dag, hvor vi kan sige til de mange flyvelystne: dér er en Flyveskole, dér kan I gaa hen. —

FLYV.

»KØBENHAVNS FLYVEKLUB«

Den første Enhedsklub er nu en Kendsgerning. Motorflyverne, Svæveflyverne og Modelflyverne i de københavnske Klubber har sluttet sig sammen i »Københavns Flyveklub«

Den 15. Oktober blev »Københavns Flyveklub« holdt over Daaben idet »Sportsflyveklubben« paa en ekstraordinær Generalforsamling vedtog at ændre sine Love efter det af »En Kreds af flyveinteresserede Danske« udarbejdede Forslag til en »Enhedsklub«. Forslaget blev vedtaget med 131 mod 17 Stemmer og mange gode Ønsker blev fremsat om, at vi maatte faa en stor, stærk og sund Organisation, der paa værdig Maade kan repræsentere den samlede Flyvesag i København, saavel overfor Hovedstadens egne Beboere som overfor Gæster fra Provins og Udland.

»Københavns Flyveklub« har i Starten over 1000 Medlemmer, idet den dannes af Landets største Flyveklub »Sportsflyveklubben«, der sammen med alle Modelflyvere og de fleste Svæveflyvere i København er blevet enige om at virke i Fællesskab.

Saa snart der kan frigives Benzin til Privatflyvningen vil »Københavns Flyveklub« faa 4 helt nye og moderne K.Z.III Maskiner i Luften og vil straks begynde en Skole for Privatflyvere. Den nye K.Z.III, der er dansk, er allerede gennemprøvet og har vist sig som en af de sikreste og mest letfløjne Maskiner, der hidtil er fremstillet.

Naar Klubben har et tilstrækkeligt stort Antal Medlemmer med den nødvendige Uddannelse, er det Hensigten at anskaffe hurtigere Maskiner, der egner sig til længere Rejser og eventuelt til Konkurrence- og Kunstflyvning.

Der er ingen Tvivl om, at Flyvning mere end noget andet egner sig til Udvøelse gennem Klubber. Den private Flyvemaskineejer har som Regel ingen Mulighed for at udnytte en Maski-

ne i tilstrækkeligt stort Omfang til at faa en rimelig Pris pr. Flyvetime og er bundet til en bestemt Maskine; i en Klub kan Maskinerne udnyttes fuldt ud og en Klubs Medlemmer kan faa Lejlighed til at flyve flere forskellige Typer Maskiner.

Spørgsmaalet Flyveplads er desværre ogsaa et Problem for Hovedstadens Vedkommende. »Københavns Lufthavn« i Kastrup maa være forbeholdt Trafikflyvningen, og naar alle Ruter kommer i Gang, vil der ikke være Plads til den private eller Sportsflyvningen. Lundtofte Flyveplads kan anvendes, men er ikke særlig stor og det er derfor et meget alvorligt Spørgsmaal om ikke Byens vise Fædre i Tide burde sikre sig, at de Arealer, der ligger op til denne Plads, reserveres for den Flyveplads Nord for København, som vi dog maa have før eller senere. Det vil sige, at den nye Hørsholmvej, der allerede er paabegyndt, maa lægges om. Men vil det ikke være billigere at gøre det nu? Vil det ikke i det lange Løb være klog Politik og god Økonomi at sikre København en god Flyveplads med hurtig Forbindelse til København. I Lundtofte er der endnu en Chance for en Plads med hurtig Forbindelse til Byens Centrum etableret uden større Omkostninger ved en Trolleylinie ad Hørsholmvejen, en Linie der samtidig vil give en god Forbindelse til den vestlige Del af Dyrehaven. (Der har tidligere været rejst den Indvending mod Motorflyvning fra Lundtofte Flyveplads, at det forstyrrede Dyrene i Dyrehaven, men mon de sidste Aars Begivenheder ikke ogsaa har gjort Dyrene »airminded«, de har jo endda været Tilskuere til Faldskærmsud-

spring midt paa Sletten.) Fremskaffelsen af Flyvepladser indenfor rimelig Afstand fra Bycentret giver mange Byraad i andre Lande Hovedpine, det gælder derfor om at de naturlige Muligheder, der er til Stede, ikke bliver ødelagte.

Planlægningen af en Flyveplads sydvest for København er ganske vist i Gang, men med Flyvningens enorme Udvikling vil det snart være nødvendigt, at København kan betjenes fra mindst 3 Flyvepladser.

Svæveflyvning er optaget som en olympisk Sport og vil udvikle sig til at være den egentlige Flyvesport, hvor man bæres lydløst af Luften alene og ved egen Erfaring og Snilde finder frem ad de Luftstrømme, der bærer een højere og længere mod Maalet. »Københavns Flyveklub« vil ogsaa sørge for, at dens Medlemmer kan faa de bedste Betingelser for at dyrke Flyvning paa denne vidunderlige Maa-
de. —

Der vil blive oprettet en Glidflyve-skole til Opnaaelse af Svæveflyverdiplom — ogsaa en glimrende Forskole for Motorflyveruddannelsen — og Klubben vil anskaffe, delvis ved Medlemmernes eget Arbejde, saadanne Svæveplaner med hvilke man kan begive sig ud til de helt store Oplevelser i Luften. Det er Klubbens Haab at kunne sende værdige Repræsentanter til de første olympiske Lege i 1948.

For de ganske unge, der endnu ikke maa flyve selv, for den Sags Skyld ogsaa de ældre med den nødvendige Fingerfærdighed, sørger Klubben for Værksted og Instruktører til Model-flyvning. Modelflyvning er en meget interessant og udviklende Sport for Dreng og en ren Videskab for Voksne. Der findes unge Modelflyvere, der ved mere om Flyvemaskinen og Aerodynamikken end gamle erfarne Flyvere, og der er Voksne, der fremstiller rene tekniske Vidundere af Miniatureflyvemaskiner med rigtige Benzinmotorer eller Svæve modeller med de mest pragtfulde Flyveegenskaber.

Ogsaa for den, der ikke selv vil flyve, eller som maaske gerne vil, men endnu ikke har Raad til det, findes der noget af Interesse i »Københavns Flyveklub«. Gennem Tidsskriftet »FLYV«, der læses af alle Landets Flyvere, holdes man à jour med Flyvningens Udvikling, som Medlem faar man Adgang til interessante Foredrag og Film om Flyvning og endelig er man gennem sit Medlemskontingent med til at skabe Mulighed for at ogsaa vor Flyvning kan faa Fremgang

SVÆVEFLYVERRAADET

Svæveflyverraadet redegør i denne Artikel for sit Arbejde og gør gældende, at der maa være gode Muligheder for at opnaa Statsstøtte for Svæveflyvningen

SVÆVEFLYVERRAADET har til alle Svæveflyveklubberne under D.S.U. udsendt en Redegørelse for sin Virksomhed, hvoraf det fremgaar, hvad der skal være Raadets Arbejdsomraade i den Tid det fungerer.

Raadet betragter det som sin Opgave at være Unionens midlertidige Ledelse og at bidrage til, at Svæveflyvesporten holdes levende. Det skal forsøge at bringe Unionen i et mere intimt Samarbejde med hver enkelt Klub for at faa samordnet Klubbernes Arbejde paa Svæveflyvesportens Fremme.

Endvidere vil det søge at finde de Hovedretningslinier, hvorefter Unionen i Forbindelse med de andre under DKDAS værende Unioner skal lægge sit Arbejde om i Fremtiden. Endelig agter det at fremsætte Forslag til den endelige Vide-reførelse af Svæveflyveklubbernes Fællesanliggender.

Endnu har Raadet kun kunnet gøre en Indsats paa nogle af disse Omraader, f. Eks. Svæveflyveruddannelsen, hvor man har arbejdet paa at faa ensartede Retningslinier Landet over, ved Uddannelsen til Diplomer og Certifikater. Efterhaanden som Klubberne raader over tilstrækkeligt godt Materiel, vil Raadet ogsaa undersøge Mulighederne for at afholde Danmarksmesterskaber og Deltagelse i skandinaviske og internationale Stævner.

Paa det byggemæssige Omraade vil

og komme paa Højde med andre Landes Flyvning. For den der gerne vil flyve, men endnu ikke har Raad til det, har Klubben et Opsparingssystem, der giver Mulighed for at vinde helt gratis Flyveruddannelse.

»Københavns Flyveklub« har saaledes noget for enhver med Interesse for Flyvning, og hvem har ikke det? Klubben vil skaffe sine Medlemmer alle de Fordele, som en stor og sund Organisation kan byde paa. »Den Danske Flyvedag«, der netop for første Gang er gennemført og med meget stor Succes, skaber det økonomiske Rygstød, som er nødvendigt, naar Flyvningen ikke, som i saa mange andre Lande, faar direkte Tilskud fra Staten. »Københavns Flyveklub« skal vise sig værdig til den Tillid den gennem »Den Danske Flyvedag« er vist fra Myndigheders og Publikums Side og vide at udnytte den økonomiske Hjælp med 100 Procent.

Otto Thomsen.

Raadet først og fremmest se det som sin Opgave at fremme Bygningen af Svæveplaner til udvidet Flyvning, samt ved Udgivelse af Tegninger og Byggevejledninger at arbejde hen imod Tilvejebringelse af Ensartethed, særlig med Henblik paa Deltagelse i Stævner og Konkurrencer.

Svæveflyvningen maa kunne opnaa Statsstøtte.

Ved et Studium af Forholdene i vort Naboland Sverige, hvor Svæveflyvningen under Krigen har haft gode Kaar, maa man erkende den afgørende Betydning af den Statsstøtte, Statsmagten har bevilget til Flyvningen gennem K.S.A.K., Stockholm, til Fordel for samtlige Flyvningens 3 Hovedgrupper: Motorflyvning, Svæveflyvning og Modelflyvning, og som har været til uvurderlig Nytte specielt for Svæveflyvningens Fremme.

Man kan ikke være blind for den store Betydning, det dér har haft for Arbejdet, at Betingelsen for at opnaa Tilskud har været, at alle Sportens Udøvere har indordnet sig under Flyvningens øverste Fællesorgan, K.S.A.K., og derfor nøje har fulgt de af Myndighederne fastlagte Regler og Bestemmelser. Herigennem har Arbejdet opnaaet Fasthed og Styrke, og Klubberne raader i Dag over baade fortrinligt Materiel og dygtige Udøvere af Svæveflyvesporten. Naar vi vil sætte os det Maal at opnaa lignende Fremskridt herhjemme, maa de paagældende 3 Sportsgrene hver især vise Initiativ og god Vilje til at opnaa saadanne faste og ordnede Forhold, at de indgyder Tillid til Alvoren i Arbejdet for Flyvningen.

Det maa være muligt ogsaa i Danmark at interessere Regering og Rigsdag for at yde Bevillinger ligesom i Sverige, naar Nyten deraf kan paavises, og dette vil være ulige lettere og maaske den eneste fremkommelige Fremgangsmaade, naar Klubberne har vist, at de vil samarbejde og selv holde Orden i deres Anliggender i Forbindelse med de af dem selv oprettede Centralorganer. Hver enkelt Klub maa saaledes have velordnede Forhold, og foruden at have sit Materiel i Orden maa den have en ansvarlig Ledelse, der indestaar for, at alle Forskrifter fra Myndighederne overholdes, og at alle Meddelelser kommer til Medlemmernes Kendskab, samt holder Unionen nøje underrettet om, hvad der foretages.

Svæveflyverraadet anser det for muligt under Henvisning til, at der bag D.K.D.A.S. staar en Organisation af maaltbevidste Udøvere af de forskellige Sportsgrene indenfor Flyvningen, at foretage Henvendelse til Regering og Rigsdag om Statsstøtte til Flyvevirksomheden og derigennem blive sat i Stand til at genoplive Flyvesporten i Danmark, og først da vil det være muligt at inddrage en større Del af den danske Ungdom i Arbejdet paa Flyvningens Fremtid.

Dansk Svæveflyveinstruktørkursus Ålleberg 1945

Det første danske Instruktørkursus paa Ålleberg var en stor Oplevelse. Sekretæren i Dansk Svæveflyver Union, Vagn Jespersen giver en Skildring af Opholdet derovre

EFTER mange Besværigheder kunde det første danske Svæveflyvelederkursus d. 25. August afrejse fra København med den svenske Svæveflyveskole paa Ålleberg som Maal. Turen er kun blevet til ved stor Velvillie fra Kungliga Svenska Aeroklubben, idet de havde forlænget Aabningssæsonen for vor Skyld og vist sig yderst imødekommende overfor vore Ønsker, og fra D.K.D.A.S., som havde ydet et Tilskud paa Kr. 1.500,00. For begge Institutioners Imødekommenhed er Dansk Svæveflyver Union meget taknemmelig og haaber, at de Erfaringer, som Deltagerne har indhøstet, vil komme alle danske Svæveflyvere til Nytte og Glæde. D.K.D.A.S.' stadig stigende Interesse for Svæveflyvningens Sag er et glædeligt Tegn, som for Svæveflyvningen maa være en Spore til at højne den almindelige Flyvestandard i Danmark.

Betingelsen for at deltage var, at man havde tilmeldt sig Lundtoftelejren og af disse Deltagere valgte Unionen saa et Hold paa 10 efter Kvalifikation, med Hensyntagen til Repræsentation fra Provinsen. Der deltog Medlemmer fra følgende Klubber: Aarhus, Esbjerg, Odense, Slagelse Ringen, Polyteknisk Flyvegruppe, Sportsflyvernes Svæveflyveklub, Flyvertroppernes Flyveklub, Roskilde Svæveflyveklub og Falsters Svæveflyveklub.

Det første man møder af selve »Bjerget« er Synet af den oplyste Restaurant og derefter et Skilt: Segelflygskolan Ålleberg-Gångväg. Men vi er kørende og begiver os ad Østhangen i Zig-Zag op til »Platån«. Her møder vi Skolechefen Stig Fågerblat, som byder os hjerteligt velkommen, og det viser sig ret hurtigt, at alle her paa Bjerget siger »Du«

til hinanden, en Ting, som alle danske Svæveflyvere burde indføre mere selvfølgelig.

Svæveplanerne paa Ålleberg bestod af 1 Kranich D.K., 2 D.F.S. Weihe, 3 Olympia, 2 Baby II b (der havde været 6 Stk.), 1 Fi I og 6—8 S.G.38 samt en Slæbemaskine Klem 35. Alt dette rummes i 2 Hangarer, som gennem et Vejnet er forbundet med hinanden og Startbanen, som gaar i NØ-SW Retning. Hangmulighederne ligger væsentlig paa Øst- og Vestsiden, og paa Vestsiden er der tillige en Startbro til Gummitovstart til Hangflyvning. Restauranten ligger paa Vesthangen, saaledes at man fra Spisesalen kan følge Flyvernes Præstationer.

For at være oplagt til næste Dag gik vi i finsk Badstue og bagefter fortalte Fågerblat os om vort Kursus. Instruktørkursus er det mest omfattende Kursus, som Ålleberg kan give, og der kræves mere af den enkelte end paa noget andet Kursus af Disciplin og Flyvning. Han haabede, at flere kunde vende hjem med det eftertragtede Sølvs C, og han vilde forsøge at lade os faa Lejlighed til at flyve alle deres Typer og prøve alle Slags Startmetoder. De store Forventninger knæstattes dog, da vi efter Morgengymnastik Kl. 6 og Morgenparade haledes 2 S.G.38 frem paa Startbanen. Som Instruktør havde vi faaet Sølvs C Flyveren Birger Nilsson, en dygtig Flyver og en prægtig Kammerat. Vi skulde nu indflyves paa Bjerget, og efter teoretisk at have

faaet dette forklaret med alle Landingsmuligheder begyndte S.G. (Æske) Flyvningerne. Det blev herunder betonet for os, hvor uendelig vigtigt det var at lave korrekte Indflyvninger, idet Landingsmulighederne var begrænset til det 650 m X 25 m brede Landingsfelt eller nederen for Hangen. Landing andre Steder var ikke uden Risiko for Havari. Efter denne Sorteringsflyvning fik vi Foredrag om K.S.A.K.s økonomiske og tekniske Opbygning, og særlig for det første Omraades Vedkommende vilde jeg ønske, at Finansminister H. C. Hansen havde været nærværende. I Løbet af Dagen gennemførte Gunnar Larsen (Ringen) og Brix Gedso (Flyvertropperne) 5 Timers Prøverne til Sølvs C, medens andre blev oplært i Slæb efter Flyvemaskine.

Kursus omfattede ligeledes 1ste Hjælp i Ulykkestilfælde og Undervisnings-Psykologi og Udsildning af uegnede Elever, som maatte gennemgaa en psykoteknisk Prøve, før de kunde fortsætte, Faldskærmsbehandling, teoretisk og praktisk A.-B.-C.-Skoling, ligesom vi lærte teoretisk og praktisk Termikflyvning efter et saare snedigt System, som siger, at man fra det Punkt, hvor man mærker kraftigst Variometerudslag i Kurven, flyver $\frac{3}{4}$ Cirkel og saa 2—3 Sek. lige ud og kurver saa igen korrekt til samme Side.

Uddannelsen gik ret hurtigt fremad, da vi alle jo havde C eller Certifikat, inden vi ankom og vi kom gennem Grunau Baby II b, Olympia og Weihe til Fi I. En Dag benyttede vi til at starte fra Startbroen paa Vesthangen i Gummitov, en pudsig Startmetode, som i kraftig Opvind er yderst billig og virkningsfuld.

Et Forhold var underligt for os, der kun var vant til 2—4 Min. Flyvning, og det var, naar vi fik vor Termikflyvning begrænset til $\frac{1}{2}$ —1 Time. Under vor Uddannelse fik vi Lejlighed til at faa D.K. Skoling: Kranich med Lærer, for de fleste en Overraskelse ved at have en Lærer til straks at rette begaaede Fejl under Flyvningen. Den lille Klem 35 sled i det Dagen lang og naaede op paa 50 Slæb paa en Dag, en fin Præstation, der satte god Fart i Strækflyvningsforsøgene, som dog i de fleste Tilfælde endte med Landing paa Ålleberg eller nederen for Hangen, da kaldet Strækflyvning Ålleberg-Jönköping Øst. Det lykkedes dog Brix Gedso at gennemføre en Strækning til Jönköping i Baby, trods det, at baade en Weihe med en Svensker, en Olympia



En Weihe flyver paa Aftentermiken.



En Gruppe af de svenske Svæveplaner paa Ålleberg.

med en Islænding, en Olympia med en Nordmand og en Olympia med en Dansker maatte vende om. Gedso fik saaledes Danmarks første Sølv C efter Krigens Slutning, det var fint gennemført, idet han tillige havde en Højdegevinst paa 1.065 m. Endnu 2 fik Strækflyvning nemlig Svend Skou fra Odense og Underteg-nede. Alle paa Kursus fik aflagt Prøverne til Svæveflyvercertifikat og næsten alle Prøverne til Flyvemaskinesløb.

Hver Morgen fik vi Termik og Vejrudsigerne for Dagens Flyvning hos Luftvaabnet, det kunde hælde, at vi laa stille paa Startbanen i straalende Solskin paa Grund af manglende Mulighed for Flyvning mere end 8—10 Min., hvilket tydeligt beviser Nødvendigheden af, at vi har eller faar et intimt Samarbejde i Gang med danske Meteorologer for til fulde at kunne udnytte de termiske Muligheder. Det viser sig, at en Dansker, Meteorologen G. Crone, har indlagt sig stor Fortjeneste paa Alleberg ved, under sit Ophold der, at virke som meteorologisk Orakel under Sveriges mesterskaberne, hvilket vi ogsaa haaber han vil gøre under de kommende Danmarksmesterskaber.

Vort Kursus afsluttedes med 2 skriftlige Examinere i Flyvning og Meteorologi. Alle bestod og fik saaledes individuel Flyveexamenskarakterbog med hjem, saaledes at vi her kan dokumentere, at vi ikke kan flyve!

Forholdet mellem Planer og Deltagere paa vort Kursus var 13 til 13, saa finere kunde det ikke være. Flyvetiden ligger paa 3—12 Timer pr. Deltager for 17 Dage, og vi haaber, at vi til næste Aar kan sende mange danske Svæveflyvere paa S. og F. Kursus (Certifikatkursus og videre Uddannelseskursus), idet jeg kan meddele, at K.S.A.K. for næste Sæson har lovet at reservere Pladser paa deres Kursus til os.

Angaaende yderligere Oplysninger om Alleberg, kan jeg henvise til Jöran Forslunds udmærkede Bog Segla på vingen, som giver dejlige Beskrivelser om Livet paa Bjerget.

Kursus sluttede med en lille Festlighed, hvorunder Danmark, Norge og Island holdt Taler for K.S.A.K. samt Skolechefen og Instruktørerne. Da Fågerblat stod lige overfor sit Giftermaal med den søde Lillebil, som var hans Sekretær,

Meteorologiens Betydning for Flyvevejrtjenesten

Af Direktør for Meteorologisk Institut, Helge Petersen

Den stærke Afhængighed af gunstige Vejrforhold, som var saa afgørende for den praktiske Flyvning i dennes Barndom, og som maatte skabe Forventning om en kommende nær Forbindelse mellem Lufttrafikken og den meteorologiske Tjeneste, er nu, takket være den rivende tekniske Udvikling, afløst af en ret vidtgaaende Uafhængighed, i det mindste i den Forstand, at Flyvningen nu kan foregaa med fuld Sikkerhed endog under til Dels meget ugunstige Vejrforhold. Dette betyder dog ikke, at Lufttrafikken nu kan undvære Hjælp fra den meteorologiske Tjeneste — den Tid kommer vist aldrig; Forholdet er snarere det, at Flyvningen vel har været i Stand til at gøre sig uafhængig af de Vanskeligheder, der kan frembydes af de forskellige Former af »daarligt Vejr«, naar det da ikke er altfor slemt, men samtidig har lært, at denne Uafhængighed netop fremmes i høj Grad ved et indgaaende Kendskab til de meteorologiske Forhold og disses Mechanisme.

Nu er, som bekendt, en meteorologisk Tjenestes Hovedinstrument et stort Stationsnet, saa stort, at der af rent praktiske Grunde kun kan være Tale om Opretholdelsen af eet Stationsnet, fælles for alle Arter af meteorologisk Tjeneste. Man kunde derfor tænke sig, at man, som det simpleste og billigste, oprettede en »Afdeling« under des ædvanlige meteorologiske Institutioner, hvis Opgave det var at skaffe Lufttrafikken saadanne Oplysninger, som den har Brug for, i Lighed med, at

overrakte det internordiske Instruktørkursus ham en Tevogn, med en mor-som Adresse.

Endnu med Tonerne til Svæveflyvesangen:

Livet är skönt, sade min Instruktör,
skönast og längst om man ved vad
man gör —

i Hovedet sagde vi Farvel og paa Gensyn til Alleberg.

Vagn Jespersen.

man skaffer Søfart, Fiskeri og Landbrug Stormvarsler, Høstvejrudsigter o. s. v. Men selv om en saadan Organisation naturligvis kunde gennemføres, vilde den sikkert ikke vise sig heldig i Praxis, fordi Kravene fra Lufttrafikken er af en væsentlig anden Natur end de, der søges imødekommet ved, hvad vi kan kalde den alm. »borgerlige« meteorologiske Tjeneste.

Denne Forskel staar i Forbindelse med et Forhold ved Meteorologien som Videnskab, som maaske ikke alle er klar over.

Meteorologiens praktiske Udnyttelse i Vejrtjenesten.

Man kunde tænke sig, at Meteorologien uden videre kunde gøre Tjeneste som »anvendt Videnskab«, paa Linje med Fysikken, Kemien o. s. v.; man behøver blot at indsende sit Problem, saa indsender Videnskaben Tallene i sine Forniler, eller beregner eventuelt nogle ny, og saa er Problemet løst. Men saa let gaar det ikke indenfor Meteorologien. Det maa erindres, at Fysikken og Kemien har vi selv skabt; og derfor vil de Problemer, som Teknikken, der netop er udsprungen af de nævnte Videnskaber, møder, i de fleste Tilfælde ogsaa kunne behandles fyldestgørende af disse. Men for Meteorologien, som for Lægevidenskaben o. a., er Forholdet et andet; vi har ikke selv skabt Vejret, og vi har ikke selv skabt de biologiske Fænomener; de Problemer, vi skal behandle, er derfor saa komplicerede, at vi i de allerfleste Tilfælde slet ikke kan behandle de virkelig forekommende Processer teoretisk, men maa nøjes med at studere meget stærkt simplificerede eller skematiserede Processer. En Meteorolog, der skal yde praktisk Assistance paa Grundlag af sin videnskabelige Indsigt, bliver derfor altid tillige stillet overfor en Opgave af en helt anden Natur, nemlig at skønne over, hvorvidt det teoretiske Problem, der kommer den tekniske Opgave nærmest, nu ogsaa virkelig tør anvendes paa denne.

Dette Forhold bevirker, at man ikke kan ræsonnere saadan, at hvis man ved, hvordan Vejret er, og hvordan det vil blive, saa kan man da ligesaa godt fortælle det til en Flyver, som til en Fisker eller Landmand; for man ved med Eksakthed hverken hvordan Vejret er, eller hvordan det bliver, og Opgaven kommer derfor for en stor Del til at bestaa i at blive klar over, hvorledes den ufuldstændige Viden udnyttes bedst i det givne Tilfælde, og i denne, sidste Henseende kan Kravene blive saa forskellige, at det kan blive upraktisk at skaffe alt under een Vejrtjeneste.

Ser vi nu nærmere paa den meteorologiske Tjeneste ved en Lufthavn, saa falder den i to Kategorier: en Meldetjeneste og en Forudsigelsestjeneste; men mens man vel er tilbøjelig til i den borgerlige Vejrtjeneste at betragte Forudsigelsestjenesten som den vigtigste, er det vel nok omvendt ved Flyvertjenesten; Flyvehastigheden er saa stor, og den enkelte, »øjeblikkelige« Vejr-situation som Regel af saa lang Varighed, at Kendska-



Det danske Hold klar til Start om Morgen. Yderst tv. staar Instruktøren Sølv C-Flyveren Birger Nilsson.

bet til Vejret langs Ruten i Startøjeblikket i de fleste Tilfælde er tilstrækkelig. Paa den anden Side kan en Forudsigelse ofte udføres med ret stor Præcision, fordi den kun skal dække saa kort Tid og kun saa smaa Forandringer, at man ikke er henvist til alene at bruge teoretiske Overvejelser, men som Regel vil se Spor af en kommende Forandring allerede i Startøjeblikket.

Det maa nu bemærkes, at en Flyvervejrtjenestes Interesse for Vejrets Kvaliteter ikke er saa omfattende, som den borgerlige Vejrtjenestes; f. Eks. er Temperaturen indenfor meget vide Grænser uden Betydning, naar det da ikke ligefrem drejer sig om Frost eller ikke Frost. Flyvertjenesten er i første Række en Sikkerhedstjeneste og tager derfor væsentlig kun Sigte paa saadanne Elementer, der paavirker Trafikkens Gennemførlighed. Disse Elementer kan vistnok i det store og hele sammenfattes i: Sigbarheden, altsaa Taage, heri indbefattet lave Skyer; stærk Bygevirksomhed med uregelmæssig og stærk Vind i vertikal Retning, og endelig Faren for Overisning, der bestemmes af Luftens Temperatur og Fugtlighedsforhold. — Dette betyder naturligvis til en vis Grad en Simplification af Tjenesten; men til Gengæld stilles der meget større Krav til Detailbeskrivelsen, baa- de med Hensyn til Fænomenets Intensitet og til dets Lokalisation og Tidsbestemmelse.

Meteorologien inddrager de aerologiske Observationer i Vejrstudiet.

Det maa nu ventes, at Meteorologien i høj Grad vil inddrage aerologiske Observationer i Grundlaget for Studiet af Vejret, ved Siden af Observationerne fra Jordens Overflade, idet vi i Radiosonden har faaet et tilstrækkelig driftsikkert Instrument til Fremskaffelsen af Observationer fra den frie Atmosfære helt op til 10—15 km Højde, lejlighedsvis fra endnu større Højder. Radiosonden er en meget lille og let Radiosender, hvis Frekvens skiftevis styres af et Barometer, et Termometer og et Hygrometer, der vekselvis indskydes i Kredsløbet af en Rotationsmekanisme; Sonden løftes til Vejrs af en Brinballon af et Par Meters Tværmaal, og Lufttrækket ved Stigningen driver en lille Mølle, som trækker den nævnte Rotationsmekanisme. Af sammenhørende Værdier af Tryk og Temperatur kan den tilsvarende Højde beregnes, men af Hensyn til, at der endnu hersker nogen Usikkerhed vedr. de instrumentelle Fejlkluder, særlig ved Termometret, bruges dog ogsaa Dobbeltvisering til Ballonen, hvorved Højden bestemmes direkte.

Det synes indlysende, at saadanne Observationer fra den frie Atmosfære maa være en væsentlig Støtte for Arbejdet i en meteorologisk Tjeneste; imidlertid var man før Krigen endnu ikke naaet til nogen egentlig, effektiv Anvendelse ved den daglige Vejrtjeneste; for Flyvervejrtjenesten var de dog af Betydning, særlig gennem de Oplysninger man derigennem kan faa, dels m. H. t. Atmosfærens Stabilitet i vertikal Retning, dels m. H. t. Faren for Overisning (0-Grads Isotermens Beliggenhed). Det maa derfor anses for rimeligt, at vi her i Landet maa tage den Opgave op at fremskaffe Radiosonde Observationer ligesaa regelmæssigt som andre meteorologiske Observationer, særlig fra vore Stationer i At-

lanterhavet; men først det kommende Behov kan vise, i hvilken Udstrækning. Iøvrigt er der allerede i Foraaret og Sommeren 1939 sendt Radiosonder fra forskellige Steder her i Landet, samt paa Færøerne, ialt 127, hvoraf de 122 gav brugelige Resultater.

Spørgsmaalet om, hvilke Forholdsregler der tages fra Lufttraffikkens Side overfor daarlige atmosfæriske Forhold, er naturligvis principielt Meteorologien uvedkommende. Men da disse Forholdsregler i de fleste Tilfælde bestaar i, at gaa udenom det farlige Omraade, faar den meteorologiske Tjeneste en yderligere Opgave deri, at det ikke blot et Vejret over selve Flyveruten, der har Interesse; det maa ogsaa oplyses, hvor man i givet Fald kan søge hen for at finde gunstigere Forhold. Denne Betragtning kan endda udvides til ogsaa at omfatte Planlæggelsen af Ruter, og ikke blot den enkelte, øjeblikkelige Rejse. F. Eks. kan et Element som Taage ikke sjældent være ret lokalt bestemt, saaledes at enkelte Steder har særlig stor Hyppighed, og det kan da være ønskeligt at forlægge den faste Rute noget for at komme uden om saadanne Steder, Forud for Fastlæggelsen af en ny Rute gaar derfor altid et klimatisk Studium af den paagældende Strækning, for at finde den Rute, der i det lange Løb giver de mindste Ulemper.

Ved Langdistanceflyvning er Forudsigelsen af Vejrforandring en af Meteorologens vigtigste Opgaver.

Der er i det hidtil sagte væsentlig tænkt paa de kortere Ruter, med en Flyvetid paa et Par Timer eller saa. Ved Langdistanceflyvningen er Problemerne naturligvis væsentlig de samme, dog kommer vel Spørgsmaalet om Forudsigelse af kommende Forandringer her noget mere i Forgrunden, paa Grund af den længere Flyvetid. Imidlertid er Flyvetiden stadig saa kort, at Forudsigelsen ogsaa i dette Tilfælde faar en anden Karakter end ved den borgerlige Vejrtjeneste, hvor Forudsigelsen helst skal dække et helt eller halvandet Døgn; det vil sandsynligvis være mere aktuelt, før Starten at kunne angive en Flyvevej, der fører saa langt udenfor saadanne Omraader, hvor der kan ventes Vanskeligheder, at Turen kan gennemføres uforstyrret. Det er et Princip, der allerede er kendt af Skibsfarten, at lade Skibene sejle en noget længere Vej, men med Medvind, fremfor at lade dem sejle den korteste Vej, men med Modvind. —

Vil man præcisere Forskellen mellem Vejrfordudsigelse til en Lufttrafik Tjeneste og en alm. borgerlig Vejrfordudsigelse, kan det gøres paa følgende Maade. Den borgerlige Tjeneste maa ifølge Sagens Natur omfatte saa store Omraader, at Vejret i et givet Øjeblik ikke er ens over det hele, og saa store Tidsintervaller, at Vejret ofte vil forandre sig i væsentlig Grad indenfor Intervallet mellem to Forudsigelser; den maa derfor, af denne Grund alene og ganske bortset fra det videnskabelige Grundlags Tilstrækkelighed eller Utilstrækkelighed, fremtræde med en vis Grad af Almindelighed eller Ubstemthed. Flyvervejrtjenesten spørger om Vejret paa et givet Sted og til et givet Tidspunkt; Besvarelsen er derfor ikke behæftet med den nævnte principielle Ubstemthed, men kan fuldt udnytte ethvert Hjælpe-



VINGAR

hedder Nordens største Flyveblad, som De nu kan abonnere paa i Danmark.

MODELLTEKNIK

er Navnet paa Nordens største Specialmagasin for Modelbyggere.

Frit tilsendt hver Maaned er Prisen for 1 Aarsabonnement

VINGAR Kr. 8,00

MODELLTEKNIK... Kr. 12,00

Indsend Beløbet for 1946, og De faar Bladene gratis tilsendt Resten af dette Aar.

Prøvenummer tilsendes omgaaende for 75 Øre i Frimærker.

LUFTSPORT

Læssøgade 113 . Odense
Postkonto 60350

middel til Opgavens Løsning, der tilbyder sig, bl. a. ogsaa den Hjælp, der ligger i, at der kun spørges om Forandringer indenfor forholdsvis korte Tidsrum. Naar et Vejrkort analyseres med de to Slags Tjenester for Øje, maa det derfor studeres udfra helt forskellige Synspunkter; Luftfartsmeteorologen maa koncentrere Opmærksomheden om det Omraade, hvorover Flyvningen skal finde Sted, og det er af største Betydning, at ingen nok saa lille Enkelthed undgaar hans Opmærksomhed; derimod spiller Udviklingen af »Vejrsituationen« som Helhed ingen større Rolle for ham, da de Flyvninger, han skal betjene, forlængst er afsluttede, naar en eventuel Forandring i Vejr-situationen begynder at gøre sig gældende. — For den »borgerlige« Meteorolog er det lige omvendt; han ved, at selve om han lejlighedsvis er i Stand til at angive visse paafaldende Vejrfordrændingers lokale Indtræffen paa Klokket, savner han af rent praktiske Grunde Mulighed for at gøre denne Viden nyttig; han maa derfor anvende al Opmærksomhed paa at udforme en Forudsigelse, der omfatter de forskellige Nuancer i Vejret, der vil indtræffe over det paagældende Omraade indenfor det forholdsvis lange Tidsrum, han skal dække med sin Forudsigelse; for ham er det derfor det vigtigste at faa fat paa de Detaljer ved Vejrkortet, der er bestemmende for Udviklingen af Vejr-situationen som Helhed, mens mange lokale Enkeltheder er uden Betydning, i al Fald for saa vidt de ikke er af Betydning i nævnte Henseende; for stærk Fordybelse i Enkelthederne vil vel lejlighedsvis endog kunne virke distraherende for dette Arbejde.

FLYVNINGENS BØGER

Om segelflyvning och dess energikällor i atmosfären. H. Henrikson. 44 Sider. Pris: sv. Kr. 2,40. (Elementa årg. 25—26.)

I den senere Tid er der opstaaet en foreget og i høj Grad berettiget Interesse for Meteorologi blandt Svæveflyvere. I denne Anledning skal der gøres opmærksom paa et lille Hefte om Svæveflyvemeteorologi — udsendt af det stockholmske videnskabelige Tidsskrift »Elementa«.

Det skal straks siges, at Heftet stiller nogle Krav til Forkundskaber — især i matematisk Retning — hos Læseren, saaledes at en Students Matematikkundskaber maa siges at være nødvendige for at faa det fulde Udbytte af Indholdet. Paa den anden Side maa det siges, at Heftet er skrevet saaledes, at man kan gaa et væsentligt Udbytte af det, selv om man springer de matematiske Formler over. Det vil sikkert ikke vare længe, inden man herhjemme til et Svæveflyver-Certifikat vil kræve en meteorologisk Indsigt, der svarer til den, man kan faa ved at sætte sig ind i Meteorolog Henriksons lille Redegørelse.

Der indledes med en i denne Forbindelse ganske uinteressant historisk Redegørelse for Svæveflyvningens Udvikling, en Redegørelse man har læst talrige andre Steder, men derefter gaar Henrikson over til at omtale de forskellige Arter af

Opvinde. Han begynder med Hangopvindene, som ikke indeholder saa mange meteorologiske Problemer, og gaar saa i Gang med de forskellige Typer af termiske Opvinde, som alle bliver grundigt behandlet.

Forfatteren gør omhyggeligt Rede for Fugt- og Tøradiabaterne samt den atmosfæriske Temperaturgradient og for disse Størrelses Indflydelse paa Termiken. Ogsaa Inversionsfænomenernes afgørende Betydning for de meteorologiske Forhold bliver grundigt behandlet. Ind imellem føjes praktiske Eksempler paa de skildrede Tilstande og Beretninger om hvilke Resultater, Svæveflyvere har opnaaet ved dem. Forfatteren har heller ikke glemt at fortælle om de topografiske Forholds Samspil med de meteorologiske, især inden for »Udløsningsproblemerne«, altsaa hvad det er for Terrænformer, der bringer »Termikbølgerne« til at sætte sig i Gang.

Det næste Afsnit, der omhandler Opvinde forårsaget af Bølgebevægelser i Atmosfæren, er ret let behandlet, tydeligt præget af den Ukendskab til disse Forhold, der stadig hersker. De er ogsaa Opvindstyper, der højst sandsynligt overhovedet ingen Rolle kommer til at spille i Danmark. — Endelig sluttet der med et ganske kort Afsnit om Beregning af Opvindenes Styrke. Det er kun for habile

Matematikere, men da det staar ganske isoleret, ødelægger det ikke noget af Helheden.

Heftet er forsynet med talrige Illustrationer — især i Form af letfattelige Diagrammer, hvilket i høj Grad forøger dens Værdi. Det er en Bog, der kan anbefales enhver Svæveflyver, der har indset det nødvendige i at være meteorologisk orienteret, hvis man vil drive virkelig Svæveflyvning.

Harboe.

*

Börje Stark og Lennart Sundström: Modellflyghandboken.

Modellflyghandboken er en fiks lille Bog, der er skrevet af Börje Stark og Lennart Sundström. I koncentreret Form behandler de to kendte svenske Modellflyvere det meste af det for en Modellflyver nødvendige Stof, og de mange Illustrationer af Stig Hoffström og Björn Karlström bidrager til at gøre Stoffet let tilgængeligt.

Modellflyverens Meteorologi, Aerodynamik, Bygning og Trimming af baade Svæve- og Gummimotormodeller, lidt Historie, 10 gode Raad og meget andet finder Plads paa de 62 Sider, og end ikke en Anvisning paa at »göra Hemorten flygsinnad« mangler.

Begynderne og de mindre erfarne Modellflyvere vil med denne Bog faa en god Vejledning i at bygge og flyve med Modeller, og mon ikke ogsaa den mere erfarne Modellflyver vil kunne faa Udbytte af at læse Modellflyghandboken.

A. A.



SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL

SVERIGE hjalp os paa mange Maader under Besættelsen og ikke mindst med militær Udrustning.

Under Ledelse af Kaptajn Niels v. Holstein-Rathlau uddannedes der en betydelig Luftstyrke, der stadig kunde træne med det svenske Flyvemateriel, og om Morgen den 5. Maj stod 15 Bombemaskiner af den svenske Type B 17 klar til at gaa til Aktion, naar den endelige Ordre kom. Ma-



15 lette svenske Bombere

med dansk Besætning og danske Nationalitetsmærker stod den 4. Maj parat til at gøre en Indsats, dersom det blev nødvendigt.

skinnerne var i Nattens Løb blevet paa-malet danske Nationalitetsmærker og be-mandet med dansk Mandskab.



Disse Billeder er taget om Morgen den 5. Maj og viser:

- 1) Mandskabet ankommer til Flyvepladsen.
- 2) Eskadrillen staar opstillet til Start.
- 3) Det tekniske Personel giver Maskinerne et sidste Eftersyn.



Heldigvis blev der ikke Brug for Flyvernes Indsats, men at de var parat viser vore Billeder med al Tydelighed.



HOBBYBOKEN 1945

ER UDKOMMET!

Pris Kr. 5.40. Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

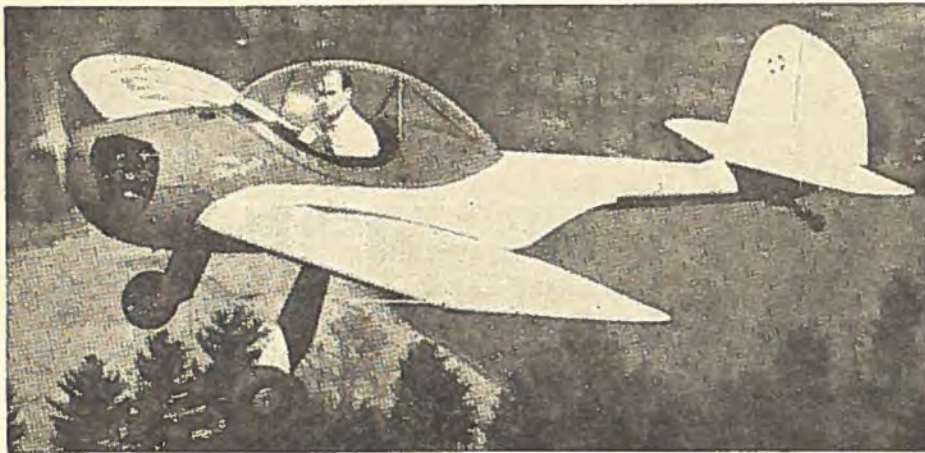
FLYV's FORLAG . EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.



Eensædet Sportsflyvemaskine til ca. 1.000 Dollars.

Piper Flyvemaskinefabrik i U.S.A. har som Forsøg bygget en eensædet Sportsflyvemaskine, der, hvis den bliver sat i Serieproduktion, skal kunne sælges for 1.000 Dollars. Det er et lille, lavvinget Monoplan, hvor Føreren sidder under en Kuppel af Triplexglas. Luftfartøjets Spændvidde er ca. 6,5 m, det er udstyret med en 40 HK Motor. »Skycycle«, som Typen bliver kaldt, har en længste Flyvestrækning paa ca. 600 km ved en Marchfart paa 144 km/T.



Piper eensædet Sportsflyvemaskine.

Lockheed P-80 »Shooting Star«.

Den amerikanske reaktionsdrevne Jager, Lockheed P-80 »Shooting Star«, blev leveret færdig til praktisk Brug til den amerikanske Hærs Luftstyrker i Februar 1945, og kort Tid efter var fire Fabrikker i Gang med at bygge den nye Jager. »Shooting Star«s Gasturbineaggregat er fremstillet af General Electric. Som Brændstof anvendes Petroleum. Luftfar-

tøjet har en overordentlig gunstig dynamisk Form, dets lette Egenvægt tillader det at medføre ekstra Brændstofbeholdere, saaledes at Rækkevidden forøges. Disse Ekstrabeholdere er anbragt helt ude under Vingespidsene, og naar Indholdet er brugt op, kan de udløses.

»Shooting Star« har en største Hastighed paa ca. 880 km/T, og dens Manøvre dygtighed er fænomenal. Hele Bevæbningen er anbragt forude i Næsen (paa Undersiden).

Hawker »Tempest« er blevet hurtigere.

Den berømte engelske »Tempest« Jager har faaet en større Motor. »Tempest Mark II« er nemlig blevet udstyret med en Bristol »Centaurus V« Motor paa over 2.500 HK, og det

har bevirket, at dens Hastighed er kommet op paa over 700 km T.

En Ordre paa 40 Millioner Dollars.

Pan American Airways har bestilt 26 Douglas DC7 — Totalpris 40.000.000 Dollars. Pan Am. er det eneste Selskab, der har bestilt denne 108 Passagers-Maskine, der forevrigt havde sin første Prøveflyvning for ganske nylig paa 1½ Time.

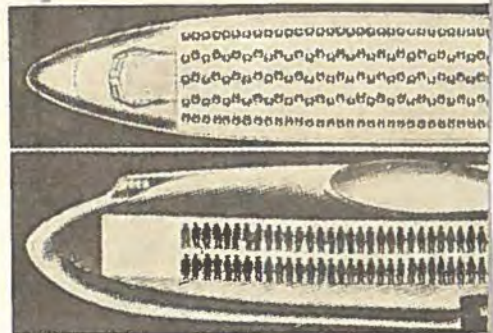


Lokheed P-80 »Shooting Star«.

NYT FRA I



Den amerikanske Kæmpeflyvebaad.



Skematisk Fremstilling af Plads »Hercules«, der viser Placering af de 40

Amerikansk Kæmpeflyvebaad.

Kaiser-Hughes Corporation begyndte i 1942 med Forarbejderne til Bygning af en kæmpemæssig Flyvebaad, og Arbejdet er nu saa vidt fremme, at Flyvebaaden snart skal i Luften. Den har faaet Typebetegnelsen »Hercules«. Den er helt og holdent bygget af Træ, og man undrer sig i nogen Grad over, at Konstruktorerne har valgt dette Byggemateriale, men Sagen er den, at Konstruktionen blev planlagt paa et Tidspunkt, hvor der var Træ nok, men derimod Knaphed paa Letmetal.

Der har været mange Vanskeligheder forbundet med at bygge et saa stort Luftfartøj af Træ, bl. a. med Hensyn



De Havillan



Hughes »Hercules«.

Ved

Kaptajn

John Foltmann

til Limningen, men ved Hjælp af en særlig holdbar Lim er det lykkedes at løse alle Vanskeligheder.

Hele Flyvebaaden faar en Fuldvægt paa ca. 180.000 kg. Bæreplanet har en Spændvidde paa 97,5 m, og Tykkelsen inde ved Planroden er 3,96 m. Kroppen har en Længde paa 67 m og en Højde paa 9,14 m. Den har 8 Motorer hver paa 3000 HK, og Propellerne har en Diameter paa 5,23 m.

Brændstoftankene kan rumme ca. 45.500 l.

»Hercules« er bygget til militære Tropetransporter og er indrettet med Siddepladser til 400 Mand med tilhørende Ammunition; denne Vægt udgør 49.885 kg. Bænke og andet Udstyr vejer 4.535 kg.



ret Jager.

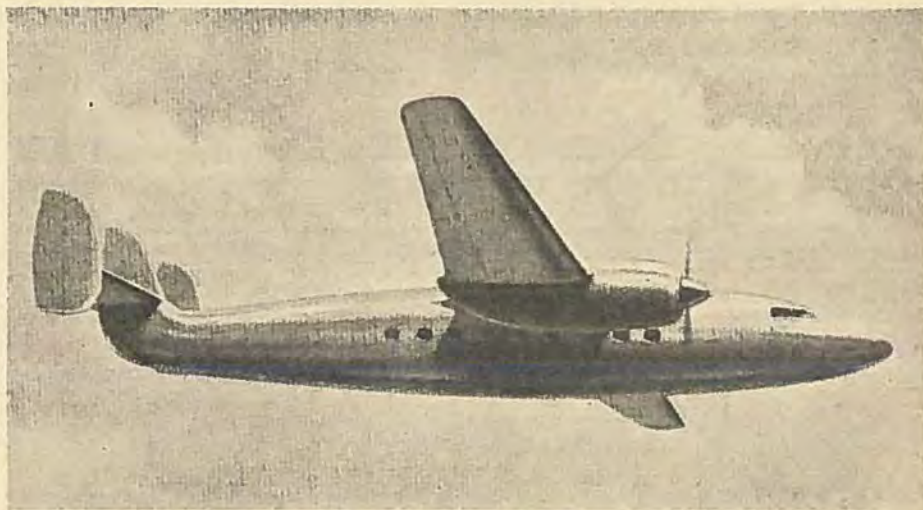
De Havilland »Hornet«.

De Havillands berømmelige »Mosquito« har faaet en Afløser i den nye »Hornet«-Type, en tomotoret Jager med meget stor Ydeevne. Den er bygget til Anvendelse som Fjernjager, men kan lige saa vel anvendes som Nærjager. Den ligner »Mosquito« en meget, men er alligevel en helt ny Konstruktion. Bæreplanet er bygget af Træ og Metal; Oversiden af Planet har et dobbelt Lag Finér, og Undersiden er beklædt med Letmetalplader. Kroppen er en Skalkonstruktion af Træ.

»Hornet« er udstyret med 2 Rolls-Royce »Merlin« Motorer, hver paa 2.070 HK. Dens største Hastighed er 732 km/T, og Tophøjden er 10.670 m. Udstyret med ekstra Brændstoftanke har den en Rækkevidde paa ca. 4.000 km.

plan, udstyret med to Gipsy Major eller Cirrus Major Motorer. Understellet er trehjulet. Bæreplanet er en Trækonstruktion med en Spændvidde paa 15,24 m. Kroppen, som ogsaa er en Trækonstruktion, ender i en Halebom af Metal, der bærer tre Halefinner og Sideror. Hele Luftfartøjets Længde er 10,97 m, og dets Højde til Toppen af det tredobbelte Sideror er 4,11 m.

Luftfartøjets Typebetegnelse er M 57. Den forholdsvis korte Krop, som er meget rummelig, kan indrettes med Plads til 6—10 Passagerer. Paa Grund af Luftfartøjets særegne Konstruktion er det vel egnet som Fragtflyvemaskine. Gulvet er



Airspeed »Ambassador« Trafikmaskine med Plads til 28—36 Passagerer.

Miles »Aerovan«.

Den engelske Miles »Aerovan«, der oprindeligt er bygget som militær Gods-transportmaskine, vil kunne anvendes til mange forskellige civile Opgaver, som f. Eks. til mindre Luftruter, Ambulance-flyvning m. m. Det er et højvinget Mono-

kun ca. 0,60 cm fra Jorden, og den højliggende Halebom tillader uhindret Adgang til Kroppens bageste Del, der kan aabnes som en Dør, saaledes at en mindre Vogn let kan køres ind i Kabinen, der i dette Tilfælde er indrettet som Lastrum og maaler ca. 15 Kubikmeter.



Miles »Aerovan« Godstransportmaskine.

Engelsk reaktionsdrevet Jager, De Havilland »Vampire«.

En af de nye, militære De Havilland Typer er den reaktionsdrevne, eensædede Jager »Vampire«. Det er en Helmetal-Konstruktion af et ejen-



dommeligt Udseende. Det stærkt tilspidsede Bærepplan har en ganske kort Krop, og Halepartiet bæres af to Haledragere. Reaktionsaggregatet er en De Havilland »Goblin« Turbine.

»Vampire«s Hastighed ligger paa over 800 km/T, og dens Tophøjde skal være 15.240 m. Den er bevæbnet med 4 Stk. 20 mm Kanoner, som er anbragt paa Undersiden af Kroppens Næse. Da den ingen Propel har, er det trehjulede Understel meget lavt.

Fra Bomber til Trafikflyvemaskine.

Den engelske firemotorede Bomber, Short »Stirling«, er ved at blive bygget som Trafikflyvemaskine (til Passager- og Godstransport). Med en Fuldvægt paa 31.500 kg kan den ombyggede Type medføre 18 Passagerer, Bagage, ca. 700 kg Gods og ca. 1.600 kg Post over en Distance paa ca. 2.000 km med en Hastighed paa ca. 330 km/T.

Den lydisolerede Kabine, hvor Vinduerne er anbragt i Loftet, er indrettet med ni Stole bagved hinanden i hver Side.

»Stirling« er udsyret med fire Bristol »Hercules XVI« luftkølede, ventilløse Stjernemotorer hver paa 1.600 HK. Med »Stirling« er Antallet af britiske, firemotorede Trafik- og Transportluftfartøjer, der er til Raadighed eller under Bygning, nu kommet op paa 10.

Udvidelse af Lufttrafikken i Rusland.

Flyvemaskinefabrikkerne i Rusland er begyndt paa at bygge Trafikflyvemaskiner i stor Stil, idet man nu vil udnytte alle Luftkrigens Erfaringer i den kommende civile Lufttrafik. Allerede under Krigen naaede den sovjetrussiske Lufttrafik saa vidt, at Flaaden af store Trafikflyvemaskiner blev foretaget til det tidobbelle.

I Øjeblikket opretholder den sovjetrussiske civile Luftflaade regelmæssige Forbindelser med Belgrad, Budapest, Bukarest, Kina, London, Paris, Prag, Sofia, Warschau og Wien. Der forberedes en Genoptagelse af Luftforbindelsen Moskva—Stockholm.

Helikopter til Godstransport.

I Canada er man ved at bygge en Helikopter, som skal anvendes til Transport af Gods. Den faar en største Hastighed paa 208 km/T og en Marchhastighed paa 144 km/T. Den skal kunne medføre en betalende Last paa ca. 400 kg. Helikopteren er konstrueret af B. W. Szyner og Gottlieb i New York, og den kaldes SG MK VI.

Constellation flyver Washington—Los Angeles paa 8 Timer og 39 Minutter.

En Lockheed Constellation krydse Kontinentet paa en normal Proveflyvning paa 8 Tm. 39 Min. Flyveren var Oberstløjtnant Tom Rafferty, som herved satte en ny uofficiel Rekord. Maskinen afgik fra Washington Kl. 3.45 og ankom til Lockheed Air Terminal Kl. 9.24, trods 2 Tordenstorme undervejs.

Flyveren udtalte, at havde det ikke været Storm, var Turen kun blevet paa 7 Timer og 50 Minutter. Vi var ikke ude efter Rekord, sagde han, og Motorerne var kun udnyttet 50 pCt.

Den officielle Rekord Øst—Vest er paa 10 Timer 2 Min.

Forsidebilledet:

En Formation Grumman FBF Avenger, amerikanske Jagere.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Enhedsklubber endnu en Gang

I Flyvs Festnummer behandler Landsretssagfører Moltke-Leth Spørgsmaalet om en københavnsk Flyveklub efter Enhedsklubmønsteret.

Som Argument for at Enhedsklubber skulde kunne trives i Provinsen anfører Landsretssagføreren, at kan København, der er den By, der har den største Tilslutning til Flyvningen nøjes med een Klub, saa kan Provinsens Byer ogsaa.

Der ses ikke at være noget Bevis for denne Paastands Rigtighed. Før der er dannet en Københavner-Enhedsklub, som gennem sit Virke har bevist, at denne Organisationsform er bedre end den bestaaende, kan man vel i det hele taget ikke analogisere til Provinsen. Endvidere er Forholdene i Provinsen jo væsentlig forskellige fra København.

Jeg forstaaer Landsretssagføreren Artikel saaledes, at man nu ikke længere vil holde absolut fast ved, at alle 3 Flyvekategorier kan trives sammen i een Klub, men at man dog bør yde Modelflyverne Støtte. Endvidere indrømmer man hver Fraktion fuld Selvstændighed og egen Økonomi. Jeg ser ikke rettere end, at der her efter ikke bliver nogen Motivering for at tvinge de tre Flyvekategorier sammen i een Klub med fælles Love. Naar hver Kategori dog — i hvert Fald formelt — skal bevare sin fulde Selvstændighed, kan Sammenslutningen med fælles Love kun skabe Grundlag for indbyrdes Konflikter, saa meget mere som der jo, som Landsretssagføreren selv indrømmer, er meget forskellige Interesser til Stede, og omvendt kan de fælles Interesser, som de tre Flyvegrene har, saa udmærket samles og dyrkes, uden at man af den Grund behøver en Sammenslutning i een Klub. Det anføres ofte, at det har sin Betydning ved Forhandlinger overfor Myndighederne, at der er een samlet Organisation at forhandle med. Jeg synes ikke, der er Vægt i det Argument. De tre Flyvegrene maa jo alligevel — trods Enhedsklubben — have en til at varetage hver Grens Interesser, og naturligvis bør i saadanne Tilfælde — under den nu bestaaende Ordning — de tre selvstændige Klubber først forhandle indbyrdes og derefter samlet rette en fælles Henvendelse til Myndighederne. Jeg er tilbøjelig til at tro, at en saadan enig Henvendelse fra de tre Klubber har nok saa megen Vægt, som en Henvendelse fra en enkelt Klub, hvis Myndighederne da, hvad jeg nu ikke tror de gør, overhovedet vil lægge Vægt paa saadanne formelle Momenter.

Man faar det Indtryk af Artiklen, at Forslagsstillerne, som jo i deres oprindelige Publikationer ganske oversaa Unionerne, nu er blevet klar over disses store Betydning for Privatflyvningens Organisation herhjemme. Artiklens Forfatter betegner selv Unionerne som uundværlige. Det er altsaa en ny Kurs, der nu lægges.

Tanken om Enhedsklubber er ikke opstaaet som et spontant Ønske hos Klubberne selv. Der er intet Behov for en saadan kunstig Sammenslutning, og jeg synes, at man nu skulde lade Forslaget synke hen i stille Glemsel, medmindre Udviklingen selv fører med sig, at der opstaaer en naturlig Trang til saadan Organisationsform.

A. T. H. Ohrt.

Polyteknisk Flyvegruppens

Sommerlejr 1945

Af E. Svoldgaard Jensen

I Tiden fra den 12.—22. August holdt PFG sin første Sommerlejr i Klubbens Historie. Den fandt Sted paa Herregaarden Gjedesdals Marker, 5—6 km fra Taastrup. Lejren var prædestineret til at være en Teltlejr, men det ugunstige Vejr paa Lejrens første Dag tvang os til at krybe under et mere paalideligt Tag end et blafrende Stykke Sejldug. Til alt Held var vi i Stand til at gøre dette, takket være Proprietær Skov. Hr. Skov, hvis Gaard, Skovlundegaard, ligger umiddelbart ved Siden af Flyvepladsen, viste os under hele Lejren den største Imødekommenthed og Venlighed, flittigt assisteret af sin venlige Frue.

Vort Materiel til Lejren bestod af to »Polytter«, med nyt og forstærket Hovedstel, og desuden en Vugge for de mere fremskredne. For at faa alt det luftdygtige Materiel med, maa man ogsaa her nævne Klubbens højtskattede Nyerhvervelse, en rød Indian »Scout« Motorcykel. Desuden var vort Nashspil i nypudset og veloplagt Form.

Vi havde sluttelig, til Klubbens mest forføjne Medlemmer faaet Løfte om en Baby en lille Uges Tid, inden den skulde ud til Unionens Flyvelederkursus paa Lundtofte. Imidlertid blev dens Ankomst rykket længere og længere bort, da Reparationen ikke blev færdig, indtil endelig det Sorgens Budskab kom, at vi ikke fik den. Dyster Stemning over det hele.

Vor Skoling var for første Gang lagt til Rette efter de Anvisninger og Retningslinier, der gives i Øverste Hugosons Bog, Praktisk handling for førsegelflygere, hvilket faldt ud til alles Tilfredshed. De opnaaede Resultater kommer bedst til Udtryk gennem følgende lille Statistik.

Idet vi regner med, at det har været muligt for os at flyve gennemsnitlig 12 Timer pr. Dag, har vi altsaa ialt haft 120 indicerede Flyvetimer. Det effektive Flyvetimetotal blev 70, d.v.s. det indc. Tal med Fradrag af Ventetid p. Gr. af Regn og mindre Reparationer samt Fradrag for Frokostpauser og Tid for Opspænding. Vi har i Løbet af de 11 Dage opnaaet ialt 662 Starter eller (opgjort over de 10 første Dage, idet vi den 11. Dag kun fløj med eet Plan og meget faa Deltagere) 62 Starter pr. Dag. Maksimalt 101 Starter paa een Dag. Af det indc. Flyvetimetotal tog Regn 20 pCt., Opspænding, Frokost og Reparationer 21 pCt. og Flyvning 59 pCt.

Dette giver flg. Startfrekvens: 9,5 Starter/eff. Time (d.v.s. Start hvert sjette Minut, naar vi flyver) eller 6,8 Start pr. indc. Time.

Antal Starter pr. Dag pr. Mand: 4,1 (Ventetid for Regn medregnet) ell. 5,0 (Ventetid for Regn ikke medregnet).

Der blev taget 22 Diplomer, nemlig 9 A og 13 B.

Vore Forsøg med Radiosending til og fra Skoleglideren faldt yderst heldigt ud, og vi skal i en senere Artikel komme tilbage til Emnet i Form af en udførlig Redegørelse for vore Forsøg og de derved vundne Erfaringer.

Den i Indledningen nævnte Vugge, Ringens »omredigerede« Gumpert, blev »testet« af Køkkenpersonalet (efter dog at Konstruktører og Medarbejdere havde faaet et Par Ture), og det viste sig virkelig, at det var muligt, selv for en fuldkommen Nybegynder, at holde Monstret paa ret Køl, naar Flyvelæreren i Bagsædet hjalp lidt til. Desværre havde vi ikke i Lejren nogle Elever paa det Udviklingstrin, hvor Vuggen er gavnlig, men den vil sikkert, efter at være blevet rigtigt trimmet, betyde en mærkbar Aflastning af Klubbens to Skoleglidere.

Maksimaludløseren paa Motorcyklen var ogsaa en Nyhed, der blev prøvet for første Gang, og den viste sig at have mange Fordele. Den bestaar af en Krog, der holdes paa Plads af en Spiralfjeder. Ved et Træk paa ca. 150 kg i Wiren, udløses denne, idet Spiralfjederen ved en Stilleskrue er indstillet til dette Træk. Maksimaludløseren bevirker, at man kan køre i tredje Gear og saa hurtigt, som Terrænet tillader, uden at risikere, at gaa paa Hovedet ud over Styret, dersom der skulde indtræffe et Uheld ved Spillet, bestaaende i at Wiren løber af Tromlen eller kommer i Klemme ell. lign. Desuden slipper man for det stærkt forøgede Slid paa Motorcyklen, som den megen Kørsel i første og andet Gear bevirker. Endelig foregaar Af- og Paahægning af Wiren meget hurtigt, det sidste paa den Maade, at Manden i Plantippen lader Motorcyklisten køre ind under Planet og med et let Spark udløser Wiren, der derefter kan sættes i af Flyvelæreren, naar han er færdig med at instruere Eleven. Paa dette Tidspunkt er Motorcyklen allerede ude i Marken igen.

Til Slut skal endelig nævnes Faldskærmen i Wiren, en Ide, der er hentet i Sverige. Faldskærmen bestaar af stærkt Sækelærred, og er ligesom rigtige Skærme forsynet med et Hul i Midten. Den hæftes paa ved Siden af Wiren, ca. tre Meter fra Ringkoblingen. Den holdes saaledes af Wiretrækket udstrammet og først, naar der er udløst, folder den sig ud og bevirker dels, at Wiren holdes stram, saaledes at der undgaas Kinker, dels, at Wiren falder saa langsomt, at Motorcyklen kan naa at komme hen, hvor Wiren falder, samtidig med at denne naar Jorden. Endelig sparer man ca. 100 m Kørsel hver Gang, hvilket godt kan mærkes i Benzinsregnskabet.

Vor Lejr har, foruden ømme Rygge og barkedede Næver, givet os en Masse Erfaring og derigennem et Fingerpeg om, i hvilken Retning vi skal stræbe for at føre dansk Begynderksoling frem til et Udviklingstrin, hvor vi kan hævde os i Kappestrid med andre Nationer, først og fremmest »Arvefjenden« Sverige. Lad mig derfor slutte denne Artikel med en Tak til Godsejer Nymann, Proprietær Skov, Ingeniør Rudolf Daimler og Øverste Hugosson, thi uden disse Mænds Indsats paa deres respektive Omraader, havde Lejren sikkert faaet et ganske andet og knapt saa vellykket Forløb som det her skitserede.



Et Væld af interessante Billeder for alle flyveinteresserede — Kr. 2.50.

Indsend Beløbet i Frimærker

Forlaget LUFTSPORT, Læssøgade 113, Odense

Ny Serie Tegninger

til

SKALAMODELLER

i præcis Udførelse med alle Detailler.

Skala 1:50.

BELL P - 59 A Airacomet	Kr. 0.85
FAIREY Barracuda	0.85
GRUMMAN F6F-3 Hellcat.....	0.85
LAAG 3 (Russisk Jager).....	0.85
LOCKHEED Lightning.....	1.50
MOSQUITO IV	1.50
MUSTANG North American	
P. 51 B	0.85
SPITFIRE XII	0.85
VOUGHT Corsair F4U-1	0.85
THUNDERBOLT Republic P 47 ..	0.85

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

FLYV's FORLAG

~ EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Modelbyggere! Modelfly!

4 Byggesæt af forskellige Fly (blokskaarne Materialer) med tilhørende Arbejds tegninger sendes portofrit mod Indsendelse af Kr. 4,80 i Frimærker eller Indbetaling paa Postkonto 1467.

„DANI“

Studiestræde 27 . C. 7672.

Sidste Nyt -

Sikorsky »R-4« Helicopter

i Skala 1:50

Udførlig Tegning mod Indsendelse af 65 Øre i Frimærker

— fra

»Modelteknik«

Hvidovrevej 366 - København - Valby

HALELØSE MODELLER

Kurt Rechnagel er begejstret for de haleløse Modeller, og i nedenstaaende Artikel fortæller han om sine Studier og Erfaringer med denne interessante Type.

SPECIELLE Modeller i Almindelighed og haleløse Modeller i Særdeleshed har ført en meget tilbagetrukket Tilværelse. Maaske har det sin Aarsag i, at de fleste ikke har særlig Tiltro til disse Modellers Flyveegenskaber, men i hvert Fald for Andemodellernes Vedkommende skulde al Tvivl være vejret bort efter de to Eliteprøver, som jo nu er en Kendsgerning med denne Kategori.

Imidlertid er det min Opfattelse, at den haleløse Model vil kunne faa — ja, maaske allerede har bedre Flyveegenskaber end alle andre Modeltyper. Rent principielt er den jo ogsaa den eneste virkelig specielle Type. (Jvf. den tyske Inddeling i »Rumpsegelflugmodelle« og »Nurflügel-flugmodelle«.) De to andre Kategorier, som man jo ogsaa almindeligvis regner for specielle, er egentlig kun Afarter af den normale Model, og burde som saadan konkurrere med denne.

Det, der i Princippet adskiller den haleløse Model fra de andre, er, at alene Planet skal være i Besiddelse af baade Længdestabilitet og Tværstabilitet, og i og for sig ogsaa Retningsstabilitet. Det er dette, der gør den mere interessant og som samtidig aabner langt større Muligheder.

En rigtigt konstrueret og bygget, samt først og sidst en rigtigt trimmet haleløs Model kan virkelig godt naa op paa Siden af Normalmodeller, hvad Flyveegenskaber angaar. Da den tillige teore-

tisk har en Række Fordele frem for den normale, er der ogsaa Grund til at tro, den vil kunne overgaa denne. Lad os lige prøve at opsummere disse Fordele. Paa Grund af den diminutive Krop er Luftmodstanden nedsat betydeligt. Det er klart, at dette i Forbindelse med den langt mindre Planbelastning, det er muligt at bygge den med, gør Glidetall og især Synkehastighed endnu finere, end det er til at opnaa med en Normalmodel. Det skal dog indrømmes, at Fordelen med ringere Planbelastning kun er en Fordel foraarsaget af Regler; men trods alt alligevel værdifuld. Det vilde jo ogsaa være temmelig meningsløst at skulle lave et Plan alene, — som jo en haleløs faktisk er —, med den samme Vægt, som hvis der var Krop og Hale paa. Modellen skulde jo næsten laves af Beton for at opnaa dette.

Men den største Fordel er dog de fine Kurveegenskaber, som den altid vil være i Besiddelse af, samt dens Højstartsegenskaber. Man kan nemlig godt konstruere en haleløs med større Starteffektivitet end de fleste Normalmodeller, hvilket vil fremgaa af det følgende.

Endelig er der ogsaa rent praktiske Fordele som kortere Byggetid og mindre Materialeforbrug end ved samme Spændvidde hos en Normalmodel. Især i Betragtning af den senere Tids fremsatte Krav om mange Reservemodeller, fremtræder disse Fordeles Betydning klart.

Men efter de Eksperimenter, som jeg i de sidste Par Aar har foretaget, at domme, vil man ikke komme nogen Vegne, hvis man stadig bliver i de een Gang afstukne Baner. I det følgende skal jeg komme ind paa hvilke Trin, jeg ved Forsøg, Beregninger og lidt logisk Tænkning har fundet forkerte og har ment at burde ændre.

Hver ny haleløs Model, jeg har konstrueret og bygget, har været en lille Smule bedre end den foregaaende, og saaledes er nu den foreløbig sidste, KR-28 »Tassy«, naaet op paa Siden af Normalmodeller. Ellers har man vist været besværet — det har jeg i det mindste — af kedelige Stalltendenser og elendig Start. Men den førnævnte Model flyver ganske roligt i nydelige Cirkler og starter dejlig sikkert.

For at komme til Bunds i, paa hvilke Punkter den adskiller sig fra tidligere Tidens haleløse, skal jeg gennemgaa Konstruktionsreglerne Punkt for Punkt. Lad os begynde med den haleløse Models

Profil.

Hvad dette angaar, gælder det, at de fleste, ja, maaske alle de S-Profil, som hidtil har været fremme, nok er tryk-

men ikke ved den laminare. Dette gælder f. Eks. N 60 R, som jeg først anvendte i »Mette« og som dog trods alt fløj. Men da den blev forsynet med Turbulenstraad, bedredes dens Længdestabilitet ganske betydeligt, ligesom ogsaa Modstanden mindskedes, og dermed Glidetallet blev forbedret.

Derfor bestemte jeg mig til at ville konstruere et eller flere Profiler, som var trykcenterfaste, og som havde saa lille R_{krit} , at de kunde anvendes paa endog smaa Modeller. Da jeg ikke har nogen Vindkanal til min Raadighed, er disse Profiler blevet til ved praktiske Forsøg paa Modeller, hvor de imidlertid har vist sig særdeles anvendelige. Her skal det dog siges, at Profilerne sikkert ikke er trykpunktstabile til Fuldkommenhed, hvilket jo ogsaa kun kan kontrolleres i en Vindkanal. Jeg vil nærmest være tilbøjelig til at tro, at de er et Kompromis mellem et normalt Planprofil og et trykpunktstabilt, dog sikkert nærmest ved det trykpunktstabile. Men selvfølgelig vil det ogsaa kun være muligt at faa dette at vide ved Forsøg i en Vindtunnel.

Som bekendt har baade italienske og tyske Modellflyvere faaet haleløse Modeller med almindeligt Planprofil og stor Pilform til at flyve; men det er ikke sikkert, at det er saa stor en Fordel, som man skulde tro. For det første er den store Pilform ikke rar at have med at gøre under Bygningen, for det andet virker den ikke særlig smuk, og for det tredje nedsætter den Opdriften. Hermed er faktisk alle de Fordele, man opnaaede ved at benytte almindeligt Profil, sat over Styr.

Selve Forklaringen paa, at en laminar Strømning odelægger Profiliets Trykpunktstabilitet, er ikke saa vanskeligt at give. Som det er skitseret paa Fig. 1 vil

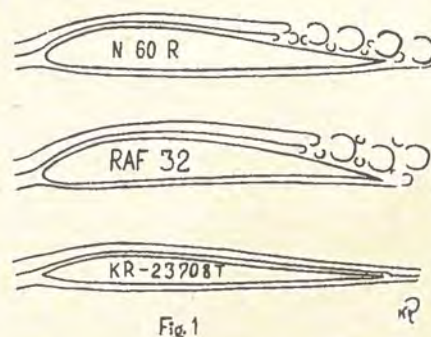


Fig. 1

den laminare Strømning ved en vis Indfaldsvinkel løsriveres saa tidligt, at Profiliets S-Form, som jo skulde gøre det trykcenterfast, ikke faar Spor at betyde. Ikke sandt — Strømningen forløber næsten ens om baade N 60 R og RAF 32, hvilket altsaa vil sige, at man for Længdestabilitetens Skyld lige saa godt kunde have brugt RAF 32. Den førnævnte »visse Indfaldsvinkel« er relativ lille, altsaa den tidlige Afrivning foregaar ved ganske normal Flyvning.

Som de fleste sikkert ved, er den turbulente Strømning derimod kendt for at »hænge ved« til det sidste. Derved opnaas for det første mindre Modstand og større Opdrift, og for det andet, at S-Formen faar Lov til at gøre sin Virkning.

De paa Fig. 2 viste Profiler har som sagt vist sig fuldt anvendelige. Hvilket af



Kurt Rechnagel med sin Selvkonstruktion »Tassy«.

„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

BØGER OM FLYVNING

J. Foltmann, Flyvemaskiner fra alle Lande,
Kr. 9.75, indb. Kr. 11.50.

Den første samlede Fremstilling af de moderne Flyvemaskiner, ca. 140 Typer med Billeder og Data.
Bogen, som alle flyveinteresserede maa eje.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4.75.
Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvemødeller.

Flygboken, indb. Kr. 17.40.

Et pragtfuldt Billedværk over Flyvningens Historie fra den første Tid og til Nutiden — alt fortalt i smukke Dybtryksbilleder.

Hugosson, Praktisk Handleledning för Segelflygare,
hft. Kr. 7.00, indb. Kr. 10.00.

Jöran Forslund, Segla på vingar, Kr. 5.40.

Alt om Svæveflyvernes Uddannelse skildret i fortællende Form med mange Billeder fra den svenske Svæveflyveskole paa Alleberg.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8.50.

Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger og Blade om Flyvning ekspederes.

KUPON

Til FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig:

Navn:

Adresse:

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.

Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaål

**PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.**
Laplandsgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os . . . og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK

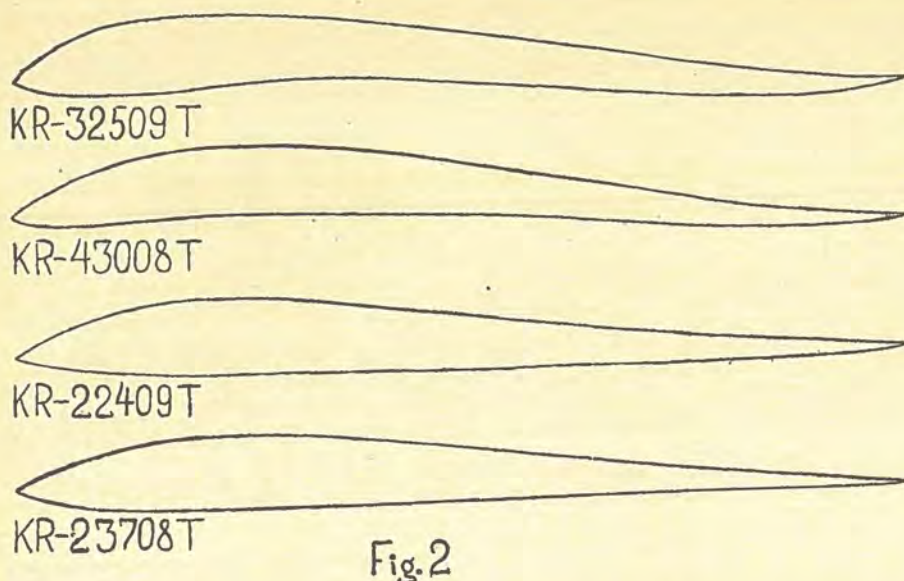


Fig. 2

dem, der er bedst, skal jeg ikke kunne sige — saa maa man først bygge nogle Modeller, som kun adskiller sig fra hinanden ved forskelligt Profil.

At Strømningen om dem virkelig forløber turbulent, kan man forsikre sig om paa en meget simpel Maade. Hvis nemlig en Turbulenstraad nedsætter Flyveegenskaberne, er Profilet all right og man kan roligt tage den af igen; men hvis den omvendt forbedrer dem, er Profilets Reklam for stort, og man gør bedst i at lade Traaden blive siddende.

Profilernes Betegnelse er lavet efter Ing. Sigurd Isacsons og Nacas Mønster med en lille Ændring. Dette har jo den Fordel, at man blot ved at høre Profilnavnet faar en hel Del at vide om det paagældende Profil.

For dem, der maaske ikke er klar over, hvorledes Betegnelsen dannes, skal jeg kort ridse en nærmere Definition op. Først yderst beskedent et Par Initialer, dernæst et Ciffer, som angiver Hvelvings Størrelse i Procent af Korden, saa to Cifre, der angiver den største Hvelvings Beliggenhed i Procent af Korden fra Forkanten, og derpaa de to sidste Cifre, som angiver Tykkelsen, ogsaa i Procent af Korden. Til aller sidst har jeg saa hængt et T paa for at betegne, at Profilet er helt eller delvist trykpunktstabil og anvendeligt til haleløse Modeller.

Der er dog ogsaa andre Profiler, der er trykcenterfaste end det almindelige S-formede, nemlig symmetriske (og altsaa ogsaa flade) Profiler. Disse er saaledes ogsaa brugbare paa haleløse Modeller, men vil sikkert aldrig kunne faa Modellen op paa virkelige Toppræstationer.

Pilform.

Profilering og Pilform hører nøje sammen. Man kan kort udtrykke Sammenhængen saaledes, at jo større Trykcentervandringen i Profilet er, des større skal ogsaa Pilformen være.

Hvorledes Pilformen egentlig virker længdestabiliserende kan vist lettest forklares populært paa den Maade, den fremstilles paa Fig. 3a. Denne noget mærkelige Type har jeg en Overgang eksperimenteret med, og med lidt Fantasi er

den glimrende til Forklaring af Pilformens Virkemaade.

Hvis man nemlig forestiller sig Midterstykket som Plan, de pilformede Stykker som skraa Halestræbere og endelig Tipperne med deres mindre Indfaldsvinkel som Haleplan, ja, saa har man jo næsten en Normalmodel, i Princippet i hvert Fald. Omtrent paa denne Maade gør Pilform en Model længdestabil — ikke sandt, jo større Trykcenterafstand (eller paa Fig. 3a jo større Pilform) des bedre Længdestabilitet.

Men heldigvis er der ogsaa andre og skønnere Pilformer, som tilmed i de fleste Tilfælde virker endnu bedre end den før omtalte. Fig. 3b og c viser de hidtil mest anvendte Typer, d viser den bedste Pilform, nemlig med parabolisk For- og Bagkant (Jvf. Svæveplanet Nurflügel-Parabel-Horten) og endelig e, som er en lidt kantet Variation af d. Den er imidlertid at foretrække, da Bygningen lettes ikke saa lidt, selvom Tipperne kan volde adskilligt Besvær.

Som en Regel, der gælder, hvilken Pilform man end vælger, maa det slaas fast, at man aldrig maa være karrig med at

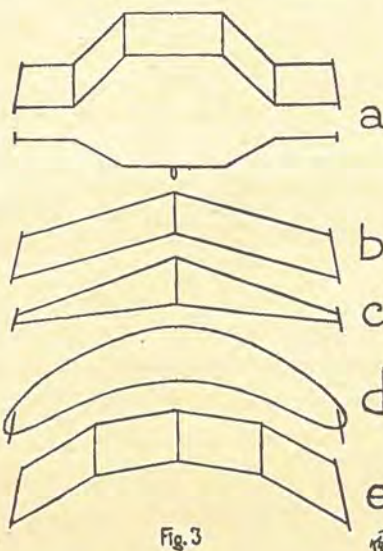


Fig. 3

give Pilform. Hellere lidt for meget end lidt for lidt.

For at faa den haleløse Model saa længdestabil, som det er nødvendigt, er der imidlertid endnu en Ting, man maa tage i Betragtning, nemlig

Aftagende Indfaldsvinkel.

Af den foregaaende Sammenligning med en Normalmodel fremgaar, at Tipperne svarer til Haleplanet. Da et Haleplan jo altid maa have mindre Indstillingsvinkel end Planet for at Modellen overhovedet kan flyve, er det klart, at den haleløse Models Plan, som jo i Virkeligheden skal udgøre baade Plan og Haleplan, maa være vredet paa en eller anden Maade, saa den Del, der svarer til Haleplanet, faar mindst Indfaldsvinkel.

Selvfølgelig maa den aft. Indf. rette sig noget efter Planets Profil; men i Almindelighed kan man regne med ca. 6—8 Grader, og saa paa den færdige Model regulere lidt paa et Par Trimklapper i Plantipperne. Trimklapper maa man altid forsyne en haleløs Model med. Den kan være vanskelig nok at trimme endda, og uden saadan et Par nærmest umulig. Men her maa det tages i Betragtning, at de virker baade som Balanceklapper og Højderor. I Almindelighed vil det ødelægge Længdestabiliteten, hvis Trimklapperne kommer under vandret, eller rettere under Profilkordens Forlængelse. Man maa udelukkende trimme ved at lade dem pege mere eller mindre opad. (Selvfølgelig ikke over 45 Grader.)

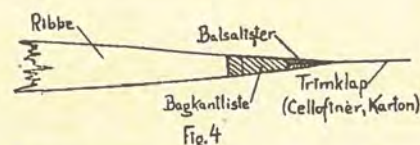


Fig. 4

Det kan være praktisk at anbringe Trimklapperne paa den Maade, Fig. 4 viser. Forklaring til Skitsen er vist unødvendig.

Endvidere modvirker aft. Indf. Slingren; men det er egentlig kun en sekundær Virkning, som ikke har saa stor Betydning, da Slingren kan fuldstændig udelukkes ved en fornuftig Størrelse af V-Form eller lignende.

(Sluttes i næste Nummer.)

Lockheed »Lightning«

Amerikansk Jager

Maskinen med de
to Kroppe 3.75 Kr.

— og mange andre Skala-
modeller faas.

Udendørs Udstyr 1/2
Vandkunsten, K. C. 7616 - 17

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt åbent daglig Kl 15.30—17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardvej 27, Klampenborg. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68* o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.
Formand: Direktør Ejnar Dessau.
Sekretær: Prokurist Vagn Jespersen.
Kasserer: Annoncechef L. Albeck Larsen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Knud Fløsten-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Lodseddsalget.

Til den danske Flyvedags Lotteri havde Mogens Bent Petersen solgt 454 Lodsedler, hvorfor han fik 1. Præmien, den nylig udkomne »Flygboken«. Mellem de fem, som havde solgt 100 Lodsedler, blev der trukket Lod, hvorved Mogens Presz fik 2. Præmien: Kapt. Foltmanns »Flyvemaskiner fra alle Lande« og Willy Hasling 3. Præmie: »Hvordan flyver man«. Præmierne er tilsendt Præmietagerne.

Næste Møde

bliver Tirsdag den 6. November Kl. 19.30 paa den polytekniske Lærestalt, Sølgade 83. Civilingenior Brix fra D.D.L. vil fortælle om Luftfartøjsinstrumenter og vil demonstrere en Mængde af de nyeste Typer, saaledes at vi vil faa et godt Indtryk af dette betydningsfulde Led i Flyvningens Sikkerhed. Desuden prøver vi paa at faa en engelsk Flyver til i 20 Minutter langsomt paa Engelsk at fortælle os om nogle Episoder fra R.A.F.'s Arbejde under Krigen. Der vil i faa Lejlighed til at høre, hvor meget Engelsk I kan forstaa. Flyvekonkurrencen.

Af Hensyn til Træningen gør vi opmærksom paa, at Luftfartøjerne er begrænset i Størrelse til det, der kan faas ved Foldning eller Klipping af et Stykke Papir eller Karton paa højst 15×15 cm. Andet Materiale maa kun bruges som Vægt, for at faa Tyngdepunktet til at ligge paa det rigtige Sted. I Konkurrencen kan kun deltage Medlemmer af A.J.K., og kun med Svæve- eller Glideplaner, altsaa ikke med f. Eks. Kastepile.

Vi venter, der bliver en Konkurrence i Mærkelanding, i Flyvning ligeud og i mindste Glidevinkel, og vi er nu ved at udarbejde de nærmere Bestemmelser herfor, samt finde Præmier frem.

Aalborg Flyveklub.

PAA Fridagen Onsdag den 29. August 1945 markerede Aalborg Flyveklub sin 7 Aars Fødselsdag med en meget vel-

lykket Rundtur i den store Lufthavn ved Rødslet, der jo gælder for at være den største, som nogen europæisk By kan opvise. Med en engelsk Kaptajn som Fører fik Klubben forevist de tyske tekniske Installationer og blev præsenteret for et Udal af Maskiner, som er faldet i Hænderne paa de Allierede som Krigsbytte. Flere af disse kunde vi godt tænke os til Erstatning for dem, der blev stjaaleet paa Aalborg Lufthavn.

Flyvedagen den 23. September fik et ganske særlig festligt Forløb, derved at den amerikanske Militær-Udstilling af Flyvemaskiner var flyttet fra Kastrup til Aalborg. De fjorten Maskiner blev Lørdag og Søndag beset af over 30.000 Mennesker, der nu for første Gang siden 1940 havde fri Adgang til Aalborg Lufthavn. De amerikanske Flyvere og deres Mandskab — næsten tres i Tallet — var indkvarteret privat i Aalborg. De blev budt velkommen ved en officiel Frokost Lørdag den 22. September som Aalborg Bys Gæster, og de blev paa Flyvedagen fejret om Aftenen ved en stor Fest i Restaurant »Kilden«.

Det planlagte Teorikursus vil først blive afholdt i Begyndelsen af det nye Aar. Kursus'et begynder Tirsdag den 8. Januar 1946 og varer til Slutningen af Marts Maaned med en ugentlig Undervisningsaften. Samtlige Lærere bliver lokale Kræfter.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

DER har i Tiden fra 15.—20. Oktober været afholdt Kursus for Værkstedsledere og Byggekontrollanter paa Polyteknisk Flyvegruppes Værksted. Kursus afsluttedes med Eksamen for Byggekontrollanter.

I Anledning af »Den danske Flyvedag« har et af Sportsflyveklubbens Medlemmer, Grosserer M. Rotwitt, skænket Sportsflyveklubben en Skoleglider, der stilles til Disposition for Sportsflyveklubbens Sektion for Svæveflyvning.

Klubben er meget glad for den flotte Gave, der betyder en kærligkommen For-

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— Masser af Byggesæt paa Lager. —

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Følg med i Udviklingen

gennem

FLYING

Det populære amerikanske Tidsskrift

Subskription tegnes hos

Forlaget AERO-NYT

Lille Strandvej 4 B

Hellerup

øgelse af Materiellet og derved Uddannelse af endnu flere Svæveflyvere.



Kaptajn J. Foltmann:

FLYVEMASKINER

fra alle Lande

Den første samlede Fremstilling af de moderne Flyvemaskiner. Illustrationer, Tegninger og Beskrivelser af ca. 140 forskellige Typer.
Hæftet Kr. 9.75. Indbundet Kr. 11.50.

AUGUST BANGS FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Forlang den hos Deres Boghandler eller fra

FLYV's FORLAG EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.



S 17

Byggesæt i Skala 1:50

	Sp.	192 mm	Kr.
Gladiator	233		1.95
J 21	233		2.25
B 17	275		2.50
S 17	272		2.90
Lagg 3	194		1.65
Mitsubishi	240		2.10
Fokker D 23	228		2.50
K. Z. 4	320		2.85
Nimrod	205		1.95
Moskito	335		2.85
Spitfire	218		1.85
Hurricane	244		2.10
Lysander	310		2.50
Typhoon	253		1.95
Beaufighter	345		3.35
Ju 87	275		2.25
F W 190	225		1.65
Me 109	200		1.75
He 218	267		2.85
Lightning	316		3.75
Mustang	223		2.15

Skala 1:100

Fl. Fæstning	325	4.35
Liberator	358	4.25
+Porto		

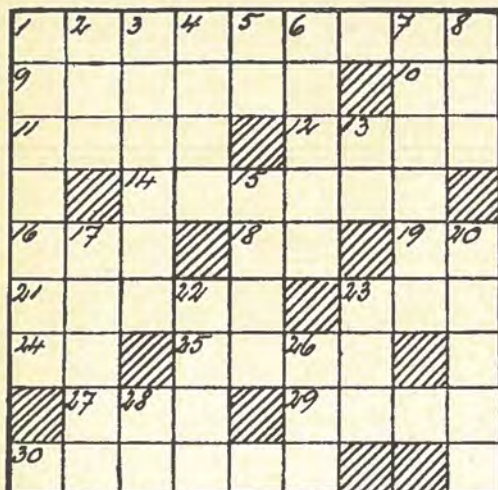


GREIG · SOLSIKKEVEJ 7 · ODENSE

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

For Nøvbr. Maanedes Krydsordsopgave udsæltes vi som 1. Præmie: K. Flensted-Jensen: Byg selv, lær andre og 2. Præmie: Foltmanns Flyvebog.

Løsningen skal indsendes til FLYV's Redaktion, Vesterbrogade 60, V., senest den 15. ds. mrk. FLYV's Krydsord.

Blandt de rigtige løsninger i Oktober er udtrukket som Vinder:

1. Kalmar Højerby, Ullerød, Hillerød.
2. Jens M. Hansen, Brudager Mark, Vejstrup St.

Løsning til Nr. 10

Løsning:

Vandret:

- 1 Vinger. 7 Ør. 9 Idealer. 11 Neme. 12 Aas. 14 De. 15 Almagt. 16 Mr. 17 Due. 18 Bank. 20 RR. 21 Tyr. 23 Tank. 24 Ode. 25 El. 26 Ej. 27 Rederier.

Lodret:

- 1 Vindmotor. 2 Ideer. 3 Nem. 4 Gama. 5 Elefanter. 6 Re. 8 Røster. 10 Raad. 13 Agurker. 18 Bred. 19 Kali. 22 Yde.

Forklaring:

Vandret:

- 1 Flyveteknisk Betegnelse. 5 Gemmet. 9 Ø. 10 Pagaj. 11 Personlighed. 13 Forstavelse. 14 Tro. 17 Arabisk Titel. 18 Mumie. 20 Køretøj. 23 Fyrværkeri. 24 Revnet. 25 Dyr. 26 Pilot. 27 Husdyr.

Lodret:

- 1 Pattedyr. 2 Maal. 3 Søjler. 4 Lidskab. 5 Radiostation. 6 Alm. Forkortelse. 7 Hovedskallen. 8 Langsom. 12 Jydsk Station. 15 Pigenavn. 16 Methusalem. 19 Aarsag. 21 Vise. 22 Narosemiddel.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

Tegninger

til

SVÆVEMODELLER

udgivet af

DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex Kr. 0.75
(D.M.U.s Begynder-Svævemodel)

Grimponimus (Kl. 7) .. . 2.00

Calle (Kl. 8) 2.00

Ølhunden (Kl. 9) 3.00

Holger Danske (Kl. 8) . 2.00

Pelikan (Kl. 8) 3.00

Sendes franco mod Indsendelse af
Frimærker eller pr. Efterkrav

Faas i mange Sports- og Isenkramforretninger samt fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

RESULTATET

af Konkurrencerne paa
Flyvedagen den 23. Septbr.

I Forbindelse med Den danske Flyvedag afholdtes der Landet over forskellige Konkurrencer for Modelflyvere og Svæveflyvere, medens som bekendt Motorflyvernes Konkurrencer maatte vente, til der kan disponeres over tilstrækkeligt Materiel og Benzin.

Til Konkurrencerne var der udsat mange Vandrepokaler og Ejendomspræmier og Resultatet af de forskellige Kategorier blev følgende:

Svæveflyvekonkurrencerne.

Holdkonkurrencer:

Afd. A. Flyvertroppernes Flyveklub, Tid: 20 Min. 26 Sek.

Afd. B. Polyteknisk Flyvegruppe, Pointstal: ÷ 144.

Afd. C. Polyteknisk Flyvegruppe, Pointstal: 119.

Individuelle Konkurrencer:

Afd. B. Kofoed, Polyt. Flyvegruppe, Pointstal: 388.

Afd. C. Gunnar Larsen, Polyt. Flyvegruppe, Pointstal: 437.

Afd. D. Curt Schrøder, Slagelse Flyveklub, Pointstal: 41 (÷ 259).

Modelflyvekonkurrencerne.

Holdkonkurrencer:

Klasse 7. Odense Modelflyveklub, Tid: 46.7 Sek.

Klasse 8. Odense Modelflyveklub, Tid: 1 Min. 17,1 Sek.

Klasse 9. Odense Modelflyveklub, Tid: 2 Min. 2,7 Sek.

Individuelle Konkurrencer:

Klasse 7. Vendelbo Petersen, »Stratus«, Glostrup, Tid: 55,7 Sek.

Klasse 8. S. Wiel Bang, »København«, Tid: 2 Min. 4,5 Sek.

Klasse 9. Viggo Jørgensen, »Agaton«, Aarhus, Tid: 5 Min. 46,1 Sek.

Modelflyver, se her!

Nu kan vi levere

alle Materialer til Modelflyvning,

saasom Tegninger, Lister,

Dope, Lim, Papir o. m. a.

Prisliste tilsendes gratis.

„SKALA“

Th. Nielsensgade 39 . Herning



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Legetøjsforretningen „Kæphesten“

Østerbrogade 108.

Øbro 3127 x.

Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

Har De set vort
nye Katalog med
25 forskellige

Skalamodeller?





EN FLYVER BLIVER TIL - XI.

Trafikflyvning.

Medens han tidligere blev stillet over for Opgaver, som gennemførtes med en rimelig Risiko, var Ordren nu, at Opgaverne, d. v. s. Ruteflyvningen, kun maatte gennemføres, hvis det kunde ske helt uden Risiko for Passagererne: **Sikkerheden frem for alt!** Det var da heller ikke saa lidt, han maatte lære i den Anledning. Blindflyvning kendte han jo udmærket, men nu kom Indflyvning til Flyvepladsen ved Hjælp af Radio-Baaken og i det hele taget en meget udstrakt Brug af Radien under hele Flyvningen.

For Eksempel kunde han nu selv pejle Radiostationer paa Jorden og derved bestemme, hvor han var, medens han altid i de militære Flyvemaskiner i Mørke eller Skyer maatte pejes fra to Stationer paa Jorden for at faa sin Plads opgivet. Desuden var han nu af Hensyn til Passagererne nødt til at opsøge et relativt roligt Luftlag, saaledes at Luftfartøjets Bevægelser mærkedes mindst muligt i Kabinen.

Og endelig var Økonomien af stor Betydning, da Flyvebenzin og Smøreolie til Motorerne var en af de store Poster paa Flyvemaskinens Driftsbudget, saa ikke

alene skulde Motorerne køres med et saa ringe Benzinforbrug som muligt, men den nøjagtige relliniede Rute skulde følges meget omhyggeligt for ikke at flyve en Omvej. Kun naar Vejrrapporterne lovede stærk Medvind ved at afvige fra den ordinære Rute eller naar de lovede Uvejr paa Ruten, maatte han flyve uden for den, men saa skulde han dog først meddele dette pr. Radio til den Radiostation, som han i det givne Øjeblik havde Forbindelse med.

Men ogsaa Uret maatte passes, for et offentligt Trafikmiddel skal være punktligt efter Fartplanen. Det var nu ikke altid lige let, for en Fartplan kan jo ikke paa Forhaand tage Hensyn til, om man har en Stormvind med eller imod.

Efter at hans Uddannelse som Militærflyver var afsluttet, fik han fløjet mange Timer, men stadig var selve det at flyve, hans største Lyst, og som Militærflyver bliver man sat til saa mange andre Opgaver. Da der en Dag kom et Rygte om, at der var Brug for Flyvere til Lufttrafikken, meldte han sig omgaende, sendte en Ansøgning ind og blev antaget paa Prøve, d. v. s. han kom igen paa Flyveskole.



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S

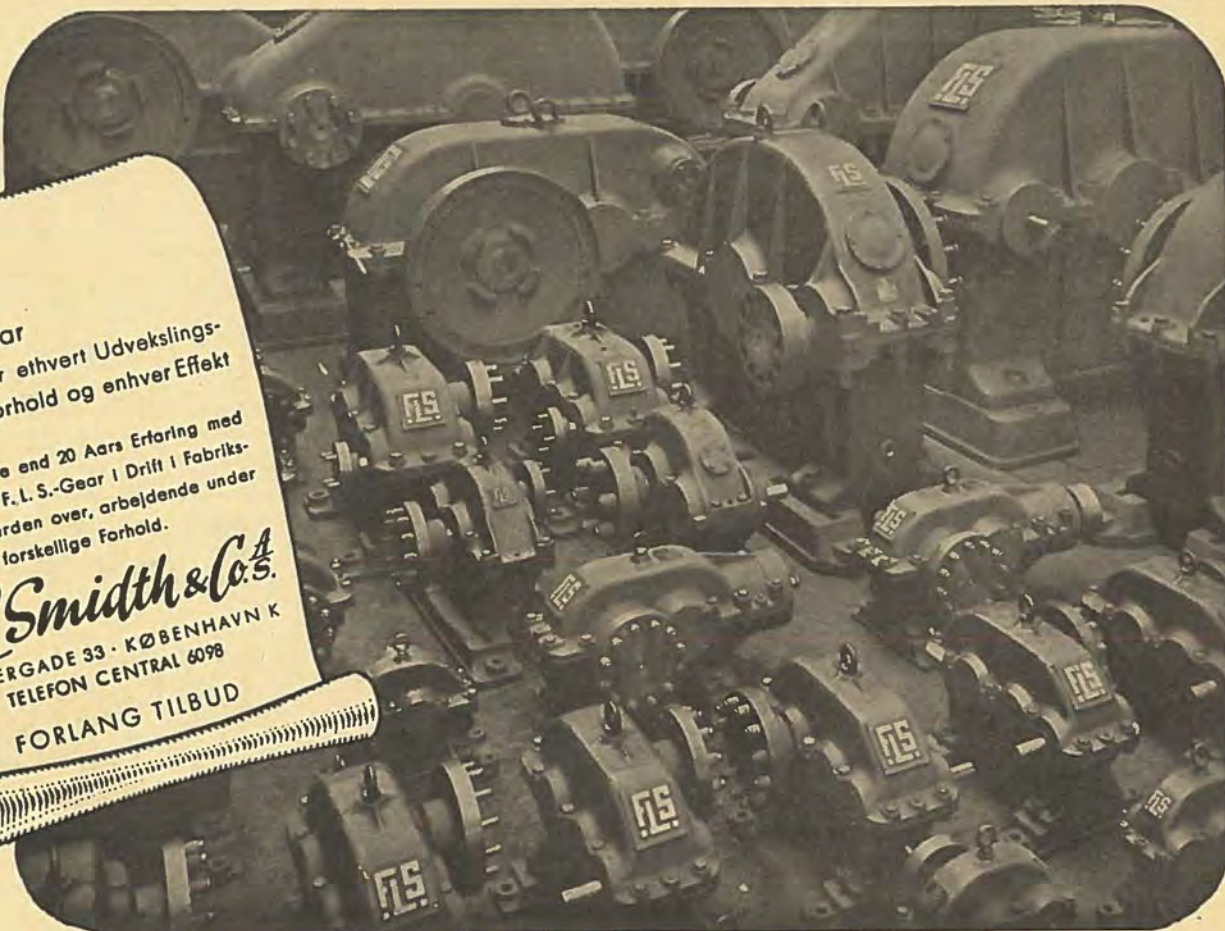


F. L. S.-Gear
for ethvert Udvækslings-
forhold og enhver Effekt

Vi har mere end 20 Aars Erfaring med
over 6000 F. L. S.-Gear i Drift i Fabriks-
anlæg Verden over, arbejdende under
de mest forskellige Forhold.

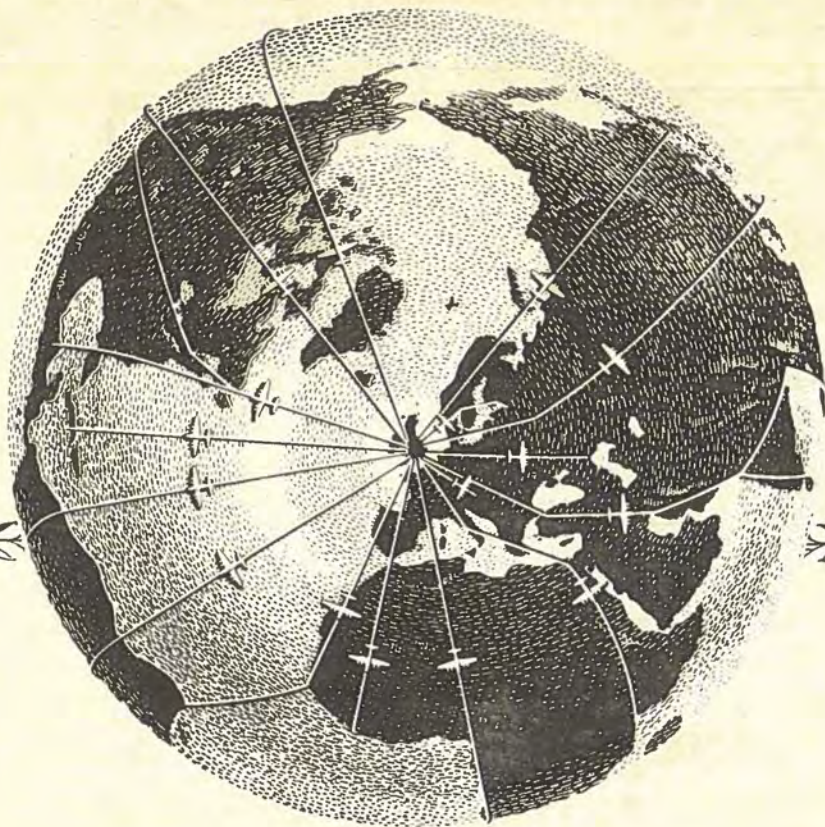
F. L. Smidth & Co. A/S
VESTERGADE 33 · KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 6098

FORLANG TILBUD



Storbritannien—det geografiske Midtpunkt for Verdens Lande—er det logiske Centrum for en Verdensindustri af Transportflyvemaskiner. Efter at have fejret Triumfer under Krigen med Bygning og Konstruktion af forende Kampmaskiner er de britiske Konstruktorer og Ingeniører nu ved at færdigbygge moderne Transport-

flyvemaskiner af alle Størrelser og til ethvert Formaal. Disse Mænd er Arvtagere af en enestaaende Tradition paa Verdenshavene og Banebrydere paa Reaktionsmotorens og Radarsystemets Omraade, og de vil opfylde alle de Krav, som Flyvningens Tidsalder vil stille til dem i Dag og i Morgen.



Efter Triumferne under Krigen bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKININDUSTRI

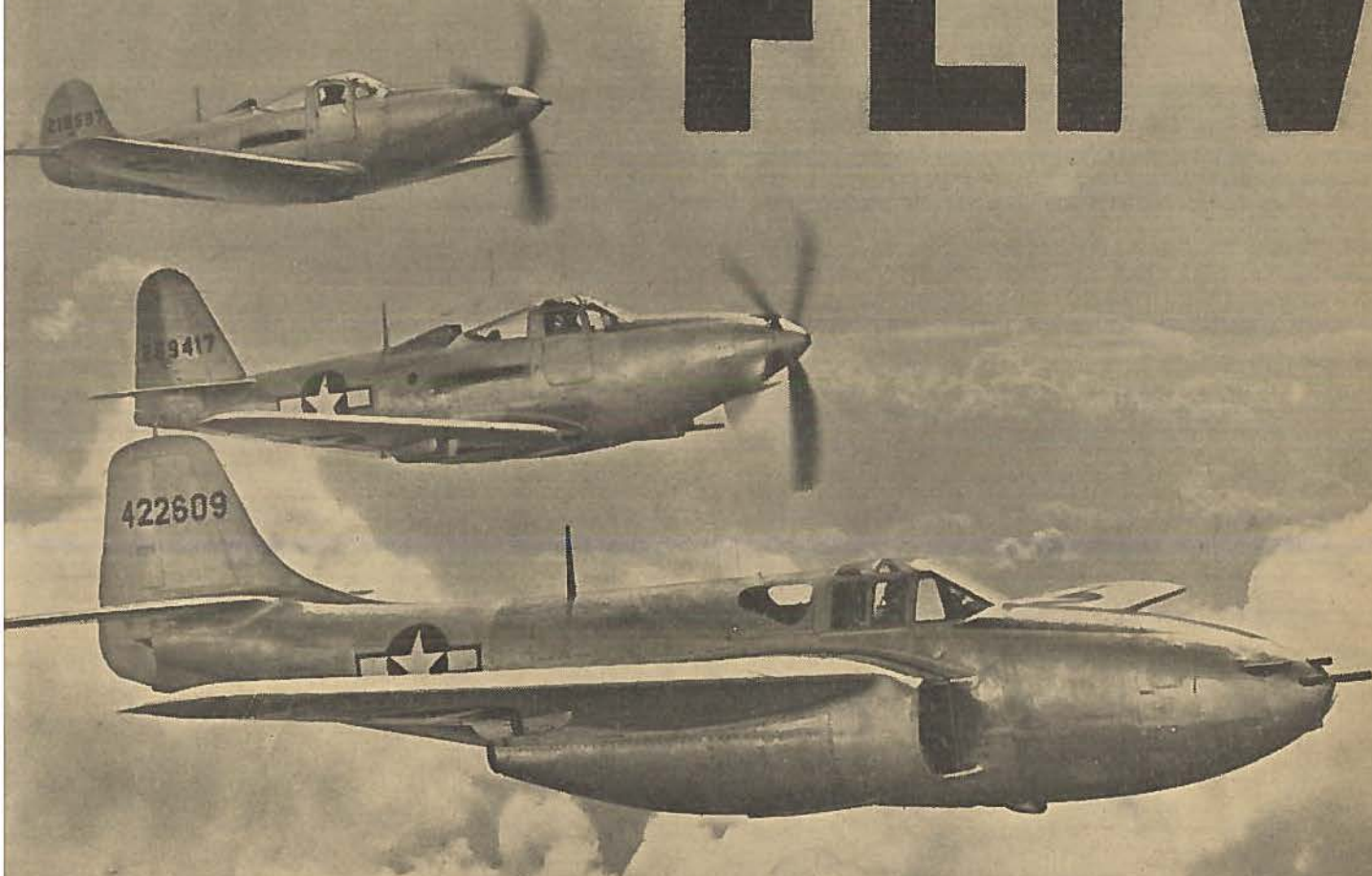
nu TRAFIKMASKINER TIL VERDENSLUFTRUTERNE

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

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

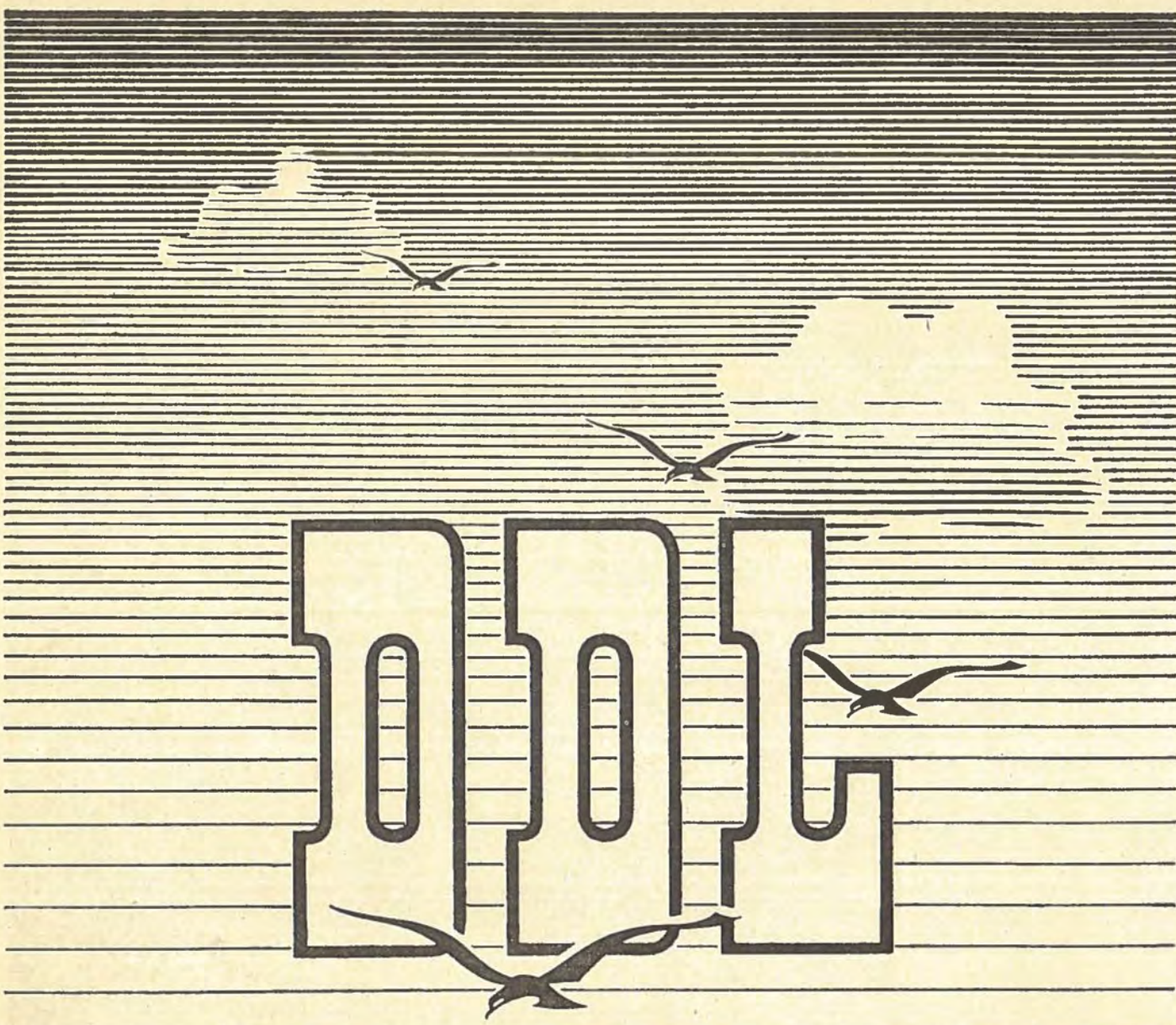
EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV



Nr. 12

1945 - 18. Aarg.
PRIS 50 ØRE

The background of the upper half of the page consists of numerous horizontal lines. Three stylized birds are depicted in flight: one in the upper left, one in the center, and one to the right of the central letters. The letters 'DAN' are rendered in a large, bold, outlined font, with the 'N' being a simple vertical bar.

DAN



DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A/S
-Verdens ældste-



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 12

December 1945

18. Aargang

Danmarks Stilling til den internationale Luftfart

LIGE fra det Øjeblik, da det tredje Riges definitive Sammenbrud var en Kendsgerning, har de store internationale Lufttrafik-Koncerner Jorden over i vidt Omfang sat ind paa Udnyttelsen af de vældige Fremskridt og flyvetekniske Forbedringer, som de forskellige Landes Luftvaaben under saa store Ofre og uhyre Pres naaede til under Krigens Ødelæggelsestogter tværs over Landegrænserne.

Hvorledes er nu Danmark og DDL stillet i dette gigantiske Kapløb om Koncessioner og Ruter?

Det skal straks siges til Det danske Luftfartsselskabs Fortjeneste, at det ikke har manglet paa Initiativ og Forudseenhed. De tolv Millioner, som man allerede paa et tidligt Tidspunkt sikrede sig ved en Udvidelse af Aktiekapitalen, viser sig nu at være en klog Disposition.

Med Anskaffelsen af de to DC. 3-Maskiner, som Direktør Lybye hentede i Casablanca og Cairo, opnaaedes en fin Forbedring. Ydermere er to splinternye Douglas-Maskiner af DC. 4-Typen under Bestilling, og det ser ud til, at vi har Chance for en Condormaskine fra Fokkerwulf-Fabrikkerne.

De to flyvende Fæstninger, som Danmark fik foræret af Amerika, betyder, at vi ogsaa, omend i beskedent Omfang, kan være med paa de transatlantiske Ruter sammen med Svenskere og Nordmænd.

At Danmark efterhaanden udvikler sig til et internationalt Lufttrafikcentrum er hævet over enhver Tvivl, og hvad det betyder for Landet økonomisk, behøver man ikke at være Ekspert for at kunne se. Naar den planlagte Udvidelse af Kastrup Lufthavn, som iøvrigt hører til de bedste i Europa, engang er en Kendsgerning, kan Direktør Lybye med berettiget Stoltthed sige, at Danmark trods alle Vanskeligheder, kan indtage en smuk international Flyveposition.

FLYV.

Danmark maa ikke blive sat udenfor

Den nye Trafikminister udtaler
sig til FLYV

DET er næppe nogen Overdrivelse at sige, at dansk Trafik- og Civilflyvning nu staar umiddelbart foran Udviklingsmuligheder, som ikke har været til Stede paa noget tidligere Tidspunkt i Flyvningens Historie. Meget er afhængig af, i hvilken Grad den nuværende Regering vil kunne støtte Initiativet og være med til at bære dansk Flyvning gennem de uhyre Vanskeligheder, som fem Aars Krig naturnødvendigt har maattet skabe. FLYV har derfor bedt Trafikminister N. M. A. Elgaard om et Par Udtalelser om de aktuelle Problemer, som rejser sig i Dag.

Danmarks nye Trafikministre modtager os i den røde Bygnings stilfulde Omgivelser og indleder straks med at sige:

— Det kan ikke nægtes, at det er meget omfattende Projekter, der, ikke mindst indenfor Trafikflyvningens Omraade, arbejdes med for Tiden. Lufthavnens Udvidelse og Provinsflyvepladserne er blot enkelte, men jeg vil dog tro, at det endnu er for tidligt at komme ind paa en nærmere Redegørelse. En af de første Dage skal flere af disse Sager forelægges og drøftes i Rigsdagen.

— Hvorledes ser Regeringen paa de Bestræbelser, der for Øjeblikket udfoldes i Luftfartskredse?

— Hvordan Regeringen som Helhed ser paa Problemerne, er det ikke let paa nuværende Tidspunkt at sige noget om, men set ud fra en almindelig Bedømmelse, og uanset hvilken Virkning det kan faa for Danmark at være med i Konkurrencen, maa vi ikke indtage en saadan Stilling, at Danmark bliver sat udenfor.



Trafikminister N. M. A. Elgaard.

En By vil forsvinde.

— Med Hensyn til Provinslufthavnene, fortsætter Ministeren, der taler velovervejet og roligt, er det muligt, at visse Byer maa blive fælles om en Lufthavn. Ved smaa hurtige Ruter til Hovedstaden, kan man maaske saa knytte Forbindelsen med den internationale Lufttrafik.

— Der har været megen Diskussion med Hensyn til Kastrup Lufthavns Udvidelsesplaner?

Minister Elgaard ser ved dette Spørgsmaal alvorligt frem for sig. Af hans Udtalelser mærker man, at dette vanskelige Problem ligger ham stærkt paa Sinde, og Ministeren udtaler:

— Spørgsmaalet rører ved vitale Interesser for de Mennesker, som har deres Jord og Erhverv derude. Jeg har netop talt med en Deputation for Amagerbønderne, som mødte med Højesteretssagfører Hartvig Jacobsen i Spidsen. Jeg har lovet disse Mennesker at tage Sagen op til Behandling i Rigsdagen en af de nærmeste Dage. Startbanernes Forlængelse betyder jo et meget alvorligt Indgreb. Det drejer sig dog om et Areal paa 170 ha, hvorved en By som Maglebylille helt vil forsvinde. Personlig er jeg af den Formening, at den Udvidelse mod Vest, Syd og Nord, der nu er Tale om, vel tilintetgør Værdier, der andrager fuldt saa meget, som det vil koste at gennemføre Projektet til den anden Side ud i Vandet. Men vi maa ikke glemme, at saadanne Anlæg vil tage Aar at bygge, saa Lufttrafikens Folk nærer Ængstelse for, at Tiden derved skal løbe fra os.

Ministeren peger paa et stort Kort med Flyvepladsens Udvidelse tegnet ind, og man maa uvilkaarlig stille det Spørgsmaal, om en saadan Udvidelse er nødvendig lige for Øjeblikket?

Ministeren gaar videre og svarer: — Vi har efter forskellige Udtalelser en af de bedste Lufthavne i Europa, men bliver der Tale om at modtage de meget store Trafikmaskiner fra de transatlantiske Ruter, er Startbanerne ikke lange nok.

Civilflyvningen et Valuta-spørgsmaal.

— Vil det blive muligt snart at faa Civilflyvningen i Gang?

— Jeg kan hertil kun sige, at Regeringen naturligvis ogsaa vil støtte Bestræbelserne for, at Danmarks Civilflyvere hurtigt kan opnaa de bedste Vilkaar, men saa lang Tid Manglen paa fremmed Valuta gør sig gældende selv ved Indkøb af de mest nødvendige Varer, mener jeg, det vil være klogt at stille sig afventende.

Efter Trafikministerens Udtalelser til FLYV er der i hvert Fald ikke mindste Tvivl om, at dansk Flyvning i Fremtiden vil blive mødt med Forstaaelse og Velvilje fra den nye Regerings Side. De afgiver dog Løfte om, at man ikke vil blive stillet ringere, hvor Fornuften taler for det, end vi vil kunne holde Trit med Udviklingen i vore skandinaviske Broderlande.

w. n. h.

Den første nordiske Privatflyverkonference i Stockholm 24.—27. Oktober 1945

PAA svensk Initiativ samledes i Stockholm Repræsentanter for de 5 nordiske Lande til et uforglemmeligt og meget udbytterigt Møde i Sveriges Hovedstad. Den sædvanlige storstilede svenske Gæstfrihed fornægtede sig heller ikke ved denne Lejlighed, og fra dansk Side skal der lyde en Tak til Sverige herfor. DKDAS er KSAK overmaade taknemmelig for sin Indsats og for det gode Kammeratskab, som Konferencen befordrede, og i Danmark er vi overbevist om, at et fremtidigt intimt Samarbejde mellem de nordiske Lande er den rigtige Vej fremover.

Deltagerne i Konferencen var følgende:

Danmark:

Kaptajn Løjtnant S. A. Dalbro, Overassistent A. Ohrt, Prokurist V. Jespersen, Kommuneråder K. Flensted-Jensen.

Finland:

Diploming. G. Ståhle, Dir. N. Karhumäki, Professor A. Ylinen, Överstelöjtn. P. G. Waris, Ekonom L. Poppus.

Island:

Herr H. Filippuson.

Norge:

Generalsekr. J. von Tangen, Kaptein H. Grøn Lund, Dir. S. Hesstvedt, Politifullm. H. Orvin.

Sverige:

Överste P. R. af Uhr, Överste H. Enell, Överste B. Schyberg, Major V. Swedenborg, Ing. B. Florman, Fabr. T. Stark, Ing. G. H. Derantz, Løjtn. J. G. Karlsson, Red. Y. Norrvi, Kamrer T. Björklund, Fru A. Jonhagen, Frk. S. Sehlin, Fru H. Eriksson, Frk. V. Lindahl.

Onsdag den 24. Oktober aabnedes Konferencen af Formanden for KSAK, H. K. H. Prins Gustav Adolf, hvorefter der holdtes indledende Taler om det nordiske Samarbejde, efterfulgt af Diskussion.

Den 25. Oktober afholdtes Enkeltkonferencer af Motor-, Svæve- og Modellflyverorganisationerne. Fredag den 26. Oktober blev der aflagt Besøg i Linköping, hvor man saa Svenska Aeroplan AB's interessante Virksomhed, og Lørdag den 27. afsluttedes Konferencen med en Middag for samtlige Deltagere.

Programmet gennemførtes punktligt, og det var en Fornøjelse at konstatere den Organisation, der laa til Grund for Arrangementet, saavel som den Energi, hvormed Deltagerne i de forskellige Konferencer gik til Arbejdet.

Der var almindelig Enighed om at etablere en »nordisk Samarbejdskomite«, der paa alle 5 Nationers Vegne paatager sig Behandlingen af en Række Spørgsmaal. Det nye Organ vil indtil videre arbejde efter Retningslinier, der tager Sigte paa alle praktiske Spørgsmaal indenfor den private Flyvning mellem Landene, f. Eks. Told- og Pasforhold, samt træde i Forbindelse med de respektive Landes Turistorganisationer. Ogsaa Certifikaterne og Flyveruddannelsen tages op til ensartet Behandling; endvidere gives Forslag til nordiske Flyvekonkurrencer, som forventes afholdt i Løbet af 1946, men iøvrigt er det Meningen, at ethvert Spørgsmaal af interskandinavisk

Interesse skal kunne behandles af den nordiske Samarbejdskomite.

Motorflyverne for deres Vedkommende paapegede det ønskelige i at undersøge Mulighederne for Statstilskud. Endvidere at der i Skolerne søgtes indført Modelbygning og Teori om Glidflyvning; i de højere Klasser Teori om Svæveflyvning. Henstillede endvidere at Forsikringsproblemerne klaredes bedre, saaledes at passende Lettelser kunde opnaas. F.A.I.'s Konkurrenceregler burde moderniseres, og denne danne Grundlag for de kommende skandinaviske — eller internordiske — Flyvekonkurrencer, og en hensigtsmæssig Klasseinddeling burde fastsættes.

For Svæveflyvningens Vedkommende kan Resultatet af Konferencen sammenfattes i følgende:

1. Konferencen udtaler sig for nærmere Drøftelse af de indenfor Svæveflyvevirksomheden forekommende tekniske og andre aktuelle Spørgsmaal.
2. Konferencen viser, at en Løsning af fælles Uddannelsesprinciper for Erhvervelse af Diplom og Certifikat bør optages til Behandling under Punkt 1 af den forestaaende Samarbejdskomite.
3. Konferencen viser, at der paa de nordiske Svæveflyverorganisationers Vegne skal gøres en Henstilling til den olympiske Komite gennem FAI, saaledes at Svæveflyvning optages som Konkurrencegren ved Olympiaden i 1948. DFS-Olympia foresloges som Endehedstype. Endvidere vilde man henstille til den olympiske Komite, at der bliver taget Hensyn til et nordisk Forslag om Konkurrencebestemmelser.

Det blev vedtaget, at Finland og Danmark skulde udarbejde Forslag til nordiske Bestemmelser for Opnaaelse af A-B-C-Diplom og S-Certifikat. Forslaget skulde være KSAK i Hænde inden den 8. ds., saaledes at et samlet Forslag kan foreligge, naar Samarbejdskomiteen træder sammen inden Udgangen af dette Aar.

Blandt Modellflyverne opnaaedes fuld Enighed om de nordiske Modellflyverregler, og Udformningen blev overladt til Sverige. Spørgsmaalet om Standardisering af Modellflyvemateriellet blev foreslaet henvist til Behandling i Samarbejdskomiteen. Vedrørende Konkurrencen vedtoges følgende: Planlægning overlades til det arrangerende Land. Landskampe udskrives som kombinerede Hold- og Enkeltkonkurrencer. Det arrangerende Land afholder Rejse- og Logiomkostningerne fra Grænsen. Det vedtoges, at Princippet: **Eet Aar, eet Land, een Konkurrence** bør følges, samt at Landskampe bør arrangeres i Tiden Maj—September.

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, og de tre danske Unioner bringer Kungl. Svenska Aero Klubben sin varmeste Tak for Konferencen i Stockholm. Vi haaber inden alt for længe, at maatte faa Lov til at holde en af de følgende Konferencer i Danmark, og vi er overbevist om, at dette nu paabegyndte Samarbejde nok skal bære Frugt ud i Fremtiden.

FLYVEDAGENS LOTTERI

MED Udgangen af November Maaned foreligger der Mulighed for i store Træk at opføre Resultatet af det første danske Flyvelotteri.

Salget af Sedlerne blev organiseret paa saa mange Salgssteder som muligt. Foruden i samtlige Landets Klubber, Motor-, Svæve- og Modelflyveklubber, blev der i en Række Provinsbyer og i København etableret Salgssteder paa mest hensigtsmæssig Maade. I København for Eks. hjalp samtlige Fona-Radioudsalg, Importøren og Java-Brænderierne Udsalg, forskellige Rejsbureauer, de store Bladcentraler, D.D.L., m. fl. og morsom var Ideen med Salg fra Hestedroske, der gentagne Gange fik udsolgt! Redaktør Leif B. Hendil bistod Selskabet paa særdeles god Maade og har sin store Andel i Successen i København.

Det samlede Salg Landet over blev en afgjort Succes. Ca. 190.000 Sedler blev solgt, et Resultat som Selskabet er overordentlig tilfreds med. Selskabet bringer her sin store Tak til alle sine Hjælpere, som paa saa uselvsk Maade har gjort en Indsats for den første Flyvedags Lotteri.

Salget fordeler sig iøvrigt paa følgende Maade:

I Provinsen	ca. 108.000
I København	ca. 82.000
Ialt ca.	190.000
Ikke solgt	ca. 10.000
Ialt ca.	200.000

I Provinsen var Fordelingen af Salget mellem de forskellige Kategorier af Klubber følgende:

Motorflyveklubberne

Modtaget	69.850 Lodsedler
Retur	22.143 Lodsedler
Solgt	47.707 Lodsedler

det er ca. 25 pCt. af samtlige solgte Sedler.

Svæveflyveklubberne

Modtaget	34.100 Lodsedler
Retur	5.617 Lodsedler
Solgt	28.483 Lodsedler

det er ca. 15 pCt. af samtlige solgte Sedler.

Modelflyveklubberne

Modtaget	45.350 Lodsedler
Retur	13.224 Lodsedler
Solgt	32.126 Lodsedler

det er ca. 17 pCt. af samtlige solgte Sedler.

Ialt er der saaledes solgt ca. 57 pCt. af samtlige Sedler gennem Klubberne.

Af en eller anden Selskabet ukendt Aarsag returnerede Motorflyveklubberne i Hobro, Vejle og Roskilde samtlige tilsendte Lodsedler. Det var Synd for Beboerne i disse 3 Byer, som saaledes blev snydt for Chansen for de gode Gevinster.

Slutresultatet for Lotteriet ser foreløbig saaledes ud:

Samlet Indtægt ca. 190.000 Kr. Herfra gaar Udgift til Køb af Gevinster — ca. 40.000 Kr. samt Udgifterne til Administration m. v., — ialt ca. 15—20.000 Kr.

Da Myndighederne har bestemt, at der skal svares normal Afgift til det offentlige, og dette vil beløbe sig til ca. 51.000,

bliver der tilbage til Selskabet og de tre Unioner følgende anslaaede Beløb.

D.K.D.A.S.	ca. 20.000 Kr.
Motorflyver Unionen	ca. 35.000 Kr.
Svæveflyver Unionen	ca. 15.000 Kr.
Modelflyver Unionen	ca. 10.000 Kr.

Den danske Flyveungdom har med disse Beløb faaet en Haandsrækning fra Myndighederne, som den kan være glad for.

Lad os haabe, at vi til næste Aar i Fæl' lig kan faa solgt 300.000 Lodsedler, og at disse maa blive afgiftsfri.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Tirsdag d. 4. December Kl. 19,30 lader Selskabet afholde Foredrag i Handels- og Kontoristforeningens Lokaler, 2. Sal, Nørregade.

Oberstløjtnant K. Birksted vil foretælle:

»Lidt om R.A.F. under Krigen«

ledsaget af Lysbilleder, eventuelt af Film. Oberstløjtnantens Foredrag vil vare ca. 45 Min., og der vil derefter blive Lejlighed for Tilhørerne til at stille Spørgsmaal.

Medlemmer med Ledsager har Adgang til Foredraget. Efter dette er der Adgang til Spisning. Der serveres 3 Stk. Smørrebrød samt Øl og Kaffe til en Pris af Kr. 4,20 excl. Betjening.

Da der ventes overordentlig stor Tilslutning til dette interessante Foredrag, anmodes Medlemmerne om at møde i god Tid, idet Foredraget begynder Kl. 19,30 præcis.

Bestyrelsen.

FRA DEN NORDISKE PRIVATFLYVERKONFERENCE I STOCKHOLM



I Forgrunden i Midten ses Formanden for DMU K. Flensted-Jensen og overfor Sekretæren i Svæveflyverraadet, Vagn Jespersen. Midt for det lange Bord sidder Generalsekretær S. A. Dalbro med Øverste Enell og Øverdirektør Ljungberg paa hver Side, Øverste A. Uhr lige overfor. Til højre i Billedet sidder Formanden for Dansk Motorflyver Union Overassistent A. Ohrt med den norske Kaptajn Grønlund paa sin venstre Side.



Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn

Køge

Nye engelske Trafikflyvemaskiner



Vickers Viking Trafikflyvemaskine.

I England arbejdes der for Tiden for fuld Kraft paa at skabe en Flaade af moderne Trafikflyvemaskiner, saaledes at Storbritannien kan være med til at bygge det store internationale Luftrutenet op, der blev ødelagt af Krigen. Paa nuværende Tidspunkt findes der 17 forskellige Typer af britiske Trafikflyvemaskiner, som enten er færdigbyggede eller er under Bygning. Blandt disse er Vickers Viking, Airspeed Ambassador, Avro Tudor, Handley Page Hermes, De Havilland Dove, Short Shetland Flyvebaad, Miles Marathon, Bristol, Wayfarer og den kæmpemæssige Bristol Brabazon I. I det efterfølgende bringer vi en kortfattet Beskrivelse af to af disse Typer, Vickers Viking, som har været i Luften, og Airspeed Ambassador, der er under Bygning.

Vickers Viking.

Vickers Viking er konstrueret for at kunne udfylde Mellemrummet mellem den 14-sædede Miles Marathon og den 40-sædede Airspeed Ambassador, og det er blevet til en Luftliner med Plads til 20—30 Personer. De første Konstruktionstegninger til Viking blev paabegyndt i November 1944, og den første Viking, som blev bygget, var i Luften den 22. Juni 1945, ikke mere end en Maaned efter at de sidste Tegninger var blevet færdige, og inden Aarets Udgang venter Fabrikken at have adskillige Eksemplarer af den nye Trafikflyvemaskine i Luften.

Viking er et lavvinget, tomotoret Metalmonoplan, og den bygges i to forskellige Udgaver: en Standardmodel til 27 Passagerer, og en Luksusmodel til 21 Passagerer.

Kabinen er delt i to Afdelinger, og et Varmluftanlæg, som fornyer Luften i Kabinen hvert fjerde Minut, sørger for en konstant Temperatur paa 18,5° Celsius.

Førerkaabinen og Radiotelegrafistens Rum forude i Kroppen ligger i samme Gulvhøjde som Passagerkabinen. Agterude findes Toilet og en lille Garderobe. Bagage- og Fragtrum er indrettet under Gulvet i hele Kroppens Længde, og dette har et Rumindhold paa 8,5 Kubikmeter.

Viking er ikke indrettet til Højdeflyvning, og den er udstyret med to Bristol Hercules ventilløse, luftkølede Stjernemotorer. Af Udseende minder Viking meget om Douglas DC-3, men den er 1,83 m mindre i Spændvidde og ca. 0,5 m korte-

re i Kroppen, hvorimod den er ca. 0,9 m højere. Dens Tomvægt er 1700 kg tungere end DC-3'ens, men dens Fuldvægt er 3.760 kg større end DC-3'ens. Lastevnen for de to Typer er: DC-3 3.553 kg, Viking 5.162 kg.

Vikings Data er iøvrigt følgende: Spændvidde 27,20 m, Længde 19,15 m, Planareal 81,94 m². Passagerkabinsens Rumindhold er 39,62 Kubikmeter. Standardmodellens Tomvægt er 10.030 kg og Fuldvægten 15.192 kg. Marchhastigheden i 3000 Meter er 336 km/T.

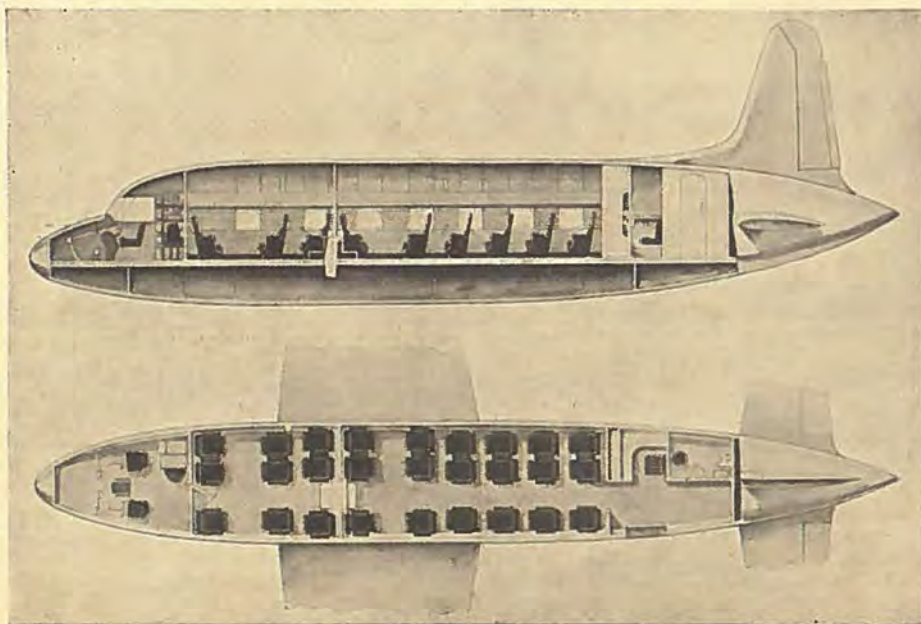
Airspeed Ambassador.

Airspeed A.S.57 Ambassador er bygget til Brug for den interkontinentale Lufttrafik over Strækninger paa 400 til 2400 km, hvor den skal kunne medføre 40 Passagerer. Typen er bygget efter Brabazon-Komiteens Anvisninger. Det er et tomotoret Monoplan med Bæreplanet liggende ovenpaa Kroppen, og hele Konstruktionen er af Metal. Det indtrækkelige Understel er trehjulet og Halepartiet har tredobbelte Halefiner og Sideror.

Kroppen har et cirkelformet Tværsnit af Hensyn til Trykkabinen, der tillader Flyvning i Højder paa ca. 6000 m. Den rummelige Førerkaabine er anbragt et lille Stykke fra Næsen, derefter følger Radiorum, Bagagerum, Passagerkabine, Toilet-rum og et Rum til Gods. Passagerkabinen, som er et stort Rum, kan indrettes med Plads til 24 eller 40 Passagerer. Den er udstyret med Varme- og Ventilationsanlæg, og Varmeanlægget betjener tillige Anordningen til Forhindring af Isdannelse.

Brændstoftankene er anbragt i Bæreplanet paa den udvendige Side af Motorerne. Som Motorer er anvendt to Bristol Centaurus 57, der hver yder 2.580 HK i Starten.

Ambassador har en Fuldvægt paa 20.500 kg, og den kan medføre en betalende Last paa 4.260 kg. Ved Anvendelse af 35 Procent af største Hestekraftydelse har den i ca. 6000 m en Marchhastighed paa 385 km/T. Dens Data er iøvrigt følgende: Spændvidde 35,05 m, Længde 23,70 m, Planareal 111,48 m².



Kabinen i Vickers Viking set fra Siden og fra oven.

Storbritannien—det geografiske Midtpunkt for Verdens Lande—er det logiske Centrum for en Verdensindustri af Transportflyvemaskiner. Efter at have fejret Triumfer under Krigen med Bygning og Konstruktion af forende Kampmaskiner er de britiske Konstruktører og Ingeniører nu ved at færdigbygge moderne Transport-

flyvemaskiner af alle Størrelser og til ethvert Formaal. Disse Mænd er Arvtagere af en enestaaende Tradition paa Verdenshavene og Banebrydere paa Reaktionsmotorens og Radarsystemets Omraade, og de vil opfylde alle de Krav, som Flyvningens Tidsalder vil stille til dem i Dag og i Morgen.



Efter Triumferne under Krigen bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKININDUSTRI

nu TRAFIKMASKINER TIL VERDENSLUFTRUTERNE

RADAR

Flyvemaskinens Øje

Kaptajn Jørgen Edsberg
fortæller om Krigens største Oplevelser

Saaledes blev Princippet og Radiohe-
straaling af et større Rum med Radioim-
pulser af faa Millionte dele af et Sekunds
Varighed ført ud i Praksis.

En Nøjagtighed paa 10 Meter.

Paasken 1939, da Tyskerne marcherede
ind i Prag, begyndte en 24 Timers Radar-
vagt langs hele Kysten fra Scapa Flow til
Portsmouth, men Radars egentlige Pre-
miere var i Slaget om Storbritannien, da
en Haandfuld engelske Piloter takket
være Radar knægtede det tyske Luftvaa-
ben ved altid i god Tid at befinde sig paa
det Sted i Luften, hvor Tyskerne kom,
saaledes at Overraskelsesmomentet — det
store Plus i et Angreb — faldt bort. Dette
tyske Nederlag blev som bekendt Luftkri-
gens Vendepunkt. Da Radar saaledes hav-
de staaet sin første Prøve i Forsvaret af
Storbritannien, fandt man andre Anven-
delse for den radioelektriske Energi.

I Løbet af kort Tid lykkedes det Radar-
specialisterne at konstatere deres Position
med en Nøjagtighed op til ca. 10 Meter
ganske uanset Sigbarheden. Dette betød
naturligvis en enestaaende Forøgelse af
Sikkerheden for Navigationen.

Radar blev endvidere anvendt til at le-
de Natjagerne til deres Maal i Luften.
Dette foregik paa følgende Maade. Obser-
vatoren i Natjageren fik fra Jorden for-
skellige Direktiver, der gjorde det muligt
for ham at flyve i Retning mod den
fjendtlige Maskine. Naar den tyske Ma-
skine var kommet indenfor Rækkevidden
af den flyvende Radarinstallation, iagttog
Observatoren i Natjageren et lille lyst
Punkt i den runde grønne Glasplade, der
er installeret paa hans Plads. Ved at give
Piloten Instruktions om Kurs og Højde
bragtes Lyspunktet ind i den grønne Pla-



RADARBILLEDE af Manhattan i New York, saaledes som det tager sig ud paa den grønne Katodeskive. Billedet er taget i tæt Taage, og Bydelen var komplet usynlig fra Flyvemaskinen. De lyse Partier betegner ikke oplyste Bygninger, men skyldes Refleksionen fra de udsendte Radarstråler, som omdannes til Lys paa Observatorens Katodeskive.

RADAR er et System, der gør det mu-
ligt paa lang Afstand at opdage faste
Ting som Flyvemaskiner, Undervands-
baade, Skibe, Kystlinier, Øer, Floder og
Byer etc. og at gengive dem paa en fos-
foroscerende Skærm. Samtidig kan Af-
standen til det opsporede Objekt kalku-
leres nøjagtigt. Princippet i RADAR er
Brugen af højfrekvente Radioimpulser,
udsendt i Bølger, som reflekteres fra de
solide Genstande, der rammes af Radio-
Energien. Tidsforskellen mellem Udsen-
delsen af Impulsen og dens »Ekko« bli-
ver maalt og omdannet til Lys-Mønstre
ved Hjælp af et Kathoderør.

Radars Historie gaar tilbage til 1934,
da der i England blev nedsat en Komité
til Undersøgelse af de videnskabelige
Muligheder for Luftforsvaret af Storbri-
tannien. I Løbet af de følgende Aar blev
der foretaget utallige Eksperimenter og
Forsøg med Radio-Energiens Anvendelse.
Disse Forsøg blev naturligvis omgivet
med stor Hemmelighedsfuldhed, og de
»Nyheder« om Automobiler, som blev
standset af mystiske Straaler, de engelske
Dagblade bragte i 1935 var Rygter, som
med Vilje var blevet sat i Omløb for at
vildlede Offentligheden.

Radars Hjerter: Magnetronrøret.

Resultatet af dette kolossale Forarbejde
var — som Sir Stafford Cripps udtrykte
det — »at takket være Radar, var vi i
Stand til at holde Fæstningen i de kriti-
ske Aar 1940 til 1941, da vi stod alene i
Kampen, medens Tyskland sendte hele
Vægten af sin Luftarmada imod os, og
forsøgte med en hel Del Held at over-
skære vor Livslinje paa Havet ved Hjælp
af U-baade.«

Sevom de første Forsøg med Radar

blev foretaget i England, er det vanske-
ligt at sige om England eller Amerika
har den største Del af Æren for den
Fuldkommenhed Radar er naaet til i
Dag. Et af de fundamentale Problemer,
der i Begyndelsen voldte de største Van-
skeligheder, var at konstruere et Radio-
rør, som var i Stand til at samle en Ra-
dioenergi paa mange Kilowatt med en
Bælgelængde paa faa Centimeter. Van-
skelighederne blev imidlertid overvundet
af britiske Videnskabsmænd fra Bir-
mingham Universitet, som gennem ge-
nialt videnskabeligt Arbejde konstruere-
de det britiske Magnetronrør, som nu
bliver brugt som Sender i al centime-
trisk Radarudstyr.

I den senere Udvikling af Radar har
det været umuligt at skelne mellem ame-
rikansk og engelsk Indsats.

Imidlertid maa det slaas fast, at de før-
ste praktiske og detaljerede Forslag til
at opspore Flyvemaskiner ad radioelek-
trisk Vej blev fremsat af Sir Robert Wat-
son-Watt saa tidligt som i 1935, og alle-
rede 6 Maaneder senere var den første
Radarstation i Funktion. Man kunde den
Gang opdage en Flyvemaskine ca. 90 Ki-
lometer borte. Dette var den første Ra-
darinstallation i hele Verden. Allerede i
September 1938, da Krigsfaren blev akut,
var Rækkevidden af Radar forøget til ca.
250 km, og England var velbeskyttet af en
lang Række Radarstationer fordelt over
hele Landet og indbyrdes forbundet ge-
nem Telefonkabler. Hver Station var en
kombineret Afsender og Modtager. De an-
gribende Flyvemaskiners Afstand og Høj-
de blev maalt, og Forskellen mellem egne
Maskiner og tyske blev tilkendegivet ved
en særlig Radarinstallation om Bord i de
engelske Flyvemaskiner.



RADARINSTALLATION paa en af de tyske Flyvemaskiner i Kastrup. Det komplicerede Antennesystem viser, at Tyskerne var langt tilbage for de engelske Systemer.

des Centrum, og Natjageren fløj nu direkte mod den tyske Maskine. Naar Lyspunktet var vokset til en bestemt Størrelse paa Glaspladens Skala, vidste Observatøren, at nu var Byttet indenfor Kanonernes Rækkevidde. Piloten aabnede Ilden, og det eneste, han som Regel saa af den fjendtlige Maskine, var en voldsom Eksplosion og brændende Vragstumper dalende mod Jorden.

I Bomber Commands Tjeneste havde Radar sin første store Succes i det berømte Angreb paa Köln den 31. Maj 1912.

Her benyttede man GEE Systemet, der gør det muligt at bestemme en Flyvemaskines Position paa ethvert Tidspunkt med meget stor Nøjagtighed. I store Træk bestaar Systemet af Stationer i Storbritannien som udsender konstante Lag af Radiosignaler af samme Styrke over et meget stort Areal. Hvor Signallinier fra f. Eks. Station A. skærer Signallinier fra Station B. findes et Punkt, hvis Position man kan aflæse fra medførte Tabeller.

Paa Katodepladen findes 2 lysende horisontale Skalaer, den ene over den anden. Paa disse Skalaer viser sig smaa Lyspunkter, hvis Skalaværdi man aflæser, og ved at henholde sig til Tabellen finder man Maskinens nøjagtige Position i Rummet.

For Hjemflyvningen kan Maskinen efter endt Bombardering flyve paa Radiostrålen fra en af Stationerne.

Oboe Systemet.

Senere kom OBOE-Systemet, som gjorde det muligt for Bombemaskinerne at bestemme deres Position endnu mere nøj-

agtigt end gennem GEE, og med hvilke Signalet til at kaste Bomberne over Maalet blev givet fra Basen i England. OBOE Systemet adskiller sig fra GEE ved, at Signalerne kun kan høres og ikke ses. Et Bombardement efter OBOE Metoden foregaar paa følgende Maade.

Navigatøren sidder og lytter, og naar han er 10 Minutter fra Maalet, hører han fire A'er i Morsekoden efterfulgt af en lavt summende Tone, 8 Minutter fra Maalet hører han fire B'er, 5 Minutter borte 4 C'er og 3 Minutter fra 4 D'er. Den summende Tone fortsætter indtil kun 5 Sekunder fra Maalet, derefter høres 5 E'er i Morse, der varer $2\frac{1}{2}$ Sekund efterfulgt af et $2\frac{1}{2}$ Sekund T. I samme Sekund T Signalet hører op, udløser Navigatøren Bomberne.

Det mest værdifulde Radarsæt er imidlertid H 2 S i Royal Air Force kaldet The Genbox. Dette System er fuldstændig uafhængigt af Installationer paa Jorden, idet baade Sender og Modtager befinder sig i Maskinen.

En bevægelig Kegel af Radarsignaler »fejer« hen over Jorden, og Billeder af Byer, Kystlinier, Fabriker etc. viser sig paa Katodepladen, efterhaanden som Maskinen flyver over dem.

I en senere Artikel skal vi beskrive H. 2. S. Systemet nærmere.

Radars Muligheder i Fredstid er som nævnt ubegrænsede og vil uden Tvivl trænge sig ind paa alle Felter i vort daglige Liv, som en værdifuld Ven af Civilisationen.

Hvis en Hval kunde læse Aviser, vilde et Kuldegys forplante sig gennem dens

meterlange Rygrad. For nu har Dagbladene bragt Meddelelse om, at Hvaler opspores og fanges ved Hjælp af Radar for derefter at blive smeltet om til Margarine.

Atter en ny og usædvanlig Opgave for Radar, den af Krigens Opfindelser, som betragtes som det største Skridt fremefter indenfor Videnskaben i de sidste seks Aar, en Opfindelse der i Betydning rangerer i Klasse over Atombomben, og hvis Udnyttelse i Fredstid har næsten ubegrænsede Muligheder.



HURTIGERE OG BILLIGERE

I Svensk Flygtidning for December er indklæbet et Indbetalingskort, og ved Indbetaling af Aarsabonnementet Kr. 7.20 modtager De fremtidig Bladet direkte fra Sverige portofrit tilsendt **hurtigere og billigere.** Forlang gratis Prøvenummer.

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN
(Udenlandsk Afdeling)

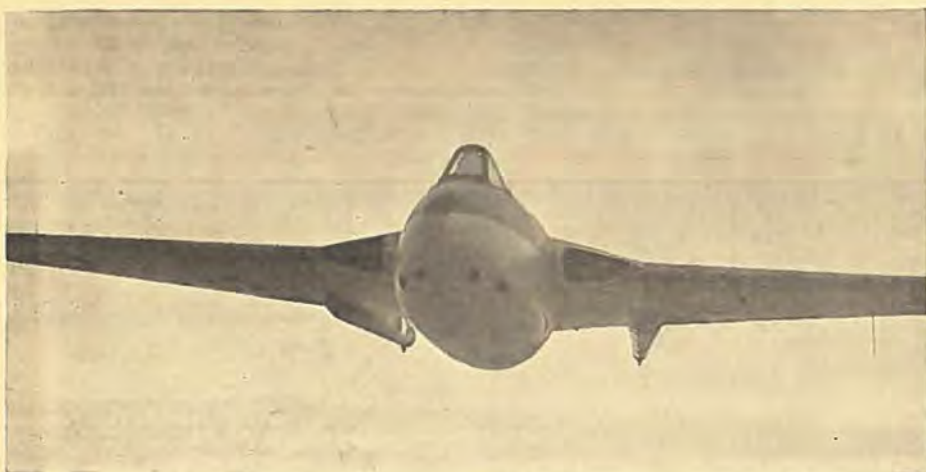
Vesterbrogade 60 - København V.



SHELL

AVIATION SERVICE

A/s DANSK SHELL



De Havilland Vampire, reaktionsdrevne Jager.

De Havilland Vampire Jager.

De Havillands reaktionsdrevne Vampire Jager er udstyret med en De Havilland Goblin Gasturbine. Luftfartøjet, som er udstyret med en kort Krop og to Haletragere, der bærer Halepartiet (se Billedet i forrige Nummer af FLYV), er en

Vampire's Prototype var i Luften første Gang den 20. September 1943 over Hatfield Flyvepladsen, og Prøveflyvningerne er blevet foretaget af Geoffry de Havilland og Geoffry Pike. Den har et trehjulet indtrækkeligt Understel. Bevæbningen bestaar af fire 20 mm Kanoner.

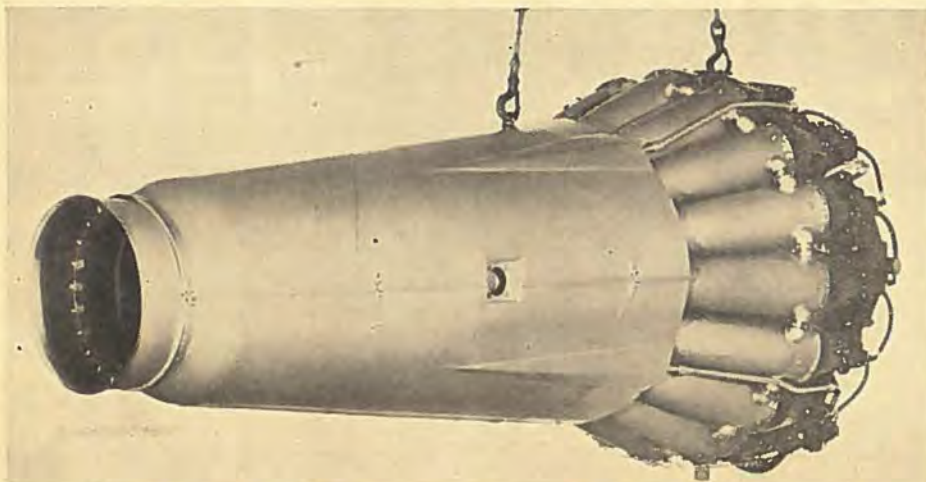


Sikorsky R-5A Helikopter.

Helmetalkonstruktion med Undtagelse af Midterkroppen, som er bygget af Træ. Kabinen er indrettet som Trykkabine, idet Vampir's Operationshøjde ligger mellem 13.700 m og 15.200 m. Vampire var det første Luftfartøj i Storbritannien og Amerika, som opnaaede en Hastighed paa over 800 km/T, og det skete allerede i Foraaret 1944.

De Havilland »Goblin« Gasturbine.

Den nye De Havilland reaktionsdrevne Jager »Vampire«, som blev omtalt i forrige Nummer af FLYV, er udstyret med De Havillands »Goblin« Gasturbine, der var det første Aggregat af den Art, som bestod de officielle Typeprøver. »Goblin« har en Trækraft paa 1360 kg, og den



De Havilland Goblin Gasturbine, som er anvendt i Vampire Jageren.

NYT

fra hele Verden

giver »Vampire« en største Hastighed paa 864 km/T. Denne Hastighed gælder for et standardudstyret Luftfartøj, d. v. s. det er fuldt lastet med fire 20 mm Kanoner, Radio, Panser, Ammunition, Brændstof m. m. »Goblin« Gasturbinen har bestaaet den 500 Timers Prøve med Glans. Den vejer (med alt Tilbehør) 680 kg, og dens Brændstofforbrug er 0,56 l pr. kg Trækraft.

R.A.F.s største Bomber.

Avro Lincoln, der er en Videreudvikling af Lancaster (det eneste Bombe-luftfartøj i Verden, som kan medføre en 10-Tons Bombe), er R.A.F.'s største Bomber. Der anvendes i Øjeblikket to Udgaver af Typen: Lincoln I, som har fire Rolls Royce Merlin 85 Motorer hver paa 1.750 HK., og Lincoln II, der har Merlin 68s Motorer ligeledes paa 1.750 HK. De eneste Detailler, der iøvrigt kendes, er: Spændvidde 36,58 m, Længde 23,86 m, Planareal 132 m², Fuldvægt ca. 34.000 kg.

Helikopteren i U. S. A.

Sikorsky-Helikopteren, der i stor Udstrækning blev anvendt under Krigen til Bekæmpning af Undervandsbaade under Konvojeringerne over Nordatlanten, er ved at blive populær i Amerika som Privatluftfartøj. Der er fremkommet flere nye Typer, og paa hosstaaende Billede ses Typen Sikorsky R-5 A. Sikorsky siger selv om denne Type, at den kan holde stille i Luften, mens en Mekaniker nede paa Jorden udskifter et Landingshjul, og han er overbevist om, at Tusinder og atter Tusinder af Privatflyvere vil anskaffe sig en Helikopter i Stedet for en almindelig Flyvemaskine.

De engelske Jagerflyveres Topscorer.

Københavnernes gode Bekendt, Group Captain »Johnny« Johnson, som kom til Kastrup med sin Wing umiddelbart efter Krigens Ophør i Europa, er officielt blevet udnævnt til Topscorer blandt de engelske Jagerflyvere paa den europæiske Krigsskueplads. Han har nedskudt 38 fjendtlige Maskiner. Group Captain Johnson er fornylig blevet fast ansat i R.A.F.

Luftskibe over Atlanterhavet.

I Sommeren 1944 fløj et af U.S.A.'s ikke-stive Luftskibe over Atlanterhavet for at deltage i Operationerne i Middelhavet.

Senere blev flere lignende amerikanske Luftskibe overført til Middelhavsområdet, hvor de blev anvendt til Patruljetjeneste mod Undervandsbaade.

»Spiteful«, »Spitfire«s Efterfølger.

Den nye Spitfire-Type, som R.A.F. har faaet, hedder ikke Spitfire, men **Spiteful** F.XIV. Den adskiller sig i det væsentligste fra sine berømte Forgængere ved en helt ny Planprofil. Spitfire var efterhaanden kommet op paa saa store Hastigheder, at den Pude af sammenfrosset Luft, der dannede sig foran Planerne, blev generende, og derfor har **Spiteful** faaet tynne Planer med »spids« Forkant, d. v. s.

agterude i Kroppen, bagved Halepartiet.

DC-8 er et lavvinget Monoplan ligesom sine Forgængere; dens Fuldvægt er ca. 17.800 kg og dens Nyttelast ca. 7.100 kg, omfattende 48 Passagerer, Post og Gods. DC-8 vil til at begynde med blive udstyret med to Allison V-1710 Motorer hver med 1.600 HK i Starten, og de vil blive anbragt forude i Kroppen, under det forreste Lastrum. Ved Hjælp af en meget lang Aksel skal de to Motorer drive to modsat gaaende Propeller (paa samme Aksel), anbragt helt ude i Halen. Man regner med, at Luftfartøjet faar en Marchhastighed paa 430 kg/T (i 3000 m).

976 Kilometer i Timen.

Paa det Tidspunkt, hvor disse Linier skrives, har den engelske reaktionsdrevne Gloster Meteor Jager sat Hastighedsrekord ved at opnaa en Flyvehastighed paa 976 Kilometer i Timen. Denne Hastighed skal være opnaaet under en Flyvning over en afmærket Strækning ved den lille engelske By Herne Bay paa Englands Nordøstkyst, 75 km Øst for London, og Flyvningen fandt Sted den 31. Oktober.

Den engelske Lufttrafik i 1944.

British Oversea Airways har haft et travlt Aar i 1944, og for første Gang i den engelske Lufttrafiks Historie naaede man op paa over 100.000 befordrede Passagerer; det nøjagtige Tal var 100.852, og det svarer til en Stigning fra Aaret forud paa 51,5 %. Antallet af gennemføjne Kilometer paa Rute var i 1944 30.400.000 km mod 20.000.000 km Aaret forud. Den Luftflaade, som Selskabet har haft til Raadighed, bestod ved Udgangen af 1944 af 151 Trafikluftfartøjer, deriblandt var 55 Dakota og 22 Sunderland. Rutenettet har i store Træk omfattet følgende Omraader: det nordlige Atlanterhav, d. v. s. England—Bermuda og England—Canada, trans-afrikanske Ruter, Luftforbindelser til Indien og Ægypten samt en Række andre Strækninger, bl. a. fra England til Lissabon, Stockholm, Irland, Iran m. m.

Japans Luftflaade.

Admiral Nimitz har fornylig udtalt, at Japan ved Krigens Slutning havde en langt større og bedre Luftstyrke



Douglas DC-8 har to firebladede Propeller anbragt paa samme bagest i Kroppen.

end paa det Tidspunkt, hvor Angrebet paa Pearl Harbour fandt Sted. I 1941 bestod den japanske Luftstyrke af 5.300 Flyvemaskiner, hvoraf de 3.200 var af første Lnie. Da Japan overgav sig, havde det 11.000 Flyvemaskiner, og heraf 6.000 i første Lnie.



Vickers Supermarine Spitful.

10,67 m, Længde 9,94 m, Planareal 15,51 m²; Fuldvægt 4082 kg; største Hastighed ca. 735 km/T. Bevæbningen bestaar af fire 20 mm Kanoner i Planerne.

Britisk Kæmpeluftliner, Brabazon I.

Bristol Aviation Company er i fuld Gang med at bygge Kæmpeluftlineren **Brabazon I**, som skal anvendes til Passagertrafikken over det nordlige Atlanterhav. Ifølge Firmaets Opgivelser faar den en Rækkevidde paa 8.000 km ved en Marchhastighed paa 400 km T. Spændvidden bliver 70,10 m, Længden 53,95 m og Højden (til øverste Punkt paa Sideroret) 15,85 m. Den skal kunne medføre 224 Passagerer om Dagen, og den bliver indrettet med 80 Køjepladser. Den bliver udstyret med otte Bristol Centaurus Motorer, hver paa godt og vel 2.500 HK. Kabinen bliver indrettet til Flyvning i over 6000 Meters Højde. Luftfartøjets Fuldvægt bliver 110 Tons.

Douglas DC-8.

Douglas Aircraft Company's nyeste Trafikflyvemaskine, der endnu er under Bygning, og som har faaet Typebetegnelsen DC-8, rummer en Nyhed af usædvanlig Art, idet Propellerne er anbragt helt



Flyvemotor paa 5.000 HK.

Den 36-cylindrede Lycoming Stjernemotor (med Cylindrene i flere Rækker) er konstrueret til den amerikanske Hærs Luftstyrker. Den er paa 5000 HK, og den vejer 2.516 kg.

Forsidebilledet:

De tre amerikanske Jagertyper Airacobra, Kingcobra og Airacomet.



Bristol Brabazon I Kæmpeluftliner under Bygning.

Flyvningens Bøger

»Høgre Segelflyvning« af C. H. Birch-Jensen. Forum Forlag, Stockholm. 100 Sider. Pris d. Kr. 6,60.

Bogen »Høgre Segelflyvning« udfylder et Hul i den hidtil tilgængelige Litteratur om Svæveflyvning, idet den giver den mere drevne Svæveflyver Lejlighed til at berige sin Viden om Svæveflyvningens Meteorologi og Taktik. Bogen har nærmest Bud til de Svæveflyvere, der har nogen Erfaring i Termikflyvning, og den giver dem mange gode Tips med Hensyn til denne Form for Svæveflyvning.

»Hobby-Boken 1945« redigeret af Len-nart Sundström. Udgivet af Tek-nik och Hobby, Stockholm.

Mange danske Modellflyvere har sikkert med Længsel ventet paa 1945-Udgaven af Hobby-Boken, og nu er den endelig kommet. Den er ligesaa god som sine to Forgængere, ja, i en vis Retning en Tak bedre, idet den indeholder en udmærket og letforstaaelig »Afhandling« om praktisk Aerodynamik. Redaktøren siger selv, at dette er den første populære og kor-rekte Afhandling om Modellflyvningens Teori, som har set Dagens Lys.

Blandt Bogens Artikler er det glædeligt at se, at ogsaa danske Modellsagkyndige kan hævde sig med Glans. Saaledes har den tidligere meget ivrige Modellflyver, nuværende Ingeniør Per Weishaup-t bidraget til Bogens Indhold med en ud-mærket Artikel om »Maaling af Modellens Præstationer«. Blandt de øvrige danske Bidragydere er ogsaa Kurt Rechna-gel, Børge Borch Petersen, Gert Otto Nielsen, Rudolf Frandsen, Svend Lybecker, Aage Petersen og Carl Johan Petersen, som har leveret Konstruk-tionstegninger til forskellige Svævemodel-ler og en Motormodel.

»Praktisk Vejledning for Svæveflyvere« af C. O. Hugosson; oversat og bearbejdet af Kaptajn John Foltmann og den tidligere Generalsekretær i Dansk Svæve-flyver Union Max Westphall. Povl Branners Forlag. 154 Sider.

Den svenske Major Hugossons Bog om Svæveflyvning er en af de bedste Bøger om dette Emne, der findes. Forfatteren er inde i det, han skriver om; han er selv gammel Svæveflyver, og hele Bogen er til de mindste Enkeltheder præget af den praktiske Mands Kendskab til Emnet.

Den fortæller meget kort om Svæveflyvningens Teori, men til Gengæld gaar den saa meget desto mere ind paa den praktiske Svæveflyvning, og Forfatteren beskri-ver detaljeret, hvordan »Manden ved Pinden« skal høre sig ad lige fra det Øje-blik Svæveplanet slæbes ud af Hangaren, til det igen er kommet velbeholdent ned paa Jorden. Baade Gummitovstart, Spil-start og Flyvemaskineslæb er behandlet i Bogen.

Som Instruktionsbog er den uforlignelig, og den svenske Udgave af Bogen har i Sommer været benyttet af Polyteknisk Flyvegruppe, der har trænet efter de An-visninger og Retningslinier, som Bogen angiver.

Den danske Udgave er tilpasset danske Forhold, og den er suppleret med følgen-de Bestemmelser, som de danske Luft-fartsmyndigheder har udstedt vedrørende Gilde- og Svæveflyvning:

I Bestemmelser for Benyttelse af Glide- og Svæveplaner (Betingelser for Opnaa-else af Diplomer og Certifikater), II In-struks for Svæveflyveledere, III Instruks for Byggekontrollanter, IV Vejledende Be-stemmelser vedrørende Bygning og Repa-ration af Svæveplaner til begrænset Flyvning, samt V Bestemmelser for Konstruk-tion og Vedligeholdelse af Motorspil til Start af Svæveplaner.

Det er en Bog baade for Begyndere og Viderekomne.

»Svæveflyveren Rolf« af Manfred Wiese. Oversat fra Svensk efter »Rolf Segelflygaren« af Harriet Førslev. Gyldendalske Boghandel Nordisk Forlag. 116 Sider. Pris Kr. 4,25.

»Svæveflyveren Rolf« er en spændende Bog om en ung svensk Svæveflyvers Ople-velser, Rekorder og Flyvebedrifter sam-men med Veninden Gun. Man læser om, hvordan Rolf lærer at mestre sit Svæve-plan, han bliver Ekspert i at foretage lange Flyvninger ud over Terrænet, og nogle af hans Langflyvninger fører ham op til det nordligste Sverige, hvor han kommer ud for interessante Oplevelser blandt Lapperne. Det er fængslende at læ-se om hans Overlandflyvninger, og navn-lig om den Flyvning, hvor han sætter Re-kord ved at tilbagelægge en Distance paa over 1000 Kilometer, hvorved han vinder en større Pengepræmie, som er udsat af en amerikansk Avis. Og disse Penge an-vender han til Eksperimenter med en Luftcykle, som fører ham ud paa nye Eventyr.

Det er en interessant og fængslende Bog, og man læser med Glæde den dan-ske Oversættelse, der er besørget af en af Svæveflyvesportens mest kendte Udøvere herhjemme, Oberstinde Harriet Førslev.

»Motorflyg för alla«, af Major Nils Kindberg. Flygtidnings Forlag, Mal-mø. 108 Sider.

Som et Led i sit mangeaarige Arbejde paa at gøre den svenske Ungdom flyve-interesseret har Svensk Flygtidning ud-givet »Motorflyghandboken, Motorflyg för alla«, og den udmærkede Bog har netop — som Titlen siger — Bud til alle flyve-interessererede. Den er skrevet af en Mand, der ved, hvad han taler om, Major i det svenske Luftvaaben Nils Kindberg, Inde-haver af Flyvercertifikat Nr. 25, og som tillige har Evnen til at kunne redegøre for et Emne paa en klar og letfattelig Maade.

Motorflyghandboken fortæller om Flyvningens Teori — kortfattet og tyde-ligt —, hvordan man bliver Flyver, hvor-dan Flyveruddannelsen foregaar, om den praktiske Flyvnings Udførelse, Kunstflyvning, Højdeflyvning og meget mere, kort sagt alt det som den flyveinteresserede Ungdom gerne vil vide Besked med, og som giver de Unge Lyst til selv at faa »fat i Pinden«. Det er en Bog, som ogsaa

vil interessere danske Læsere, og som ikke bør savnes hjemme paa Boghylden.

»Flyveordbog paa fire Sprog«. Kaptajn Foltmann afhjælper et virkeligt Savn. Af Kaptajn John Foltmann. Povl Branners Forlag, 275 Sider. 15 Kr.

Efter fem lange Aar, hvor vi kun i ha-stigt forsvindende Glimt erfarede om den fantastiske og revolutionerende Udvik-ling, Flyvetekniken overalt gennemgik paa Grundlag af Nationernes forbitrede Kamp om Herredømmet i Luften, griber man med Begerlighed efter den voksende Strøm af amerikanske, engelske og sven-ske Flyvepublikationer, som nu igen kom-mer til Danmark.

Men efter at have læst enkelte Sider blot, bliver man ærgerlig. Det vrimler med flyvetekniske Udtryk og Betegnelser, som det er umuligt at oversætte uden vi-dere. Det nytter ikke det mindste, at man flaar de kendte Ordbøger ud af Reolen og forsøger at finde de fremmede Glos-der. — De findes ikke i disse Værker, ale-ne af den Grund, at de simpelthen ikke var opfundet, da Ordbøgerne blev trykt.

Det vil derfor glæde alle flyveinteresse-rede, Instruktører og Ingeniører, at Kap-tajn Foltmann i disse Dage paa Branners Forlag har udsendt en virkelig up to date Flyveordbog med en glimrende Oversigt over de mest anvendte Flyveudtryk af mi-litær og civil Karakter paa fire Sprog — dansk, engelsk, svensk og tysk. Foltmann har ydermere haft den gode Ide, at an-bringe en Række Tegninger af Motorer, Maskintyper og deres Flyveudstyr og mi-litære Udrustning bag i Bogen. Selv ikke den helt ukyndige føler sig herved ladt i Stikken, men sætter sig paa en hurtig og interessant Maade ind i Konstruktioner-nes Enkeltdele og deres Betegnelser. En helt uundværlig Haandbog, som afhjæl-per et virkeligt Savn. Om det saa er en Sammenligning mellem de militære Grads-betegnelser indenfor Luftvaabnene har Kaptajn Foltmann faaet den med.

»Flyveordbogen« har været under Ud-arbejdelse gennem de sidste Krigsaar, op-lyser Kaptajnen og siger med et lunt Smil: — Det var nødvendigt at gaa stille med Dørene under Besættelsen. Tyskerne kunde jo nok tænkes at interessere sig for, hvorledes det var lykkedes at komme i Besiddelse af engelske og amerikanske Tidsskrifter, som udkom under Krigen. Det var forbudt Læsning her.

Saa vidt Kaptajn Foltmann. Et hastigt Blik i Litteraturfortegnelsen er nok til at overbevise den kyndige Læser om det kolossalt vanskelige Forarbejde, der lig-ger til Grund for Ordbogen. Der er ikke mindste Tvivl om, at »Flyveordbogen« vil blive modtaget med Begejstring af alle »Drenge« i Alderen fra 10 til 80 Aar.

w. n. h.

Lommebog for Flyvning 1946

er nu udkommet og viser sig som sin Forgænger, at være den praktiske og be-kevme Lommekalender, som Flyvnin-gens Folk har Brug for. Den indeholder i koncentreret Form de mange Oplysnin-ger om Motor-, Svæve- og Modellflyvning, som man ellers maa hente mange forskel-lige Steder, foruden naturligvis det sæd-vanlige Kalenderstof og Regnskabsblade.

Lommebog for Flyvning kan anbefales paa det bedste!

En dansk Officer i R. A. F. ser fremad

*Vil den danske Dirt-Trackkører og Spitfirepilot
starte Skole for Civilflyvning*

**Captain Morian Hansen fortæller FLYV's
Læsere om Krigens Vilkaar for en Flyver
og løfter en Flig af Fremtidens Slør.**

DEN 5. Maj Kl. 15,45 viste en sølvskinnende Dakota-Maskine sig i Luften over Kastrup. Den store Metalfugl svingede i en elegant Bue ind over Flyvepladsens Betonstartbaner og rullede faa Sekunder senere op foran Administrationsbygningen, hvor danske og allierede Nations Flag vajede Side om Side for første Gang i fem Aar. Det var General Dewings Ankomst til det befriede Danmark. Piloten paa den fornemme britiske Dakota var R.A.F. Captain J. H. F. Hansen, identisk med den berømte danske Vovehals fra de europæiske og australske Slaggebaner — Dirt-Trackkøreren, Sportsmanden og Flyveren — kort sagt, »Morian« Hansen.

»Morian« er hjemme igen. Som tjenstgørende Officer i det britiske Luftvaaben oplevede han de hektiske Dage omkring Kapitulationen i Danmark. Historien om, hvorledes han blev engelsk Krigsflyver, Spitfireekspert og dekoreret med høje britiske Ordner, bl. a. den fornemme »Distinguish flying Cross« for sin uforfærdede Indsats som Pilot og »Gunner«, er en fantastisk Fortælling for sig. Den rent ud eventyrlige Beretning kommer om kort Tid i en Bog fortalt af hans mangeaarige Ven, Journalisten og Forfatteren C. Næsh Hendriksen. Men FLYV har forinden opsøgt Morian Hansen og bedt ham om, ud fra sine rige Erfaringer, at fortælle lidt om sit Syn paa dansk Flyvnings Fremtid og Stilling.

Vanskeligt at blive Royal Airforce-Flyver.

Vi finder den dristige Flyver i hyggelige Omgivelser i Hjemmet paa en af de frederiksbergiske Sideveje. Han sidder iført sin engelske Officersuniform, travlt optaget af at rense sin svære Tjenestepistol. De første Sekunder er han slet ikke klar over, at der er andre i Stuen. Det er karakteristisk for Morian Hansen, at naar noget skal gøres, bliver det gjort grundigt, det kan adskillige havarerende tyske Jagerpiloter skrive tykt under paa, hvis de da stadig er i Live.

Han ser et Øjeblik op fra Arbejdet og siger med et undskyldende drenget Smil: — Jeg kan ikke fordrage en snavset Vogn og et rustent Vaaben.

Den tidligere Dirt-Trackmester udtrykker sig i knappe, koncise Vendinger, man



Captain Morian Hansen.

kan mærke, at han er vant til at have Befalingen i afgørende Situationer.

— Hvad fik Dem til at gaa ind i Royal Airforce?

— Jeg var uddannet Civilflyver og mente, at jeg bedst kunde gøre en Indsats her. I 1935 fik jeg Certifikat fra Harts and Essex Aero Club i England.

— Hvorledes er Englændernes Certifikatordning?

— Den svarer nogenlunde til vores. Der krævedes dengang en halv Snæs Timers Instruktion og mindst to Timers Soloflyvning, saa fik man sit A. Certifikat. For Folk, der vilde være Trafikflyvere eller Taxaflvere, var Reglerne strengere. De skulde først tage det saakaldte B. Certifikat.

— Hvordan saa Englænderne paa de Danskere, der meldte sig til Luftvaabnet under Krigen?

— I Begyndelsen, og navnlig saalænge Danmark opfattedes som neutral Stat, med Skepsis og Mistro. Der var dog, saa vidt jeg ved, kun en tre-fire danske, der meldte sig ved Krigsudbrudet. Senere kom nogle flere over, og de gled ind i de norske Styrker.

— De fløj med de tunge Bombemaskiner over Tyskland?

— Ja, jeg var først »rear gunner« — Agterskytte — Det var jo de ganske unge Folk, de tog til Piloter, men det lykkedes mig at faa dem snakket til Rette. Morians

Ansigt lyser op. Han er helt Drengen ved Tanken om de Dage. Saa fortsætter han:

— Det var Bombere i den tunge Klasse, vi fløj med, »Wellington«, »Sterling« og »Lancaster« — en Tid benyttede man meget de noget lettere »Blenheim«, og senere i Krigen fik vi de amerikanske Boston-bombere.

Fru Morian Hansen talte Maskinerne under Hjemflyvningen.

— De var med ved det historiske Dunkerque-Slag?

Morian Hansen bliver alvorlig igen.

— Ja, det var en dramatisk Periode for Europa. Nat efter Nat gik vi over Kanalen og bombede bag de tyske Linier. Tilbagekrænkningen skulde jo sikres.

Fru Morian Hansen er kommet til under Samtalen, og det falder naturligt at spørge, hvorledes det føltes at være en Bombeflyvers Hustru under Krigen.

Fruen siger spontant, næsten lakonisk, som for med Ordene at afværge ubehagelige Minder:

— Man maatte vænne sig til den Tanke, at en Dag var det forbi, men jeg havde det saadan, at jeg altid vilde vide, naar min Mand skulde ud. Min Datter var mest paa Kostskole og i vores Hus i Nærheden af min Mands Flyveplads laa jeg gerne om Natten og talte Maskinerne, naar de fløj over. Hen paa Morgenstunden horte jeg dem komme tilbage, og saa talte jeg igen. Hvor mange var med tilbage? Var de der alle, sov jeg roligt til min Mand kom.

Vi bemærker de mange Ordner, Morian Hansen har og nævner hans Møde med den engelske og den norske Konge. Men Morian slaar det beskedent hen, og Fruen maa hjælpe lidt til. En af dem fik han for at redde to Flyvere ud af en brændende Maskine trods Faren for eksploderende Bomber.

Samtalen drejes nu hen paa Vilkaarene for dansk militær og civil Flyvning i Dag, og man mærker, hvorledes Morian bliver ivrig. Han opgiver sin knappe Udtryksmaade og fortæller levende og med Eftertryk:

— Der vil blive Brug for kolossal mange unge Mennesker i Fremtiden, men man maa være forberedt paa en megal haard Skole og en skrap Uddannelse. Vi skal ogsaa have Maskiner, først og fremmest vil det sikkert blive lettere Træningsmaskiner. Militæret vil antagelig anvende saadanne Typer som Spitfire, Tempest og Typhon.

Minimumskrav til den unge Flyveraspirant af i Dag.

— Hvilke Forhaandskrav maa man stille til de unge Mennesker, der vil være Flyvere i Dag? Svaret kommer uden Tvivlen:

— Gode Skolekundskaber fremfor alt i Matematik. Helbredet maa være 100 pCt. — og det skal helst være Sportsfolk.

— Har Svæveflyvning og Modelflyvning Betydning for den unge Flyveraspirant?

— Ja, saa ganske afgjort. Svæveflyvning er naturligvis af den største Betydning, ligesom de unge Mennesker, der bygger Modelflyvere erhverver sig glimrende tekniske Erfaringer og et glimrende Forhaandskendskab til Konstruktion, Opdriftsberegninger, Luftstrømningers Udnyttelse og Konstruktionens Betydning for Maskinens Stilling i Luften.

— Man kan vel ogsaa roligt spaa Civil-flyvningen gode Vilkaar i Fremtidens Danmark?

— Det er der ingen Tvivl om. Vi har de bedste Muligheder og ikke mindst med den prægtige KZ'er. Det er ingen Overdriivelse, naar jeg siger, at det er den bedste Type, jeg har fløjet. Det vil blive meget svært for udenlandske Firmaer at tage Konkurrencen op med os.

— Vil det ikke blive vanskeligt uden for Kastrup at finde egnede Flyvepladser baade til Svæveflyvning og Motorflyvning?

— Det tror jeg ikke, naar man blot vænner sig til den Tanke, at vi maa søge længere væk fra Byen. Det har man ogsaa for længst indset i England, hvor der som Regel er en 25—30 km til Byerne fra Flyvepladserne.

Kastrup Lufthavn er en af Europas bedste.

— Der er megen Diskussion om Forholdene i Kastrup Lufthavn. Hvorledes er Kastrup i Sammenligning med de engelske?

— Det er en af de bedste Flyvepladser i Europa. Foreløbig kan jeg ikke se, at der er Risiko for at komme bagud i Konkurrencen. Croydon er paa ingen Maade

bedre end Kastrup — heller ikke med Hensyn til Administrationsbygninger. Hvorfor overhovedet gaa til en kostbar Ekspropriation og Ødelæggelse af Aamagerbøndernes Erhvervsmuligheder nu? Hvis man endelig vil udvide, kan man jo bygge ud i Vandet.

— Hvad er Deres egne Planer for Fremtiden?

— Morian Hansen sætter en Finger i Halslinningen, som om den var for snæver og siger saa med et tøvende Udtryk:

— Jeg ved ikke, om det ikke er for tidligt at sige det, men hvis alle Detailler gaar i Orden, og det er mange, er det min Mening at oprette en privat Flyveskole. Jeg synes det er Synd at spille seks Aars Uddannelse.

Det giver vi Morian Hansen Ret i. Han har Erfaringer, som kun faa paa Flyvningens Omraade. Det var ingen Tilfældighed, at Englænderne sendte ham til Indien, hvor han var Spitfireindflyver paa et Bjergplateau i et Par Tusinde Meters Højde. Det var ikke lutter Narrestreger at arbejde under Forhold, hvor Japanerne ofte havde den ene Ende af Flyvepladsen, og Englænderne holdt den anden, indtil vi blev irriterede og smed dem ud for Alvor for at bruge et af Morians egne Udtryk om den Sag. Men man griber sig selv i at undres over, at den danske Stat ikke har sikret sig en saadan Instruktør for lang Tid siden. Erfaringerne i denne Krig burde dog have vist Vejen, selvom vi ikke maa haabe, at en ny Krig paany skal udløse alle mobile Kræfter i et effektivt Luftforsvar.

w. n. h.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Dagmarhus og i Lufthavnen.

Følg med Tiden — Abonnér paa FLYV!

Pris pr. Aargang Kr. 6.00.

FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

3 JULEØNSKER!

MODELBYGGEREN

ønsker sig



Kr. 5.40.

Tegninger og Byggevejledning til Modeller af Flyvemaskiner, Jernbaner, Biler, Baade o. s. v.

SVÆVEFLYVEREN

ønsker sig



Kr. 17.00 indb.

Svensk Udgave af Wolf Hirths Haandbog for Svæveflyvere, der indeholder alt om Svæveflyvning.

FLYVEREN

ønsker sig

FLYGBOKEN

FLYGNINGENS
HISTORIA
OCH FLYGET AV
I DAG

Kr. 17.40 indb.

Flyvningens Historie, de to Verdenskrige, den moderne Flyvemaskine, skildret i et Væld af pragtfulde Dybtryksbilleder.

Faas fra **FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN**
Vesterbrogade 60, København V.

I Svæveplan med Jeep og Kanon

Ved Harriet Førslev

SOM bekendt har Svæveplanerne spillet en stor Rolle under Krigens forskellige Invasionsforetagender, idet de har været brugt ved Landsætningen af Tropper. Det var imidlertid ikke altid noget let Job at bringe de tungt lastede Svæveplaner ned lige paa den Plet, hvor de skulde bruges. Besætningerne kom undertiden ud for nervopirrende og højt dramatiske Situationer, hvilket følgende Beretning viser. Den er skrevet i R.A.F. Journal af en Mekaniker, der under Erobringen af Sicilien med sin jeep blev bugseret tværs over Middelhavet fra en afrikansk Flyveplads:

»Jeg var Medlem af Besætningen paa en svæveplan-baaret Panserværnskanon. Jeg førte jeep'en, der trak Kanonen. Vi var 6 Mands Besætning foruden de 2 Piloter, og alle var vi Fyr og Flamme, da vi en Dag fik at vide, at vi nu endelig skulde være med i et rigtigt Landgangsforetagende i Stedet for de evindelige Øvelser. Vi skulde understøtte nogle Faldskærmsjægere, der holdt en Bro i Nærheden af Catania.

Vi læssede Kanonen, jeep'en og to Cykler ind i Svæveplanet og tog saa megen Ammunition med, at vi var sikre paa at have nok, til vi kunde komme i Forbindelse med en af vore Ammunitionsvogne.

Hele Operationen var meget nøje gen-

nemtænkt. Vi skulde lande og være klar til Kamp i Løbet af 0,0, akkurat som vi havde gjort Masser af Gange under Øvelserne. Vi glædede os og var kaade som en Flok Skoledrenge, da der endelig blev givet Signal til Start. Vi styrtede ind paa vore Pladser, de fire af os sad i jeep'en og to paa et Par Sæder udenfor. Hvis jeg ikke havde siddet inde i jeep'en, havde jeg næppe siddet her i Dag. Den ene af Piloterne var Amerikaner, den anden var Englænder. De lovede os begge to, at det-te Foretagende vilde blive en ren Svir. Det siger Piloterne forøvrigt altid, og jeg tror minsandten, at nogen af dem selv tror paa det. Vi knaldede Døren i, og Bugsermaskinen begyndte at rulle. Det spændende begyndte allerede, inden vi havde forladt Flyvepladsen. De ved, hvor støvede de afrikanske Flyvepladser er? Vi kunde intet se ud ad Vinduerne for alt det Støv, Flyvemaskinen hvirvlede op; men vi kunde mærke, at der var ved at ske noget usædvanligt, for Svæveplanet plejer nemlig at lette længe før Slæbemaskinen, og saa kan man se ud, fordi man derved kommer op over den tætteste Del af Støvskeen; men denne Gang blev det ved med at være tæt omkring os som bare Pokker og pludselig raabte den amerikanske Pilot: »Slæbemaskinen er i Luften!«

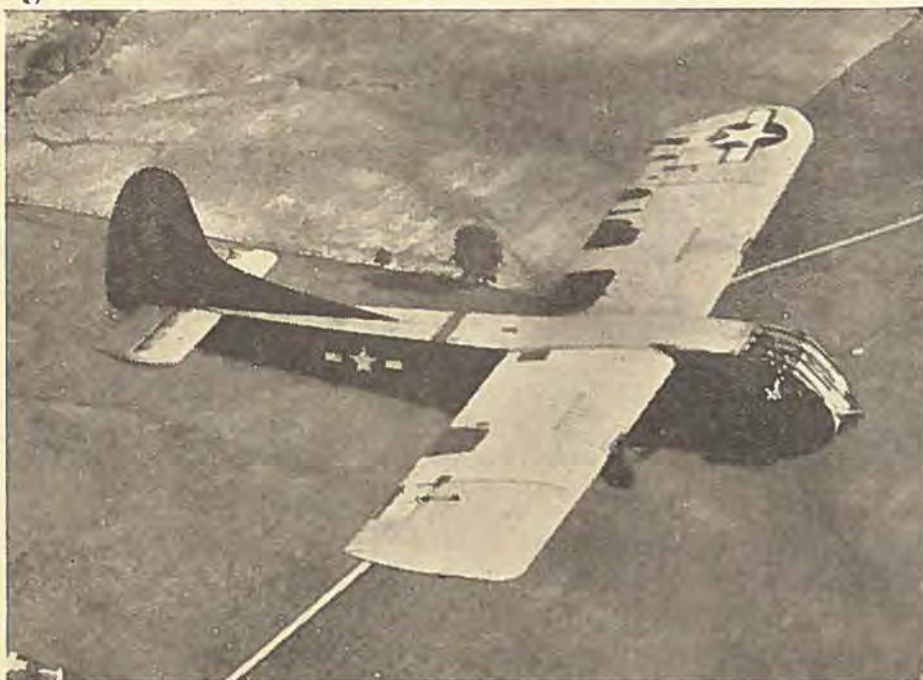
Den havde lettet, mens vi endnu skrumpede henad Jorden. Vi havde aldrig oplevet det før og troede, at vi havde læsset Svæveplanet saa tungt, at vi vilde være færdige allerede nu i Starten! Piloten sled i Pinden for at faa os i Luften og klarede os med Nød og næppe fri af Telefontraadene for Enden af Pladsen, og selv nu da den var i Luften, forekom den os mærk-værdig tung. Slæbemaskinen havde et frygteligt Mas med at hale os op i en bare nogenlunde hæderlig Højde. Vi var langt ude over Havet i det skønneste Maaneskin, inden vi naaede op til ca. 1000 m.

Hen over Havet gik det ellers glat, naar vi ser bort fra, at der blev skudt paa os 3 Gange af vore egne!!! Da vi passerede tæt forbi Malta blev der skudt fra Hav-nens Antiluftskylts. Vi fik et Chok. Det kan være galt nok, at man kan vente Ild fra Fjenden, men at vi ogsaa skulde møde Modstand fra vore egne, havde vi ikke regnet med. Lidt senere kom der noget op mod os fra et Par Skibe i rum So. Begge Gange klarede vi det let uden at blive ramt, men 3. Gang, da vi passerede Hav-nen ved Syrakus og igen saa Sporprojek-tilerne fra Luftværnsskylset klatre op imod os, var vi lige paa Nippet til at blive ramt, de passerede ikke 25 m fra os — eller jeg vil æde min røde Alpehue her. Allerede paa dette Tidspunkt var vor glødende Begejstring kølet noget. Vi var klar over, at det virkelig var Alvor, det vi var ude paa.

Da vi saa Fjendens Spærreild, rejste Haarene sig paa os — mine rejser sig endnu, hvis jeg ligger vaagen en Nat og kommer til at tænke paa den. Den lignede et tæt Tæppe, der blev rullet op foran os. Vi kunde se det mange miles væk. Det maa være »der«! sagde Piloten, og en af mine Kamerater udbød: »Det er det, jeg altid har været bange for!« og det var virkelig der, vi skulde hen.

Naa, Slæbemaskinen gik ind i det, og vi fulgte efter. Det var en djævelsk Fornemmelse! Vi kunde intet foretage os, det var det værste af det hele. Piloterne havde i det mindste noget af beskæftige sig med, men det vi kunde gøre var at dukke Hovederne ned mod Brystet og svede. Et Helvede var sluppet løs der-nede. De røde Sporprojektiler hvinede omkring os og hver 2., 3. Sekund gen-nemrystedes Planet af Eksplosioner. Der lød adskillige tunge Bump mod Svæveplan-kroppen, og engang fløj et stort Stykke glødende Metal op igennem Bunden af Planet lige bagved Piloterne og videre ud gennem Taget. Vi naaede igennem, men fik endnu ingen Ordre til at gaa ned. Slæbepiloten kunde ikke finde det Sted, vi skulde lande og vendte om for at gaa tilbage gennem Ilden igen. Da vi løftede Hovederne et Øjeblik for at orientere os lidt, saa vi, at en af de to, der havde sid-det ved Siden af i jeep'en, laa død paa Gulvet. Han maa være død øjeblikkeligt, for vi havde intet hørt. Et af Hjulene paa jeep'en var punkteret.

For anden Gang gik vi ind i »Tæppet«. Jeg var ved at dø af Skræk — jeg var simpelthen rædselslagen. Jeg kan ikke be-skrive, hvad jeg folte — og de andre folte det samme. Ilden var endnu mere intens end første Gang. Vi kunde høre Projekti-lerne slaa an mod jeep'ens Metal. Svæve-planet blev gennemhullet som en Si. Jeep'en sank i Knæ, da den anden Ring eks-ploderede, og endnu to Gange »satte« den



Et amerikansk Transportglideplan, i hvilken kan transporteres en Jeep med fuldt Udstyr og Mandskab.

sig, da Forhjulene punkterede. Pludselig sprang den anden, der havde siddet udenfor jeep'en, op fra sit Sæde med en Fart, som var han drevet af en Fjeder. Han døde, inden vi naaede Jorden. Vore Nerver var ved at slaa Klik. En tredje blev saaret i Knæet og stønnede af Smerte.

Omsider naede vi igennem Spærreilden igen og denne Gang fik Piloten Ordre til at udløse. Men før han havde naaet at slippe vor Ende af Wiren, havde Slæbepiloten sluppet sin, og den elastiske Wire smækkede tilbage og ramte Svæveplanet med en frygtelig Kraft. Svæveplanet vaklede og sank et Stykke igennem. Piloten fortalte os senere, at Wiren havde snoet sig rundt om den ene Vinge, før det lykkedes ham at udløse den fra Næsen og komme fri af den. Intet syntes at gaa, som det skulde den Nat.

Jeg ved ikke, hvor højt vi var oppe, men vi maa have ligget adskilligt højere, end vi skulde, for da Piloten mente at have fundet vor Landingsplads og lagde an til Landing der, skød han flere miles forbi, og før vi vidste af det, var vi over Catania Lufthavn mange miles Nord for den Plads, vi skulde have været ned paa, og Projektilerne fløj om Ørene paa os igen. Paa det Tidspunkt var vi tre, der ikke var ramt, foruden Piloterne, to var dræbt og en saaret. Sporprojektilerne kom op imod os hurtigt og tæt og meget nærmere, end jeg brød mig om. Lidt efter fik de Ram paa os og Projektilerne væltede ind gennem Siderne paa Kroppen. »Nu gaar vi ned!« skreg Piloten og satte Planet i et stejlt Dyk for at komme ud af Ilden. Vi var lige over Lufthavnen, og han

gjorde det klogeste, der var at gøre, han lagde an til Landing paa en af Startbanerne. Lufthavnen var lige blevet bombet ad Helvede til, og brændende Flyvemaskiner laa overalt, mens Tyskerne for omkring dem for at skaffe dem af Vejen. Der herskede fuldstændig Kaos paa Pladsen, og det var egentlig det, der frelste os.

Sporprojektilerne fulgte os et Stykke ned, men holdt inde, da vi kom nær til Jorden.

Piloten trak af alle Kræfter i Pinden, og selv hans Medpilot trak i sin Pind som en gal, fordi Dykningen havde været lige lovligt stejl. Vi kunde se Betonbanen komme op mod os med forrygende Fart. Jeg klamrede mig til jeep'ens Rat, saa det smertede i Hænder og Arme, men jeg kunde ikke slippe det.

Vi svævede ud i sidste Øjeblik, men tog Jorden med et frygteligt Knald. Hele Bunden blev revet op, saa vi kunde se Jorden fare af Sted under os. Jeep'en og Kanonen var O.K., fordi de hvilede paa Hovedspanterne. Idet vi ramte Jorden, sprang vi i Luften igen som en Bold med Kurs lige mod en Hangar. Vi brasede ned igen med et Brag, saa jeg troede, at Kanonen vilde være faldet igennem, men Svæveplanet hang sammen endnu, og efter endnu et Par Bums kurede vi i rasende Fart lige i Retning mod den forbandede Hangar. Bremserne virkede ikke, men saa sigtede Piloten mod et Træ til højre for Hangaren og ramte det med den styrbords Vinge. Vi svingede rundt med en saadan Kraft, at to af os blev slynget ud af jeep'en. Vi troede, vi skulde have fortsat ud gennem Siderne paa Svæveplanet.

Piloterne blev slaaet bevidstløse. De knaldede Hovederne mod Vinduet foran sig og sad nu og hang fremover med Hovederne mod Instrumentbrættet. De kom snart til sig selv igen, og vi vidste ikke, om vi skulde le eller græde. Jeg tror ikke, der var nogen af os, der havde Nerver i Behold oven paa den Omgang.

Saa snart vi var standset, stak jeg automatisk Tændingsnøglen ind og ladede mit Gevær, som jeg havde gjort dusinvis af Gange under Øvelserne; men jeg var mig ikke bevidst, at jeg gjorde det nu. Der kunde ikke have været Tale om at gøre jeep'en kampklar, selv om vi havde kunnet faa den ud af Planet. Alle Ringene var flade og Bunden var blevet ramt Gang paa Gang af Antiluftskytsel.

Der var overhovedet ingen Tyskere, der tog Notits af os, de havde alt for travlt med at give Ild, og uden Tvivl troede de, der havde skudt paa os, at vi var styrtet ned at dømmen efter den Vinkel, under hvilken vi nærmede os Jorden.

Det første vi gjorde var at veksle Haandtryk indbyrdes — især med Piloterne, der havde bragt os sikkert ned. Nu bagefter forekommer det mig latterligt, at vi gjorde saadan. Her brændte Flyvemaskiner over hele Pladsen, vort Svæveplan var slaaet i Stumper og Stykker, og her stod vi og stak hinanden Haanden og slog hinanden paa Skulderen, mens den gamle Maane skinnede klart ned til os. Men efter den Flyvning forekom det at være paa Jorden igen midt imellem en hel Masse Tyskere os at være den fuldkomne Sikkerhed.

Harriet Førslev.

★ BRANNER ★ BØGER ★ BRANNER ★ BØGER ★

C. O. HUGOSSON

PRAKTISK VEJLEDNING FOR SVÆVEFLYVERE

I denne interessante Bog er Hovedvægten lagt paa Uddannelsen. Bogen er derved først og fremmest blevet en praktisk Vejledning for Svæveflyveinstruktører. Ved at undgaa indviklede videnskabelige Forklaringer og i videst mulig Udstrækning at forenkle Svæveflyvningens Problem, er den læseværdig for alle, endog for den, der ikke er inde i Svæveflyvningens Mysterier.

En Bog for baade Begyndere og Viderekomne.

Kr. 5,75.

EN BRANNER BOG

★ BRANNER ★ BØGER ★ BRANNER ★ BØGER ★

BØGER OM FLYVNING

J. Foltmann, Flyvemaskiner fra alle Lande, Kr. 9,75, indb. Kr. 11,50.

Den første samlede Fremstilling af de moderne Flyvemaskiner, ca. 140 Typer med Billeder og Data. Bogen, som alle flyveinteresserede maa eje.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — lær andre, Kr. 4,75. Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvemodeller.

Flygboken, indb. Kr. 17,40. Et pragtfuldt Billedværk over Flyvningens Historie fra den første Tid og til Nutiden — alt fortalt i smukke Dytrykshilleder.

J. Foltmann, Flyveordbogen, Kr. 15,50. Teknisk Ordbog paa 4 Sprog, Engelsk, Svensk, Tysk, Dansk.

C. O. Hugosson, Praktisk Vejledning for Svæveflyvere, Kr. 5,75.

Dansk Udgave ved J. Foltmann og M. Westphael.

Nils Kindberg, Motorflyg för Alla, Kr. 4,50. Aarets bedste svenske Flyvebog. Motorlære, Teori og Praksis. Mange Illustrationer.

Sendes pr. Efterkrav eller mod Indsendelse af Beløbet i Frimærker.

Alle Bøger og Blade om Flyvning ekspederes.

KUPON

Til FLYV's FORLAG, EJVIND CHRISTENSEN, Vesterbrogade 60, København V.

De bedes sende mig: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.

FLYVNING ALL ROUND

Fin Gestus.

Amerika har paa en virkningsfuld og smuk Maade sagt Danmark Tak, for den Hjælp Modstandsbevægelsen under Besættelsen har ydet nødstedte allierede Flyvere, ved enkelt og ligefremt at forære DDL to af de flyvende Fæstninger, som under Krigen nødlandede i Sverige. De to Luftkæmper er blevet ombygget til Passagertrafik, og det er Tanken, at de skal sættes ind paa den danske transatlantiske Route, som ventes i Gang i Begyndelsen af næste Aar.

Delegeretmøde i Odense.

For at opnaa et virkeligt Samarbejde med Klubberne har Svæveflyveraaet indkaldt til Delegeretmøde i Odense i Midten af Januar 1946. Hver Klub sender tre Medlemmer bestaaende af Formanden, Byggeinstruktør og Flyveinstruktør. Paa Mødet skal det organisationsmæssige Samarbejde drøftes og Bygge- og flyvemæssige Opgaver tages under Debat.

Danmark faar Luftattachéer.

Chefen for Hærens Flyvertropper Oberst C. Førslev er blevet udnævnt til Luft- og Militærattaché i Washington, og en anden af Flyvertroppernes Mænd, Oberst C. C. Larsen, er blevet udnævnt til Luftattaché i Moskva.

Ny Verdensrekord.

Med en reaktionsdrevet Meteormaskine har R.A.F.-Flyveren Captain H. J. Wilson opnaaet en Hastighed af 986,59 Kilometer i Timen. Den officielle tidligere Rekord er paa 774,07 Kilometer i Timen.

Luftgigant til 700 Passagerer.

Paa Lockheed-Fabrikkerne i Culver City er Amerikanerne i Følge »Stockholms Tidningen« i Gang med at bygge en Gigant-Flyvemaskine paa over 200 Tons. Med en Spændvidde paa 100 Meter, en Højde svarende til et 3-Etagers Hus og sine otte Motorer paa ialt 24000 Hestekræfter, bliver det den største Flyvebaad Verden har set.

Luftgiganten skal bruges til Godstransport, men indrettet som Trafikmaskine vil den med Lethed kunne tage 700 Passagerer.

Jørgen Edsberg i London.

F/L Jørgen Edsberg har været i London med den Maskine, som den engelske Flyvemaskine-Fabrikant Miles demonstrerede i Kastrup Lufthavn for kort Tid siden. Efter Forlydende er han vendt tilbage med en Privatmaskine af ny Type, som skal have Muligheder paa det danske Marked.

Med Luft-Taxa til Malmø.

Mellem København og Malmø kan man nu blive befordret i Luft-Taxa. Svenskerne har faaet Koncession og flyver med en amerikansk »Stinson«, som foruden Føreren kan tage 3 Passagerer. Paa vor Side af Sundet haaber vi snart at kunne konkurrere, idet A/S Dansk Luft-Taxa nu er en Kendsgerning. Saa snart Koncessioner og Materiel er i Orden, lægger man ud med Flyvning til danske Provinsbyer og muligt ogsaa til Malmø og Gøteborg.



Stabsofficiant F. O. Møller ved Hærens Flyvertropper har rundet de 50 Aar.

STABSOFFICIANT F. V. Møller, der er kendt og afholdt af alle de mange, som igennem Aarene har været knyttet til Hærens Flyvertropper, fejrede den 3. November sin 50-aarige Fødselsdag. Stabsofficiant Møller kom til Flyvertropperne — eller rettere Flyverkorpsen, som det dengang hed — i 1924, og han har lige siden dengang været det faste Midtpunkt indenfor den militære Flyvnings Administration. Han viste sig at være den rigtige Mand paa den rette Plads, han forstod at holde sammen paa de mange Traade, og ingen er nogensinde gaaet forgæves til Stabsofficianten for at spørge om et eller andet. Han vidste Besked med alting og kunde huske alt, selv om det var Detailler i en aargammel Sag. Han har været hjælpsom til det yderste, og hans Lune og gode Humør har kun skaffet ham Venner — baade opefter og nedefter. Det var derfor intet Under, at Lykønskningerne strømmede ind paa Fødselsdagen.

Daglig Rute til London.

Den 1. November udsendte DDL sin nye Fartplan, der viser en glædelig Udvikling i Trafikflyvningen. Paa London flyves nu daglig — ogsaa Søndag — med Afgang fra Kastrup Lufthavn Kl. 9,00 og Ankomst til London Kl. 11,45. Kl. 8,00 gaar en Maskine til London, Kl. 9,00 og 14,55 til Rønne og Kl. 8,00 og Kl. 16,00 er der Forbindelse til Aalborg og Gøteborg. Paa Malmøruten er der fire Forbindelser Kl. 8,00, 11,30, 14,00 og Kl. 18,00. Det fremgaar af Fartplanen, at det for Stockholmsruten er lykkedes at bibeholde Førkrisprisen 95 Kr., medens de udenlandske Ruter desværre ligger betydeligt højere.

Helium i Stedet for Luft.

Det ser ud til, at man i Fremtiden vil gaa over til at anvende Helium i Landingshjulenes Ringe paa de store Trafikmaskiner i Stedet for Luft. Ingeniører ved »Consolidated Aircraft Corporation« har fundet ud af, at man paa denne Maade opnaar en betydelig Vægtforringelse og en øget Lastkapacitet. Medens den

Luft, som skal bruges i Ringene til en stor Bombemaskine vejer 90 kg, vil den modsvarende Forsyning af Helium kun veje 13 kg.

De nye Trafikflyvere.

Fem nye Piloter er siden Kapitulationen blevet knyttet til DDL. De nye Trafikflyvere er: Sigurd Høj, Henning Pedersen, kendt fra R.A.F., Thorkild Petersen, den tidligere Marineflyver, N. P. Pommer og endelig Hans Wolf, den tidligere Flyveleder i Kastrup Lufthavn.

Til Batavia igen.

Det hollandske Luftfartsselskab har genoptaget Flyvningen paa Bataviaruten, hvor der ikke har været fløjet siden 1940. Der flyves med Douglas DC 4.

Kontorassistance. Findes der blandt FLYV's Læsere en ung Dame, som kunde ønske Beskæftigelse om Eftermiddagen? Aeronautisk Selskab søger en Medhjælp, der har Kendskab til Maskinskrivning og almindeligt Kontorarbejde, saa dersom De tror, det er noget for Dem, ring da til Fru Krebs, C. 7620 A (Kl. 3 1/2—5 1/2).

ØNSKE JULEGAVER

fra GREIG:



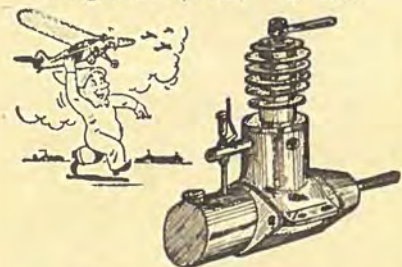
„Super Fæstning“ Sp. 430 mm
Byggesæt m/ Tegning Kr. 4,75
Tegning alene (1:100) - 0,40



„Aircomet“ Sp. 294 mm
Byggesæt m/ Tegning Kr. 2,50
Tegning alene (1:50) - 0,40



Færdigbygget U-Baad
Længde 317 (1:200) Kr. 4,90



Greigs Dieselmotor

Kan bygges af enhver Fagmand.
Den ideelle Hobby for Maskinarbejdere.
Arbejdstegninger Kr. 1.65



GREIG • SOLSIKKEVEJ 7 • ODENSE

„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

Drejer det sig om

TRANSPORTER

i Udland eller Indland?

Spørg

DAN-TRANSPORT A/s

Vestergade 26, København K.
Tlf. Central 16488 . Tlgr.adr. Dantransport

Befragtning

International Spedition

Forsikring af enhver Art

Julegaven

skal selvfølgelig være et Byggesæt

fra



Forlang gratis Katalog

Permanente Magneter
ALNICA MAGNETSTAAL

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

**PEERLESS FABRIKKERNE
SKIOLD-PETERSEN & CO.**
Laplandsgade 2 — København S

Har De et Magnet-Problem, saa kom til os ... og vore Ingeniører giver Dem teknisk Service med Hensyn til Størrelse og Form

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

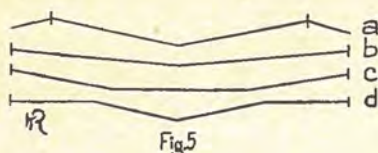
Haleløse MODELLER

Af Kurt Rechnagel

(Sluttet)

Tværstabiliserende Former.

Paa Fig. 5 er en Del kendte Former skitseret, a viser en ret hyppigt anvendt Facon, som imidlertid er ganske forkastelig. Opdriften vokser jo nærmere Planet kommer den vandrette, og det skulde egentlig være temmelig indlysende, at



naar man først lader Planet faa saa megen V-Form, at det bliver overstabil og slingrer, og derpaa raader Bod herpaa ved at lade et Stykke faa negativ V-Form, er man et godt Stykke fra Problemets bedste Løsning. Nej, saa er det meget bedre at anvende en Form som 5 b, enkelt V-Form paa 4—7 Grader. Den er ikke overstabil, naar man holder sig indenfor de her angivne Gradantal, hvilket ogsaa gælder de to næste, c og d. Den delte V-Form skal være paa 6—9 Grader og Maageformen paa omkring 10. At jeg anser denne for den absolut bedste, ligger ikke alene i, at den for en Del er vandret; men især i dens Indflydelse paa Modellens Lateral. Dette skal jeg gøre Rede for i det følgende Afsnit.

Det haleløse Lateral.

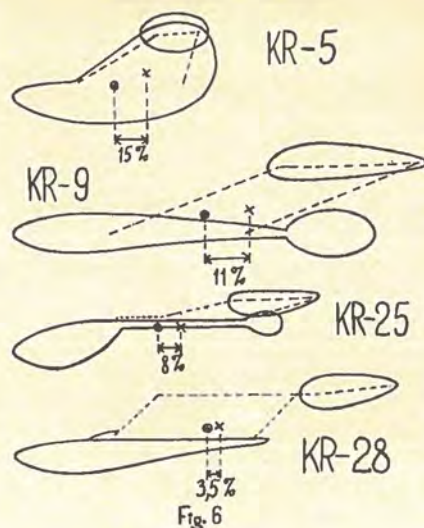
Paa dette Punkt har man tidligere været helt vild paa Kareten. Den store Fin-

ne, som bl. a. »Modelflyvesport« anbefaler, er ganske unødvendig eller rettere ligefrem skadelig, naar man vel at mærke ser paa Modellen som Højstartsmode. Med andre Ord: Man har tidligere fejlagtigt regnet med, at Lateralcenteret skulde ligge længere tilbage, end Modellen har godt af, eller man har maaske troet, at den store Finne var det eneste Middel til at faa Modellen en ganske lille Smule retningsstabil. Men hvorom alting er, vil Modellen kurve ganske nydeligt, selvom Lateralcenteret ligger ganske nær op ad Tyngdepunktet; men hvad der er det vigtigste: Den vil højstarte i en lige Linie, uden Jazz og uden Tendens til at skride til Siden.

Ikke endang Tippladernes skraa Stilling (set oppefra) kan faa Modellen saa retningsstabil, at den kan bruges til Skræntmodel. Paa en Termikmodel kan de imidlertid heller ikke ganske udledes. For det første vil Modellen rutsje paa en sjov Maade til Siden, saa snart den begynder at kurve eller naar den rammes af en Bø, og for det andet har de skraa Tipplader stor Betydning for Starteffektiviteten, hvorfor man altsaa helst ikke skal undlade at forsyne Modellen med et Par saadanne.

Gradantallet mellem de to Tipplader (stadig set ovenfra) skal naturligvis af Hensyn til Luftmodstanden gøres saa lille som det paa nogen mulig Maade er raadeligt. Her har man tidligere været rigelig rundhaandet med Graderne. I hvert Tilfælde maa der ikke være over 18 Grader, altsaa 9 Grader mellem en Pla-

de og Flyveretningen, og jeg vil tro, at man i mange Tilfælde kan gaa helt ned til 12 Grader. I saa Fald maa Pladerne dog ikke være alt for smaa; deres Størrelse og Skraastilling maa stadig svare nøje til hinanden. En stor Plade vil jo med en større Kraft søge at dreje Model-



len ind i Flyveretningen igen, naar den er kommet ud af den. En lille Plade vil derimod virke med en relativt lille Kraft, saa Modellen muligvis fortsætter at søge væk fra Flyveretningen. Men paa Grund af det lidt større Gradantal vokser den ene Tipplades Modstand, medens den anden stadig aftager, og dermed vokser jo Tippladernes Drejningsmoment.

Udviklingen af Lateralet som den er foregaaet i min private Produktion, ses paa Fig. 6. Fra den »gode«, gamle Type (repræsenteret af KR-5 »Stumpen«) over et Par Udviklingstrin (KR-9 »Mette« og KR-25) til den særprægede, moderne Skikkelse, som KR-28 »Tassy« er i Besiddelse af.

Som det ses af Fig. er dens Lateralcentrum særdeles langt fremme. Afstanden mellem Tyngdepunkt og Lateralcentrum er paa Skitsen angivet i Procent af Modellens totale Længde.

Hvis ikke »Tassy« var forsynet med Maageform, skulde dens Krop have været een stor Næse, baade lang og tyk. Dels er dette uskont, og dels vil Kroppens Modstand jo ogsaa stige. Endvidere er den korte Krop næsten havarisikker. I det hele taget er en haleløs Model ofte utrolig solid, maaske paa Grund af Pilformen. Selvom »Tassy« ikke er konstrueret mere robust, end man normalt gør det, har den holdt til ikke saa lidt ud over, hvad en Model ellers holder til.

Udover at Maageformen rykker Late-



Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

ralcentret frem til den ønskede Beliggenhed, uden at man behøver en lang, grim Næse, og at den ikke gør Modellen overstabil, forlener den jo ogsaa Modellen med et smukt Udseende. Den faar den nærmest til at ligne en Maage, Ørn eller lign.

Der er ingen Grund til at lade Tippladerne hælde ind mod Højdeaksen, som det tilraades i »Modelflyvesport«; det er ogsaa lettere at anbringe dem vinkelret paa Planlisterne. Se Fig. 5. Ellers er den skraa Tipplade jo bare en Form for en negativt v-formet Plantip.

Vi har nu set hvilke Ting, det vil være fordelagtigt at ændre paa den hidtidige haleløse Model, og i hvert Fald Undertegnede har haft Lejlighed til at konstatere, at de dekreterede Ændringer er fuldt be- rettigede og virkningsfulde.

Men — Udviklingen af den haleløse Model er ikke afsluttet. Maaske er nogle af de i denne Artikel nævnte Ting forkerte; det er vanskeligt for een Mand at konstatere, naar han ikke har andet end sine egne Konstruktioner at bygge Teorierne paa. Et helt sikkert Grundlag at opstille Konstruktionsregler paa faar man først, naar der bliver bygget nogle flere Modeller af denne Kategori, og først, naar der engang forhaabentlig bliver udgivet nogle Tegninger til haleløse Modeller, og der saaledes efter al Sand- synlighed bliver bygget temmelig mange Modeller efter dem, først da vil det være muligt med stor Sikkerhed at konstatere, hvad der er formaalstjenligt, og hvad der ikke er det. Man maa have en bred Basis at bygge paa, og jeg haaber, at denne Artikel vil være medvirkende til Dannel- sen af en saadan.

Imidlertid vil jeg raade dem, der eventuelt skulde have faaet Lyst til at bygge nogle haleløse Modeller, til nøje at over- veje de Besværligheder, de vil komme ud for. Det er alt andet end Begynderarbej- de at bygge — endsige trimme en haleløs Model. De kan opføre sig saa forskelligt, at det næsten er umuligt at opstille sær- lige Regler eller give gode Raad for Trim- ningen. Her maa man udelukkende forsø- ge sig frem, samt prøve paa at tænke for- nuftigt.

Men har man først overstaaet Vanske- lighederne, kan man ogsaa glæde sig over eh højstartssikker, ja, jeg tør næsten sige en fuldendt, en ideel Termikmodel.

Kurt Rechnagel.

Procentværdier.

	KR-32509 T		KR-43008 T		KR-22409 T		KR-23708 T	
X	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2,5	2,5	0,9	2,1	1,0	1,6	0,8	1,5	1,0
5	4,2	1,4	3,5	1,4	3,0	1,3	2,5	1,7
10	6,3	1,5	5,5	1,1	4,9	1,9	4,1	2,4
20	7,8	0,7	7,5	0,6	6,1	2,5	5,6	2,5
30	7,7	0,0	7,9	0,1	5,8	2,5	6,2	2,3
40	7,0	0,2	7,4	0,0	5,0	2,3	5,6	2,0
50	5,7	0,7	6,2	0,0	4,1	2,0	4,6	1,8
60	4,3	1,1	4,5	0,5	3,2	1,8	3,6	1,6
70	2,8	1,4	3,0	1,1	2,5	1,5	2,5	1,4
80	1,5	1,6	1,6	1,3	1,6	1,1	1,4	1,1
90	0,5	1,4	0,7	1,1	0,8	0,6	0,7	0,9
100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er normalt aabent daglig Kl 15.30 —17.30, Lørdag Kl. 13.00—15.00.
Generalsekretæren træffes normalt dag- lig Kl. 18.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S.
Kassereren: Damgaardvej 27, Klampenborg.
Postgiro: 60876.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S.
Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberst Tage Andersen, Ll. Værlose.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68^a o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25621.
Formand: Direktør Ejnar Dessau.
Sekretær: Prokurist Vagn Jespersen.
Kasserer: Annoncechef L. Albeck Larsen.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Knud Flensted-Jensen, Kabbelleje- vej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

Mødet i December afholdes Tirsdag den 11. December paa Polyteknisk Lære- anstalt, Sølvtorvet, Kl. 19.30.

Vi har været i Forbindelse med en Fly- ver fra R.A.F. og venter at faa en Jager- flyver til paa Dansk at fortælle os om Jagerflyvning i R.A.F.

Desuden afholdes den tidligere omtalte Flyvekoneurrence efter følgende Regler:

Kun Medlemmer af A.J.K. kan deltage. Nye Medlemmer dog kun efter Betaling af Kontingentet for hele 1946. Hvert Med- lem kan møde med højst een Model til hver Flyvning, henholdsvis Distanceflyv- ning, Maalflyvning og Mærkelanding. Gli- demodellerne skal være fremstillet af et Stykke Papir eller Karton paa højst 15X 15 cm; derudover maa kun anvendes lidt Lim samt Ballast. Alle Modeller skal paa Oversiden være tydeligt mærket med Eje- rens Medlemsnummer i A.J.K.

Alle Starter foretages fra et passende anbragt lodret Felt, Grænsen, som ikke

maa berøres eller passeres af Starterens Haand. Hver Flyvning foretages to Gange og en evt. Landing udenfor Landingsplad- sen giver Ret til een Omstart. Ved Op- maaling maales til forreste Punkt af Mo- dellens i Centimeter.

- 1) Distanceflyvningen foretages fra en fast Højde i Grænsen. Distancen maa- les fra Grænsen.
- 2) Maalflyvningen startes fra fri Højde og sker gennem en Række Maal ca. 2—3 Meter fra Grænsen. Maalene be- staar af 2 lodrette Pinde i Afstandene 50—40—30 og 25 cm. Modellerne maa ikke berøre Maalene.
- 3) Flyvning til Mærkelanding startes fra fri Højde; Mærket er 3 Meter fra Grænsen. Afstanden fra Mærkets Centrum maales i Centimeter. Ved mulige lige gode Resultater foretages Omflyvning.

Dommerkomiteens Kendelser er inap- pelable.

Hvis der bliver Tid til det, er det Tan- ken, at vi ved hvert Møde vil bruge ca. 10 Minutter til at se Billeder og høre om det sidste Nye fra udenlandske Flyvetidsskrif- ter.

Den bedste Gave

til alle flyveinteresserede



Kaptajn J. Foltmann:

FLYVEMASKINER

fra alle Lande

Den første samlede Fremstilling af de moderne Flyvemaskiner. Illustrationer, Tegninger og Be- skrivelser af ca. 140 forskellige Typer.

Hæftet Kr. 9.75. Indbundet Kr. 11.50.

AUGUST BANGS FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Forlang den hos Deres Boghandler eller fra

FLYV's FORLAG

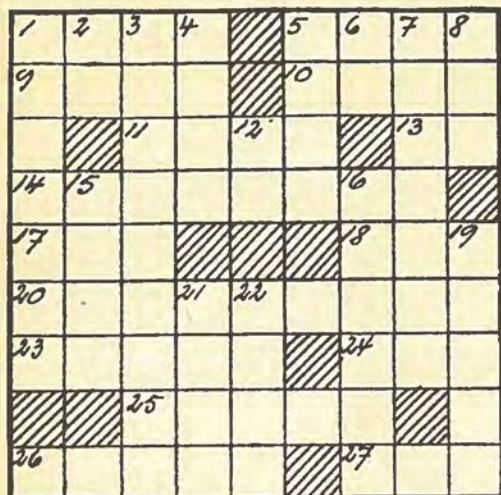
EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424

FLYV's KRYDSORDSOPGAVE



Navn: _____

Adresse: _____

I November var der ikke indsendt nogen rigtige løsninger, har det mon været for haard en Nød at knække for vore flinke Læsere?

Vi haaber paa bedre Held i December og udsætter igen Præmierne: Foltmanns Flyvehog og Flensted-Jensen, Byg selv, lær andre.

Løsning til Nr. 11.

Løsning:

Vandret:

1 Zoom. 5 Boks. 9 Elba. 10 Aare. 11 Ener. 13 An. 14 Religion. 17 Ali. 18 Lig. 20 Enspænder. 23 Raket. 24 Itu. 25 Egern. 26 Fører. 27 Ged.

Lodret:

1 Zebraer. 2 Ol. 3 Obelisker. 4 Mani. 5 Bari. 6 O. a. 7 Kraniet. 8 Sen. 12 Eg. 15 Elna. 16 Olding. 19 Grund. 21 Pege. 22 Æter.

Forklaring:

Vandret:

1 Motorløst Luftfartøj. 9 Spansk By. 10 Kemisk Tegn. 11 Pigenavn. 12 Fili-pens. 14 Ø. 16 Gud. 18 Løvtræ. 19 Forkortelse. 21 Pattedyr. 23 Mønt. 24 Magasin. 25 Beklage. 27 By. 29 Fejl. 30 Spise.

Lodret:

1 Motordel. 2 Net. 3 Unge. 4 Piner. 5 Løfte. 6 Flyvertrofæ. 7 Poler. 8 Haandsrækning. 13 Ukendt. 15 Dren-genavn. 17 Planter. 20 Starte. 22 Hvor Vand og Land mødes. 23 Lolland-Falster. 26 Blot. 28 Eng.

Uregelmæssighed i Bladets Ekspedition bedes altid reklameret hos *Post-væsenet*. Hjælper dette ikke, bedes Ekspeditionen underrettet.

Et Eagle III Williamson automatisk Fotografiapparat er billig til Salg.

Henvendelse til:

Alfred Raffel A/S, Farvergade 15, K.

SPORTSFLYVEKLUBBEN.

PAA Sportsflyveklubbens anden ekstraordinære Generalforsamling den 30. Oktober, der trods Valgdagen havde samlet ca. 150 Medlemmer, blev Klubbens Overgang til »Enhedsklub« endeligt vedtaget med almindelig Tilslutning, idet kun 15 stemte imod. Kun om Ændring af Klub-bens Navn var det ikke muligt at skabe den nødvendige Enighed og Bestyrelsen meddelte, at den efter fornyet Overvejelse foretrak, at man beholdt det gamle Navn, hvilket blev godkendt. Klubbens Navn er altsaa fortsat »SPORTSFLYVE-KLUBBEN«, nu skal den vise, hvad den kan formaa, naar den omfatter alle Arter af Flyvning.

Til Bestyrelse blev valgt: LRSf, Børge Moltke-Leth (Formand), Kaptajn John Foltmann (Flyvesagkyndig), Kommunelæ-rer Wm. Nielsen (Sekretær), Assurandør Otto Thomsen (Kasserer), Forretningsfø-rer Mogens Munk (Propaganda) og For-lagsboghandler P. Carit Andersen. Til Formænd for Sektionerne blev valgt: Kaptajn Michael Hansen for Motorflyv-ning (er samtidig Næstformand i Besty-relsen), Værkfører K. Videbek Kjeldfort, Svæveflyvning, og Ingeniør Sven Wiel Bang, Modelflyvning.

Det er en stor Betryggelse for saavel Klubbens Medlemmer som for Bestyrelsen at have et saa flyvesagkyndigt Med-lem som Kaptajn John Foltmann i Ledel-sen. Derimod maa det meget beklages, at Løjtnant H. C. Jacobsen ikke mere har Tid til at deltage i Klubbens Ledelse, hvor han nu i en Aarrække paa glimren-de Maade har virket til stor Gavn for Klubben. Løjtnant Jacobsen har dog lo-vet fortsat at hjælpe Bestyrelsen i dens Arbejde.

*

Den 5. December er der Afslutning paa Efteraarets Teorikursus, hvor 60 har del-taget. I Anledning af Freden vil der den-ne Gang blive trukket Lod om 1000 Kro-ner til Opsparingspræmier efter de sæd-vanlige Regler. Næste Kursus, der snart er overtegnet, begynder i Januar.

*

Julegældel!

Paa sin Fødselsdag for nogle Dage si-den fik et af Klubbens nye Medlemmer foræret en Flyvejournal med for ikke mindre end 2.000 Kroner Opsparingsmær-ker. Vi ønsker til Lykke med Fødselsda-gen og den Plads paa første Hold af vore nye Flyvere, der hermed er sikret i stor Stil.

Sidste Nyt!

LIBERATOR... m. Tegn. 4.35
TEMPEST..... m. Tegn. 1.95
MUSTANG..... m. Tegn. 1.95
TYPHOON..... m. Tegn. 1.95
BEAUFIGHTER... m. Tegn. 3.25
AIRACOMET..... m. Tegn. 2.50

og flere andre Nyheder

VINTERTID ER BYGGETID

Udendørs Udstyr 1/2
Vandkunsten, K. G. 7616 - 17

Modelflyver, se her!

Nu kan vi levere

alle Materialer til Modelflyvning,

saasom Tegninger, Lister,
Dope, Lim, Papir o. m. a.

Prisliste tilsendes gratis.

„SKALA“

Østergade 27 o. G. . Herning

KRATMO 10

Motor ønskes til Købs.

Tilbud med Pris sendes til

P. Andersen, Svanelundsvej 25,
Hjørring.

AEROPLANFINÉR

i

Tykkelserne

1,0 1,5 2,0 2,5 3,0

sælges

Forlang Prisliste

DANSK AERO

Christoffers Allé 81—83 . Søborg

Legetøjsforretningen „Kæphesten“

Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.

Alt i Byggesæt samt Reservedele fra
Dansk Modelflyveindustri.

De engelske Blade

AEROPLANE og FLIGHT

kan nu ekspederes.

Udkommer hver Uge og koster

Kr. 1.65 pr. Hefte.

Leveres i Abonnement eller enkelte Hefter.

FLYV's FORLAG - EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 - København V.

NU har vi igen Lister i alle Maal.

— Masser af Byggesæt paa Lager. —

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y



EN FLYVER BLIVER TIL - XII.

Færdiguddannet —?

Da han første Gang kom hjem som Fører af en stor Rute-maskine i Lufttrafikken, med alle Passagerpladser besat, med Post og Fragt, der sammen med Maskinen vejede mange Tons, kom han til at tænke paa den Udvikling, han havde gennemgaaet, og

den Uddannelse han havde faaet, lige fra de første Forsøg med Modeller over Svæveflyvning og Motorflyvning til Militærflyver og nu Trafikflyver: En ganske naturlig Udvikling, jævnt fremadskridende hele Tiden, til han nu sad med Ansvar et ikke blot for et Luftfartøj til ca. 1 Million Kroner, men ogsaa for de Mennesker, der var med.

Det var lange, dejlige Ture, flere Timer ad Gangen at føle Luftfartøjet lystre de mindste Styrebøvelser for at holde det paa ret Kurs og Højde, sikker paa at Materiellet, Jordorganisationen og

Luftfartøjets Besætning til enhver Tid var paa Højde med Situationen.

Der var ingen Tvivl: Han havde lært at flyve, og dog slog det ned i ham, at der var meget, han kun havde hørt og læst om, men ikke lært eller prøvet, f. Eks. Flyvning i Ballon, med Helikopter, Reaktionsapparat og Raket, og al Slags Flyvning vilde han godt prøve, for man skal lære, saa længe man lever!



INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S

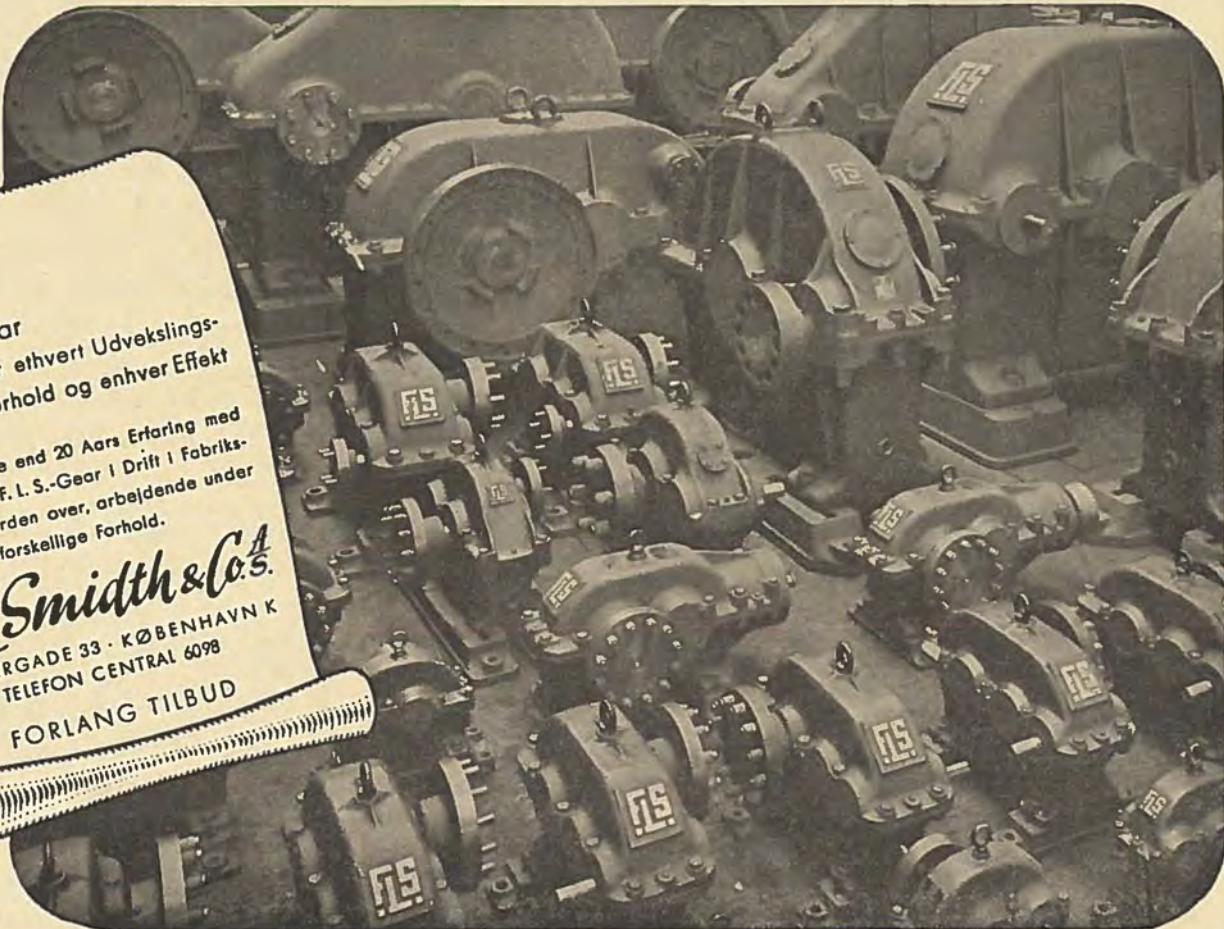


F. L. S.-Gear
for ethvert Udvekslings-
forhold og enhver Effekt

Vi har mere end 20 Aars Erfaring med
over 6000 F. L. S.-Gear i Drift i Fabriks-
anlæg Verden over, arbejdende under
de mest forskellige Forhold.

F. L. Smidth & Co. A.
Vestergade 33 · KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 6098

FORLANG TILBUD



To gode Julegaver til alle „airminded“



Uanset hvor meget man har læst om Flyvning, er der Masser af nyt, interessant Stof i Harald Martins sidste Bog: **Flyvemaskinen.**

Den er helt helliget Fremtidens Samfærdselsmiddel og fortæller indgaaende om alt, hvad der har med den moderne Flyvemaskine at gøre. Og saa er den illustreret med et imponerende stort Billedmateriale, ialt ca. 125 af de nyeste Fotografier og Tegninger, hentet allevegne fra.

Stort Format **Kr. 9.75**



Der er Chancer i Luften har Bendt Rom kaldt sin nyeste Bog. Og han ved, hvad han taler om. Han tror paa en eksplosiv Udvikling af Luftfarten og retter med denne Bog en indtrængende Appel til dansk Ungdom om at kaste sig over Flyvningen og samtidigt se den som et Erhverv, med de helt store Fremtidsmuligheder.

Bogen er gennemillustreret med en Række glimrende Fotografier.

Stort Format **Kr. 8.75**



CARIT ANDERSENS FORLAG