FLYV

BIBLIOTHEK MARINENS

Nr. 1
1946 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE

Vi bringer FLYV's Læsere vore bedste Ønsker for det nye Aar og haaber, at alle Grene af Flyvningen snarest muligt maa faa et Opsving som aldrig før.

A/S **DANSK SHELL**

Holmens Kanal 7
København K.

Central 9838

FLYV

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

Nr. 1 | Januar 1946 | 19. Aargang

Sikkerheden i Luften

INDENFOR knapt 14 Dage ramtes europæisk Trafikflyvning af flere alvorlige Ulykker. I Nærheden af Rochefort i Belgien blev en engelsk Trafikmaskine ramt af Lynet med 27 Mennesker om Bord. De omkom alle. I Herfortshire styrtede Englands hidtil største og mest moderne Rutemaskine, en Handley Page Stratosfæremaskine, ned umiddelbart efter Starten. To af Englands fineste Flyveeksperter kom af Dage. Midt i Maaneden forulykkede Svensk Aerotransports flyvende Fæstning »Tom« — 6 Mand blev dræbt. Ogsaa Danmark har haft Uheld. Men, takket være Luftkaptajn Damm's enestaaende Koldblodighed og Dygtighed, uden Tab af Menneskeliv, da han gennemførte en Mavelanding paa Blackbush i England med Maskinen fuld af Passagerer.

Hvor stor er Sikkerheden i Luften? Over Hastighed, Komfort og Konkurrencehensyn staar dog Sikkerheden. Det er nødvendigt at se den Kendsgerning lige i Øjnene, at disse alvorlige Ulykker, indenfor saa kort Tid, vil sætte sig dybe Spor frem i Tiden. Det nytter ikke i den Forbindelse at ty til de altfor misbrugte Henvisninger til de mange Hundrede Trafikmaskiner, som hver Time i Døgnet Jorden over fuldfører Distanceflyvninger uden mindste Uheld. Det turde derfor være en uhyre klog og rigtig Disposition at D.D.L., indtil nødvendigt og sikkert Materiel er skaffet frem, har foretaget visse Indskrænkninger i Driften.

De Muligheder, som de flyvende Fæstninger har skabt for Civilflyvningen stiller samtidig de største Krav til Flyvernes Sikkerhed og det tekniske Mandskabs Uddannelse og Træning. Haarde Nødvendighedshensyn under Krigen har ofte tilladt at udelukke samarbejdende Faktorer, som den civile Flyvning under ingen Forhold har Raad til. Publikums Tro paa Sikkerheden maa ikke vildledes under nogen Form. *FLYV.*

Holland viser Vimplen i Kastrup Lufthavn

Vi skal være lykkelige for vores Lufthavn, siger Generaldirektør Albert Plesman. — I Amsterdam staar Maskinerne under aaben Himmel

DET var et meget betydningsfuld Øjeblik i den inter-europæiske Lufttrafiks Historie, den Dag for blot nogle Uger siden, da det hollandske Luftfartsselskabs imponerende »Skymaster« — en Douglas DC4 — brød Snetaagen over Kastrup Lufthavn og trods Q.B.L. Vejr landede saa elegant som en Sportsmaskine paa en skyfri Septemberdag.

Maskinen kom direkte fra den første repræsentative Flyvning paa den genoprettede Batavia-Rute og førtes hertil fra Amsterdam af den danske Pilot, Luftkaptajn Svend Steinbeck. Blandt de mange, som var mødt op i Lufthavnen for at ønske Velkommen, saas den hollandske Minister Jonkheer van Lennep og Frue, den danske Trafikminister E. M. Elgaard, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, Trafikchef P. Bech Nielsen fra DDL og den britiske Luftfartsattaché Group Captain R. W. Hill.

Som den første, der viste sig i Kabinedøren, var Generaldirektør Albert Plesman, europæisk Lutttrafiks ubestridte Førstemand og KLM's Skaber. Han syntes denne Dag helt uberørt af 11 Maaneders tysk Fangenskab og hilste smilende paa sine mange Venner fra de store Dage før Krigen. Kort efter Ankomsten fortalte Generaldirektør Plesman lidt om de Vanskeligheder KLM har haft i de fem Aar og ridsede i korte Træk Linierne for Fremtiden op.

— Vi reparerer i Karachi ....

— I kan være lykkelige her i Danmark, at I har faaet Lov til at beholde denne vidunderlige Lufthavn med dens Administrationsbygninger og Hangarer fuldkommen intakt, udtalte Plesman. — Krigen var svær at komme igennem. Vi mistede praktisk talt alt. Tyskerne tog det hele, og Lufthavnen i Amsterdam eksisterer simpelthen ikke andre Steder end paa Landkortet. Maskinerne maa parkeres under aaben Himmel indtil videre. KLM eksisterede paa en Maade under Krigen trods alle Vanskeligheder, idet vi opretholdt en Rute fra London til Portugal. Den skulde gennemføres for enhver Pris og blev efterhaanden betegnet som Livslinien.

Med Alvor fortsatte Mr. Plesman: — Vi maa begynde helt forfra, praktisk talt med de bare Hænder, men takket være amerikansk og engelsk Hjælp er det nu lykkedes at faa Maskiner. Vi er saa vidt fremme, at vi har kunnet genaabne den vigtige Indiensrute og allerede i Løbet af December er vi inde i regelmæssig Trafik. Plesman tilføjer med et stort Smil: — Jeg ved endnu ikke, hvor vi skal reparere Maskinerne, vi har ingen Værksteder, men antagelig bliver det i Karachi. I Begyndelsen af Februar aabner vi en Rute til New York og i Løbet af Foraaret skal vi i Gang paa København og Stockholm. Flyvningen maa efter min Opfattelse blive international. Vi har haft mange Landes Flyvere i vort Selskab paa de store Ruter, baade russiske, amerikanske, engelske, tyske og danske Piloter. Det er mit Haab, sluttede Mr. Plesman, at vi snart kan flyve frit igen uden Hensyn til Landegrænserne.

K.L.M. Skole for unge Flyveteknikere.

Efter Præsentationen i Kastrup Lufthavn havde FLYV's Medarbejder en Samtale med Direktør J. F. van Oldenborgh, der glæder sig til at tage fat paa en lang Række forestaaende Ojgaver i Forbindelse med KLM's Repræsentation i Danmark. Af den interessante Samtale faar man et levende og karakteristisk Indtryk af den vældige Indsats, som det hollandske Luftfartsselskab forbereder i international Lufttrafik.

KLM vil hurtigt søge Oprettelse af Ruter paa Nord- og Sydamerika og saaledes gøre et Fremstød paa Atlanten, men hvorledes de store Ruter vil komme til at ligge, og hvornaar der kan sættes ind, er afhængig af Fremtiden. Det er et Spørgsmaal om tilstrækkeligt Materiel. — Først maa vi koncentrere os om Ruterne paa Indien, udtaler Direktør Oldenborgh. KLM har i Amerika afgivet Bestillinger paa flere DC4-Maskiner og de meget moderne »Lockheed Constellation«.

— Men det kræver vel ogsaa en meget stor og stærkt udbygget Organisation at

Fra Ankomsten til Amsterdam efter den første vellykkede Repræsentationsflyvning med »Skymasteren« til Batavia. Maskinen blev modtaget af flere Hundrede begejstrede Mennesker. Forneden ses Piloten paa den lange Tur Parmentier, Direktør Plesman, Forfatteren Hans Martin med Frue og Dr. Slotboom, KLM's Læge.

deltage i Konkurrencen paa de internationale Distancer?

— Ja, det gør det saa afgjort. Jeg kan fortælle Dem, at KLM før Krigen havde en Stab paa henved 1900 Mand — Teknikere og Eksperter, og jeg tager næppe Fejl i den Betragtning, at vi om faa Aar skal faa Brug for smaa 10.000 foruden Piloter, som vi henter fra alle Lande.

— For at give saa mange Eksperter en Uddannelse i fuld Overensstemmelse med de store Krav vi stiller i KLM, har vi oprettet en særlig flyveteknisk Skole i Holland. Vi har til Formaalet faaet overdraget en kæmpemæssig militær Flyveplads med store Bygninger, som Tyskerne efterlod.

— Hvad var Deres Indtryk af den nordiske Luftfartskonference her i København, hvor ogsaa Generaldirektør Plesman og De selv var Deltagere?

— 100 pCt. Sukces, siger Direktør Oldenborgh uden mindste Tøven. Vi var enige om de væsentligste Ting, men iøvrigt var Konferencen jo af ren forberedende Natur. Der forestaar endnu et meget stort Arbejde med en endelig Tilrettelæggelse af Trafikplaner og Prisoverenskomster, forinden vi naar til det gode Samarbejde med de skandinaviske Selskaber, som Konferencen i saa rigt Maal afgav Løfte om.

w. n. h.

AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

Luftfartsselskabet og Luftfartsvæsenet

Det er ikke noget ualmindeligt Fænomen, at der selv indenfor luftfartskyndige Kredse hersker Tvivl om, hvad der er Luftfartsselskab, og hvad der er Luftfartsvæsen. Det vil maaske derfor være paa sin Plads ganske kortelig at klarlægge, hvad der er henholdsvis Luftfartsselskabets og Luftfartsvæsenets Virkeomraader.

Luftfartsselskabet er et privat Selskab, der er koncessioneret til at drive erhvervsmæssig Lufttrafik, og som til Drift af sine Ruter oppebærer en fast, aarlig Subvention fra Staten. Da Luftfartsselskabet er det eneste, der oppebærer en saadan Subvention, er Selskabet med Rette af afdøde Minister Fisker blevet betegnet som »vort nationale Selskab«.

Luftfartsvæsenet fører ud fra sikkerhedsmæssige Hensyn Kontrol med Selskabets Materiel og Personel og i det hele Tilsyn med Overholdelsen af de for Luftfarten foreskrevne Reglementer og Bestemmelser m. v. Luftfartsvæsenet yder endvidere Selskabet sin Bistand gennem den under Luftfartsvæsenet etablerede Flyveledertjeneste, Flyveradiotjeneste og Flyvevejrtjeneste. Endelig henhører under Luftfartsvæsenet Lufthavnen ved Kastrup, der ejes og drives af Staten, og som administreres af en særlig Havnetjeneste, til hvilken Luftfartsselskabet — ligesom andre Selskaber — betaler Afgifter for Landinger samt Afgift for Leje af Rum i Hangarer og for Leje af Lokaler i Hovedbygningen m. v.

Luftfartsvæsenet driver altsaa i k k e Lufttrafik; det gør Luftfartsselskabet; og Luftfartsselskabet driver i k k e Lufthavnen; det gør Luftfartsvæsenet.

Luftfartsselskaberne har deres internationale Sammenslutning »International Air Trafic Association«, efter Forbogstaverne forkortet kaldet **J.A.T.A.** Som det vil erindres, holdt Sammenslutningen for nylig paa Havanna sit første Møde efter Krigen, hvor en Reorganisation af Sammenslutningen vedtoges. Luftfartsselskabet var paa Mødet repræsenteret ved sin Formand, Ingeniør Per Kampmann, og ved sin administrerende Direktør, Direktør Lybye.

De statslige Luftfartsmyndigheder har paa tilsvarende Maade deres Sammenslutning: »Commission Internationale de Navigation Aèrienne«, efter Forbogstaverne forkortet kaldet **C.I.N.A.**; Sammenslutningen holdt sit første Møde efter Krigen i August i London, hvor Danmark var repræsenteret ved Undertegnede, der er Danmarks Repræsentant i C.I.N.A., og som var Commissionens Præsident paa Mødet i København i Juni 1939, samt ved Chefen for Luftfartstilsynet, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen. Ogsaa C.I.N.A. ventes rekonstrueret overensstemmende med Vedtagelserne paa Chikago-Mødet i December f. A.

Lufhavnen ved Kastrup hører altsaa under Luftfartsvæsenet, der har taget Initiativet til Anlægget af de nye Startbaner og til det Forslag til Udvidelse af Landingsaralet, hvortil Regering og Finansudvalg i disse Dage har bevilget 6½ Million Kroner, og til de Planlæggelser, der for Tiden finder Sted angaaende Opførelse af nye Hangarbygninger med tilhørende Prøvestand og Kontorbygning, Opførelse af en Varmecentral, Udvidelse af Hovedbygningen, Forlængelse af Startbanerne, Tilvejebringelse af en bedre Vejforbindelse fra Havnen til Byens Cenrum m. m.

Luftfartsvæsenet og Luftfartsselskabet har, som det vil ses af ovenstaaende, hver sine betydningsfulde Opgaver, og begge arbejder — og det glæder mig at kunne sige i bedste Forstaaelse — paa Fremme af dansk Luftfart og paa at sikre Danmark den bedst mulige Position i den internationale Luftfart.

Knud Gregersen,
Direktør for Statens Luftsfartsvæsen.

Kastrup eller Karup *som nordisk Trafikcentrum?*

En Henvendelse til Trafikministeren og nogle sagkyndige Udtalelser.

I jydske Luftfartskrese har man i den seneste Tid taget livlig Del i Diskussionen om den projekterede Udvidelse af Kastrup Lufthavn. Paa Baggrund heraf har man med voksende Interesse fulgt Regeringens Planer med Hensyn til Oprettelse af Stats-Lufthavne ved visse større Provinsbyer, og man har endog i enkelte Tilfælde fundet Udtryk for den optimistiske Betragtning at et jydsk Luft-trafik-Centrum maatte have naturlige Forudsætninger for at gøre Kastrup Rangen stridig som internationalt Knudepunkt.

Den stigende Interesse har sidst manifesteret sig i en Henvendelse til Trafikministeren fra Viborg Erhvervsraad. Man har her ønsket den af Tyskerne efterladte Flyveplads ved Karup med i Overvejelserne, idet det hævdes, at Karup med sit 70 Kvadratkilometer store Omraade, Hangarbygninger og vældige Startbaner er velegnet som Centrum for Hovedlufttlinierne til Nordeuropa.

FLYV har forelagt det interessante Problem for Sagkundskaben. Saaledes udtaler Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen følgende:

— Kunde De tænke Dem, at Englænderne under normale Forhold i Trafiken paa London anvendte en Flyveplads i Midtengland eller Stockholms Lufthavn anbragt i Skaane? Næppe —. Af luftfartsmæssige Hensyn maa man naturligvis sørge for, at de internationale Luftlinier løber sammen saa tæt ved Hovedstaden som muligt. Noget andet er, at man ved Hjælp af sekundære Lufthavne maaske kan knytte Forbindelser til vigtige Industri- og Forretningscentrer andre Steder i Landet.

Det er jo i høj Grad forstaaeligt, at Jyderne ønsker at være med.

Ingen Berettigelse i Centrallufthavn paa den jydske Hede.

— Hvad Karup angaar, fortsætter Luftfartsingeniøren, er det saaledes, at Tyskerne jo indrettede den til rent militære Formaal. Saa vidt jeg husker har den ligesom Flyvepladsen ved Aalborg tre Startbaner; men man kan imidlertid ikke uden væsentlige Ændringer benytte en militær Flyveplads i den civile Luftfarts Tjeneste. Af Camoufleringshensyn anbringes Hangarer, Værksteder og Administrationsbygninger spredt over Terrænet — derfor har de militære Flyvepladser saa store Arealer. I den civile Lufttrafik maa man tage skyldigt Hensyn til det økonomisk hensigtsmæssige. Radiotjeneste, Vejrtjeneste og de øvrige Sikkerhedsfunktioner maa her ligge koncentreret uden for store Afstande til Administrationsbygninger. Det er meget store og kostbare Anlæg, der kræves gennemført. Jeg kan paa ingen Maade se Berettigelsen af en stor Central-Lufthavn midt paa den jydske Hede, Vi har jo tilmed en udmærket Lufthavn i Kastrup.

Trafikchef P. Bech Nielsen i DDL er heller ikke ubetinget enig i Karupfolkenes Synspunkter.

Lufthavnen ved Karup ligger jo blot en Times Flyvning fra Hovedstaden. Det kan ikke have nogen Betydning for Rutemaskinerne paa de internationale Linier at gaa ned her. Skal der mellemlandes paa de transatlantiske Forbindelser, maa det blive i Irland eller Skotland.

Derimod kunde Karup maaske anvendes som Undvigelseshavn, men det er jo et andet Spørgsmaal, om det kan betale sig at holde en fast uddannet Besætning her med Radio- og Luftmeldetjeneste i Betragtning af, at man ved Aalborg faar en trafikeret Lufthavn i Klasse A og med fast Personale. **w. n. h.**

Det nye Aar

HVORDAN vil det gaa med Flyvningen i det nye Aar, vi er kommet ind i? Desværre er det jo vanskeligt at forudsige noget, men vi har i det mindste Lov til at ønske, og FLYV's Ønsker for dansk Flyvning er mange og store — men alligevel ikke større end at der skulde være Muligheder for at opfylde dem. I seks lange Aar har Flyvningen herhjemme været lammet, bortset fra Det Danske Luftfartselskabs Trafik paa enkelte Luftruter, men al den øvrige Virksomhed i Luften har ligget stille. Interessen for Flyvning i dens forskellige Former har imidlertid ikke ligget stille, den har tværtimod haft en Opblomstring som aldrig tidligere, og Tusinder af Unge har sluttet sig til de flyvebegejstredes Kreds takket være et stort og fortjenstfuldt Arbejde fra Unionernes Side. Derfor ønsker vi, at det Aar, der nu er begyndt, maa give alle disse trofaste flyvebegejstrede Lejlighed til at faa deres store Drøm opfyldt: at komme i Gang med praktisk Flyvning snarest muligt. Det samme Ønske gælder alle de militære Flyvere, hvis Vinger har været stækket i saa mange Aar, og alle de civile Erhvervsflyvere, der brænder af Iver efter at komme i Luften igen.

I Haabet om at alt dette maa gaa i Opfyldelse, ønsker vi vore Læsere et glædeligt Nytaar.

FLYV's Redaktion.

NYT fra DANSK FLYVNING

Ny Generalinspektør og ny Chef for Hærens Flyvertropper.

Oberst T. P. A. Ørum er fra den 12. December 1945 at regne udnævnt til Generalinspektør ved Hærens Flyvertropper. Fra samme Dato er Oberst Tage Andersen blevet udnævnt til Chef for Hærens Flyvertropper.

Nedsatte Flyvepriser.

Som Følge af reducerede Benzinpriser har DDL kunnet nedsætte Taksterne betydeligt paa de indenlandske Ruter. Til Rønne flyver vi nu for 50 Kr. i Stedet for 60 Kr. og paa Aalborgruten er Prisen nedsat fra 75 Kr. til 65 Kr.

Flyveplads ved Brøndbyvester.

Efter langvarige Forhandlinger, som endnu ikke er afsluttet, har Københavns Kommune taget Skridt til Anlæggelse af en Flyveplads for Privat- og Sportsmaskiner ved Brøndbyvester. Planerne møder en Del Modstand, men bliver Projektet gennemført, regner man med at faa en Flyveplads med en Udstrækning af 1 Kilometer paa hver Led.

Sukker i Benzinen.

Under Besættelsen var mange af den Opfattelse, at Sabotører ofte havde hindret Flyvemaskiner eller Biler i at starte ved at komme Sukker i Benzinen. Københavns Brandvæsen har i Samarbejde med D.D.P.A. gjort nogle interessante Forsøg, som viser, at Benzin ikke kan ødelægges ved Sukkertilsætning. Derimod kan Sukker saavel som ethvert andet kornet Materiale muligvis i Motorer af gammel Model rent mekanisk bevirke en Tilstopning af Tilførselsvejene.

Ændringer i DDL's Tider.

Ruten til Rønne flyves nu kun een Gang daglig. Start fra København Kl. 9.00 og fra Rønne Kl. 10.20. Eftermiddagsturen til Aalborg bortfalder og Tiderne bliver herefter: Afg. København Kl. 8.00, i Aalborg 8.55, i Gøteborg 10.00. Modsat flyves fra Gøteborg Kl. 16.00, i Aalborg 16.35 og tilbage i København 18.00. Jyderne kan saaledes faa 6 Timers Ophold i Gøteborg. Londonruten er uforandret.

DDL til Foraaret,

Til Foraaret og hen paa Sommeren vil DDL disponere over 6 moderne DC3'ere. De to flyvende Fæstninger skal indgaa i Driften paa Amerika, men vil senere blive afløst af to Skymasters af DC4-Typen.

Luftfartskonference i København.

For første Gang siden Befrielsen mødtes Repræsentanter for de nordiske Luftfartsselskaber og det hollandske Luftfartsselskab til Kongres i København. Kongressen varede to Dage, men kan kun betragtes som orienterende.

★

Avro Tudor.

Nye engelske Trafikflyvemaskiner II

AF de nye engelske Trafikflyvemaskiner, som er ved at blive bygget efter Krigen, har seks forskellige Typer allerede været i Luften; to andre — begge store Luftlinere — vil have overstaaet deres første Prøveflyvninger ved Nytaarstid; to Typer er ved at blive seriefremstillet, og syv andre er ikke langt fra at være færdige. Paa mindre end fire Maaneder efter Afslutningen af Krigen med Japan har den britiske Luftfartsindustri vist, at den til Trods for mange Besværligheder, har været i Stand til at omstille sin Produktion efter Fredstidens Krav.

I omtrent otte Aar har britiske Flyvemaskinekonstruktører næsten udelukkende været beskæftiget med Fremstilling af militære Luftfartøjer, og de har stadigvæk et ret stort Arbejde med Bygning af militære Flyvemaskiner; men ikke desto mindre er man i fuld Gang med Arbejdet paa de mange nye Trafikflyvemaskinetyper.

Avro Tudor I.

Firmaet Avro, der er verdensberømt for sine Lancaster Bombere, har fremstillet en hurtig, luksuøst udstyret Luftliner til Anvendelse over lange Distancer, bl. a. Nordatlanten, og den har faaet Typebetegnelsen Tudor I.

Det er et lavvinget Metalmonoplan med en Spændvidde paa 36,58 m, en Længde paa 24,23 m og en Fuldvægt paa 33.966 kg. Den er udstyret med fire Rolls-Royce Merlin 100 Motorer hver paa 1850 HK, og det er den første britiske Trafikflyvemaskine, som er bygget med trykkæt Kabine. Avro 688, som er Fabrikkens Typebetegnelse for Tudor I, foretog sine første Prøveflyvninger den 14. Juni 1945, og de forløb overmaade tilfredsstillende.

Luftfartøjet har et næsten fuldendt aerodynamisk Udseende med en meget smuk stromlinieforme Krop. Bæreplanerne, som har et Planareal paa 132 m², er tilspidsede og anbragt i let Pilform. I Modsætning til Typerne Lancastrian og York bestaar Halepartiet paa Tudor I kun af en enkelt Halefinne og Sideror. Motorerne er anbragt paa Undersiden af Bæreplanet. Understellets Hjul kan trækkes ind i de inderste Motorgondoler.

Kroppen, der udvendig er helt glat, er indrettet paa følgende Maade:

Helt forude er der Plads til to Flyvere; derefter følger Flyvemekanikerens Rum samt Plads for Navigatør og Radiotelegrafist. Agten for Besætningens Plads findes et Post- og Godsrum, og derefter kommer Passagerkabinen, der er delt i tre Afdelinger, hver med Plads til fire Passagerer, der sidder to paa hver Side af en Midtergang. Om Natten kan Passagerrummene indrettes med fire Køjepladser i hvert. Helt Agterude er Toilet og Køkken.

Den luksuøst udstyrede Kabine er indrettet til Flyvning i Højde paa indtil 7.600 Meter. Under Prøveflyvningerne viste det sig, at Tudor I med 12 Passagerer, 10,56 m³ Gods (2.617 kg) samt 14.067 l Brændstof og Olie (ialt 10.655 kg) havde en Rækkevidde paa 6.512 km ved en Gennemsnitshastighed paa 368 km/T, eller en Rækkevidde paa 5.264 km ved en Hastighed paa 472 km/T. Disse Opgivelser gælder for Flyvning i 7.600 m. Med en Fuldvægt paa 29.931 kg var den mest økonomiske Marchhastighed 284 km/T i 3000 m, 312 km/T i 4.500 m og 368 km/T i 7.600 m. Største Hastighed i 7.000 m var 480 km/T.

British Overseas Airways har bestilt et større Antal Tudor I, og saavidt man kan forstaa, er det Meningen at disse nye Trafikluftfartøjer skal anvendes baade paa Empire-Ruterne og paa Strækningen over Nordtlanten.

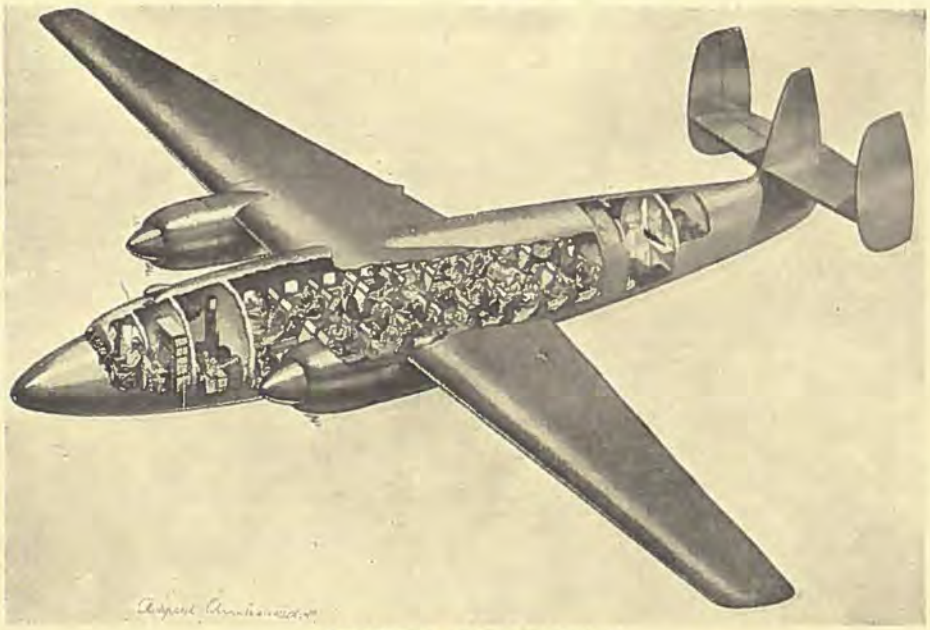
De Havilland Dove.

Paa De Havilland Aircraft Co.'s 25-Aars Dag, den 15. September 1945, foretog Firmaets nye, lette Trafikflyvemaskine sin første Flyvning.

De Havilland Dove er et lavvinget Metalmonoplan med Plads til 8—11 Passagerer foruden en Besætning paa 2 Mand. Det er beregnet til mindre Luftruter, bl. a. saakaldte Fødeluftruter til de større Luftruter. Det er udstyret med to De Havilland Gipsy Queen 71 Motorer hver paa 330 HK (i Starten), og man har lagt stor Vægt paa, at Luftartøjet kan flyve paa een Motor alene. Fuldt lastet er det saaledes i Stand til at kunne stige til 2135 m med en Hastighed paa 36,6 m pr. Minut med een Motor arbejdende paa normal Stigekraft. Gipsy Queen Motorerne er udstyret med trebladede De Havilland »constant-speed« Propeller. Understellet er trehjulet og indtrækkeligt.

Kroppen, som har en indvendig Højde paa 1,59 m og en Bredde paa 1.37 m, har to Bagagerum, et forude under Førerrummet og et helt agterude. Passagerkabinen har normalt Plads til 8 Personer, men ved at sløjfe Toilettet og det bageste Bagagerum kan der indrettes Plads til yderligere 3 Passagerer.

De nærmere Data for Dove er følgende: Spændvidde 17,4 m, Længde 12,0 m, Højde (til øverste Punkt paa Sideror) 3,96 m, Planareal 31,1 m². Fuldvægt (med 8 Passagerer) 3.632 kg (omfattende bl. a. 323 l Brændstof til en Flyvestrækning paa 805 km), største Hastighed 350 km/T, Marchhastighed ved Jorden 241 km/T og i 3050 m 273 km/T.



AIRSPEED AMBASSADOR

Airspeed's nye Trafikflyvemaskine er beregnet til Brug for den interkontinentale Luftfart over Strækninger paa 400 til 2400 km, hvor den skal kunne medføre 40 Passagerer. Kroppen er udstyret med Trykkabine til Flyvning i Højder paa ca. 6000 m. Dens Marchhastighed er 385 km/T.

MILES og AUSTER

præsenteres i Danmark

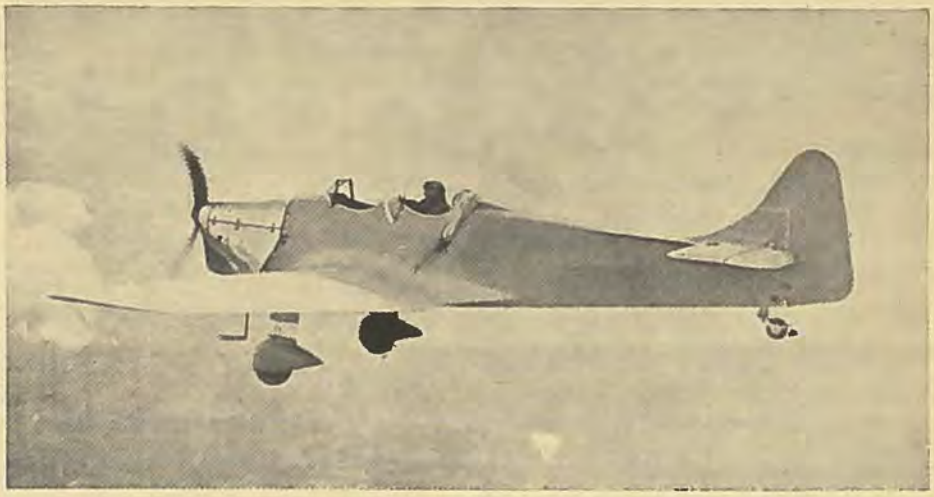
CHEFPILOTEN fra Taylorcraft Fabrikkerne, Squadron Leader Geoffrey Edwards, demonstrerede forleden i Kastrup Lufthavn for en større Kreds af Flyveinteresserede den nye tresædede Udgave af den berømte AUSTER Artilleri Observationsmaskine, der havde saa stor Succes under Krigen.

Maskinen, der forener et ualmindelig elegant Ydre med en robust Konstruktion, vakte den allerstørste Interesse.

Squadron Leader Edwards demonstrerede Maskinens Flyveegenskaber i en elegant Opvisning af Luftakrobatik. Af de mange Fordele, der foruden at gøre Austeren til den ideelle Privatflyvemaskine, i særlig Grad gør den velegnet til Skolemaskine, kan nævnes Plexiglastaget, der giver 360 Graders Sigtbarhed, hvilket i høj Grad forøger Sikkerheden under Start og Landing og tillige under Flyvning i Nærheden af Flyvepladsen.

Desuden kan Austeren tage 300 kg Nyttelast, hvilket vil sige 3 Passagerer plus Bagage. Dens Marchhastighed er 165 km/T., Maksimumhastigheden 200 km/T., medens Landingsfarten kun er ca. 60 km/T. Prisen paa denne lille lækre Maskine er 18700 Kr. ab Fabrik.

Kaptajn Jørgen Edsberg, der for kort Tid siden fløj til London i en Miles Messenger med Sportsflyveklubbens Formand, Landsretssagfører Børge Moltke-Leth som Passager, er nu vendt tilbage til Kastrup i en Miles Magister, en aaben tosædet Træningsmaskine af samme Type, som blev benyttet under Træningen af R.A.F. Piloterne.



Miles Magister I.

Under Hjemturen fra Lübeck tvang en tæt Taage Kaptajn Edsberg til at foretage en Mellemlanding i Nærheden af Haslev. Maskinen viste her sine fremragende Flyveegenskaber, idet det ved Opmaaling af Landingssporene viste sig, at den var landet paa 23 m.

Under Flyvekonstruktør George Miles's Besøg i Danmark for nylig foretog han en Landing paa en af Merløsegaards Marker, hvor Forpagter Høegh-Guldberg, der selv er gammel Marineflyver, for at markere Vindretningen havde lagt et Landings-T ud. Blandt de forskellige Honoratiores, der var indbudt for at modtage Flyvekonstruktøren, var en Præst fra Merløse, der vel vidende, at Korset paa Kirkeskibet vender Øst-Vest, nidkært — uden Forpagterens Vidende — drejede Landings-T'et i denne Retning og ud af Vinden. Senere paa Dagen fløj Præsten med George Miles, der herved fik Lejlighed til at forklare Præsten Hensigten med et Landings-T.

C. FERSLEW & Co.s FORLAG
KØBENHAVN

PRIS KR.
2.50

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.

„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

„PATH-FINDER-FORCEN"

Af Kaptajnløjtnant P. Zigler

DET hænder undertiden, at man møder en R.A.F. Flyver, der under den almindelige Flyvevinge paa venstre Side bærer endnu et Flyveemblem, meget mindre end det førstnævnte og forgyldt. Det sidder paa Klappen til venstre Brystlomme. Det ligner i Udseende og Størrelse nærmest den Ørn, der sidder i R.A.F.'s Hueemblem.

Naar en Flyver bærer et saadant Emblem, markerer det, at han tilhører eller har tilhørt Path-Finder-Forcen.

Da sikkert mange har hørt Navnet paa denne Styrke nævnt adskillige Gange uden rigtigt at vide, hvad det drejede sig om, skal i det følgende Aarsagen til dens Opstaaen og dens Opgave indenfor Bomber-Command kort omtales.

I Begyndelsen af Krigen fandtes kun faa Bombeluftfartøjer i England. Det er en Kendsgerning, at der ved Krigens Begyndelse kun var een Bomber-Gruppe udstyret med 2-Motores Whitley Bombeluftfartøjer, hvor Besætningerne var trænet i Natflyvning. Alle de andre Bombegrupper maatte omskoles til Natflyvning, hvor Navigationen spiller en meget stor Rolle.

Efterhaanden som Tiden gik tog Bombningen til, men til Trods for gode Rapporter fra de hjemvendte Bombebesætninger, var det en Kendsgerning, at Træfningen i Maalomraadet gennemsnitligt var meget ringe. Besætningerne havde svært ved selv at tro paa dette, men Fotografierne beviste det, og der syntes ikke at kunne gøres meget herved.

Et planlagt Angreb i større Stil var en ukendt Ting paa den Tid. Angrebene blev foretaget af enkelte Grupper, der arbejdede hver for sig.

Navigationsstandarden dengang kan ikke sammenlignes med hvad den er i Dag. Det viste sig især vanskeligt de sidste 30—50 km i Nærheden af Maalet. Det syntes temmelig nemt for Bombenavigatørene at komme saa langt, men de sidste 30—50 km voldte dem store Vanskeligheder, saaledes at kun relativt faa af de angribende Luftfartøjer naaede frem til Maalet.

Paa dette Tidspunkt havde Bomber-Command ikke mange Hjælpemidler dertil, fordi »the Boffins« (det er Slangudtrykket for »the back-room-boys« hvilket igen var Betegnelsen paa de Videnskabsmænd, der udfandt mange af de Hjælpemidler, der blev anvendt under Krigen) endnu ikke var fremkommet med ret mange af de utrolige Opfindelser de senere udformede. Det drejer sig bl. a. om et Navigationshjælpemiddel som »G-boxen«, der for ikke saa længe siden forbavsede Verden, da Oplysninger om den kom offentligt frem.

Man kan sige, at i Slutningen af 1941 begyndte Nøjagtigheden at tage Form, men Anstrengelserne var sjældent ko-ordinerede saaledes, at de rigtigt planlagte Angreb var isolerede Tilfælde.

Et af de første var Angrebet paa Renault Fabrikkerne Natten til 3. Marts 1942, hvilket resulterede i, at Produktionen standsede i 3½ Maaned.

Paa Grund af Planlæggelsen blev dette Angreb ledet efter et fuldstændigt Skema med det Udfald, at det resulterede i en udtalt Forøgelse af Bombevirkningen.

Saa fulgte det historiske Raid paa Køln den 31. Maj 1942. Den Bombetonnage, der blev anvendt var paa ikke mindre end 1700 Tons, et fænomenalt Tal paa den Tid, og af hele Bombelasten, der blev kastet, faldt en saa stor Procentdel i Maalomraadet, at Bombevirkningens Resultat var af tilsvarende voldsom Virkning som Raidets Størrelse.

Men stadigvæk var disse organiserede Raids Undtagelsen i Stedet for Reglen. Grunden til disse daarlige Resultater erkendtes. Der var ingen samlet Ledelse. Alle de Luftfartøjer, der opererede, gjorde dette uafhængigt af hverandre, og planlagte Togter var ikke normalt.

For at skaffe sig den fornødne Ledelse blev »Path-Finder-Forcen« dannet den 15. August 1942.

De bedste Eskadriller i Bomber-Command blev kæmmet for deres bedste Besætninger og disse Mænd fik Lejligheden til at melde sig frivilligt til P.F.F. P.F.F. er saaledes en Del af Bomber-Command til Hjælp for Bomber-Command.

Til Organisator og Leder af denne Styrke faldt Valget uden Tøven paa Vice-Air-Marshall D. C. T. Bennet, om hvem det sagdes, at han kendte hver Mands Job under sig bedre end Manden selv. Han har iøvrigt forfattet nogle af de bedste Bøger, der findes vedrørende Luftnavigation.

Da P.F.F. var dannet blev alle Oplysninger vedrørende Bombning samlet og siet saaledes, at et paalideligt Materiale, paa hvilket der kunde bygges, fremkom. De allersidste Opfindelser fra »the Boffins« blev anvendt og Fyrværkeri Fabrikkerne paatog sig at fabrikere de forlangte Arter af Maalafmærkningsblus.

Da Forberedelserne var færdige, fandt og afmærkede P.F.F. Mainz i August 1942 med det Resultat, at Bomberstyrken registrerede den højeste Træfferprocent i et Maalomraade, der hidtil var opnaaet.

Saaledes fortsattes det, og P.F.F.s Teknik forbedredes, og nye Opfindelser blev taget i Brug. Køln blev igen bombet med endnu større Resultat end sidst. Den 12. Marts 1943 blev Krupp i Essen bombet. Hidtil havde de periodiske Bombninger af Ruhrdistriktet været uden praktisk Virkning, hvorimod Antallet af mistede Luftfartøjer havde været stort. Ved dette Raid led Krupp saa stor Skade, at dets Virksomhed reduceredes i Maaneder. Ikke mindre end 83 pCt. af Bombelasten registreredes som direkte Træffere.

Gennem de Erfaringer man fik ved disse Raid i Forbindelse med andre Erfaringer, naaede man Resultater, som ingen havde drømt om i Begyndelsen af Krigen.

En Træfning paa 60 pCt. af Bombelasten i Maalomraadet regnes for et daarligt Resultat. Gennemsnitsresultaterne laa paa omkring 80 pCt. og kun Resultater paa 90 pCt. og derover blev regnet for gode Raids.

Man faar kun det i Begyndelsen af Artiklen omtalte Emblem, naar man har kvalificeret sig gennem et Minimum af 6 heldige Maalafmærkninger samt en Eksamen, hvor Fordringerne opstilles af andre indenfor denne operationelle Kategori. Æren ved at bære dette Emblem er en stor Ansporing for Bomber-Commands Besætninger til at søge Optagelse i P.F.F. Normalt er dette Emblem en midlertidig Tildeling, og naar en Flyver forlader P.F.F., leveres det normalt tilbage, men hvis man har klaret sig særlig godt som Path-Finder faar man sædvanligvis Lov til at bære Emblemet til Stadighed.

Besætningerne, der udvælges til P.F.F., optages paa en P.F.F. Træningsskole, hvor det er nødvendigt at arbejde haardt for at følge med.

Lærerkræfterne ved en saadan Skole har gennemsnitligt selv foretaget omkring 60 Operationstogter.

»Paalidelighed og Effektivitet« er P.F.F.s Motto, men sammen med det følger to andre vitale Forskrifter nemlig: »Nøjagtighed og Præcision«. Jo mere man tænker derover, desto mere forstaar man deres Betydning.

Bombetogter planlagdes til de mindste Detailler. Nøjagtigheds- og Præcisionsgrænserne sattes til en Standard af 10 Sekunder, d.v.s. at hvert Luftfartøj søgte at være over Maalet paa dets fastsatte Tid, og en Margin paa 10 Sekunder kunde akcepteres, ikke saadan at forstaa, at det betragtes som godt nok, men der er visse fysiske Begrænsninger som det næsten er umuligt at forbedre.

Tag for Eksempel et Luftfartøj, der flyver med en Marchhastighed af 450 km til et Maal, der er 1200 km væk, følgende en Rute, hvor det udsættes for Vindstyrker med forskellig Retning og Hastighed, men navigeret og fløjet paa en saa nøjagtig Maade, at det er i Maalomraadet indenfor 10 Sekunder af den fastsatte Tid. En saadan Nøjagtighed synes umulig, men det kan gøres, og det er blevet gjort. Alle de »gamle« Path-Findere, der har gjort det og selv har staaet Ansigt til Ansigt med tusinder af Vanskeligheder, staar nu til Raadighed med Raad og Erfaringer til de nye Elever.

Det er ikke uden Grund, at »Path-Finder-Forcen«s operationelle Standard regnes for den højeste i Verden.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

ønsker FLYV's Læsere et

Glædeligt Nytaar

Vi haaber, at 1946 vil bringe den længselsfuldt ventede Fremgang for Civilflyvningen i Danmark og vi er rede til at yde vor Medvirken hertil.

Fire britiske Flyvemaskinetyper fra den „hemmelige Liste".

De nyeste engelske. militære Flyvemaskiner, der hidtil har været paa den »hemmelige« Liste, men som nu er blevet frigivet, er Handley Page Halifax A IX, General Aircraft Hamilcar, Taylorcraft Auster V og Fairey Firefly F. Mk. IV.

A IX er en ny Udgave af Halifax Bomberen, og den kan enten anvendes som Bomber eller til Transport af Faldskærmstropper. I sidstnævnte Tilfælde kan den medføre en Besætning paa seks Mand, 16 fuldt udrustede Faldskærmssoldater samt to Hjælpere (for Faldskærmssoldaterne). Den er udstyret med fire Bristol Hercules XVI luftkølede Stjernemotorer hver paa 1.675 HK, som giver Luftfartøjet en største Hastighed (med fuld Last i 7000 m) paa 512 km/T.

Hamilcar, som er et Transportglideplan, er blevet udstyret med to Bristol Mercury XXI Motorer. Hamilcar skal startes ved Hjælp af Flyvemaskineslæb, men naar den først er kommet i Luften, kan den selv fortsætte Flyvningen med en Hastighed af 192—232 km/T. Med normal Benzinbeholdning kan den flyve en Strækning paa 1128 km.

Auster V er en af de saakaldte Sportsflyvemaskiner, og dens Forgænger, Auster IV, har under Krigen været meget anvendt til Rekognoscering, Forbindelsestjeneste m. m. Den nyeste Auster-Type er udstyret med en 130 HK Lycoming Motor, der giver den en Hastighed paa 179—238 km/T.

Fireflay F. Mk. IV anvendes af Marinen som Jager og til Rekognoscering. Den er udstyret med en Rolls-Royce Griffon 72 Motor paa 2,300 HK (i ca. 4.500 m). Den største Hastighed er 618 km/T.

R.A.F. i Arbejde med Lufttransporter.

I Tiden fra Oktober 1945 til Maj 1946 faar R.A.F.'s Maskiner noget at bestille, idet de skal transportere ca. 1 Million Mand og ca. ¼ Million Tons Gods.

Piper Cup Skycoupe — Luftens tosædede Bil.

Det amerikanske Flyvemaskinefirma Piper Aircraft Corporation har bragt en ny Privatflyvemaskine paa Markedet. Den hedder Piper Cub Skycoupe, og er en hypermoderne Flyvemaskine til privat Brug. Den har en lukket Kabine, hvor Fører og Passager sidder ved Siden af hinanden, og der er Adgang til Maskinen gennem en Dør forude. Halepartiet bæres af to Haledragere, og Motoren (110 HK) er anbragt bagude i den korte Krop. Skycoupe har faste Spalteklapper og Landingsklapper.

Kroppen er beklædt med Aluminium. Bæreplanet med Krydsfiner og Lærred. Fast, trehjulet Understel. Bæreplanets Spændvidde 9,14 m, Kroppens Længde 6,4 m. Største Hastighed 176 km/T, Marchhastighed 160 km/T; Landingshastighed 76,8 km/T.

Bliver Helikopteren Fremtidens Privatluftfartøj?

Mange Flyvemaskinekonstruktører spaar Helikopteren en meget stor Fremtid som den private Mands Luftfartøj, og nogle gaar endda saa vidt, at de mener, at der om ca. fem Aar vil være over eet Hundrede Tusinde Helikoptere i privat Eje i U.S.A. alene. Foreløbig har Helikopteren imidlertid den Ulempe, at den er ret vanskelig at flyve, men dette mener man vil kunne afhjælpes med Tiden. Med de Erfaringer man hidtil har gjort, regner man i England med, at der kræves en Flyvetid paa mellem 20 og 30 Timer inden en Flyver, som i Forvejen har lært at flyve et Luftfartøj med faste Planer, vil kunne flyve en Helikopter med tilstrækkelig Sikkerhed.

Den mest anvendte Helikoptertype i Øjeblikket er den amerikanske Sikorsky R-4, som bl. a. ogsaa anvendes af R.A.F. R-4 har een Hovedrotor anbragt midt paa Kroppens forreste Halvdel, og den roterer i et vandret Plan. Desuden er der paa en Forlængelse af Halen anbragt en mindre Rotor, som roterer i et lodret Plan. Den lodrette Rotors Opgave er at modvirke Hovedrotorens Drejningsmoment. Helikopteren styres ved Indstilling af Hovedrotorens Blade. Kroppen, som bestaar af en svejset Staalkonstruktion, er beklædt med Lærred. Kabinen helt forude i Næsen har Plads til to Personer Side om Side. Understellet bestaar af to Landingshjul og et styrbart Halehjul. Det kan udskiftes med to Lavtryks-Gummipontoner, der gør det muligt for Helikopteren at starte og lande paa Land, paa Søen, Sne eller tynd Is. Helikopteren kan holde stille i Luften, og den kan baade flyve sidelæns og baglæns. Begge Rotorerne drives af en 180 HK Warner Stjernemotor. Hovedrotorens

VICKERS SUPERMARINE SPITEFUL.

Spitfire's Efterfølger, Vickers Supermarine Spiteful, er en af R.A.F.'s nyeste Jagere. Den er bygget med tynde Planer med »spids« Forkant for at kunne flyve med de store Hastigheder. Dens største Hastighed er 735 km/T.

Nyt

fra hele Verden

ved **Kaptajn John Foltmann**

DEN AMERIKANSKE ERCOUPE.

Den tosædede Sportsflyvemaskine Ercoupe er den første amerikanske Flyvemaskine, som har faaet officielt Certifikat for, at den er spindsikker. Den koster 2994 Dollars. Den er udstyret med trehjulet Understel og en Propel med stilbare Blade.

Diameter er 11,6 m, den lodrette Rotor har en Diameter paa 2,30 m. Længden er 11,6 m og Højden 3,66 m. Tomvægten er 913 kg, Fuldvægten 1158 kg. Fremadhastigheden er ca. 150 km/T; Hastigheden til Siderne og bagud ca. 50 km/T.

Britisk Eksport af civilt Flyvemateriel.

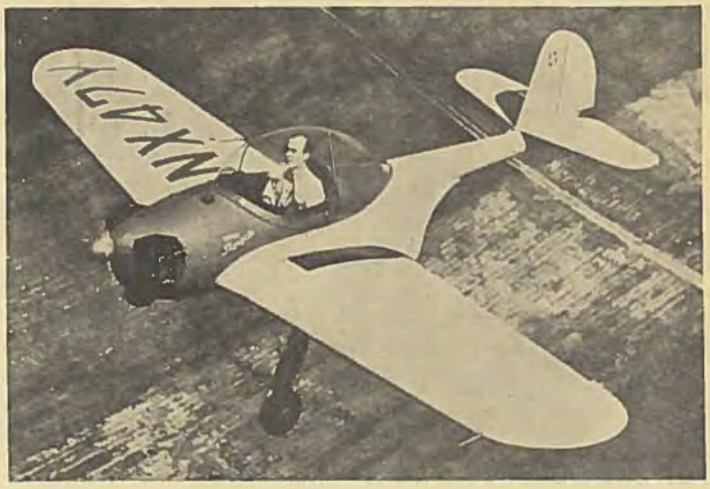
Den britiske Flyvemaskineindustri har for ganske nylig effektueret de første Ordrer fra Udlandet paa civile Flyvemaskiner, idet De Havilland Fabrikkerne har solgt tre Dragon Rapide og en Percival Proctor til Portugal, hvor Luftfartøjerne skal anvendes paa indenlandske Luftruter (bl. a. Lissabon—Oporto). Disse fire Maskiner er købt af Companhia de Transportes Aeros (CTA), som er et privat Luftfrafikselskab med Hovedkontor i Lissabon.

Endvidere har Argentina købt fire Short Sunderland Flyvebaade til Transport af Passagerer, Post og Gods.

Gloster Meteors Hastighedsrekord.

Den engelske reaktionsdrevne Jager Gloster Meteor, der foretog en Række Flyvninger over en 3 Kilometer lang Strækning ved Herne Bay paa Englands Nordøstkyst, naaede under en enkelt Gennemflyvning af Strækningen op paa godt og vel 976 km/T. For at Hastigheden kan blive anerkendt som Verdensrekord, skal Strækningen imidlertid gennemflyves 3 Gange, hvorefter Gennemsnitstallet af disse tre Flyvninger giver det endelige Resultat. Dette blev paa 969,6 km/T.

Den tidligere officielle Verdensrekord, som blev sat før Krigen (April 1939) med en Messerschmitt Me 109 R, var paa 755,1 km/T, er saaledes blevet slaaet med over 200 km/T.



Til de MANGE, der skrev til mig om Køb af

ENGELSKE SPORTSMASKINER.

Jeg **tabte** — Repræsentationen gik til en anden. **Hvem** har man ikke sagt mig; men jeg synes lige, at jeg vil meddele Jer, at den Maskine, jeg haabede paa, var

TAYLORCRAFTS »AUSTER«.

Da jeg **stadig** synes, at denne er den bedste engelske Sportsmaskine, anbefaler jeg Jer alle at have Ulejligheden med endnu en Henvendelse til Taylorcrafts nye Repræsentant. **Hvem** denne er, vil vel bl. a. fremgaa af FLYV's Annoncespalter.

Tak for Tilliden — Venlig Hilsen — Godt Nytaar.

Flyverløjtnant **Clauson-Kaas.**

P.S. **Nej** — med denne Annonce har hverken Taylorcraft eller hans herværende Repræsentant noget at gøre.

Flyvemaskine til ca. 3.900 Kroner.

Mon ikke Tænderne løber i Vand, naar De hører, at Piper Cub Skycycle i Amerika kan købes for 995 Dollars? Det vil sige for mindre end 4000 danske Kroner. Det averteres der med i New York Journal-American. Tænk — hvis vi herhjemme kunde købe en splinterny Flyvemaskine til den Pris! Skycycle er et lille eensædet Monoplan, udstyret med en 55 HK Lycoming Motor. Den har en Marchhastighed paa 144 km T, og den kan medføre Benzin til en Flyvning paa 650 km.

BØGER

»Sejren ved Midway« af Griffith Baily Coale, oversat af Mogens Fønss og C. A. Broberg. 138 Sider. Kr. 11,75.

Forfatteren er Kaptajnløjtnant i den amerikanske Flaade, og han er kendt i De forenede Stater som en fremragende Marinemaler. Regeringen i Washington sendte ham ud for at skildre Krigen i Stillehavet i en Række Malerier og Tegninger, og han benyttede samtidig Lejligheden til at skildre alle sine Oplevelser i en Bog, som fører Læseren fra Pearl Harbour til Stillehavsøen Midway, hvor Japanerne led et Nederlag, som fik sin historiske Betydning derved, at det var den amerikanske Flaades Flyvemaskiner, som bragte Sejren hjem.

»Sejren ved Midway« er ypperlig Krigsreportage, fordi den er skrevet af en Mand, der paa een Gang er flaadesagkyndig og Kunstner. Forfatteren ser med Kunstnerens Øjne, og hans Skildringer af de spændende Episoder er præget af en Billedkunstners Sans for Form og Farver.

For den flyveinteresserede Læser er det interessant at faa noget at vide om Hangarskibenes Indsats og Flyvernes Kampe og Bedrifter, som er skildret paa en mesterlig Maade.

Set fra en Flyvers Synspunkt lader Oversættelsen af mange flyvemæssige Udtryk imidlertid noget tilbage at ønske. De er ikke gode. Paa Dansk siger vi f. Eks. ikke Styrtdykbombere, Marinestyrtbombere, Aeroplaner, Kampluftpatrulje o.s.v., og endvidere burde engelske yards og feet være omregnet til Meter. Oversætterne burde have raadspurgt en flyvesagkyndig.

Men Bogen er god og fortjener at blive læst.

»Svensk Flygkalender 1946« redigeret af W. Kleen og A. Wallin. Udgivet af Kungl. Svenska Aeroklubben og Tidsskriftet Flyg. 240 Sider. Pris Kr. 3,30.

Mon ikke mange danske Læsere efterhaanden ser hen til Aarets »Svensk Flygkalender« med lige saa stor Forventning som svenske Læsere, for denne udmærkede lille Aarbog er ved at overgaa sig selv. Den har været god hele Tiden, men alligevel bliver den bedre og bedre for hvert Aar. 1946-Udgaven har det paa samme Maade. Den er udarbejdet efter lidt andre Principper end tidligere, idet man har tilstræbt at lægge mere Vægt paa Kalenderens Karakter som Aarbog. Den indeholder saaledes en udmærket Oversigt over alt, hvad der er sket indenfor svensk Flyvning. Endvidere har den et nyt Afsnit med Fortegnelse over de Flyvemaskinetyper, som de førende Flyvemaskinefabrikker har bygget i de senere Aar.

Foruden disse Afsnit indeholder den Artikler om den tekniske og organisatoriske Udvikling indenfor Flyvningen, saaledes at Læseren paa en overskuelig Maade faar Oplysning om alle de Fremskridt, der har fundet Sted paa Flyvningens Omraade.

»Dansk Tidsskrift-Index« udgivet af Statens Bibliotekstilsyn. Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck.

Nu foreligger tredivte Aargang (1944) af den udmærkede Aarbog, som indeholder en Fortegnelse over Indholdet af ca. 200 danske og en Del andre nordiske Tidsskrifter, og naar man ikke selv har Lejlighed til at læse alle de mange Tidsskrifter, der udkommer, men alligevel vil finde noget om et bestemt Emne, kan man ikke gaa bedre Steder hen end til »Dansk Tidsskrift-Index«. Bogen bringer ogsaa en Oversigt over Artikler vedrørende Flyvning, og de fleste af disse Artikler har staaet i »Flyv«.

Den udmærkede Bog er udgivet af Statens Biblioteksvæsen.

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. 7260 A (Kl. $3^1/_2$—$5^1/_2$).

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.

J. Foltmann, Flyveordbogen, Kr. 15,50.
Teknisk Ordbog paa 4 Sprog, Engelsk, Svensk, Tysk, Dansk.

C. O. Hugosson, Praktisk Vejledning for Sværeflyvere, Kr. 5,75.
Dansk Udgave ved J. Foltmann og M. Westphael.

Svensk Flygkalender 1946, Kr. 3.30.

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.

Hvorfor Flyvningen paa Stockholm standsedes

Formanden for DDL, Ingeniør Per Kampmann, om Fremtid og Virkelighed i dansk Trafikflyvning

EFTER Ordre fra D.D.L.'s Ledelse fik Personalet i Kastrup Lufthavn den 10. December Ordre til at indføre Betegnelsen S.A.N. i Journalen for Stockholmsruten. Det betyder, at al Flyvning paa denne Strækning skal indstilles indtil vidre med øjeblikkelig Virkning. Muligt staar ogsaa Rønne-Ruten umiddelbart foran fuldstændig Indstilling, men foreløbig opretholder man den med en Maskine én Gang daglig.

Ved en Pressesammenkomst paa Angleterre ridsede Luftfartsselskabets Formand Ingeniør P. Kampmann, Baggrunden op for den alvorlige Beslutning, som syntes at tage sit Udgangspunkt i den fortvivlede Materialemangel.

Ingeniør Kampmann udtalte:

— Fra Danmarks Befrielse har DDL set det som sin første Pligt at foretage saa mange Flyvninger som muligt for at yde en Hjælp i den meget vanskelige Trafiksituation, saavel den indenlandske som den udenlandske. DDL har gjort dette paa Trods af, at det, som Forholdene laa, stod Ledelsen klart, at det ikke var muligt at byde Passagererne tidligere Tids Komfort og Trafikregelmæssighed.

— Krigens Vanskeligheder er langt fra overvundet, fortsatte Ingeniøren. Endnu er alle de Flyvepladser, som Selskabet beflyver, de svenske undtaget, under Militærledelse. Pladsforholdene i Kastrup Lufthavn navnlig i Hangarer og Værksteder er nærmest fortvivlende, saa det ofte ikke er muligt at gøre Maskinerne klar til de fastsatte Tidspunkter. I mange Tilfælde er det helt umuligt at fremskaffe Reservedele i nødvendigt Omfang til de Flyvemaskintyper, som stammer fra før Krigen.

Uheldige Landingsforhold i England.

— Hvornaar kan Trafiken atter ventes forbedret?

— Næppe før til Foraaret eller saa hurtigt vi kan sætte det Materiel ind, som Selskabet har lejet eller købt i Amerika. Vi sætter i DDL Sikkerheden over alt andet. Fra den amerikanske Regering har vi dog faaet tre DC3 Maskiner til Disposition i 5 Aar. De er alle kommet til Kastrup og vil efter et Gennemsyn fremtræde som helt nye, moderne Trafikmaskiner. Yderligere har vi i Amerika bestilt tre Maskiner til af samme Type.

— Vil Svenskerne ikke midlertidigt kunne beflyve Stockholmsruten?

— Det lader sig ikke gøre. Svenskerne er i en lignende Situation som DDL. De har ganske vist mange flere Maskiner, men ogsaa flere Ruter at betjene. Naar vi har valgt at lade netop Stockholmlinien udgaa, sker det af Hensyn til de hurtige og gode Forbindelser, København har til Sverrig. Det vilde ikke være rigtigt at lade Jyderne tage helt til Hovedstaden, naar man paa ganske kort Tid kan flyve fra Aalborg til Gøteborg.

Ingeniør Kampmann redegjorde derefter for Forholdet vedrørende Forbindelsen til London. Den flyvende Fæstning, som maatte foretage en Mavelanding i England, er nu under Reparation og ventes hjemme igen i Begyndelsen af Februar Maaned. DDL forhandler iøvrigt om en bedre Landingsplads i England end den hidtil benyttede »Black Bush«. Forholdene her er ganske utilfredsstillende for den civile Trafik. »Croydon« er stærkt overbelastet og kan iøvrigt ikke tage de flyvende Fæstninger.

Af Ingeniør Kampmann's Udtalelser iøvrigt fremgik det, at DDL arbejder intenst paa Fremtiden. Saasnart Materiellet tillader det, skal Det danske Luftfartsselskab vise Flaget i Oslo, Amsterdam og New York, og man paatænker ogsaa at benytte de flyvende Fæstninger til Flyvning paa Grønland. **w. n. h.**

C. Næsh Hendriksen

Fra Slaggebane til Spitfire

med Morian Hansen

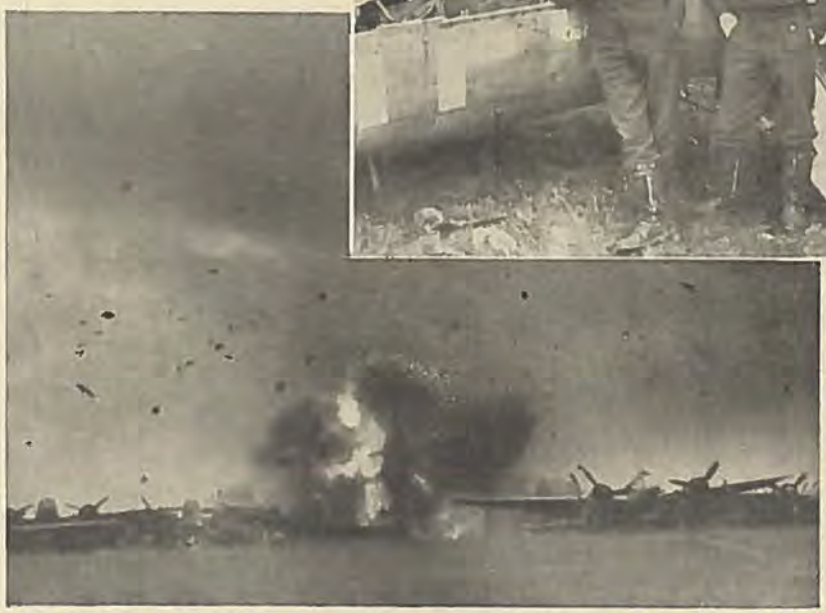
En spændende Skildring af den danske Dirt track Stjernes og R. A. F. Pilots eventyrlige Liv i Krig og i Fred, hans glimrende Kørsel paa Alverdens Dirt track Baner og hans straalende Indsats i en Række heltemodige Luftkampe mod den fælles Fjende

Rigt illustreret - Pris 9,75

Bogforlaget »Dana«
Odense

Englænderne

destruerer Tyskernes Efterladenskaber i Kastrup Lufthavn



I Kastrup Lufthavn har man i nogen Tid været travlt optaget af at sprænge og destruere 150 tyske Militærmaskiner af alle Typer fra de tunge Bombere til Jagere. Sprængningerne foretages af tyske Arbejdssoldater under Ledelse af britiske Officerer fra R.A.F. Billederne viser en Bombemaskine, der er bragt til Eksplosion midt mellem dødsdømte Kolleger fra Gørings engang saa frygtede Luftvaaben, og Resultatet. Sic transit gloria mundi .....

AMERIKAS CIVILFLYVNING I FREMTIDEN

Bemærkelsesværdige Oplysninger om de amerikanske Lufttrafikplaner for hele Verden

DE Forenede Staters Planer, der gaar ud paa Iværksættelse af de af »Civil Aeronautics Board« nylig vedtagne Flyveruter vil kræve Landingsret i 33 Lande, deriblandt det mellemste Østen.

Interessen for Oprettelsen af Luftruterne, som senere vil omkredse hele Verden, samler sig især om det mellemste Østen, som er blevet kaldt Verdens Vejkryds for Lufttrafikken. Man har regnet med, at der vil finde mange Turistrejser Sted fra De forenede Stater til de historiske og kulturelle Steder i det mellemste Østen i Aarene efter Krigen.

The »Civil Aeronautics Board« har, da de gav Meddelelse om de paatænkte internationale Ruter, der skulde gaa gennem det mellemste Østen til Indien, fremhævet at man ikke kunde paabegynde Trafik paa disse Ruter og gennem de fremmede Lande, det vilde dreje sig om, før disse Lande gav den fornødne Ret til Landing.

Den nordlige Rute mellem De forenede Stater og Skandinavien synes i Øjeblikket at være den, der lettest kan realiseres ved bilaterale Transportoverenskomster, der allerede er afsluttet med Island, Sverige, Danmark (herunder Grønland) og Irland. Disse Overenskomster anerkender de »fem Friheder«, der indeholdes i Overenskomsten om international Lufttrafik, som blev oprettet i Chicago sidste Aar i December paa den internationale Kongres for Civilflyvning.

Man erfarede, at De forenede Staters Statsministerium haaber at kunne træffe Arrangement til Landingsrettigheder i andre Afsnit af de internationale Ruter, herunder det mellemste Østen ved Anvendelse af mangesidige Overenskomster vedrørende »Luftens Frihed« og ved særlige bilaterale Overenskomster, Statsministeriet mener, at de Muligheder, Efterkrigstidens Lufttrafik indebærer, herunder Turisttrafik fra de forenede Stater til mange andre Dele af Verden end det var muligt ad Søvejen, er for store til at hemmes af Restriktioner.

Mange Nationer har givet Udtryk for den Ængstelse, at den saakaldte »Femte Frihed« (Retten til at transportere Passagerer ad en Rute, der gaar over mellemliggende Lande) vilde gribe ind i Statens og de mellemliggende Landes Luftruter indenfor Omraadet, som betjenes af gennemgaaende Hovedlinjer. Men Paragraf 3 i Overenskomsten om international Lufttransport, hvori de »Fem Friheder« indeholdes, bestemmer bl. a., at »Enhver af de kontraherende Stater forpligter sig til, at der ved Iværksættelsen og Driften af de gennemgaaende Linjer skal tages tilbørligt Hensyn til de kontraherende Staters Interesser, saaledes at der ikke bliver lagt Hindringer i Vejen for de lokale Ruter eller de gennemgaaende Ruer bliver hemmet.«

De to Luftfartsselskaber, der har Befojelse til at flyve paa den nordlige Del af den internationale Rute, American Export Airlines og Pan American Airways, har allerde planlagt omfattende Reklamekampagner for Turistrejser til Nordeuropa. Pan American Airways har haft en hel Del helsides farvelagte Annoncer i de større amerikanske Magasiner med Planer for Flyveture til de Steder i Europa, hvor der allerede er truffet Arrangement til Landingspladser.

Transcontinental and Western Air, som tilligemed Pan American skulde have Flyveruter til Steder i det mellemste Østen, planlægger ligeledes en større Reklamekampagne for at opmuntre til Turistture. Men man kan endnu ikke reklamere for de historiske og kulturelle Egne i det mellemste Østen især Cairo, som var et vigtigt Punkt paa TWA's gennemgaaende Rute til Indien, før den ægyptiske Regering har godkendt Rettighederne til Landing i Ægypten.

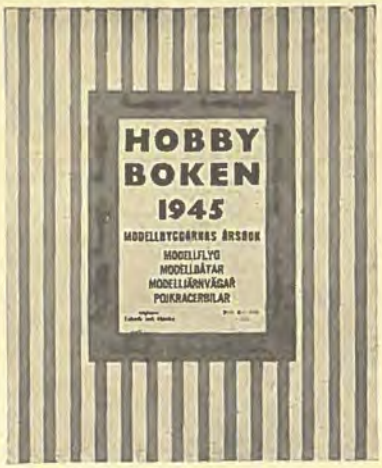
Jack Fry, der er Præsident for TWA, har fornylig fremhævet, at Oprettelsen af gennemgaaende Hovedlinier, vilde opmuntre til lokale Luftruter langs de gennemgaaende Ruter. Han nævnte til Eksempel, hvorledes Oprettelsen af gennemgaaende Hovedlinier i Amerika har stimuleret Udviklingen af lokale Ruter over hele Landet.

Ifølge Fry vil en Passager, der fra Amerika ankommer til Cairo, i Reglen benytte de lokale Flyveruter til andre Steder i det mellemste Østen. The »Civil Aeronautics Board« har ved Planlægningen af den paatænkte internationale Rute efter flere Aars indgaaende Studier regnet med, at 200.000 Passagerer om Aaret vil rejse ad Luftvejen mellem De forenede Stater og det europæiske Fastland i de nærmeste Aar efter Krigen. Dette Tal var baseret paa de forskellige Luftselskabers Oversigter, hvor Passagerantallet varierede fra 195.000 til 550.000 Passagerer om Aaret. GAB's Undersøgelser har ogsaa vist, at ca. 80 pCt. af Trafikken til Søs før Krigen hidrørte fra Amerika.

CAB har fremhævet, at Fremtidens Lufttrafik ikke vil møde de samme Hindringer som Trafikken til Vands, ligesom Aarstiderne heller ikke vil spille nogen Rolle. Det blev ligeledes fremhævet, at Luftruterne vilde gøre det muligt at rejse direkte fra Amerika til Bestemmelsessteder i det mellemste og det fjerne Østen paa mindre Tid end Jernbanerejser indenfor selve Amerika vilde kræve.

Ligeledes vilde Lufttrafikken ikke som Trafikken til Søs blive berørt af Forskellen mellem Sommer og Vinter. Det er blevet antydet, at Flyvemaskinerne, idet de kan flyve oven over Uvejret, vil være i Stand til at foretage Forretnings- og Ferierejser saavel som Rejser med kulturelt Formaal, saavel Sommer som Vinter.

Juan Trippe, der er Præsident for Pan American Airways, har fornylig regnet ud, at Lufttrafikken i 1950 vilde være vokset 500 til 600 pCt. over, hvad man tidligere havde regnet med, ligesom den vilde strække sig til langt flere Dele af Verden end Trafikken til Søs. Han regnede ligeledes ud, at de 800.000.000 Dollars, som Rejsende fra de Forenede Stater før Krigen brugte i andre Lande, vilde vokse til 2—3 Gange saa meget, naar Lufttrafikken udvidedes.



Kr. 5.40.
Tegninger og Byggevejlednnig til Modeller af Flyvemaskiner, Jernbaner, Biler, Baade o. s v.

Kr. 17.00 indb.
Svensk Udgave af Wolf Hirths Haandbog for Svæveflyvere, der indeholder alt om Svæveflyvning.

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.

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

Fra vort eget Synsfelt

Af Hartvig Jensen

SVÆVEFLYVEUNIONENS Ledelse ligger ikke paa den lade Side. I Sommer blev der afholdt Flyvelederkursus, hvor der var gjort alt for, at Deltagerne skulde faa mest muligt ud af det. For at sætte Prikken over i'et var dels en af Sveriges fineste Sværeflyveinstruktører — Johan Blomberg — kommet herover med »Posen fuld« af gode Erfaringer, som han gavmildt delte ud af, og dels blev der givet Lejlighed til, at nogle af Deltagerne kunde faa den store Oplevelse at komme til svensk Sværeflyvnings Højborg — Ålleberg, hvor de — fulgt af alle de andre Sværeflyveres Misundelse — fik Lov at opleve noget af det, vi i de mørke Besættelsesaar saa hen til som noget næsten uvirkeligt.

I Midten af Oktober Maaned blev der paa Polyteknisk Læreanstalt i København afholdt et Kursus for Værkstedsledere og Byggekontrollanter. Ogsaa her var der gjort alt for at Deltagerne skulde have mest muligt ud af det. Kursuslederen var Civilingeniør J. von Staffeldt, og Lærerkræfterne var de bedst tænkelige.

Disse to Kursus er Skridt paa Vejen i den rigtige Retning. Unionsledelsen nøjes ikke med at faa det hele til at glide rent øjeblikkeligt — den røde Traad gennem hele Arbejdet viser tydeligt, at der stræbes fremad for at løfte dansk Sværeflyvning op i et højere Plan end den tilfældige Maade, hvorpaa det hele hidtil er foregaaet. Det er jo saa almindeligt at høre Sværeflyverne omtale Luftfartstilsynet som en Institution, der udelukkende søger at spænde Ben for Sporten; men vi maa være klar over, at her gælder det først om at feje for vor egen Dør. Saalænge Sværeflyveren tager saa let paa Love og Reglementer, som det hidtil har været Tilfældet, maa vi kunne sige os selv, at vi ikke kan tillade os at stille Krav. Det er meget almindeligt at høre Beklagelser over, at vi ikke maa bygge til udvidet Flyvning. Her maa vi være klar over, at vi rent byggemæssigt er betydeligt bedre stillet end f. Eks. Svenskerne. Det eneste de maa foretage sig rent byggemæssigt er Samling af Byggesæt til Skoleglidere. Bygning af Overgangsplaner maa ikke foregaa i Klubberne. Vi har dog herhjemme set, at det er muligt at opnaa Tilladelse til Bygning til udvidet Flyvning, men det kræver naturligvis, at Klubben gennem sit Arbejde har vist, at den er kompetent til det. Som man ser, er det os selv det afhænger af.

Paa Byggekurset blev vi præsenteret for en »Baby«, OY-51, som havde været lejet ud til 3 Klubber efter hinanden, en fynsk og 2 jydske — den var nu kommet hjem, og det maa siges, at dens Tilstand trodser enhver Beskrivelse. Den var paa sine Steder ved at falde fra hinanden af Fugtighed, et Par af Spanterne ved Cockpit'et var knækkede og stak ud igennem Fineren paa Siden, som ogsaa var revet i Stykker. Det var blot repareret ved at lime nogle Stumper Lærred henover. Bundfineren i Næsen havde været slaaet i Stykker, og da det var for besværligt at tage Meden af, havde man blot ladet Fineren, der blev sat paa, gaa næsten ind til Køllisten, saaledes at denne sad og svævede for sig selv, ogsaa ud for Bundudløseren, hvor hele Trækket kommer under Starten. Som Ingeniør Staffeldt sagde, det skyldes sikkert kun den Omstændighed, at Spillene har været i en lignende Forfatning, at ikke det hele er splittet ad i Optrækket. Bagkantlisten i Planet var gaaet fra hinanden i Limningen og ydermere brækket fra et Par Ribber; det var ordnet med 2" Traadsøm. Den blev efter endt Brug sendt tilbage til København i en aaben Jernbanevogn uden Beskyttelse af nogen Art.

I og for sig behøver Tilfældet ingen Kommentarer, og heldigvis er det jo et Særtilfælde. Men lad os være enige om, at ogsaa i de smaa Tilfælde, hvor det eventuelt kan koste en Flyvedag at bringe Tingene i forsvarlig Stand, bør man gøre dette. Thi først naar vi er naaet saa langt, at Luftfartstilsynet har fuld Tillid til, at saavel Flyvningen som Bygningen foregaar paa forsvarlig og reglementeret Maade, kan vi begynde at møde med vore Krav.

Føl jer ikke for gamle i Gaarde til at ville lære noget, som f. Eks. en Klub, da den fik Besked om det omtalte Byggelederkursus, svarede den Unionen med at spørge, om man troede, de var Pattebørn — Deltagerne paa Kurset kan vist give dem et passende Svar. — Sværeflyvere, der ikke vil følge de nye Signaler, vil hurtigt opdage, hvem der kommer til kort.

*

Spørgsmaalet om en Sportsflyveplads i København trænger sig nu meget haardt paa. Lundtofte Flyveplads i sin nuværende Form er vi jo alle klar over tilnærmelsesvis kan ikke opfylde de Krav, der maa stilles, og hvorvidt det kan lade sig gøre at udvide den, er jo et stort Spørgsmaal, da blandt andet den paabegyndte Hørsholmvej i saa Fald maa lægges om. Imidlertid kan vi jo ikke vente med at faa Gang i f. Eks. Sværeflyvningen, til en ny Plads kan tages i Brug — vi har nu ventet i 5 lange Aar paa at Krigen og Besættelsen skulde ophøre, saa vi kunde komme i fuld Sving; nu er der naturligvis ingen, der venter, at alle Besværligheder med eet Slag ved Krigens Ophør vilde forsvinde; der er jo større Opgaver end Sværeflyvningen, der staar for Løsning; men jeg synes, det er med fuld Ret, at Sværeflyverne i København er utilfredse med den Maade, et saa vigtigt Punkt som Hangarplads er løst paa i Lundtofte. Da vi fik Lov til at rykke ind paa Pladsen igen, blev den ene Hangar stillet til vores Disposition, og ved Hjælp af den højere Matematik lykkedes det os at faa stillet Sværeplanerne fra de fire Klubber saaledes, at de lige kunde være der. Det varede dog ikke længe, saa blev godt en Fjerdedel af Hangaren optaget af et Tørveskur, og noget senere blev endnu et »Træhus« opført inden i Hangaren af Flyvetropperne, saaledes at vi tilbage kun har knap Halvdelen. Hvorvidt det er Budgettet, der er saa haardt spændt, at Flyvetropperne ikke har Raad til at ofre den Procentdel mere, det vilde have kostet at opføre disse Skure udenfor, eller det slet og ret er Mangel paa Forstaaelse, der ligger til Grund, ved man jo ikke, men vi skæver jo over til Sverige, og det de byder Sværeflyvningen. Herhjemme maa vi i alt Fald nøjes med de Løfter, der af og til hviskes os i Øret. Men vi trænger jo unægtelig snart til lidt Mammon.

Der klages ofte over, at Breve, som udgaar til Klubberne med Meddelelser om Stævner, Arrangementer m. m., i mange Tilfælde ikke bliver besvarede, og at mange Svar med eventuelle Tilmeldelser først kommer, naar Svarfristen for længst er udløbet. Det vil være paa sin Plads at give mange Klubber en Næse herfor. Det er enhver Klubs Pligt at svare paa Indbydelser og lignende, som de modtager fra forskellig Side, ogsaa hvis de ikke kan modtage det eventuelle Tilbud, det er det mindste, man kan gøre til Gengæld, naar nogen frivilligt paatager sig det Arbejde, det nu engang er at lave et Arrangement. Omvendt maa man ogsaa sige, at Breve med Besked, der kræver Svar, bør udsendes i saa god Tid, at Klubben har et rimeligt Tidsrum til at tage Stilling til Sagen.

Begge disse to Hovedpunkter synes saa indlysende naturlige, men bliver jævnligt tilsidesat.

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

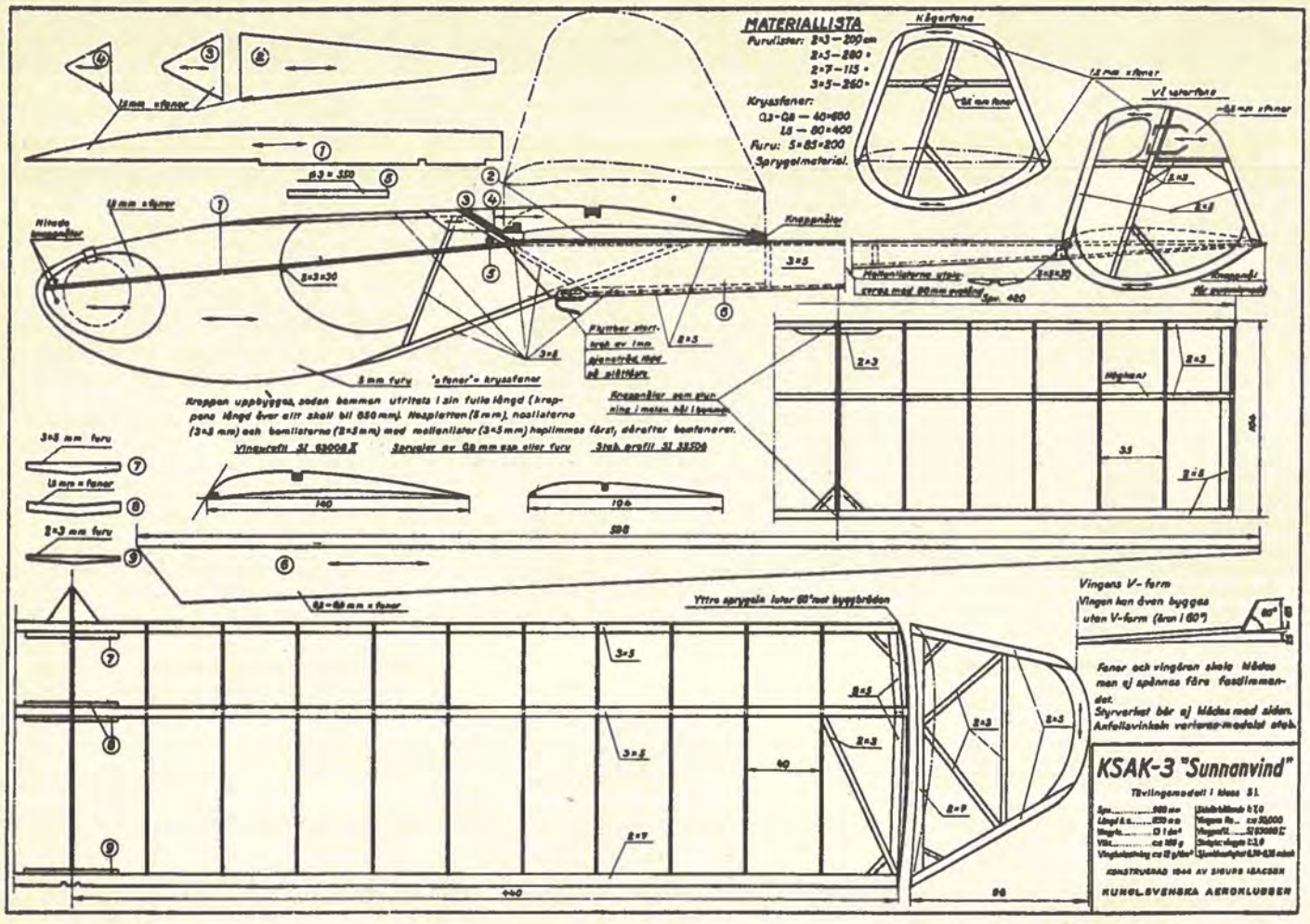
Forlang den hos Deres Boghandler

eller fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . København V.



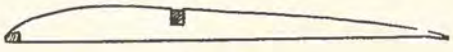
KSAK—3 »Sunnanvind«

INGENIØR Sigurd Isacson var kun 11 Aar gammel, da han i 1933 begyndte at interessere sig for Modelflyvning, og siden da har hans omfattende Organisationsarbejde blandt de svenske Modelflyveklubber, hans fine Placeringer i mange Konkurrencer og ikke mindst hans Studier og Artikler om Modelflyvningens Teori gjort hans Navn kendt af Modelflyverne i hele Skandinavien.

»Isac« har konstrueret flere kendte Modeller, saaledes »Nimbus«, »Pantern«, »Garm«, »Reynold« m. fl. og til KSAK: »Tigern« og »Sunnanvind«.

»Sunnanvind« hører til i Kl. S 1 og er for stor til vor Kl. 7. Planarealet er 13,1 dm². Heri er end ikke medregnet Ørernes Areal, saa det bliver en hel Del, Planet skal mindskes, før Modellen kan flyve i Kl. 7. Efter Forslagene til de skandinaviske Regler hører Modellen selvfølgelig til Klasse S 1.

»Sunnanvind«s Data er iøvrigt: Spændvidde 960 mm, Længde overalt 850 mm, Vægt ca. 160 g, Planbelastning ca. 12 g/dm², Sideforhold 1:7, Haleplanprofil SI 32506.



SI 32506.

Til Planprofil anvendes SI 63008 II, der adskiller sig fra SI 63008 ved en større Hvælvning, der fremkommer derved, at For- og Bagkanten er trukket noget ned. SI 63008 II skulde give noget lavere Fart, men uformindsket Glidetal og mindre Synkehastighed.

Profilerne SI 63008 II og SI 32506 gengives her tilligemed Procentværdierne.

Som en videre Udvikling af »Sunnanvind« har Isacson konstrueret »Nordanvind«, men den vil vi vende tilbage til en anden Gang.

A. A.

Hvem kan hjælpe Svæveflyveklubben Pioner med et Værksted?

Eventuelt Værkstedsfællesskab med en anden Klub.

Tilbud med Pris bedes sendt til Formanden, *Helge Nielsen,*

Guldbergsgade 72⁴, København N.

SI 63008 II.

	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Yo	0	3,5	5,3	7,4	9,4	9,5	9,3	8,5	7,4	5,9	4,3	2,4	0,1
Yu	0	÷ 0,5	÷ 0,4	0,3	1,6	2,4	2,6	2,4	2,2	1,9	1,3	0,6	0

SI 32506.

Yo	0	2,3	3,5	4,9	5,2	6,0	5,7	5,4	4,7	3,9	2,9	1,6	0
Yu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

NYT

fra den københavnske Enhedsklub

SAAVEL Modstandere som Tilhængere af »Enhedstanken« følger jo nu spændt, hvordan den københavnske Enhedsklub vil komme til at fungere i Praksis, og skønt det hele jo er i Støbeskeen, begynder de første Resultater dog nu at kunne spores.

For de lidt viderekomne Svæveflyvere var det jo Spørgsmaalet om Rekordplaner og Adgang til den udvidede Svæveflyvning, der gjorde Udslaget — hvis man vil videre end til de Par, 3—4 Minuters »Karusselture« med en »Baby« hver Søndag, de mindre Klubbers Medlemmer i det store og Hele kan opnaa — maa det ordnes paa anden Maade.

Mindre Klubber magter ikke at stille det paa Benene, der skal til, naar det gælder den udvidede Svæveflyvning.

Til Levering i Foraaret har vi afgivet Bestilling paa en »Olympa Meise« (bygget i England), og yderligere regner vi med at faa udvidet Bestanden af saavel Skolesom Overgangsmateriel, men der er jo fortsat store Vanskeligheder med at faa skaffet det frem.

Efter Nytaar skulde jo ogsaa de 4 K. Z.'er komme, som Klubben har bestilt; saa er Spørgsmaalet jo, hvornaar der bliver givet Benzin fri til Privatflyvning.

Modelflyvesektionen er efterhaanden ogsaa ved at komme igennem alt det Arbejde, det nu engang koster at slutte en halv Snes Klubber sammen, saaledes at vi kan begynde at tænke paa Arrangementer.

Vort første Møde i Model-Sektionen holdt vi den 3. December i et af de nye dejlige Auditorier i Polyteknisk Læreanstalt. Som Gæst fra Stockholm havde vi Redaktør Lennart Sundström (Wingström) der bl. a. vil være kendt som Redaktør af »Hobby Boken«. Han fortalte interessant om Motorflyvningen og Modelflyvningen af i Dag og viste nogle dejlige Farvelysbilleder til.

Søndag den 13. Januar Kl. 10,30 afholder Sektionen sin første Konkurrence paa Lundtofte Flyveplads i Klasse 6, 7, 8 og 9, og muligvis vil denne Konkurrence samtidig blive en Telegrammatch med Modelflyveklubben, »Vingarne« i Stockholm.

Hartvig Jensen.

★

KRYDSORDSOPGAVERNE

I November og December var der desværre sket en kedelig Forveksling af Løsninger og Opgaver, saaledes at de var uløselige i November, men til Gengæld havde man begge Løsninger, da Decemberopgaven kom frem.

For at Indsenderne kan faa Erstatning for det forgæves Arbejde, har vi derfor besluttet at sende **alle** Indsendere **Lommebog for Flyvning 1946** og haaber derved at have faaet Syndsforladelse for Fejlen! **Red.**

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 daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardsvej 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. Værløse.

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: Knud Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB.

»Fremtiden ligger i Luften« er Titlen paa Kaptajn J. Foltmanns Foredrag med Lysbilleder i A.J.K. Tirsdag den 8. Januar 1946. Ved Møde, der afholdes paa den polyekniske Læreanstalt, Sølvgade 83, og begynder Kl. 18,30 præcis, vil der desuden blive vist Lysbilleder og Film fra nogle af A.J.K.5s Udflugter. Tag en Kammerat med.

Præmieuddeling vil blive foretaget for de bedst placerede i de to aarlige Konkurrencer, dels for at have skaffet flest nye Medlemmer, dels for at møde flittigst.

Ved vort Møde i Februar vil vi arrangere en Bedømmelse af Skala-Modeller med Præmier til de bedste, saa nu maa der bestilles noget, saa vi faar en fin Samling at se.

*

The British Air Attachés Office, Dagmarhus, meddeler, at man har modtaget en meget detailleret Brochure over to nye Bristol-Typer FRIGHTER (cargo vision) og WAYFARER (passenger vision). Alle Interesserede er velkomne til at gennemse disse interessante Brochurer paa Kontort i Dagmarhus, men da der kun findes eet Eksemplar, kan man ikke udlaane eller sende den.

*

Vestjydsk Flyveklub

afholdt Klub-Aften d. 21. November, hvori deltog 60 af Klubbens Medlemmer. Efter en Gang Skipper-Lobescoves holdt Kaptajn i R.A.F. Hr. Alfred Greve Frandsen et ualmindeligt interessant Foredrag om Uddannelsen og Livet indenfor R.A.F. Afteen sluttede med Gaase- og Andespil.

Lørdag den 24. Novemebr paabegyndtes teoretisk Flyvekursus med ca. 40 Deltagere.

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— *Masser af Byggesæt paa Lager.* —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Velholdt, flyveklar og indregistreret Stamer med Baad og Stræbere til Salg. Ny Startwire ca. 1500 Meter 3,5 mm kan eventuelt medfølge.

Kolding Svæveflyveklub
A. M. G. Frilsvej 4
Kolding

Vi sender alle Modelflyvere, Forhandlere og Forretningsforbindelser vor hjerteligste Nytaarshilsen med Ønsket om et lykkebringende og flyvende Nytaar.

DANSK MODELFLYVE industri
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
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Den britiske Flyvemaskineindustri under Krigen

DER foreligger nu nøjagtige Tal for den vældige Udvikling, der foregik ved den brittiske Flyvemaskineindustri under Krigen. I Perioden fra September 1939 til Krigen sluttede i Europa havde engelske Fabrikker fremstillet 125.000 Flyvemaskiner fordelt paa 220 forskellige Typer.

I Krigens første fire Maaneder var den gennemsnitlige Produktion 730 Flyvemaskiner om Maaneden, mens den i 1944 var steget til 2.435 pr. Maaned. Til Bedømmelse af Produktionsudvidelsen kan yderligere nævnes, at Fremstillingen af smaa Øvelsesmaskiner i 1940 var 34 pCt. af den samlede Produkion, hvorimod disse Typer i 1944 kun udgjorde 14 pCt. af det samlede Tal.

Produktionen af tunge Bomber, der i 1939 var Nul, udgjorde i 1940 0,27 Procent; men i 1944 var Tallet steget til ikke mindre end 9,7 Procent. Da Produktionen var paa sit højeste i 1944, beskæftigede Flyvemaskineindustriens Fabrikker ca. 2 Millioner Mand. Fabrikationen af Reservedele var af et saadant Omfang, at den i Juni 1944 svarede til 50—60 Flyevmaskiner for hver 100 færdigbygget Flyvemaskine. Hvis det laveste Tal bliver taget som Grundlag, vil det sige, at Fremstillingen af Reservedele under Krigen svarede til Bygningen af 62.500 fuldt færdige Flyvemaskiner, og det forhøjer i Virkeligheden Tallet 125.000 til1 187.500.

Tallene for Motorproduktionen foreligger endnu ikke, men som Eksempel kan nævnes, at Rolls-Royce Fabrikkerne i Krigens Løb har bygget ikke mindre end 150.000 »Merlin«-Motorer, og at Produktionen i 1943 var 9 Gange saa stor som i 1939.

Med Hensyn til Reparationer af Flyvemaskiner kan det nævnes, at der i Krigens Løb blev repareret 80.000 Flyvemaskiner, som alle blev sat i tjentsdyglig Stand igen. Den gennemsnitlige Reparationstid for hver Flyvemaskine var otte Uger.

En Fortegnelse over hvor mange Flyvemaskiner, der blev bygget af hver Type, ser saaledes ud:

Spitfire: 21.000 (inklusive Seafire til Marinen og 305 Spitfire bygget før Krigen).
Hurricane: 14.000 (inklusive 1500 bygget i Canada).
Wellington: 11.391.
Anson: 10.000.
Lancaster: 9.000.
Halifax: 6.000.
Mosquito: 6.000.
Beaufighter: 5.650 (inklusive 250 bygget i Australien).
Blenheim: 5.400.
Oxford: 5.000.
Swordfish: 2.399.
Beaufort: 2.200 (inklusive 700 bygget i Australien).
Battle: 1.160.
Bolingbroke: 700 (alle bygget i Canada).
Fulmar: 650.

Ministeren for Flyvemaskineproduktionen, Sir Stafford Cripps, som har offentliggjort alle ovennævnte Tal, meddeler endvidere, at Handley Page »Halifax« firemotoret Bomber blev fremstillet i ikke mindre end 41 Fabrikker og Monteringssteder, der tilsammen raadede over ca. 700.000 Kvadratmeter Gulvflade og beskæftigede 51000 mandlige og kvindelige Arbejdere. Produktionen af »Halifax« var oppe paa 200 pr. Maaned.

Et Antal Flyveledere i Luftfartsvæsenets Flyveledertjeneste

I Luftfartsvæsenets Flyveledertjeneste er et Antal Stillinger som Flyveledere ledige snarest. Grundløn 3900 Kr. plus de for denne Stilling fastsatte Tillæg, dog maa der regnes med et Fradrag af 10 % i indtil 2 Aar, der regnes for Aspiranttid. Maanedlig Lønning i Aspiranttiden for gifte 568,90 Kr., for ugifte 470,24 Kr.

Stillingerne tænkes besat med Personel i Besiddelse af Flyveruddannelse svarende til »Førercertifikat til Flyvemaskine i offentlig Lufttrafik«, Luftnavigatørcertifikat samt indgaaende Kendskab til Meteorologi, Radio og 2 Hovedsprog.

Ansøgning bilagt bekræftet Afskrift af Daabs- eller Fødselsattest og Eksamensbeviser samt Foto indsendes snarest muligt til *Direktøren for Luftfartsvæsenet, Torvegade 45, København K.* Personlig Henvendelse frabedes.

RAF DIARY 1946

FRA England er der stillet os i Udsigt, at vi kan faa Royal Air Force Lommekalenderen

RAF DIARY 1946.

Den engelske Lommekalender med de mange Oplysninger om engelske Flyveforhold og tekniske Nyheder vil sikkert blive modtaget med særlig Interesse. Vi bringer denne Meddelelse med alle Forbehold, men dersom De er interesseret i at sikre Dem Lommekalenderen, beder vi Dem indsende Bestilling, som saa ekspederes, naar Sendingen ankommer hertil. Prisen bliver antagelig ca. 3,00 Kr. og Bestillinger indsendes til FLYV's FORLAG, Vesterbrogade 60, København V.

CODAN

Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

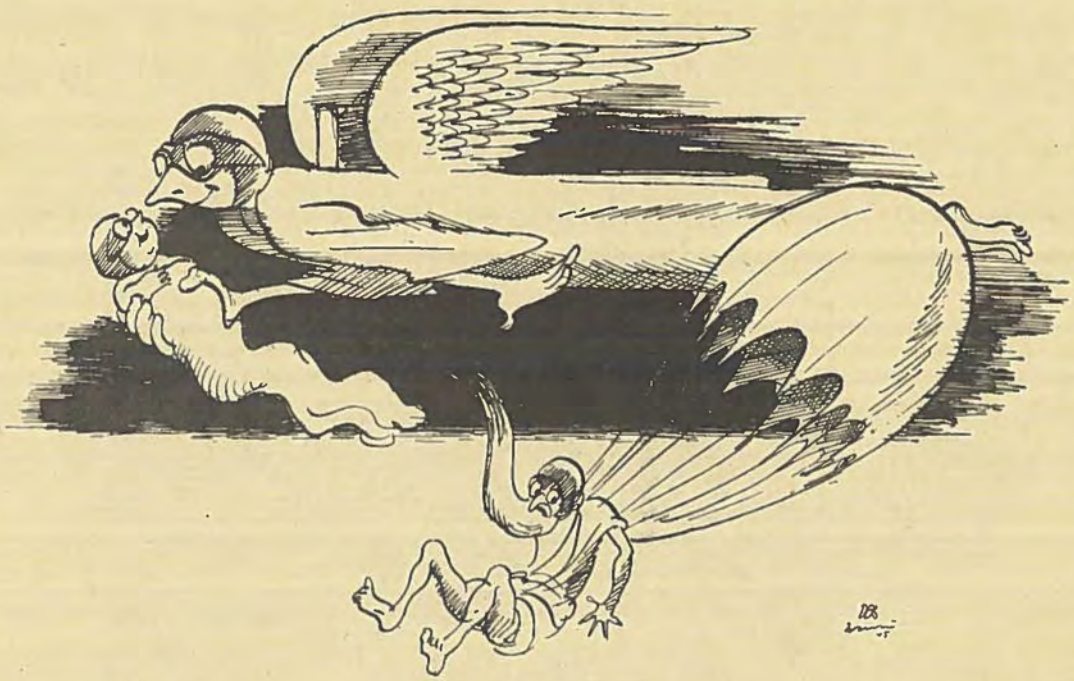
Kjøbenhavn Køge

Legetøjsforretningen „Kæphesten"
Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.
Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

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.

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



Vi ønsker alle Luftfartens Venner et godt Nytaar med stærk Fremgang for Flyvningen i 1946.

DDL

SIMONSEN & NIELSEN A/S

FREDERIKSHOLMS KANAL 4

KØBENHAVN K.

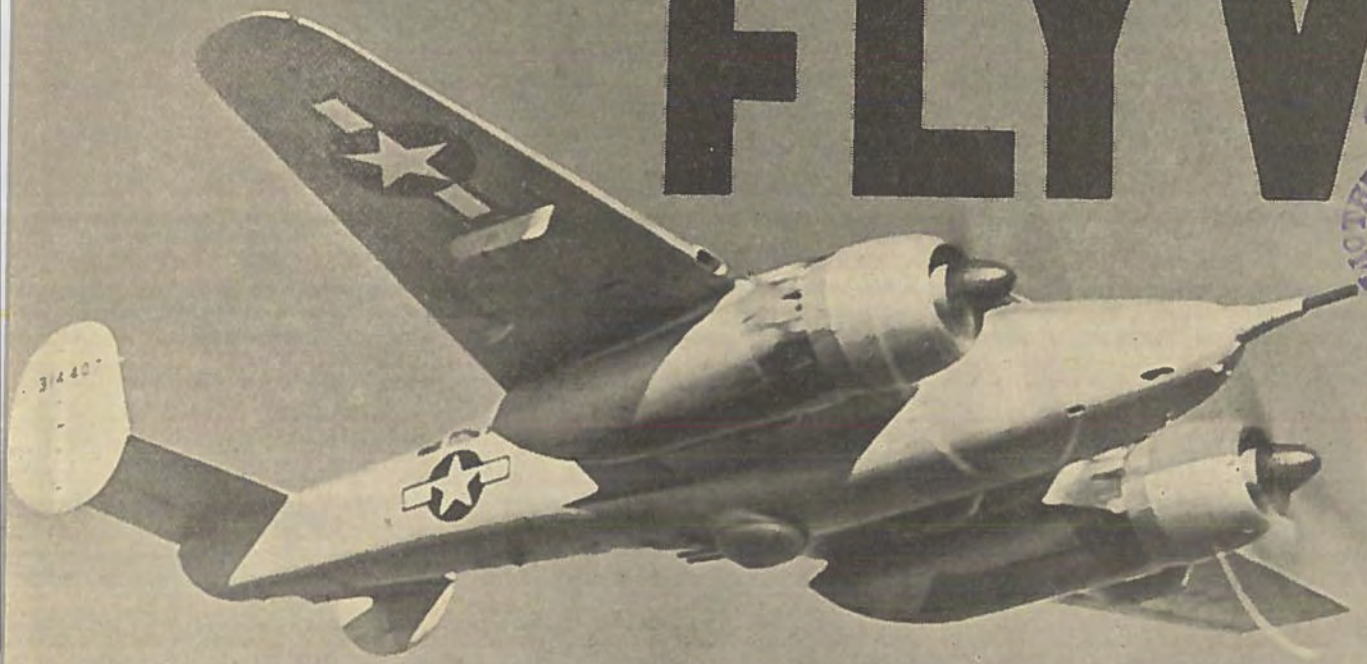
Stockholm *Malmö* *Göteborg* *Helsingfors*

INTAVA ønsker glædeligt Nytaar samt Lykke og Fremgang for al dansk Flyvning i 1946.

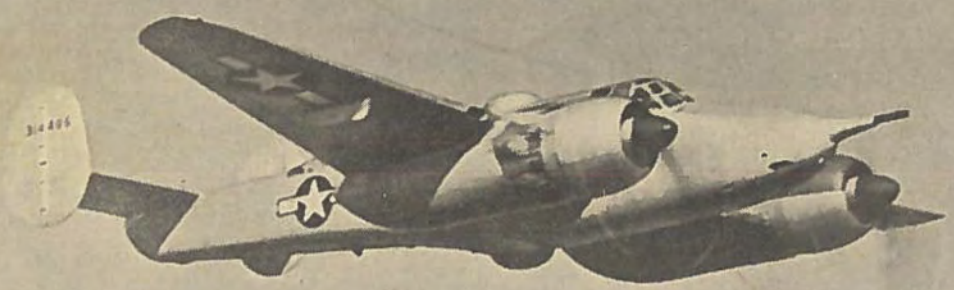
PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

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

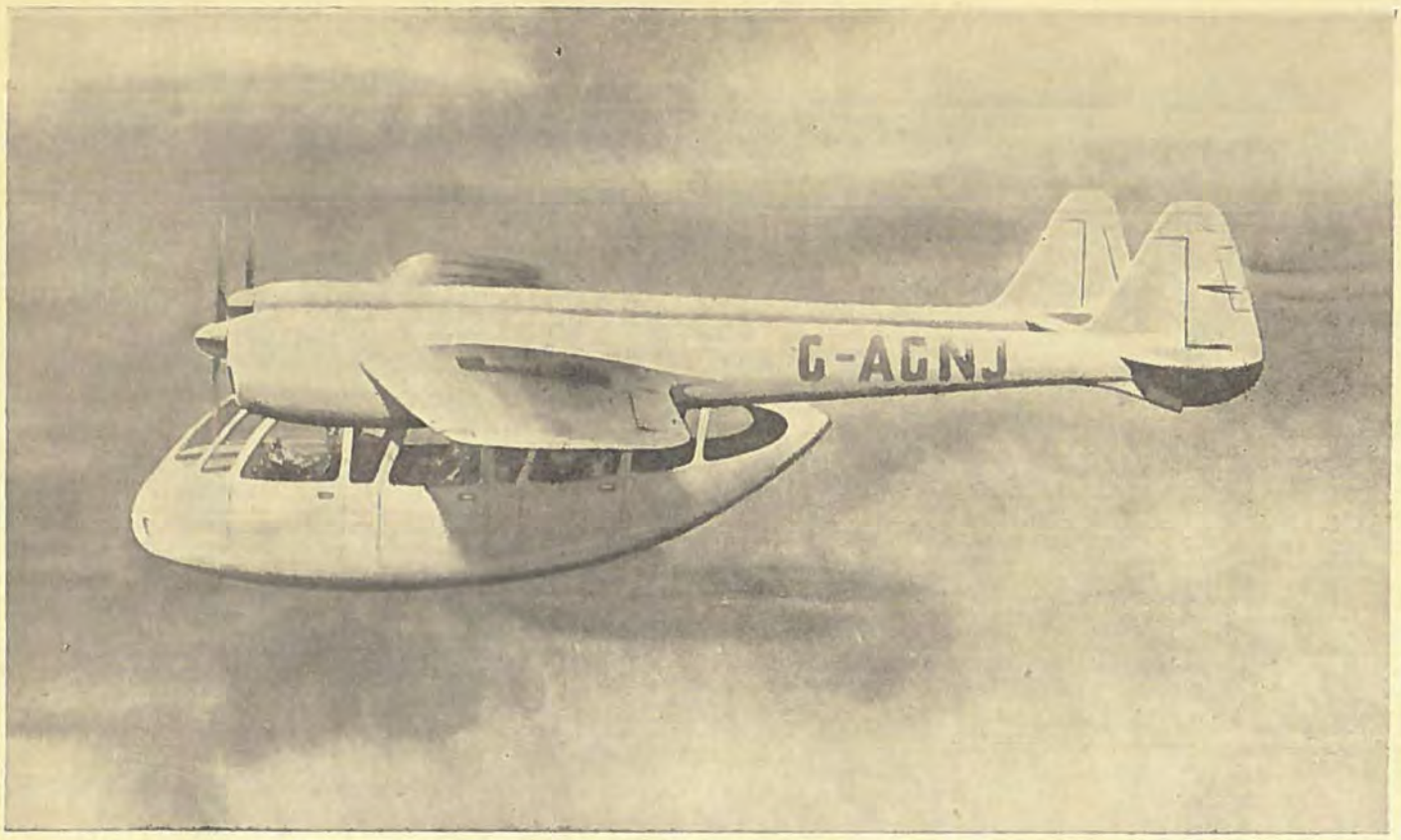
FLYV



BIBLIOTHEK MARINEMUS



Nr. 2
1946 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE



Vi præsenterer **Aerocar Serierne**

Kan ogsaa leveres med Skiunderstel eller som Søluftfartøj.

For første Gang præsenteres et lille, tomotoret Luftfartøj med en Luftliners Komfort — V. P. Propeller — indtrækkeligt, pneumatisk, trehjulet Understel — fortræffeligt Udsyn — let Adgang til Kabinen — stor Ydeevne — stor Marchhastighed — smaa Driftsomkostninger.

Spændvidde 12,8 m, Længde 7,8, Højde 2,5 m. **Major** Motor: To Cirrus Major 150 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 257,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 225,6 km/T. Stigehastighed 365 m pr. Minut. Stigeevne ved Jorden med een Motor 60 m pr. Minut med fuld Last. Startstrækning 137 m. Afløb i Landingen ved Anvendelse af Bremser 110 m. Fuldvægt 1790 kg.

Minor og **Junior** Motorer: To Cirrus Minor 100 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 225,6 km/T og 209,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 190 km/T og 177,6 km/T. Stigehastighed 240 m og 180 m pr. Minut. Fuldvægt 1565 kg.

Major og **Junior** kan medføre 6 og Minor 5 Personer paa kortere Strækninger. Udstyret til længere Flyvninger kan Luftfartøjet med Major Motorer medføre Flyver, to Passagerer og en Del Bagage over en Strækning paa ca. 1600 km.

Skriv efter vor illustrerede Brochure.

Man imødeser gerne Forespørgsler fra hjemlige og udenlandske Repræsentanter.

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED **THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND**

Telegr.-Adr.: Balmurlux, Portsmouth, England

FLYV

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

Nr. 2 | Februar 1946 | 19. Aargang

Privatflyvning
en Samfundsinteresse

DEN aktuelle Interesse for Flyvningen som Sport her hjemme er i Dag større end paa noget tidligere Tidspunkt. Landet over modtager Klubberne et voksende Antal Indmeldelser, og bemærkelsesværdigt er det, at Flyvningen ikke mere betragtes som en Luksusfornøjelse alene forbeholdt et velhavende Publikum. Baade Kontormanden og den unge Haandværker er lige ivrige efter at komme i Gang med Undervisning og opnaa Certifikat. Privatflyvningen staar umiddelbart foran en Udvikling, der rummer de videste Perspektiver, og Tusinder af unge Mennesker tænker sig i Dag de Tider nær, hvor det maa være lige saa naturligt, at man opnaar Flyvercertifikat paa sin 18 Aars Fødselsdag, som det nu er, at man faar Kørekort til Bil.

At der endnu er endog meget store Vanskeligheder at overvinde, kan ingen være blind for, og det er simpelthen en Nødvendighed, at den danske Regering viser Privatflyvningen hele den Opmærksomhed og Interesse, som Sagen har Krav paa. Paa det svenske Finanslovforslag for 1946—47, som for kort Tid siden blev forelagt Rigsdagen, budgetterer man med et betydeligt øget Tilskud til den svenske Privatflyvning. Her i Landet kræver Anskaffelsen af tilstrækkeligt og moderne Materiel dog ikke alene betydelige økonomiske Ofre, men det er tillige et Spørgsmaal om nødvendig fremmed Valuta, og paa dette Punkt er det navnlig, at Staten maa vise Forstaaelse for den Betydning, Sportsflyvningen har for hele den danske Ungdom. Der vil blive Brug for dygtige Flyvere i Fremtidens Danmark, og ikke mindst Hærens Flyvertropper maa kunne drage Nytte af, at de indkaldte Aargange i stigende Antal kan møde op med Certifikat.

FLYV.

Danmark reorganiserer sine Luftstyrker

Udviklingen gaar overalt i Retning af reaktionsdrevne Maskiner, udtaler Flyvevaabnets nyudnævnte Chef, Oberst Tage Andersen, i en Samtale med FLYV

DET var ikke nødvendigt at være militær Sagkyndig for allerede Aar forud for den nu afsluttede Verdenskrig at kunne se den dominerende Stilling, et stærkt organiseret Luftvaaben maatte komme til at indtage i det afgørende Øjeblik. Alligevel kan det ikke nægtes, at ikke mindst amerikanske og britiske Flyveteknikere endnu en Gang imponerede Verden ved i Rekordtempo at skabe en Udvikling indenfor disse Landes Flyveindustri, som overskred alle Grænser for almén Fatteevne.

Her i Danmark staar vi i Dag over for at skulle udfylde det Tomrum, der blev en af de skæbnesvangre Følger af fem Aars tysk Besættelse. En Stab af Piloter og Teknikere skal uddannes til at betjene de mest moderne Jager- og lette Bombemaskiner. Indenfor de Rammer, vort Lands Størrelse og strategiske Betydning naturligt sætter, vil hele det militære Apparat blive reorganiseret, men for Luftvaabnet gælder det, at vi praktisk talt maa begynde paa et helt nyt Grundlag, tage en Opgave op, som vil stille de største Krav til de Mænds Dygtighed og Fremsynethed, der placeres i Spidsen og med Ansvaret.

For at høre lidt om dansk Militærflyvnings Stilling i Dag og frem i Tiden, har FLYV's Medarbejdere aflagt et Besøg i Værløselejren hos den nyudnævnte Chef for Hærens Flyvertropper, Oberst *Tage Andersen.*

Vi finder Obersten i den store Militærlejrs Hovedbygning. En helstøbt Personlighed, som forener dansk Lune og naturlig Elskværdighed med den høje Befalingsmands Myndighed og

Oberst Tage Andersen.

disciplinære Karakter. Den ene Væg i det lyse Kontor er helt dækket af et Generalstabskort, og iøvrigt er Værelset udstyret med en vis Elegance, som man ikke venter at finde i en Militærlejr — en Reminicens fra Tyskertiden, hvor det ikke spillede nogen Rolle med Pengene, siger Obersten med et Smil.

Flyvertroppernes nye Chef vælger sin Udtryksform med Omhu og udtaler til Indledning:

— Hele det fremtidige Grundlag, som vort Luftforsvar skal bygges op paa og dets Rammer i videre Forstand,

er endnu ikke helt klarlagt og kan heller ikke blive det, før den militære Lovgivning er færdigbehandlet i Regering og Rigsdag. Et sagkyndigt Udvalg arbejder med de nærmere Retningslinier og Planer for Fremtiden. Men saa meget kan dog siges, at vi til 1. Maj paabegynder Indkaldelserne til Flyvertropperne. Det er Hensigten, at Hærens og Marinens Flyvere skal samles under én Ledelse.

— Hvor stort Mandskab vil der blive Tale om at uddanne til Flyvertjenesten?

— Efter al Sandsynlighed kommer 40 Elever til Uddannelse i Aar, og det er Meningen at udvælge disse Folk blandt de faste Officerer indenfor Hær og Marine. Det bliver de Folk, som hindret af Krigen, ikke har kunnet indtræde i Luftvaabnet. De nye Flyvere skal uddannes paa Luftmarinestationen ved Avnø, men før i 1947 vil der ikke blive oprettet nogen Flyveskoler for almindelige Indkaldelser. For Tiden er et Hold paa 20 tidligere Militærflyvere paa Studiebesøg i England, saaledes at de kan være klar til at fungere som Lærere for de nye Flyveraspiranter. Naturligvis haaber vi indenfor overskuelig Tid at kunne udvide Rammerne betydeligt, men det maa jo vel huskes, at det er meget store Udgifter, der nu skal budgetteres med.

25 »Spitfires« i Kastrup til Foraaret.

— Hvilke Maskiner vil man benytte i de nye danske Luftstyrker?

— Ja, det er Meningen, at den første Uddannelse skal gives med KZ-Maskiner, udpræget Skolemaskiner uden militær Udrustning. For Øjeblikket raader vi yderligere over seks »Proctors«, medens vi til Foraaret gerne skulle disponere over, ihvert Fald 25 »Spitfires« af den helt moderne Type. Med specielt Henblik paa Grønlandsflyvningen vil der ogsaa blive anskaffet enkelte Flyvebaade. Spitfiremaskinerne vil foreløbigt blive stationeret i Kastrup Lufthavn af Hensyn til den store Start- og Landingshastighed, der kræver lange Betonbaner.

— Vil det ikke være muligt at anvende flere af de store Flyvepladser, der blev bygget af Tyskerne, til dansk Militærflyvning?

— Jo, mange af dem er udmærket egnede, men det kræver under alle Omstændigheder, at man faar indrettet hensigtsmæssige Kaserneforhold. De fleste Steder findes blot nødtørftige Barakbygninger. Det bliver imidlertid Indenrigsministeriet, der først skal tage Stilling til hele Spørgsmaalet ogsaa med Henblik paa, hvad der eventuelt skal bruges til andre Formaal, til Civil- og Trafikflyvning. Nu behøver det danske Militær jo ikke saa store Omraader, som Tyskerne havde. Af Hensyn til Faren for fjendtlige Angreb maatte de sprede deres Maskiner over udstrakte Arealer, hvilket naturligvis ikke kommer i Betragtning under Fredsforhold. Flyvepladsen her i Værløse er imidlertid for lille, men vil blive anvendt som Hovedreparationssted. Der ligger fem store Hangarer herude og en helt moderne Værkstedsbygning, som blev paabegyndt af os lige inden Krigen. De Militærflyvepladser, der kommer i Betragtning som egnede, vil blive *Aalborg Vest, Karup, Tirstrup, Vandel, Skrydstrup* og *Sdr. Beldringe* ved Odense.

Dansk-norsk Samarbejde.

— Vil Genopbygningen af de danske Luftstyrker tage sit Udgangspunkt i et særligt Forbillede?

— Nej, det kan man vist ikke sige, men det er dog muligt at udnytte de Erfaringer, man har gjort i det svenske og norske Luftvaaben og lære noget af dette. I Norge har man jo haft et stort Antal Flyvere direkte med i Krigshandlingerne, og det er min Overbevisning, at Danmark vil kunne drage stor Nytte af et Samarbejde. Her i Landet maa vi først og fremmest lægge Vægten paa Jagere, Jagerbombere og maaske lette Bombemaskiner. Det vi skal oprette er et taktisk Luftvaaben. — Maskiner til de langtrækkende Togter faar vi naturligvis ikke Brug for. Iøvrigt kan man vist sige, at Udviklingen indenfor de forskellige Landes Luftstyrker gaar i Retning af reaktionsdrevne Flyvemaskiner. Med et lille Smil antyder Oberst *Tage Andersen*, at vi ogsaa her til sin Tid vil anskaffe disse ultra-moderne Typer, men tilføjer hastigt, som var det en dristig Tanke: — Først maa vi naturligvis se, hvilke Typer, der kan tænkes specielt egnede for vore Formaal. Den reaktionsdrevne Maskine har endnu ikke naaet sin fulde Udvikling.

I Tillid til, at det med Tiden maa lykkes at skabe et Luftforsvar, der i Samarbejde med de øvrige Værn kan blive i Stand til at løse de Opgaver, som ligger indenfor det relativt muliges Grænse, forlader vi Oberst Tage Andersen og Lejren. Solen skinner foraarsagtigt paa Højderne omkring Værløse, medens et Hold danske Rekrutter under Ledelse af en ung Lojtnant, røde i Hovederne og godt trætte, vender hjem fra skrappe Manøvrer. Danmark er igen ved at blive sig selv.

w.n.h.

DDL har udsendt sin første Plakat efter Krigen, original-litograferet i otte Farver. Den internationale rød- og hvidstribede Vindpose danner Plakatens øjnespringende Hovedmotiv.

MIKRO-DIESEL

7500 Omdr/Min.

1/10 HK

220 gr

Pris 138,— Kr.
DMU - 15% Rabat

1. **Mikro-Diesel** er den mest start- og driftsikre Motor for Modelfly.
2. **Mikro-Diesel** har allerede vundet Konkurrencer i Sverige og Danmark.
3. **Mikro-Diesel** kan monteres med Cylinderen staaende eller hæ gende.

KAI NIELSEN
MEKANISK ETABLISSEMENT
Kronprinsensgade 8, K.
Palæ 6628

Kastrup og Aalborg Statslufthavne

Flyvepladsudvalget har nu afgivet omfattende Betænkning til Regeringen og Rigsdagen

I disse Dage skal Regering og Rigsdag tage endelig Stilling til den Betænkning, der for kort Tid siden blev afgivet af det under Krigen nedsatte Luftfartsudvalg, Flyvepladsudvalget, som det oprindelig blev betegnet. Dette Udvalg har haft til Opgave at undersøge en Række tekniske og økonomiske Spørgsmaal i Forbindelse mel Anlæg af eventuelle Statslufthavne og Flyvepladser Landet over og i det væsentlige tilrettelægge Planerne for den fremtidige indenrigske Lufttrafik.

Det er paa Forhaand givet, at en Række Kommuner vil være interesseret i disse Planer, ikke mindst i Jylland, hvor man kan henvise til de store og kostbare Anlæg, der blev bygget af Tyskerne. Regeringen har da ogsaa fra mange Sider faaet gentagne Henvendelser der viser, at man ikke viger tilbage for selv meget betydelige økonomiske Ofre. Det vides, at Betænkningen indeholder Forslag til Oprettelse af et større Antal Flyvepladser, som skal drives af Staten. De to største Lufthavne, Kastrup og Aalborg bliver Statslufthavne med Henblik paa den internationale Trafik, medens en Række Landingspladser rundt om i Landet, der vil faa Betydning for Privatflyvningen, maa bekostes af Kommunen eller Amtet, dog saaledes, at en Flyveplads ikke kan anlægges uden Luftfartsmyndighedernes Sanktion. Ogsaa Militærets fremtidige Flyvepladser berøres i Betænkningen, men det maa dog antages, at dette meget vigtige Omraade vil blive behandlet i en særlig sagkyndig Kommission, efter at Indenrigsministeriet har taget Stilling til den civile Lufttrafiks Krav.

FLYV har rettet en Forespørgsel til den fungerende Luftfartsdirektør, Ekspeditionssekretær Gustav Teisen, der har siddet som Medlem af Luftfartsudvalget, om det paa nuværende Tidspunkt var muligt at løfte Sløret for nærmere Enkeltheder i Kommissionens Arbejde. Gustav Teisen kunde dog kun henvise til, at Regering og Rigsdag først maatte tage Stilling til den afgivne Betænkning. Naar Rigsdagsmændene har haft Lejlighed til at gennemse de forskellige Forslag, vil Offentligheden faa Besked. — Indtil da, udtaler Teisen, er min Mund lukket med syv Segl. De her skitserede Uddrag af Udvalgets Arbejde, kunde Ekspeditionssekretæren dog i det store og hele bekræfte Rigtigheden af.

Det nedsatte Udvalg, der i over to Aar har arbejdet med den nu afgivne Betænkning har været sammensat af Luftfartsvæsnets Direktør K. Gregersen, der var Udvalgets Formand, fhv. Minister H. P. Hansen, Folketingsmand Holger Larsen fra Finansudvalget, Kontorchef Valentin Hansen, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen og Ekspeditionssekretær Gustav Teisen fra Ministeriet for offentlige Arbejder. Desuden har Ingeniør Per Kampmann og Direktør Lybye bistaaet Kommissionen.

w. n. h.

Ovenstaaende Billede er taget ved den store Præmieuddeling efter den danske Flyvedag. Fra venstre ses Hans Harboe, Polyteknisk Flyveklub, Curt Schrøder, Slagelse Flyveklub, Gunner Larsen, Polyteknisk Flyveklub, Wendelboe Petersen og Jørgen Gamst begge fra Sportsflyveklubben. Foran staar de mange smukke Pokaler, som blev udsat bl. a. af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab, DDL og mange andre Firmaer samt Dagbladene.

Kr. 5.40.
Tegninger og Byggevejlednnig til Modeller af Flyvemaskiner, Jernbaner, Biler, Baade o. s. v.

Kr. 17.00 indb.
Svensk Udgave af Wolf Hirths Haandbog for Svæveflyvere, der indeholder alt om Svæveflyvning.

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.

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

Dansken, der blev Chefpilot for den kinesiske Regering

FLYV-Interview med Captain Sundby, som under Krigen bragte Amerikas nyeste Bombere over Nord- og Sydatlanten og hørte op med at tælle, da han 600 Gange havde fløjet over Himalaya

NOGLE Mennesker sidder Dag ud og Dag ind paa en Kontorstol, kommer Kl. 9, hvis ikke lige Langebro er oppe, eller S-Toget er forsinket, gaar ellers paa Slaget 17 og er tilfreds med det. Der er andre, hvis Blod altid ruller rask i Aarerne, og i deres medfødte Trang til Æventyr simpelthen ikke giver op, for de har set Solen gaa ned i fem Verdensdele. Til den sidste Kategori hører tidligere Flyverlojtnant i den danske Marine *C. Sundby*, der nu er Captain og Chefpilot ved den kinesiske Regerings Air-transporter tværs over Himalaya til Indien. Sammen med sin Ven, Oberstlojtnant Birksted, sejlede han kort efter Danmarks Besættelse til Sverige, naaede via Norge og England til Canada, hvor han i et Par Aar uddannede engelske og amerikanske Flyvere og en Tid selv fløj Amerikas nyeste Bombemaskiner over Atlanten.

Men Captain Sundby's Historie burde ikke fortælles af ham selv, dertil er han for beskeden en Natur. Jævnt og stilfærdigt sidder han paa FLYV's Redaktion og fortæller, — et 100 pCt. Mandfolk, der elsker Oplevelsen for Oplevelsens Skyld, men ikke holder af at andre skal kalde hans Handling en Bedrift. I fem Aar har han ikke set de danske Kyster og er nu hjemme paa en ganske kort Orlov for at hente sin Kone med sig ud til Calcutta i Indien, hvor han har sit foreløbige Opholdssted.

— Hvorledes gik det til, Captain Sundby, at De blev Flyver for den kinesiske Regering? — Sundby smiler lidt forlegent og siger saa:

— Det var saamænd meget naturligt. Der var stor Mangel paa Flyvere derude, og af en eller anden Grund var det vanskeligt at faa Amerikanerne til at melde sig i tilstrækkeligt stort Antal. Jeg fik Lyst til Forandring og blev sendt af Sted.

— Hvor mange Gange har De fløjet over Himalaya?

— Henved 600 Gange, tror jeg, men til sidst opgav jeg at tælle.

— Hvad var Deres Opgave?

— Vi fløj kinesiske Soldater, der skulde uddannes i Indien, det var en Strækning paa 510 miles. Af Hensyn til Japanerne, der holdt Birma, var det nødvendigt at flyve en Omvej, og Ruten gik fra Provinsen Kunming til Assam i det nordøstlige Indien helt oppe ved Bramaputra-Flodens Udspring. Maskinerne, vi fløj med, var C. 47 og C. 46, svarende henholdsvis til Transportudgaven af DC 3 og den store »Curtiss Commander«. Amerikanerne havde forsynet Kineserne med dette moderne Materiel i Henhold til Laane- og Lejeloven. 40 kinesiske Soldater blev pakket om Bord i en saadan Maskine hver Gang.

— Hvordan tog Kineserne det, mange af dem havde vel aldrig set en Flyvemaskine før?

— De fleste af dem havde overhovedet ikke Anelse om, hvad det hele drejede sig om, og medens vi var i Luften, var de for skrækslagne til at sige noget.

— Blev De ofte beskudt af Japanerne?

— Nej, i den Retning var Ruten, vi fløj, nogenlunde sikker. Som Regel gik vi op til en Højde af 18—20.000 Fod under det meste af Flyvningen over Himalaya, der normalt varede 3 Timer og 20 Minuter. Vi mistede kun to Maskiner paa Grund af Japanernes Aktion, medens Vejrforholdene var Aarsag til et Tab paa henved 30 Transportmaskiner.

— Var Kineserne selv gode Flyvere?

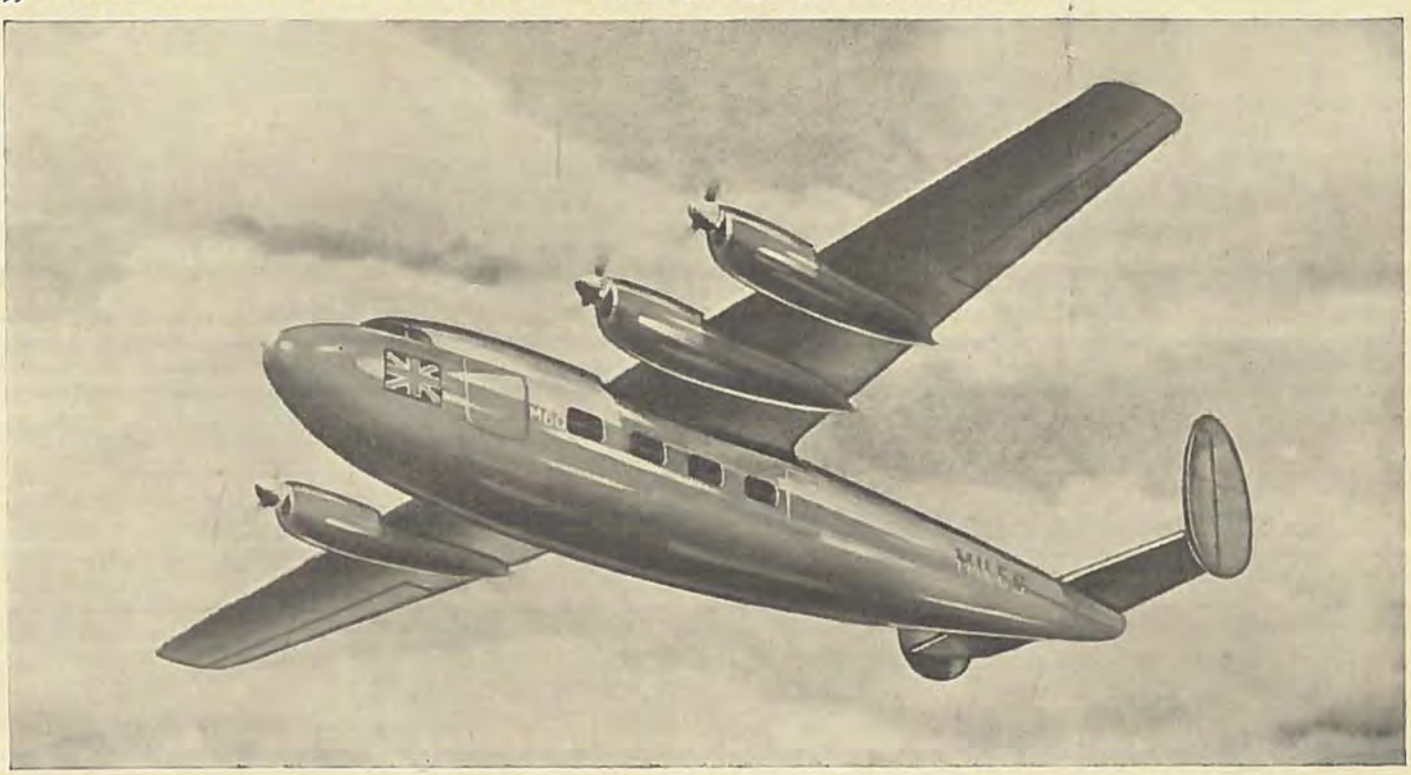
— Ja, de Folk, der var opvokset udenfor det egentlige Kina, havde det man kan kalde den mekaniske Indstilling og kunde blive dygtige Piloter, men iøvrigt var det mest Amerikanere, der fløj. Saa vidt jeg ved, var jeg den eneste Europæer i den Tjeneste.

— Fik De nogen sikre Efterretninger om Forholdene hjemme i Danmark i Krigsaarene?

Chefpilot i den kinesiske Regerings Air Transport Command, Captain C. Sundby.

Aktieselskabet
SKARREHAGE MOLERVÆRK
Nykøbing Mors
Telefon 109
★
Kontoret i København
H. C. Ørstedsvej 28 C - V
Telf. Central 11.593

„THE MARATHON“ *vilde hurtigt have hiemført ...*



„The Miles MARATHON“ er en værdifuld Tilvækst til de Luftfartøjstyper, som skal anvendes paa kortere Luftruter eller til saakaldte Røde-Ruter De er udstyret med fire Gipsy VI Motorer Med en betalende Last paa 2085 kg har den i stille Vejr en Rækkevidde paa 1210 km og en Marchhastighed paa 28 ,6 km/T.

... FROBISHERS *Guldlast*

Allerede før Krigen spillede Lufttransporten en betydelig Rolle i Mineindustriens Tjeneste. Krigens Afslutning vil medføre en større Udvidelse af Trafikken i Luften, til Gavn for baade Opdagelsesrejsende og Mineindustrien Verden over.

Som det geografiske Centrum paa Jorden er Storbritannien det naturlige Centrum for Verdensindustrien med Hensyn til Bygning af Transportluftfartøjer. Efter at britiske Konstruktører og Arbejdere nylig har fejret Triumfer ved at have udtænkt og fremstillet Krigens førende Jagere og Bombere, arbejder de nu paa Bygningen af moderne Transportluftfartøjer af enhver Art, baade hvad Størrelse og Ydeevne angaar. Som Arvtagere af en enestaaende Tradition paa Verdenshavene, og som Pionerer paa Udviklingen af Reaktionsdrift og Radar, opfylder de nu — og vil altid kunne opfylde — ethvert Krav, der maatte blive stillet dem i Flyvningens Tidsalder, baade af I DAG og I MORGEN.

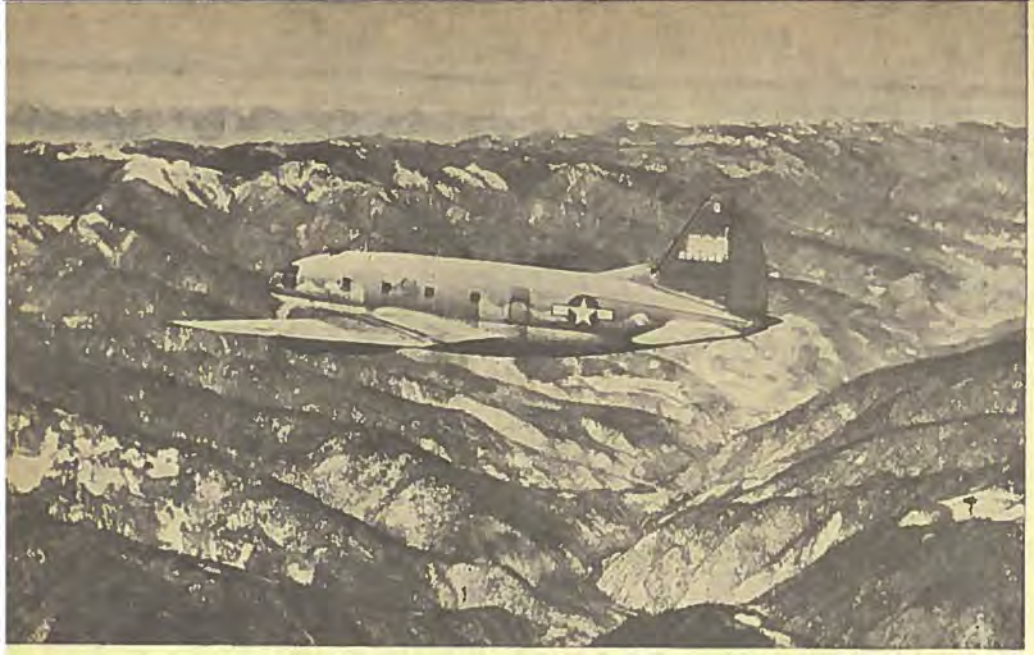
Sir Martin Frobisher, 1535 – 1594, Britisk Navigator og Opdagelsesrejsende. Havde allerede foretaget mange Rejser til Guinea, Nord Afrika og Levanten, da han drog ud for at opdage Nord-Vest Passagen til Indien. Efter den anden Rejse, som Admiral for Cathay Kompagniet, høstede han Berømmelse og Dronningens Gunst ved at hjembringe en Ladning "kostbar Pyrit-Malm", der antoges for at indeholde Guld. Hans Rejser bidrog i høj Grad til de geografiske Kundskaber om Grønland.

Efter at have fejret Triumfer i Krig, bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKINE-INDUSTRI

nu for Luftruterne hele Verden over.

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND



En amerikansk Transportmaskine i Fart over Himalaya-Kæden.

— Ja, vi kunde nogenlunde følge Udviklingen, ikke mindst fordi vi fik »Frit Danmark« sendt fra London.

— Hvad var den mest spændende Oplevelse, De har haft som Flyver?

Captain Sundby ser mistænksomt paa mig. Under hele Samtalen har han med Omhu undgaaet at berette om noget, der havde Karakter af Bedrift. Dette var vist en Fælde? Efter en Pause siger han velovervejet:

— Jeg kunde maaske fortælle Dem om den Tur, der varede længst — en Flyvning over Atlanterhavet fra Labrador til Island. Jeg skulde flyve en »Hudson medium Bomber« fra Montreal til England, men den Dag jeg havde bestemt mig til at tage af Sted, skete der noget usædvanligt. Meteorologerne havde nemlig glemt et Stormvejr i Danmarksstrædet... Jeg havde to unge Mennesker paa 19 Aar med i Maskinen, en Radiotelegrafist og en Observatør, der skulde til England efter endt Uddannelse i Canada, og det var deres første Tur. Efter adskillige Timers Flyvning blev jeg klar over, at vi havde mistet Positionen. Vi fløj i tæt Skydække paa Instrumenterne alene — ude af Stand til at modtage Observationer. For at komme ud af Skyerne, forsøgte jeg at stige til 12.000 Fod, men med det Resultat, at alt frøs til Is. Vi maatte ned igen, Situationen var ikke munter. Da jeg rettede Bombemaskinen op igen, saa vi i et Glimt Havet kun 50 Meter under os. Det stormede stadig, og jeg var klar over, at der ikke var meget Benzin tilbage af de godt 4000 Liter, vi havde med os fra Canada. I endnu 1½ Time fløj vi i 30—40 Meters Højde over Havet, og jeg havde netop besluttet mig til at gaa ned paa Vandet, da vi pludselig fik Øje paa den sydvestlige Spids af Island og faa Minutter efter kunde gaa ned paa en Nødflyveplads 20 Kilometer udenfor Reykjavik. Da vi maalte Tankene, var der lige 50 Liter tilbage — netop nok til at tage en Plet af Tøjet med. Det havde taget næsten tretten Timer at naa over, og Turen er normalt beregnet til en Flyvetid paa lidt over 10 Timer.

Captain Sundby har sluttet sin Beretning. Om faa Uger staar han atter i Kina, hvor man stadig har Brug for Flyvere, maaske nu mere end nogensinde. Tusindvis af Kinesere, der maatte flygte fra Hjem og Ejendom, da Japanerne kom, skal nu bringes tilbage over Himalaya. Deres eneste Chance for at komme hjem er med Flyvemaskine, fordi alle Veje er en sammenhængende Kæde af dybe Bombekratere, og den danske Marineløjtnant, der blev Pilot for den kinesiske Regering, flyver fortsat med urokkelig Ro sin Curtiss »Commander« over Tibet og Mongoliets uendelige Strækninger, medens fyrre skrækslagne Kinesere presser sig tæt sammen i Kabinen bag ved ham.

w.n.h.

Nedenstaaende, af Dansk Svæveflyver Union udgivne Journaler er dels paabudt og dels anbefalet til Afbenyttelse i Svæveflyveklubberne:

Flyvebog ..... Kr. 0.75
Kontrolbog for Startspil „ 3.75

Fartøj-Journal er under Udarbejdelse og udkommer om kort Tid.

Alle Bøgerne ekspederes fra

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

FLYVNING

I LYNGLI

DDL sikrer sig Reservedele i Amerika.

Kort før Nytaar vendte Direktør Knud Lybye fra DDL tilbage fra sin Amerikarejse, og efter hvad vi erfarer, med et særdeles fint Resultat. Direktør Lybye har besøgt de store amerikanske Flyvemaskine-Fabriker og sikret Luftfartsselskabet en Del haardt tiltrængte Reservedele. Det første Skib med Kabineudstyr er allerede i dansk Havn.

Willie Wulff atter i DDL.

Paa et Bestyrelsesmøde i DDL er Billedhuggeren Willie Wulff, der var Selskabets første Direktør fra 1918 til 26, indvalgt i Repræsentantskabet. Wulff er indtraadt i Stedet for Grosserer Rudolph Smidth, der er indvalgt i Bestyrelsen.

Nakskov Motorflyveklub

har nu afsluttet sit tredje Kursus i
har nu afsluttet sit tredje Kursus i
Teori i Nakskov. Den 6. Januar afsluttedes Kursus i Horslunde og Stokkemarke, og først i Januar begyndte nye Kursus i

Ang. Benzintildeling.

Endelig efter 2 Maaneders Ventetid er det lykkedes Svæveflyver Unionen at opnaa en Benzintildeling paa 60 l pr. indregistreret Spil pr. Maaned for hver flyvedygtig Klub.

For at opnaa denne Tildeling skal Klubben fremsende Ansøgning til Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret. Ansøgningen i to Eksemplarer (vedlagte Formularer) indsendes gennem Unionen, der anbefaler denne og skriver under paa at vedkommende Klub opfylder de af Myndighederne fastsatte Bestemmelser for Svæveflyvning.

Flyverkursus paa Teknisk Højskole.

Landet over forbereder Flyveklubberne Genfødelses-Sæsonen 1946—47. Under stor Tilslutning kunde »Sportsflyveklubben« allerede i Midten af Januar paabegynde de første Kursus i Flyveteori kontrolleret af DKDAS. Undervisningen sker i et af Danmarks tekniske Højskoles Auditorier i København, hvor der vil blive holdt Forelæsninger i Luftnavigation, Aeroplanlære, Meteorologi og Flyvningens Love. Ved Afslutningen faar de, der bestaar, D.K.D.A.S.-Diplomet for Privatflyvernes teoretiske Prøve.

Oberst Førslev udnævnt til General.

Blandt de sidste Generalsudnævnelser indenfor den danske Hær finder vi et kendt Ansigt. Oberst C. Førslev, den tidligere Chef for Flyvetropperne og nu dansk Militærattaché i Washington, har faaet Rang af Generalmajor.

25 Millioner Kr. til Norges Luftvaaben.

I Norge forbereder man Indkøbet af et Par Hundrede nye Maskiner til Flyvevaabnet. Ialt regner man med at skulle anvende 25 Millioner Kr. til Nyanskaffelser indenfor en Treaars-Periode.

— Godt klaret, Toxholm!

FOR kort Tid siden maatte DDL's ældste Fokkermaskine »Merkur« med Luftkaptajn Toxholm ved Pinden foretage en dramatisk og nervepirrende Nødlanding i Kastrup. Aarsagen var en brækket Hovedstiver til det ene Landingshjul, der nærmest var kommet til at hænge i vandret Stilling under Maskinen. Fra Lufthavnen havde man slaaet Katastrofe-Alarm, men takket være Flyverens Koldblodighed og enestaaende Flyveregenskaber, blev der ikke Brug for de mange Ambulancer og Sprøjter, der holdt parat foan Administrationsbygningen. Maskinens 16 Passagerer naaede alle velbeholdne ned paa Jorden og var ikke mere foruroliget af de dramatiske Minutter i Luften, end at de alle gik om Bord i en anden Maskine og fortsatte den afbrudte Rejse.

I fire hurtige Billeder har Fotografen illustreret de spændende Sekunder før Nødlandingen. Man ser Fokkeren i Luften med det ene Hjul hængende og derefter, hvorledes Flyveren holder sin Maskine kørende i Græsset paa et Landingshjul for til Slut at tørne rundt med det ene Plan i Jorden. For Lufthavnens Personale og de engelske Flyvere, var det Sekunder, hvor Nerverne naaede Bristepunktet, inden Spændingen udløstes. Indsat Luftkaptajn Toxholm.

Flyvemaskiner med Gasturbiner.

Verden over eksperimenterer Videnskaben ivrigt med Problemet Gasturbinen, der en Dag skal erstatte den nuværende Form for Motordrivkraft, og mange Sagkyndige er af den Opfattelse, at Gasturbinen vil betyde intet mindre end en Revolution indenfor Luftfarten. Her i Landet har B & W foretaget adskillige Forsøg paa at fremstille et Materiale, som kan taale de meget høje Temperaturer, der er Tale om ved Gasturbine-Anlæg.

Civilingeniør Vagn Prytz 50 Aar.

DEN 19. Januar fyldte Civilingeniør Vagn Prytz, en af dansk Flyvnings energiske Mænd, 50 Aar. Ingeniør Prytz fik sin Flyveruddannelse ved Marinens Flyvevæsen, og mange havde sikkert ventet — og haabet — at Vagn Prytz var blevet ved Flyvevæsenet, men han foretrak at gaa over i civil Virksomhed og blev ansat i D.D.P.A., hvor han har været — og stadig er — en fortræffelig Leder af Firmaets Afdeling for Salg af Flyvebenzin.

Ing. Prytz har igennem alle de Aar, der er gaaet, siden han forlod Flyvevæsenet, været levende interesseret i den civile Flyvnings Udvikling, og inden for Aeronautisk Selskabs Junior Klub, som blev startet paa Vagn Prytz's Initiativ, har han udrettet et stort og fortjenstfuldt Arbejde, som dansk Flyvning vil komme til at høste rig Gavn af.

Danske Rutemaskiner maa ikke flyve over Sverige.

For flere Maaneder siden rettede de danske Luftfartsmyndigheder paa DDL's Vegne en Henvendelse til Sverige om at faa Tilladelse til at lade Passagermaskinerne til Bornholm flyve over svensk Omraade, da det vilde betyde en væsentlig Benzinbesparelse at benytte denne kortere Rute. Det lykkedes ikke paa det Tidspunkt at opnaa en Tilladelse, men man haabede, at Svenskerne til Januar vilde lempe Overflyvningsreglerne. Den svenske Forsvarsstab har imidlertid besluttet, at det stadig ikke er muligt af militære Hensyn at give de danske Rutemaskiner Tilladelse til at flyve til Bornholm over svensk Omraade.

Grove Flyveplads under dansk Splitflag.

Flyvepladsen ved Grove, som efter sigende skal have kostet en Milliard Kroner at bygge, er nu overtaget af det danske Militær. Ved en smuk Højtidelighed overtog den danske Kommandant, Australiensflyveren Kaptajn Michael Hansen Flyvepladsen. Den britiske Major Hodgson takkede i hjertelige Ord for den Tid, Englænderne havde opholdt sig i Danmark og ønskede det danske Folk en god Fremtid. Talen blev besvaret af den danske Kaptajn, og Splitflaget gled til Tops, medens danske Soldater præsenterede Gevær.

DDL til Priskonference i New York.

I Begyndelsen af Januar fløj Trafikchef P. Beck Nielsen til New York for at deltage i en Konference om Billetpriserne over det nordlige Atlanterhav. Paa Grund af forskellige Forhold maatte Mødet imidlertid udsættes, og en halv Snes Dage efter Afrejsen fra København var Beck Nielsen hjemme igen, og havde tilmed faaet Tid til at besøge Bryssel i Anledning af nogle Forhandlinger.

I U.S.A. har man indrettet en Douglas DC-3 som Transportglideplan.

NYT fra hele Verden

ved Kaptajn John Foltma

En Douglas DC-3 indrettes til Transportglideplan.

Under Arbejdet paa at bygge DC-4 (Skymaster) og faa dens Flyveegenskaber saa gode som muligt, fandt nogle Ingeniører hos Douglas ud af, at DC-3'en (Dakota) havde de mest idelle Flyveegenskaber og de bedste Betingelser for at blive et udmærket Glideplan.

Der er ikke langt fra Tanke til Handling i Amerika, og den ca. 12.000 kg tunge Douglas blev omdannet til et Glideplan. Motorerne og Propellerne blev taget af, der blev sat en strømlinet Skærm over Motorgondolerne, og der blev anbragt en Anordning til Anbringelse af Tovet under Kroppen.

Prøverne viste, at Maskinen var saa aerodynamisk »ren«, at den kunde bugseres med en Hastighed paa indtil 460 km/T i Modsætning til de sædvanlige Transportglideplaner, der kun kunde komme op paa 320 km/T.

Den ombyggede DC-3 er Amerikas største Glideplan (den har samme Størrelse som DDL's nye Douglas DC-3 Maskiner) og den kan transportere en betalende Last paa 7 Tons. Den har en lang, flad Glidning (1 til 14) — den kommer 14 m frem, mens den mister 1 m i Højde.

Til Sammenligning skal nævnes, at de sædvanlige Transportglideplaners Glidetal ligger mellem 10 og 12.

En anden Udvikling i Forbindelse med Benyttelse af Transportglideplaner er Tandem-Wiren. Herved er man blevet i Stand til at koble to DC-3'er bagefter hinanden ligesom Lokomotiver. Paa denne har man startet det fuldt lastede DC-3 Glideplan. Naar de to Slæbemaskiner er kommet til Vejrs med Glideplanet, udløser den ene, og den anden fortsætter med Bugseringen. En DC-3 kunde ikke have trukket det store tunge Glideplan fra Jorden, men een var tilstrækkelig til at bugsere det. Paa denne Maade aabnes der store Muligheder for Transport af Fragt i større Mængder. I Amerika mener man, at Transporten af Fragt gennem Luften vil tage lige saa stort Opsving som Passagertrafikken har gjort de senere Aar. Der findes allerede en Del Luftfartselskaber i U.S.A., der udelukkende befordrer Fragt i specielt byggede Maskiner, og enkelte har allerede taget Transportglideplaner i Brug.

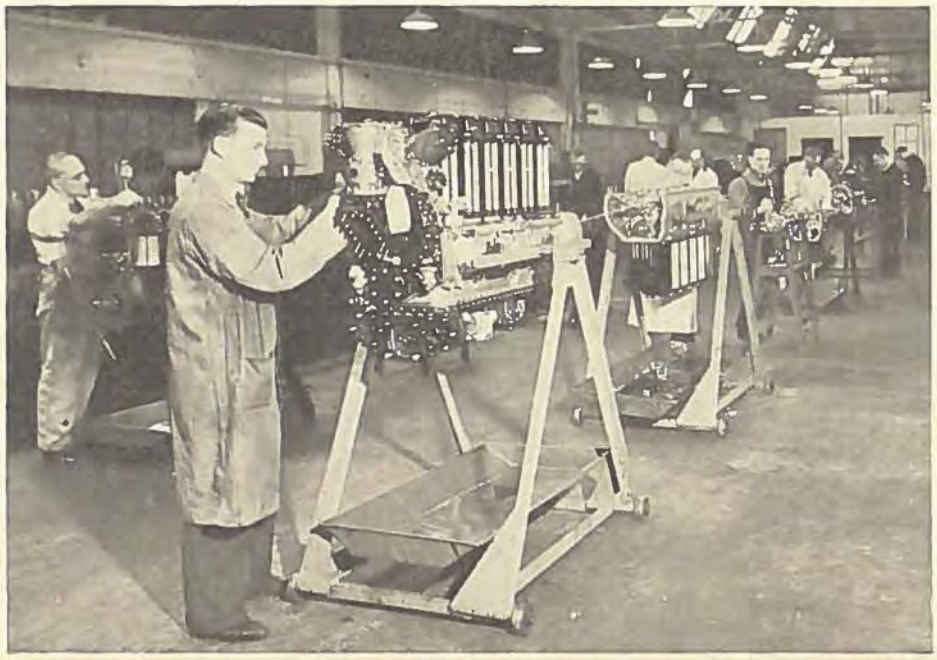
Canada bygger Douglas DC-M4.

Den kanadiske Regerings Flyvemaskinefabrik Canadair i Montreal er i fuld Gang med at bygge en Serie DC-4 til Trans-Canada Air Lines, og disse canadisk byggede Douglas'er vil blive udstyret med engelske Rolls-Royce Merlin Motorer. Efter de Erfaringer, man har efter to Aars Flyvning over Nordatlanten med ombyggede Lancasters, mener man at Merlin Motorerne er bedre egnede til disse Langflyvninger i temmelig stor Højde end luftkølede og vædskekølede amerikanske Motorer. Trans-Canada Airlines har siden 1943 foretaget over 450 Atlanterhavsflyvninger med Lancaster.

Den engelske Lufttransport-Hjælpetjeneste under Krigen.

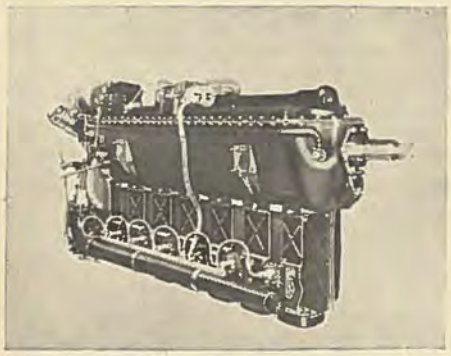
Air Transport Auxiliary, hvis Opgave under Krigen bl. a. var at færge alle de Flyvemaskiner, som de kæmpende Enheder skulde bruge, fra Fabrikkerne ud til Flyverafdelinger og Eskadriller, blev opløst den 15. December 1945, men i det Tidsrum, den har eksisteret, præsterede den et fortræffeligt Stykke Arbejde. Den arbejdede fra 15 forskellige Fordelingscentrer i Storbritannien og Nordirland, og fra Februar 1940 til Juni 1945 afleverede A.T.A.'s Flyvere ikke mindre end 307.378 Flyvemaskiner til R.A.F. Det Tal omfatter 83.321 eensædededede Jagere, 43.181 tomotorede Bombere, 24.241 firemotorede Bombere og 944 Flyvebaade. I det Aar, der var mest at bestille, 1944—1945, blev der afleveret 78.851 Flyvemaskiner. Overføringen af alle disse Maskiner omfattede 406.374 Flyvetimer. Uheldene var forbavsende faa. Fra 1942 til midt i 1945 skete der kun Havarier og Forsinkelser med 16 Flyvemaskiner for 10.000 Afleveringer.

A.T.A. raadede over 800 Flyvere. De kom fra 22 forskellige Nationer og Dominions, fra britiske Flyveklubber, og nogle var Veteraner fra Krigen 1914—1918. De var alle uden Undtagelse faldet



De Havilland Fabrikkernes Motorafdeling, der under Krigen leverede over 10.000 Gipsy Motorer til R.A.F.

paa Lægeprøverne eller fordi de var for gamle; to af dem, som havde 1500 Timers Flyvning i A.T.A., blev f. Eks. nægtet Privatflyvercertifikatet, efter at de var blevet hjemsendt. Syv af dem manglede en Arm eller et Ben, otte havde andre legemlige Skavanker, og for ca. 200 af Flyverne's Vedkommende var Synsevnen under normal. Mindst 10 var over 50 Aar gammel, og adskillige var betydelig ældre. Paa et vist Tidspunkt var de 20 Procent Kvinder, og de kvindelige Flyveres Antal laa aldrig under 10 Procent af det samlede Antal Flyvere.



De Havilland Gipsy Queen 51 Flyvemotor med Overlader. Ydelse i Starten: 295 HK.

De Havillands nye Motorer.

De Havilland, som under Krigen leverede 10.212 Gipsy Motorer til Luftvaabnet, har nu taget fat paa Bygningen af nye Serier af Motorer til Efterkrigstidens Privatflyvemaskiner og Fabrikken er nu i Stand til at kunne levere Motorer med Hestekraftydelser fra 145 til 330 HK.

Den nyeste Type er den sekscylindrede Gipsy Queen Motor, som uden Overlader og uden Propelgear yder 250 HK. Udstyret med Overlader yder Gipsy Queen 295 Bremsehestekraft, og den gearede Type (som anvendes i De Havilland Dove Trafikflyvemaskine) yder 330 HK.

Den tilsvarende firecylindrede Type, den nye Gipsy Major, yder 160 HK, og naar den udstyres med Overlader, kommer Ydelsen op paa 197 HK.

Amerikansk Jager
med 75 mm Kanon.

Beech Aircraft Corp. i Amerika har et nyt Luftfartøj, som enten kan anvendes til Angreb mod Maal paa Jorden eller som mellemtung Bomber. Det er et tomotoret Monoplan, som er meget kraftigt bevæbnet. Luftfartøjet, hvis Typebetegnelse er XA-38, er specielt konstrueret til Indbygning af en 75 mm Kanon, som er anbragt i Kroppens Næse, og Installationen af det kraftige Vaaben giver hele Luftfartøjet et ret aparte Udseende. Den meget stærke Bevæbning omfatter desuden seks 12,7 mm Maskingeværer, anbragt i drejelige Taarne, fire i et Rygtaarn og to i et Taarn under Kroppen. Luftfartøjets primære Opgave er Angreb mod Maal paa Jorden som f. Eks. Kampvogne, men iøvrigt kan den ogsaa anvendes som Bomber. Det har en Spændvidde paa 20,45 m og en Længde paa 15,76 m. Dets Tomvægt er 10.535 kg, Fuldvægten er 13.560 kg, men denne kan forøges til 16.477 kg. Besætningen bestaar af to Mand: Fører og Skytte. XA-38 naaede ikke at blive anvendt i Krigen mod Japan.

En Superfæstning sætter Længderekord.

En amerikansk B-29B Superfortress, som havde faaet fjernet alt sit militære Udstyr, foretog i Slutningen af November forrige Aar en Flyvning uden Mellemlanding fra Guam i Stillehavet til Washington, U.S.A. Flyvningen varede 35 Timer 5 Minutter, og den tilbagelagte Distance var paa 13.193 km. Luftfartøjet medførte 13 ekstra Brændstoftanke, saaledes at den samlede Brændstofmængde om Bord var 50.495 Liter.

Saafremt denne Flyvning bliver anerkendt som officiel Rekord, er den engelske Verdensrekord fra 1938 blevet slaaet. Denne, der strakte sig fra Ægypten til Australien, var paa 11.519 km.

Svæveflyveruddannelse i det svenske Luftvaaben.

I det nye svenske Finanslovsforslag for 1946—47 faar Privatflyvningen et øget Tilskud, og det er Hensigten forsvarsmæssigt at arrangere Kursus for Uddannelse af Svæveflyvere. Der bliver ogsaa afsat betydelige Beløb til Anskaffelse af reaktionsdrevne Maskiner til Luftforsvaret.

Tyrkiet opretter et Departement for Luftfart.

Ifølge en Meddelelse fra Istanbul har den tyrkiske Regering bestemt, at der skal oprettes et Departement for Luftfart, hvor baade den civile og militære Flyvning vil blive centraliseret.

Russisk Helikopter.

Den russiske Flyvemaskinekonstruktør Bratukhin har fremstillet en tosædet Helikopter af Metal, som for nylig er blevet prøvefløjet i Moskva. Den har et firehjulet Understel, og dens største vandrette Hastighed er 179 km/T.

To svenske Flyvetidsskrifter slaaet sammen.

Fra og med 1. Januar i Aar er de to førende svenske Luftfartstidsskrifter »Flyg« og »Svensk Flygtidning« blevet slaaet sammen til eet Blad, idet Flyg's Udgivere har købt »Svensk Flygtidning«.

Forsidebilledet:
Beechcraft XA-38 Jager.

Den amerikanske Jager Beechcraft XA-38 er bevæbnet med en 75 mm Kanon anbragt i Kroppens Næse. Desuden har den seks 12,7 mm Maskingeværer.

FLYV præsenterer de nye danske Trafikflyvere

MED Henblik paa den stærkt udvidede Trafikflyvning har DDL som bekendt sikret sig en Række nye dygtige Flyvere. For helt at kunne opfylde de meget strenge Krav DDL stiller til de Folk, der bliver betroet Selskabets Passagerer og Maskiner, flyver de en Tid som 2. Trafikflyver og faar Lejlighed til at orientere sig paa Ruterne med det helt moderne Materiel, som meget snart staar til Selskabets Raadighed fuldt ud. FLYV har benyttet Anledningen til at præsentere de nye Trafikflyvere for Læserne.

★

Fra venstre til højre ses:

Trafikflyverne

Th. Petersen,

Sigurd Høy,

H. Wolff,

K. Gether-Caspersen,

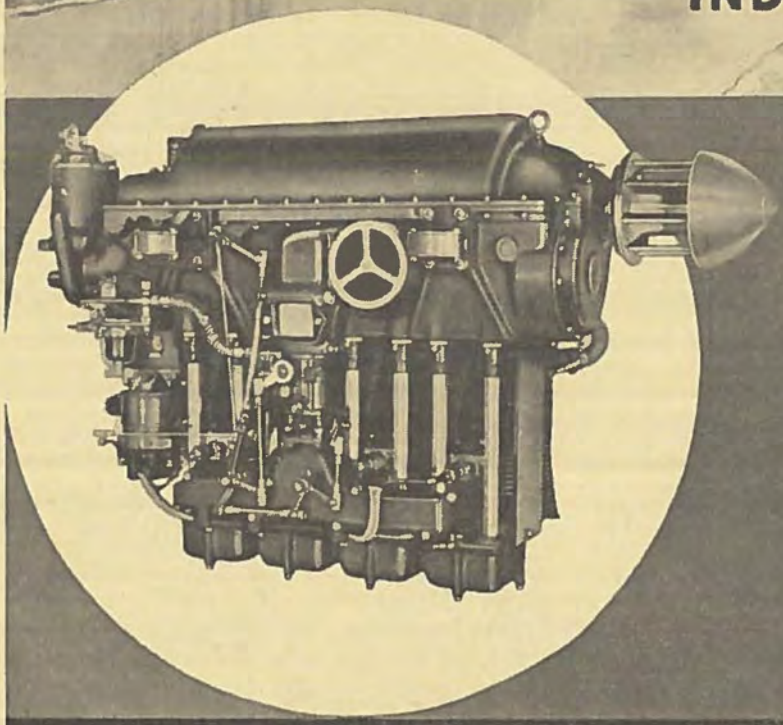
P. Pommer Pedersen,

Henning Pedersen.

★

En *Cirrus* MOTOR...

anvendes i KZ·III
bygget af
SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S



Denne nye, lette, tosædede Flyvemaskine, som er bygget og konstrueret i Danmark, er udstyret med en Cirrus „Minor" Serie II Motor. Dens Flyveegenskaber og Præstationer er usædvanlige; Landingshastigheden er kun 48 km/T og Marchhastigheden er 176 km/T. Den starter paa en Strækning af ca. 40 m og Afløbet under Landing er omtrent det samme. For at gøre Luftfartøjet „spindsikkert" er det udstyret med faste Slots.

„MINOR" Serie I 90 HK
„MINOR" Serie II 100 HK
„MAJOR" Serie II 150 HK
„MAJOR" Serie III 155 HK

BLACKBURN AIRCRAFT BROUGH E.YORKS ENGLAND.

REPRÆSENTANT I DANMARK FOR CIRRUS FLYVEMASKINEMOTORER: A. B. C. HANSEN COMP. KØBENHAVN V.

Bristol Wayfarer.

Nye engelske Trafikflyvemaskiner III

Af Kaptajn John Foltmann

Bristol Freighter og Bristol Wayfarer.

BRISTOL nye Trafikflyvemaskine, som Fabrikken kalder Type 170, kan enten leveres til Befordring af Gods (Bristol Freighter) eller Passagerer (Bristol Wayfarer). Det er et højvinget Metalmonoplan med fast Understel og udstyret med to Motorer.

Bristol Freighter er blevet konstrueret for at kunne tilfredsstille Behovet efter en paalidelig, tomotoret Godsflyvemaskine, der kan anvendes fra forholdsvis smaa Pladser, og som kan medføre en betalende Last paa godt og vel fem Tons.

Man har lagt særlig Vægt paa at gøre Kroppen saa rummelig som mulig, og for at kunne foretage en hurtig Lastning og Losning er Kroppens Næse indrettet som to store Døre, der giver uhindret Adgang til Lastrummet i hele dets Bredde og Højde, saaledes at en Lastvogn kan køre hen til Kroppens Forparti og læsse Godset af direkte paa Lastrummets Gulv, der befinder sig i en Højde fra Jorden, som netop svarer til Ladet paa Lastvognen.

Man faar et godt Begreb om Lastrummets Størrelse, naar man hører, at en 3-Tons Lastvogn kan køre op ad en Rampe og fortsætte ind i Luftfartøjets Krop, hvor den kan blive staaende under Flyvningen til Bestemmelsesstedet. Da Luftfartøjet kan medføre over fem Tons betalende Last, kan Lastvognen køres om Bord, fuldt læsset med Fragt. Gulvet i Kroppen er meget solidt, og der er anbragt en Forstærkning af Planker for at kunne bære Lastvognens Hjul.

Rumindholdet af Hovedlastrummet er 57,166 m³, Længden er 9,65 m, Bredden 2,06 m og Gulvarealet 19,97 m². Agterude findes et mindre Lastrum med et Rumindhold paa 9,6 m³ og en Længde paa 2,54 m.

Besætningen, som bestaar af 2—3 Mand, har Plads i en rummelig Kabine ovenover Lastrummet foran Motorerne.

Luftfartøjet er udstyret med to Bristol Hercules 131 14-cylindrede, ventilløse Stjernemotorer, der hver yder 1675 HK i Starten. Denne Motortype har været anvendt i Bristol Beaufighter og mange andre militære Luftfartøjer. De fire Brændstoftanke rummer tilsammen 2727 l Benzin.

Luftfartøjet er velegnet til mange forskellige Opgaver. Dets Data er følgende: Spændvidde 29,87 m, Længde 20,83 m, Højde 6,8 m, Planareal 130,53 m², Planbelastning 112,05 kg/m², Fuldvægt 15.873 kg, Tophøjde 7.467 m, Største Hastighed 384 km/T, Marchhastighed 288 km/T, Rækkevidde ca. 1900 km.

Bristol Wayfarer er konstrueret paa samme Maade som Bristol Freighter med den Undtagelse, at de store Døre forude i Kroppen er erstattet af en fast Næse, og at hele Lastrummet er udstyret som en Kabine med Plads til 32 Passagerer, der har Plads i 16 Dobbeltsæder — otte paa hver Side af Midtergangen. Helt forude i Kroppen er indrettet et Bagage- og Fragtrum, hvis Størrelse er ca. 10 Kubikmeter. I givet Fald kan Wayfarer indrettes til at kunne rumme 40 Passagerer. Dens Data er de samme som Fragttypens. Saafremt det maatte ønskes, kan Halvdelen af Kroppen i Bristol 170 indrettes til Fragtrum og den anden Halvdel til Passagerkabine (16 Passagerer).

Miles Marathon.

Miles Marathon kan ligesom Bristol 170 bygges til Godstransport eller Befordring af Passagerer eller en Kombination af begge Dele. Den er beregnet til at kunne medføre 14 Passagerer og 500 kg Bagage og Fragt over en Distance paa 1200 km ved en Marchhastighed paa 280—320 km/T.

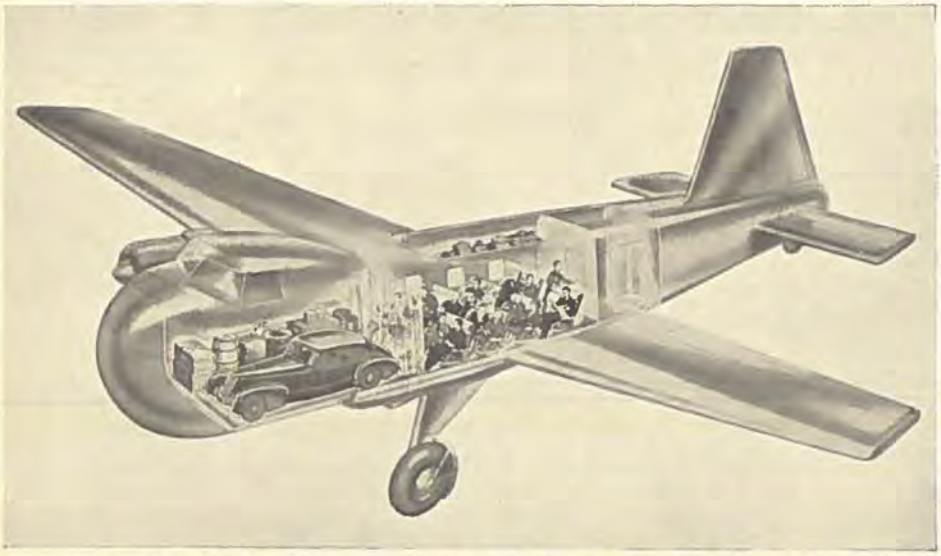
Marathon er et højvinget Metalmonoplan, udstyret med fire Motorer. For den Types Vedkommende, som beskrives her, er det fire 330 HK De Havilland Gipsy Queen Motorer. Den kan imidlertid ogsaa leveres som tomotoret Luftfartøj (to 850 HK Armstrong Siddeley »Cougar« eller to 700 HK. »Ranger«). I Stedet for Gipsy Queen Motorerne kan den ogsaa udstyres med fire 500 HK Alvis »Leonides«, i hvilke Tilfælde den faar en økonomisk Marchhastighed paa 320 km/T.

Marathon, som er udstyret med et indtrækkeligt, trehjulet Understel, har en meget rummelig Kabine, idet Konstruktøren først og fremmest har tænkt paa at skaffe Plads baade til Fragt og Passagerer.

Luftfartøjets Data er følgende:

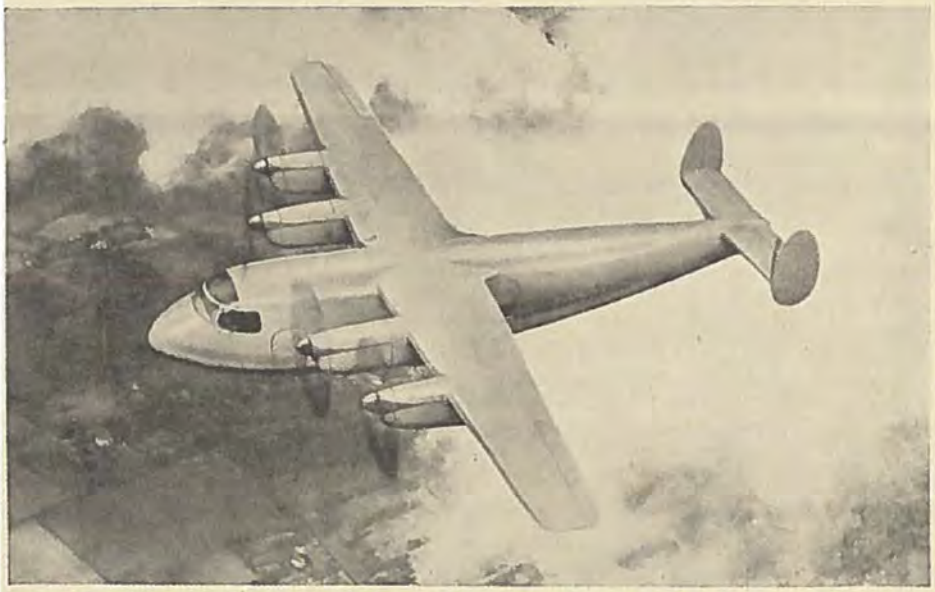
Spændvidde 19,8 m, Længde 15,7 m, Højde 4,05 m, Rumindhold af Kabine 21,95 m³, Rumindhold af Bagage- og Fragtrum 9,9 m³, Højde i Kabine 190,5 cm. Tomvægten er 4.521 kg, Nyttelasten 2.319 kg og Fuldvægten 6.840 kg. Den normale betalende Last er 14 Passagerer plus 524 kg Bagage og Gods, eller 2.100 kg Gods. Største Hastighed i ca. 2.100 m er 338 km/T og Marchhastighed 282 km/T (med et Brændstofforbrug paa 191 Liter i Timen. Rækkevidde med normal Brændstofbeholdning: ca. 1200 km.

Diesella-Dieselmotor
fabriksny, sælges omg. kontant
Deichmann
Aaboulevarden 29 A - Horsens



Bristol Freighter 170 som kombineret Gods- og Passagerflyvemaskine.

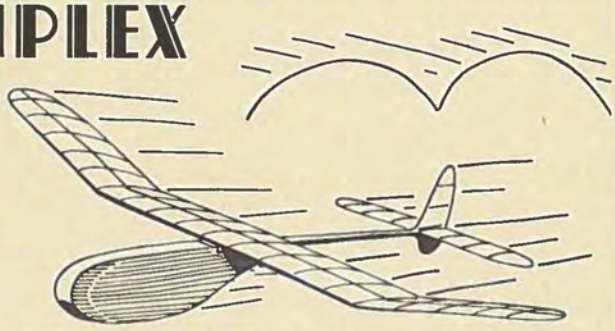
Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14



Miles Marathon Trafikflyvemaskine er bygget som kombineret Gods- og Passagermaskine, men leveres ogsaa udelukkende til Godstransport.

Dansk Modelflyver Unions Begynder-Svævemodel

SIMPLEX



Udførlig Tegning og Byggevejledning
75 Øre.

Komplet Materialesæt
(med Tegning)
til SIMPLEX
Kr. 4.40.

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

Fra 1. Februar er Amerikanerne faste Gæster i Kastrup Lufthavn en Gang om Ugen. Det er A.O.A. — »American Overseas Airlines« — der aabner Ruten New York—København—Oslo—Stockholm med de fornemme »Skymasters« med Plads til 40 Passagerer. A.O.A. har faaet deres eget Kontor i København, hvor Mr. R. C. Collins repræsenterer det store amerikanske Selskab. Allerede i Midten af Januar landede den første Maskine i København paa en uofficiel Repræsentationsvisit. Vort Billede viser Luftgiganten »Flagship Eire« med den amerikanske og danske Vimpel over Førerkabinen.

MODELFLYVE-INSTRUKTØR

Til at beklæde Stillingen som Instruktør i Dansk Modelflyver Union søges til 1. Marts d. A. eller senere en ung Mand med gode tekniske og organisatoriske Evner. Løn efter Kvalifikationer.

Interesserede bedes henvende sig til Formanden inden den 20. Februar.

Knud Flensted-Jensen.
Formand.

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
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

C. FERSLEW & Co.s FORLAG
KØBENHAVN

PRIS KR.
2.50

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.

„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

SHELL

AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL

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 daglig Kl. 16.00—17.00, Lørdag Kl. 13.30—14.30.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardsvej 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. Værløse.

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: Knud Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

FOREDRAG I DKDAS

Fredag d. 8. Februar Kl. 19.30 lader DKDAS afholde Foredrag i Nationalmuseets Foredragssal, Indgang Ny Vestergade. Foredraget vil komme til at omhandle Royal Air Force's Indsats i Invasionen i Frankrig. Foredragsholderen er en Royal Air Force Officer. Desværre kan man paa nuværende Tidspunkt endnu ikke opgive Foredragsholderens Navn saa lidt som den nøjagtige Titel paa Foredraget.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Ved Mødet i Februar vil Kaptajn i R.A.F. Jørgen Edsberg fortælle om »Atlanterhavsflyvning med R.A.F.«. Dette Foredrag ledsages af en Lydfilm, som Kaptajn Edsberg har faaet fra London specielt til A.J.K.'s Møde. Kaptajn Edsberg venter i Løbet af Foraaret at begynde en Flyveskole her i Landet, og der vil muligvis blive Anledning til at stille Spørgsmaal til Kaptajnen herom.

Frem med Skalamodellerne. Alle Medlemmer, der har fremstillet Skalamodeller, bedes tage dem med, saa vi kan faa en fin Samling at beundre og en rask lille Konkurrence om de bedste. Der udsættes Præmier for de fineste.

Mødet afholdes Tirsdag den 12. Februar og begynder Kl. 19,30 præcis, som sædvanlig paa den polytekniske Læreanstalt, Sølvgade 83. Tag en Kammerat med.

Aalborg Flyveklub aabnede Tirsdag d. 8. Januar sit første Teorikursus efter Krigen. Dette Kursus, der er Klubbens fjerde, holdes i Teknisk Skoles Festsal og ledes af Løjnant C. H. Sandqvist, medens de øvrige Lærerkræfter er Civilingeniør H. Holmquist, Overassistent Børresen og Løjtnanterne Stensbøl og Odgaard Christensen. Der undervises hver Tirsdag Aften i to Timer, og Kursus afluttes med en skriftlig Eksamen den 29. April.

Ved Imødekommenhed fra Luftfartstilsynets Side har Aalborg Flyveklub opnaaet at faa dette Teorikursus anerkendt, saadan at et Medlem ved at bestaa Kursusets Teoriprøve ikke behøver at aflægge ny Teoriprøve, hvis vedkommende senest tre Maaneder efter Eksamen bestaar Soloprøve til Privatflyvercertifikat. Den afsluttende, skriftlige Prøve vil derfor blive tilrettelagt og kontroleret af Det kongelige danske aeronautiske Selskab. — Kursuset har 74 Deltagere, deriblandt adskillige Medlemmer af Svæveflyveklubben »Aviator« og den nydannede Svæveflyvegruppe.

Dansk Svæveflyver Union har holdt Delegeretmøde i Odense den 19.—20. Januar med 90 Deltagere fra hele Landet.

I næste Nummer af FLYV skal vi bringe et Referat af Forhandlingerne.

Dansk Modelflyver Union arrangerer Danmarksmesterskab i Flyvning med indendørs Modeller Søndag den 7. April paa Fyn, antagelig i Odense. Nærmere Meddelelse vil blive sendt Klubberne direkte.

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.

Tegninger til SVÆVEMODELLER

udgivet af
DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex (D.M.U.s Begynder-Svævemodel)	Kr. 0.75
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

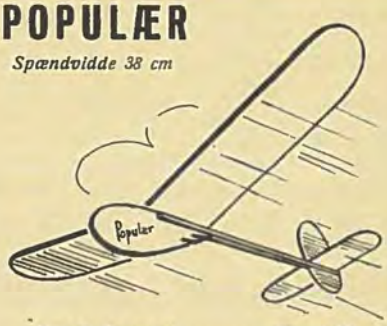
Faas i mange Sports- og Isenkramforretninger samt fra

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

Legetøjsforretningen „Kæphesten"
Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.
Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

POPULÆR

Spændvidde 38 cm



Færdigbygget ..... Kr. 4,25
Komplet Samlesæt ... - 1,95

DANSK MODELFLYVE industri
ODENSE

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

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:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Aalborg Flyveklubs første Teorikursus efter Krigen begyndte den 8. Januar. Paa Billedet ses nogle af de 74 Deltagere i Teknisk Skoles Festsal, da de begyndte paa Undervisningen under Ledelse af Løjtnant C. H. Sandquist.

Modelflyvningen i Frankrig

Den franske Ungdom er meget interesseret i Modelflyvning, og ved Undervisning i Skolerne, i Klubber og ved Stævner søger man at styrke de Unges Interesse for denne fortræffelige Sport.

Paa det ene af Billederne er en Modelflyver ved at faa sin Motormodel vejet, og paa det andet Billede træffes de sidste Forberedelser til Starten af en smukt udført Skalamodel.

★

CODAN

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

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.

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

Nye Flyvemaskinetyper

Piper Cub Skysedan.

Piper Aircraft Corporation har som Eksperiment bygget en elegant Privatflyvemaskine, som har Plads til fire Personer. Det er et lavvinget Monoplan med Typebetegnelsen PA-6. Kroppen er en svejset Staalrørskonstruktion, hvis forreste Del (Kabinestykket) er beklædt med Metal, mens den bageste Del samt Halepartiet er beklædt med Lærred. Bæreplanets Bagkant er udstyret med Landingsklapper. Baade de to Landingshjul og Halehjulet er indtrækkelige.

Luftfartøjet er udstyret med en 6-cylindret Continental Motor Type E-165, som har elektrisk Startanordning. Det har to 90 Liter Brændstoftanke, een i hver Planhalvdel.

Største Hastighed er 224 km/T, Marchhastigheden 200 km/T og Landingshastigheden (ved Anvendelse af Landingsklapper) 80 km/T. Rækkevidden er 800—900 Kilometer.

Luftfartøjets øvrige Data er følgende: Længde 7,9 m, Højde 2,1 m, Tomvægt 567 kg, Nyttelast 476 kg og Fuldvægt 1043 kg.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

INTAVA AVIATION PRODUCTS

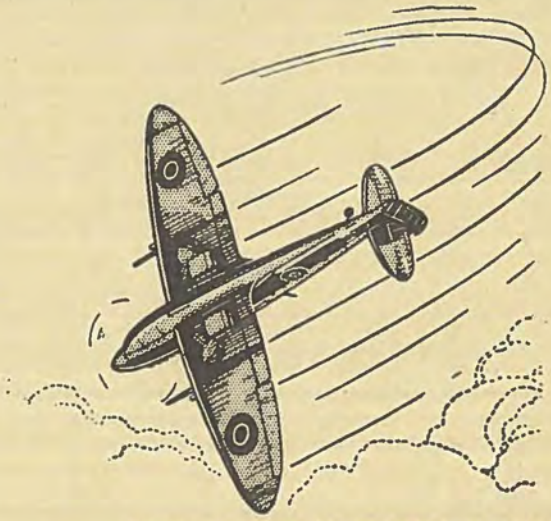
SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

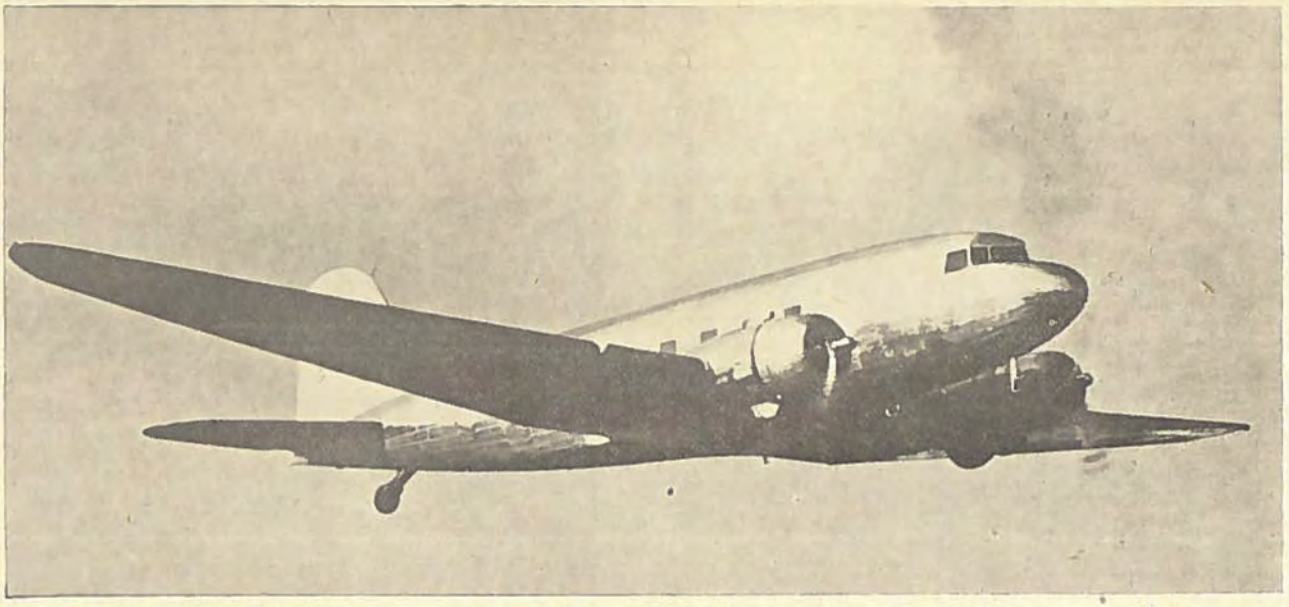
og VACUUM OIL COMPANY A/S

INTAVA



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP



DET LYSNER

I Løbet af kort Tid starter vi med vore store, moderne og komfortable Douglas DC 3 „skytrain" Maskiner en udvidet Ruteflyvning og kan atter yde vore Passagerer den velkendte DDL Service.

DDL *... i flyvende Fart*

FLYVEMASKINER	PROPELLER	LETMETALLER
FLYVEMASKINEDELE	LUFTFOTOGRAFIAPPARATER	K. L. G. TÆNDRØR
INSTRUMENTER	FLYVEMASKINELÆRRED	ILTAPPARATER

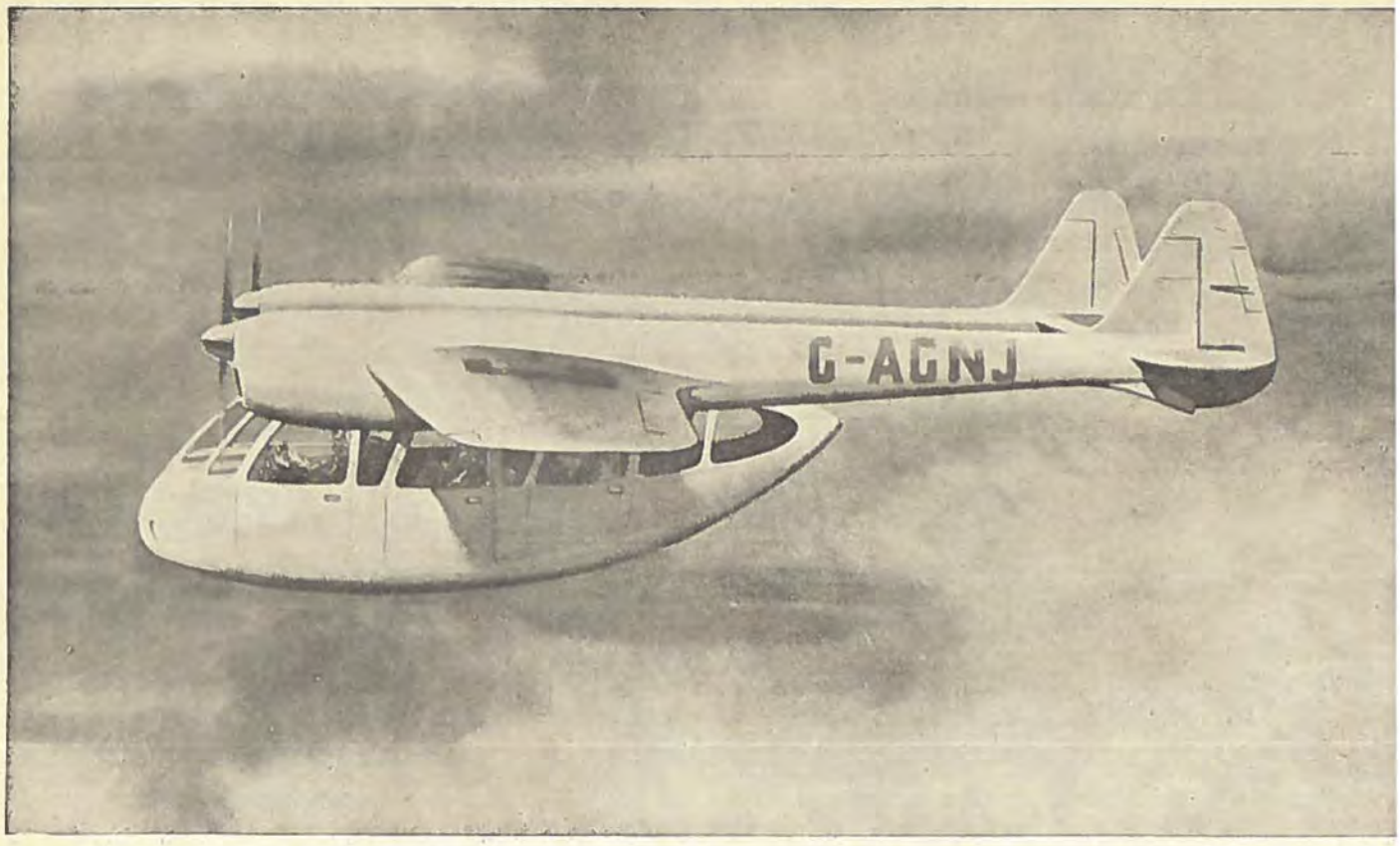
ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN

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

r. 3
- 19. Aarg.
S 50 ØRE



Vi præsenterer **Aerocar Serierne**

Kan ogsaa leveres med Skiunderstel eller som Søluftfartøj.

For første Gang præsenteres et lille, tomotoret Luftfartøj med en Luftliners Komfort — V. P. Propeller — indtrækkeligt, pneumatisk, trehjulet Understel — fortræffeligt Udsyn — let Adgang til Kabinen — stor Ydeevne — stor Marchhastighed — smaa Driftsomkostninger.

Spændvidde 12,8 m, Længde 7,8, Højde 2,5 m. **Major** Motor: To Cirrus Major 150 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 257,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 225,6 km/T. Stigehastighed 365 m pr. Minut. Stigeevne ved Jorden med een Motor 60 m pr. Minut med fuld Last. Startstrækning 137 m. Afløb i Landingen ved Anvendelse af Bremser 110 m. Fuldvægt 1790 kg.

Minor og **Junior** Motorer: To Cirrus Minor 100 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 225,6 km/T og 209,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 190 km/T og 177,6 km/T. Stigehastighed 240 m og 180 m pr. Minut. Fuldvægt 1565 kg.

Major og **Junior** kan medføre 6 og Minor 5 Personer paa kortere Strækninger. Udstyret til længere Flyvninger kan Luftfartøjet med Major Motorer medføre Flyver, to Passagerer og en Del Bagage over en Strækning paa ca. 1600 km.

Skriv efter vor illustrerede Brochure.

Man imødeser gerne Forespørgsler fra hjemlige og udenlandske Repræsentanter.

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED **THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND**

Telegr.-Adr.: Balmurlux, Portsmouth, England

FLYV

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

Nr. 3 | Marts 1946 | 19. Aargang

NORDEN
i International Flyvning

BAADE i Amerika og England synes man for Tiden at være stærkt interesseret i Flyvningen paa de skandinaviske Ruter og de tre nordiske Landes Tilknytning til Atlanterhavsaftalerne og den internationale Trafik i det hele taget. Det vil imidlertid være af den allerstørste Betydning, at de tre skandinaviske Landes Luftfartselskaber bliver enige om et fornuftigt Samarbejde, en Konkurrencepolitik vil være aldeles ødelæggende. I Danmark og i Sverige staar man med gode Kort paa Haanden, men desværre ser det ud til, at den norske Luftfart er kommet i en kritisk Situation. Amerikanerne mener ikke, at de kan lande deres store Atlanterhavsmaskiner paa Flyvepladsen ved Gardemo i Norge og i visse norske Krese hævdes det nu, at Fornebu er ubrugelig og maa nedlægges. Denne Flyveplads har kostet 18 Millioner Kr. at anlægge, og de norske Luftfartsmyndigheder ønsker en Redegørelse for Grundene til, at man ikke kan anvende den store Flyveplads. Ogsaa Materialesituationen er vanskelig i Norge, og man har anmodet Danmark om at flyve Ruten København—Oslo alene foreløbigt.

Det er ganske givet, at man saavel fra svensk som dansk Side maa yde Norge al den Støtte i Bestræbelserne for at komme med i det skandinaviske Samarbejde, som er nødvendig. Efter Forhandlingerne med den engelske Luftfartsdelegation her i København for kort Tid siden, har man da ogsaa indtaget det Standpunkt, at man gerne vil være paa Linie med vore Broderlande, inden de endelige Aftaler bliver ratificeret, og det bliver spændende at se det Resutat, der kommer ud af de mange Drøftelser, der føres i disse Dage. Ogsaa for den danske Trafikflyvning vil meget være afhængig af, i hvilken Grad, det er muligt at opnaa Samarbejde og Enighed i København, Stockholm og Oslo.

FLYV.

Atlanterhavsruten indvies

FLYV's Medarbejder som A.O.A.'s Gæst i Skymasteren til Stockholm og Amsterdam

SKANDINAVIEN er nu i fast Flyveforbindelse med Amerika. For saa vidt kunde denne Sætning lige saa godt være Overskriften paa en Roman af Jules Verne eller en Fantasi-Novelle af H. G. Wells. Det er dog et straalende Eventyr, der er gjort til Virkelighed. — De maa undskylde mig, mine Herrer, men jeg maa afbryde Mødet nu, jeg skal naa Rutemaskinen til New York, siger den københavnske Forretningsmand, og han tilføjer som den naturligste Ting i Verden: — Men vi kan fortsætte Forhandlingerne i næste Uge.

For de mange Mennesker, der trods silende Regn var mødt op i Kastrup Luft havn for at byde den første Atlanterhavsmaskine Velkommen til Danmark, »American Overseas Line«s imponerende Skymaster, var det et historisk Øjeblik. Lufthavnens udstrakte Betonstartbaner laa skarpt indtegnet i skarpt hvidt og dæmpet gult Projektørlys, da Chefpiloten Captain Burgard ligesom spandt den store Maskine ud af Mørket. 21 Timer og 25 Minuter havde Turen fra La Guardia Field til Kastrup taget, og de 26 Passagerer var ikke mere trætte end efter en Lyntogsrejse fra Esbjerg.

Hello, vinkede den lille, smilende svensk-amerikanske Filmstjerne Signe Hasso, lige inden hun druknede i Journalisternes titusinde Spørgsmaal. Hun havde gjort Rejsen fra Hollywood paa tre Dage, da hun for 5½ Aar siden tog af Sted fra Stockholm, havde hun været tre og en halv Maaned om det samme Trip. — How are you — fine, fine! Bredt rullende amerikansk og distinkt københavner-engelsk gik op i en højere Enhed. Vist var det et Eventyr, Kastrup Lufthavn havde en af de helt store Dage. Der var sket et og andet i Flyvningens Udvikling siden Charles Lindbergh blev Sportshelt paa at flyve over Dammen.

»Deres Majestæt kaldte?«

Men det var ikke alene København, der skulde have Kontakt med Amerika. Skymasteren skulde videre til Stockholm. Captain Burgard kastede et Blik ud i Regnen og Mørket og sagde roligt: — Vi gaar videre efter Planen om en Time.

Fire københavnske Journalister, bl. a. ogsaa FLYV's Medarbejder var inviteret med paa Skymasterens Premiererejse fra København til Stockholm. Det blev til en særpræget Oplevelse. Da vi tog Plads i »Flagship Scandinavia«s magelige Lænestole midt i et internationalt Selskab af svenske Diplomater fra Legationen i Washington og amerikanske Forretningsfolk, havde vi ikke tænkt os Muligheden af, at vi den næste Eftermiddag skulde spadsere omkring i Amsterdam. Paa Grund af tæt Taage var der Landingsforbud i Kastrup næste Formiddag, og Skymasteren fortsatte derfor til Holland.

Paa Turen til Stockholm serveredes Smørrebrød fra Oscar Davidsen og den omsorgsfulde Stewardess sørgede for, at ingen af Passagererne kom til at savne nogen af de Fornødenheder, de var vant til paa Landjorden. Amerikanerne forkæler simpelthen deres Flyvepassagerer. Trængte man til et lille Hvil, satte man Fingeren let paa en Knap i Stolens Armlæn, og Rygstødet vippede lydløst tilbage i Skraastilling. Fandt en af Passagererne Luften i Maskinen lidt vel trykkende, drejede han paa et lille Haandtag i Siden, og frisk Luft pustedes ind uden at genere Sidemanden. — Deres Majestæt kaldte, staar der under en morsom Tegning i en af Selskabets fornemme Brochurer. Stewardessen kommer straks springende og ser spørgende paa »Majestæten«, og det er fuldkommen rigtigt, man føler sig virkelg som en Luftens Fyrste i disse Omgivelser, man glemmer, at man befinder sig 2000 Meter over Jorden og ønsker bare, at Rejsen var dobbelt saa lang.

Børnene i Dag »air-minded«.

Modtagelsen paa Bromma havde været over al Beskrivelse, og Signe Hasso var naturligvis det festlige Midtpunkt, men allerede Kl. 9 Søndag Morgen gik et nyt Selskab af prominente Atlanterhavspassagerer om Bord i det flyvende Luksus-

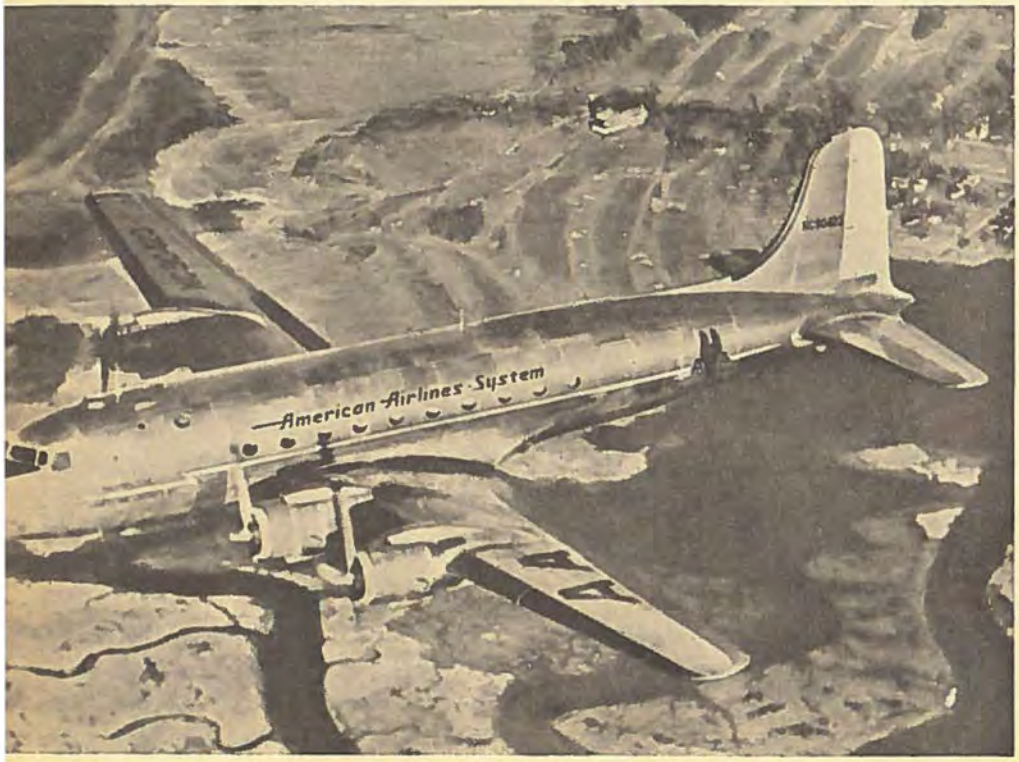
Passagererne gaar om Bord i »Flagship Scandinavia«.

hotel, der stod parat til at flyve tilbage til New York. Blandt de nye Passagerer var ogsaa den svenske Prins Carl Johan Bernadotte, Kronprinsesse Ingrids yngste Broder. Prinsen har frasagt sig sine fyrstelige Rettigheder for at kunne gifte sig med den svenske Journalist Fru Wijkmark. En svensk Legationsraad rejste til Washington med sin Frue og to smaa Børn paa fire og fem Aar. For Børn af i Dag er Flyvemaskinen ikke noget Vidunder, det er en ganske naturlig Ting, de er simpelthen air-minded fra Fødslen, og finder intet mærkeligt ved, at lege Billedlotteri i en Atlanterhavsmaskine paa Vej til New York.

Efter kun en halv Times Flyvning fra Bromma blev Skydækket tættere, og da vi halvanden Time senere naaede frem til Kastrup Lufthavn, var det Q.B.I. Vejr med Landingsforbud. Smilende kom Stewardessen hen til os og meddelte, at vi maatte gaa videre til Amsterdam. Det lød, som om vi blot kørte et Stoppested for langt, det var der ingen Grund til at tage

I den rummelige Kabine sørges der godt for Passagererne af dygtige Stewardesser.

hollandske Møller og faa Minutter senere standsedes Motorerne foran den meget interimistiske Administrationsbygning paa Flyvepladsen »Schipol«. Modsætningerne mellem det rige Sverige, som vi havde forladt fem Timer i Forvejen og det krigsramte Holland virkede stærkt, men A.O.A.-Lines Vicepræsident Mr. Stanton Robbins drog Omsorg for, at vi fire ufrivillige Hollandsrejsende intet kom til at savne under Opholdet her. Det hollandske Flyveselskab K.L.M.'s Ledelse med den energiske Mr. Plesmann i Spidsen har trods alle Vanskeligheder ikke mistet Modet. I Lufthavnen kunde man ikke undgaa at lægge Mærke til den koncentrerede Kraftudfoldelse, hvormed man søgte at udslette Sporene fra Tyskernes Ødelæggelsesværk under Krigen. Bag de interimistiske Barakbygninger rejser sig nu kæmpestore Staalskeletter, og inden længe vil Amsterdam igen have en moderne Lufthavn og en Park af Trafikmaskiner,



Skymasteren paa Vej til New York.

højtideligt, og til Trøst fik vi hver stukket en Pakke Tyggegummi i Haanden.

Gennem Taage og Snestorm til Amsterdam.

Ind over Nordtyskland blev det Snestorm, smaa krystalglimtende Snefnug jog forbi Kabinens Vinduer, hvorfra det end ikke var muligt at skimte Vingespidserne. Men en Smule Storm og Taage generer ikke en Skymaster væsentligt, og dog var Landingen i Amsterdam ikke uden et vist Spændingsmoment. Af og til føltes det som om den gode og trygge Lænestol for nogle Sekunder forsvandt bort i Dybet under én. Tre-fire Gange dykkede Skymasteren gennem Taagebankerne, men først et hundrede Meter over Jordoverfladen, skimtedes Landskabet. Der laa de firkantede Marker omgivet af brede Kanaler og med de karakteristiske

Dansk Svæveflyver Unions Delegeretmøde

i Odense den 19. og 20. Januar 1946

MED det Formaal at bringe et mere intimt Samarbejde mellem de under Dansk Svæveflyver Union staaende Klubber indbyrdes og mellem Klubberne og Unionens Ledelse, havde det midlertidige Svæveflyverraad indkaldt til Møde paa Grand Hotel i Odense Lørdag den 19. og Søndag den 20. Januar 1946, og det skal straks siges, at Mødet fik et overordentlig heldigt Forløb, der varsler godt for dansk Svæveflyvning. Som en rød Traad gik det gennem samtlige meget udførlige Forhandlinger, at man nu vilde have positivt Arbejde og forstod Betydningen af absolut Sammenhold og intimt Samarbejde.

Fra alle Sider blev det tilkendegivet, at Unionens Ledelse ligger i de bedst tænkelige Hænder, og glædeligt maa det være for »Svæveflyveraadet«, naar f. Eks. »Aarhus Svæveflyveklub« i sit Medlemsblad skriver: »Dagens største Oplevelse var dog ubetinget Mødet med Unionens Tremandsraad, d'Herrer Direktør Dessau, Prokurist Vagn Jespersen og Ingeniør Staffeldt, under hvis Ledelse Mødet fik et saa roligt og kultiveret Forløb som aldrig noget tidligere Unionsmøde. Af Beretningen om forløbne ¾ Aar fik man fok man ogsaa Forstaaelsen af det Kæmogsaa Forstaaelsen af det Kæmpearbejde, der er ydet, og man forbløffedes over den absolutte Indsigt, enhver havde med alt vedrørende Unionen og Sporten.«

Der var samlet ialt 84 Delegerede fra 32 Klubber, da Raadets Formand, Direktør Einar Dessau bød Velkommen og takkede for den store Tilslutning. Endvidere takkede Formanden Ingeniør Møller Hansen fra Statens Luftfartstilsyn for den Interesse, han havde vist Svæveflyverne ved at modtage Indbydelsen til at deltage i Mødet samt bød Repræsentanten for Svæveflyverne i D.K.D.A.S., Assurandør Otto Thomsen Velkommen.

Mødets Dagsorden var:

Beretning om Svæveflyveraadets Virksomhed i den forløbne Tid, ved Formanden.

Organisationsmæssige Opgaver samt nordisk Samarbejde, ved Sekretæren, Prokurist Vagn Jespersen.

Flyvedagens Overskud, ved Formanden.

Byggekontrollanters og aut. Flyvelederes Ansvar, ved Civilingeniør J. v. Staffeldt.

Flyvemæssige Opgaver, ved Sekretæren.

Udenfor Mødets Dagsorden ønskede Formanden i Anledning af de misvisende Udtalelser, der havde været fremme i Dagbladene, at præcisere det, der var sket med Stamgruppen.

Paa Repræsentantskabsmødet i Maj 1945 havde man aabenbart haft den Opfattelse, at Stamgruppen havde svævefløjet under Forhold, man ikke vilde godkende og truffet Beslutning om Klubbens Eksklusion af Unionen, men Klubberne havde samtidig med det midlertidige Svæveflyveraads Oprettelse givet overvældende Tilslutning til, at denne Sag blev forelagt et Undersøgelsesudvalg til endelig Afgørelse. Undersøgelsesudvalget var kommet til det Resultat, at selvom man var enig i, at den Handlemaade, som Stamgruppen havde udvist under Besættelsen, var forkastelig, burde Konsekvensen ramme de ansvarlige Personer og ikke selve Organisationen og havde derfor besluttet, at Eksklusionen kunde ophæves paa Betingelse af, at »Stamgruppen« paa behørig Maade, efter Klubbens Vedtægter, ekskluderede de Personer, som Undersøgelsesudvalget maatte anse for at være de ansvarlige.

Der var saaledes Tale om en væsentlig Lempelse af den Beslutning, Repræsentantskabet havde truffet paa Mødet den 27. Maj 1945. Da Stamgruppen ikke havde opfyldt Betingelserne for Eksklusionens Ophævelse, stod Repræsentantskabets Beslutning ved Magt, og Direktør Dessau fremhævede stærkt, at Svæveflyveraadet ikke under nogen Form vilde tolerere, at nogen Klub indlod sig i Samarbejde med eller optog Medlemmer fra »Stamgruppen«, saalænge Eksklusionen stod ved Magt. Man havde intet Ønske om at komme Klubben til Livs, men maatte arbejde for at skabe rene Linier og vilde ikke lade sig »spille paa Næsen« af nogen.

Beretning.

Formanden beklagede den ringe Lejlighed, han havde haft til at drive Svæveflyvning. Han skulde have deltaget i Bjergstedlejren i August 1943, men kom i Stedet for i en anden Lejr uden Svæveflyvning (Horserød). Under sit senere ufrivillige Ophold i Sverige, havde han ved K.S.A.K.'s Velvilje haft god Lejlighed til at sætte sig ind i den svenske Organisation, og han misundte dens Fasthed og det gode Samarbejde mellem Klubberne og K.S.A.K. Et intimt nordisk Samarbejde vilde være af stor Betydning. I Sverige faar Flyvningen Statsstøtte, og det maa vi ogsaa have for at komme frem, men Statsstøtte vil kræve en langt bedre Kontakt med Klubberne end nu, hvor f. Eks. ikke mindre end 13 pCt. af Unionens afsendte Breve var Rykkerbreve til Klubberne.

Ved Raadets Medvirken havde 4 Svæveflyvere som K.S.A.K.'s Gæster overværet Svæveflyvekonkurrencerne paa Ålleberg og ved Ørebro. Unionen havde afholdt Flyvelederkursus paa Lundtofte Flyveplads med 26 Deltagere, 13 Mand havde deltaget i Flyvelederkursus paa Ålleberg og 26 havde deltaget i Unionens Byggelederkursus.

S-M (Svæveflyvermeddelelser) Bladene, der efter svensk Mønster nu var indført af Unionen, blev omtalt, og det blev indskærpet, at disse Blade, der gratis blev udsendt til Klubberne, maatte betragtes som Unionens Ejendom og ikke alene studeres indgaaende, men ogsaa opbevares omhyggeligt.

Unionen havde i sine Bestræbelser for at oprette en Indkøbscentral, som maatte anses for at være af aller største Betydning, mødt stor Velvilje hos »Dansk Aero« og truffet en meget gunstig Aftale. Der var gjort store Bestræbelser for at faa Andel i noget af det tyske Svæveflyvningsmateriel, Englænderne havde beslaglagt, men desværre uden Resultat. De engelske Soldater skulde selv nyde godt af det. Derimod havde man den Triumf at kunne meddele, at der var opnaaet en Tildeling paa 60 Liter Benzin til hvert Spil. Klubberne blev indtrængende opfordret til nøje at overholde Betingelserne for denne Tildeling.

Standardisering var af stor Betydning, man vilde bestræbe sig for at faa saa ensartet Materiel og Instruktion som muligt i alle Klubberne.

Flyvedagen blev omtalt, og der blev redegjort for Fordelingen af Overskudet. Der blev rettet en kraftig Appel til Klubberne om at sørge for at sælge saa mange Lodsedler som overhovedet muligt, selvom man var utilfredse med Overskuddets Fordeling, det var af stor Betydning for Sammenholdet. Svæveflyveraadet havde ingen konkrete Forslag om Benyttelsen af Flyvedagens Midler, men bad om Forslag i den efterfølgende Forhandling.

At være Unionens midlertidige Ledelse var ingen let Sag for Mennesker, der har en Del at gøre, man maa have alle Klubber bag sig, hvis ikke er det hele ingenting værd. Gennem D.K.D.A.S. havde man ansøgt om Statsstøtte, men dette vilde medføre Forpligtelser. Svæveflyvningen er ikke alene en god Sport, men ogsaa af militær Betydning.

— — — —

Søndag Morgen indledede Mødet med et udførligt Foredrag af Vagn Jespersen. Samarbejdet med Statens Luftfartstilsyn blev omtalt, og det blev fremhævet, at Unionens Ledelse og Flyve- og Byggeledere maa søge at opnaa Tilsynets fuldstændige Tillid, saaledes at saa meget som muligt kan overlades til eget Ansvar og Bestemmelse. Der maa ikke være nogen Lejlighed til at rette Kritik mod Kontrollen, og enhver maa derfor nøje sætte sig ind i og overholde de gældende Bestemmelser.

---

der hvad Komfort og Udstyr angaar ikke vil komme til at staa tilbage for noget europæisk eller amerikansk Selskab.

Under en Samtale med Mr. Robbins, inden vi den næste Dag paany gik paa Vingere med en K.L.M. Maskine, fortalte den amerikanske Flyvechef, at man i denne Tid arbejder med Planer om en Rute Amsterdam—New York. For saa vidt var vi de første Passagerer, der var landsat fra en amerikansk Atlanterhavsmaskine efter Krigen, men allerede i Løbet af Marts Maaned venter man regelmæssig Trafik indført. Paa Spørgsmaalet om Amerikanerne eventuelt vilde indføre de meget store Maskiner med Plads til henved 100 Passagerer, svarede Mr. Robbins, at det ikke var helt udelukket, men Skymasteren havde dog vist saa gode og driftsikre Egenskaber, at han ikke ventede, at den vilde blive slaaet ud de første Par Aar.

Efter Hjemkomsten til København, maatte vi fire Journalister sande Amerikanernes Slogan: Faa saa meget udrettet paa saa kort Tid som muligt.

w. n. h.

Vagn Jespersen redegjorde for sin Deltagelse i den Nordiske Samarbejdskomites første Møde i Stockholm. Som Danmarks Repræsentant for alle tre Grene af Flyvningen deltog nu Oberstløjtnant Bjarkov med Overflyveleder S. Aa. Dalbro som første Suppleant. Man vilde faa stor Nytte af et nordisk Samarbejde, saaledes var en Materialeclearing indledt og et Samarbejde vedrørende Nykonstruktioner. Sverige har nykonstrueret Overgangsplanet »Baby-Falken« samt F.I. 1, Finland en Skoleglider »Harakka« og Danmark Skoleglidernе K.Z. og Polyt. Der blev udarbejdet ensartede Bestemmelser for Diplomer og Certifikater til Godkendelse af F. A. I.

Det blev foreslaaet at gennemføre ensartet Sæson med Sværeflyveaar fra 1. Oktober til 30. September.

Unionens Ledelse agtede ikke at afholde Sommerlejre som tidligere; Uddannelsen af Elever maa foregaa i Klubberne, medens Unionen koncentrerer sig om Uddannelse af Flyveledere og Byggekontrollanter samt Afholdelse af Konkurrencer.

Med Hensyn til Deltagelse i Kursus paa Ålleberg til Sommer oplystes, at Unionen har Ansvaret for de Folk, der sendes over; Minimum-Uddannelse maa være »C« Diplom. Ansøgning maa sendes til Unionen og kan ikke sendes direkte af Klubber eller Enkeltpersoner. Der vil paa Ålleberg blive foretaget Forsøg med 2-sædet Skoleglider og »Pick-up« med Motormaskine. Vagn Jespersen indskærpede Betydningen af en nøje Kontakt mellem Unionen og Klubberne.

— — —

I sit Indlæg udtalte Civilingeniør Staffeldt, at man først nu var blevet klar over, hvor stort et Ønske, der var, om Afholdelse af Byggelederkursus og fremhævede Betydningen af, at Klubbernes Bestyrelse holder sig i nøje Kontakt med Unionens Teknikere. De udsendte Statistik-Skemaer maa udfyldes nøjagtigt, idet de danner Grundlaget for Henvendelse om Statsstøtte. »Vi maa længere end Søndagsflyvninger paa 1 Minut og 17 Sekunder«.

S-M Bladene blev gennemgaaet og forevist, og Betingelserne for Bygning af Sværeplaner til udvidet Flyvning omtalt. »Her plejer vi at skyde kraftigt paa Luftfartstilsynet«, udtalte Ingeniør Staffeldt, men Forholdet er det, at vi har det ganske godt her i Forhold til andre Lande.

Spørgsmaalet om Unionens Materiel blev forelagt, og Mødets Stilling til Salg efterlyst. Udlejning af Materiel var en Umulighed og efter den Behandling, Unionens Materiel havde faaet i Klubberne, var al Udlejning standset og vilde ikke blive genoptaget under de hidtil gældende Former. I det lange Løb vilde Klubberne være bedst tjent med at faa Flyveledere uddannet ved Unionens Foranstaltning, medens Uddannelsen af Elever maatte foregaa i Klubberne og paa Klubbernes eget Materiel. Det blev anbefalet ved Valg af Bestyrelsesmedlemmer ikke alene at faa Folk med god flyvemæssig Dygtighed, men ogsaa Folk, der kan administrere og forhandle med Myndighederne.

Dagens sidste Indlæg var Vagn Jespersens Foredrag om »Flyvemæssige Opgaver«. Det meddeltes, at der kommer nye Bestemmelser for »A«, »B« og »C« Diplomer med Minimum 25 Starter til hvert. Havarierne maa ned fra Procent til Promille. Statistiken viser, at 70 pCt. af Havarierne skyldes disciplinære Fejl eller Førerfejl, langt de fleste som Følge af daarlig Indflyvning til Landing med Sving med for ringe Fart i lav Højde. Det vakte Munterhed, da »Jesper« forklarede, at det jo ikke var farligt at flyve oppe i Luften, det var først, naar man ramte Jorden, at der skete noget. Der blev fortalt om Flyvningen paa Ålleberg og givet gode Raad om den rigtige Termikflyvning; det var en Fejl at tro, at man skal flyve lige ved Stallingsgrænsen for at fange Termikken. Unionen har indledt Samarbejde med Magister Bahnsen om Undersøgelse af Sværeflyvere, og det blev anbefalet at have Kontakt med Meteorologerne.

Man havde endnu ikke faaet Retningslinierne fra Luftfartstilsynet angaaende den udvidede Flyvning, men det vil i høj Grad komme til at bero paa os selv, om vi skal opnaa lempelige Betingelser. Halvdelen af den opnaaede Sværeflyvningstid, dog ikke over 5 Timer, kan godtgøres ved Uddannelse til Motorflyver. En Sværeflyver skal sørge for at holde sig i god Konstitution. Hvis man skal sværeflyve i 7—8 Timer og maaske op i 7—8000 Meters Højde, er det en fysisk Præstation.

— — —

Under den Forhandling, der fulgte de forskellige Foredrag, samlede Interessen sig især om Anvendelsen af Unionens Materiel, Flyvedagens Midlers Fordeling og Anvendelse, Uddannelsen af Flyveledere og Byggeledere, Bygningen af K.Z. og Polyt Skoleglidere og Nedsættelse af Havariprocenten. Annoncechef Albeck-Larsen redegjorde kort for Unionens økonomiske Stilling. Da Sværeflyveraadet overtog den gamle Bestyrelses Funktioner efter de svære Fødselsveer, som 3-Mands-Udvalget havde hjulpet Unionen over, gik man ind til en stor regnskabsmæssig Opgave, og Fru Hesselberg, som nu desværre rejste til Finland, havde her gjort et stort Arbejde.

Der var Enighed om, at Flyvedagens Midler (bortset fra at de ikke i tilstrækkeligt Omfang kom Sværeflyvningen tilgode) i første Række bør anvendes til Uddannelse af Flyve- og Byggeledere paa Kursus under Unionens Ledelse eller Kontrol. Saafremt yderligere Midler er til Raadighed, blev det foreslaaet at anvende dem til Certifikatpræmier, saaledes at Klubbernes Aktivitet kan faa en kontant Anerkendelse.

I det store og hele var der ogsaa Forstaaelse af, at Udlejning af Unionens Planer under den tidligere Form ikke kan praktiseres, og at Materiellet derfor bør sælges.

Ingeniør Møller-Hansen forklarede, hvorfor K.Z.-Skoglideren ikke kunde frigives til Bygning i Klubberne, og Civilingeniør Borsell redegjorde for Erfaringerne med Polyt-Skoglideren samt for den meget væsentlige Reduktion i Havarierne, der var opnaaet i Polyteknisk Flyveklubs Sommerlejr, hvor man var kommet ned paa 1 Promille mod 2 Procent Aaret i Forvejen ved konsekvent at gennemføre en fast Organisation med Fordeling af Opgaverne og et udførligt Reglement og anbefalede meget stærkt Skoling efter den svenske Major C. O. Hugossons Bog »Praktisk Vejledning for Sværeflyvere«.

Formanden fremhævede, at det ikke var Meningen, at der skulde træffes nogen Beslutninger paa Mødet, som kun havde til Hensigt at give Sværeflyveraadet en Orientering om Klubbernes Syn paa Sagerne. Forsamlingen tilkendegav spontant deres Tillid til Raadets Afgørelser ved at rejse sig.

Før Mødets Afslutning takkede Ingeniør Møller-Hansen fra Statens Luftfartstilsyn, fordi han var indbudt til dette Møde. Sværeflyverne havde tidligere været betraglet som Luftfartstilsynets »enfants terrible«, men dette Møde havde givet ham et helt nyt Indtryk og en ganske anden Tillid til Sværeflyverne og deres Ledelse.

Direktør Dessau afsluttede Mødet med at takke for den interessante og saglige Drøftelse og udtalte Haabet om et intimt fremtidigt Samarbejde mellem Sværeflyveraadet og Klubberne. Unionen repræsenterede kun Klubberne og kunde kun opnaa noget, naar Klubberne stod bagved.

Til Slut blev der bragt en Tak til Sværeflyveraadet og for dets store, gode Arbejde, og Forsamlingen skiltes med den trygge Følelse, at nu skal der atter komme Gang i det positive Arbejde for Dansk Sværeflyvning og med Vilje til uden Forbehold at deltage i Samarbejdet.

— — —

Olympiade.

I 1948 har vi den første Olympiade efter Krigen. Kan der mon bygges saa meget op, at Danmark kan blive repræsenteret i Sværeflyvning?

FLYVNING

I LYNGLI

Fire »Stratocruisers« til Sverige.

Svenskerne ofrer i Øjeblikket betydelige Summer paa Lufttrafiken og er ikke mindst interesseret i den transoceanske Flyvning. Det omtales i svenske Blade, at det svenske Selskab »Sila« forhandler om Indkøb af ikke mindre end fire »Stratocruiser« med Plads til 80 Passagerer. Uden Mellemlanding skulde disse Kæmpeflyvemaskiner kunne gøre Turen over Atlanterhavet fra Stockholm til New York paa kun 14 Timer. »Stratocruiserne« koster næsten 8 Millioner sv. Kr. hver.

R.A.F Officer om D.Dagen.

I Nationalmuseets Foredragssal fortalte R.A.F-Flyveren Group Captain R. Harries D.S.O., D.F.C. i Begyndelsen af Februar Maaned Medlemmerne af D.K.D.A.S. om D.Dagen og de meget store Forberedelser til den Aktion, der førte til Europas lykkelige Befrielse. R.A.F. havde en ikke ringe Andel i Aktionen. Ikke mindre end 13.000 Kampmaskiner var i Luften paa samme Dag. I 1940, tilføjede Captain Harries med et Smil, ejede England end ikke 1300 Maskiner i det hele.

Hvor omhyggeligt det var nødvendigt at planlægge denne Kæmpeaktion, fik man et Indtryk af ved at høre, at man Natten

til selve D.Dagen satte mere end 1000 R.A.F. Maskiner ind paa at ødelægge 4 — fire — Kanonstillinger paa den franske Kyst. For saa vidt var det ganske overflødigt, naar Captain Harries betroede os, at de fire vigtige Stillinger forsvandt totalt med baade Kanoner og Mandskab.

D.Dagens Operationer havde kostet 50.000 allierede Soldater Livet, det svarede til R.A.F.'s samlede Tab under hele Krigen, men det var nødvendigt nu at hidføre en Slutning paa Krigen, ikke alene af humanistiske Grunde, men seks Aars vanvittige Nervepres havde nu begyndt at gøre sig gældende. Dette kunde simpelthen ikke fortsætte.

Det interessante Foredrag blev hilst med stor Begejstring.

Den danske Atlanterhavsrute.

I Løbet af et Par Maaneder regner man i danske Luftfartskredse at kunne være klar til at sætte ind paa den danske Rute København—New York. D.D.L. har fem Maskiner i Arbejde i Amerika, to Skymastere og tre Douglas D.C.3ere. Allerede i Slutningen af denne Maaned ventes Danmarks første Skymaster til Kastrup Lufthavn.

Ingeniør Kampmann i D.D.L.'s daglige Ledelse.

Udviklingen indenfor dansk Luftfart siden Kapitulationen har krævet en ganske overvældende Indsats af Luftfartsselskabets Ledere, og det kommer derfor ikke som nogen Overraskelse, at D.D.L.'s Bestyrelse nu har anmodet Selskabets hidtidige Formand, Civilingeniør Per Kampmann, om at indtræde som Bestyrelsens Kommitterede. Ingeniøren har indvilget heri for en begrænset Periode og har efter Overenskomst taget Orlov fra sin Lederstilling i Firmaet Kampmann, Kierulff og Saxild.

D.K.D.A.S. faar ny Generalsekretær

Landsretssagfører E. Falkmar, D.K.D.A.S.'s nye Generalsekretær.

EFTER at Trafikflyvningen atter er kommet i Gang, lægger Tjenesten nu saa meget Beslag paa Selskabets hidtidige Generalsekretær, Overflyveleder S. A. Dalbro, at han har maattet nedlægge Hvervet. Det er med Beklagelse man modtager denne Meddelelse, idet S. A. Dalbro i den forholdsvis korte Tid han fungerede indenfor D.K.D.A.S., høstede almindelig Anerkendelse for den energiske og initiativrige Maade, hvorpaa han udførte det meget krævende og alsidige Arbejde.

Ikke mindst fra FLYV's Side skal der derfor lyde en varm og dybtfølt Tak for godt Samarbejde i den forløbne Tid.

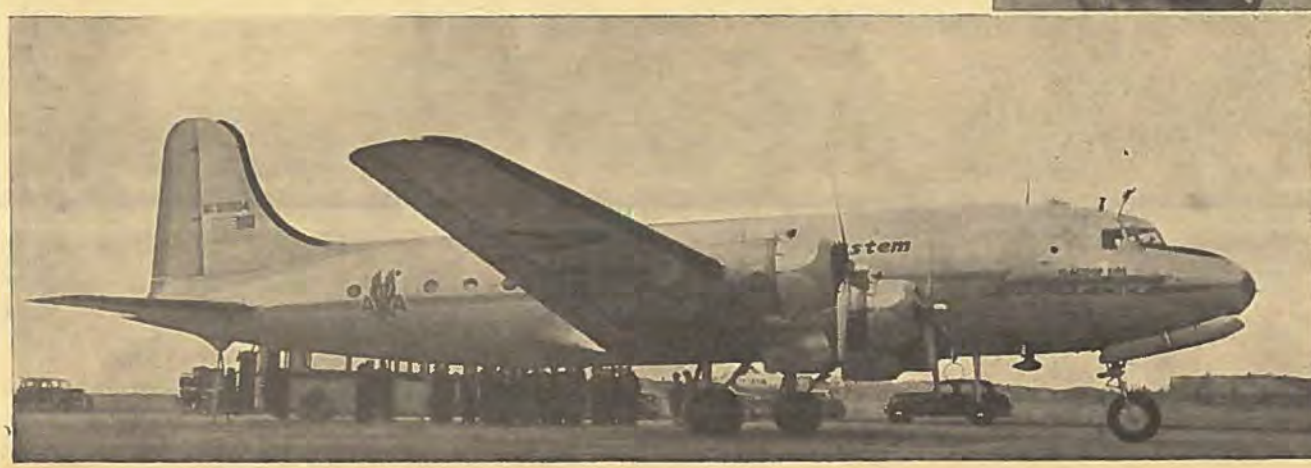
Naar D.K.D.A.S nu har set sig om efter en Afløser, er Valget faldet paa en i Flyverkredse velkendt Mand, Landsretssagfører E. Falkmar, og dette Valg maa siges at være godt, der er vist ingen Tvivl om, at Landsretssagfører Falkmar vil vise sig at være Stillingen voksen. Han gik i 1919 ind i Hærens Flyvertropper som Premierløjtnant og blev uddannet som Flyver, han bestod i 1926 juridisk Embedseksamen og virkede derefter som Landsretssagfører i en Aarrække.

Det er en heldig Kombination af Flyver og Jurist, der er samlet i Landsretssagfører Falkmars Person, og hans elskværdige og vindende Væsen vil sikkert være ham en yderligere Støtte i den Stilling han nu gaar ind til.

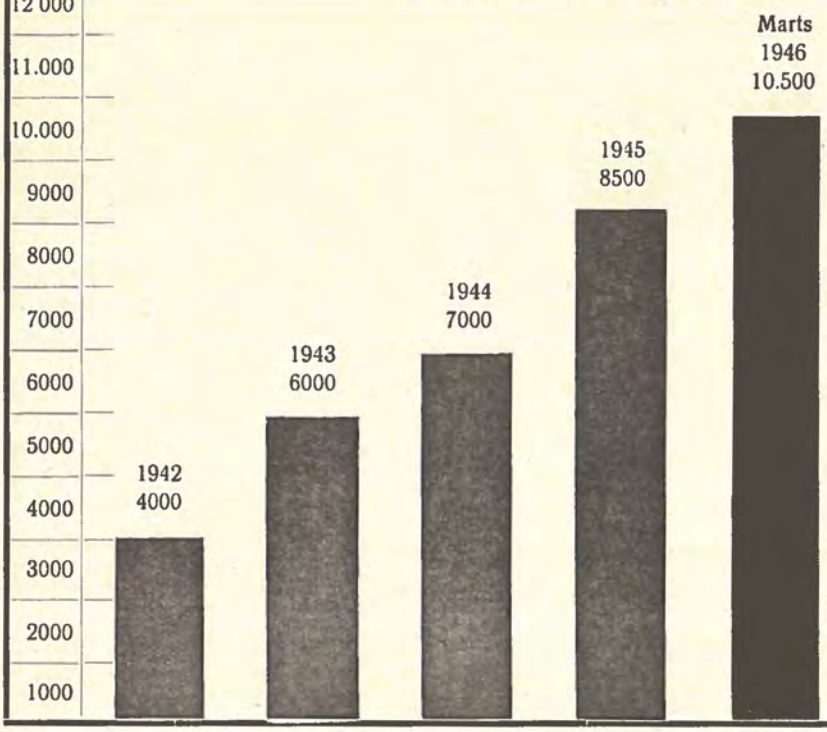
FLYV ønsker til Lykke med Udnævnelsen og udtrykker Ønsket om et godt og frugtbart Samarbejde for Flyvningens Sag.

„American Overseas Airlines" Skymaster i Aalborg Lufthavn

DA A.O.A.'s Skymaster „Flagship Eire" besøgte Skandinavien i Slutningen af Januar, aflagde den ogsaa en Visit i Aalborg Lufthavn, hvor baade Luftfartøjet og de ombordværende Repræsentanter for A.O.A. fik en hjertelig og begejstret Modtagelse. Borgmester Marius Andersen bød de flyvende Gæster velkommen til Limfjordsbyen og udtalte bl. a. Ønsket om, at A. O. A.'s Luftfartøjer ogsaa nu og da vilde finde Vej til Aalborg. Amerikanerne var meget begejstrede for den store og gode Lufthavn, hvis Indflyvningsmuligheder de priste i høje Toner. Ved en lille Reception i Lufthavnens Officersmesse, hvor bl. a. Formanden for Aalborg Flyveklub, Red. Alf. Schiøttz-Christensen udtrykte Flyveklubbens Glæde over at hilse et amerikansk Trafikluftfartøj velkommen i Aalborg Lufthavn, fik hver af Gæsterne til Minde om Besøget overrakt en halv Flaske Aalborgsnaps. Paa Billedet til højre ses A.O.A.'s Vicepræsident, Oberst Jens Flynn, med sin kostbare Souvenir.



FLYVs stigende Oplag er en god Maalestok for den store Interesse, der er for Flyvningen i Danmark



EN ANNONCE I FLYV

er derfor sikker paa at blive læst af et vaagent og positivt indstillet Publikum.

TAL MED OS

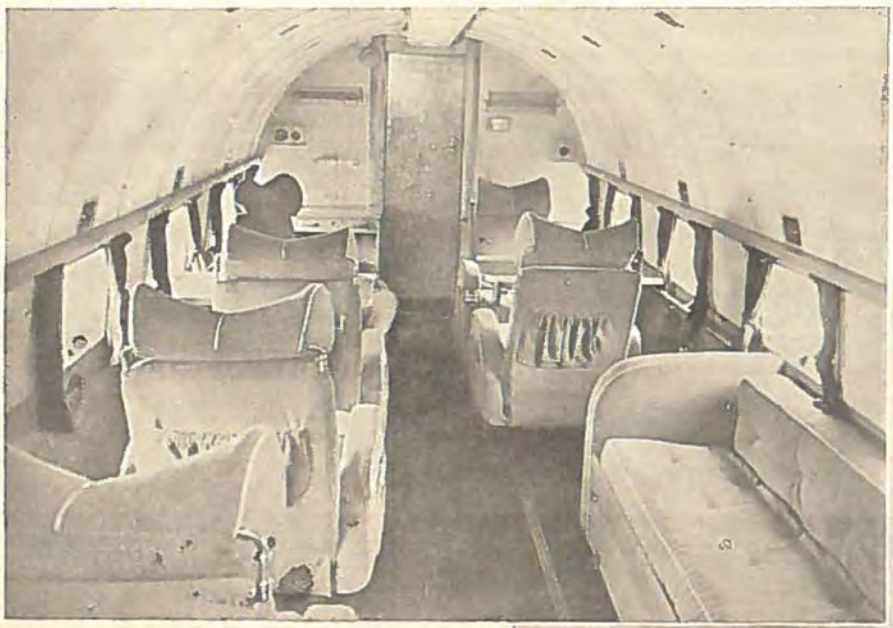
om Avertering, hvad enten det gælder en lille Rubrikannonce eller en løbende Avertering for Deres Fabrikata — begge Dele betaler sig i FLYV.

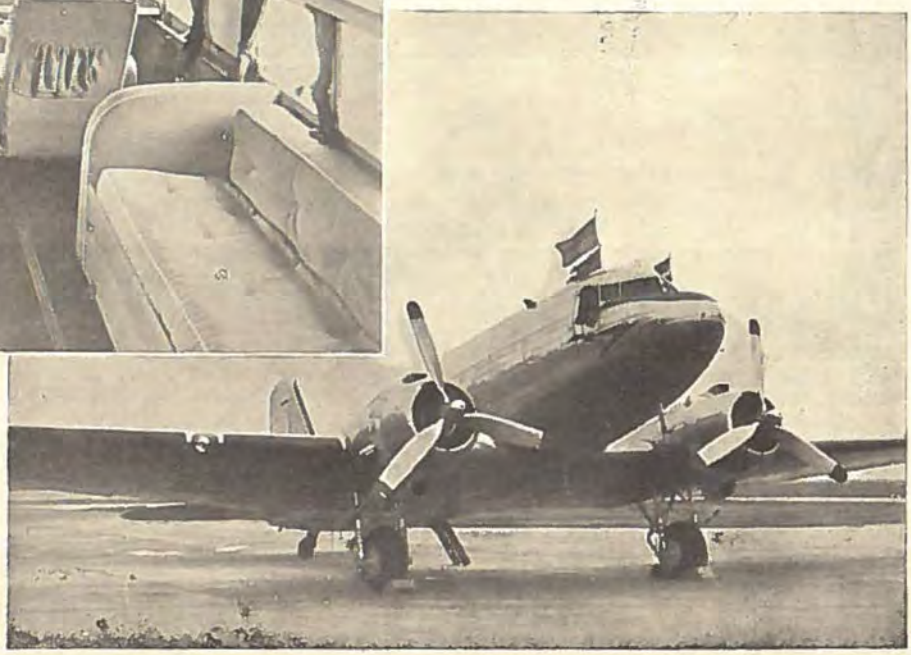
RING TIL CENTR. 13.404

Annonceekspeditionen

eller skriv til

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60
København V.





den luksuøse Kabine. Der findes Skrivebord og Sovesofa, et lille elegant Køkken med Køleskab og ved hver Siddeplads en Telefon og Mikrofon. Passagererne kan paa denne Maade være i stadig Kontakt med Radiotelegrafisten. Den engelske Konge og Dronning ejer hver en Maskine med nøjagtig samme Udstyr.

Nederst til højre ses Dakota-Maskinen paa Betonstartbanen.

Fornem Dakota i Kastrup Lufthavn

DEN engelske Luftfartsdelegation, der førte Forhandlinger i de skandinaviske Hovedstæder for kort Tid siden, kom hertil i en raffineret udstyret Trafikmaskine — en Dakota med Plads til 6 Passagerer. FLYV's Fotograf kunde ikke modstaa Fristelsen til at bringe Læserne et Glimt af

0,48 Kubikmeter Lastrum for hver Hestekraft . . .

Miles Aerovan skaber nyt økonomisk Grundlag for Fragtbefordring ad Luftvejen. Med 310 B.H.K. og et Fragtrum paa 15 Kubikmeter opnaas den forbavsende store Lasteevne paa 0,48 Kubikmeter pr. Hestekraft. Udregnet paa en anden Maade vil det sige, at en Lasteevne paa 907 kg svarer til godt og vel 2,9 kg pr. B.H.K. Dette meget alsidigt anvendelige Luftfartøj kan benyttes til Godsbefordring, Passagertrafik, som Ambulanceflyvemaskine, flyvende Værksted eller „Udstillingslokale" og meget andet. Til de fornævnte Oplysninger kan føjes saadanne Tal som: Marchhastighed 179km/T . . . Flyvestrækning 640 km . . . Startstrækning 183 m . . . Stallinghastighed 74 km/T . . . Pris 5000 £ . . . Leveringstid 6 Maaneder . . . og alt det siger kort og godt „at Miles Aerovan er det bedste og mest økonomiske Luftfartøj til Befordring af Gods og Passagerer over kortere Strækninger."

MILES *Aerovan*

MILES AIRCRAFT LTD. · READING · ENGLAND

Reaktionsmotor — Reaktor — Ejektor?

Af Civilingeniør **Steen Ethelberg.**

I FLYV's Spalter har man læst Artikler om Reaktionsdrift og truffet forskellige Udtryk for Fremdrivningsaggregater og Flyvemaskiner saasom Reaktionsmotor, Reaktionsflyvemaskine, Reaktor og Reaktorplan. Naar Nyheder i Teknikken fremkommer, vil der naturligvis i Begyndelsen let dukke mere eller mindre veldækkende og vellydende Betegnelser op for disse.

Jeg skal forsøge at klarlægge, hvad man forstaar ved Reaktionsdrift, og hvori Forskellen fra Propelfremdrivningen bestaar.

Først et Resumé af, hvad man mener med Reaktionskraft. Englænderen Sir Isaac Newton (1643—1727) opstillede en Lov, der siger, at der til enhver Kraft (Aktion) svarer en Modkraft (Reaktion), som er lige saa stor og modsat rettet. Staar en Dreng paa Skøjter paa en glat Isflage med Favnen fuld af Snebolde og begynder at kaste dem hurtigt fra sig een ad Gangen, bliver Resultatet, at han langsomt glider den modsatte Vej, idet det er saaledes, at Snebolden med den lille Vægt, men med den store Hastighed, giver Drengen med den store Vægt en modsat rettet lille Hastighed. Man kan selv meget let konstatere Reaktionskraftens Tilstedeværelse ved at sætte sig paa en drejelig Kontorstol med Fødderne fri af Gulvet; med en tung Bog ell. lign. i Hænderne fører man de vandret fremstrakte Arme hurtigt til Siden, og man vil da konstatere, at Kontorstolen drejer sig til den modsatte Side.

I en gasstraaledreven Flyvemaskine kastes en Gasstraale med en relativ lille Masse, men til Gengæld med en yderst stor Hastiged, bagud, og ved Reaktionen dannes en modsat rettet Trykkraft, der driver Maskinen frem.

At man maa skelne mellem Fremdrivningsprincipperne for Propel- og Gasstraaledrift ligger i følgende Forhold: Lad os tænke os to Flyvemaskiner, den ene propeldreven, den anden gasstraaledreven. Begge har Forbrændingskraftmaskiner, henholdsvis en Stempelmotor og en Gasturbine, der fordrer Ilt til at forbrænde Brændselsolien. Lod man disse Maskiner selv medføre denne Ilt i Stedet for at tage den fra den omgivende Luft, vilde den gasstraaledrevne Maskine kunne flyve i et lufttomt Rum paa Grund af Reaktionskraften fra Gasstraalen, medens Propelmaskinen ikke vilde kunne bevæge sig, da Propellen fordrer Luft at trykke paa, før Fremdrivningskraften opstaar. — Propellens Virkning kan ogsaa demonstreres paa den drejelige Kontorstol, men nu tager man et nogenlunde stort Stykkke Pap (dette vejer kun lidt i Forhold til Bogen) og fører det paa samme Maade som med Bogen hurtigt til Siden, idet man holder Papfladen vandret; der sker dr kun en lille Bevægelse af Stolen; drejer man nu Papfladen lodret og fører de hurtigt til Siden, vil Stolen dreje til der modsatte Side paa Grund af Pappladens Tryk paa Luften.

Lad os derefter vende tilbage til Hovedformaalet med denne Artikel: at foreslaa nogle Udtryk for de Aggregater, der benyttes til Gasstraalefremdrivning.

I England hedder Aggregatet en jet unit, Flyvemaskinen jet-plane eller squirt plane og Fremdrivningsmetoden jet-propulsion, Alle disse Benævnelser er korte og falder let i Munden, hvad man ikke kan sige om de ordrette danske Oversættelser. Jet og squirt betyder begge Straale. Ordet jet kommer af det latinske jactare eller ejectare med Betydningen at kaste noget (Luft Vand eller Gas) ud i hurtigt paa hinanden følgende Tempi. Dette Ord anvendes paa dansk i Ejector, og, som det vil ses af det følgende, kan der heraf dannes nogenlunde vellydende Sammensætninger, bl a. Ejektorplan.

Tyskerne anvendte Ordet Düsen-Jäger etc., idet Gasstraalen kastedes ud af en Dyse. Dette Ord er i maskinteknisk Henseende mere korrekt end Ejektor for Udstrømningsaabningen, men giver ikke saa gode Betingelser for sproglige Sammensætninger. Desuden er Ejektor jo som vi saa ovenfor, forsvarligt ud fra sin sproglige Oprindelse.

Som det vil vides, findes der forskellige Typer af Ejektorer. Først 2 Grundtyper Aeroejektorer, som benytter den omgivende Lufts Ilt ved Forbrændingen, og Raketejektorer som selv medfører Ilten i Form af kemiske Forbindelser ell. lign.

Aeroejektorer kan deles op i 5 Undergrupper:

Kanalejektorer, som simpelt hen bestaar af et Rør, der føres frem med Flyvehastigheden, og hvori man forbrænder Brændselsolie (ikke udført i Praksis).

Ventilejektorer er en Kanalejektor forsynet med et Ventilsystem i Indsugningsaabningen (Udførelse som V1-Bomben).

Motorejektoren, der bestaar af en Kompressor, trukket af en Stempelmotor samt Forbrændingskamre (Caproni Campini).

Turboejektorer, som er en Motorejektor med Motoren erstattet af en Gasturbine, der drives af Forbrændingsprodukterne (nu mest anvendte).

Og endelig Propel-Turboejektoren, hvor en Del af den af Turbinen afgivne Energi optages af en Propel (Bristol Theseus-Rolls Royce Trent). Bruges hele Turbineenergien i Propellen, bliver Aggregatet ikke længere en Ejektor, men maa klassificeres som Propelturbine.

Raketejektorerne kan deles i 2 Undergrupper:

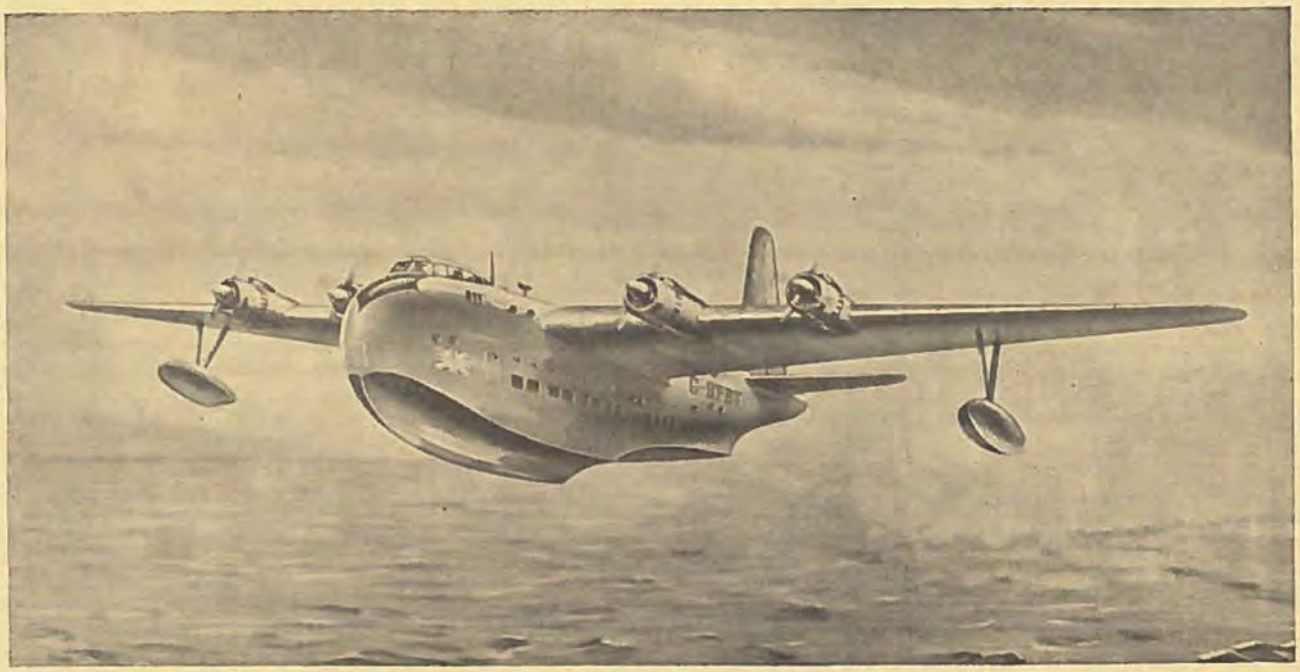
Vædske-Ejektoren, hvor Brændslet medføres i Form af Vædsker (Me 163 og V2), og Krudt-Ejektoren, hvor Brændslet medføres i fast Form (anvendes som Hjælpemiddel ved Start).

Ovennævnte Opstilling af Betegnelser skal kun opfattes som et Forslag, aabent for Kritik; men i alle Tilfælde vilde det være praktisk i Tide at faa anbragt Terminologien i faste Rammer.

Steen Ethelberg.

MØLVIGS BITTERMANDEL

DRAKES *treaarige Rejse . . .*



Short-Saro Shetland. Verdens hurtigste Flyvebaad, vejer tre Gange saa meget som dens Forgænger, Empire-Flyvebaaden, som British Airways har anvendt i mange Aar. Shetlandsmaskinen har fire Bristol Centaurus Motorer, der udvikler over ti Tusind Hestekræfter.

. . . er kun een Uges Rejse for SHETHLAND

Sir Francis Drake, 1545–1595, britisk Admiral, Opdagelsesrejsende og Patriot. Han var allerede i 22-Aars Alderen fuldbefaren Sømand og førte Kommando paa et Skib under sin Slægtning, Sir John Hawkins Ledelse under Ekspeditioner til det spanske Fastland. I 1577 sejlede han ud med "Golden Hind" paa sin mest berømte Rejse, hvor han som den første Englænder, der sejlede Jorden rundt, gik gennem Kap Horn til Golden Gate, over Stillehavet og efter en æventyrlig Rejse paa to Aar og ti Maaneder tilbage til Plymouth via Java og Kap det gode Haab.

Efter at Drake havde sejlet Jorden rundt i „The Golden Hind", gav Dronning Elizabeth Ordre til, at det lille 40-tons Fartøj skulde bevares som et Mindesmærke over Drakes og hans Fædrelands Bedrifter.

Paa to Aar og ti Maaneder tilbagelægger en moderne britisk Flyvebaad med flere Passagerer om Bord end Drakes Flagskib en Distance, der svarer til Hundrede Ture rundt om Kloden, paa transoceanske Ruter med Passagerer og Post.

Som det geografiske Centrum paa Jorden er Storbritannien det naturlige Centrum for Verdensindustrien med Hensyn til Bygning af Transportluftfartøjer. Efter at britiske Konstruktører og Arbejdere nylig har fejret Triumfer ved at have udtænkt og fremstillet Krigens førende Jagere og Bombere, arbejder de nu paa Bygningen af moderne Transportluftfartøjer af enhver Art, baade hvad Størrelse og Ydeevne angaar. Som Arvtagere af en enestaaende Tradition paa Verdenshavene, og som Pionerer paa Udviklingen af Reaktionsdrift og Radar, opfylder de nu — og vil altid kunne opfylde — ethvert Krav, der maatte blive stillet dem i Flyvningens Tidsalder, baade af I DAG og I MORGEN.

Efter at have fejret Triumfer i Krig, bygger

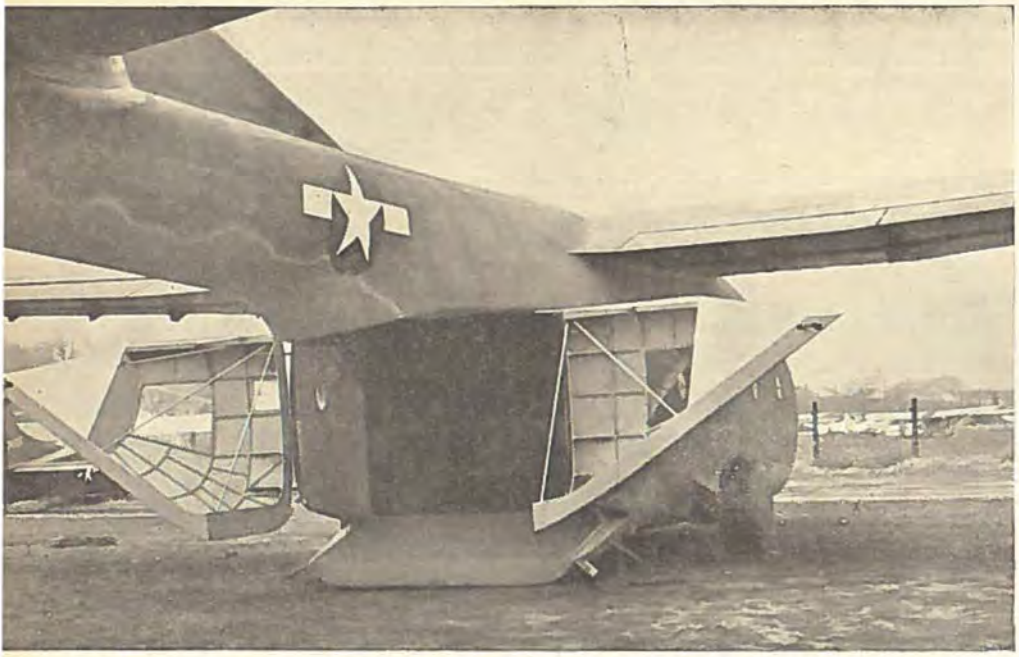
DEN BRITISKE FLYVEMASKINE-INDUSTRI

nu for Luftruterne hele Verden over.

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

NYT FRA

Ved K



Lastrummet i »den trojanske Hest« er saa stort, at der er Plads til en 2½-Tons Lastvogn eller en 15,5 cm Haubits.

En Belastningsprøve, som Sva

»Den trojanske Hest«.

Det amerikanske Firma Laister-Kauffmann, som har foretaget en betydelig Udvidelse af sin Virksomhed, har bygget et stort Lastglideplan til den amerikanske Hærs Luftstyrker. Glideplanets Typebetegnelse er XCG-10A, men det er bedre kendt under Navnet »den trojanske Hest«, det er sikkert heller ikke uden Grund, for »Hesten« kan medføre 6 Tons Last eller 42 fuldt udrustede Soldater. Som Slæbemaskine anvendes en C-54 (Skymaster) eller en Flyvende Fæstning. Glideplanet er bygget af Træ med trehjulet, indtrækkeligt Understel. Dets Spændvidde er 32 m og Kroppens Længde 20,42 m. Lastrummet er 9 m langt, 2,1 m højt og 2,5 m bredt. De to Billeder af »den trojanske Hest« er tilsendt FLYV fra Dansk Aero A/S.

»Yankee-Doodle Two«.

Amerikanerne har faaet et nyt Svæveplan, som de venter sig en Del af, ikke saa meget i Retning af Rekorder, men derimod — som de selv siger — med Hensyn til at kunne tilbringe nogle fornøjelige og spændende Timer i Luften. »Yankee Doodle Two« er et midtvinget, tosædet Svæveplan, som skal have overordentlige gode Flyveegenskaber. Dets Data er følgende: Spændvidde 15,24 m, Længde 6,55 m, Højde 1,41 m, Tomvægt 215 kg, Fuldvægt 396 kg, Planbelastning 25,73 kg/m², Glidetal 1 : 23, Største Synkehastighed 0,98 m pr. Sek. »Yankee Doodle Two« bygges af Laister-Kauffman Aircraft Corp. i St. Louis.

Olympia »Meise«.

Denne kendte Svæveplantype bygges nu i England. »Meise«n blev jo som bekendt i sin Tid udvalgt ved en Konkurrence om det bedst egnede Svæveplan til Brug ved Olympiaden, og af den Grund blev det licensfrit. I England bygges Svæveplanet af Chilton Aircraft, Hungerford, der er repræsenteret her i Landet af Dansk Aero. Prisen for en »Meise« er ca.

Laister-Kauffmanns Luftglideplan »den trojanske Hest«, som bygges i Serie til den amerikanske Hærs Luftstyrke.

Den yderste Del af Bæreplanerne Maade klappes opefter. Dette ha

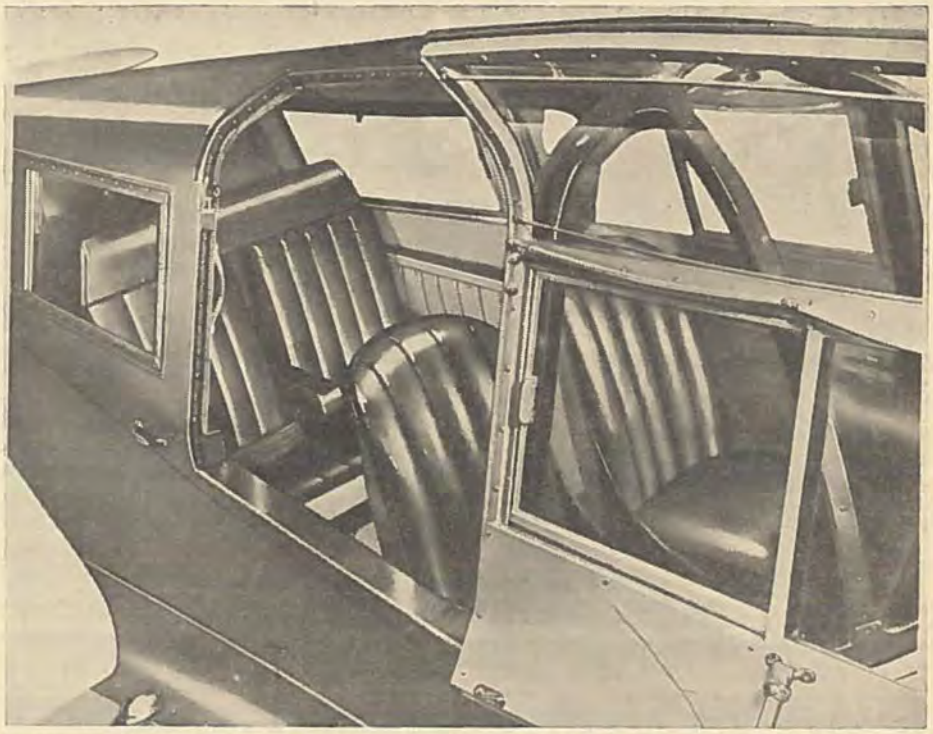
: VERDEN

tmann

oodle Two« klarer med Glans.

13,500 Kr., og det danske Firma haaber, at det vil lykkes at faa to »Meise«r hjem i Løbet af Foraaret. Hvis danske Svæveflyvere skal gøre sig Haab om at kunne gøre sig gældende ved Olympiaden i 1948, er det ogsaa paa Tide at komme i Gang med Træningen. Derfor maa man haabe, at de danske Myndigheder stiller sig forstaaende med Hensyn til den nødvendige Indførselstilladelse.

Hornet kan paa en let og praktisk aar Luftfartøjet skal anvendes om e.



Percival Proctor V, som er nærmere omtalt andetsteds i »Flyv«, har en elegant udstyret Kabine, hvor der er Plads til en Fører og tre Passagerer.

De Havilland Hornet.

Den berømmelige Mosquito's Afløser, D. H. Hornet, skal efter engelske Opgivelser være den hurtigste propeldrevne Flyvemaskine, som eksisterer. Prototypen kom op paa over 772 km/T, d. v. s. den omtrent har naaet Grænse for, hvad der kan præsteres med Flyvemaskiner udstyrede med almindelige Stempelmotorer. Hornet forener Nærjagerens Manøvreegenskaber med Fjernjagerens Rækkevidde, idet den kan flyve en Strækning paa 4000 km med en Marchfart paa 550 km/T i 9.000 m medførende 4.225 l Benzin (heri indbefattet to 1000-Liter Tanke under Planerne).

En moderne Lufthavn er ikke billig.

Chicago er ved at forberede Anlæggelsen af en ny Lufthavn, som vil komme til at koste ca. 200 Millioner Kroner. Den nye Ildewild Lufthavn udenfor New York bliver endnu dyrere, idet man regner med en samlet Udgift paa 450 Millioner Kroner. Chicagos nye Lufthavn vil faa 4 Startbaner, som hver er 2.350 m lange, og desuden anlægges otte andre Startbaner hver paa ca. 1.900 m.

Gloster Meteor udstyret med to Rolls-Royce »Trent« Gasturbiner med Propeller. Den foretog sin første Flyvning som propeldrevet Luftfartøj i September 1945. »Trent«-Gasturbinen blev færdig med sine Prøver i Maj 1944, og den blev prøvekørt med Propeller i Marts 1945.

Det amerikanske, tosædede Svæveplan »Yankee-Doodle Two«.

Ny britisk Luftliner.

Den militære Flyvebaad Short Seaford faar nu en civil Afløser, idet der bliver bygget en ny Luftliner, som faar Typebetegnelsen Solent. Short Solent skal anvendes paa de britiske oversøiske Luftruter, og der er foreløbig bestilt tolv Stykker, hvoraf de første vil blive afleveret først paa Sommeren.

Man regner med, at Solent vil faa en Fuldvægt paa 34.000 kg. Under Dag- og Nat-Flyvninger faar den Plads til 24 Passagerer, mens den kan rumme 36 Passagerer, hvis det kun drejer sig om Dagflyvning. Den er udstyret med seks Kabiner, hvoraf de fire er indrettet paa det underste Dæk, og de to er indrettet paa det øverste Dæk. I hver Kabine er der Plads til seks siddende Passagerer eller fire liggende. Naar der medføres 24 saakaldte Dag- og Nat-Passagerer, bliver Kabinerne paa det øverste Dæk anvendt som Opholds- og Spisesalon. Besætningen bestaar af to Flyvere, Navigatør, Radiotelegrafist, Flyvemekaniker og to Stewarder.

Solent er udstyret med fire Bristol Hercules 130 luftkølede Stjernemotorer, som hver yder 1675 HK i Starten. Største Hastighed i 2000 m er 378 km/T med en Fuldvægt paa 30.263 kg.

Amerika bygger et stort Luftskib.

Goodyear Company i Akron, Ohio, er ved at bygge et Luftskib, som bliver ¼ Gang større end det tyske Luftskib Hindenburg. Det skal fyldes med Helium, og man regner med at faa det færdig i Løbet af 1947. Det bliver et Trafikluftskib, som skal sættes ind paa en Rute mellem New York og Liverpool. Prisen for en Enkeltbillet paa denne Strækning vil blive ca. 750 Kroner.

Den civile Flyvning i U.S.A.

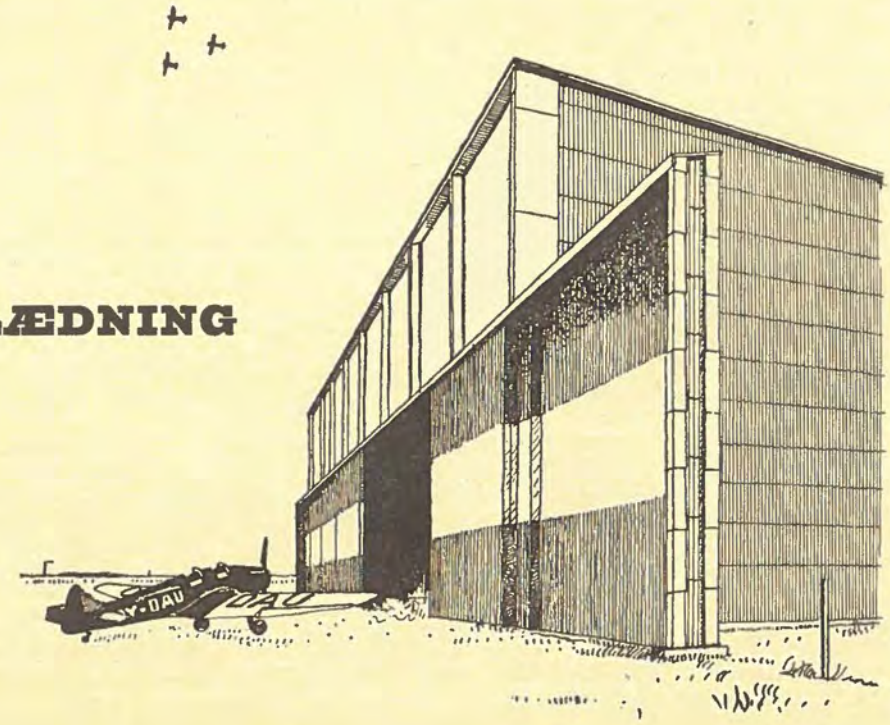
Ifølge de nyeste Opgivelser fra Luftfartsmyndighederne i de forenede Stater findes der i Øjeblikket i Landet 35.000 civile Luftfartøjer, 210.000 Flyvere med gyldigt Certifikat og 3.000 Lufthavne og offentlige Flyvepladser.

Den indenlandske Lufttrafik i U.S.A.

De civile Luftfartsmyndigheder i de forenede Stater regner med, at de indenlandske Luftruter i 1955 vil være naaet op paa et aarligt Passagerantal paa 20.000.000. I 1939 var Tallet 1.876.051; i 1941 var det oppe paa 4.668.466, og i 1945 blev der befordret ikke mindre end ca. 7.700.000 Passagerer paa Luftruterne indenfor Staternes Grænser.

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

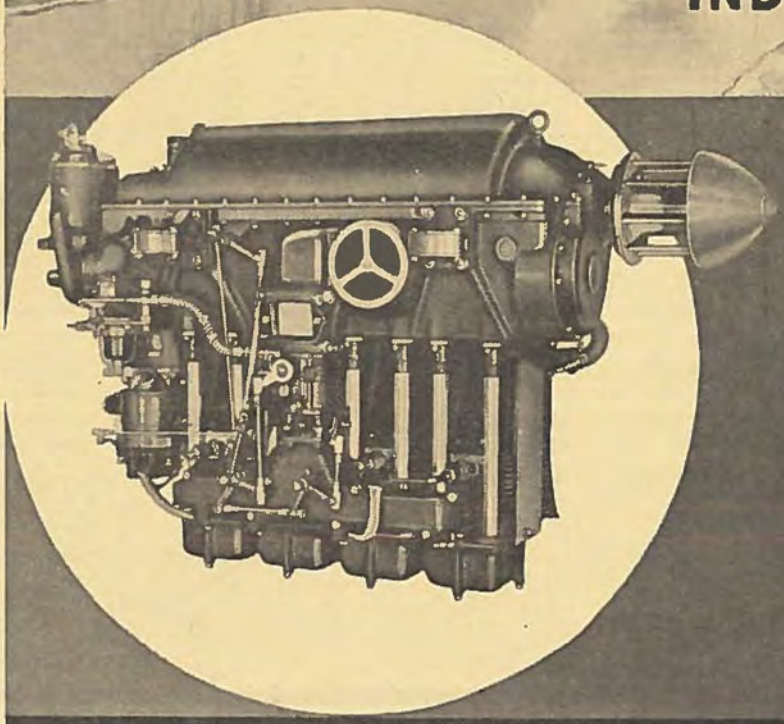


FABRIKERES AF:

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

En *Cirrus* MOTOR...

anvendes i KZ·III
bygget af
SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S



Denne nye, lette, tosædede Flyvemaskine, som er bygget og konstrueret i Danmark, er udstyret med en Cirrus „Minor" Serie II Motor. Dens Flyveegenskaber og Præstationer er usædvanlige; Landingshastigheden er kun 48 km/T og Marchhastigheden er 176 km/T. Den starter paa en Strækning af ca. 40 m og Afløbet under Landing er omtrent det samme. For at gøre Luftfartøjet „spindsikkert" er det udstyret med faste Slots.

„MINOR" Serie I 90 HK
„MINOR" Serie II 100 HK
„MAJOR" Serie II 150 HK
„MAJOR" Serie III 155 HK

BLACKBURN AIRCRAFT BROUGH E.YORKS ENGLAND.

REPRÆSENTANT I DANMARK FOR CIRRUS FLYVEMASKINEMOTORER: A. B. C. HANSEN COMP. A/S, KØBENHAVN V.

Avro Tudor I, som skal anvendes paa de engelske Luftruter over Atlanten.

Englands civile Luftfartsprogram

Af Kaptajn John Foltmann

BRITISH Overseas Airwaiys har nylig meddelt, at Selskabets Luftfartsprogram vil omfatte betydelige Udvidelser. Der skal f. Eks. oprettes tre daglige Forbindelser mellem London og Indien med en Rejsetid paa ca. 27 Timer. Over Atlanterhavet vil der blive oprettet fire daglige Luftforbindelser, og Rejsetiden mellem London og New York vil blive 22 Timer i vestlig Retning og 17 Timer i østlig Retning.

Disse Planer kan dog ikke blive realiseret i deres fulde Udstrækning førend næste Aar, da de er afhængig af Anskaffelsen af ikke mindre end 150 nye Flyvemaskiner. Planerne kan ikke gennemføres lige i Øjeblikket, til Trods for at Selskabet dog raader over ca. 200 Flyvemaskiner.

Blandt disse 200 Trafikflyvemaskiner er 56 Dakota (Douglas D.C.-3), som England raader over i Henhold til Laane- og Leje-Loven, men som rimeligvis vil blive købt af B.O.A. Endvidere har B.O.A. følgende Flyvemaskiner (eller faar dem i meget nær Fremtid): 17 Avro Lancastrian, 38 Short Sunderland, 12 Liberator, 3 Boeing 314, 25 Junkers Ju 52 samt 5 Lockheed Constellation, og desuden faar Selskabet meget snart yderligere 12 Lancastrian, 14 Halifax C-VIII, 12 Sunderland og 16 Dakota.

Programmet for Nyanskaffelser omfatter i anden Omgang 37 Avro York, 20 Avro Tudor I og 79 Avro Tudor III, og endelig er det Meningen i tredje Omgang at anskaffe 13 Bristol Wayfarer, 12 Bristol Freighter, nogle D.H. Dove, Airspeed AS-57, Bristol 167 samt andre propel- eller reaktionsdrevne Typer.

Største Parten af den nuværende Luftflaade er en mærkelig Blanding af ombyggede R.A.F.-Bombere og Flyvebaade, men det er paa sin Vis udmærkede Luftfartøjer. De ombyggede Lancaster-Bombere (Lancastrians) opretholder f. Eks. Verdens længste Luftrute, nemlig London-Sydney, en Distance paa 19.200 km, som gennemflyves paa 63 Timer. Desværre kan der ikke være mange Passagerer i en Lancastrian; ti er Maksimum. Desuden kan de tage ca. 1600 kg Gods.

En anden af de Luftlinere, der er i Brug, er en Videreudvikling af Lancaster, nemlig Avro York, som har en langt større Lasteevne. Saa er der ogsaa den ombyggede Halifax-Bomber, der kan medføre 10 Passagerer og 4000 kg Gods. De mange Sunderland, der er i Brug, er tidligere militære Luftfartøjer, som er ypperlige rent flyvemæssigt set, men som selvfølgelig ikke er den rette Type paa et Civilluftfartøj. Men denne Flaade af Søluftfartøjer vil alligevel kunne hjælpe B.O.A. over en vanskelig Periode.

Den britiske Luftfartsindustri har under hele Krigen maattet koncentrere sig om Bygningen af Krigsflyvemaskiner, og da man ikke pludselig kan ændre Produktionen, vil der gaa nogen Tid, inden Flyvemaskinefabrikkerne i England kan begynde Leveringen af britisk-byggede Trafikluftfartøjer. Foreløbig er da Trafikflyvemaskiner kun Improviseringer, og derfor er deres Ydelser begrænsede; men for at komme i Gang saa hurtigt som muligt, har Myndighederne bestemt sig for, at de tre vigtigste Trafikflyvemaskinetyper, som er under Bygning, skal anvende nogle af de eksisterende Bæreplantyper. Saaledes skal Lancaster-Bomberens Bæreplan anvendes til Atlanterhavslineren Tudor I og til Tudor II (som skal benyttes paa andre internationale Ruter). Wellington-Bomberens Bæreplan skal benyttes til den tomotorede Viking (der skal indsættes paa de europæiske Ruter).

Selvfølgelig kommer en skønne Dag det Tidspunkt, hvor de engelske Fabrikker kan begynde at levere moderne Trafikluftfartøjer, men i Mellemtiden maa man som sagt hjælpe sig paa anden Maade, og bl. a. af den Grund har man købt fem Constellation i U.S.A. Med disse Nyanskaffelser suppleret med nogle Tudor I vil man kunne oprette en daglig Forbindelse mellem London og New York med Landluftfartøjer i Slutnigenn af Juni Maaned. luftfartøjer i Slutningen af Juni Maaned.

Naar der bliver afleveret nogle flere Tu ne udvides, og man tilstræber at naa op paa fire daglige Flyvninger i hver Retning. Og paa lignende Maade vil Beflyvningen af alle de øvrige Luftruter blive udvidet. Det er et stort Program, som man har sat sig for at ville gennemføre, men der er ingen Tvivl om, at det vil blive realiseret.

★

KZ III

Danmarks nyeste sportsfly fra „Skandinavisk Aero Industri".

Dette fly kan blive Deres i skala 1:25.

Byggesæt m. tegning .. kr. 6,45.
Tegning alene..... kr. 1,45.

Byggesættet indeholder de nødvendige materialer til bygning af en smuk model, f. eks. drejede ballonhjul m. m., dog ikke lim og farve.

„MODELTEKNIK"
HVIDOVREVEJ 366 - KØBENHAVN - VALBY

AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

SCANAVIATION

A/S

GENERALREPRÆSENTANTER FOR SKANDINAVIEN FOR

MILES AIRCRAFT LTD.

READING, ENGLAND

NORDIC AVIATION

33 ST. JAMES ST., LONDON

GENERALREPRÆSENTANTER FOR DANMARK OG NORGE FOR

TAYLORCRAFT LTD.

LEICESTER, ENGLAND

TELEGR.-ADR.: SCANAVIATION
TELEFON: CENTRAL 8704

HOVEDKONTOR:
NIELS JUELSGADE 14
KØBENHAVN K.

„POLYT II"

Polyteknisk Flyvegruppes Skolegliderkonstruktion »Polyt« har siden Prototypen fremkom i Sommeren 1943 været under stadig »Observation«, og de indhøstede Erfaringer har resulteret i en Række Forbedringer, først og fremmest af Hovedstellet. Den bærer nu Betegnelsen »Polyt II«, og af denne Type er der i Dag 16 Eksemplarer under Bygning eller færdigfremstillet.

EFTER Bjergstedlejren 1943 var man klar over, at »Polytten« ikke lystrede Klapperne, som den burde, men reagerede alt for trægt. Det besluttedes da at søge denne Fejl rettet ved dels at vride Klappen lidt mere, og dels at lukke Klapspalten. Klapperne blev bygget om, idet Vridningen, som begyndte helt inde ved Klapribbe Nr. 2, blev forøget, saaledes at Bagkantlisten ude ved Tippen løftedes 50 mm. Herefter foretoges nye Prøveflyvninger, som viste, at Klapvirkningen virkelig var blevet bedre, om end den stadig var utilstrækkelig. Imellem to Flyvninger blev der da paadopet en Lærredsstrimmel, som paa sædvanlig Maade lukker Klapspalten, og straks efter de næste Flyvninger var man klar over, at Virkningen nu var betydelig forøget og maatte anses for tilfredsstillende.

Uden nævneværdige Ændringer har »Polytten« herefter været anvendt i Polyteknisk Flyvegruppe indtil Foraaret 1945, hvor det besluttedes at ændre Hovedstellet paa den første »Polyt« OY-55, samt paa den i Mellemtiden færdigbyggede OY-65. Grunden var, at Hovedstellet, som nok var tilstrækkelig stærkt, ved almindelig haarde Landinger for let havarerede i haarde sidelæns Landinger, idet Kølstykkets Underflange flækkede mellem de to Støddæmpere.

Hovedstellet og alle dets Beslag blev da tegnet om, og samtidig med at Træværket blev betydelig forstærket, viste det sig muligt at simplificere saavel dette som Beslagene, hvorved sparedes et ikke ringe Antal Arbejdstimer.

Med de nye Hovedstel er der ialt foretaget ca. 1000 Starter, og de har allerede staaet for mange drøje Knubs; der er herunder kun forekommet et Havari, og dette omfattede ikke Hovedstellet (Kollision med et Vejtræ).

Efter Hovedstellets Ændring er det nu muligt at bygge en »Polyt II« paa 60 pCt. af den Tid, der medgaar til Bygningen af en SG-38, og dette gælder for baade Træværket og Beslagene. Ikke mindst for de sidstes Vedkommende er det af stor Værdi, at Fremstillingen er simpel, idet Beslagene erfaringsmæssigt volder de største Vanskeligheder. Der er derfor taget særligt Hensyn til, at Fremstillingen skal kunne foregaa paa ethvert Værksted, som raader over en Pladesaks og en Skruestik, og alle vanskelige Konturer og Udskæringer, Bukninger og Svejsninger er undgaaet.

Paa tilsvarende Maade er alle Træelementer udført saa enkelt som muligt, og der er lagt Vægt paa, at Fremstillingen skal kunne foregaa med det mindst mulige Antal Scabloner og Beddinger. Opbygningen af Bæreplanerne er de sædvanlige for Skoleglideplaner: 2 Hovedbjælker, indbyrdes forbundet ved et V-Gitter af Diagonaler. I Haleplan og Ror er overalt anvendt Trekantkonstruktionen; dette er en enkel og let Byggemaade, som ikke kræver Anvendelse af specielle Beddinger til Monteringen. Den indre Afstivning i Hovedstel og Haledrager er ligeledes overordentlig enkel, og Tilpasningen forudsætter ikke større haandværksmæssige Færdigheder.

Anvendelsen af Staalrørsstræbere i Stedet for Barduner og Stødstænger til Bevægelsen af Klapperne tillader en hurtig Montering og Demontering af Planet. Ved Flyvedagens Opspændingskonkurrence fik det derfor ogsaa et stærkt Handicap, og var da jævnbyrdigt med Vinderen.

Flyveegenskaberne er en Smule bedre end SG-38's, medens Stabiliteten og Ror følsomheden meget nær er den samme (Polytten er noget mere følsom for Højderoret). Særlig bemærkelsesværdige er Planets Egenskaber i fuldt stallet Tilstand; er det rigtigt trimmet, kan de flyves med Pinden »i Maven«, og endda bevare tilstrækkelig Kontrol ved Klapper og Sideror.

»Polyt II«s vigtigste Data er:

Tomvægt: 100 kg
Fører: max 90 kg
Spændvidde: 11 m
Planareal: 16 m²
Sideforholdstal: 7,5
Glidetal: ca. 12
Synkehastighed: ca. 1 m/sec
Flyvehastighed: 50 km/h
Landingshastighed: 40 km/h.

S.

FOREDRAG I DKDAS

Fredag den 8. Marts Kl. 19,30 lader Selskabet afholde Foredrag, rimeligvis ledsaget af Film, i Nationalmuseets Festsal, Indgang Ny Vestergade.

Foredragets Titel er:

Amerikansk Flyvning i Dag og i Morgen.

Redaktør Povl Westphall, der som Berlingske Tidendes udsendte Medarbejder har været den amerikanske og den canadiske Regerings Gæst i 3 Maaneder, fortæller om sine Indtryk fra de store Flyvemaskinefabrikker og den amerikanske Civilflyvning og Sportsflyvningen i de 48 Stater.

Medlemmer med Ledsager har Adgang til Foredraget. Efter Foredraget er der Adgang til Spisning. Der serveres 3 Stk. Smørrebrød samt Øl og Kaffe til en Pris af Kr. 4,55 excl. Betjening.

Bestyrelsen.

Smørmærker maa medbringes.

FLYVEMASKINER
FLYVEMASKINEDELE
INSTRUMENTER
PROPELLER
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED
LETMETALLER
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Indbydelse fra Holland

til de danske Model- og Sværeflyvere

Af Hartvig Jensen

HOS K.S.A.K. i Stockholm traf jeg i Midten af Januar en Udsending, Hr. Digl. Ing. V. J. J. Zweypfenning, fra den hollandske Flyveorganisation »Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart« (K.W.V.v.L.), der tager sig af alt Flyvningen vedr. i Holland: Model-, Svære-, Privatflyvning, Ballonsport! og Lufttrafik.

Det var Svære- og Modelflyvningen, der havde kaldt ham til Sverige, mest for at skabe Kontakt, men ogsaa for at se lidt nærmere paa Organisationen. Egentlig var man jo tilbøjelig til at mene den hollandske Sværeflyvning skulde bygge sin Organisation op fra Grunden — efter nu at have ligget stille i 5 Aar, og mistet saa godt som al sit Materiel.

Dette er imidlertid ikke Tilfældet, medens den tyske Jernhaand laa over Landet —, udarbejdedes af et »underjordisk Raad«, med Professor i Flyvemaskinebygning ved Hollands tekniske Højskole — vd. Maas som Leder, en fuldstændig Plan over, hvorledes Sværeflyvningen skulde genopbygges og organiseres efter Krigens Slut. Dette Arbejde paabegyndtes allerede i 1942, var meget omfattende — et tykt Værk blev udarbejdet, og alt laa klart i 1944.

Ganske kort skal jeg gennemgaa Princippet i Opbygningen: Klubberne er uden nogen mellemliggende Union direkte tilsluttet K.N.V.v.L.'s Sværeflyveafdeling.

Kun Skoleplaner maa bygges i Klubberne, og det er Meningen, at Organisationen skal have sin egen Fabrik for Fremstilling af Overgangs- og Recordplaner, ganske naturligt skelnes der ikke mellem begrænset og udvidet Flyvning vedr. Bygningen — — — enten er Planet luftdygtigt eller ikke. Angaaende Reparationer, er der udarbejdet meget detaillerede Forskrifter over, hvilke Skader paa viderekommende Typer, der maa repareres af Klubberne.

Der maa ikke flyves, med mindre der findes følgende Ledelse paa Pladsen: En Leder —, en Instruktør, og en saakaldt Teknikker.

Teknikkeren har det fulde Ansvar overfor Myndighederne paa at Materiellet er i Orden, og kan forbyde al videre Flyvning, om han skønner det ikke er i Orden.

Instruktøren tager sig af det rent flyveinstruktørmæssige, og Lederen, som forøvrigt ikke behøver være Sværeflyver, har den egentlige Ledelse og staar over de to andre. De skal alle tre være godkendt af Myndighederne, men der kan gives een Person Tilladelse til at fungere paa to af Posterne samtidigt, hvilket ikke er ualmindeligt.

De udarbejdede Planer for saavel Flyvning som Bygning, har faaet Myndighedernes Velsignelse i to Aar som Prøvetid, hvorefter eventuelle Revisioner skal foretages.

Som man ser, er der gjort noget for at naa et Resultat, ikke bare staa med aaben Mund, og vente paa at stegte Fugle skal flyve ind af sig selv.

Før Krigen var hollandsk Sværeflyvning naaet betydeligt længere end vi her i Norden, allerede 1934 fandtes 77 A. Diplomer, 48 B., 7 C. og 14 S. Certifikater.

Og i 1939: 760 A., 496 B., 114 C., 96 S. Certifikater og 4 Sølv Certifikater.

Juli 1937 sattes den hollandske Varighedsrekord paa 24½ Time af J. Hochsten, og i Aug. 1939 fløj en hollandsk Sværeflyver-Pilot hos K.L.M., O. Koch, en Distanceflyvning paa 240 km, det var en Maalflyvning til St. Quentin i Frankrig. Højderekord paa 3500 m sattes i Juli 1939.

Modelflyverne i Holland har staaet uden Klubber og Sammenslutninger under Okkupationen, og en næsten total Materialemangel lammede saa godt som fuldstændig Sporten, men ogsaa her er der Røre, og Klubberne som ligeledes direkte er tilsluttet Hovedorganisationen, tæller nu tilsammen 4—5000 Medlemmer.

Saavel Svære- som Modelflyverne i Holland er stærkt interesseret i Samkvem med andre Lande, og Hr. Zweypfenning har netop nu faaet bragt en direkte Kontakt istand mellem svenske og hollandske Modelflyveklubber, virkende paa den Maade, at de interesserede svenske Klubber hver faar en hollandsk Klub at arbejde sammen med. Hver Maaned sender de gensidig en Rapport over sit Arbejde til hinanden, vedlagt Tegninger af de bedste Modeller, Fotos m. m. Endvidere skal de hver 3. Maaned sende en af deres bedste Modeller til hinanden.

Hr. Zweypfenning var meget interesseret i at opnaa en lignende Kontakt med Danmark, og bad mig overbringe Forslaget.

Sprogvanskelighederne mente han ikke vilde være uoverstigelige, da Hollænderne gennemgaaende kunde klare sig paa Engelsk, saavel som Fransk og Tysk.

I Sommer afholdes en stor international Modelflyvekonkurrence i Holland, og da han meget stærkt haabede at se Danmark repræsenteret, bad han os om at forberede os derpaa.

De rent valutamæssige Forhold vil fra Hollands Side blive foreslaaet løst ved en Clearing, Landenes Aeroklubber imellem.

Sværeflyverne haabede han ligeledes vilde gaa ind for et Samarbejde, og ønskede at danske Sværeflyvere vilde gæste Holland til Sommer — de skulde blive godt modtaget.

Det er dejligt at se Initiativ og frisk gaa-paa-Mod, og hvad betræffer Samarbejde Landene imellem, saa støtter jeg fuldt de hollandske Planer.

Handsken er kastet, mine Herrer, det beror paa Jer selv, om I vil tage den op.

Hartvig Jensen.

★

John Foltmann Æresmedlem i Danske Flyvere

PAA Danske Flyveres Generalforsamling den 14. Februar blev Kaptajn J. Foltmann udnævnt til Æresmedlem.

Sjældent har en Udnævnelse til Æresmedlem været mere berettiget end i dette Tilfælde, hvor en Forening hædrer et af sine ældste og mest trofaste Medlemmer.

Ikke mindst under sit lange Formandsskab gjorde Kaptajn Foltmann en stor Indsats for saavel Organisationen som for Fondet for Danske Flyveres Efterladte og det skyldes ikke mindst hans energiske Arbejde, at dette Fond nu raader over betydelige Midler. Flyvermonumentet har han ogsaa sin betydelige Andel i, og man kan heller ikke nævne Foredrag eller Propagandaflyvning uden at tænke paa Kaptajn Foltmann.

SIMONSEN & NIELSEN A/S
FREDERIKSHOLMS KANAL 4
KØBENHAVN K.

Stockholm Malmö Göteborg Helsingfors

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

SHELL

AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardsvej 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. Værløse.

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: Knud Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær Jørgen Gamst. »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Ang. Arbejdsbøger.

Arbejdsbøgerne er nu udkommet, og Bestillinger kan indgives. Prisen er Kr. 0,85 pr. Stk., og de faas ligesom Unionens Flyvebøger, Spiljournaler o. s. v. hos

FLYV's Forlag, Ejvind Christensen,
Vesterbrogade 60.
København V.

Obs! Unionen modtager ikke Bestillinger paa ovennævnte Bøger, de leveres kun direkte fra Forlaget.

Man skal fra Unionens Side indtrængende henstille, at alle Svæveflyvere fører Arbejdsbog lige saa omhyggeligt som de fører Flyvebog. Ligeledes vil det ved fremtidige Byggekursus blive krævet, at alle Deltagere er i Besiddelse af en à jour ført Arbejdsbog.

Aarsstatistikken.

Trods indtrængende Opfordringer direkte og paa Delegeretmødet i Odense har vi hidtil kun modtaget 25 af de udsendte Statistikskemaer tilbage. Klubberne anmodes om at indsende Skemaerne omgaaende.

Generalforsamling i »Danske Flyvere«.

UNDER Ledelse af Landsretssagfører E. Falkmar afholdt Foreningen Danske Flyvere sin ordinære Generalforsamling Torsdag den 14. Februar. Efter at Formanden, Oberst Tage Andersen, havde oplæst Beretningen vedtoges enstemmigt at udnævne Kaptajn John Foltmann til Æresmedlem af Foreningen. Regnskabet, hvis Fond nu er paa 67.000 Kr., godkendtes. Da Formanden, Oberst Tage Andersen, som er Chef for Hærens Flyvertropper, ikke ønskede at modtage Genvalg, vedtoges det at udskyde Valg af Bestyrelse til en ekstraordinær Generalforsamling for at give Medlemmerne Tid til at drøfte Formandsvalget og den ny Bestyrelse.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Kapajn Jørgen Edsberg har lovet at være klar til Tirsdag den 12. Marts at fortælle os om »Atlanterhavsflyvning med R.A.F.«, og vil yderligere vise de fra London specielt til os fremskaffede Lydfilm.

Naar man kender lidt til Kapt. Edsberg, er der ingen Tvivl om, at det bliver en enestaaende god Aften.

Mødet begynder Kl. 19.30 præcis paa den polytekniske Læreanstalt, Sølvtorvet. Tag en flyveinteresseret Kammerat med.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

afholder

Ordinær Generalforsamling

Tirsdag den 26. Marts 1946 Kl. 19,30
i Handels- og Kontoristforeningens Lokaler, 2den Sal, Nørregade.

DAGSORDEN:

1. Aarsberetning fra Bestyrelsen.
2. Aflæggelse af Regnskab og Indstilling om Decharge for samme.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer, jfr. Lovenes § 10.
4. Valg af Revisorer.
5. Indkomne Forslag til Ændring af Lovene.
   a) fra Landsretssagfører Børge Moltke Leth, Ændring af Lovene i sin Helhed.
   b) Ændring af Lovenes § 7, 9 og 10.
6. Eventuelt.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

BYGGESÆT Skala 1:100

Spitfire
Tempest
Typhoon
Mustang
Thunderbolt
J - 22
M. E. - 109
Myrsky
Zero
Lagg - 3

ENHEDSPRIS Kr. 1,25

En Nyhed fra:

DANSK MODELFLYVE industri
ODENSE

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 (D.M.U.s Begynder-Svævemodel)	Kr. 0.75
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 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:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Dansk Svæveflyver Unions
Journaler og Flyvebøger
er autoriseret og anbefalet til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil Kr. 3.75
Flyvebog ..... „ 0.75
Arbejdsbog ..... „ 0,85

Faas kun fra
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

Wiretromle paa Kuglelejer
med ca. 2000 Meter 4 mm Wire samt prima automatisk Wirestyr til Salg
Kolding Svæveflyveklub
A. M. G. Friisvej 4
Kolding

Modelflyvere, se her!
Det største Lager af Materialer for Modelfly samt Byggesæt til Skalamodeller finder De hos
„SKALA"
Østergade 27 o. G. . Herning

MIKRO-DIESEL

7500 Omdr/Min.
1/10 HK
220 gr
Pris 138,— Kr.
DMU - 15% Rabat

1. Mikro-Diesel er den mest start- og driftsikre Motor for Modelfly.
2. Mikro-Diesel har allerede vundet Konkurrencer i Sverige og Danmark.
3. Mikro-Diesel kan monteres med Cylinderen staaende eller hæ gende.

KAI NIELSEN
MEKANISK ETABLISSEMENT
Kronprinsensgade 8, K.
Palæ 6628

Fra Sportsflyveklubben

Med svenske Militærflyvere i Sveriges Sne.

DET var med store Forventninger, Sportsflyveklubbens Bestyrelse imødesaa Flotillechefen ved »Kungl. Jämtlands Flygflottilj« Oberstløjtnant B. Bjunggrens Foredrag om det svenske Flyvevaabens Vinterflyvning.

Det viste sig, at Forventningerne ikke blev gjort til Skamme; det var et meget underholdende og interessant Foredrag Oberstløjtnanten havde med til de danske Sportflyvere. Mange og store var de Vanskeligheder, som Flyvning i Sne og streng Vinter medfører; det forekom det i hvert Tilfælde os danske Tilhørere; men Oberstløjtnanten forklarede, at det regnede man ikke for noget i Sverige, saa vi maatte ikke lade os afskrække fra — naar Forholdene blev normale — at sætte Kursen efter Nordsverige ved Vintertid.

Saa var der Filmene; — hvilke Perspektiver for Flyvning og hvilke Skønhedsindtryk. De isdækkede Søer og de sneklædte Fjælde. Det var et betagende Syn at fare hen over de udstrakte Landskaber i Selskab med de svenske Militærflyvere og følge deres Undervisning, der virkede ikke saa lidt realistisk gennem Bombeangreb og Styrtdykning.

Intet Under at Tilhørerne modtog Foredrag og Film med Begejstring. Kun var det Skade, at ikke langt flere af Sportsflyveklubbens mange Medlemmer var kommet til Stede; de gik derved Glip af en begivenhedsrig Aften og et Foredrag, som det var Synd at miste.

m. m.

Navne-Konkurrence.

SOM Medlemmerne ved, har Sportsflyveklubben købt 4 nye K.Z. Maskiner, som bliver bygget hos Kramme & Zeuthen. Disse 4 nye Maskiner, som skal danne Basis for Sportflyveklubbens Elevuddannelse, naar nu Civilflyvningen tager sin Begyndelse, bliver leveret fra Kramme & Zeuthen fra medio Marts til omkring Begyndelsen af April.

Sportsflyveklubben paatænker, hvis det kan lade sig gøre, at »aabne Sæsonen« til Paaske, og til Aabningsfestlighederne hører Daabsceremonien, idet de 4 Maskiner jo hver skal have et Navn. Bestyrelsen indbyder derfor Medlemmerne til at deltage i en Navne-Konkurrence. Der skal bruges, som det fremgaar af ovennævnte, 4 Navne, et til hver af de nye Maskiner, og ellers er Opgaven fri. For at deltage kræves der kun, at man er Medlem af Sportsflyveklubben, og Navne-Forslaget skal indsendes i lukket Kuvert til Hr. Sekretær Wm. Nielsen, Borthigsgade 4, 1., Kbhvn. Ø., inden den 1. April d. A., mærket: Navne Konkurrence.

De indkomne Forslag vil blive behandlet af Bestyrelsen, og de 4 bedste vil blive valgt. Er der ens Forslag blandt de bedste, vil Valget ske gennem Lodtrækning. Præmierne for hver af Vinderne er den første Flyvetur med den døbte Maskine, og det skulde saa gerne finde Sted i Paasken.

Her er en Opgave, som vi venter, at Medlemmerne alle vil interessere sig for, og vi venter mange gode Forslag.

m. m.

CODAN
Aktieselskabet
DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK
Kjøbenhavn Køge

Legetøjsforretningen „Kæphesten"
Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.
Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

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.

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

Nye Flyvemaskinetyper

Percival Proctor, 1946 Model, Proctor V.

Percival Proctor er et lavvinget Kabinemonoplan, udstyret med en De Havilland Gipsy Queen II Motor paa 210 HK, som driver en »Constant Speed« Propel. Det er en Trækonstruktion, hvis Beklædning er særlig modstandsdygtig overfor Vejrets Indflydelse under alle klimatiske Forhold.

Bæreplanerne, som kan klappes tilbage, er hængslet til et Midterstykke. De er bygget af to Planbjælker; fra Forkanten til den forreste Planbjælke er de beklædt med Krydsfiner, mens den øvrige Del er beklædt med Lærred. De er udstyret med Bremseklapper (»Split Flaps«), som strækker sig fra Balanceklapperne ind til Kroppen.

Kroppen bestaar af et Træstel, beklædt med Krydsfiner. Haleplan og Forkant af Halefinnen er ligeledes krydsfinerbeklædt, mens den øvrige Del af Halefinnen og Rorene er beklædt med Lærred.

Understellet er udstyret med mekanisk betjente Hjulbremser.

Den 210 HK Gipsy Queen II Motor er anbragt i et Motorfundament af Staalrørskonstruktion. Luftfartøjet har to Benzintanke — en i hvert Plan — og de kan hver rumme 91 Liter Benzin. Kroppen er indrettet med en elegant udstyret Kabine, hvori der er Plads til en Fører og tre Passagerer. Dobbeltstyring kan indrettes.

Luftfartøjets Data er følgende (Standardtypen): Tomvægt 1062 kg, Brændstof (182 l) 136 kg, 18 l Olie 16 kg, Fører 79 kg, 3 Passagerer 238 kg, Bagage 57 kg, Fuldvægt 1588 kg. Største Hastighed ved Jorden 252 km/T, økonomisk Marchhastighed ved Jorden 217 km/T (i 1830 m Højde 235 km/T); Flyvestrækning (i stille Vejr) ca. 800 km; Tophøjde 4250 m.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

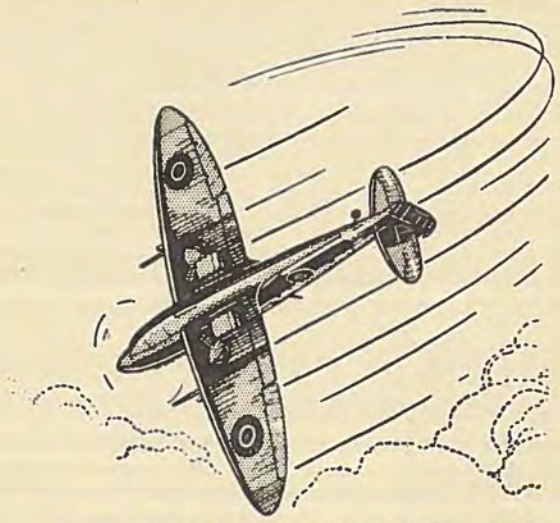
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

Et Glædesbudskab

til alle Nordens Flyvere!

Tidspunktet er nu inde til at virkeliggøre Planerne om et intimt nordisk Samarbejde indenfor Flyvningen.

Som et Tegn herpaa kommer fra Sverige Meddelelsen om, at man har taget Initiativet til Udgivelsen af et samlende Organ, den *Nordiska Flygtidningen,* som skal være Talerør for Flyvningen i fælles nordiske Spørgsmaal.

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN

har allerede udsendt sit første Nummer og kommer herefter regelmæssigt hver Maaned. Den vil overgaa alle andre nordiske Flyvetidsskrifter saavel i Oplag som i Omfang og tæller blandt sine Medarbejdere Nordens og Verdens bedste Flyveskribenter.

Tegn Abonnement allerede nu

paa *Nordiska Flygtidningen.* FLYV's Forlag besørger Ekspeditionen for Danmark. Abonnementsprisen er Kr. 7.20 pr. Aargang frit tilsendt fra Sverige. Beløbet kan indbetales paa vor **Postkonto Nr. 23824** eller ved Indsendelse af Beløbet i Frimærker eller kontant. Prøvenummer sendes mod 75 Øre. Forespørgsler, Bidrag etc. kan i Danmark sendes til FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, København V., eller direkte til *Nordiska Flygtidningen,* Fack 118, Malmö 1.

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

BJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 · Kbhvn V.
Telf. 13.404 · Postgiro 23 824

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardsvej 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. Værløse.

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: Knud Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær Jørgen Gamst. »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Ang. Arbejdsbøger.

Arbejdsbøgerne er nu udkommet, og Bestillinger kan indgives. Prisen er Kr. 0,85 pr. Stk., og de faas ligesom Unionens Flyvebøger, Spiljournaler o. s. v. hos

FLYV's Forlag, Ejvind Christensen,
Vesterbrogade 60.
København V.

Obs! Unionen modtager ikke Bestillinger paa ovennævnte Bøger, de leveres kun direkte fra Forlaget.

Man skal fra Unionens Side indtrængende henstille, at alle Svæveflyvere fører Arbejdsbog lige saa omhyggeligt som de fører Flyvebog. Ligeledes vil det ved fremtidige Byggekursus blive krævet, at alle Deltagere er i Besiddelse af en à jour ført Arbejdsbog.

Aarsstatistikken.

Trods indtrængende Opfordringer direkte og paa Delegeretmødet i Odense har vi hidtil kun modtaget 25 af de udsendte Statistikskemaer tilbage. Klubberne anmodes om at indsende Skemaerne omgaaende.

Generalforsamling i »Danske Flyvere«.

UNDER Ledelse af Landsretssagfører E. Falkmar afholdt Foreningen Danske Flyvere sin ordinære Generalforsamling Torsdag den 14. Februar. Efter at Formanden, Oberst Tage Andersen, havde oplæst Beretningen vedtoges enstemmigt at udnævne Kaptajn John Foltmann til Æresmedlem af Foreningen. Regnskabet, hvis Fond nu er paa 67.000 Kr., godkendtes. Da Formanden, Oberst Tage Andersen, som er Chef for Hærens Flyvertropper, ikke ønskede at modtage Genvalg, vedtoges det at udskyde Valg af Bestyrelse til en ekstraordinær Generalforsamling for at give Medlemmerne Tid til at drøfte Formandsvalget og den ny Bestyrelse.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Kapajn Jørgen Edsberg har lovet at være klar til Tirsdag den 12. Marts at fortælle os om »Atlanterhavsflyvning med R.A.F.«, og vil yderligere vise de fra London specielt til os fremskaffede Lydfilm.

Naar man kender lidt til Kapt. Edsberg, er der ingen Tvivl om, at det bliver en enestaaende god Aften.

Mødet begynder Kl. 19.30 præcis paa den polytekniske Læreanstalt, Sølvtorvet. Tag en flyveinteresseret Kammerat med.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

afholder

Ordinær Generalforsamling

Tirsdag den 26. Marts 1946 Kl. 19,30
i Handels- og Kontoristforeningens Lokaler, 2den Sal, Nørregade.

DAGSORDEN:

1. Aarsberetning fra Bestyrelsen.
2. Aflæggelse af Regnskab og Indstilling om Decharge for samme.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer, jfr. Lovenes § 10.
4. Valg af Revisorer.
5. Indkomne Forslag til Ændring af Lovene.
   a) fra Landsretssagfører Børge Moltke Leth, Ændring af Lovene i sin Helhed.
   b) Ændring af Lovenes § 7, 9 og 10.
6. Eventuelt.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

BYGGESÆT Skala 1:100

Spitfire
Tempest
Typhoon
Mustang
Thunderbolt
J - 22
M. E. - 109
Myrsky
Zero
Lagg - 3

ENHEDSPRIS Kr. 1,25

En Nyhed fra:

DANSK MODELFLYVE industri
ODENSE

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 (D.M.U.s Begynder-Svævemodel)	Kr. 0.75
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 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:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Dansk Svæveflyver Unions
Journaler og Flyvebøger
er autoriseret og anbefalet til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil Kr. 3.75
Flyvebog ..... „ 0.75
Arbejdsbog ..... „ 0,85

Faas kun fra
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

Wiretromle paa Kuglelejer
med ca. 2000 Meter 4 mm Wire samt prima automatisk Wirestyr til Salg
Kolding Svæveflyveklub
A. M. G. Friisvej 4
Kolding

Modelflyvere, se her!
Det største Lager af Materialer for Modelfly samt Byggesæt til Skalamodeller finder De hos
„SKALA"
Østergade 27 o. G. . Herning

MIKRO-DIESEL

7500 Omdr/Min.
—
1/10 HK
—
220 gr
—
Pris 138,— Kr.
DMU - 15% Rabat

1. **Mikro-Diesel** er den mest start- og driftsikre Motor for Modelfly.
2. **Mikro-Diesel** har allerede vundet Konkurrencer i Sverige og Danmark.
3. **Mikro-Diesel** kan monteres med Cylinderen staaende eller hæ gende.

KAI NIELSEN
MEKANISK ETABLISSEMENT
Kronprinsensgade 8, K.
Palæ 6628

Fra Sportsflyveklubben

Med svenske Militærflyvere i Sveriges Sne.

DET var med store Forventninger, Sportsflyveklubbens Bestyrelse imødesaa Flotillechefen ved »Kungl. Jämtlands Flygflottilj« Oberstløjtnant B. Bjunggrens Foredrag om det svenske Flyvevaabens Vinterflyvning.

Det viste sig, at Forventningerne ikke blev gjort til Skamme; det var et meget underholdende og interessant Foredrag Oberstløjtnanten havde med til de danske Sportflyvere. Mange og store var de Vanskeligheder, som Flyvning i Sne og streng Vinter medfører; det forekom det i hvert Tilfælde os danske Tilhørere; men Oberstløjtnanten forklarede, at det regnede man ikke for noget i Sverige, saa vi maatte ikke lade os afskrække fra — naar Forholdene blev normale — at sætte Kursen efter Nordsverige ved Vintertid.

Saa var der Filmene; — hvilke Perspektiver for Flyvning og hvilke Skønhedsindtryk. De isdækkede Søer og de sneklædte Fjælde. Det var et betagende Syn at fare hen over de udstrakte Landskaber i Selskab med de svenske Militærflyvere og følge deres Undervisning, der virkede ikke saa lidt realistisk gennem Bombeangreb og Styrtdykning.

Intet Under at Tilhørerne modtog Foredrag og Film med Begejstring. Kun var det Skade, at ikke langt flere af Sportsflyveklubbens mange Medlemmer var kommet til Stede; de gik derved Glip af en begivenhedsrig Aften og et Foredrag, som det var Synd at miste.

m. m.

Navne-Konkurrence.

SOM Medlemmerne ved, har Sportsflyveklubben købt 4 nye K.Z. Maskiner, som bliver bygget hos Kramme & Zeuthen. Disse 4 nye Maskiner, som skal danne Basis for Sportflyveklubbens Elevuddannelse, naar nu Civilflyvningen tager sin Begyndelse, bliver leveret fra Kramme & Zeuthen fra medio Marts til omkring Begyndelsen af April.

Sportsflyveklubben paatænker, hvis det kan lade sig gøre, at »aabne Sæsonen« til Paaske, og til Aabningsfestlighederne hører Daabsceremonien, idet de 4 Maskiner jo hver skal have et Navn. Bestyrelsen indbyder derfor Medlemmerne til at deltage i en Navne-Konkurrence. Der skal bruges, som det fremgaar af ovennævnte, 4 Navne, et til hver af de nye Maskiner, og ellers er Opgaven fri. For at deltage kræves der kun, at man er Medlem af Sportsflyveklubben, og Navne-Forslaget skal indsendes i lukket Kuvert til Hr. Sekretær Wm. Nielsen, Borthigsgade 4, 1., Kbhvn. Ø., inden den 1. April d. A., mærket: Navne Konkurrence.

De indkomne Forslag vil blive behandlet af Bestyrelsen, og de 4 bedste vil blive valgt. Er der ens Forslag blandt de bedste, vil Valget ske gennem Lodtrækning. Præmierne for hver af Vinderne er den første Flyvetur med den døbte Maskine, og det skulde saa gerne finde Sted i Paasken.

Her er en Opgave, som vi venter, at Medlemmerne alle vil interessere sig for, og vi venter mange gode Forslag.

m. m.

CODAN
Aktieselskabet
DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK
Kjøbenhavn **Køge**

Legetøjsforretningen „Kæphesten"
Østerbrogade 108. **Øbro 3127 x.**
Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

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.

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

Nye Flyvemaskinetyper

Percival Proctor, 1946 Model, Proctor V.

Percival Proctor er et lavvinget Kabinemonoplan, udstyret med en De Havilland Gipsy Queen II Motor paa 210 HK, som driver en »Constant Speed« Propel. Det er en Trækonstruktion, hvis Beklædning er særlig modstandsdygtig overfor Vejrets Indflydelse under alle klimatiske Forhold.

Bæreplanerne, som kan klappes tilbage, er hængslet til et Midterstykke. De er bygget af to Planbjælker; fra Forkanten til den forreste Planbjælke er de beklædt med Krydsfiner, mens den øvrige Del er beklædt med Lærred. De er udstyret med Bremseklapper (»Split Flaps«), som strækker sig fra Balanceklapperne ind til Kroppen.

Kroppen bestaar af et Træstel, beklædt med Krydsfiner. Haleplan og Forkant af Halefinnen er ligeledes krydsfinerbeklædt, mens den øvrige Del af Halefinnen og Rorene er beklædt med Lærred.

Understellet er udstyret med mekanisk betjente Hjulbremser.

Den 210 HK Gipsy Queen II Motor er anbragt i et Motorfundament af Staalrørskonstruktion. Luftfartøjet har to Benzintanke — en i hvert Plan — og de kan hver rumme 91 Liter Benzin. Kroppen er indrettet med en elegant udstyret Kabine, hvori der er Plads til en Fører og tre Passagerer. Dobbeltstyring kan indrettes.

Luftfartøjets Data er følgende (Standardtypen): Tomvægt 1062 kg, Brændstof (182 l) 136 kg, 18 l Olie 16 kg, Fører 79 kg, 3 Passagerer 238 kg, Bagage 57 kg, Fuldvægt 1588 kg. Største Hastighed ved Jorden 252 km/T, økonomisk Marchhastighed ved Jorden 217 km/T (i 1830 m Højde 235 km/T); Flyvestrækning (i stille Vejr) ca. 800 km; Tophøjde 4250 m.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

INTAVA AVIATION PRODUCTS

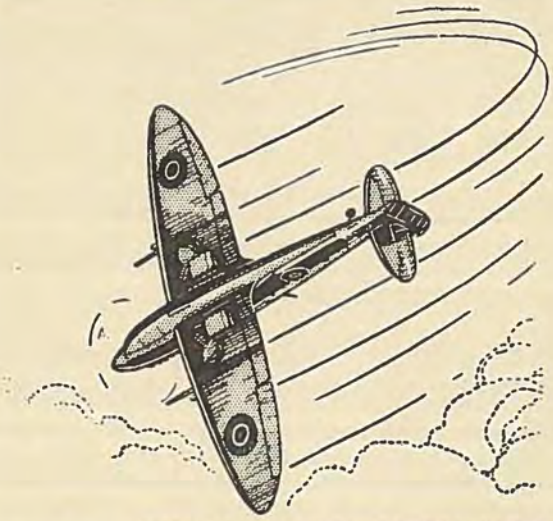
SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S

INTAVA



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

Et Glædesbudskab

til alle Nordens Flyvere!

Tidspunktet er nu inde til at virkeliggøre Planerne om et intimt nordisk Samarbejde indenfor Flyvningen.

Som et Tegn herpaa kommer fra Sverige Meddelelsen om, at man har taget Initiativet til Udgivelsen af et samlende Organ, den *Nordiska Flygtidningen,* som skal være Talerør for Flyvningen i fælles nordiske Spørgsmaal.

har allerede udsendt sit første Nummer og kommer herefter regelmæssigt hver Maaned. Den vil overgaa alle andre nordiske Flyvetidsskrifter saavel i Oplag som i Omfang og tæller blandt sine Medarbejdere Nordens og Verdens bedste Flyveskribenter.

Tegn Abonnement allerede nu

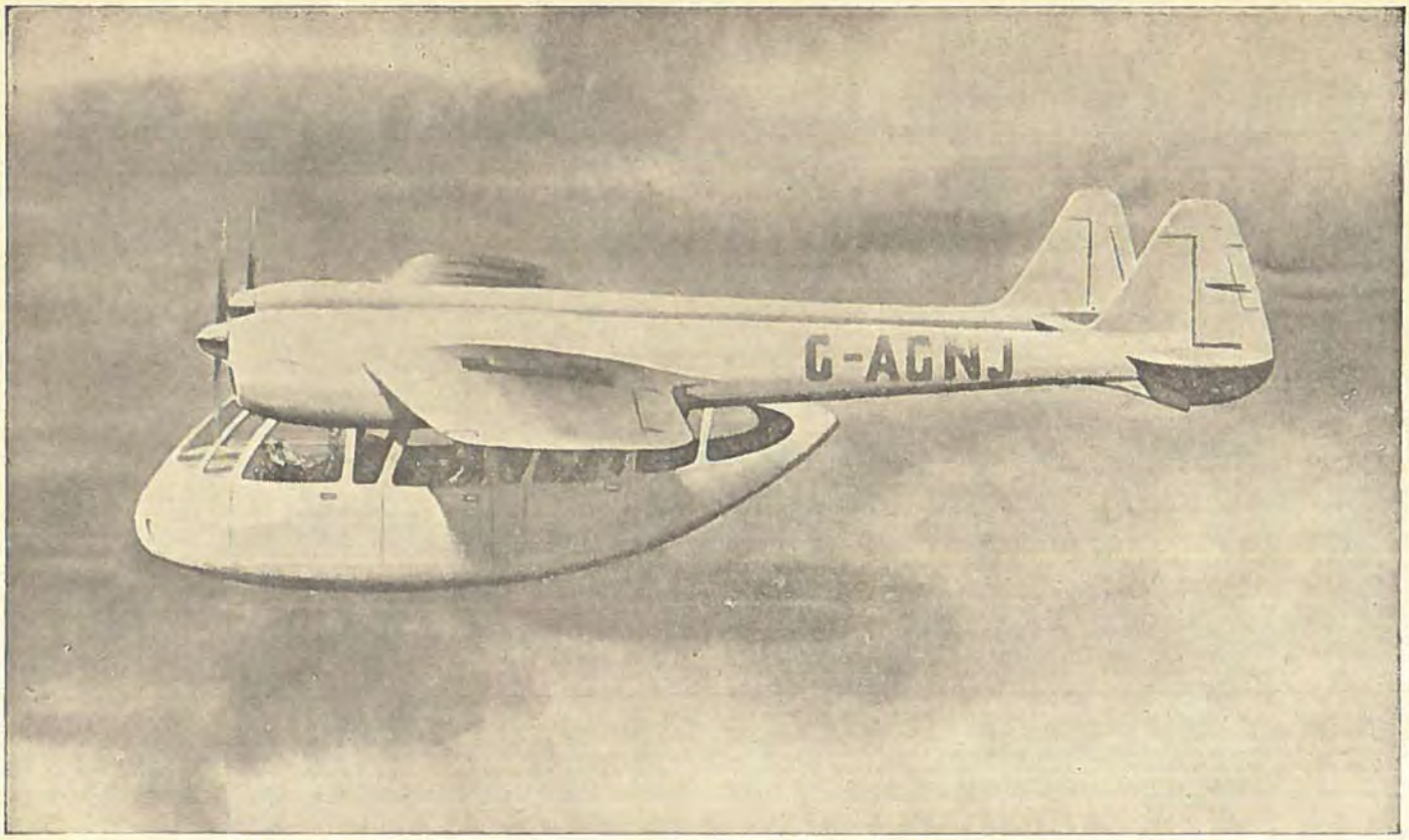
paa *Nordiska Flygtidningen.* FLYV's Forlag besørger Ekspeditionen for Danmark. Abonnementsprisen er Kr. 7.20 pr. Aargang frit tilsendt fra Sverige. Beløbet kan indbetales paa vor **Postkonto Nr. 23824** eller ved Indsendelse af Beløbet i Frimærker eller kontant. Prøvenummer sendes mod 75 Øre. Forespørgsler, Bidrag etc. kan i Danmark sendes til FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, København V., eller direkte til *Nordiska Flygtidningen,* Fack 118, Malmö 1.

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

BJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 · Kbhvn V.
Telf. 13.404 · Postgiro 23 824

FLYV

Nr. 4
1946 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE



Vi præsenterer **Aerocar Serierne**

Kan ogsaa leveres med Skiunderstel eller som Søluftfartøj.

For første Gang præsenteres et lille, tomotoret Luftfartøj med en Luftliners Komfort — V. P. Propeller — indtrækkeligt, pneumatisk, trehjulet Understel — fortræffeligt Udsyn — let Adgang til Kabinen — stor Ydeevne — stor Marchhastighed — smaa Driftsomkostninger.

Spændvidde 12,8 m, Længde 7,8, Højde 2,5 m. **Major** Motor: To Cirrus Major 150 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 257,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 225,6 km/T. Stigehastighed 365 m pr. Minut. Stigeevne ved Jorden med een Motor 60 m pr. Minut med fuld Last. Startstrækning 137 m. Afløb i Landingen ved Anvendelse af Bremser 110 m. Fuldvægt 1790 kg.

Minor og **Junior** Motorer: To Cirrus Minor 100 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 225,6 km/T og 209,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 190 km/T og 177,6 km/T. Stigehastighed 240 m og 180 m pr. Minut. Fuldvægt 1565 kg.

Major og **Junior** kan medføre 6 og Minor 5 Personer paa kortere Strækninger. Udstyret til længere Flyvninger kan Luftfartøjet med Major Motorer medføre Flyver, to Passagerer og en Del Bagage over en Strækning paa ca. 1600 km.

Skriv efter vor illustrerede Brochure.

Man imødeser gerne Forespørgsler fra hjemlige og udenlandske Repræsentanter.

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED **THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND**

Telegr.-Adr.: Balmurlux, Portsmouth, England

FLYV

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

Nr. 4 | April 1946 | 19. Aargang

Bornholm

NAAR Trafikminister Elgaard forelægger det nye Lovforslag til Statens Overtagelse af Lufthavnene i Esbjerg, Aarhus, Aalborg, Odense og Rønne for Rigsdagen, vil han antagelig pege paa, at Udvidelsen af Lufthavnen paa Bornholm maa være en af de Opgaver, man først tager fat paa.

Det er en tvingende Nødvendighed, for ikke at sige en national Pligt, at vi er i Stand til i fuldt Omfang at opretholde den faste Forbindelse med den danske Ø i Østersøen. For Øjeblikket flyver DDL Ruten med en Fokker-Maskine, der er den eneste Maskine, der kan lande paa Rønne Flyveplads i dens nuværende Skikkelse. Men sker der et eller andet med Fokkeren, saa den ikke kan flyve, har vi ingen Mulighed for at skaffe Flyveforbindelse med Bornholm.

Det har været indrømmet fra de Byer, der i Følge Forslaget nu skal have deres Flyvepladser ophøjet til Statslufthavne, at Bornholm maa gaa forud, hvis man ikke har Mulighed for at tage fat alle Steder paa samme Tid.

Rent passagermæssigt er der ogsaa den største Interesse for Flyvningen til Bornholm. I den Tid man har haft Forbindelsen, har Ruten været 100 pCt. belagt. Men bortset fra dette økonomiske Synspunkt, maa de danske Myndigheder ikke vige tilbage for selv betydelige Ofre for at skabe Muligheder for en betryggende Ordning af Bornholmflyvningen. Det skylder vi Bornholmerne, og det skylder vi os selv, hvis Samhørigheden med Øboerne i Østersøen her opfattes som andet end en Illusion.

FLYV.

Den danske
Flyve-Ambulance-Tjenestes
Virksomhed i 1945

FLYVE-Ambulance-Tjenesten, der opretholdes af »*Zonen*«, kan atter opvise nogle bemærkelsesværdige Resultater for sin Virksomhed i det forløbne Aar. Man vilde gerne have fløjet endnu mere, men de knappe Benzinbeholdninger bevirkede, at Ledelsen maatte begrænse Flyvetransporterne til de aller alvorligste Sygdoms- og Ulykkestilfælde og helt afslaa en Række Anmodninger om andre Transporter som f. Eks. Hjemflyvning fra Hospitaler, Flyvninger til Dødslejer m. m.

De Sygdomme, der har gjort Flyvetransport nødvendig, har stort set været de samme som tidligere, nemlig: Hjernesvulster, Lunge- og Hjertesygdomme, Tuberkulose, Rygskader, Kræft, Benbrud, Rygmarvslidelser, Børnelammelse o. l.

Af Flyvningerne i Danmark skal nævnes: Transport af 11 *Spædbørn* fra Børnehjemmet i Sønderborg til København, fordi en Epidemi truede Børnehjemmet. Flyvninger med *Serum og Penicillin* til Sønderborg og Aalborg. Transporter af tidligere *Fanger fra Koncentrationslejre*, der var bragt til Sønderborg af Svensk Røde Kors. De var saa medtaget af Opholdet i Lejrene samt af Transporten, at de kun kunde transporteres videre i Flyvemaskine.

De sidstnævnte 3 Kategorier af Flyvninger er foretaget gratis, medens den almindelige Sygetransport er sket efter de gældende Bestemmelser for gratis Befordring eller nedsat Betaling.

Flyvninger til Udlandet.

Allerede i Slutningen af Maj indløb fra Norge den første Anmodning om at hente en syg Koncentrationslejrfange hjem fra Udlandet. Flyvetjenesten traadte straks i Forhandling med de engelske Myndigheder her i Landet, og det lykkedes efter mange Anstrengelser at opnaa Overflyvningstilladelse samt Tilladelse til Start og Landing paa engelske Flyvepladser i Tyskland.

Den næste Udenlandsflyvning gik til *Linz i Østrig*, hvor der hentedes en norsk Mekaniker fra en Koncentrationslejr. Han vejede ikke mere end 32 kg, men efter Hospitalsopholdet i Danmark kom han i Løbet af 3 Maaneder op paa en Vægt af 56 kg, hvorefter Zonen kunde flyve ham hjem til Norge. Derefter fulgte Flyvninger ud over Danmarks Grænser Slag i Slag. I *Paris* laa f. Eks. en dansk Dame lidende af Tuberkulose, i *Gdynia* (Polen) laa ogsaa en dansk Patient, og begge blev hentet hjem med Flyveambulancen til Behandling paa danske Hospitaler.

Flyvetjenesten har ogsaa været i *Ørebro* ved Stockholm for at hente en Dansker, der var blevet bragt dertil efter Opholdet i tysk Koncentrationslejr. I Holland afhentede man efter Anmodning af en her i Landet boende Hollænder dennes Mor og syge Far. I *Warszawa* hentede Flyveambulancen en dansk Koncentrationslejrfange; fra *Schweiz* er der to Gange blevet afhentet tidligere Koncentrationslejrfanger, som efter Ophold i Danmark senere er blevet fløjet hjem til *Norge*. Endvide-

Zonens Ambulanceflyvemaskine KZIII.

re har den danske Ambulanceflyvemaskine været i *Czekoslovakiet* for at hente en dansk Dame.

Ved alle disse Flyvninger har man mødt den største Velvillie fra de allierede Myndigheder. Ialt har der været fløjet for 192 Personer fra — foruden Danmark — 9 forskellige Lande, nemlig: Norge, Sverige, Tyskland, Holland, Frankrig, Schweiz, Østrig, Czekoslovakiet og Polen.

Kurérmaskine for Grev Folke Bernadotte.

Allerede inden Kapitulationen fik Flyveambulancen en Opgave over sin egentlige. Den fungerede som Kurérmaskine for *Grev Folke Bernadotte*, Svensk Røde Kors, under hans Forhandlinger med de tyske Myndigheder om Frigivelse af norske og danske Fanger fra de tyske Koncentrationslejre, og paa en af disse Flyvninger bragte den danske Ambulanceflyvemaskine *Himmlers* Kapitulationstilbud med til Sverige, hvorfra det gik videre til de Allierede.

I Dagene umiddelbart før og efter Kapitulationen var Ambulanceflyvemaskinen i det hele taget i uafbrudt Virksomhed med Flyvninger, dels for Svensk Røde Kors, og dels for det danske Udenrigsministerium og Socialministerium. Desuden blev en af den danske Regering udsendt Delegation transporteret til Bornholm for at forhandle med de russiske Besættelsesmyndigheder. Iøvrig benyttede de danske Ministerier ret ofte Ambulanceflyvemaskinen til vigtige Persontransporter umiddelbart efter Besættelsens Ophør, hvor det gjaldt for Ministrene eller andre at komme hurtigt frem og tilbage saavel indenfor som udenfor Landets Grænser.

Oversigt over Aarets Flyvninger.

Flyvningens Art	Ture	Tim/min	Flyve-km.
A. Ambulanceflyvninger			
1) Indlandet	34	80,05	12.184
2) Udlandet	24	186,22	28.195
B. Medicinalvarer, Post, Proviant	2	4,35	795
C. Vigtige Persontransporter			
1) Indlandet	14	42,45	5.859
2) Udlandet	10	19,45	2.634
D. Andre Flyvninger	8	18,05	10.640
Ialt	92	351,37	51.307

Efterhaanden som Tiderne bliver normale, vil Kravene til Ambulance-Flyvetjenesten derfor uden Tvivl blive betydeligt forøget, og Zoneredningskorpset har derfor allerede truffet Dispositioner med dette for Øje. Skønt man i Forvejen ejer 2 tomotorede og 1 enmotoret Maskine, er der yderligere afgivet Ordre paa 2 tomotorede Maskiner samt paa 4 specialbyggede enmotorede Maskiner, der hver kan medføre en Baare.

Tanken er herefter forsøgsvis at udstationere disse mindre Maskiner i nogle af Jyllands større Byer samt paa Fyen for her at udføre Transporter over kortere Strækninger for det Tilfælde, at der viser sig Behov herfor, for Fyens Vedkommende særlig med Henblik paa de mange omkringliggende Smaaøer, idet de nævnte Maskiner med deres meget korte Start og Landing faktisk kan gaa ned overalt. Til den øvrige Ambulance- og Sygetransport er 2 tomotorede Maskiner tænkt stationeret med 1 i Jylland og 1 i København. Her er det desuden Tanken at holde en tomotoret Maskine, der ogsaa kan benyttes til Udenlandsflyvninger, i Reserve.

Det er en fortjenstfuld Virksomhed, som Zone-Redningskorpset har udført ved sine mange Ambulance- og andre vigtige Flyvninger umiddelbart før og efter Kapitulationen, og der er ved dette Arbejde blevet gjort en betydningsfuld Indsats for Danmark, hvad ogsaa de mange Takkeskrivelser, bl. a. fra den norske Regering, Grev Folke Bernadotte og Svensk Røde Kors, vidner om.

Store Udvidelser

paa DDL's Fartplan og nedsatte Priser paa Ruterne

FRA 1. April oprettes en Mængde nye Ruter, ligesom der sker betydelige Udvidelser paa flere af de bestaaende.

Fra København til London vil Billetprisen saaledes blive 375 Kr. mod tidligere 460, til Paris 395 mod 520, til Amsterdam 275 mod 350 — og til Malmø 12 Kr. mod tidligere 15. Til en Række Byer, man hidtil kun fra København har kunnet naa ad Omveje, er Nedsættelserne endnu betydeligere. Saaledes bliver Billetprisen til Zürich 375, til Prag 260, til Warszawa 295, til Bruxelles 325 — og til Gøteborg og Oslo fastsættes Prisen til henholdsvis 56 og 107 Kr.

Helt ny bliver en dansk-norsk Rute Oslo—København—Zürich—Marseille, der flyves fire Gange ugentlig. Sammen med det nydannede norske Luftfartselskab og med det polske Selskab LOT gennemfører D.D.L. i øvrigt to Gange ugentlig en Rute Oslo—København—Warszawa og to Gange ugentlig for egen Regning en Rute København—Prag.

I Samarbejde med Air France etablerer D.D.L. fra 1. April en Rute København—Paris syv Gange ugentlig og foreløbig en Gang om Ugen en Rute til Bruxelles sammen med det belgiske Selskab SABENA. Til London etableres ved et Samarbejde mellem D.D.L. og British Overseas Airways to daglige Forbindelser i hver Retning og med Amsterdam bliver der Forbindelse seks Gange ugentlig ved et Samarbejde mellem D.D.L. og K.L.M.

Med Stockholm genaabner D.D.L. og A.B.A. 1. Maj den direkte Flyveforbindelse.

FOREDRAG I DKDAS

Lørdag den 6. April Kl. 20 lader Selskabet afholde Foredrag i *Den polytekniske Læreanstalts Auditorium 4, Sølvgade 83.*

Redaktør *Y. Norrvi*, Stockholm, vil tale om

Svensk Svæveflyvning i Dag.

Foredraget vil eventuelt blive ledsaget af Film.

Medlemmer med Ledsager har Adgang til Foredraget.

Bestyrelsen.

Forsidebilledet:

En Formation af amerikanske Ryan Skolemaskiner.

NYE BESTEMMELSER for Flyveskoler

STATENS Luftfartstilsyn har udstedt nogle nye vejledende Bestemmelser for Flyveskoler, og da disse har Interesse for mange af FLYV's Læsere, citerer vi følgende:

Flyveskoler maa kun drives af Personer, der har opnaaet særlig Tilladelse hertil fra Direktøren for Luftfartsvæsenet.

En Flyveskole skal ledes af en af Luftfartstilsynet godkendt Flyvelærer. Teoretisk og praktisk Flyveundervisning maa kun gives af Lærere, der er godkendt hertil af Statens Luftfartstilsyn.

Antallet af Flyvelærere skal staa i passende Forhold til det Antal Elever, der skal undervises samtidig. Som Regel skal der findes en Flyvelærer for hver 10 Elever.

En Flyveskole skal til enhver Tid have Raadighed over mindst 2 Skoleluftfartøjer af den Type, der skal anvendes til Undervisningen. Saafremt flere end 10 Elever samtidig er indskrevet til Undervisning, skal Skolen disponere over et forholdsvis større Antal Skoleluftfartøjer.

Forinden en Elevs praktiske Flyveuddannelse paabegyndes, skal hans lægemæssige Egnethed godtgøres ved Udstedelse af Helbredsattest.

Eleverne skal være fyldt 19 Aar og maa ikke være over 50 Aar. De skal have dansk Nationalitet samt fast Bopæl i Landet.

De Prøver, en Elev skal underkaste sig inden Certifikatudstedelsen, er følgende, nævnt i den Rækkefølge, i hvilken de skal bestaas:

1. Den teoretiske Certifikatprøve.
2. Eneflyvningsprøven.
3. De praktiske Certifikatprøver.

En Elevs Uddannelse i Luften bør normalt ikke overstige een Time pr. Dag. Varigheden af en Flyvelektion i Luften bør normalt ikke overstige ½ Time.

Ingen Elev kan i Reglen indstilles til Eneflyvningsprøven, medmindre han har fløjet mindst 10 Timer under Dobbeltstyring, heraf mindst 6 Timer indenfor den sidste Maaned.

Efter bestaaet Eneflyvningsprøve udsteder Luftfartstilsynet et Eneflyvningscertifikat, der er gyldigt i indtil 3 Maaneder, indenfor hvilken Tid Certifikatprøven vil blive afholdt.

Naar en Elev under Eneflyvning har opnaaet saa stor Færdighed i Føring af Flyvemaskine, at han skønnes at kunne bestaa de praktiske Certifikatprøver, indstiller Lederen af Flyveskolen til Luftfartstilsynet om Afholdelse af disse Prøver.

Ingen Elev kan dog i Reglen indstilles til Prøve, medmindre han forinden har udført mindst 30 Timers Skoleflyvning, hvoraf mindst 15 Timers Eneflyvning, samt har bestaaet den teoretiske Certifikatprøve.

Som det fremgaar af de nye Bestemmelser, stilles der større Krav for Opnaaelse af Privatførercertifikatet end tidligere, men dette er en Følge af de nye internationale Bestemmelser, som er blevet vedtaget paa Chicago-Konferencen i Slutningen af 1944. Paa Papiret ser de nye Bestemmelser meget strengere ud end de gamle, der fastsatte mindst 8 Timers Dobbeltstyring og mindst 4 Timers Eneflyvning, før Certifikatprøverne kunde aflægges, men i Virkeligheden er Forskellen slet ikke saa stor, fordi det i Praksis viste sig, at det gennemsnitlige Timetal for Dobbeltstyring, inden Eleven kunde gaa Solo, laa paa ca. 18 Timer, altsaa langt over det Minimum, som Bestemmelserne krævede.

Selvfølgelig vil de skærpede Krav til flere Undervisningstimer i nogen Grad fordyre Opnaaelsen af et Privtflyvercertifikat, men en langt større Fordyrelse ligger imidlertid i den Prisstignng, der er foregaaet med Flyvemateriel, Lønninger, Brændstof o.s.v., og dette er langt den overvejende Del af Udgiftsposterne.

FLYVER - se her!

Vi søger en Flyver til Rundflyvning og anden erhvervsmæssig Flyvning med en K.Z. III, i den første Tid paa nærmere fastsatte Dage, senere evt. fast Ansættelse.

Billet mrkt. „Jylland" modt. FLYV, Vesterbrog. 60, Kbh. V.

D.D.P.A. Fondet uddeler Kr. 33.500

BESTYRELSEN for D.D.P.A. Fondet har uddelt Kr. 33.500 af Fondets Midler for Aaret 1945.

D.D.P.A. Fondet blev oprettet i 1936 med en Kapital paa Kr. 300.000; denne er siden ved Opsparing og Tilskud fra DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB vokset til Kr. 930.000. Til Dato har D.D.P.A. Fondet uddelt Kr. 338.000.

Beløbet for Aaret 1945 er uddelt til en Række nationale, sociale, erhvervsmæssige, videnskabelige og andre samfundsgavnlige Formaal.

RADIO-INTERVIEW med DDL's New-York Leder

Prins Erik og Komtesse Alexandra til ejendommelig Flyveopvisning.

LEDEREN af DDL's Atlanterhavs-Kontor i New York, Max Westphal, blev for nylig interviewet i en National Broadcasting Udsendelse, der blev gengivet i den danske Radio.

Han udtalte om Priserne for Atlanterhavsflyvningen, at de havde været til Revision, og at den nuværende Ordning skulde gælde til 1. Juli.

Prisen København—New York er nu 436 $ i Modsætning til 635 $ for et halvt Aar siden. New York—Stockholm koster 455 $ og New York—London 360 $.

Den 1. Juli skal Priserne igen revideres. Krigens Virkninger gør det vanskeligt at fastlægge en Prisskala, og Omkostningerne paa de transatlantiske Ruter er meget store, og man savner endnu tilstrækkelig Erfaring i denne Forbindelse, saaledes at det antagelig varer noget, før en Atlanterhavstur bliver for den jævne Borger.

Afleveringen af de af DDL indkøbte Skymasters paa Douglas-Fabrikerne er blevet noget forsinket paa Grund af Strejkerne, men i Løbet af denne Maaned bliver de antagelig fløjet hjem af de danske Besætninger, som Max Westphal ventede til New York i de nærmeste Dage.

Om den amerikanske Lufttrafik udtalte Max Westphal, at den efterhaanden er saa kolossal, at man næsten maa se det for rigtigt at kunne tro det. Paa La Guardia-Flyvepladsen alene starter og lander mellem 6 og 700 Maskiner i Døgnet. Det er 3—4 Starter i Minuttet, og saa er denne Plads endda ikke særlig god.

Max Westphal havde for nylig været sammen med Prins Erik og hans Datter Komtesse Alexandra til en Forevisning af Helikoptere. Flyvepladsen viste sig at være en Baggaard omgivet af Mure og Plankeværker. Efter at Komtessen havde taget Plads i en Maskine, lod Piloten den stige lodret til Vejrs. Max Westphal havde aldrig set saa mærkelig en Flyvning. Maskinen fløj forlæns og baglæns, sidelæns og holdt stille i Luften paa en saadan Maade, at det var muligt for de forbløffede Tilskuere at føre en ugenert Samtale med Passageren i Luften.

Sikorsky R-5A Helikopter, der hæver sig lodret i Luften som en Elevator.

Sportsflyvningen i U.S.A. 1946

Af Harriet Førslev.

Harriet Førslev opholder sig for Tiden i USA og sender FLYV denne Artikel om Sportsflyvningen i Amerika. Det er et Væld af Typer, der staar til Raadighed for de amerikanske Privat- og Sportsflyvere og som vi her hjemme næppe har Mulighed for at faa at se foreløbig; men derfor er det alligevel interessant at stifte Bekendtskab med dem, selv om det kun er paa Papiret.

MED Længsel har alle flyvebegejstrede set hen til den Tid, der er inde nu: Krigen er forbi, og Sportsflyvningen skal til at blomstre op under langt gunstigere Forhold end før Krigen, med billigere Maskiner, der er lettere at flyve end de hidtil kendte Typer, og med anstændige Flyvepladser ved alle de større Provinsbyer.

Herovre i Staterne har Ungdommen præcis de samme Ønsker, d. v. s. de har forlængst de nødvendige Flyvepladser, de mangler bare Maskinerne, og dem faar de ogsaa snart.

Det er meget interessant at se, hvilke Typer de faar til Raadighed, og hvilke Raad de faar med paa Vejen fra de Sagkyndiges Side, før de kaster sig ud i Købet af en Maskine.

Aldrig mer i Spind!

Det sidste Skrig er aldeles spindsikre Maskiner. De styres udelukkende ved Hjælp af et Rat, der bevæger Højderor og Klappen paa normal Maade. Siderorspedaler findes ikke. Sideroret, hvis der i det hele taget er et, følger automatisk med, naar der gives Klap. Disse Maskiner er desuden forsynede med Næsehjul, og herved bliver Landingen lettere, fordi Maskinen skal sættes i Flyvestilling og ikke skal stalles, saaledes som Flyvemaskiner med Halehjul sædvanligvis skal. At køre den paa Jorden skal være lige saa let som at køre en Bil.

Det skal være umaadelig let at lære at flyve med dem, bl. a. fordi Sving ikke volder nogen Vanskeligheder. Man har ikke Besvær med at coordinere Klap- og Siderorsbevægelserne, det ordner Maskinen som sagt selv. Man regner med, at en Gennemsnitselev paa disse Maskiner vil kunne flyve solo efter 5 Timers Dobbeltstyring, mens man paa »gammeldags« Maskiner regnede med 8 Timer.

Man mener, at de spinsikre Maskiner vil blive ideelle for travle Forretningsfolk, der ikke har Tid til at ofre en Mængde Flyvetimer paa at faa den fornødne Rutine, som kræves, for at man kan flyve en gammeldags Flyvemaskine uden alt for stor Risiko. Man kan faa Certifikat til disse 2-Rors Maskiner paa 27 Timer, mens der kræves 40 Timer paa Maskiner med 3 Ror.

Alle disse Fordele faar disse Maskintyper dog kun paa Bekostning af andre. De er ikke ovenud spændende at flyve. De kan saa godt som ingenting lave udover at bringe deres Flyver hurtigt og sikkert fra det ene Sted til det andet; som sagt: den ideelle Maskine for Forretningsmanden, men ikke noget for den begejstrede Sportsflyver, ham er der helt andre Typer til. F. Eks. den smarte »North American« med en Marchhastighed paa 245 km/Tim., »Globe Swift«, »Ensign« og Amfibiet »Republic Seabee« med Pusher-Propeller o.s.v., o.s.v. — der er nok at vælge imellem.

Hvad koster det at have en Flyvemaskine?

Det ømme Punkt saavel her som hjemme er Pengepungen! Priserne paa Maskinerne nu er adskilligt lavere end Førkrigspriserne. Efter vore Forhold er de rimelige. De koster fra 2—5000 Dollars.

Statistikken siger, at ⅓ af de Flyvere, der ejede Flyvemaskiner i Perioden 1931—39, solgte deres Maskiner igen indenfor et Aar, og Halvdelen indenfor 2 Aar. 55 pCt. angav Driftsomkostningerne som Aarsag, 18,7 pCt. manglende Tid.

Hvis man regner med, at de aarlige Driftsomkostninger beløber sig til 40—60 af Anskaffelsessummen, saa brænder man sig ikke, siger Statistikken, der opstiller følgende Driftsregnskab for en tosædet Maskine til 3000 Dollars, med en Marchhastighed paa ca. 150 km/T. og en aarlig Flyvetid paa ca. 150 Timer.

Faste Udgifter:

Assurance paa Maskinen	405	Doll.
Livsforsikring (10.000 Doll.)	58	—
Hangarleje	240	—
Kort, Tlf. o. s. v.	50	—
Ialt	753	Doll.

Løbende Udgifter:

Benzin (30 Cents pr. Gallon)	210	Doll.
Olie (140 D. pr. Gallon)	12	—
Vedligeholdelse	397	—
Ialt	619	Doll.

Samlede aarlige Udgift: **1.372 Doll.**

Udgift pr. Maaned: 1114 Dollars.
Udgift pr. Flyvetime: 9 Dollars.
Udgift pr. mile: 10 Cents.

Der er ikke beregnet Afskrivning, men der foreslaas fradraget 15 pCt. aarligt, altsaa 450 Dollars.

(Det er faktisk ikke nogen billig Fornøjelse at have en Flyvemaskine!)

Havariprocenten maa ned.

Det skal blive interessant at se, om Udviklingen virkelig vil gaa i Retning af de spinsikre Maskiner eller ikke.

Det hævdes fra mange Sider, at det simpelthen bliver nødvendigt, dersom Privatflyvningen skal blive virkelig populær. Havariprocenten har hidtil været alt for stor.

I Perioden 1938—43 er 1 af hver 115 Maskiner havareret med dødelig Udgang for de ombordværende. 1 af hver 49 havarerede totalt, og 1 af hver 6 eller 7 havarerede i en saadan Grad, at større Reparationer og Eftersyn var nødvendige.

Til Havarier med dødelig Udgang var Spin som Følge af Hastighedstab Aarsagen i Halvdelen af Tilfældene.

Hvis disse Maskiner havde været spinsikre, vilde denne uhyggelige Havariprocent have været væsentlig mindre. Nok er de spinsikre, men, siges der, idiotsikre kan de naturligvis aldrig blive. Ligesom en Bil eller en Baad skal de behandles fornuftigt.

De »gamle« er gode nok som Flyvere!

Mens vi er ved Statistik, er der et lille Træk, som nok er værd at tage med. Hvor tit har man nemlig ikke hørt Bemærkningen: Jeg vilde saa gerne lære at flyve, men jeg er nok blevet for gammel.

Statistikken siger: De 30—40aarige Flyvere har færre Havarier end de yngre Flyvere, og de 40—50aarige færre end de 30—40aarige. Dermed er naturligvis ikke sagt, at de flyver bedre, men de flyver forsigtigere eller fornuftigere, hvad man nu vil kalde det.

Endelig udtaler en kendt Flyveskole, hvor der undervises paa spindsikre Maskiner, at de over-30-aarige lærer at flyve næsten lige saa hurtigt som de yngre, og at deres Begejstring for selve Flyvningen er adskilligt større.

Der er ikke Tvivl om, at Privatflyvningen i den kommende Sommer vil faa et kolossalt Opsving herovre i U.S.A. Alting er lagt fint op til det, og forhaabentlig vil Udviklingen vise Tendenser, som vi kan drage Nytte af hjemme. Vi har daarligt Raad til at gøre alle Eksperimenterne selv.

Harriet Førslev.

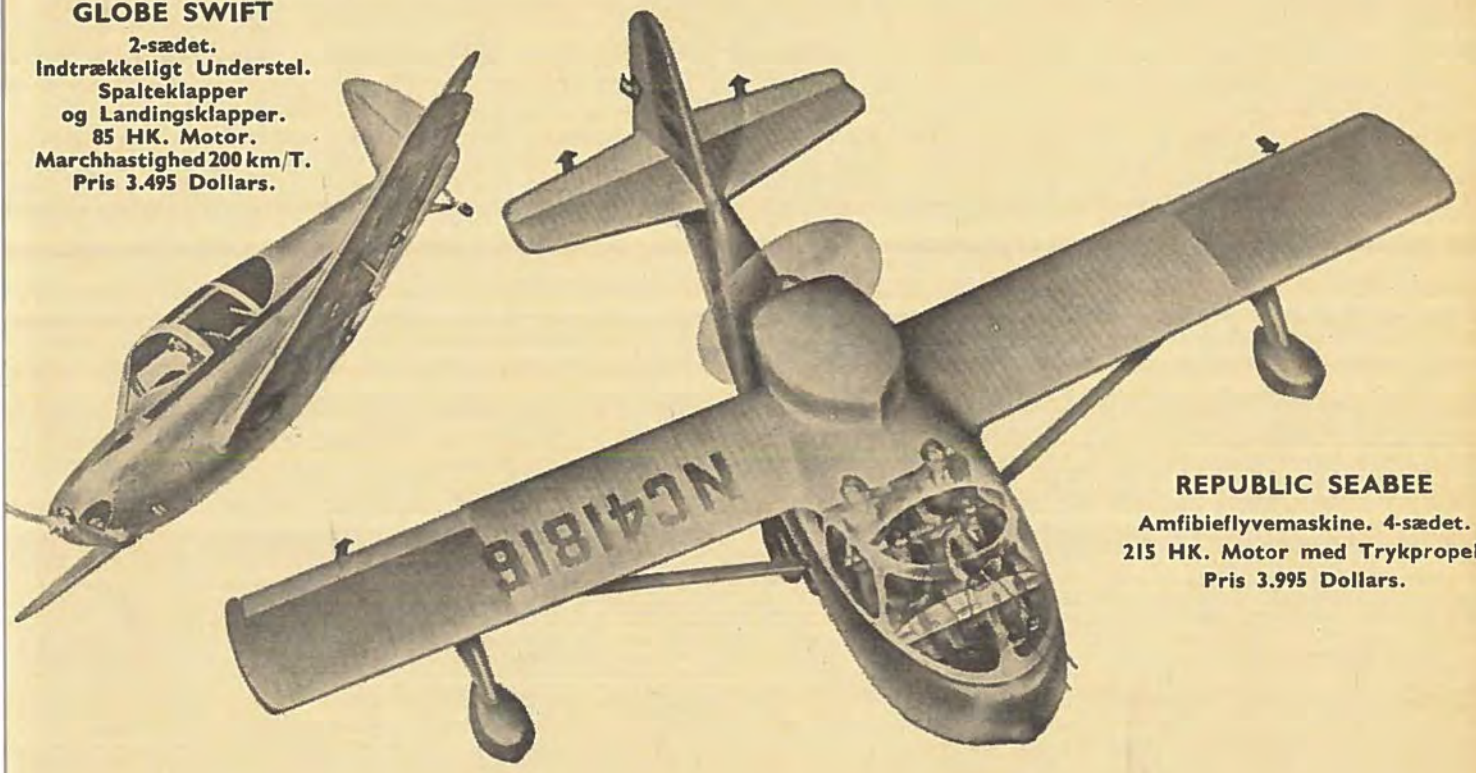
Af Skemaet paa næste Side faar man en Oversigt over de Flyvemaskiner, man kan købe i U.S.A. Sommeren 1946.

Følg med Tiden —
Abonnér paa FLYV!

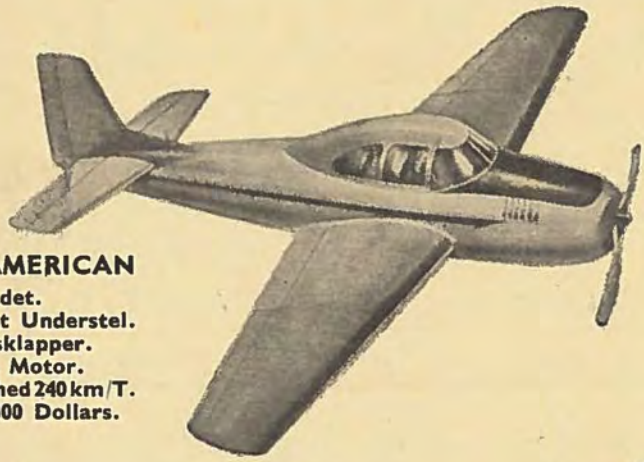
Pris pr. Aargang Kr. 6.00.
FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Amerikanske Sportsflyvemaskiner

GLOBE SWIFT
2-sædet.
Indtrækkeligt Understel.
Spalteklapper
og Landingsklapper.
85 HK. Motor.
Marchhastighed 200 km/T.
Pris 3.495 Dollars.

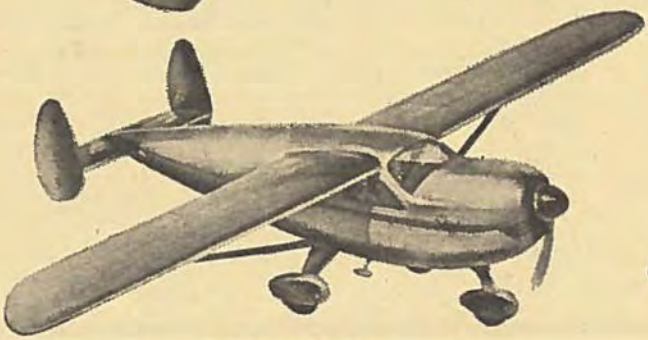


REPUBLIC SEABEE
Amfibieflyvemaskine. 4-sædet.
215 HK. Motor med Trykpropel.
Pris 3.995 Dollars.



ORTH AMERICAN
4-sædet.
trækkeligt Understel.
Landingsklapper.
185 HK. Motor.
rchhastighed 240 km/T.
ris ca. 5.000 Dollars.

ALL AMERICAN ENSIGN
2-sædet. Trehjulet Understel. 85 HK. Motor.
Marchhastighed 180 km/T. Pris 3.000 Dollars.



SKYFARER
2-sædet. Spinsikker. Faste Halefinner u. Sideror.
100 HK. Motor. Yderligere Oplysninger mangler.

CULVER V
2-sædet. Udelukkende Ratmanøvrering. Indtrækkeligt
Understel. 85 HK. Motor. Pris 3.750 Dollars.

K.L.M. og Indienruterne.

Det hollandske Luftfartsselskab er nu kommet godt i Gang igen. For K.L.M. har det vigtigste Punkt været at faa Forbindelsen med hollandsk Indien oprettet i fuldt Omfang, og i Dag flyves ikke mindre end 5 Gange til Batavia om Ugen via Neapel, Cairo, Basra og Karachi.

Men ogsaa flere af de vigtigste europæiske Linier er nu dækket, og det har sin særlige Interesse for Danmark, at det nu er muligt at naa fra København til Zürich eller Paris paa een Dag. At flyve til Paris koster for Øjeblikket 520 Kr. og til Zürich 650 Kr.

Reducerede Priser i D.D.L.

Det har atter været muligt for det danske Luftfartsselskab at nedsætte sine Takster for Flyvning til Aalborg og Bornholm. Aalborg-Turen koster nu 55 Kr. mod tidligere 65 Kr., det er en Nedsættelse paa 20 Kr. i Løbet af et Par Maaneder, og til Rønne er Billetprisen 43 Kr. nu mod tidligere 50 Kr. Det vil sige, at man kun ligger 3 Kr. over den Pris, der var gældende, da Luftforbindelsen med Bornholm i sin Tid blev oprettet. Et ganske fint Resultat.

Ingen Told af Trafikmaskiner.

Ved 2. Behandling af Finansloven blev det foreslaaet at bemyndige Finansministeren til at tillade toldfri Indførsel af Trafikflyvemaskiner til fast indenlandsk eller international Rutefart.

FLYVNING

I LYNGLIMT

Luftfarts-Konferencerne.

De danske Luftfartsledere flyver i denne Tid bogstavelig talt fra Konference til Konference.

Ved den store internationale Konference om Atlanterhavstrafiken i Dublin for kort Tid siden var ikke mindre end 200 Delegerede fra 19 forskellige Lande repræsenteret. Man beskæftigede sig i væsentlig Grad med Sikkerhedsproblemer som Landingsspørgsmaal, meteorologiske Foranstaltninger og var stærkt interesseret i Mulighederne for at bibeholde de mange tekniske Hjælpemidler til Navigation, som Krigen har skabt.

Den britiske London-Rute aabnet.

Den første Dakota-Maskine fra det britiske Selskab B.O.A.C. landede i Kastrup Lufthavn i Midten af Maaneden med otte Passagerer, og den udvidede Englandstrafik er en Kendsgerning. Der flyves fire Gange om Ugen direkte London—København og Retur. Billetten til den engelske Maskine kan betales med danske Penge og koster 450 Kr.

Den internationale Konference i København.

Som et Resultat af den internationale Luftfarts-Konference, der har været afholdt i København, opnaaedes Enighed om en Prisreduktion af 15—20 pCt paa de europæiske Ruter. Det vil bl. a. medføre, at Prisen paa en enkelt Billet til London fra 1. April kommer til at koste 375 Kr. mod tidligere 450 Kr. Til Paris falder Prisen fra 520 Kr. til 395 Kr. og paa Amsterdamruten flyves for 275 Kr. mod tidligere 350 Kr.

Saafremt de reducerede Priser godkendes af Konferencen i Paris, træder de i Kraft fra 1. April.

»Scandinavian Airlines«.

Paa en Konference i Stockholm dannedes den nye skandinaviske Fællesorganisation under Navnet »Scandinavian Airlines«. Man søger herved at faa den skandinaviske Atlanterhavstrafik ind i fællesnordiske Regler, der kan hindre ødelæggende Konkurrence.

Til Oslo igen.

I Midten af Maaneden aabnede D.D.L. sin Oslo-Rute paany. Der flyves fra Kastrup Kl. 8.00, og Maskinen er tilbage Kl. 19.05. Ruten gaar over Aalborg—Gøteborg og faar saaledes ogsaa Betydning for svenske Passagerer. Ikke mindst i Skisæsonen vil denne Rute blive stærkt optaget.

Oversigt over U. S. A.'s Sportsflyvemaskiner 1946.

	Antal Pladser	Pris (Dollar)	Høj-vinget	Lav-vinget	Motor HK	Marchfart (km/t)	Flyvestrækning (miles)	Benzin (Gall.)	Nyttelast	Landing Hastighed (km/t)
Aeronca Champion	2	2,095	×		65	145	270	13	510	60
Aeronca Chief	2	—	×		65	145	420	23	525	60
All American Ensign	2	3,000		×	85	180	500	25	550	78
Cessna Model 140 De Luxe	2	2,995	×		85	Over 160	400	24	—	—
» Model 120 Standard	2	2,495	×		85	Over 160	400	24	—	—
Commonwealth Skyranger	2	2,750	×		85	170	700	30	500	60
Culver Model V	2	3,750		×	85	Over 190	720	35	681	78
Funk Bee	2	3,350	×		75	160	350	20	550	60
» » other model	2	—	×		85	—	—	—	—	—
Globe Swift GC-1A	2	3,495		×	85	200	700	30	620	62
» » GC-1B	2	3,995		×	125	225	600	30	620	66
Luscombe Silvaire	2	ca. 3,000	×		85	—	—	—	—	—
Piper Cub Special J3C-65	2	2,010	×		65	127	200	12	540	62
» » Standard		1,885			—	—	—	—	—	—
Taylorcraft Twosome	2	2,295	×		65	152	385	18	470	60
Skycraft Model 246	2	3,800-4,200		×	115	200	445	25	710	66
Johnson Rocket 185	3	5,000		×	185	295	—	56	900	80
Piper Cub Super Cruiser J5C-104	3	2,905	×		104	165	600	38	750	76
Beechcraft 35	4	5,000-7,000		×	165-185	—	—	—	—	—
Bellanca Cruisair Senior	4	5,375		×	150	232	600	40	940	80
Fairchild F-24 (Ranger)	4	8,875	×		175	190	620	60	912	85
» » (Warner)	4	8,500	×		165	187	639	60	949	85
North American	4	ca. 5,000		×	185	243	580	40	1,019	85
Skycraft Model 446	4	5,800		×	190	227	615	50	1,290	80
Stinson Voyager 150	4	5,000	×		150	200	500	40	944	80
Beechcraft G17S	5	ca. 29,000	Biplane		450	323	1,400	175	—	80
» 18S	6-8	ca. 60,000		×	2 × 450	336	1,200	286	2,900	104
Aeronca Chum	2	—		×	75	173	540	22	515	80
Eng. & Research Corp. Ercoupe	2	2,995		×	75	175	500	23	535	76
Tennessee General Skyfarer	2	—	×		100	—	—	—	—	—
Amfibieflyvemaskiner										
Commonwealth Trimmer	3	5,985	×		2 × 85	180	600	40	730	48
Grumman Widgeon	4-5	30,600	×		2 × 200	230	640	108	1,330	80
Republic Seabee	4	3,995	×		215	162	565	75	1,020	88

Staten overtager fem Lufthavne

Flyvepladsen ved Rønne en af de vigtigste, siger Direktør Gregersen, Luftfartsvæsenet

Luftfartsdirektør Knud Gregersen.

TRAFIKMINISTER Elgaard og Finansudvalget har nu meget nøje sat sig ind i Problemerne vedrørende de nye Provinslufthavne, som det er Meningen, Staten skal overtage. Det drejer sig om Lufthavnene ved Aalborg, Esbjerg, Aarhus, Odense og Rønne, og det ventes, at Trafikministeren vil fremsætte et Lovforslag i Forbindelse med Statens Overtagelse.

Ganske vist har Staten i sin Tid betalt den af Tyskerne foretagne Ekspropriation, men der knytter sig en lang Række Problemer til Oprettelsen af de forskellige Lufthavne. I adskillige Tilfælde har Tyskerne beslaglagt meget større Arealer, end man fra dansk Side nødvendigvis har Brug for, og det er Meningen, at de overflødige Arealer skal tilbydes de tidligere Ejere i første Række. Sandsynligheden taler dog for, at man i mange Tilfælde vil belægge Omraaderne, der grænser umiddelbart op til de paagældende Lufthavne, med Servitut mod høj Bebyggelse, for at sikre den nødvendige Plads til Indflyvningen.

Det er jo i Virkeligheden meget store Planer, der nu søges gennemført. FLYV bad Luftfartsvæsenets Direktør, Knud Gregersen, om en Udtalelse.

— Hvad kommer det i Praksis til at betyde, hvis Lovforslaget om de nye Lufthavne bliver gennemført?

— Hvis Lovforslaget gaar igennem, hvad der vel næppe kan betvivles, betyder det, at Staten skal foretage ganske betydelige Udvidelser i Lufthavnene ved Aalborg, Esbjerg, Aarhus, Odense og Rønne. Der skal bygges Hangarbygninger, Bygninger til Administration og tekniske Formaal, indrettes moderne Belysning o.s.v.

Betydelige Personale-Udvidelser til de nye Lufthavne.

— I Aarhus skal der vel praktisk talt bygges en helt ny Lufthavn?

— Ja, det skal der, og Planerne hertil foreligger for saavidt udarbejdede med Budgetoverslag og det hele.

— Kan der siges noget om, hvormeget det vil koste at anlægge disse nye Lufthavne?

— Der er som nævnt opstillet visse Beregninger, men jeg vil nødig udtale mig om det. Hele Prisudviklingen er jo ganske usikker, og der kan indtræffe betydelige Svingninger.

Det er Hensigten, fortsætter Direktør Gregersen, at Flyvepladsen ved Rønne paa Bornholm skal udvides til Lufthavn i Klasse B. Start- og Landingsbane er altfor lille til at tage de moderne Maskiner, og Forholdet er i Øjeblikket det, at sættes DDL's Fokkermaskine ud af Virksomhed, har vi i Virkeligheden ingen Mulighed for at genoptage en fast Flyveforbindelse med Bornholm.

— Bornholmforbindelsen maa vel betegnes som en af de vigtigste?

— Ja, det kan man godt sige, og der er fra alle Sider Enighed om, at det er en Nødvendighed, at Lufthavnen her bliver tidssvarende. Det har jo vist sig, at Belægningen paa Ruten har været 100 pCt. Under Isvintre er det jo tilmed den eneste Forbindelse Øen har med Omverdenen.

— Oprettelsen af Lufthavnene maa vel medføre mange Nyansættelser indenfor Statens Luftfartsvæsen. Der har været Tale om en Fordobling?

— Om det bliver en Fordobling, kan jeg ikke sige, men det er i hvert Fald meget betydelige Udvidelser af Staben. Det drejer sig om Personale til Flyveledelsen, Vejrmeldetjeneste og Radiotjeneste paa de forskellige Flyvepladser. **w. n. h.**

MØLVIGS BITTERMANDEL

Ingeniør Per Weishaupt.

Dansk Modelflyver Union faar Modelflyveinstruktør

Per Weishaupt udnævnt blandt mange Ansøgere

Modelflyvemaskiner af tyske Cykleskure

FLYV-Interview med Dansk Modelflyver Unions nyansatte Instruktør Per Weishaupt

ARBEJDET med Modelflyveorganisationen er efterhaanden blevet saa omfattende, at Bestyrelsesmedlemmerne vanskeligt har kunnet bestride det i deres Fritid, ligesom der er adskillige paatrængende Opgaver, man har maattet lade ligge. Det maa derfor hilses med Glæde, at det nu takket være DMU's Andel i Flyvedagens Overskud er blevet muligt at ansætte en Modelflyveinstruktør. Valget er faldet paa Ingeniør Per Weishaupt, hvis mangeaarige Tilknytning til Modelflyvningen samt hans Uddannelse berettiger, at man ser hen til hans Arbejde med store Forventninger.

Det var som bekendt Weishaupt, der i 1937 sammen med Johs. Thinesen stiftede Dansk Modelflyver Forbund, som senere i 1939, da det knyttedes til DKDAS, fik Navnet Dansk Modelflyver Union. Weishaupt var Formand for DMF i 1937—38 og Rekordprotokolfører 1938—39. Ved Generalforsamlingen i 1945 indtraadte han atter i Bestyrelsen, dennegang som Næstformand og Rekordprotokolfører, i hvilken sidste Egenskab han har gjort et meget stort og fortjenstfuldt Arbejde ikke mindst som Medlem af Udvalget, der beskæftigede sig med Udarbejdelsen af de nordiske Modelflyveregler.

Weishaupt er Ingeniør i Luftfartsteknik og er højt agtet i Modelflyverkredse paa Grund af sin store Indsigt og praktiske Dygtighed i Modelflyvning. Han er Eliteflyver med saavel Gummimotormodeller som med Svævemodeller, og han er »Manden med de mange Danmarksrekorder«. I det internationale Samarbejde, som nu saa smaat er begyndt at komme i Gang igen ogsaa indenfor Modelflyvningen, vil Weishaupts gode Sprogkundskaber sikkert være ham til stor Nytte, ligesom hans Forbindelse med Modelflyvere og Modelflyverorganisationer i mange Lande uden Tvivl vil blive af stor Betydning for ham i hans Virksomhed.

Der er al Grund til at lykønske DMU til sin alsidige, energiske Instruktør. Det vil næppe være for meget sagt, naar jeg udtaler som min faste Overbevisning, at Per Weishaupts Ansættelse vil blive Indledningen til en ny Epoke i Dansk Modelflyvning.

Knud Flensted-Jensen.

DET kan maaske lyde paradoksalt, men den store Materialemangel i Model-Flyveklubberne under Krigen har faktisk udviklet Svævemodellerne betydeligt paa Bekostning af Motormodellerne. Der er midlertid ingen Tvivl om, at man i Udlandet og maaske navnlig i Sverige er et godt Stykke foran baade med Hensyn til Motor- og Svævemodeller.

— Hvad er Aarsagen til det, spørger vi Dansk Modelflyve-Unions nyudnævnte Instruktør Ingeniør Per Weishaupt?

— Naar vi paa Modelflyvningens Omraade ligger tilbage for Sverige, skyldes det naturligvis i første Række, at det under Krigen har været umuligt at skaffe Materialer i tilstrækkelig Mængde. Vi har især haft en følelig Mangel paa det særlige Gummi, der anvendes til Motoren, siger Per Weishaupt. Silke og Japanpapir og de rigtige Træsorter til Opbygning, har det heller ikke været til at opdrive.

Saa sent som i 1941 blev de danske Modelflyvere anset for de bedste i Verden paa Svævemodellernes Omraade, men der er ingen Tvivl om, at Svenskerne har taget Føringen i disse Aar. De har ikke haft Materialevanskelighederne i saa følelig en Grad, og de har haft en ikke ubetydelig Statsstøtte at arbejde med. De har derfor kunnet ansætte Instruktører for de forskellige Klubber. Herhjemme har vi maattet klare os med Erstaningsmaterialer, og først nu er de lykkedes at faa Raad til at holde en Instruktør. Det er væsentligt muliggjort gennem Indtægterne fra Flyvedagen.

Overflyveleder Dalbro's Fund i Lufthavnen.

— Hvorledes gaar det nu med at skaffe Materialer?

— Ikke særlig godt, der er stadig stor Mangel, siger Per Weishaupt uden Forbehold. Ved en Tilfældighed er det imidlertid lykkedes Klubberne at komme i Besiddelse af et Parti »Balsa-Træ«. Det kan vi takke Overflyveleder Dalbro for. Ude i Kastrup Lufthavn opdagede Kaptajnløjtnant Dalbro en Dag, at Tyskerne havde bygget en Række Cykleskure. De saa ikke særlig pæne ud, men det, der tiltrak sig Dalbro's Opmærksomhed var mere den Omstændighed, at de var bygget af det kostbare Balsa-Træ, der er en af de faa Træsorter, som kan anvendes til Flyvemodeller. Cykleskurene blev efter nogle Formaliteter revet ned og gennem Unionen blev Træet saa fordelt til Klubberne. Der kan blive mange gode Modeller ud af det Parti.

— Hvorledes er Udviklingen med Hensyn til Motormodellerne?

— Det mest interessante er vel nok Miniature-Dieselmotorerne til Modelflyvere. De kom oprindelig først frem i Schweiz, senere fik man dem i andre Lande og gennem Sverige er de nu naaet til Danmark. De vejer betydeligt mindre end de smaa benzindrevne Motorer og behøver ikke Batterier til den elektriske Tænding. Amerikanerne er stærkt interesseret i disse Dieselmotorer, men pudsigt nok kendte de ikke noget til dem, før de fik Kontakt med os efter Krigen. Desværre er de ret dyre. Priserne ligger omkring 100—150 Kr.

— Hvad vil De betegne som det mest epokegørende nye indenfor Modelflyvningen?

— Det maa vel siges at være de nye »Isacson Profiler«. Paa Grundlag af en Række videnskabelige Undersøgelser er det lykkedes den svenske Ingeniør Sigurd Isacson at skabe en betydelig Udvikling med Hensyn til Profilerne.

Fælles-nordisk Samarbejde.

— Hvorledes foretages saadanne videnskabelige Undersøgelser?

— Det skal gøres ved Maalinger i særligt konstruerede Vindkanaler, hvor man kan udsætte Modellerne for en Række forskellige Luftpaavirkninger.

— Det maa vel betyde en Del, at de nu igen kan komme i Forbindelse med andre Lande?

— Det gør det afgjort. Allerede nu begynder vi iøvrigt i Praksis at gaa frem efter de Bestemmelser og Regler, der blev fastsat for det fælles-nordiske Samarbejde sidste Aar. Det drejer sig om Klassificering af Modeller, Regler for Konkurrencer o. s. v.

Ingeniør Weishaupt udtrykker Ønsket om at faa Organisationen af Modelflyvere udbygget kraftigt med et stort Medlemsantal. Interessen er til Stede, det er der ingen Tvivl om. Vi maa imidlertid have Adgang til flere Teorikursus og mere Konkurrence-Træning. En væsentlig Hindring for Uddannelsen af de mange nye Medlemmer er Manglen paa et egnet Lokale, hvor man har Plads til at bygge Modeller, men det er vanskeligt at skaffe for Tiden, slutter Weishaupt.

Til Foraaret gaar de danske Modelflyvere paa Vingerne igen over hele Landet, og man maa haabe, at vi atter vil kunne tage Føringen paa dette Omraade, Modelflyveklubberne fortjener ogsaa, at Myndighederne i højere Grad end det er Tilfældet vil indse de Muligheder, den danske Ungdom har her for en værdifuld og meget nyttig Fritidssport.

w. n. h.

Sir Walter Ralegh, 1552-1618, Kolonisator, Hofmand og Skribent. Var typisk for den elisabethanske Tidsalder, tørstede efter nye Lande og nye Tanker, var halsstarrig og malerisk. I 1578 stedfæstede han Vestindien og planlagde Ekspeditionen, der i 1584 gjorde Virginia til den første britiske Koloni. Hans Rejse op ad Orinocofloden paa Jagt efter det sagnomspundne Eldorado var Afslutningen paa hans Karriere.

I RALEGHS *Kølvand . . .*

Handley Page HERMES er den nyeste Frembringelse fra en Fabrik, der i over tredive Aar har været berømt for Konstruktion og Fremstilling af store Flyvemaskiner. Ligesom sin Forgænger i Krigstid, den svære Hallfax-Bombemaskine, er den udstyret med fire Bristol Hercules Motorer.

. . . *vil* HERMES

Trafikmaskinerne følge Handelsruterne!

Enestaaende blandt de store britiske Kolonisatorer i en æventyrlig Periode sejlede Ralegh adskillige Gange over Atlanterhavet, i Maanedsvis i Skibe, der ikke var større end de moderne Trafikflyvemaskiner, der nu navigerer med haarfin Nøjagtighed og gør Turen paa nogle faa Timer.

Storbritannien, det geografiske Centrum paa Jorden, er ogsaa det logiske Centrum for Verdens Lufttransportsystem. Efter Triumferne med Konstruktion og Fremstilling af Krigens enestaaende militære Flyvemaskiner fremstiller de britiske Konstruktører og Ingeniører nu moderne Trafikmaskiner af enhver Størrelse og til ethvert Formaal. Som Arvinger til en Tradition uden Lige paa Verdenshavene, Pionerer paa Reaktions flyvemaskinens og Radaromraadet, vil de efterkomme ethvert Krav, der maatte stilles til dem i Flyvningens Tidsalder af i Dag og i Morgen

Efter sine Triumfer under Krigen bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

nu Civilmaskiner til Verdens Luftruter

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

Hvordan England planlægger Bygningen af sine kæmpestore Flyvemaskiner

Undersøgelser i en særlig Vindkanaltype

FOR at kunne imødekomme de meget store Krav, som den britiske Luftfartsindustri stiller med Hensyn til videnskabelige Data, er det nødvendigt at have Raadighed over et stort og velorganiseret Undersøgelsesapparat.

Næsten alle de store Flyvemaskinefabrikker i Storbritannien har deres eget moderne udstyrede Undersøgelseslaboratorium, men desuden findes der flere officielle og halvofficielle Laboratorier, som giver sig af med flyvevidenskabelige Undersøgelser.

En af de ældste Forsøgsanstalter af denne Art er den aerodynamske Afdeling af The National Physical Laboratory i Teddington, der hører ind under Ministeriet for videnskabelige og industrielle Forsøg, og i Lighed med mange andre Laboratorier raader Forsøgsanstalten i Teddington ogsaa over et Antal Vindkanaler af vidt forskellige Typer.

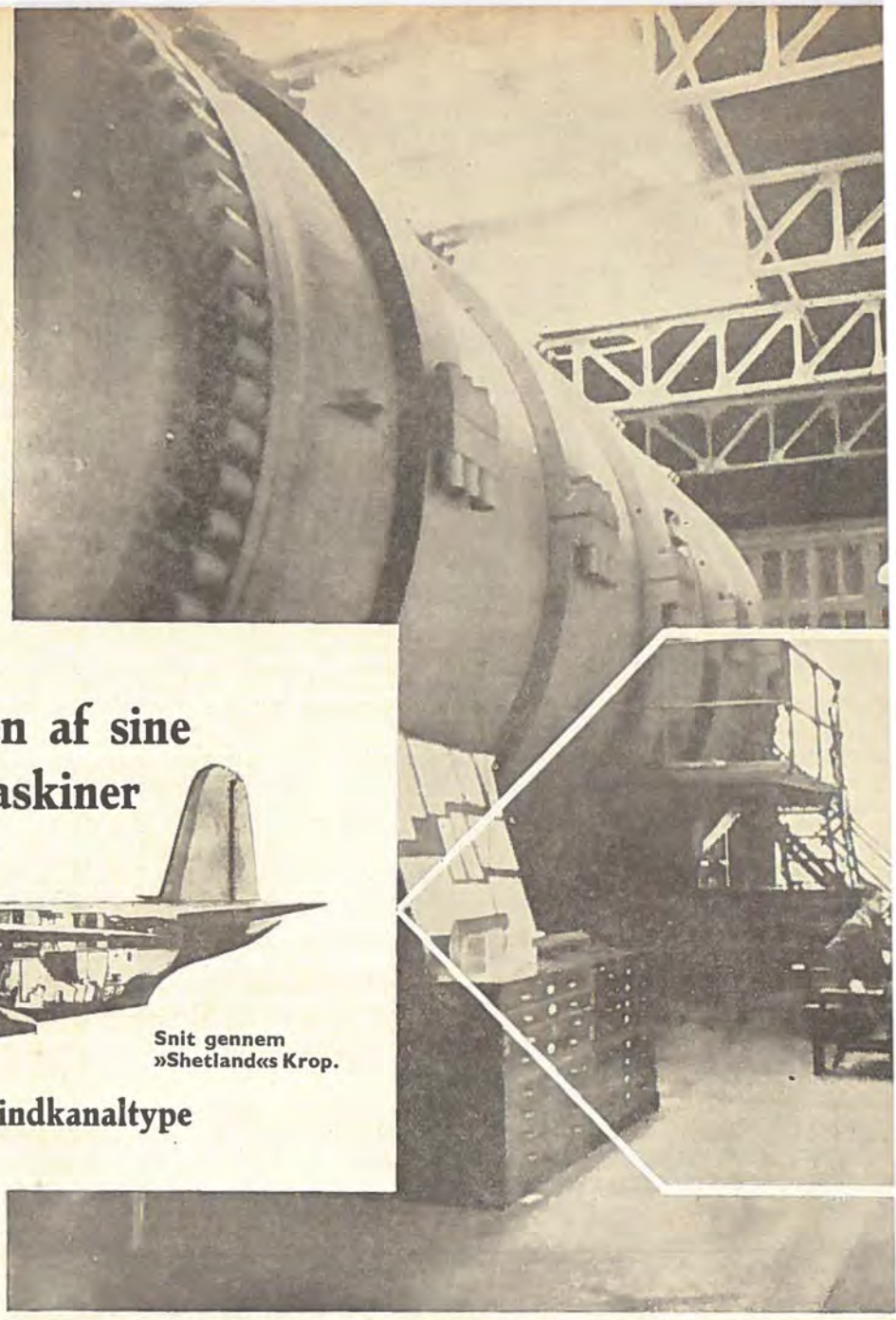
Alle Vindkanaler ligner i Princippet hinanden. Luftstrømmen, som frembringes i Vidkanalen, passerer forbi den Flyvemaskinedel, der er anbragt til Undersøgelse, og ved særlige Arrangementer kan man maale de Kræfter, der virker paa Undersøgelsesobjektet.

For det aerodynamiske Forsøgsarbejde i Storbritannien var det et stort Fremskrid, da man i 1931 fik bygget en helt ny Vindkanaltype, hvori Modellen (som Regel en eller anden Del af en Flyvemaskine) kunde prøves i en Luftstrøm af komprimeret Luft. Dette havte stor Betydning af følgende Grund. Almindeligvis kan Resultatet af en Prøve paa en Model overføres direkte til Genstanden i fuld Størrelse. Men naar det drejer sig om en Luftstrøm, kræves der en kompliceret matematisk Beregning for at kunne overføre Resultatet til Genstanden i fuld Størrelse. Det er Grunden til, at man konstruerede en Vindkanaltype, hvori der benyttes komprimeret Luft.

Der anvendes et indvendigt Tryk paa 25 Atmosfærer, og for at kunne holde til dette vældige Tryk, er Vindkanalens Staalkonstruktion meget solidt bygget. Det fulde Luftryk kan tilvejebringes paa en Time ved Hjælp af tre Pumper, der hver drives af en 400 HK Elektromotor. Naar det nødvendige Lufttryk er opnaaet, sættes Lufen i Vindkanalen i Bevægelse med en Hastighed paa ca. 100 km/T.

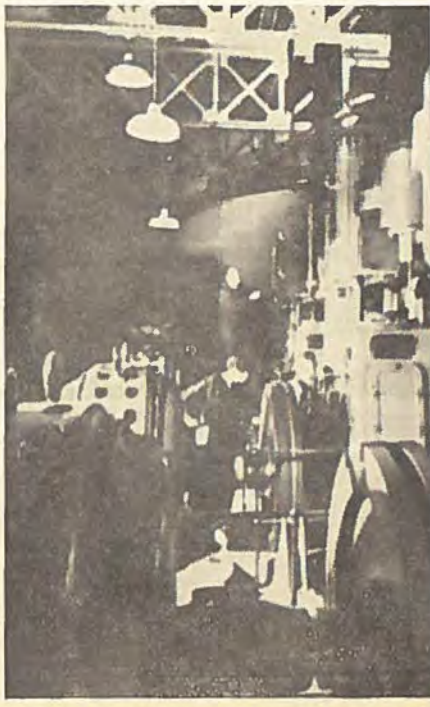
Ved Hjælp af elektrisk Overføring kan Kontrollanten ved Instrumentbordet aflæse de Kræfter, der paavirker Modellen inde i Vindkanalen.

Snit gennem »Shetland«s Krop.

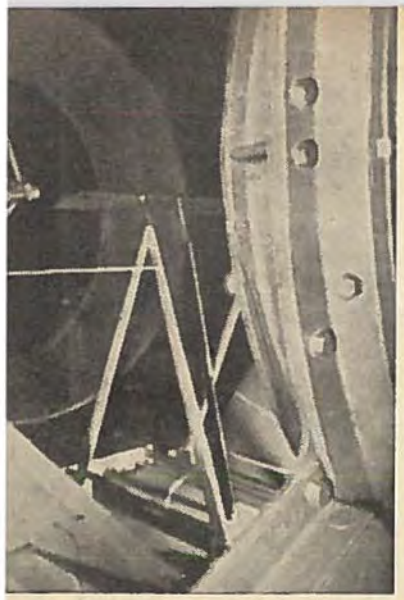


Vindkanalen er 5,18 i Diameter og ca. 15,24 lang. Flere af de videnskabelige U
søgelser vedr. Konstruktionen af »Shetland« Flyvebaaden er foretaget i denne Vi

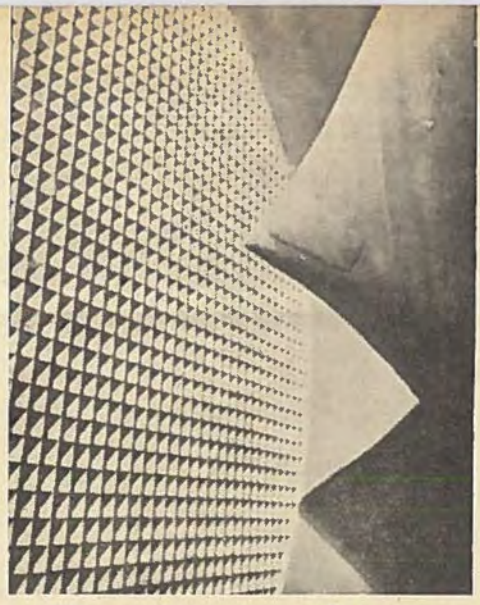
Vindkanalens Dør vejer flere Tons.



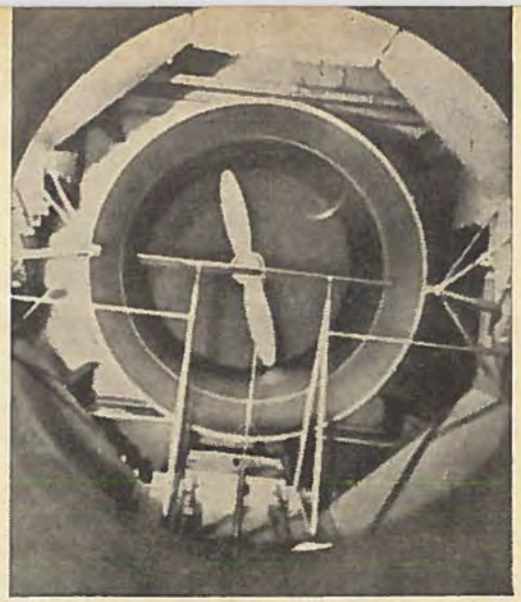
Tre Kompressorer frembringer Luf



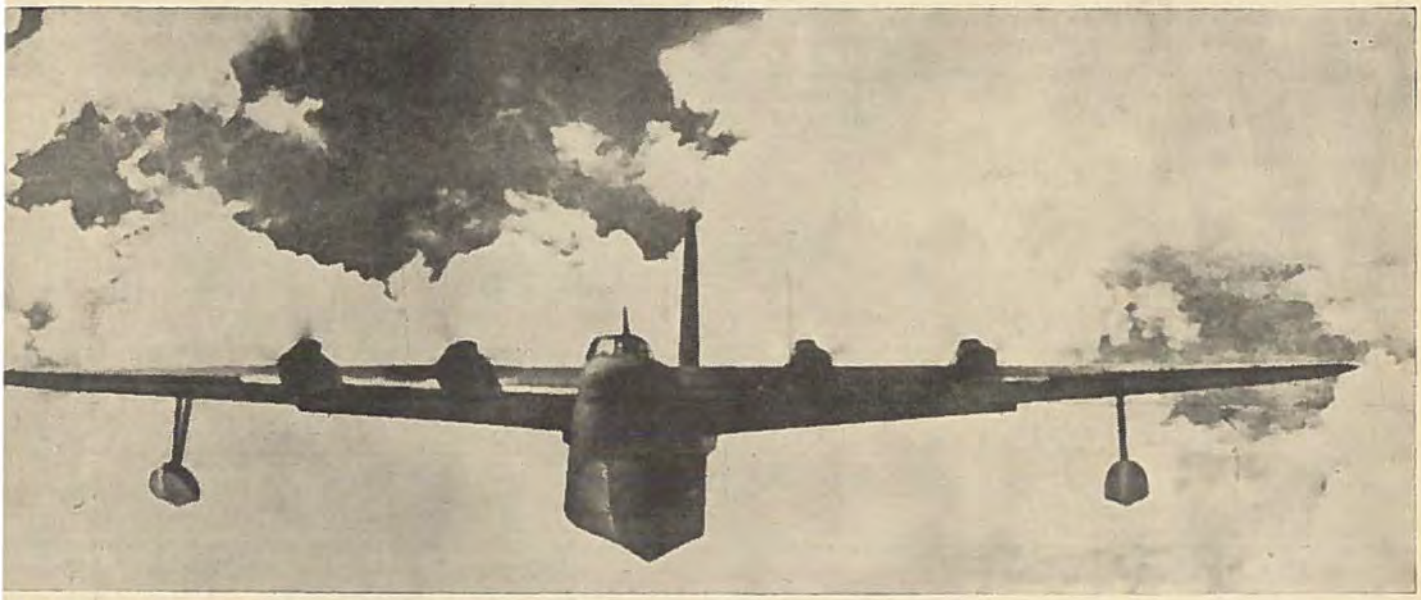
vemaskinedel til Undersøgelse i Vindkanalen.



»Bikagen«, som sikrer en ensartet Luftstrøm.

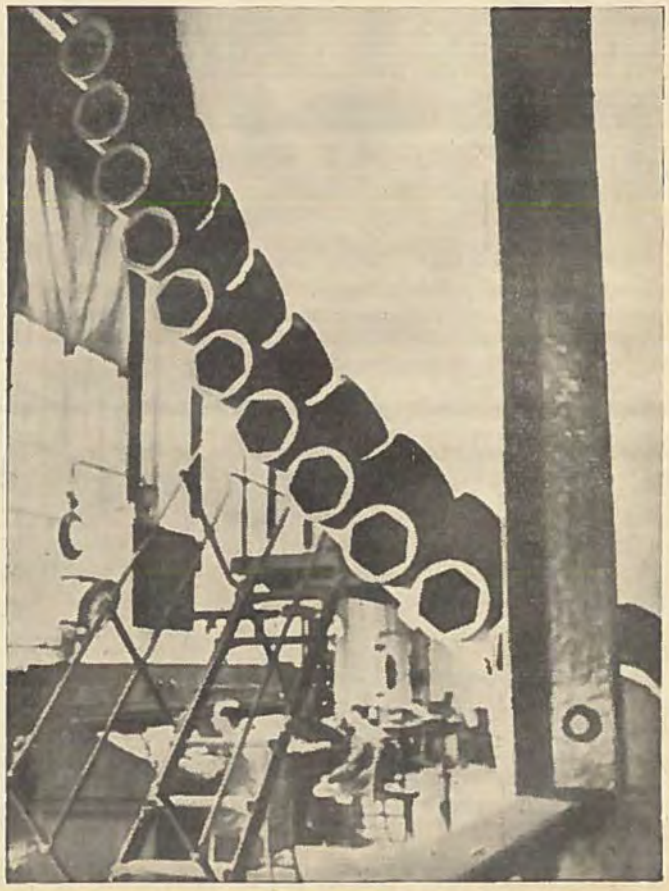


Propellen som frembringer Luftstrømmen.



tland« Trafikflyvebaad.

strumentbordet, hvor Lufttryk og Lufthastighed kontrolleres.



Kontrolbordet set fra Vindkanalens ene Ende.

Med norske flygere paa kontinentet

Et smukt Billedhefte udgivet af Det norske Luftforsvar. Det sælges til Fordel for Luftforsvarets Hjælpefond.

DET norske Flyvevaaben har udgivet et stort Billedhefte, som viser de norske Flyveres Deltagelse i Kampene paa det vesteuropæiske Kontinent, og det smukke Billedhefte giver et udmærket Indtryk af den Indsats, som norske Jagerflyvere har gjort for at hjælpe med til Europas Befrielse fra de tyske Nazisters Aag.

Den norske Jagerflyverstyrke i Europa var formeret som to Eskadriller (331. og 332.). Den 1. November 1943 blev Eskadrillerne knyttet til 2. Tactical Air Force og opererede fra nu af som en norsk Flyverafdeling 132. (N) Wing. Denne bestod af 4 Eskadriller, hvoraf de to var norske. Med Basis i England deltog den norske Jagerafdeling en Tid lang i Eskortering af Bombeluftfartøjer og Angreb af Maal paa Jorden (Luftfartøjerne var udstyret med 250 kg Bomber), og Maalene var Broer, Jernbanetog, tyske Bilkonvojer m. m.

Den 20. August 1944 blev Afdelingen flyttet over Kanalen til Frankrig og deltog derefter i hele Fremrykningen gennem Belgien og Holland, lige i Hælene paa de »sejrrigt« vigende tyske Tropper. I Slutningen af April 1945 gik Turen tilbage til England, og i Midten af Maj kom de tapre norske Flyvere hjem til deres eget Land.

De norske Jagerflyvere opnaaede noget under Krigen. Her er deres Nedskydningsresultater:

252 fjendtlige Maskiner nedskudt
42 fjendtlige Maskiner sandsynligvis nedskudt
143 fjendtlige Maskiner beskadiget.
Ialt 437

Endvidere 2 tyske U-Baade sandsynligvis sænket, 1 U-Baad beskadiget og 7 U-Baade angrebet med godt Resultat.

Det norske Flyvepersonel fik ialt tildelt 528 norske, 170 britiske og 7 amerikanske Dekorationer, ialt 705 Udmærkelser.

Vi kan paa det bedste anbefale »Flyv«s Læsere at købe det smukke og interessante Billedhefte, bl. a. fordi man derved støtter en god Sag. **Hele Indtægten ved Salget gaar nemlig til faldne norske Flyveres Efterladte.**

Billedheftet koster Kr. 2,50, og ved Indsendelse af dette Beløb til FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, vil Heftet blive Dem tilsendt. De kan ogsaa købe Heftet hos Deres Bladhandler eller Boghandler.

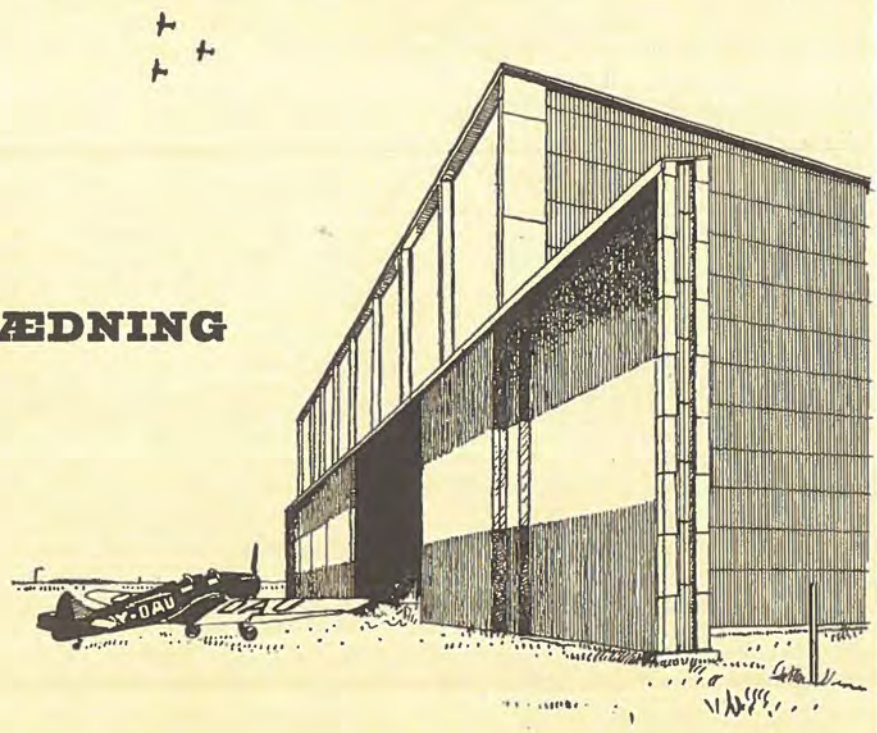
★

Erik Lagerqvist: Att teckna flygplan. Pris d. Kr. 4,60.

EN nyttig lille Bog for den, der enten for sin Fornøjelses Skyld eller af mere vægtige Aarsager skal kunne tegne en Flyvemaskine. Bogen giver, ved Skitser af Detailler og hele Flyvemaskiner, en udmærket Vejledning i denne specielle Form for Tegning og den kan anbefales alle vore Model- og Skalabyggere som en god Hjælper til Arbejdet. Den faas fra FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

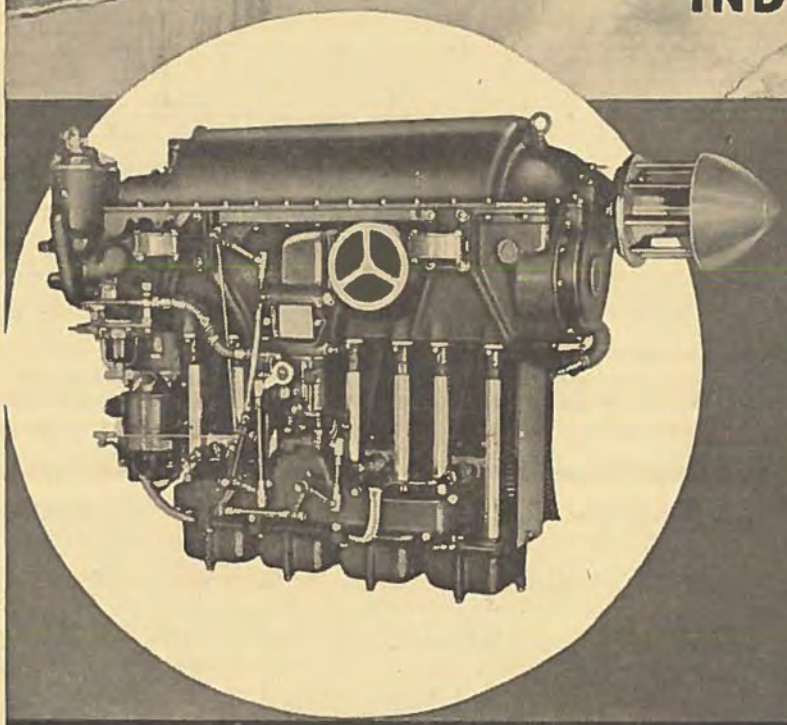


FABRIKERES AF:

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

En *Cirrus* MOTOR...

anvendes i KZ·III
bygget af
SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S



Denne nye, lette, tosædede Flyvemaskine, som er bygget og konstrueret i Danmark, er udstyret med en Cirrus „Minor" Serie II Motor. Dens Flyveegenskaber og Præstationer er usædvanlige; Landingshastigheden er kun 48 km/T og Marchhastigheden er 176 km/T. Den starter paa en Strækning af ca. 40 m og Afløbet under Landing er omtrent det samme. For at gøre Luftfartøjet „spindsikkert" er det udstyret med faste Slots.

„MINOR" Serie I 90 HK
„MINOR" Serie II 100 HK
„MAJOR" Serie II 150 HK
„MAJOR" Serie III 155 HK

BLACKBURN AIRCRAFT BROUGH E.YORKS ENGLAND.

REPRÆSENTANT I DANMARK FOR CIRRUS FLYVEMASKINEMOTORER: A. B. C. HANSEN COMP. A/S, KØBENHAVN V.

Amerikansk Flyvning i Dag og i Morgen

Foredrag af Redaktør Povl Westphall i DKDAS

En af de populære amerikanske Sportsmaskiner »Ercoupe«.

MED ovennævnte Titel holdt Redaktør Povl Westphall et meget interessant Foredrag i Det kongelige Danske Aeronautiske Selskab Fredag den 8. Marts. Redaktør Westphall skildrede paa en overordentlig livlig og fængslende Maade de mange Indtryk fra sin nylig afsluttede 32.000 Kilometer lange Rejse i de forenede Stater. U.S.A. er afgjort forud paa Flyvningens Omraade, sagde Red. Westphall. Den amerikanske Lufttrafik er enestaaende og overvældende; paa New Yorks Lufthavn, La Guardia Field, er der Timer paa Dagen, hvor der starter og lander en Flyvemaskine hvert Minut. Om et Par Aar vil denne Lufthavn blive afløst af Idlewild Lufthavn, et Projekt til 30 Millioner Dollars. En fremsynet Mand, Mr. William Zeckendorff, mener at New Yorks Lufthavn bør ligge midt i Byen, og han foreslaar at bygge en mægtig Platform paa 1000×600 m i Kvartererne mellem 24. og 71. Gade samt 9. Avenue og Hudsonfloden. Projektet vil komme til at koste 12 Milliarder Dollars.

Af de Trafikluftfartøjer, der anvendes paa de amerikanske Ruter, er de 90 pCt. Douglas D.C.-3, Resten er hovedsageligt Typerne Skymaster, Martin og Consolidated. Priserne paa Luftruterne er betydeligt lavere end i Europa. Fra New York til San Francisco betales for Bumleruten ca. 500 Dollars og for Ekspresruten 15 Dollars mere. Gennemførelsen af Turen varer 18 Flyvetimer. Der er en udsøgt Service om Bord, og Serveringen af Maaltider staar ikke tilbage for noget førsteklasses Hotel.

Redaktør Westphall havde besøgt en Del af de store Flyvemaskinefabrikker, og han omtalte nogle af de Typer, der var under Fremstilling. Firmaet Republic Aviation var ved at bygge Jet-Jagere til Afløsning af »Thunderbolt«; endvidere havde det travlt med at bygge en af de mest interessante Trafikflyvemaskinetyper, som var bestilt af Pan American Airways. Typen hedder »Regnbuen«, den er udstyret med fire 3.500 HK Motorer, som giver den en Marchhastighed paa 650 km/T. Den faar tryktæt Kabine til Flyvning i en Højde paa 12.000 m, og den kan medføre 40 Passagerer.

Boeing Fabrikkerne dækkede et vældigt Omraade, og de havde en Arbejdsstyrke paa 80.000 Mand. De var i Gang med Bygningen af en Atlanterhavsluftliner, C-97 »Stratocruiser« (4×3.500 HK), som bl. a. skal anvendes af det svenske Luftfartselskab SILA. Hvert af disse Luftfartøjer koster 7 Millioner danske Kroner.

Douglas bygger 15 »Skymaster« om Maaneden. Den Type, som Firmaet venter sig meget af, er Douglas D.C.-8. Motoren er anbragt agterude i Kroppen og den driver to modsat roterende Propeller, anbragt i Halen.

Lockheed arbejder paa at bygge en ny Jet-Jager (til Afløsning af »Shooting Star«). I Los Angeles var Kaiser-Hughes ved at lægge sidste Haand paa Bygningen af Verdens største Flyvemaskine, Flyvebaaden »Hercules«, som faar en Fuldvægt paa ca. 200 Tons. Den skal anvendes som Fragtflyvemaskine og kan medføre 60 Tons betalende Last. Den var oprindelig beregnet til at skulle anvendes til Troppetransport og kunde som saadan medføre 400 — fire Hundrede — Passagerer.

I det hele taget var det store Trafikflyvemaskiner, som kunde rumme 80—225 Passagerer, som dominerede indenfor den civile Flyvemaskineindustri.

Om Flyvningens øvrige Grene nævnede Foredragsholderen, at Modelflyvningen i høj Grad præger Skolerne, ligesom Svæveflyvningen staar højt i Kurs ved Kollegierne.

U.S.A. er Sportsflyvningens Land, og mange Fabrikker arbejder paa at kunne tilfredsstille den Efterspørgsel efter Privatflyvemaskiner, som allerede er begyndt. Ialt er der 34 nye Sportsflyvemaskinetyper under Bygning i U.S.A., og Priserne ligger lige fra 995 Dollars (Piper Cub Skycycle) til flere Tusinde Dollars. En af de Typer, som man venter sig mest af er den tosædede »Ercoupe«, der bl. a. har været anvendt under Krigen til Forbindelse og Observation. Tusinder og atter Tusinder vil have Sportsflyvercertifikat, og hertil kræves mindst 28 Timers Flyvning. Taleren omtalte en Række andre Sportsflyvemaskiner, som i de kommende Aar vil præge Markedet, og nævnede hvad de kostede, og hvad de kunde præstere.

Det ypperligt holdte og veltilrettelagte Foredrag hilstes med stærkt Bifald af Tilhørerne i den tætfyldte Sal.

I Tilslutning til Foredraget vistes to gode Film: en om Svæveflyvning og en pragtfuld Farvefilm om Kampen om Aleuterne.

Faldskærmen redder 50.000 Menneskeliv

Irvin-Faldskærmens Ophavsmand, Leslie Irvin, hvis Faldskærme under den anden Verdenskrig har været benyttet af R.A.F. i 99,9 pCt. af alle Tilfælde, fortæller FLYV, at der paa de Allieredes Side blev reddet 30.000 Menneskeliv ved Faldskærmens Hjælp. Leslie Irvin, som havde organiseret et System af Fabrikker til Fremstilling af Faldskærme i England, hjalp ogsaa med til at starte en Fabrik i Indien, og denne blev en af de største Virksomheder for Fremstilling af Faldskærme i Verden. Paa denne indiske Fabrik blev der bl. a. fremstillet nogle Skærme til Brug for Nedkastning af Forsyninger til Tropperne i Birma, og en Overgang var Behovet saa stort, at der blev fremstillet 1000 Faldskærme om Dagen.

Leslie Irvin opfandt den ikke-automatiske Faldskærm i 1919, han demonstrerede selv, at man udmærket godt kunde betjene et Udløsergreb under Faldet, og han væltede derved den Teori, som hidtil havde været gældende, at et Menneske mistede Bevidstheden under Faldet. Irvin har selv foretaget 350 Faldskærmsudspring.

Luftfartsinspektør ved Luftfartsvæsenet

Ved Statens Luftfartstilsyn bliver der en Stilling ledig som Luftfartsinspektør.

Luftfartsinspektøren, der maa være en moden Mand, vil faa til Opgave at føre Tilsyn med den civile Flyvning og herunder behandle Spørgsmaal vedrørende Certifikatudstedelse, Koncessionsanliggender, internationale Luftfartskonventioner, teoretiske og praktiske Flyveprøver for Certifikatansøgere, Undersøgelse vedrørende Havarirapporter o. l.

Ansøgere maa være i Besiddelse af Førercertifikat til Flyvemaskine i offentlig Lufttrafik eller have tilsvarende Flyveuddannelse og flyvemæssige Erfaringer samt have gode Sprogkundskaber, navnlig i Engelsk.

Ansøgninger om Stillingen stiles til Direktøren for Luftfartsvæsenet og indsendes til Statens Luftfartstilsyn, Ny Kongensgade 15, hvor Oplysninger vedrørende Lønforhold kan faas.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

Flyvemaskiner, Flyvemateriel, Reservedele

Salgskontor for KZ-Aero A/S : KZ-Flyvemaskiner og Reservedele

Generalrepræsentant for:

Aircraft Materials Ltd., London England : Materialer og Tilbehør til Flyvemaskiner

KDG Instruments Ltd., Croydon England: Flyvemaskineinstrumenter

Airscrew Ltd., Weybridge England : Flyvemaskinepropeller

Rotol Ltd., Glouchester England : Flyvemaskinepropeller

Rolls Royce Ltd., Derby England : Flyvemaskinemotorer

Armstrong Siddeley Motors Ltd.: Coventry, England Flyvemaskinemotorer

Hawker Aircraft Ltd. Kingston-on-Thames, England : Flyvemaskiner

Salgskontor: Vestergade 26, København K.
Telefon: C. 7361 . Telegram: Scandaero

Hovedkontor og Fabrik: KZ-Aero A/S
Sluseholmen, København SV.
Telefon: Eva 8080 . Telegram: Scandico

Et Møde paa Højfjeldet. Skiløberen med Hund og Pulk møder Flyveren paa Højfjeldet.

Spilstart med Grunau Baby i Højfjeldet.

Klemm og Grunau Baby paa en islagt Sø

Svenskerne vil sværeflyve i Fjeldene.

I Sverige har man nu vendt Blikket mod de Muligheder, der findes for at sværeflyve i Fjældene. Som med de fleste andre Ting — findes der heller ikke Knaphed paa denne Vare i Sverige. Det ser dog ud til, at det først i den senere Tid rigtig er taget op til Overvejelse, hvilke Muligheder for Sværeflyvningen der her findes.

Imidlertid har to Instanser fornylig sat sig for at gøre en Indsats, for hvilke nye Muligheder for svensk Sværeflyvning, der findes i Fjældene.

K.S.A.K. har tildelt Indehaveren af den svenske Varighedsrekord, Gymnastikdirektør Karl-Erik Övgård en Sum paa Kr. 1200.— for at undersøge de vertikale Luftstrømninger i de svenske Fjeldtrakter, specielt er det de endnu uudforskede saakaldte Moazagotlen (Luftbølgedannelser), og i det hele taget de meteorologiske Forhold i Fjeldene, der skal udforskes. For at opnaa et tilstrækkeligt stort statistisk Materiale skal Undersøgelserne strække sig over 2 Aar.

Endvidere har Östersunds Flygklubb i Slutningen af Marts planeret en Undersøgelse af Sværeflyveforholdene i Fjeldene i Jämtlands Len, og her skal Direktør Övgård virke som Gruppechef og indlede sine Studier.

Det er dog ikke alene de meteorologiske Studier Östersund Flygklubb har beskæftiget sig med. De har taget Initiativet og projekteret et Turist-Udflugtssted, hvis Kerne skal ,være en moderne Flyveplads med store Startbaner m. m. og Hotelbygning. Det er Issjödalens Fjeldplateau i Jämtland, der er paatænkt som Stedet, og Planerne, som er store og gennemtænkte, gaar ud paa at skabe et Sted, hvor Turisterne for det første hurtigt — bl. a. gennem Luften kan komme til, og ved Siden af glimrende Muligheder for Fjeldture og Vintersport i naturskønne Omgivelser, skal give dem Lejlighed til at kombinere dette med Flyvesport — hovedsagelig Sværeflyvning.

Man regner med paa denne Maade yderligere at popularisere Sværeflyvningen, idet Folk som ikke mener at ville hellige denne en hel Ferie, her paa glimrende Maade kan kombinere det med andre Ting.

Planerne, som er modtaget med Interesse af den svenske Dagspresse, er som sagt meget omfattende. De er udarbejdet af Ingeniør Ernst Nilsson i Kontakt med Formanden for Östersunds Flygklubb B. Bjuggren, og Resultatet maa imødeses med stor Interesse.

★

Svære- og Militærflyvning

En Ting, der har været meget delte Meninger om, nemlig hvor stor Betydning Sværeflyvningen har som Forskole til Militærflyvning, har Svenskerne nu sat sig for at undersøge.

Et saakaldt D-Kursus, som egentlig var planlagt allerede i 1945, vil finde Sted paa Ålleberg i Sommer fra 4.—13. Juli. Det er et Kursus i den højere, for ikke at sige højeste, Sværeflyvning.

Kurset er beregnet for 20 Mand, og følgende Betingelser stilles til Ansøgerne. D skal opfylde de Krav, der stilles for a kunne blive optaget som Flyveaspirante i Luftvaabnet. Videre skal de have minds C-Diplom, være mellem 18 og 21 Aar o villige til at træde ind i Luftvaabnet son Flyveaspiranter i 1947.

Kurset, der bl. a. vil komme til at om fatte saavel Instrument- som Avanceret flyvning vil til Dels foregaa i Motorma skiner.

Som en Afslutning paa Kurset vil de den 14. Juli blive afholdt en Opvisnin paa Ålleberg.

I 1947 vil de saa blive optaget paa de militære Flyveskole og efter endt Uddan nelse vil der være et Sammenlignings grundlag, som forhaabentlig vil give si Udslag i forøget Interesse for Staten ti yderligere at støtte Sværeflyvningen.

Hart —

★

Sværeflyvning i Snestorm

Aarhus Sværeflyveklub nu bedre udruste end nogen anden Flyveklub i Danmark

SVÆVEFLYVNINGENS Pionerer syne gjort af et særligt Materiale. Hvor de drejer sig om at komme til Vejrs med d spinkle Planer, udnytter de gerne enhve Chance og trodser Elementernes øjeblik kelige Uvilje. Med en Dygtighed og Dri stighed, der ofte virker imponerende, be tror de sig til de højere Luftlag.

I en forrygende Snestorm indviede Aar hus Sværeflyveklub for kort Tid siden si nye Flyveplads paa Skejby Mark. De er den tidligere R.A.F. Flyveplads, og de er ensbetydende med, at Aarhus-Sværeflyverne i Dag staar bedre udrustet en nogen anden Sværeflyveklub i Danmark

I Overværelse af Repræsentanter fo Aarhus Byraad og bl. a. Oberstløjtnant la Cour-Petersen fra Militæret blev Klubben to Skoleglidere halet ud i Sneen. Flyvele der John Wetlesen havde bestemt, at Gæsterne skulde faa et godt Indtryk af hvorledes man arbejdede i en moderne Sværeflyveklub, og trods Snestormen startede han en af de lette Skoleglidere og forsvandt i Snetykningen for Øjnene af de forbløffede Tilskuere. Med Kompas set i en Snor om Halsen foretog den dri stige Flyveleder tre Starter og gik et Par Gange op i flere Hundrede Meters Højde

Under Krigen var det forbudt at foreta ge Sværeflyvning over jydsk Omraade men Medlemmerne brugte Tiden til a bygge to nye Skoleglidere og to Overgangsplaner af »Grunau Baby-Typen« Alene paa de to Skoleglidere har Medlemmerne ofret 7000 Arbejdstimer, medens Overgangsplanerne har kostet endnu mere Arbejde, saa man forstaar, at de er blevet arbejdet med Energi og Flid Krigens Aar.

Aarhus Motor Co. har foræret Sværeflyveklubben Danmarks første speciell Sværeflyver-Startspil, og fra Militærets Side blev det udvirket, at Klubben fik Lov til at benytte den fine Flyveplads paa Skejby Mark. Oberstløjtnant la Cour-Petersen begrundede sin Interesse for Sværeflyvningen dermed, at den ogsaa havde betydelig militær Interesse. Der forhandles nu med Udenrigsministeriet om en Overtagelse af den store Hangar paa Pladsen, der fra R.A.F. var overgaaet til Staten.

De nordiske Modelflyveregler

Danmarksmesterskaberne pr. 1. Januar 1946

EFTER de nye nordiske Regler ser Rekordskemaet for Flyvemodelrekorder ıd som vist nedenfor. Det adskiller sig en ıel Del fra det tidligere danske, idet de Klasser og Kategorier, hvori der nu kan ættes Rekorder, er væsentlig andre end idligere. Derfor bringes dette Skema, aa man kan blive klar over de førskellige Rekordmuligheder. I Maj-Nummeret kal vi bringe en Oversigt over de sidst ınerkendte Danmarksrekorder efter det ;amle Skema.

I dette Skema har Bogstaverne følgende Betydning: M er Flyvemodeller i al Alnindelighed. Rekorderne herudfor er altaa absolutte Rekorder. A er Svævemodeller. Rekorderne udfor A er Grupperekorler for Svævemodeller. Rekorderne udfor A1-A6 e Klasserekorder for Svævemodeler. Paa tilsvarende Maade er B Gruppeekorder for indendørs Gummimotormodeller. B1-B3 er Klasserekorder for Indendørs Gummimotormodeller. C er Grupperekorder for Udendørs Gummimotormodeller. C1-C5 er Klasserekorder for Udendørs Gummimotormodeller. D er Grupperekorder fo Gasmotormodeller, d.v.s Benzin- og Dieselmotormodeller. D1-D5 er Klasserekorder for Gasmotormodeller. E er Rekorder for Specialmotor-Modeller.

De Rekorder, der er anført, er saadanne, som har kunnet overføres fra det gamle Skema. De aabne Ruder betegner Rekordmuligheder, som endnu ikke er udnyttet. Her er altsaa nogle »billige« Rekorder at sætte.

*

Anmrkn. De nordiske Modelflyveregler er godkendt af den nordiske Samarbejdskomité, men er endnu ikke anerkendt af de fire nordiske Landes Centralorganisationer for Privatflyvningen.

Kasel 20

Lukket Overgangsplan. Indregistreret og flyveklar ønskes byttet med Skoleplan S. G. eller andet godt Skoleplan — eventuelt til Salg.

Viborg Svæveflyveklub
Th. Brundahl
Vestergade 10 . Telf. 351 . Viborg

I Marts Nummeret af FLYV var indrykket en Annonce, hvoraf det fremgik, at FLYV's Forlag ekspederede det svenske Blad NORDISKA FLYGTIDNINGEN.

Imidlertid er dette Arrangement truffet ud fra forkerte Forudsætninger, og vi gør derfor opmærksom paa, at FLYV's Forlag ikke paatager sig Levering af dette Blad.

FLYV's Forlag.

Danmarksrekorderne pr. 1. Januar 1946

(Under Forbehold af Anerkendelse af de nordiske Regler)

Kl.	Indehaver	Klub	Model	Tid Min. Sek.	Distance m	Hastigh. km/t	Højde m	Dato
M.	Wedorf Hansen	Sølvfalken	FJ-6	76.22,0	—	—	—	16/6 -40
	Mogens Erdrup	OM-F	ME-14	—	86550	—	—	8/6 -45
	Ikke opstillet			—	—	—		
	Niels Hassing	Cirrus	NH Speedster	—	—	55,4	—	21/7 -39
A	Wedorf Hansen	Sølvfalken	FJ-6	76.22,0	—	—	—	16/6 -40
	Mogens Erdrup	OM-F	ME-14	—	86550	—	—	8/6 -45
	Ikke opstillet			—	—	—		
A1	Henning Jensen	OM-F	CJP-4	27.48,1	—	—	—	11/6 -45
	I. Ingemann Olsen	Kbhvn.	SHS-1	—	10750	—	—	11/6 -41
A2	Ikke opstillet					—	—	
A3	Wedorf Hansen	Sølvfalken	FJ-6	76.22,0	—	—	—	16/6 -40
	Jørgen Dommergaard	OZ	Pluto	—	32300	—	—	7/5 -39
A4	Peter Christiansen	Condor	S	12.33,7	17830	—	—	20/8 -45
A5	Chr. Zøylner	OZ	CZ-6	06.46,0	2640	—	—	6/1 -41
A6	Ikke opstillet					—		
B	Otto Jespersen	OM-F	I-18	04.15,2	—	—	—	22/10-43
B1	Otto Jespersen	OM-F	I-18	04.15,2	—	—	—	22/10-43
B2	Ikke opstillet				—	—	—	
B3	Ikke opstillet				—	—	—	
C	P. Kuniss	Valby	PK-17	18.54,1	—	—	—	4/8 -40
	Per Weishaupt	OM-F	Jumbo	—	19250	—	—	15/9 -40
	Ikke opstillet			—	—	—		
	Niels Hassing	Cirrus	NH Speedster	—	—	55,4	—	21/7 -39
C1	H. Schrøder	Hawk	HS-47	01.27,0	—	—	—	14/8 -38
	Jørgen Mortensen	Termik	JM-41	—	5000	—	—	4/8 -40
C2	Niels Hassing	Cirrus	NH-15	14.25,4	4000	—	—	24/8 -39
C3	Knud Hartv. Jensen	Kbhvn.	HKJ-40	7.25,7	—	—	—	16/5 -41
	Richard Jensen	OM-F	RJ-11	—	760	—	—	21/4 -40
C4	Jørgen Dommergaard	OZ	JD-37	0.42,8	—	—	—	26/4 -42
	Ikke opstillet			—		—	—	
C5	Ikke opstillet				—	—	—	
D	Ikke opstillet							
D1	Ikke opstillet					—	—	
D2	Ikke opstillet					—	—	
D3	Ikke opstillet					—	—	
D4	Ikke opstillet				—	—		
D5	Ikke opstillet				—	—	—	
E	Ikke opstillet							

Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL

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

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE

LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/S

„CELOSE"

(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

SHELL

AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardsvej 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. Værløse.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand: Trafikassistent A. T. H. Ohrt.
Kont. St. Kongensg. 68¹ 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. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

»Danske Flyvere«s ekstraordinære Generalforsamling.

SOM meddelt i forrige Nummer af FLYV vedtog Foreningen Danske Flyvere paa sin ordinære Generalforsamling at udskyde Valg af Bestyrelse til en ekstraordinær Generalforsamling. Denne fandt Sted den 13. Marts. Til Formand, i Stedet for Oberst Tage Andersen, der ikke ønskede at modtage Genvalg, valgtes Kaptajn H. J. Pagh. Til Bestyrelsen genvalgtes Direktør August Jensen, og nyvalgt blev Fabrikant Rydmann (Generalsekretær), Flyvechef ved D.D.L. Viggo L. Petersen og Direktør Ernst Granzow.

Aeronautisk Junior Klub.

TIRSDAG den 9. April Kl. 19,30 vil Flight-Sergeant Atkins fra R.A.F. fortælle om den Undervisning, R.A.F. gennemførte i Identifikation af Flyvemaskiner. Foredragsholderen vil vise os nogle af de mange tusind forskellige Billeder, som benyttedes for at sikre den hurtige og rigtige Opfattelse af de forskellige Typers særlige Kendetegn.

Desuden er det lykkedes os at faa Redaktør Povl Westphall til at fortælle om »Amerikansk Flyvning i Dag og i Morgen«, paa Grundlag af et flere Maaneders Besøg i U.S.A. og Canada, hvor Flyvning var et af de mest undersøgte Emner.

Hvis Du har en flyveinteresseret Kammerat, der endnu ikke er Medlem af A.J.K., bør Du tage ham med til dette Møde, der holdes paa den polytekniske Læreanstalt, Sølvgade 83.

Husk Navn og Adresse.

Ved alle Forespørgsler, der kræver Svar gennem vor Brevkasse eller direkte, maa Indsenderens Navn og Adresse altid anføres, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordrer Henvendelserne.

Husk derfor: Navn og Adresse.

SPORTSFLYVEKLUBBEN.

Den teoretiske Certifikatprøve.

DA den teoretiske Del af Certifikatprøven for Førere af Privatflyvemaskiner efter de af Luftfartstilsynet ansatte Retningslinier ikke er helt smaa, vil det sikkert være klogt af alle, der i Løbet af den kommende Sæson agter at erhverve Certifikat, allerede nu at tage fat paa en Repetion af Teorien. »Saa flyver vi« bør atter graves frem og grundig studeres, der er sikkert hos de allerfleste en Del Huller, der trænger til at udfyldes.

Sportsflyveklubben har ladet udarbejde et Sæt Opgaver af den Sværhedsgrad, der maa forventes ved de kommende Prøver, og Medlemmerne kan ved Henvendelse til Klubbens Sekretariat, Borthigsgade 4, Ø, faa et saadant Opgavesæt tilsendt. Saafremt man, efter at have besvaret Opgaven, ønsker denne rettet, kan Besvarelsen indsendes til Klubben. Nærmere herom vil følge i Forbindelse med den tilsendte Opgave.

*

VED Sportsflyveklubbens forestaaende Generalforsamling vil der igen blive udloddet Opsparingspræmier, ialt Kr. 750. Præmierne bestaar af: En 1. Præmie paa Kr. 500, en 2. Præmie paa Kr. 100, samt 3 Præmier paa hver Kr. 50. — Deltagelse sker efter følgende Retningslinier:

Fra Nr. 1 til 207, der mindst har Kr. 200 i Opsparing.
Fra Nr. 208—283, der mindst har Kr. 150 i Opsparing.
Fra Nr. 284—300, der mindst har Kr. 100 i Opsparing.
Fra Nr. 301—389, der mindst har Kr. 50 i Opsparing.
Fra Nr. 389 og derover, uanset Opsparingsbeløbets Størrelse.

Sportsflyveklubbens Medlemmer har i Dag sammensparet Kr. 50.000 i samlet Opsparing.

Sportsflyveklubbens Bestyrelse har travlt i disse Dage. Med Udsigten til at komme i Luften melder Opgaverne sig i hastig Rækkefølge, og Møder og Forhandlinger følger Slag i Slag. Arbejdet er stort, og Tilrettelæggelserne og Forberedelserne er omfattende; men Bestyrelsen haaber at kunne holde Trit med Foraarets Komme og har foreløbig sat sig det Maal at lægge ud til aktiv Flyvning i Paasken. Maatte disse Forhaabninger blive opfyldt, da vil Sportsflyveklubben opleve en »Flyve-Paaske«, der vil blive staaende i Sportsflyveklubbens Historie som en af de store Dage.

Som en Begyndelse har Sportsflyveklubbens Bestyrelse engageret Løjtnant Enfeldt som Flyvelærer. Enfeldt har været Løjtnant i det norske Luftvaaben under Krigen og skulde saaledes have gode Forudsætninger for at kunne blive Medlemmerne en god Lærer i den praktiske Flyvning.

Bestyrelsen paatænker at arrangere endnu 2 Foredragsaftner med Filmsforevisning som en passende Afslutning paa »Indendørslivet«. Det er Tanken at bede Kaptajn Morian Hansen fortælle om Oplevelser indenfor R.A.F. og illustrere disse med en Film af et Bombetogt over Tyskland, og ligeledes bede Løjtnant Clauson-Kaas, der jo har haft mange Oplevelser

Tegninger
til
SVÆVEMODELLER
udgivet af
DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex (D.M.U.s Begynder-Svævemodel)	Kr. 0.75
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.

DE HAVILLAND
„MOSQUITO"
SKALA 1:25
Tegning af spantbygget model
Pris Kr. 2.85
„MODELTEKNIK"
HVIDOVREVEJ 366 - KØBENHAVN - VALBY

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.

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:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Dansk Svæveflyver Unions
Journaler og Flyvebøger
er autoriseret og anbefalet til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil	Kr. 3.75
Flyvebog	„ 0.75
Arbejdsbog	„ 0,85

Faas kun fra
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

Aktieselskabet
SKARREHAGE MOLERVÆRK
Nykøbing Mors
Telefon 109
★
Kontoret i København
H. C. Ørstedsvej 28 C - V
Telf. Central 11.593

Legetøjsforretningen „Kæphesten"
Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.
Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

MIKRO-DIESEL

7500
Omdr/Min.
—
1/10 HK
Pris Kr. 98.—
med Propel

1. **Mikro-Diesel** er den mest start- og driftsikre Motor for Modelfly.
2. **Mikro-Diesel** har allerede vundet Konkurrencer i Sverige og Danmark.
3. **Mikro-Diesel** kan monteres med Cylinderen staaende eller hængende.

KAI NIELSEN
MEKANISK ETABLISSEMENT
Kronprinsensgade 8, K.
Palæ 6628

som Flyver, om at fortælle nogle af disse og ledsage dem med Film.

Det er vanskeligt at skaffe Lokaler i denne Tid; men naar dette er i Orden, vil Medlemmerne høre nærmere, og saa haaber Bestyrelsen paa god Tilslutning.

Endelig minder Bestyrelsen om »Navnekonkurrencen« som omtalt i forrige Nummer af FLYV og beder om Medlemmernes Forslag til Navne til vore 4 KZ'er, der gerne skulde døbes i Paasken.

m. m.

*

Sportsflyveklubben har faaet Koncession paa Skoleflyvning og agter snarest muligt at paabegynde Undervisningen. Der er antaget Lærere og indkøbt Materiel, saa man haaber at kunne tage fat i Løbet af Foraaret.

*

Hjørring Motorflyve Klub afholdt Mandag den 4. Januar Kl. 20 sin aarlige ordinære Generalforsamling paa Forsamlingsbygningen i Hjørring. Dagsordenen i Henhold til Lovene.

Efter at det var konstateret, at Generalforsamlingen var lovlig indvarslet, aflagde Formanden Beretning, hvorunder Bestyrelsen bemyndigedes til at affatte og afsende en Protestskrivelse mod de nye meget skarpe Restriktioner vedrørende Privatflyvningen.

Efter Formandens Beretning aflagde Kassereren det reviderede Regnskab for 1945. Regnskabet godkendtes enstemmigt. Den i Efteraaret afholdte Bazar havde givet et Nettooverskud paa 5.204 Kr. 16 Øre. Ca. 30 af Klubbens Medlemmer har været medvirkende til dette Resultat, og der udtaltes Haab om, at de af Klubbens Medlemmer, der ikke har lagt noget personligt Arbejde i Bazarens mange Besværligheder, vilde være villige til at yde et større eller mindre Beløb til Indkøb af en Maskine. En saadan Henvendelse vil senere finde Sted, og man haaber paa, at den vil blive modtaget med Forstaaelse.

Efter Tur skulde følgende Bestyrelsesmedlemmer afgaa: Ingeniør Andersen, Politifuldmægtig Landau og Filialbestyrer Larsen. De blev alle enstemmigt genvalgt.

Revisorvalget blev ligeledes Genvalg. Revisoren, Herr Prokurist Johannessen fik Bemyndigelse til at antage en Medhjælper.

Bestyrelsen bemyndigedes til selv at vælge 3 Repræsentanter til at give Mode ved Unionens Repræsentantskabsmode i København den 24. Marts d. A.

Af indkomne Forslag var der ingen, og under eventuelt var der heller intet.

Efter Generalforsamlingen vistes nogle interessante Film, og ind imellem disse var Klubben Vært ved en Kop Kaffe.

Først Kl. 23 sluttedes der af med god Stemning.

Iøvrigt vedtog Generalforsamlingen, at Klubbens Formaalsparagraf skal forstaas derhen, at en aktiv Indsats skal gøres til Forøgelse af Klubbens Fond til Indkøb af Maskiner og til at formaa Byraadet til at anlægge en offentlig Landingsplads ved Hjørring, idet aktiv Flyvning først skal søges gennemført, naar disse Betingelser er opfyldt.

CODAN
Aktieselskabet
DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK
Kjøbenhavn **Køge**

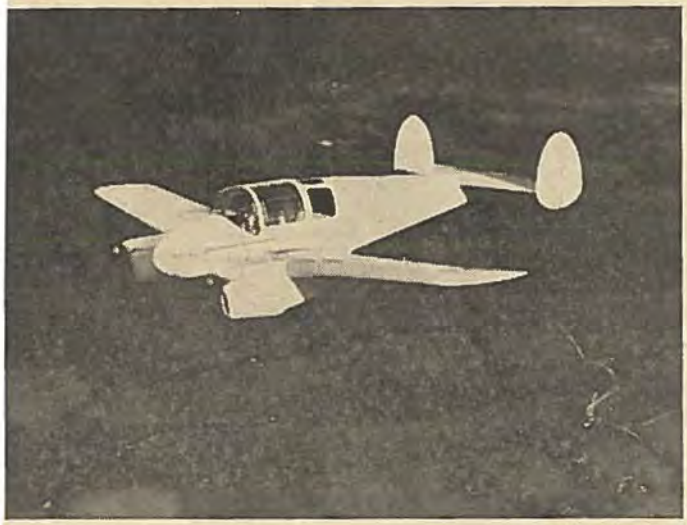
NU har vi igen Lister i alle Maal.
— *Masser af Byggesæt paa Lager.* —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

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.

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

Nye Flyvemaskinetyper



Miles Gemini.

Miles Gemini, som er en Videreudvikling af Miles Messenger, er et tomotoret, lavvinget Monoplan, udstyret med indtrækkeligt Understel. Den har to Cirrus Minor II Motorer, hver paa 100 HK, og den kan fortsætte Flyvningen paa den ene Motor alene. Den kan medføre Brændstof til ca. 6 Timers Flyvning.

Baade Kroppens og Bæreplanets Konstruktion er af Træ, og Beklædningen bestaar af Krydsfiner. Halepartiet har dobbelt Halefinne og Sideror. Baade Højderor og Sideror er udstyret med Trimklapper, der kan betjenes ved Hjælp af Haandhjul. Motorerne er anbragt under Planerne, og denne Anbringelsesmaade letter Eftersynet.

Geminis Kabine har Plads til en Fører og tre Passagerer. Kabinen er 1,22 m bred, og Sæderne er anbragt Side-om-Side. Der er sørget for en god Lydisolering og Ventilation. Luftfartøjet er foruden de almindelige Instrumenter udstyret med Instrumenter til Blindflyvning. Den glasdækkede Kabine giver et godt Udsyn for alle fire ombordværende.

I Kroppens Næse er der indrettet et Bagagerum. Det normale Brændstofforbrug leveres fra to Tanke, der er anbragt i Bæreplanerne. Luftfartøjet kan udstyres med Ekstratanke.

De vigtigste Data for Gemini er følgende:

Spændvidde 11,02 m, Længde 6,78 m, Højde 2,29 m, Hjulenes Sporvidde 3,33 m, Kabinens Bredde 1,22 m, Planareal 17,74 m². Største Hastighed 240 km/T, Marchhastighed 208 km/T. Startstrækning i 5 m Vind 110 m. Længste Flyvestrækning (i stille Vejr med 165 l Benzin) er 830 km; med 273 l Benzin er Flyvestrækningen 1312 km (i stille Vejr). Tomvægt (med fuldt Udstyr) 866 kg, Fuldvægt 1360 kg.

Gemini kan indrettes til Anvendelse som Ambulanceflyvemaskine med Plads til en Baare foruden Flyveren og en Sygeplejerske.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

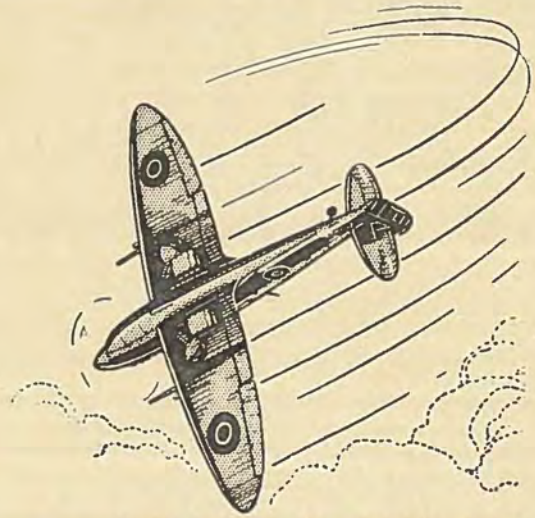
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

En af DDL's flyvende VIKINGER

DDL's VIKINGEFLAADE:

Boeing	B-17	DFA : Stig	VIKING	i Drift
Douglas	DC-4	DDA : Dan	«	ventes i April
«		DDE : Rolf	«	ventes i April
	DC-3	DCA : Arv	«	i Drift
«		DCE : Gorm	«	i Drift
«		DCI : Sejr	«	i Drift
«		DCO : Sten	«	i Drift
«		DCU : Tor	«	i Drift
»		DCY : Ulf	«	ventes i April

DDL
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYVEMASKINER
FLYVEMASKINEDELE
INSTRUMENTER
PROPELLER
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED
LETMETALLER
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

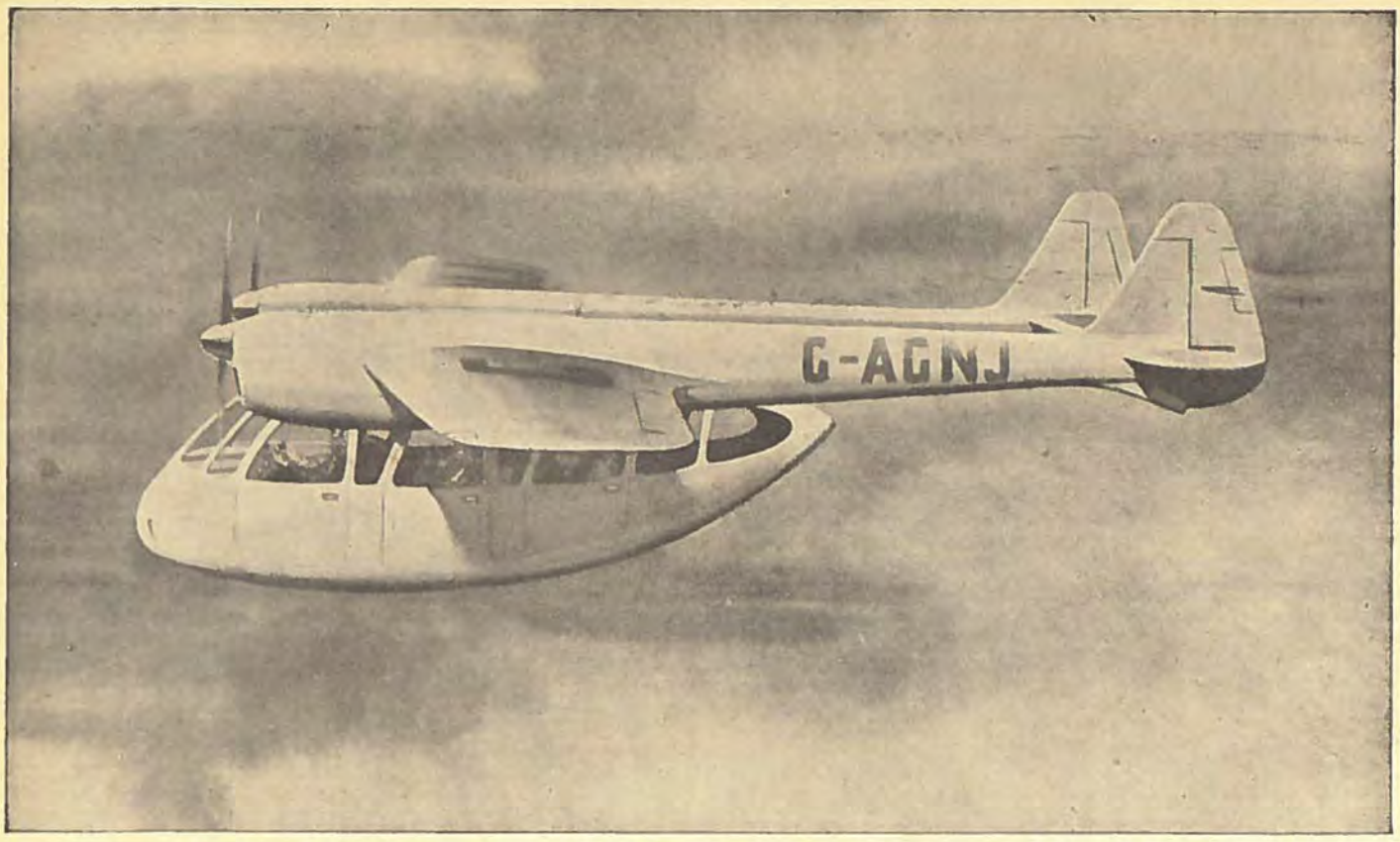
PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 13.404 - Postgiro 22.824

FLYV

BIBLIOTHEK MARINEN

Nr. 5
1946 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE



Vi præsenterer **Aerocar Serierne**

Kan ogsaa leveres med Skiunderstel eller som Søluftfartøj.

For første Gang præsenteres et lille, tomotoret Luftfartøj med en Luftliners Komfort — V. P. Propeller — indtrækkeligt, pneumatisk, trehjulet Understel — fortræffeligt Udsyn — let Adgang til Kabinen — stor Ydeevne — stor Marchhastighed — smaa Driftsomkostninger.

Spændvidde 12,8 m, Længde 7,8, Højde 2,5 m. **Major** Motor: To Cirrus Major 150 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 257,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 225,6 km/T. Stigehastighed 365 m pr. Minut. Stigeevne ved Jorden med een Motor 60 m pr. Minut med fuld Last. Startstrækning 137 m. Afløb i Landingen ved Anvendelse af Bremser 110 m. Fuldvægt 1790 kg.

Minor og **Junior** Motorer: To Cirrus Minor 100 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 225,6 km/T og 209,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 190 km/T og 177,6 km/T. Stigehastighed 240 m og 180 m pr. Minut. Fuldvægt 1565 kg.

Major og **Junior** kan medføre 6 og Minor 5 Personer paa kortere Strækninger. Udstyret til længere Flyvninger kan Luftfartøjet med Major Motorer medføre Flyver, to Passagerer og en Del Bagage over en Strækning paa ca. 1600 km.

Skriv efter vor illustrerede Brochure.

Man imødeser gerne Forespørgsler fra hjemlige og udenlandske Repræsentanter.

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED **THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND**

Telegr.-Adr.: Balmurlux, Portsmouth, England

FLYV

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

Nr. 5 Maj 1946 19. Aargang

DANSK Sportsflyvning skulde nu efterhaanden faa saadanne Betingelser, at vi uden for stor Pessimisme kan se en Fremtid i Møde, hvor danske Flyvere paa lige Vilkaar med svenske og norske kan hævde sig i internationale Konkurrencer. Vi skulde gerne være naaet saa vidt i hvert Fald til Olympiaden i London om to Aar.

FLYV har imidlertid før peget paa, hvor tvingende nødvendigt det er, at Regering og øverste Myndigheder viser de økonomiske og praktiske Spørgsmaal, der nu dukker op, virkelig Forstaaelse. Sportsflyverne maa først og fremmest have et Sted at være, et Sted, hvor de er sig selv uden at genere andre.

Det er meget godt, at man giver Koncession til Skoleflyvning, men man har saa sandelig ogsaa en Forpligtelse overfor de Mennesker, der erhverver Certifikat til at skabe Mulighed for en hensigtsmæssig Udnyttelse af dette Certifikat. Kastrup Lufthavn, hvor Flyveskolerne nu er gaaet i Gang, kan kun være en midlertidig Løsning. Paa længere Sigt gaar det ikke, hvad man vel heller ikke er blind for, men hvorfor ikke forsøge at faa en Ordning i Lundtofte. De mange tyske Flyvepladser fra Krigen maa da skabe Mulighed for, at Militæret kan være andre Steder, eller man kan muligt være der paa samme Tid?

Lundtofte er glimrende egnet, ligger bekvemt i Hovedstadens Nærhed, og Sportsflyverne vil kunne boltre sig her paa Jorden og i Luften uden at komme i Konflikt med store Trafikmaskiner under Indflyvning eller Start. Hvorfor ikke forsøge en Udvej her frem for at gaa til kostbare Ekspropriationer og Nyanlæg et andet Sted, som maaske om faa Aar af forskellige Grunde maa nedlægges igen.

FLYV.

Sportsflyvningen i fuldt Sving

De nye Koncessioner til Skoleflyvning. — Sportsflyverne ønsker velegnet Flyveplads med Mulighed for Oprettelse af Lufthøjskole.

DET har kriblet og krablet hos vore Sportsflyvere i alle de Maaneder, der er gaaet siden Kapitulationen. Det er svært at styre sin Længsel efter igen at komme i Luften og erfare, hvad der eventuelt er glemt i de lange jordbundne Krigsaar og hvor meget nyt, der nu skal læres.

I de lune Foraarsdage søger man ud til Kastrup Lufthavn bare for at indaande den særlige Atmosfære, der altid findes paa en stor Flyveplads. Sportsflyverne slaar et Slag ind om Hammer, akkurat som i gamle Dage, diskuterer Flyveproblemer og ser forelsket og længselsfuldt efter en fremmed Sportsmaskine, der elegant elevaterer ned mellem de store Trafikmaskiner, der forekommer høje som Huse i Sammenligning.

Med Mellemrum faar vi Besøg af Repræsentanter for de store engelske, franske og amerikanske Flyvemaskine-Fabrikker. De demonstrerer de sidste nye Modeller, laver Luftakrobatik og boltrer sig langs Grønsvær og Startbaner med imponerende Sikkerhed. Der er Øjeblikke, hvor man griber sig selv i at forbande Valutapolitik, økonomiske Restriktioner, Benzinrationering, Regering og Luftfartsmyndigheder. — Ja, men det er jo dog nødvendigt, vi maa naturligvis først dække Landets Behov af livsvigtige Raavarer, siger en indre Stemme, der minder om Handelsministerens.

Ja det er saa rigtigt, vi ved det, vi ved det, har man næsten Lyst til at skrige ud som en Haan mod den forjættende Foraarsstemning, men faar dette da aldrig Ophør.

Det lysner trods alt.

— Jo det gør, siger Stemmen, vi gør alt, hvad der er menneskeligt muligt for at Sportsflyvningen kan komme i Gang. Se bare der ved den store Hangar. Det er Morian Hansens lille røde KZ-Maskine, der er kørt frem. Eleverne flokkes om Maskinerne, alle vil lære det, alle vil være mellem de første.

Og det er virkeligt ved at lysne for de danske Sportsflyvere. Vist nok for første Gang i tyve Aar har ogsaa en københavnsk Klub faaet Statens Godkendelse og Luftfartstilsynets Koncession til Skoleflyvning. Det er Sportsflyveklubben. De har allerede en KZ III-Maskine klar til at gaa paa Vingerne og faar tre til af samme Type, saa hurtigt Fabriken kan levere.

— Vi havde haabet paa at komme i fuldt Sving allerede inden Paaske, siger Sportsflyveklubbens Pressesekretær Assurandør Thomsen. Men vi naar desværre ikke at faa Maskinerne til den Tid.

— Hvem skal være Leder af Sportsflyveklubbens nye Skole?

— Det bliver R.A.F. Flyveren Løjtnant Erik Infeld. Han er vist nok et nyt Navn i danske Flyvekrese, men har en straalende fin Uddannelse bag sig. Han havde før Krigen opnaaet almindeligt Sportsflyvercertifikat, stak af og tog Turen gennem Sibirien til Canada og meldte sig i den norske Uddannelseslejr »Little Norway«. Nu er han hjemme igen og parat til at tage fat. I vores Flyveskole faar vi yderligere den tidligere danske Militærflyver Sergent C. Lyngholm Nielsen.

— Hvorledes med den teoretiske Prøve?

— Vi har paa Forhaand udarbejdet meget omhyggelige Planer for Uddannelsen, og disse Planer er godkendt af Luftfartstilsynet. Det bliver faktisk saaledes, at vi paa ethvert Tidspunkt af Uddannelsesperioden bliver i Stand til at forelægge Tilsynet hver enkelt Elevs Standpunkt. Det sker ved Hjælp af et stærkt udbygget Kontrolsystem.

Permanent Teorikursus med »Sir William«.

Iøvrigt har Sportsflyveklubben i Samarbejde med de andre Flyveskoler oprettet et permanent Teorikursus. Undervisningen foregaar hos Bilfirmaet Vilh. Nellemann paa Vodroffsvej, der har stillet Lokale til Raadighed og under Ledelse af den populære »Sir William«. Ham kender De da?

Jo vi kender »Sir William«, men til Oplysning for muligt uindviede, skal vi røbe, at denne jordbundne Flyveenthusiast — han har aldrig selv siddet ved Pinden i en Maskine i Luften — er identisk med Kommunelærer William Nielsen. Hvad han ikke ved om Flyvning og Flyveteori, er der overhovedet ingen Grund til at beskæftige sig et Minut med. De vordende danske Sportsflyvere maa paa dette Punkt siges at have opnaaet en stor Begunstigelse. De kan ikke

faa nogen bedre Lærer paa denne Side Atlanterhavet.

Naar Sportsflyveklubbens KZere stiger til Vejrs er Planerne tydeligt mærket med Kendingsbogstaverne OY-DKA eller DKE, DKI, DKO o. s. v. Betegnelsen OY-D er den sædvanligt gældende for danske Flyvemaskiner, men morsomt nok er det lykkedes Klubben at sikre sig alle K-Benævnelserne.

KZ-Maskinerne vil dog næppe blive den eneste Type man faar Raadighed over. I en ikke alt for fjern Fremtid haaber man at faa Midler til at anskaffe en Række Sportsmaskiner af engelsk, amerikansk eller fransk Oprindelse. Det er nemlig Hensigten, at Klubbens Medlemmer ikke alene skal have Adgang til Certifikatprøver, men naar dette er et lykkeligt overstaaet Stadium, skal man til enhver Tid kunne laane eller leje en Sportsmaskine til en Lynskovtur over Skyerne. Det vil dog naturligvis nok vare et Par Dage endnu inden man kan stille Skymasters eller DC 3ere til Disposition, saa man kan tage hele Familien med paa en Gang.

Noget helt andet er imidlertid Problemet den ideelle Sportsflyveplads. Kastrup vil efterhaanden ikke være et hensigtsmæssigt Sted for baade Skoleflyvning og Sportsflyvning med den store internationale Trafik af Passagermaskiner.

Lundtofte som dansk Luft-Højskole?

Det kan i denne Forbindelse ikke være nogen Hemmelighed, at man i Sportsflyvekrese saa inderligt havde haabet paa at faa Lundtofte til Disposition indtil den helt rigtige Flyveplads bliver anlagt i Københavns Nærhed. Den er imidlertid for Øjeblikket overtaget af Hæren, og det er et Spørgsmaal om Myndighederne kan give Sportsflyvere og Svæveflyvere Husly her. Det er i hvert Fald ikke noget opmuntrende Perspektiv, at man har bedt Svæveflyverne finde et andet Sted at være, fordi den Hangarbygning de nu benytter, efter Militærets Opfattelse, kan anvendes til særlige Formaal.

Man skulde dog tro, at Hærens Flyvetropper fik rigelig Plads paa det Antal efterladte tyske Flyvepladser Landet over, som nu bliver indrettet svarende til danske Krav og Formaal. Lundtofte er det helt rigtige Sted for Sportsflyvere. Man vil her være i Stand til at starte og lande og boltre sig i Luften uden at komme til at skære de store Trafikruter til Kastrup.

Stedet egner sig ogsaa glimrende for den Tanke, at indrette en Slags Sportflyvningens Højskole, hvor Folk fra Provinsens Flyveklubber kunde faa fast Ophold i en Maaned, faa baade teoretisk og praktisk Undervisning og rejse hjem med Certifikatet i Lommen. Det er muligt, at man rundt om i Provinsen vil arbejde med Tanken om en Række Flyveskoler, men det er lige saa givet, at Ideen med en samlet Uddannelseslejr vilde nedsætte Udgifterne til Certifikat ganske betydeligt for de mindre Klubber.

Der er al mulig Grund til for Staten at støtte Sportsflyvernes Interesser. Et illustrerende Eksempel fra Sverige viser, hvor rigtigt et saadant Synspunkt vil være. Ved Prøverne i de svenske Flyvetropper viste det sig for kort Tid siden, at henved 50 pCt. af et Antal Elever uden forudgaaende Kendskab til Flyvning dumpede medens man kom ned paa kun 25 pCt. blandt Folk, der tidligere havde dyrket Flyvesport.

w.n.h.

REAKTOR — EJEKTOR?

Af Civilingeniør E. Møller Hansen.

I en Artikel i FLYV Nr. 3 d. A. har Civilingeniør *Steen Ethelberg* anstillet en Del Betragtninger over Terminologien vedrørende de nye Former for Fremdrivningsmidler til Luftfartøjer, som er fremkommet under Krigen, og inddelt dem i følgende Grupper efter deres Konstruktion:

A. Ejektorer:

Kanalejektorer,
Ventilejektorer,
Motorejektorer,
Turboejektorer og
Propel-Turboejektorer.

B. Raketejektorer:

Vædske-Ejektorer og
Krudt-Ejektorer.

Denne Opstilling er ret uangribelig ud fra tekniske Synspunkter, og i og for sig er Betegnelsen »Ejektor« god, for saa vidt den har en sproglig Baggrund, der knytter den til den Proces, der foregaar i de paagældende Fremdrivningsaggregater.

Imidlertid er Udtrykket allerede brugt, idet det i almindelig teknisk Sprogbrug betegner en Dampstraalepumpe, der bl. a. anvendes som Fødevandspumpe til mindre Dampkedler. (Ved Hjælp af en Ejektor kan man paradoksalt nok pumpe Fødevand ind i den samme Kedel som den, hvorfra Dampstraalen tages.)

Det danske tekniske Ordforraad e i Forvejen altfor lille, hvad enhver, der har skullet sætte Titel paa tekniske Tegninger, maa sande, og det vil derfor være rimeligt, naar det drejer sig om at skabe en Betegnelse for et nyt Aggregat, da at finde een, der ikke tidligere har været anvendt, saa der fremkommer en virkelig Nydannelse i Sproget.

Luftfartstilsynet blev i Februar Maaned 1944 af Terminologicentralen opfordret til at fremkomme med et nyt Udtryk for de omhandlede Fremdrivningsmidler, og efter mange Overvejelser valgte man at foreslaa Udtrykket »Reaktorplan« for »Flyvemaskiner, hvor Fremdriften frembringes af een eller flere Reaktorer«, d. v. s. Aggregater, der udnytter Forbrændingsprodukterne fra en Forbrænding paa en saadan Maade, at disse efter Blanding med Luft sammen med denne kastes bagud, hvorved der fremkommer en Reaktion, der kan udnyttes til Fremdrift af Flyvemaskiner, og Udtrykket »Raketplan« for »Flyvemaskiner, hvor Fremdriften frembringes af een eller flere Raketter«, d. v. s. Aggregater, der udnytter Forbrændingsprodukterne fra en Forbrænding paa en saadan Maade, at disse — i Hovedsagen uden at blandes med Stoffer, der ikke medføres i Flyvemaskinen — kastes bagud, hvorved der fremkommer en Reaktion, der kan udnyttes til Fremdrift af Flyvemaskinen.

Flyvemaskinerne vil derefter kunne inddeles i:

1. Propellerplaner,
2. Reaktorplaner og
3. Raketplaner.

I og for sig er Forskellen i Fremdrivningsprincippet ret ringe for samtlige Fremdrivningsmetoder, idet der jo i alle Tilfælde er Tale om »Reaktionsfremdrift« i egentlig Forstand. Alle Flyvemaskiner drives frem af en Reaktion, der fremkommer ved, at en vis Masse kastes bagud med en vis Hastighed. Propelleren arbejder med Luft alene. Reaktoren arbejder med Luft + Forbrændingsprodukter, og Raketten arbejder alene med Forbrændingsprodukterne.

Ordet »Reaktor« kan betragtes som en Afledning af det latinske *reagere*, der bl. a. ogsaa kan betyde »virke tilbage paa« og er saaledes ligesom Ordet »Ejektor« knyttet til den Proces, der foregaar i »Reaktoren«, idet man kan forklare denne ved at sige, at den Kraft, hvormed Luftmasserne kastes ud, »virker tilbage paa« Aggregatet, d. v. s. har en Reaktion, der driver Flyvemaskinen frem.

Civilingeniør Ethelberg foreslaar Udtrykket »Raketejektor« anvendt for de Fremdrivningsaggregater, der udelukkende arbejder med Stoffer, der medføres i Flyvemaskinen. Dette er efter undertegnedes Mening lidt i Retning af »dobbelt Konfekt«, idet man jo ved en Raket netop forstaar et Apparat, der drives frem derved, at Forbrændingsprodukterne fra et Brændstof, der sammen med den nødvendige Ilt medføres i Raketten, kastes bagud med en vis Hastighed. Det vilde derfor være rimeligt, at man bibeholdt Ordet Raket for Fremdrivningsmidler af denne Art uden at knytte det sammen med Ordet Ejektor eller Reaktor, og man vil herved samtidig faa et Udtryk, der opfordrer til at skelne skarpt mellem Reaktorplaner og Raketplaner, hvilket i og for sig er lige saa nødvendigt som at skelne mellem Propellerplaner og Reaktorplaner.

Efter Undertegnedes Mening bør Flyvemaskinerne — idet Civilingeniør Ethelbergs Inddeling i det store og hele bibeholdes — betegnes som følger:

A. Propellerplaner:
Drevet af 1. Forbrændingsmotorer,
2. Forbrændingsturbiner.

B. Reaktorplaner:
Drevet af 1. Kanalreaktorer,
2. Ventilreaktorer,
3. Motorreaktorer,
4. Turboreaktorer.

C. Raketplaner:
Drevet af 1. Simple Raketter,
2. Raketaggregater.

En Flyvemaskine, der drives af Propeller-Turbo-Raktorer, som baade anvender Propellervirkningen og den særlige Reaktorvirkning, er en Slags Krydsning mellem A. og B. Ved smaa Hastigheder (under 4—500 km/T) maa den dog nærmest kaldes et turbinedrevet Popellerplan, idet Reaktorvirkningen her er ganske ringe.

Det vil, som Civilingeniør Ethelberg anfører, være praktisk at faa Terminologien fastlagt. Om dette kan gøres alene ved en Diskussion i FLYV's Spalter er vel tvivlsomt, men det kan i hvert Fald næppe skade at faa Sagen belyst fra forskellige Sider, hvorfor nærværende Forslag ligesom det tidligere fremkomne stilles aabent for Kritik. Sproget følger imidlertid sine egne Love, og selvom man opnaar Enighed om visse Betegnelser, er der ingen Garanti for, at de vil blive anvendt i almindelig Sprogbrug, og en Diskussion vil derfor let blive en Strid om Ord saavel i egentlig som overført Betydning.

E. Møller Hansen.

Sikkerheden over Atlanten i internationalt Lys

FLYV-Interview med Ekspeditionssekretær Gustav Teisen, der ledede den danske Picao-Delegation i Dublin

EN af de vigtigste Forudsætninger for Gennemførelse af den regelmæssige Lufttrafik over Atlanterhavet er Sikkerhedstjenesten. Ingen finder i Dag paa at spørge i Rejsebureauet om der er nogen Risiko ved at tage med Toget til Paris eller med Skib til New York, medens en ældre Dame maaske nok kan være en Smule ængstelig ved at flyve fra Kastrup paa Besøg hos sin Familie i Californien.

Med de tekniske Hjælpemidler der staar til Luftfartens Raadighed i Dag, skulde det imidlertid være muligt at naa dertil, at Flyvningen paa de store Verdensruter bliver præcis lige saa sikker, som det at tage Færgen til Malmø eller Toget til Esbjerg. Kun faa Mennesker er imidlertid i Stand til at gøre sig en virkelig Forestilling om, hvilket omfattende Forarbejde og hvor uhyre Summer, der skal til. Men Arbejdet bliver gjort nu og Pengene, der skal til, bliver skaffet ved forenede Anstrengelser fra hele den civiliserede Verden.

Det var med Henblik paa disse kæmpemæssige Opgaver, at 300 Delegerede fra U.S.A., Canada, Frankrig, Norge, Sverige, Island, Danmark, Spanien, Portugal og endnu en Række Lande mødtes i Dublin til en Konference, der strakte sig over næsten en hel Maaned.

Konferencens danske Delegation bestod af fire Medlemmer: Ekspeditionssekretær Gustav Teisen fra Ministeriet, Overflyveleder, Kaptajnløjtnant Dalbro, Bestyrer Mosdal fra Luftfartsvæsenets Radiotjeneste og Overassistent Crone fra den meteorologiske Tjeneste.

FLYV har bedt Delegationens Leder Ekspeditionssekretær Teisen, der iøvrigt ventes udnævnt til Vicedirektør i Statens Luftfartsdirektorat, om at give et kort sammenfattende Rids af Resultaterne og Formaalet med Konferencen i Dublin.

Luftfartsvæsenets Arbejde efter Krigen er blevet saa omfattende, at Lederne Direktør Knud Gregersen og Ekspeditionssekretær Teisen godt kunde bruge en halv Snes Timer til i Døgnet til Behandling af Sagerne. Vi finder Ekspeditionssekretæren i Luftfartsvæsenets Kontorer paa Christianshavns Torv ivrigt optaget af at give Ordrer og Instruktioner til Personalet.

— Aa, vær venlig at tage Plads et Øjeblik, saa skal jeg være der ligesom en »Røg«, siger Gustav Teisen. Og denne Udtalelse er karakteristisk for ham. Han maa som en »Røg« være alle mulige Steder og helst paa samme Tid.

— Dublin-Konferencen bliver ofte kaldt »PICAO«, hvoraf kommer det?

— Ja, det er rigtigt, det betyder Provisional international civil aviation Organisation og blev givet som Udtryk for Forhandlingerne i den internationale Luftfartkonvention i Chicago i 1944, som ogsaa er blevet tiltraadt af Danmark. Det er i Virkeligheden en Fortsættelse af Forhandlingerne i Chicago, der fandt Sted i Dublin. Resultaterne herfra skal forelægges, hvad man paa dansk kan kalde en Generalforsamling i Montreal i nær Fremtid. Forinden skal der imidlertid finde Picao-Konferencer Sted bl. a. i Paris, hvor specielt den europæiske Trafik skal drøftes og i Cairo, hvor Problemerne fra de østlige Middelhavslande kommer til Behandling. Iøvrigt var Picao's Præsident Dr. Warner kommet til Stede i Dublin som øverste Raadgiver.

Nødhavn ved Julianehaab paa Grønland.

— Der har været Tale om at opdele Atlanterhavet i Flyve-Sikkerhedsomraader og Udlægning af Skibe?

— Ja disse Spørgsmaal blev naturligvis drøftet paa Konferencen, der iøvrigt omfattede baade Undersøgelse af de forskellige Lufthavne, Radiotjeneste, meteorologisk Tjeneste o. s. v. Skibene De taler om skal udstyres med alle tekniske Hjælpemidler. Der skal herfra ikke direkte udføres Redningsarbejde, men ved Hjælp af stationære Luftfartøjer, Radio og andet, skal man hurtigt kunne tilkalde Assistance fra Skibe og fra Stationer paa Land i Tilfælde, hvor det behøves.

— Det er et meget stort Apparat, der skal sættes i Gang?

— Det er det, det er en Kæmpeopgave, og det bliver rasende dyrt, men det skal laves og det bliver gjort. Pengene til det skaffes gennem et Fond, som de forskellige Lande saa maa indbetale til efter en nærmere fastsat Ordning. Der var fremsat den Tanke, at de store Luftfartsselskaber, eventuelt ved en ganske ringe Fordyrelse af Priserne, kunde skaffe endog meget store Beløb til Veje for Formaalet. Men Tanken syntes ikke rigtig at finde Jordbund, man mente, at det maatte være en Statsopgave.

— Hvorledes var Danmarks Stilling paa Konferencen?

— Jeg synes vi opnaaede det smukkeste Resultat, og jeg tror ogsaa, at vi opnaaede at skabe Respekt og Forstaaelse for det Arbejde, der var blevet gjort fra vor Side. Vi havde jo en ikke ringe Interesse paa Konferencen i Forbindelse med Spørgsmaalet om Oprettelsen af Nødhavn og meteorologiske Stationer i Grønland. Et Sted paa den sydlige Side af Vestgrønland ved Julianehaab blev saaledes udnævnt til Nødhavn paa Ruten fra Island til Labrador Fra Marineministeriet har man saa vidt jeg ved allerede sendt Folk til Grønland for at overtage de amerikanske Anlæg der findes.

40.000 Flyvninger Amerika—England.

Derudover fik Danmark anerkendt Kastrup Lufthavn som Hovedbase og Aalborg som Reservelufthavn. Lufthavnen i Kastrup blev paa Konferencen omtalt som meget fin. Naar Startbanerne bliver forlænget er det jo saaledes, at de kan tage meget store og tunge Luftfartøjer. Men her skal indrettes Lysanlæg og en Række tekniske Installationer. Det bliver Arbejder til Millionbeløb.

Det hele er imidlertid i Støbeskeen. Man maa jo vel huske paa at det er ganske nyt og skal organiseres fra Bunden af. Men hele Tilrettelæggelsen sker naturligvis for en stor Del paa Grundlag af de Erfaringer, man fik under Krigen. At det ikke kan være uden Betydning forstaar man, naar man hører, at der i disse Aar blev foretaget 40.000 Flyvninger fra Amerika til England. Nu skal Resultaterne af de forskellige Konferencer indenfor Picao koordineres, og de kommende Forhandlinger i Paris vil ogsaa for os blive af den største Betydning, idet det her i første Række gælder europæiske Spørgsmaal. Vi haaber, at bl. a. ogsaa Russerne vil komme til Stede her.

— Hvorledes var Arbejdet tilrettelagt paa en saa stor Konference, som den i Dublin?

— Det var glimrende organiseret. Irerne havde sørget for en Stab af Sekretærer og Kontorfolk, der tog sig af selv de mindste Detailler. De arbejdede baade i Dag- og Nathold, og hver Morgen laa en stor Pakke Papirer til Gennemsyn paa vort Bord. Det var Referater, Udkast og Forslag o. s. v. Vi boede ogsaa yderst komfortabelt. Det smukke Slot »Dublin Castle« var stillet til Raadighed for Konferencen, og vi havde den Fornøjelse at blive inviteret til Irlands Præsident O'Kelly og Premierminister de Valera.

Mere tror jeg næppe, jeg kan sige om den Ting i Dag.

w.n.h.

Køb det interessante Billedhefte fra det norske Luftvaabens Indsats i Luftkrigen, udgivet af Det norske Luftforsvar.

Sælges til Fordel for Luftforsvarets Hjælpefond

Kr. 2.50

Faas i enhver Boghandel eller fra

FLYV's FORLAG

Vesterbrogade 60 . København V.

Lufthavnen, et moderne Eventyr

Døgnet rundt lander og starter Rutemaskiner fra hele Kontinentet i Kastrup

MENNESKENES Trang til at rejse, til at studere den Del af Verden, der er dem fremmed har til alle Tider været den samme. Midlerne har blot været forskellige. Det var altid et Pust af det usædvanlige, naar i gamle Dage Handelsskibe fra fjerne Egne af Kloden lagde til i Havnene, og den Følelse af at være Verdensdele nær har til alle Tider faaet Folk til at betragte Skibe og Togs Ankomststeder som fornøjelige.

Det er ikke Spor anderledes i vor Tid. En stor moderne Lufthavn formaar at give en en stærk og koncentreret Oplevelse. Det er Eventyrernes Eventyr at staa ude i Kastrup Lufthavn, se de store Trafikmaskiner starte og lande, se den stadige Strøm af et stort internationalt Publikum, der glider forbi som oftest med en ganske let Haandbagage. De store Kufferters Tid er forbi. Aa, man skal jo dog blot være borte nogle Dage.

Flyvepassagerer er lette at kende hvad enten de kommer fra Frankrig, Amerika eller Danmark. Man kan ligefrem se dette paa dem. — Lad mig lige se. I Eftermiddag i Paris, paa Mandag i London og slut paa Ugen i New York.

Der hersker Travlhed i den store, hvide Administrationsbygning. I fem lange Aar er der ingen der har været interesseret i at reparere, male eller pudse op. Nu er ogsaa de sidste R.A.F.-Folk væk, og de oprindelige Beboere, DDL's Administration, Luftfartstilsyn, Overflyveledelse og teknisk Tjeneste er vendt tilbage.

Rundt om i Bygningen har Haandværkerne travlt med at gøre i Stand, hvidte og male, det er dejligt at se. De mange fremmede Luftfartsselskaber har faaet Kontorer i den store Hal. KLM, ABA AOA og kendte Ansigter fra før Krigen er vendt tilbage.

Kastrup Lufthavn er atter blevet et nordisk Trafikcentrum, ja maaske i betydelig højere Grad end før Krigen. Henved et halvt Hundrede fremmede Maskiner fra hele Verden starter og lander derude hver Dag og flere kommer til hver eneste Maaned. Hvor heldige har vi ikke været at de kilometerlange Startbaner blev holdt intakte under hele Krigen. Tyskerne havde jo lovet os, at de vilde sprænge det hele i Luften i Tilfælde af Invasion, men det skete ikke. Overrumplingen var saa stor, og de danske Luftfartsfolks Paapasselighed stærk nok til at forhindre det.

Stockholm-Maskinen starter.

At det imidlertid var Alvor kunde ingen være i Tvivl om. Store Huller var blevet sprængt rundt om i Betonen og gjort parat til at blive fyldt med Ammunition. Hvor vanskeligt vilde det ikke have været om Administrationsbygninger, Hangarer og Værksteder var blevet bombet og ødelagt foruden Startbanerne. Nu fik vi Chancen for at bevare en af Europas mest moderne og bedste Lufthavne ubeskadiget, fik Chancen for at være med i Kapløbet om Luftfarten og kunde faa Maaneder efter Kapitulationen byde de første Atlanterhavsmaskiner velkommen i København.

Trafikassistentens Stemme lyder i Forhallens Højttaleranlæg: — Alle Passagerer til Stockholm bedes venligst tage Plads i Maskinen. — All Passengers for Stockholm, please go to the plane. Ordene ruller som Ekko langs Hallens Gallerier, medens Passagererne tripper nervøst foran Paskontrollen. Udenfor Bygningen har Piloten startet den svære Junckermaskines Motorer, nu er alle paa Plads og langsomt ruller Maskinen over til Betonbanerne. En forstærket Motorlarm, Maskinen er i Luften og forsvinder udover Sundet.

Ogsaa i de store Hangarer hersker febrilsk Travlhed. Maskiner skal efterses og gøres klar. I Hangar C staar to af DDL's helt nye DC3ere. Den ene er ved at blive paamalet de karakteristiske røde Linier og et af Vikinge-Flaadens Navne, medens den anden endnu ikke er helt monteret. Et Kæmpeskilt paa Hangarens nordlige Væg advarer mod Tobaksrygning. Ja, det er naturligvis strengt forbudt. Hvilken Katastrofe kunde ikke en Gnist fra en letsindig Cigaretryger foraarsage paa dette Sted, det er slet ikke til at tænke paa.

Endnu er Krigens Spor ikke helt udslettet herude. Helt ovre i Pladsens sydøstlige Hjørne i Retning af Maglebylille findes en Reminiscens fra det tyske Luftwaffe. Vragrester af alle Slags Kampmaskiner, hvis Piloter og Vaaben en Gang forsøgte at terrorrisere Europa til Underkastelse. Nu kun et Symbol paa Tysklands Skæbne.

Lufthavnen ved Nat.

En Lufthavn er ikke mindre fantastisk og spændende at aflægge en Visit efter Mørkets Frembrud. Lufttrafikken standser jo ikke af den Grund, og staar man en Aften i klart og roligt Vejr ude paa Pladsen fremtrylles de skønneste Stemningsbilleder.

En ankommende Maskine er gaaet ind over Lufthavnens Omraade med sin skarpe Frontprojektør tændt. Som en vældig Lyskost fejer den i rasende Hast over Flyvepladsens Areal for et Øjeblik efter at drukne i Sundet. Oppe i Radiotjenestens Glasveranda har Telegrafisterne allerede i nogen Tid haft Forbindelse med Piloterne. Der gives Instruktioner om Indflyvningsforhold og modtages Positionsmeldinger samtidig med at tre-fire Kæmpeprojektører oplyser Pladsen foran Administrationsbygningen. Ude i Mørket et Sted sendes røde eller grønne Lyskugler til Vejrs og smaa gule Lygtemænd tændes langs begge Sider af den Betonbane, Maskinen skal benytte.

Faa Minutter efter er Rutemaskinen fra London som en lang, sort Skygge næsten lydløst gledet ned ude paa Pladsen og ruller majestætisk frem i Projektørlyset. Passagererne stiger ud, Told- og Paseftersyn finder Sted og i den ventende Bus bringes de til Byens Centrum og forsvinder og opsuges af Storbyen. Trætte efter Rejsen? Ikke det fjerneste. Bare en behagelig Afveksling i Hverdagens Jag.

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.

De otte første Aargange af FLYV udbydes til Salg for højeste Bud. Sælges i enkelte Aargange eller alle otte samlet.
Tilbud mærket »Otte Aargange« modtager FLYV, Vesterbrogade 60, København V.

Tag en hvilken som helst af disse Marker...

Miles „Messenger" kan starte eller lande paa den mindste af de Marker, som man ser den flyve hen over. Med en Vindstyrke paa 8 km/T er den i Luften paa den usædvanlig korte Distance af 55 m — med den enestaaende lave Stalling-Hastighed paa 48 km/T er det en let Sag at lægge an til Landing med en Fart paa 62 km/T. „Messenger" er ualmindelig driftsikker og økonomisk . . . forbavsende let at flyve og vedligeholde . . . alt dette har den bevist under 3 Aars anstrengende militær Tjeneste. Med en Marchhastighed paa 176 km/T og en Rækkevidde paa 800 km har „Messenger" ganske givet en straalende Fremtid for sig, som den ideale lette Flyvemaskine for Forretningsmanden, til Taxaflyvning og til Privatflyvning. Og denne Fremtid ligger slet ikke saa langt ude! . . . Levering kan ordnes i Løbet af 4 Maaneder.

MILES *Messenger*

ILES AIRCRAFT LTD. • READING • ENGLAND

ENHEDSKLUBBER

DET var med dyb Beklagelse Flyveklubben »Activ« paa D.K.D.A.s Generalforsamling konstaterede den overvældende Tilslutning, der var til Sportsflyveklubbens Forslag om at nedsætte et Udvalg til at udarbejde et Forslag til Omordning af Organisationerne.

Det er nærliggende at tro, at de to vigtigste Grunde til at dette Forslag om Enhedsklubber blev fremsat er, at der, af Grunde som er de øvrige Motorflyveklubber uvedkommende, mellem Sportsflyveklubbens Bestyrelse og Klubbens tidligere Formand, Herr Orth, bestaar visse Uoverensstemmelser, samt at Sportsflyveklubben føler sin Magtstilling truet af Motorflyver Unionen og ved en evt. Opløsning af denne og ved en Nyordning af D.K.D.A.S. mener at kunne faa større Indflydelse i Ledelsen af Organisationen paa Bekostning af de øvrige Motorflyveklubber..

I Stedet for at ødelægge den nuværende udmærkede Ordning, som der er ofret saa stort et Arbejde paa at bygge op, maa det være det naturligste at finde et Middel til at faa dem, der ikke forstaar Sammenholdets Betydning, til at makke ret.

Det er givet, at indføres der Enhedsklubber i den Form, det har været foreslaaet, vil det betyde Splittelse. Mange Klubber vil staa over for Valget mellem at gaa ind under Diktaturet, evt. helt lade sig udslette, eller bryde ud og leve det frie Klubliv med alle dets Fordele, men ogsaa uden den Støtte, der kan blive Tale om igennem Organisationen.

Hvordan det vil gaa havde man et godt Eksempel paa her i København, da Sportsflyveklubben med Brask og Bram i FLYV proklamerede Oprettelsen af Enhedsklubben »Københavns Flyveklub«. Uden saa meget som en Henvendelse til »Activ« om Forhandling og Samarbejde meddeltes det, at »Københavns Flyveklub« for Fremtiden var ene om at repræsentere alt, hvad der hed Sportsflyvning ikke alene i København, men ogsaa over for Udlandet.

Ved Arrangementet af Flyvedagen paa Lundtofte, som Sportsflyveklubben havde paataget sig, skete heller ikke Henvendelse til »Activ«. To Medlemmer af »Activ«s Bestyrelse havde paa Flyvedagen vovet sig ind paa Pladsen, begge bærende Danske Flyveres Emblem. Dette var der dog ingen af Sportsflyveklubbens Folk, der kendte, og de blev som *Uvedkommende* vist ud.

»Activ« kan ikke alene paa Grund af sin Struktur ikke gaa ind for Enhedstanken. Klubben bestaar ikke som Sportsflyveklubben af et stort Tal af passive Medlemmer, men af 20 Medlemmer, hvoraf de 10 har endeligt Certifikat medens 4 har Solo.

Klubben blev startet i 1937 og tilsluttet Unionen, da denne blev oprettet, og ovennævnte Resultat blev naaet i Tiden fra Juni 1938 til Krigen standsede Flyvningen.

Kammeratskabet og Sammenholdet inden for Klubben har altid været det bedste. Paa en enkelt Undtagelse nær er det da ogsaa de samme Bestyrelsesmedlemmer, der stadig leder Klubben, og ingen vil vel paastaa, at en Klub som denne ikke skulde være eksistensberettiget.

Det bør paalægges Motorflyveklubberne Landet over nøje at overveje Sagen, inden de gaar ind for en Forandring som den foreslaaede. Det er kun Udtryk for Særinteresser, naar det paastaas at en Nyordning er paakrævet.

Den Opbygning af Organisationen, som vi har, har vist sig at være god inden for andre Sportsgrene og vil ogsaa for os kunne dække de Krav man stiller til den baade udadtil og indadtil, og Særintereser maa vi bekæmpe af al Magt. Dem er der ikke Plads for, hvis Sportsflyvningen skal have den Fremtid, den fortjener. *Rud. Olsen.*

— — — —

I Anledning af Hr. Rud. Olsens foranstaaende Artikel skal jeg som Stiller af det paa D.K.D.A.S. Generalforsamling vedtagne Forslag om Nedsættelse af et Udvalg til Overvejelse af Betimeligheden af en eventuel Ændring i Selskabets Love og — i bekræftende Fald — Udarbejdelse af et Lovforslag kun fremsætte følgende Bemærkninger:

Naar Hr. Rud. Olsen har sin tilkendegivne Opfattelse og ønsker at fremkomme med den, havde det formentlig været paa sin Plads, om han — i al Fald ogsaa — havde gjort det for det efter min Mening naturligste Forum, nemlig Selskabets Generalforsamling. Herved vilde formentlig ogsaa været opnaaet, at Hr. Rud. Olsen var blevet bragt ud af den Vildfarelse, at det af mig fremsatte Forslag til Ændring af Selskabets Love har noget som hel Spørgsmaalet »Enhedsklubber« at gø jeg i min Forelæggelse paa General lingen udtrykkeligt og meget stærkt rede, at det sidstnævnte Spørgsmaal ganske uafhængigt og iøvrigt uddeb Spørgsmaal, som jeg ikke havde fo Mening om, men som jeg maatte me ganske overladt til hver enkelt Klub der Hensyn til de for den i Betre kommende Omstændigheder — at ta ling til og som for Københavns V mende var fordelagtigt og allerede i i Livet.

»Activ«, som iøvrigt kun er et I tium, der i Fællesskab ejer en Flyv ne, og som jeg ønsker der var mang af, har faaet Underretning saavel o paatænkte som om den gennemførte (nelse af Sportsflyveklubben til en I klub, og at »Activ« ikke — som d kræftes af Hr. Rud. Olsens egen Art har været udsat for noget som hels for Optagelse i Sportsflyveklubben, det bedste Bevis for, at Diktatur ov Sportsflyveklubben til andre at fors udøve.

Om den omtalte Udvisning fra Lu Flyveplads er mig intet bekendt før i ter hvad jeg har faaet oplyst, kan de lertid kun dreje sig om Adgang til selve Maskinerne afspærrede Areal. havde kun selve Stævnedeltagerne A — og saaledes ej heller Sportsflyvekl Medlemmer, saafremt de ikke var S deltagere.

Om Hr. Rud. Olsens positive og op Indstilling til Flyvesagen har jeg Grund til at tvivle og vi er fuldstænd ge, naar Hr. Rud. Olsen peger paa d tige i at finde et Middel til Skabe Forstaaelse af Sammenholdets Bety Findes dette Middel, saa løses alle S maal til fælles Bedste. Men naar Hr Olsen mener at de to eneste Grunde paa Selskabets Generalforsamling fre og med saa overvældende Tilslutnin tagne Forslag er at finde i Særint hos Sportsflyveklubben, bestaaende Uoverensstemmelser med Klubbens ti Formand, Hr. Orth, og 2) Magtb overlader jeg disse Udtalelser til hv kelt Sportsflyvers frie Bedømmelse.

For den overvældende Majoritet, so Forslaget Tilslutning, vilde det jo uns være beskæmmende, saafremt Hr. Ru sen skulde have Ret! Men jeg tvivler p han kan faa Medhold hos mange.

Børge Moltke-I

FLYVEMASKINER PROPELLER LETMETALLER
FLYVEMASKINEDELE LUFTFOTOGRAFIAPPARATER K. L. G. TÆNDRØR
INSTRUMENTER FLYVEMASKINELÆRRED ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

SVÆVEFLYVEPROBLEMER

Af Hartvig Jensen

T er interessant at betragte de Problemer i Forbindelse med Flyvnin-
ler kæmpes med rundt omkring og
mmenligne. Specielt er det morsomt
søge at stille sig paa den anden Si-
Gaden og kigge over til de hjem-
'indver — det kan være svært, men
les opbyggeligt. All right, vi prøver!
· er nu f. Eks. Svæveflyvningens
ige Problemer. Rent nøgternt be-
t er Tendensen hos Svæveflyverne
i Landet den samme som før Kri-
)er dannes en Klub i Aleby af nogle
Mennesker, som har faaet Lyst til
ædle Svævesport. De begynder at
en Skoleglider — er optændt af
hellige Ild, som gennemgaaende
ler jævnt under Bygningen af den-
ider. De faar et Spil stillet paa Be-
og ved Hjælp af f. Eks. en C-Fly-
ra Beleby begynder de Skolingen.
ke slipper de nogenlunde godt gen-
»A« og »B« rent materielt — saa
r Spørgsmaalet Overgangsplaner
ndnu spekulerer de kun paa det en-
, Svæveflyvningen i sin egentlige
, som noget fjernt der sikkert til
id vil komme automatisk. Der bliver
gyndt en »Baby«, og den ene
stedsordning afløser den anden for
ı Medlemmerne til at bygge. Indbyr-
ntriger opstaar, fordi Balancen mel-
Arbejdsydelse og Flyvning er saare
elig at finde, og Lysten til at byg-
ke rigtig følger Trop med Lysten til
ve.

l os nu prøve at se Svæveflyvningen
anden tænkt Vinkel. Om det med
eflyveklubberne havde været paa
ıe Maade som med f. Eks. Motorfly-
bberne, at man ikke fra Starten
ıavde kunnet bygge sine Planer. Saa
skaffet Midler til Veje gennem di-
at »splejse«, købt Materiel og sat
ontingent og sine Afgifter, saa det
e løbe rundt. Det vilde være blevet
e, vil indvendes, ja afgjort, fra
en. Til Gengæld havde disse Menne-
ikke spildt en Masse Tid paa at byg-
i Stedet vil der være god Grund til
tage de havde brugt Tiden til at søge
konomisk Støtte fra forskellig Side,
kkert ikke resultatløst.

Stillingen i Dag vilde da have været
anderledes — — — Hvorfor nu alt
hvis — — Landet ligger nu engang
saaledes, nej, men Mennesket er en
næssig Skabning, som har svært ved
ıstille sig og søge at se Problemerne
anden Vinkel, og det, der skal finde
nu, er at lægge over paa en anden

Medlemmernes Byggepligt falder
er der intet til Hinder for en Cen-
ub til at »dække« et vist Opland.
e Klub kan saa oprette et Værksted
ıtage en eller flere lønnede Folk til
rationer og Nybygninger og klart
ıere i hvilket Omfang det vil kunne
e sig at reparere og bygge selv. Et
ınt Værksted vil uden Tvivl kunne
a Tilladelse til at bygge Rekordpla-
ner, naar det ikke længere er Husflid, men Planer udført af professionelle Haandværkere under reglementerede Forhold.

Kræfterne kan saa lægges i Opbygningen af en ordnet Organisation og Søgen om Tilskud.

Alt dette er ikke »Kandestøberi«, men fremsat paa Baggrund af Indtryk og Reahavde en interesseret Kreds dannet en liteter saavel herhjemme fra, som fra Udlandet.

Vores førende Klub herhjemme »Polyteknisk Flyvegruppe« har paa sit Regnskab for sidste Aar en Tilskudspost paa saa vidt jeg husker 32.000,— Kroner!!! De har tre lønnede Heldagsfolk ikke Amatører) paa deres Værksted og Tilladelse til at bygge »udvidet«.

Nu ved jeg udmærket, der vil blive indvendt, at det ogsaa er noget helt andet med dem. De har Læreanstalten i Ryggen og gode Forbindelser, men tro ikke, det kommer af sig selv, det skyldes deres Initiativ og Gaa-paa-Mod. Ingeniør Staffeldt har omtalt lidt om netop Tilskud og siger, at det, med det, som med alt andet gælder om at gaa frem paa den rigtige Maade, ikke i Flæng, men efter ganske bestemte Principper. Man skal, siger han, først og fremmest søge Tilskud til bestemte Formaal, ikke til at fylde Klubkassen op i al Almindelighed. Et Firma eller en Person vil se et Resultat af sin Hjælp. F. Eks. søger man Hjælp til Bygning eller Indkøb af et Rekordplan, naar Resultatet saa er naaet, kan man invitere ham eller dem, der har støttet, ud at se det nye Plan staa som bl. a. et Resultat af deres Indsats, hvilket maaske vil stimulere yderligere.

Om det nu ikke kan lykkes at faa Tilskud, vil nogen indvende hvad saa? — ja, saa maa man naturligvis sætte Kontingent og Afgifter, saa det kan løbe rundt. Hvis man nu ikke uden videre Omtanke siger, at det vil blive alt for dyrt —, men sætter sig ned og kalkulerer det nogenlunde ud, vil man opdage, at en Klub paa f. Eks. 200 Medlemmer for et maanedligt Kontingent paa 25 Kr. pr. aktivt Medlem, vil kunne raade over følgende Materiel:

5 Stk. »Baby« — 6 Stk. »Olympia Meiser« el. lign. — 1 Kranich — 1 Slæbemaskine — Spil — Transportvogne m. m.

Følgende Priser lagt til Grund: »Baby« = 8000, Meise = 14000, Kranich = 20,000, Slæbemaskine = 20,000, aarlig Afskrivning paa Transportvogne og Spil 7000.

Endvidere er indbefattet Kaskoforsikring og Vedligeholdelse, og 10,000 Kr. aarlig til evt. Hangarleje og Administration. Planernes Levetid er sat til 3 Aar. Startgebyr: Spilstart = 2 Kr. Flyvemaskineslæb = 6 til 10 Kr. efter Starthyppigheden.

Skoleflyvningen kommer hertil ekstra, og beregnes som decideret Skole med en vis Afgift pr. Diplom, og skal i hvert Fald kunne bære sig selv — helst endda give Overskud.

De Medlemmer, som er nødt til at »tjene« noget af Kontingentet, vil altid kunne gøre dette ved Smaareparationer, Vedligeholdelse og lign.

Som man vil se, er det beregnet for Svæveflyvning — ikke for to »Hop« à 1 Min. og 13 hver Søndag.

Ja, Svæveflyvere — naar I har læst dette, vil nogen ryste paa Hovedet, andre — forhaabentlig en Del — tænke, ja, der er meget om det.

Hartvig Jensen.

MØLVIGS BITTERMANDEL

DDL har givet sine Luftfartøjer Vikingenavne. Dersom denne Udvikling fortsætter, maa det næste blive, at Personalets Uniformer svarer dertil.

Tyve mod to Hundrede

af Allan A. Michie.

»Klar til Kamp« er Titlen paa en meget spændende og fængslende Bog, der er udkommet paa Branners Forlag, og som bringer en Række realistiske Beretninger om dristige Kamphandlinger. Med Forlagets Tilladelse gengiver vi et af Bogens Kapitler.

I den kølige, tidlige Morgenstund den 19. August 1942 bevægede en stor Flaade af britiske Landingsfartøjer til Tanks, Motorbaade og Troppetransportskibe, eskorteret af Krigsskibe og med Minestrygere forude, sig langsomt over Kanalen med Retning mod Dieppe. Endnu før Klokken var fire var de første Commandotropper i Land paa Strandbredderne ud til Siden for Dieppe. I Løbet af det næste Par Timer fulgtes de af stærke Kræfter fra den kanadiske Hær i Storbritannien.

Angrebet, der var den hidtil største Landgangsoperation, de Allierede havde udført paa Fastlandet, blev officielt betegnet som »en kraftig Rekognosering med det Formaal at skaffe Efterretninger og Erfaringer af afgørende Betydning for det almindelige Offensivprogram.«

I Løbet af de ni Timer, Briterne og Kanadierne var i Land, tilføjede de Fjenden betydelige Tab, ødelagde et tungt tysk Batteri, sprængte et Ammunitionsdepot i Luften samt ødelagde en Radiopejlestation og et Lufstværnsbatteri. R.A.F., der havde en kraftig Jagersikring over Invasionsstyrken, lige til det sidste Skib var vendt tilbage til England, nedskød 91 Maskiner og beskadigede ca. 140 alvorligt, hvilket ialt var mere end en Syvendedel af Luftwaffes Styrke i Vesteuropa. De allierede Luftstyrker mistede 98 Maskiner, heriblandt 7 fra de Forenede Staters Hær, men Flyverne fra de 30 Maskiner blev reddet. Det eneste Tab, Flaaden led, var Jageren Berkeley og et Antal smaa Landingsbaade.

Derimod betalte Landetropperne en høj Pris for Angrebet. De kanadiske Tab androg 170 dræbte, 633 saarede og 2547 savnede, ialt 3350 Mand.

Byen Dieppe ligger ved Mundingen af Floden D'Arques. Øst for Floden og Dieppes Havn ligger der et fremspringende Højdeparti, der dominerer Byen; vestpaa findes et lignende Parti. De stejle, hvide Kalkklipper, der ligger langs en stor Del af Kysten i dette Omraade, gør de fleste Steder Landsætning total umulig, men enkelte Steder findes der dog Slugter, hvorfra det er muligt at rykke ind i Landet fra Strandbredden.

Stranden lige ud for Dieppe egner sig godt til Landsætning, men Adgangen til selve Byen spærres af et Kystdige, som Tyskerne har omdannet til en frygtelig Hindring ved Hjælp af Pigtraad og Maskingeværreder, foruden at selve Strandbredden beherskes af Batterier fra Plateauerne paa begge Sider af Byen.

Operationsplanen gik — ifølge Meddelelser i en officiel Rapport fra Oberst I. L. Ralston, der er Kanadas Krigsminister — ud paa, at de britiske Commandostyrker sammen med mindre Enheder af Frie Franske samt amerikanske Specialtropper skulde storme de fjendtlige Batterier ved Varengeville-sur-Mer, ca. fem miles Vest for Dieppe, og ved Berbeval, ca. seks miles Øst for Byen. Erobring eller Ødelæggelse af de fjendtlige Kanoner paa disse Punkter var af afgørende Betydning for Sikringen af Krigsskibene og for Gennemførelsen af Landingsoperationerne i Nærheden af selve Byen.

Samtidig med disse Angreb skulde kanadiske Tropper gaa i Land ved Pourville, der ligger ved Floden Scies Munding, ca. 1½ mile Vest for Dieppe, og ved Landsbyen Puys, godt en mile Øst for Byen. De Tropper, der landsattes ved Puys, skulde sikre mod Højdedraget Øst for Dieppe, hvorfra Fjenden ellers vilde være i Stand til at gribe ind mod Operationer ud for selve Dieppe. Hovedangrebet skulde sættes ind lige mod Byen, hvor tunge Churchill-Tanks understøttet af kanadisk Infanteri skulde kastes i Land.

Commando Nr. 4 under Major, Lord Lovat, landede heldigt nedenfor Varengeville, banede sig Vej frem til det tunge tyske Kystbatteri og udførte et glimrende Angreb, hvor Kanonerne blev ødelagt sammen med Ammunitionsoplagene, og hvor der blev taget Fanger, før den planmæssige Tilbagetrækning til Strandbredden, hvor de atter skulde indskibes, fandt Sted.

Derimod havde Commando Nr. 3 det usandsynlige Uheld at løbe lige paa fem eller seks svært bevæbnede tyske Luftværnsskibe, bevæbnede Trawlere og Motortopedobaade, der ekskorterede en Tankdamper, netop da Commandostyrken nærmede sig Kysten. Under den paafølgende Forvirring lykkedes det kun een Landingsbaad med tyve Commandosoldater at naa Kysten paa det fastsatte Sted. Til Trods for, at denne lille Flok Soldater var afskaaret fra deres Hovedstyrke, gennemførte de deres Angreb og naaede det Maal, der var sat for hele Afdelingen.

Nedenfor følger nu Beretningen om disse Folk. Den Tapperhed og det Initiativ, de har udvist, hører til det ypperste, denne Krig har kunnet opvise.

Kl. 3,30 Fm., hvor Armadaens første Skib nærmede sig Kysten, raabte Udkiggen paa en af de hurtige Kanonbaade: »Lysraket til Bagbord!« Raketten steg op over Skibet. Et Par Sekunder efter lød et nyt Raab: »To Raketter til Styrbord«. Lyset fra Signalerne aabenbarede lange Rækker af Landingsfartøjer, der pløjede frem gennem Bølgerne, omgivet af Krigsfartøjer.

Før de britiske Baade kunde naa at foretage Udvigemanøvre, brød et Helvede løs. De tyske Konvojkrigsskibe forlod Tankdamperen og strøg frem forbi Invasionsskibene, alt medens de skød af fuld Kraft med alle Vaaben. De britiske Krigsskibe snurrede rundt for at angribe, samtidig med, at Commandobaadene fik Ordre til at sprede sig. I det haarde, omend lille Søslag, der fulgte i de næste Minutter, blev en tysk armeret Trawler sænket og en anden sandsynligvis ødelagt, medens de andre fjendtlige Skibe sejlede afsted efter Tankdamperen og ikke saas senere.

I Mellemtiden var Commandobaadene forsvundet i et Røgtæppe, der laa over Vandet nær ved Kysten. Til Trods for voldsom Ild fra Tyskerne paa Plateauet, der nu var blevet alarmeret, lykked nogle Folk at komme i Land paa den, men ikke paa de Steder, hv var planlagt. Chefen for Command 3, en Officer, der havde været med tidligere Angreb mod Vaagsø, va Bord paa en britisk Kanonbaad, de truffet alvorligt, og det varede nog Skibet kunde arbejde sig ind til og sætte ham i Land.

Imidlertid krydsede et af Landin tøjerne lige ud for Kysten. Det me 20 Commandosoldater og Major Young, M.C.*), der var Næstkomm rende ved 3. Afdeling.

Chefen for Fartøjet gik hen til Young.

»Hvad skal vi nu?« spurgte han.

»Ja, vi har Ordre til at lande Strandbredden,« svarede Majoren.

»Og jeg har Ordre til at faa D Land,« sagde Søofficeren med et Smil.

»Hvad venter vi saa paa?«. Nogl nutter efter var de ved Bredden.

De tyve Mand udgjorde Command lingens Stabsstyrke. De fleste af de Ordonnansofficerer og Ordonnanser havde Ordre til at blive ved Møde et lille Stykke inde i Landet for at befordre Meldinger om de Comm styrker, der skulde slaa Kystbatteri Berneval ud.

De ventede nogle Minutter paa af Commandostyrken. Lidt efter li det op for dem, at de var de enest havde naaet Kysten paa det rigtig

De fandt ud af, at der kun var gøre. De tyske Kanoner maatte fo hver Pris hindres i at skyde ne Strandbredderne, hvor andre Tr netop nu var ved at gaa i Land, o lægge Hindringer i Vejen for den diske Hovedstyrke, som angreb Havi

De tyve Folk raadede ialt kun ov Geværer, seks Maskinpistoler, to Pi og en Morter. Selv hvis de naaede riet, havde de ingen Sprængstoffe kunde bruge til at ødelægge Kano og disses Stillinger med.

Det var en haabløs Opgave. Ikke mindre førte Major Young sine Fo ad en stejl Klippe, gennem en Pigtraadsspærring og flere Landmi ter og op paa Plateauet. Her gik spredt Orden og rykkede bag fra mod de Kanonstillinger, som de var forsvaret af over 200 Tyskere.

Major Young og hans Folk skjul i Grøfter og smaa Lavninger og aa bag fra Ilden paa de tyske Artille En efter en faldt Tyskerne om paa Post.

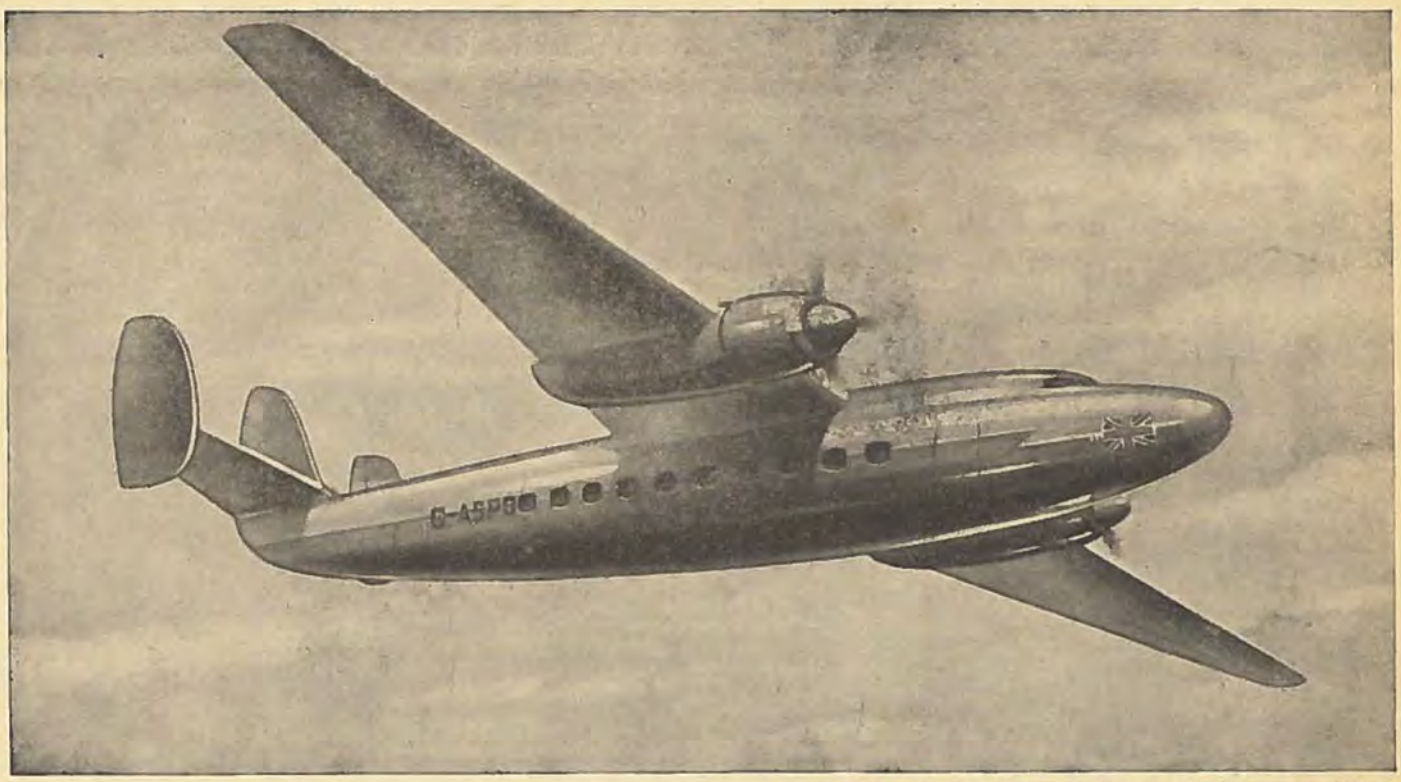
Nazisterne, der var blevet alar ved dette Angreb, svingede deres ben omkring, rettede dem ind mod og begyndte at skyde med tunge G ter paa kort Hold paa den lille Commandos. Naar Ilden kom for tæl sprang Majoren og hans Folk til ny linger. De tyske Artillerister fulgte med deres Ild, og denne dræbende Skjul varede flere Timer.

Med visse Mellemrum vovede T ne at udsætte sig for Ilden bag fra, de atter Kanonerne rundt og skød u Havet, men Observatørerne meldt ingen Skibe blev sænket, og at de blev anrettet ringe Skade paa de ka

*) Military Cross.

(Fortsættes Side

Hvor meget mere kunde ROWE *ikke have naaet . . .*



AMBASSADOR, to-motoret britisk Trafikmaskine med Centaurus Motorer, kommer fra Airspeed-Fabrikerne, hvorfra mange Transportmaskiner og de vældige Horsa-svæveplaner til Militæret leveredes. Den kan transportere 40 Passagerer paa Ruter af indtil ca. 1250 Kilometers Længde med en Rejsehastighed paa ca. 385 km./T.

. . hvis han havde rejst med en AMBASSADOR!

Sir Thomas Rowe, 1591-1644, britisk Ambassador og Diplomat, foretog Rejser paa Jagt efter Guld til Vestindien og Sydamerika. Afsluttede Handelstraktater med Stormogulen af Hindustan, lagde Grundlaget for det vældige indiske Kejserrige og besøgte ogsaa Persien. Opnaaede Privilegier for britiske Købmænd i Algier, mæglede mellem Kongerne af Sverige og Polen, udarbejdede Fredsbetingelserne mellem Frankrig og Sverige. Var overordentlig Ambassador i Wien.

Sir Thomas Rowes Resultater paa den internationale Samhandels Omraade beviser, at selv for tre Aarhundreder siden gav den personlige Kontakts Politik et godt udbytte. Naar Forretningsfolk nu til Dags har vigtige Forretninger at udrøre, rejser de ad Luftvejen og kommer hurtigt i kontakt med deres Forbindelser i Udlandet.

Storbritannien, det geografiske Centrum paa Jorden, er ogsaa det logiske Centrum for Verdens Lufttransportsystem. Efter Triumferne med Konstruktion og Fremstilling af Krigens enestaaende militære Flyvemaskiner fremstiller de britiske Konstruktører og Ingeniører nu moderne Trafikmaskiner af enhver Størrelse og til ethvert Formaal. Som Arvinger til en Tradition uden Lige paa Verdenshavene, Pionerer paa Reaktionsflyvemaskinens og Radaromraadet, vil de efterkomme ethvert Krav, der maatte stilles til dem i Flyvningens Tidsalder af i Dag og i Morgen.

Efter sine Triumfer under Krigen bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

nu Civilmaskiner til Verdens Luftruter

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

Nyt fra hele Verde

Ved Kaptajn John Foltma

Douglas DC-6.

Douglas-Fabrikkerne er ved at fremstille en Serie paa 106 Stk. DC-6, som skal leveres til forskellige Luftfartselskaber i U. S.A. og til Australian National Airways.

Det er sikkert at flyve.

Den europæiske Afdeling af U. S. Air Transport Command har indtil Udgangen af 1945 befordret 425.147 Passagerer og kun haft eet Uheld med dødeligt Udfald. Det samlede Trafikresultat var 201.949.120 Passager-Kilometer med gennemsnitlig 17.369.000 Passager-Kilometer for hver omkommet Passager.

Den britiske Lufttrafik over Stillehavet.

Som Resultat af en Konference, der nylig har fundet Sted i Wellington, Ny Zealand, kan nævnes, at England, Canada, Ny Zealand og Australien i Fællesskab vil oprette en Luftforbindelse over det sydlige Stillehav mellem Australien og Canada. Til at begynde med vil Ruten blive trafikeret to Gange ugentlig i hver Retning med Mellemlanding paa Fiji-Øerne, Canton-Øen, Honolulu og San Francisco. Rutens Endepunkter bliver Sydney, Auckland og Vancouver. Som Materiel agter man at anvende DC-4 og Avro Tudor II.

Boeing Stratocruiser er en rummelig Luftliner. Dens Marchhastighed i 7600 m er omtrent 500 km/T.

Det Danske Luftfartselskab har suppleret sin Luftflaade med 8 Stk. Douglas DC-3 og vil i den aller nærmeste Fremtid ogsaa faa leveret to Douglas DC-4. Billedet viser en af DDL's nye DC-3'er foran den store Hangar i Kastrup.

Største tilladte Fuldvægt i Starten er 61.300 kg og i Landing 55.000 kg. Største betalende Last er 8820 kg. Kabinen, som er en Trykkabine, kan indrettes med Plads til 72 Passagerer. Rækkevidden med fuld betalende Last er 4250 km, herunder regnet med en Brændstofreserve til 20 pCt. ekstra Flyvetid samt een Times Flyvning over Pladsen. Med samme Brændstofreserve er Flyvestrækningen 5800 km med en Last paa 4300 kg og 7250 km med en Last paa 3200 km.

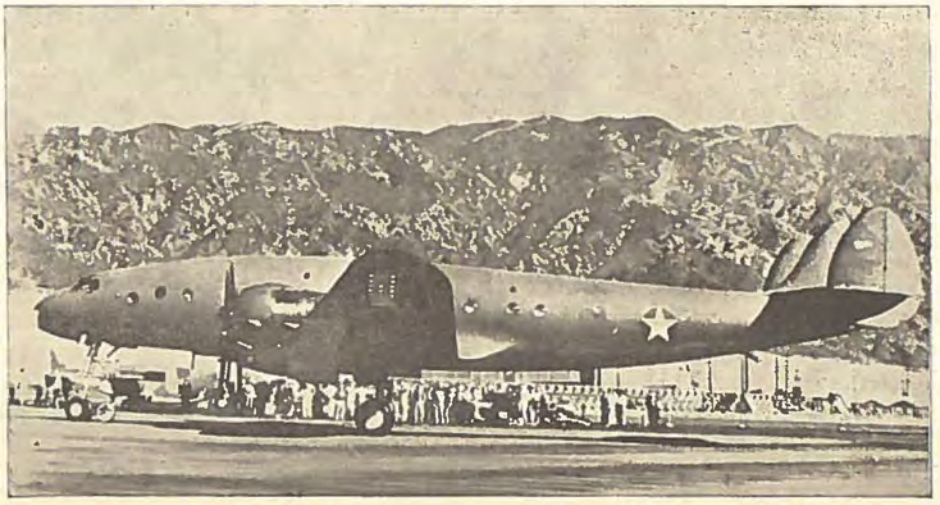
Marchhastigheden i 7600 m er 498 km i Timen. Tophøjden er 9000 m. Besætningen bestaar normalt af syv Mand. Hvis man paa lange Strækninger tager Reservepersonel med, kommer Besætningen op paa elleve Mand.

Hver af de nye Luftlinere kommer til at koste ca. 8 Millioner svenske Kroner. Til Atlanterhavsruten vil B-377 blive indrettet til at kunne medføre 40—50 Passagerer (siddende); den vil ikke blive indrettet med Køjepladser.

Stratocruisere til Sverige.

Det svenske Luftfartselskab S I L A har bestilt fire Boeing Stratocruisers til sin Atlanterhavstrafik. Da der vil gaa et Stykke Tid, inden de kan leveres, vil S I L A i Mellemtiden anvende nogle Douglas DC-4. Det er forøvrigt den første Ordre paa Stratocruisers udenfor U. S. A.

Den nyeste Udgave af Stratocruiser, som er den, det svenske Selskab har købt, har Typebetegnelsen Boeing B-377-10. Det er et Metalmonoplan, udstyret med fire Pratt & Whitney Stjernemotor som i Starten hver yder 3500 HK. Dets Spændvidde er 43,05 m, Længde 33,63 m, Højde 10,13 m og Planareal 163,97 m².



Lockheed Constellation vil i den kommende Sommer blive indsat paa Ruterne over Nordatlanten.

rske Flyverstyrker fulgte med de Allierede under Invasionen i Frankrig og videre gennem Belgien, nd og Tyskland. Billedet viser en norsk Bombeeskadrille under Slutkampen mod Naziskland.

ge Constellations under Arbejde.

t lader til, at Lockheeds Constellation r en af de Luftlinere, som man ret igt vil faa at se paa de lange Ruter, . paa Ruterne over Atlanterhavet.

Øjeblikket har Fabrikken 107 Constella- i Ordre til forskellige Luftruter. Eng- erne har f. Eks. købt fem Constella-, som skal anvendes paa Ruten London w York, indtil deres egne Fabrikker bygget et tilstrækkeligt Antal store linere.

n noget større Type, Lockheed Consti- n, et Trafikluftfartøj til 150 Passage- maa foreløbig prøveflyves med nogle re Motorer end de, der oprindelig er gnet til Anvendelse i dette store Luft- j. Serieproduktionen vil ikke blive paa- ndt, førend der er fremkommet Moto- aa 5000 HK eller derover.

krig genoptager sin Lufttrafik.

r France's Program for 1946 omfatter e europæiske Luftforbindelser, Ruter Nordafrika, over Nordatlanten, over Sydatlanten til Chile samt Ruter til Congo og Indokina. Paa 15 af sine Luftruter vil Air France anvende Constellation, DC-4 og DC-3, og kun paa fire af Ruterne vil Selskabet anvende fransk Materiel. Saafremt Materielleveringerne gaar efter Programmet, vil Air France i Begyndelsen af 1947 raade over 15 DC-4, 13 Constellation, 25 DC-3, fem eller seks Latécoère 631's (seksmotorede Flyvebaade) og ca. 40 S. O. 161's (Bloch).

30 forskellige Typer af Reaktorplaner.

I U. S. A. er man for Alvor ved at gaa over til reaktordrevne militære Luftfartøjer baade indenfor Hærens og Marinens Luftvaaben. 30 forskellige Typer af Reaktorplaner er i Øjeblikket ved at blive prøvet eller er ved at blive fremstillet i Serie. Af reaktordrevne Bombere kan nævnes Boeing XB-44 Northrop XB-49, Boeing XB-47, Martin XB-48, Douglas XB-43, North-American XB-45 og Corsair qA-43. Blandt de nye reaktordrevne Jagere kan nævnes Republic XP-84, North American XP-86, Ryan FR-1 Fireball og Vought XF6U.

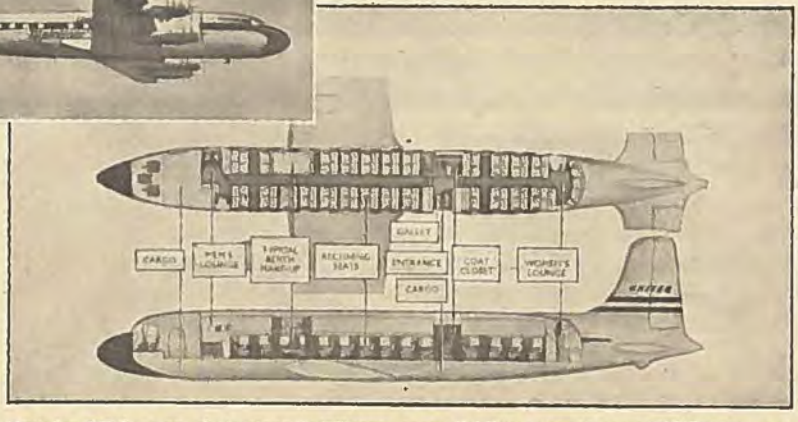
Nye Versioner af Mosquito.

Mosquitoen var fra September 1941 til Begyndelsen af 1944 Krigens hurtigste Luftfartøj, og det var vist ogsaa det Luftfartøj, der bedst kunde anvendes til Løsning af forskelligartede Opgaver. Jagerudgaven af Mosquito'en forsvarede Storbritannien om Natten i tre Aar, og i Kampen mod V-Vaabnet ødelagde Mosquito'erne 600 flyvende Bomber paa 60 Nætter.

Den første Mosquito fløj i 1940. Dens Hastighed var 519 km/T i 6600 m. Nu er Hastigheden naaet op paa 680 km/T i 9000 m. Rekognosceringstypens Rækkevidde er steget fra 2525 km til 5600 km. Bombertypen kunde i Begyndelsen kun medføre en Bombelast paa ca. 500 kg. Paa Slutningen af Krigen kunde Mosquito Mark 16 medføre ca. 2000 kg Bombelast fra England til Berlin paa to Timers Flyvetid.

De fire nyeste Typer er: 1) Mark 33 Sea Mosquito (til Anvendelse fra Hangarskibe) 2) P. R. Mark 34 Mosquito (til langtrækkende fotografisk Rekognoscering), 3) Bomber Mark 35 Mosquito og 4) Natjager Mark 36 Mosquito.

Stratocruiseren har Plads til 72 Passagerer og en Besætning paa 11 Mand.



Douglas DC-6 er en af de store Luftlinere, som vil blive anvendt paa adskillige længere Luftruter i den nærmeste Fremtid. Den kan medføre 52 Passagerer plus 2500 kg Fragt, og dens Marchhastighed er paa 480 km/T. Kabinen, som er tryktæt, er 19,5 m lang og 2,2 m høj.

Det danske Luftfartselskab

har af Englænderne faaet Tilbud om to tyske Juncker-Maskiner af Selandia-Typen. De vil nemt kunne indrettes til 14—16 Passagerer og har den Egenskab, at de kan lande paa Flyvepladsen ved Rønne. DDL har i Forvejen som bekendt kun en Maskine til at flyve paa Bornholmruten og maa som Forholdene er nu indstille, hvis denne Maskine skal til Reparation.

De danske KZ-Maskiner

har vundet en fin Position i Skandinavien. For kort Tid siden vendte Ingeniør Fritz Drescher hjem fra Norge med en Ordre paa 17 KZeere. De syv skal allerede leveres i Aar. Resultatet bliver ikke mindre bemærkelsesværdigt af den Grund, at KZerne udenfor Danmark har en betydelig Konkurrence fra amerikanske og engelske Sportsmaskiner.

I amerikanske Blade

meddeles det, at Boeing-Fabrikerne regner med indenfor en overskuelig Aarrække at komme til at bygge Flyvemaskiner, der kan opnaa en Maksimumshastighed af 4000 km i Timen. Man eksperimenterer med Materialer, der skal kunne staa for meget stærk Varme og et enormt Pres.

DDL disponerer

nu over otte Douglasmaskiner i DC3-Klassen, medens man venter de to Skymasters til Atlanterhavsruten til Danmark i Slutningen af Juni Maaned. Det kniber for de amerikanske Fabriker at overholde Leveringsfristen paa Grund af de langvarige Strejker i U.S.A.

FLYVNING

I LYNGLIMT

Under det hollandske Tronfølgerpars

Besøg i Danmark havde KLM paataget sig den betydelige Opgave ad Luftvejen at bringe det berømte Amsterdam Concertgebouw Orkester, der tæller 120 Mand til København. Ikke mindre end 3 store Dakotamaskiner fløj to Gange frem og tilbage mellem Amsterdam og Kastrup, medens en Skymaster besørgede Transporten af Orkestrets 3 Tons tunge Instrumenter.

Den norske Luftrute til Danmark

aabnedes i Begyndelsen af Maaneden i straalende Solskin. Den store sølvskinnende Douglasmaskine førtes direkte til Kastrup Lufthavn af Captain Strandrud, der ogsaa var den sidste norske Ruteflyver der forlod os den 8. April 1940.

Paa den første Rejse var bl. a. det nystartede norske Luftfartselskabs Trafikchef Glørsen og Pressechef Medbøe med. De blev modtaget i Lufthavnen af den norske Minister Esmarch, Direktør Knud Gregersen fra Statens Luftfartsvæsen, medens Direktør Knud Lybye, Civilingeniør Kampmann og Trafikchef Bech-Nielsen repræsenterede DDL.

I Washington

har Myndighederne nu de jure givet danske Luftfartselskab Koncession paa Atlanterhavsrute til New York via land, Irland og Island. De facto har myndigelsen været i Orden og den s officielle Meddelelse fra de amerika Myndigheder er saaledes blot en Forn

Den danske Rute paa Amerika vil aabnet, saa snart man har faaet de to masters hertil.

Morian Hansens Flyveskole

aabnedes i Midten af Maaneden i strup under meget festlige Former. Fo indbudt Kres gik den tidligere Motorl og R.A.F. Flyver paa Vingerne med første Elev. Morian flyver med 2 KZ skiner og to engelske Tiger Moths.

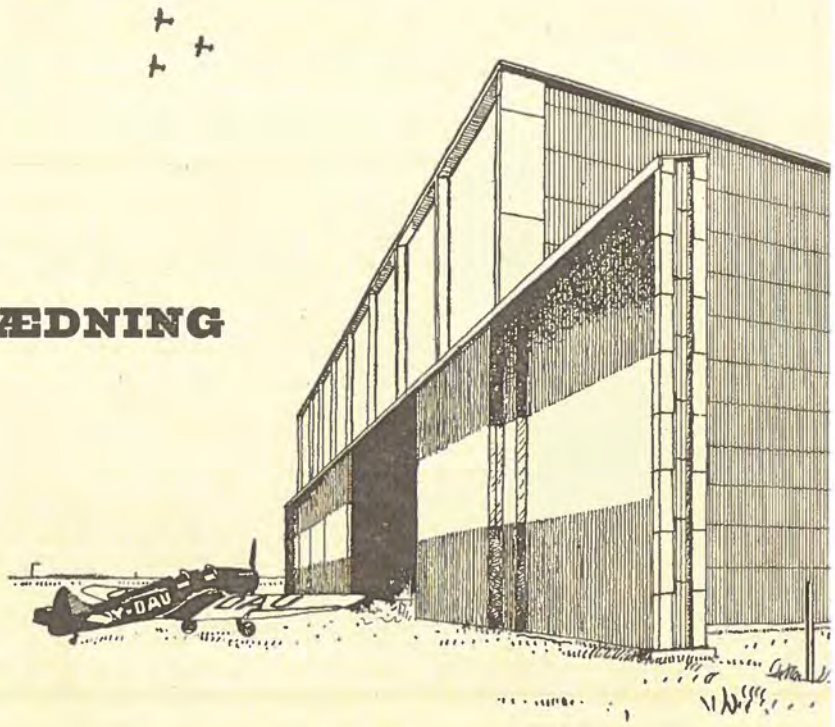
Myndighederne har foruden til Mo Hansen givet Sportsflyveklubben Konce paa Skole og Erhvervsflyvning.

De svenske Svæveflyvemesterskaber

finder Sted paa Ålleberg i Begynd af Juli Maaned. Med en fin Gestus »Kungliga Aero Klubben« stillet et B paa 12.000 svenske Kroner til danske veflyveres Disposition. Det betyder, a nødvendige Midler og Anskaffelsen af teriel til Deltagelse i baade individuel kurrence og Holdkonkurrence er sikret tet Under, at Begejstringen var storm da Direktør Ejnar Dessau gav Medde om de svenske Penge paa Dansk Sv flyve Unions Repræsentantskabsmøde.

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

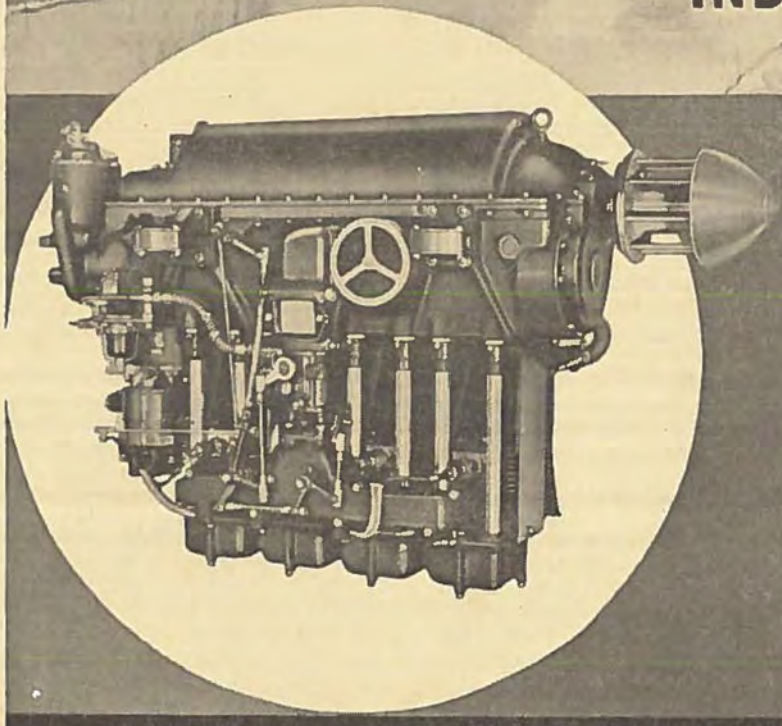


FABRIKERES AF:

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

En *Cirrus* MOTOR...

anvendes i KZ·III
bygget af
SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S



Denne nye, lette, tosædede Flyvemaskine, som er bygget og konstrueret i Danmark, er udstyret med en Cirrus „Minor" Serie II Motor. Dens Flyveegenskaber og Præstationer er usædvanlige; Landingshastigheden er kun 48 km/T og Marchhastigheden er 176 km/T. Den starter paa en Strækning af ca. 40 m og Afløbet under Landing er omtrent det samme. For at gøre Luftfartøjet „spindsikkert" er det udstyret med faste Slots.

„MINOR" Serie I 90 HK
„MINOR" Serie II 100 HK
„MAJOR" Serie II 150 HK
„MAJOR" Serie III 155 HK

BLACKBURN AIRCRAFT BROUGH E.YORKS ENGLAND.

REPRÆSENTANT I DANMARK FOR CIRRUS FLYVEMASKINEMOTORER: A. B. C. HANSEN COMP. A/S, KØBENHAVN V.

Festlig Indvielse af DDL's direkte Rute til Paris

En Flyvning over de tyske Ruinbyer

DET danske Luftfartselskab har nu aabnet sin direkte Rute til Paris. Da den første af Selskabets helt nye Douglasmaskiner, »Tor Viking«, i blændende Sommersol gik ind over Le Bourget, viste Paris sig fra sin mest charmerende Side. Fra Lufthavnens Administrationsbygning vajede Dannebrog og Tricoloren, og en Række Repræsentanter for fransk offentlig Administration var sammen med vor Minister i Paris, Kruse, Militærattaché Oberst Jørgensen og Legationsraad Wamberg mødt op for at byde den første danske Maskine velkommen.

Turen til Le Bourget havde taget fire Timer, og foruden Selskabets Direktør, Knud Lybye, og Pressechef Per Kringelbach var de danske Blades Luftfartsjournalister — hvoriblandt ogsaa FLYV's Medarbejder — inviteret med. Det blev hurtigt slaaet fast, at Danmark fuldt ud er i Stand til at konkurrere med de store amerikanske og europæiske Luftfartselskaber hvad Komfort og Materiel angaar. Er Vejret smukt, kan man i Dag næppe tænke sig en mere interessant Rejse end Luftvejen til Paris.

Billedet skifter hurtigt. Næppe synes Møens Klint og Rødby Fyr at være forsvundet bagude, før Maskinen glider lavt hen over Kiel, Hamburg og Bremen. Man faar et rystende Indtryk af Krigens Ødelæggelser paa disse Steder. Ud for Kysten ses Skibsvrag ved Skibsvrag. Kun Skorstene og Mastetoppe er synlige over Vandet, og der i Havnen ved Kiel ligger en Kæmpedamper væltet om paa Siden som et Stykke Legetøj, en Dreng er blevet træt af og lige har forladt. Ruinerne af det, der engang var driftige Handelsbyer med Millioner af travle Mennesker, peger truende og rørsværtede mod Passagererne i Flyvemaskinen og staar som en rædselsfuld Anklage mod Menneskeheden. Vil der nogensinde mere kunne trives Liv paa disse Steder, og vil man overhovedet være i Stand til atter at skabe en Kultur her? er et Par af de Spørgsmaal, man stiller sig selv. Vi spejder forgæves efter en uboskadiget Bygning i Bremens Ruiner og Murstensdynger.

Som en mørk Enclave i de uendelige Kalkdynger, der for saa relativ kort Tid siden har været Gader og Veje, Huse og smukke Villaer, hvor Mennesker færdedes og levede, ligger Skibsværftet. Man ser, hvorledes Bomberne og Brandene systematisk har forvandlet de kæmpestore Maskinhaller til et Konglomerat af forvredne Jernskeletter. De store Olie- og Benzintankanlæg ses nu fra Luften som en tilfældig Samling rustne Blikbøtter, der ligger væltet mellem hinanden.

TANGENT-LUFTHAVNEN VED ORLY

Endnu et Stykke Tid jager Maskinens Silhouet over et Landskab, hvor vandfyldte Bombekratere ligger saa tæt, at man maa opgive at tælle dem. Saa er vi inde over Belgien, naar lige at fange et Glimt af Ardennerne, før »Tor Viking« bringer os henover Champagne, og snart er vi fremme over Le Bourget. Den vældige Administrationsbygning blev ødelagt under Krigen, men et omfattende Restaureringsarbejde vil i Løbet af de kommende Maaneder udslette Sporene.

Det er imidlertid ikke Meningen, at Le Bourget fortsat skal være Landingsplads for Passagertrafiken. Franskmændene har store Projekter i Gang, og det mest imponerende er vel Atlanterhavs-Flyvepladsen ved Orly sydvest for Paris. DDL's Direktør i Paris Hr. Thostrup havde i Samarbejde med Pressechef Toulouse fra Air France og de amerikanske Militærmyndigheder arrangeret et Besøg her i Frankrigs fremtidige Kæmpelufthavn. Naar den om nogle Aar staar færdig, vil den være et af de største i Verden og kan kun sammenlignes med Amerikanernes nye Lufthavn ved New York »Idlewild«. Orly bliver anlagt efter samme Princip. Administrationsbygninger, Hangarer og Ankomsthaller bygges i en Kæmpecirkel, hvorfra vældige Startbaner paa over fire Kilometer i Længden og 100 Meters Bredde som Tangenter til Kæmpecirklen straaler ud. Ad en moderne Autostrada kører Busserne ud til Orly, hvor Vejen en Kilometer fra selve Lufthavnen føres som en underjordisk Tunnel ind under Pladsen og Startbanerne. Flyvepassagerer fra Paris kan da stige ud midt i selve Administrationsbygningen.

Foruden den moderne Autovej til Orly er det Tanken at forlænge Metroen, Paris' underjordiske Bane, herud. Den tidligere Gare des Invalides bliver Centralstation for Lufttrafiken baade fra Le Bourget og Orly. Visumkontrol, Toldeftersyn og Bagageudlevering skal derefter først ske paa Invalide-Banegaarden. Hurtigt og bekvemt er man kommet direkte ind til Paris' Centrum og er paa faa Minutter ved Place Concorde og Operaen. Alt dette er ikke blot et Fremtidsperspektiv. Arbejdet paa Orly og Gare des Invalides er allerede i fuldt Sving, men saa omfattende er Projektet naturligvis, at det vil tage Aar, inden det staar færdigt. Flere af de store Startbaner er imidlertid anlagt, medens andre endnu bestaar af de interimistiske Staal-Baner af den Slags, som Amerikanerne benyttede ved Anlæg af Flyvepladser under Krigen, bl. a. paa Grønland. I Løbet af kun fire Timer var det muligt at skabe en Start- og Landingsplads, der kunde tage selv de største og tungeste Maskiner.

SKYMASTERENS OVERMAND

I Dag er der allerede en betydelig Trafik paa Orly, og samtlige Atlanterhavsmaskiner lander og starter herfra. Det er det store amerikanske Luftfartselskab TWA — Trans World Airline — der foreløbig driver de store Ruter. Paa en af Startbanerne holdt et Par af Lockheed-Fabrikernes sidste Konstruktioner, de store »Constellations«, der er en Videreførsel af »Skymasteren«. Constellations-Maskinerne er betydelig hurtigere og tager 42 Passagerer paa selv de længste Stræk med en Marchhastighed, der ligger omkring 500 km i Timen. Den første Constellation, der landede paa Orly, havde gjort Turen New York—Paris med Passagerer og Last paa kun 14 Timer.

TWA benytter ogsaa disse Maskiner paa Ruten til Australien. En Maskine var netop landet og havde været 36 Timer om denne Rejse inklusive Mellemlanding.

For Franskmændene har det været uhyre vanskeligt at komme i Gang med Civilflyvningen efter Krigen, men man arbejder energisk paa at vinde med i den internationale Luftfart paany. Hos Amerikanerne har Air France bestilt ialt otte Constellations, som man haaber vil være leveret i Løbet af Efteraaret.

Ved Aabningen af den danske Rute til Paris var ogsaa det norske Luftfartselskabs Direktør i Marseille, Hr. Acker, til Stede. DDL og DNL faar en Fællesrepræsentation baade i Paris, Marseille og Zürich, og man venter sig indenfor begge Selskaber et fint Resultat af et intimt Samarbejde paa disse vigtige europæiske Ruter. Fra 1' Maj allerede er DDL ogsaa i Gang paa Zürich, og Ringen er sluttet.

I Styrtregn og Blæst fløj »Tor Viking« Onsdag Eftermiddag atter tilbage til København med de danske Pressefolk. Den elegante Maskine laa roligt i Luften, den nydelige Stewardess sørgede for Passagerernes Bekvemmelighed, og kun faa Timer efter, at den danske Maskine var gaaet i en Bue ind over Paris' Boulevarder og Seinen som et sidste Paa Gensyn, stod vi i Kastrup.

I Løbet af det Aar, der er gaaet siden Krigen, har DDL formaaet at skabe Respekt om dansk Trafikflyvning, og for ingen nok saa forvænt Amerikaner, Englænder eller Dansker vil det betyde nogen Forskel om han flyver med TWA, British Airways eller DDL. Saasnart det bliver muligt for Turister i Almindelighed at faa Valuta og Rejsetilladelser vil DDL aldrig flyve med en eneste ledig Plads paa sine Ruter.

w.n.h.

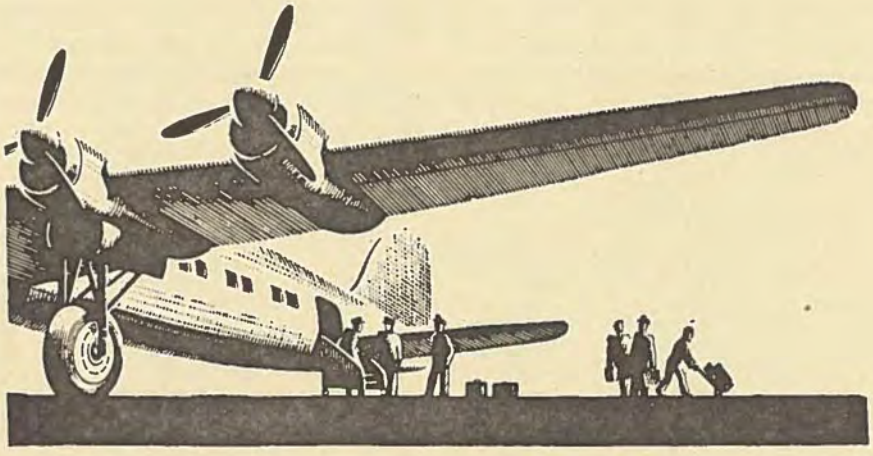
Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

FLYVE-PÆDAGOGISK „MARKEDSFORLYSTELSE" tilbydes.

Kan du huske min **»TRICKFLYVEMASKINE«** paa det gl. Banegaardsterrain? Den var kardansk ophængt — den kunde loope, rolle og svinge, 360° i alle Retninger — og den gav en vis Illusion af at flyve. **Men** den var **enkeltsædet, primitiv og langsom i Reaktionerne,** selv om jeg maa have Lov til at hævde, at den var **sjov.** Nu har jeg Ide og Principtegninger fuldt udarbejdet til en helt ny Trickflyvemaskine: **tosædet, hurtigt reagerende, fjernstyret, uafhængig af Lokale og Vejret, letopstillelig overalt i Landet** o. s. v. samt **i nogen Grad** egnet til Forskoling af Flyveelever. Paa Grund af andet Arbejde har jeg imidlertid ikke selv Tid til at udnytte Projektet, og jeg har heller ikke Pengene. Er du interesseret i Maskinen, som vil **tage hele din Tid,** men som til Gengæld vil give dig **overordentlig store Fortjenstmuligheder?** Nødvendig Kapital ca. 30.000.— Kr. Men med den store Interesse af i Dag for Flyvning en **sikker Forretning.** Skriv eller ring: Byen 3368 (sikrest 8—10 Fm.), Vendersgade 33, København K.

Flyverlojtnant **Knud Clauson Kaas.**

ROLLS-ROYCE



Vædskekølede

MOTORER
TIL RUTEMASKINER

Rolls-Royce vædskekølede Motorer i Englands tunge Bombere hjalp med til at vinde den endelige Sejr. Luftfartselskaberne, som i Dag etablerer Verdens Handelsruter, anvender i Dag Rolls-Royce Motorer til Rutemaskinerne.

Den britiske Armada af Rutemaskiner, indbefattet „Tudor" og „York", der beflyver Europas Hovedstæder, er monteret med de berømte Rolls-Royce „Merlin" Motorer.

For Speed & Reliability

ROLLS-ROYCE LIMITED

Head Office: Derby, England
London Office: Conduit Street

LUFT-FOTOGRAFERING

Overalt i Danmark

Vi er klar til at luftfotografere Deres Virksomhed

2 KZ III Fly staar klar til Start udelukkende for Luft-Fotografering

Vort eget moderne Atelier sikrer Dem det bedste Resultat

Erfaring fra over 50.000 Optagelser

★

2 forskellige Optagelser af samme Objekt incl. 18/24 Aftryk

50 Kr.

Ring og tal med os om Luft-Fotografering af Deres Virksomhed

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK

Positivt Repræsentantskabsmøde hos Svæveflyverne.

DET er dejligt at kunne sætte denne Overskrift paa et Referat af et Svæveflyvemøde, specielt paa et Tidspunkt hvor det gælder om at staa sammen om de store Opgaver, der ligger forude, og for det andet staa stærkt overfor de Kræfter af mindre positiv Karakter, der er igang indenfor vor hjemlige Flyvesport.

Mødet afholdtes denne Gang paa Polyteknisk Læreanstalt i København Lørdag den 6. og Søndag den 7. April. Ind imellem de mere saglige Drøftelser, var lagt interessante Foredrag m. Film.

Red. Yngve Norvi fra Stockholm holdt Lørdag Aften et ualmindeligt godt Foredrag om svensk Flyvning med Film fra Alleberg.

Om Søndagen talte Kapt. Edsen-Johansen fra Statens Luftfartstilsyn om Tilsynets Planer overfor Svæveflyvningen i Fremtiden (herom senere).

Senere paa Dagen talte Red. Povl Westphal om amerikansk Flyvning, og viste et Par gode Film, bl. a. en ualmindelig interessant, der viste Heliokopteren demonstreret.

Til Slut fortalte Sekretæren, Vagn Jespersen om den danske Deltagelse paa Alleberg til Sommer.

Formanden for Svæveflyveraadet, Direktør Einer Dessau, mindedes under Beretningen sammen med Repræsentanterne, det smertelige Tab dansk Svæveflyvning led, da en af vore bedste Kammerater, Radioforhandler Ingvar Jacobsen fra Viborg, sidste Sommer satte Livet til ved en Svæveflyveulykke.

En Udredning af de mange forskellige Drøftelser paa Mødet, skal jeg ikke trætte med, men nøjes med at fortælle de positive Ting, der kom ud af det.

Direktør Dessau, hvis Formandsskab vist ikke kan prises nok, fortalte, at det Arbejde Raadet havde paataget sig, langt oversteg hvad de havde ventet, hvilket bl. a. skyldtes at Klubberne var meget utilbøjelige til at svare paa Breve og reagere overfor Henvendelser fra Unionen, og opfordrede til her at tage Skeen i den anden Haand. I Sverige fortalte Formanden, var det en Betingelse for at en Klub fik Statsstøtte, at den fungerede og reagerede perfekt.

Medens vi er ved Statsstøtte, saa oplystes det, at det var Motorflyveunionen der havde modsat sig Ordningen med at Klubberne skulde have et vist Procenttilskud, efter deres Lodseddelsalg, ligeledes at det var Motorflyveunionen der havde gennemtrumfet 45 pCt. af Overskuddet til sig selv, medens Svæveflyverne fik 18 pCt., og Modelflyverne 14 pCt. Samtidigt fortalte Formanden, at et lignende Kup fra Motorflyveunionens Side, ved kommende »Flyvedage« var umuliggjort.

En anden glædelig Oplysning var, at der af K.S.A.K. i Stockholm var stillet Valuta (12.000 sv. Kr.) til Raadighed for dansk Deltagelse i svenske Kurser og Konkurrencer, med den Anledning afsendtes et Takketelegram til K.S.A.K.

Ing. Staffeldt redegjorde for Unionens Udlejning af Materiel, og fortalte at den havde vist sig uhensigtsmæssig, og det Materiel der var tilbage (i en sørgelig Forfatning) nu blev bortsolgt til Klubberne, med Undtagelse af en Baby, OY-DUX, godk. til udv. Flyvning, samt KZ-Glideren og en SG 38. Disse sidste skulde bruges ved Instruktøruddannelse, og evt. udlaanes til Aarhus Svæveflyveklub — der har tilbudt at uddanne Svæveflyvere fra hele Landet, fra B til C, samt til Sportsflyveklubben, Kbhvn., der har tilbudt at stille Materiel til Raadighed ved Instruktørkurser o. l.

Et af de mest interessante Punkter paa Dagsordenen var, da Kapt. Edsen-Johansen fra Luftfartstilsynet redegjorde for Tilsynets Indstilling til Svæveflyvningen. Kaptajnen fortalte, at den begrænsede Flyvning vi havde dyrket under Krigen, havde skabt et Grundlag at bygge videre paa nu, men vi skulde være forsigtige med at sammenligne os med Sverige. Det svenske Landskabs Fortræffelighed, set med Svæveflyverøjne, gav dem større Muligheder end vi herhjemme.

I Praksis vil den udvidede Flyvning komme til at foregaa paa en noget anden Maade end Svæveflyverne i Almindelighed har tænkt sig. Luftfartstilsynet vil nemlig kræve at der rundt omkring i Landet laves 3 til 5 deciderede Svæveflyvepladser (Skoler), som skal opfylde de alm. Flyvepladskrav (min. 400 m i diam.), og hvis Ledere skal være godkendt af Staten, og skal have gennemgaaet et Flyveinstruktørkursus i Sverige, indtil vi herhjemme kan garantere tilsvarende Uddannelse, alle Instruktørerne ved en saadan Plads skal have saadan Uddannelse.

Al udvidet Flyvning skal foregaa fra disse Pladser, ogsaa fra Spilstart. Paa en Forespørgsel, oplyste Kaptajnen, at der rimeligvis vilde blive udpeget særlige Omraader, over hvilke Skyflyvning vil blive tilladt.

Under stærkt Pres indvilligede Svæveflyveraadet i at indtræde i den nye Bestyrelse, som foruden kom til at bestaa af: Dr. Grut, Seniorkl., Revisor Elvang, Seniorkl., Lagerforv. G. Christiansen, Silkeborg, Dr. Sarup, Sydlollands, Købm. Smørum, Soldaternes Flyvekl. og Værkfører Oluf Jensen, Slagelse. *Hart* —

★

Svæveflyve-Meteorologikursus.

DE danske Svæveflyvere, som sidste Aar var paa Alleberg, opdagede at Meteorologien spillede en stor Rolle ved Tilrettelæggelsen af Dagens Flyvninger. Bl. a. Unionens Sekretær Jesper, ogsaa kaldet Vagn Jespersen, var derovre, og da han var klar over, at det var nødvendigt for de danske Svæveflyvere at kende mere til Meteorologien, henvendte han sig til »Polyteknisk Flyvegruppe« for at formaa dem til at lave et Kursus. Nu gaar man jo sjældent forgæves til »Polyteknikerne« med en god Ide, og et Kursus strækkende sig over 5 Aftener kom istand.

Det var Civiling. H Harboe der trak det meste af Læsset, det er utroligt saa godt Harboe er inde i Emnet, i Betragning af, det for ham kun er et Fritidsstudium. Han slyngede om sig, paa den mest naturlige Maade med »dyre« Skybetegnelser.

Afdelingsmeteorolog E. Hovmøller fra Meteorologisk Institut, fortalte paa fornøjelig Maade Vejrtjenestens Organisation og Arbejdsmetoder, hvorledes Observationsmaterialet fremskaffes og benyttes til Analyse af Vejrsituationen, samt hvorledes en Vejrudsigt bliver til. Endvidere fortalte han om lokale Klimafaktorers Indvirkning paa Vejret i forskellige Vejrsituationer, og deres Betydning for Svæveflyvningen. Under sin første Forelæsning, sammenlignede Herr Hovmøller Meteorologens Gerning med Lægens, idet han sagde, hvor nødvendigt det var, nøje at sætte sig ind i Vejrets Tilstand, for at kunne bedømme Udviklingen. Jeg vil dog tillade mig at bemærke, at det er godt Lægerne er kommet det Skridt videre, ogsaa at kunne helbrede — her har Meteorologerne et godt Stykke til Vejs Ende.

Herr Hovmøller foranstaltede under Kurset en interessant »Gallup« Undersøgelse af hvordan Institutets Vejrforudsigelser betragtedes af Publikum. Det blev stillet op paa den Maade at hver Deltager skulde besvare tre Spørgsmaal, a, b og c. Under a skulde de fremsætte deres personlige Opfattelse af Vejrforudsigelserne efter en Skala fra 1 til 6, som følger: 1. daarlige, 2. ikke ret gode, 3. nogenlunde, 4. ret gode, 5. gode, 6. særdeles gode.

Under b. skulde de fremsætte hvorledes deres Omgangskreds saa paa Vejrforudsigelserne, efter samme Skala, og under c. om de personligt mente Meldingerne var blevet bedre eller daarligere efter Krigen, efter følgende Skala: 1. nogen Tilbagegang, 2. ingen væsentlig do., 3. nogen Fremgang, 4. betydelig Fremgang.

Afstemningen gav følgende Resultat:

	a.	b.	c.
1	0	0	1
2	0	9	7
3	7	23	25
4	19	10	4
5	20	1	
6	1	0	

Kursuset som paabegyndtes den 27. Marts, afsluttedes den 11. April, og Ideen burde tages op over hele Landet, til Højnelse af dansk Svæveflyvnings Standard.

★

Svensk Svæveflyvning skifter Chefinstruktør.

DET er sikkert med stor Sorg de svenske Svæveflyvere ser Løjtnant »Gidde« Karlsson træde tilbage som Chefinstruktør. I hvert Fald er der ingen Tvivl om, at de danske Svæveflyvere som har haft Kontakt med »Gidde« dybt vil beklage hans »övergång till annan tjänst«, som der staar i den officielle Meddelelse herom. Det er vist en Stilling som Luftfartsinspektør der kalder.

»Gidde« har i sin Person kombineret saa mange gode Egenskaber, saa det bliver vist en utaknemmelig Opgave at træde ind i hans Sted.

Hans Afløser som fra den 1. Juli iaar skal overtage Chefinstruktørstillingen, er Fanejunker Bengt C:son Bergman fra Ängelholm.

Bergman er født 1910, og kom i 1933 i Flygvapnets tjänst, har flere Aar forrettet Tjeneste som Flyvelærer ved Ljungbyhed, og som Prøveflyver ved Malmslät.

I 1942 gennemgik han Flygvapnets Kursus for Svæveflyveinstruktører og tog i 1943 Sølv C.

To Gange har Bergman under dramatiske Omstændigheder reddet Livet ved Faldskærmshop. Inden for Svæveflyvningen er han kendt som en »lika skicklig som färgstark termikjagare«.

Vi ønsker Fanejunker Bergman tillykke med Udnævnelsen, og haaber paa et ligesaa godt Samarbejde, som vi har haft med »Gidde« Karlsson.

ANERKENDTE DANMARKSREKORDER pr. 31. December 1945

NAAR Unionen offentliggør denne gamle Liste over Danmarksrekorderne, er det paa Grund af Indførelsen af de nye fællesnordiske Regler, som ganske har ændret Rekordlistens Udseende, hvilket fremgik af den foreløbige Liste over Danmarksrekorder pr. 1. Januar 1946, som var offentliggjort i FLYV's Aprilnummer.

Nedenstaaende Liste offentliggøres som Afslutning paa det gamle System. Mange af Rekorderne har paa Grund af Klassernes Ændring ikke kunnet overføres og fremtræder altsaa her for sidste Gang.

Danmarksmesterskabet i Flyvning med udendørs Gummimotormodeller afgøres i Aar den 28. Juli paa Sjælland, sansynligvis ved Roskilde.

Dansk Modelflyver Union sender Klubberne nærmere Meddelelse direkte.

Kl.	Indehaver	Klub	Model	Tid Min. Sek.	Dist. Meter	Hast. m/s	Dato
A	P. Kuniss	Valby	PK-17	18.54,1	xxxxx	xxxx	4. 8.40
B	Per Weishaupt	OM-F	Jumbo	xxxxxx	19250	xxxx	15. 9.40
C	Niels Hassing	Cirrus	NH Speedster	xxxxxx	xxxxx	15,38	21. 7.39
D	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
E	J. Dommergaard	OZ	JD-37	00.42,8	xxxxx	xxxx	24. 6.42
F	Wedorf Hansen	Sølvfalken	FJ-6	76.22,0	xxxxx	xxxx	16. 6.40
G	Mogens Erdrup	OM-F	ME-14	xxxxxx	86550	xxxx	3. 6.45
H	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
I	O. Jespersen	OM-F	I-18	04.15,2	xxxxx	xxxx	22.10.43
W	Johs. Thinesen	OM-F	JT Chic	01.01,4	xxxxx	xxxx	30. 7.44
1a	H. Schrøder	Hawk	HS-47	•01.06,5	xxxxx	xxxx	9. 4.39
	Boy Konstmann	Frem	BK-179	xxxxxx	480	xxxx	2. 8.42
1b	H. Schrøder	Hawk	HS-47	01.27,0	xxxxx	xxxx	14. 8.38
	Boy Konstmann	Frem	BK-179	xxxxxx	610	xxxx	2. 8.42
1d	Ikke opstillet (Vandstart)				xxxxx	xxxx	
1e	Mogens Erdrup	OM-F	ME-16	xxxxxx	xxxxx	12,60	6. 6.43
2a	Jørgen Larsen	Cirrus	NH-15	09.20,0	9750	xxxx	22. 9.40
2b	Niels Hassing	Cirrus	NH-15	14.25,4	xxxxx	xxxx	24. 8.39
	Jørgen Mortensen	Termik	JM-41	xxxxxx	5000	xxxx	4. 8.40
2d	Jørgen Dommergaard	OZ	JD-37	00.42,8	xxxxx	xxxx	26. 4.42
2e	Niels Hassing	Cirrus	NH Speedster	xxxxxx	xxxxx	15,38	21. 7.39
3a	Per Weishaupt	OM-F	Jumbo	05.57,1	xxxxx	xxxx	26. 5.40
	Richard Jensen	OM-F	RJ-11	xxxxxx	760	xxxx	21. 4.40
3b	P. Kuniss	Valby	PK-17	18.54,1	xxxxx	xxxx	4. 8.40
	Per Weishaupt	OM-F	Jumbo	xxxxxx	19250	xxxx	15. 9.40
3d	Willy Olsen	OM-F	WO-16	00.30,3	xxxxx	xxxx	17. 7.40
3e	Per Weishaupt	OM-F	Gorilla	xxxxxx	xxxxx	13,78	10. 4.39
3f	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
4a	Levin Jensen	OM-F	LJ-17	00.55,2	255	xxxx	19. 7.42
4b	Levin Jensen	OM-F	LJ-11	00.52,8	xxxxx	xxxx	22. 9.42
	Sven Skou	OM-F	SS-36	xxxxxx	3319	xxxx	19. 7.41
4d	Ikke opstillet (Vandstart)				xxxxx	xxxx	
4e	Per Weishaupt	OM-F	Gorill-and	xxxxxx	xxxxx	8,43	24. 6.39
4f	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
5a	Otto Jespersen	OM-F	I-18	03.25,0	xxxxx	xxxx	5. 8.44
5b	Otto Jespersen	OM-F	I-18	04.15,2	xxxxx	xxxx	22.10.43
5d	Otto Jespersen	OM-F	I-24	00.40,1	xxxxx	xxxx	5. 8.44
6a	Niels Hassing	Cirrus	The Privateer	04.31,2		xxxx	12. 3.39
6d	Ikke opstillet (Vandstart)				xxxx	xxxx	
6e	Ikke opstillet (Hastighed)			xxxxxx	xxxxx		
6f	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
7b	Robert Hansen	Vejle	Grimponimus	07.28,7	2000	xxxx	20. 5.45
7c	Henning Jensen	OM-F	CJP-4	27.48,1	xxxxx	xxxx	11. 6.45
	I. Ingemann Olsen	Kbhvn.	SHS-1	xxxxxx	10750	xxxx	11. 6.41
7f	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
8b	Svend Greig	OM-F	SVH-1	04.30,0	xxxxx	xxxx	29. 5.39
	H. Bach	Aviator	Fakir 6	xxxxxx	1775	xxxx	14. 3.43
8c	Chr. Andersen	Kbhvn.	CA-12	58.55,5	xxxxx	xxxx	27. 9.42
	Mogens Erdrup	OM-F	ME-14	xxxxxx	86550	xxxx	3. 6.45
8f	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
9b	Peter Christiansen	Condor	S	12.33,7	17830	xxxx	20. 8.45
9c	Wedorf Hansen	Sølvfalken	FJ-6	76.22,0	xxxxx	xxxx	16. 6.40
	Jørgen Dommergaard	OZ	Pluto	xxxxxx	32300	xxxx	7. 5.39
9f	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
10b	Chr. Andersen	Kbhvn.	CA-9	03.14,6	xxxxx	xxxx	24. 6.42
	Oscar Vang	OM-F	OV-42	xxxxxx	1450	xxxx	23. 8.45
10c	Sv. Aa. Andersen	Eagle	SP-84 Wrap	35.40,6	xxxxx	xxxx	17. 9.44
	Svend Skou	OM-F	SS-38	xxxxxx	5500	xxxx	31. 8.41
10f	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	
11b	Svend Skou	OM-F	SS-28	01.50,0	585	xxxx	21. 4.40
11c	Chr. Zøylner	OZ	CZ-6	06.46,0	2640	xxxx	6. 1.41
11f	Ikke opstillet (Højde)			xxxxxx	xxxxx	xxxx	

A, B, C, D, E, F, G, H, I = absolutte Rekorder (Svævemodeller, Motormodeller, Indendørs) W = Wakefieldrekord. Kl. 1–6 Motormodeller, Kl. 7—11 Svævemodeller. a = Jordstart, b = Haandstart, c = Højstart, d = Vandstart, e = Hastighed, f = Højde. OM-F = Odense Model-Flyveklub, Cirrus: Holte, OZ: Rungsted, Sølvfalken: Slagelse, Hawk: Hellerup, Frem: Bredebro, Termik: Hillerød, Aviator: Aalborg, Condor: Helsingør, Eagle: Graasten.

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

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE
LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)
ASP DOPE
er fremstillet i nøje Overensstemmelse m
Forskrifterne i B.E.S.A. Specifikation 2 D. 1

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

Fortegnelse over Klubber tilsluttet Dansk Svæveflyver Union

Afsluttet 1. April 1946

Svæveflyvegruppen »Aalborg«, Herr Uffe Darket, Hasserisvej 120, Aalborg.

Aarhus Svæveflyveklub, Herr C. J. Christiansen, Frisenborg Fabrikker, Aarhus.

Aero Sport, Herr Chauffør Helmer Andersen, Fælledvej 11, N.

»Aviator«, Herr G. Odgaard Christensen, H. Trollesgade 25, Aalborg.

Birkerød Flyveklub, Herr Jørgen Dommergaard, Overdam pr. Hørsholm.

Svæveflyveklubben »Dania«, Herr Poul Poulsen, Amerikavej 11, V.

D.D.L.s Flyveklub, Herr Trafikchef Bech Nielsen, Raadhuspladsen 59, V.

Esbjerg Svæveflyveklub, Herr Hugo Holm, Skolegade 29, Esbjerg.

Svæveflyveklubben »Falken«, Herr Svend Fjeldsted Hansen, Enghavevej 11, Hjørring.

Svæveflyveklubben »Falster«, Herr Murer Søren Andersen, Grønsundsvej 81, Nykøbing F.

Flyvertroppernes Flyveklub, Herr Købmand Chr. Smørum, Jonstrupvej pr. Ballerup.

Frederiksberg Svæveflyveklub, Herr Dir. Max Michaelsen, Vester Voldgade 83, K.

Grindsted Svæveflyveklub, Herr P. Madsen, Vestergade 11, Grindsted.

V. Grum-Schwensens Flyveklub, Herr V. Grum-Schwensen, Allerød Maskinsnedkeri, Lillerød.

Haderslev Svæveflyveklub, Herr J. Schmidt, Præstegade 1a, Haderslev.

Svæveflyveklubben »Heden«, Herr Gunnar Jensen, Grannsvej 4, Hedehusene.

Helsingør og Omegns Flyveklub, Svæveflyver-Gruppen, Herr Civiling. E. Kolster, Gl. Banegaardsvej 20, Helsingør.

Herning Svæveflyveklub, Herr Ing. Poul Nielsen, M. a. I., Lykkevej 9, Herning.

Hobro Svæveflyveklub, Herr Børge Hansen, Jernbanegade 1, 2., Hobro.

Horsens Svæveflyveklub, Herr Lagerforv. Rauning Brask, Houmannsgade 55, Horsens.

Kolding Svæveflyveklub, Herr Paul Schwencke-Nielsen, Zahnsgade 45, Kolding.

Køge Svæveflyveklub, Herr Civilingeniør Børge Krebs, Ølby Lyng pr. Køge.

Nordvestsjællands Flyveklub, Herr Maskinarb. A. Andersen, Holbækvej 59, Kalundborg.

Næstved Flyveklub, Herr Jørgen Nielsen, Kindhestegade 8, Næstved.

Odense Svæveflyveklub, Herr Gunner Petersen, Faaborgvej 46, Fruens Bøge, Fyn.

Svæveflyveklubben Pioner, Herr Helge Nielsen, Guldbergsgade 72, 4., N.

Polyteknisk Flyvegruppe, Øster Voldgade 10, K.

Randers Svæveflyveklub, Herr Arkitekt Henning Kock, Schaldemosevej 4, 1., Randers.

Ringsted Svæveflyveklub, Herr Verner Jensen, Køgevej 30, Ringsted.

Roskilde Svæveflyveklub, Herr Hermann Hansen, Hellig Korsvej 35, Roskilde.

Ruds-Vedby Flyveklub, Herr Karl Tanning Christensen, »Skovly« Smedelodden, Ruds-Vedby.

Seniorklubben, Herr Revisor E Lyngbyvej 421, Gentofte.

Silkeborg Flyveklub, Herr Erik holm, Borgergade 7, Silkeborg.

Skagen Flyveklub, Herr Lærer K. mussen, Skovkrogen 11, Charlottenlund

Slagelse Flyveklub, Herr Oluf J Bjergbygade 14, Slagelse.

Sportsflyvernes Svæveflyveklub, Her Otto P. Larsen, V. Boulevard 4, V.

Struer Svæveflyveklub, Herr Th. E Jernbanegade 6, Struer.

Svæveflyveklubben »Sydlolland«, Herr torist Erik Larsen, Østergade 4, Rødb

Sønderborg Svæveflyveklub, Herr borg, Villa Solhjem, Sundmark pr. Sø borg.

Flyveklubben for Nykøbing Sj., Læge Frits Bruhn Petersen, Havnega Nykøbing Sj.

»Ternen«, Herr Snedker W. Mich Gefionsvej 17, Fredericia.

Varde Flyveklub, Herr Skorsten Lønberg, Stausvej 8, Varde.

Vejle Svæveflyveklub, Herr Købma A. Jensen, Vedelsgade 50, Vejle.

Viborg Svæveflyveklub, Herr Manuf handler Th. Primdahl, Vestergade 10 borg.

Vordingborg Svæveflyvegruppe, Her kurist K. Andersen, Algade 116, Vo borg.

Social-Demokratens Flyveklub, Herr Hansen, Skelbækgade 32, V.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680. Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardsvej 27, Klampenborg. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE
Formand: Kaptajn H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand: Overassistent 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: Knud Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

Nye Medlemmer i D.K.D.A.S.:
Sølvsmedelærling Preben Salomonsen.
Kaptajn J. H. Fisker Hansen.
Slagtersvend Jørgen Jensen.
Direktør J. F. van Oldenborgh.
Ingeniør F. Drescher.
Flemming Biehl-Hansen, Præstø.
Erhvervsraadssekretær Paul Schau, Esbjerg.
Sekretær, cand. jur. Eigil Andersen.
Ingeniør Ballunn Sørensen, Esbjerg.
Bestyrer Gunnar Grosen, Esbjerg.
Vulkanisør Østergaard Vejvad, Esbjerg.
Bogholder E. Semberg, Nakskov.
Grosserer Ove Tranberg, Esbjerg.
Fru Lydia Prytz.
Landinspektør Jørgen Budtz.
Direktør A. C. Normann.
Landsretssagfører Madsen-Mygdal.
Elektriker Henning Ravn.
Typografiærling Ole Hansen.
Lærling Jørgen Schmidt, Køge.
Fyrbødermedhjælper Amtoft Chr. Olsen.
Ingeniør Svenningsen.
Løjtnant Herner Petersen.
Knud Erik Bengtsen.
Portør Herman Lorenzen, Aabenraa.
Fabrikant C. Jensen, Brovst.
Ingeniør Ekholm Christiansen, Kalundborg.
Civilingeniør Erik Carstensen.
Landsretssagfører G. Gersted.
Mekanikerlærling Frode Nielsen, Svendborg.
Købmand Chr. Smørum.
Direktør Ivar Daugaard Jensen.
Civilingeniør Hans Harboe.
Fabrikant Bent Herbst-Jensen.
Hotelejer A. Kesby, Herning.
Civilingenør Werner Frederiksen.
Grosserer Halvor Henriksen.
Landsretssagfører Ørum-Jensen, Aalborg.
Kaptajn G. F. L. Hemicke.

Ved alle Forespørgsler, der kræver Svar gennem vor Brevkasse eller direkte, maa Indsenderens Navn og Adresse altid anføres, da vi ellers ikke besvarer eller viderebefordrer Henvendelserne.
Husk derfor: Navn og Adresse.

Generalforsamling i D.K.D.A.S.

DEN 26. Marts afholdt Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab sin ordinære Generalforsamling i Handels- og Kontoristforeningens Lokaler under stor Tilslutning.

Højesteretssagfører Stig Rode valgtes til Dirigent.

Af Formandens, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsens, Beretning fremgik det, at Aaret 1945 viste en meget stor Fremgang i Medlemstal indenfor Danmarks Flyveklubber. Ved Udgangen af 1944 var Antallet af Medlemmer i de Selskabet tilsluttede Unioner 5956 men ved Udgangen af 1945 var dette steget til 7746. Dansk Motorflyver Union har saaledes 5696 Medlemmer, fordelt paa 45 Klubber, Dansk Svæveflyver Union 1045 Medlemmer, fordelt paa 49 Klubber, og Dansk Modelflyver Union 873 Medlemmer, fordelt paa 55 Klubber.

Formanden gjorde endvidere Rede for Forløbet af den første Danske Flyvedag, som det var lykkedes Selskabet at faa arrangeret den 23. September 1945. Flyvedagen havde, til Trods for at der maa afleveres en Statsafgift paa ca. Kr. 52,500,—, givet et Ovesskud paa ca. Kr. 79,000,—, saaledes at Selskabet er i Stand til at give Unionerne et betydeligt Tilskud til deres Arbejde.

Selskabets Bestyrelse vilde nu gaa i Gang med Forberedelserne til Flyvedagen i Aar, idet det var Tanken, at Flyvedagen skulde være en aarlig Begivenhed.

Formanden oplyste endvidere, at der inden for Bestyrelsen var nedsat et Udvalg, der arbejdede energisk med at undersøge Mulighederne for at opnaa Statsstøtte til Privatflyvningen i Danmark, og man haabede, at dette Arbejde maatte krones med Held.

Bestyrelsesvalget resulterede i, at de afgaaende Medlemmer af Bestyrelsen blev genvalgt med Undtagelse af Oberstløjtnant Bjarkov, der ikke ønskede Genvalg. I Stedet for blev valgt Overflyveleder, Kaptajnløjtnant S. A. Dalbro, der jo er velkendt indenfor Flyverkredse. Oberstløjtnant Bjarkov blev hyldet hjerteligt af hele Forsamlingen for hans mangeaarige og udmærkede Arbejde i Selskabets Bestyrelse.

Fra Landsretssagfører Børge Moltke-Leth var indsendt et Forslag til Ændring af Selskabets Love der vilde medføre en Ændring i Selskabets Organisation i Retning af Forholdene i Sverige, hvor alle Klubberne gaar direkte op i Hovedorganisationen K.S.A.K. og hvorefter Klubberne i Kraft af deres store Medlemstal vilde faa større Indflydelse paa Selskabets Ledelse og Forhold.

Landsretssagfører Moltke-Leth ønskede ikke Forslaget behandlet af Generalforsamlingen, men henstillede, at Selskabet nedsatte et Lovudvalg, der skulde behandle og tage Stilling til Forslaget. Generalforsamlingen gav sin Tilslutning hertil.

Fra Dansk Motorflyver Union var indsendt Forslag til Ændring i Selskabets Love, der i det væsentligste gik ud paa, at Selskabets Generalforsamlinger skulde afholdes skiftevis Øst og Vest for Lillebælt, og at Klubmedlemmerne fik større Indflydelse paa Selskabets Ledelse.

Generalforsamlingen tog imidertid ikke Stilling til Forslaget, da Motorflyver Unionen trak dette tilbage.

Tegninger
til
SVÆVEMODELLER
udgivet af
DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex (D.M.U.s Begynder-Svævemodel)	Kr. 0.75
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.

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— *Masser af Byggesæt paa Lager.* —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

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.

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:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

CODAN

Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn Køge

AKTIESELSKABET

VARDE STAALVÆRK

VARDE

STAALSTØBEGODS

- S. M. STAAL -

ELEKTROSTAAL

Legetøjsforretningen „Kæphesten"

Østerbrogade 108. Øbro 3127 x.

Alt i Byggesæt samt Reservedele fra Dansk Modelflyveindustri.

MIKRO-DIESEL

7500 Omdr/Min.

1/10 HK

Pris Kr. 98.— med Propel

1. Mikro-Diesel er den mest start- og driftsikre Motor for Modelfly.
2. Mikro-Diesel har allerede vundet Konkurrencer i Sverige og Danmark.
3. Mikro-Diesel kan monteres med Cylinderen staaende eller hængende.

KAI NIELSEN

MEKANISK ETABLISSEMENT

Kronprinsensgade 8, K.

Palæ 6628

Dansk Motorflyver Union afholdt Repræsentantskabsmøde den 25. Marts d. A. paa Hotel Ambassadeur Kl. 15,00.

Formandens Beretning blev godkendt, og der blev givet Decharge for Regnskabet. Til Bestyrelsen nyvalgtes Hr. Bagermester Jensen, Aarhus, og Hr. Bestyrer G. Grosen, Esbjerg, og som Medlemmer til D.K.D.A.S. blev valgt Ohrt og Ørum Jensen.

Unionens Kasserer, Hr. Fabrikant Hoff-Hansen oplyste, at han laa i Underhandling med de allierede Myndigheder om Køb af 100 Piper Cub Maskiner, som det var Meningen, at Klubberne skulde faa Adgang til at købe til en meget billig Pris.

Foreningen Danske Flyvere.

FOR at mindes de to danske Flyvere, der blev skudt ned af Tyskerne under Angrebet paa Værløse Flyveplads i 1940, lagde Foreningens Formand, Kaptajn *Pagh og* Generalsekretæren, Fabrikant *Rydmann* den 9. April Kranse paa Løjtnanterne *W. Godtfredsen* og *C. F. Brodersens* Grave.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

Nu slutter vi vore indendørs Møder; det sidste er Tirsdag den 7. Maj, og som Rosinen i Pølsegenden faar vi Løjtnant Rønhof til at fortælle os om sine Flyvninger i R.A.F. under Invasionen i Frankrig.

Desuden vil Ingeniør Prytz vise nogle Billeder fra de nyeste udenlandske Flyveblade, saa I kan følge med i Udviklingen.

Mødet holdes som sædvanlig paa den polytekniske Læreanstalt, Sølvgade 83, og begynder Kl. 19,30 pr. Tag en Kammerat med.

SPORTSFLYVEKLUBBEN.

Foredrag af Løjtnant Clauson-Kaas, Lørdag d. 23. Marts 1946 i Unitarernes Hus.

LØRDAG d. 23. Marts havde Sportsflyveklubben indbudt Løjtnant Clauson-Kaas til at tale om sine Oplevelser for Klubbens Medlemmer, og for en Gangs Skyld var der god Tilslutning.

Clauson-Kaas talte om »London under Fjendens Ild«, og vi saa nogle fortræffelige Fotografier af London efter V1 og V2 og Blitzbombardementer. Nu er Clauson-Kaas jo en habil og morsom Taler, og Medlemmerne, der var kommet til Stede, fik en underholdende og interessant Aften ud af det. Belært af tidligere Erfaring med Hensyn til vore Foredrags-Aftener havde Bestyrelsen kun lejet den mindre Sal, der kun rummer et Par Hundrede Mennesker; med her var til Gengæld ogsaa Trængsel, da Løjtnant Clauson-Kaas begyndte sit Foredrag.

Ved Fremvisning af Billederne af de vældige Ødelæggelser i London tegnede C-K med sin livfulde Tale et levende Billede for os af de Trængsler, som Londons Beboere var udsat for i de første Krigsaar, og det var med Beundring, man hørte om det Mod og den Udholdenhed, som London'erne lagde for Dagen i deres Trængselstid.

Kaptajn i R.A.F. Jørgen Edsber

dræbt ved Nedstyrtning

Første Paaskedag ved 17-Tiden fandt de en Flyveulykke Sted ved Kalvebodstran der kostede Kaptajn i R. A. F. *Jørgen Ed berg* Livet. To Sportsflyvemaskiner, den er en Miles Magister, ført af Kaptajn Ed berg, den anden en Auster-Taylorcraft, fø af Løjtnant *Erik Infeldt,* der ligeledes ha gjort Tjeneste i R. A. F., var ude paa e Fotograferingsflyvning. Edsberg var alen i sin Maskine, mens Infeldt havde to Passa gerer med, Grevinde *Jytte Moltke* og Press fotograf *Olaf Kjelstrup.* Kjelstrup skuld fotografere nogle Kunstflyvningsmanøvre som Jørgen Edsberg foretog med sin Mile men pludselig tørnede Edsberg sammen me Infeldts Maskine, hvis højre Plan blev ram omtrent midt paa, saa der fremkom et stor Hul i Planets Forkant. Sideroret fra Ed bergs Maskine blev hængende i Austeren Bæroplan og blokerede Styregrejerne. Ed bergs Maskine styrtede som en Sten i Ka vebodstrand fra ca. 800 Meters Højde. I feldts »Auster« gik i Spind, men det lyk kedes ham at rette den op og under Udfo delse af stor Koldblodighed og Dygtighed a foretage en Nødlanding paa en lille Mar i Nærheden af Strandkanten. Jørgen Ed berg dræbtes paa Stedet. Erik Infeldt sel kom intet til, hvorimod hans to Passagere under Landingen fik nogle lettere Snitsaa i Ansigtet. »Austeren«, der ligesom Mile »Magister«en tilhørte det nystartede Scan Aviation, led 80 pCt. Havari.

Kaptajn Jørgen Edsberg var 30 Aa gammel. Da Krigen brød ud, opholdt ha sig i England og meldte sig straks til Roya Air Force, hvor han efter at have fuldend sin Flyveuddannelse kom til at gøre Tjene ste i Air Transport Command. Hans særlig Opgave blev at overføre Bombeluftfartøje fra U. S. A. til England, og paa denne Pos vandt den unge Dansker sig stor Anseels som en meget dygtig Flyver. For en Maa neds Tid siden vendte Edsberg tilbage fr London med sine Hjemsendelsespapirer Lommen, han var blevet knyttet til Firmae Scan-Aviation som Flyvelærer og skulde m til at gøre en Indsats for Civilflyvningen da Døden saa brat indhentede ham.

Ære det være hans Minde.

Tegning af spantbygget model i skala 1:25 af det fly »Den danske brigade« skulde have anvendt ved en evt. Invasion i Danmark. Sendes portofrit ved indsendelse i frimærker til

„MODELTEKNIK"

HVIDOVREVEJ 366 - KØBENHAVN - VALBY

Tyve mod to Hundrede

(Fortsat fra Side 98.)

ske Tropper, der klatrede op paa Kysten. Major Young ledede sine Folks Ild saa dygtigt, at hans egne Tab kun var ganske smaa, til Trods for at Granaterne sprang ganske tæt ved hans Styrke.

Da tre og en halv Time var gaaet, og Opgaven hermed var til Ende, trak de tyve Mand, der havde udført hele Afdelingens Arbejde, sig tilbage til Stranden under stadig Skydning mod de forfølgende Tyskere. Major Young blev paa Bredden indtil den sidste af hans Folk var kom met godt om Bord. Saa greb han en Lin og lod sig trække gennem Brændingen u til Baaden.

Senere fik Major Young tildelt D.S.O.† for sin »fremragende Kamp under højs ugunstige Vilkaar, sin Pligttroskab o tapre og beslutsomme Commandoføring«

†) Distinguished Service Order.

Nye Flyvemaskinetyper

Bell Helikopter.

Det amerikanske Flyvemaskinefirma Bell Aircraft Corporation er gaaet i Gang med Bygning af en større Serie Helikoptere til Privatbrug og til forretningsmæssig Anvendelse. Allerede inden Udgangen af indeværende Aar regner man med at kunne bygge 500 Helikoptere.

Den Model, som man vil bringe paa Markedet, er en tosædet Helikopter, som har en Rækkevidde paa ca. 500 Kilometer ved en Marchhastighed paa 144 km/T. Dens største Hastighed er 192 km/T, udstyret med en Franklin Motor, som yder 174 HK ved 3200 O/M (ved Jorden). Den afbildede Model af Bell Helikopteren har en Fuldvægt paa 936 kg, og heri er regnet med 180 kg til Fører og Passager samt ca. 30 kg Bagage foruden fuld Benzinbeholdning og Radioudstyr.

Firmaet har ogsaa større Typer i Arbejde, nemlig nogle Helikoptere som skal kunne medføre 5 Passagerer eller en tilsvarende Last, og de faar en Hastighed, som er betydelig større end de mindre tosædede Typer.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

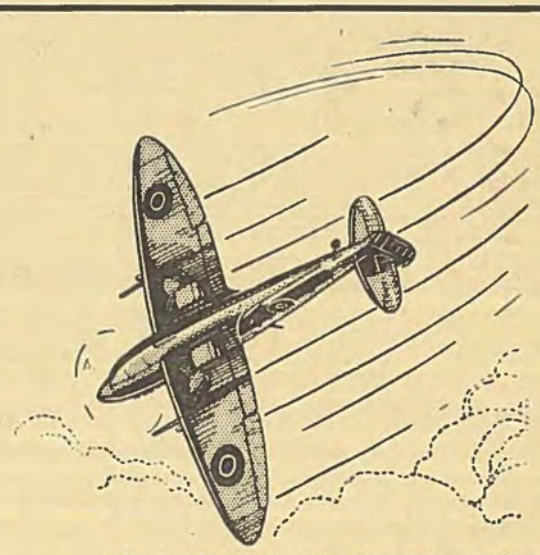
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

SHELL

AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL

VICKERS-ARMSTRONGS
LIMITED

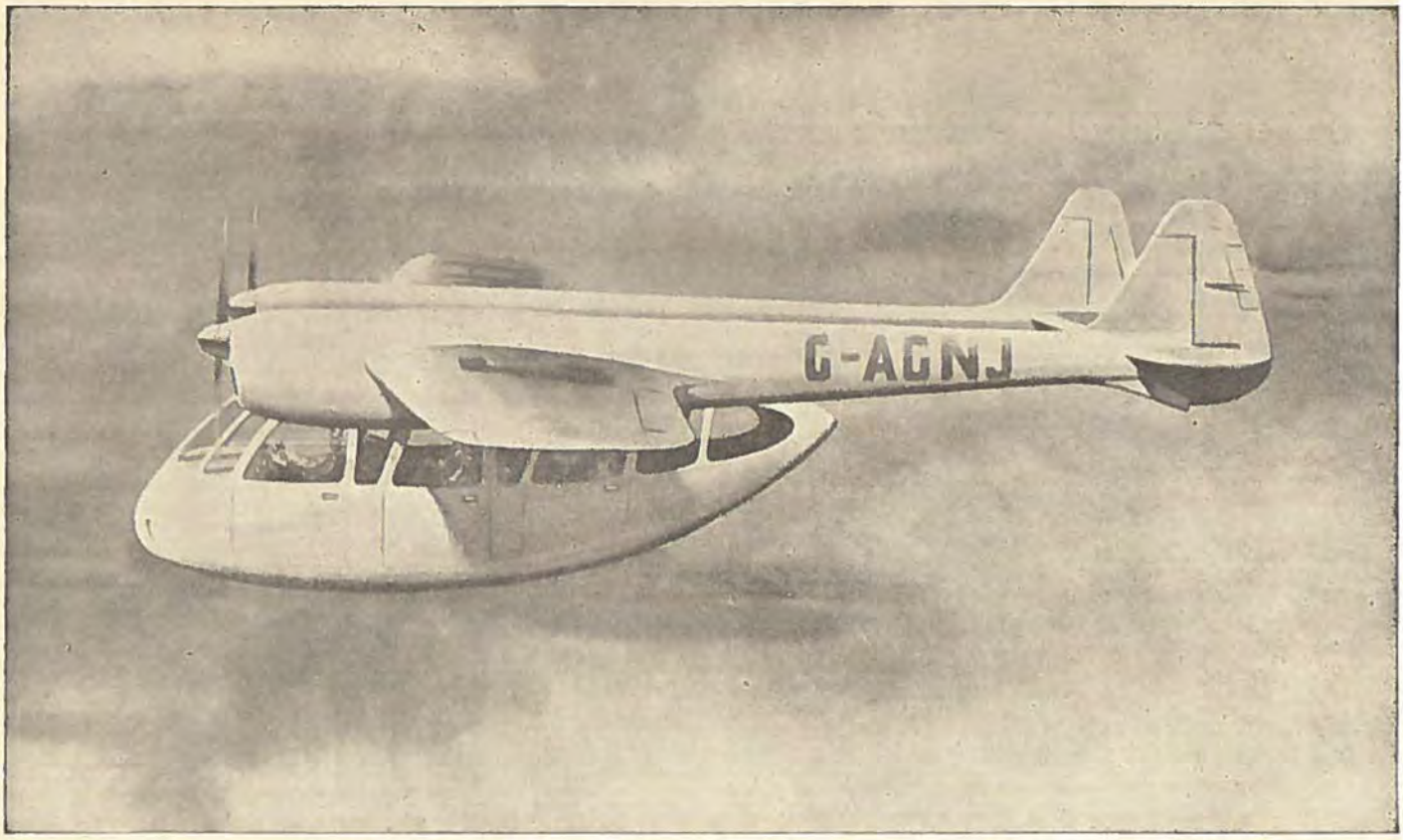
ALFRED RAFFEL
Aktieselskab

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. 6
1946 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE



Vi præsenterer **Aerocar Serierne**

Kan ogsaa leveres med Skiunderstel eller som Søluftfartøj.

For første Gang præsenteres et lille, tomotoret Luftfartøj med en Luftliners Komfort — V. P. Propeller — indtrækkeligt, pneumatisk, trehjulet Understel — fortræffeligt Udsyn — let Adgang til Kabinen — stor Ydeevne — stor Marchhastighed — smaa Driftsomkostninger.

Spændvidde 12,8 m, Længde 7,8, Højde 2,5 m. **Major** Motor: To Cirrus Major 150 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 257,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 225,6 km/T. Stigehastighed 365 m pr. Minut. Stigeevne ved Jorden med een Motor 60 m pr. Minut med fuld Last. Startstrækning 137 m. Afløb i Landingen ved Anvendelse af Bremser 110 m. Fuldvægt 1790 kg.

Minor og **Junior** Motorer: To Cirrus Minor 100 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 225,6 km/T og 209,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 190 km/T og 177,6 km/T. Stigehastighed 240 m og 180 m pr. Minut. Fuldvægt 1565 kg.

Major og **Junior** kan medføre 6 og Minor 5 Personer paa kortere Strækninger. Udstyret til længere Flyvninger kan Luftfartøjet med Major Motorer medføre Flyver, to Passagerer og en Del Bagage over en Strækning paa ca. 1600 km.

Skriv efter vor illustrerede Brochure.

Man imødeser gerne Forespørgsler fra hjemlige og udenlandske Repræsentanter.

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED **THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND**

Telegr.-Adr.: Balmurlux, Portsmouth, England

FLYV

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

Nr. 6 | Juni 1946 | 19. Aargang

København eller Stockholm?

LIGE siden Kapitulationen har Luftfartens ledende Folk utrætteligt peget paa Nødvendigheden af en hurtig og effektiv Løsning paa Spørgsmaalet om Kastrups Stilling i den skandinaviske og internationale Trafik.

Til Trods for de Muligheder vi har haft, staar vi imidlertid i Dag overfor den nøgterne Kendsgerning, at Stockholm permanent eller for en Tid bliver administrativt Centrum for den skandinaviske Atlanterhavstrafik. Uden Hensyn til at Sverige i Øjeblikket ikke er i Besiddelse af de bedst egnede Flyvepladser for de tunge Atlantmaskiner, hævdes det simpelthen fra svensk Side, at Sveriges Hovedstad vil kunne byde en Organisation for »Scandinavian Airlines« bedre Arbejdsvilkaar end København.

Selv om det svenske Forslag paa de Konferencer, som nu føres i Stockholm, vil møde stærk Modstand baade fra norsk og dansk Side, bliver det maaske svært at afvise Paastanden ud fra saglige Begrundelser. Tiden vil vise det.

Uden at have synske Evner kan man vist ogsaa roligt spaa, at dansk Sportsflyvning, hvis der ikke nu gøres noget alvorligt fra Statens Side, meget snart vil komme et godt Stykke bagud i Konkurrencen med Udlandet. Skal vi først til at ekspropriere Arealer et eller andet Sted i Nærheden af København og derefter anlægge og planere, vil der gaa Aar inden Sportsflyverne for Alvor kommer i Gang. Det maa være muligt at finde en Løsning, omend midlertidig, paa nuværende Tidspunkt. Det bør gøres, og det bør gøres hurtigt.

FLYV.

Sammen kan vi løfte Bjerge og flytte Mennesker

Norsk Luftfart i Genopbygningens Tegn og et Par Udtalelser af DNL's Pressechef Odd Medbøe.

En Turistflyverute fra Oslo til Lillehammer paa Norges og Danmarks Ønskeseddel

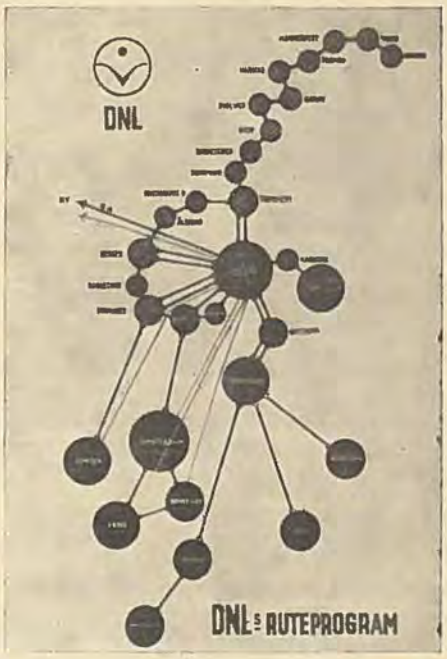
MED den største Opmærksomhed og Interesse har man her i Danmark fulgt Udviklingen i norsk Lufttrafik efter Krigen. Nordmændene har maaske haft saa meget større Vanskeligheder at kæmpe med end Danskerne paa dette Omraade, men en energisk Indsats har nu vist sig at føre til Resultater, som ogsaa for dansk Trafikflyvning vil blive af den største Betydning.

Allerede før Krigen var DNL anerkendt og respekteret i europæisk Luftfart. Saa tidligt som i 1936 beskæftigede Nordmændene sig med Planer om en transatlantisk Luftrute, men den 9' April 1940 satte i Norge som i Danmark en Stopper for al videre Initiativ.

DNL blev tidligere financieret af de store norske Skibsrederier. bl. a. Olsen-Line og Det Bergenske Dampskibsselskab, men i Dag staar det norske Luftfartselskab som en ren national Institution, der støttes af hele Norges Industri og Skibsfart med økonomisk Tilskud fra Staten. Selskabet er blevet re-etableret. og inden kort Tid har man ikke alene genoptaget alle de tidligere Ruter i Europa. men er i Gang med nye Forbindelser og den regelmæssige Flyvning paa New York. Med Henblik paa den skandinaviske Amerikaflyvning er Norge Medlem af det nyoprettede „Scandinavian Airlines". hvori ogsaa S. I. L. A. og DDL er med. Denne Institution skulde sikre de skandinaviske Luftfartselskaber en stærk Position i Konkurrencen med de øvrige europæiske og amerikanske Selskaber.

De norske Flyvere.

Under Besættelsen oprettede den norske Regering i London et norsk



Statskontor til Varetagelse af de norske Luftfartsinteresser og kom paa denne Maade med i Planlæggelsen af den fremtidige civile Luftfart i Europa. Det var naturligvis en Styrke, ligesom det var af Betydning, at norske Flyvere fik en Uddannelse som allierede Krigsflyvere. Derfor staar Norge med Hensyn til Flyvere maaske nu bedre rustet end noget andet skandinavisk Selskab.

Men Vanskelighederne opstod umiddelbart efter Kapitulationen. Den Or-

ganisation, der tidligere udgjorde DNL, eksisterede ikke mere. Norge maatte fra Grunden opbygge alt, men de gjorde det med en Hurtighed og Dygtighed, som maaske kun taaler Sammenligning med det hollandske KLM.

Det første glædelige Tegn paa det norske Luftfortselskabs come back fik vi, da DNL den 1' April startede sin Ruteflyvning paa København. Siden er det gaaet Slag i Slag, og Nordmændene har til Tider flojet med op til 4 Maskiner om Dagen paa Ruten Oslo—København.

— Der kunde godt indsættes dobbelt saa mange Maskiner paa denne Rute, udtaler DNL's Pressechef, *Odd Medboe*, til FLYV. Der er en meget stor Efterspørgsel efter Flyvebilletter til Danmark. Det mest opmuntrende ved denne Kendsgerning er imidlertid, at det ikke bare er Forretningsfolk, som ønsker at flyve til København. Ruten har en udpræget turistmæssig Karakter.

Turistflyverute Oslo—Lillehammer.

I denne Forbindelse gør Medboe opmærksom paa den Interesse, der baade fra dansk og norsk Side er kommet til Udtryk for en Aabning af en Turistflyverute mellem Oslo og Lillehammer. Lillehammer er et Centrum for de norske Højfjeldshoteller og kendt af de fleste Danske. I Praksis skulde der ikke vise sig nogen Hindringer for at gennemføre en saadan Turistrute, og Hotellerne i Lillehammer er i høj Grad opmærksom paa dens Betydning. I Sommertiden vil det antagelig blive Vandflyvemaskiner, som sættes ind. De skal da gaa ned paa „Mjøsa" ved Lillehammer, medens Vintersportsrejsende bliver bragt til Højfjeldet i Landmaskiner, der kan gaa ned paa Isen. Dette Projekt ligger dog noget ud i Fremtiden. I første Omgang er norsk Luftfart tvunget af Forholdene henvist til at interessere sig for de meget alvorlige Genopbygningsopgaver, der forestaar.

Den 8' April kom Nordmændene i Gang paa Ruten Oslo—Stavanger—London og et Par Uger senere paa Oslo—Stockholm. Begge disse Linier er stærkt optaget og viser den stigende Interesse for at flyve. Det mest interessante og i økonomisk Henseende dristigste Eksperiment, man har gennemført, er imidlertid den dansk-norske Poolflyvning paa Oslo København—Zürich—Marseille. Marseille kan i Virkeligheden betegnes som den vigtigste Havneby for Schweiz, og Ruten skal nok vise sig at blive en Sukces.

Tager man den indenlandske Rute fra Tromsø nord for Polarcirklen og til Oslo i Betragtning, har man her en direkte Ruteflyvning fra det nordlige Ishav til Middelhavet. Det tager 8 Timer at flyve fra Tromsø til Oslo, og fra Oslo til Marseille varer det 9 Timer. For Norge er det simpelthen af Livsvigtighed at kunne omspænde det vidtstrakte Land med Flyveruter, der faar direkte Forbindelse til det øvrige Europa.

Den norske Pressechef Medboe regner med, at DNL har gennemført sit udvidede Projekt i Slutningen af August og udtrykker Haabet om et godt og varigt Samarbejde med Danmark.

— Sammen med vore danske Venner, siger Medboe meget karakteristisk, vil vi være i Stand til at løfte Bjerge og flytte Mennesker over hele Jordkloden.

»Smiling Service«.

De Maskiner, DNL benytter, er paa de europæiske Ruter fortrinsvis DC3-Maskiner og DC4 paa Atlanterhavstrafiken. Paa de indenlandske Ruter ejer Nordmændene en Flaade af de uhyre stabile og driftsikre JU52. DNL har naturligvis Servering om Bord i Maskinerne og har i Lighed med DDL antaget en Række nydelige unge Stewardesser. DNL flyver under Mottoet „Smiling Service", og hvem vil saa ikke være med paa en Tur til de norske Fjorde og Fjelde?

w. n. h.

FLYV søger en journalistisk Medarbejder, som underholdende og livligt, men alligevel i saglig Form, kan skrive aktuelle Artikler. Der lægges især Vægt paa, at den paagældende har et indgaaende Kendskab til dansk Model-, Svæve- og Motorflyvning, og at han har Føling med, hvad der foregaar af Interesse Landet over.

Dersom De mener at kunne udfylde en saadan Stilling, send da Deres Ansøgning direkte til FLYV's Redaktion, saa vi kan tale om Enkelthederne; det drejer sig om en varig Stilling med gode Fremtidsmuligheder for den rigtige Mand.

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60 . København V.

Pressens Luftfartsmedarbejdere

modtog store Pengegaver til deres Hjælpefond paa 10 Aars Dagen

PRESSENS Luftfartsmedarbejdere modtog i Anledning af 10 Aars Jubilæet den 14. Maj talrige Gaver bl. a. nedenstaaende Pengegaver, der ingaar i »Luftfarts Hjælpefondet«:

»Det danske Luftfartselskab« 5000 Kr — de 7 udenlandske Luftfartselskaber, der beflyver København, ABA, KLM, Sabena Air-Force, AOA, DNL, BOAC, tilsammen 3000 Kr. — D.D.C.A. 500 Kr. — Dansk Shell 500 Kr. — Dansk Motorflyver Union 500 Kr. — Zoneredningskorpset 200 Kr. — i alt 9700 Kr. Samtidig lader alle Medvirkende ved Luftfarts-Radiotransmissionen i Aftes deres Honorar gaa til Hjælpefondet saa det i alt ved denne Lejlighed faar en Tilvækst paa en Del over 10,000 Kr.

Fondet er dermed oppe paa ca. 35,000 Kroner.

Køb det interessante Billedhefte fra det norske Luftvaabens Indsats i Luftkrigen, udgivet af Det norske Luftforsvar.

Sælges til Fordel for Luftforsvarets Hjælpefond
Kr. 2.50

★

Norge fritt
Stort Billedhefte fra Norges Frihedsdage
Kr. 4.00

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

ELLEHAMMER ER DØD

Europas første Flyver, Direktør Jacob Christian Ellehammer, døde den 20. Maj paa Amtssygehuset i Gentofte efter nogle Ugers Sygeleje

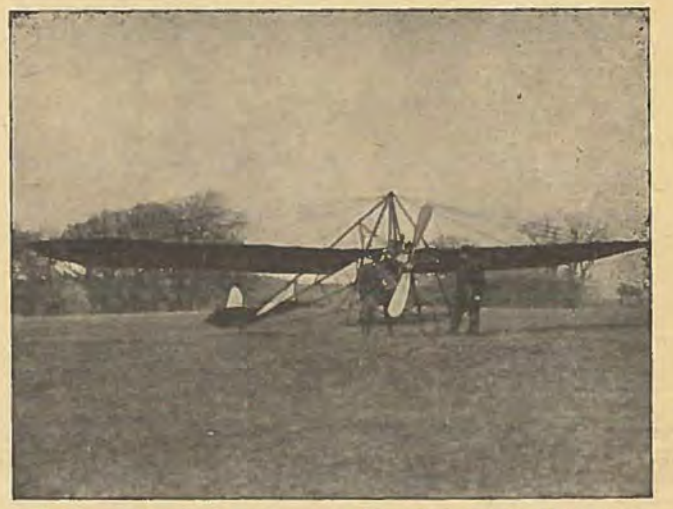
Jacob Christian Ellehammer blev født den 14. Juni 1871 i Bakkebølle, Vordingborg Landsogn. Faderen, der var Entreprenør, paatog sig i 1874 sammen med sine to Brødre Udtømningen af Vaalse Vig, et dengang stort og anerkendelsesværdigt Arbejde, og her paa Falster tilbragte Jacob Christian Ellehammer sin Barndom. Allerede som Dreng begyndte Ellehammer at interessere sig for Flyvning, han eksperimenterede med Drager, fremstillet af gamle, kasserede Møllesegl fra de vindmølledrevne Pumper, der anvendtes til Udtømningsarbejderne, og han fik sine Drager til at løfte ret tunge Byrder.

Efter endt Skolegang kom Ellehammer i Urmagerlære i Nykøbing paa Falster, og efter at Læretiden var afsluttet, rejste han en Del paa Faget, som dengang var Skik og Brug. I 1889 søgte han imidlertid Uddannelse og Beskæftigelse ved elektromekaniske Virksomheder, han kom til København og fik Ansættelse ved Professor Jürgensens mekaniske Etablissement i Møllegade, den Tids mest moderne Virksomhed. Det var netop paa det Tidspunkt, da Elektriciteten begyndte at vinde Udbredelse i Danmark, og her var et udstrakt Arbejdsfelt for den unge, videbegærlige Mand, der ret hurtigt viste sine fremragende Evner som Opfinder paa mangfoldige Omraader. I 1896 stärtede han sin egen Virksomhed, et mekanisk Værksted.

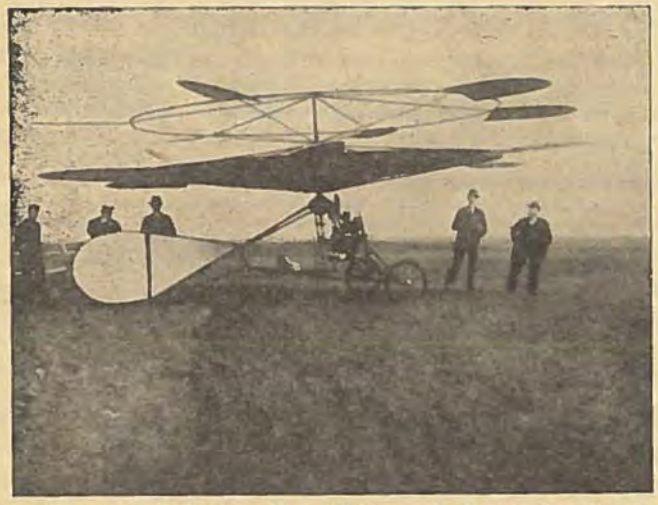
J. C. Ellehammer.

Ellehammer kom efterhaanden til at beskæftige sig med mangt og meget, han eksperimenterede med en Fonograf, han byggede elektriske Automater, fremstillede Apparater til Forevisning af levende Billeder, og da han lærte de første Eksplosionsmotorer at kende, optog denne al hans Tid. Han tog selv fat paa Bygningen af Motorer, hans Værksted blev til en Fabrik, hvor han satte en Seriefabrikation af den berømte Ellehammer-Motorcykle i Gang, og al den Erfaring, han indhøstede paa Motorfremstillingens Omraade, vilde han nu forsøge at anvende til Bygning af en Flyvemotor. Han var af den Opfattelse, at saafremt det lykkedes ham at bygge en Motor, der ikke vejede mere end 5 Pund pr. Hestekraft, saa

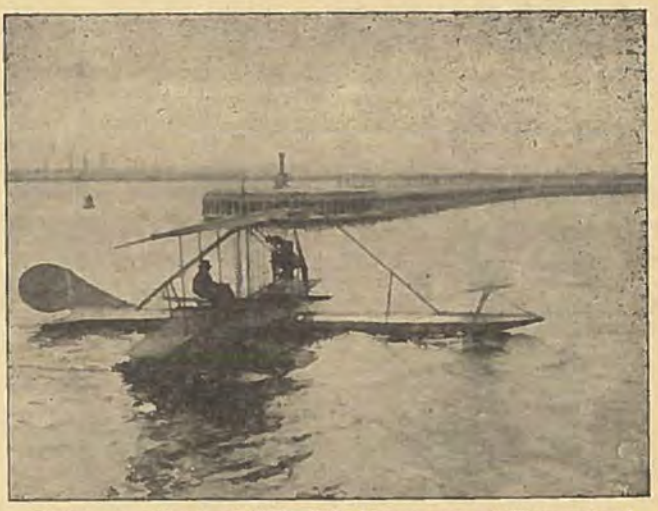
Ellehammers første Monoplan (1905) paa Startbanen, der var anlagt paa Øen Lindholm.



„Ellehammer-Standard« var ogsaa en Monoplantype; den blev bygget i Løbet af 1909—1910.



Ellehammers Helikopter, der i 1912 formaaede at løfte sig ved egen Motorkraft medtagende en Fører.



Ellehammers Flyvebaad (1909—1910) blev prøvet ved Sluseværket i Københavns nuværende Sydhavn.

vilde det ogsaa kunde lade sig gøre at faa en Flyvemaskine til at løfte sig. Barndommens Interesse for Flyvning var nemlig ikke glemt, tværtimod, den gærede stadig, tilsidst tog den al hans Tid — og det blev ogsaa Flyvningen, der gjorde hans Navn berømt over hele Verden.

Paa Laboratoriet i Istedgade 119, hvor han havde indrettet sin nye Motorcyklevirksomhed, byggede han en Serie Flyvemaskinemodeller og foretog en Mængde Forsøg med dem, som i 1905 resulterede i Bygningen af en stor Flyvemaskine, der blev bygget paa Laboratoriets øverste Etage.

For at kunne foretage sine praktiske Flyveeksperimenter i Fred og Ro, fik Ellehammer ved Velvilje fra Greve Knuth, Knuthenborg, overladt den lille Ø Lindholm i Smaalandshavet i Nærheden af Bandholm til sine Flyveforsøg, og her slog han sig ned i Sommeren 1905. Hans første Flyvemaskine var et Monoplan, men dette kom ikke i Luften. Aaret efter prøvede han med et Biplan, og denne Gang gik det bedre. Baade Flyvemaskine og Motor var af egen Konstruktion. Motoren, der var luftkølet, stationær med Cylindrene anbragt i Stjerneform, var bygget efter et Princip, som anvendes den Dag i Dag i mange moderne Motortyper. Om Ellehammers Motortype skrev et amerikansk Blad for adskillige Aar siden, at Ellehammer var Fader til Stjernemotoren »Whirlwind«, som førte *Lindbergh* over Atlanterhavet.

Da den første Motor viste sig at være for lille til at Maskinen kunde løfte sig med en Fører om Bord, blev der bygget en større paa 18 HK, og efter talrige Forsøg — og Havarier — *lykkedes det Ellehammer, den 12. September 1906, at foretage den første Flyvning i Europa.* Flyvningen strakte sig over en Distance paa 42 m og foregik i en Højde af ¾ Meter.

Ellehammer fortsatte sine Flyveforsøg. Han byggede 14 forskellige Flyvemaskinetyper, som alle blev prøvede — og ødelagte. I Juni 1908 deltog han i det første Flyvestævne, som afholdtes her i Europa, i Kiel, og her vandt Ellehammer Førsteprisen.

Flyveforsøgene blev nu henlagt til Eremitagesletten ved København, Monoplan-Typen »Ellehammer-Standard« blev bygget til Brug for Øresundsflyvningen i 1919, og ude ved Sluseværket i Københavns nuværende Sydhavn prøvede Ellehammer sin første Søflyvemaskine. Men Flyveeksperimenter koster Penge, og Ellehammer fik ingen Støtte til sit Arbejde paa at skabe en dansk Flyvemaskine, og derfor maatte han tilsidst lade de store Lande om den videre Udvikling. Ellehammers store Opgave var at konstruere et Luftfartøj tungere end Luften, som kunde gaa lodret til Vejrs og holde sig svævende over et bestemt Sted, og det lykkedes ham ogsaa i 1912 at konstruere en Helikopter, som formaaede at løfte sig ved egen Kraft med en Fører om Bord.

Ellehammer arbejdede ustandseligt paa at skabe noget nyt. I Aarenes Løb udtog han ca. 400 Patenter paa mange forskellige Slags Opfindelser. I 1920 byggede han sit nuværende Laboratorium i Hellerup og her saa mange Opfindelser Dagens Lys, bl. a. en Petroleumskarburator, en Dampmotor, nye Benzinkarburatorer, Brandsprøjter, Ildslukkere o. m. m.

Ellehammers Død vil efterlade et stort Savn hos alle, der havde lært ham at kende, og med hans Bortgang forsvinder et helt Kapitel i Flyvningens Historie. Ellehammer var elsket og agtet af alle, han kom i Berøring med, og det var med oprigtig Sorg, at danske Flyverkredse modtog Meddelelsen om, at Flyvningens Ældste var gaaet bort. Ellehammer var Æresmedlem af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Foreningen Danske Flyvere.

John Foltmann.

„Idlewild" ved New York Verdens største Lufthavn

En foreløbig Kredit paa 71 Millioner Dollars til Flyveplads og 13 Millioner til Vejanlæg

Amerikanerne langt forud for Europa med Hensyn til Trafikflyvningen

VERDEN over søger man efter Evne at holde Trit med den kolossale Udvikling, som nu finder Sted indenfor Lufttrafiken paa de lange internationale Ruter. Passagerantallet stiger fra Dag til Dag uden Hensyn til Omkostningerne. For Foretningsmanden er den hurtigste Vej stadig den billigste.

Det er langt fra tilstrækkeligt, at man affinder sig med den Kendsgerning, at Flyvemaskine-Fabrikerne nu bygger Kæmpeluftlinere til 50, 100 eller 200 Passagerer. Det, der i Dag var et Fremtidsperspektiv, som man maaske kan være tilbøjelig til bare at værdige et Skuldertræk, er i Morgen en Realitet. Det er ikke nok, at man har en teknisk Tjeneste, som automatisk og med 100 pCt.s Sikkerhed leder Piloter og Passagerer gennem den tætteste Taage, Uvejr og Mørke. Det er nu ogsaa et Spørgsmaal om tilstrækkeligt store Flyvepladser. Et meget stort Antal Startbaner i de forskellige Lufthavne er nødvendigt, saa selv de tungeste Maskiner uhindret kan lande og starte med Minutters Mellemrum Døgnet rundt som paa en Kæmpe-Luftbanegaard.

I Gaar og I Dag . . .

Paa ganske faa Aar har vi oplevet, hvorledes de Anlæg, der har kostet Millioner og atter Millioner Kr. at bygge og planlægge, simpelthen er blevet forældede. I Gaar var Luftfartselskaberne stolte af deres nye Anlæg. I Dag betragter man Udviklingen med Bekymring. Den By, der ejer det bedste Lufthavnsanlæg, er forrest i Kapløbet om Gods, Passagerer, Trafik og Turisme. Indenfor en kommende Tiaarsperiode vil vi opleve en Trafikforøgelse i Luften og en Udvikling som ingen selv i sin vildeste Fantasi kan forestille sig. Amerikanerne har indstillet sig paa denne Realitet og det kan ikke nægtes, at de har et Forspring for Europa.

Flyvepladsingeniører og Arkitekter indleverer det ene Kæmpeprojekt efter det andet. Man spørger ikke mere om, hvad det koster. Det kan betale sig ligemeget, hvor store Millionbeløb, der skal investeres, lige meget, hvor store Omraader, der skal eksproprieres. 1948—50 er man antagelig færdig med Verdens største Lufthavnsanlæg »Idlewild« i Jamaicabugten ved New York. Den før saa betydelige La Guardia Field kan saa overlades til Fornøjelse for Sportsflyvere og Sværeflyvere, om man vil.

Et Par Tal.

Det er muligt at gøre sig en Forestilling om Projektets Størrelse ved at høre, at ikke mindre end 1100 smaa og store Ejendomme og 1100 ha Jord er blevet eksproprieret for at afgive Plads til »Idlewild«. 40 Millioner Kubikmeter Sand er blevet pumpet ind fra Bugten og henved 40.000 Arbejdere er beskæftiget i den nye Lufthavn. Til Projektets Gennemførelse har man foreløbig opnaaet en Kredit paa ialt 71 Millioner Dollars eller omtrent det tredobbelte af, hvad Danmark fik ind ved Salget af de vestindiske Øer til Amerika.

Halvdelen af dette Beløb gaar til Planering af Terrænet og Halvdelen anvendes til Bygninger, Hangarer, Værksteder o. s. v. Foreløbigt anlægges 12 Startbaner med en varierende Længde af fra 1800 m til 3 Kilometer efter Tangentsystemet. Det vil sige, at Administration, Passager- og Godsekspedition, Hangarer og Værksteder placeres i Midten af en Cirkel eller Elipse. Princippet er det samme, som anvendes ved Anlæggelsen af Orly ved Paris, som vi omtalte ganske kort i FLYV sidste Gang. Hangarerne anbringes ved Startbanernes Udmunding i Elipsen, saa Trafikmaskinerne ikke kommer til at krydse hinanden paa Pladsen før Start og efter Landing.

Et Fremtidsprojekt til 3 Milliarder Dollars.

De amerikanske Lufthavnskonstruktører er imidlertid ganske klar over, at Fordelene ved hurtigt at komme fra en Flyveplads til en anden reduceres væsentligt set fra et Tidsspørgsmaal ved de relativt store Afstande fra By til Lufthavn. Fra New York til »Idlewild« bygges derfor en moderne Autovej foruden en underpordisk Bane, der i Løbet af knap tyve Minutter bringer Passagererne direkte ud til Lufthavnen. Udgifterne ved de nødvendige Bane- og Vejanlæg til »Idlewild« anslaas til omkring 13 Millioner Dollars.

I de ubegrænsede Muligheders Land arbejder man imidlertid paa et endnu større Lufthavnsprojekt, som dog, heldigvis kan man næsten sige, hører Fremtiden til. Amerikanske Ingeniører og Arkitekter har udarbejdet Planer til et Gigantanlæg paa Østsiden af Manhattan. Det er Tanken her at anlægge Lufthavnen paa Tagkonstruktionen over en Administrationsbygning paa ti Etager. Bygningens Længde bliver over tre og en halv Kilometer og næsten en halv Kilometer bred. Realisationen af dette Projekt anslaas til en Bagatel af kun tre Milliarder Dollars.

w.n.h.

Flyverdragt sælges

Pragtfuld, pelsforet Flyverdragt i graat Duvetine, Str. ca. 180 cm sælges for højeste Bud. Telf. C. 4182.

TIDL. MILITÆRFLYVER,
med Erhvervscertifikat, Kørekort, samt **1. Kl. Handels- og Kontoruddannelse** søger Stilling, eventuelt kombineret. Bill. mrk. 16 til FLYV, Vesterbrog. 60, Kbh. V.

Atlanterhavsflyvningen
FRA HØJRIIS TIL HEDALL

DDL's første Skymaster, »Dan Viking«, satte Rekord over Atlanten og blev modtaget med Jubel i Kastrup

En Skymaster har et Benzinforbrug paa 785 Liter i Timen

DA den amerikanske Flyver Charles Lindbergh for snart tyve Aar siden gennemførte den første non stop Flyvning over Atlanterhavet fra New York til Paris, blev han ved Hjemkomsten fejret som Nationalhelt og udnævnt til Oberst. Verdenspressen kaldte det en Bedrift og Lindberghs Popularitet holdt sig i mange Aar efter. Senere havde den berømte Flyver mindre Held med sig, da han forsøgte sig som politisk Raadgiver for Amerikanerne, men det er en anden Historie, som Kipling sagde.

Fire Aar efter Lindberghs Atlanterhavsflyvning, det var den 24. Juni 1931 startede Dansk-Amerikaneren Holger Højriis sammen med Flyveren Otto Hillig paa en direkte Flyvning fra New Foundland til København i et Ballanca-Monoplan »Liberty«. Maskinen naaede Europa ved den spanske Kyst, maatte gaa ned i Krefeld for Benzin og senere i Hamborg paa Grund af Mørke. Først den 26. Juni naaede Højriis og Hillig til Kastrup Lufthavn og blev modtaget med fanatisk Begejstring af næsten hele Byens Befolkning. Inden sin Tilbagerejse blev han udnævnt til R. af D.

Det var Sportspræstationer, som hele Verden talte om, men man stillede sig endnu tvivlende med Hensyn til en regelmæssig Passagertrafik med Landmaskiner over Atlanterhavet. Tyskerne fløj senere i regelmæssig Trafik over Sydatlanten med Luftskibe, og man regnede med, at Fremtiden laa her.

New Foundland—Kastrup paa 14 Timer.

For kun faa Dage siden landede Luftkaptajn Hedall-Hansen DDL's første nye »Skymaster« »Dan Viking« i Kastrup. Det var et betydningsfuldt Øjeblik i dansk Trafikflyvning. Den første danske Douglas DC4 havde gjort Turen fra Gandar paa New Foundland paa 14 Timer og tre Minuter. Det var Rekord, idet den svenske DC4, som faa Dage i Forvejen havde gjort den 3600 km lange Tur havde brugt godt en halv Time mere.

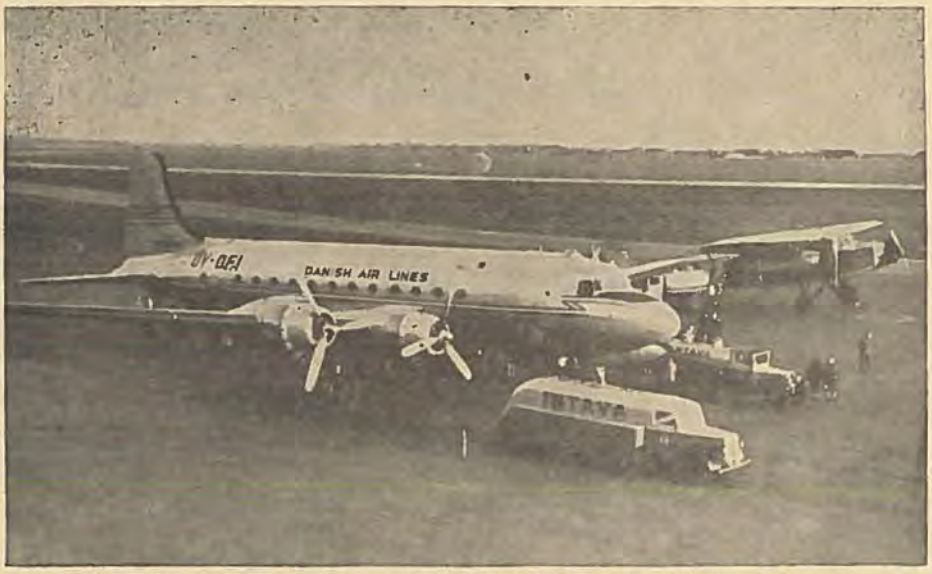
Foran Administrationsbygningen saas et meget repræsentativt Udvalg for dansk Trafikflyvning med Direktør Knud Lybye, Civilingeniør Kampmann og Trafikchef Bech Nielsen i Spidsen. Desuden Luftfartsingeniør Eskildsen, Havnechef Leo Sørensen, Flyvechef Dam, DDL's Pressechef Per Kringelbach og en lang Række Repræsentanter for udenlandsk Luftfart. Det var en af de helt store Dage i Lufthavnen, og man følte at Danmark endelig var med paa de store internationale Distancer.

Da den imponerende Skymaster kørte op foran Administrationsbygningen var det ikke uden en vis Stolthed, at man bemærkede det danske Splitflag med Posthorn og Krone smælde for Vinden ved Siden af Cockpittet, hvor Hedall med Radioklapper for Ørerne stak sit karakteristiske og smilende Ansigt frem. Siden sit Ophold i U.S.A. har han haft Tilnavnet »Yankee«.

Yankee, Yankee, Yankee blev der raabt. Man lo og vinkede og havde det været muligt at hoppe de tre og en halv Meter i Vejret, var Hedall simpelthen blevet mast under Vægten af en halv Snes prominente Personer, som nu lod haant om al Værdighed. Som de første paa Landgangstrappen forsvandt de to Direktører Lybye og Kampmann ind i Maskinens Indre for sammen med den dygtige danske Pilots Hustru og Børn at være blandt de første til at ønske til Lykke med den fine Flyvning hertil.

Et Øjeblik senere dukkede Hedall selv op i Kabinedøren med den yngste paa Armen og Hurraraabene brusede op imod ham. — Er du træt Yankee, hvordan gik Turen Hedall? Det svirrede med Spørgsmaal i Luften, og den ellers saa rolige Flyver var ikke fri for at være lidt bevæget.

Direktør Knud Lybye udbringer et begejstret Leve for Luftkaptajn Hedall ved Modtagelsen i Lufthavnen.



DDL's Atlanterhavsmaskine, Skymasteren »Dan Viking« efter sin Rekordflyvning U.S.A.—Danmark.

Jeg har aldrig kedet mig i en Flyvemaskine.

Gennem det brogede Virvar af vinkende og raabende Mennesker naaede FLYV's Medarbejder frem til Hedall.

— Hvordan var Vejret paa Turen?

— Det var udmærket, men vi saa naturligvis ikke meget. Vi fløj paa det meste af Turen over Atlanten over tæt Skydække. Kun nu og da fik vi et Glimt af Atlanterhavet.

— Hvornaar fik De første Gang Forbindelse med Kastrup Lufthavn?

— Jeg mener det var over Irland.

— Er det ensformigt at flyve saa lang Tid?

— Ensformigt? Hedalls Læber kruses af et lille beskedent Smil. Jeg har endnu aldrig kedet mig i en Flyvemaskine.

Paa Turen fra Californien til New York, fortæller Hedall videre, gik Maskinen 450 km i Timen paa visse Strækninger. Over Atlanterhavet havde vi noget Modvind, og jeg vil antage, at vi har fløjet med en Gennemsnitshastighed af 255 km i Timen. Der er endnu Benzin tilbage i Tankene til 6 Timers Flyvning.

Foruden Hedall var en af Douglas-Fabrikernes Indflyvningspiloter Captain Har-

per med paa Turen til Danmark, Radiotelegrafisten Jørgen Jensen, Navigatør Carl Pedersen, Værkmester Vilhelm Nielsen og den kun 22-aarige dansk amerikanske Krigsflyver Rupert Hansen.

Rupert Hansen er nu blevet knyttet fast til DDL. Det var hans første Tur til Danmark, og han vil benytte Lejligheden til at hilse paa sin Familie, fortæller han. Begge Forældrene er danske. Den eneste Passager, som fulgte med Skymasteren, var Ingeniør Cai Caspersen. Han har været i Amerika som Repræsentant for amerikanske Flyvemaskinefabriker og har ved sin Stilling en særlig Tilknytning til DDL.

Præsident Roosevelts Privatmaskine var en »Skymaster«.

DDL har nu Raadighed over to Skymasters. Luftkaptajn Poul Jensen ankom i Slutningen af Maaneden med den næste Maskine fra Amrika. En Præsentation af disse moderne Trafikmaskiner er overflødig. Luftfartselskaber Verden over benytter denne Type til de lange Distancer. Ikke mindst under Krigen viste Skymasteren sine Fortrin og blev benyttet som Privatmaskiner af baade Præsident Roosevelt og General Eisenhower. I Krigsaarene kaldtes Typen C.54.

Længe før U.S.A.s Indtræden i Krigen byggede Douglas-Fabrikerne i Californien C.54 til Civiltrafiken. Den tager 44 Passagerer foruden en Besætning bestaaende af 1. og 2. Pilot, Mekaniker, Radiotelegrafist og 2 Stewardesser. Spændvidden er 35,8 m, Længde 28,5 m, Højde over Halefinne 8,4 m, medens den ved Kroppen maaler 3,5 m i Højden. Tomvægten er 20 Tons, medens Maksimums Startvægt og Landingsvægt er henholdsvis 33,2 t og 26,4 t.

Nordisk Trafik paa Amerika i Juli.

Lastrummet i Skymasteren er 10,4 m³ og dens Lastekapacitet er ikke mindre end 2,33 t. De fire store Motorer er af Mærket »Pratt & Whitney«, 14 cylindrede Stjernemotorer forsynet med tre-bladede Propeller hver med en Diameter paa 4 Meter. Starteffekten for hver Motor er 1450 HK.

Ved en Marchhastighed af 345 km i Timen i 2000 Meters Højde udgør Brændstofforbruget ca. 785 Liter i Timen. Den tager 13600 Liter Benzin fordelt i otte Tanke og Rækkevidden med fuld Benzinladning er ca. 5000 km. Den nødvendige Startbanelængde er 1580 Meter.

Kabinen er lydisoleret og forsynet med et elektrisk reguleret Varmesystem foruden et Luftkonditioneringssystem. Understellet bestaar af Hovedstel og Næsehjul, der trækkes op i Kroppen under Flyvningen ved et hydraulisk Træk.

Antagelig i Juli Maaned gaar DDL ind i den regelmæssige Trafik paa Amerika og har dermed placeret sig fint i den internationale Ruteflyvning. *w.n.h.*

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

FLYVNINGENS BØGER

Anmeldt af John Foltmann

»Krigen 1939—1945« under Redaktion af cand. mag. Erik Møller (Danmark), Dr. H. C. Christophersen (Norge) og Dr. Åke Thulstrup (Sverige). Gyldendal.

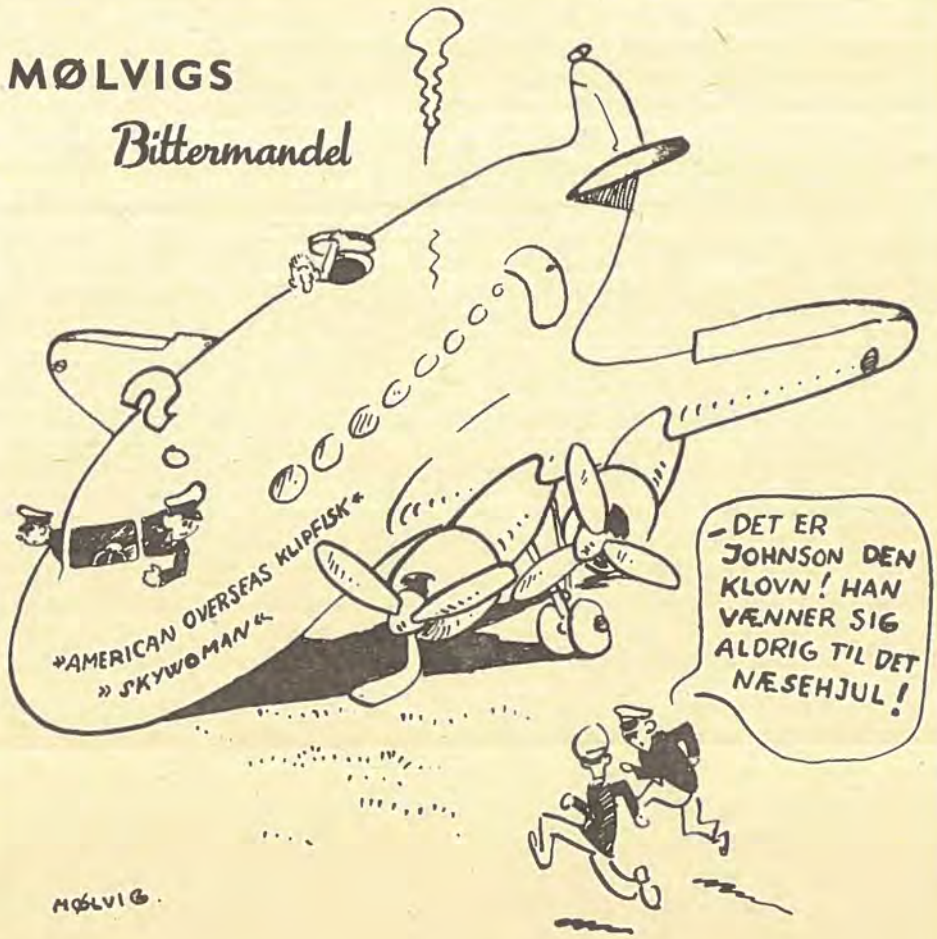
»Krigen 1939—1945 er et fællesnordisk Værk, der her i Danmark udgives af Gyldendalske Boghandel, og som Medarbejder har det en lang Række fremstaaende nordiske Historikere og Fagmænd. Det udsendes i 30 Storhæfter paa hver 80 Sider, og hele Værket kommer til at omfatte tre store Bind paa ialt 2400 Sider, hvoraf rundt regnet en Trediedel bliver Billeder. Første Storhæfte skildrer Perioden mellem de to Verdenskrige, hvordan og hvorfor Tyskland valgte Nazismen samt de Kriser der var Forløberen for det store Verdensopgør. Hæftet er en udmærket Prøve paa, hvordan hele Værket bygges op; det vil ikke blot skildre Begivenhederne, men ogsaa forklare, hvorfor det skete og netop paa det givne Tidspunkt.

»Ryktbare Flygplan» af Hans Ostelius. Bogforlaget Natur og Kultur i Stockholm. (Tilsendt fra P. Haase & Søn). 165 Sider. 4,50 d. Kr.

De fleste flyveinteresserede kender sikkert Hans Ostelius, Sveriges Flyveskribent Nr. 1, og mange har ogsaa læst hans Bøger, hvoraf nogle er udkommet i dansk Oversættelse. *Ryktbare Flygplan* er den tredje i den Serie, som omhandler en kort Beskrivelse af de mest kendte Flyvemaskiner fra Alverdens Lande, og den er skrevet i den behageligt causerende Stil, som er typisk for Hans Ostelius. Læseren smittes af hans gode Humør og sluger med Interesse alle de Oplysninger, som Forfatteren giver.

»Det skal nok gaa« af Flyverløjtnant Max Manus. Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck. 269 Sider. Heftet Kr. 8,75.

Den norske Eventyrer Flyverløjtnant Max Manus' Bog fortæller maaske ikke ret meget om Flyvning, men til Gengæld er den saa rig paa spændende Oplevelser under Krigsaarene, at det helt tager Vejret fra Læseren. Max Manus har været en ivrig Deltager i Norges Frihedskamp baade hjemme og ude. Han er paa Eventyr i Sydamerika, vender hjem til Oslo ved Krigens Udbrud, deltager som frivillig i den finsk-russiske Vinterkrig 1940-41, han kæmper i den norske Hær, da Tyskerne overfalder Landet, og fortsætter siden i Modstandsbevægelsens Rækker. fængsles af Gestapo, men flygter, kommer via Sverige og Rusland frem til den 8. Arme's Lejr i Nordafrika. Derefter gaar til den norske Træningslejr i Canada, med Konvoj til England, hvor han udnannes Konvoj til England hvor han uddannes som Faldskærmsmand og lærer Sabotage og meget andet, hvorefter han en skønne Nat flyves ind over Norge og lander velbeholdent efter et Udspring med Faldskærm — parat til at paatage sig sin Del af de patriotiske Nordmænds Kamp mod Nazister og Quislinge. Det hele gaar i et forrygende Tempo med Masser af farlige Episoder, som er spændende og godt fortalt.



Britiske Flyvemaskiner

til Lufttrafikkens mindre Ruter

I England nøjes man ikke med at bygge Luftlinere. Man er klar over, at tairige mindre Ruter kræver sit særlige Flyvematériel, og derfor forbereder man i Tide denne Produktion

HVIS man ser paa Lufttrafikken som Helhed, er der ingen Tvivl om, at den kommende Trafik i Luften i høj Grad maa basere sig paa Anvendelsen af mindre Flyvemaskinetyper. For hver af de »store« Luftlinere vil der blive Brug for mindst en halv Snes Flyvemaskintyper af mere beskedne Dimensioner og Ydelser til at besørge Trafikken til og fra de store Lufthavne rundt om i Verden.

De internationale Luftruters »Queen Mary«er vil komme til at staa i en Klasse for sig. De vil faa stor Rækkevidde, stor Hastighed, de vil blive udstyret mere luksuøst end noget jordbundent Trafikmiddel, og de vil komme til at flyve i Højder, hvor Vejret ingen Ulemper volder. De vil blive Luftens Flagskibe, Repræsentanterne for den Nation, som de tilhører. Paa visse Ruter vil disse Giganter maaske ikke kunne svare Regning, men af prestigemæssige Grunde vil man alligevel anvende dem.

Til den Del af Lufttrafikken, som hele Tiden skal »bringe Penge i Kassen«, sætter Lufttrafikselskaberne deres Lid til de mindre Passager- og Fragtflyvemaskiner. Disse vil blive anvendt paa de mindre og mellemstore Distancer, over Strækninger paa 150 til ca. 1000 Kilometer, og Trafikhyppigheden vil blive afpasset efter Trafikbehovet. De mindre Flyvemaskinetyper vil kunne binge Lufttrafikkens Goder ud til mindre Byer og til Egne, hvor Terrænforholdene ellers vilde lægge Hindringer i Vejen.

De mindre Trafikflyvemaskiner vil være mere økonomiske i Drift end Luftens Giganter, blandt andet fordi der paa de kortere Flyvninger ikke stilles de meget store Krav til Kabinens Udstyr og Passagerernes Betjening m. m. Hvert Kilo, der kan spares paa denne Maade, betyder større Nyttelast, d. v. s. bedre Økonomi. En af de store britiske Luftlinere, der i Øjeblikket er under Bygning, maa afgive 2.345 kg af sin Lasteevne til Udstyr af Kabinen og til andre Bekvemmeligheder for Passagererne, og det svarer i dette Tilfælde til 194 kg pr. Passager.

Den britiske Flyvemaskineindustri har i Tide været klar over de mindre Passagermaskiner og Fragtluftfartøjers Betydning for Luftfarten, og ikke mindre end nitten Typer af denne Kategori er bygget eller er under Bygning.

Disse Typer er de eenmotorede Taylorcraft *Auster*, Miles *Messenger* og *Mercury* samt Percival *Proctor;* de tomotorede Portsmouth Aviation *Aerocar Major*, *Aerocar Minor* og *Aerocar Junior*, Miles *Gemini* og *Aerovan*, Percival *Morgansor*, de Havilland *Dove*, Avro *Nineteen*, Airspeed *Oxford* og *Ambassador*, Bristol *Freighter* og *Wayfarer*, Cunliffe-Owen *Concordia* og Vichers *Viking* samt den firemotorede Miles *Marathon*.

Deres Fuldvægt ligger fra 700 kg til 20.400 kg, Antallet af Passagerer, som de kan medføre, er fra to til fyrre, og deres Rækkevidde er fra 1.280 km til 3.220 km. Der er saaledes noget for enhver Smag. Største Parten af Typerne kan bygges som Landflyvemaskiner, Søflyvemaskiner eller med Skiunderstel.

Nogle af disse britiske Flyvemaskiner er i Familie med Typer, som har været anvendt under Krigen. *Auster* er i Slægt med den berømte Artilleriobservationsmaskine af samme Navn. *Messenger* blev bygget til et lignende Formaal, og Feltmarskal Sir Bernhard Montgomery benyttede den til sit personlige Brug. *Proctor* er en Udvikling af det velkendte, hurtige Monoplan, som har udført tusinder af Flyvetimer under Krigen som Træningsmaskine for Radiotelegrafister. Avro *Mineteen* er en Fætter til *Anson*. Alle de øvrige paa Listen er nye Typer, som er blevet konstrueret i Krigens sidste Maaneder eller senere. En af de Typer, der har vakt mest Opmærksomhed, er den mærkeligt udseende *Aerovan*, som kan anvendes til mange forskellige Formaal.

Efterspørgslen efter Bristol *Wayfarer* og *Freighter* er saa stor, at hele Produktionen for 1945 allerede er solgt.

Vickers *Viking* indtager en særlig Plads efter de mange Ordrer at dømme, som Fabrikken allerede har faaet. Prøveflyvningerne med de første Maskiner, der er bygget, har været saa vellykkede, at Produktionen, der fra April i Aar var beregnet til 24 Maskiner om Maaneden, allerede om nogle Maaneder maa sættes op til 30 Maskiner pr. Maaned.

Der er ogsaa placeret store Ordrer paa Miles *Marathon*, der foretog sin første Prøveflyvning i Foraaret. Der er Tale om, at Marathon skal udstyres med Gasturbiner og Propeller i Stedet for de almindelige Stempelmotorer. Muligvis vil Typen *Ambassador* ogsaa blive udstyret med Gasturbiner.

De Havillands *Dove* fortsætter det Ry, som alle de øvrige af Firmaets Typer har faaet Verden over. Teknisk set indeholder den mange Nyheder, bl. a. Propeller med helt vendbare Blade.

Foruden de her nævnte Flyvemaskinetyper, har den britiske Flyvemaskineindustri ogsaa travlt med Bygningen af store firemotorede Luftlinere — men det er en Historie for sig.

VICKERS VIKING

Efterspørgslen efter Vickers Viking Trafikflyvemaskine er saa stor, at den maanedlige Produktion, som fra April i Aar var 24 Maskiner, fra indeværende Efteraar vil blive forhøjet til 30.

U.S.A.s Luftfartsekspert

Mr. Glen A. Gilbert har besøgt Kastrup Lufthavn for at undersøge Mulighederne for at benytte denne i Atlanterhavstrafikken og udtaler, at Kastrup vil være den ideelle Lufthavn, naar de projekterede Startbaner paa 2300 m bliver færdige.

Amerika opretter

en Forsøgsstation for Radar i Trafikluft-havnene, og naar Resultatet af disse har vist sig at være tilfredsstillende, er det Meningen, at Radar skal indgaa som obligatorisk Tilbehør til enhver Lufthavn.

Den danske Vejrtjeneste

paa Grønland staar overfor meget betydelige Opgaver, og Landfoged Simony er derfor kommet herned for at engagere Personale til et Antal Vejrstationer; der regnes ikke med at kunne faas udelukkende Meteorologer, men dersom der f. Eks. er en Telegrafist, der søger Jobbet, har han gode Chancer for en Grønlandstur.

Den engelske Airspeed

er blevet demonstreret i Kastrup Lufthavn for Ambulanceflyvetjenesten. Det er Meningen, at der eventuelt skal indkøbes nogle af Typen til en udvidet Ambulanceflyvning.

Flyverne i T.W.A. truer med Strejke.

»The Air Line Pilots Association of the United States« meddelte for en Maanedstid siden, at alle de Trafikflyvere, som var ansat i Trans-World Air Lines agtede at strejke, fordi de bl. a. ikke kunde blive enige med deres Selskab om Lønforholdene. De forlangte, at en Flyvers Løn skulde kunne stige til 16.000 Dollars (ca. 80.000 Kr.).

Det danske Luftfartselskab har oprettet en særlig Flyveafdeling — Operations — med Luftkaptajn E. Damm som Chef. Afdelingen, der faar Lokaler i det gamle Krudthus skal beskæftige sig med mange forskellige Ting. Bl. a. Ansættelse og Uddannelse af flyvende Personel. Planlægning af Ruter. Kontakt med Luftfartsmyndigheder i flyvemæssige Spørgsmaal og Samarbejde i den lokale Sikkerhedstjeneste. Sidst men ikke mindst Service for Publikum.

Det norske Luftfartselskab har nu faaet fast Kontor i Kastrup Lufthavn, hvor Direktør Vagn Philipsen residerer som Chef.

FLYVNING

I LYNGLIMT

Tillæg Nr. 2 til Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskabs Bibliotekskatalog er nu udkommet og vil blive tilsendt Selskabets direkte Medlemmer og Formændene for de gennem Unionerne tilsluttede Klubber, endvidere kan Kataloget med Tillæggene I og II købes paa Selskabets Kontor for 50 Øre.

British Overseas Airways har nu oprettet Flyveforbindelse tre Gange om Ugen fra Poole-Flyvebaadstationen i Dorset til Singapore. Tirsdag, Torsdag og Lørdag gaar Turen over Biscarrosse, Sicilien, Cairo, Habbaniyeh, Karachi, Calcutta og Rangoon og tager 116 Timer. Den direkte Flyvetid beregnes til ialt 57 Timer.

Englænderne indretter sig nu paa en kommende Konkurrence med Dampskibsselskaberne. Om faa Aar vil de britiske Passagermaskiner være indrettet efter de Krav, den moderne Forretningsmand vil stille. I Kabinen indrettes Nyheds-Fjernskriver og Radiotelefon. Forretningsmanden vil pr. Telefon direkte eller over Radioen og Fjernskriveren kunne følge Børsnoteringer Verden over og fra Maskinen afgive sine Ordrer. Et andet Fremtidsprojekt er Fjernsynsskærmen, hvor Passagererne skal kunne følge de amerikanske og engelske Fjernsynsprogrammer til Forkortelse af Flyvetiden.

Aarhus faar nu i Lighed med Aalborg sin faste Flyveforbindelse med Hovedstaden. DDL har til Hensigt allerede i Løbet af Sommeren at indsætte de nye DC3-Maskiner til 22 Passagerer paa Aarhus. Man har tænkt sig at benytte den store Tirstrup Flyveplads paa Mols, der blev bygget i Tyskertiden. Den ligger ganske vist 50 km fra Aarhus, men gode Busforbindelser bliver sat i Gang, saa det bliver muligt at naa Aarhus fra København paa smaa to Timer.

Stockholmruten blev genoptaget i Strejkesituationens Tegn. Mandag Morgen mødtes det tekniske Personale til Forhandlinger, og man blev enige om i hvert Fald at ekspedere Formiddagens Maskiner. Det kom til at betyde, at den første DDL-Maskine til Stockholm efter flere Maaneders Afbrydelse akkurat naaede at gennemføre Premierejsen.

Stockholmsmaskinen starter iøvrigt normalt fra Kastrup Kl. 7,45, mellemlander paa Udrejsen i Malmø og ankommer til den svenske Hovedstad Kl. 9,20. I modsat Retning flyves direkte med Start fra Bromma Kl. 9,50 og Ankomst til København Kl. 13,00.

Tre DDL-Flyvere er siden sidst blevet »Luftmillionærer« i Selskabets Tjeneste. Kaptajn Niels W. Buchhave passerede 500,000 km paa Vej til London. Kaptajn Niels Egebjerg blev »Helmillionær« og Kaptajn H. Kierkegaard »Halvmillionær«. De tre Flyvere, der er meget populære i Kastup Lufthavn, har været ansat i DDL siden henholdsvis 1. Juni 1938, 1. Januar 1937 og 1. Juni 1938.

I Samarbejde med Nordmændene flyver DDL nu København-Zürich-Marseille daglig. Den norske og den danske Maskine skiftes til at flyve, og Danmark har dermed for første Gang faaet direkte Forbindelse til Schweiz.

Sportsflyveklubben faar i denne Maaned Besøg af den svenske Helikopterflyver Rolf von Bahr. Det er Tanken at von Bahr skal foretage en Demonstrationsflyvning over København og i Provinsen. Under Krigen havde Helikopteren fast Station i Malmø og blev bl. a. af den svenske Marine anvendt ved Eftersøgning af Miner i Sundet, forsvundne danske Flygtningebaade m. m.

Den danske Hær har nu modtaget de første fire KZ-Maskiner til Træningsbrug. KZ-Maskinerne til Hæren har vist sig at være glimrende egnet ogsaa til Kunstflyvning, men foreløbigt skal 25 danske Officerer uddannes i dem paa Flyvestationen ved Aunø under Skolechefen Tage Andersens Ledelse.

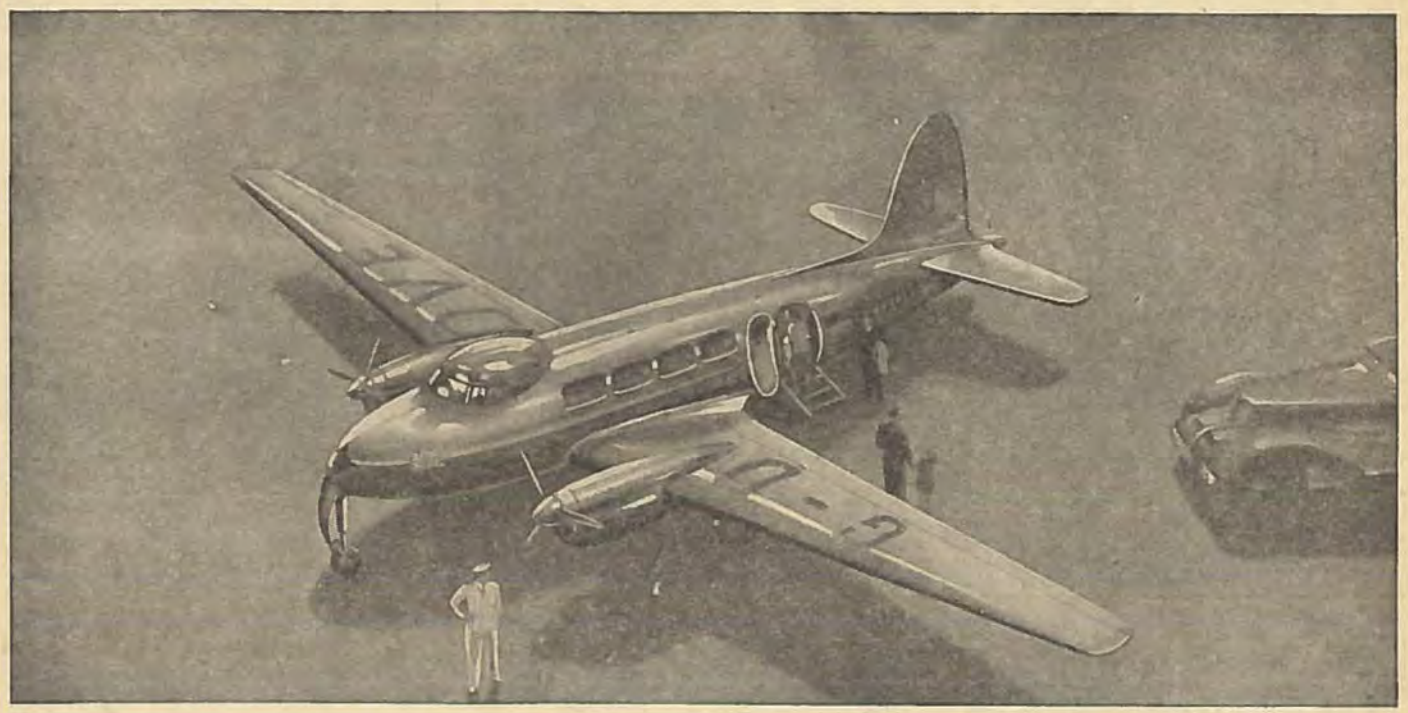
Maskinerne er forsynet med en engelsk Gipsy Motor paa 145 HK og Marchhastigheden ligger omkring 220 km i Timen. KZ-Træningsmaskinen ligger i en Pris af 38,000 Kr., medens den lille Sportsmodel KZ-III kan erhverves for smaa 20,000 Kr.

FLYVEMASKINER
FLYVEMASKINEDELE
INSTRUMENTER
PROPELLER
LUFTFOTOGRAFIAPPARATER
FLYVEMASKINELÆRRED
LETMETALLER
K. L. G. TÆNDRØR
ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Cecil John Rhodes, 1853–1902, britisk Imperialist og Velgører. Viede sit Liv til Udviklingen af Sydafrika, søgte at samle britiske og hollandske Interesser og skabe et fredeligt Forhold til den indfødte Befolkning. Grundlagde det britiske sydafrikanske Kompagni, som administrerede Rhodesia, der er opkaldt efter Cecil Rhodes. Han skabte Jernbane- og Telegrafforbindelser og oprettede et Legat i Oxford for Studenter fra det britiske Imperium og de forenede Stater.

RHODES *vilde have hilst . . .*



DOVE Velkommen. Fremstillet af de Havilland, som byggede Moskitomaskinen. Dove er en mindre Transportmaskine til Provins- og Pionerruter. Med sine to superchargede Gipsy Queen Motorer kan den transportere 11 Passagerer eller ca. 800 kg. Fragt over Afstande paa indtil 800 km. Rejsehastighed ca. 260 km./T. Tophastighed ca. 335 km./T.

DOVE, *en Flyvemaskine til Freden*

Den viktorianske Kolonisator saa og benyttede sig af Fordelen ved Jernbane- og Telegrafforbindelser. Hvis Lufttransport havde eksisteret, vilde han utvivlsomt have benyttet sig heraf til at fremskynde Arbejdet med den territoriale og industrielle Udvikling og til at bringe de nye Landomraader indenfor et Par Timers Flyvetid fra Civilisationens Storbyer.

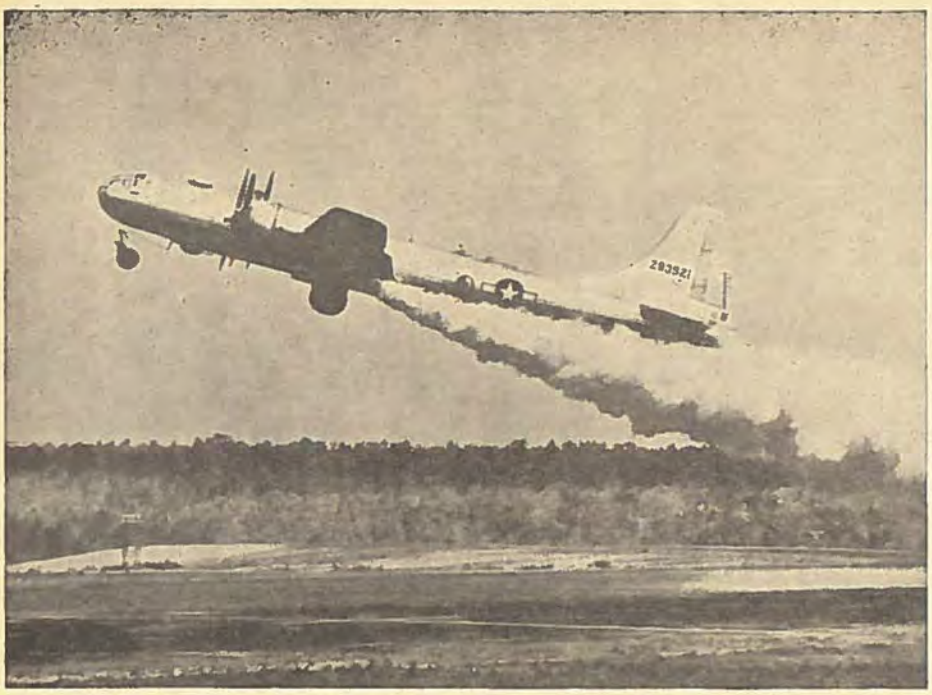
Storbritannien, det geografiske Centrum paa Jorden, er ogsaa det logiske Centrum for Verdens Lufttransportsystem. Efter Triumferne med Konstruktion og Fremstilling af Krigens enestaaende militære Flyvemaskiner fremstiller de britiske Konstruktører og Ingeniører nu moderne Transportmaskiner af enhver Størrelse og til ethvert Formaal. Som Arvinger til en Tradition uden Lige paa Verdenshavene, Pionerer paa Reaktionsflyvemaskinens og Radaromraadet vil de efterkomme ethvert Krav, der maatte stilles til dem i Flyvningens Tidsalder af i Dag og i Morgen.

Efter sine Triumfer under Krigen bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

nu Civilmaskiner til Verdens Luftruter

BEKENDTGØRELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND



For at kunne starte de store Bombere fra mindre Pladser har man i U. S. A. forsøgt med Raketstart. Billedet viser en amerikansk B-29 (Superfæstning) under en Raketstart fra en Flyveplads i det sydlige Florida.

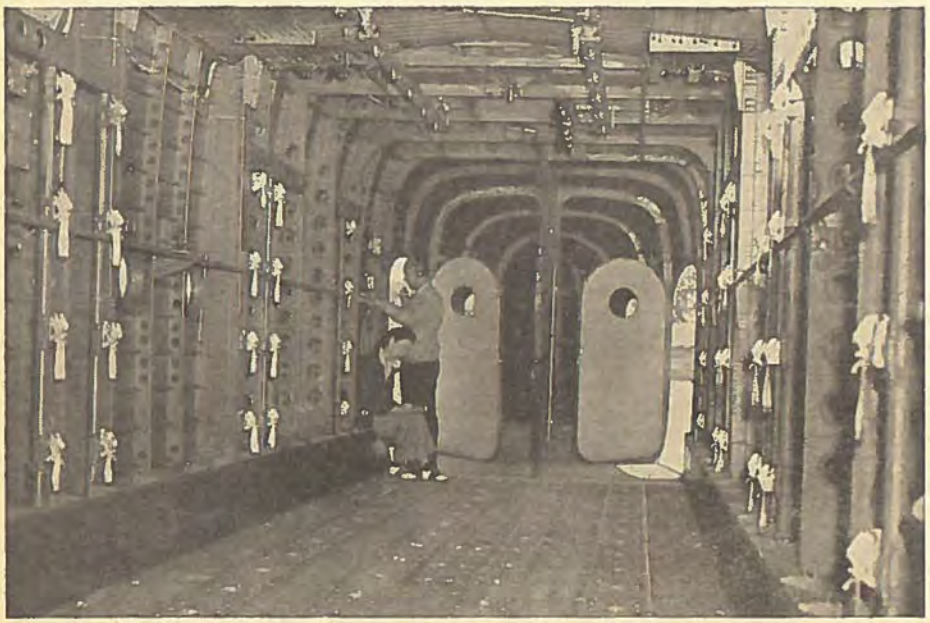
Avro Tudor II

Den nyeste britiske Luftliner Avro Tudor II, de nylig har foretaget sine første vellykkede Prøveflyvninger, er den største Landtrafikflyvemaskine, der hidtil er blevet bygget i Storbritannien. Tudor II skal anvendes paa alle de store britiske Hovedluftruter, og Produktionsplanen omfatter ikke mindre end 40—50 Luftfartøjer, som skal afleveres i Løbet af indeværende Aar.

Tudor II er udstyret med tryktæt Kabine og indrettet med Plads til 60 Passagerer, den har en Rækkevidde paa ca. 3000 km ved en Flyvehastighed paa 370 km/T i 6000 m. Med 40 Passageer om Bord er Rækkevidden ca. 4000 km ved en Hastighed paa 370 km i Timen i 6000 m. Som Fragtluftfartøj kan den medføre ni Tons Last over en Strækning paa ca. 1800 km ved en Hastighed paa 320 km/T i 3000 m. Ved Anvendelse af ekstra Brændstoftanke kan den største Rækkevidde komme op paa ca. 5300 km.

Tudor II er udstyret med fire Rolls-Royce Merlin Motorer, hver paa 1770 HK. Dens Data er iøvrigt: Spændvidde 36,58 m, Længde 32,18 m, Højde 7,36 m.

Paa Grund af de mange Ordrer, der er indløbet paa Tudor II, vil den blive bygget baade i England, Canada og Australien.

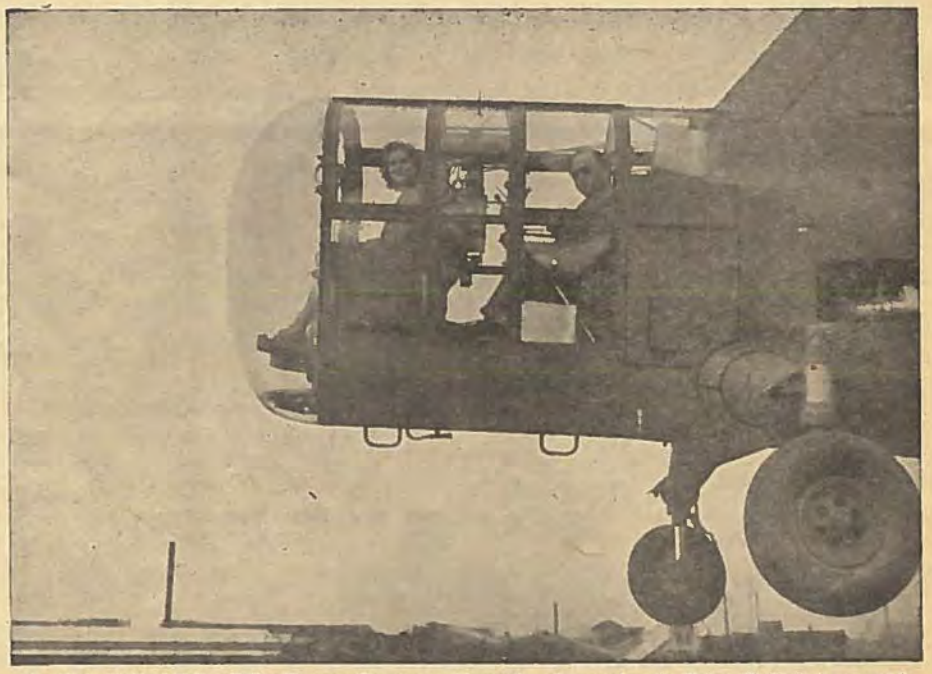


Fairchild C-82 Packet er en hypermoderne Trafikflyvemaskine, hvis Krop er meget rummelig. Den har store Anvendelsesmuligheder, idet den ogsaa kan anvendes som flyvende Ambulance eller til Transport af Faldskærmstropper.

Tusinder af amerikanske Bombem
tilintetgjort. Der

Consolidated Vultee »Model 39« er
Anvendelse efter Krigen. Det har Pl
hastighed pa

ımaskine-Kirkegaarde« for at blive
n i Lufttrafikken.



Hs. Kgl. Højhed Prins Eriks Datter, Komtesse Alexandra, har under sin Rejse til U. S. A. været i Luften med en af Sikorsky's Helikoptere.

Engelske Reaktorer skal bygges i Kina.

Rolls-Royce har nylig truffet Aftale med den kinesiske Regering om Licensbygning af Firmaets Gasturbiner og Reaktorer i Kina. Et større Antal kinesiske Ingeniører er kommet til England for at sætte sig ind i Fabrikationen af de nye Reaktorer. Til Gengæld har Rolls Royce sendt nogle af sine egne Ingeniører til Kina, hvor de skal hjælpe med til Bygningen og Indretningen af de nye Fabrikker.

Forsidebilledet:

Ryan-Fireball, Propel- og Reaktordrevne Jagere om Bord paa et Hangarskib i Stillehavet.

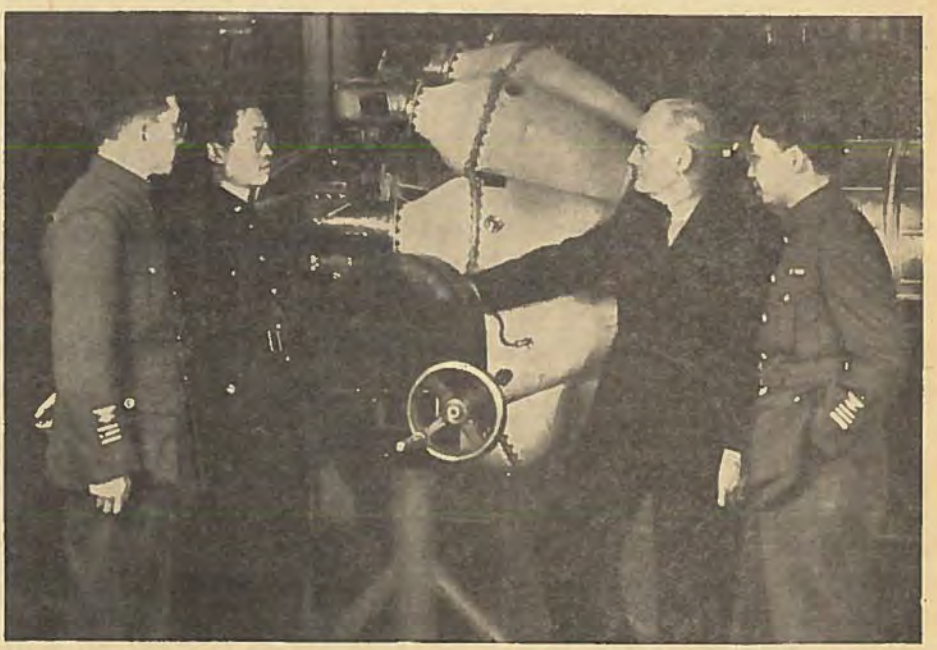
Landingshjul med Helium.

Firmaet Goodyear har afholdt Forsøg med at pumpe en Flyvemaskines Landingshjul op med Helium i Stedet for med almindelig atmosfærisk Luft. Den Mængde Luft, der f. Eks. medgaar til at fylde et 110 Tommer Hjul, vejer 42 kg, hvorimod Heliumpaafyldningen kun vejer ca. 10 kg.

En britisk Helikopter.

Fairey Aviation Company er gaaet i Gang med Bygningen af en Helikopter, og i den Anledning er det interessant at høre, hvad den britiske Forsyningsminister, Mr. *John Wilmot*, siger om Helikopterens Mu-

tøj, som Amerikanerne har bygget til
ır og Køjeplads til 24. Ved en March-
lyve 4.800 km.



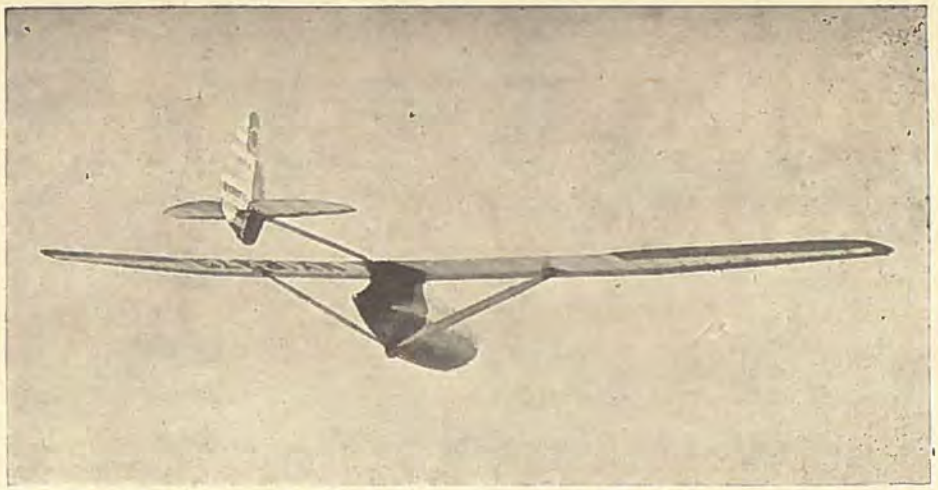
Kinesiske Ingeniører besøger Rolls-Royce Fabrikkerne for at sætte sig ind i Fabrikationen af de nyeste Reaktorer, idet den kinesiske Regering selv skal i Gang med Bygning af Rolls-Royces nyeste Gasturbiner og Reaktorer.

NYT FRA HELE VERDEN (Fortsat)

ligheder. I en Tale ved Royal Aeronautical Society's 80-aarige Stiftelsesfest sagde Ministeren bl. a.:

»Mulighederne for et Luftfartøj, der ikke er bundet til nogen særlig indrettet Flyveplads og som kan starte og lande paa en Plads, der ikke er større end dets egne Dimensioner, er vidtrækkende. Jeg tror, der er Mulighed for, at Helikopteren vil blive Fremtidens Lufttaxa, der befordrer Passagerer fra Lufthavnene til Bycentrene. Jeg tror ikke, at det varer længe, inden større Forretningsbygninger, Klubhuse og Hoteller vil blive bygget med flade Tage, hvor Helikoptere kan lande. Jeg tror ogsaa, at Helikopteren i stor Udstrækning vil blive anvendt af Privatflyveren.«

Og mon ikke Mr. John Wilmot faar Ret?

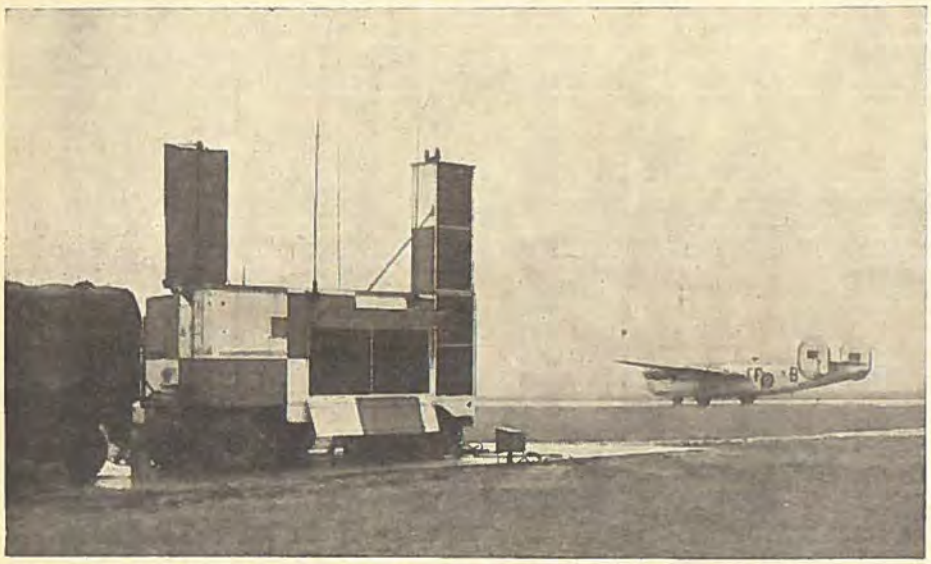


Svæveplanet »Baby Albatros« fremstilles af Laister-Kaufmann i St. Louis. Dets Spændvidde er 13,51 m, Længde 5,84 m; Tomvægt 115 kg, Fuldvægt 208 kg; Glidetal 1:20.

Nye britiske Reaktorer.

Rolls-Royce Reaktoren, Derwent V, som blev anvendt i den tomotorede Gloster Meteor, der satte Verdensrekord ved at flyve 975,675 km/T, har faaet en Storebror, Rolls-Royce »Nene«. Den nye Reaktor har en Trækkraft paa 2270 kg, og det svarer til ca. 15.000 HK ved en Hastighed paa 965 km/T. »Nene« vejer kun 703 kg. Den vældige Kraftydelse i Forbindelse med den ringe Vægt, vil gøre Nene-Reaktoren velegnet til Anvendelse i eenmotorede Jagere.

De Havilland Fabrikkernes nyeste Reaktor er Typen »Ghost«, hvis Ydelse svarer nogenlunde til »Nene«-Reaktorens.



»Radar paa Hjul« kalder Englænderne deres nye Radar- og Radiostationer, som skal hjælpe Flyverne til Landing i usigtbart Vejr. Hele Stationen er anbragt paa en Paahængsvogn og kan let køres hen paa den Landingsbane, der skal anvendes i det paagældende Tilfælde. Den transportable Station kan faa fat i Luftfartøjet paa ca. 50 km's Afstand og lede det hen til Landingsbanen.

100 Taylor Cub til Sverige.

Den svenske Kaptajn *Ahrenberg* har købt et Hundrede Cub-Flyvemaskiner fra et af de amerikanske Depoter i Frankrig. De mange Flyvemaskiner, som skal sælges til Flyveklubber og Privatpersoner, skal gennemgaa et Hovedeftersyn paa den af A.B. Skaaneflyg nyoprettede Flyvemekanikerskole i Malmø.

De britiske Brabazon-Typer.

I engelske Tidsskrifter omtales ret ofte Flyvemaskintyperne Brabazon I, Brabazon II o. s. v., og mange Læsere har spekuleret over, hvad disse Typebetegnelser egentlig betyder. Den officielle engelske Forklaring er den, at man i England i sin Tid nedsatte en Komité, som skulde planlægge Bygningen af Efterkrigstidens civile Flyvemaskinetyper, og Formand for Komiteen blev Lord *Brabazon*. Efter ham fik de forskellige Typer Betegnelserne Brabazon I, Brabazon II, Brabazon III o. s. v., idet man saa senere eventuelt kunde erstatte disse Typebetegnelser med andre. Brabazon IIA er f. Eks. blevet til Airspeed »Ambassador« og Brabazon 5B kaldes nu De Havilland »Dove«.

Brabazon II, der foreløbig ikke har faaet ny Typebetegnelse, bliver bygget af A. V. Roe. Den bliver paa 44 Tons, faar et trehjulet Understel og udstyres med Reaktorer. Den skal kunne flyve 560 km/T i 9.000 m.

Flyveplads for Modelflyvere.

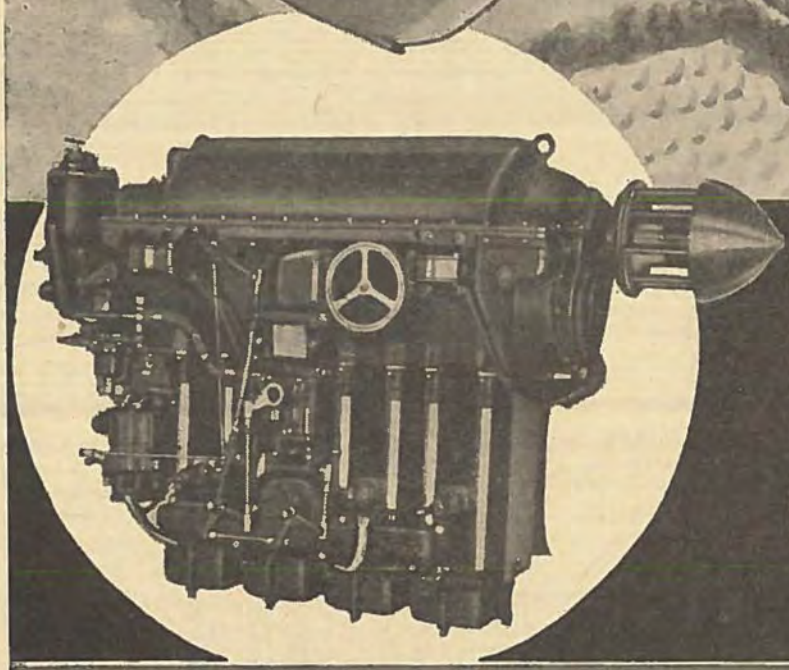
Ved Eaten Bray, Beds, i England er der blevet aabnet den første Flyveplads for Modelflyvere. Pladsens Areal er paa ca. 57 Td. Land, og der vil blive indrettet Byggelokaler for de unge Flyveentusiaster.

Den berømte amerikanske Filmsskuespiller Clark Gable har besøgt Bristol Fabrikkerne i England og faar her forevist en »Wayfarer«, der besørger Trafikken paa Kanaløerne.

En *Cirrus* MOTOR...

anvendes i

TAYLORCRAFT „AUSTER" J1



Auster J1 med Cirrus „Minor" er et tresædet Luftfartøj med usædvanlig gode Start-Stige- og Landingsegenskaber. Ved en Belastning paa 770 kg bruger den i en Vindstyrke paa 8 km/T kun 185 m til Start. Afløbet efter Landing er ikke mere end 45 m (Stallinghastigheden med Klapperne helt ude er 40 km/T). Marchhastigheden er 166 km/T, største Hastighed 186 km/T. En Landingsstribe paa en Græsmark paa 365 m er tilstrækkelig.

„MINOR" Serie II 100 HK
„MAJOR" Serie II 150 HK
„MAJOR" Serie III 155 HK

BLACKBURN AIRCRAFT BROUGH E. YORKS ENGLAND

REPRÆSENTANT I DANMARK FOR CIRRUS FLYVEMASKINEMOTORER: A. B C. HANSEN COMP. A/S, KØBENHAVN V

Svæveflyvningen i Schweiz

DET skyldes ikke Tilfældigheder, naar f. Eks. et Svæveplan som Moswey 3 af schweizisk Konstruktion er saa uhyre vellykket. Svæveflyvningen i Schweiz er meget langt fremskredet. Antallet af Planer er ca. 400, medens der til Sammenligning i Sverige findes ca. 200. Ikke alene rent talmæssigt er de kommet langt, de er meget selvstændige i deres Dyrkelse af Svæveflyvningen, hvilket bl. a. giver sig Udslag i, at de for en stor Del benytter egne Typer. Nu er der jo altid et vist Sammenhæng mellem en Tings Udbredelse og Jordbunden for dens Trivsel, og Schweiz skal have de ideelle Betingelser for Svæveflyvning. F. Eks. er der om Sommeren visse Steder, Overgangen mellem Sletterne og de schweiziske Alper, hvor de med 100 pCt.s Sikkerhed ved, at der er konstant Termik fra Kl. ca. 10½—15½, saa de kan sige til en Elev: Nu gaar du op og bliver to Timer i Termikken — med samme Selvfølgelighed, som man gaar ud paa en Vesthang, naar der er frisk Vestenvind.

Et Problem, som ogsaa herhjemme har være en Del omdiskuteret, er Skolingen — er det hensigtsmæssigt at træne Eleverne op i Skoleglidere? Her mener Schweizerne nej. De tror Dobbeltstyring er den Vej, man skal ind paa ved Svæveflyveuddannelsen, og en ny dobbeltsædet — Moswey 6 er paa Trapperne. Den skal til og med have bedre Egenskaber end Moswey 3, hvilket jo ikke siger saa lidt.

Det er »Gidde« Karlsson, svensk Svæveflyvnings 1ste Instruktør, som har haft Besøg af en Repræsentant fra den schweiziske Svæveflyvning, der fortæller disse Ting — og han er tilbøjelig til at give Schweizerne Ret. Udviklingen, siger han, kan man ikke standse — og den kommer sikkert til at gaa i Retning af Uddannelse via Dobbeltstyring paa samme Vis som ved Motorflyvning. Svæveflyvningen i Øjeblikket maa kun betragtes som et Led i Udviklingen. De aabne Skoleplaner, som møjsommeligt skal transporteres tilbage tyve Minutter, for et »Hop« paa 15—20 Sekunder, kan umuligt være den ideelle Løsning.

Man har jo ogsaa set i hvor mange Tilfælde det er gaaet galt, naar Instruktøren har stolet for meget paa en Elev og givet ham (hende) en større Opgave end vedkommende kunde magte, f. Eks. den første Gang Eleven — fra hidtil kun at have lavet Hop paa højst 30—40 Meters Højde i Ligeudflyvning — skal have en Højstart og lave sin første 360° Kurve. Med Haanden paa Hjertet, er det saa ikke ofte Lotterispil, hvor godt vedkommende slipper fra det?

Naar Instruktøren sidder sammen med sin Elev i Ro og Mag, mærker han, hvor meget vedkommende kan, og kan herudfra træffe sine Dispositioner.

Saa hvis det er Vejen, vil om nogle Aar Skoleglidernе hænge som Kuriositeter — A, B og C være erstattet af et Soloflyver- og et S.-Certifikat, der giver Tilladelse til at have Piger med op i Termikjagten.

Det hele vil i saa Fald ændre Karakter (jeg tænker ikke nu paa Pigen). Noget af den Charme, der netop er sammenknyttet med Besværet ved Svæveflvningen, vil falde bort, kan jeg høre Røster i Baggrunden fra Pionerernes Række.

Nej, lad os give »Gidde« Ret i, at Udviklingen lader sig ikke standse, og Charmen ved Svæveflyvningen tror jeg vil blive vanskelig at tage bort.

For at komme tilbage til Udgangspunktet — Schweizerne — saa har de fem andre nye Svæveplantyper paa Tapetet, hvoraf den ene er beregnet for — Raketstart! Den er de dog meget hemmelighedsfulde med.

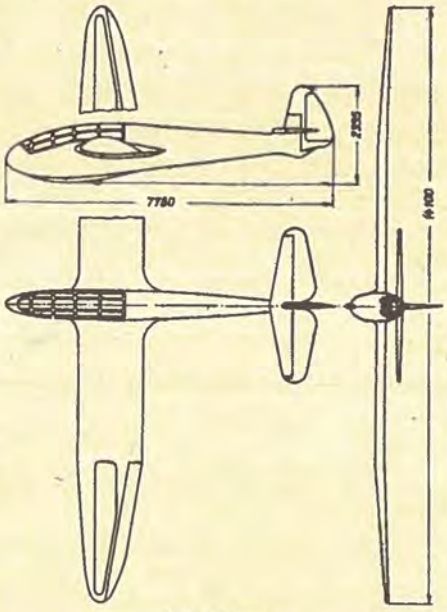
Det kan jo tænkes, at den vil afføde en ny Sport, til hvilken følgende Udstyr skal bruges: 1 kraftig Raket med Fastspændingssele — Barograf og Faldskærm.

Hart —

★

Franske Svæveplantyper

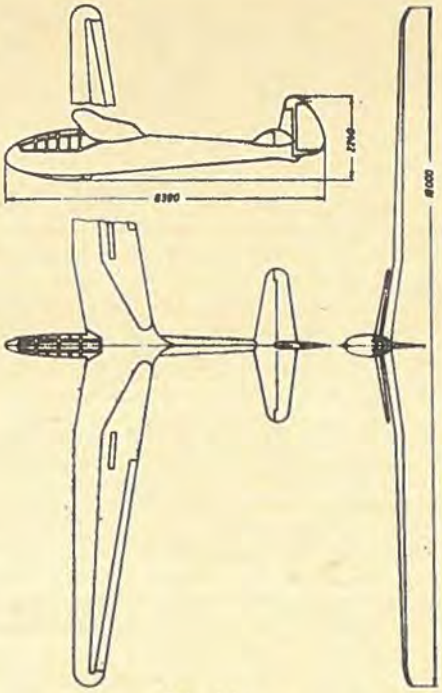
DET franske Flyvemaskinfirma Castel-Mauboussin har fremstillet en hel Række forskellige Svæveplantyper, bl. a. hosstaaende 3 Typer:



MC »Jalon«.

MC »Jalon«, tosædet, midtvinget Svæveplan bygget til meteorologiske Undersøgelser o. l. Mede med indbygget Hjul. Spændvidde 14,10 m, Længde 7,78 m, Højde 2,34 m, Planareal 18,45 m², Sideforhold 10,82, Tomvægt 266 kg, Flyvevægt 460 kg, mindste Synkehastighed 1,1 m/Sek, normal Flyvehastighed 94 km/Tim.

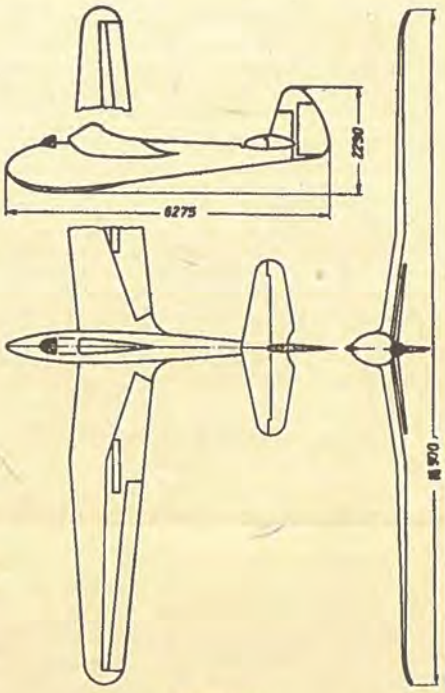
CM 7 »Adour«, tosædet Svæveplan godkendt til Kunstflyvning. Overdækket Kabine. Der er »Knæk« paa Bæreplanerne, som har opadbøjede Spidser. Omvendt Pilform. Dykbremser, Mede med indbygget Hjul og Stabilisator med V-Form. Spændvidde 18 m, Længde 8,39 m, Højde 2,24 m, Planareal 22,27 m², Sideforhold 14,35, Tomvægt 272,2 kg, Flyvevægt 452,3 kg. Beregnede mindste Synkehastighed 0,7 m/Sek (meget fint!). Normal Flyvehastighed 69,5 km/Tim.



CM »Adour«.

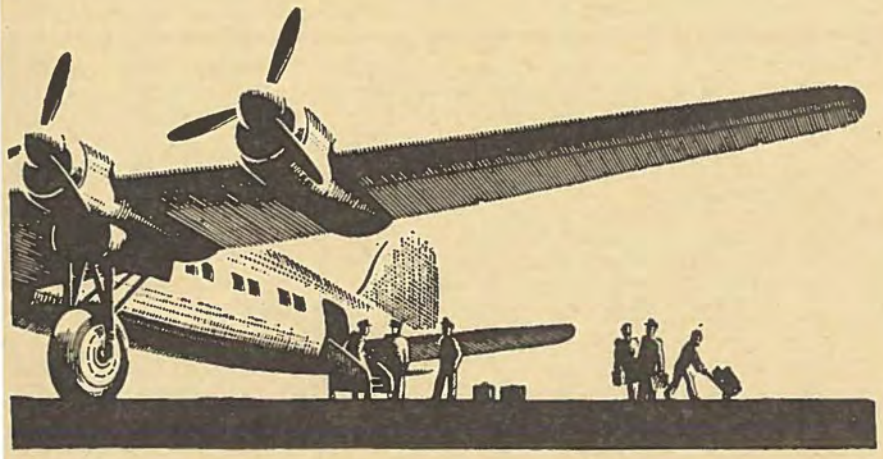
CM 8 »Acro«, ensædet Svæveplan med aaben Førerkabine godkendt til Kunstflyvning. Bæreplanerne har »Knæk« og opadbøjede Spidser. Stabilisatoren har V-Form. Meden er affjedret med Gummi (ikke Hjul). Bremseklapper. Strømlinieformet Nakkestøtte. Spændvidde 13,50 m, Længde 6,28 m, Højde 2,23 m, Planreal 15,72 m², Sideforhold 11,8, Tomvægt 193 kg, Flyvevægt 288 kg, beregnede mindste Synkehastighed 0,8 m/Sek, normal Flyvehastighed 74 km /Tim.

H. F.



CM »Acro«.

ROLLS-ROYCE



Vædskekølede

MOTORER

TIL RUTEMASKINER

Rolls-Royce vædskekølede Motorer i Englands tunge Bombere hjalp med til at vinde den endelige Sejr. Luftfartselskaberne, som i Dag etablerer Verdens Handelsruter, anvender Rolls-Royce Motorer til Rutemaskinerne.

Den britiske Armada af Rutemaskiner, indbefattet „Tudor" og „York", der beflyver Europas Hovedstæder, er monteret med de berømte Rolls-Royce „Merlin" Motorer.

For Speed & Reliability

ROLLS-ROYCE LIMITED

Head Office: Derby, England
London Office: Conduit Street

STØRSTE

NAVN

I GUMMI!

GOODYEAR

C. 4115 AARHUSGADE 88 . KØBENHAVN Ø. C. 4115

De danske Svæveflyveklubbers Virksomhed i 1945

Ved J. v. STAFFELDT

Statistikken over Virksomheden i Unionens Klubber i 1945 foreligger nu udarbejdet, og i det følgende skal gives et kort Uddrag af den, omfattende de Oplysninger, som især maa have Interesse, samt enkelte Kommentarer

De udsendte Skemaer var denne Gang særlig omfattende, idet man ønskede fuldstændig Klarhed over Svæveflyvningens Stilling her ved Overgangen til normale Forhold. Det skal straks siges, at Statistikken ikke paa noget Omraade viser en nævneværdig Fremgang fra 1944's Tal, og dette Billede vil — bortset fra Medlemstallet, som i Dag har passeret 1000 — næppe blive meget anderledes, selv om man kendte Tallene fra de Klubber, som ikke har returneret Skemaerne.

I 1945 var det saaledes ikke saa meget Befrielsen som den alvorlige Materialesituation, der satte sit Præg paa dansk Svæveflyvning.

De af Klubberne opgivne Tal viste sig i en Del Tilfælde at være behæftet med

	Medlemstal 31/12	Diplomer og Certifikater pr. 31/12-45				erhvervet 1945				Mdl. Kontingent	Indskud v. Opt.	Antal Starter			Materiel i Brug		u.Bygn.		Antal Spil	Flyveledere	Byggekontroll.
		A	B	C	S	A	B	C	S			Ialt	m. Glideplan	m. Overg.pl.	Glideplan	Overgangspl.	Glideplan	Overgangspl.			
Aarhus Svæveflyveklub	52	16	6	7	1	12	6	6	1	10	25	1676	1430	246	2	0	0	2	2	3	0
Aero Sport	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10	20	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
»Aviator«, Aalborg	31	4	3	3	0	0	0	0	0	5	25	0	0	0	2	1	2	0	1	1	1
Birkerød Flyveklub	25	9	6	1	0	6	6	1	0	10	25	495	412	83	1	1	1	0	2	0	1
»Dania«, København	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
*D.D.L.s Flyveklub**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Esbjerg Sværve-Flyveklub	31	9	9	6	0	0	3	0	0	7	50	193	144	49	2	0	0	1	1	2	3
»Falken«, Hjørring	18	1	1	0	0	0	0	0	0	5	25	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
»Falster«, Nykøbing F.	13	4	2	5	0	3	2	3	0	7	50	342	303	39	0	0	1	1	1	2	1
*Flyvertroppernes Flyveklub**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frederiksberg Svæveflyveklub	4	0	1	0	2	0	0	0	0	10	25	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Grindsted Svæveflyveklub	6	0	0	0	0	0	0	0	0	5	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haderslev Svæveflyveklub	20	3	2	1	0	3	1	1	0	5	10	152	130	22	0	0	1	0	0	0	0
»Heden«, Hedehusene	4	0	0	4	0	0	0	3	0	10	0	326	0	326	0	1	1	0	1	1	0
*Helsingør og Omegns Flyveklub**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Herning Svæveflyveklub	25	1	0	1	0	0	0	0	0	5	10	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Hobro Svæveflyveklub	13	2	1	0	0	0	0	0	0	5	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
*Holstebro Svæveflyveklub**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsens Svæveflyveklub	10	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
*Kolding Svæveflyveklub**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Københavns Svæveflyveklub	10	1	0	0	0	0	0	0	0	10	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Køge Svæveflyveklub	16	2	16	6	0	0	10	1	0	15	100	259	201	58	1	0	0	1	1	4	0
*»Meteor«, København**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nordvestsjællands Flyveklub	24	8	2	0	0	4	2	0	0	6	30	282	282	0	1	0	0	0	1	0	0
*Flyveklubben for Nykøbing Sj.**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Næstved Svæveflyveklub	9	3	0	0	1	0	0	0	0	10	25	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Odense Svæveflyveklub	26	4	8	2	2	4	5	2	2	10	25	486	403	83	1	0	0	0	1	3	1
»Pionér«, København	12	2	1	1	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Polyteknisk Flyvegruppe	85	4	16	8	2	4	16	7	1	5	0	1852	1425	427	2	0	1	3	2	4	3
Randers Svæveflyveklub	31	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
»Ringen«, København	51	0	6	26	7	5	6	1	0	10	50	683	360	323	1	2	0	1	2	7	1
Ringsted Svæveflyveklub	16	0	2	1	0	0	0	0	0	10	50	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1
Roskilde Svæveflyveklub	18	3	4	5	2	3	2	2	0	25	150	528	412	116	1	0	0	0	1	3	1
Ruds-Vedby Flyveklub	17	3	0	0	0	0	0	0	0	5	35	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Seniorklubben, København	31	3	2	11	7	4	2	1	1	25	150	820	344	476	1	1	0	0	1	6	0
Silkeborg Flyveklub	20	6	2	3	1	1	2	0	0	5	25	183	159	24	1	1	1	0	1	2	2
Skagen Flyveklub	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Slagelse Flyveklub	25	3	1	10	7	1	0	6	1	10	15	2128	772	1301	1	1	0	0	1	5	1
Socialdemokratens Flyveklub	36	9	0	3	1	9	0	2	0	5	10	1350	1275	75	3	0	0	0	1	1	0
Sportsflyvernes Svæveflyveklub	33	3	10	2	4	9	12	0	2	25	125	960	783	177	1	0	0	0	2	3	0
Struer Svæveflyveklub	14	1	0	0	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Sydlollands Svæveflyveklub	30	2	1	1	1	0	1	1	1	15	100	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Sønderborg Flyveklub	11	1	1	1	0	0	1	0	0	10	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
»Ternen«, Fredericia	4	1	1	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Varde Flyveklub	11	1	0	0	0	0	0	0	0	5	50	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Vejle Flyveklub	31	7	2	1	0	7	0	1	0	5	10	113	93	20	1	0	0	0	0	0	0
Fa. V. Grum-Schwensens Flyveklub	11	3	1	0	0	3	1	0	0	0	0	100	100	0	1	0	0	2	1	0	0
Viborg Svæveflyveklub	42	2	0	3	0	1	0	0	0	3,50	20	250	240	10	1	0	0	1	1	1	1
Vordingborg Svæveflyver-Gruppe	7	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1

* Klubben har ikke indsendt Statistikskemaer.

Fejl. Eksempelvis kan nævnes, at mange af de Flyveledere og Byggekontrollanter, som fungerer i andre Klubber end deres egen, var medregnet hvert Sted, saaledes at det samlede Antal langt oversteg det Antal Autorisationer, der er udstedt. Saadanne Fejl er saa vidt muligt rettet, men den meget skarpsindige Læser vil sikkert stadig kunne finde Smaafejl hist og her.

Antallet af Klubber var ved Slutningen af 1945 49, men senere er »Københavns Svæveflyveklub« ophørt at eksistere. og »Ringen« er gaaet ind i den københavnske »Enhedsklub«.

Medlemstallet var 1045. (Statistikken omfatter 889). Heraf var de 5 pCt. kvindelige Medlemmer, fordelt paa 18 Klubber. De tre Klubber med størst Medlemstal (aktive) er »Polyteknisk Flyvegruppe« 85, »Aarhus Svæveflyveklub« 52 og »Ringen« 51.

Antallet af Diplomer er i Aarets Løb blevet forøget med 195, saaledes at det samlede Tal nu er 342. Antallet af Svæveflyvercertifikater er blevet forøget med 9 og er nu 42.

I de Landsdele, hvor Svæveflyvning var forbudt under Besættelsen, er foreløbig 7 Klubber kommet i Gang med Flyvningen, og disse har tilsammen udført 3053 Starter, hvilket er 23 pCt. af det samlede Startantal. Højest Antal Starter har følgende Klubber opnaaet: »Slagelse Svæveflyveklub« 2128, »Polyteknisk Flyvegruppe« 1852 og »Aarhus Svæveflyveklub« 1676. Dette giver for Slagelses Vedkommende gennemsnitlig 87 Starter pr. Medlem, hvilket ligeledes er det fineste Resultat. De to andre Klubber, »Polyt« og »Aarhus« har med deres højere Medlemstal kun opnaaet henholdsvis 22 og 32 Starter pr. Medlem. Efter »Slagelse kommer »Heden« med gennemsnitlig 81 Starter pr. Medlem og »Socialdemokratens Flyveklub« med 37.

Det skal ligeledes bemærkes, at 28 pCt. af det samlede Antal Starter er udført med Unionens Materiel.

Det samlede Antal Havarier er opgjort til 45, hvilket giver en samlet Havarifrekvens paa 3,4 Promille. For Glideplaner alene er Havarifrekvensen 3,1 og for Overgangsplaner 4,1. De tilsvarende svenske Tal for 1944 kan anføres til Sammenligning: Samlet Havarifrekvens 1 Promille, Glideplaner 0,7 Promille og Svæveplaner 2,3 Promille.

Opgørelsen over det flyvende Materiel viser, at der er alt for faa Planer til Raalighed, og dette Forhold vil næppe ændres i væsentlig Grad i 1946, da Antallet af Planer under Bygning ligeledes er ringe, og der kun kan ventes meget faa af disse Nybygninger færdiggjort inden Flyvesæsonens Begyndelse.

Spørgsmaalet: Hvilke Byggeplaner har Klubben for den nærmeste Fremtid? er kun besvaret af meget faa Klubber. *Har Svæveflyverne ingen Planer for Fremtiden?*

V.S.

KSAK's Guld-Plakette til »Gidde« Karlsson.

VED Kungl. Svenska Aeroklubben's sidste Bestyrelsesmøde, uddelte Formanden, Prins Gustaf Adolf, KSAK's Guld-Plakette til Løjtnant J. G. Karlsson, som til Sommer fratræder som Chefinstruktør for den svenske Svæveflyvning, — »för förtjänstfull insats inom svensk segelflyg».

Plaketten tildeltes desuden Fru Elsa av Uhr, for uselvisk og opofrende Ledelse af Flyver-Barnehjemmet i Gimo 1942—45.

Interessante hollandske Svæveflyvetips

DET er jo saadan, med en Ting som Svæveflyvning, at de Hjælpemidler der bruges paa Marken, er bestemmende for hvor meget Flyvning der kan opnaas paa en Flyvedag med et bestemt Antal Planer. En godt tilrettelagt Marktjeneste, med hensigtsmæssigt Udstyr, er af uvurderlig Betydning. Det gælder derfor om at udvise Opfindsomhed i Retning af at finde paa Ting som kan lette og hurtiggøre Marktjenesten, og det vil sikkert interessere Svæveflyverne at blive præsenteret for nogle Tips i den Retning som Ing. Zweypfenning fra Holland har overladt FLYV til Publicering.

For at begynde med A, Skolingen, saa ved man jo, hvilket Arbejde det er, og hvad Tid der gaar med at faa Skolegliderens transporteret tilbage til Start, fra de lange Ligeudflyvninger. Her har Hollænderne lavet en speciel »Hund« til at hægte efter Bil, den er enkel og ligetil, og ret billig at lave, og kan sikkert ialfald fordoble Startantallet.

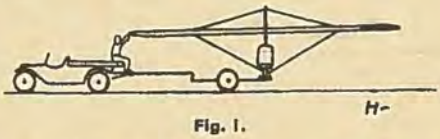


Fig. 1.

Princippet i den fremgaar af Fig. 1, Skolegliderens staar med Planet i Kørselsretningen, og den forreste Plantip holdes af en Person der anbringer sig bag paa Bilen. Denne Vogn er saa enkel og billig, at det maa haabes at vi faar den at se her i Landet ogsaa.

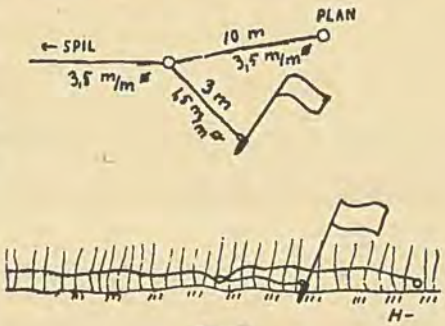


Fig. 2.

Fig. 2 viser en Løsning paa Problemet med at finde Startwiren igen, efter at den er faldet til Jorden. Denne Løsning er dog kun beregnet til Brug paa Pladser med højt Græs, eller Lyng som er paa mange af de Pladser Svæveflyverne i Holland benytter, og kan kun anbefales til saadanne Pladser, hvor Wiren er vanskelig at finde, da Metoden ikke kan siges at være god for hverken Wiren eller de Personer, der staar neden under.

Som det vil ses af Fig. har man indskudt en Ring i Wiren ca. 10 m fra Ringen der skal fastgøres i Planet, fra denne indskudte Ring udgaar en tre m lang og 1,5 mm tyk Wire, som i den anden Ende er fastgjort til en ca. 1,5 m lang Stang med et Flag i den ene Ende, og en spids Blyklods i den anden. Naar Wiren falder til Jorden vil denne »Flagstang« stille sig i Jorden, og dermed markere hvor Wiren er faldet.

Paa Fig. 3 er vist en anden Løsning, som bl. a. benyttes meget i Sverige og ogsaa er

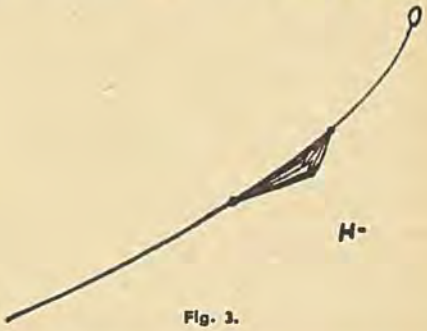


Fig. 3.

ved at vinde Indpas herhjemme. Det er en Faldskærm som er paamonteret Startwiren, og har de to store Fordele, dels at bringe Wiren forholdsvis langsomt og ret »udstrakt ned, dels herigennem at skaane den meget.

Faldskærmen er lavet af svært Sejldug el. lign., og er monteret paa Wiren saaledes at den holdes udstrakt under Optrækket, og ikke kan aabne sig før Wiren bliver slæk. Skærmen har en Diameter paa ca. 1 m.

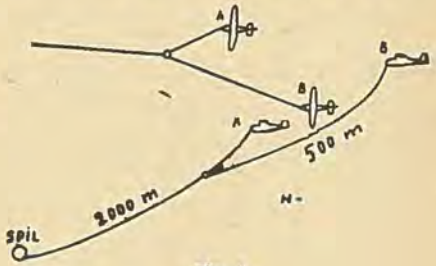


Fig. 4.

Fig. 4, er straks mere problematisk, men kan være meget interessant at faa med alligevel. Det er en Startmetode som er en Del anvendt i Holland, A er et Plan hvis Opgave det hovedsagelig er at bære den 2000 m lange Wire, medens B skal nyde godt heraf, og faa ekstra stor Højde paa.

En fanatisk hollandsk Svæveflyver arbejder i Øjeblikket paa en speciel Metode til kørende Autostart i Ring, ved Begynderskoling. I Vindstille har det jo været brugt, ogsaa herhjemme, paa større Flyvepladser at trække Skolegliderens i nogle Meters Højde, rundt og rundt efter en Bil, og paa den Maade give Eleven en god Træning i »Ligeudflyvning«. Det er som sagt i Vindstille, men Hollænderen er blevet saa glad for denne Metode, at han ogsaa vil benytte den i Blæsevejr. Til dette Formaal er han ved at bygge et kørende Spil, der skal virke paa den Maade, at naar der køres mod Vinden, fires der Wire ud — og naar der køres med, trækkes der Wire ind, saaledes at Planet til Stadighed har den rigtige Fart paa i Forhold til Vinden.

Man kan mene om disse »Patenter« hvad man vil — de viser at der arbejdes med Tingene, og at Hollænderne har en frisk Indstilling til Problemerne — og det er det der bærer en Sport frem!

Hart—

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.

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.

Segelflyghandboken, indb. Kr. 17,00.
Wolf Hirths bekendte Bog i svensk Udgave. Alt om Svæveflyvningens Teori og Praksis.

Erik Lagerqvist, Att teckna flygplan, Kr. 4,60.
Vejledning i Tegning af Flyvemaskiner.

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

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

TØR-ELEMENT
VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE

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
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . København V.

Britiske og amerikanske Flyvemaskiner til Hæren

Danmark har faaet Tilbud om Køb af 75 engelske Flyvemaskiner og Materiel til en halv Million Pd. Sterl.

I Finansudvalget og Forsvarsministeriet skal man nu tage Stilling til Indkøb af Flyvemaskiner og Reservedele fra England og Amerika. Det drejer sig om ganske betydelige Beløb, der skal afses til vort Luftforsvar, men det er ogsaa nødvendigt at reorganisere Luftvaabnet praktisk talt helt fra Bunden.

Fra det britiske Air Ministry foreligger der et Tilbud til Danmark om Køb af 75 Militær-Flyvemaskiner af forskellige Typer, der er bl. a. Tale om en Del Maskiner til Træning og Skoleflyvning. Desuden omfatter det engelske Tilbud nødvendigt Udstyr til Uddannelse af teknisk Personale, Oprettelse af Stationshovedkvarterer og betydelig Mængde Reservemateriel.

Prisen ligger i Dag paa 500.000 £ svarende til 10 Millioner Kroner, og denne Pris skal ligge fast mod, at vi til Gengæld tager alt, hvad Tilbudet omfatter. Ved Forhandlingernes Begyndelse var Prisen betydelig højere. Muligt blev der senere Tale om at placere endnu et Indkøb i England til Dækning af et Par Aars Forbrug af Reservedele til et Beløb af tæt ved 6 Millioner Kr.

Det danske Luftvaaben faar sandsynligvis yderligere 30 Træningsmaskiner fra Amerika. Det bliver væsentligst de saakaldte Overgangsmaskiner, og Udgifterne anslaas i dette Tilfælde til at ligge omkring 1 Million Kroner.

Indenfor de danske luftmilitære Styrker har man ogsaa ventileret Spørgsmaalet om reaktionsdrevne Flyvemaskiner. I Sverige har man købt et halvt Hundrede af denne Type, som efter manges Opfattelse i Virkeligheden bliver Prototypen i de nyeste Luftvaaben Verden over i Fremtiden. Det er imidlertid meget kostbare Maskiner, og de kræver ganske særlig stor Uddannelse og Manøvredygtighed hos Piloterne. Man kan ikke uden videre gaa fra en Proctor f. Eks. og over til en reaktionsdreven Maskine med dens meget større Landingshastighed. Sandsynligheden taler derfor meget for, at man herhjemme paa Genopbygningsstadiet vil klare sig med det almindelige Materiel.

Naturligvis er man ikke her blind for, at man paa et givet Tidspunkt bliver nødt til at anskaffe en Del reaktionsdrevne Maskiner, men man kommer heller ikke uden om, at Udviklingen paa dette Punkt stadig viser nye Resultater. Det vil derfor sikkert være en klog Politik for os at vente endnu nogen Tid, saa man ikke staar overfor den triste Kendsgerning i Løbet af relativ kort Tid at skulle ofre nye Summer paa Maskiner af tidssvarende Konstruktioner.

Chauffører i DDL faar KDAK's Hæderstegn

DET er ikke uden Beundring, at man som Passager i Luftfartens store Busser, lægger Mærke til den Sikkerhed og Ro, hvormed Chaufførerne tilbagelægger den 7—8 km lange Strækning fra Dagmarhus til Kastrup Lufthavn.

To af DDL's ældste Funktionærer Overchauffør *Axel Orlandi Nielsen* og Chauffør *Aage Christensen* har den 25. April modtaget en fin Anerkendelse for deres Kørsel

★

Overchauffør Axel Nielsen, der har faaet KDAK's Hæderstegn for 15 Aars sikker Kørsel i DDL's Tjeneste.

★

★

Chauffør Aage Christensen har ligeledes modtaget Hæderstegnet for sin paalidelige Kørsel hos DDL.

★

for Luftfartselskabet gennem 15 Aar. K. D.A.K. har givet begge Chaufførerne Fortjenstmærket i Sølv for i disse femten Aar at have kørt de store Busser gennem Byens Trafik uden et eneste Uheld.

Axel Nielsen har været ansat i Det danske Luftfartselskab siden 1926 og Aage Christensen siden 1928. Samtlige Flyvere i Kastrup og adskillige Passagerer er enige om, at en Fortjenstmedaille næppe kan være mere berettiget end i disse to Tilfælde.

Tegninger
til
SVÆVEMODELLER
udgivet af
DANSK MODELFLYVER UNION

Simplex (D.M.U.s Begynder-Svævemodel)	Kr. 0.75
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.

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.

Husk Navn og Adresse.

Ved alle Forespørgsler, der kræver Svar gennem vor Brevkasse eller direkte, maa Indsenderens Navn og Adresse altid anføres, da vi ellers ikke besvarer eller videre-befordrer Henvendelserne.

Husk derfor: *Navn og Adresse.*

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

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:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Aktieselskabet
SKARREHAGE MOLERVÆRK
Nykøbing Mors
Telefon 109
★
Kontoret i København
H. C. Ørstedsvej 28 C - V
Telf. Central 11.593

Tegning af spanbygget model i skala 1:25 af det fly »Den danske brigade« skulde have anvendt ved en evt. Invasion i Danmark. Sendes portofrit ved indsendelse af kr. 1.65 i frimærker til
„MODELTEKNIK"
HVIDOVREVEJ 366 - KØBENHAVN - VALBY

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.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

DIREKTØRERNE Kramme og Zeuthen har indbudt os til at bese deres Flyvemaskinefabrik, hvor der for Tiden er en stor Produktion i Gang af Trænere til det danske Luftvaaben, KZ-III-ere til de danske Flyveklubber og Flyveskoler, samt en KZ-IV til Zoneredningskorpset.

Vi mødes Torsdag den 6. Juni Kl. 19,30 præcis udenfor KZ-Aero's Fabrik paa Sluseholmen, som man kommer til ved at følge (Enghavevej og) Sydhavnsgade over Broen ved Fords Automobilfabrik. Flyvemaskinefabrikken ligger da paa venstre Haand.

Medlemskort skal forevises, og det er kun Medlemmer, der faar Adgang.

★

HR. Rud. Olsen har bedt FLYV om at optage et Svar til Hr. Landsretssagfører Børge Moltke-Leth i Anledning af Indlægget i Flyv Nr. 5.

Paa Grund af den begrænsede Plads kan vi ikke bringe Svaret i dets Helhed, men Hr. Rud. Olsen gør bl. a. gældende, at: »Der er aldrig tilgaaet »Activ« nogen Meddelelse signeret af Sportsflyveklubben angaaende Klubbens Omdannelse til Enhedsklub. Om Hr. Børge Moltke-Leth vil kalde »Activ« et Konsortium eller en Flyveklub er ret underordnet. Klubben er i alle officielle Skrivelser og lign. blevet tituleret Flyveklubben »Activ« og faar forhaabentlig Lov til stadig at have dette Navn.

Der ankes over Ordet Diktatur. Det er ogsaa et grimt Ord, men hvis »Activ« tillige med alle de andre smaa Klubber Landet over officielt skal betegnes som »kun« at være en Konsortium, saa er det formodentlig Meningen, at Sportsflyveklubben skal være alene om Betegnelsen »Flyveklub«. Dette til nærmere Eftertanke.«

— — —

Red. har modtaget adskillige andre Diskussionsindlæg som vi desværre maa afstaa fra at optage, da vi ikke har Plads til dem. Forhaabentlig bliver der bedre Muligheder for at optage Indlæg fra vore Læsere, naar vi antagelig inden ret længe, faar gennemført den Udvidelse af FLYV vi arbejder paa.

Red.

CODAN
Aktieselskabet
DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK
Kjøbenhavn Køge

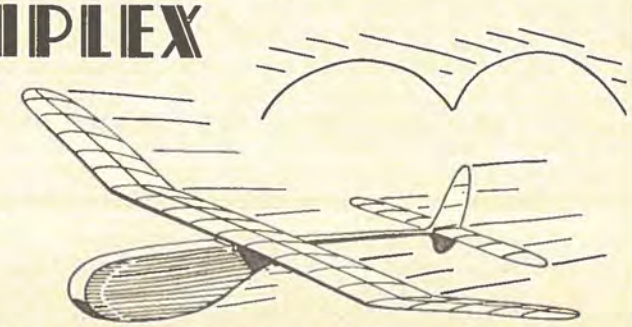
NU har vi igen Lister i alle Maal.
— *Masser af Byggesæt paa Lager.* —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Dansk Svæveflyver Unions
autoriserede Journaler og Flyvebøger
anbefales til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil	Kr. 4.75
*) Fartøj-Journal	„ 6.00
*) Flyve-Journal (i Foderal) .	„ 2.50
Arbejdsbog	„ 0,85

*) Udkommer sidst i Juni Md.

Ekspederes fra
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

Dansk Modelflyver Unions Begynder-Svævemodel
SIMPLEX
Udførlig Tegning og Byggevejledning
75 Øre.
Komplet Materialesæt (med Tegning) til SIMPLEX
Kr. 4.40.

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

Nye Flyvemaskinetyper

K. Z. II Træner.

Paa Bestilling af de danske militære Myndigheder har Skandinavisk Aero Industri bygget et større Antal Skolemaskiner til den nyoprettede Flyveskole paa Avnø. Den nye K. Z. II Træner er en Udvikling af Typen K. Z. II Sport. Den forstærkede Krop er en svejset Staalrørskonstruktion, beklædt med Lærred. Bæreplaner og Rorflader er Trækonstruktioner, beklædt delvis med Finér og Lærred. I Planerne er indbygget smaa faste Slots, som bevirker, at Luftfartøjet er meget manøvredygtig selv ved smaa Hastigheder.

Understellet, der minder om »Sport«ens, er betydeligt forstærket. Luftfartøjet er indrettet til Dobbeltstyring, og det har stilbart Elevsæde. En Del af »Træner«ne er leveret med Skydetag.

K. Z. II Træner er udstyret med en Gipsy X Motor paa 145 HK.

Luftfartøjets Data og Præstationer er følgende:

Spændvidde 10,2 m, Længde 7,5 m og Højde 2,1 m
Tomvægt 550 kg
Fuldvægt 850 » (ved normal Flyvning)
» 775 » (» Kunstflyvning)

Startdistance med fuld Last	120 m
Landingsafløb (med Flaps og Bremser)	130 m
Stigehastighed ved Jorden	4,5 m/Sek
Praktisk Stigehøjde.....	5000 m
Største vandrette Hastighed ved Jorden	235 km/T
Marchhastighed (ved 2100 O/M)	210 »
Brændstofforbrug ved Marchhastighed (2100 O/M).....	30 l/T.

Brændstoftankene (en i hvert Plan) rummer ialt 100 l.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

INTAVA AVIATION PRODUCTS

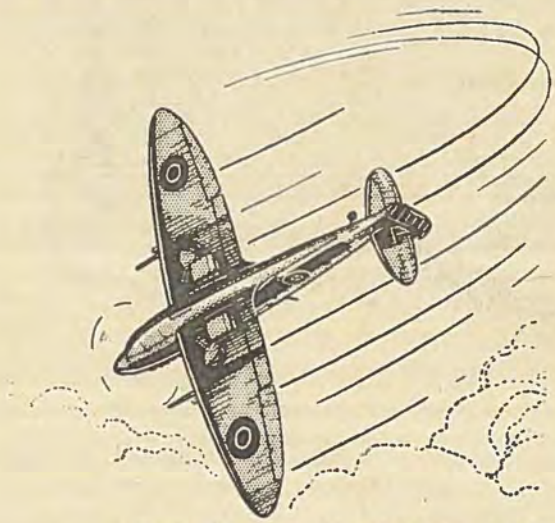
SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S

INTAVA



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

SHELL

AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL

VICKERS-ARMSTRONGS
LIMITED

ALFRED RAFFEL
Aktieselskab

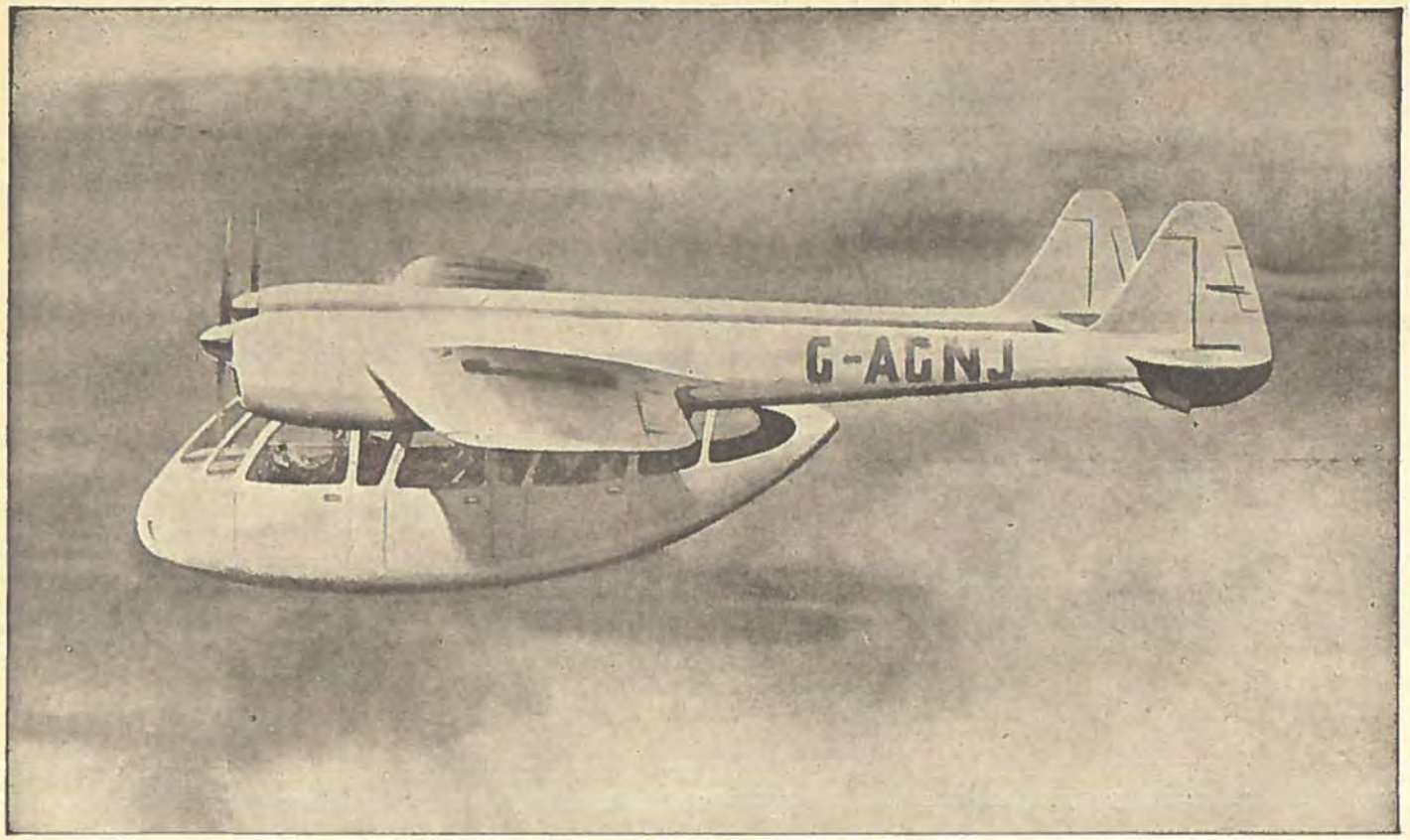
PRIS
Pr. Aargang Kr. 6,00
Pr. Nummer 50 Øre

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

FLYV

Nr. 7
1946 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE

BIBLIOTHEK MARINENS



Vi præsenterer **Aerocar Serierne**

Kan ogsaa leveres med Skiunderstel eller som Søluftfartøj.

For første Gang præsenteres et lille, tomotoret Luftfartøj med en Luftliners Komfort — V. P. Propeller — indtrækkeligt, pneumatisk, trehjulet Understel — fortræffeligt Udsyn — let Adgang til Kabinen — stor Ydeevne — stor Marchhastighed — smaa Driftsomkostninger.

Spændvidde 12,8 m, Længde 7,8, Højde 2,5 m. **Major** Motor: To Cirrus Major 150 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 257,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 225,6 km/T. Stigehastighed 365 m pr. Minut. Stigeevne ved Jorden med een Motor 60 m pr. Minut med fuld Last. Startstrækning 137 m. Afløb i Landingen ved Anvendelse af Bremser 110 m. Fuldvægt 1790 kg.

Minor og **Junior** Motorer: To Cirrus Minor 100 HK Motorer — største Hastighed ved Jorden 225,6 km/T og 209,6 km/T. Marchhastighed (65 % Motorkraft) 190 km/T og 177,6 km/T. Stigehastighed 240 m og 180 m pr. Minut. Fuldvægt 1565 kg.

Major og **Junior** kan medføre 6 og Minor 5 Personer paa kortere Strækninger. Udstyret til længere Flyvninger kan Luftfartøjet med Major Motorer medføre Flyver, to Passagerer og en Del Bagage over en Strækning paa ca. 1600 km.

Skriv efter vor illustrerede Brochure.

Man imødeser gerne Forespørgsler fra hjemlige og udenlandske Repræsentanter.

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED **THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND**

Telegr.-Adr.: Balmurlux, Portsmouth, England

FLYV

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

Nr. 7 | Juli 1946 | 19. Aargang

Dansk Trafikflyvning følger godt med

SER vi paa den hurtige Udvikling i dansk Trafikflyvning, der er foregaaet siden Krigens Slutning, maa man yde en Anerkendelse til DDL's Ledelse. Uden Direktør Knud Lybye og Civilingeniør Kampmanns fremsynede og rigtige Dispositioner fra første Start, vilde Danmark være betydeligt bag efter i Konkurrencen med vore Nabolande.

I Dag gaar danske Trafikmaskiner paa alle vigtige europæiske Ruter, snart flyver Skymasterne i den skandinaviske Linie over Atlanterhavet til New York, den første danske Passagermaskine er landet paa Grønland, i Moskva og fast Forbindelse etableret med Island.

Paa et Tidspunkt, hvor saa at sige alle europæiske Stater manglede Trafikmaskiner at sætte ind, indledtes samtidig et Kapløb om at købe og bestille Maskiner i Amerika og England. Direktør Lybye fløj bogstavelig talt den halve Jord rundt efter Kontrakter, der kunde sikre Danmark de nyeste Maskiner inden Fabrikerne simpelthen lukkede for Bestillinger. Valutavanskeligheder spillede naturligvis ogsaa ind.

Opgaven blev imidlertid løst, og løst paa en saadan Maade, at DDL og dansk Trafikflyvning nu staar paa fuld Højde med den Service, man er i Stand til at yde paa begge Sider Atlanten og i de øvrige skandinaviske Lande. Vel var det nødvendigt med en effektiv og moderne Lufthavn, men uden tilstrækkeligt Materiel havde Danmark ingen Chancer for at komme med i Konkurrencen. Set fra et turistmæssigt Standpunkt har vi opnaaet Fordele af den største Betydning langt frem i Tiden.

Hatten af for DDL's Initiativ og Evne til at handle og handle hurtigt.

FLYV.

Med „Dan Viking" over de norske Fjelde

Den danske Skymaster præsenteres i Norges Atlanterhavs-Lufthavn Gardemoen ved Oslo

Bernt Balchen hilser Danmark og DDL's Direktør Knud Lybye

DET var ikke uden Stolthed, at Direktør, Oberstløjtnant Knud Lybye for kort Tid siden kunde invitere Chefen for Statens Luftfartstilsyn, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen tillige med en talstærk Repræsentation fra dansk Presses Luftfartsmedarbejdere paa en Prøvefart med den danske Skymaster »Dan Viking« til Aalborg og Gardemoen i Norge.

I Virkeligheden betyder Selskabets Erhvervelse af de to imponerende Atlant-Jagere jo ogsaa Indledningen til en ny Ære i dansk Luftfarts Historie. Hvad betyder saa det, at vi maatte vente længere inden Fabriken i Amerika kunde levere. Nu er de her, og Danmark er blevet placeret blandt de store internationale Selskaber.

Direktør Lybye smilede, da han fra Døren ud til Flyverne Poul Jensen og Dansk-Amerikaneren Rupert Hansen, saa ned gennem den luksuøst udstyrede Kabine med de fint afstemte Farver, hvor Gæsterne gjorde sig det behageligt i de dybe Lænestole.

— Har De Lyst til at hvile Dem lidt, sagde han til en af Journalisterne. Tryk bare paa Knappen, der i Stolens Armlæn, saa glider Ryggen tilbage.

I glitrende Sollys tog Skymasteren Højde over Sjællands Kvadratmarker, den automatiske Ventilation sørgede for, at Temperaturen i Maskinen ikke blev for trykkende, og selv den mest blaserte og flyvevante i Selskabet maatte indrømme, at dette ikke var at rejse, det var simpelthen Rekreation.

International Turisthavn paa Skagen?

Efter tre Kvarters Flyvning satte Atlanterhavsrekordens Indehaver Poul Jensen Luftomnibussen let og elegant ned paa Betonen i Kæmpelufthavnen øst for Limfjorden og majestætisk rullede den frem ad den kilometerlange Startbane, hvor mange Hundrede Aalborggensere viftede Velkommen, medens svært bevæbnede danske Soldater holdt dem i ærbødig Afstand. Aalborg er som bekendt paa Picaokonferencen blevet udnævnt til Reservelufthavn for den internationale Atlanttrafik.

I Aalborg ventede den nyudnævnte Stationsleder Viggo Bache i Spidsen for en Række jydske Pressefolk. De skulde videre med til Norge og snart laa Skymasteren støt igen og vel afbalanceret i 2000 Meters Højde med Kurs mod Grenen og Kattegat.

Dybt nede laa Nordjylland udbredt for Passagererne — som paa et Kæmpe-Atlas. Turen fra Aalborg til Gøteborg og Oslo er uden Tvivl en af de smukkeste Flyverejser i Europa. Til begge Sider de jydske Kystlinjer adskilt af uendelige Lyng- og Sandflader, til de mødes i Havbrydningen om Skagens Gren. Snart følger den svenske Skærgaard og Klippeøerne ødselt spredt ved Indsejlingen til den smukke Oslofjord.

Naar man flyver hen over Skagen dukker den Tanke uvilkaarligt frem. Hvad om et Par Betonstartbaner blev lagt ud her? Man ser for sig de store Badehoteller i hastig Rækkefølge skyde op af Lyngen og Sandet, et internationalt Badeliv udfolde sig ved Kysterne kun faa Timers Flyvning fra Kontinentets store Byer. Kun en dristig Tanke maaske — set i et hurtigt Glimt fra den danske Skymaster, men vel indenfor Sandsynlighedens Grænse, og med dybe Perspektiver for dansk Turisme.

Bernt Balchen hilser Danmark.

»Dan Viking« gaar lavt ned over Oslo og Lufthavnen ved Fornebu og sætter søgende som en Bi efter Honning atter uforstyrret Næsen mod Gardemoen — Norges Atlanterhavslufthavn knapt 60 Kilometer fra Hovedstaden.

Paa Gardemoen venter Norges Flyverhelt Oberst Bernt Balchen, som nu er Formand for det nye norske Luftfartsselskab DNL. Denne Mand er ægte norsk, kendt og elsket af sine Landsmænd, fra den mindste Gut og Jente nord for Polargrænsen til hver eneste Indbygger i Oslo. For Nordmændene er denne Mand ikke Æresoberst i det amerikanske Luftvaaben, ikke Direktøren i DNL, men slet og ret Bernt Balchen, sagt med en Styrke, der svarer saa nøje til hans Fremtræden. Fast og hærdebred staar han der foran Gardemoens lave, træbyggede Administrationsbygning og følger den danske Skymasters Landing. Et Smil kruses om

To Luftfartspionerer, Direktør Knud Lybye og Bernt Balchen (t. h.) giver hinanden et varmt Haandtryk ved Ankomsten til Gardemoen, medens Direktør Lybyes Frue og Atlanterhavsflyveren Poul Jensen ser smilende til.

Læberne og giver hans kraftige Ansigt under den krøllede, graanende Manke næsten feminint bløde Træk — en Fjeldnatur og et Hjertemenneske.

Sammen med Bernt Balchen staar Direktør Geertsen, Kontorchef Schanke fra DNL, den danske Pressecattache i Norge Sigvald Kristensen med Frue og Centralteatrets smukke Skuespillerinde Fru Wenche Foss. Der udveksles hjertelige Hilsener, Tiden er knap, kun en Time senere flyver »Dan Viking« tilbage til Aalborg og København.

Staaende paa Landgangstrappen tager Balchen Ordet og tolker varmt Nordmændenes Glæde ved Gensynet med en dansk Maskine paa Gardemoen.

— Det er ikke første Gang, vi ser en Skymaster paa Besøg her, men dette er alligevel betydningsfuldt, fordi det er en dansk Atlanterhavsmaskine. Henvendt direkte til Direktør Lybye fortsatte Balchen — Ordene sang gennem Blæsten:

— Det er mange Aar siden Knud, at vi to begyndte Forberedelsen til det, der sker i Dag. Det var allerede før Krigen, der kom og satte en Bom for al videre civil Luftfart. Det maa glæde dig i Dag at være her paa Gardemoen med den Maskine, som i Fremtiden skal repræsentere Danmark i det skandinaviske Samarbejde paa Amerikaruten.

Nu venter vi snart den norske Skymaster og inden længe faar vi Besøg af den svenske, men vi er glade for, at det var Danmark, der kom først.

Gardemoen.

Efter denne Velkomsttale underholdt Balchen sig med Fru Direktør Lybye og de øvrige danske Deltagere i Prøvefarten, hvoriblandt saas Trafikinspektør V. J. Rasmussen, Ingeniør Møller Hansen og Pressechef Per Kringelbach.

Den danske Flyverløjtnant Thomas Sneum benyttede Lejligheden, medens Skymasteren gik paa Vingerne med Nordmændene, til at vise sine Landsmænd Gardemoen. Løjtnant Sneum gør nu Tjeneste i det norske Luftvaaben.

Paa Gardemoen anlagde Tyskerne som andre Steder i Europa den ene kilometerlange Betonstartbane efter den anden — beregnet for Angreb mod den engelske Kyst. Adskillige af disse Startbaner ligger godt camoufleret og skjult dybt inde i de mægtige Fyrreskove Gardemoen omkranses af. Nu udnyttes Anlægene af det norske Luftvaaben og den norske Civiltrafik paa Amerika. Fornebu er ikke velegnet til de store Trafikmaskiner navnlig paa Grund af de vanskelige Indflyvningsforhold mellem Fjeldene.

Sent paa Eftermiddagen hævede Dan Viking sig atter over det vældige Gardemo Fjeldet og stod sydover mod Danmark efter en vellykket Prøvefart paa mere end 1100 Kilometer. *w. n. h.*

Spitfire Mark 22

demonstreres i Københavns Lufthavn

Fremragende Præstationer af den nye Spitfire Type

I forrige Maaned gæstedes Københavns Lufthavn af den sidste nye Spitfire, Typen Mark 22, som demonstrerede sine fremragende Flyveegenskaber for en indbudt Kreds af danske flyvemilitære Sagkyndige.

Spitfire Mark 22 er udstyret med en 12-cylindret Rolls-Royce Griffon Motor, som yder 2.350 HK ved 2.750 O/Min. i 400 Meters Højde. Noget af det mest bemærkelsesværdige ved Luftfartøjet var — bortset fra de ypperlige Flyveegenskaber — de to trebladede, modsat roterende Rotol Propeller. Denne Propelanordning udnytter Motorens Hestekraftydelse paa den mest effektive Maade, samtidig med at den i høj Grad forbedrer Luftfartøjets Manøvreevne. Dette sidste vistes klart og tydeligt under Demonstrationsflyvningen, hvor Spitfiren imponerede de mange Tilskuere ved sine elegante Manøvrer selv ved store Hastigheder og sin fortræffelige Stigeevne. Mest forbavsende virkede det vistnok at se, paa hvor forholdsvis ringe en Plads Luftfartøjet formaaede at svinge.

Mark 22 har en største Hastighed paa 725 km/T, og den kan medføre Brændstof til forholdsvis lange Flyvninger. Længste Flyvestrækning er 1550 km, og ved Anvendelse af ekstra Tanke kan der flyves 2170 km. Bevæbningen bestaar af fire 20 mm Kanoner i Planerne. Luftfartøjet kan ogsaa indrettes til at medføre Bomber eller Raketprojektiler. Dets Data er iøvrigt: Spændvidde 11 m, Længde 10 m, Højde 3,8 m, Planareal 22,5 m², Fuldvægt 4,500 kg (med normalt Udstyr) og Planbelastning 198 kg/m².

Spitfire Mark 22 i Københavns Lufthavn.

HØJDEFLYVNING og KIGHOSTEPATIENTER

Er det selve den psykiske Spænding, der er Aarsag til Helbredelse i saa mange Tilfælde?

GENNEM længere Tid har Løjtnant Simonsen i Zonens Ambulanceflyvemaskine foretaget en Række Højdeflyvninger med Kighostepatienter. Det drejer sig navnlig om Forsøg med Børn i 5—6 Aars Alderen, og det bestrides ikke af Lægerne, at saadanne Flyvninger i indtil 3—3.500 Meters Højde i adskillige Tilfælde kan have og givet har haft Bedring eller Helbredelse til Følge.

FLYV har nu forelagt det interessante Problem for den kendte Flyvelæge Helge Smith og bedt om en Udtalelse bl. a. for at klarlægge Aarsagen til Højdeflyvningens helbredende Virkninger.

— Personlig har jeg ikke gjort Erfaringer paa dette specielle Omraade, siger Overlægen straks, men der foreligger fra anden Side visse Oplysninger om Flyvning med Kighostepatienter. Det er for saa vidt ikke nogen ny Ide. Læger i Schweiz, Tyskland, Italien, Finland og Sverige har beskæftiget sig mere eller mindre indgaaende med disse Eksperimenter.

— Var det ikke muligt at opnaa de samme Resultater, hvis man f. Eks. lod Patienterne komme ind i et Undertrykskammer i Lighed med de Rum, vordende Flyvere bliver prøvet i?

— Jeg tror, man skal være varsom med at drage for sikre Slutninger. De Erfaringer, man hidtil har gjort er i Virkeligheden for spinkelt et Grundlag for en virkelig Bedømmelse.

Den svenske Flyvelæge Dr. Nils Sundgren har samlet det Materiale, som hidtil er blevet offentliggjort paa Grundlag af en Række Forsøg med Kighostepatienter baade i Undertryksrum og ved Flyvninger. Det fremgaar bl. a. heraf, at Virkningen af Højdeflyvningerne er størst hos større Børn og voksne Mennesker. Der er ogsaa opnaaet Resultater ved Forsøg i Undertryksrum, og man har naturligvis tænkt sig den Mulighed, at den helbredende Virkning staar i Forbindelse med den tyndere Luft og den ret stærke Afkøling, der sker.

— Det er imidlertid langt fra i alle Tilfælde, at Højdeflyvning eller Ophold i Undertrykskammer faar helbredende Virkning, fortsætter Læge Smith. Før man med Sikkerhed konstaterer den virkelige Aarsag til Helbredelse i visse Tilfælde ved disse Metoder, kan man naturligvis ikke lade Højdeflyvningsforsøgene upaaagtede. Er det blot den tyndere Luft, særlig Temperatur eller lignende Faktorer, der spiller ind, kan man selvfølgelig lige saa godt anvende et Lavtryksrum. Flyvningerne er, det kan man ikke se bort fra, jo ogsaa en meget kostbar Udvej. Kun de færreste har Raad til at lade deres Børn komme op at flyve.

— Lægger vi imidlertid de Resultater og Erfaringer, man har opnaet andre Steder, til Grund for en Bedømmelse, synes meget at pege i Retning af en ren psykisk Paavirkning af Kighostepatienterne ved Højdeflyvningerne. Det stemmer ogsaa sammen med den Kendsgerning, at man har opnaaet de bedste Resultater med Børn over 6—7 Aar eller voksne Mennesker. Paa Spædbørn opnaaedes kun ringe eller ingen Indvirkning.

Er psykiske Virkninger den egentlige og væsentlige Faktor ved Helbredelsen af Kighoste, spiller selve det Moment, at man flyver Børnene op i 3—4000 Meters Højde naturligvis ikke mindste Rolle. Saa kan man træffe langt enklere Dispositioner.

Interessant vil det være, hvis man kunde naa frem til et virkeligt Forskningsresultat, slutter Læge Smith. Kighoste er ikke nogen helt ufarlig Sygdom og kan optræde i Forbindelse med Lungeinflammation, have Ørekomplikationer o. l. til Følge. Særlig voldsomt kan den optræde hos nervøse Børn. Men som jeg sagde det tidligere, det foreliggende Materiale er endnu for spinkelt et Grundlag til en virkelig nøjagtig og ensartet Bedømmelse.

Viceadmiral Vedel, som overværede Demonstrationsflyvningen af Spitfire Mark 22 i Københavns Lufthavn, hilser paa den engelske Flyver.

Udnævnelser
indenfor Statens Luftfartsvæsen

FØLGENDE officielle Udnævnelser pr. 16. Juni er foretaget indenfor Luftfartsvæsenet:

Ekspeditionssekretær i Ministeriet f. offentlige Arbejder, cand. jur. Gustav E. Teisen er udnævnt til Vicedirektør for Luftfartsvæsenet, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen er udnævnt til Overingeniør, Civilingeniør Møller Hansen er udnævnt til Luftfartsingeniør af 1. Grad, Overflyveleder, Kaptajnløjtnant Sv. Aa. Dalbro, Radiobestyrer V. G. Mosdal og Vejrtjenesteleder C. E. Lykke er udnævnt til Luftfartsinspektører. Overassistent ved Radiostationen i Københavns Lufthavn A. B. Hansen er udnævnt til Flyveradiobestyrer, og Overassistent ved Flyvevejrtjenesten H. U. Kruse-Blinkenberg er udnævnt til Vejrtjenesteleder.

Kongebesøg
hos Svæveflyverne

Kongen og Dronningen besøger Svæveflyverne paa Friluftsudstillingen

KR. Himmelfartsdag, Torsdag den 30. Maj, løb en stor Friluftsudstilling i Københavns Omegn af Stabelen.

Alt hvad der eksisterer af Udendørsliv og Sport, var mobiliseret, saaledes at det besøgende Publikum ved at tilbagelægge en Strækning paa 6 km kunde faa præsenteret saa at sige alt hvad der har med Friluftsliv at gøre, saavel til Lands og Søs, som i Luften.

De »Luftbaarne Styrker« var Svæve- og Modelflyverne, som paa Lundtofte Flyveplads skulde forsøge at give Folk et Indblik i hvorledes den daglige Flyvning former sig.

Som en festlig Optakt til denne Udstilling, der strakte sig over fire Dage, besøgte Kongeparret hele det seks Kilometer lange Udstillingsterræn, og startede Turen med et 12 Min. Ophold paa Lundtofte Flyveplads.

Kapt. Foltmann var mobiliseret til at modtage Majestæterne, og forklare lidt om hvorledes det foregik.

Fra Sorgenfri var vi lovet Besked om, hvornaar Besøget kunde ventes, saa da Vognen svingede ind paa Pladsen, laa tre Svæveplaner paa Rad, med Svæveflyverne opstillet foran, og i Forlængelse heraf stod Modelflyverne opmarcheret.

I et andet Hjørne af Pladsen laa en »Baby« parat til Start med »Graf« ved Pinden. Et rødt og hvidt Skud fra Signalpistol, — og elegant gik »Baby'en« tilvejrs. Kongeparret fulgte den med Øjnene, og vi andre stod med tilbageholdt Aandedræt — bare nu ikke Wiren knækker, eller Spillet sætter ud —, men med Bidsted i Spillet, burde man naturligvis ikke tænke saadan, alt forløb som det skulde.

Da »Graf« koblede ud, kastede han et Dannebrogsflag, som foldede sig smukt ud og dalede ned paa Midten af Pladsen. Og efter et Par flotte Stejlkurver over Vognen, lavede han en Præcisions Landing umiddelbart foran Rækken af Svæveflyvere — 15—20 Meter fra Kongens Vogn. Som han hoppede ud af Planet i sin fine nye Flyvedragt, med et kvikt Smil paa Læben, var han et straalende Eksempel paa den danske Flyveungdom. Det var ogsaa med et imponeret Smil Kongeparret hilste mod ham —, men, som »Graf« sagde, jeg nikkede jo ogsaa derhen!

Kongen var ellers meget interesseret i hvad der foregik, og underholdt sig hele Tiden med Kapt. Foltmann, og spurgte spøgende om Maskinerne stadig kunde bære ham, hvortil Foltmann svarede, at de jo stadig blev større.

Inden det afsluttende Hurra for Besøget lød, blev en elegant Svævemodel trukket op i Højstart.

Alt gik programmæssigt, og efter den korte men vellykkede Visit, gik Turen videre, for Dronningens Vedkommende med en stor Blomsterbuket i Favnen —, overrakt af »Ditte«, en af de raske Svæveflyvepiger.

Hartvig.

Sekretær i Dansk Svæveflyver Union, Civilingeniør Erik Eckert.

Dansk Svæveflyvning

og dens Problemer i Dag

FLYV-Interview med Dansk Svæveflyver Unions nyansatte Sekretær og kommende Chefinstruktør

Forhandlinger i Gang om Statsstøtte til den danske Svæveflyve-Sport i Lighed med Sverige

PAA relativ kort Tid har Svæveflyvningen her i Landet udviklet sig fra blot det at blive betragtet som en dristig »hobby« forbeholdt en beskeden Kreds af Pionerer og Enthusiaster til en virkelig betydningsfuld Sportsgren med henved et halvt Hundrede Klubber Landet over og et Medlemstal paa smaa to Tusind begejstrede unge Mennesker.

Det er en elegant Sport. En Oplevelse bare det at betragte de lette Planers svaleagtige Leg en Sommersøndag ved Lundtofte, og man forstaar, at Klubberne og Svævefyver Unionen daglig modtager mange Henvendelser om at være med.

Hvor gammel skal man være for at blive Svæveflyver? FLYV retter dette Spørgsmaal til den nyudnævnte Sekretær i Dansk Svæveflyver Union, Civilingeniør Erik Eckert, Polyteknisk Flyvergruppe.

— Man skal i hvert Fald være fyldt 15 Aar, det kræver Bestemmelserne, siger Ingeniøren smilende. Han er selv kyndig Svæveflyver, har kun faa Starter tilbage forinden C-Diplom og ved ogsaa Besked med, hvorledes et moderne Svæveplan skabes.

Det er Unionens Tanke, at Ingeniør Eckert ikke alene skal forestaa det daglige Arbejde i Unionen, men tillige senere kvalificere sig til Stillingen som Chefinstruktør og Raadgiver for Landets mange Flyveklubber, assistere ved Uddannelsen af Flyveledere o. s. v. Midlerne, der var Forudsætningen for at oprette denne Stilling er i nogen Grad skaffet til Veje ved Overskudet fra »Flyvedagen«.

Mange Klubber maa sige Nej til nye Medlemmer grundet Materialemangel.

— Hvordan staar det til med Materiellet hos de danske Svæveflyvere?

— Det kniber stadig meget stærkt, siger Ingeniør Eckert alvorligt. Det er i Virkeligheden et af de største Problemer i Øjeblikket, selv om det ikke kan nægtes, at den Gave vi fik fra Sverigei i Form af Lærred og Støddæmpere har givet et godt Skub fremad. Det er allerede fordelt mellem Klubberne, og muligt viser der sig nu Udsigt til en Import fra England. Det er fortsat galt navnlig med saadanne Materialer som Finer, Lærred, Staalplader og Bardunstrammere.

— Kan vi ikke her i Landet selv fremstille enkelte af disse nødvendige Materialer

— Man forsøger nu med en Produktion af Bardunstrammere, Linetrisser og den Slags, men det er endnu kun paa Forsøgsstadiet. Paa Grund af den ulykkelige Materialesituation er mange Klubber ligefrem nødt til at sige Nej til at optage nye Medlemmer for Tiden.

— Hvad er de mest anvendte Svæveplans-Typer, Ingeniør Eckert?

— Vi skelner jo mellem de saakaldte Skoleglidere og Overgangsplaner. Den mest anvendte Type maa vel nok stadig siges at være S.G. 38, men samtidig skal det siges, at »Polyteknisk Flyvegruppe« har haft umaadelig Fornøjelse af deres Konstruktion »Polyt II«.

— Hvad koster Materialerne til en Skoleglider i Dag?

— Forudsat det er til at skaffe de nødvendige Ting, vil det komme til at ligge omkring godt 2000 Kr. Overgangsplaner er naturligvis noget kostbarere. Hen anvendes mest »Grunau Baby IIb«.

— Kommer man ind paa at bygge to-sædede Svæveplaner, saa Læreren kan være med i Luften?

... Det bruges noget i Sverige, nærmest som et Supplement til Uddannelsen, men at man helt skulde gaa over til denne Type i Undervisningen, tror jeg nu ikke paa. Man har ogsaa eksperimenteret en Del med Installation af særlige Kortbølgemodtagere i Svæveplanerne. Læreren kan da fra Jorden give Eleven sine Instruktioner og hele Tiden være i Kontakt.

Diplomprøve — Certifikat og termisk Flyvning.

— Hvad kræves der for at faa Certifikat?

— Ja, Certifikat og Diplomprøver er jo to forskellige Ting, siger Ingeniør Eckert eftertænksomt. Jeg maa hellere i Korthed sige det saaledes:

— Der skal for det første opnaas ikke mindre end tre Diplomprøver A. B. og C. Til A og B-Diplom forlanges mindst henholdsvis tredive og tyveStarter i Skoleglider. Til C-Diplomet flyver man i Overgangsplanet og skal have Minimum tyve Starter. Har man disse Prøver, kan man dyrke Svæveflyvning fra selve Flyvepladsen eller begrænset Omraade, som vi kalder det.

Senere tager man saa selve Certifikatet, der giver Adgang til at flyve uden for begrænset Omraade. Hertil forlanger Luftfartsmyndighederne mindst ti Starter, og at Eleven er fyldt 18 Aar.

— Skal man saa præstere en særlig Lægeattest?

— Der skal naturligvis foreligge Lægeattest, og det er den samme, man forlanger til Motorflyvernes Certifikatprøve.

— Har man indenfor Svæveflyvningen de samme Vanskeligheder med at skaffe egnede Flyvepladser, som det f. Eks. er Tilfældet med Sportmotor-Flyverne — idet man vel ikke gerne vil for langt væk fra København?

— Det er ikke saa galt. For Tiden har vi Militærets og Myndighedernes Tilladelse til at være i Lundtofte, Værløse og Avedøre. Det er de forskellige Klubber, som selv forhandler og opnaar Tilladelsen. Ogsaa ved Roskilde har vi et udmærket Sted. Maaske kan det siges, at Pladsen ved Avedøre ikke er saa velegnet til det vi kalder termisk Flyvning.

— Termisk Flyvning?

— Ja, populært sagt forstaar man jo herved Udnyttelsen af opadgaaende Luftstrømme foraarsaget ved Solens Opvarmning af Jordoverfladen.

— Hvorlænge kan man holde sig svævende i Luften i Almindelighed

— Det er meget forskelligt. Ved Skoleflyvningen er man som Regel oppe i 1½—2 Minutter og i et Overgangsplan fem—seks Minutter. Men iøvrigt prøvede man i sin Tid »Skræntflyvning« ved Løustrup, hvor Danmarksrekorden blev sat i et Plan, der holdt sig svævende, saa vidt jeg husker i tolv Timer. Det var Jens Eriksen, Aarhus, der satte denne Rekord.

Ellers naas vel nok de bedste Resultater med Motorslæb. Ved almindelig Spilstart kommer Svæveplanerne op i en Højde af 300—350 Meter, og det er som oftest for lidt til at faa Forbindelse med »Skytermiken«.

— Hvordan staar nu Danmark placeret i Sammenligning med andre Lande?

— Ja, nægtes kan det ikke, at vi herhjemme arbejder med meget smaa Midler, og vi er ikke saa lidt bagud i Sammenligning med Sverige f. Eks. Sker det paa Alleberg i Sverige, at en Maskine bliver ødelagt, faar Klubben straks et andet Plan til Raadighed. Her i Danmark kan et Havari komme til at betyde 1½ Aars Byggeri, før Klubben igen er paa Vingerne.

Forhandlinger om Statsstøtte til Svæveflyvningen.

Nu maa vi imidlertid se, hvorledes vi kan gøre os gældende ved de nordiske Mesterskaber i Svæveflyvning i Alleberg og Örebro i Juni—Juli. Vi faar herfra to Hold til Start. Det ene Hold deltager med en »Röhn-Bussard« ført af Henry Fugl fra

AMERICAN AIRLINES SYSTEM

3 ugentlige direkte Flyvninger

SKANDINAVIEN—U. S. A.

fra 15. Juli 1946

med „Flagship" til alle vigtige Byer i De Forenede Stater og Mexico, med Tilslutning til Flyveruterne paa Sydamerika.

Alle Oplysninger om Billetter og Reservation i Rejsebureauer og:

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Dagmarhus - 12 Vestre Boulevard - København V.

Tlf.: Palæ 5982 - 6392

Rejsetid København—New York mindre end 24 Timer med American Airlines effektive Service, som er opbygget ved mangeaarig Erfaring baseret paa 12000 Flyvninger over Atlanterhavet.

Vordingborg. Det bliver ved Alleberg. I Örebro deltager vi med en »Grunau Baby IIb«, ført henholdsvis af Gerhard Nielsen og Wetlevsen fra Aarhus.

— Hvorledes med Olympiaden i England i 1948?

— Der skulde vi gerne være naaet et godt Stykke fremad. Jeg kan i denne Forbindelse godt sige, at vi med Spænding imødeser Resultatet af en Ansøgning om Statsstøtte til Sværeflyvningen i Lighed med det, der nu ydes i Sverige. Paa Foranledning af Dansk Sværeflyver Union har Aeuronautisk Selskab nedsat et Udvalg, der allerede er i fuld Gang med Forhandlingerne. Adskilligt er afhængig af en saadan Statsstøtte, ja, det er næppe for meget sagt, at Danmarks Deltagelse i Olympiaden i væsentlig Grad er betinget heraf. *w. n. h.*

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

V. Thomsen **Otto Thomsen**

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

En meget flot amerikansk Flyverdragt, meget fin Kvalitet, sælges for højeste Bud.

Telefon Taga 751 y til 5 Aften.

Chicago som Verdenscentrum for Lufttrafiken

Lokalpatriotisk amerikansk Borgmester om sin Bys Muligheder efter Aabning af direkte Rute Chicago—London

EFTER at have deltaget i den første direkte Flyvning fra Chicago til London fremsatte Chicagos Borgmester Edward J. Kelly flere bemærkelsesværdige Udtalelser i det amerikanske Blad »Airlanes« tilspidset i Konklusionen: Chicago skal blive Verdens Centrallufthavn!

Paa et Tidspunkt, udtalte Borgmester Kelly, da kun Havnebyer syntes at have nogen Betydning i Amerika og mange antog, at Chicago vilde vedblive at være et Skovhuggersamfund ved Poststationen Fort Dearborn, udviklede vi os til at blive Hovedbyen for al Jernbanetrafik.

Nu da Lufttrafiken har indledt en ny Ærа, sidder Chicago inde med en Nøglestilling, som vi skal vide at udnytte med samme sejrsbevidste Energi. Den grundlæggende Aand er stadig lige stærk i Chicago, vore Horisonter er ubegrænsede. Et flygtigt Blik paa et Atlas er nok til at overbevise om, at Chicago, bortset fra vore andre Fordele, er det logiske Centralpunkt for Verdensluftfarten. Karakteristisk er det, at Chicago ikke blot altid har holdt Trit med Udviklingen, men i Virkeligheden har ligget et godt Stykke foran.

Med ægte amerikansk Realitetssans bilagde Borgmester Kelly sine Udtalelser med en Række Kendsgerninger.

Netop i Dag stod Chicagos Hovedlufthavn med en Sikkerhedsorganisation bedre end nogen anden Lufthavn i Staterne, dens Kapacitet var større end nogen anden Lufthavn i Verden.

— Chicago's Municipal Airport er den eneste Lufthavn i Staterne med dobbelte Startbaner, paralleltløbende overfladehærdede Startbaner i otte forskellige Vindretninger, fortsatte Kelly, og i Stand til at ekspedere 120 Maskiner hver eneste Time. Selv New York og Washington er kun i Stand til at ekspedere Halvdelen af denne Kapacitet. Ni Lufttrafiklinier opererer paa Chicago og mere end tre hundrede Maskiner med Passagerer ankommer og starter hver Dag i denne Lufthavn. Paa mindre end tre Timer naar man fra Chicago til New York og med de nye Super-Planer flyves til Miami paa kun fire Timer. Fast Ruteflyvning er blevet etableret direkte til Irland, England og de nordeuropæiske Lande fra Chicago, og fra August Maaned vil fem U.S Overseas Lines have Forbindelse til alle Dele af Kloden.

— Ja, det er sandt — Verden er blevet mindre, og i Chicago skal vi erkende, at Verdenshandelens Kanaler ophører og begynder paa Chicago's Dørtærskel, sluttede Borgmester Kelly sine lokalpatriotiske Perspektiver.

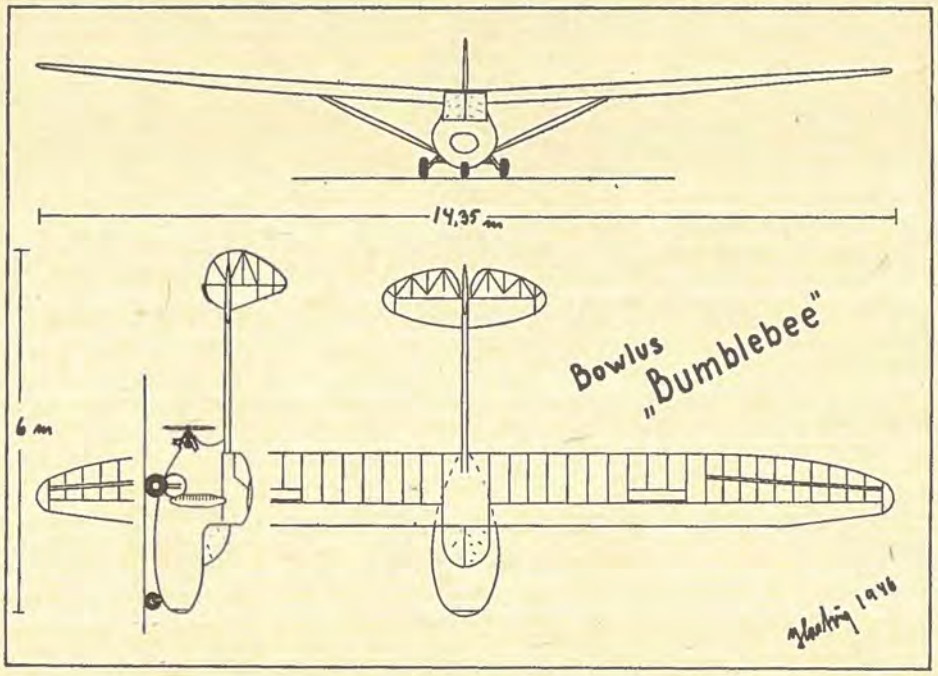
Maatte lidt af denne Clairvoyance og Uimponerthed af Resultater i andre Byer og Lande ogsaa besjæle de bevilgende Myndigheder i Luftfartens Danmark.

w.n.h.

„Bumblebee"

Den amerikanske Konstruktør, Hawley Bowlus, har konstrueret en Motorglider — her en Beskrivelse af »Humlebien«

Ved Hartvig Jensen



»Hallo Boy — har du set hvor Cumulusskyerne blomstrer —. Skulde vi blæse paa det hele, tage fri Resten af Dagen — og tage ud og tumle os lidt i Termikken«.

Ja —, saadan kan man sige i Amerika, takket være »the Bumblebee«. Hvor tit har man ikke gaaet inde i Byen en Hverdag, og set dejlige Opvindsmuligheder aftegne sig paa Himmelen — medens der endnu var flere Dage til Søndag, og dermed til Lejlighed for Svæveflyvning.

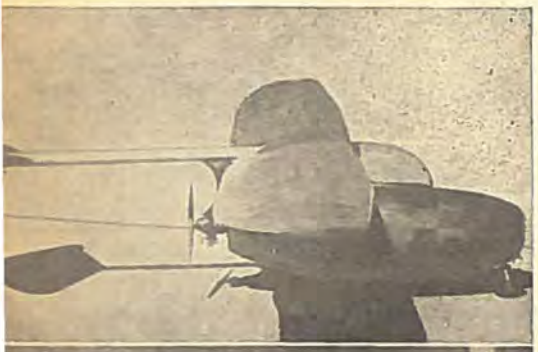
En af Svæveflyvningens store Fejl, er jo at der skal sættes en Del i Scene for at komme i Luften, og det vil ofte komme til at spænde Ben i en vis Grad for Sporten. Det hænder jo at man faktisk godt kunde faa Tid til at flyve, en Hverdag hvor Termikchancerne er der, men det kan ikke lykkes at faa Markorganisationen intakt.

Bl. a. i dette Tilfælde har Motorglideren sin Berettigelse.

Rent sportslig, er den ikke det fuldendte — den vil let faa det samme Præg som en Sejlbaad med Hjælpemotor. Thi naar man har en saadan, ligger man ikke i et besværligt »Kryds« ind i en Havn, men starte Motoren og tøffer ind —.

Noget lignende vil det gaa Svæveflyveren —. Men hver Ting til sit Brug.

Det er ikke naar Recorderne kalder, man flyver Motorglider. Alle Flyvelystne er ikke Entusiaster, men kan af den Grund godt have Lyst til at dyrke Flyvningen i sin reneste, og skønneste Form, nemlig Svæveflyvningen, og for denne Kategori vil Motorglideren have en Fremtid. Den kommer naturligvis aldrig op paa Siden af den »rene« Svæveflyvning, men man skal være varsom med at generalisere.



The Bumblebee har en Motor paa 16—20 HK., og en Propel med 1,05 m Diam., og starter fra Jorden paa 100 m, stiger med en Fart af 100 m i Min., og har en Marchhastighed paa 110Km/T ved Motortræk, og en Svævehastighed paa 60 Km/T.

Spændvidden er 14,35m, og den er 6 m lang, 1,85 m høj. Planarealet er 15,75 m², og Tomvægten er 230 kg. Flyveklar med to Personer, vejer den ca. 400 kg, hvilket giver en Planbelastning paa omkring 25 kg/m².

Motoren kan startes saavel paa Jorden som i Luften, og det trehjulede Understel er indtrækkeligt.

Hawley Bowlus.

Konstruktøren af the Buble Bee, er ikke nogen pludselig opdukkende »Stjerne« paa Svæveflyvehimlen. Hans første Svæveplankonstruktion kom til Verden 1910, da han selv kun var 14 Aar gammel.

Hans Far, som havde en Ranch i San Fernando Vally, Cal., var meget interesseret i Sønnens Eksperimenter, og hjalp ham med Bygningen af de næste 2—3 Glidere, med hvilke Bowlus gjorde Egnen usikker.

Fra 1910 til 14 havde han ialt bygget 12 Glideplaner, da den første Verdenskrig satte en midlertidig Stopper for hans Byggeri.

Han kom ind i Hæren som Mekaniker, men blev i Krigens Løb Flyveinstruktør.

Efter Krigen blev han Konstruktør hos Claude Ryan, sammen med hvem han konstruerede og byggede den første Trafikflyvemaskine, »Ryan M-1«, der gik paa regelmæssig Trafik i de forenede Stater.

Under Forsøgene paa at skabe en bedre »M-1«, konstruerede han den Flyvemaskine, Verden vel nok har beundret mest —, Lindberghs »Spirit of St. Louis«!

Under den anden Verdenskrig var det de store Transportglidere, der optog ham, og i 1945 realiserede han saa sit længe nærede Ønske om at skabe en ideel Motorglider.

Hele dens Opbygning, er en Videreførelse af de Principper »Baby Albatross«en er bygget over, og det er vanskeligt at se nogen mere hensigtsmæssig Løsning paa Motorgliderproblemet, end the Bumble Bee.

Fremtiden vil jo vise hvor stort et Behov der vil være for en saadan Plantype. Det vil bero paa, hvilke Bestemmelser Luftfartsmyndighederne giver for Benyttelsen af Motorglidere.

Vi har derfor spurgt Statens Luftfartstilsyn, om deres Syn paa den Side af Sagen, og det er egentlig ikke de mest lyse Udsigter de stiller i Vente. Der vil sikkert for det første blive krævet baade Motor- og Svæveflyvecertifikat for at faa Lov til at flyve den, og da en Motorglider sikkert ikke vil kunde tilfredsstille de Krav, der stilles til Flyvemaskiner, for at kunne starte og lande paa en offentlig Flyveplads, (Stigevinkel m. m.) vil de rimeligvis blive henvist til særlige Pladser.

Men lad os nu se hvorledes hele dette Problem vil blive løst, om det bliver aktuelt —, hvad det sikkert bliver, da Polyteknisk Flyvegruppe som maaske bekendt, ogsaa har en Motorglider under Bygning.

Hartvig Jensen.

Forsendelse af Biler ad Luftvejen . . .

Ved Udregning af Forsendelsesomkostninger for Automobiler ad Luftvejen bevirker den Omstændighed, at man helt kan se bort fra Materialer og Arbejdsløn til Emballering, at denne Metode — foruden andre absolutte Fordele — er en god forretningsmæssig Disposition. I Dag findes der intet Luftfartøj i hele Verden, som er bedre egnet til Forsendelse af Automobiler end „Bristol" Freighter . . . Man faar et Begreb om, hvor meget det kan rumme ved at høre, at Lastrummet i hele sin Længde er 2,29 m højt og 2,45 m bredt. En anden stor Fordel er den Lethed, hvormed Automobilerne kan lastes og losses gennem den store Døraabning i Kroppens Næse, og dette i Forbindelse med Luftfartøjets Evne til at kunne lande overalt, samt dets økonomiske Drift, bevirker, at „Bristol" Freighter er Nummer eet til dette specielle Transportformaal.

„BRISTOL" FREIGHTER . . .

har Plads til $4^1/_2$ Tons betalende Last . . .

eller til en betalende Last, bestaaende af Passagerer og Gods i varierende Forhold . . .

paa Grund af den Lethed, hvormed man hurtigt kan flytte om paa Stolene.

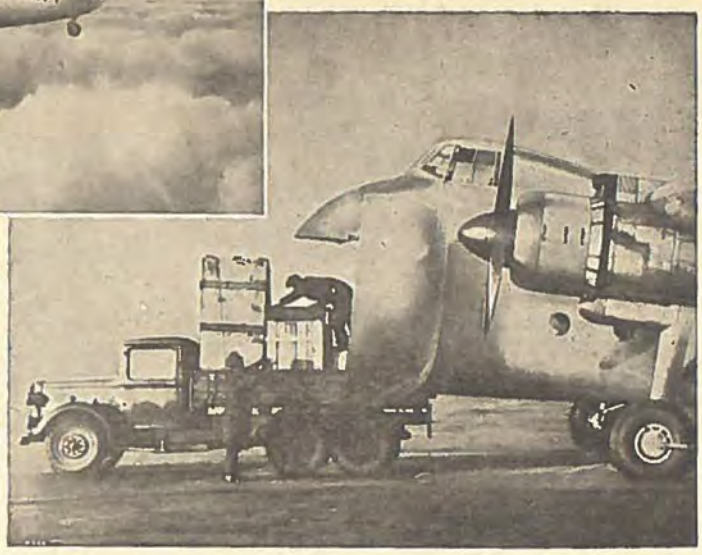
"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.

Det Danske Luftfartselskab

køber engelske Trafikflyvemaskiner



Billedet øverst viser en Bristol Freighter i Luften, og ved Siden af ses hvor praktisk Indladningen foregaar. Forneden til højre vises Nyanskaffelsen Vickers Viking.

★

DDL forøger stadigvæk sin Luftflaade.

Der er nylig købt nogle nye engelske Trafikflyvemaskiner af Typen Vickers Viking og man er langt inde i Forhandinger om Køb af Bristol Freighter (indrettet som kombineret Gods- og Passagerflyvemaskine). Ved Anskaffelse af disse to Typer opnaas bl. a. den store Fordel, at Motortypen er den samme, nemlig den 14-cylindrede, ventilløse Bristol Hercules Stjernemotor (1675 HK i Starten).

Vickers Viking er et lavvinget, tomotoret Metalmonoplan, som bygges i to Udgaver: en Standardmodel til 21 Passagerer, og en alternativ Udførelse til 24 Passagerer. Passagerkabinen er meget rummelig, den maaler 39,62 Kubikmeter. Bagage- og Fragtrum er indrettet under Gulvet i hele Kroppens Længde, og det har et Rumindhold paa 8,5 Kubikmeter. I Førerkabinen er der ogsaa god Plads, og denne og Radiotelegrafistens Rum ligger i samme Gulvhøjde som Passagerkabinen. Agterude er Toilet og en lille Garderobe.

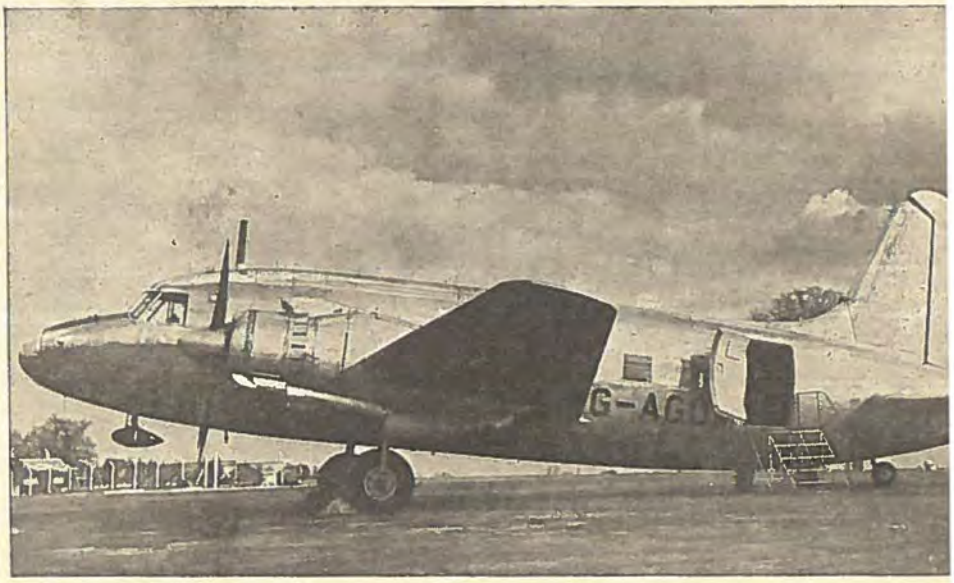
Vikings Data er følgende: Spændvidde 27.2 m, Længde 19,15 m, Planareal 81,94 m². Standardtypens Tomvægt er 10.030 kg og Fuldvægten 15.192 kg. Lasteevnen er saaledes 5.162 kg (DC-3ens er 3.553 kg). Marchhastigheden i 3000 m er 336 km/T.

Bristol Freighter er et højvinget, tomotoret Metalmonoplan med fast Understel. Der er lagt særlig Vægt paa at gøre Kroppen saa rummelig som muligt, og for at kunne foretage en hurtig Lastning og Losning er Kroppens Næse indrettet som to store Døre, der giver uhindret Adgang til Lastrummet i hele dets Bredde og Højde, saaledes at en Lastvogn kan køre hen til Kroppens Forparti og læsse Godset af direkte paa Lastrummets Gulv, der befinder sig i en Højde fra Jorden, som netop svarer til Ladet paa Lastvognen.

Rumindholdet af Hovedlastrummet er 57,166 m², Længden er 9,65 m, Bredden 2,06 m og Gulvarealet 19,97 m². Agterude findes et mindre Lastrum.

I givet Fald kan Halvdelen af Kroppen indrettes til Fragtrum og den anden Halvdel til Passagerkabine (16 Passagerer).

Luftfartøjets Data er følgende: Spændvidde 29,87 m, Længde 20,83 m, Højde 6,8 m, Planareal 130,53 m², Planbelastning 112,05 kg/m², Fuldvægt 15,873 kg, Tophøjde 7.467 m, største Hastighed 384 km/T, Marchhastighed 288 km/T og Rækkevidde ca. 1900 km.



FLYVEMASKINER | PROPELLER | LETMETALLER
FLYVEMASKINEDELE | LUFTFOTOGRAFIAPPARATER | K. L. G. TÆNDRØR
INSTRUMENTER | FLYVEMASKINELÆRRED | ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Kaptajn James Cook, 1728–1779, Videnskabsmand og Opdagelsesrejsende. Sejlede i 1768 ud med "Endeavour" for at gore astronomiske Studier i Stillehavet. Gik rundt Kap Horn to Gange, anløb Ny Zealand, gav Navn til New South Wales, besøgte Batavia og rundede Kap det gode Haab. Sejlede senere rundt om Jorden i den modsatte Retning og gjorde bemærkelsesværdige geografiske Opdagelser.

Hvad vilde KAPTAJN COOK *have ment . . .*

Avro Tudor, der en den civile Efterkommer af den berømte Lancaster-Bombemaskine og udstyret med Rolls-Royce Merlin Motorer, er een af Storbritanniens store Trafikmaskiner, der nu bygges i Serier.

. . . *om* TUDOR?

Da den store britiske Opdagelsesrejsende skabte Historie for næsten to Aarhundreder siden, kunde han ikke forudse, at Luftfartøjer, bygget af hans Landsmænd, kunde udføre hans treaarige Rejse omkring Jorden paa fem Dage og transportere Passagerer i en Luksus, som man ikke drømte om paa hans Tid.

Storbritannien, det geografiske Centrum paa Jorden, er ogsaa det logiske Centrum for Verdens Lufttransportsystem. Efter Triumferne med Konstruktion og Fremstilling af Krigens enestaaende militære Flyvemaskiner fremstiller de britiske Konstruktører og Ingeniører nu moderne Trafikmaskiner af enhver Størrelse og til ethvert Formaal. Som Arvinger til en Tradition uden Lige paa Verdenshavene, Pionerer paa Reaktionsflyvemaskinens og Radaromraadet, vil de efterkomme ethvert Krav, der maatte stilles til dem i Flyvningens Tidsalder i Dag og i Morgen.

Efter sine Triumfer under Krigen bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

nu Civilmaskiner til Verdens Luftruter

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

NYT FRA HELE VE

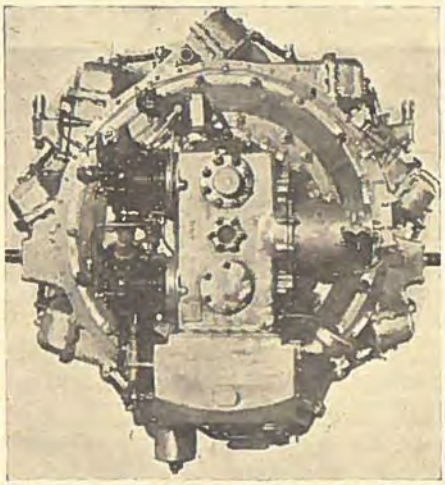
Douglas DC-6, »Skymasteren«s Afløser, er nu i Serieproduktion. Det hypermoderne Trafikluftfartøj kan normalt medføre 52 Passagerer.

Den nye tomotorede Beechcraft D-18 S er indrettet til at kunne medføre 6—8 Passagerer. Den er beregnet at skulle anvendes som Tilbringermaskine over mindre Strækninger.

»Skymasteren«s Efterfølger, Douglas DC-6.

Serieproduktionen af »Skymaster« er hørt op, og i Stedet for er Douglas-Fabrikkerne i fuld Gang med Bygningen af en større og mere moderne Type, DC-6. Denne er et lavvinget Metalmonoplan med et trehjulet Understel ligesom sin Forgænger, og den er udstyret med fire Pratt & Whitney R-2800 18-cylindrede Double Wasp Motorer, hver paa 2.100 HK (med 2800 O/Min.). DC-6 har en Spændvidde paa 35,8 m, og Kroppen er 30,56 m lang. Fuldvægten er 36.960 kg og Marchhastigheden 428,8 km/T.

DC-6 er indrettet til at kunne medføre 56 Passagerer, men i givet Fald kan den medføre indtil 68 Passagerer. Luftfartøjet er konstrueret paa Grundlag af alle de Erfaringer, der er indhøstet i Krigsaarene, og det er saaledes en af de mest moderne Luftlinere, der eksisterer. Det har tryktæt Kabine baade til Passagerer og Besætning.



Rolls-Royce »Nene« Reaktor set forfra. Til venstre ses de to Brændstofpumper og til højre Reaktorens »Selvstarter«.

Verdens kraftigste Flyvemaskinemotor.

Der foreligger nu Oplysninger om Rolls-Royces nyeste Reaktortype, som har faaet Betegnelsen »Nene«. Den har en Trækkraft paa 2.268 kg, og det svarer til en Ydelse paa 15.000 HK ved en Hastighed paa 960 km/T. »Nene«, som ikke vejer mere end 703 kg, er »Storebror« til den berømte »Derwent V« Reaktor, som blev anvendt i den Gloster Meteor, der satte Verdensrekord ved at flyve med en Hastighed paa 976 km/T.

Engelske Kæmpeluftlinere skal indsættes paa Atlanterhavsruterne i 1949.

Bristols 110 Tons store Luftliner, Brabazon I, faar en Spændvidde paa 70 m, og den bliver indrettet til at kunne rumme 180 siddende Passagerer eller 80 Køjepladser. Bygningen af et saa store Luftfartøj medfører selvfølgelig visse Vanskeligheder. Først og fremmest skal der bygges en kæmpemæssig Hangar paa Filton Golfbanen i Nærheden af Bristol. Denne Hangar faar Form som et »T«, den bliver 125 m lang, 460 m bred og 36 m høj. Gulvfladen dækker ca. 6 Td. Land.

Det andet Problem er Startbanen. Den nuværende Startbane skal udvides til ca. 3,2 km. Den bliver ca. 90 m bred.

Mange af de amerikanske Flyvemaskinefabrikkers Typer, men til Gengæld er de civile Luftfartøjst viser en af Beechcrafts Fabrikkernes Monteringsh mindre tomotorede Trafik- eller Taxaflyvemaskine

Kellet Helikopteren XR sagerer, har foretaget s paa 550 HK, og den

ved John Foltmann

Man regner med, at den første Brabazon I skal kunne flyve til April næste Aar, og Nummer to, der bliver udstyret med Reaktorer, kommer i Luften Aaret efter. Fire af disse Kæmpeluftlinere skal være klar til at kunne indsættes i Trafikken over Nordatlanten i 1949.

Boulton Paul Jager med et firekanoners Taarn.

Der foreligger nu Oplysninger om den engelske Boulton Pauls tomotorede Jager, som blev færdig fra Konstruktionsafdelingens Side i Krigens Begyndelse. Den var beregnet til at rumme tre Personer: Fører, Skytte og Navigatør. Det kuplede Taarn, der ses som en Pukkel paa Planets Overside, var beregnet til at rumme fire 20 mm Kanoner. Største Hastighed i 5000 m var beregnet til 593 km/T, og Marchhastigheden i samme Højde til 512 km/T.

Boulton Paul Jager P. 92 var bevæbnet med fire 20 mm Kanoner, anbragt i en Kuppel, hvis øverste Del ses oven paa Bæreplanet.

Mosquito P. R. Mark 34 har en Rækkevidde paa 5.600 km.

Den første Mosquito var i Luften i 1940. Siden den Tid har Typen gennemgaaet en rivende Udvikling. Rekognesceringstypen har f. Eks. faaet sin længste Flyvestrækning udvidet fra 2.524 km til 5.600 km. Den nye Fjernrekognosceringsmaskine, som er en Udvikling af Mark 16, har Typebetegnelsen P. R. Mark 34. Den kan medføre 5.759 l Benzin. Naar det er muligt at medføre denne vældige Benzinmængde, skyldes det bl. a. Anbringelsen af to afkastelige 900-Liter Tanke, en under hvert Plan, samt Indbygningen af betydelig større Tanke i den ombyggede Krop, der er noget fyldigere end Kroppen paa Bombertypen Mark 16. Mark 34 faar derved en Flyvestrækning paa 5.600 km; den største Hastighed er 680 km/T, og dens Marchhastighed i ca. 9000 m er 504 km/T.

Mosquito Mark 34 har to Merlin Motorer. Den er udstyret med tryktæt Kabine og medfører fem Fotografiapparater.

Mosquito Mark 34 har en ekstra Benzintank under hver Vinge. Den er beregnet til langtrækkende fotografiske Rekognosceringsflyvninger.

Raket til Brug for meteorologiske Observationer, kan naa op i 70 Kilometers Højde.

Raketter til Brug for meteorologiske Observationer.

I Amerika er man begyndt at anvende Raketter til meteorologiske Observationer. California Institute of Technology har konstrueret en Raket, som vejer 450 kg, er 4,88 m lang og 0,3 m i Diameter, og den naar ca. 70 km til Vejrs. Den medfører selvregistrerende Instrumenter, som naar tilbage til Jorden ved Hjælp af Faldskærm. Brændstoffet i Raketten er en Vædske, hvori der indgaar flydende Ilt. Ved Hjælp af denne Observationsraket kan man foretage Observationer i Atmosfæren i dobbelt saa stor Højde som tidligere.

at tømmes for militære
ɔr. Ovenstaaende Billede
Gang med Bygningen af
rumme 6—8 Passagerer.

gave af den projekterede Transporttype til 10 Pas
Den er udstyret med to Continental Motorer, hver
svarer til 10 Passagerer. Paa een Motor alene kan
pteren løfte denne Vægt til ca. 1500 Meters Højde.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

SELVOM Sportsflyveklubben endnu ikke har faaet leveret mere end een af de nye K.Z. III Maskiner er Skoleflyvningen i fuld Gang. Der blev i Marts Maaned fløjet ikke mindre end 197 Timer og 55 Minutter, hvilket er en ny Rekord for Skoleflyvning i Danmark. 47 af vore Medlemmer deltager i Flyvningen, heraf er 16 tidligere Certifikatindehavere og 31 nye Elever. 6 Medlemmer har allerede faaet deres Certifikat fornyet og over Halvdelen af de nye Elever vil være klar til Soloflyvning saasnart de næste K.Z. III Maskiner bliver leveret.

Flyveskolens Chef, Løjtnant Erik Infeld.

Flyveskolens energiske Chef, RNAF Flyveren, Løjtnant *Erik Infeld* har lovet at tage 20 nye Elever i Juli og derefter 30 Elever pr. Maaned. Inden den praktiske Flyvning kan paabegyndes, skal 21 Timer af det af Luftfartstilsynet forlangte Teorikursus paa 50 Timer være gennemgaaet og Klubbens Medlemmer maa derfor slide paa »Sir William's« permanente Teoriskole. Denne Undervisning foregaar sammen med Eleverne fra »Morian Hansen's« og Scan' Aviation's Flyveskoler.

Paa Klubbens 8 Aars Fødselsdag var det planlagt at samle alle Medlemmerne til en Indvielse af Flyvningen, men paa Grund af den forsinkede Levering af Maskinerne, har denne Sammenkomst maatte udsættes for ikke at falde midt i Sommerferien, hvor for mange af Medlemmerne ikke vilde være i Stand til at være med.

Efter et meget bevæget Bestyrelsesmøde er Navnekonkurrencen nu afgjort, og Resultatet vil sikkert vække en vis Opsigt. Men foreløbig bevares Navnevalgene som en Hemmelighed, indtil Daaben kan finde Sted.

Vi har købt 2 tresædede Auster Maskiner, der omgaaende vil blive leverede, saaledes at Klubben fra Midten af Juli er Ejer af 6 Maskiner.

Sveveflyvningen er nu ved at finde sin faste Form, og de første 1000 Starter er allerede naaet. For ikke at tage alt for meget af Medlemmernes Tid, er det blevet indført, at man kan tegne sig til Sveveflyvning i smaa Hold for en Periode af 3 Timer ad Gangen, og Klubben regner med, at denne Ordning skulde give Mulighed for den mest effektive Udnyttelse af Materiellet. *m. m.*

»Baby«-Daab i Sportsflyveklubben.

SØNDAG den 26. Maj blev en ny »Baby« døbt i Sportsflyveklubben. Den er bygget i »Ringen«, og var paa det nærmeste færdig ved Sammenslutningen.

Det er Hultmann, der har lagt det største Arbejde i den, og som en Tak herfor fik den hans »Kælenavn« fra Flyvetroppernes Værksteder — »Spaanen«.

Selve Daabshandlingen, der var kombineret med en lille Højtidelighed, foretoges ogsaa af Hultmann, der udtalte Ønsket om, at den maatte opnaa lige saa mange Flyvetimer — som den har kostet Timer paa Værkstedet.

»Ringens« Traditioner tro, fremtræder den i en smuk blaa Farve. Desværre paavirkede dens fint polerede Overflade ikke Luftfartstilsynet saa meget, at de tildelte den de eftertragtede Bogstaver. Den maatte nøjes med Indr. OY-82, og dermed kun »indendørs« Flyvetilladelse. Men hvad— det er godt der er »højt til Loftet«.

Søndagen efter kom en »Baby« til ud paa Flyvepladsen i Lundtofte, OY-AAX, saa det begynder efterhaanden at komme i den rigtige Gænge. Men det tager Tid at faa Materiellet frem, de to »Olympiaer« fra England venter vi med Længsel paa, og KZ Maskinerne vi skal have til Slæb, lader ogsaa vente paa sig. *Hart—*

Sportsflyveklubben faar eget Kontor.

DET har længe været Bestyrelsens Ønske at Sportsflyveklubben skulde have sit eget Kontor og det er nu lykkedes. Ganske vist er det foreløbig under ret beskedne Forhold, men vi sidder da nu om eget Bord paa det nyoprettede Kontor

Nørrevold 21, 4. Sal

og Telefonen er Palæ 7094.

Dansk Modelflyver Union

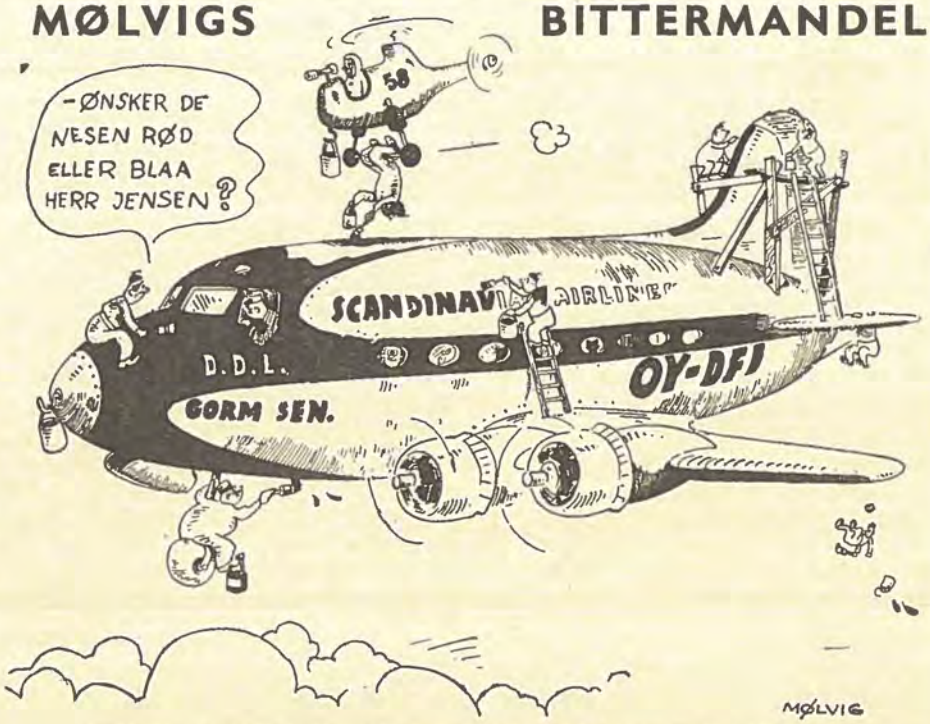
udskriver en Emblem-Konkurrence

Det bedste Forslag faar en Præmie paa 100 Kr.

1. Dansk Modelflyver Union udskriver hermed en Konkurrence om det bedste Forslag til et Emblem for de nye nordiske A-, B- og C-Diplomprøver.
2. Emblemerne skal være ens for de nordiske Lande med Undtagelse af, at Nationaliteten skal fremgaa, f. Eks. ved OY for Danmark, SE for Sverige o. s. v.
3. Emblemet skal saa vidt muligt karakterisere Modelflyvningen, være enkelt (af Fremstillingshensyn) samt af kunstnerisk Værdi.
4. Det bedste Forslag belønnes med Kr. 100.— og indsendes som Danmarks Forslag til nordisk Fællesemblem.
5. Bedømmelsen foretages af DMUs Bestyrelse, der kan supplere sig med andre sagkyndige efter eget Skøn. Anses mod Forventning intet Forslag for egnet, forbeholder Bestyrelsen sig at udskrive Konkurrencen paany.
6. Forslag indsendes senest den 1. August til Unionens Instruktør, Ing. Per Weishaupt, Blidahpark 6, I, Charlottenlund.

★

MØLVIGS BITTERMANDEL



DDL's nye Atlanterhavsmaskiner skal nu males, men Luftfartselskabet kan daarligt undvære dem, medens det staar paa.

GEMINI er „et prægtigt Luftfartøj at flyve"...

„Gemini" er Stjernehimmelens Tvillinger, og Miles „Gemini"s nye tomotorede, firesædede Privatflyvemaskine er i denne Sammenligning et lige saa prægtigt Luftfartøj. Den rigelige Anvendelse af Triplexglas i Forbindelse med de to Cirrus Motorers Anbringelse under Planerne giver et usædvanlig godt Udsyn . . . Støj og Rystelser er reduceret til et hidtil ukendt Minimum . . . Det er en Fornøjelse at betjene Klapperne . . . og den lave Stalling-Hastighed samt de enestaaende Flyveegenskaber paa een Motor alene skaber en hidtil ukendt Tillid. Føj dertil saa betydningsfulde Egenskaber som en Marchhastighed paa 225 km/T . . . en Flyvestrækning paa 1300 km . . . og De faar bekræftet Sandheden i de Ord, der siger, at „Gemini" vistnok er den bedste Kombination af ypperlige Flyveegenskaber parret med Sikkerhed og Luksus, som nogensinde er blevet tilbudt den private Flyvemaskineejer."

MILES *Gemini*

MILES AIRCRAFT LIMITED · READING · ENGLAND

En Sportsflyveklubs Bestemmelser for Flyvning

SPORTSFLYVEKLUBBEN i København har udarbejdet et Regulativ for Klubbens Flyveundervisning, og da dette sikkert vil interessere andre Flyveklubber i Landet, bringer FLYV det i sin Helhed.

Regulativ for Sportsflyveklubbens Motorflyvesektion.

A. Arbejds- & Myndighedsomraade:

1) I Henhold til Klubbens Love kan Klubben kun forpligtes ved Underskrift af 2 Bestyrelsesmedlemmer, hvoraf den ene skal være Formanden eller Næstformanden.
2) Sektionsraadets Arbejds- & Myndighedsomraade omfatter ethvert Spørgsmaal vedrørende Klubbens praktiske Motorflyvning, herunder Flyveskole, Udlejning, Vedligeholdelse og Reparation af Flyvemaskiner.
3) Køb og Salg af Flyvemaskiner o. lign. eller andre væsentlige Dispositioner, som ligger uden for Sektionens daglige Drift, skal først være godkendt af Bestyrelsen.

B. Møder:

Sektionsraadets Afgørelser træffes ved simpelt Stemmeflertal. Mindst 3 Medlemmer skal deltage i Afgørelsen.

Formanden indkalder med 3 Dages Varsel til Møder, saa ofte han eller 2 af Sektionsraadets Medlemmer ønsker det.

Over Møderne føres en Protokol.

C. Beretning:

Over Sektionens Virksomhed aflægger Formanden eller en Stedfortræder i Sektionsraadet Beretning til Bestyrelsen, saa ofte det ønskes af denne, og holder iøvrigt Klubbens Sekretariat underrettet om Sektionens Virksomhed og Bestemmelser i størst mulig Udstrækning.

D. Regnskab:

Regnskab over Sektionens Virksomhed føres af Klubbens Kasserer. Alle Regninger paategnes af Sektionsraadets Formand eller en af ham bemyndiget Stedfortræder eller Funktionær, og kan herefter for Beløb paa indtil Kr. 2000,— honoreres af Klubbens Kasserer.

Sektionsraadet paaser, at Flyvningen foregaar efter følgende Regler:

A. Flyveskolen:

Klubbens personlige og ekstraordinære Medlemmer kan optages paa Klubbens Flyveskole paa følgende Betingelser:

1) Helbredsattest skal afleveres.
2) Erklæring om at Eleven forpligter sig til at overholde Skolens Reglementer og Anvisninger, samt at Flyvningen og Ophold paa Flyveplads og i Bygninger foregaar paa Elevens eget Ansvar, skal underskrives og afleveres.
3) Indbetaling af Kr. 100,—, der tilbagebetales ved Certifikatets Opnaaelse, eller hvis Undervisningen afbrydes forinden, saafremt Klubben intet Krav har paa Eleven.

B. Kredit:

Der maa ikke gives Eleverne Kredit for udover 1 Lektion, dog kan der for de sidste Timers Flyvning før Certifikatprøven gives en passende Kredit i Forhold til eventuelle Certifikatpræmier.

Som Følge heraf og af Hensyn til de øvrige Klubmedlemmer, der ønsker at paabegynde den aktive Motorflyvning snarest muligt, henstilles det til ethvert Medlem ikke at paabegynde Undervisningen, med mindre han mener at kunne afholde de med Uddannelsen nødvendige Udgifter indenfor de af Luftfartstilsynet fastsatte Frister. (1 + 3 Maaneder).

C. Leje af Maskiner:

Kun Klubbens personlige og ekstraordinære Medlemmer med Certifikat kan leje og indtil videre befordres med Klubbens Maskiner og kun paa følgende Betingelser:

1) Maskinerne maa ikke udnyttes erhvervsmæssigt. (Til Befordring af Personer mod Betaling o. lign.)
2) Skolechefen skal have godkend det paagældende Medlem til Flyvning med Klubbens Maskiner, hvorved bemærkes at for Medlemmer, der ikke er uddannet paa Klubbens Flyveskole, kræves til Godkendelse mindst 10 Minutters Dobbeltstyring med en af Skolens Lærere. Skolechefen kan dog paa eget Ansvar dispensere herfra.
3) Den planlagte Flyvning skal være godkendt af Skolechefen eller dennes Stedfortræder.
4) Et Depositum for Leje af Maskiner paa Kr. 100,— skal være indbetalt til Klubbens Kontor.

D. Midlertidig Begrænsning af Adgang til Flyveskolen:

Saafremt det Antal Medlemmer, der anmelder sig til Flyveskolen overstiger dennes Kapacitet, vil bortset fra Certifikatfornyelser indtil videre de Medlemmer, der først har indbetalt mindst Kr. 250,— (gennem Klubbens Opsparingssystem eller direkte til Klubbens Kasse) til Betaling for Flyvning, først faa Adgang til Uddannelsen.

Dette Antal vil naar Skolen begynder højst være 100.

I Henhold til Luftfartstilsynets Bestemmelser vil disse blive fordelt paa Hold, til hvilken Adgangen alene bestemmes af den af Luftfartstilsynet godkendte Skolechef.

E. Pris for Flyvning:

Prisen for Skoleflyvning er fastsat til Kr. 50,— pr. Time og for Udlejning til Medlemmer med Certifikat Kr. 40,— pr. Time.

*

De i Regulativet under Pris for Flyvning fastsatte Priser er ifølge midlertidig Bestemmelse saa længe Flyvningen foregaar fra Københavns Lufthavn, Kastrup, forhøjede med Kr. 10,— til henholdsvis Kr. 60,— og 50,— pr. Time.

Svæveflyvenyt

Monteringen af Unionens 3 »Grunau Bi by« Byggesæt er nu paabegyndt, idet Un onen har truffet Aftale med *Polyteknis Flyvegruppe*, som har paataget sig Opgi ven uden at beregne sig nogen Form fc Fortjeneste. Gruppen har selv en Serie pa 3 Babies under Bygning, og efter at de første af disse netop er færdigbygget tage man nu fat paa Unionens, som med 6 Uger Mellemrum vil blive afleveret i Løbet a Efteraaret. Alle Planerne bygges naturlig vis til udvidet Svæveflyvning, og de faa Registreringsmærkerne OY-AUX, -BU) og -CUX. Som bekendt er Unionen allered Ejer af Babyen OY-DUX.

*

Unionens Arbejdsbøger har i nogen Ti(været udsolgt, men er nu genoptrykt i e lidt ændret Form. Unionen vil herefter hen stille til Klubberne, at alle Medlemmer, son deltager i Byggearbejde vil føre Arbejds bog, og det vil fremtidig blive forlangt a alle, der indtegner sig til Byggekursus, a de kan dokumentere deres Byggevirksomhe ved Indsendelse af Arbejdsbog.

Fartøjjournalerne er ligeledes undergaaet en Forandring, idet de har faaet det mere praktiske Format Standard A5, og endelig er Flyvebøgerne blevet væsentlig ændret, saaledes at der nu er Plads til alle de Oplysninger, man gerne vil have med, hvis man har udført en interessant Flyvning. Da det samtidig var en Erfaring, at Bøgerne blev slidt i Stykker i Lommen inden man havde naaet at faa C-Diplom, leveres de nu i et praktisk Foderal.

Ligesom Startspilbøgerne leveres ovennævnte Bøger ikke af Unionen, men direkte fra FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.

*

Af Unionens 49 Klubber er hidtil kun 15 kommet paa Vingerne i indeværende Aar. Dette fremgaar af den Kendsgerning, at der hidtil er indregistreret 19 Startspil, fordelt paa 15 Klubber.

Et tilsvarende Antal Klubber har sikret sig Tegningen til Wirefaldskærmen. I den Tid den har været anvendt herhjemme har den ogsaa vist sin Værdi; er der lidt Vind forkorter den Vejen for Wircholdet eller den Motorcykle, som skal hente Wiren; det sætter Tempoet op og sparer paa Benzinen.

*

Af de udenlandske Svæveflyvebøger, som vi nu atter kan faa, er der særlig Grund til at henlede Opmærksomheden paa den schweiziske Haandbog:

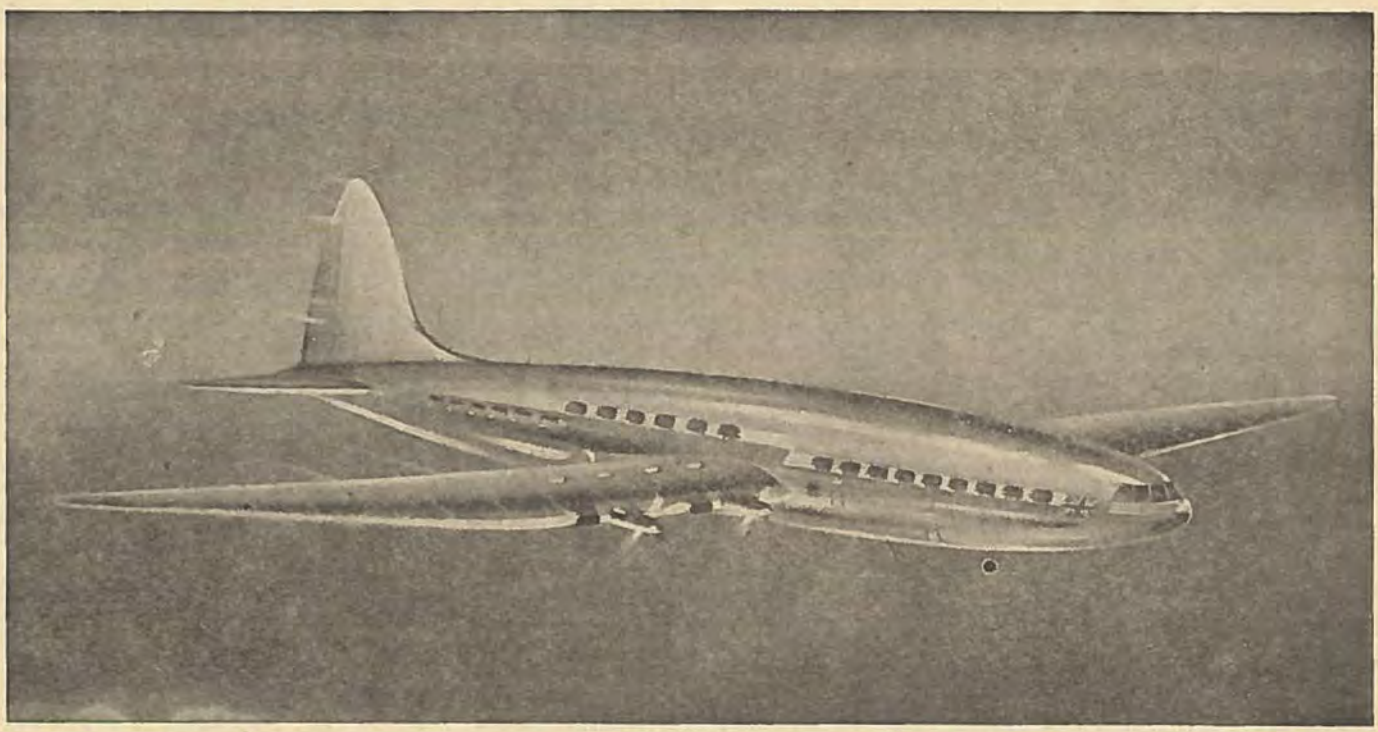
*

Hermann Rütschi: Segelflug, Handbuch für den schweizer Segelflieger, 1944, Verlag Otto Walter A.G., Olten.

Det er ikke meget vi hidtil har hørt om schweizisk Svæveflyvning, og kun de færreste er vist klare over, at Schweiz nu er et af de Lande, hvor Svæveflyvningen staar højest.

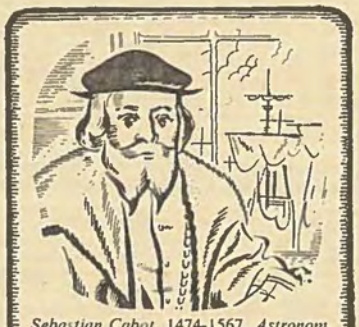
Ovennævnte Haandbog giver imidlertid et

Den mægtige BRABAZON . . .



Den største af de britiske Trafikmaskiner, som nu er under Bygning. Udstyret med otte Bristol Centaurus Motorer. Den kan medføre 50 Passagerer paa en Flyvning uden Mellemlanding over det nordlige Atlanterhav mellem London og New York.

. . . *vil flyve over* CABOTS *øde Hav*



Sebastian Cabot, 1474-1567, Astronom, Korttegner, første Leder af "Merchant Adventurore", Grundlægger af en ny Æra i Handelens og den britiske Søfarts Historie. Sebastian ledsagede sin Fader, John Cabot, en venetiansk Lods, da denne sejlede ud fra Bristol i 1490. Var med ham i Skibet, som var bygget i Bristol, da han opdagede Kanada i 1497.

De britiske Skibsbyggeres Berømmelse blev grundfæstet i den fremstaaende Tudorperiode, da Længslen efter at gøre Opdagelser greb om sig blandt den gamle Verdens søfarende Nationer. Naar Søfolk gennem Aarhundreder har manglet stærke, sødygtige Skibe er de kommet til Storbritannien for at faa dem. Nu rejser Mænd over Havene saavel som paa dem—og efter Krigens Triumfer med Fremstilling af enestaaende militære Flyvemaskiner, fremstiller britiske Konstruktører og Ingeniører nu moderne Trafikmaskiner af enhver Størrelse og til ethvert Formaal. Arvinger til en Tradition uden Lige paa Verdenshavene, Pionerer paa Reaktionsflyvemaskinens og Radaromraadet, vil de efterkomme ethvert Krav, der maatte stilles til dem i Flyvningens Tidsalder af i Dag og i Morgen.

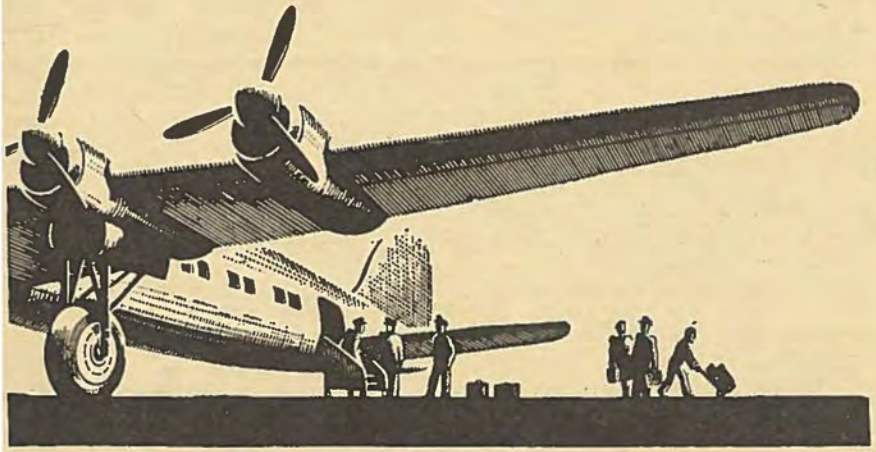
Efter sine Triumfer under Krigen bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

nu Civilmaskiner til Verdens Luftruter

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

ROLLS-ROYCE



Vædskekølede

MOTORER

TIL RUTEMASKINER

Rolls-Royce vædskekølede Motorer i Englands tunge Bombere hjalp med til at vinde den endelige Sejr. Luftfartselskaberne, som i Dag etablerer Verdens Handelsruter, anvender Rolls-Royce Motorer til Rutemaskinerne.

Den britiske Armada af Rutemaskiner, indbefattet „Tudor" og „York", der beflyver Europas Hovedstæder, er monteret med de berømte Rolls-Royce „Merlin" Motorer.

For Speed & Reliability

ROLLS-ROYCE LIMITED

Head Office: Derby, England
London Office: Conduit Street

STØRSTE

NAVN

I GUMMI!

GOODYEAR

C. 4115 AARHUSGADE 88 . KØBENHAVN Ø. C. 4115

glimrende Indblik i de gode Forhold, hvorunder de schweiziske Sværeflyvere dyrker deres Sport, og selv om den alpine Sværeflyvning naturligvis i væsentlig Grad adskiller sig fra den Sværeflyvning, der kan drives i vort Land, kan man dog drage interessante Sammenligninger, ikke mindst fordi de to Lande er lige store hvad Befolkningstallet angaar.

Haandbogen, som er forsynet med talrige Illustrationer, bl. a. flere glimrende helsides Fotografier, adskiller sig paa mange Maader fra det traditionelle Indhold af Sværeflyvehaandbøger. Interessante og lærerige er de Kapitler, hvori Indehaverne af de schweiziske Sværeflyverekorder beskriver deres Flyvninger. Interessant er ligeledes et Kapitel, hvori de forskellige Sværeplaner af schweizisk Konstruktion beskrives; »Moswey III« er en enkelt af de mange Typer, som er frembragt i Schweiz.

Bogens sidste Kapitel omhandler »*Pro Aero*«, en Institution der svarer til »Den danske Flyvedag«, og giver et udmærket Indblik i de Bestræbelser, der er udfoldet for at sikre den schweiziske Sportsflyvnings Økonomi. Efter den megen Diskussion om vor første Flyvedag kan det maaske interessere at se, hvilke Bidrag »Pro Aero« har ydet de forskellige Sportsgrene i Aarene 1938 til 1943:

Motorflyvesporten:

Uddannelse	Fr.	19.950,—
Flyvemateriel	»	78.750,—
Div. Bidrag	»	52.800,—
Propaganda	»	91.800,—
Ialt	Fr.	243.300,—

Sværeflyvesporten:

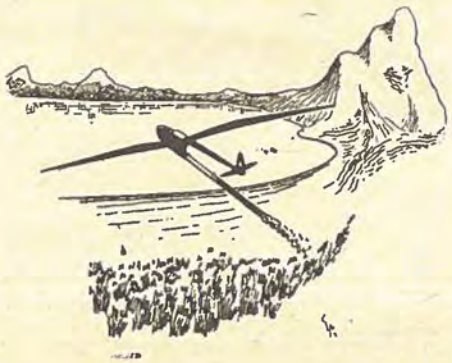
Uddannelse	Fr.	43.750,—
Flyvemateriel	»	91.950,—
Div. Bidrag	»	110.350,—
Propaganda	»	88.800,—
Ialt	Fr.	334.850,—

Modelflyvesporten:

Uddannelse	Fr.	6.350,—
Materiel	»	30.900,—
Div. Bidrag	»	96.300,—
Propaganda	»	109.500,—
Ialt	Fr.	243.050,—

Havde Krigen ikke hæmmet Motorflyvesporten i højere Grad end Sværeflyvningen, havde Bidragene til alle tre Grene sikkert været lige store; Fordelingen kommer i al Fald ikke til at ligne den første danske, men denne bliver efter alt at dømme ogsaa den eneste af den Art.

vS.



Luft-Stewardesserne klar til at flyve fra Reden

Chefstewardesse Doris Jensen som kyndig Eksamensleder i Lufthavnens »Krudthus«

DER er Eksamensfeber i Lufthavnens »Krudthus« i disse Dage. Et nyt Hold paa henved en halv Snes kvikke og nydelige Luft-Stewardesser er i Ordets egentlige Forstand parate til at flyve fra Reden.

Chef-Stewardes Doris Jensen er den myndige og elskede »Inspektør« og hvad hun ikke ved om Service i en Flyvemaskine, faar de nye Stewardesser bestemt heller ikke Brug for. Stewardessen er Flyvepassagerernes Nurse. Om de som Eksamensfag ogsaa skal opgive Tankelæsning ved jeg ikke, men givet er det, at man næppe faar udtalt et Ønske, før det er forstaaet og efterkommet. Man føler sig tryg og hyggelig ved det, intet Under at saa mange Flyvepassagerer baade Amerikanere og Europæere ganske uopfordret udtaler deres Begejstring over Doris Jensens Elever. De er virkelig forbløffende dygtige, og man er ikke fri for at være en Kende imponeret, naar man hører dem paa de internationale Ruter servere en Frokostanretning paa fransk, en Pilsner paa dansk, samtidig med at de forklarer en Englænder, hvor i Luftrummet han for Øjeblikket befinder sig.

ALFRED RAFFEL
Aktieselskab

SHELL

SHELL

AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL

Københavns Flyveklub er Navnet paa den nystartede Flyveklub, der er startet paa Basis af Kaptajn »Morian« Hansens Flyveskole ved Skovlunde.

»Københavns Flyveklub«, vil som Maksimum indtil videre bestaa af 100 Medlemmer, som betaler 200 Kr. hver i Indskud plus 100 Kr. i Aarskontingent. Paa Generalforsamlingen meldte sig flere livsvarige Medlemmer, som indbetalte hver 1200 Kr. For de indkomne Beløb bygges hurtigst muligt et Klubhus med Restaurant, mens »Morian« Hansen selv rejser sine Hangarer paa Skovlunde-Flyvepladsen, hvor Flyveskolen efter engelsk Mønster aabner i Sommer.

I Klubbens Bestyrelse sidder Dir. Poul Middelboe, Formand Ib Aller, Trælastgrosserer Vaage Møller, Assurandør Brandt og Dir. Egelsborg.

Ruteflyvningen paa Island aabnedes den . Juni. Der flyves fremtidig to Gange om Ugen, Tirsdag og Torsdag Reykjavik—København med Ankomst Kl. 21,00 og Onsdag og Fredag København—Reykjavik med Afgang fra Kastrup Kl. 9,30. Billetten koster enkelt Tur 880 danske Kr.

Der flyves med Liberators og Dacota-Maskiner foreløbig med skotsk Besætning. Senere sætter DDL selv Maskiner ind paa Ruten.

FLYVNING I LYNGLIMT

I Styrtregn over Kastrup Lufthavn startede den dansk flyvende Fæstning paa den første Passagerflyvning fra Danmark til Grønland. Det var en historisk Dag for DDL.

Fæstningen førtes af Luftkaptajn Poul Jensen og 2. Pilot Carl Petersen. Den øvrige Besætning bestod af Radiotelegrafisten Aage Hansen og Asger Petersen. Den tidligere Chef-Stewardes Hanne Jensen (Hanne Hansen) genoptog for denne ene Gang sit gamle Hverv for at kunne følge sin Mand paa den spændende Grønlandsflyvning.

Med Maskinen fulgte som Passagerer bl. a. Direktør Oldendow fra Grønlands Styrelse, Geodæter og Videnskabsmænd, ialt 14 Passagerer og Ruten lægges over Prestwick i Skotland, Meekesflyvepladsen ved Reykjavik til Blue West Flyvepladsen ved Julianehaab.

IATA-Konferencen i Zürich vedtog at indføre Returrabat paa samtlige Ruter fra 1. Juli. Der gives 10 pCt. Rabat, hvilket vil sige, at en Flyvebillet til London T/R fremtidig kommer til at koste 675 Kr. mod tidligere 750 Kr.

Paa den internationale Luftfartskonference i Paris blev København endelig udnævnt til Luftfartscentrum for den nordeuropæiske Trafik. Danmark repræsenteredes paa Konferencen bl. a. ved Ekspeditionssekretær Gustav Teisen, Overflyveleder, Kaptajnløjtnant Sv. Aa. Dalbro, Telegrafbestyrer Mosdahl og Chefen for Vejrtjenesten Lykke.

Kastrup Lufthavn har de bedste Betingelser for at vinde Kapløbet mellem de skandinaviske Lufthavne om den ærefulde Titel: »Nordeuropas internationale Luftfartsknudepunkt«, udtalte den amerikanske Raadgiver for SILA efter sin Tilbagevenden til Staterne efter en Inspektionsrejse i de nordiske Lande.

Flyvemaskiner i Amerika sættes nu ind i Kampen mod Insektplagen. Store Mængder af et særligt effektivt Insektmiddel nedkastes fra den amerikanske Marines Flyvemaskiner over angrebne Plantageomraader.

Paa Luftfartskonferencen i Stockholm blev det vedtaget af de skandinaviske Selskaber i Samarbejde at gennemføre Flyvning, ikke alene paa Ruten Skandinavien—Irland—New York, men tillige paa en Rute til Paris—Lissabon—Dakar—Natal—Rio de Janeiro—Buenos Aires.

Ruten vil blive fløjet en Gang om Ugen og tager ca. 36 Timer. Billetprisen skal fastsættes paa en Konference i New York.

Paa Vej fra London passerede Flyvemekaniker E. Groth den 16. Maj Millionen, medens Luftkaptajn G. M. Wegener den 23. Maj passerede den halve Million i DDL's Tjeneste. Wegener blev ligeledes Luftmillionær paa Londonruten.

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.

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.

Segelflyghandboken, indb. Kr. 17,00.
Wolf Hirths bekendte Bog i svensk Udgave. Alt om Svæveflyvningens Teori og Praksis.

Erik Lagerqvist, Att teckna flygplan, Kr. 4,60.
Vejledning i Tegning af Flyvemaskiner.

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

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

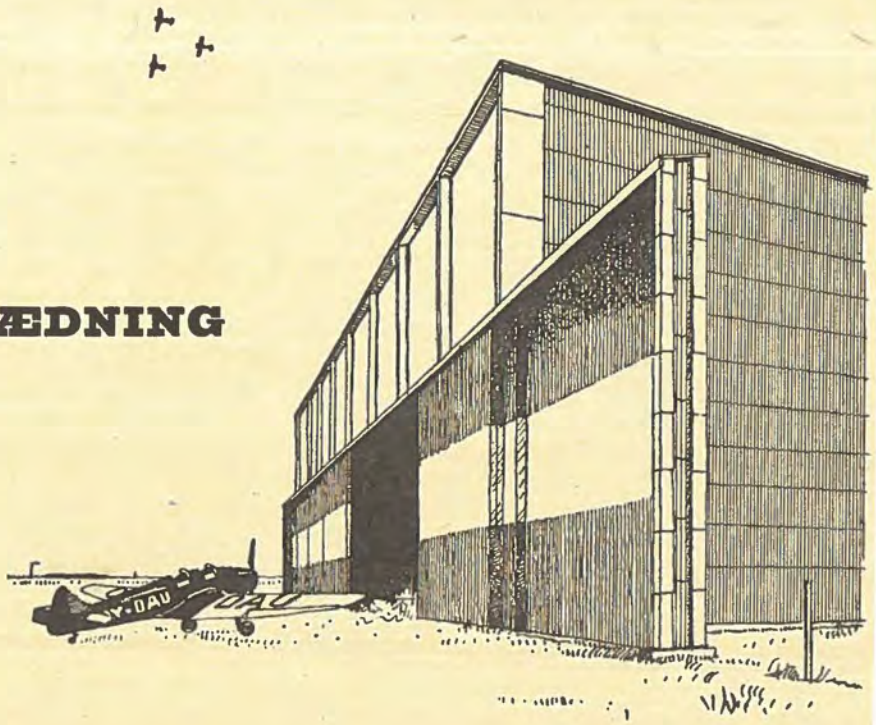
Fortyndingsvædske samt
Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP
(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



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

Raket-Flyvere

det amerikanske Luftvaaben

Ny amerikansk Konstruktion til Redning af Flyvere i Jetplaner eller reaktionsdrevne Maskiner

AMERIKANERNE har længe eksperimenteret med et Apparat til Udskyding af Flyveren i reaktionsdrevne Maskiner i Tilfælde af Havari. Disse Maskiner naar op paa Hastigheder, der ligger omring 8—900 km i Timen, og Vindpresset er da saa voldsomt, at det simpelthen vil være umuligt for Flyveren at forlade sin Maskine paa normal Maade.

For ganske kort Tid siden foretoges et Forsøg paa Flyvepladsen Wright Field i Staten Ohio i Amerika. I Forbindelse med Førersædet anbringes en Raketladning, der »skyder« Flyveren ud gennem Cockpitet i Stol og det Hele med en Hastighed af ca. 20 Meter i Sekundet. En ny automatisk Eksplosion tre Sekunder senere befrier ham for Førersædet, og han daler mod Jorden paa sædvanlig Maade forudsat Faldskærmen virker, som den skal.

Paa Billedet ses til venstre Corporal Fred Hunter i Cockpitet med Raketladningen monteret. Til højre er Stolen skudt op i Luften fra en Maskine holdende paa Flyvepladsen. Der er dog ved dette første Eksperiment ingen Flyver med.

Dansk Verdensrekord i Modelflyvning

For første Gang faar en Dansker international Anerkendelse af en Verdensrekord

En Flyvning paa 85,436 km

SOM meddelt i FLYV Nr. 7/1945 fløj en Svævemodel, tilhørende Mogens Erdrup, Odense Model-Flyveklub, den 3. Juni sidste Aar bort under en Prøveflyvning ved et Flyvestævne paa Marslev Flyveplads.

Modellen forsvandt 7 Min. efter Starten Kl. 11.30. Kl. 13.50 saa en Landmand Modellen lande ved Højby Lyng i Nærheden af Nykøbing Sjælland. Flyvningen blev anerkendt som absolut dansk Distancerekord med 86,55 km. Fugleflugtslinien gaar over Kerteminde og Kalundborg og derpaa langs Sejrøbugtens Kyst.

Den gældende Verdensrekord var da 64,248 km og indehavedes af Russeren Chibirkine siden 1939. Da der skal opfyldes en Masse Formaliteter for at faa en Rekord anerkendt af FAI, mente man i Luftsportsraadet, at Erdrup ingen Muligheder havde. Paa indtrængende Henvendelse fra OM-F gennem Unionen indvilligede Luftsportsraadet dog i at forsøge for i hvert Fald at indvinde nyttige Erfaringer. FAI stillede sig velvilligt, men ønskede nærmere Enkeltheder, ligesom Distancen skulde udregnes som Storcirkeldistance med en specielt opgiven Jordradius! Endelig den 29. Maj meddelte FAI, at Rekorden er anerkendt som »international Rekord« med en Distance paa *85,436 km.*

Det er første Gang, at en Dansker har faaet anerkendt en international Rekord paa Flyvningens Omraade. Resultatet viser, at vi tidligere havde kunnet faa flere Rekorder anerkendt, hvis vi havde forsøgt herpaa. I Fremtiden vil Modeller, der er bygget efter de nye nordiske Regler, imidlertid i Almindelighed ikke opfylde FAI's Regler, som man dog efterhaanden haaber at faa ændret.

Mogens Erdrup er et af de mest fremragende Medlemmer i OM-F. I April 1941 tog han Eliteprøve S 8 for Svævemodeller med Rekordtypen ME-14, og Nytaarsdag 1945 forbedrede han den til en af de sjældne C-Prøver med et for en Vinterdag enestaaende Resultat: 7 Min. 59 Sek., 8 Min. 14 Sek. og 7 Min. 31 Sek. I Juli 1941 tog han Eliteprøve M 22 for Gummimotormodeller. Desuden har han slaaet adskillige Danmarksrekorder, men frem for alt vundet et Utal af Førstepræmier i Konkurrencer med ME-14, der nok er den resultatrigeste danske Model til Dato.

ME-14 er en Svævemodel i Mellemklassen, bygget i 1941 efter de saakaldte »gamle Teorier« med dyb Krop og »gammeldags« Profil (RAF 32). Den har dog bærende Haleplan, hvilket var ualmindeligt for den Tid. Synkehastigheden laa, da den var i bedst Form, helt nede paa under 0,4 m/sek.

Det vakte i Modelflyverkredse stor Sensation, at Modellen havde krydset Storebælt, da Termikken altid plejer at høre op over Vandet. Meteorologisk Institut oplyste, at der den paagældende Dag raadede stærkt labilt Vejr med kraftig Termik. Modellen blev da ogsaa suget op under en veludviklet Cumulo-Nimbus-Sky og drev væk med denne. Vinden var SW med 5—6 m/sek. ved Jorden, men to—tre Gange saa stærk i 2000 m Højde. Instituttet anser det for usandsynligt, at Termikken vedvarede over Bæltet; men har Modellen haft bare 1200 m Højde, har den jo ogsaa med en Synkehastighed paa 0,4 m/sek. kunnet glide de 50 Min., som den 30 km Strækning over Bæltet har varet med Turens Gennemsnitsfart 10 m/sek. Derefter har den antagelig faaet ny Termik over Sjælland. Modellen var forsynet med Kurveklap og gik rundt i Kredse med 30—40 m Diameter.

I Aar har man i OM-F fortsat »Oceanflyvningerne«. Saaledes forsvandt en af Aage Høst-Aaris's Svævemodeller i Paasken fra Sønderjylland. Kroppen blev fundet 60 km derfra i en Sø paa Langeland, mens venstre Plan blev skyllet op paa Kysten af Ærø. Mystik! Senere forsvandt nogle Modeller fra Marslev med nordlig Kurs. Kroppen til Oscar Vangs Model er nu skyllet i Land paa Anholt, 160 km borte. Men Rekorder bliver der jo kun, naar man med fuld Sikkerhed kan fastslaa Landingsstedet.

P. W.

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:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Den ideelle Sportsflyvemaskine

er den 3-sædede Auster

★

Lær at flyve den i

SCAN'AVIATIONS FLYVESKOLE

i Kastrup

Ring til Byen 5636

Chef for Flyveskolen:
Kaptajn *Preben Ipsen*

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil	Kr. 4.75
Fartøj-Journal	„ 6.00
Flyve-Journal (i Foderal) .	„ 2.50
Arbejdsbog	„ 0,85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Kassereren: Damgaardsvej 27, Klampenborg. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE
Formand: Kaptajn H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand: Overassistent 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: Knud Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

SØNDAG den 7. Juli mødes vi Kl. 11.00 paa Lundtofte Flyveplads, hvor Svæveflyverne fra Sportsflyveklubben vil være i Gang med intensiv Træning til deres Certifikater. De arbejder hver Søndag med 3 Spil, Skoleglidere og Grunau Babyer, saa der er meget at se paa.

Tag Frokost med. Tag S-Tog til Lyngby eller Cykel og tag en interesseret Kammerat med.

*

VESTJYDSK FLYVEKLUB

Gennem de Aar, Vestjydsk Flyveklub, Esbjerg Svæveflyveklub og Esbjerg Modelflyveklub har bestaaet, har der flere Gange været Forslag fremme om at samle de tre Klubber i en Enhedsklub. Der har dog været saa forskellige Interesser at varetage i de forskellige Klubber, og ikke mindst har de tre Klubbers Økonomi været saa forskellig, at Planen aldrig er blevet realiseret.

Opvisninger og Stævner er imidlertid et Punkt, der samler de tre Kategorier af Flyveklubber, hvorfor de tre Esbjerg-Klubber har dannet et Tremands-Udvalg, »Esbjerg-Flyveraad«, hvis Medlemmer er de tre Formænd. Dets Formaal er at varetage de fælles Interesser og gennem Stævner og Opvisninger at styrke Interessen for Flyvesagen i Esbjerg.

Det første Arrangement, Klubberne samles om, bliver en Opvisning i Lufthavnen Mandag d. 8. Juli om Aftenen. Modelflyverne vil demonstrere deres Modeller. Svæveflyverne giver Opvisning med deres Skoleglider, og den svenske Friherre Rolf von Bahr kommer med sin Autogyro, som han giver en ca. 1½ Time lang Opvisning med.

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.

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— *Højstartsnor, over 100 m Kr. 5.00* —

Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

CODAN

Aktieselskabet
DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn **Køge**

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

Boeing Stratocruiser.

Intava viser det nye

Boeing Model 377 Stratocruiser er den første store amerikanske Flyvemaskine, som er bygget efter Krigen paa Grundlag af alle de Erfaringer, der er gjort under Krigsaarene. Stratocruiser'en, der vejer 67½ Tons, er en Broder til den berømte Boeing B-29 Superfortress, og den er en Videreudvikling af den militære Transportflyvemaskine Boeing C-97.

Den er udstyret med tryktæt Kabine beregnet for Flyvning i stor Højde, og blandt dens mange Fordele som Trafikluftfartøj kan nævnes den rigelige Plads, der er i Kabinen til Passagererne. Den er udstyret med fire Pratt & Whitney Wasp Motorer, hver paa 3.500 HK i Starten. Den har en normal Tophøjde paa ca. 8.000 m, en største Flyvestrækning paa 6.700 km, en Marchhastighed paa 544 km/T og en Lasteevne paa ca. 19.000 kg.

Den kan indrettes til at medføre 114 Passagerer, men den kan ogsaa indrettes som særlig luksuøst udstyret Luftliner og har i saa Fald 65 Siddepladser til Dagflyvning og 60 Køjepladser til Natflyvning.

Stratocruiser'en er særlig velegnet til længere transoceanske Flyvninger.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

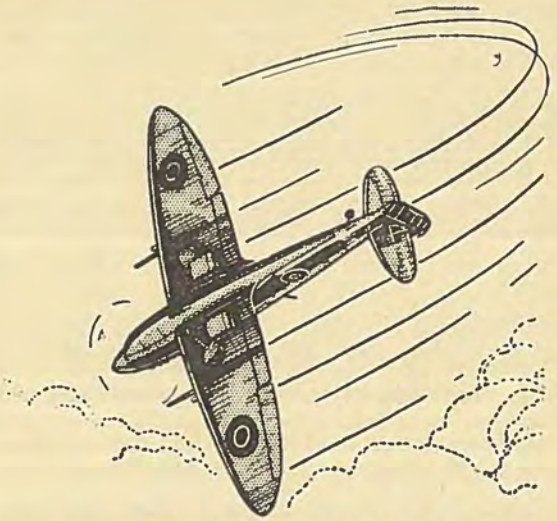
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

Flyvetid til de Byer,
DDL
har Forbindelse med:

Til Aalborg	paa 1 Tim.	10 Min.	
- Amsterdam	- 2	- 40	-
- Bruxelles	- 3	- 10	-
- Göteborg	- 1	- 5	-
- London	- 3	-	-
- Malmö	-	- 15	-
- Marseille	- 7	- 5	-
- Oslo	- 1	- 45	-
- Paris	- 4	- 30	-
- Prag	- 3	- 30	-
- Rønne	-	- 55	-
- Stockholm	- 2	- 10	-
- Warszawa	- 3	- 25	-
- Zürich	- 4	- 15	-

Rejs komfortabelt - Spar Tid -

FLYV MED DDL

Nu er der atter kommet Fart over Rejselivet, flyvende Fart. DDL har med sin VIKING-Flaade foreløbig knyttet daglige Flyveforbindelser med 14 Byer i 10 Lande, og det, som før var langvarige og og trættende Rejser, er blevet Fornøjelsesture paa faa Timer. Fornøjelse ja, for først i de moderne Maskiners Kabine erfarer De, hvor behageligt man kan rejse — en blød Lænestol, frisk Luft, dejlig Nervehvile, den mest personlige Betjening. — Billetter og alle Oplysninger gennem Rejsebureauerne og i DDL's Luftrejsebureau, Dagmarhus. C. 8800.

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

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
946 - 19. Aarg.
RIS 50 ØRE

Saa komfortabel som en Rutemaskine . . . til Sports- eller Undsætningsflyvning

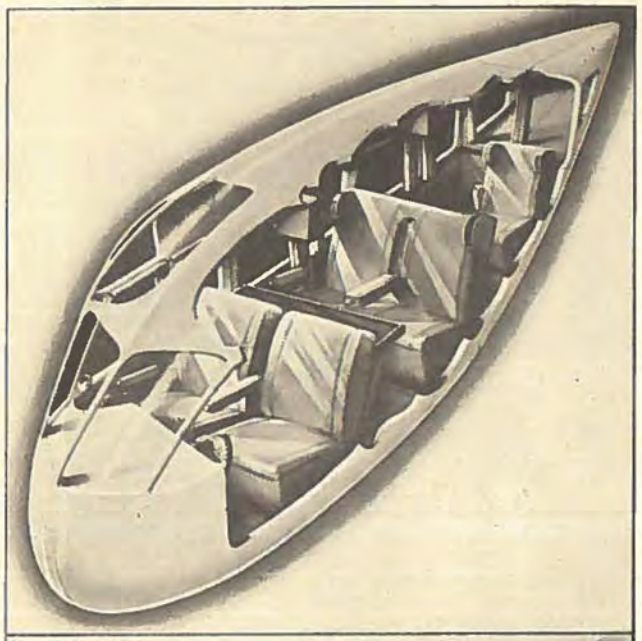
Aerocar har Plads til fem Passagerer, der rejser saa komfortabelt som i en Rutemaskine. Fire brede Døre gør det lige saa let at sætte sig ind i Aerocar, som det er at tage Plads i en moderne Bil. Paa kortere Rejser kan der sidde tre Passagerer paa det rummelige Midtersæde, saa ialt seks Passagerer medføres.

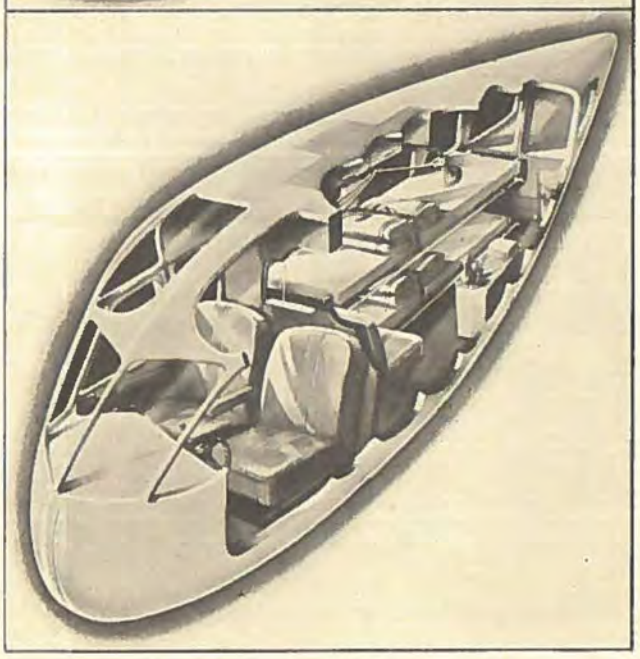
Alle Passagersæderne er lette at tage ud, saa Maskinen kan bruges til Transport af Fragt eller som Ambulance. I dette Tilfælde lettes Indladningen i betydelig Grad ved Brug af de specielle " Muslingeskal-Luger " agter i Kabinen. Disse Luger er Standardudstyr paa samtlige Modeller.

Som Ambulancemaskine kan der flyves med to Baarer og en Sygepasser eller med indtil fire Baarer uden Sygepasser.

Den mere end blot tilstrækkelige Lydisolering, den effektive Luftfornyelse og Kabinegulvets parallelle Stilling i Forhold til Jorden baade i Luften og paa Jorden sikrer sammen med det styrbare Olietryksunderstel Patienternes Befordring i den størst mulige Komfort og med den mindst mulige Træthed.

Vi modtager gerne Forespørgsler fra Agenter og Forhandlere. Skriv efter vor illustrerede Brochure.





THE PORTSMOUTH

Aerocar

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED
TELEGRAMMER: BALMURLUX

THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND
PORTSMOUTH, ENGLAND

FLYV

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

Nr. 8 August 1946 19. Aargang

Flyvedagen 1946

EFTER et Aars Forløb samles flyvebegejstret Ungdom Landet over fra Modelflyvere til Svæve- og Motorsportsflyvere paany om den danske Flyvedag den 22. September.

Storstilede Arrangementer er planlagt, og Myndighederne har igen givet Tilladelse til at afholde Flyvelotteriet, der sidst blev en saa overvældende Sukces. Flyvedagen i 1945, som iøvrigt var den første og forhaabentlig Indledningen til en Tradition, gav dansk Flyvesport det nødvendige økonomiske Grundlag til Genrejsningen efter 5 Aars delvise Uvirksomhed.

Nu kender man sig atter fri, og Planet ligger støt i Luften med Kurs fremover og opad. Tiden og Mulighederne er blevet udnyttet i det forløbne Aar, nye Klubber er dannet, Instruktører er kommet til baade ved Modelflyvning og Svæveflyvning, og den første skandinaviske Konkurrence med dansk Deltagelse er blevet afholdt. Men Flyvedagen vil stadig — som der blev givet Udtryk for paa dette Sted i 1945 — staa som en virkningsfuld Appel til Kræfternes Sammenspil. Der skal bygges, organiseres og handles i Samarbejdets Aand.

Flyvedagen vil i Aarene fremefter stadig komme til at staa som det spontane Udtryk for dansk Flyvesports genvundne Frihed, og dens Midler vil blive anvendt til at sikre os en værdig Position blandt de skandinaviske Lande og i den internationale Sportsflyvning. Det første Maal, der sigtes efter, bliver Olympiaden i England i 1948. Svæveflyvningen er her for første Gang med som olympisk anerkendt Sport, og Danmark vil blive repræsenteret.

FLYV.

Reaktorer og Reaktorflyvemaskiner

Vil Reaktorerne afløse Stempelmotorerne i militære Flyvemaskiner?
Kommer vi til at flyve med større Hastighed end Lydens?

Af Civilingeniør *Steen Ethelberg.*

Gloster Meteor Mark IV.

REAKTOREN er et Barn af Kravet om større Flyvehastigheder og da der aabenbart skal en Krig til hver Gang Flyveteknikken skal over et »dødt« Punkt, kan vi næsten »takke« den sidste Verdenskrig for at den fik løsnet Pengepungen saa der kom Fart i Forskningen og Eksperimenterne. Ideerne til Reaktionsfremdrivning laa i flere Lande fremme før Krigen begyndte, men dennes Gang bestemte i hvilken Rækkefølge den praktiske Udnyttelse blev taget op og i hvilke Tempo dette skete.

Tysklands Reaktorudvikling standset med Krigens Afslutning.

Junkers begyndte Forberedelserne i 1937, den første Reaktor *Jumo 004A* var paa Tegnebrædtet fra Slutningen af 1939 og den første Enhed prøvekørtes i Dec. 1940. Den fløj første Gang i Slutningen af 1941. En forbedret Model *Jumo 004B* skulde være paabegyndt i Masseproduktion i 1943, men Produktionstallet blev ikke naaet før Maj-Juni 1944.

Jumo 004 havde som de fleste tyske Reaktorer en Aksialkompressor, der blev trukket af en 1-Trins Turbine; der var 6 Forbrændingskamre og Trykkraften blev reguleret af en indstillelig Kegle bag Turbinehjulet. Omdrejningstallet laa paa 8700 O/Min. Trykkraften var 860 kg med et specifikt Forbrug paa omkring 1,8 kg Brændstof/kg Trykkrafttime. Junckers havde forberedt større Reaktorer samt Propel-Turboreaktorer.

Af andre tyske Flyvemotorfabrikker, der udførte Reaktorer under Krigen, kan nævnes *BMW* med *BMW 003*, der havde en Trykkraft paa 800—900 kg, samt Heinkel-Hirth HeS-011 med 1300 kg Trykkraft. Denne sidstes Forgænger *HeS-3* med 450 kg Trykkraft fløj som den første i Verden i en *Heinkel He 178* den 27. Aug. 1939.

Den tyske Vædske-Reaktor *Walter HWK 109—509* fortjener særlig Omtale. Vædskerne, der anvendtes ved Forbrændingen, var koncentreret Brintoverilte og en Blanding af Ætylalkohol og Hydrasinhydrat. Pumperne, der bragte Brændstoffet til Forbrændingskammeret, blev drevet af Turbiner, til hvilke Dampen frembragtes ved Spaltning af Brintoverilte med Kaliumpermanganat.

Messerschmitt Jageren Me 163 var udstyret med en saadan, og da Trykkraften var 1800 kg, opnaaede man en fantastisk Stigehastighed og en Flyvehastighed omkr. 900 km/T., men Flyvetiden var kun 4 Minutter med fuld Trykkraft. *Bachem P 20-Natter* var ligeledes forsynet med en HWK 109—509 og fløj 1000 km/T. Den startedes ved Hjælp af Krudtraketter fra et Stativ i omtrent lodret Retning.

Af Jagerne udstyrede med Turboreaktorer kan nævnes *Messerschmitt 262*, der blev den første Reaktorjager, som fandt An-

Republic Aviation's nye Reaktorjager XP-84.

vendelse i Krigen; med 2 Stk. Jumo 004B4 fløj omkring 800 km/T. *Heinkel He 162* (*Volksjager*) havde Turboreaktoren, i Regelen en BMW 003E1, anbragt ovenpaa Kroppen og dens inaksimale Hastighed paa 800 km/T.

Endvidere naaede man i Tyskland, som de eneste at faa bygget nogle Bombemaskiner med Turboreaktorer; nævnes kan *Arado 234* men enten 2 Stk. eller 4 Stk. Reaktorer under Planerne, *Junkers Ju 287* med 4 Reaktorer, hvoraf de 2 paa Kroppens Forsider og de 2 under Planerne. Hastighederne laa omkring 870 km/T for begge Konstruktioner.

England førende for Øjeblikket.

Medens man i Tyskland udelukkende udførte Turboreaktorer med Aksialkompressorer har man i England udført Centrifugal- og Aksialkompressorer. De sidste udvikledes af *Metropolitan Vickers* (F2/4) og *Armstrong Siddeley* (ASX). Metropolitan Vickers har endvidere udført den første Ventilator-Turboreaktor (F. 3).

Det blev dog Turboreaktorer med Centrifugalkompressoren, der blev de førende i England og den ledende Aand var Air Commandore *Frank Whittle*, der i 1930 patenterede en Ide med Kombination af Gasturbine og Gasstraalefremdrivning. I Begyndelsen havde han vanskeligt ved at faa Støtte for sine Ideer, men fra 1936 gik det langsomt fremad og den 12. April 1937 blev de første Køreprøver foretaget med en Turboreaktor med Centrifugalkompressor med dobbeltsidigt Indløb og et enkelt spiralformet Forbrændingskammer, der førte Gassen over til en 1-Trins Turbine. Forsøgene fortsattes og i 1939 blev Regeringen klar over Mulighederne og Whittles Firma *Power Jets* skulde fremstille en Reaktor til Indbygning i en *Gloster* Forsøgsmaskine *E 28/39*, som fløj første Gang d. 15. Maj 1941. Flyvningerne var yderst vellykkede. WI Reaktoren havde en Trykkraft paa 390 kg ved 17750 O/Min. og den vejede 284 kg.

Gloster fik Ordre paa at bygge en Jager *F 9/40* med to Reaktorer af den nyeste Type W2B; denne Jager blev Forløberen for »*Meteor*«, som vi saa i Kastrup i Sommeren 1945.

I Mellemtiden fik Rover Co. overladt Produktionen af Whittle W2 saa Power Jets helt kunde hellige sig Eksperimenterne. *Rovers W2B23* blev Prototypen for *Rolls-Royce Welland* og *W2B26* for Rolls-Royce Derwent I, da Rolls-Royce den 1. April 1943 selv begyndte at bygge Reaktorer. Welland havde en Trykkraft paa 775 kg, medens den var 910 kg hos Derwent I. Denne sidste har dobbelt Centrifugalkompressor, som bliver trukket af en 1-Trins Turbine, og den har 10 Forbrændingskamre, anbragt cirkulært om Forbindelsesakselen. Brændere sprøjter fint forstøvet Brændstof (Petroleum) ind i det indre Forbrændingskammer, hvor den blandes med 15 Gange saa meget Luft, hvorefter den ca. 2000° C varme Gas blandes med den resterende Luft, ialt 60 Gange saa meget som Brændstofmængden, i den bageste Ende af Kammeret, saaledes at Temperatueren for Turbinen bliver ca. 900° C, af Hensyn til Turbineskovlenes Materiale, som da faar en Temperatur paa ca. 800° C, hvorved de er glødende kirsebærrøde. Gasstraalen forlader Udstrømningsaabningen med en Hastighed paa omkring 500—600 Meter pr. Sekund og en Temperatur paa ca. 600—700° C; man skal altsaa ikke komme Straalen for nær.

Derwent V blev den næste i Serien — som forøvrigt har Navne efter engelske Floder — med en Trykkraft paa 1820 kg, og det var denne Type, der var monteret i »Meteoren«, der satte Verdensrekord i Hastighed paa 975,675 km/T. Den sidste i Rækken er »Nene« med en Trykkraft paa ikke mindre end 2270 kg. Rolls-Royce er iøvrigt de første, der har bygget en Propel-Turboreaktor (»Trent«), der har fløjet i Sept. 1945. Det var en Derwent I med paabygget Planetreduktionsgear og Propel, anbragt i en »Meteor III«.

De Havilland har udført to Typer Reaktorer, nemlig »*Goblin II*« og »*Ghost*«, den første med en Trykkraft paa 1360 kg og anvendt i *de Havilland Vampire Jageren*, som den giver en Hastighed paa 870 km/T med Standard-Udstyr, den anden med 2270 kg Trykkraft, altsaa af samme Størrelse som Rolls-Royce »Nene«. Centrifugalkompressorerne paa de Havilland Reaktorerne har ensidigt Indløb. For Øjeblikket prøveflyver man en reaktordrevet flyvende Vinge.

Det specifike Forbrug for engelske Turboreaktorer ligger i Almindelighed fra 1,0 til 1,1 kg/kg Trykkrafttime, altsaa betydeligt lavere end for de tyskes ca. 1,8. Samtidig er Vægten pr. kg Trykkraft ogsaa lavere, idet den for de engelske er omkring 0,5 til 0,3, lavest ved de større Enheder medens de tyske laa paa fra 0,8 til 0,5.

Amerika brugte Whittle som Springbrædt.

I 1941 fik Amerikanerne sendt en Whittle W1X samt Tegningerne af en W2B, og en Gruppe Ingeniører fra Power Jets gik i Forbindelse med *General Electric Co.* i Gang med Bygning af Turborreaktoren i U.S.A. Der blev bygget Reaktorer til *Bell* »*Airacomet*« (GEI16 Reaktorer), der fløj i Okt. 1942. *Lockheed* »*Shooting Star*« fik GE »Superjet« Reaktor med dobbelt saa stor Trykkraft som I16. Shooting Stars Hastighed opgives at ligge over 900 km/T. *Westinghouse* bygger Turboreaktorer med Aksialkompressorer af egen Konstruktion, saaledes X9½A »Baby«, der er Verdens mindste Turboreaktor paa 126 kg Trykkraft og en Egenvægt af blot 67 kg. En anden Model, X19B »Yankee«, har en Trykkraft paa 600 kg ved 18.000 O/Min. og en Vægt af 367 kg. Thunderbolts Arvtager, *Republic* »*Thunderjet*« har i Lighed med Gloster E 28/39 en Turboreaktor liggende i Kroppen med Luftindsugning foran i denne. Tophastigheden skal ligge omkring 950 km/T.

I *Frankrig* lægges for Øjeblikket sidste Haand paa en Reaktionsjager *S. O. 6000* konstrueret for Indbygning af en *Rateau* Turboreaktor, men vistnok i første Omgang udført med en Jumo 004B. Der forventes en Maksimalhastighed paa 1000 km/T.

Selv vort Broderland *Sverige* tager nu fat, først ved Opnaaelse af Licens paa Bygning af de Havilland Reaktorer og Vampire Jagere, dernæst med Udførelse af egne Konstruktioner. Den svenske Ingeniør *Lysholm* er jo ogsaa kendt for sine Patenter angaaende Reaktorer.

De Havilland Vampire.

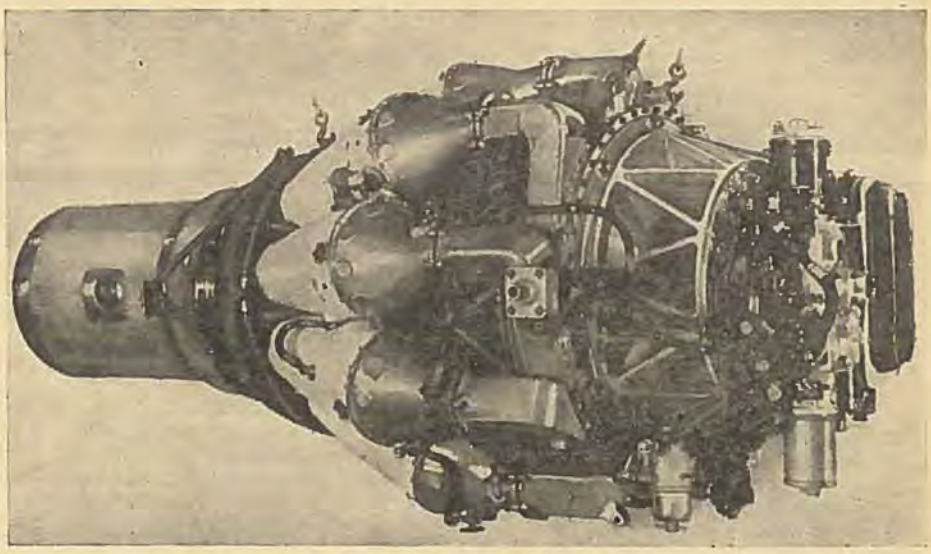
Vil Reaktorerne kunne anvendes i den civile Flyvning.

Da Krigen forcerede Reaktorernes Udvikling, var det naturligt, at Anvendelsen kun blev militær. Det blev fortrinsvis Jagere med kortere Rækkevidde, der blev reaktordrevne, idet dog de nævnte tyske Bombemaskiner kunde flyve ca. 2000 km med en Bombelast paa 2—3 Tons.

Efter Krigen blev det derfor naturligt nøjere at undersøge Reaktorens Muligheder

inden for Lufttrafiken. Sammenlignet med andre Transportmidler er Flyvemaskinens største Aktiv jo Hastigheden, og kunde denne sættes op, vilde Betydningen af den Tid, der tabes ved Transport af Passagerer til og fra Lufthavnene, formindskes. Flyvehastigheden kan forøges enten ved at reducere Luftmodstanden konstruktionsmæssigt eller ved at flyve i store Højder, hvor Luftmodstanden er mindre, og endvidere ved at forbedre Indbygningen af Fremdrivningsmidlet i Flyvemaskinen. Planprofilet maa forandres ved Flyvning ved store Machs Tal (Forholdet mellem Flyvehastighed og Lydhastighed), saaledes at Profilets største Tykkelse rykkes helt hen til Midten eller endogsaa bag denne, medens den førende Kant bliver skarpere og Profilet som Helhed meget tyndt. »Superfinish« er en Selvfølgelighed. Bortsugning af Grænselaget bag det Sted, hvor Omslaget fra laminar til turbulent Strømning finder Sted, vil ogsaa medvirke til at forbedre Profilegenskaberne ved høje Hastigheder. Ligeledes maa Planerne bøjes bagud; 30—40° er ikke for meget. En flyvende Vinge vilde være en fordelagtig Løsning. Alle disse Ændringer gør det vanskeligt at manøvrere ved Landing og Start, men Besværlighederne kan sikkert overvindes. Naar man har faaet bygget sin Flyvemaskine er vi jo saa heldigt stillet (hvad der maa siges at være ualmindeligt), at vi har det ideelle Fremdrivningsapparat klar, nemlig Turboreaktoren.

Major Halford, Konstruktøren af de Havilland Reaktorerne, har fornylig holdt et Foredrag, hvor han med tørre Tal viste en Reaktorflyvemaskines Fordele ved Atlanterhavstrafik. Han gaar ud fra en Totalvægt paa 85000 kg. Det mest praktiske vil være at forsyne Maskinen med 4 Reaktorer fuldt indbyggede i Planerne. For at kunne flyve med 1000 km/T i 12000 m Højde fordres der med en saadan Maskine en Trykkraft paa 4600 kg, altsaa 1150 kg pr. Enhed. Reaktoren vil kunne udføres saaledes, at det specifikke Forbrug bliver 0,88 kg/kg Trykkrafttime. Diameteren vil være 1500 mm og Vægten 2700 kg. Under Starten faar man naturligvis Brug for en stor Belastning af Reaktorerne, og det, der bestemmer denne Startydelses Størrelse, er Temperaturen af Turbineskovlene, der paa nuværende engelske Konstruktioner maa ligge paa ca. 750° C med de anvendte Legeringer af Krom og Nikkel. Det kan her indskydes, at det er ejendommeligt, at Englænderne ikke anvender hule, luftkølede Skovle, som Tyskerne gjorde det, fordi de ikke havde tilstrækkeligt Krom og Nikkel til udelukkende at anvende dette til Skovlene. Hvis de engelske Konstruktioner foruden at anvende mere



Rolls Royce Derwent V Reaktor.

varmebestandige Legeringer ogsaa benyttede hule, luftkølede Skovle, vilde man kunne gaa op til langt højere Gastemperatur før Turbinen; dog vilde Køleluften naturligvis give et vist Tab, men Gevinsten i Form af større Ydelse pr. Enhed og stærkt forbedret Brændstofforbrug vilde langt opveje dette. Selvfølgelig kan man fortsat forbedre Materialets Varmeegenskaber, saa man eventuelt kan komme op paa Skovltemperaturer paa 850° C, og endelig er der Mulighed for ved Benyttelse af keramiske Stoffer at naa helt op paa 950° C, men det ligger ud i Fremtiden.

For at vende tilbage til vor Reaktor vil den med en Skovltemperatur paa 850° C kunne yde en Trykkraft paa 6800 kg ved Start. Omdrejningerne vil være 6200 O/Min. og dens 3-Trins Turbine vil bruge 28500 HK. til at drive Kompressoren ved maksimal Hastighed.

Med 45000 Liter Brændstof, 50 Passagerer og 1600 kg Last vil Maskinen kunne gøre en Returrejse over Atlanten hvertandet Døgn for en Pris af 50 Øre pr. Tonkilometer af den betalende Last. En Douglas DC4, der flyver 450 km/T, vil koste 80 Øre pr. Tonkilometer.

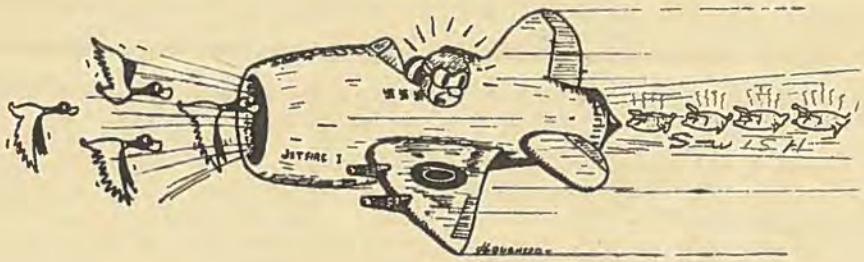
Man ser altsaa, at en Hastighedsforøgelse fra 450 km/T til 1000 km/T ikke, som forventet, vil betyde forøgede Omkostninger, tværtimod. Flyvemodstanden forøges ganske vist med Hastighedens Kvadrat, men kun hvis Lufttætheden bliver den samme. En Maskine, der flyver 1000 km/T i 12000 m Højde, har ikke større Modstand end en, der flyver 500 km/T ved Jordoverfladen. V2-Bomben yder ikke større Modstand ved 5500 km/T i 90 km Højde end ved 6,5 km/T (Gaagængerfart) ved Jordoverfladen.

Hurtig og billig Brevbefordring!

Det kan nævnes, at *Miles Aircraft Co.* har tegnet et Projekt til en Reaktor-Postflyvemaskine med 3 Stk. Power Jets W2/700 eller Rolls-Royce Denvent V. Maskinen, der er en Andemodel, skal flyve med en Rejsehastighed paa 625 km/T med en Omkostning af 40 Øre pr. Tonkilometer.

Kommer vi til at flyve med større Hastighed end Lydens?

Man er i Stand til at bygge Reaktorer, der er kraftige nok til at muliggøre Flyvning med Hastigheder, der ligger over Lydens, men selv om man er klar over, at Luftmodstanden forøges meget stærkt, naar man nærmer sig Lydhastigheden, og ligeledes ved, at den aftager igen, naar man er kommet et Stykke over denne, har man ikke været i Stand til at undersøge, hvorledes Forholdene for Planprofiler ligger lige omkring Lydhastigheden, idet Maalinger i Vindkanaler ikke har været mulige paa Grund af de opstaaede Kompressionsfænomener, bestemt af selve Vindkanalen. Saalænge man ikke magter denne Del af Forskningsarbejdet, er Sandsynligheden for Flyvning med menneskestyrede Maskiner op over Lydhastigheden meget lille.



Det danske Luftvaaben - og Tiden fremover

De første vanskelige Skridt paa Genopbygningens Vej

En Samtale med Oberstløjtnant Birksted

Oberstløjtnant K. Birksted.

DANMARK ejer intet Luftvaaben. Det vi havde ophørte definitivt at eksistere den 29. August 1943 om Morgenen. Et nyt skal bygges op helt fra Grunden. Det skal være moderne og effektivt kunne løse de Opgaver, man militærteoretisk vil stille, om det skal blive andet end en latterlig Gestus med en Haandfuld Papir, men fremfor alt — det skal ske med beskedne Midler.

Er det muligt at forvandle et Paradoks til sin Modsætning? Indtil videre er det fremtidige danske Luftforsvar en Ligning med en lang Række ubekendte. Det har dog vist intet at sige, for en Dag vil det blive videnskabeligt paavist, at to og to virkelig er fem.

Naar man taler om Genopbygning af det danske Luftforsvar, træder en høj, rank og nordisk lys Skikkelse stærkt frem. Det er Oberstløjtnant *Kaj Birksted*, den Mand, der under Krigen blev en af den engelske Luftmarskal *Tedders* mest betroede Folk, ikke alene en dygtig Flyver, men tillige en fremragende Organisator. Naar Air-Marskal Tedder samlede sine Raadgivere om sig før Planlæggelsen af de vanskeligste Opgaver, kunde man være sikker paa at finde Kaj Birksted i hans Stab. For sine Fortjenester har han modtaget Distinguished Service Order, Distinguished Flying Cross og to norske Krigskors.

Forudsætningerne — Materiel, Personel og en Plan.

Ved Krigens Slutning blev Birksted udnævnt til Oberstløjtnant og Formand for den ministerielle Kommission, der fik til Opgave at tilvejebringe Grundlaget for de fremtidige luftmilitære Sager i det danske Forsvar. Det var paa Initiativ af den daværende Forsvarsminister *Ole Bjørn Kraft*, at alt dette kom i Gang.

Nogen bedre eller mere erfaren Mand staar næppe til Raadighed i Danmark, naar det gælder Genopbygning og Organisation af Luftforsvaret, men vil det lykkes for den unge Oberstløjtnant at trodse sig gennem Vanskelighederne og danne en smuk Mosaik af det brogede og uensartede Materiale? Blandt Modstanderne er saa fremragende Navne som Tid, Penge og Politik.

Det er naturligt at opsøge Oberstløjtnant Birksted for at spørge, hvor langt man nu er naaet frem efter de sidste Indkøb i England og Amerika. Vi træffer ham i et lyst Kontor i den nye moderne Administrationsbygning paa Luftmarinestationen. Han er civil. Dagen lang er Birksted optaget af Møder og Konferencer, men indvilger dog i at give et kort Rids over Situationen.

— Hvad danner Forudsætningen for en Genopbygning af det danske Luftforsvar?

Svaret kommer omgaaende. — Først og fremmest Materiel, Personel og en Plan.

Foreløbig er vi ved at uddanne en Stab af Mekanikere. I Løbet af Sommeren faar vi Modeller og Instruktionsmateriale. Selve Uddannelsen af Piloterne skal ske i K.Z.II Maskiner, Spitfires, amerikanske Harwards og i Overgangsplaner bl. a. 44 engelske Oxford-Planer. Vi har Udstyr til yderligere 5 Stationer Landet over.

— Bliver der Tale om et Luftvaaben fælles for Hær og Marine?

— Dette Spørgsmaal skal drøftes i Forsvarskommissionen. Men jeg vil dog anse det for et Skridt i den rigtige Retning, at vi nu indkøber Materiel og Maskiner i Fællesskab.

— Hvor langt er vi saa naaet ved disse Indkøb

— Det første nødvendige Skridt til Uddannelsen af Flyvere. Krigsmæssig set er dette Materiel intet værd.

Dette er Situationen i korte Træk slutter Oberstløjtnant Birksted. Han er personlig tilforordnet Forsvarskommissionen og det maa naturligvis med den største Spænding imødeses, hvilket Resultat man en Gang vil naa til her. *w. n. h.*

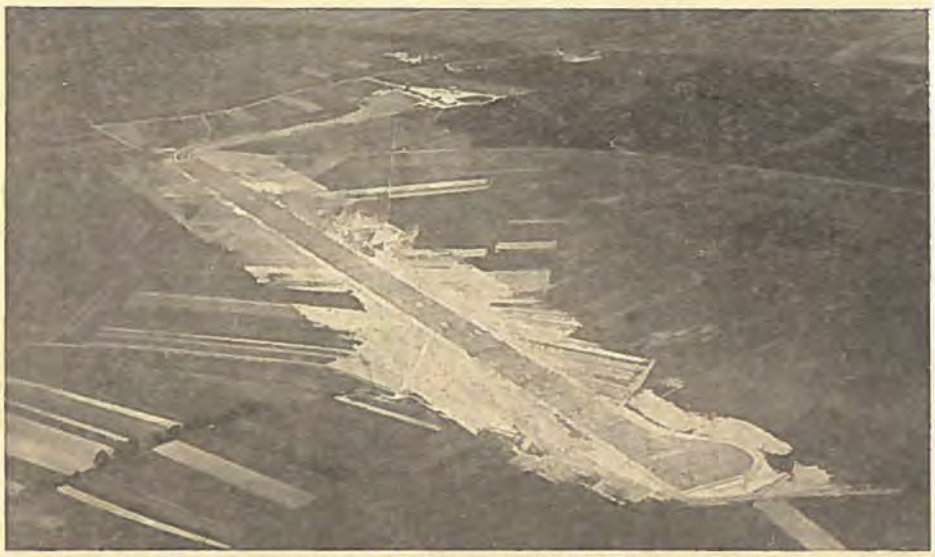
Lufthavnen ved Basel-Mulhouse

I den skønne Dalsænkning midtvejs mellem Mulhouse og Basel og indrammet af Vogeserne, Schwarzwald og Jurabjergene anlægger Schweiz og Frankrig co-operativt en Lufthavn for den internationale Trafik til begge Lande.

Lufthavnen ved Blotzheim ligger paa fransk Jord. Passagerer til Schweiz kører derfor i plomberede Busser og ad neutral Vej det korte Stykke til den schweiziske Grænse ved Basel, hvor Toldbehandlingen foregaar. Det er en Fri-Lufthavn i Ordets egentlige Betydning.

Naar Lufthavnen er færdigbygget dækker den et Omraade paa godt 250 ha og kan tage Maskiner helt op til 90 Tons. Startbanerne vil komme til at danne en Triangel, hvori den længste Bane er 2,2 km × 60 m, de to modsvarende henholdsvis 1,8 km × 50 m og 1,5 km × 50 m.

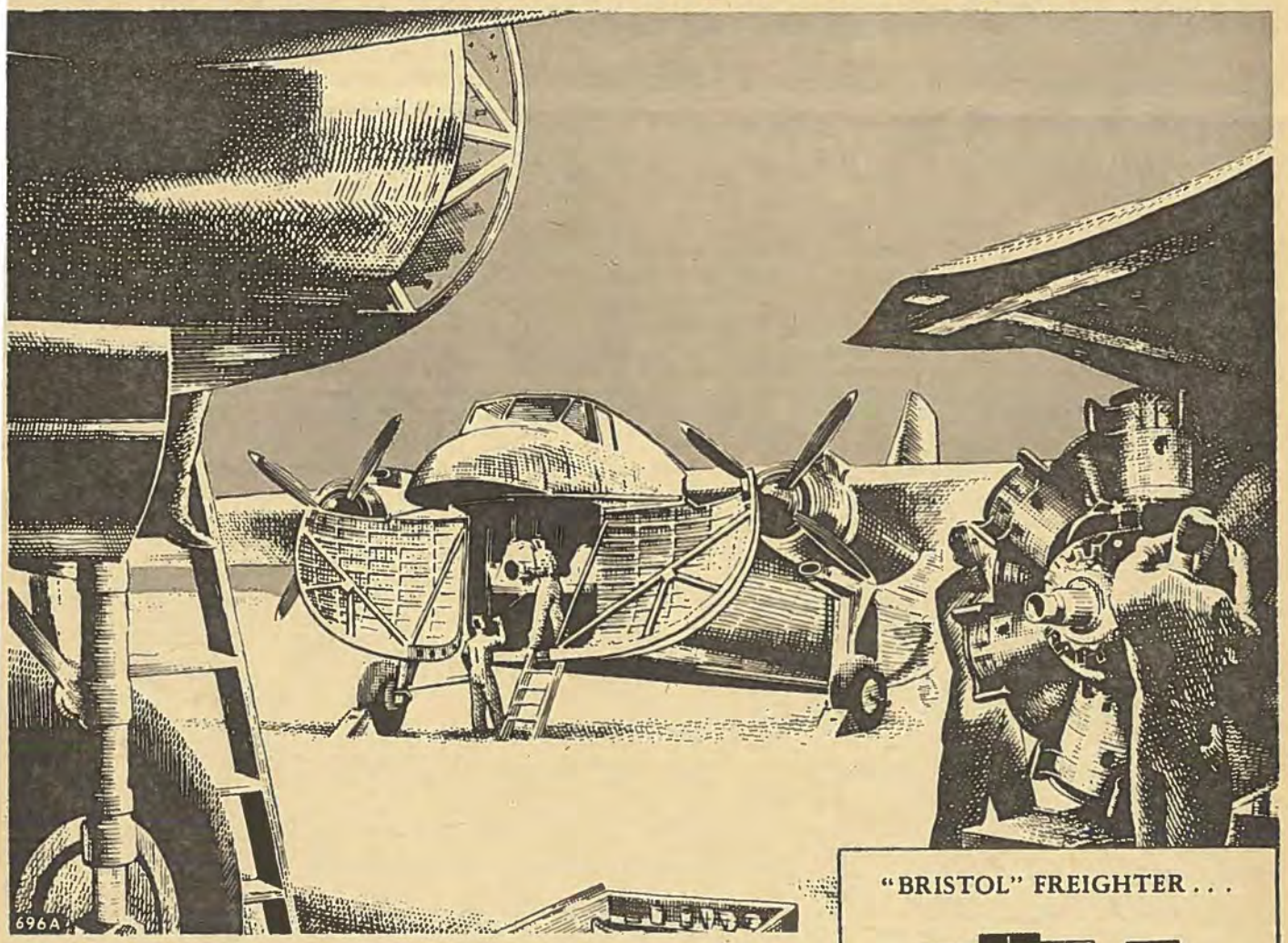
Indtil det nye Startbanesystem er klar til Brug, benyttes en interimistisk Start- og Landingsbane af Staalmaatter efter det amerikanske System, som det anvendtes under Krigen, f. Eks. paa Grønland og paa Orly ved Paris. Det anslaas, at den nye Lufthavn vil koste omkring 24—25 Millioner Francs at bygge. Det schweizisk-franske Selskab, som skal drive den nye Lufthavn samarbejder paa en økonomisk Basis svarende til en to-femtedels Ydelse fra fransk Side og tre-femtedele til schweizisk Side.



Luftfotografi af den nye internationale fransk-schweiziske Lufthavn med dens nuværende interimistiske Start- og Landingsbane af Staalmaatter.

Lufthavnen ved Basel-Mulhouse har faaet Betegnelsen »Lufthavn i Klasse B« paa den internationale Konference i Montreal i 1945.

66,79 m³ reelt Lastrum gør det muligt . . .



Flyvende Værksted.

Blandt de forskellige Opgaver, hvortil „Bristol" Freighter er særlig egnet, kan det flyvende Værksted nævnes som et Eksempel paa, hvordan Luftfartøjets fordelagtige Konstruktion udnyttes i sin fulde Udstrækning. Den rummelige Krop gør det muligt at installere forskellige Værktøjsmaskiner, Lagerhylder og Kasser for Reservedele. Længden og Bredden af det store Lastrum giver rigeligt Spillerum for Haandteringen af større Stykker Materiale samt god Bevægelsesfrihed under Arbejdet ved Maskinerne. Som et paalideligt Service-Luftfartøj, der kan lande alle Vegne, og som gør det muligt at foretage Reparationer „paa Stedet", har „Freighter" ikke blot sin Plads i en Lufttrafikorganisation, men ogsaa som en hurtig og økonomisk Reparations-Service for Minevirksomheder, ved Udforskningsarbejder, Olieboringer og andre industrielle Foretagender i fjerntliggende Egne.

"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD., ENGLAND

"BRISTOL" FREIGHTER . . .

har Plads til 4½ Tons betalende Last . . .

paa Grund af den Lethed, hvormed man hurtigt kan flytte om paa Stolene

eller til en betalende Last, bestaaende af Passagerer og Gods i varierende Forhold.

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.

Svensk Luftfartspioner paa Lynvisit i Kastrup

Direktør Carl Flormann, der blev Drivfjederen i det svenske Luftvaaben og siden i Civiltrafiken, passerer de treds Aar

UDEN at lade sig standse af Restriktioner, Valutavanskeligheder, økonomiske og politiske Vurderinger, Konferencer og Stormagtskonflikter ødelagte Trafiklinier og sønderskudte Byer tager Luftfarten stadig til i imponerende Tempo.

I Konkurrencen paa de europæiske Luftruter staar de skandinaviske Lande allerede i Dag, et Aar efter en Verdenskrigs Slutning stærkt repræsenteret. Dette Resultat skyldes ikke mindst den Enighed og Vilje til Samarbejde, som Luftfartens ledende Folk i de tre nordiske Lande helt fra Begyndelsen gjorde til Forudsætning for de kommende Tiders Udvikling.

Samarbejdets Grundsætning kom da ogsaa tydeligt til Orde i de Udtalelser svensk Luftfarts energiske og initiativrige Leder gennem snart en Menneskealder, Direktør Carl Florman, fremsatte overfor dansk Presses Repræsentanter ved en Lynvisit i Kastrup for kort Tid siden.

Direktør Florman ved præcis, hvad han taler om, naar Luftfartsspørgsmaal er under Debat. Det var den Mand, der i Flyvemaskinens Barndom lagde Grunden til Opbygningen af det svenske Luftvaaben og som sit Lands første Luftfartsattache i London skabte Forudsætningen for den Udvikling dette Lufvaaben senere skulde gennemløbe. Siden tog den civile Lufttrafik Direktør Flormans hele Interesse og paa sin 60 Aarsdag den 12. Juli kunde han se tilbage paa en Række Arbejdsaar i Luftfartens forreste Rækker, hyldet æret, beundret og respekteret langt udenfor Sveriges Grænser.

Den eneste Vej . . .

— Vi troede, da vi startede for mere end tyve Aar siden at vi skulde ind i en skarp Konkurrence med det øvrige Skandinavien og ikke mindst DDL, siger Direktør Florman, men det viste sig hurtigt, at Samarbejdets Vej var den enste farbare i Skandinavien, og det Princip er vort Ledemotiv i Dag mere end nogensinde.

Vi har nu faaet vore kommercielle Rettigheder i Danmark tilbage, de Rettigheder for Lufttrafiken, som vi har haft i mere end 15 Aar før Krigen. Det er betydningsfuldt, og det glæder mig maaske mest af alt i Dag. Direktør Florman ser over paa Dr. Lindgren, der selv i disse mange Aar har været svensk Luftfarts dygtige og elskværdige Repræsentant i Kastrup. Dr. Lindgren smiler medvidende. Det er ogsaa af Betydning for hans Indsats.

Paa Spørgsmaalet om Atlanterhavsflyvningen, siger Direktør Florman: — Vi er ved at være klar til at sætte ind. Det har imidlertid været vanskeligt paa saa kort Tid og under de herskende Forhold at bygge den store og nødvendige Organisation op, men jeg vil antage, at vi kommer i Gang omkring den 15. August. 12 Atlanterhavsbesætninger og tre Maskiner staar nu rede i Stockholm, som Sveriges Andel i Flyvningen.

— Hvorledes med Sveriges nye projekterede Atlanterhavslufthavn ved Stockholm?

— Den Sag haaber jeg gaar i Orden. Det antages for ganske givet, at de nødvendige Beløb stilles til Disposition umiddelbart efter Høstrigsdagen. Selve Lufthavnen kommer til at ligge henved 35 km fra Stockholm ved Halmsjön og vil antagelig komme til at koste omkring 100 Millioner sv. Kroner at bygge med Startbaner og Administrationsbygninger.

Et Luftfartssamarbejde i Fredens Tjeneste.

Nu lyder Højttaleren ude i Lufthavnens Afgangshal. Alle Passagerer til Stockholm bedes tage Plads i Maskinen. I det sidste Minut spørger vi Direktør Florman om, hvilke Ønsker han selv nærer for Luftfarten paa sin 60 Aarsdag?

Uden Tøven siger han med Eftertryk:

— At alle de Erfaringer, som denne frygtelige Krig bragte paa Flyvningens Omraade, uden Forbehold maa komme den civile Luftfart til Gode og være medvirkende til at styrke Samarbejdet Landene imellem i Fredens Tjeneste.

Med disse Ord iler svensk Luftfarts store Pioner ud til den ventende Maskine, man har mærket en stærk Personlighed bag de faa Udtalelser. Naar Fødselsdagen er overstaaet vil Direktør Florman hvile ud i Nice, hvor han ynder at tage paa Weekend efter en streng Arbejdsuge i Stockholm. Lørdag Morgen tager han den ordinære svenske Rutemaskine til Rivieraen og Mandag Eftermiddag er han tilbage i sit Kontor paa Bromma, klar til at tage fat paa de mange Forhandlinger og Opgaver, som nok kan kræve en Mand af Direktør Flormans Format for at kunne gennemføres med Held og Resultat.

w. n. h.

»Flyvende Sovevogne« over Atlanten

Direktøren for Pan American World Airways Juan Trispe har fornylig udtalt, at Selskabets Atlanterhavsluftruter i den nærmeste Fremtid vil blive trafikeret af Luftlinere indrettet med Køjepladser, saaledes at der vil blive to Billetpriser: en højere Pris for en »Kahytsplads«, og en billigere Pris for de Passagerer, der foretrækker at tilbagelægge Rejsen siddende i en Stol.

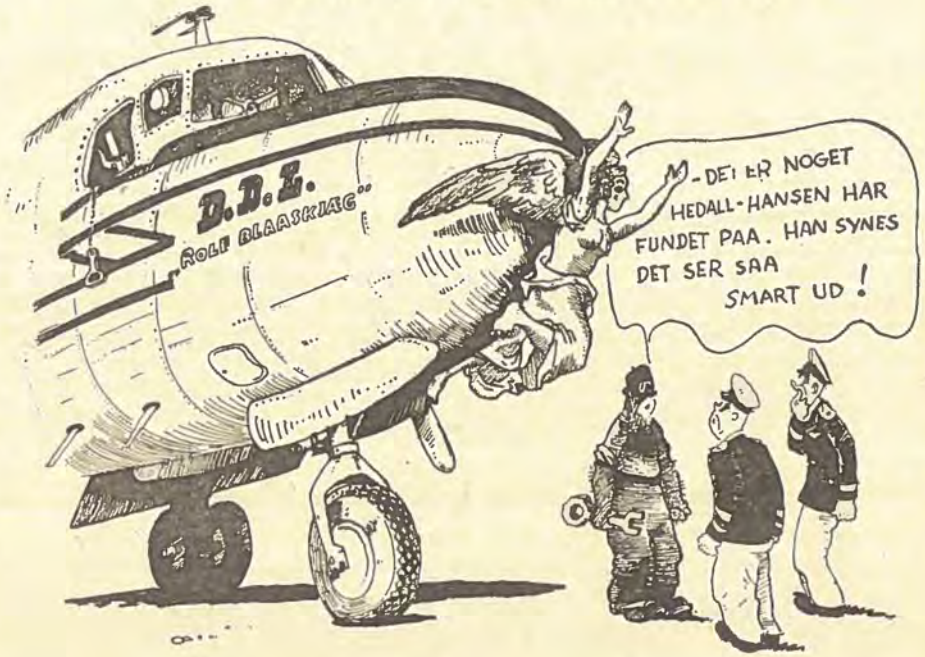
Ved samme Lejlighed nævnede Mr. Trippe, at Pan American havde bestilt tyve »Stratocruisers«, som hver har Plads til 78 siddende Passagerer. Kabinerne vil dog blive indrettet saaledes, at der ogsaa bliver Køjepladser ombord. Stratocruiser'ne skal afløse Constellations paa Atlanterhavsruterne og senere ogsaa paa Stillehavsruterne.

Store Bestillinger paa Trafikflyvemaskiner

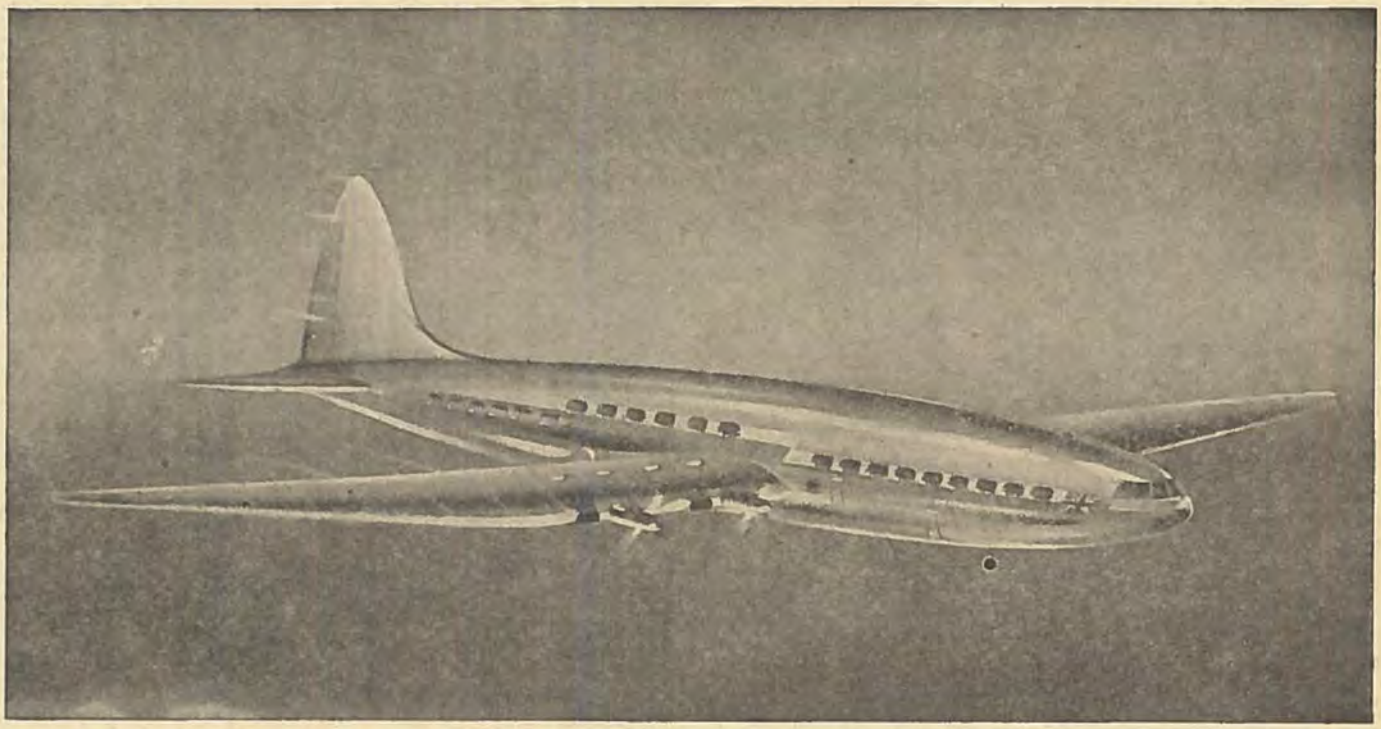
Intava har for et Par Maaneder siden ladet udarbejde en Liste, som viser hvilke Luftfartøjer forskellige Luftfartselskaber Jorden over har bestilt. Af den Liste fremgaar det, at der af de mest kendte Trafikflyvemaskiner er bestilt følgende Antal:

Douglas DC-6	104
Douglas DC-4	372
Douglas DC-3	1712
(dette Tal omfatter ogsaa Bestillinger til R.A.F.)	
Lockheed Constellation	115
Boeing Stratocruiser	42
Republic Rainbow	36
Convair 240	120
Martin 200	155
Avro Tudor	119
Lancastrian	44
Bristol 170	27
Vickers Viking	114
Avro Anson	129
Short Sunderland	58

MØLVIGS BITTERMANDEL

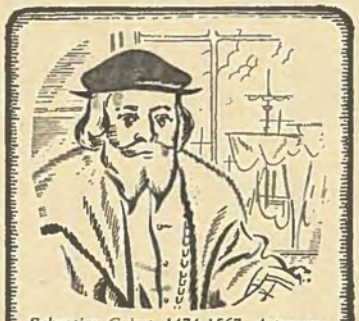


Den mægtige BRABAZON . . .



Den største af de britiske Trafikmaskiner, som nu er under Bygning. Udstyret med otte Bristol Centaurus Motorer. Den kan medføre 50 Passagerer paa en Flyvning uden Mellemlanding over det nordlige Atlanterhav mellem London og New York.

. . . *vil flyve over* CABOTS *øde Hav*



Sebastian Cabot, 1474-1567, Astronom, Korttegner, første Leder af "Merchant Adventurore", Grundlægger af en ny Ære i Handelens og den britiske Søfarts Historie. Sebastian ledsagede sin Fader, John Cabot, en venetiansk Lods, da denne sejlede ud fra Bristol i 1490. Var med ham i Skibet, som var bygget i Bristol, da han opdagede Kanada i 1497.

De britiske Skibsbyggeres Berømmelse blev grundfæstet i den fremstaaende Tudorperiode, da Længslen efter at gøre Opdagelser greb om sig blandt den gamle Verdens søfarende Nationer. Naar Søfolk gennem Aarhundreder har manglet stærke, sødygtige Skibe er de kommet til Storbritannien for at faa dem. Nu rejser Mænd over Havene saavel som paa dem—og efter Krigens Triumfer med Fremstilling af enestaaende militære Flyvemaskiner, fremstiller britiske Konstruktører og Ingeniører nu moderne Trafikmaskiner af enhver Størrelse og til ethvert Formaal. Arvinger til en Tradition uden Lige paa Verdenshavene, Pionerer paa Reaktionsflyvemaskinens og Radaromraadet, vil de efterkomme ethvert Krav, der maatte stilles til dem i Flyvningens Tidsalder af i Dag og i Morgen.

Efter sine Triumfer under Krigen bygger

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

nu Civilmaskiner til Verdens Luftruter

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

Amfibieflyvemaskinen »Seabee«

Solgt 5000 »Seabee« paa eet Aar

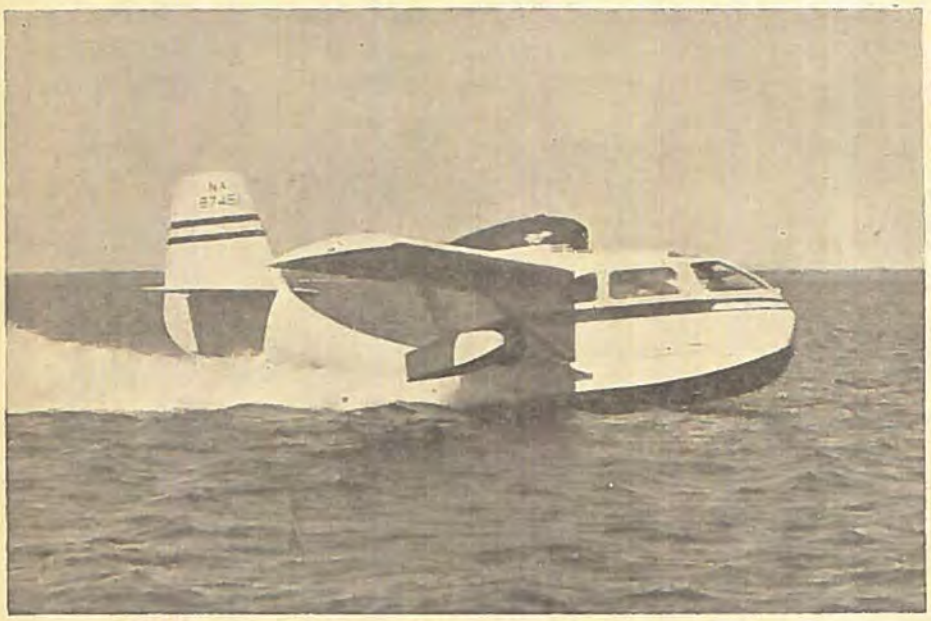
REPUBLIC Aviation Corporation, som i Krigens Løb byggede over 15.000 Thunderbolt-Jagere, har bragt en Privatflyvemaskine paa Markedet, som sikkert vil faa en ikke ringe Udbredelse. Det er et firesædet Amfibieluftfartøj, der har en Flyvestrækning paa 900 km, og som i Amerika sælges for 3.995 Dollars, leveret flyveklar fra Fabrikken.

Republic Seabee er et højvinget Monoplan, udstyret med Trykpropel og helt indtrækkeligt Understel. Dets Marchhastighed er 165 km/T, og dets største Hastighed er 195 km/T.

Det karakteristiske ved dette Privatluftfartøj, er den rummelige Kabine, hvor man sidder lige saa bekvemt som i et Automobil. Seabee har Dobbeltstyring, elektrisk Selvstarter, Radio og de mest moderne Flyveinstrumenter.

Med Hjulunderstellet nede har Seabee et Afløb i Landingen paa ca. 120 m.

Det er udstyret med en 215 HK luftkølet Franklin Motor. Den Omstændighed, at Motor og Propel er anbragt oven paa og bagved Kabinen, giver det bedst mulige Udsyn baade for Flyveren og Passagererne. Det har ogsaa mange andre Fordele, bl. a. en næsten fuldstændig Lydisolering.



Republic Seabee er det ideelle Sæluftfartøj for den private Flyvemaskineejer.

Seabee's Fuldvægt er 1.360 kg, hvoraf de 476 kg er Nyttelast. Kabinens indvendige Maal er: Længde 2,8 m, Bredde 1,17 m og Højde 1,27 m. Planets Spændvidde er 11,48 m, Kroppens Længde er 8,5 m og Højden 2,9 m.

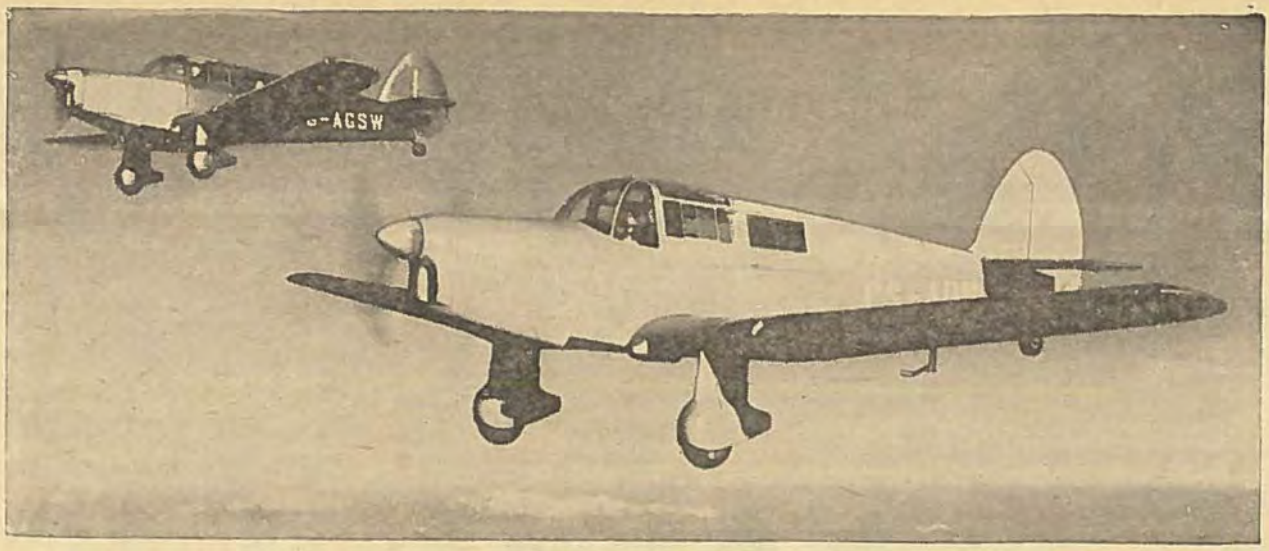
Baade Understelshjul og Halehjul er indtrækkelige og betjenes manuelt.

Seabee har faaet en fantastisk Salgssucces i Amerika. Alene i Løbet af indeværende Aar har Republic paataget sig at levere 5000 Seabee og man hævder at dette ogsaa vil kunne lade sig gøre, fordi den maanedlige Produktion, der i Begyndelsen af 1946 »kun« var 100 Seabee, allerede fra og med August er oppe paa 600 pr. Maaned, og Produktionstallet vil blive øget fra Maaned til Maaned.

Naar Salgsmuligheder for Seabee er saa store, skyldes det ikke alene den lave Pris, men ogsaa Luftfartøjets særlige Konstruktion, der gør det muligt at anvende det saa at sige overalt, hvor der findes Søer, Floder, Havne eller Landingspladser paa Jorden.

FLYVEMASKINER PROPELLER LETMETALLER
FLYVEMASKINEDELE LUFTFOTOGRAFIAPPARATER K. L. G. TÆNDRØR
INSTRUMENTER FLYVEMASKINELÆRRED ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395



The PROCTOR 'V'... En komfortabel 4-sædet Maskine. Uovertruffen i Driftssikkerhed og let at flyve.

Der er nu kun kort Leveringstid paa " The Percival Proctor V ", der som Militærmaskine satte en uovertruffen Rekord i Driftssikkerhed som Forbindelses-Fartøj. Med sit luxuriøse Interiør og elegante Ydre er det den ideelle Flyvemaskine for Privatmanden, Luft-Taxa og Charter Flyvning samt Flyveklubber.

Kort Specifikation: Lavvinget, 4-sædet Cabine-Monoplan, udstyret med en Gipsy Queen II Motor, der giver 208 H.K. i Starten og driver en " constant-speed " Propel. Flyvelængde: 800 km med en Nyttelast paa 300 kg. Marchhastighed 225 km/T. Ringe Benzin-forbrug, 5 km pr. Liter. Rigeligt Udstyr, der indbefatter ***komplet Sæt Instrumenter til Blind- og Natflyvning.*** Det skal være os en Glæde at sende Dem vor illustrerede Brochure.

The PERCIVAL

PROCTOR 'V'

£3,300

Komplet ab Fabrik

LEVERES OVER HELE VERDEN

PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED, LUTON AIRPORT, ENGLAND · AND TORONTO, CANADA

Agent for Danmark: ERIK HOFF-HANSEN, FREDERIKSHOLMS HAVNEVEJ 14, KØBENHAVN SV. Telf.: Eva 3693 (7 Linier).

128-13

Consolidated Vultee XP-81 er en af de nyeste amerikanske Jagertyper. Den er udstyret med to Gasturbiner, der driver en firebladet Propel.

Den britiske Helikopter W. 9., som er konst modvirke Kroppens Drejningsmomer

Consolidated Vultee XP-81.

»The most powerfull fighter in the world« kalder Amerikanerne den nye Consolidated Vultee XP-81 Jager, der er bygget til Hærens Luftstyrker. Den er udstyret med to General Electric Gasturbiner, der driver en firebladet Propel. Luftfartøjets Hastighed ligger paa over 800 km/T. Som Brændstof anvendes Petroleum. De to »Motorer« arbejder uafhængig af hinanden, og deres samlede Ydelse er den samme som frembringes af alle fire Motorer i en B-29 Superfortress.

Fuldvægten af Luftfartøjet, der er en ensædet Jager, er 8.840 kg. Spændvidden er 15,4 m og Længden 13,6 m. Det er udstyret med et indtrækkeligt trehjulet Understel.

Stinson »Voyager 150«.

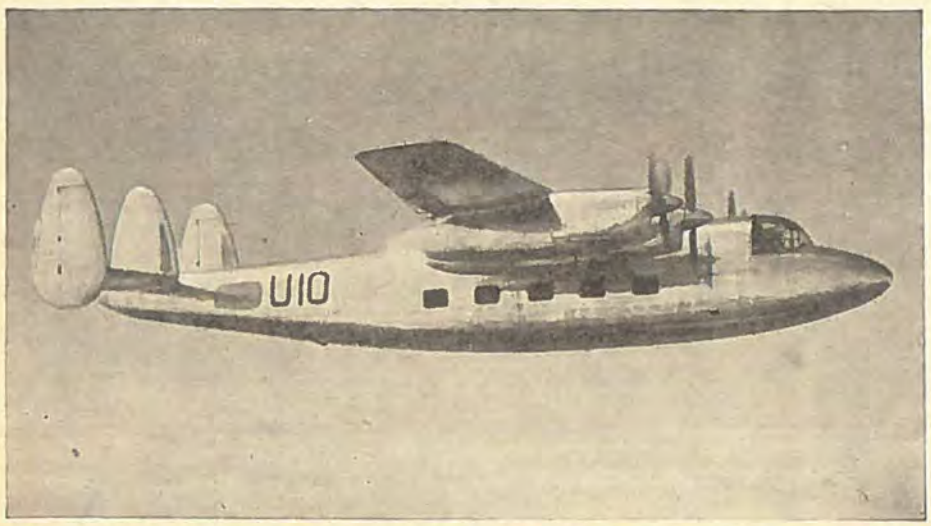
»Voyager 150«, som en en firesædet Privatflyvemaskine, er den første Luftfartøjstype, som Stinson har bygget efter Krigen. Det er et højvinget Monoplan, hvis Bæreplan har en udvendig Afstivning. Bæreplanet er en Metalkonstruktion, beklædt med Lærred. Kroppen er bygget af svejsede Staalrør og beklædt med Lærred. Bæreplanet har faste Spalteklapper; Landeklapperne er af Metal. Luftfartøjet er udstyret med Hjulbremser og styrbart Halehjul. Den 6-cyl. Motor er paa 150 HK. Den elegant udstyrede Kabine er lydisoleret. Til Udstyret hører bl. a. elektrisk Selvstarter, Radio, Landingslys, Navigationslys samt Instrument- og Kabinebelysning.

Luftfartøjets Data er: Spændvidde 10,4 m, Længde 7,3 m, Højde 2,13 m, Planareal 14,4 m². Tomvægt 547 kg, Fuldvægt 975 kg. Største Hastighed 213 km/T, Marchhastighed 200 km/T. Landingshastighed 80 km/T, Flyvestrækning 800 km.

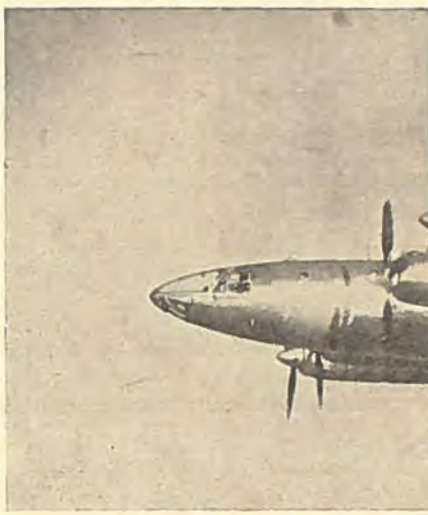
Første britiske Helikopter med Reaktoranordning.

Cierva Autogiro Ltd. har bygget en Forsøgshelikopter, som de kaldes for en »jet helicopter«, dens Typebetegenlse er W. 9. Dette maa imidlertid ikke forstaas paa en saadan Maade, at Rotoren drives af en Reaktor, for det gør den ikke. Rotoren drives af en 200 HK Gipsy Six III Motor, men Udblæsningen fra Motoren bibringes en forøget Udstrømningshastighed ved Hjælp af en Kompressor, og den Gasstraale, der strømmer bagud, modvirker Kroppens Drejningstilbøjeligheder og erstatter den lodrette Rotor, som ellers plejer at være anbragt agterude i Halespidsen.

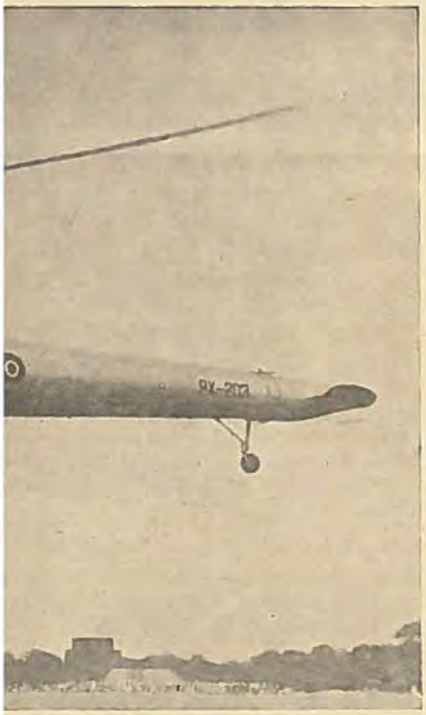
Førerrummet i W.9, der har Plads til to Personer, er glasdækket med Undtagelse af de to store Aabninger i Siderne, hvorigennem man kommer ind i Førerkabinen. Understellet bestaar af et Halehjul og to almindelige Landingshjul. Benzintanken er anbragt i Kroppens Overside bagved Ro-



Miles Marathon er et højvinget Metal-Monoplan, beregnet til Trafik paa kortere Luftruter. Det har Plads til 14—20 Passagerer og er udstyret med fire Gipsy Queen Motorer, hver paa 330 HK.



Republic Aviation »Rainbow«, en Den kan medføre



l., anvender Udblæsningen fra Motoren til at gud, ledes igennem en Kompressor.

toren. Hele Konstruktionen er af Aluminium.

Verdens hurtigste Luftliner.

Naar Republic Aviations nyeste Luftliner, Republic Rainbow, i Løbet af 1947 bliver sat ind paa de store Verdensluftruter, bliver det en let Sag at holde Ferie et hvilket som helst Sted paa Jordkloden, selv om man kun har fjorten Dage til sin Raadighed, for »Regnbuen« bliver saa overlegen i Hastighed, at Distancerne ikke kommer til at spille nogen videre Rolle.

Republic Rainbow er en civil Udvikling af Typen XF-12, der er bygget til den amerikanske Hærs Luftstyrker til fotografisk Rekognoscering over store Distancer og til Flyvning i meget store Højder. Den civile Udgave vil kunne befordre de rejsende paa Luftruterne med en langt større Hastighed, end man hidtil har kendt. Med en Besætning paa 7 Mand og 46 Passagerer vil »Regnbuen« faa en Marchhastighed paa 640 km/T, og den vil kunne flyve i ca. 12.000 Meters Højde. Dens største Hastighed bliver paa 720 km/T, og dens Flyvestrækning med betalende Last paa 5.080 kg bliver 6.560 km (uden Brændstofpaafyldning undervejs).

Den er udstyret med fire af de kraftigste Motorer, der nogensinde er blevet bygget, nemlig de 28-cyl. Pratt- & Whitney Wasp Majors, der tilsammen udvikler 13.000 HK. Luftfartøjet vil kunne flyve (og stige) paa de to Motorer.

Luftfartøjets Størrelse er følgende: Spændvide 39,3 m og Længde 30 m.

Naar Republic Rainbow bliver sat ind paa Ruten over det nordlige Atlanterhav, vil den kunne flyve Turen New York-København paa ca. 9 Timer.

Consolidated Convair-240 er en ny Luftliner, som er under Bygning og bl. a. skal leveres til American Airlines.

En Ordre paa 100 Luftlinere.

American Airlines har hos Consolidated Vultee Aircraft Corp. bestilt eet Hundrede af den nye Type Concair-240, en Luftliner som kan medføre 40 Passagerer. Luftfartøjet er udstyret med to Pratt & Whitney Motorer, hver paa 2.100 HK og de har en Marchhastighed paa ca. 480 km/T. Dets Spændvidde er 26,8 m, og Kroppens Længde er 21,34 m. Fuldvægten er paa ca. 15.420 kg. Kabinen er forsynet med store Vinduer, magelige Stole samt Køle- og Varmeanlæg. Indgangen til Kabinen er indrettet forude, lige bagved Førerrummet. American Airlines har bestilt 100 Stk. af denne Type til Anvendelse paa Selskabets mange Luftruter.

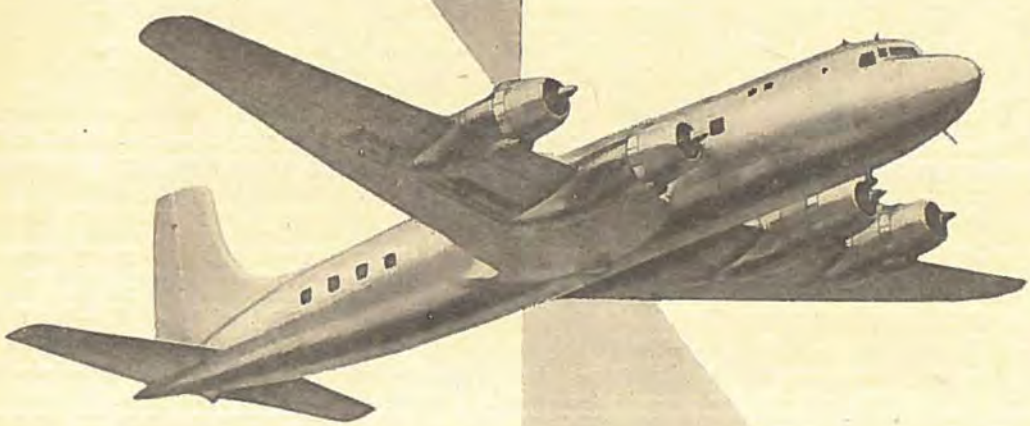
Forsidebilledet:
»Shetland«, Storbritanniens største, civile Flyvebaad.

Marchhastighed paa 640 km/T.
46 Passagerer.

Stinson »Voyager 150« er en firesædet Privatflyvemaskine, udstyret med en Motor paa 150 HK.

DET UDVALGTE FLY

Douglas Transport Maskiner blev udvalgt af de sejrende Allierede Hære til at føre Materiellet og Forsyningerne frem. De er ligeledes foretrukket af mere end 85 af Verdens førende Luftfartselskaber.



DOUGLAS

FLERE OG FLERE
REJSER FLERE STEDER
I DOUGLAS FLY

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

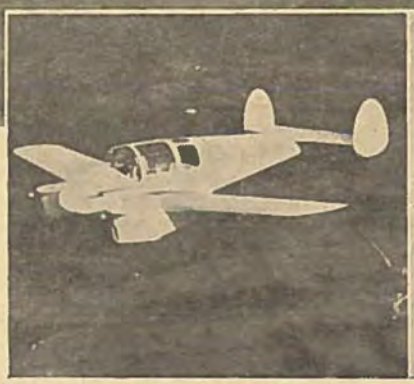
benytter DOUGLAS paa alle internationale Ruter

Disse 85 Luftfartselskaber stoler paa Douglas

U. S. A.: Alaska Airlines, Alaska Coastal Airlines, American Airlines, American Overseas Airlines, Braniff Airways, Capital Airlines—PCA, Chicago and Southern Airlines, Colonial Airlines, Continental Air Lines, Delta Airlines, Eastern Air Lines, Essair Lines, Inland Air Lines, Mid Continent Airlines, National Airlines, Northeast Airlines, Northwest Airlines, Pacific Northern Airlines, Pangara, Pan American World Airways, Trans World Airline, United Air Lines, Western Airlines. **Australien:** Ansett Airways, Australian National Airways Pty., Australian Commonwealth, Butler Air Transport Co., Guinea Airways Limited, Qantas Empire Airways, Tasman Empire Airways, **Belgien:** Sabena Airlines. **Bolivia:** Lloyd Aero Boliviano, Pan American Lloyd. **Brasilien:** Cruzeiro do Sul, Empresa de Transp. Aerovias, Linhas-Aereas Brasileiras, Navegacao Aerea Brasileira, Panair do Brasil, Viacao Aerea Sao Paula. **Britisk Vestindien:** British West Indian Airways. **Calcutta:** China Aviation Transport Corp. **Canada:** Canadian Pacific Airlines, Trans-Canada Airlines. **Central og Sydamerika:** TACA Airways. **Chile:** Linea Aerea Nacional. **Columbia:** Aerovias Nacionales de Columbia (Avianca), American Air-Transport, Uraba, Medellin & Central Airways. **Cuba:** Compania Cubana de Aviacion, Compania Natl. Cubana de Aviacion (P. A. A.) **Czechoslovakiet:** Czechoslovakia Airlines. **Danmark:** Danish Air Lines (DDL). **England:** British Overseas Airways Corp. **Frankrig:** Air France. **Hawaii:** Hawaiian Airlines. **Indien:** Air Services of India, Airways, Ltd., Deccan Airways, Indian Civil Air Lines, Indian National Airways, TATA and Sons. **Irland:** Aer Lingus Teoranta. **Java:** K.N.I.L.M. **Kina:** China National Aviation Corp. **Libanon:** Middle East Airlines. **Mexico:** Aeronaves de Mexico, Aerovias Braniff, Bola de Nieve, Compania Mexicana de Aviacion (P.A.A.). **Mozambique:** Divisao de Exploracao dos Transp. Aereos. **Nederlandene:** K.L.M. **New Zealand:** Tasman Empire Airways. **Norge:** Det Norske Luftfartselskap. **Peru:** Compania de Aviacion „Faucett". **Philippinerne:** Far Eastern Air Transport, Philippine Airline. **Portugal:** Aero Portuguesa Lta. **P. E. I.:** Maritime Central Airways. **Porto Rico:** Caribbean Atlantic Airlines. **Schweiz:** Swissair. **Skotland:** Scottish Airways. **Spanien:** Iberia Compania Mercantil. **Sverige:** SILA, ABA. **Syd Afrika:** South African Airways. **Tyrkiet:** Turkish Airlines. **Venezuela:** Linea Aeropostal Venezolana.

'Miles' Program for 1946 . . . .

Miles „Marathon"



Miles „Gemini"

Miles „Aerovan"

Miles „Messenger"

Miles's Program for 1946 er hovedsagelig koncentreret om fire Typer, der hver for sig er fremragende indenfor sit Omraade. Der er først Konstruktionen af „MARATHON", en let Luftliner til 14—20 Personer med en Rækkevidde paa 1440 km og en Marchhastighed paa 280—336 km/T . . . Produktionen og Leveringen af Miles „MESSENGERS", disse fremragende, lette og driftsikre Luftfartøjer med fænomenale Startegenskaber . . . „AEROVANS", de flyvende Lastvogne med den ualmindelige gode Lasteevne af 0,048 m^3 pr. Hestekraft . . . „GEMINI", den tomotorede Privatflyvemaskine og Taxaluftfartøj med uovertrufne Flyveegenskaber, selv paa een Motor. Et absolut førsteklasses Program . . . med noget for enhver Smag.

MILES *Aircraft*

MILES AIRCRAFT LTD · READING · ENGLAND

Dansk Deltagelse i de svenske Svæveflyvermesterskaber i Örebro og paa Ålleberg

FLYV's udsendte Medarbejder, Hartvig Jensen, fortæller om de Svæveflyvestævner, der nylig har fundet Sted i Örebro og paa Ålleberg og hvori danske Svæveflyvere deltog

SVIRRENDE Bugsermaskiner, kredsende Svæveplaner højt under Cumulusskyerne uafbrudt Aktivitet i Luften og paa Marken — kyndige Blikke som følger Skyformationerne, og som ikke bare staar med rynket Pande og ser kloge ud — men siger: om 1¼ Time starter vi —, gør det, og ringer hjem 6 Timer senere og melder Landing 150 km fra Startstedet. Kort sagt — svensk Svæveflyvning.

Jo vist — vi har meget at lære, før vi kommer paa det Stade.

Det var, som ventet, ikke Laurbær vi hentede hjem fra vor første Deltagelse i svenske Svæveflyve»tiivlinger«, men noget endnu mere værdifuldt, nemlig en Mængde gode Erfaringer, og Erkendelse af, at hvis vi vil naa Toppen, skal der arbejdes med Svæveflyvningen, og vel at mærke paa et andet Grundlag end hidtil.

Det er ikke nok »bare at flyve«; man skal lære, hvornaar man skal flyve, for ikke bare at spilde Starten paa en »Landingsrunde«.

Naar man kommer over til en svensk Konkurrence, kan man ikke andet end blive »förvånad«, naar der en tilsyneladende fin Svæveflyvemorgen, bliver sagt: Klokken 12 begynder vi Flyvningerne.

Meteorologien spiller en uhørt stor Rolle, og det vi først og fremmest maa ind paa, er at sætte os grundigt ind i denne, ikke alene den teoretiske Meteorologi, men vi maa lære at se, naar Chancen kan ventes —, og saa forstaa at udnytte den.

Nu maa dette ikke opfattes som Kritik,

Gerhard Nielsen (Graf) foran Baby'en.

vi har jo ikke haft Lejlighed til at gøre Erfaringer af Betydning, og Teorien gør det som sagt ikke alene, men vi maa forstaa, at det er her, der skal sættes ind.

Der har været talt saa meget om de ideelle Terrænforhold Svenskerne har, men lad det være sagt her, at hvad Terræn for Termikflyvninger angaar, er det danske faktisk ideelt. Termikken er god, og man kan stort set altid komme ned paa en nogenlunde Plads.

Ved en Flyvning, jeg blev inviteret paa, af Taxi-Selskabet »T-Flyg« fra Örebro til Malmø (ca. 500 km) havde jeg rig Lejlighed til at studere det svenske Landskab. Der findes store Omraader, f. Eks. i Smaaland, som næsten udelukkende bestaar af Skove, Søer og Mosestrækninger, og de Marker, der findes, er stærkt kuperede og stenede.

Saa har Svenskerne nogle gode Hangmuligheder, f. Eks. Alleberg, med Termikanslutning, men det er kun meget faa Steder.

Det svenske Lands forholdsvis store Udstrækning frembærer jo givet gode Muligheder for større Strækflyvninger, men lad faa slaaet en Pæl gennem den Myte, at Svenskerne har bedre Terrænforhold end os.

Holdkonkurrence i »Baby« Klassen i Örebro.

Holdkonkurrencen i »Baby« Klassen fandt Sted i Örebro fra den 27. Juni til 7. Juli. Arrangører var KSAK, og Örebro Bil- & Flygklub.

Der deltog ialt 26 Hold, hvoraf de 14 var fra Flygvapnet, - 13 Hold kom fra svenske Klubber, og eet Hold var sammensat af danske Svæveflyvere.

Hvert Hold bestod af to Flyvere, tre Hjælpere, og en Grunau Baby, med Bil og Transportvogn.

Det danske Hold havde følgende Sammensætning: Holdleder *K. V. Kjeldfort*, der samtidig fungerede som Chauffør. Flyvere — *John Wetlesen* fra Aarhus (Onkel), og *Gerhart Nielsen*, København (Graf). Hjælpere *E. Freiber* og *E. Mikkelsen*.

Örebro er et velvalgt Sted —, centralt beliggende, og gode Muligheder for Strækflyvninger i alle Retninger. Ydermere er det en smuk By, med en stor dejlig Flyveplads, saa man trivedes godt der. Jeg skal dog undlade at irritere Læserne med at fortælle om om alle de rare Sager, der kunde købes i »Makketutten«.

Holdene var indkvarteret paa en Skole i Nærheden af Flyvepladsen, og »Indkvarteringschefen« *Sven Nylin* havde sørget godt for at alle skulde føle sig hjemme. Det danske Hold delte Stue med det stedlige Hold — »Örebrödrene —, nogle herlige Kammerater. I det hele taget maa det siges at vi mødte en enestaaende Gæstfrihed, og Hjælpsomhed i Sverige —, Svenskerne er første Klasses Sportskammerater.

Forplejningen sørgede det svenske Lottekorps for, og selv om der jo er Forskel paa svensk og dansk Mad, var der dog ingen der gik sultne eller utilfredse fra Bordet.

Naa, lad os ikke fortabe os i materielle Herligheder.

Örebro Klubbens Formand, Oberst *Sillen*, stod som øverste Leder for Konkurrencen, og den nye Chefinstruktør Fanj. *Bergman*, ledede selve Flyvningerne.

En Mand, hvis Bedømmelse har stor Betydning, er Meteorologen, dette Job var lagt i Hænderne paa *G. Werner*, og det var med spændte Miner, Holdene om Morgenen samledes for at faa Udsigterne, og i denne Forbindelse Besked om, hvad Tidspunkt Starterne kunde begynde.

Naar saa til Eksempel der blev givet Starttilladelse til Kl. 13, og Himmelen var oversaaet med de dejligste Cumulusskyer, var det interessant at se de forskellige Hold vælge Starttidspunkt. Det var ofte paa dette Punkt Danskerne kom til kort, Svenskerne har kolossal Erfaring i at bedømme, naar det rigtige Tidspnkt vil komme.

Starterne begyndte saa at gaa Slag i Slag. Flyvningerne var s. k. Maalflyvninger, dvs.

Det danske Holds »muntre Karet« gjorde stor Lykke. Den havde Blomster i Vinduerne og fine Gardiner. De lige saa muntre Danskere er fra venstre til højre: Erik Freiber, Kjeld Kjeldfort, Ove Mikkelsen, »Onkel« Johan Wetlevsen, »Cowboy« Wermuth Jensen og Gerhard Nielsen »Graf«.

man paa Forhaand udvalgte sig et Sted at flyve til.

Naar Planet var gledet ud af Syne, kom den enerverende Ventetid ved Telefonen, og hver Gang den ringede for Holdet nervøst sammen. Desværre var Telefonbeskeden som Regel den nedslaaende, at han var landet indenfor 20 km Grænsen, saa det ingen Point gav.

Saa afsted med Transportvognen ud ad Landevejen — man begynder at nærme sig Stedet —, hov stop —! der—! ved Vejkanten staar saa et af de smaa Markeringsflag, og i Jorden er ridset en Pil, der peger ned ad lille elendig Sidevej.

Det er jo lidt af en Ildprøve, at komme til Sverige med en saadan stor Transportvogn, og mange Gange skulde sno sig i ukendt Terræn, ad smalle bakkede uvejsomme

Den svenske Sejrherre, Furir Nilsson.

Stier. Det skal siges til Kjellforts Ros, at han klarede det straalende.

Det sejrende, og dygtigste, Hold kom fra 6. Flygflotille i Karlskoga. Specielt den ene af Flyverne var »skrap«, Nilsson hed han. I et Tilfælde var »Graf« startet et Par Minutter før han, de kom til at ligge i den samme »blåsa«, med Graf øverst, og vi tænkte — den er god nok! bare Graf bliver liggende i Hælene paa ham, saa er Distancen sikker nok for i Dag.

Men ak, det skulde ikke saa være —, Graf kom ind i Skyen, og da han igen kom ud var den anden stukket i »Väg«, og landede 155 km borte, medens Graf næsten grædende, og ialtfald bandende, maatte ned paa Pladsen igen.

Fejlen, Danskerne havde, var at de gennemgaaende »klæbede« for meget til Startpladsen. Jeg konstaterer dette, ikke for at kritisere, men som et »Vagt i Gevær«. Naar man gennem al sin Tid udelukkende, som vi i Danmark har maattet ligge og fiske efter Termikken i Pladsens umiddelbare Nærhed, vil man tænke sig om to Gange, før man stikker af —, medens Strækflyvninger er daglig Kost i Sverige.

Det var en Fryd for en dansk Svæveflyver at se saa mange Svæveplaner samlet paa eet Sted.

Sejrherre blev, som nævnt F. 6 med 325,61 Point. Nr. 2 Vesterås Flygklub med 203,25 Point. Nr. 3 Aeroklubben i Malmø med 186,20 Point. Nr. 4 Stockholm Segelflygklub med 184,99 Point. Nr. 5 F. 9 med 142,41 og som Nr. 24 —, pudsigt nok blev Holdnummeret vor Placering, eller? — kom Danmark med 3,91 Point.

Et Lyspunkt var det dog, at medens 5 af Holdene havarerede ved Udelandinger, kom vi igennem med en »Kärre«, og selv om vi kun en enkelt Gang kom udenfor den før omtalte 20 km Grænse —, det var da Graf fløj til Lämnäs, 22,3 km —, havde vi dog mange Udelandinger.

Den individuelle Konkurrence paa Alleberg.

Medens Konkurrencerne i Örebro var for Svæveflyvere som ikke var naaet op paa det øverste Trin af Stigen, og hvor til Eksempel Motorflyvere ikke maatte deltage, og Planerne, der anvendtes, kun var en Overgangstype —, var paa Alleberg samlet Super-Eliten af Sveriges Svæveflyvere, — og Svæveplaner. Weihe, Moswey III og Mü 13 var repræsenteret med førstnævnte i stort Flertal. I dette Spand havde *Henri Fugl* fra Danmark med sin hjemmebyggede Röhnbussard, den utaknemmelige Opgave at repræsentere de danske Farver.

Konkurrencen fandt Sted fra den 4.—14. Juli, og havde som Leder Oberstløjtnant i Flygvapnet, *C. O. Hugosson.* Manden der stod for selve Flyvningerne, var selve Allebergskolens populære Chef *Walle Forslund,* og for Meteorologien svarede *Walter Persson.*

Det var et herligt Syn, at komme fra vort svæveflyvefattige Danmark til en saadan Samling Planer af det bedste, der kan bydes paa, og paa et saa dejligt Sted som Alleberg.

Ligesom i Örebro, var det ogsaa her Flygvapnet der dominerede, med 13 Deltagere, mod 5 fra Klubberne, deriblandt Fugl fra Danmark

Skønt det store militære Islæt var det dog en civil, der var Favorit, nemlig *Bengt*

Danskerne, Hold 24, er ved at gøre klar til Start.

En Moswey III paa Ålleberg.

Olow, som to Gange forud har været svensk Mester.

Bengt Olow var anmeldt det schweiziske Plan Moswey 3, og der var stor Spænding om hvilke Præstationer, der kunde ventes af den fine Kombination. Spændingen udløstes paa en ret mat Maade, da Olows Arbejde forhindrede ham i at gennemføre Konkurrencen.

Der savnedes dog ikke Spændingsmomenter, som givet er under en Konkurrence af den Kvalitet.

Ing. *Bjørn Andersson*, som efter at have været en af Sveriges dygtigste Modelflyvere, nu har indtaget en lige saa fin Stilling i svensk Sværveflyvning, var ude for en ret dramatisk Oplevelse med sin Moswey, under Konkurrencen.

Han var startet, og naaet ca. 130 km bort fra Alleberg, da han kom ind i en kraftig Termik, — han fortsatte op i Skyen og laa efterhaanden paa godt 3000 m Højde, — med en Stigning paa 12—13 m i Sek.

Pludselig øgedes Farten voldsomt, han saa paa Drejningsviseren, som viste Ligeudflyvning —, og trak forsigtig i Pinden, — det resulterede i at Farten yderligere øgede, og i det samme blev Glasdækselet over Cockpittet trykket ind, og ned til ham. Han blev nu klar over, at Drejningsviseren ikke fungerede —, og at han laa i en Styrtspiral.

Forsigtigt fik han rettet ud —, trak Bremserne, og holdt Kurs ligeud efter Kompasset. Han kom ud af Skyen i ca. 2000 m Højde, og befandt sig over et ikke særlig godt Landingsterræn, hvorfor han gik et Stykke længere frem, og landede en km Nord om Alvesta.

Moswey'en havde været lidt mærkelig paa Balanceklapperne, og under Landingsudsvævningen »tabte« den den venstre Vinge, saa den snurrede rundt i Landingen.

Det viste sig da, at en Trediedel af Balanceklappen, var totalt revet af, og Oversidebeklædningen manglede paa hele Klappen, revet i Stykker, og Lærredet hang og blafrede. — Fint klaret, Bjørn —!!

Løjt. Holm fra F. 14 opnaaede Konkurrencens største Højdevinding, og paa samme Flyvning, den længste Distance.

Han »gik i Väg« paa en ikke særlig stor Højde, og arbejdede sig møjsommeligt sydvestpaa. Da han var kommet et godt Stykke dernedaf, befandt han sig imidlertid paa kun 100 m Højde, over et elendigt Landingsomraade. Han fik da Øje paa en Sky under Dannelse, som han absolut mente maatte indebære store Muligheder —, og fik arbejdet sig hen til den. Langsomt begyndte den »at bære«, og efterhaanden tog det mere og mere Fart paa opad. Han gik ind i Skyen, som udviklede sig ret voldsomt, og fik sig efterhaanden skruet sig op i 5100 m Højde, han havde da saa kraftig Isdannelse paa sin Weihe, at han ansaa det for bedst at trække Bremserne, og gaa ud af Skyen. Derefter fortsatte han paa Kursen, og landede i Malmø —, en Strækflyvning paa 282 km.

Som en Kuriositet kan det nævnes, at han først var begyndt som Sværveflyver for et Aar siden —, og selv om han er Militærflyver, er det alligevel godt skuldret.

Militærflyverne, der deltog i Konkurrencen, maa jo siges at have et vist Forspring, bl. a. i Kraft af at de ikke behøver at sidde og stirre sig blinde paa Kortet, da de kender Terrænet ud og ind, og paa sin Vis maa man jo give dem Ret, der siger, at der ikke konkurreres paa samme Grundlag.

Deltagerne fra Flotillerne, har lettere ved at tage Chancer —, hvis der sker Planet noget, kan de blot rekvirere et nyt.

Intet paa denne Jord kan dog laves retfærdigt, og selv om de civile faar Klø, kan de jo alligevel takke den militære Interesse for Sværveflyvningen, for at de er naaet saa langt som Tilfældet er i Sverige. Efterhaanden vil Mesterskabet vel blive opdelt i en civil og en militær Klasse.

Det er interessant at se, at selv disse »Super-Sværveflyvere skal »varmes op«, før de helt store Flyvninger kommer. Følgende Oversigt over de tre bedste Distanceflyvninger fra hver af de 6 Konkurrencedage, giver et godt Billede heraf.

1. Dag	54 km	49 km	49 km
2. Dag	102 km	84 km	66 km
3. Dag	154 km	152 km	146 km
4. Dag	233 km	233 km	233 km
5. Dag	204 km	162 km	150 km
6. Dag	282 km	254 km	229 km

Nu maa man jo regne med, at Vejret ikke var ens de forskellige Dage; specielt den sidste Dag var det fint, men gennemgaaende var det fint Sværveflyvevejr under hele Allebergkonkurrencen, medens Örebro under sin Periode ikke var lige saa velsignet af Vejrguderne. Noget lærer man dog af en saadan Oversigt, bl. a. at det ikke er helt Held, hvor langt man kommer. Det er ret iøjnefaldende, hvor nær de ligger hinanden. Sværveflyvning beror en Del paa Held, men i større Grad af, om man forstaar at udnytte Chancen, naar den er der, og om man kan *se*, naar den er der, — det sidste er ikke det mindst vigtige.

Det gik Henrik Fugl paa Alleberg, som det gik Graf og Onkel i Örebro; ogsaa han klæbede til Pladsen og opnaaede kun knap en Snes Kilometer i Distance paa sin bedste Flyvning.

Det skal siges til Fugls Undskyldning, at han havde en vanskeligere Opgave end Ørebroholdet. Hans Röhnbussard er meget vanskelig at gaa paa Stræk med, da den ikke er forsynet med Bremseklapper og derfor er meget vanskelig at sætte ude i Terrænet paa en lille Plads.

Og saa Resultatet:

Sejrherre og dermed svensk Mester for 1946 blev Fanj. *Brink* fra F. 11 med 827,50 Points, Nr. 2 Løjt. *Magnusson*, F. 21, med 805,79 Points, Nr. 3 Løjt. *Alm*, F. 6, med 772,80 Points, Nr. 4 Løjt. *Holm*, F. 14, med 762,46 Points, Nr. 5 Ing. *Bjørn Andersson*, Sthlm. Segelflygklub, med 702,48 Points og Nr. 6 Løjt. *Lundgren*, F. 1, med 685,42 Points.

I Lighed med Örebro afsluttedes ogsaa her med Fest Lørdag Aften og Flyvestævne om Søndagen. *Hartvig Jensen.*

BØGER

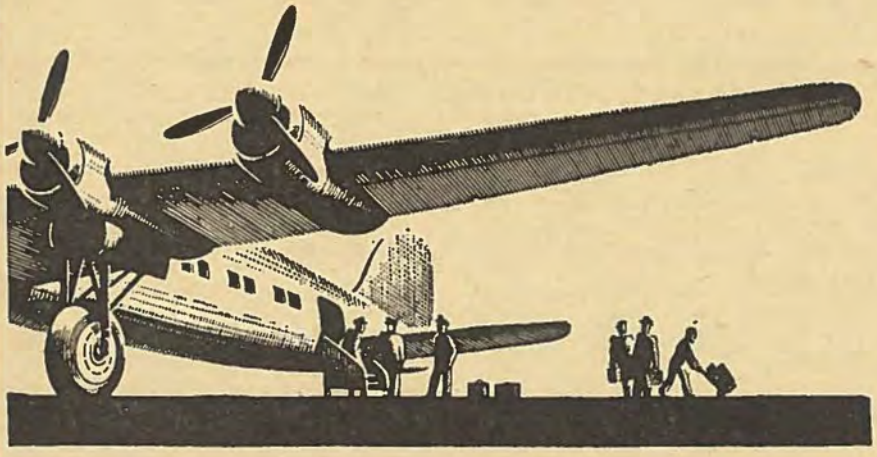
»Flyglexikon«, Svensk-Engelsk og Engelsk-Svensk, udarbejdet af *Lennart Sundström*. A.-B. Lindqvist's Forlag, Stockholm 216 Sider. Pris: d. Kr. 5,70. Tilsendt fra P Haase & Søns Forlag.

Lennert Sundströms Ordbog omfatter næsten alt, som vedrører Flyvning: Konstruktioner, Motorer, Militær- og Civilflyvning, Aerodynamik, Meteorologi, Sværveflyvning, Modelflyvning, Radio, Lufthavne o. s. v. Den engelske og amerikanske Flyvelitteratur bliver stadig mere righoldig, og dette gælder baade Bøger og Tidsskrifter. Baade Fagmanden og den flyveinteressere de Lægmand maa følge med i Faglitteraturen, og for at kunne gøre det med størst mulige Udbytte, er det nye Flyglexikon en meget stor Hjælp. Bogens første Halvde omfatter en svensk-engelsk Ordliste og sidste Halvdel bringer den engelsk-svenske.

Den udmærkede Ordbog har ogsaa Bu til danske Læsere.

»Krigen 1939—1945«, som udgives a Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag foreligger nu i 3. Storhefte. Dette begynde med at omtale Polens Deling og Erobring 1939. Klokken 4,40 om Morgenen den 1 September 1939 rettede Hitlers Bombeeskadriller overraskende Angreb paa Flyveplad ser og Byer i alle Dele af Polen. Kort derefte stormede tyske Tropper ind over Poler Grænser fra Nord, Vest og Syd. Den ande store Verdenskrig var begyndt. Det efte følgende Kapitel omtaler den finsk-russisk Konflikt, Vinterkrigen 1939—40. Hæfte slutter med en politisk Bedømmelse af S tuationen omkring 1939—40.

ROLLS-ROYCE



Vædskekølede

MOTORER
TIL RUTEMASKINER

Rolls-Royce vædskekølede Motorer i Englands tunge Bombere hjalp med til at vinde den endelige Sejr. Luftfartselskaberne, som i Dag etablerer Verdens Handelsruter, anvender Rolls-Royce Motorer til Rutemaskinerne.

Den britiske Armada af Rutemaskiner, indbefattet „Tudor" og „York", der beflyver Europas Hovedstæder, er monteret med de berømte Rolls-Royce „Merlin" Motorer.

For Speed & Reliability

ROLLS-ROYCE LIMITED

Head Office: Derby, England
London Office: Conduit Street

Permanente Magneter
ALNICA MAGNETSTAAL

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

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE

LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/S

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Modelflyvernes 5. Landssommerlejr

Dansk Modelflyver Unions Instruktør, Ingeniør Per Weishaupt, fortæller om den 5. Landssommerlejr

FRA den 8. til den 13. Juli afholdt DANSK MODELFLYVER UNION for 5. Gang Sommerlejr, denne Gang i Tranum, der ligger ca. 35 km V. f. Aalborg. Trods ret kort Varsel, fordi det havde været svært at skaffe Terræn, mødte 25 Modelflyvere fra Nordjylland, mens Sydjyderne syntes, Turen var for lang. Derimod havde 13 Fynboer og 5 fra Sjælland overvundet Afstanden, ligesom Lejren havde 3 svenske Gæster, hvorimod man intet hørte fra de indbudte Nordmænd og Finner.

Lejrchefen, Unionens Instruktør *Per Weishaupt*, ankom om Søndagen sammen med sin »Adjudant«, *Chr. Jochumsen*, fra Aabybro, der havde gjort et udmærket lokalt Forarbejde, og om Aftenen og Natten kom de første Deltagere, mens den store Tilstrømning fandt Sted i Løbet af Mandagen, hvor ogsaa de store Transportkasser blev kørt ud fra Brovst Station. Om Eftermiddagen blev Lejren officielt aabnet og om Aftenen fandt Byggekonkurrencen Sted.

Nr. 1 blev *Tage Hansen*, Nyborg, der dermed vandt KLM-Pokalen, mens *Poul Chr. Andersen*, Aalborg, og *Jens Jørgensen*, Sæby, blev Nr. 2 og 3 og vandt Byggesæt fra Modelflyvefirmaet Truedsson i Malmø — medbragt af de svenske Deltagere.

Konkurrencerne i Højstart.

Tirsdag Formiddag blev Terræn'et taget i Øjesyn, Nord for Tranum begynde en fin Skrænt, der gaar 10 Vest paa til Svinkløv, og foran denne er der 4 km fint fladt Højstartsterræn helt ud til Vesterhavet. Det blæste stækt fra NV, saa de første Konkurrencer maatte lægges ud nær Havet paa nogle store Lyngarealer, for at Modellerne ikke skulde gaa ind i Plantagerne bag Skrænten.

Tirsdag Etermiddag afgjordes Konkurrencen i Højstart for de store A 3 Svævemodeller. Vinder blev *Tage Hansen*, Nyborg, med 1 Min 32,5 Sek. i Gennemsnit (Præmie: Flyvetur med Sportsflyveklubben), fulgt af Klubkammeraten *P. O. Wagner* med 0,58,5 (Byggesæt) og *Egon Andersen*, Aabybro (Abonnement paa Nordiska Flygtidningen). Tage Hansen laa hermed i Spidsen i Kampen om bedste individuelle Lejrpræstation, hvor ogsaa Køkkentjeneste m.m. giver Points. Deltagerne hjalp nemlig efter Tur med Rengøring i Forsamlingshuset, hvor man var indkvarteret, samt med at hjælpe Kogekonen med Kartoffelskrælning etc. Og Nyborgklubben laa ogsaa fint m.H.t. bedste Klubresultat.

Nedslaaet af de ret ugunstige Resultater p. Gr. af for stærk Blæst, opgav Modelflyverne at flyve om Aftenen, men næste Morgen var de friske igen — — — ogsaa de talrige »Invalider« fra Aftenens Fodboldkamp. Vinden var imidlertid langt stærkere, da man om Fm. gennemførte 1. Periode af Konkurrencen for mellemstore Svævemodeller A2. Her debuterede de svenske Gæster, af hvilke den 14-aarige *Gunnar Persson* lagde sig i Spidsen efter en imponerende Højstart, tæt fulgt af *Mogens Erdrup* fra Odense. Deres Modeller forsvandt i Plantagen 2,5 km fra Startstedet efter lige over 100 Sek. Flyvning, hvilket giver en Idé om Vindstyrken.

I 2. Periode om Em. placerede Nyborgmanden *K. O. Jensen* sig i Spidsen med en 5,5 Min. Termikflyvning. Vinden var taget en Del af og gjorde det yderligere til sidste Periode om Aftenen. Her udgik K. O. Jensen imidlertid, saa hans Gennemsnit kun placerede ham paa 2. Pladsen, mens Persson med 2,17,0 erobrede Førstepræmien, en Flyvetur med Sylvest Jensen Luftfoto. K. O. Jensen fik sig dog ogsaa en Tur med Sportsflyveklubben, mens Nr. 3, *Børge Jørgensen*, Kbhvn., (1,15,0) fik 1 kg Dope fra Asp. Nr. 4 og 5, *Mogens Erdrup* fra Odense, og *Bent Josephsen* fra Skive, fik henholdsvis Aarsabonnement paa NFT og en Bogpræmie fra FLYV.

A1 Modellerne prøver Kræfter.

Samme Aften begyndte man at flyve med de smaa A1 Modeller i to Perioder lige til Kl. 22,30. 1. Periode førte *Kjell-Ake Andersson* med *Persson* i Hælene, mens Jens Jørgensen fra Sæby havde bedst Resultat i 2. Periode, tæt fulgt af Persson, Torsdag Fm., da sidste Periode blev fløjet, var der svag SØ-Vind med stærk Termik. Flere Modeller fløj bort under Trimning i Retning af Havet ved Svinkløb, mens tre fik noteret Maksimaltid 6 Min. i Perioden. Resultatet blev et af de bedste, der her i Landet er opnaaet i A 1:

1. *Jens Jørgensen*, Sæby, 3,12,6 (Stopur fra Aalb. Stiftstidende).
2. *Gunnar Persson*, Sverige 2,39,9 (Tegnebog, samt Bog fra Branner).
3. *Jørgen Jacobsen*, Kbhvn., 2,38,2 (Flyvetur m. Sportsflyveklubben).
4. *Svend Pedersen*, Silkeborg, 2,18,7 (Aarsabonnement paa NFT).
5. *Jørn Michaelsen*, Odense, 1,27,8 (Byggesæt fra Truedsson).

Om Middagen afgjordes Gasmotormodelkonkurrencen, hvor Tage Hansen ikke kunde faa Motoren til at standse inden de 30 Sek. Kjell-Ake Andersson blev Nr. 1 med 1,13,9 i Gennemsnit og vandt dermed en Flyvetur med Sylvest Jensen. For første Gang deltog ingen Gummimotormodeller i Lejrens Konkurrencer.

Skrændflyvningerne.

Vinden drejede over NØ langsomt mod Nord og tilbage til NV, saaledes at der om Em. var god Skrændvind, som blev benyttet til at gennemføre de tre Skrændflyvningskonkurrencer, der alle tre vandtes af Svenskerne til Trods for, at de aldrig havde fløjet Skrændflyvning. Det havde Størstedelen af Danskerne heller ikke, og da der ikke havde været Lejlighed til at prøve det, fik Konkurrencerne Karakter af Trimningsflyvning — først udenfor Konkurrencen opnaaedes de pæne Resultater. Yderligere fløj man nær Tranum, hvor Skrænten kun har halv Højde, saa den blev slet ikke udnyttet. Masser af Modeller endte i Plantagen bagved. Resultater:

A1: Gunnar Persson 0,48,3 (Dope fra Asp), *Aage Tage Hansen*, Nyborg (Byggesæt fra Truedsson) 0,46,2, *Lars Andersson* Sverige, 0,44,1 (Bog fra Branner).

A 2: Persson 0,58,0 (Brevvægt fra Luft sport), *Erdrup*, OM-F, 0,51,3 (Bog fra FLYV), *P. W. Franzen*, Randers, 0,49,9 (Byggesæt).

A 3: Kjell-Ake Andersson 1,11,6 (Dope) *Henning Krogh*, Progress, 0,50,8 (Bog fra FLYV), *Kaj O. Jensen*, Nyborg, 0,45,0 (Bog fra Hasselbalch).

I Forbindelse hermed blev der fløjet en lille uofficiel Skrænt-Landskamp, som med mindre end 2 Sekunder blev vundet af Danmark, der repræsenteredes af Erdrup og Kaj Ove Jensen, der vandt DKDAS's Bronzebægre, mens Svenskerne fik hver en »Modelflyvesport« fra Hasselbalch til Erindring.

Det kniber med Teorien.

Dermed var Flyvekonkurrencerne afviklet i god Tid, men ogsaa i det gode Vejr om Fredagen blev der fløjet, bl. a. 6 A- og 4 B-Diplomer, der ogsaa gav gode Points. Endvidere var der Teorikonkurrencen, hvis daarlige Resultater forklarer de daarligere Flyveresultater i de senere Aar her i Landet. De nye Modelflyvere trænger stærkt til Instruktion. Resultatet blev: Nr. 1 Poul Chr. Andersen, Aalborg (Tur m. Sylvest Jensen), Nr. 2 Kurt Rechnagel, Haslev (Bog fra Branner), Nr. 3 E. Krarup Leth Aarhus (Bog fra FLYV).

Om Aftenen blev Teoriprøvens Spørgsmaal grundigt gennemgaaet. Efter det fælles Kaffebord uddelte Lejrchefen et Bjerg af Præmier. Persson fik under larmende Bifald Fuglsøprisen for bedste individuelle Lejrpræstation. Næstbedst var Tage Hansen, Nyborg, fulgt af P. C. Andersen, Aalborg. Bedste Hold var en Kombination af Haslev og Randers, der vandt 100 Kr. til Rejser, udsat af Dansk Modelflyveindustri. Næstbedst var Københavnerne sammen med Aalborgmanden, hvori OM-F og Nyborg ikke kunde klare sig, da de havde en Del Begyndere paa deres noget større Hold.

Ved Festen blev der ogsaa overrakt Mogens Erdrup et Stopur, som DKDAS havde givet ham som Anerkendelse af Verdensrekorden.

Til Slut udbragte Lejrchefen et Leve for Modelflyvningen, og efter endnu en Nat i Sovesalens Halm, der var dækket med Presenninger fra Zonen, spredtes Deltagerne for alle Vinde — medbringende Præmier, Erfaringer, Sol og Sundhed.

Tirsdag blev der fløjet 10 officielle Starter i A 3, Onsdag 39 i A 2 samt 32 i A 1, 3 i D og 95 i Skrændflyvningskonkurrencerne — ialt 194 officielle Konkurrencestarter + sikkert lige saa mange Trimstarter, Fejlstarter, Diplomflyvninger m. m. 6 Modeller endte deres Liv ved Totalhaveri, 10 blev i Plantagen, 5 gik bort i Termik mod Havet og 3 ind over Land. Der var 5 Flyvninger over 10 Minutter.

PW.

★

Fortjenstmærket i Guld med Diplom

Overchauffør Axel Orlandi Nielsen har været i DDL i tyve Aar

★

Overchauffør Axel Nielsen hædres med KDAK's Fortjenstmærke i Guld med Diplom.

★

DDL's populære Overchaffør Axel Orlandi Nielsen passerede den 27. Juni tyve Aar i Luftfartselskabets Tjeneste. Han har saaledes gjort Udviklingen med fra de allerførste Pioneraar i Trafikflyvningen.

Det var ikke mange Passagerer, som skulde bringes til Kastrup Lufthavn dengang. Det at have foretaget en Luftrejse blev endnu betragtet som lidt af en Bedrift, man var faktisk Helt i sin nærmeste Omgangskreds.

I Dag bringer de store komfortable Busser hver eneste Dag mellem 800 og 1000 Passagerer til Lufthavnen gennem Byens Trafikmylder. Før Axel Nielsen kom til DDL havde han adskillige Aar bag sig som Privatchauffør for Etatsraad H. N. Andersen, Direktør Benny Dessau, Direktør Levin fra Landmandsbanken og Fru Louise Hasselbalch.

I 37 Aar har Overchauffør Axel Nielsen ikke haft et eneste Trafikuheld og paa Jubilæumsdagen fik han overrakt K.D.A.K.'s Fortjenstmærke i Guld med Diplom. Det er det første Guldmærke, som overhovedet er tildelt en Omnibuschauffør.

Axel Nielsen er lige populær og afholdt blandt sine Kolleger som de mange Passagerer, der stadig er lige imponerede over den Ro og sikre Overlegenhed, hvormed han klarer selv de mest indviklede Trafikknuder med sin store Bus.

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— Højstartsnor, over 100 m Kr. 5.00 —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

FLYVNING I LYNGLIMT

Det Danske Luftfartselskab er inde i en imponerende Udvikling. For nylig udvalgte Personalechef E. Leth og Flyvechef E. Damm under et Ophold i England 20 nye Piloter blandt over 1000 Ansøgere. Blandt de nye Piloter er ogsaa den 25-aarige Mc Carthy, som under Krigen var Privatpilot for Air Marshal Sir Cunningham.

De nye engelske Piloter har alle været knyttet til »transport command« og ingen af dem har under fire Tusinde Flyvetimer bag sig.

I denne Maaned antages endnu ti Piloter, og det ventes, at DDL i Løbet af kort Tid vil fordoble Staben af Radiotelegrafister og Stewardesser.

Det svenske Selskab ABA, hvis Rutemaskiner hver Dag passerer København har hidtil kun foretaget saakaldt teknisk Mellemlanding i Kastrup, det vil sige for at tanke. Fra 1. Juli kan de svenske Rutemaskiner tage Passagerer med paa Ruterne til Geneve, Nizza, Brüssel, Amsterdam, Prag, Madrid, Lissabon og Rom.

Den store Prisnedsættelse, som blev vedtaget paa IATA-Konferencen i Zürich, traadte Kraft fra 1. Juli. Det væsentlige i denne Forbindelse var Genindførelsen af Returrabat.

De nye Priser medfører, at en Returbillet til London, som hidtil har været betalt med 750 Kr. nu kun koster 675 Kr.

DDL-Millionær. Luftkaptajn *Aage Hedall Hansen* blev for nylig Luftmillionær paa Ruten Aalborg—Oslo. Det var Hedall, der fløj den første danske Skymaster hjem fra Amerika i Rekordtid.

Vickers Viking, hvis straalende Egenskaber som Trafikmaskine, har været omtalt i FLYV, indgaar nu i et Antal af fem Maskiner i DDL's Flaade. De 5 nye Maskiner bliver leveret i Januar 1947 og til den Tid disponerer DDL derefter over mere end tyve moderne, driftssikre Trafikmaskiner.

Den danske K.Z.III har nylig været demonstreret i England og vakt betydelig Opmærksomhed ved sine fremragende Flyveegenskaber. Engelske Eksperter regnede ligefrem med K.Z.III som en virkelig Konkurrent paa Verdensmarkedet. Fint Resultat for dansk Industri.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

udskriver landsomfattende Konkurrencer i Sværeflyvning i Forbindelse med Den danske Flyvedag d. 22. Seprbr. 1946

DANSK SVÆVEFLYVER UNION har med Henblik paa »Den danske Flyvedag« 1946 for nylig udarbejdet Propositioner for landsomfattende Sværeflyvekonkurrencer i Sommeren 1946. Disse Proportioner er nu udsendt til Klubberne, og mange Steder er man allerede gaaet i Gang med at træffe Forberedelser til Præstationsflyvninger. Der konkurreres i 3 Klasser, Klasse I, II og III i Tidsrummet fra Søndag den 14. Juli til Søndag den 15. Sept., begge Dage incl., og den Klub, der paa de 5 bedste Flyvninger i dette Tidsrum har opnaaet det bedste sammenlagte Resultat, bliver Vinder.

Klasse I gælder Varighedskonkurrencer, og den sejrende Klub erholder »Ekstrabladet«s Vandrepokal for det kommende Aar.

I Klasse II konkurreres om Højdevinding, og den sejrende Klub faar tildelt »Berlingske Tidende«s Vandrepokal.

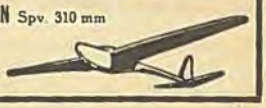
I Klasse III gælder det Distanceflyvning, og Vinderklubben faar tildelt »Politiken«s Vandrepokal.

Grunden til, at den sidste Konkurrencedag skal falde en Uge før selve Flyvedagen, er den, at man har ønsket at kunne meddele det samlede Landsresultat paa selve Flyvedagen, og de sejrende Hold vil blive opfordret til at foretage Opvisningsflyvninger paa en af de Flyvepladser, hvor der er Stævner denne Dag.

Naar det paa Trods af de store Vanskeligheder, som dansk Sværeflyvning har har maattet kæmpe med paa Grund af Materialemangel og Mangel paa offentlig Støtte i Lighed med, hvad der gives i en Række europæiske Lande, alligevel er blevet besluttet at arrangere en Konkurrence, hvis Dimensioner nok kan forskrække mange af de Klubber, der kun raader over en Skoleglider, saa er det i klar Erkendelse af, at det er aldeles nødvendigt, at bringe dansk Sværeflyvning ud over det Skolestadium den i Virkeligheden staar paa i Dag, dersom vi skal have nogen som helst Chance for at hævde os i internationale Konkurrencer, for ikke at tale om Olympiaden i London i 1948.

Paa den anden Side har Resultatet af vor Deltagelse i nordiske Mesterskabskonkurrencer i Sverige, der trods alt blev bedre end ventet, nu gjort det klart, at Tiden er inde til for Alvor at faa Gang i den udvidede Sværeflyvning herhjemme. Man vil derfor fra Unionens Side med Spænding imødese Sommerens Bulletiner om Varigheds-, Højde- og Distanceflyvninger.

KATAPULT-SVÆVEPLAN Spv. 310 mm
Kr. 1,35 + Porto
Modelflyveindustrien
Rilsingsvej, 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
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

TORSDAG den 8. August besøger vi Lufthavnen i Kastrup. Vi mødes lige Nord for Lufthavnens Administrationsbygning Klokken 19,30 præcis. Luftfartsinspektør *S. A. Dalbro* har lovet at vise rundt og fortælle om de mange og store Udvidelser, der skal foretages i den nærmeste Tid. Desuden bliver der Lejlighed til at se nærmere paa D.D.L.s nyeste Luftfartøjer, ligesom vi vil faa et Pust fra den store Verden udenom os ved at se paa den intensive Lufttrafik, der for Tiden er paa Lufthavnen. Adgang kun mod Forevisning af Medlemskort.

*

Midtjydsk Motorflyveklub har faaet sin første Flyvemaskine.

MIDTJYDSK Motorflyveklub i Herning har ikke villet vente og bare se Tiden an. For et Par Maaneder siden bestilte Klubben en 100 HK Auster gennem *Scanaviation*, og i Begyndelsen af Juli blev Luftfartøjet fløjet fra England til Københavns Lufthavn, hvor alle Formaliteter blev bragt i Orden og derfra blev Auster'en fløjet til Midtjylland, hvor den foreløbig er blevet stationeret paa Karup Flyveplads. Herfra er det Klubbens Mening at foretage de første Skoleflyvninger, men saa hurtigt det kan lade sig gøre, vil Flyvningerne blive henlagt til en Plads ca. 6 km fra Herning, som Klubben har faaet godkendt til Skoleflyvninger m. m.

Det er et prisværdigt Initiativ, som Klubben har vist, og FLYV ønsker Midtjydsk Motorflyveklub Held og Lykke med de kommende Flyvninger.

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.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S.
Kassereren: Damgaardsvej 27, Klampenborg. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE
Formand: Kaptajn H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand: Overassistent 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: Civilingeniør E. Eckert.
Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION
Formand: Knud Flensted-Jensen, Kabbelejevej 21, Brønshøj. Telf. Bella 3762 v.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Avedøre pr. Glostrup. Telf. Avedøre 60.

Sportsflyveklubben i København er klar til at tage flere Elever.

SPORTSFLYVEKLUBBEN i København har nu foruden sine 4 K.Z.III-Maskiner indkøbt 2 Stk. 3-sædede »Auster«, og er saaledes klar til at tage en næsten ubegrænset Tilgang til Flyveundervisningen, saavel af gamle som af nye Medlemmer.

Undervisningen omfatter 50 Timers teoretisk Uddannelse og 30 Timers praktisk Skoling og paabegyndes paa Teoriskolen, der velvilligst har faaet stillet Undervisningslokaler til Raadighed af Københavns Skolevæsen paa Stevnsgades Skole, Mandag, Onsdag og Fredag Kl. 19—22, og Prøvelokaler hos Grosserer Vilh. Nellemann, Vodroffsvej 55—57, idet der i Følge Luftfartstilsynets Bestemmelser kræves mindst 50 Timers Teoriundervisning paa en af Tilsynet godkendt Skole. Sportsflyveklubbens Teoriskole og dens Lærerkræfter er af Luftfartstilsynet blevet godkendt som Teoriskole for de i København koncessionsberettigede Flyveskoler.

Den praktiske Skoling paabegyndes efter ca. 25 Timers Teoriundervisning, idet Eleven da faar udleveret et rødt Flyvekort, der giver Adgang til Flyveundervisningen og som er Kontrolkort under Uddannelsen.

Efter 42 Timers Teoriundervisning afholdes en Indstillingsprøve, og de Elever, der bestaar denne, indstilles til den endelige »Teoretiske Certifikatprøve«, der foregaar efter 50 Timers Undervisning.

I Tidsrummet for de sidste 25 Timers Teoriundervisning og Prøver (ca. 1 Maaned) træner Eleven i praktisk Flyvning, saaledes at han umiddelbart efter bestaaet teoretisk Certifikatprøve kan gaa op til Eneflyvningsprøven (Soloprøven) og er denne godt bestaaet skoles videre (indenfor 3 Maaneder) indtil den endelige Certifikatprøve.

Undervisningen foregaar paa K.Z.III-Maskinerne, men efter Certifikatets Opnaaelse kan omskoles til »Auster«'en, hvorefter denne Maskintype kan paaføres Certifikatet.

Videre paatænkes Undervisning i Navigations-, Blindflyvnings- og Natflyvningskursus m. v.

Den teoretiske Undervisning koster for alle 50 Timer *ialt Kr. 60,—*, den praktiske Undervisning koster Kr. 60,— *pr. Time*.

Af Attester fordres:

Lægeattest fra paagældendes Læge paa særskilt Skema, der udleveres paa Teoriskolen.

Ædruelighedserklæring (Skema udlev. paa Teoriskolen).

Erklæring til Luftfartstilsynet (Skema paa T-Skolen).

Specialattest fra Øjenlægen: Overlæge *H. Hoff*, Frederiksborggade 3 (Skema hos Lægen).

Specialattest fra Ørelægen: Overlæge *Salomonsen*, Gyldenløvesgade 3 (Skema hos Lægen).

Indtegning af Elever sker ved Henvendelse til Klubbens Kontor: Nørrevold 21, 4. Sal, København K. Tlf. Palæ 7094. Kontortiden er Kl. 10—17, Lørdag dog Kl. 10—12, og desuden Torsdag Aften Kl. 19—20.

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

Dansk Svæveflyver Unions autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil	Kr. 4.75
Fartøj-Journal	„ 6.00
Flyve-Journal (i Foderal) .	„ 2.50
Arbejdsbog	„ 0,85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

CODAN

Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn Køge

D. H. 108 Forsøgsluftfartøj.

Intava viser det nye

De Havilland 108, det første, haleløse, reaktordrevne Luftfartøj, der har fløjet, er bygget for at undersøge Problemerne med Hensyn til Manøvreringen af Flyvemaskiner, hvis Bæreplaner er anbragt i meget stærk Pilform (i dette Tilfælde 43°). For at komme i Gang med Prøverne saa hurtigt som muligt, blev de nye Bæreplaner paamonteret en Standard Vampire Krop, der var udstyret med en Goblin Turboreaktor, og som havde Halefinne og Sideror anbragt paa sædvanlig Maade agterude. Haleplan og Højderor var erstattet af særlige Balanceklapper paa Yderenden af Bæreplanerne.

I Maj Maaned blev der ialt fløjet ca. 4000 km med D. H. 108, og dets Manøvreegenskaber, som bl. a. blev prøvet under en Øvelsesluftkamp med en Mosquito, viste sig at være tilfredsstillende.

Forsøgene med D. H. 108 vil blive fortsat; Luftfartøjet vil faa indbygget en Ghost Reaktor, som efter Beregningerne skulde kunne give det en Hastighed paa 1080 km/T. De pilformede Bæreplaner vil blive bibeholdt, fordi denne Planform bedre end andre gør det muligt at overvinde de Problemer, der opstaar som Følge af en Sammenpresning af Luften foran Luftfartøjet, naar Hastigheden kommer op i Nærheden af Lydens.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

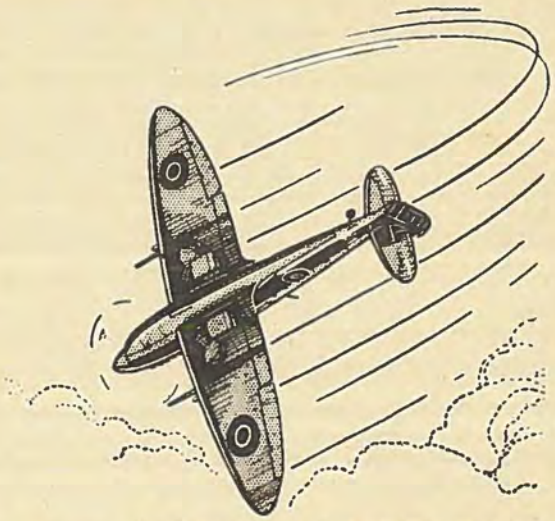
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

SHELL

SHELL

AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL

VICKERS-ARMSTRONGS
LIMITED

ALFRED RAFFEL
Aktieselskab

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

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

FLYV

Nr. 9
1945 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE

BIBLIOTHEK FLUGZEUGMUSEUM

Saa komfortabel som en Rutemaskine . . . til Sports- eller Undsætningsflyvning

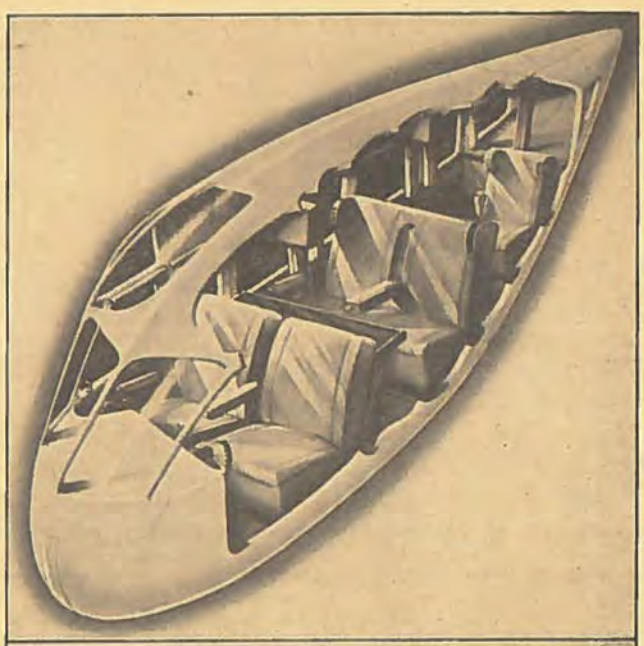
Aerocar har Plads til fem Passagerer, der rejser saa komfortabelt som i en Rutemaskine. Fire brede Døre gør det lige saa let at sætte sig ind i Aerocar, som det er at tage Plads i en moderne Bil. Paa kortere Rejser kan der sidde tre Passagerer paa det rummelige Midtersæde, saa ialt seks Passagerer medføres.

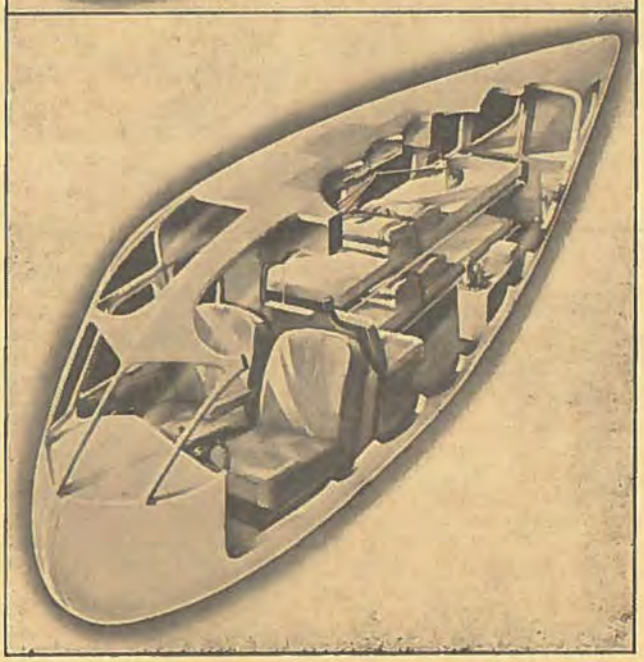
Alle Passagersæderne er lette at tage ud, saa Maskinen kan bruges til Transport af Fragt eller som Ambulance. I dette Tilfælde lettes Indladningen i betydelig Grad ved Brug af de specielle " Muslingeskal-Luger " agter i Kabinen. Disse Luger er Standardudstyr paa samtlige Modeller.

Som Ambulancemaskine kan der flyves med to Baarer og en Sygepasser eller med indtil fire Baarer uden Sygepasser.

Den mere end blot tilstrækkelige Lydisolering, den effektive Luftfornyelse og Kabinegulvets parallelle Stilling i Forhold til Jorden baade i Luften og paa Jorden sikrer sammen med det styrbare Olietryksunderstel Patienternes Befordring i den størst mulige Komfort og med den mindst mulige Træthed.

Vi modtager gerne Forespørgsler fra Agenter og Forhandlere. Skriv efter vor illustrerede Brochure.





THE PORTSMOUTH

Aerocar

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED
TELEGRAMMER : BALMURLUX

THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND
PORTSMOUTH, ENGLAND

FLYV

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

Nr. 9 | September 1946 | 19. Aargang

SPARET — MEN IKKE FORTJENT

INGEN vil i Dag bestride, at der kan være sund Fornuft i at spare. For et valutafattigt Land er det nødvendig at overveje to Gange, inden Ordrer placeres i Udlandet, men der bør spares paa de rigtige Steder, og grundige Overvejelser maa ikke gaa ud over Evnen til i en given Situation at kunne handle hurtigt.

I de danske Sportsflyveklubber beklages det i Dag, at et virkelig fordelagtigt Tilbud om Køb af 160 Piper Cup-Maskiner ikke lod sig acceptere, fordi Myndighederne ikke mente at kunne stille det relativt lille Valutabeløb til Raadighed.

Maskinerne blev af den amerikanske Likvidationskommission tilbudt danske Købere til 600 Dollars. Efter Istandsættelse og Indregistrering i Overensstemmelse med Luftfartsmyndighedernes Krav, vilde det sige, at hver Maskine kom til at koste i danske Penge 6000 Kr.

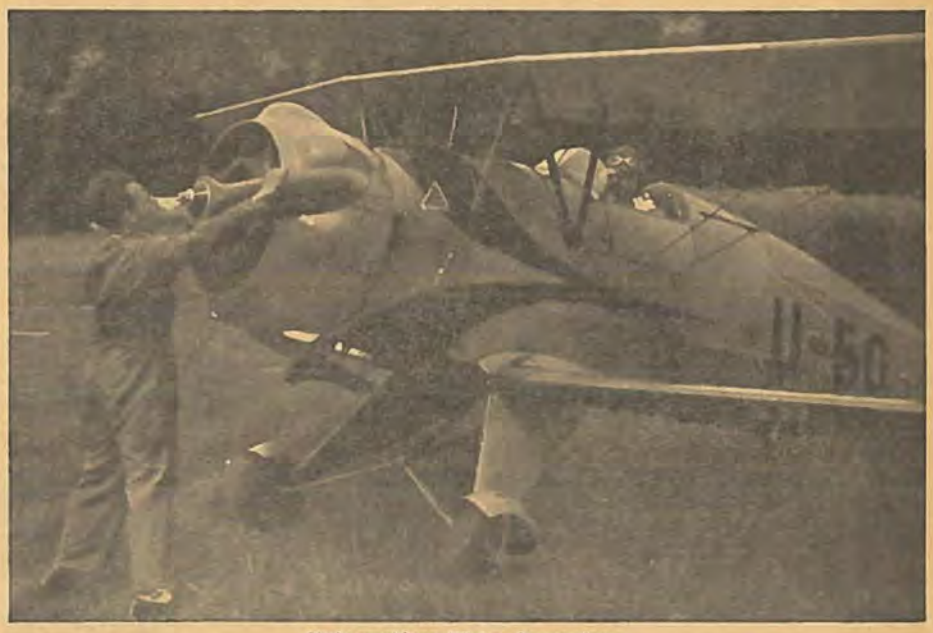
De udbudte Sportsmaskiner blev i en Haandevending solgt andre Steder bl. a. i Sverige, og de danske Sportsflyvere maa se sig om efter stærkt savnet Materiel andre Steder — og vel navnlig til andre Priser.

Nu kan det maaske siges, at en Anmodning om Indkøb af 160 Sportsflyvemaskiner samlet har virket aldeles overvældende paa de bevilgende Myndigheder, men der havde vel været den Udvej at halvere eller skære ned. Nu er Situationen den, at Klubberne alligevel skal søge Valuta til Maskiner med passende Mellemrum til Beløb, der ligger fem-seks Gange over den Pris, Amerikanerne tilbød at sælge til. Det er det, man kalder at spare paa Skillingen og lade Daleren rulle.

FLYV.

Det Land som ikke flyver — bliver overfløjet!! —

siger schweizisk Flyvergeneral, — og Schweiz har taget dette Slogan til sig som Udtryk for sin Flyvevilje



Slæbemaskinen Bücker Jungmeister.

I Schweiz kan man nemlig tale om Flyvesind. En af de smaa Ting, der viser Forstaaelse af, hvad Flyvesporten i alle sine Afskygninger er for et Lands luftmilitære og lufttrafikmæssige Stilling paa det internationale Marked, er en Bestemmelse om, at enhver, der uddanner sig til Motorflyver, skal kunne bugsere et Svæveplan op.

Men for at begynde med Begyndelsen saa har Vagn Jespersen, mellem Brødre Jesper, været en Tur i Schweiz som Repræsentant for Dansk Svæveflyverunion og set, hørt, lært og fløjet en Del.

Det er ikke uinteressant at høre om Forholdene dernede og i det følgende skal vi gengive nogle af hans Indtryk fra Rejsen.

Naar man som dansk Svæveflyver kommer til Sverige, virker det hjemlige jo lidt smaat. Naar man saa kommer til Schweiz, opdager man, at man egentlig slet ikke ved, hvad Svæveflyvning er for noget. Saa stort føler man Springet, siger Jesper. Den svenske Svæveflyve-Instruktør Birger Nilsson, som ogsaa i Sommer har været i Schweiz, lægger en lignende Begejstring for Dagen; saa er der jo nok noget om Snakken.

Som før sagt er Betingelserne for Svæveflyvning ideelle i Schweiz, og naar Myndighederne og Militæret lægger Interesse af positiv Art for Dagen, skal Resultatet jo næsten blive førsteklasses.

I og for sig er det ikke billigt at flyve dernede, man kan maaske næsten sige tværtimod. Den mere dagligdags Flyvning faar ingen Statsstøtte i stadig flydende Strøm. Det er hovedsagelig Uddannelsen, der støttes samt visse Træningsflyvninger og do. Lejre, hvor Militæret lægger en Del af Materiellet til, f. Eks. Bugsermaskiner, og der gives Tilskud til Rejseudgifter.

Endvidere har Staten overtaget et stort Sportshotel og foreløbig bevilget 10 Millioner Francs paa dets Indretning. Dette Hotel, som ligger i Omgivelser, der er idelle

I Schweiz er Start ved Hjælp af Flyvemaskine det mest almindelige — men det er dyrt.

for saavel Sværeflyvning som en Række andre Sportsgrene, skal tjene som Hovedsæde for saadan Sport, Militæret har mere direkte Nytte af, og det er Meningen efterhaanden at investere 40 Mill. Francs i det.

Man behøver ikke at være Medlem af nogen Klub for at flyve i Schweiz. Enhver, der har sin Uddannelse, kan flyve alle de Steder, der sværeflyves. Alle Udgifter er lagt over paa Flyvegebyrer; dog er der Rabat for Medlemmer.

At det ikke er helt billigt, kan man se ud af en Flyvning Jesper foretog. Den varede 1¼ Time og kostede 33 Francs, svarende til ca. 37 d. Kr. At det, man forstaar ved Sværeflyvning, er dyrt, behøver man jo imidlertid bare at rejse til Sverige for at konstatere. De mange, der herhjemme stadig raaber paa hvor dyrt det bliver, maa lære at forstaa, at det *er* dyrt, om man vil have noget ud af det — selv med Tilskud.

Til Gengæld faar man noget ud af en Flyvning i Schweiz. Det er ikke det hjemlige »Termik-Lotterispil«. Man kan flyve Hangflyvning, og naar man er træt af det, kredser man i Termikken. Hangflyvning i Schweiz er noget andet end her og i Sverige. Bjergkæderne er ligefrem hele Sværeflyvelandeveje. Der er som Regel altid en eller anden, der gaar i den Retning, man ønsker, og bærer den ene Side ikke — ja, saa gør den anden det sikkert.

En Sværeflyver, Jesper talte med, havde ikke Sølv C, han manglede Distancen, og da Jesper udtrykte sin Forundring herover, fortalte han, at han f. Eks. een Gang havde fløjet 100 km; men hvis han var landet der, vilde Hjemtransporten have kostet lige saa meget som 10 Starter — *saa han fløj hjem igen!*

Ved Flyvedage var det ikke usædvanligt, at Deltagere fra andre Byer kom flyvende Solo til Stedet i deres Sværeplaner, hvilket jo ogsaa giver et lille Indtryk af Forholdene, de har at flyve under.

Under en Flyvning i Tosædet, kom Jesper ind i en Termik paa 6 sek/m og gav sig sejrsstolt til at kurve — men næh, flyv hen, hvor der er 4 sek/m, sagde Læreren; der ligger den meget bedre. Naar der blev sagt saadan, ja saa skulde Variometeret staa limet fast paa de 4; det nyttede ikke, det var lige ved.

En anden Gang kom han ind i 1½ m Stigning og gav sig til at kurve — men fik omgaaende Besked om at se at komme videre frem. 1½ m Stigning var ikke noget at spilde Tiden paa.

Til en schweizisk Sværeflyveuddannelse hører foruden Kunstflyvning ogsaa Flyvemaskineslæb i mere ualmindelige Situationer — f. Eks. i Skyer. Inde i Skyen skal man saa lære et Styrt paa ca. 130 km/T i Slæbet.

Uddannelsen i Kunstflyvning begynder nede paa Jorden, hvor man faar Lov til at sidde paa en Stol og træne alle Styrebevægelserne. Det er fuldstændig unødvendigt, siger Schweizerne, at spilde en Masse Tid paa det i Luften. Det kan lige saa godt læres paa Jorden.

Naar disse Øvelser er overstaaet, kommer man saa over i Bücker Jungmann, og gennemgaar hele Programmet og saa til sidst i »Olympia«.

Kunstflyvningsprogrammet er ret omfattende med bl. a. Rygflyvning.

I Schweiz er man gaaet bort fra Skolegliderne. Den officielle Form for Uddannelse er ved Dobbeltstyring i Tosædet.

Til Bugsermaskine bruger de Bücker Jungmeister, og de er ved at gaa over til at erstatte Slæbewiren med Hampereb, som giver et mere behageligt Slæb.

Der findes jo en Del schweiziske Sværeplan-Konstruktioner, men man bliver alligevel lidt forbavset, naar man hører, at Moswey III kun maa flyves af særlig Udvalgte — det skyldes, at den er godkendt til selv den haardeste Kunstflyvning og derfor ikke maa mishandles i almindelig Flyvning.

Sværeflyveruddannelsen bliver i alle Maader foretaget med Motorflyvningen som Forbillede, for at virke som en saa god Forskole som muligt. I Starten, først Pinden frem og løfte Halen — derefter langsomt trække den i Luften, ikke noget med Kavalerstart. Efter samme Recept skal enhver Landing være Halelanding.

Schweiz er imidlertid ikke sig selv nok, de er interesserede i et Samarbejde med Norden, og dette er ikke tomme Fraser Det lille dejlige Land, som før havde central Beliggenhed mellem store, indflydelsesrige Lande, er nu omgivet af sønderslaaede og fattige Naboer og ser op paa de nordiske Lande, som, om ikke uberørt af Krigen, — saa dog paa March frem mod en god Stilling, Skulder ved Skulder, i det internationale Samarbejde. De taler ligefrem om en »Nordisk FAI Blok«, som de er bange for at komme til at staa udenfor i deres i Øjeblikket ret isolerede Stilling.

De vil foreslaa, som den bedste Løsning, at danske Sværeflyvere kommer derned og afholder en Flyvelejr —, med schweiziske Instruktører, da det vil knibe for enkelte at følge med i de almindelige Kursus.

Deltagere i en saadan Lejr maa dog for det første kunne klare sig paa tysk eller fransk, for det andet have god Træning —, og mindst Certifikat med »Slæb«, og for det tredie en velspækket Tegnebog.

Vi maa dog sætte alt ind paa at søge det gennemført.

Hart—

Til venstre ses Kurt Ris, Generalsekretær i den schweiziske Aeroklub. I »Olympia«, Casimer, en af Schweiz' bedste Flyvere, og til højre »Jesper«.

Danskeren,

der forsynede Tito's Partisantropper

Interview med Lederen af A.O.A.s Kontor i København, Direktør Hans V. Tofte

DEN direkte Passagerflyvning over de store Oceaner fra Amerika til det europæiske Kontinent, til det fjerne Østen, Afrika og nordover til de skandinaviske Hovedstæder er efterhaanden gledet ind som naturlige Foreteelser i den daglige Tilværelse.

Vi styrter ikke ud til Kastrup Lufthavn for at se Ruteflyveren fra New York lande, lige saa lidt, som nogen helt uopfordret tager Opstilling paa Hovedbanegaarden blot for at være Vidne til Jyllandsekspressens Ankomst. Alligevel er der dog maaske noget ved Flyvning og de lange Luftrejser, som for en Stund kan rive os ud af Øjeblikkets Meditation.

Det ses ikke sjældent, at en eller anden standser op ved det nye Luftfartscentrum i Dagmarhus, albuer sig gennem Trængslen foran Det danske Luftfartselskab og kaster et nysgerrigt Blik gennem Vinduet til American Overseas Lines Booking Office. En amerikansk Forretningsmand staar maaske netop henslængt ved Skranken og beordrer to Pladser til San Francisco med samme Selvfølgelighed, som drejede det sig om et Trip til Helsingør.

American Overseas Lines med den gyldne flyvende Ørn i sit Bomærke A.O.A. er en meget betydningsfuld Afdeling indenfor en af Amerikas største Luftfartskoncerner *American Airlines System.*

Rederi og Luftfart.

Oprindelig startet af Dampskibsrederiet *American Export Lines* gik Selskabets store firemotorers Flyvebaade »Flying Aces« under Krigen i fast Fart over Nordatlanten til Foynes i Irland og knyttede de vigtige Transportforbindelser med England og Kontinentet. Sommer og Vinter gik Maskinerne planmæssigt paa deres non stop cruises over Atlanten indtil Efteraaret 1945. Til dette Tidspunkt havde det været kommerciel Flyvning, men nu fik Selskabet Koncession paa Passagertrafiken til Europa, og de elegante og luksuøst udstyrede Skymaster DC4 erobrede Luftlinierne.

Nu forlangte C.A.B. — *Civil Aeronautics Boards* — der repræsenterer U.S.A.'s Luftfartsmyndigheder, at Luftfartens Interesser udskiltes fra Rederiernes, og to store Selskaber blev slaaet sammen under Navnet *American Airlines System*, hvoraf som nævnt A.O.A. er en stærkt integrerende Del.

American Airlines System dækker i Dag Staterne mod Vest til Los Angeles, mod Syd til Mexico og har vigtige Skæringspunkter paa Flyveruterne mod Øst og Nord i Philadelphia, Washington, Chicago og Detroit. Det drejer sig om et Omraade med henved 50 Millioner Mennesker, og hvert 5. Minut starter og lander en af Koncernens Maskiner paa La Guardia Field ved New York. Det fortæller lidt om, hvilken sikker Position Luftfarten har erobret i vore Dages Amerika.

København erobrer sin Position.

Da A.O.A. den 1. Februar 1946 kunde sende den første Skymaster — Flagship Scandinavia — til København, Oslo og Stockholm, antog man i U.S.A., at det overvejende skandinaviske Passagerantal maatte komme fra den svenske Hovedstad, og det kunde derfor synes naturligt at tildele Sverige de fleste disponible Pladser i Atlanterhavsmaskinerne.

Udviklingen viste hurtigt et noget andet Resultat, og efter en stadig voksende Tilstrømning til Kontoret i København har Selskabet nu indrettet Pladstildelingen i Overensstemmelse med denne Kendsgerning. Alligevel er alle Maskiner fuldt optaget flere Maaneder frem i Tiden.

En Arv fra det berømte Texas-Korps.

Lederen af A.O.A.'s Kontor i København er Dansk-Amerikaneren Major Hans V. Tofte, der for sine Fortjenester under Krigen og uforfærdede Indsats for de Allierede bl. a. har faaet den høje amerikanske Orden »The Legion of Merit«.

Major Tofte var blandt de Danske, der straks ved Krigens Begyndelse valgte at gøre en Indsats under allieret Flag uanset Udviklingen hjemme.

Han fik en Kommando i Østen, deltog i de første heftige Kampe om Burma og var blandt de sidste britiske Tropper, der naaede ud af Singapore inden Japanernes Indtog.

Fra Kampladsene i Østen lykkedes det Tofte at naa over til Amerika, hvor han udnævntes til Kaptajn i »the rangers« de amerikanske Special Forces og Faldskærmstropper. Navnet »the rangers« er en Reminicens fra det berømte ridende Politi i Texas, hvis Bedrifter dannede den virkelige Baggrund for wild west Filmenes tiljublede Drengehelte Buffalo Bill, Tom Mix o. s. v. De Opgaver Major Tofte siden som aktiv Officer i Middelhavsomraadet, i Frankrig, Italien og Tyskland kom ud for var ikke mindre spændende, dristige og farefulde end de dramatiske Scener, en amerikansk Drejebogsforfatter forstod at faa frem paa Lærredet. Det krævede særlige Evner at være Officer i »the rangers«, og her var Instruktøren ikke med i Baggrunden til at give Raad og Vejledning.

Forsyninger til Tito's Partisaner.

I en Dagsbefaling nævnes Major Tofte specielt i Forbindelse med fremragende dygtig Indsats under Kamphandlingerne i Middelhavet og Italien. Sammen med to andre amerikanske Officerer lykkedes det ham at organisere en Forsyningslinie over Adriaterhavet fra Italien til Tito's Partisanstyrker i Jugoslavien. Under Toftes Ledelse blev Partisanerne planmæssigt forsynet med Vaaben, Ammunition, Dieselolie, Benzin og Forbindsstoffer.

Tyskerne gjorde alt for at faa denne vigtige Forsyningsrute standset, men uanset Spionage, U-Baadsindsats og Flyvemaskiner og hensynsløse Bombardementer, lykkedes det for Tofte og hans Folk at bringe flere Tusinde nye Partisaner, rekruteret blandt Jugoslavere i italienske Koncentrationslejre, til Marskal Tito's Hovedkvarter og bringe saarede og syge Soldater tilbage. Det var en Indsats, som man forstod at vurdere paa højeste Sted.

Det er derfor næppe nogen Tilfældighed, at man valgte netop denne Dansk-Amerikaner til den ansvarsfulde Lederpost i København, hvor han i rigt Maal har Brug for sit organisatoriske Talent.

Flyvebaade og Landmaskiner i Atlanttrafiken.

For at høre lidt om Amerikanernes videre Planer for den skandinaviske Atlanttrafik, opsøger vi Direktør Tofte i det nye Luftfartscentrum i Dagmarhus.

Direktør Tofte er i sin Optræden lige Dele Forretningsmand, Selskabsmenneske og allieret Officer. Trods Travlhed naar vi at veksle et Par Bemærkninger.

— Deres Selskab begyndte i sin Tid Atlanterhavstrafiken med Flyvebaade. Har saadanne Maskiner mistet deres Betydning i Dag i Forholdet til Landmaskinerne?

— I væsentlig Grad ja, svarer Direktør Tofte. Med de driftssikre og komfortable Landmaskiner vi nu kan betjene os af, tror jeg ikke Flyvebaadene faar nogen væsentlig Betydning i Passagertrafiken over Atlanterhavet.

I det fjerne Østen derimod har Flyvebaadene endnu praktisk Værdi, idet man i udstrakt Grad kan lande paa Floder og Laguner.

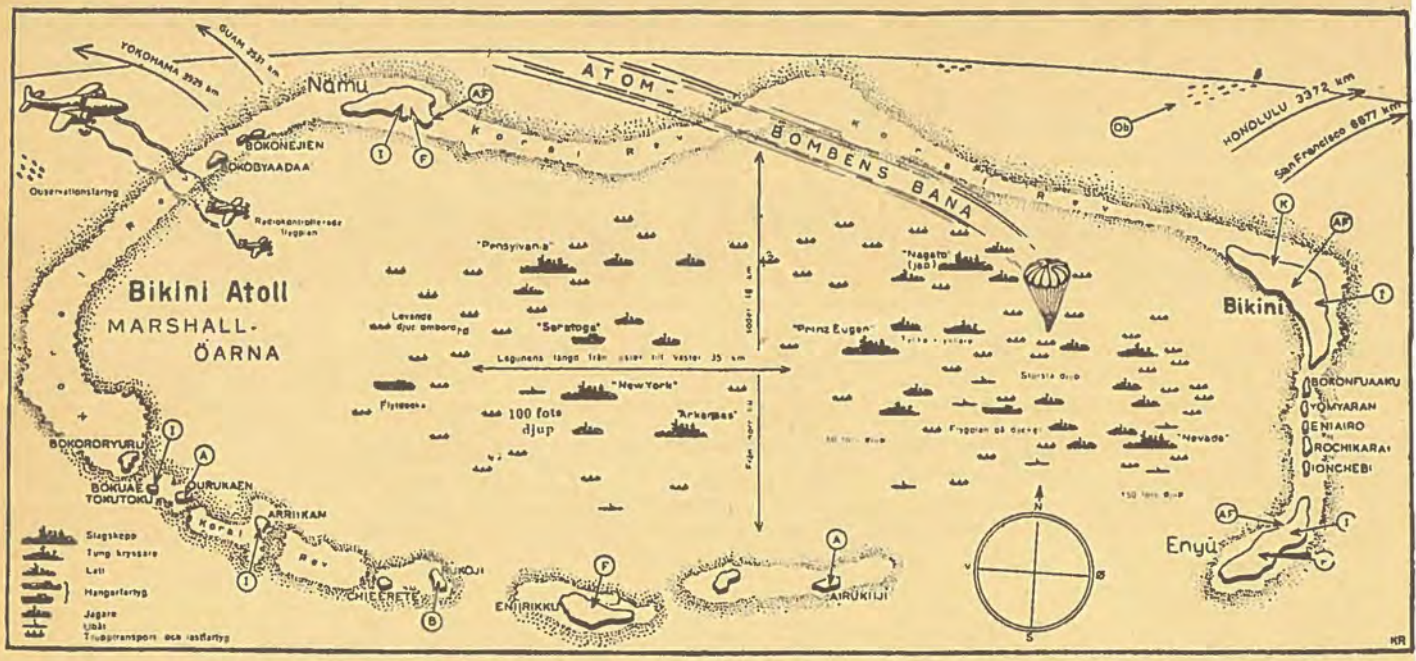
Stratocruisers i Kastrup til Foraaret.

— Hvad bliver Skymasterens Afløser?

— Utvivlsomt vil vi tage Springet direkte til de nye Boeing Stratocruisers. De tager 60 Passagerer over Atlanterhavet og kan opnaa en Marchhastighed af omkring 500 km i Timen. Det skal ikke være nogen

Major Hans V. Tofte.

ATOMENERGI OG FLYVEMASKINER



Paa Tegningen ses Indflyvningsfeltet og Atombombens Bane over Bikini-Atollen med de dødsdømte Slagskibe, Krydsere og Hangarskibe fordelt i Lagunen.

De vældige og fantastisk kostbare Forberedelser til Atombombeforsøgene ved Bikini hensatte en let paavirkelig Menneskehed i den frygteligste Spænding. Fra enkelte Sider hævdedes det, at man maatte vente de alvorligste Kædereaktioner med Naturkatastrofer i Følge.

Saa voldsomme Ting skete heldigvis ikke, men da Major W. P. Swancutt fra sit »flyvende Slagskib« kastede Bomben den 1. Juli iagttog man kort efter en radioaktiv Eksplosionssøjle paa ca. 20 Kilometers Højde.

Det er i denne Forbindelse interessant at erfare, hvor sikkert man var i Stand til at fjern-radiostyre Observations-Flyvemaskiner ind og ud gennem Aktionsfeltet. Kun enkelte Maskiner gik tabt, medens Størstedelen med stor Præcision vendte tilbage til Basen i god Behold.

Overalt i Amerika arbejder man nu med Atomresultaterne som Baggrund for videnskabelige Forsøg. Det hævdes bl. a., at man i det amerikanske Luftvaaben nu vil forsøge at anvende Atomenergien i propeldrevne Aeroplaner.

Hemmelighed, at jeg glæder mig til at vise Danskerne denne store Trafikmaskine i Kastrup Lufthavn allerede til Foraaret næste Aar.

— Kan Stratocruiserne ikke lande i Kastrup med de nuværende Startbaners Længde?

— Jo, det kan de, men af Sikkerhedshensyn vil vi ikke faa Tilladelse til at lande med Passagerer før Startbanerne har den rigtige Længde, og det vil sikkert være i Orden i Begyndelsen af 1947.

— Vil Vinteren faa Indflydelse paa Ruteflyvningen over Atlanterhavet?

— Det er der ingen Grund til at tro. Vi fløj baade Sommer og Vinter i fast Trafik. Tværtimod regner jeg givet med, at vi til Vinter kommer op paa toogtyve Flyvninger om Ugen over Atlanten. Der bliver tre ugentlige Flyvninger alene til Skandinavien, to paa Ruten New York—København—Stockholm og een Flyvning New York—Oslo—Stockholm. Hertil kommer yderligere en Fragtrute ugentlig.

Et direkte Spørgsmaal.

— Set fra et Konkurrencesynspunkt, hvorledes ser Amerikanerne paa de skandinaviske Selskabers Atlanterhavsflyvning, som nu kommer i Gang?

Spørgsmaalet er stillet direkte, og Direktør Tofte tænker sig om i Brøkdelen af et Sekund.

— Der vil, siger han og man aner Diplomaten bag Forretningsmandens Svar, naturligvis altid være en vis Konkurrence til Stede, men en absolut fair Konkurrence. Vi i A.O.A. er kun interesserede i at bevare det bedste Forhold til de skandinaviske Selskaber, og jeg tvivler ikke et Sekund paa, at det skal lykkes os, slutter Direktør Tofte.

w.n.h.

Pragtfuldt Svæveplan til Salg

Paa Grund af vor Flyveklubs daarlige økonomiske Stilling sælges et fabriksbygget Overgangsplan ved hurtig Handel for Kr. 1.650. Diverse Papirer forefindes. Nærmere Oplysninger ved Billet mrkt. N. F. Nr. 9 til FLYV, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

NOTER

For at bekæmpe Malariasmitte i Berlin har Amerikanerne i deres Zone indsat Flyvemaskiner, hvorfra man spreder det insektdræbende Middel DDT ud over Myggenes Yngleomraader i Ruinerne, Bombekratere og Søerne.

I Pressens Tjeneste er Flyvemaskinen ikke noget ukendt Fænomen, men den amerikanske Bladkonge William Hearst har nu lanceret en ny Ide — det flyvende Redaktionskontor.

Hearst har indrettet en Privatmaskine i fuld Overensstemmelse med de tekniske Krav til en moderne Bladredaktion. Maskinen skal bl. a. benyttes ved Inspektionsrejser til Koncernens forskellige Blade.

En »Bristol-wayfarer« vakte i Begyndelsen af Maaneden betydelig Opmærksomhed i Kastrup Lufthavn. Den var fløjet hertil af DDL's Skymasterpilot Poul Jensen og blev i Lufthavnen demonstreret for DDL af de britiske Fabrikers Direktør Mr. Rawbuttom og i Overværelse af en Række engelske og danske Sagkyndige.

Økonomi

i Driftsomkostninger
i Vedligeholdelse
i Udstyr

ØKONOMI er Alfa og Omega i „Bristol" Luftfartøjerne Freighter og Wayfarer . . . Økonomi i Driftsomkostninger og Økonomi i Vedligeholdelse og Udstyr. Disse Luftfartøjstyper bevirker, at Godsforsendelse ad Luftvejen ogsaa prismæssigt er konkurrencedygtige, og Industrien kan derfor med Fordel anvende dem til Transport, saaledes at endnu større Kredse gør Brug af Lufttransporten. Prøverne er afsluttet, Fabrikationen er i Gang og Leveringerne paabegyndt.

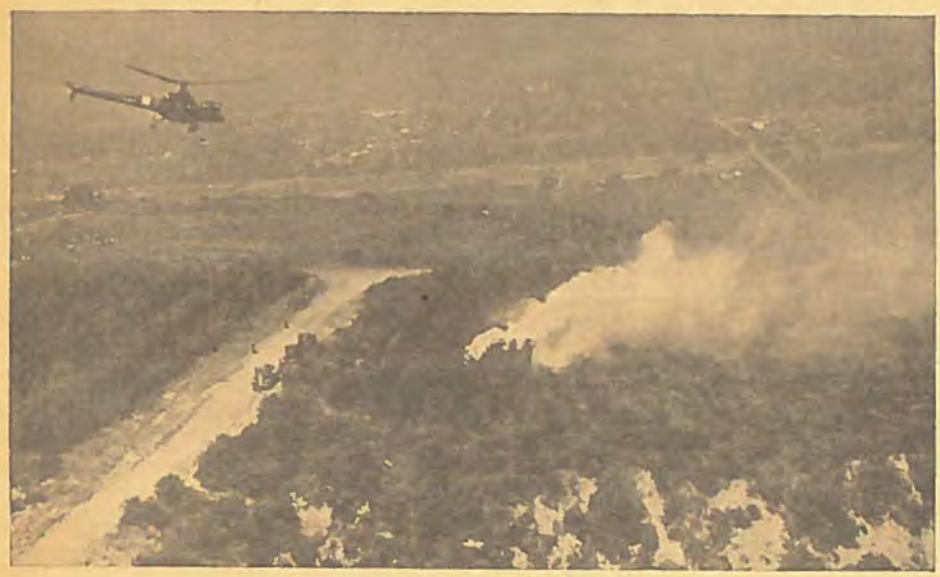
"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

700 A

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.

Brandmandskabet alarmeres.



Helikopteren nærmer sig Brandstedet . . .

. . . og lander lige i Nærheden.

Helikopteren
i Amerikas Hverdag

I Amerika er Interessen for Helikopterflyvningen i rivende Udvikling. De to store Helikopterfabriker »Bell« og »Sikorsky« arbejder nu næsten udelukkende paa dette Felt og fra hele U.S.A. strømmer Forespørgsler og Ordrer ind.

I Los Angeles er man i Færd med at udbygge Helikopterforbindelse til henved et halvt Hundrede Byer og Distrikter i Omegnen med det Formaal at distribuere Luftposten fra Centralflyvepladsen paa kortest mulige Tid. Ogsaa mange Hoteller bygger nu »Koptertage« paa Bygningerne og Taxa-Selskaber vil oprette Helikopterforbindelse fra Byerne til de store Lufthavne i Stedet for Busser.

Paa mange forskellige Omraader vil Helikopteren i stadigt stigende Omfang blive sat ind i den praktiske Hverdag. Det er ikke uden Interesse at erfare, at Amerikanerne med Held sætter Helikopteren ind overfor Plantagebrande. Særligt uddannede Helikopter-Brandmænd er i Stand til at redde umaadelige Værdier, som uden en saa effektiv og hurtig Indsats maatte gaa tabt for Samfundet.

Maaske var det en Ide en Gang at udvide Landbrandvæsner med et Helikopterhold. Hvor man nu er Timer om at naa frem med Biler ad vanskelige Biveje til en brændende Gaard, vil det være muligt straks at lokalisere Brandstedet fra Luften og naa frem paa Minutter. Ogsaa ved store Hedebrande maatte Helikopterbrandvæsen kunne indsætter

*

Hosstaaende tre Billeder viser Helikopteren i Arbejde under en Plantagebrand. Paa det øverste Billede er Mandskabet blevet alarmeret og skynder sig om Bord, medførende de mest moderne kemiske Slukningsmidler.

Paa det mellemste Billede er Helikopteren naaet hen over Brandstedet, og nu kan den enten blive i Luften for pr. Radiotelefon at vejlede det Slukningsmandskab, som er kommet kørende, eller den kan — som vist paa underste Billede — lande lige i Nærheden af Brandstedet, hvorefter de fire ombordværende straks kan gaa i Gang med Slukningsarbejdet.

Helikopteren medfører fire Mand, hvoraf de to har Plads i Kabinen, mens de to andre har en magelig Liggeplads i et »Net« paa Siden af Luftfartøjet. Der findes een »Liggeplads« paa hver Side af Luftfartøjet, og disse to Pladser kan i givet Fald benyttes til Transport af saarede.

Læs i næste Nr. af FLYV om Helikopterens Udviklinghistorie.

AMERICAN AIRLINES SYSTEM

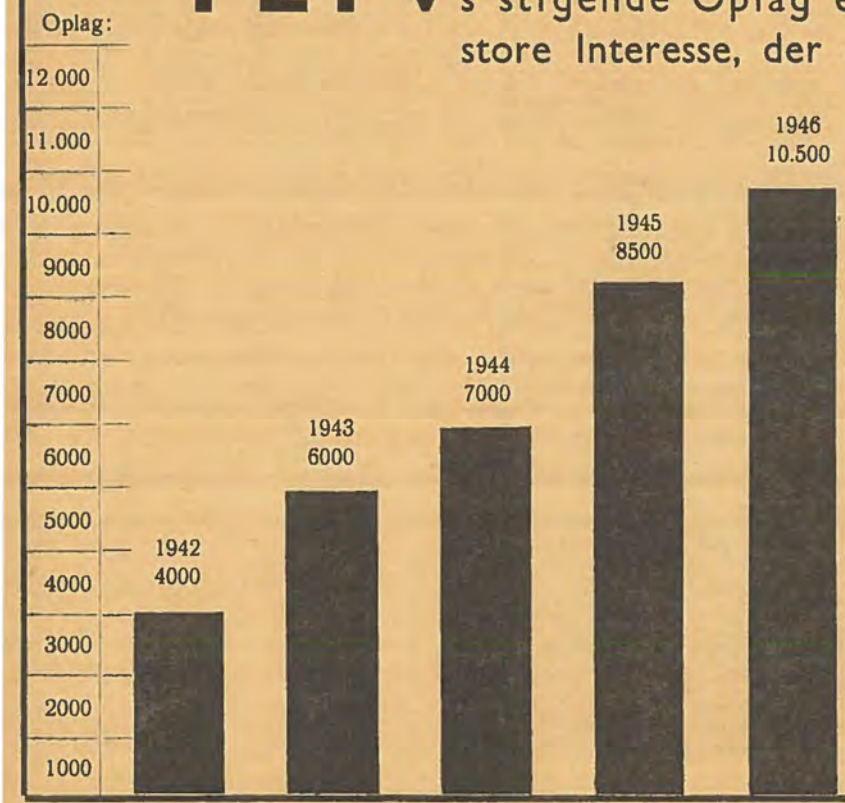
3 ugentlige direkte Flyvninger
SKANDINAVIEN—U. S. A.
med „Flagship" til alle vigtige Byer i De Forenede Stater og Mexico, med Tilslutning til Flyveruterne paa Sydamerika.

Alle Oplysninger om Billetter og Reservation i Rejsebureauer og:

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES
Dagmarhus - 12 Vestre Boulevard - København V.
Tlf.: Palæ 5982 - 6392

Rejsetid København—New York mindre end 24 Timer med American Airlines effektive Service, som er opbygget ved mangeaarig Erfaring baseret paa 12000 Flyvninger over Atlanterhavet.

FLYVs stigende Oplag er en god Maalestok for den store Interesse, der er for Flyvningen i Danmark



EN ANNONCE I FLYV
er derfor sikker paa at blive læst af et vaagent og positivt indstillet Publikum.

TAL MED OS
om Avertering, hvad enten det gælder en lille Rubrikannonce eller en løbende Avertering for Deres Fabrikata — begge Dele betaler sig i FLYV.

RING TIL CENTR. 13.404
Annonceekspeditionen

eller skriv til

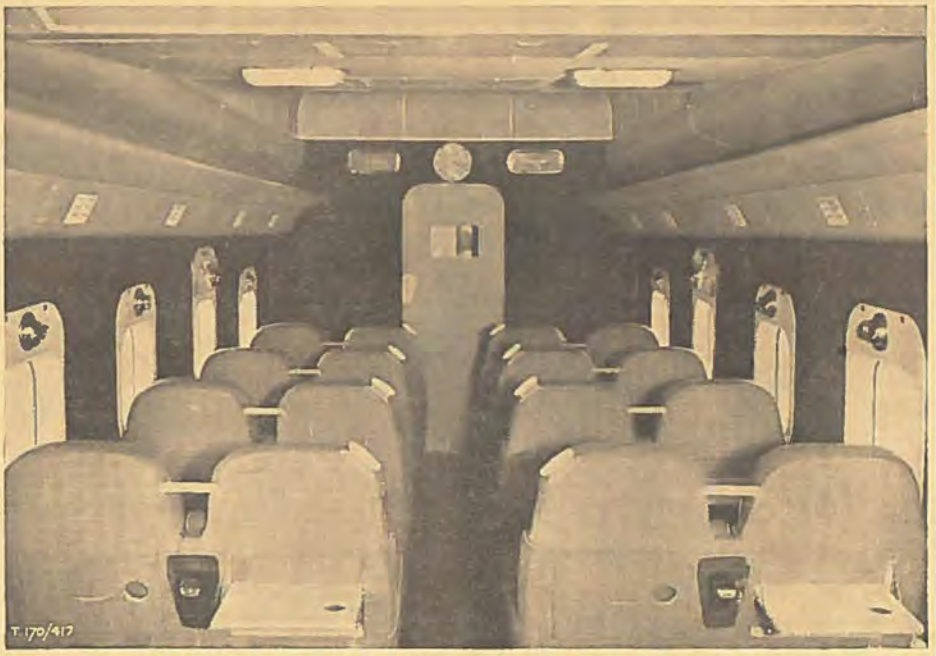
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60
København V.

„BRISTOL" WAYFARER PAA BESØG I KØBENHAVN

BRISTOL Aeroplane Co.s Type 170 har i Slutningen af August besøgt København paa sin Rejse til de tre skandinaviske Hovedstæder. Luftfartøjet, som blev anvendt til denne Demonstrationsflyvning var en ændret Udgave af Typen Wayfarer, idet Halvdelen af Kroppen var indrettet til Passagerkabine og Resten til Fragtrum. »Type 170« leveres, som tidligere omtalt i FLYV, i to Udførelser: Wayfarer med Plads til 32 Passagerer, og Freighter beregnet til Befordring af 4½ Tons Gods.

Wayfarer ligner slet ikke nogle af de andre Trafikflyvemaskiner, som i Øjeblikket anvendes paa de skandinaviske Luftruter; den er et højvinget Monoplan, Kroppen er stor og fyldig, og den er ikke udstyret med indtrækkeligt Understel. Men alt det har sin særlige Grund. Wayfarer har faaet sin nuværende Skikkelse efter aarelange Undersøgelser og Overvejelser og efter de Erfaringer, der er blevet gjort i Krigsaarene.

Wayfarer er konstrueret til Befordring af Passagerer og Gods over Distancer, der ligger mellem 150 og 800 km. Det faste Understel i Forbindelse med hele Luftfartøjets solide Konstruktion gør det muligt at starte og lande paa mindre gode Flyvepladser, ja — det kan anvende de saakaldte »Airstrips« (improviserede Landingsbaner af Metalnet) under Forhold, hvor intet andet moderne Luftfartøj kunde gøre det. Der er god Plads i Kroppen paa Wayfarer; i Virkeligheden kan den rumme ca. 50 pCt. mere end andre Luftfartøjer med en tilsvarende Motorydelse. Desuden er den meget økonomisk i Drift og Vedligeholdelse — og anvendelig til mange forskellige Formaal.



Bristol Wayfarer er elegant udstyret. Den har Plads til 32 Passagerer.

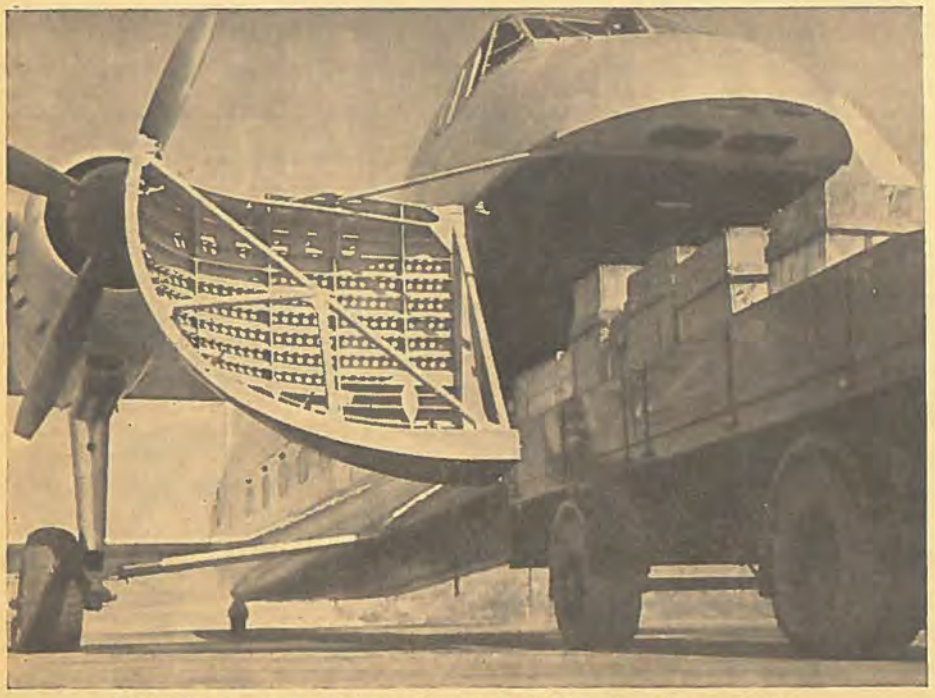
Transport af levende Kvæg pr. Flyvemaskine.

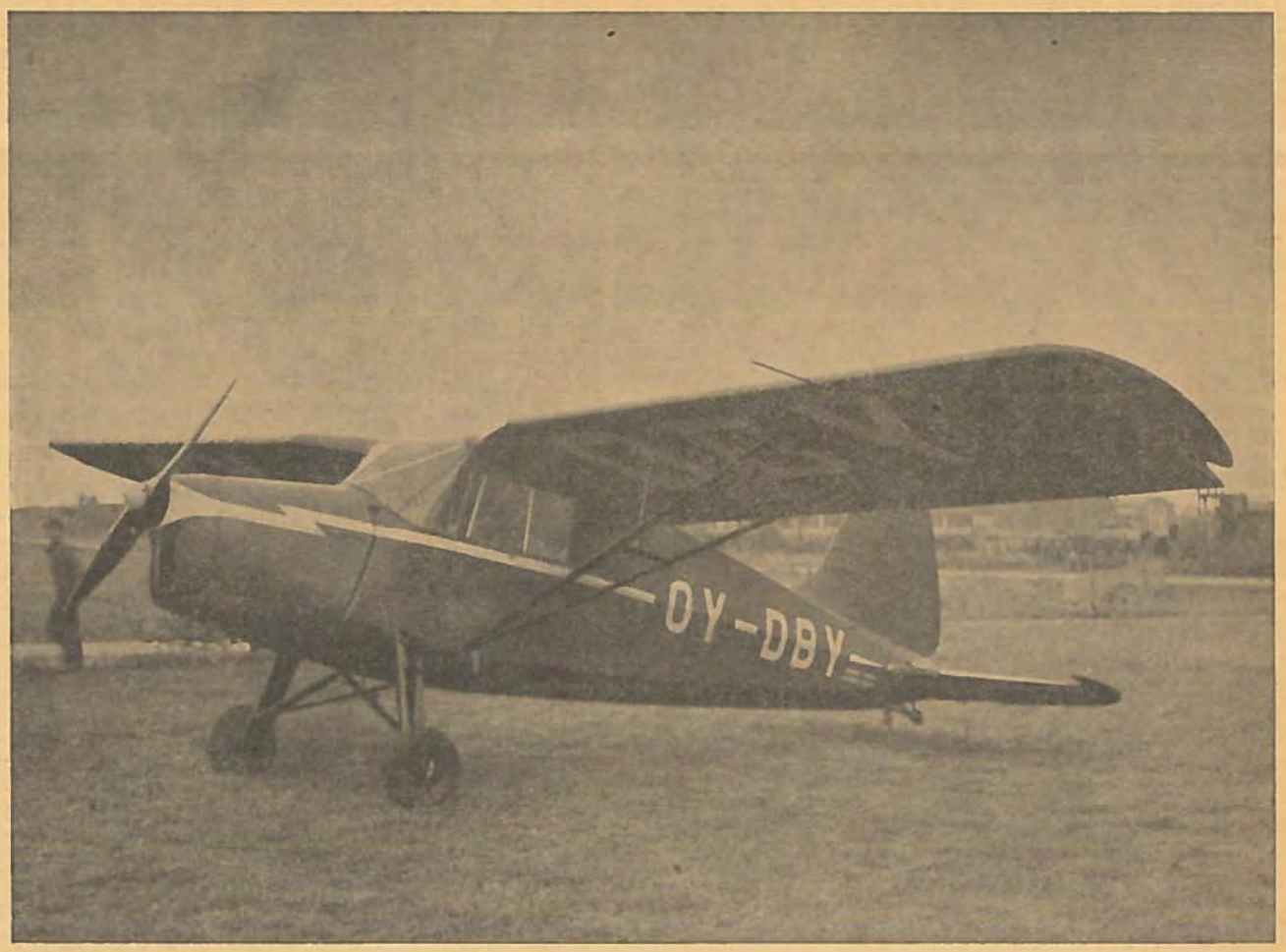
Som Fragtmaskine er »Type 170« (eller »Freighter« i dette Tilfælde) enestaaende, dels paa Grund af det store Lastrum, der er til Raadighed i Kroppen, og dels fordi Indladning og Losning af Gods kan foregaa med den største Lethed. Kroppens Næse bestaar af to store Lemme, der kan slaas paa vid Gab, saaledes at man kan udnytte hele Kroppens Bredde under Indladningen (og Losningen), og Gulvets Højde fra Jorden svarer til Ladet paa en Lastvogn, saaledes at Godset uden større Vanskeligheder kan læsses direkte fra Vogn til Luftfartøj og omvendt.

I Landbrugslande har Typen uden Tvivl en stor Fremtid for sig. Den kan anvendes til Pudring af Markarealer med Giftstoffer for Udryddelse af skadelige Insekter — og den kan anvendes til Transport af levende Kvæg. I de Tilfælde, hvor det f. Eks. drejer sig om at faa transporteret Udstillingskvæg til Dyrskuer, vil Bristol Freighter kunne gøre dette meget bedre og langt hurtigere end noget andet Transportmiddel — og samtidig vil de firbenede Passagerer undgaa lange og besværlige Rejser med Jernbane eller Skib.

Bristol Freighter er ogsaa velegnet som et flyvende Udstillingslokale for f. Eks. Dame- eller Herrekonfektion, og der er Plads nok i den selv til store Prøvekollektioner.

I Minecgne, der som Regel er beliggende langt fra alfar Vej, kan Bristol Freighter sørge for hurtige Tilførsler af Forsyninger, Materiel, Proviant, og hvis det skal være, kan den indrettes som et flyvende Værkstedslokale. Anvendelsesmulighederne er som sagt mange, og naar man yderligere tager de meget lave Driftsomkostninger (ca. 55 Øre pr. kg pr. 1000 km). i Betragtning, er det ikke saa underligt, at Bristol Aeroplane Co. regner med et meget stort Salg af sin nye Fragtflyvemaskine.


Godset kan læsses direkte fra Lastvognens Lad ind i »Freighter«ens Lastrum.



KVALITET —

saavel i Konstruktion som i Fabrikation kendetegner KZ III.

Skoleflyvning er vel den haardeste Prøve paa et Luftfartøjs Kvalitet og Holdbarhed. Haarde Landinger og intensiv Drift stiller store Krav til Materiellet.

Efter 1000 Timers Skoleflyvning med en KZ III paa mindre end 4 Maaneder viste en omhyggelig Inspektion af alle vitale Dele — f. Eks. Understel, Styreflader o. l. — at KZ III havde bestaaet Prøven med Glans. Alt var som nyt. Ingen Udskiftning af Dele var nødvendig.

Derigennem betyder Kvalitet Økonomi for Flyveklubber, for Erhvervsflyvning og for Privatejere.

KZ

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KØBENHAVN

Hans Eksempel vil blive husket

Det 29. Victoria Kors til R.A.F. tilfaldt Sqn. Ldr. L. A. S. K. Scarf

I ni og tyve Tilfælde er Englands højeste Udmærkelse — Victoria Cross — tildelt Flyvere i Royal Air Force for uforfærdet og dygtige Indsats under Krigen hedder det i det engelske »Flight«.

Det sidste Victoria Kors til R.A.F. det 29' tilfaldt Squadron Leader *Arthur Stewart King Scarf* fra den 62' Squadron. Scarf mistede Livet i Kamp med en overlegen og talstærk japansk Jagerstyrke, men hans Død er samtidig et sraalende Vidnesbyrd om det Mod og den høje Moral, der besjælede disse Folk fra den anden Verdenskrig.

Scarf var med en forholdsvis beskeden Styrke stationeet i Malay med det Formaal at standse den hurtige japanske Fremmarch i December 1941 mod de engelske Stillinger. Den 9. December blev alle til Raadighed staaende Maskiner fra R.A.F. Basen i Butterworth beordret til at deltage i et Dagangreb mod den forreste japanske Operationsbase.

Netop som de mange Maskiner var ved at starte, satte en stor Styrke japanske Jagere og Dykbombere ind med et voldsomt Dybdeangreb paa den engelske Flyveplads. Alle R.A.F. Maskinerne blev tilintetgjort med en eneste Undtagelse — en Blenheim Bomber fløjet af Sqn. Ldr. Scarf. Faa Sekunder inden det japanske Lynangreb var han selv startet fra Pladsen og laa nu med sin Maskine og cirklede i Luften over de japanske Angribere.

Vel vidende at en Aktion mod Fjendens Base med en enkelt Maskine vel ikke vilde betyde stor Ødelæggelse af Maalet, tog Sqn. Ldr. Scarf alligevel den Besutning at gennemføre den beordrede Aktion. Det vilde i hvert Fald betyde noget moralsk for hans Kammerater, som nu nede paa Pladsen og i Skæret fra de brændende Maskiner maatte være hjælpeløse Vidner til den frygtelige Ødelæggelse.

Scarf satte Kursen mod den fjendtlige Base, gennemførte ene Maskine Aktionen, men blev dødelig saaret i Kamp over Maalet med de japanske Jagere, som antog den enlige Blenheim-Bomber for et let Bytte. De regnede imidertid ikke med R.A.F. Folkenes Dygtighed, og de fleste af dem fik aldrig senere Lejlighed til at anstille Betragtninge i den Retning.

Trods dødeligt saaret fortsatte Scarf ufortrødent den ulige Kamp, dykkede og steg med sin tunge Maskine og hvirvlede sig til sidst ud af sine Forfølgeres Bane. Tilbage til Basen var han dog ikke i Stand til at flyve, men han gennemførte en Nødlanding ved Alor Star, uden at hans Mandskab fik en Skramme.

Den saarede Flyver blev naturligvis straks bragt til Hospitalet, men han døde kort efter. I Dagsbefalingen hed det:

— Sqn. Ldr. Scarf udviste den største Tapperhed i den ulige Kamp med en overlegen Fjende, og hans straalende Eksempel paa Selvopofrelse vi blive husket til sene Tider.

Fine Flyvninger i København

ET ualmindelig godt Termikvejr Søndag den 11. Aug., forblev ikke ubenyttet af Klubberne i København med Omegn.

Chr. Zøylner havde fra Værløse Flyveplads en Babyflyvning paa ca. 2 Timer.

Og fra Lundtofte fløj »Graf« 1 Time og 15 Min., og »Jesper« 58 Min., begge ligeledes i Baby.

Sportsflyveklubbens to »Olympia« Planer er nu lovet fra England i Sept. Maaned. Men Klubben har indtaget det Standpunkt, at ville se dem, før man tror paa noget.

★

NYT fra DDL

Da Postbesørgelsen efter Branden paa paa Lillebæltsbroen for nylig blev besværliggjort et Døgn, anmodede Postvæsenet DDL om at tage en Del Post fra Jylland med til Hovedstaden. Efter Aftale tog Aalborg-Maskinen den vigtigste Del af Postsendingen med.

Den 1. August aabnede DDL de nye Ruter til Prag og Bruxelles. Der flyves efter Planen til Bruxelles Tirsdag og Torsdag med Afgang fra København Kl. 13,15 og Ankomst til den belgiske Hovedstad Kl. 16,25. Til Prag flyves Mandag og Lørdag med Afgang fra Kastrup Kl. 11,35 og Ankomst til Prag Kl. 15,20. I begge Tilfælde returnerer Maskinerne samme Dag.

Forsidebilledet:

Fra Flyvestævnet i Aarhus. Aarhus-Babyen gaar ind for Landing, i Forgrunden »Polytterne«s Baby.

Indien havde ikke godkendt Danmark

Et Forbehold mod Danmark som Medunderskriver af den internationale Luftfartsoverenskomst under Krigen hævet

I Følge et Telegram fra Washington har den indiske Regering nu officielt anerkendt Danmark som Medunderskriver af den internationale Luftfartsoverenskomst ved en Note til det amerikanske Udenrigsministerium.

Denne meget betydningsfulde Luftfartsoverenskomst blev indgaaet allerede i November-December 1944 i Chicago, og Minister *Kauffmann* var Underskriver for den danske Regering.

Imidlertid mente den indiske Regerings Repræsentant ikke paa dette Tidspunkt af Krigen at kunne anerkende Danmark som Medunderskriver uden Forbehold, idet Minister Kauffmann var uden direkte Kontakt med Danmark.

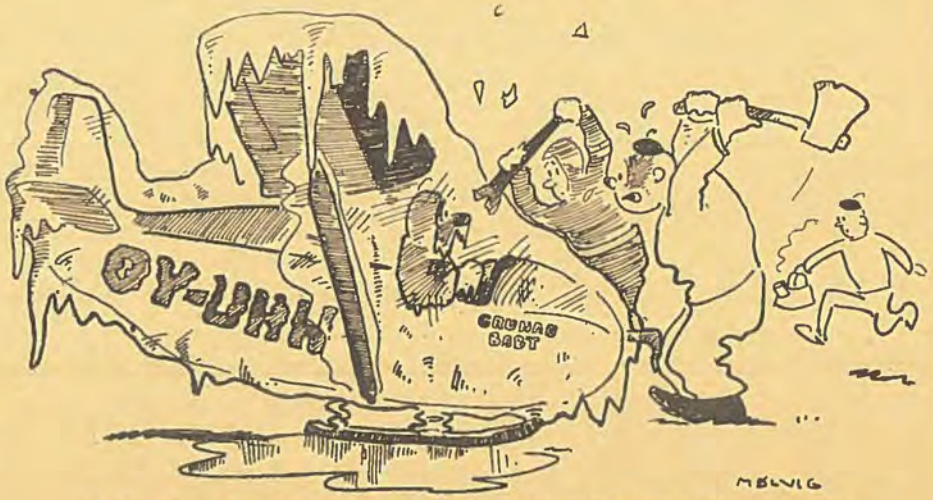
Forholdet er ikke siden blevet rettet officielt trods Danmarks senere Berigtigelse af Minister Kauffmann's Underskrift, og da vi spurgte Luftfartsvæsenets Direktør *Knud Gregersen* om Aarsagen udtalte han:

Det glæder mig at høre, at den indiske Regering nu har trukket sin Reservation tilbage. Da jeg selv for kort Tid siden deltog i Luftfartskonferencen i Montreal, blev jeg opmærksom paa Forholdet og spurgte den indiske Delegerede, Sir *Frederick Thymes*, om Aarsagen.

Sir Frederick Thymes beklagede at denne Formalitet endnu ikke var bragt i Orden og gjorde straks telegrafisk Forestillinger overfor sit Lands Luftfartsmyndigheder. Jeg er derfor glad ved at høre, at Henvendelsen har bragt Sagen ud af Verden, slutter Luftfartsdirektøren.

w.n.h.

MØLVIGS BITTERMANDEL



En Svæveflyver fra Aarhus har været saa højt oppe, at han kom ud for Isdannelser.

Storbritannien fører paa de reaktordrevne Flyvemaskiners Omraade

En Eskadrille Gloster Meteor IV Jagere. Hver af dem er udstyret med to Rolls Royce Derwent Turboreaktorer. Verdenshastighedsrekorden paa 975 Kilometer i Timen blev sat med et saadant Luftfartøj.

Sir Charles A. Parsons konstruerede den første Skibsturbine i 1884, og hans Pionerarbejde fortsættes af de britiske Luftfartsteknikere.

Storbritannien satte en ny Verdensrekord for Hastighed paa 975 Kilometer i Timen i 1945 med en af Royal Air Forces Standardjagere, der blev drevet frem af Turboreaktorer.

Fra andre Lande er der allerede indløbet Bestillinger paa britiske Militærmaskiner med Turboreaktorer. Disse Ordrer beløber sig til adskillige Millioner Pund Sterling.

Paa den civile Lufttrafiks Omraade kan Luftfartselskaberne og de rejsende med Tillid se hen til de britiske Flyvemaskinefabrikker, som fuldtud vil vide at udnytte denne nye Fremdrivningsmetode til de Trafikmaskiner, der nu er under Bygning.

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

Sportsflyveklubben i fin Fremgang

Henved 100 nye Elever under Uddannelse

GENNEM de sidste Maaneder har man præsteret en ganske overordentlig energisk Indsats i Sportsflyveklubbens Flyveskole. Med den første KZ III-Maskine har man indtil nu fløjet 700 Timer.

De fleste af Klubbens »gamle Flyvere« har i den Tid generhvervet deres Certifikat, og henved et lille Hundrede nye Elever er i fuldt Sving med Undervisningen.

Det var ikke uden berettiget Stolthed, at Assurandør Thomsen ved en Pressedemonstration i Kastrup Lufthavn, viste Sportsflyveklubbens Materiel frem. I den rummelige Hangar stod 2 KZ III'ere og 2 Austere, og de er paa Vingerne næsten hver eneste Dag med Klubbens Instruktører, de fire R.N.A.F.-Flyvere E. Infeld, Leif Olsen, Per Stig Nielsen og H. Petersen paa den ansvarlige Side af Dobbeltstyringen.

Efter Demonstrationen paa Jorden blev der Lejlighed til en »Prøvetime« i Luften. Sammen med Instruktøren Leif Olsen var FLYV's Medarbejder paa Vingerne i en af de smaa hurtige Auster.

Sportsflyveklubben har nu syv Skolemaskiner.

Man er ikke fri for at være en Smule imponeret over disse smaa Maskiners Mangøvredygtighed. Selv med Motorstop er man i Stand til fra en meget betydelig Afstand fra Flyvepladsen at naa ind ved simpel Glideflugt.

Efter R.A.F. Mønster har Sportsflyveklubben tilrettelagt et særligt Undervisningssystem med 48 Lektioner. I Øjeblikket koster en Flyvetime 60 Kr., men det oplyses, at man energisk arbejder hen mod under det halve pr. Flyvetime.

Med en Miles Magister og endnu to 3-sædede Austers er Klubbens Maskinpark naaet frem til syv helt moderne Skolemaskiner. Et ganske flot Resultat paa de faa Maaneder. Det er da heller ikke Tanken at blive i Kastrup. Til næste Aar haaber man at kunne disponere over egen Flyveplads. Paa enkelte Dage flyves ogsaa Soloflyvning fra Lundtofte.

w.n.h.

Vor Medarbejder stiger op i en Auster-Skolemaskine og faar Lejlighed til at prøve dens gode Flyveegenskaber.

Kastrup Lufthavn fotograferet fra Søsiden.

Den danske Flyvedag

DEN danske Flyvedag under Protektion af Hans kgl. Højhed Prins Axel skulde ogsaa i Aar gerne blive en straalende Manifestation af den store Betydning Flyvesportens forskellige Grene har for den danske Ungdom.

Rundt i Klubberne hele Landet over er man i denne Tid travlt beskæftiget med at forberede de mange lokale Arrangementer. Baade Model- og Svæveflyverne er indstillet paa en virkelig imponerende Indsats.

I Odense, Esbjerg, Aalborg og Hillerød sætter Motorsportsflyverne hinanden Stævne og vil bl. a. give Opvisning i Kunstflyvning med deres smaa, elegante Maskiner. Man regner ogsaa sikkert med at faa udenlandsk Deltagelse til Flyvedagens Stævner. Der er allerede truffet Aftale med engelske Sportsflyvere, og man haaber, at det ogsaa skal lykkes at faa enkelte Franskmænd og Belgiere herop. I givet Tilfælde vil vi faa det nyeste nye at se indenfor Sportsflyvningen.

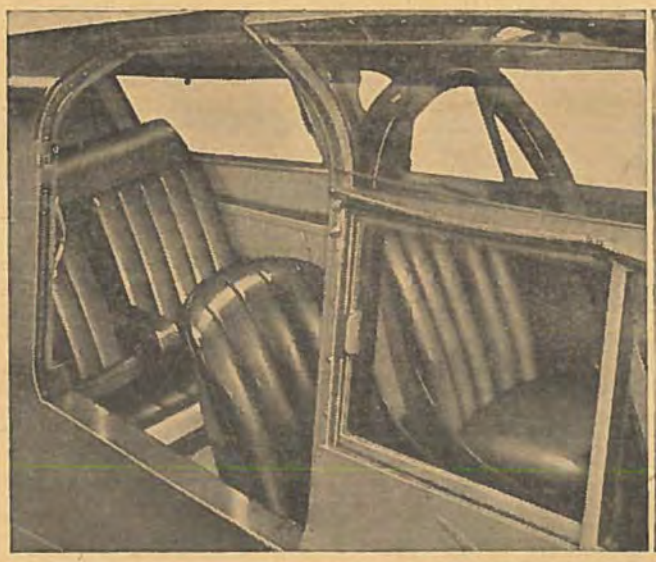
Flyvedagens Præsidium og Komite med Ærespræsidenten, Trafikminister N. Elgaard, i Spidsen tæller alle Navne af Betydning indenfor dansk Sportsflyvning. Vi nævner i tilfældigt Uddrag Luftfartsdirektør Knud Gregersen, Vice-Luftfartsdirektør Gustav Teisen, Civilingeniør Per Kampmann, DDL, Overborgmester H. P. Sørensen, Folketingsmændene Redaktør Ole Bjørn Kraft og Holger Larsen, Borgmestrene Unmack Larsen, Aarhus, L. Høyer-Nielsen, Esbjerg, og J. V. Verner, Odense.

Endvidere Oberstløjtnant Birksted, Kaptajn John Foltmann og Redaktørerne Leif B. Hendil, Jørgen Sandvad, Poul Westphal og Børge Kruse. Flyvedagens Sekretær er Generalsekretær E. Fallemar, D.K.D.A.S.

FLYV.

The PERCIVAL PROCTOR giver Dem Rejse-Komfort forenet med lave Driftsomkostninger

Vælg en Percival Proctor V, der som Militærmaskine har bevist sin uovertrufne Driftssikkerhed. Med sit luxuriøse Interiør og elegante Ydre, robust og let at flyve, er Proctor V en fremragende, let Flyvemaskine til alle Formaal. Den forener Maksimum Sikerhed og Komfort med alsidig Anven-delighed. Som Taxa- eller Luftrute-Brugsmaskine giver den gode Indtjeningsmuligheder, baade ved Passager- og Fragt-flyvning, med lave Driftsomkostninger.



Kort Specifikation: Lavvinget, 4-sædet Cabine-Monoplan, udstyret med en Gipsy Queen II Motor, der giver 208 H.K. i Starten og driver en "constant-speed" Propel. Flyvelængde: 800 km med en Nyttelast paa 300 kg. Marchhastighed 225 km/T. Ringe Benzin-forbrug, 5 km pr. Liter. Rigeligt Udstyr, der indbefatter ***komplet Sæt Instrumenter til Blind- og Natflyvning.*** Det skal være os en Glæde at sende Dem vor illustrerede Brochure.

The PERCIVAL

PROCTOR 'V'

£3,300

Komplet ab Fabrik

LEVERES OVER HELE VERDEN

PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED, LUTON AIRPORT, ENGLAND · AND TORONTO, CANADA

Agent for Danmark: ERIK HOFF-HANSEN, FREDERIKSHOLMS HAVNEVEJ 14, KØBENHAVN SV. Telf.: Eva 3693 (7 Linier.)

128-14

En dramatisk Aften paa Newmarket Flyveplads

Et Uddrag af C. Næsh Hendriksens Bog om Spitfireflyveren Morian Hansen

HAN fik næppe fuldført Sætningen, før hans værste Anelser blev bekræftet. Med en knasende Lyd slog den tungtlastede Bombers Understel mod Jordvolden, Haleplanerne røg i Vejret, slog atter ned med et Brag, og Maskinen forsvandt paa den anden Side af Volden.

»Jeg tænkte det nok!« raabte Morian. Saa sprang han hen til en Bil, der holdt ved Administrationsbygningen, og idet han raabte: »Sprøjte og Ambulance!« startede han Vognen og jog ind over Pladsen i Retning mod det Sted, hvor Maskinen var forsvundet. Den tolvte og sidste Maskine, der skulde have været af Sted, holdt stadig paa Pladsens anden Ende, Piloten var aabenbart tvivlraadig; saa skød han sine Gashaandtag i Bund, den store Maskine jog frem og susede over Jordvolden, netop som høje Flammer slog mod Himlen fra den anden Side. Et Øjeblik efter sprang Morian ud af sin Bil og løb op ad Volden. Et halvt Hundrede Meter fremme laa den brændende Maskine.

Han stod et Øjeblik ubeslutsom, saa hørte han en Stemme, der sagde:

»Pas paa, han har fire 500 lbs Bomber med og Masser af Brandbomber. Det hele kan gaa i Luften paa et Øjeblik.«

Han vendte sig og saa Sprøjtens og Ambulancens Mandskaber staa tvivlraadige ved Voldens Fod. Saa tog han sin Beslutning. Han raabte til dem: »Vent her et Øjeblik, saa skal jeg kikke paa det.« Dermed forsvandt han bag Volden.

Han løb en Snes Meter. Vinden stod lige imod ham og drev Røgen og Varmen ind i hans Ansigt. Han tog fem Skridt til, saa slog en Stikflamme op omkring hans venstre Ben. Han havde traadt paa en Brandbombe. En sviende Smerte fik ham til at springe et Skridt til Side. Saa glemte han Smerten, fejede med Hænderne Ilden væk fra Benklæderne — og indsaa det haabløse i at naa frem ad denne Vej. Han drejede af. I en stor Bue løb han uden om den brændende Maskine og naaede om paa Læsiden. Han stod selv fuldt oplyst. I et Glimt saa han nogle Hoveder stikke op over Volden. Saa fik han Øje paa en Mand, der laa nogle Meter fra den nedstyrtede Bomber. Han løb frem, ti, femten, tyve Meter, saa blev Varmen for voldsom ogsaa fra denne Side. Han maatte kaste sig fladt ned paa Marken og mave sig frem den sidste halve Snes Meter. Han naaede Manden, Maskinens Navigatør, der sagte jamrende laa paa Ryggen, ude af Stand til at røre sig. Begge hans Ben var brækkede. Morian greb fat i ham, fik ham op paa Ryggen og krøb med ham en Snes Meter bort. Saa rejste han sig, tog den saarede Mand op paa Armene og bar ham over Marken som et Barn. Han vendte sig om et Par Gange, fremskyndede sine Skridt og blev saa staaende. Nu var han et Par Hundrede Meter borte. Her maatte den tilskadekomne være i Sikkerhed for Bomberne, der hvert Øjeblik kunde eksplodere. Han lagde ham forsigtigt ned i Græsset, sagde nogle beroligende Ord til ham og løb saa tilbage.

Ilden havde taget voldsomt fat. Høje Flammer slog op fra Benzintankene i Planerne, og Gang paa Gang hvislede eksploderende Ammunition ud til alle Sider. Morian maatte atter ned paa Maven, og mens han kravlede hen mod den brændende Maskine, gjorde han sine Iagttagelser. Kroppen var brækket paa Midten, og Halen var slynget op langs Siden. Morian kunde se Rear Gunneren gøre Forsøg paa at komme ud af sit Glasbur. Han var aabenbart sluppet heldigt fra Nedstyrtningen og kunde maaske klare sig selv. Saa blev Morian optaget af et andet Syn. I den brændende Kabine, hvis ene Væg var revet op, saa han en Mand bevæge sig. Han blev øjeblikkelig klar over, at han først og fremmest skulde have fat i ham, og paa Trods af al Fornuft rejste han sig op, styrtede frem, greb som i Blinde ind gennem Ilden og fik Tag i Manden. De tumlede begge om paa Jorden. Morian rullede den anden nogle Gange for at slukke Ilden i hans skindforede Tøj, og begyndte at krybe tilbage med den tilskadekomne paa Ryggen.

Morian Hansen i RAF-Uniform.

Han var naaet to Meter. Saa lød der et øresønderrivende Drøn. Morian blev slynget sidelæns med sin Byrde. Han var helt sanseløs af Braget og Chock'et. Et Øjeblik blev han liggende ude af Stand til at røre sig. Han tog sig til Ørerne. Den hvislende, hvæsende Lyd af Flammerne, der slog ud fra Benzintankene, var hørt op. Han vendte Hovedet og saa Ilden danse fra den ene Ende af Maskinen til den anden. Saa tog han sig sammen og forsøgte at tale til den forbrændte Mand ved sin Side. Han blev bange for sin egen Stemme, der lød som en underlig hul Gungren inde i Hovedet. Han greb fat i Manden, fik ham atter op paa sin Ryg og fortsatte med ham hen til den første.

Nu er der kun Mulighed for at redde Rear Gunneren, de øvrige er forlængst væk, tænkte Morian ved sig selv, da han atter løb tilbage. At de øvrige Bomber kunde eksplodere, skænkede han ikke mange Tanker. Han var helt og fuldt optaget af det ene at redde et Menneskeliv. Krybende paa alle fire naaede han det sidste Stykke Vej frem. Saa hævede han Hovedet og saa op mod Glasburet. Han blev liggende et Øjeblik og stirrede. Kun de forvredne Jernrammer var tilbage, og bag den saa han Halvdelen af en Mand. Han vendte om, krøb og løb hen til de to, han havde faaet reddet bort fra Maskinen. Derefter raabte han til Redningsmandskabet, Ambulancen kørte frem, og kort efter var den paa Vej til Lazarettet.

Morian krøb op ad Jordvolden. Han var dødsens træt. Saa tumlede han op i Bilen, der holdt paa den anden Side, kørte over til Administrationsbygningen og gik ind i Kontrolrummet. Med et uudgrundeligt Udtryk i Ansigtet slettede han Nummeret paa den nedstyrtede Maskine, vendte sig mod Kontrolofficeren, der spørgende sad ved sit Skrivebord, og sagde:

»Vi behøver ikke at vente til i Morgen. Der blev kun to tilbage.«

*

Morian lagde Brevet fra sig, trommede i Bordpladen og mindedes Episoden. Det var rørende af de to Drenge at huske ham, men hvad, Herregud, han havde jo kun gjort sin Pligt. Og saa tænkte han ikke mere paa det.

Men 8 Dage efter var der Parade paa Newmarket Flyveplads. Chefen læste en Dagsbefaling op. Efter denne var Flying Officer Jens Henning Fisker Hansen blevet dekoreret med St. George Medaljen. Chefen knyttede nogle personlige Bemærkninger til denne Dekoration. Han glædede sig over, at en Mand fra hans Squadron var den første i Royal Air Force, der fik denne Medalje.

»De har ikke faaet den for Deres Indsats i Krig og Kamp«, sagde han. »Det er allerede blevet paaskønnet ved Distinguished Flying Cross. Den Medalje, De faar her, er en saa sjælden Udmærkelse. Den gives kun, naar man med Foragt for eget Liv redder nødstedte Medmennesker under særligt farlige Forhold. De bærer Medaljen med Hæder.«

Følg med Tiden —
Abonnér paa FLYV!
Pris pr. Aargang Kr. 6.00.
FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

0,48 Kubikmeter Lastrum for hver Hestekraft . . .

Miles Aerovan skaber nyt økonomisk Grundlag for Fragtbefordring ad Luftvejen. Med 310 B.H.K. og et Fragtrum paa 15 Kubikmeter opnaas den forbavsende store Lasteevne paa 0,48 Kubikmeter pr. Hestekraft. Udregnet paa en anden Maade vil det sige, at en Lasteevne paa 907 kg svarer til godt og vel 2,9 kg pr. B.H.K. Dette meget alsidigt anvendelige Luftfartøj kan benyttes til Godsbefordring, Passagertrafik, som Ambulanceflyvemaskine, flyvende Værksted eller „Udstillingslokale" og meget andet. Til de fornævnte Oplysninger kan føjes saadanne Tal som: Marchhastighed 179 km/T . . . Flyvestrækning 640 km . . . Startstrækning 183 m . . . Stallinghastighed 74 km/T . . . Pris 5000 £ . . . og alt det siger kort og godt at „Miles Aerovan er det bedste og mest økonomiske Luftfartøj til Befordring af Gods og Passagerer over kortere Strækninger."

MILES *Aerovan*

MILES AIRCRAFT LTD. · READING · ENGLAND

Grunau Baby's Afløser

Den ny svenske „Baby Falken"

Den svenske »Baby-Falken«.

KOCKUMS Flyveindustri, som er flyttet fra Halmstad til dejlige Lokaler ved Bultofte Flyveplads i Malmø, vil nu tilvirke en ny Babytype — »Baby-Falken«, der er tænkt som Grunau Baby's Afløser.

Det er imidlertid vanskeligt at lave om paa den gamle, hæderkronede Baby. Ikke alene var den et Pletskud fra Starten, men mange Aars Flyvning har givet den stadige Forbedringer, saaledes at den maa siges at staa uden nogen værdig Konkurrent den Dag i Dag — i sin Klasse.

Skønt den kun er et saakaldt Overgangsplan, er det dog ikke saa sjældent hændt, at nogle af dens mere »dyre« Brødre i den højere Klasse har maattet bide i Græsset, medens *den* stille og rolig er blevet flyvende.

Hvordan er saa Baby-Falken i Sammenligning? Ja, vi kan gengive 5 af de Punkter, Fabrikken har sat ind paa ved Forbedringen.

1. Det sædvanlige Dæksel er erstattet af et s. k. »bagt« lukket Plexiglasdæksel med bedre aerodynamiske Egenskaber, forbedret Sigt og større »utrymme«.
2. Forsøgsvis er lav Kobling indført. Denne er placeret, saa Føreren direkte kan se, naar Koplingsringen falder.
3. Førerpladsen er gjort større, saaledes at selv de mest velvoksne sidder bekvemt.
4. Differentialstyringen til Balanceklapperne er ændret saaledes at Balanceklapstyringen nu er fuldt tilfredsstillende — og langt bedre end paa den »sædvanlige« Baby.
5. Fjedrende Ophængning af Instrumentbrædtet, som paa »högvärdiga Segelflygplan«.

Dette er Oplysninger af mere »behagelighedspræget« Karakter. Den store Ændring er dog Kroppens Opbygning og Udformning.

Konstruktøren er her gaaet over til Staalrørskonstruktion med Lærredsovertræk, og det paastaas, at alle de smaa og store Skader, der opstaar ved mere eller mindre haarde Landinger, specielt i Næsepartiet, vil blive undgaaet ved denne Kroptype.

Det er dog ikke alene Kroppens Opbygning, der er ændret. Som det vil ses paa Billedet er Formen ogsaa en anden.

Næsepartiet er mere afrundet, og bagtil er det sekskantede Tværsnit erstattet af et rhombeformet.

At denne Ændring har været med til at gøre den mere levende paa Højderoret, var en af de Ting, man opdagede under et Par Flyvninger med den, der blev inviteret paa ved et Besøg paa Fabrikken.

I det hele taget var den dejlig at haandtere i Luften, den har noget af de finere Planers Kvikhed i Rorene over sig — og nogle af deres Raffinementer. F. Eks. er der Taaspidsstyring, og Pedalerne er til at flytte frem og tilbage, — i Luften som paa Marken.

Afballanceringen om Tværaksen er erstattet af Højderorstrim, og man sidder behageligere i den end i den gamle Baby.

En anden af de smaa Raffinementer er fast indbygget Hjul.

Den lave Kobling er jo en afgjort Forbedring, med ca. 300 m Wire i kørende Autostart, opnaaede man en Højde paa 225 Meter, uden nogen væsentlig Vind, og det var et dejlig roligt Optræk uden »hugge«-Tendenser.

Planerne og Rorpartiet samt den indbyrdes Stilling og Afstand mellem disse er bibeholdt. Det er dog Fabrikkens Mening at afrunde Enderne paa Stabilisator og Højderor.

I den Forbindelse maa man undres over, at ikke Siderorets lidt stive Facon er gjort fiksere.

Baby-Falkens Data:

Spændv. 13,5 m.
Planareal 14,4 m².
Tomvægt 150 kg.
Største Vægt 250 kg.
Mindste Synkehastighed 0,80 m/sek.
Stallingshastighed 48 km/T.
Bedste Glidevinkel 1:19.

Det mest forbløffende er næsten at den bliver fremstillet til en Pris, der er væsentlig lavere end den almindelige Baby.

Nogen Afløser af Babyen bliver den nu næppe — den er et Trin højere, snarere maa man sige, at dens Billighed vil gøre den til en Konkurrent til mange af de finere Typer — som jo nok er bedre, men samtidig saa meget dyrere, at for faa har Mulighed for at anskaffe dem. Her er et Plan, som selv mindrebemidlede Klubber har Raad til at købe, og som der uden Tvivl vil kunne præsteres fine Flyvninger med.

Desværre maa vi nok nøjes med at se den paa Afstand, saafremt den ikke ligefrem kan bygges paa Licens herhjemme — hvilket i høj Grad vilde være ønskeligt.

Hartvig.

★

SVÆVE-NYT

DA der savnes Nyheder fra Klubbernes Arbejde rundt omkring i Landet, opfordrer FLYV's Svæveflyvemedarbejder, Klubberne til at sende saadanne Oplysninger, der vil være af almen Interesse. Det være sig Oplevelser og Hændelser af lærerig eller morsom Art, opnaaede Præstationer o. lign.

Er der noget, Svæveflyvningen vedrørende, I kunde ønske oplyst, skriv da ogsaa, og vi skal søge det klaret.

Alle Henvendelser ang. Svæveflyvestoffet, bedes rettet til: Hartvig Jensen, Gennemløbet 3, København, Vanløse.

Og husk, at Stof skal være fremme senest den 8. i Maaneden, for at komme med i det følgende Nr.

★

Flyvelederlejr i Værløse

fra 10. til 30. September

SOMMERENS Uddannelseslejr for Svæveflyveinstruktører bliver i Aar afholdt paa Værløse Flyveplads i Dagene fra 10.—20. Sept.

Leder af denne Uddannelse bliver den svenske Instruktør Birger Nilsson.

Spørgsmaalene ved den afsluttende Eksamen vil blive stillet af Statens Luftfartstilsyn.

★

STØRSTE SIKKERHED

De flyver med fuld Sikkerhed i Douglas Maskiner. Douglas har større Erfaringer i Konstruktion af Trafik-Flyvemaskiner end samtlige andre Konstruktører.

Douglas Maskiner har ialt fløjet en Distance, der svarer til 350,000 Gange Jorden rundt.

DOUGLAS BEFORDRER
FLERE OG FLERE . . .
HURTIGERE . . .
LÆNGERE . . .

DOUGLAS

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

benytter DOUGLAS paa alle Internationale Ruter

Disse 85 Luftfartselskaber stoler paa Douglas

U. S. A.: Alaska Airlines, Alaska Coastal Airlines, American Airlines, American Overseas Airlines, Braniff Airways, Capital Airlines—PCA, Chicago and Southern Airlines, Colonial Airlines. Continental Air Lines, Delta Airlines, Eastern Air Lines, Essair Lines, Inland Air Lines, Mid Continent Airlines, National Airlines, Northeast Airlines, Northwest Airlines, Pacific Northern Airlines, Panagra, Pan American World Airways, Trans World Airline, United Air Lines, Western Airlines. **Australien:** Ansett Airways, Australian National Airways Pty., Ltd. Australian Commonwealth, Butler Air Transport Co., Guinea Airways Limited, Qantas Empire Airways, Tasman Empire Airways, **Belgien:** Sabena Airlines. **Bolivia:** Lloyd Aero Boliviano, Pan American Lloyd, **Brasilien:** Cruzeiro do Sul, Empresa de Transp. Aerovias, Linhas Aereas Brasileiras, Navegacao Aerea Brasileira, Panair do Brasil, Viacao Aerea Sao Paulo. **Britisk Vestindien:** British West Indian Airways. **Calcutta:** China Aviation Transport Corp. **Canada:** Canadian Pacific Airlines, Trans-Canada Airlines. **Central og Sydamerika:** TACA Airways. **Chile:** Linea Aerea Nacional. **Columbia:** Aerovias Nacionales de Columbia (Avianca), American Air Transport, Uraba, Medellin & Central Airways. **Cuba:** Compania Cubana de Aviacion, Compania Natl. Cubana de Aviacion (P. A. A.) **Czechoslovakiet:** Czechoslovakia Airlines. **Danmark:** Danish Air Lines (DDL). **England:** British Overseas Airways Corp. **Frankrig:** Air France. **Hawaii:** Hawaiian Airlines. **Indien:** Air Services of India, Airways, Ltd., Deccan Airways, Indian Civil Air Lines, Indian National Airways, TATA and Sons. **Irland:** Aer Lingus Teoranta. **Java:** K.N.I.L.M. **Kina:** China National Aviation Corp. **Libanon:** Middle East Airlines. **Mexico:** Aeronaves de Mexico, Aerovias Braniff, Bola de Nieve, Compania Mexicana de Aviacion (P.A.A.). **Mozambique:** Divisao de Exploracao dos Transp. Aereos. **Nederlandene:** K.L.M. **New Zealand:** Tasman Empire Airways. **Norge:** Det Norske Luftfartselskap. **Peru:** Compania de Aviacion »Faucett«. **Philippinerne:** Far Eastern Air Transport, Philippine Airline. **Portugal:** Aero Portuguesa Lda. **P. E. I.:** Maritime Central Airways. **Porto Rico:** Caribbean Atlantic Airlines. **Schweiz:** Swissair. **Skotland:** Scottish Airways. **Spanien:** Iberia Compania Mercantil. **Sverige:** SILA, ABA. **Syd Afrika:** South African Airways. **Tyrkiet:** Turkish Airlines. **Venezuela:** Linea Aeropostal Venezolana.

Flyvestævnet I AARHUS

Trods Afbud et vellykket Stævne

Gunnar Larsen gør klar til Start under Stævnet. Foto: Ib Hansen
Fra venstre Kaj Hultmann, Hartvig Jensen og i Planet Gunnar Larsen.

ET af de glædelige Tegn paa, at mere normale Tilstande er ved at vende tilbage, er Flyvestævnerne rundt om i Landet, der afholdes i alt større Tal.

At det dog ikke er nogen hverken let eller særlig taknemlig Opgave at arrangere et saadant, maatte »Aarhus Sværeflyveklub« sande ved Stævnet paa Skejby Flyvepladsen Søndag den 4. August.

Tanken var at lave det helt store — med Flyvemaskinebugsering af Sværeplanerne, der skulde deltage i Højdevindings- og Varighedskonkurrencerne. I god Tid havde Klubben indbudt alle danske Klubber til at deltage og faaet en Aftale i Stand med Morian Hansen om selve Bugseringsflyvningerne. KZ-III, der skulde bugsere, var dog endnu ikke blevet godkendt af Luftfartstilsynet til Slæb, og — man fristes næsten til at sige naturligvis — blev der først rettet Henvendelse om denne Godkendelse i sidste Øjeblik. En kraftig, vedholdende Blæst Ugen før forhindrede visse Prøvers Afholdelse, saaledes at Flyvemaskineslæbet til Stævnet gik i Vasken til stor Skade for Aarhusklubben — som var uden Skyld.

Heldigvis svigtede de anmeldte Klubber ikke, og det var rart at se, at der, den vanskelige Materialesituation til Trods, var mødt Sværeflyvere og Planer op fra forskellige Dele af Landet.

»Aviator« i Aalborg med en »Baby«, Henri Fugl fra Vordingborg med sin Rhön Bussard og Polyteknisk Flyvegruppe, Silkeborg Flyveklub og Sportsflyveklubben i København var hver mødt op med en »Baby«.

En Fi-1 fra Malmø skulde med Johan Blomberg ved Pinden have givet Opvisning i Kunstflyvning; men dette Nummer maatte af den før nævnte Aarsag udgaa.

Lige indtil et Par Timer før Stævnet skulde begynde, saa Vejret daarligst muligt ud, men Vejrguden forbarmede sig i sidste Øjeblik over Arrangørerne og blæste de truende Regnskyer væk. Ganske vist blæste det lidt vel kraftigt og vedblev med det under hele Stævnet, men det var sikkert i den bedste Mening.

Publikum svigtede dog ikke. I Tusindtal strømmede de til og sørgede for, at Stævnet i alt Fald ikke kom til at give Underskud. Klubben havde ogsaa gjort meget ud af Reklamen. Store Plakater var slaaet op overalt — Sporvognene kørte med Skilte, der opfordrede til at møde op, og Søndag Middag blev der kastet Læssevis af Flyvesedler om Stævnet ned fra Luften, ligesom Annoncer og Omtale i den lokale Presse gjorde sit.

Da de planerede Højde- og Varighedsflyvninger ikke lod sig gennemføre, blev der i Stedet lavet kombinerede Tids- og Mærkelandingsflyvninger. Hver Deltager skulde paa Forhaand opgive, hvor lang Tid han vilde være i Luften, og der blev saa givet Points for, hvor lang Tid han havde sagt galt, og hvor langt han var fra Mærket.

Nr. 1 blev H. Laursen, Sportsflyveklubben.
- 2 Klarskov, Aarhus Sværeflyveklub.
- 3 Gunnar Larsen, Sportsflyveklubben.

Som et Surrogat for den Kunstflyvning med Fi-1, Folk var lovet, forsøgte Blomberg at give lidt »Bonus« ved at vise, hvad Babyen kan præstere inden for det tilladtes Rammer, under stort Bifald. Ifølge Aarhusbladenes Referater var det jo heller ikke Smaating i Form af Toproll, Looping, Spin, Immelmanturns m. m., han fik ud af den Spilstart. Historien med den lille Fjer, der blev til 5 Høns, er vist specielt møntet paa Dagbladsjournalisterne. Hovedaarsagen er dog, at Folk er tilfredse, og det var de.

Et Nummer, der som Regel gør sig under et Stævne, er, naar en »Kone fra Omegnen« vinder en Flyvetur. Her var det »Cowboy«, der iført Kjole, Hovedtørklæde, Buste, Paraply, — Stikkelsbærben og Skistøvler blev sat op i Skoleglideren og vakte vild Jubel under sin ureglementerede Flyvning.

En Formationsflyvning af tre Babies var ogsaa ret vellykket. De førtes af Blomberg, Wetlesen og en anden Gæst fra Sverige, Gardelius.

Sportsflyveklubben i København demonstrerede en Auster og en KZ-III, fløjet af Infeldt og

Afslutningen og Stævnets store Nummer skulde være Morian Hansens Kunstflyvning med en KZ-Træner. Publikum maatte vente en halv Time over Tiden, før han kom — til Gengæld blev det ogsaa en Skuffelse. KZ-Træneren var tilsyneladende ikke forsynet med Rygflyvningskarburator. Hver Gang den kom over paa Ryggen i et Loop eller Roll, satte Motoren ud.

Som Speakeren, Kaptljt. J. G. Berg,

Cowboy optræder som »Konen fra Landet«, der skal have en Flyvetur. Han gennemførte Rollen til de mindste Enkeltheder, og det var noget ganske nyt i Sværeflyvning, man fik at se.

Svenske Modelflyveinstruktører til Uddannelse paa Ålleberg

DEN 21. Juli paabegyndtes et 10 Dages Kursus for 17 svenske Modelflyvere fra hele Landet, der skulde uddannes til Instruktører, paa den svenske Svæveflyveskole, Ålleberg.

Leder af dette Kursus var en af vore »gamle Kendinge«, Sigurd Isaksson, en af de mest »framgangsrike« svenske Modelflyvere.

Paa Førstedagen af dette Kursus havde FLYVs Medarbejder en Samtale med Isaksson, og i det følgende skal vi gengive nogle af hans Synspunkter om den svenske Modelflyvning.

I danske Modelflyvekredse har vi jo altid set med Æresfrygt paa vore svenske Kammerater. Før Krigen laa de langt før os med deres Gummimotormodeller, medens vi, ifølge vor egen Opfattelse, var Eksperter paa Svævemodelomraadet.

Da saa Gummimangelen satte ind, begyndte Svenskerne med Svævemodeller, som førhen havde været et næsten ukendt Begreb for dem, og i Løbet af ganske kort Tid havde de distanceret os.

Over for os selv maa vi indrømme, at den danske Modelflyvning i de sidste Aar har haft en væsentlig Tilbagegang, i alt Fald rent kvantitativt. De saakaldte »nye Teorier«, som bl. a. Isaksson har været en brav Forkæmper for, har haft store Vanskeligheder med at blive taget til Følge herhjemme, og det er derfor interessant at høre ham sige nu, at de allerede er ved at blive gammeldags i Sverige.

»Pindemodellerne maa vi se at komme bort fra igen«, siger han, »de var gode at udexperimentere de nye Teorier paa, men vi maa videre frem — Stilstand er Tilbagegang.«

Tro nu ikke, at Svenskerne er evig selvtilfredse — tværtimod. »Vi har nu, bl. a. gennem Statstilskud og Ansættelse af Instruktør, faaet udbygget Modelflyvningen i Bredden«, siger Isaksson, »men vi maa nu tænke paa Dybden. Det er faktisk ingen Kunst at faa fat i nye, Vanskeligheden bestaar i at faa dem over Begynderstadiet og virkelig give dem »Gnisten«. Naar en Svensker faar Lyst til Modelflyvningen, skal han blot af med en Krone. For den bliver han Medlem og faar udleveret et Byggesæt til en Begyndermodel. Han staar saa registreret i KSAK's Modelflyverkartotek som een af den titusindtals store Modelflyveorganisation. Mange af disse kommer aldrig længere end til denne Begyndermodel, og glider lige saa stille ud igen, medens nye af samme Slags dukker op og holder Tallet vedlige.

»Det er sin Sag, men mere alvorligt er det«, fortsætter Isaksson, »at selv de ret aktive er ved at blive hæmmet i deres Lyst til Nykonstruktioner af den stigende Industrialisering, den svenske Modelflyvning er ude for. Der er efterhaanden vokset en Mængde Virksomheder op, der sender Modeller paa Markedet, hvor alt er færdigbearbejdet, lige til at samle. Det kan være og er en Fordel paa een Maade, nemlig rent kvantitativt, men det er samtidig en Hemsko for den konstruktive og tekniske Fremgang.«

Alt for mange forbliver byggende — i Stedet for skabende, kan man sige populært.

Det interessante ved Modelflyvningen er netop det nyskabende. Falder det bort, vil Modelflyvningen hurtigt svinde ind til et Minimum. Specielt Svævemodellerne vil hurtigt blive kedelige, om ikke der stadig finder en Fornyelse Sted.

Kammeratskabet og Sammenholdet, har ogsaa meget tilbage at ønske, siger Isaksson, men tilføjer med et lunt Smil, at der ogsaa paa den Front i den nærmeste Fremtid kan ventes et Fremstød, men vil dog ikke nærmere ind paa dette, der skal komme som en Overraskelse.

At vi skulde ind paa et langt mere intimt Samarbejde, svenske og danske Modelflyvere imellem, var han ogsaa en stor Tilhænger af og sagde, at det var et stort Ønske hos mange svenske Modelflyvere at komme til Danmark og »tävle«. Endvidere var vi enige om, at Gummimotormodellernes Tilbagevenden uden Tvivl vilde give Modelflyvningen et fordelagtigt Skub fremad.

— Lad os haabe, de snart vender talstærkt tilbage.

Under Kurset er det Isakssons Mening at pille en 5—6 Stykker ud og give dem en videregaaende Uddannelse i Modelflyveteknikken, saaledes at de kan danne Grundstamme i den fremtidige svenske Modelflyvning — en udmærket Ide.

Specialmodeller mener han ogsaa, man skal vie større Interesse, end det hidtil har været Tilfældet, for det første er de med til at udvide Interessen for, at arbejde med noget nyt, og for det andet er de med til at gøre Modelflyverne mere sikre paa Benene rent teknisk, hvilket ogsaa vil gavne ved Konstruktion af Normalmodeller.

Det var pudset at se at Par af Deltagerne fra Skaane møde op med Flensted-Jensens gamle hæderkronede »Pluto«, saa helt uden Indvirkning er vi altsaa ikke paa vor forhenværende Landsdel.

Sigurd Isaksson betroede mig iøvrigt, at han stammede fra Danmark. Hans Tipoldefar nødlandededе i Sverige, og det lykkedes ham ikke at faa Flyvelejlighed tilbage!

Fra Kiruna, som ligger oppe i det nordligste Sverige, var ogsaa mødt en Deltager. Han fortalte, at Interessen for Modelflyvningen der var temmelig stor. De lange, mørke Vintermaaneder skal jo gaa med noget, og det er jo god Beskæftigelse at bygge Modeller. I Marts og April Maaned tager Vintersporten al Fritid, men i Maj begynder Modelflyvningen og har ret gode Betingelser.

Termikken er god, og de faar Lov at benytte den stedlige Flyveplads. Endvidere er der jo gode Muligheder for Hangflyvning i Fjældene.

Man faar et meget godt Billede af de større Afstande, der findes i Sverige, naar man hører, at Kiruna-Manden og Deltagerne fra Malmø bor ca. 1500 km fra hinanden. Det gør det jo givet ret besværligt at samle Deltagere fra hele Landet til forskellige Arrangementer, men disse Suk fra Sverige til Trods var der meget, vi kunde ønske at lære derovrefra.

---

sagde: Det kunde vi have gjort lige saa godt med et Sæveplan.

Alt i alt blev der trods de væsentlige Afvigelser fra det oprindelige Program et Stævne ud af det, som baade Publikum og Aarhusklubben kunde være tjent med.

Aarhus holder Uddannelseslejr for danske Svæveflyvere.

I direkte Fortsættelse af Stævnet paabegyndte Aarhus Svæveflyveklub en Sommerlejr paa den store Flyveplads ved Tirstrup paa Mols.

Under Wetlesens og »Cowboy«s Ledelse blev der her Lejlighed for Svæveflyvere fra hele Landet til at tage saavel A-, B- og C-Diplomerne som S-Certifikatet. Det Initiativ, Klubben her har lagt for Dagen, er al Anerkendelse værd og bør virke anspørende paa andre Klubber.

Hartvig.

Dansk Svæveflyver Unions Grunau Baby, med Blomberg ved Pinden, lander paa Skejby.

SHELL

SHELL

AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL

Strækflyvning i »Baby« foran Front

DA han startede fra Alleberg for at forsøge en Strækflyvning, var det ikke de sædvanlige Cumulsskyer, der fristede, men en »Front«, der var ved at passere.

Før Babyen og Bugsermaskinen var klar til Start, begyndte de første Regndraaber allerede at falde — men han vaklede ikke i Troen paa, at den var helt o.k., og i 400 m Højde mente han sig saa sikker, at han koblede løs fra Motormaskinen. Opvinden var dog tvivlsom —, og han bandede for sig selv over den Flothed at koble saa tidlig, og saa maaske igen at skulle gaa ned og lande — en Chance og ca. 20 Kr. fattigere.

Under disse Betragtninger var Naalen paa Variometeret begyndt at gaa frem mod 0, som den efterhaanden naaede.

Desværre viste den ikke rigtig nogen Tilbøjelighed for yderligere Fremtrængen mod de lokkende Cifre paa den øverste Halvdel af Skalaen.

Ja, ja — selvom 0 jo i Almindelighed er lig med intet, er det dog for en Svæveflyver noget væsentligt — nemlig ingen Højdetab, og dermed Mulighed for at finde frem til noget bedre.

Ganske rigtigt! — Nu begyndte den at nærme sig 1 Meters Stigning. Regnen trommede efterhaanden ganske godt paa Babyen, og Sigtbarheden var saa som saa. Det var egentlig en ganske pudsig Fornemmelse at ligge i Regnvejr — og Stigning, syntes han, men hvad — der kom ingen Vand ned til ham, saa det var jo morsomt at have prøvet det med.

Variometeret viste nu godt 2 sek/m Stigning, og han var efterhaanden næsten naaet op til Skybasen.

Skyen, der kendetegnede Fronten, stod ret skarpt afgrænset, og paa den ene Side skinnede Solen dejligt nedover Landskabet, og skraat ind under Skyen. Lidt længere inde under denne, regnede det stærkt.

Han havde aldrig før prøvet Frontflyvning, og forbavsedes over hvor herlig en Form for Svæveflyvning det var. Fuldstændig rolig opadstigende Luft — det føltes lige saa behageligt, som at flyve en stille Sommeraften. Han kunde kurve rundt, og flyve ligeud — stadig i jævn opadstigende Luft.

Det var nu bare at følge Fronten. Til en Afveksling fløj han ind i Skyen og trænede Blindflyvning. Der var dog meget uroligt — saa ud igen og fortsatte paa Kursen.

Denne var sydøstlig og han var nu efterhaanden naaet frem til den sydlige Ende af den store Sø Vänern.

Fronten strakte sig ud over denne —, der paa det Sted var 10—15 km bred —, og fortsatte paa den anden Side, saa alt var i Orden — Potten paa Bordet og Kammen i Smørret.

I Bevidstheden om, at efter Passage af den modsatte Bred, var Sølv C-Distancen sikret — satte han fortrøstningsfuldt Kursen ud over Vandet, nynnende paa »En rigtig Sømand, han er aldrig bange«.

Da han var naaet Strofen: »gaar det op, gaar det ned, paa'en igen«, — og samtidig et godt Stykke ud over Vandet — maa Variometeret have troet, det var henvendt til det — for Viseren begyndte at bevæge sig i uheldig Retning. Naa — det er sikkert kun et kort Øjeblik, tænkte han — og fortsatte fremefter.

Da det imidlertid efterhaanden gik ned paa 2 m »Synk«, tænkte han, næh, nu gaar den ikke, og drejede Kassen om — men — oh Ve, det Syn, der mødte ham da, fik Ansigtsfarven til at ændre sig en Smule.

Fronten bag ham var nemlig drejet ud i en Bue parallelt med Kysten, og laa nu ude over Vandet.

Saa langt det var muligt fulgte han den tilbage, — stak ind igennem og naaede velbeholden Kysten.

Chancen var »røget« for dennegang, og tilbage var nu at finde en egnet Landingsplads.

Ja — saaledes gik det »Graf: paa hans indtil nu sidste Forsøg paa Strækflyvningen til »Sølv C«.

Saa hvis der er nogle, der møder ham med Sørgebind, er det altsaa ikke fordi Kanariefuglen er død, men paa Grund af et manglende Sølv-C i Knaphullet.

Tilbage er at fortælle, at han landede paa et Herresæde og fik — om ikke Prinsessen og det halve Kongerige, saa dog prøvet at blive opvartet af Grevinden med Datter og overnatte i Taarnværelset, men da han sov fra det gamle Taarnurs tolv dybe Slag — fik han desværre ikke set den hvide Dame.

Hart.

BØGER OM FLYVNING

»*Krigen 1939—1945*«, som udgives af Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, foreligger i 4' Storhefte. Dette Hefte har sin særlige Interesse, fordi det ret indgaaende fortæller om Tyskernes Overfald paa Danmark og Norge.

»*The Royal Air Force*« (April 1942—Juni 1943) af *L. E. O. Charlton.*

I en rigt illustreret Bog, som er meget smukt udstyret, fortæller Air-Commodore Charlton om det britiske Luftvaabens Indsats i den store Verdenskrig. Bogen, som er en Del af et Værk paa 5—6 Bind, er meget underholdende skrevet.

»*Balloon to Bomber*« af *W. F. Burbridge.*

En populær Fremstilling af Luftfartøjernes Historie lige fra de første »forhistoriske« Eksperimenter til den nylig afsluttede Verdenskrigs hurtige Jagere og kæmpemæssige Bombere. Bogen omhandler ogsaa reaktordrevne Flyvemaskiner, og den slutter med en Oversigt over de Rekorder, som er sat i Aarenes Løb.

»*Gas Turbines and Jet Propulsion for Aircraft*« af *G. Geoffrey Smith.* Flight Publishing Co. Ltd., London. 246 Sider. Pris 12 sh. 6 d.

Efter de seneste officielle Udtalelser at dømme vil R. A. F. i Fremtiden kun interessere sig for reaktordrevne Jagere, og Trafikluftfartøjer, som er projekteret, vil anvende Reaktorer eller en Kombination af Reaktorer og Propeller.

Derfor kommer Udgivelsen af fjerde Udgave af »Gas Turbines and Jet Propulsion for Aircraft« lige tilpas, og der er ingen Tvivl om, at den vil udfylde et stort Savn, fordi det kun er saa lidt, der har været fremme i Bogform om dette højaktuelle Emne. Den første Udgave af Bogen udkom i 1942, og den blev straks antaget som Undervisningsbog ved tekniske Højskoler, militære Skoler og mange andre Steder.

Den nylig udkomne fjerde Udgave er en betydelig Udvidelse af den oprindelige Bog, og i dens 21 Kapitler fortælles paa en let forstaaelig Maade om alt, hvad der har med Reaktordrift og moderne aerodynamisk Forskning at gøre. Bogen fortæller bl. a. om de grundlæggende Principper for Reaktordrift, om Reaktorers Konstruktion, Anvendelse og Vedligeholdelse; endvidere om de eksisterende britiske, amerikanske og tyske Reaktorer og Luftfartøjer, suppleret med Projekter til kommende Typer. Desuden fortæller den en hel Mængde om de haleløse Flyvemaskinetyper og om de aerodynamiske Problemer, der opstaar, naar man prøver paa at flyve med Hastigheder i Nærheden af Lydens. Det er kort sagt en Bog, der omhandler de sidste nye Problemer inden for Flyvning.

De første skandinaviske Amerika-Flyvninger

Oslo-Mødet skabte fuld Enighed, og man er klar til at starte nu

DER synes nu endelig at være opnaaet Enighed om det skandinaviske Luftsamarbejde paa Amerikaruterne, og i Løbet af denne Maaned gaar de første Maskiner fra Scandinavian Airlines System paa Vingerne.

Efter Overenskomsten, der blev opnaaet paa Oslomødet for nogle Uger siden, skal Selskabets Bestyrelse bestaa af seks Medlemmer, to fra hver af de tre Landes Selskaber. Til Leder af Scandinavian Airlines System blev SILAS administrerende Direktør P. A. Norlin udpeget.

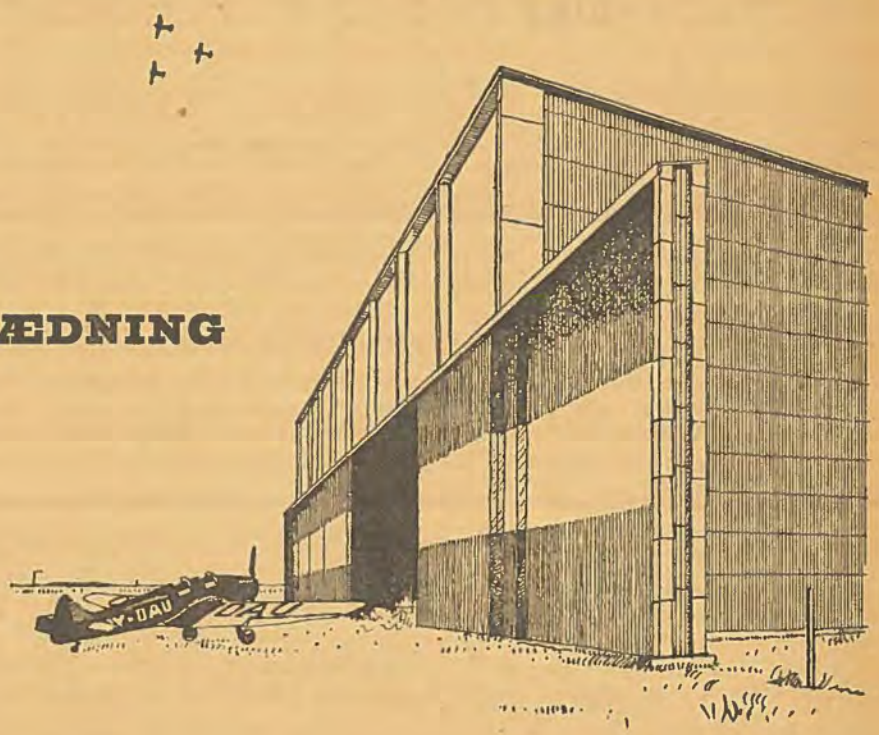
I Trafiken over Nordatlanten starter den nye interskandinaviske Koncern med foreløbig syv Skymasters. Danmark og Norge afgiver hver to og Sverige tre Maskiner.

Iøvrigt er det efter sikkert Forlydende det nye Selskabs Tanke at købe fem eller seks Douglasmaskiner DC6 med Plads til et halvt Hundrede Passagerer. DC6 er betydeligt større end Skymasteren, og dens fire Motorer er hver paa 2800 HK mod DC4, hvis Motorer kun er paa 1450 HK.

Paa Ruten over Atlanterhavet vil der sandsynligvis blive Tale om et Passagerantal paa 30, idet man tager Hensyn til Passagerernes Bekvemmelighed paa saa lang en Luftrejse. De første af de nye Gigantmaskiner vil antagelig kunne leveres i Slutningen af næste Sommer.

ETERNIT

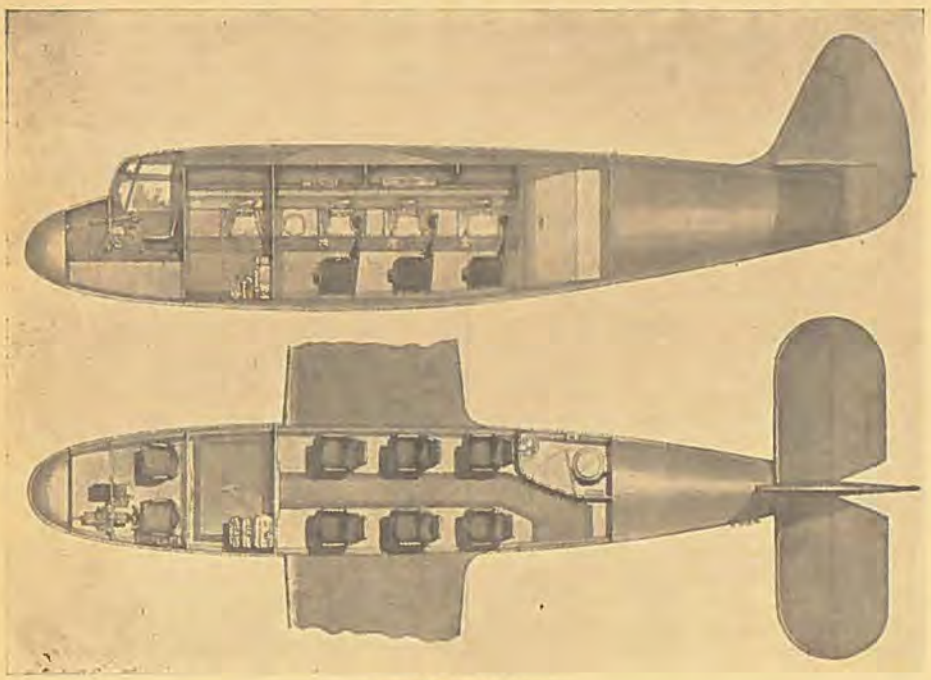
TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF:

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

PERCIVAL MERGANSER



Percival Merganser.

SOM nævnt andetsteds i dette Nummer af FLYV er Percival Merganser en af de Typer, som den engelske Flyvemaskineindustri i Øjeblikket har under Arbejde. Det er et højvinget Monoplan, som helt igennem er en Letmetalkonstruktion, der, med Undtagelse af Rorfladerne, er beklædt med Letmetalplader. De Formaal, hvortil det er konstrueret, er følgende: Taxaflyvning, Passagerbefordring paa Tilbringerluftruter, Godsbefordring og til privat Rejsebrug.

I sin oprindelige Skikkelse paa Konstruktørens Tegnestue var Merganser et lavvinget Monoplan med fast Understel; men efterhaanden som det forberedende Konstruktionsarbejde skred frem, bestemte man sig for at bygge Luftfartøjet i den Skikkelse, som det nu faar: et højvinget Monoplan med indtrækkeligt trehjulet Understel. Naar man har valgt en højvinget Konstruktion, er det bl. a. fordi denne Flyvemaskinetype byder Passagererne en langt bedre Udsigt under Luftrejsen end et lavvinget Luftfartøj; og dette spiller en ikke lille Rolle — for ikke at sige en meget stor Rolle — naar det drejer sig om Rundflyvning og Taxaflyvning.

Merganser bliver udstyret med to 295 HK D.H. Gipsy »Queen 51« Motorer, som giver Luftfartøjet en Marchhastighed paa ca. 256 km/T. Kabinens Indretning har særlig Interesse, fordi den kan indrettes med Siddepladser til henholdsvis 5, 6 eller 8 Passagerer (foruden Besætningen i Førerrummet paa 2 Mand), ja — i givet Fald kan der skaffes Plads til 10 Passagerer, idet der i Stedet for Toilettet kan indbygges en Sofa med 2 Siddepladser. Denne sidstnævnte Indretning af Kabinen er f. Eks. at foretrække, saafremt Luftfartøjet skal anvendes til Rundflyvninger.

Saafremt Merganser skal anvendes til Lufttrafik paa Tilbringerruter, hvor Passagererne medfører en Del Bagage, kan der anbringes et Skot i den forreste Ende af Kabinen, saaledes at der indrettes et særligt Bagagerum. I den øvrige Del af Kabinen er der i saa Tilfælde Plads til 6 Passagerer.

Percival Aircrafts Reklamechef i København.

Percival Aircraft Ltd.'s Reklamechef, Mrs. *Moore*, som i Begyndelsen af August Maaned var paa Rejse i Danmark, Norge og Sverige for at besøge Firmaets skandinaviske Repræsentanter, udtalte bl. a. til FLYV, at der ved Konstruktionen af Merganser var taget vidtgaaende Hensyn til de Krav, som Passagererne med Rette kan stille til en moderne Trafikflyvemaskine. Konstruktøren har først og fremmest tænkt paa Passagererne, og Luftfartøjet er bygget op »uden om disse«. Dette har f. Eks. medført, at Kabinen er saa høj, at Passagererne kan gaa oprejst derinde, og der er rigelig Plads baade i Stole og Midtergang.

Mrs. Moore er forøvrigt ikke nogen helt almindelig Reklamechef. Hun er selv Flyver og har en betydelig praktisk Erfaring bag sig. Mrs. Moore erhvervede sit Sportsflyvercertificat i 1936, men da der under Krigen blev oprettet en særlig Organisation i England med det Formaal for Øje at flyve de militære Maskiner fra Fabrikkerne til R.A.F.'s Flyvepladser, meldte hun sig sammen med 36 andre kvindelige Flyvere til dette Job. Mrs. Moore passede sin militære Flyvetjeneste lige til Krigens Slutning, og i de Aar, der var gaaet, havde hun faaet Lejlighed til at flyve en Mangfoldighed af Typer, omfattende baade flermotorede Bombere og Spitfire. Naar Percival Aircraft's Reklamechef derfor taler om Flyvemaskiner, saa ved hun, hvad det drejer sig om.

A propos Merganser's Anvendelighed. Mrs. Moore fortalte, at Percival Aircraft var ved at indrette en Merganser paa en særlig luksuøs Maade. Den var bestilt af en indisk Prins og skulde anvendes til dennes private Rejsebrug.

Nogle Data.

Fuldvægt 3060 kg; Planareal 29,6 m²; Planbelastning 103 kg/m²; Spændvidde ca. 14,2 m; Længde 11,8 m; Største Marchhastighed 309 km/T; økonomisk Marchhastighed i 2400 m 267 km/T.

★

System over Konkurrencerne

DET er efterhaanden blevet dagligdags at se en gruelig Uorden ved vore Modelflyvekonkurrencer. Mange har gransket i sine inderste Hjerneceller, og man er nu kommet til et Konkurrencesystem, som synes at være det ideelle, hvorfor man hurtigst muligt maa se at sætte sig ind i det. Her skal i Korthed bekendtgøres, hvad der kan hjælpe paa dette for Dansk Modelflyvning saa kedelige Fænomen.

Man maa gøre sig klart, at den første Betingelse for en velgennemført Konkurrence er, at det i Forvejen er godt tilrettelagt.

Konkurrenceledelsen maa i god Tid fastsætte Tidspunktet for Konkurrencens Afholdelse og meddele Klubberne det i god Tid. Desuden maa D.M.U.s nye Konkurrenceanmeldelser indsendes i god Tid før Konkurrencen i fuldstændig udfyldt Stand. Det vilde være udmærket, om de andre Distrikter indførte en Konkurrenceplan i Lighed med den, IV. Distrikt fornylig har fastlagt paa et Delegeretmøde i Aabybro.

Dommeren maa *ikke* være Medlem af Dansk Luftsportsraad og han maa *ikke* deltage i Konkurrencen. Han maa kontrollere, at alt gaar rigtigt til, at kun *tilmeldte* Modeller deltager; han maa kontrollere Stopure, Startsnor og m. a. t. Først naar Dommeren efter Afslutningen har konkontrolleret og godkendt alle Resultater, maa de offentliggøres.

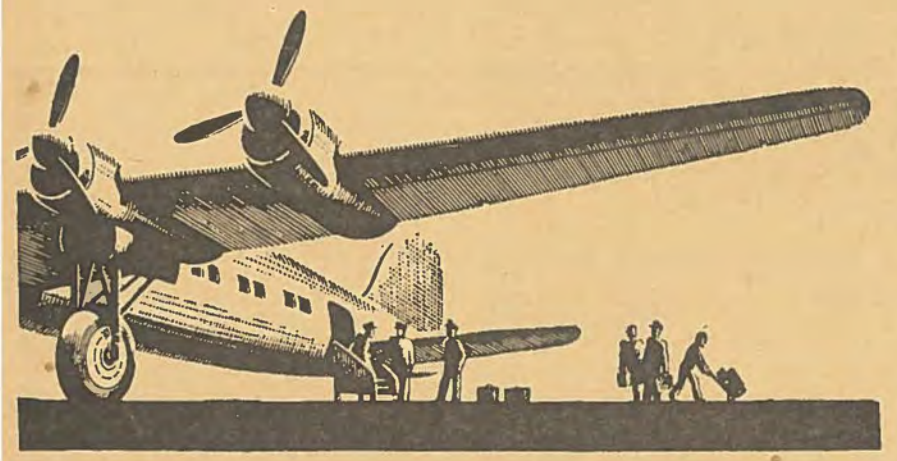
Flyvelederen har det værste Job; han har Ansvaret for Konkurrencens rette Gennemførelse, og det er alle Deltageres og Officials Pligt at efterkomme hans Ordrer. Han maa paa Konkurrencedagen være første Mand paa Flyvepladsen og straks gaa i Gang med Tilrettelæggelsen.

Modelflyveklubben, der modtager Indbydelser, skal straks underrette Medlemmerne om det og et Par Dage inden Tilmeldingsfristens Udløb faa oplyst, hvem der ønsker at deltage fra Klubben. Selvom ingen ønsker at deltage, maa han *ikke* undlade at svare den arrangerende Klub!

Modelflyveren i den paagældende Klub maa være klar over, at det er hans Indsats, hele Konkurrencens vellykkede Gennemførelse afhænger af. En Modelflyver maa *aldrig* være Tilskuer, hvis der er Brug for ham. Han maa møde præcis og sørge for, at hans Model er i fin-fin Stand. Almindeligvis er Trimning forbudt under Konkurrencer.

Chr. Jochumsen.

ROLLS-ROYCE



Vædskekølede

MOTORER
TIL RUTEMASKINER

Rolls-Royce vædskekølede Motorer i Englands tunge Bombere hjalp med til at vinde den endelige Sejr. Luftfartselskaberne, som i Dag etablerer Verdens Handelsruter, anvender Rolls-Royce Motorer til Rutemaskinerne.

Den britiske Armada af Rutemaskiner, indbefattet „Tudor" og „York", der beflyver Europas Hovedstæder, er monteret med de berømte Rolls-Royce „Merlin" Motorer.

For Speed & Reliability

ROLLS-ROYCE LIMITED

Head Office: Derby, England
London Office: Conduit Street

Permanente Magneter
ALNICA MAGNETSTAAL

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

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE

LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/S

„CELOSE"
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)
PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

Engelske Privatflyvemaskiner

og andre mindre Luftfartøjstyper

Auster er den mest anvendte Flyvemaskinetype i de engelske Sportsflyveklubber. Den har Plads til 3 Personer.

DEN engelske Flyvemaskineindustri er nu i fuld Gang med Bygningen af Luftfartøjer, som kan tilfredsstille det stadigt voksende civile Behov. For Trafikluftfartøjernes Vedkommende er der blevet lagt en Byggeplan, gældende til 1950/52, og ved et Par Lejligheder har Repræsentanter for Pressen haft Adgang til at se Modeller og Flyvemaskiner i fuld Størrelse repræsenterende de Typer, der er under Bygning. Man saa bl. a. Typerne Avro Tudors, York, Lancastrian, Viking, Hermes, Dove, Wayfarer og Marathon, Hythe Flyvebaaden samt Modeller af den store Bristol, den 100-Tons Short reaktordrevne Flyvebaad og den reaktordrevne Avro.

Næsten alle de nuværende Luftlinere betragtes kun som værende midlertidige Typer, der er bygget for at holde Storbritanniens Lufttrafik i Gang, indtil Reaktor-Perioden begynder i 1948-49 og 50. De mindre britiske Luftlinere er ved at vinde Indpas mange Steder, og af Typen De Havilland Dove foreligger der allerede Ordre til et Beløb paa 2 Milioner £.

Den anden Del af den britiske civile Flyvemaskineproduktion omfatter den private Mands Flyvemaskine og de Luftfartøjer, der kan anvendes til Taxaflyvning og paa mindre Luftruter. Paa dette Felt vil den britiske Flyvemaskineindustri møde en meget haard Konkurrence fra de mange store Fabrikker i U.S.A., men det er man forberedt paa.

I 1939 var der ikke ret mange Lande i Verden, som ikke havde set en De Havilland Moth eller en Percival Gull eller en Miles Hawk, og man haaber i England, at Typer som Miles Messenger, Gemini, Percival Proctor og den lille Auster vil opnaa den samme Berømmelse rundt om i Verden.

I det efterfølgende bringer FLYV en Oversigt over de forholdsvis mange lette, britiske Flyvemaskinetyper, som i Øjeblikket er under Bygning og i Serieproduktion. Saafremt det paagældende Firma ogsaa har større Flyvemaskinetyper under Bygning, er dette anført i Parentes ved Siden af Firmaets Navn.

Airspeed (Ambassador 24/39-sædet Luftliner).

Consul: En civil Udgave af den berømte R.A.F. Oxford Træner, tilbydes som en 5-sædet Luftliner til Anvendelse paa Tilbringerluftruter. Den har en Marchhastighed paa 264 km/T., og den kan flyve ca. 1450 km. Motorer: to 395 HK Cheetah. Indtrækkeligt Understel. Pris £ 5.500.

Crislea

Ace: En firesædet Privatflyvemaskine — en helt ny Type, som er under Bygning. Den kan flyve en Strækning paa 640 km med en Marchhastighed paa 176 km/T. Motor: Een 100 HK Monaco.

Cierva Autogyro

W. 9: En tosædet Helikopter, hvor den bageste, lodrette Rotor (til Forhindring af Kroppens Drejningstilbøjelighed) er erstattet af en Reaktoranordning. (Se Billedet i FLYV Nr. 8/1946).

Fairey (Firefly og Spearfish, som anvendes af Marinens Luftvaaben.

En firesædet Helikopter af ny Konstruktion. Den bygges som Forsøgstype for en større kommerciel Helikopter.

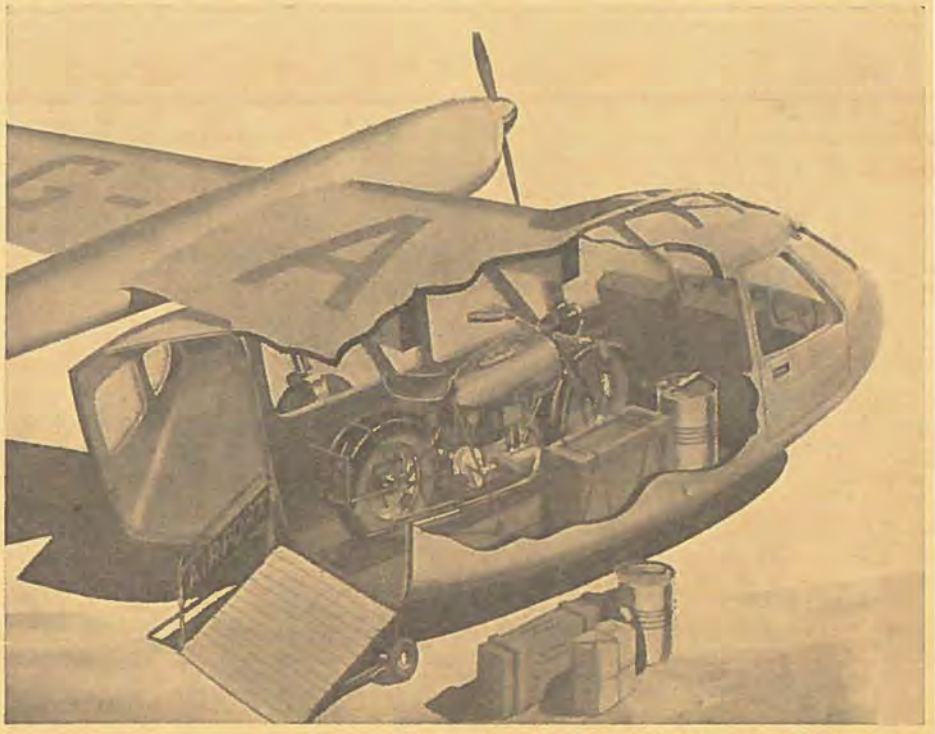
Miles (Marathon Luftliner samt en projekteret, reaktordrevet Postflyvemaskine.

Messenger: En firesædet, eenmotoret Privatflyvemaskine. Marchhastighed ca. 190 km/T og Flyvestrækning 800 km. Motor: een 145 HK D.H. Major. En Videreudvikling af Miles M. 28, som Feltmarskal Montgomery benyttede i Frankrig. Flere udenlandske Ordre. Pris: £ 2.625.

Gemini: En tomotoret Messengertype med samme fremragende Start- og Manøvreegenskaber. Kan starte paa een Motor. Kan medføre 4—5 Personer. Marchhastighed 208 km/T; Flyvestrækning 800 km. Motorer: to 100 HK Cirrus Minor. Pris: £ 3.675.

Aerovan

En særpræget Fragt- eller Passagerflyvemaskine. Den kan medføre een Ton Gods over en Strækning paa 640 km. Motorer: 100 HK Cirrus Major. Forbavsende smaa Driftsomkostninger. Det er et højvinget



Portsmouth Aerocar er et tomotoret, højvinget Monoplan med to Halebomme og en kort, men meget rummelig Krop. Den bygges i tre Udførelser, hvoraf Typerne »Major« og »Junior« kan rumme 6 Personer, mens Typen »Minor« har Plads til 5 Personer. Som Billedet viser, er Aerocar ogsaa udmærket egnet til Godstransport.

Monoplan med to Halebomme og en kort, men rummelig Krop under Bæreplanet. Kroppens Gulv har samme Højde fra Jorden som Ladet paa en Lastvogn. Pris: £ 5.250.

Percival (Morganser Luftliner; anvendelig til militær Træning).

Proctor V: En direkte Efterkommer af den verdensberømte Rekordindehaver »Gull«. Ældre Typer af Proctor anvendtes af R.A.F. under den anden Verdenskrig. Den nye Proctor er en firesædet Privatflyvemaskine med stor Ydeevne. Den engelske Flyver *James Mollison* har fornylig fløjet en Proctor V via Sydatlanten til Argentina. Marchhastighed 250 km/T; Flyvestrækning 832 km. Motor: een 210 HK Gipsy Queen. Pris: £ 3.300.

Portsmouth Aviation

Aerocar: Et tomotoret, højvinget Monoplan med to Halebomme og med Plads til 2—5 Personer (afhængig af Anvendelsen). Der findes tre forskellige Typer. Marchhastighed 224 km/T; Rækkevidde 1600 km ved en Marchhastighed paa 220 km/T. Motorer: to 145 HK Cirrus eller D. H. Major. Pris: £ 4.850.

Taylorcraft (Militære Typer af Auster).

Auster: Den mest anvendte Flyvemaskinetype i de engelske Sportsflyveklubber. Det er et højvinget Monoplan, som minder om en »Cub«. Den er tresædet og har en Flyvestrækning paa 480 km ved en Marchhastighed paa 160 km/T. Motor: een 100 HK Cirrus Minor. Den kan flyve ca. 9 km paa 1 l Benzin. Pris: £ 935.

Moth-Typerne kommer igen.

I ovenstaaende Fortegnelse mangler et Navn, nemlig *De Havilland.* Dette skyldes, at De Havilland har haft saa meget at bestille med at bygge Typerne Hornet, Vampire, Dove og en ny reaktordrevet Luftliner, at Fabrikken ikke har kunnet overkomme mere. Det er imidlertid en Kendsgerning, at 'Moth'en snarest muligt vil blive sat i Produktion igen. I Mellemtiden bygger De Havillands Fabrik i Canada den lille Chipmunk Træner og er samtidig ved at tage fat paa Typen Fox Moth.

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

Uddrag af Efterretninger for Luftfarende

Danmark. Benyttelse af Landingspladser.

Paa given Foranledning indskærpes, at kun Landingspladser, der forud er godkendt af *Statens Luftfartstilsyn,* maa benyttes ved civil Flyvning i *Danmark.* Pladserne godkendes i hvert enkelt Tilfælde for et bestemt Tidsrum og for bestemte Luftfartøjstyper.

Norge. Indhentning af Tilladelse til Flyvning over Norge.

Under Henvisning til E. f. L. Nr. 4/15 1945 skal Ansøgninger om Tilladelse til at overflyve norsk Territorium samt til at lande paa norske civile Flyvepladser stiles til: *Samferdseldepartementet, Luftfartsavdelningen, Kirkegatan 15, Oslo, Telegramadresse: Luftfart. Telefon: 33980 Oslo.*
(U. f. L. Nr. A II 18/1 a 1946).

Schweiz. Privatflyvning tilladt.

Efter den 1. Marts 1946 er Privatflyvning uden Indskrænkninger tilladt over schweizisk Territorium samt Landinger i Forbindelse hermed paa schweiziske civile Flyvepladser.

Brændstof kan faas paa Flyvepladserne uden Restriktioner.

Fotografering fra Luften er forbudt. Fotografiapparater skal før Indflyvning over schweizisk Omraade plomberes eller placeres i Bagagerum, som ikke er tilgængelige under Flyvning.

Luftfartøjer, som ankommer til *Schweiz* fra Udlandet, skal lande paa en schweizisk Toldlufthavn.

Fortegnelse over schweiziske Toldlufthavne:
(1. Mats 1946).

Klasse I. Geneve-Cointrin.
Zürich-Dübendorf.
Bâle-Birsfelden.
Klasse II. Bern-Belpmoos.
Lausanne-Blécherette.
Altenrhein.
Klasse III. Locarno-Magadino.
La Chaux-de-Fonds—Les Eplatures.

Sverige. Forbudet mod Overflyvning af og Landing paa svensk Territorium ophævet.

Ved Bekendtgørelse af 15. Marts 1946 er Forbudet mod Overflyvning af og Landing paa *svensk* Territorium ophævet.

Med Hensyn til Flyveruter og Flyvehøjder m. v. henvises til E. f. L. Nr. 2/8 1945.
(U. f. L. Nr. A II 9/1 a 1946).

Sverige. Ljungbyhed. Forbudt Omraade.

Paa given Foranledning indskærpes, at Flyvning med andre end de Luftfartøjer, som starter fra eller skal lande paa *Ljungbyhed,* er forbudt indenfor et Omraade med *Ljungbyhed* som Centrum og Radius 10 km.
(U. f. L. Nr. A I 34/2 d 1946).

Særlige Meddelelser.

Enhver Flyver skal for Fremtiden føre en personlig Flyvejournal, hvori indføres den Flyvetid, vedkommende har opnaaet. Journalen skal vedlægges ved fremtidige Andragender om Fornyelse og Udvidelse af Certifikat.

Journalen faas ved Henvendelse til *Statens Luftfartstilsyn, Ny Kongensgade 15, 1. Sal.* Pris Kr. 2,50.

2 mm STAALPLADE
ca. 1/4 m² søges omg. I Bytte kan leveres 1 eller 1,5 mm Izette 50.
Herning Svæveflyveklub

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— Højstartsnor, over 100 m Kr. 5.00 —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

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:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER **PROPELLER** **LETMETALLER**
FLYVEMASKINEDELE **LUFTFOTOGRAFIAPPARATER** **K. L. G. TÆNDRØR**
INSTRUMENTER **FLYVEMASKINELÆRRED** **ILTAPPARATER**

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

VED Besøget i August paa Lufthavnen i Kastrup inviterede Det Danske Luftfartselskab 21 af vore Medlemmer paa en Flyvetur i et af de store moderne Luftfartøjer. Af de Medlemmer, der mødte rettidigt, kom de, der havde de laveste Medlemsnumre, med paa en dejlig lang Tur over Nordsjælland. Tak DDL!

I September skal vi sælge Lodsedler til »Den danske Flyvedag«, ikke blot 5 eller 10, men i Hundred- eller Tusindvis. Lodsedlerne udleveres paa vort Kontor, Nørre Farimagsgade 3, først i September, men husk at faa noteret, at I kommer fra A. J. K. Salget skal finde Sted fra den 15' til og med »Flyvedagen« den 22' September. Som Præmier for de af A. J. K.s Medlemmer, der sælger de fleste Lodsedler, udsætter vi efter Aftale med Sportsflyveklubben et Par Prøveture i en af Klubbens Skolemaskiner. Saa nu gælder det om at faa Gang i Lodsedlerne for at redde en Flyvetur.

Selve »Flyvedagen« mødes vi til Flyvestævnet, men læs nærmere herom i Aviserne.

Husk Navn og Adresse.

Ved alle Forespørgsler, der kræver Svar gennem vor Brevkasse eller direkte, maa Indsenderens Navn og Adresse altid anføres, da vi ellers ikke besvarer eller videre befordrer Henvendelserne.

Husk derfor: *Navn og Adresse.*

Luftfartforsikringer

Af enhver Art

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.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. **Postgiro:** 25680.
Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S.
Kassereren: Damgaardsvej 27, Klampenborg. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE
Formand: Kaptajn H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand: Overassistent 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: Civilingeniør E. Eckert.
Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION
Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.
1. Instruktør Per Weishaupt. Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst. »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Første danske Højderekord i Svæveflyvning

»Cowboy« naaede en Højde af 2500 m og satte dermed den første danske Højderekord i Svæveflyvning.

NU er der gaaet Hul paa Bylden, hvad Rekorder indenfor dansk Svæveflyvning angaar.

Torsdag den 8. August opnaaede Harald Vermuth Jensen, bedre kendt under Navnet »Cowboy«, fra Aarhus Svæveflyveklub, en Højde af 2500 m under en Start fra Tirstrup Flyveplads paa Mols, ved Klubbens Sommerlejr der.

Det var en Tordenfront, der frembød Lejligheden, og Unionens Baby, OY-DUX, der maatte holde for.

Udkoblingshøjden var 400 m, saa det var en Højdevinding paa 2100 m. Den største stigning laa paa 6 sek/m, og Isdannelse paa Baby'en gjorde det nødvendigt at trække Bremserne og søge nedad igen.

Det var ingen Tilfældighed, naar det var Cowboy, der blev vor første »Højdeflyver«. Han er efterhaanden en gammel Rotte indenfor dansk Svæveflyvning og, som man siger, altid frisk!

De to Ting kombineret gør jo en Del — men langt fra alt. Under Opholdet i Sverige i Sommer blev man klar over, at han er en af de danske Svæveflvere, der har gjort mest ud af Meteorologien, baade teoretisk og i Praksis.

— Det bliver ikke sidste Gang, vi hører Rekord-Nyt fra den Kant.

Tillykke Cowboy!

Hart-

VESTJYDSK FLYVEKLUB

TIL Varetagelse af fælles Interesser har Model-, Sværve- og Motorflyverne i Esbjerg nedsat et 3-Mands Udvalg bestaaende af de 3 Klubbers Formænd.

*

Klubben har modtaget Tilsagn om 3 Certifikatpræmier à 300,00, som bliver vor Andel af sidste Aars Flyvedags Overskud. Ansøgning om Certifikatpræmier fra Medlemmer, der ønsker at paabegynde Flyveundervisningen i Aar indsendes til Klubbens Bestyrelse.

*

Den 26. September 1936 stiftedes »Vestjydsk Flyveklub«. I den Anledning arrangerer Klubben Søndag d. 22. September, der ogsaa er »Den Danske Flyvedag«, et Jubilæumsstævne i Lufthavnen, hvortil Medlemmer vil faa gratis Adgang. Der vil blive Rundflyvning og Flyveopvisning af Svæve- og Motorflyvere.

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil	Kr. 4.75
Fartøj-Journal	„ 6.00
Flyve-Journal (i Foderal) .	„ 2.50
Arbejdsbog	„ 0,85

Ekspederes fra

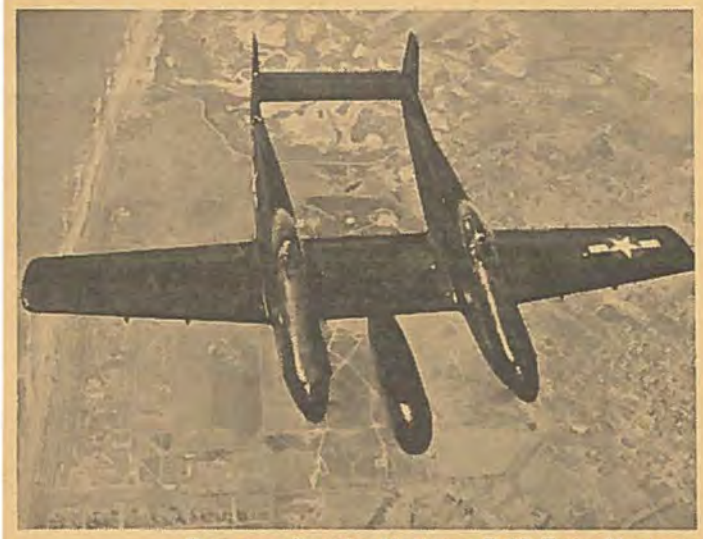
FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

CODAN

Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn **Køge**



Den amerikanske Natjager P-82 Twin Mustang.

Intava viser det nye

North American Aviation, Inc. har bygget en ny Natjager til den amerikanske Hærs Luftstyrker, nemlig Typen P-82 Twin Mustang. Den nye Jagertype kan ogsaa anvendes til Rekognoscering, som Bomber eller som Ledsagejager. Den har en største Hastighed paa 760 km/T, og dens Flyvestrækning med fuldt Udstyr er ca. 3600 km, d. v. s. at den med Lethed kan flyve fra Vestkysten af U. S. A. til Pearl Harbour. Den normale Bevæbning bestaar af seks tunge Maskingeværer; men der kan — i udvendig Ophængning — medføres 20 Raketter og to 450 kg Bomber.

Luftfartøjet er udstyret med to 12-cyl. Allison Motorer, forsynet med modroterende, fløjlbare, firebladede Propeller.

For at gøre P-82 bedre egnet til Flyvning i Kulde og i store Højder, er Forkanten af Bæreplanet forsynet med en Opvarmningsanordning til Forhindring af Isdannelser.

Den mærkelige, fremspringende Udbygning paa Centralplanets Underside er en Gondol, som rummer Jagerens Radarudstyr. Denne er afkastelig.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S

INTAVA

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.

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.

Segelflyghandboken, indb. Kr. 17,00.
Wolf Hirths bekendte Bog i svensk Udgave. Alt om Svæveflyvningens Teori og Praksis.

Erik Lagerqvist, Att teckna flygplan, Kr. 4,60.
Vejledning i Tegning af Flyvemaskiner.

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

KUPON

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

De bedes sende mig: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Beløbet medfølger i Frimærker/bedes opkrævet.

FLYV *med Maskinerne med* VIKING *Navnet!*

I flyvende Fart føres Passagererne over Have og Bjerge, over Grænser og Toldbesværligheder. Rejs moderne, flyv, naar De skal rejse — og flyv med de store DDL Maskiner med VIKING Navnet. DDL byder Dem den største Komfort paa Rejsen og en Fartplan, der omfatter hyppig og regelmæssig Forbindelse med alle Hovedbyerne inden for det europæiske Rutenet. Detaillerede Oplysninger i Rejsebureauerne og *DDL's Luftrejsebureau,* Dagmarhus, Raadhuspladsen, Kbhvn. V. Telf. Central 8800.

DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

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. 10
1946 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE

Saa komfortabel som en Rutemaskine . . . til Sports- eller Undsætningsflyvning

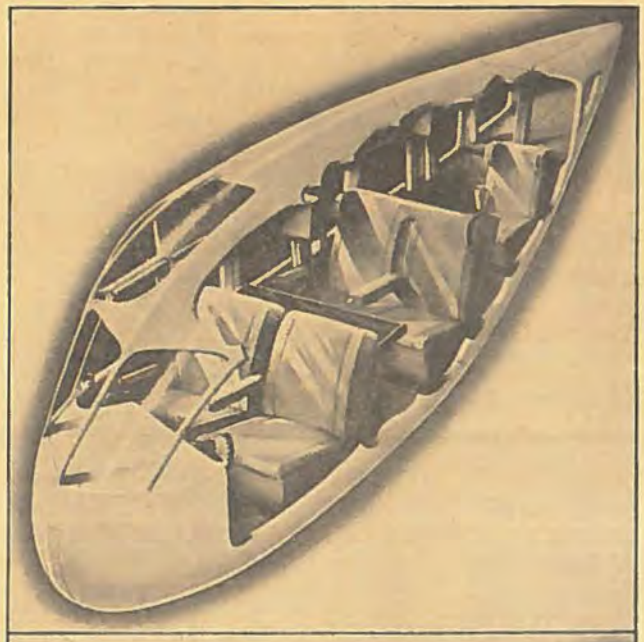
Aerocar har Plads til fem Passagerer, der rejser saa komfortabelt som i en Rutemaskine. Fire brede Døre gør det lige saa let at sætte sig ind i Aerocar, som det er at tage Plads i en moderne Bil. Paa kortere Rejser kan der sidde tre Passagerer paa det rummelige Midtersæde, saa ialt seks Passagerer medføres.

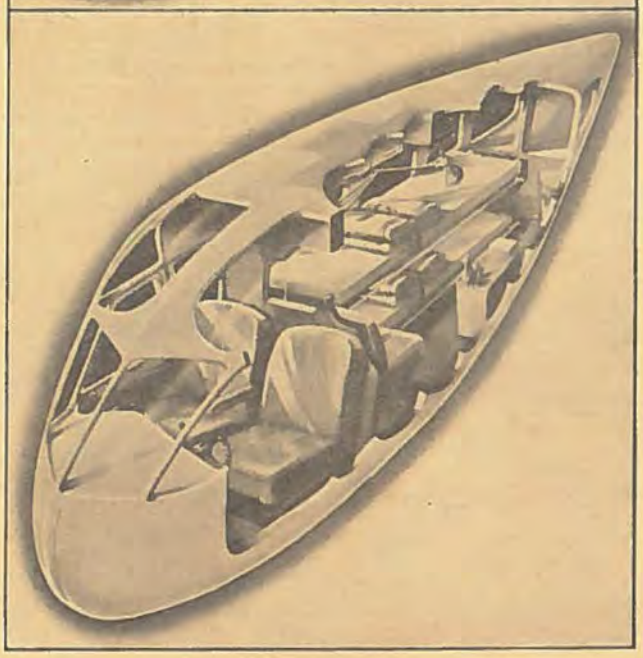
Alle Passagersæderne er lette at tage ud, saa Maskinen kan bruges til Transport af Fragt eller som Ambulance. I dette Tilfælde lettes Indladningen i betydelig Grad ved Brug af de specielle " Muslingeskal-Luger " agter i Kabinen. Disse Luger er Standardudstyr paa samtlige Modeller.

Som Ambulancemaskine kan der flyves med to Baarer og en Sygepasser eller med indtil fire Baarer uden Sygepasser.

Den mere end blot tilstrækkelige Lydisolering, den effektive Luftfornyelse og Kabinegulvets parallelle Stilling i Forhold til Jorden baade i Luften og paa Jorden sikrer sammen med det styrbare Olietryksunderstel Patienternes Befordring i den størst mulige Komfort og med den mindst mulige Træthed.

Vi modtager gerne Forespørgsler fra Agenter og Forhandlere. Skriv efter vor illustrerede Brochure.





THE PORTSMOUTH

Aerocar

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED
TELEGRAMMER: BALMURLUX

THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND
PORTSMOUTH, ENGLAND

FLYV

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

Nr. 10 | Oktober 1946 | 19. Aargang

Sportsflyverne maa have Lufthavne

FLYV har paa dette Sted flere Gange gjort opmærksom paa de Vanskeligheder, som uvægerligt maatte indtræffe for Sportsflyverne og Flyveskolerne i Kastrup Lufthavn, efterhaanden som den internationale Passagertrafik tog til.

En Række Klager fra Trafikflyverne har nu medført, at Luftfartsmyndighederne efter et Møde mellem Statens Luftfartstilsyn, Flyveledelsen og DDL har besluttet at opsige Flyveskolerne derude. Morian Hansen har allerede faaet en Plads i Skovlunde, hvor muligvis ogsaa Scanaviation kan være, medens Sportsflyveklubben foreløbig faar Tilladelse til at blive i Kastrup, muligvis til den nye B. Lufthavn ved Brøndbyvester er færdigbygget.

Den nye Lufthavn ved Brøndbyvester kan imidlertid ikke ventes klar før til Foraaret, og sker det, at Sportsflyveklubben tvinges til at forlade Kastrup inden den Tid, staar den praktisk talt uden Mulighed for at fortsætte det Arbejde, der nu ligger kommet saa fint i Gang.

Militæret raader stadig over Lundtofte Flyveplads. Under Indtryk af den øjeblikkelige Situation maatte det dog synes rimeligt, at de Sportsflyvere, som, indtil deres egen Lufthavn staar færdig, ikke kan operere fra Kastrup, fik midlertidig Tilladelse til at benytte Lundtofte.

De respektive Myndigheder bør nu omgaaende tage Forhandlinger op med Krigsministeriet med det Formaal at faa en Ordning i Stand, der hindrer en Standsning i Arbejdet for dansk Sportsflyvning.

FLYV

Helikopterens Udvikling i England

Af

Major Oliver Stewart.

»The Cierva Autogiro Company«s sidste Frembringelse, W-9 Helikopteren, forsynet med Reaktor i Halen til Modvirkning af Kroppens Drejningsmoment.

DET ENGELSKE FIRMA »The Cierva Autogiro Company«, der nu udelukkende koncentrerer sig om Udviklingen af Helikopteren, har fornylig præsenteret Selskabets sidste Model for en Kreds af interesserede. Luftfartøjet, der har faaet Betegnelsen W 9, er forsynet med flere revolutionerende Nyheder i Konstruktionen. Mest bemærkelsesværdig er Brugen af en Reaktor til Modvirkning af Kroppens Drejningsmoment. Reaktoren har imidlertid vist at være fuldt tilfredsstillende til dette Brug.

En anden Nyhed ved W 9 er, at Styregrejerne er de samme som i et almindeligt Luftfartøj. Det vil altsaa sige, de bestaar af Styrepind, Ror og Gashaandtag. Endelig maa det bemærkes, at Overgangen fra Motorflyvning til Glideflyvning praktisk talt er øjeblikkelig. Hidtil har den Tid, Forandringer tager, været betragtet som et Maal for den Risiko, der var forbundet med at flyve den paagældende Helikoptermodel. Der er nemlig en Periode fra omkring 20 til 100 Fods Højde, hvor Overgangen fra Brug af Motor til Glidning kan foraarsage saa stort et Højdetab, at et Havari muligvis kan blive Følgen.

Ved W 9 er dette Faremoment praktisk talt elimineret.

Geniet de la Cierva.

Navnet Cierva siger sikkert ikke de fleste ret meget. Saa mange Luftfartspionerer er blevet glemt eller undervurderet. Ved Udsendelsen af W 9 vil det derfor være paa sin Plads at mindes *Don Juan de la Cierva*, som hans fulde Navn lød.

De la Cierva blev født i Murcia i Spanien den 1. September 1895. Paa Grund af et Uheld, som ramte en 3-motoret Bombemaskine, han selv havde givet Udkast til, gav han sig i Lag med Konstruktionen af et Luftfartøj med roterende Bæreplaner. I 1922 havde han løst Opgaven med en Autogyro, der havde 5-bladede modsat roterende Rotorer. Prøveflyvningen blev imidlertid ingen Sukces, og først i 1923, da Cierva havde forbedret sin Model, fandt den første vellykkede Autogyroflyvning Sted ved Getafe nær Madrid. Paa den forbedrede Type havde Cierva forbundet Rotor-Bladene med selve Rotor-Akslen ved Hjælp af et Hængsel. Ved denne Leddeling mellem Blade og Aksel havde han overvundet et af de vanskeligste Problemer ved Konstruktionen af et roterende Bæreplan, idet Leddelingen foraarsager, at Smidigheden øges, hvorved ogsaa hele Fartøjets Stabilitet og Balance bliver større.

En svensk-bygget Autogyro af nyere Type. Billedet er taget i Kastrup umiddelbart før Den danske Flyvedag 1945.

Smaa Forbedringer med stor Betydning.

Paa dette Tidspunkt dukker England op i Billedet, idet det engelske Luftfartsministerium afgav Ordre paa en Autogyro til eksperimentielt Brug. Den blev bygget af *A. V. Roe* og var det følgende Aar Sensationen ved et engelsk Flyvestævne. Det var imidlertid et yderst primitivt Luftfartøj. Rotoren blev trukket op, før Maskinen gik i Luften, en Metode, der nu kun bruges til at starte »udenbords« Motorer i meget gamle Flyvemaskinmodeller.

I 1927 blev der bygget en Autogyro, beregnet til Start og Landing paa Søen, og i 1931 byggede Cierva en to-sædet Maskine med Kabine, en Gipsy III Motor og et trehjulet Understel. Den fik Betegnelsen C-24, den havde en Top-hastighed paa 180 km i Timen og en Marchhastighed paa 145 km.

Det næste Fremskridt kom i 1932 og berørte Styrbarheden. Ved Hjælp af en hængende Styrepind blev man i Stand til at bevæge Rotor-Akslen. Og i 1934 kom G. & J. Weir-Typen, udstyret med to-cylindret Motor. De ovennævnte smaa Fremskridt fortjener den Opmærksomhed, vi her har vist dem, fordi de alle er afgørende Punkter paa den Udviklingslinie, der betegner vandret Bæreplansflyvning.

Udviklingen fortsætter.

Som tidligere omtalt afgav det engelske Luftfartsministerium den Ordre, der førte til Bygningen af en Autogyro i England. Senere prøvede Ministeriet paa forskellig Maade at stimulere Udviklingen ved at udskrive Konkurrencer for Bygning af en Helicopter; men da ingen Konkurrencedeltagere meldte sig, faldt Sagen til Jorden, indtil Ministeriet fik fat paa en Tegning, udført af en Mr. *Oscar Asboth*, som havde bygget en Helikopter i Paris. I 1939 blev det meddelt officielt, at en Asboth-Model nu var under Bygning, men saa kom Krigen, og al yderligere Udvikling blev standset.

Fra 1934 til 1939 havde Weir-Kompagniet dog ikke ligget paa den lade Side. Blandt andet havde Selskabet udtaget Patent paa Brugen af Reaktorkraft til Drift af Rotoren og paa en styrbar Anordning til den vandrette Rotor, der modvirker Kroppens Drejningsmoment. Weir-Kompagniets Luftfartsvirksomheder er nu overtaget af Cierva-Autogiro-Company, og den tekniske Ledelse af det sammensluttede Firma er efter Ciervas Død overdraget til Mr. *C. G. Pullin*. Saaledes er det altsaa gaaet til, at et af de Selskaber, der nu udelukkende arbejder med Helikopterens videre Udvikling, er grundlagt af Manden, der aldrig opgav Tanken om den luftdrevne Rotor, det tekniske Geni de la Cierva.

Foruden at være en straalende Teoretiker var Cierva ogsaa en praktisk Mand. Hans Stræben gik stadig ud paa at give den jævne Mand Udbytte af sine Opfindelser. Hvis han ikke var blevet dræbt — ironisk nok ved en Flyveulykke med en almindelig Flyvemaskine — er der ingen Tvivl om, at en Autogyro-Model til en overkommelig Pris vilde have været paa Markedet, inden Verdenskrig Nr. 2 brød ud. Hans grundlæggende Arbejde, der nu videreføres af C. G. Pullin, vil sikkert bære Frugter langt ud i Fremtiden.

Oliver Stewart.

★

NY HØJDEREKORD

Under Forsøg med V2 Raketter i White Sand i New Mexico opnaaede de amerikanske Eksperter en ny Verdens-Højderekord. Raketten for ikke mindre end 104 Miles op i Luften og landede ca. 70 Miles fra det Sted, hvor den blev udskudt. Den efterlod et vældigt Hul i Jorden.

HOBBYBOKEN 1946

er nu udkommet!

Et Jætteværk om Flyvningens Eventyr Udvikling og Historie

Det første Værk i sin Art udsendes nu paa Dansk hos Westermann og redigeres af Kaptajn John Foltmann.

EN af de interessanteste og mest opsigtvækkende Bøger om Flyvningens Historie vil i Løbet af kort Tid foreligge færdig paa Dansk og udsendt af Westermanns Forlag. Den er bearbejdet af en af Flyvningens kendteste Eksperter og Pionerer, Kaptajn John Foltmann, hvis Redaktion og tekniske Flyveartikler vil være FLYV's Læsere bekendt gennem mange Aar.

— Den, der først een Gang er blevet fanget af Flyvningens Fortryllelse, den, der ved en Styrepind har følt sig som Universets Herre og saaledes oplevet Virkeliggørelsen af Tusinder af Menneskers Drøm, vil aldrig nogen Sinde kunne bryde ud af den Tryllering, som dette Luftens Eventyr har slaaet om ham, skriver Kaptajn Foltmann i en Introduktion til det store Værk paa 1200 Sider og med 300 Illustrationer.

Kaptajn Foltmann har med Udsendelsen af dette Kæmpeværk i to store, smukke Bind givet et Bidrag til Flyvningens Historie, som vil være af den største Betydning for Fagfolk og til virkelig Glæde for de mange, for hvem Flyvning hidtil har været et uigennemtrængeligt Omraade, en Flyvebog for Ikke-Flyvere, siger Foltmann selv. Bogen afhjælper et virkeligt Savn. Vi har herhjemme ikke haft Adgang til en samlet Oversigt over Flyvningens Historie uden at ty til den besværlige Udvej at søge Oplysninger i udenlandske Værker og Tidsskrifter. Det er en Indsats, et Kæmpearbejde, som Foltmann her har afsluttet. Kun en Jernenergi, en Vilje til at gennemføre alt, hvad der handler om Flyvning og en sagkyndig Forstaaelse og Viden, som paa en Gang har taget Ophold i det samme Menneske, personificeret i Flyveren Kaptajn Foltmann, vilde formaa at føre en saadan Opgave frem til et Resultat.

Meget snart foreligger første Bind, og til Januar regner man med at have afsluttet andet og sidste Bind. Foltmann har til Opgavens Løsning formaaet en Række af vore fineste Navne paa Flyvningens Omraade til at bidrage til Værkets Tilblivelse, bl. a. Folk som Direktør Knud Lybye fra DDL, Direktør Knud Gregersen fra Statens Luftfartstilsyn, Overlæge Helge Smith, Hærens Flyvertropper, Luftkaptajn H. Kierkegaard, DDL, og Direktør Helge Petersen fra Meteorologisk Institut for blot at nævne enkelte.

Her findes Afsnit om Trafikflyvning, Militærflyvning, hele Udviklingen fra de første komiske Forsøg paa at hæve sig i Luften over Luftballoner og Luftskibe til de mest moderne Trafikmaskiner og Stratoscruisere og Sportsmaskiner. Svæveflyvningen har faaet sit særlige Afsnit fortalt bl. a. af Generalinde Harriet Førslev, medens Modelflyvningen er repræsenteret ved en Ekspert som Knud Flensted-Jensen.

Den nye Flyvebog, som vi med spændt Forventning imødeser Afslutningen paa, er det første foreliggende Værk paa Dansk i sin Art, og der er ingen Tvivl om, at det vil blive en Haandbog, som vil være uundværlig paa enhver Flyveinteresserets Reol, for Lærere og Kommunebiblioteker.

Britisk Luftfart under Nationaliseringen

FLYV-Interview med Mr. Pigg, den engelske Luftfartsdirektør i Danmark

MED champagneduftende Stævn og et Selskab af engelske Presse- og Luftfartsfolk om Bord tog British European Airways første Vickers Viking Maskine i den regulære Trafik paa London-København Cementen i Kastrup.

Kun 3½ Time forinden var den store »Luftcigar« blevet døbt paa Northolt ved London af den danske Minister Reventlow og Gæsterne blev nu budt velkommen ved et Cocktailparty i Luftfartsdirektør Gregersens elegante og smagfuldt udstyrede Konferenceværelse i Kastrup. Til Stede var bl. a. Direktør Knud Lybye, Trafikchef Bech Nielsen og Pressechef Kringelbach fra DDL, Viceluftfartsdirektør Teisen repræsenterende de officielle Myndigheder, Kaptajn John Foltmann, Direktør Oldenburgh fra K.L.M. og endnu en lang Række Navne fra dansk og udenlandsk Lufttrafik.

Tobakstaagen ligger tæt og bølgende i Lokalet, hvis Konturer næsten viskes helt ud, og det er vanskeligt at skelne de enkelte Tilstedeværende. Rundt i Taagen er en høj, slank Englænder ustandselig i Aktivitet. Elskværdigt og smilende præsenterer han stilfærdigt sine Landsmænd for de danske Kolleger. Det er Mr. A. A. Pigg, nyudnævnt Direktør for B.E.A. i Danmark.

Den engelske Konge underskriver den nye Luftfartslov.

Mr. Pigg har for kort Tid siden aabnet sit Bureau i det nye københavnske Lufttrafikcentrum i Dagmarhus, og FLYV's Medarbejder benytter Anledningen til en Samtale.

— Den engelske Labour-Regering har indraget den engelske civile Luftfart i Nationaliseringsbestræbelserne, det er et stort Skridt i det traditionsprægede Storbritannien?

— Ja, det er rigtigt, siger Mr. Pigg, engelsk Luftfart er nationaliseret i Dag, men han tilføjer straks. Luftfarten har dog sin fulde kommercielle Frihed.

Lovforslaget om den civile Luftfart, som oprettede tre statskontrollerede Virksomheder til Drift af den britiske Luftfart Verden over, blev underskrevet af den engelske Konge den 1. August i Aar og er nu Lov.

Den britiske Luftfarts Historie gaar iøvrigt helt tilbage til 1911. I Begyndelsen drev flere private Selskaber forskellige Ruter i Europa, men i 1921 indsaa den engelske Regering Nødvendigheden af at yde Støtte, hvis Storbritannien skulde kunne møde den voksende Konkurrence fra Udlandet, og et mindre Statstilskud blev det foreløbige Resultat.

Men Udviklingen fortsatte med Stormskridt. To Selskaber, Imperial Airways og British Airways blev ved en Regeringsforordning i 1938 slaaet sammen til en offentlig Virksomhed med Aktierne under Statens Kontrol. British Overseas Airways Corporation hed dette saakaldte »udvalgte Instrument — B.C.A.C. — og det overtog sine Funktioner i 1940 efter Begyndelsen af den anden Verdenskrig. Det kom derfor aldrig til at virke under Fredsforhold. Under Krigen blev alle Resourcer stillet til Raadighed for Regeringen. Det blev B.O.A.C., der kom til at udføre Pionertjenesten over Nordatlanten, men det medførte samtidig, at Piloter og Besætning fik Erfaring paa de nye Ruter. Det blev af den allerstørste Betydning for Fredsflyvningen.

Smaa og hurtige Maskiner i europæisk Trafik.

Efter Krigen blev det »udvalgte Instrument« ved et Lovforslag i Parlamentet delt

Mr. A. A. Pigg, B.O.A.C.s nye Direktør i Danmark.

i tre Selskaber med hver sin Bestyrelse. Det første bevarer Navnet B.O.A.C., der har Koncessionen paa Ruter i Imperiet og over Nordatlanten. Det andet Selskab er British South American Airways med Trafik paa Sydamerika og endelig det tredje British European Airways i den lokale og europæiske Trafik. Det er det Selskab, der repræsenteres her i Danmark og i Stockholm og Oslo.

Igen understreger Mr. Pigg, at det er den engelske Regerings Politik, at de tre Selskaber skal have komplet Frihed i kommerciel Henseende. Formanden i B.E.A. er Sir Harold Hartley, en fremragende Videnskabsmand med lang og udstrakt Erfaring i Transportvæsenet.

— Tror De paa de meget store Maskiner med Plads til 60 og 100 Passagerer i den europæiske Fremtidsluftfart?

— Nej, afgjort ikke. Den nye engelske Vickers »Viking« vil være hurtigere end nogen anden Type i Europa et Stykke Tid fremover og er et Led i vor Plan om at benytte Flyvemaskintyper af Mellemstørrelse med Plads til 20—25 Passagerer. Herved opnaas hurtig Ekspedition i Lufthavnene og Hyppighed i Flyvningerne.

»Nøglen til Europa«.

— British European Airways har som Slagord og Mærke valgt en flyvende Nøgle — The Key to Europe —. Betyder det konkurrencemæssigt en Indarbejdelse paa de indre skandinaviske Ruter?

— Nej, Nej. Mr. Pigg slaar forfærdet afværgende ud med Haanden. Vi har kun det eneste oprigtige Ønske at samarbejde med de nationale Selskaber. Hvis det viser sig gensidigt fordelagtigt, vil vi ogsaa operere i Pulje paa de nationale Luftruter. Vort Forhold til det danske Luftfartselskab er allerede etableret paa en fast og venskabelig Basis.

— Hvorledes kom De selv, Mr. Pigg, ind i Luftfarten?

— Jeg startede oprindelig Cook's Rejsebureau i London, kom senere til Imperial Airways og stationeredes i Athen, i Alexandria, Marseille og Paris.

Danske Undergrundsfolk gav Mr. Pigg Lyst til at faa Stillingen i København.

— Hvorfor valgte De netop Danmark efter Krigen?

Mr. Pigg svarer uden Forbehold. — Under Krigen var jeg bl. a. knyttet til Udgangspunktet for Kurerruten Skotland—Stockholm. Jeg kom her i daglig Forbindelse med mange skandinaviske Undergrundsfolk og ikke mindst adskillige Danske. Samværet med Deres Landsmænd gav mig den Tanke, at Deres Land maatte være et rart Sted at være. Derfor besluttede jeg at søge denne Stilling. Jeg har aldrig tidligere været i Danmark.

— Har de fortrudt det, Danskerne er vist ikke mere præcis som tidligere?

— Nej, smiler Mr. Pigg. Baade min Kone og jeg befinder os virkelig godt her og haaber at blive her i lang Tid. *w. n. h.*

★

Flyvedagen den 22. September.

I de foregaaende Numre af FLYV har vi gjort udførlig Rede for Dagens Formaal, og der er forsaavidt intet nyt at meddele i Sagen. Kun skal det nævnes, at en Afdeling engelske Flyvere fra »Royal Air Club« — deriblandt Group Captain *Douglas Bader*, som omtales andetsteds i dette Nummer — har givet Tilsagn om at komme til Danmark og give Opvisninger paa Flyvedagen. De Byer, der kommer til at nyde godt af denne enestaaende Opvisning, er Hillerød, Odense, Esbjerg og Aalborg.

Sportsflyveklubben i København arrangerer en Udstilling af Sportsmaskiner paa Lundtofte Flyveplads, og der vil blive afholdt private Konkurrencer mellem Klubbens Medlemmer, bl. a. Orienteringsflyvning og Mærkelanding.

Endelig minder vi endnu en Gang om Lotteriet. Der er ialt 200.000 Lodder med Gevinster til en Værdi af 40.000 Kroner. Vi nævner blandt Gevinsterne: En Flyverejse København—New York for 2 Personer, en *Vauxhall* 1946-Model, et Svæveplan »Polyt«, flere Herre- og Damecykler, en Masse amerikanske Cigaretter, Radiogrammofoner og Radioapparater, Modelbyggesæt og ca. 200 Bøger. Gevinsterne trækkes i Dag, den 1. Oktober.

De huskede vel at støtte *Den danske Flyvedag* og var saaledes med til at skabe den økonomiske Basis for vor fælles Sag — Sportsflyvningen i Danmark! *Argus.*

Et Besøg

paa DDL's STEWARDESS-SKOLE

19 unge Damer
med Mod paa Livet paa 6-Ugers Kursus

FOR kort Tid siden aabnede »Det danske Luftfartselskab« den første Stewardess-Skole i Selskabets Historie, og 19 unge Damer udvalgt iblandt en Ansøgerskare paa flere Hundrede, sidder nu hver Dag paa Skolebænk i Kastrup for at opnaa en Eksamen, der aabner Portene ud til Verden.

FLYV's Medarbejder aflagde en Formiddag et Besøg paa Skolen, der har til Huse i »Krudthuset« bag ved Kastrup Lufthavns Administrationsbygninger.

Det første Spørgsmaal, der melder sig, naar man kaster et Blik paa den omfattende Skoleplan, der blandt andet tæller fem Sprog, er om den store Udvidelse har betydet en Reduktion af de strenge Krav, der hidtil har været obligatoriske for Ansøgerne. Tidligere var Beherskelsen af de tre Hovedsprog et af de første Krav, Selskabet stillede til en vordende Stewardesse. Har man oprettet Skole, fordi der ikke er tilstrækkeligt mange kvalificerede unge Damer at vælge imellem? Vi retter Spørgsmaalet til Skoleforstanderen, D.D.L.s Chef-Stewardess, *Doris Jensen*, der svarer:

— Kravene er ingenlunde slækkede, selv om vi har maattet slaa noget af paa Sprogkundskaberne. Efter seks Krigsaar kan man ikke forlange fuldendte Sprogkundskaber af unge Mennesker, der har været lukket inde. Det er dog ogsaa Meningen i Fremtiden at bibeholde Stewardess-Skolen, Konkurrencen Luftfartsselskaberne imellem foraarsager, at Kravene til Service stadig stiger.

8 Stewardesser afgivet til S.A.S.

— Der er 19 Elever i den nuværende Klasse. Vi har lige afgivet tre fra Skolen og fem af de »gamle« til Scandinavian Air Lines System, de er alle otte rejst til Stockholm, hvor de skal paa Specialkursus, inden Aabningen af den transatlantiske Rute. Herefter har vi 11 tilbage i flyvende Fart og naar Skolen er færdig i Løbet af seks Uger disponerer vi altsaa over 30 uddannede Stewardesser.

— Hvad underviser De i paa Skolen?

— D.D.L.s Historie og Organisation, Luftfartsmyndigheder, Sikringstjeneste, Toldvæsen, Politi, Trafiklære, Logbog, Rutekendskab, Geografi, Samaritertjeneste, Sprog, almindelig Service, Restaurationstjeneste og til sidst et afsluttende Kursus i Praktik.

»Rejseliv er udviklende«.

— Finder De, det er et udviklende Job at være Stewardess?

— Absolut. Man ser mange nye Ting, lærer Repræsentanter for fremmede Nationer at kende, faar Lejlighed til at optræde selvstændigt og koldblodigt — man kan vel sammenfatte Situationen i Ordene: Rejseliv er altid udviklende.

— En Stewardess faar vel ikke Lejlighed til at se saa særlig meget til fremmede Byer, naar man tager de korte Ophold i fremmede Lufthavne i Betragtning?

— I Almindelighed er det rigtigt nok, at man ikke naar at se saa meget. Men daarligt Vejr, Overnatning og Maskineftersyn er dog altsammen medvirkende til, at en Del kan naas, hvis man selv vil det.

Ingen Angst for Flyveulykker.

— Har den sidste Tids Flyveulykker influeret paa Stemningen blandt Eleverne?

— Slet ikke; de er alle lige saa opsatte paa at fortsætte som den første Dag, de kom her.

— Hvordan er Alderskravene i Øjeblikket

— Man skal være fyldt 22 og ikke være over 28 Aar, naar man begynder. Saa kan man fortsætte, til man er 35, der er Aldersgrænsen for aktiv Stewardess-Tjeneste i Øjeblikket.

Skolen afsluttes med en Eksamen, og de Elever, der bestaar, faar tildelt et Diplom, hvorefter de overgaar til daglig Tjeneste i D. D. L.

Det er ingenlunde et Driverliv at være Stewardess. Normalt gives der Damerne en ugentlig Fridag; de øvrige af Ugens 6 Dage er de paa Farten, snart i London, snart i Paris, Stockholm, Oslo, Prag eller Zürich, en afvekslende, men krævende Tilværelse.

19 Skønhedsdronninger.

Men hvad siger nu Eleverne selv. Er de alle klar over de Pligter og det Ansvar, der følger med at være Stewardess?

Medens jeg sidder og taler med Chef-Stewardessen, kommer de unge Damer tilbage fra en Undervisningstime i Vejrtjeneste i Lufthavnens Administrationsbygning. Man yder uvilkaarlig en tavs Kompliment til Udvælgelseskomiteen, den har en god Smag; ingen af disse 19 unge Damer vilde falde igennem som Deltagere i en Skønhedskonkurrence.

Jeg standser en af dem, Frøken *Eva Lester*, og spørger hende, hvorfor hun vil være Stewardess:

— Fordi jeg har Mod paa Livet og vil prøve noget nyt og udviklende, siger Frøken Lester. Det skal blive dejligt at komme ud at rejse, selv om jeg godt er klar over, det er anstrengende at være Stewardess.

— Er De klar over, at De som Regel ikke naar længere end til Lufthavnen?

»Mindre end en Millionær«.

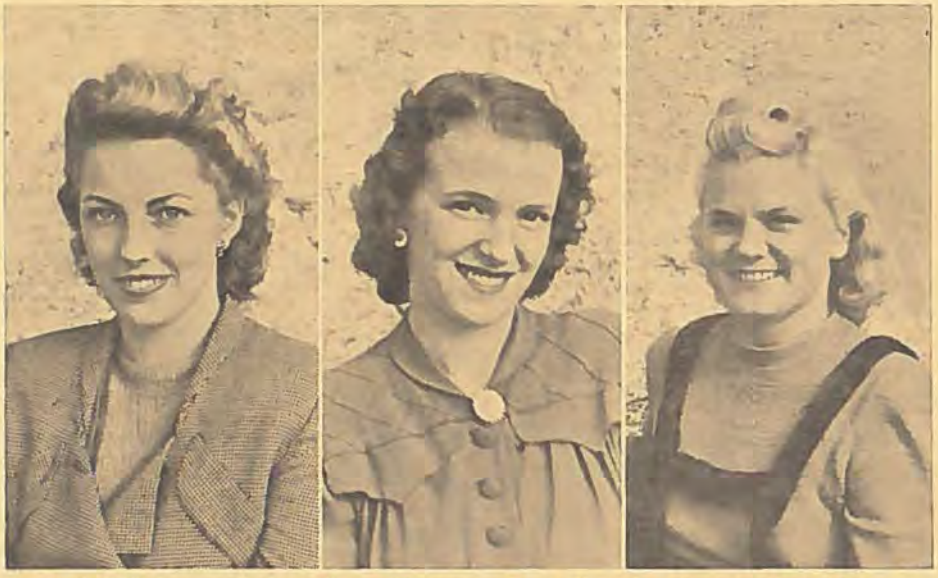
— Der vil altid dukke Chancer op for at se og opleve noget nyt alligevel.

Frøken *Grete Olsen* har ogsaa valgt Jobbet, fordi det byder paa forøgede Muligheder for at komme langt omkring. Paa Spørgsmaalet om, hvad hun vil gøre, naar hun skal trække sig tilbage som 35-aarig, smiler hun og siger:

— Man bliver nok gift forinden ...

— Med en Millionær?

— Mindre kan gøre det.



3 af DDL's kommende Stewardesser. Fra venstre Grete Olsen, Eva Lester og Grete Hare.

En af de faa, der har fløjet før, er Frøken *Grete Hare*, der er Datter af Direktør Hare, Zoneredningskorpset. Hun har tit og ofte deltaget i Redningskorpsets Ambulanceflyvninger og føler sig air-minded. Ogsaa hun har Udlængsel. Hun siger, hun ikke interesserer sig for at blive gift. Men hun bliver det nok alligevel.

Argus.

701 A

Verdens mest økonomiske Flyvemaskine...

er „Bristol" Freighter (Gods) eller Wayfarer (Passagerer). Konstrueret og bygget med den størst mulige Økonomi i Driftsomkostningerne for Øje. Økonomi i Vedligeholdelse og Pasning gør, at denne Flyvemaskine skaffer billigere Fragtrater for Industrien og billigere Billetpriser paa Rejseruterne. Prøveflyvningerne er afsluttede, Fabrikationen er i Gang og Leveringerne paabegyndt.

Bristol Type. 170 — Freighter (Gods) og Wayfarer (Passagerer).

"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND.

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.

Skovlunde Flyveplads indvies den 13. Oktober

»Morian Hansen« fortæller om sine Planer for Fremtiden

MIDT i August Maaned fik de private Flyveskoler »Sportsflyveklubben«, »Scanaviation« og »Morian« Hansens Flyveskole deres Opsigelse pr. 1. September fra Kastrup Lufthavn. Baggrunden for dette Skridt fra Luftfartsmyndighedernes Side var en Række Klager fra Trafikflyverne, der fandt, at Privatflyvemaskinernes Indflydelse paa Risikomomentet de Timer paa Dagen, hvor Trafikken i Kastrup kulminerer, var for stor.

»Morian« Hansen brød øjeblikkelig op og flyttede til Skovlunde, hvor han sammen med sine Elever gik i Gang med at indhøste de 30 Tønder Land Hvede, der endnu dækkede den nye »Flyveplads«. I Løbet af 2½ Døgn var Høsten overstaaet og fem Dage efter Flytningen fra Kastrup, fløj »Morian«s Elever i Skovlunde.

Indvielsesfest den 13. Oktober.

Umiddelbart inden Redaktionens Afslutning aflagde FLYV's Medarbejder et Besøg paa »Skovlunde-Flyveplads«, som den lille 180,000 m² Lufthavn er døbt. Foran den endnu ufærdige Hangar var et Hold Arbejdere i Færd med at sprede og jævne et Lag Slagger. Midt i Flokken strittede »Morian«s sølvgraa Manke uregerligt i Vejret. Jeg overtalte ham til at lægge Skovlen et Øjeblik, og vi gik indenfor i Kontoret.

— Her er et frygteligt Rod endnu, indledte »Morian«, men vi regner med at være færdig til Indvielsesfest den 13. Oktober. Den 19. September skal vi have Rejsegilde paa Hangaren.

— Hvordan gaar det med selve Skolen og Eleverne?

— Jeg disponerer nu over 3 KZ-III-Luftfartøjer og har i Øjeblikket ca. 80 Elever, hvoraf 50 vil opnaa Certifikat eller fornyet Certifikat inden 1. Oktober. Til Undervisningen har jeg engageret to Flyvelærere, Militærflyverne *Otto Eriksen* og *Møller*. Prisen paa Flyveundervisning er i Øjeblikket 60 Kr. i Timen.

Undervisning i Blind- og Natflyvning.

— Agter De at fortsætte Undervisningen hele Aaret rundt?

— Ja, det er da Meningen. Om kort Tid starter vi ogsaa Undervisning i Blindflyvning og Natflyvning. Saa snart alle tre Maskiner har faaet paamonteret de nødvendige Instrumenter, tager vi fat, og efter 10 Timers Undervisning indenfor hver Kategori kan Eleverne aflægge Prøve og faa paategnet Certifikatet.

— Hvordan med Taxa-Flyvning?

— Naar Tiden bliver til det, paatænker jeg at udvide Virksomheden til at omfatte baade Taxa-Flyvning, Luftfotografering, Udlejning af Maskiner og evt. Godsbefordring ... jeg har jo Koncession til det hele.

— Der var Tale om, at »Scanaviation« skulde flytte med herud?

— Det er heller ikke opgivet endnu. Saa snart de nødvendigste Arrangementer er i Orden, er det min Mening at bygge flere Hangarer, der kan afgive Plads til baade »Scanaviation« og alle de Sportsflyvere, der erhverver egen Maskine, f. Eks. har det kendte Automobilfirma Brdr. Fris-Hansen lige faaet en KZ III og der vil følge flere efter.

Internationale Stævner.

Den nystartede »Københavns Flyveklub«, der optager saavel aktive som passive Medlemmer, skal have Klubhus i Skovlunde. Vi beder til Slut »Morian« Hansen fortælle lidt om Klubbens øjeblikkelige Stilling:

— I Øjeblikket har vi ca. 90 Medlemmer. Kontingentet er 100 Kr. aarligt og 200 Kr. i Indskud. Klubbens Formaal er at fremme Interessen for Privatflyvningen i Danmark, at varetage de almindelige praktiske Interesser for Medlemmerne overfor det offentlige og at være til Raad og Vejledning for Medlemmer, der agter at uddanne sig som Flyvere. Senere, naar vi er kommet godt i Gang, vil vi knytte Forbindelse med lignende Klubber i andre Lande og søge at arrangere internationale Stævner. »Skovlunde-Flyveplads« skulde helst med Tiden faa et kosmopolitisk Præg, enhver Sportsflyver af en hvilken som helst Nation skal være velkommen her.

Argus.

Flyvelærer Eriksen giver en Elev det første Kendskab til Instrumenterne Brug inden Luftdaaben.

FLYVNING I LYNGLIMT

I Slutningen af Maaneden foretager DDL's flyvende Fæstning »Stig Viking« en Prøveflyvning til Nairobi i Østafrika. Det er den danske Konsul i Nairobi, der har faaet Luftfartselskabet interesseret i en saadan Rute. Bliver Flyvningen Sukces er det Tanken at fortsætte Afrika-Flyvningerne. Ruten bliver lagt over Marseille, Malta, Cairo og Khartoum med en samlet Flyvetid paa 34 Timer og to Overnatninger.

14 Passagerer kan tages med, og Billetprisen er udregnet til 3.750 Kr. pr. Passager.

Det ser ud til, at man nu gør Alvor af de Planer, FLYV tidligere har omtalt med Hensyn til den vigtige Udvidelse af Flyvepladsen paa Bornholm. Vi kan ikke være bekendt, at en af Landets vigtige indenlandske Ruter ikke kan blive rimeligt betjent, fordi Startbanen ved Rønne er for lille.

Luftfartsdirektør Knud Gregersen har nu taget Initiativet til at faa Bevillingen paa de ca. 400.000 Kr. anerkendt, saa Arbejdet kan paabegyndes og fuldføres i Løbet af Vinteren.

Prinsesse Margrethes og Prins Renés Søn, den unge Prins Jacques af Bourbon-Parma er blandt de mange nyansatte Trafikflyvere i DDL. Prinsen er hurtigt blevet meget populær og afholdt i Lufthavnen. Under Krigen gjorde han Tjeneste som Spitfire-Pilot i R.A.F.

DDL gennemfører nu fire daglige Flyveforbindelser mellem København og Jylland. Luftfartselskabet vil herefter kunne befordre 84 Passagerer i hver Retning om Dagen. Sammenlignes Billetpriserne paa disse Flyveruter, er det værd at bemærke, at man nu er ved at være nede paa Prisen for en Lyntogsbillet paa 1. Klasse.

Luftvaabnets Dag i Moskva.

I Overværelse af Marskal Stalin vistes for kort Tid siden under en Parade paa Luftvaabnets Dag i Moskva russiske reaktionsdrevne og raketdrevne Maskiner.

Mange forskellige og nye Typer paa Flyvemaskiner passerede Tribunen og blev forklaret for Marskal Stalin af Luftvaabnets Chef, Luftmarskal Vershinin. Ogsaa det nyeste nye paa Civilmaskinernes Omraade blev demonstreret ved Paraden i Moskva.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Opbygget ved mangeaarig Erfaring baseret paa mere end

12.000 FLYVNINGER

over Atlanterhavet.

Alle Oplysninger om Billetter og Reservationer i Rejsebureauerne og hos:

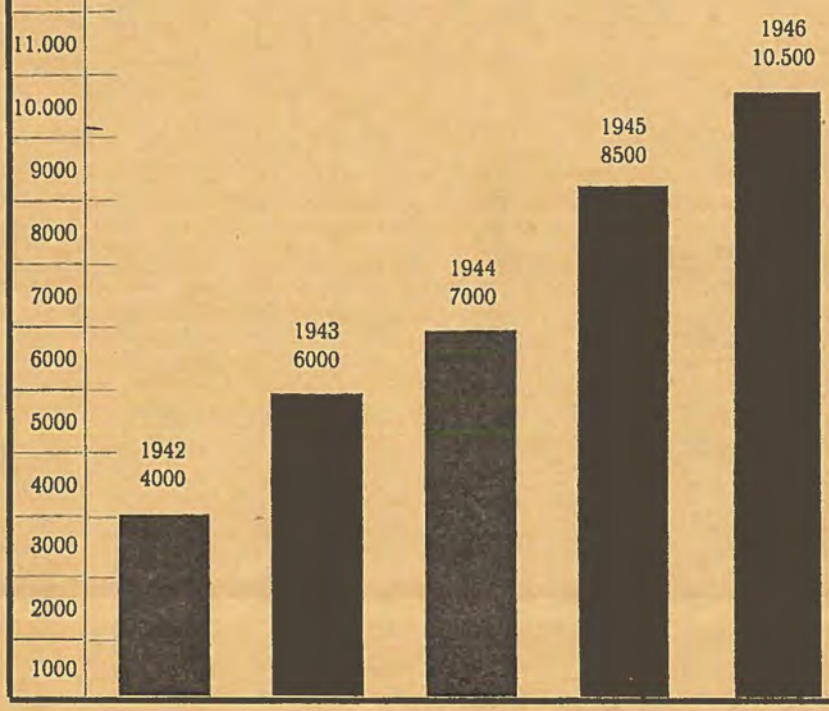
AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Dagmarhus - 12 Vestre Boulevard - København V.

Tlf.: Palæ 5982 - 6392

3 ugentlige Flyvninger SKANDINAVIEN —U.S.A. med Flagship til alle vigtige Byer i De forenede Stater og Mexico, med Tilslutning til Flyveruterne paa Sydamerika. Rejsetid København—New York mindre end 20 Timer.

FLYVs stigende Oplag er en god Maalestok for den store Interesse, der er for Flyvningen i Danmark



EN ANNONCE I FLYV

er derfor sikker paa at blive læst af et vaagent og positivt indstillet Publikum.

TAL MED OS

om Avertering, hvad enten det gælder en lille Rubrikannonce eller en løbende Avertering for Deres Fabrikata — begge Dele betaler sig i FLYV.

RING TIL CENTR. 13.404

Annonceekspeditionen

eller skriv til

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60

København V.

Flyvertroppernes Soldater paabegyndt Svæveflyvning

Mandskabet skal gøres „air minded"

SOM bekendt er der f. Eks. i Sverige, indført Svæveflyvning for Markpersonellet i Luftvaabnet. Paa denne Maade vil man dels stimulere Lysten for denne Vaabenarts Mandskab, dels giver det disse Mennesker et helt andet Indblik i selve Flyvningens Karakter. Ved et Luftvaaben er det af uhørt stor Betydning, at hele Mandskabet er »air minded«.

Det er derfor glædeligt, at de danske Flyvertropper nu ogsaa har vist dette Spørgsmaal sin Interesse.

I Begyndelsen af September i Aar, er der som en Prøve, indledet et Samarbejde med Flyvertroppernes Flyveklub. 90 Flyvesoldater blev tilbudt at faa et Kursus i Svæveflyvning mod selv at betale et ringe Gebyr. 60 af dem tog imod dette Tilbud, og Sølv C Flyveren, Ljt. Gedsø, der ellers er tjenestegørende paa Karup Flyveplads, blev kaldt til Værløse for at lede dette Kursus.

Som sagt er det foreløbig et Forsøg, men Flyvetroppernes Flyveklub venter sig meget af det.

Klubben har iøvrigt ogsaa Planer om at lave et Kursus for Elever (vordende Skolelærere) fra det i Nærheden af Værløse Flyveplads liggende Jonstrup Seminarium.

Det vil i høj Grad være i Sportens Interesse at give disse, der senere spredes til Lærerpladser over hele Landet, et Indblik i Svæveflyvningen. — Et paaskønnelsesværdigt Initiativ!

Hart—.

Modelflyvemesterskaberne BLEV EN STOR SUCCES

De danske Resultater bedre end de svenske

DM for Gummimotormodeller har det jo været noget smaat med de senere Aar paa Grund af Gummimangel. I Aar stillede 5 »old boys« op, men de fleste trak sig tilbage i den haarde Blæst, som fejede over Roskilde Eksercerplads den 28. Juli.

Per Weishaupt blev Mester med sin gamle Kæmpemodel »Jumbo« med 2.42,4 og vandt dermed DKDAS Vandrepokal med hidtil bedste Resultat samt 25 Kr. udsat af Henning Schrøder, der selv blev Nr. 2 med en lille Model med 42,0 sek.

Modellerne blev haandstartet. Peter Christiansen var Konkurrenceleder.

Hidtil fineste Svævemodelresultater.

DM for Svævemodeller fandt Sted i Fredericia den 25. August, samtidig med at Svenskerne afholdt deres under lignende Vejrforhold i Stockholm. Det er glædeligt at konstatere, at de danske Resultater for en Gangs Skyld er bedst. De 6 første havde bedre Tider end Mesteren sidste Aar!

Svend Terp fra Vejle ledede paa udmærket Vis Konkurrencen, som talte ikke mindre end 34 af 43 anmeldte Deltagere. I første Periode var der en Del Termik, saa ikke mindre end seks Deltagere stod lige med Maximaltid 6 Minutter. I anden Periode fik enkelte fat i svag Termik, som derpaa helt ophørte.

Danmarksmesteren, Kjeld Enevold Nielsen, OM-F.

Trods en fin Indsats maatte Aage Høst-Aaris overlade Mestertitlen til sin unge Klubkammerat Kjeld Enevold Nielsen, men Mesterskabet blev da indenfor OM-F. Trediepladsen blev besat af en »ny« Mand, Henning Christiansen fra Haslev, der ligesom sine Klubkammerater fløj Rechnagels A 3 Type »Diogenes«.

Interessant er det at bemærke, at de fire Landsholdsdeltagere laa lige omvendt placeret end ved Landskampen i Finland. For første Gang var der en Pige med ved Mesterskabet, nemlig Karin Terndrup fra OM-F, der med 2.18,5 placerede sig som Nr. 11 foran Kapaciteter som f. Eks. Mogens Erdrup. Denne havde Vanskeligheder med sin Pianotraadsline, der gav en saa voldsom Start, at der maatte fires kraftigt — — og Mogens havde ikke noget at fire af, saa det blev til en haard Udløsning med Stall hele Vejen ned. — Iøvrigt var der gennemgaaende alt for mange daarlige Højstarter, mange af Deltagerne manglede tydeligt nok Rutine. — De første otte havde over 3 Min., Nr. 14 over 2 og Nr. 24 endnu over 1 Min.

Resultatliste:

	Danmarksmester Kjeld Enevold Nielsen, OM-F,	3.59,3
2	Aage Høst-Aaris, OM-F	3.45,5
3	Henning Christiansen, Haslev	3.42,8
4	Jens Arne Lauridsen, Vejle	3.34,4
5	Kjeld Lopdrup, Kbhvn.	3.21,1
6	Børge Hansen, Hobro	3.20,7
7	Carl Johan Petersen, OM-F	3.20,3
8	Kurt Rechnagel, Haslev	3.14,4

Premierløjtnant Gedsø instruerer en af Flyvesoldaterne, th. Kornet Helmer Nielsen, C-Flyver fra Sportsflyveklubben.

„Han er oppe med din Søster igen . . . men der sker ikke noget, for han har lige faaet nye Champion Tændrør i Motoren!"

CHAMPION
TÆNDRØR

— det er Gnisten, der gør det!

CHAMPION Tændrør betyder betryggende Sikkerhed, flyvende Start, større Fart og bedre Økonomi . . . ogsaa for Dem!

F. BÜLOW & CO.

Flyvning af i Morgen i engelsk Belysning

FOR kort Tid siden blev der i London afholdt en Konference, hvor den britiske Regerings Videnskabsmænd redegjorde for den seneste Tids Fremskridt paa de Omrader, der omfattes af den videnskabe-Omraader, der omfattes af den videnskabelige Organisation Ministry Supply Scientific paa Imperiets Forsvar. MOS omfatter tre Hovedafdelinger, en for Aerodynamik, en for Atom-Energi og en for Forsvarsanlæg.

Reaktordrevne haleløse Typer.

Lederen af de aeronautiske Undersøgelser, Sir *Ben Lookspeiser*, oplyste, at England om kort Tid vil producere Maskiner uden Krop, Maskiner, hvor den almindelige Trækpropel vil blive afløst af enten Trykpropel eller Reaktor. For at prøve disse Ideers praktiske Værdi har MOS bedt den kendte Flyvemaskinfabrik *Armstrong Whitworth* bygge en reaktordreven Forsøgsmaskine efter ovennævnte Planer. Maskinen skal forsynes med to Reaktorer, og den vil komme til at veje ca. 15.000 kg.

Der knyttes de største Forventninger til denne Maskintype, og saa vidt Sir Lookspeiser lod formode, vil reaktordrevne engelske Maskiner allerede i 1951 dagligt krydse Atlanten. I Mellemtiden vil raketdrevne Maskintyper blive taget i Anvendelse, for at man kan indhøste Erfaringer for Flyvning paa Hastigheder, der ligger over Lydens. Dette betyder dog ingenlunde, Offentligheden maa forvente, at Flyvning i disse Hastighedsomraader er klar til praktisk Udnyttelse foreløbig. Endnu er Gasturbinens Udvikling kun paa Begyndelsesstadiet, og den Dag kommer — maaske inden Turbinen er fuldt udviklet — da hverken Kompressorer eller Turbiner faktisk længere er nødvendige. Dette skaber simple Forestillinger om Konstruktion af en Tændanordning uden bevægelige Dele som Kraftenhed ved Flyvning paa Hastigheder over Lydens.

Helikopteren — Hvermandseje.

Videre redegjorde Sir Ben for Udviklingen af Helikopteren, som ventes at blive Hvermandseje engang i Fremtiden. MOS-Videnskabsmænd er i Øjeblikket beskæftiget med Overvindelsen af Problemer, der *maa* løses, før man kan betragte denne Luftfartøjstype som fuldstændig sikker. Disse Problemer knytter sig først og fremmest til Mangler ved Motoren. Naar Helikopteren kan sendes paa Markedet som et 100 pCt. sikkert Luftfartøj, vil det imidlertid være det ideelle Befordringsmiddel for enhver; det vil endog være muligt at anvende det som Automobil, da Rotoren naturligvis bliver konstrueret paa en saadan Maade, at det kan foldes sammen langs Kroppens Sider.

En Letvægts-Helikopter paa Prøveflyvning over Ohio. Bemærk Kroppens strømliniede Bygning.

Atom-Energien i Industriens Tjeneste?

Professor *Cockcroft*, der er verdensberømt paa Grund af sit Pionerarbejde inden for Undersøgelserne af Atomenergien, leder MOS-Atomenergiafdeling. Paa Konferencen gav han Oplysning om Undersøgelser over radioaktive Stoffer, som vil være i Brug inden Aarets Udgang. Disse Stoffer, der i smaa Partier er ekvivalente med 1000 Gram Radium, vil blive stillet til Raadighed for lægevidenskabelige Undersøgelser. Til Atomspaltningen raader MOS over et Atomspaltningsapparat med en Styrke paa 5 Millioner Volt.

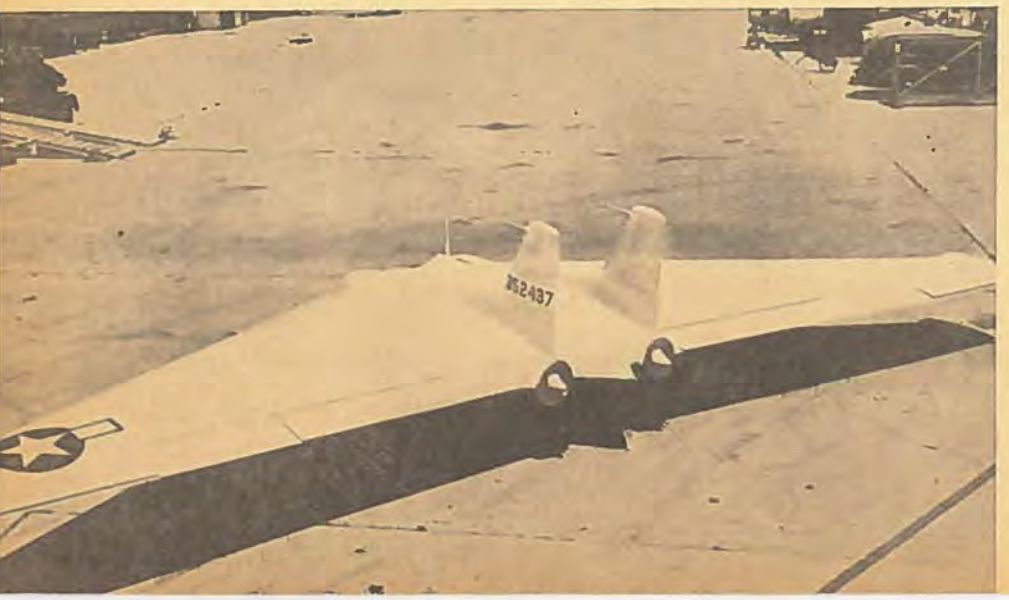
Om Atomkraftens praktiske Udnyttelse sagde Cockcroft, at Undersøgelser, der helst skulde medføre en rationel Udnyttelse i Industriens Tjeneste, allerede er paabegyndt. Samarbejde er i den Anledning indledet med ledende tekniske Industrieksperter.

Erstatningsvarer bedre end Originalen.

Undersøgelser vedrørende Brugen af Raketter til Uskadeliggørelse af Raketter er allerede vidt fremskredne. Dette fastslog Sir *Alwyn Crow*, Lederen af Afdelingen for styrbare Raketter. Han afslørede endvidere, at England saa langt tilbage som i 1936 begyndte at studere Raketter som Krigsvaaben. Skønt Forsvarsarbejdet i første Række omfatter Undersøgelser med Henblik paa eventuel Krigsfare, har mange af MOS Opfindelser dog ogsaa fundet praktisk Anvendelse i Fredens Tid. For Eksempel blev der under Krigen opfundet og udviklet en Række nye Stoffer, som nu viser sig paa mange Omraader at være bedre og mere hensigtsmæssige end Originalen. Dette er f. Eks. Tilfældet med *Polyvinyl Chlorid*, der bruges til Erstatning for Gummi i elektriske Kabler og som Erstatning for Læder til Skosaaler. Paa begge disse Omraader er Kunststoffet den ægte Vare overlegen.

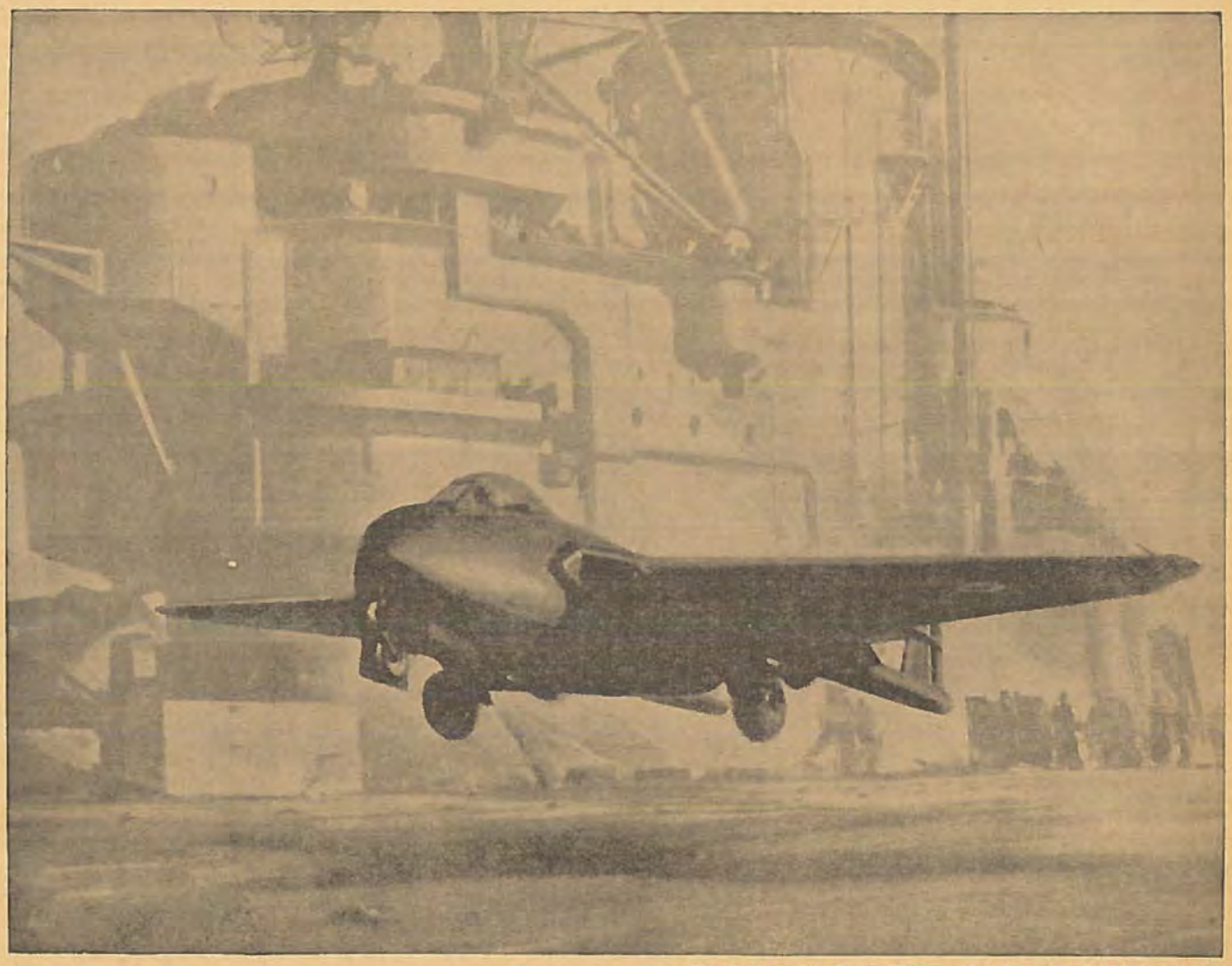
MOS-Forsvarsorganisation under Ledelse af Sir *John Lennars* er i nærmeste Kontakt med andre videnskabelige Grupper over hele Imperiet. Saaledes er Organisationen stærkt interesseret i alle bakteriologiske Undersøgelser med Henblik paa at indhøste Viden om, hvilke Typer Bakterier der vil være virkningsfulde til Brug under en fremtidig Krig. Ogsaa Modgift og Forholdsregler i anden Retning indgaar i Eksperimenterne. England ved af Erfaring, at et velforberedt Forsvar er den bedste Forsikring mod et Angreb.

★



En amerikansk bygget reaktordrevet, haleløs Type. Cockpittet er horisontalt, saa Piloten maa ligge ned paa Maven under Flyvningen. Max. Hastighed over 900 km i Timen.

Storbritannien fører paa de reaktordrevne Flyvemaskiners Omraade



Den første reaktordrevne Flyvemaskine, der nogensinde har landet og startet igen paa et Hangarskib i Søen, var en de Havilland Vampire, som blev drevet af en af de Havilland Goblin Turboreaktor, H. M. S. „Ocean" den 3die December 1945.

Sir Charles A. Parsons konstruerede den første Skibsturbine i 1884, og hans Pionerarbejde fortsættes af de britiske Luftfartsteknikere.

Storbritannien satte en ny Verdensrekord for Hastighed paa 975 Kilometer i Timen i 1945 med en af Royal Air Forces Standardjagere, der blev drevet frem af Turboreaktorer.

Fra andre Lande er der allerede indløbet Bestillinger paa britiske Militærmaskiner med Turboreaktorer. Disse Ordrer beløber sig til adskillige Millioner Pund Sterling.

Paa den civile Lufttrafiks Omraade kan Luftfartselskaberne og de rejsende med Tillid se hen til de britiske Flyvemaskinefabrikker, som fuldtud vil vide at udnytte denne nye Fremdrivningsmetode til de Trafikmaskiner, der nu er under Bygning.

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

Et Tab for dansk Sportsflyvning

Leif Olsens Navn vil være knyttet til Mindet om en fair Sportsmand, en straalende Kammerat og en dygtig Flyvelærer

Leif Olsen.

ENDNU medens Indtrykkene fra den sidste alvorlige Sportsflyveulykke stod smertelig klar i Erindringen, den Ulykke, hvorved den danske R.A.F. Flyver og Flyveskoleleder Jørgen Edsberg mistede Livet, naaede Budskabet om Tabet af en anden ung og initiativrig Flyvelærer til Sportsflyverne i Kastrup. Leif Olsen var styrtet ned med sin Skolemaskine omtrent paa samme Sted og dræbt, medens hans Elev Sekondløjtnant Niels Jørgen Mølgaard var blevet meget haardt kvæstet.

Leif Olsen blev kun 24 Aar gammel, men havde sin Alder til Trods en trænet og rutineret Flyvers Erfaring. Ved Krigens Udbrud opholdt han sig i London og meldte sig omgaaende i allieret Tjeneste. Leif Olsen gennemgik den krævende og haarde Skole paa »Little Norway« i Canada. Efter Kapitulationen var det kun naturligt, at Sportsflyveklubben sikrede sig denne dygtige Flyver som Lærer paa Klubbens Sportsflyveskole i Kastrup.

Alle de, der havde været i Berøring med Leif Olsen, vidste, at han var en paalidelig og rolig Flyvelærer, der under Elevflyvning aldrig tog en unødvendig Risiko. Det føltes derfor ogsaa saa meningsløst, at netop han var blevet Offer for en Ulykke.

Ikke længe efter Starten fra Kastrup Lufthavn, saa Beboere omkring Hvidovre den lille KZ-Maskine styrte i Vandet ved Kalvebodstrand. Om Aarsagen til Ulykken har man endnu ikke faaet et sikkert Holdepunkt. Før en Afhøring af den haardt saarede Elev er mulig og forsvarlig, faar man heller ikke nøjagtig Besked. Vragstykkerne af Maskinen gav ikke de Sagkyndige tilstrækkelig Støtte for en Teori.

Leif Olsen naaede inden for sin for tidlige Død at gøre en god Indsats for dansk Sportsflyvning. Han døde under Udførelsen af det Arbejde, som han elskede og saa en Fremtid ved. Mindet om en straalende Kammerat, en fair Sportsmand og dygtig Flyvelærer vil for altid blive bevaret mellem de danske Sportsflyvere. *w. n. h.*

Leif Olsens gode Ven fra Little Norway, Flyverløjtnant *Henry Pedersen*, skriver disse Mindeord:

Leif Olsen in memoriam

ULYKKER sker og vil fortsat ske inden for Flyvningen, og hvor beklagelige de end er, maa vi stedse holde os for Øje, at de er bragt som et Offer paa Udviklingens Alter.

Det kan dog ikke nægtes, at Leif Olsens Bortgang ramte dybt mellem de af os, som kendte ham saa godt og havde daglig Omgang med ham.

Han var mere end en god Søn af Danmark. I Udlandet, hvor Størstedelen af hans Manddoms Virke laa, var han uhyre vellidt og respekteret. Det var ikke alene hans Personlighed, som vandt ham Venner, men først og fremmest hans utrættelige Energi og Digtighed, det være sig saavel inden for hans civile Arbejde som hans militære Karriere. I de norske Flyverkredse, hvor han fik sin Uddannelse i »Lille Norge« i Canada, var han en af de mest lovende Flyvere, og omend det ikke lykkedes ham at komme med i den sidste Omgang mod Fjenden, skal hans Indsats dog stedse staa som et lysende Eksempel paa en dansk Mand, som var parat til at give sit Liv for sit Hjemland og de Idealer, han satte højest her i Livet. Det var ikke Eventyrlyst, der drev ham frem, men udelukkende Pligtfølelse. Hans Liv var i sig selv Eventyr nok; alt havde Interesse, hans Medmennesker og de daglige smaa Ting i Livet, og saa havde han sin store Hobby, Musikken. Hvor mangen en herlig Stund har man ikke tilbragt i hans Selskab, naar han paa Violinen fremtryllede de skønneste Toner, som fuldstændig bortvejrede de tunge Skygger, som hvilede over ens daglige Tilværelse under Krigen.

Ære være dit Minde, Leif Olsen, og Tak for din Indsats som Menneske saavel som Soldat.

FLYV *udvider*

VI har tidligere stillet en Udvidelse af FLYV i Udsigt og dette Løfte vil nu blive indfriet, idet vi fremtidig udsender FLYV med 32 Sider i Stedet for de 16—20 Sider vi maatte nøjes med i Krigsaarene og Tiden derefter.

Samtidig med denne Udvidelse forøges vor Medarbejderstab, saaledes at Redaktionen nu bestaar af følgende: Teknisk Nyhedsstof *Kaptajn J. Foltmann*. Aktuelt Nyhedsstof *Journalist W. Næsh Hendriksen* og *Redaktionssekretær O. Thuelund*. Svæveflyvning *K. Hartvig Jensen*. Modelflyvning *Ingeniør Per Weishaupt*.

Med denne Medarbejderstab mener vi at kunne opfylde ethvert rimeligt Krav til et dansk Flyvetidsskrift, og det er vort Haab, at vi skal kunne tilfredsstille alle interesserede Parter indenfor de tre Kategorier.

Men det er dog ikke gjort med Medarbejderstaben alene; det siger sig selv, at der ude omkring i Landet foregaar Begivenheder eller opstaar Problemer, som vi ikke faar Kendskab til paa Redaktionen med mindre vi har Kontakt med Klubberne, og vi retter derfor en indtrængende Anmodning til alle Klubber om at indsende Artikler om aktuelle Spørgsmaal eller Referater fra Begivenhederne. Derved skabes en livlig Kontakt Landet over, og FLYV bliver det, vi alle arbejder hen til, nemlig Bladet, hvor alle Flyveinteresser mødes.

Til Støtte for denne Nyhedstjeneste beder vi Klubberne om i fælles Interesse at udpege et Medlem, som vil paatage sig at indsende Stof til os, det kan naturligvis ikke blive til en Artikel hver Maaned fra hver Klub, det tillader Pladsen dog ikke! — men naar der er noget af Betydning, man vil have frem, skal det altid være velkomment i FLYV, blot det fremsættes i passende Form og uden personlige Angreb. Vi tager nu som altid Afstand fra personlig Polemik. Referater af lokale Klubsammenkomster optages gerne i kort Form, men det er især Stof af Interesse for hele vor Læsekreds, vi efterlyser. *Redaktionen.*

En Sportsflyver er blevet frataget sit Flyvercertifikat efter at have været lidt for nærgaaende overfor Rutemaskinerne i Lufthavnen.

FLYVEEGENSKABER —

KZ-III Maskinens Flyveegenskaber er anerkendt som enestaaende af Sagkyndige fra Norge, Sverige, Holland, Belgien, England og U.S.A. Den fuldendte Harmoni mellem alle Styreflader, fremragende Start- og Landingsegenskaber og fuld Kontrol selv ved lave Hastigheder gør, at KZ-III er lige skattet af den erfarne Pilot og den nybagte Privatflyver.

KZ

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KØBENHAVN

Englands Vovehals, der styrede sin Jager med kunstige Ben

Group Captajn Bader paa Besøg i Danmark sammen med General Doolittle

SAMMEN med U. S. A.s berømteste Flyver, General *Doolittle*, der omtales andet Sted i Bladet, ankom Englands forgudede Vovehals, Spitfirepiloten, Group Captain *Douglas Bader*, der ligeledes er ansat i Shell Oil Company.

Captain Bader blev knyttet til Royal Air Force i 1930, men i Begyndelsen af 30'erne mistede han begge Ben ved en Flyveulykke. Da Krigen brød ud tilbød han sin Assistance som Jagerflyver, men fik naturligvis i første Omgang Afslag. En Mand med kunstige Ben kan ikke blive Kampflyver. Han kan ikke engang flyve med Hovedet nedad uden at falde ud af Maskinen, lød Argumenterne. Dette slog dog ingenlunde Baders Initiativ ned. Han bad om Tilladelse til at foretage en Demonstration af sine Færdigheder, og efter en halsbrækkende Kunstflyvningsopvisning, hvor han i mere end et Kvarter fløj med Hovedet nedad, fik han sin Vilje og traadte paany ind i R. A. F. Jagerstyrker.

Under Slaget om England blev Douglas Bader, der styrede sin Jagers Fodpedaler ved Hjælp af Gummiben med samme Færdighed som sine fysisk fejlfrie Kolleger, Englands Helt. Han naaede at nedskyde 23 fjendtlige Flyvere, inden han selv blev skudt ned over tysk Territorium i 1942 og maatte springe ud med Faldskærm. I Faldet mistede han sit ene kunstige Ben. Da R. A. F. ad Omveje erfarede om hans Skæbne, blev en Afdeling Flyvere sendt ind over Fangelejren, hvor Bader sad, og et nyt kunstigt Ben blev kastet ned over Lejren. Ikke saa snart var det kommet i de rette Hænder, før Captain Bader prøvede paa at flygte, men Tyskerne opdagede det og fratog ham begge Ben. Først ved Invasionen blev han befriet. Han er en af de faa, der er dekoreret med Victoria-Korset.

Der er Chancer for, at vi herhjemme faar Lejlighed til at beundre hans Færdigheder som Pilot, idet han har givet Tilsagn om Deltagelse i den danske Flyvedag den 22. September. Medens disse Linier skrives, er det paa Tale, at han sammen med en Afdeling engelske Flyvere vil komme til Aalborg og deltage i de planlagte Arrangementer.

Argus.

Group Captajn Bader (th.) fotograferet foran sin Proctor-Maskine.

Passiar paa Faldrebet i Kastrup Lufthavn

Rekordmaaned, trafikalt set, og en stadig Strøm af Berømtheder

DAG for Dag vokser Trafiken nu i Kastrup Lufthavn, hvis Berettigelse som internationalt Trafikcentrum, ingen mere vil finde paa at bestride, selv ikke Svenskerne.

Naturligvis satte Fao-Kongressen sit særlige Præg paa Maanedens Trafik. Svingdørene til den store Vestibule formelig hvirvlede Berømtheder ud og ind i de Dage og hensatte Journalister og Pressefotografer i en konstant Ekstase. Ingen synes mere at have Tid til at benytte Tog og Dampskibsruter og DDL's Folk og det øvrige Lufthavnspersonale arbejder bogstavelig talt i Døgndrift.

Det blev naturligvis en Rekordmaaned trafikalt set. Paa en enkelt Dag noteredes ikke mindre end 1276 ind- og udgaaende Passagerer og 200 Transitrejsende. Paa Cementen foran Administrationsbygningen kunde man om Eftermiddagen paa denne Rekorddag tælle ialt fem store Skymasters og femten større og mindre Trafikmaskiner. Det var virkelig imponerende.

Flyvende Repræsentant for 13 Millioner Læsere.

Blandt de mange kendte og ukendte Ansigter, der som en tæt Strøm gled igennem Paskontrollen greb vi i Forbifarten en lille tætbygget Amerikaner med et ironisk, alvidende Smil. Det var Pluk-Bladet Readers Digest' flyvende Korrespondent, Mr. Temple Fielding. Et af Verdens største Maanedsblade med et Oplag paa ca. 13 Millioner.

Mr. Fielding fortalte, at han havde været gennem 26 forskellige Lande med det Formaal at studere Turisme og Luftfart.

— Hvilket Indtryk har De saa faaet af dansk Luftfart?

— Det skal jeg sige Dem, jeg er blevet klar over, at det ikke er Amerikanerne alene, der forstaar sig paa de Ting. Den danske Luftfartsservice staar fuldt paa Højde med det vi kan byde i Amerika, og det gælder i det hele taget Europa i Dag.

Mr. Fielding forsvinder ud til den ventende Skymaster. Paa mindre end et Døgn er han tilbage i New York og parat til at indvie Amerikanerne i sine brogede og mangfoldige europæiske Indtryk.

Det er ikke alene Forretningsfolk og Turister, der benytter Flyvemaskinen. Paa Vej fra Stockholm til Hongkong, mellemlandede den nordiske Missionsflyvemaskine »Ansgar« i Kastrup med tyve Passagerer. En dansk Missionærfamilie skulde med herfra paa den 15000 km lange Flyvning. I Hongkong skifter Passagererne til den amerikanske Missionsmaskine »St. Paul« og flyver videre til Peiping. Det betyder kolossalt meget for Missionsfolkene, at de nu i Løbet af en Ugestid kan blive befordret ud til deres afsides Arbejdspladser i det fjerne Østen, hvortil det tidligere tog Maaneders anstrengende Rejse at naa frem.

★

Præsident C. R. Smith, American Airlines.

★

Det skal blive meget billigere at flyve.

En af de største »Kanoner« i amerikansk Luftfart, Præsident for American Airlines, Mr. C. R. Smith, dukkede ogsaa op i Kastrup en Eftermiddag. Mr. Smith kom hertil fra London i Selskab med Koncernens tekniske Leder General Harris, der under Krigen var Stabschef for Air Transport Command.

— Luftfart skal være Forretning, udtalte Mr. Smith og en god Forretning. Vi skal naa frem til at arbejde uden Statsstøtte. Iøvrigt agter vi at gaa i et 100 pCt. Samarbejde med de skandinaviske Selskaber, men slipper naturligvis ikke Konkurrencen af Syne. Mr. Smith var ogsaa sikker paa, at det vilde blive meget billigere at flyve. Flyvemaskinen maatte en Dag blive Hvermands Transportmiddel. Priserne over Atlanten er nede paa 1. Klasses Dampskibsbillet, men vi kommer ned paa 2. Klassesprisen. Vær sikker paa det, tilføjede han.

Elegant Sportsmaskine paa Visit i Kastrup.

Men Kastrup Lufthavn besøges ikke alene af Trafikmaskiner. Ingeniør Ragnar Dahl fra Stockholm besøgte København sammen med sin Frue i en af de smarteste og mest elegante Sportsmaskiner, der endnu har rullet paa Cementen i Kastrup. En amerikansk »Swift« i skinnende Aluminium. Den lille Sportsmaskine med eget Radioanlæg vakte betydelig Opmærksomhed i Lufthavnen, hvor de danske Sportsflyvere anerkendende studerede de tekniske Finesser.

Ingeniør Dahl fortalte os, at denne amerikanske Sportsmaskine kunde købes i Sverige for ca. 25.000 Kr. Paa tre Timer fløj han til Bromma fra Kastrup og regnede med at have brugt 57 Liter Benzin paa denne Tur.

Jo, der sker hele Tiden noget i Kastrup. Personalet derude følger med Interesse Haandværkernes Arbejde paa den nye Annexbygning, som nu er ved at rejse sig ved Siden af Administrationsbygningen. Naar den inden alt for lang Tid staar færdig, betyder det en haardt tiltrængt Udvidelse af Lokaleplads.

w. n. h.

The PERCIVAL PROCTOR
Ideel til Taxa & Charter Flyvning, Flyveklubber, Privat-Flyvning

" The Percival Proctor V " er den ideelle Brugsmaskine til planlagte Luftruter og Charter-Flyvning, Passager- og let Fragt-Flyvning. Som Privat- eller Forretnings-Flyvemaskine frembyder den mange Fordele. Luxuriøst Interiør, elegant Ydre og komplet Udstyr. Let at flyve og økonomisk i Drift. Robust og drifts-sikker i Konstruktion. Kort Leveringstid.

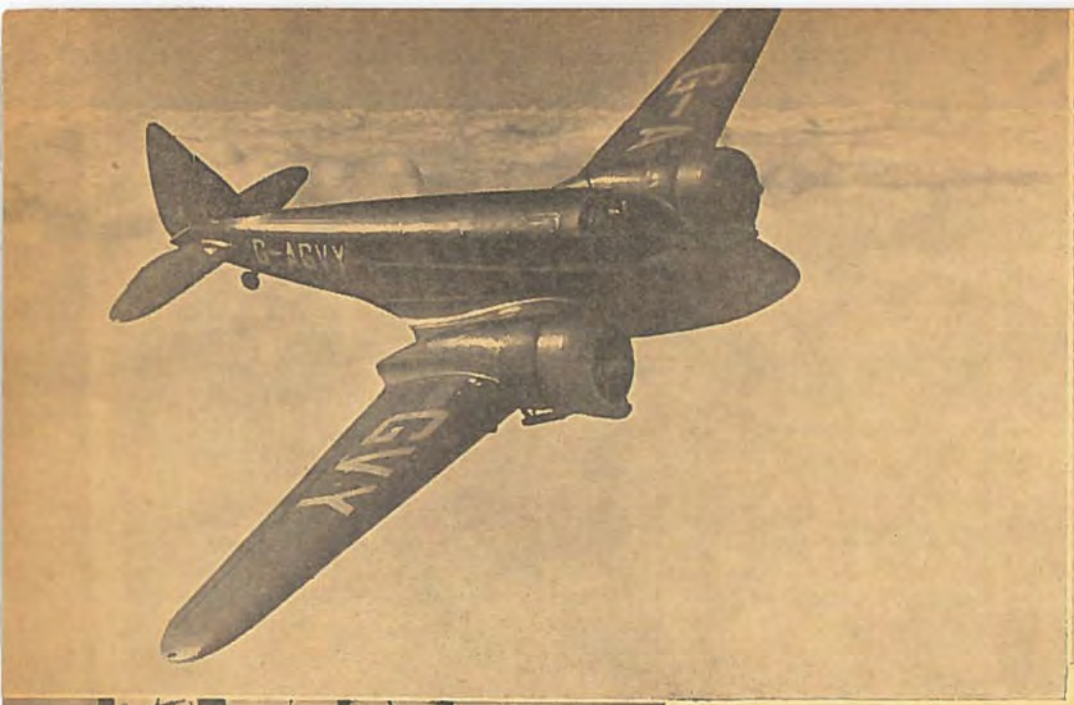
Kort Specifikation : Lavvinget, 4-sædet Cabine-Monoplan, udstyret med en Gipsy Queen II Motor, der giver 208 H.K. i Starten og driver en " constant-speed " Propel. Flyvelængde : 800 km med en Nyttelast paa 300 kg. Marchhastighed 225 km/T. Ringe Benzin-forbrug, 5 km pr. Liter. Rigeligt Udstyr, der indbefatter **komplet Sæt Instrumenter til Blind- og Natflyvning.** Det skal være os en Glæde at sende Dem vor illustrerede Brochure.

The PERCIVAL
PROCTOR 'V'
£3,300
Komplet ab Fabrik
LEVERES OVER HELE VERDEN

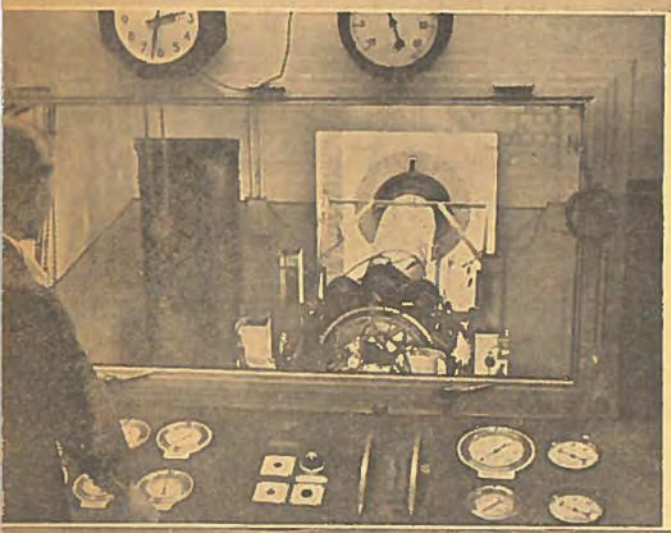
PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED, LUTON AIRPORT, ENGLAND · AND TORONTO, CANADA

Agent for Danmark : ERIK HOFF-HANSEN, FREDERIKSHOLMS HAVNEVEJ 14, KØBENHAVN SV. Telf. : Eva 3693 (7 Linier)

128-15



Den 3.650 HK. Prat & Whi



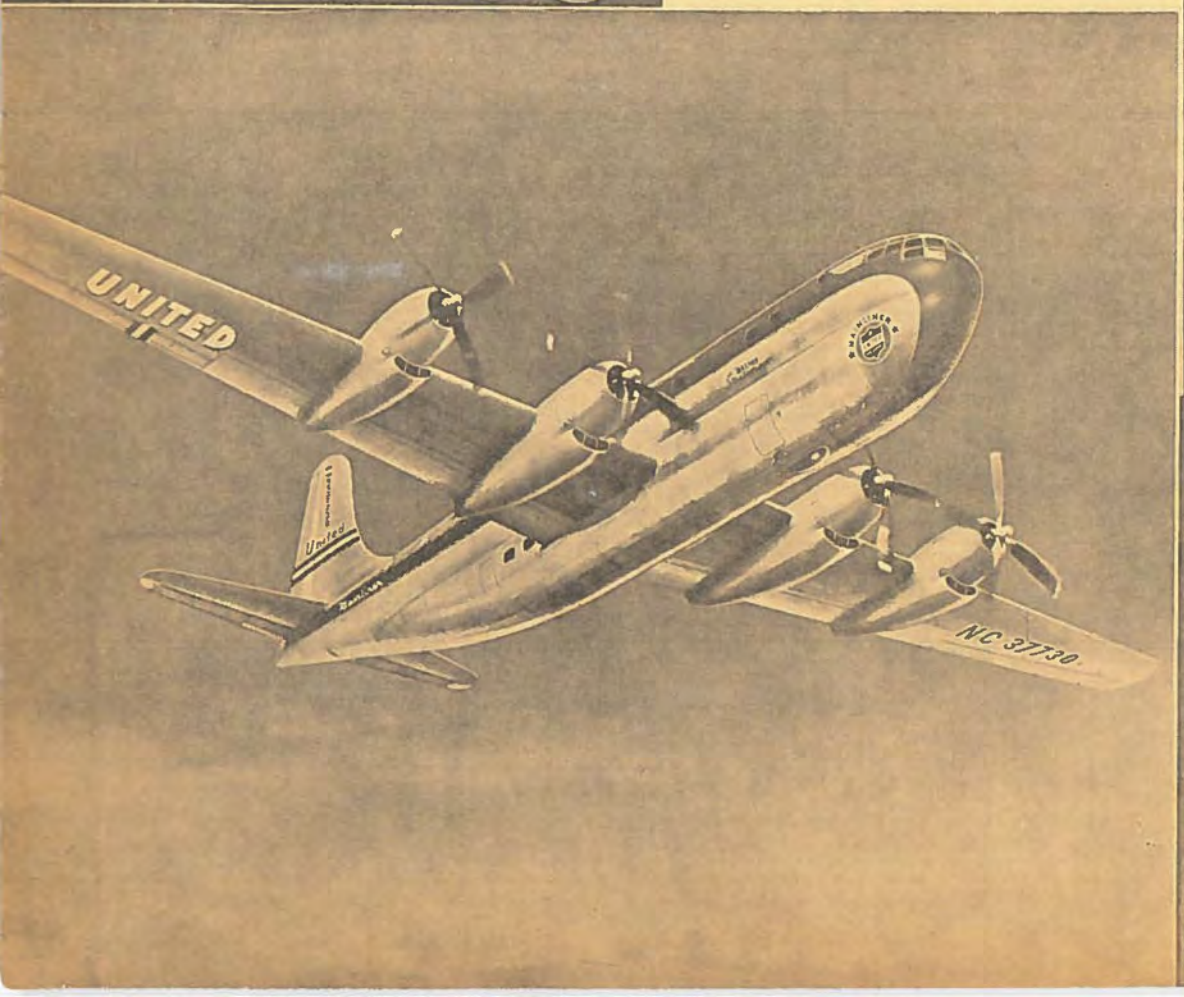
Den engelske Airspeed Consul har Plads til en Besætning paa 2 Mand og 5 Passagerer foruden nogen Bagage.

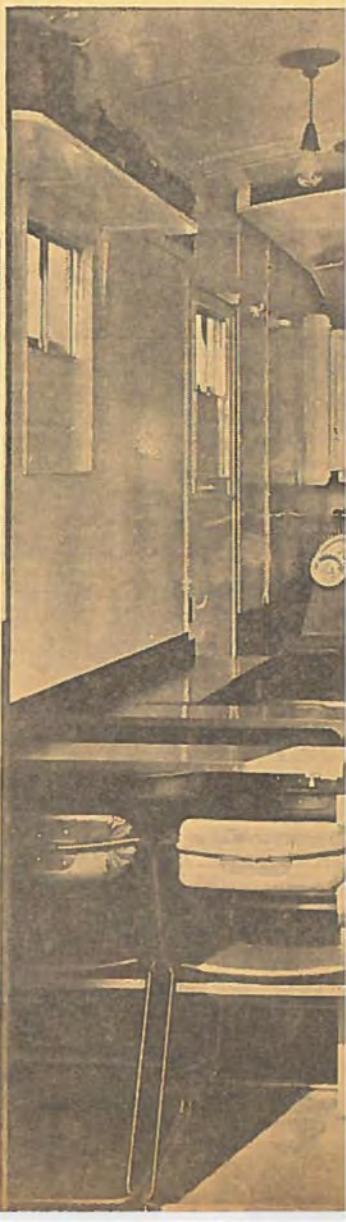
Rolls-Royce Derwent V Reaktor er ved at gennemgaa de afsluttende Prøver, inden Anbringelsen i Verdensrekordmaskinen Gloster Meteor.

Paa Stratocruiser'en, den kommende Konkurrent paa Luftruterne over Atlanterhavet, har Boeing foreløbig modtaget 49 Ordrer.

NYT FRA

KAPT





Motor (Foto: The Intava World).

VERDEN

TMANN

Den engelske Reaktorjager Gloster Meteor, hvormed Group Captain M. Donaldson, Squadron Leader W. Waterto og Flight Lieutenant Neville F. Duke har trænet til at naa op over 1000 km T.

Rolls-Royce har indrettet en kørende Skolestue, som efter Tur besøger R.A.F.s Jagerstationer for at det tekniske Personel kan blive undervist i Reaktorer og deres Virkemaade.

Consolidated Vultee's Atlanterhavsluftliner har Plads til 204 Passagerer foruden ca. 7000 kg Bagage og Post.

Luftfart og Luftfartøjer

Ved Kaptajn John Foltmann

Lockheed Saturn

Lockheed har bygget en ny Trafikflyvemaskine med Typebetegnelsen Saturn. Den kan rumme 14 Passagerer foruden Bagage og Post. Dens Hastighed er ca. 320 km T., og den er beregnet til Anvendelse paa Strækninger mellem 100 og 1000 km. Kroppen er indrettet saaledes, at Passagersæderne let kan fjernes for at give Plads til større eller mindre Godsmængder.

Pan American's Trafikresultater for 1945

Pan American World Airway's Regnskab for 1945 udviser en Bruttoindtægt paa 69 Mill. Dollars i Modsætning til 39 Mill. Dollars i 1941 (det sidste Aar før Amerikas Indtræden i Krigen). Nettoindtægten var for de to nævnte Aar henholdsvis 7.565.580 Dollars og 3.361.252 Dollars.

Af Bruttoindtægten stammer de ca. 39 Mill. Dollars fra Flyvning med Passagerer, mens Post og Fragt har indbragt henholdsvis 17.737.574 Dollars og 8.129.762 Dollars. Indtægten ved Passagerbefordring er saaledes langt den største i Modsætning til Aaret 1941, hvor Indtægten for Postbefordring var 18.211.060 Dollars og for Passagerbefordring »kun« 15.339.408 Dollars.

Selskabet har et Personale paa 22.000 Mennesker. Det raader over en Flaade paa ca. 200 Luftfartøjer, som bl. a. omfatter 22 Constellations og 45 DC-4. De afgivne Ordrer paa nyt Flyvemateriel omfatter Typerne Boeing Stratocruisers, Republic Rainbows samt 20 Convoir 240.

Motor paa 3650 HK.

Pratt & Whitney har bragt den hidtil kraftigste luftkølede Motor paa Markedet, Typen R-4360 Wasp-Major paa 3650 HK. Den nye Motor har 28 Cylindrer, anbragt spiralformet i fire Rækker, et Arrangement, som giver hver enkelt Cylinder den bedst mulige Køling. Frontarealet er ikke større end den 18-cyl. Double-Wasp's, hvis Hestekraftydelse er 2100 HK. Motorens Tomvægt er 1546 kg.

Wasp-Major skal bl. a. anvendes i Boeing 377 Stratocruiser, Republic Rainbow, Hughes Hercules 8-motorede Flyvebaad, Douglas DC-7 (Globemaster) og den civile Udgave af Martin Mars Flyvebaad. Endvidere skal den anvendes til to af den amerikanske Hærs Luftstyrkers tungeste Bombere: den 6-motorede Consolidated-Vultee B-36 og den 4-motorede Boeing B-50.

Rolls Royce Derwent V Reaktor

En Reaktors fremaddrivende Virkning varierer med Luftens Temperatur og Tryk og forøges med Hastigheden og Højden. Medens Standardtypen af Derwent V giver en Trykkraft paa 1580 kg i Starten ved 14.600 O/min., yder Reaktorerne, der anvendes til Rekordflyvningen med Gloster Meteor, betydeligt mere paa Prøvestand, nemlig 1900 kg ved 15.200 O/min.

Fra Stempelmotorerne er man saa vant til at regne med Udtrykket Hestekraftydelse, og derfor kan det have sin Interesse at faa at vide, at Derwent V Reaktorens Trykkraft paa 1900 kg ved en Hastighed paa 960 km/T svarer til ca 12.000 HK.

Prøverne, som Rekordflyvnings-Reaktoren har maattet gennemgaa paa Prøvestand, har været meget strenge. Den maatte igennem ikke mindre end tres Perioder à fem Minutter. I hver Periode blev den prøvet i to Minutter med en Trykkaftydelse paa 1360 kg, i to Minutter med en Trykkraft paa 1580 kg og i eet Minut med en Trykkraftydelse paa 1900 kg. Dette svarer til Tilflyvning, Sving og Flyvning for fuld Speed over Banen for Hastighedsprøverne 60 Gange.

49 Stratocruisers i Ordre

Efter at det amerikanske Luftfartsselskab United Air Lines har bestilt syv Boeing Stratocruisers, er de samlede Ordrer paa denne Luftfartøjstype kommet op paa 49, hvad der i Penge svarer til 67 Millioner Dollars. U. A. L. skal anvende Stratocruiser'en paa Ruten til Hawaii, og den vil kunne flyve Strækningen San Francisco —Honolulu paa 8½ Time. Turen Chicago—San Francisco vil kunne gennemføres paa 6⅓ Time og Chicago—Honolulu paa 15½ Time. Stratocruiser'en har en Marchhastighed paa 540 km/T, og U. A. L. vil have den indrettet til at kunne medføre 55 Passagerer. Luftfartøjet kan dog paa kortere Strækninger medføre indtil 80 Passagerer.

Stratocruisernes Motorer vil blive udstyret med en Overladningsanordning, som vil bevirke en Besparelse paa indtil 14 pCt. i Brændstofforbruget.

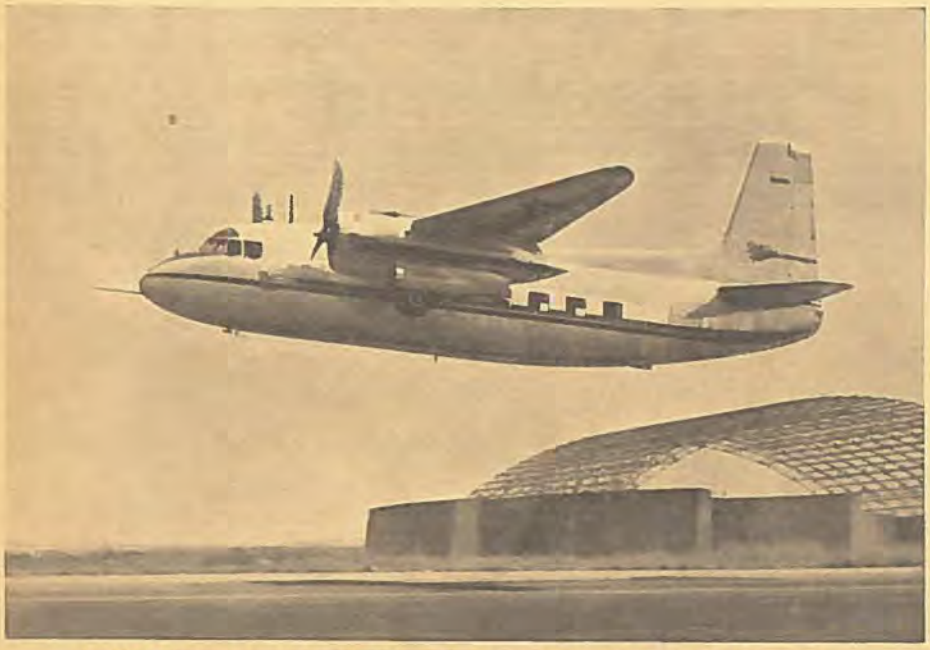
Airspeed Consul

Den engelske Airspeed Consul er velegnet som Tilbringerluftfartøj paa kortere Ruter. Den har Plads til en Besætning paa 2 Mand og 5 Passagerer.

»Consul« har en største Hastighed paa ca. 300 km/T i 1400 m, og dens økonomiske Marchhastighed er 250 km/T. Dens Tomvægt er 2700 kg, og Fuldvægten er c. 3800 kg. Den har en Flyvestrækning paa ca. 1000 km. Den er udstyret med to Armstrong Siddeley Cheetah Motorer, der kan gaa 1250 Timer mellem hvert Hovedeftersyn.

Atlanterhavstrafik

I de to første Maaneder, hvor Pan American Airways har opretholdt en Luftforbindelse mellem New York og London, har Selskabet gennemført 74 Flyvninger i hver Retning. PAA har i denne Periode befordret 1422 Passagerer til London og 2115 Passagerer til New York. Det svarer gennemsnitlig til 20 Passagerer pr. Flyvning i østlig Retning og 29 Passagerer pr. Flyvning i vestlig Retning. Desuden medførte PAA i samme Periode 14.850 kg Fragt fra London til New York og 14.427 kg fra New York til London. Dette svarer til ca. 200 kg Gods pr. Atlanterhavsflyvning.



Lockheed Saturn, en ny amerikansk Trafikflyvemaskine med Plads til 14 Passagerer.

Forsidebilledet:

Test-Pilot i U.S.-Army, Lt. Col. K. S. Wilson stiger ind i den nyeste amerikanske Helikopter-Type XR-9B.

Repræsentant for Danmark: C. Thielst, St. Kongensgade 118

Jämijärvi – det finske Svæveflyveparadis

Et Besøg paa Nordens største og ældste Skole for Svæveflyvning

Fra vor udsendte Medarbejder.

Jämijärvi, i August.

EN varm Augusteftermiddag. Ikke en Vind rører sig. Himlen er næsten dækket af store, fede Cumulusskyer. Paa Jorden staar en Klemm 25; omkring den ligger et Hold Svæveflyvere og venter, mens de kigger op mod Himlen. Her kredser en Weihe, en Olympia og et Par Baby'er i stadig større Højde lige ovenover, mens en Kranich og endnu nogle Baby'er længere ude prøver Opvindsforholdene ved en anden Sky. Endnu nogle Planer er helt forsvundet, inde i Skyerne og paa Distanceflyvning. Utaalmodigt kigger et af de unge Mennesker paa Uret, jo, nu nærmer Tiden sig. En Baby afbryder Flyvningen, kommer ned og lander. Saa er det den næstes Tur. Klemm'en trækker ham op, en Time staar til hans Raadighed!

— — — Det er Jämijärvi, den centrale Svæveflyveskole i Finland. Foruden den viderekomne Svæveflyvning er der rundt omkring i Terræn'et et Par A-Hold i Gang med Gummitovstart samt nogle B- og C-Hold med Spilstart. Terræn'et bestaar af en nordlig og sydlig Flyveplads, adskilt af en ca. 50 m høj Aas, der giver Muligheder for Skræntflyvning, naar det en sjælden Gang blæser. Paa Toppen, der ligger ca. 200 m over Havet, findes en stor Hovedbygning og en Værksteds- og Kontorbygning foruden Hangarer o. s. v. I Udkanten af den nordlige Plads findes endnu en anseelig Række Bygninger, Hangarer, Værksteder og Indkvarteringsbygninger, Bygninger for Skolens Funktionærer — samt selvfølgelig Badstuer.

I Størrelse, Alder og Kapacitet overgaar Jämijärvi den svenske Allebergskole og nærmer sig de store tyske Skoler paa Wasserkuppel, Hornberg og Grunau uden dog at have de Skræntflyvningsmuligheder, som disse og Alleberg har. Men helst saa Finnerne nu Skrænten fjernet, saa der blev een stor Flyveplads med alle Bygninger i den nordlige Ende, som man bedst kan komme frem til i Vinterens Sne. Dels er Skrænten for lille, og dels har Jämi nogle ganske enestaaende Termikforhold. En Stigehastighed paa 5 m/sek fra 300 m Højde kan forekomme her, mens 2—3 m/sek hører til Dagligdagen.

Over 10 Timer i Termik.

Terræn'et er en tør Hedeflade midt i udstrakte Omraader af Skov og Sø. Den oprindelige Skov brændte. Man ryddede Resten væk, fældede lidt mere og har saa et fint Terræn. Vegetationen er sparsom paa den sandede Jord: Lidt Lyng, Græstotter, Tyttebær og Smaabuske. Om Sommeren er der meget længe lyst, ved Midsommer hele Døgnet. Man har startet en Dag og lander Dagen efter — — paa en 2 Min. Flyvning! Er det daarligt Vejr om Dagen, saa sover man og flyver i Stedet om Natten.

Mens 5 Timers Prøven til Sølv-C i Sverige næsten udelukkende tages i Skræntflyvning, er det her ikke svært at tage den i Termik. Rekorden er paa 10 Timer 14 Minutter og tilhører O. Korhonen, der tilbringer sin Sommerferie med at arbejde paa Værkstedet i et imponerende Tempo. Han arbejder saa ivrigt, at han kun faar to eller tre Starter hver Sommer, men alligevel giver det 10—15 Timers Flyvetid. Rekordflyvningen med en Weihe varede fra 10 Morgen til godt 20 om Aftenen.

Termikken kan være saa stærk, at baade Skoleglidere og Motormaskiner kan flyve i den. Ja, det er endda hændt, at Klemm'en med et Svæveplan paa Slæb har stoppet Motoren og kurvet rundt i Termikken med god Højdevinding. Som en Yderlighed maa man dog nok betragte den Historie, der fortæller, at de engang efter Middagsmaden kom ud og fandt et Hul der, hvor Flagstangen havde staaet — — — hvorimod det er autentisk, at en Papirsæk en Dag lettede foran en af Hangarerne for efter 20 Min. at være forsvundet ud af Syne lodret opad!

Begyndelsen.

I 1934 havde Finland Besøg af en tysk Svæveflyveekspedition med Professor Rheindorff, Hanna Reitsch og Philipp i Spidsen. Deres termiske Flyvninger over Helsingfors vakte stor Interesse for Svæveflyvningen, saa man besluttede at oprette en Skole. Efter en Konkurrence blev Jämijärvi valgt. Fra et Skur og en lille Hangar er den trods to haarde Krige vokset til den nævnte Størrelse. Det var Meningen, at Svæveflyvningerne ved den planlagte Olympiade skulde have fundet Sted her.

Skolen er kun aaben i Juni, Juli og August (Feriemaanederne), men paa denne Tid udføres ca. 10.000 Starter, ikke blot omfattende de sædvanlige »1 Minut og 17« Starter, men ogsaa mange virkelige Svæveflyvninger. Ved Midten af August i Aar havde de fløjet over 800 Timer mod 250 sidste Aar.

Gratis Uddannelse.

De danske Svæveflyvere ved af bitter Erfaring, at Svæveflyvning er en dyr Sport. De ofrer aarlig store Beløb. De kender Priserne paa Alleberg og ved, at de ikke engang dækker Omkostningerne. Det vil nok give et Ryk i dem ved at erfare, at de unge Svæveflyvere, der kommer til 14 Dages Kurser paa Jämi, faar Uddannelsen ganske gratis. De betaler blot et beskedent Beløb af 75 Mark = ca. 3 Kroner for Kost og Logi.

Hvor kommer Pengene fra? En kæmpemæssig Statsstøtte? Nej, i Øjeblikket er der ingen Statsstøtte, omend der tidligere er givet noget til specielle Formaal. Pengene stammer hovedsagelig fra Overskud ved Udstillinger og Opvisninger, fra store Gaver og Lotteriindtægter, selvfølgelig med Forstaaelse fra Staten, der ikke tager 40 pCt. som fra den danske Flyvedag.

Instruktørerne faar ingen egentlig Løn, men Kost og Logi og ca. 2 Kr. daglig i Lommepenge. Og saa faar de Flyvning — — de har gerne 30 Timer paa en Sommer. En enkelt har i Aar endda naaet 60. En behagelig Sommerbeskæftigelse, for nogle Ferie, for andre en Afbrydelse i det daglige Arbejde, idet de siger Pladsen op, tager til Jämi tre Maaneder for atter at begynde et nyt Arbejde om Efteraaret.

Finske Svæveplaner. Det første af de tre Registreringsbogstaver angiver Typen: O for Olympia, B for Baby, K for Kranich, W for Weihe o. s. v.

Skolingen og Typerne.

Til Begynderskolingen anvendes Grunau 9, som dog nu efterhaanden udrangeres, tyskbyggede SG 38 samt den finske Harakka, som efterhaanden skal standardiseres. Til den videregaaende Skoling anvendes Grunau Baby IIA og IIB, som man heller ikke er fuldt tilfreds med, men haaber at erstatte med en finsk Konstruktion. Det bør bemærkes, at Finnerne anvender en Bundkobling, der sidder et Stykke længere bagude end vores Medekobling. Den fungerer fint og tilfredsstillende i Højstart uden paa nogen Maade at være farlig. At der ikke skelnes mellem Baby'er til begrænset og udvidet Flyvning, tilføjes for en Ordens Skyld. Det er en speciel dansk Opfindelse, som altid gør Lykke, naar man beretter om den udenlands.

Efter opnaaet C-Diplom omskoles til Flyvemaskinslæb, Efter en eller to Ture i Finlands eneste Kranich kommer Eleverne alene i Baby og har derpaa let ved at erobre S-Certifikatet, hvortil Kravene, som i Danmark har varieret, men som nogenlunde ligner vore nu.

Tallet paa Cerfifikater er i Aar steget fra ca. 60 til ca. 100, altsaa ikke saa forfærdeligt mere end i Danmark. Vi skulde med lidt smidigere Kontrolregler, Bundkobling eller Flyvemaskinslæb snart kunne indhente dem, idet vi jo har Masser af C-Flyvere, der mere eller mindre staar i Stampe.

Højere Svæveflyvning.

Hvad den højere Svæveflyvning angaar, har Finland imidlertid et betydeligt Forspring for os. Før Krigen var der ca. 8 Sølv-C, nu en Snes. Nr. 17 og 18 blev taget, mens Forf. besøgte Skolen. Vi har kun 2 Sølv-C, og intet, der for alle tre Flyvningers vedkommende er erobret i Danmark. Finnerne selv anser sig — i Sammenligning med Sverige — for ikke at være naaet ret langt, og de viser meget beskedent deres Bestand frem: 3 Olympia og 2 Weihe. Med disse og 10 Førere gennemførte de Mesterskaberne i Aar. Weihe er af den gamle Type med ringe V-Form og andre Forskelle fra den senere. Finland har ogsaa nogle Rhönbussard.

Fly-Slæb er en Selvfølge. Hele Dagen arbejder Klemm'en. En Støvsky rejser sig ved hver Start, men hurtigt kommer Slæbetoget i Luften, finder noget Termik, som Svæveplanet »læsses af« i, hvorpaa Klemm'en dykker ned og smider Wiren ved Startstedet for derefter at lande og slæbe en ny op. Det er morsomt at se alle Svæveflyverne paa Jorden automatisk strække begge Arme ud til Siden, baade naar Wiren er faldet og naar Hjulene løsnes fra Svæveplanet, naar det er lettet. Det er Tegn til Piloterne i Luften.

Foruden Klemm'en har Finlands Flygförbund 3 gamle Smolik-Biplaner, en 15—20 Aar gammel tjekkisk Type, der tidligere anvendtes i Luftvaabnet til Skoling, en Taylor Cub, en Bücker Jungmann og en Jungmeister. De kan flyve frit til Slæb, Opvisning og anden Sportsflyvning, hvorimod de ikke maa foretage Uddannelse efter Vaabenstilstandsbetingelserne.

Højden og Tiden til Sølv-C tages ret nemt over Jämijärvi. Distancen er her som andre Steder den værste, ikke saa meget af termiske som af transportmæssige Grunde. Det kniber med Bilmateriel, Gummi og Benzin, ligesom Landings- og især Vejforholdene er vanskelige i det store skovdækkede Land.

Hovedbygningerne paa Jämijärvi. Til venstre Spise- og Sovesale med Maskinværksted i Kælderen. I Midten en Hangar og bagved Administrations- og Værkstedsbygning. Det lille Skur til højre foran denne var Begyndelsen til det hele.

Det gælder derfor om at flyve til en Flyveplads. Mens jeg besøgte Jämi, fløj een til Tammerfors, hvorfra Klemm'en om Aftenen hentede ham hjem, og to næste Dag til Björneborg, begge Distancer ca. 60 km.

Værkstederne.

Chef for Skolen er Ingeniør Lundin, som bor her hele Aaret. Selv om Skolen kun fungerer i 3 Maaneder, er her Folk hele Aaret rundt paa Værkstederne, der beskæftiger ca. 20 Mand fast. Om Sommeren reparerer de »løbende Havarier«, om Vinteren bygger de nye Planer. Jeg saa en Babykrop under Reparation. Kun eet Spant var fra det havarerede Plan! Skolen havde ogsaa en svært medtaget Cub J 2 under Reparation, bl. a. havde de bygget nye Planer med Træribber i Stedet for Duralribberne. Den ejes af to Urmagere, der selv havde sørget for en Instrumentudrustning, som stiller alle andre Cub'er i Skyggen. (Men det skal der nu heller ikke saa meget til.)

Hvordan med Kontrollen af Bygningen? — her bygges ogsaa nye Typer som Harakka II og P. I. K. 5. Her er Ing. Lundin samt FFF's tekniske Chef, Ingeniør Temmes, ansvarlige overfor Myndighederne. M. H.t. Svæveflyvningen har Luftfartsmyndighederne hidtil ikke bekymret sig meget derom, men er nu begyndt at komme ind paa en nøjere Kontrol. Da de ikke har meget Erfaring paa Omraadet, saa raadfører de sig først med Sagkundskaben ved Fastlægning af Reglerne, som derfor bliver smidige og praktiske, saa de skaber en rimelig Kontrol og Sikkerhed uden at hæmme Virksomheden.

Hvem kommer paa Jämijärvi?

Da Uddannelsen er gratis, er Tilstrømningen naturligvis enorm. De lykkelige, der udtages, er derfor ogsaa særligt kvalificerede Folk. Det er som Regel dygtige Modelflyvere, Klubfunktionærer, der har udført et fleraarigt stort Arbejde o. s. v. Ca. 80 pCt. af Finlands Svæveflyvere er tidligere — eller nuværende — Modelflyvere, og det er ganske almindeligt, at Instruktørerne har Modeller med eller bygger dem paa Jämi, hvor en hel Bygning er reserveret løbende Kurser for Modelflyveinstruktører.

Der var ogsaa en halv Snes Piger paa Holdene, baade paa Begynderkursus og helt op paa Instruktørkursus. I Almindelighed er man lige saa lidt begejstret for »Krager« her som i Sverige og Danmark (Aarhus). Men man tager dem dog med, hvis de gennem lang Tid har vist sig virkelig interesserede, og hvis de har gjort et godt Arbejde i Klubber, ved Indsamlinger o. lign. De, der efter yderligere et betydeligt Antal Byggetimer stadig er med, faar Chancen, og der har været mange dygtige Flyversker imellem — — Undtagelserne, som bekræfter Reglen.

Finlands Flygförbund.

»Suomen Ilmailuliitto« er en Efterfølger af Finlands Luftvärnsförbund, der opløste sig efter Vaabenstilstanden. Den gamle Aeroklub vaagnede i Stedet op til Daad og optog Arbejdet under det nye Navn.

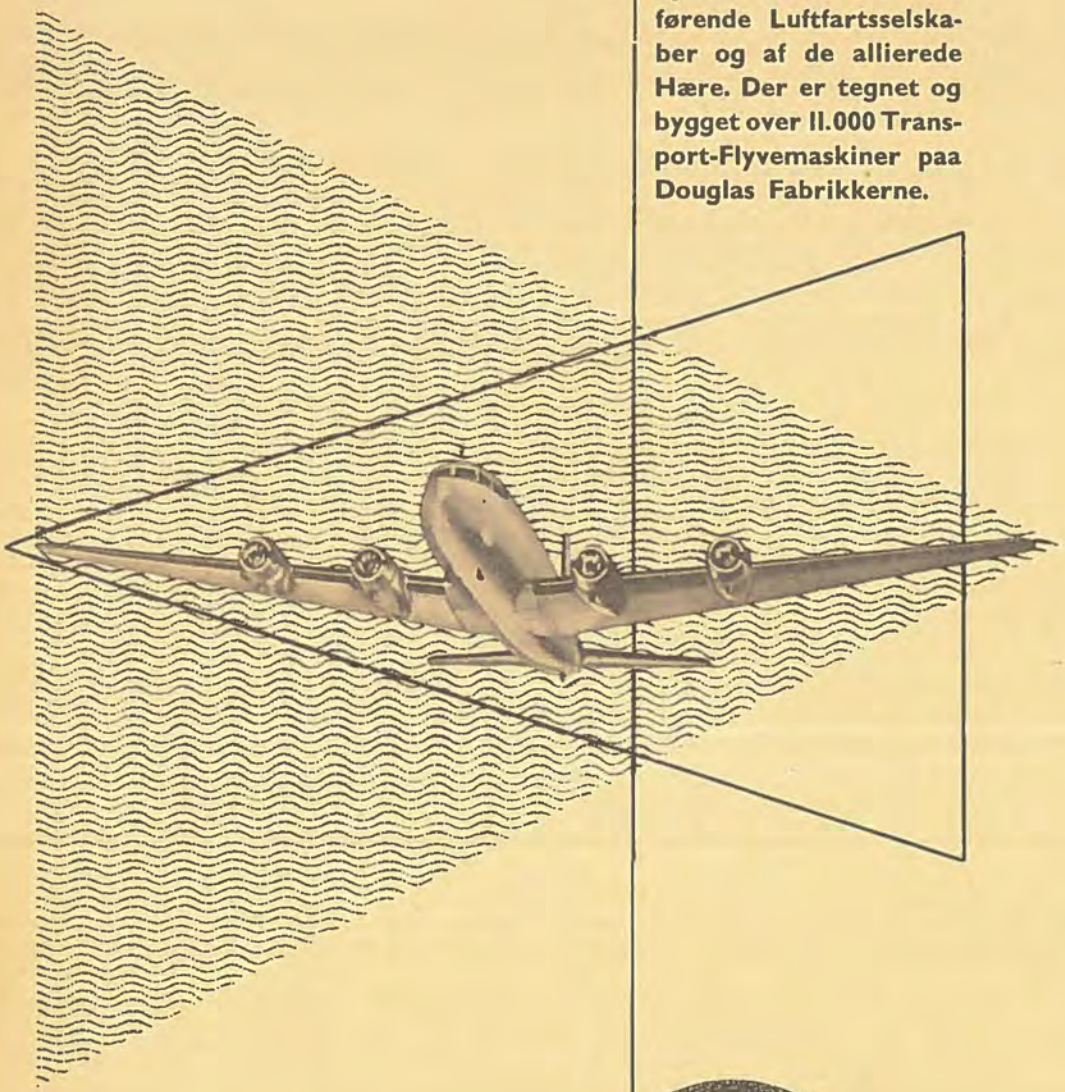
Aarsmødet vælger Bestyrelse og Arbejdsudvalg, mens den daglige Drift forestaas af en Direktør (Generalsekretær) samt af fire Afdelingschefer: Ing. Temmes, der forestaar den tekniske og flyvemæssige Side (Svæveflyvningen, Jämijärvi, Modelfabrikken), Løjtnant Poppius, som er Chef for Ungdomsafdelingen (Modelflyvning, Organisation etc.), Redaktør Virkki, der redigerer FFF's to Organer »Ilmailu« og »Siipi«, og som i det hele taget arbejder med Propagandaen og endelig findes der en økonomisk Chef, der naar man tager i Betragtning, hvad der udrettes, maa være en økonomisk Troldmand. Ogsaa de andre Afdelingschefer synes meget økonomisk anlagt, Poppius har forøvrigt ogsaa Handelshøjskoleuddannelse.

Klubberne er dels et Par Enhedsklubber, der foruden vore tre kendte Afdelinger ogsaa omfatter en Damesektion. Endvidere findes der mange enkeltstaaende Model- og Svæveflyveklubber, der er slaaet sammen i en central Klub, der paa en vis Maade svarer til Modelflyveklubben »Progress« her i Landet. Der er for Tiden ca. 75 Model- og ca. 40 Svæveflyveklubber rundt om i Landet.

Per Weishaupt.

GENNEMPRØVET - 11.000 GANGE!

Douglas Flyvemaskinen er den mest gennemprøvede Transportmaskine i Verden, den benyttes overalt af alle førende Luftfartsselskaber og af de allierede Hære. Der er tegnet og bygget over 11.000 Transport-Flyvemaskiner paa Douglas Fabrikkerne.



DOUGLAS BEFORDRER
FLERE OG FLERE . . .
HURTIGERE . . .
LÆNGERE . . .

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
benytter DOUGLAS paa alle internationale Ruter

Disse 85 Luftfartselskaber stoler paa Douglas

U. S. A.: Alaska Airlines, Alaska Coastal Airlines, American Airlines, American Overseas Airlines, Braniff Airways, Capital Airlines—PCA, Chicago and Southern Airlines, Colonial Airlines. Continental Air Lines, Delta Airlines, Eastern Air Lines, Essair Lines, Inland Air Lines, Mid Continent Airlines, National Airlines, Northeast Airlines, Northwest Airlines, Pacific Northern Airlines, Panagra, Pan American World Airways, Trans World Airline, United Air Lines, Western Airlines. **Australien:** Ansett Airways, Australian National Airways Pty., Ltd. Australian Commonwealth, Butler Air Transport Co., Guinea Airways Limited, Qantas Empire Airways, Tasman Empire Airways, **Belgien:** Sabena Airlines. **Bolivia:** Lloyd Aero Boliviano, Pan American Lloyd, **Brasilien:** Cruzeiro do Sul, Empresa de Transp. Aerovias, Linhas Aereas Brasileiras, Navegacao Aerea Brasileira, Panair do Brasil, Viacao Aerea Sao Paulo. **Britisk Vestindien:** British West Indian Airways. **Calcutta:** China Aviation Transport Corp. **Canada:** Canadian Pacific Airlines, Trans-Canada Airlines. **Central- og Sydamerika:** TACA Airways. **Chile:** Linea Aerea Nacional. **Columbia:** Aerovias Nacionales de Columbia (Avianca), American Air Transport, Uraba, Medellin & Central Airways. **Cuba:** Compania Cubana de Aviacion, Compania Natl. Cubana de Aviacion (P. A. A.) **Czechoslovakiet:** Czechoslovakia Airlines. **Danmark:** Danish Air Lines (DDL). **England:** British Overseas Airways Corp. **Frankrig:** Air France. **Hawaii:** Hawaiian Airlines. **Indien:** Air Services of India, Airways, Ltd., Deccan Airways, Indian Civil Air Lines, Indian National Airways, TATA and Sons. **Irland:** Aer Lingus Teoranta. **Java:** K.N.I.L.M. **Kina:** China National Aviation Corp. **Libanon:** Middle East Airlines. **Mexico:** Aeronaves de Mexico, Aerovias Braniff, Bola de Nieve, Compania Mexicana de Aviacion (P.A.A.). **Mozambique:** Divisao de Exploracao dos Transp. Aereos. **Nederlandene:** K.L.M. **New Zealand:** Tasman Empire Airways. **Norge:** Det Norske Luftfartselskap. **Peru:** Compania de Aviacion »Faucette«. **Philippinerne:** Far Eastern Air Transport, Philippine Airline. **Portugal:** Aero Portuguesa Lda. **P. E. I.:** Maritime Central Airways. **Porto Rico** Caribbean Atlantic Airlines. **Schweiz:** Swissair. **Skotland:** Scottish Airways. **Spanien:** Iberia Compania Mercantil. **Sverige:** SILA, ABA. **Syd Afrika:** South African Airways. **Tyrkiet:** Turkish Airlines. **Venezuela:** Linea Aeropostal Venezolana.

Det finske Hold:
T. Silmunen, L. Santala, R. Kauhanen, Lars Morelius og Olavi Lucenius.

Det norske Hold:
I. Heiret, F. Wahlquist, P Hoff og Harald Orvin.

Den nordiske Landskamp i Modelflyvning

afholdtes Lørdag den 17. August om Aftenen i Bjørneborg, Finland. Naar man havde valgt Aftenen, skyldtes det Ønsket om at undgaa Termikkens Tilfældigheder. Det lykkedes, omend Aftentermikkens svage Faldvinde over Pladsen mindskede Tiderne i 1. Periode for alle.

Efter Svenskernes overlegne Sejr i Stockholm sidste Aar havde Finland og Danmark gjort sig store Anstrengelser og opnaaede ogsaa langt bedre Resultater. Det finske Hold, der var helt nyt, blev udtaget først i Somerlejren, dernæst i en speciel Træningslejr for de 10 bedste. Det danske Hold udtoges efter Ansøgninger paa Grundlag af nøje Granskning af tidligere Resultater samt efter en speciel Konkurrence.

Sverige tøvede forbavsende længe med at opstille et Hold og udtog det paa mere tilfældig Maade; men man var dog klar over, at det var et meget stærkt Hold. »Bananen« var den eneste, der var med sidste Aar. Han blev iøvrigt kun Nr. 3. Rigskonkurrencens Vinder, Friberg fra Trelleborg, fløj fint, men i sidste Spurt skruede hans kortnæsede Model sig ned paa 41 Sek. Segurd Isacson, der opholdt sig i Finland som Instruktør, fløj med sin nye interessante »Scout«, som han paastaar kun synker 0,33 m/sek. Han blev individuel Nr. 2 med 3.08,7, mens Gunnar Persson, som vi kender fra Sommerlejren i Tranum, blev Nr. 1 med Aftenens bedste Flyvning paa 4.04,5 og bedste Gennemsnit paa 3.23,9. Sveriges Sejr var dermed sikker.

Den finske Mester Santala havde Wirebrud i 1. Start og fik kun 29 Sek. Bedst var T. Silmunen med 2.58,0. De finske Tider var meget jævne, og derved fik de »Hævn« over Danmark med nogle faa fortjente Sekunder.

Ligesom Finnerne opnaaede Danskerne langt bedre Resultater end sidste Aar. Modellerne var betydeligt ændrede — Diamondkroppe og »Vaskebræt«planer dominerede. V-Form og Ører mindre end tidligere. Høst-Aaris, hvis Modeller er beregnet paa daarligt dansk Vejr, begyndte daarligt med godt 1½ Min., men endte med 2¾. Kjeld Enevold Nielsen, der siden har taget Mestertitlen fra Høst, og som var eneste »overlevende« fra sidste Aars Hold, havde mistet sin bedste Model under en 15 m Trimstart om Eftermiddagen. Hans 1. Reservemodel (alle havde to eller tre Modeller med) var ikke veltrimmet, saa han fløj daarligere og daarligere. Denne Uregelmæssighed kostede os Andenpladsen.

»Calle« fløj fint — 2.54 i Gennemsnit, mens Erdrup laa i Toppen med 3.04,8 i Gennemsnit og Nr. 3 i den individuelle Konkurrence. Hans bedste Flyvning var paa 3.30. Næsten alle de danske Modeller var nye, da en Masse var fløjet bort i Sommerens Løb. Samtlige Starter var perfekte.

De debuterende Nordmænd havde man ikke stillet saa store Forventninger til. De manglede bl. a. Reservemodeller. Et Uheld med en Model, der blev havareret af en Tavle, gjorde ikke Sagen bedre. Lederen Harald Orvin, en gammel Wakefieldrotte, var bedst med 1.58,6.

Konkurrencelederen Lennart Poppius gennemførte Landskampen præcist og friktionsløst. Samtidig med, at han dirigerede Landskampdeltagerne paa Svensk gennem Højttaleranlægget, fortalte han paa Finsk Tilskuerne, hvad der foregik. Paa en stor sort Tavle kunde man følge Slagets Gang. Carl Stude og Aarne Ellilä foretog Udregningerne. Spændingsmomentet formindskedes noget af den nordiske Holdregel, der lader den daarligste af de fire udgaa af Holdresultatet, thi man ved som Regel først efter sidste Start, hvem der bliver den »ulykkelige«.

Efter 1. Periode havde vi endnu ikke mistet Haabet om en Sejr, men saa gik Svenskerne yderligere fremad, mens ogsaa Finnerne, der var daarligere i 1. Periode end Danskerne, kom med, saaledes at der trods stadigt forbedrede danske Resultater intet var at gøre.

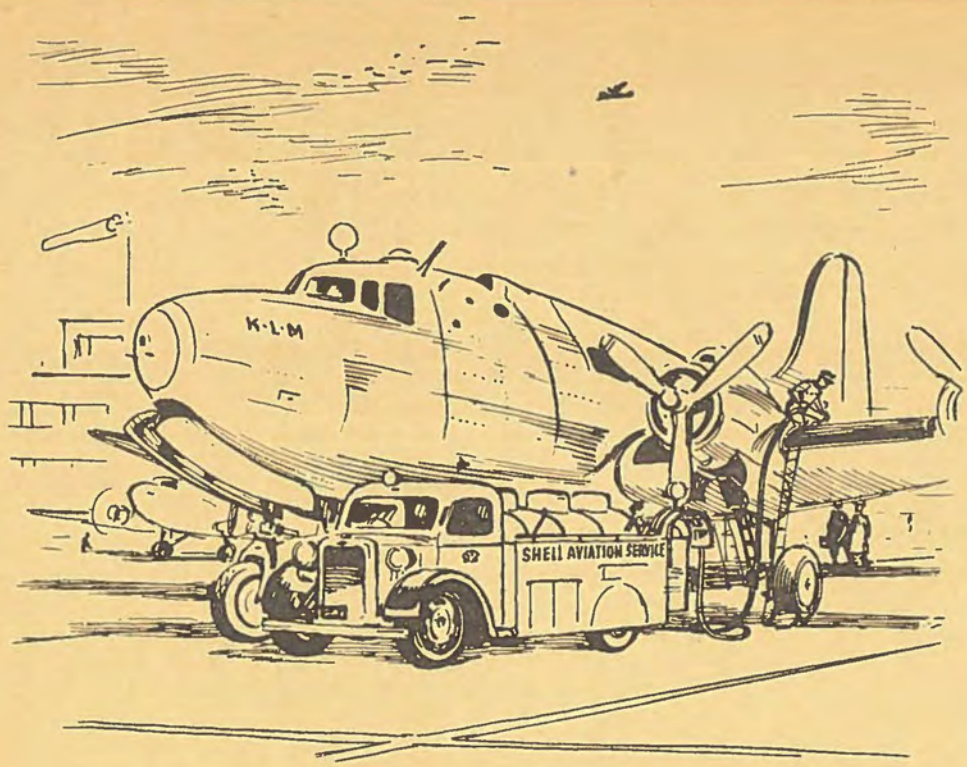
Der var meget lidt at kritisere ved Arrangementet — men Lejlighed til at trimme ordentligt Fredag Aften havde været godt — det var alt for risikabelt i Lørdagens Termik! Endvidere var Snorkontrollen ikke fuldendt, omend bedre end sidste Aar. Man maa forlanges, at alle Snore kan laases, og at det sker paa nøjagtigt 100 m — i hver Start.

Herefter følger Resultaterne for i Aar samt for sidste Aar, men omregnet efter nuværende Holdregel. Som man ser, vilde Finnerne efter denne Regel ogsaa være blevet Nr. 2 sidste Aar, men da deres fjerde Mand var daarligere end vores, blev de dengang kun Nr. 3. En Undersøgelse viser, at Placeringen efter den gamle Regel vilde blive den samme i Aar, som den blev efter den nye.

	1946	1945
Sverige	3.01,7	3.10,2
Finland	2.47,8	1.50,4
Danmark	2.44,0	1.46,9
Norge	1.38,2	—

Det danske Hold: Carl Johan Petersen, Aage Høst-Aaris, Per Welshaupt, Mogens Erdrup og Kjeld Enevold Nielsen.

Det sejrende svenske Hold: Gunnar Persson, Sigurd Isacson, Lennart Friberg, Rune Andersson og G. H. Dérantz.



SHELL AVIATION SERVICE.

Overalt i Verden, paa store og smaa Flyvepladser, har Shell stationeret sit moderne, hurtigtarbejdende Tankningsmateriel, og hvert Sted er en veltrænet Shell Stab parat til at betjene baade de store Airliners og Privatflyvere.
Og Shell Aviation Service vil gerne være behjælpelig ogsaa i andre Flyve-Problemer, der kan opstaa.

SHELL

DANSK SHELL A/S - TELF. CENTRAL 9838

FYENS DISCONTO KASSE

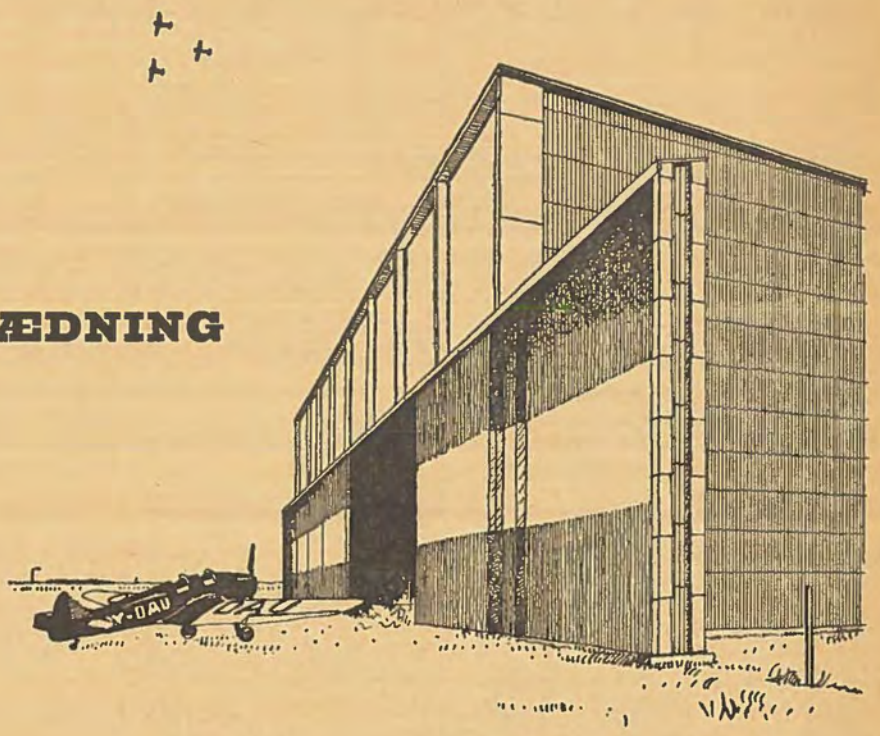
ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF:

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

General Doolittle:

FAREN VED FLYVNING I USIGTBART VEJR FORBI

Interview med Amerikas berømteste Flyver, den erfarne Blindflyvningsekspert, James H. Doolittle

SIDST i August Maaned havde Danmark Besøg af Amerikas berømteste Flyver, Japanernes Skræk, Generalløjtnant *James H. Doolittle*. Privat er der absolut intet skrækindjagende ved General Doolittle. Han er en lille, venlig, midaldrende Gentleman, af Udseende og Paaklædning fjernt fra den moderne amerikanske Prototype.

James H. Doolittle er født 1896 i U. S. A. Han blev Militærflyver i 1917 og var derefter knyttet til det amerikanske Luftvaaben indtil 1930, da han gik over i »Shell Oil Company«. Fra 1922 til 1928 fik Doolittle overdraget Opgaven som Test Pilot for Hæren, et Omraade, hvor han paa Grund af sin Dygtighed og Vovemod hurtigt vandt Berømmelse.

Test-Pilot Doolittle.

I 1928 skænkede den filantropiske, luftfartsinteresserede Mangemillionær *Daniel Guggenheim* en stor Formue til Udvikling af Sikkerhedsforanstaltninger ved Flyvning under ugunstige Vejrforhold. Guggenheim henvendte sig i den Anledning til Hærens Ledelse og bad den stille en erfaren og teknisk kyndig Flyver til Raadighed for disse Undersøgelser. Valget faldt paa James Doolittle, der paa Grund af sin fleraarige Erfaring som Test-Pilot sad inde med særlige Forudsætninger for at kunne bedømme baade Fejl og Mangler ved ethvert Luftfartfartøjs Konstruktion. I de kommende to Aar var Doolittle saa beskæftiget med Indflyvning og praktisk Afprøvning af alle de Apparater, der i Dag findes i enhver moderne Flyvemaskine under Navnet: Blindflyvningsinstrumenter. Ingen nulevende Pilot ved mere om Flyvning i usigtbart Vejr end Doolittle, som under alle Vejrforhold har gennemprøvet Instrumenterne, endnu inden man kendte deres Duelighed.

Under en Samtale om de Problemer, der knytter sig til Flyvning under daarlige Vejrforhold, udtalte General Doolittle:

Fremtidens Blindflyvning.

— Endnu i Dag sker det tit og ofte, at Maskiner ikke gaar op i usigtbart Vejr som f. Eks. Taage o. l., men de Instrumenter, der er nødvendige for at overvinde Faremomenterne, foreligger i Dag, og i Løbet af ganske faa Aar vil de givet blive monteret i alle Luftfartøjer, der har Behov for dem. Under Krigen, da jeg ledede den ottende amerikanske Luftgruppe, som var stationeret i England, havde vi i denne Gruppe to Wing à 48 Maskiner, der startede, landede og udførte deres Togter i al Slags Vejr ved Dag og Nat. Mange Gange har Maskinernes Besætninger ikke set et eneste Glimt af Jorden fra det Øjeblik, Maskinerne lettede, indtil de atter ifølge Instrumenterne skulde befinde sig med Landingshjulene paa den hjemlige Lufthavns Afløbsbane.

Om Mulighederne for yderligere Udvikling af Blindflyvningsinstrumenterne erklærede Doolittle:

— Vore Børn vil faa Ting at se, som vi aldrig har drømt om. Blindflyvningen vil selvfølgelig udvikles, saa længe der gives blot det ringeste Problem tilbage, og jeg er af den Opfattelse, at Udviklingslinien ikke vil blive en jævnt stigende, men en stejlt stigende Kurve...

— Hvad er Blindflyvningens største Problem i Dag?

— At faa Piloterne trænet op til at stole fuldt og fast paa Instrumenterne. De skal føle sig som en Del af disse Instrumenter og skyde alle Instinkter og Fornemmelser i Baggrunden. Før Piloten er sikker i sin Sag, kan man ikke forlange, Passagererne skal være det.

Vicepræsident Doolittle.

Fra 1930 til Krigens Udbrud var Doolittle ansat i »Shell Oil Company«, og efter Krigens Ophør er han atter vendt tilbage til sit gamle Firma som Vicepræsident. Hans Besøg her i Landet var saaledes en kort Mellemlanding paa en Rejse gennem Europa og Afrika for at inspicere Firmaets Tankanlæg.

Som Indledning til Receptionen, der blev afholdt i Anledning af Besøget, udtalte Doolittle sin Glæde over at være vendt tilbage til en fredelig Tilværelse, hvor Kampen gjaldt Dollars i Stedet for Menneskeliv. Om Bestræbelserne for at bevare den dyrt købte Fred udtrykte han følgende Haab:

Luftpoliti bevæbnet med Atombomber.

— Der maa skabes en Verdensorganisation, som i Fællesskab nedkæmper alt, der vil yppe Kiv, en Organisation, der kun har eet Formaal: at bevare Freden, f. Eks. et Luftpoliti bevæbnet med Atombomber. Men Forudsætningen for Oprettelsen af en saadan international Politiorganisation er naturligvis Enighed mellem de forenede Nationer.

— Det tegner vist desværre ikke saadan, naar man tager de store Anstrengelser for at finde nye, altødelæggende Vaaben med i Betragtningerne.

— Man behøver ikke at ville Krig, fordi man er forberedt paa at forsvare sig, Amerika ønsker ikke at gaa ind for en Afrustningspolitik med Pearl Harbour i frisk Erindring. Havde vi dengang været forberedt paa Krig med Japan, vilde Katastrofen aldrig være indtruffet.

Bikiniforsøgenes Værdi.

— Vil U. S. A. finde et Forsvar mod Atombomben?

— Det vil tage sin Tid, men det er ingenlunde udelukket. Et Vaaben avler altid et Modvaaben. I Øjeblikket er den eneste Chance for at bekæmpe Atombomberne at nedskyde de Maskiner, der er paa Vej med Bomberne. Allerede under Krigen naaede man ret langt frem med Bekæmpelsen af Tyskernes V 1- og V 2-Bomber. V 1 blev direkte bekæmpet ved Hjælp af reaktordrevne Flyvemaskiner, og ved Krigens Slutning kunde man ved Hjælp af Radar finde Startstederne for V 2 og paa den Maade uskadeliggøre Bomberne, inden den naaede deres Maal. Dette peger heimod, at Forsvaret mod Atombomben maa findes gennem Radar-Systemet.

Om de meget omtalte Atombombeforsøg ved Bikini udtalte General Doolittle, at en Del Misforstaaelser er kommet til Udtryk i den amerikanske Presse. Formaalet med de to første Forsøg var ikke at vise Flaadens Overflødighed og Tilintetgørelse, men at finde ud af Atombombens Rækkevidde, Effektivitet og Kraft, og hvad der bag efter kan gøres for at bringe Hjælp til de bombede Omraader. Særlig Opmaalingerne af de radioaktive Straalers Effektivitet havde efter Generalens Mening været yderst værdifulde.

Atombomberne over Japan.

— Jeg har ved Selvsyn konstateret Atombombens Virkning ved Hiroshima og Nagasaki, fortsatte han. Mit Indtryk er, at Atombombens Virkninger er langt voldsomme mere end nogen tidligere Bombes Virkninger. Den enorme Varmeudvikling fremkalder Brande, som intet efterlader. Efter Bombardementer med almindelige Bombe kan man altid finde uskadte Pladser midt i Ødelæggelserne, men efter en Atombombe

Generalløjtnant James H. Doolittle.

er Ødelæggelsen total. Dertil kommer Radioaktiviteten, som ikke maa undervurderes. Det har vist sig, at mange Japanere ved Hiroshima og Nagasaki døde en langsom og stille Død under Paavirkning af de radioaktive Straaler 14 Dage, ja helt op til 6 Uger efter Bombardementet. Det samme er sket med Gederne ved Bikini. Dagen efter opførte de sig ganske normalt, men efter en tre-fire Dages Forløb blev de langsommere i Bevægelserne og holdt opmed at æde. De blev svagere og svagere, og efter ca. 6 Ugers Forløb døde de stille, tilsyneladende uden Smerter.

30 Sekunder over Tokio.

General Doolittle var Anfører af Krigens første Bombetogt over Japan, den berømte Tokioflyvning, hvor han for tredie Gang i sin Flyvertilværelse maatte ty til Faldskærmen for at redde Livet.

— To Hangarskibe, to Krydsere og et Par Destroyere deltog i Aktionen, fortæller han. Formaalet var at modbevise Japanernes Pralerier, at amerikanske Flyvere aldrig vilde naa ind over japansk Omraade. Aktionen fandt Sted i April 1942. 800 miles fra den japanske Kyst blev vi opdaget af to smaa japanske Krydsere, som vi sænkede. Men da vi var bange for, at de forinden havde naaet at sende Radiomeddelelser om det skete, startede vi derfor øjeblikkelig fra Hangarskibene med 16 2-motorede Bombemaskiner, hver forsynet med sin 1 Ton Bombe. Vi var klar over, at vi ikke kunde vende tilbage, men maatte søge at naa frem til Kina efter Aktionen. Efter de 30 nervepirrende Sekunder over Tokio kom vi ind i et Uvejr, som foraarsagede, at vi ikke kunde finde frem til den Lufthavn nær Chunking, vi havde planlagt at naa. Der var ikke andet at gøre end at springe ud med Faldskærm og haabe paa Lykken ... jeg slap fra det med Livet og landede i en Rismark. 11 af mine Kammerater kom i japansk Fangenskab, tre blev øjeblikkelig henrettet, een blev sultet ihjel, de resterende blev befriet ved Japans Kapitulation. Af de 80 Mand, der deltog i dette Raid, er 61 tilbage ...

Ove Thuelund.

DEN TRANSATLANTISKE RUTE

aabnedes 17. September

Ogsaa en Rute til Aarhus er kommet i Gang.

MIDT i September Maaned aabnede »Det danske Luftfartselskab« to nye Ruter. Den første blev aabnet den 16. September mellem Aarhus og København. Der flyves en Gang daglig med Start fra Kastrup Klokken 12 og Ankomst til Tirstrup Flyveplads Klokken 12,45. Fra Tirstrup startes igen Klokken 13 og Maskinen er saa tilbage i Kastrup Klokken 13,55.

Prisen er for en Enkeltbillet 43 Kroner og for en Dobbelt-Billet 77 Kr. Naar man kommer til Tirstrup er man dog ingenlunde i Aarhus med det samme, det tager omtrent lige saa lang Tid at køre med Bussen ind til Aarhus, som Flyveturen over Kattegat varer, og Prisen for Busturen er 3,25 Kr.

To Gange om Ugen til New York.

Dagen efter, den 17. September, aabnedes den længe omtalte transatlantiske Rute i Samarbejde med Nordmænd og Svenskere. Sammenslutningen »Scandinavian Air Lines System« afsendte om Morgenen den første Maskine fra Stockholm med officielle Repræsentanter fra de tre Lande. Via Oslo naaede Maskinen Kastrup, hvorfra Starten foregik Klokken 13,20 Lokaltid. Ankomsten til New York fandt Sted den 18. September Klokken 17,20.

Foreløbig flyves to Gange om Ugen paa Ruten. Om Mandagen flyves fra Stockholm via Oslo, Prestwick og Gander til New York og om Onsdagen ligeledes fra Stockholm men via København i Stedet for Oslo. Til Sammenslutningen har DDL afgivet to Skymasters, DNL to og SILA tre. Desuden er bestilt fire Stratocruisers til denne Rute.

Det danske Mandskab, der er afgivet, er følgende: Luftkaptajnerne *Poul Jensen* og *Hedall Hansen*, Trafikflyver *Rupert Hansen*, Telegrafisterne *Jørgen Jensen* og *Asger Petersen*, Mekanikerne *Jørgen Møller* og *Thorsen* samt 8 Stewardesser. Af Hensyn til Sikkerheden flyves med 12 Mands Besætning, hvilket nedsætter Passager-Antallet til 28. Prisen er for en Enkelt-Billet 2080 Kroner og 3744 Kroner for Dobbelt-Billetten.

Argus.

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

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal
PEERLESS FABRIKKERNE
LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

„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

Kampsax
Kampmann, Kierulff & Saxild A/S

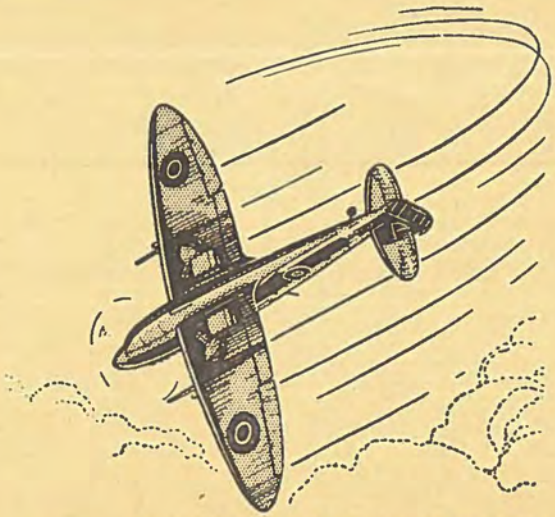
VERDENS HASTIGHEDS REKORD

Gloster Meteor
reaktordrevet med

ROLLS-ROYCE

DERWENT V

TØR-ELEMENT
VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

Uddrag af Efterretninger for Luftfarende

32. Danmark. Mosede Fort. Masnedø Fort. Forbud mod Overflyvning. Advarsel.

Forterne ved Mosede og paa Masnedø maa indtil videre ikke overflyves. Det forbudte Omraade omkring hvert af Forterne begrænses af en Cirkel med Radius 500 m og med Centrum i Fortet.

Saafremt Luftfartøjer kommer i Nærheden af de nævnte Omraader, vil der blive givet Signal for Forbud mod Overflyvning, d. v. s. en Serie af hvide Lyskugler affyret med ca. 10 Sekunders Mellemrum.

Overtrædelse af Forbudet, efter at ovennævnte Signal er afgivet, kan medføre Beskydning af Luftfartøjet.

Mosede Fort: 55° 33′ 48″ N. 12° 16′ 52″ E. (ca. 25 km i 255° fra Københavns Lufthavn).

Masnedø Fort: 54° 59′ 06″ N. 11° 53′ 36″ E. (ca. 3 km i 216° fra Vordingborg).

33. Danmark. Indskærpelse af Flyvehøjde.

Paa dertil given Foranledning indskærpes det herved, at de i Ministeriet for offentlige Arbejders Bekendtgørelse af 17. Marts 1946 om Overflyvning af Byer, Bebyggelser m. m. indeholdte Regler nøje maa overholdes. Overflyvning af en By eller Bebyggelse skal ske i mindst 500 m Højde og Overflyvning af en Menneskemængde eller Strandbred i mindst 200 m.

★

International Fotokonkurrence om Flyvebilleder

DET verdensomspændende Firma »INTAVA«, der sælger Flyveprodukter over hele Jorden og herhjemme repræsenteres af DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY i Fællesskab, har udskrevet en international Fotokonkurrence vedrørende Flyvning.

Alle Fotografier, der indsendes til Konkurrencen, maa have Flyvning som Motiv — enten Trafikflyvning, Militærflyvning eller Sportsflyvning.

Densamlede Præmiesum er 1500 Dollars, og Konkurrencen er delt i tre Klasser, hver med en 1. Præmie paa 250 Dollars, en 2. Præmie paa 150 Dollars og en 3. Præmie paa 100 Dollars.

De 3 Klasser for Deltagelse er:

A) Sort-hvid for Amatører,

B) Sort-hvid for baade Amatører og Professionelle og

C) Farvefoto, ligeledes aaben for baade Amatører og Professionelle.

Foruden Hovedpræmierne vil en Række Billeder faa »Hædrende Omtale«, og i Tilgift hertil gives et Beløb paa 10 Dollars til Dækning af Udgifter ved Optagelsen. Hvis INTAVA ønsker at erhverve Retten til et saadant Billede betales yderligere 25 Dollars. De Fotografier, der faar Hovedpræmierne, bliver Intavas Ejendom.

Billeder til Konkurrencen skal være Intava, New York, i Hænde inden 1. November 1946, og hver Deltager kan sende op til 6 sort-hvide Optagelser i Klasserne A og B og indtil 4 Farveoptagelser.

De nærmere Regler for Deltagelse findes paa specielle Anmeldelsesformularer, der skal benyttes ved Indsendelsen af Billederne, og som faas ved Henvendelse til »Intava Aviation Products«, Sankt Annæ Plads 13, København K.

FLYVs Afdeling for udenlandske Blade og Bøger er fra 1. Oktober overdraget til

KNUD RASMUSSENS BOGHANDEL

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. (den samme Adresse) Telefon C. 3955 — 2755.

Forsendelsen af Blade til Abonnenterne sker som hidtil, blot modtager De dem fremtidig fra Bogladen.

FLYVs Forlag.

I Tilslutning til ovenstaaende meddeler jeg herved, at jeg har oprettet en *Specialafdeling for Blade og Bøger om Flyvning.* Afdelingen vil være velforsynet med aktuelle Nyheder indenfor Flyvningen, og jeg kan paa hurtigste Maade forskrive Bøger fra Udlandet gennem mine direkte Forbindelser.

Bemærk venligst nedenstaaende Fortegnelse, den vil hver Maaned findes i FLYV og bringer de sidste Nyheder. Der er altid noget for den flyveinteresserede Læser i denne Rubrik.

Hans Ostelius, Ryktbara Flygplan, Kr. 4,50.
3. Del af de bekendte svenske Bøger om Krigens Flyvemaskiner.

W. F. Burbridge, Balloon to Bomber, Kr.16,20.
Flyvemaskinens Historie i engelsk Gengivelse fra Ballonens første Dage til Nutidens flyvende Bomber. Rigt illustreret.

Charlton, The Royal Air Force, 4 Bind a 25,20 (sælges enkeltvis).
4 pragtfulde Bind med Billeder af alle Flyvemaskintyper og Begivenheder fra Krigens Begyndelse indtil de sidste Dage. Trykt paa træfrit krideret Papir.

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 interesserede maa eje.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — Lær andre, Kr. 4,75.
Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvemodeller.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8,50.
Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen

*

Nedenstaaende Blade leveres i Abonnement eller Løssalg:

FLYG pr. Halvaar Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.
Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.
Populær Teknik, Halvaar Kr. 6,00, Hefte 1,00.
The Aeroplane, Kvartal Kr. 17,40, Hefte Kr. 1,40.
Aeronautic, Kvartal Kr. 8,10, Hefte Kr. 2,40.
Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.
Vingar, Halvaar Kr. 4,80, Hefte 80 Øre.
Teknik för Alla, Aargang Kr. 13,80, Hefte 50 Øre.
Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
Telf. C. 2755 - 3955

Den absolutte Varighedsrekord slaaet

Brønderslevmodel flyver I Time 27 Minutter 05 Sekunder

DET er en sjælden Begivenhed og noget af en Sensation, naar den absolutte Varighedsrekord for Flyvemodeller bliver slaaet. Vor første blev opstillet i April 1937 af *Svend Herborg,* Skern, med 8 M. 57,6 S. Et Aarstid senere forøgede *Ole Holten,* Holte, den til 35 M. 52,2 S., og den 16. Juni 1940 blev den presset over Timen af Slagelsemanden *Wedorf Hansen* — til 1 Time 16 M. 22 S.

I de forløbne seks har vi nok haft Flyvninger, som kunde konstateres at have varet op til ca. 2½ Time; men det har været umuligt for Kontrollanterne at holde den i Syne saa længe. Normalt bæres de af Blæsten ud af Syne paa 5 til 10 Minutter, i sjældne Tilfælde kan de ses en halv Time. Særligt er Nordjylland hærget af en evindelig Blæst, som nok kan sætte en Modelflyver graa Haar i Hovedet; Sensationen er derfor saa meget større, naar det netop er i Vendsyssel, Rekorden er slaaet.

Det var den 18. August, at *Bent E. Larsen,* MF »Nordjyden«s fineste Modelflyver, var ude for at tage B-Diplom. Han fik først to Flyvninger paa 2.23, men efter den tredie Start med 80 m Snor nægtede Modellen at komme ned igen! Den var nemlig kommet ind i meget jævn og vedvarende Termik, holdt sig lige over Flyvepladsen hele Tiden, og landede efter 1 Time 27 Minutter 05 Sekunder kun 500 Meter fra Startstedet. I Virkeligheden har den ialt fløjet ca. 30 km i smaa Cirkler over Pladsen.

Modellen BEL 13 minder en Del om DMU-Modellen »Pelikanen«, men er forstørret op til A 2 og ændret paa mange Detaljer. Spændvidden er 1560 mm, Vægten 410 Gram. Foruden absolut Rekord (M) er det Grupperekord for Svævemodeller (A), Klasserekord i A 2 — som der vel desværre nu er »Loft« over — og endelig Aarsrekord!!

★

Danmarksrekorder.

Oscar Vang, OM-F, tog den 23. Juni A 2 Rekorden fra Høst-Aaris, idet hans nyeste Andemodel »Donald Duck« fløj 29 Min. 42,8 Sek. Rekorden er desuden foreløbig Aarsrekord. Vang har hermed atter leveret Bevis for, at velkonstruerede Andemodeller nu er Normalmodellerne jævnbyrdige.

Vang lavede endnu en Flyvning paa næsten ½ Time, idet han vilde tage C-Diplom. Men saa fløj Modellen imidlertid bort. Det var noget uforsigtigt, idet det var en Uge før Udtagelsen til Landskampen, hvor Vang derfor ikke kom i Betragtning!

*

Fra *Condor* i Helsingør kom den første Rekord for Gasmotormodeller, idet *Jørgen Hansen* med sin nybyggede JH-2 fløj 1.32,2. Motoren, en Thorning Bensen A-1 paa 2,5 ccm, gik 28 Sek. Det var første Gang, at Modellen, som er paa 26,5 Kvdm, vejer 600 g og har SI 63008-Profil, var ude. Saa vi venter snart at faa denne første Rekord i Gruppe D og Klasse D 1 forbedret.

Uddrag af Efterretninger for Luftfarende

32. Danmark. Mosede Fort. Masnedø Fort. Forbud mod Overflyvning. Advarsel.

Forterne ved Mosede og paa Masnedø maa indtil videre ikke overflyves. Det forbudte Omraade omkring hvert af Forterne begrænses af en Cirkel med Radius 500 m og med Centrum i Fortet.

Saafremt Luftfartøjer kommer i Nærheden af de nævnte Omraader, vil der blive givet Signal for Forbud mod Overflyvning, d. v. s. en Serie af hvide Lyskugler affyret med ca. 10 Sekunders Mellemrum.

Overtrædelse af Forbudet, efter at ovennævnte Signal er afgivet, kan medføre Beskydning af Luftfartøjet.

Mosede Fort: 55° 33′ 48″ N. 12° 16′ 52″ E. (ca. 25 km i 255° fra Københavns Lufthavn).

Masnedø Fort: 54° 59′ 06″ N. 11° 53′ 36″ E. (ca. 3 km i 216° fra Vordingborg).

33. Danmark. Indskærpelse af Flyvehøjde.

Paa dertil given Foranledning indskærpes det herved, at de i Ministeriet for offentlige Arbejders Bekendtgørelse af 17. Marts 1946 om Overflyvning af Byer, Bebyggelser m. m. indeholdte Regler nøje maa overholdes. Overflyvning af en By eller Bebyggelse skal ske i mindst 500 m Højde og Overflyvning af en Menneskemængde eller Strandbred i mindst 200 m.

★

International Fotokonkurrence om Flyvebilleder

DET verdensomspændende Firma »INTAVA«, der sælger Flyveprodukter over hele Jorden og herhjemme repræsenteres af DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY i Fællesskab, har udskrevet en international Fotokonkurrence vedrørende Flyvning.

Alle Fotografier, der indsendes til Konkurrencen, maa have Flyvning som Motiv — enten Trafikflyvning, Militærflyvning eller Sportsflyvning.

Densamlede Præmiesum er 1500 Dollars, og Konkurrencen er delt i tre Klasser, hver med en 1. Præmie paa 250 Dollars, en 2. Præmie paa 150 Dollars og en 3. Præmie paa 100 Dollars.

De 3 Klasser for Deltagelse er:

A) Sort-hvid for Amatører,

B) Sort-hvid for baade Amatører og Professionelle og

C) Farvefoto, ligeledes aaben for baade Amatører og Professionelle.

Foruden Hovedpræmierne vil en Række Billeder faa »Hædrende Omtale«, og i Tilgift hertil gives et Beløb paa 10 Dollars til Dækning af Udgifter ved Optagelsen. Hvis INTAVA ønsker at erhverve Retten til et saadant Billede betales yderligere 25 Dollars. De Fotografier, der faar Hovedpræmierne, bliver Intavas Ejendom.

Billeder til Konkurrencen skal være Intava, New York, i Hænde inden 1. November 1946, og hver Deltager kan sende op til 6 sort-hvide Optagelser i Klasserne A og B og indtil 4 Farveoptagelser.

De nærmere Regler for Deltagelse findes paa specielle Anmeldelsesformularer, der skal benyttes ved Indsendelsen af Billederne, og som faas ved Henvendelse til »Intava Aviation Products«, Sankt Annæ Plads 13, København K.

FLYVs Afdeling for udenlandske Blade og Bøger er fra 1. Oktober overdraget til

KNUD RASMUSSENS BOGHANDEL

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. (den samme Adresse) Telefon C. 3955 — 2755.

Forsendelsen af Blade til Abonnenterne sker som hidtil, blot modtager De dem fremtidig fra Bogladen.

FLYVs Forlag.

I Tilslutning til ovenstaaende meddeler jeg herved, at jeg har oprettet en *Specialafdeling for Blade og Bøger om Flyvning.* Afdelingen vil være velforsynet med aktuelle Nyheder indenfor Flyvningen, og jeg kan paa hurtigste Maade forskrive Bøger fra Udlandet gennem mine direkte Forbindelser.

Bemærk venligst nedenstaaende Fortegnelse, den vil hver Maaned findes i FLYV og bringer de sidste Nyheder. Der er altid noget for den flyveinteresserede Læser i denne Rubrik.

Hans Ostelius, Ryktbara Flygplan, Kr. 4,50.
3. Del af de bekendte svenske Bøger om Krigens Flyvemaskiner.

W. F. Burbridge, Balloon to Bomber, Kr.16,20.
Flyvemaskinens Historie i engelsk Gengivelse fra Ballonens første Dage til Nutidens flyvende Bomber. Rigt illustreret.

Charlton, The Royal Air Force, 4 Bind a 25,20 (sælges enkeltvis).
4 pragtfulde Bind med Billeder af alle Flyvemaskintyper og Begivenheder fra Krigens Begyndelse indtil de sidste Dage. Trykt paa træfrit krideret Papir.

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 interesserede maa eje.

K. Flensted-Jensen, Byg selv — Lær andre, Kr. 4,75.
Instruktion i Modelflyvning. Illustreret Vejledning i saavel Bygning som Flyvning med Flyvemodeller.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8,50.
Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen

*

Nedenstaaende Blade leveres i Abonnement eller Løssalg:

FLYG pr. Halvaar Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.
Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.
Populær Teknik, Halvaar Kr. 6,00, Hefte 1,00.
The Aeroplane, Kvartal Kr. 17,40, Hefte Kr. 1,40.
Aeronautic, Kvartal Kr. 8,10, Hefte Kr. 2,40.
Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.
Vingar, Halvaar Kr. 4,80, Hefte 80 Øre.
Teknik för Alla, Aargang Kr. 13,80, Hefte 50 Øre.
Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
Telf. C. 2755 - 3955

Den absolutte Varighedsrekord slaaet

Brønderslevmodel flyver I Time 27 Minutter 05 Sekunder

DET er en sjælden Begivenhed og noget af en Sensation, naar den absolutte Varighedsrekord for Flyvemodeller bliver slaaet. Vor første blev opstillet i April 1937 af *Svend Herborg,* Skern, med 8 M. 57,6 S. Et Aarstid senere forøgede *Ole Holten,* Holte, den til 35 M. 52,2 S., og den 16. Juni 1940 blev den presset over Timen af Slagelsemanden *Wedorf Hansen* — til 1 Time 16 M. 22 S.

I de forløbne seks har vi nok haft Flyvninger, som kunde konstateres at have varet op til ca. 2½ Time; men det har været umuligt for Kontrollanterne at holde den i Syne saa længe. Normalt bæres de af Blæsten ud af Syne paa 5 til 10 Minutter, i sjældne Tilfælde kan de ses en halv Time. Særligt er Nordjylland hærget af en evindelig Blæst, som nok kan sætte en Modelflyver graa Haar i Hovedet; Sensationen er derfor saa meget større, naar det netop er i Vendsyssel, Rekorden er slaaet.

Det var den 18. August, at *Bent E. Larsen,* MF »Nordjyden«s fineste Modelflyver, var ude for at tage B-Diplom. Han fik først to Flyvninger paa 2.23, men efter den tredie Start med 80 m Snor nægtede Modellen at komme ned igen! Den var nemlig kommet ind i meget jævn og vedvarende Termik, holdt sig lige over Flyvepladsen hele Tiden, og landede efter 1 Time 27 Minutter 05 Sekunder kun 500 Meter fra Startstedet. I Virkeligheden har den ialt fløjet ca. 30 km i smaa Cirkler over Pladsen.

Modellen BEL 13 minder en Del om DMU-Modellen »Pelikanen«, men er forstørret op til A 2 og ændret paa mange Detaljer. Spændvidden er 1560 mm, Vægten 410 Gram. Foruden absolut Rekord (M) er det Grupperekord for Svævemodeller (A), Klasserekord i A 2 — som der vel desværre nu er »Loft« over — og endelig Aarsrekord!!

★

Danmarksrekorder.

Oscar Vang. OM-F, tog den 23. Juni A 2 Rekorden fra Høst-Aaris, idet hans nyeste Andemodel »Donald Duck« fløj 29 Min. 42,8 Sek. Rekorden er desuden foreløbig Aarsrekord. Vang har hermed atter leveret Bevis for, at velkonstruerede Andemodeller nu er Normalmodellerne jævnbyrdige.

Vang lavede endnu en Flyvning paa næsten ½ Time, idet han vilde tage C-Diplom. Men saa fløj Modellen imidlertid bort. Det var noget uforsigtigt, idet det var en Uge før Udtagelsen til Landskampen, hvor Vang derfor ikke kom i Betragtning!

*

Fra *Condor* i Helsingør kom den første Rekord for Gasmotormodeller, idet *Jørgen Hansen* med sin nybyggede JH-2 fløj 1.32,2. Motoren, en Thorning Bensen A-1 paa 2,5 ccm, gik 28 Sek. Det var første Gang, at Modellen, som er paa 26,5 Kvdm, vejer 600 g og har SI 63008-Profil, var ude. Saa vi venter snart at faa denne første Rekord i Gruppe D og Klasse D 1 forbedret.

Vi præsenterer

FLYVEBOGEN

Med FLYVEBOGEN foreligger for første Gang paa Dansk et fuldstændig udtømmende, populært Værk om alle Problemer i Forbindelse med Nutidens og Fremtidens store Samfærdselsform, Flyvningen, dens Historie og Teknik, fra dens allerførste spæde Barndom — i forhistorisk Tid — til dens foreløbige Kulmination i de tekniske Vidundere, som har set Lyset under og efter den anden Verdenskrig. Værkets Redaktør, Kaptajn *John Foltmann,* er en af vore fineste og mest all round hjemlige Flyvespecialister, som med et omfattende populært Forfatterskab om Flyvning bag sig har de bedste Forudsætninger for at gøre FLYVEBOGEN til det store Værk om Flyvning. Som Medarbejdere til Bogen har Kaptajn Foltmann samlet en Række Eksperter repræsenterende den dygtigste hjemlige Sagkundskab inden for Motorflyvning, Svæveflyvning og Modelflyvning saavel som Militær- og Trafikflyvning.

FLYVEBOGEN vil foreligge komplet i to smukt indbundne Bind, hvoraf første Bind leveres i November og andet Bind antagelig i Januar 1947.

Oplaget er begrænset, vi tilraader derfor FLYV's Læsere *straks* at indsende Bestillingssedlen saaledes, at Værkets Levering paa Forhaand er sikret.

Prisen bliver ca. 125 Kr. for begge Bind. Hvert Bind bliver paa ca. 600 Sider, og Billedstoffet er for Størstedelen nye, hidtil ikke offentliggjorte Fotografier.

Leveringen kan ske paa lempelige Ratevilkaar.

Knud Rasmussens Boghandel

Vesterbrogade 60 . København V.
Telf. C. 3955 . 2753

Bestillings-Kupon

Til **Knud Rasmussens Boghandel,**
Vesterbrogade 60 . København V.

Paa sædvanlige Ratebetalings-Vilkaar bestiller Undertegnede, der er fyldt 21 Aar, herved John Foltmann: FLYVEBOGEN I/II, ib. Pris ca. 125 Kr. Ved Modtagelsen betaler jeg 25 Kr. Restbeløbet i maanedlige Rater à 10 Kr. Jeg er indforstaaet med, at Ejendomsretten først overgaar til mig, naar hele Beløbet er betalt.

Navn: _____

Stilling: _____

Adresse: _____

Ny Luftfartsinspektør udnævnt

Kaptajnløjtnant Bendtsen blev Edsen Johansens Efterfølger

Kaptajnløjtnant Bendtsen.

KAPTAJN *Edsen Johansens* Efterfølger som Luftfartsinspektør er nu udnævnt. Det blev Kaptajnløjtnant *Arthur Sylvest Bendtsen*, som har fungeret fra og med 1. Juli i Aar.

Den nye Luftfartsinspektør er født den 3. Marts 1910 i Odense. Efter vel overstaaet Realeksamen kom han i Handelslære, men efter at have aftjent sin Værnepligt forblev han i Hæren, hvor han blev overflyttet til Flyvertroppernes Flyveskole. I 1934 blev han Militærflyver i Reserven og fortsatte til 1937, da han besluttede sig til at blive Officer af Linien. Aaret efter tog han Adgangseksamen til Officerskolen og i 1940 Afgangseksamen fra samme Skole. Fra 1940 til 1946 stod han saa paa Papiret som Premierløjtnant ved Hærens Flyvertropper.

Han spildte dog ingenlunde Tiden i Krigens Aar. Fra 1941 til 1943 tog han Uddannelse paa Polyteknisk Læreanstalt, fra 1943 til 1945 opholdt han sig i Sverige, deraf fem Maaneder som Tekniker paa »Svenska Flygmotor A/B« og 14 Maaneder som Flyver ved det svenske Flyvevaaben.

Efter Kapitulationen blev han udnævnt til Kaptajnløjtnant og blev Forbindelsesofficer i Værløse indtil Januar i Aar, da han kom paa et 4 Maaneders Kursus hos »Royal Air Force«.

Luftfartsinspektør Bendtsen har nu, da han trækker sig tilbage fra aktiv Flyvning, ialt 8—900 Flyvetimer, hvilket maa siges at være ligefrem overdaadigt, naar man tager i Betragtning, at han kun har været Flyver under normale Forhold i tre Aar.

★

»Air France« Ulykken

ved Holtug den 4. September

Hidtil største Flyveulykke paa dansk Grund

EN frygtelig Ulykke ramte den 4. September det franske Luftfartselskab »Air France«. Den ordinære Rutemaskine, en Douglas D. C.-3, der var paa Vej fra København til Paris, styrtede 20 Minutter efter Starten fra Kastrup ned ved Holtug paa Stevns. Samtlige ombordværende — 17 Passagerer og 5 Mands Besætning — blev dræbt paa Stedet.

Samstemmende Øjenvidneberetninger gaar ud paa, at Luftfartøjets venstre Plan kom i Brand i ca. 1500 Meters Højde nær Motoren eller i selve Motorgondolen, og i 2—300 Meters Højde skiltes Størstedelen af Planet fra Maskinen og rev i Faldet Motoren med sig.

Føreren, Luftkaptajn *Faucher*, havde forinden prøvet at vende Maskinen mod Kastrup, men Ulykken indtraf saa hurtigt, at ingen Nødmanøvre kunde hjælpe.

I Henhold til de Undersøgelser, Luftfartstilsynet hidtil har foretaget i Luftfartøjets Ruiner, kan det fastslaas, at Besætningen har opdaget Ilden, idet Ildslukningsapparatet er tomt og Hanen er drejet mod den venstre Motor.

Luftfartsingeniør Eskildsen, Statens Luftfartstilsyn, udtaler, at det maa anses for tvivlsomt, om den officielle Redegørelse for Ulykken, der ventes først i denne Maaned, kan bringe en mere detailleret Redegørelse for Aarsagen til Nedstyrtningen end det Brud paa Benzinledningen, som blev konstateret straks efter Ulykken.

Argus.

Sportsflyveklubben søger . . .

ung Dame eller Herre til sit Kontor for Motorflyversektionen i Kastrup Lufthavn fra 1. November. Ansøgning med Gagekrav bedes indsendt til Klubbens Kontor, Nørrevold 21⁴, København K.

Pallesgaard
UR- OG KRONOMETERMAGER
Specialitet: FLYVEURE
Raadhusstræde 7 - Telf. Palæ 2634

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— Højstartsnor, over 100 m Kr. 5.00 —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Gennemløbet 3⁸, Vanløse
Modelflyvning: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Charlottenlund
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER PROPELLER LETMETALLER
FLYVEMASKINEDELE LUFTFOTOGRAFIAPPARATER K. L. G. TÆNDRØR
INSTRUMENTER FLYVEMASKINELÆRRED ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

SPORTSFLYVEKLUBBEN

EFTER at FLYV er blevet udvidet, vil der i Fremtiden kunne optages Indlæg af mindre Omfang fra Medlemmerne, Indlæg, som kan have Interesse for Flyvningen, og som kan befordre Samarbejdet og bringe nye Impulser frem. For at kunne naa rettidigt til Optagelse maa Medlemmernes Indlæg fremsendes til Sportsflyveklubbens Kontor, Nørrevold 21, IV, Kbhvn. K, senest d. 8. i hver Maaned og vil derefter blive optaget i Medlemsbladet »Flyv« den efterfølgende 1.: saa vidt Plads haves.

Bestyrelsen haaber, at Medlemmerne vil benytte sig af den nye Ordning og komme med flittige Indlæg, naar der er noget af Interesse for Klubbens Medlemmer.

Medlemsaftener.

For Vintersæsonens Vedkommende har Bestyrelsen truffet Aftale med Handels- og Kontorforeningen og lejet Lokaler til Foredrag og Underholdning følgende Dage:

Tirsdag d. 22. Oktober 1946,
Tirsdag d. 26. November 1946,
Fredag d. 13. December 1946,
Torsdag d. 16. Januar 1947,
Torsdag d. 13. Februar 1947,
Tirsdag d. 25. Marts 1947,
Torsdag d. 17. April 1947.

Der vil tilgaa Medlemmerne nærmere Meddelelse om disse Foredragsaftner og Programmet for samme.

Ved første Foredragsaften, *d. 22. Oktober*, vil der blive forevist en Farvefilm, »Fighting Lady«, Livet ombord paa et stort Hangarskib og dets Indsats i Kampen mod de japanske Øer i Stillehavet. Filmen bliver ledsaget af en kort, indledende Tekst af Kaptajn Foltmann, og Aftenen begynder Kl. 19,30.

Luftfartforsikringer

Af enhver Art

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.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S.
Kassereren: Damgaardsvej 27, Klampenborg. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE
Formand: Kaptajn H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand: Overassistent 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: Civilingeniør E. Eckert.
Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION
Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.
1. Instruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

AALBORG FLYVEKLUB

AALBORG Flyveklub fejrede Mandag den 2. September sin otte Aars Fødselsdag ved en vellykket Fest i Aalborg Lufthavn. 40 af de 130 Deltagere vandt ved Lodtrækning en Tur med Løjtnant C. H. Sandqvists Rundflyvningsmaskine, Løjtnant Sylvest Jensens Luftfoto-Maskiner eller Zoneredningskorpsets K. Z. IV Ambulancemaskine, der blev fløjet til Aalborg af Løjtnant Simonsen som en Fødselsdagshilsen til Klubben, og mens de var paa Vingerne, fik de øvrige forevist I/S Sandqvists Flyveskoles sidste Nyerhvervelse, en K. Z. III Skolemaskine.

Den egentlige Fest var henlagt til Lufthavnens tidligere Officersmesse, hvor Formanden, Direktør *Alf Schiøtz-Christensen* takkede Aftenens Værtinde, Fru Sandqvist samt Løjtnanterne Sandqvist, Sylvest Jensen og Simonsen og de øvrige Medvirkende ved Festens Tilrettelægning. Formanden mindedes Klubbens Stiftelse for otte Aar siden og Leveringen for nøjagtig syv Aar siden paa Krigens første Dag af Klubbens første Maskine, en KZ. II Coupé, som kun naaede i Luften enkelte Gange, førend Tyskerne tog den. Paa Syvaarsdagen var det endelig blevet muligt for Klubbens Medlemmer atter at komme i Luften, idet Sandqvists Flyveskole da aabnedes. Endnu en god Nyhed forelaa til Fødselsdagen: Tilsagn fra Statens Luftfartsvæsen om, at Klubben faar den hidtidige Vejrtjenestebolig og den store Hangar ved Siden af i Havnens Østside overladt for en beskeden Leje. Bygningen — utvivlsomt den bedste i hele Lufthavnen — kan indrettes med Klub-, Bestyrelses- og Undervisningslokaler samt Marketenderi og en Lejlighed til en Mekaniker. Aalborg Flyveklub har saaledes som den første Flyveklub i Danmark faaet eget Klubhus og egen Hangar.

Stationsleder *Viggo Bache*, Luftfartsinspektør *Sven Aage Dalbro* og Havneforvalter *Helmer Hansen* overbragte Hilsener og Lykønskninger fra henholdsvis DDL, DKDAS og Statens Luftfartsvæsen, og den vellykkede Fest sluttede med nogle fornøjelige Timers selskabeligt Samvær.

EE.

★

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

FOREDRAGSSÆSONENS Begyndelse bliver præget af Aktualitet: Vi har bedt en af Sportsflyveklubbens Flyvelærere fortælle lidt om de mange Flyvetimer og færdiguddannede Elever, som Klubben har præsteret i Sommerens Løb. Desuden vil der blive givet Oplysning om, hvorledes Klubben hjælper sine Medlemmer til at spare sammen til Flyveuddannelsen.

Endvidere vil Ingeniør V. Prytz fortælle om den Jagt efter Verdensrekorder, som for Tiden er i fuld Gang forskellige Steder paa Jorden.

Mødet holdes Tirsdag den 8. Oktober Kl. 19,30 præcis som sædvanlig paa den polytekniske Læreanstalt, Sølvgade 83 (Sølvtorvet) og ventes afsluttet ca. Kl. 21,00. Tag en Kammerat med!

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil	Kr. 4.75
Fartøj-Journal	„ 6.00
Flyve-Journal (i Foderal) .	„ 2.50
Arbejdsbog	„ 0,85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

CODAN

Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn Køge

I Flyvningens Tjeneste

INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S

Det sker i Kastrup!

Snesevis af Gange i Døgnets Løb gives Afgangssignalet i Københavns Lufthavn,— i alle Vindrosens Retninger udgaar Ruterne i det internationale Flyvenet — mere end 1200 Passagerer ankommer og afrejser hver Dag via Kastrup. De danske Farver repræsenteres af DDL, som nu har Flyveforbindelse med 16 Byer i 11 Lande. Ønsker De at rejse hurtigt og bekvemt, saa flyv — flyv med DDL's moderne VIKING Maskiner, som byder Dem Komfort, Præcision og den mest personlige Betjening.

Billetter og alle Oplysninger faas gennem Rejsebureauerne og i *DDL's Luftrejsebureau,* Dagmarhus, København V, C. 8800.

DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

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

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

BIBLIOTHEK MARINEINS

FLYV

Nr. 11
1946 - 19. Aarg.
PRIS 50 ØRE

Saa komfortabel som en Rutemaskine . . . til Sports- eller Undsætningsflyvning

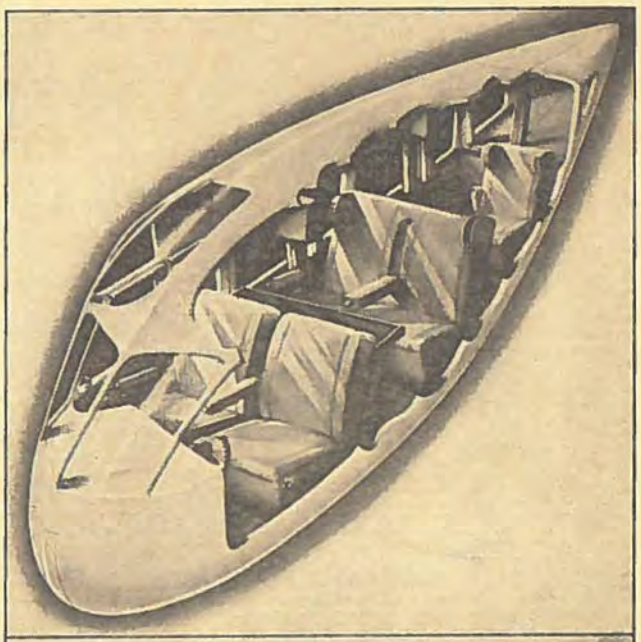
Aerocar har Plads til fem Passagerer, der rejser saa komfortabelt som i en Rutemaskine. Fire brede Døre gør det lige saa let at sætte sig ind i Aerocar, som det er at tage Plads i en moderne Bil. Paa kortere Rejser kan der sidde tre Passagerer paa det rummelige Midtersæde, saa ialt seks Passagerer medføres.

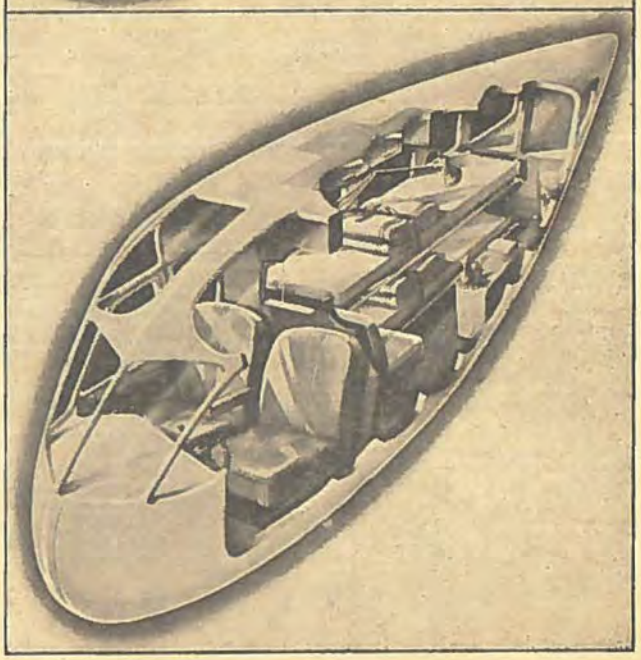
Alle Passagersæderne er lette at tage ud, saa Maskinen kan bruges til Transport af Fragt eller som Ambulance. I dette Tilfælde lettes Indladningen i betydelig Grad ved Brug af de specielle " Muslingeskal-Luger " agter i Kabinen. Disse Luger er Standardudstyr paa samtlige Modeller.

Som Ambulancemaskine kan der flyves med to Baarer og en Sygepasser eller med indtil fire Baarer uden Sygepasser.

Den mere end blot tilstrækkelige Lydisolering, den effektive Luftfornyelse og Kabinegulvets parallelle Stilling i Forhold til Jorden baade i Luften og paa Jorden sikrer sammen med det styrbare Olietryksunderstel Patienternes Befordring i den størst mulige Komfort og med den mindst mulige Træthed.

Vi modtager gerne Forespørgsler fra Agenter og Forhandlere. Skriv efter vor illustrerede Brochure.





THE PORTSMOUTH

Aerocar

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED
TELEGRAMMER: BALMURLUX

THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND
PORTSMOUTH, ENGLAND

FLYV

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

Nr. 11 November 1946 19. Aargang

Ulykkerne og — Sikkerhedstjenesten

DET store Antal Flyveulykker i den senere Tid har naturligvis sat sit Præg paa Diskussionerne Luftfartens Sagkyndige imellem. Man er klar over, at selvom Trafiken i Luften er mangedoblet, er Ulykkernes Hyppighed og Omfang for alvorlige til at tilbagevises uden videre.

I adskillige Tilfælde har Taage og usigtbart Vejr været Aarsagen, i visse Tilfælde maaske ogsaa Piloternes manglende Erfaring. Selv en dygtig Flyver kan komme i alvorlige Vanskeligheder paa ukendte Steder, naar Vejrforholdene er slette. Her gælder det om at kunne støtte sig til Sikkerhedstjenesten paa Jorden og paa Erfaring.

Paa flere Dampskibsruter har man allerede taget Radar i Anvendelse, og det bør ogsaa hurtigt blive obligatorisk i Luftfarten. Det er naturligvis kostbare Installationer, der skal til baade i Lufthavnen og i Maskinerne, men hvor det drejer sig om Tusinder af Menneskers Sikkerhed, bør man ikke vige tilbage for økonomiske Ofre.

I DDL har man en Stab af gamle, rutinerede, erfarne og dygtige Flyvere, og Selskabet har hidtil været skaanet for alvorlige Ulykker. Men derfor er der ingen Gund til, at Sikkerhedstjenesten i Kastrup ikke saa hurtigt, som det overhovedet er muligt, faar bevilget de moderne Anlæg, der skal gøre Flyvemaskinen lige saa sikker i Taage og daarligt Vejr, som ethvert andet Trafikmiddel.

Det er udmærket, at vi faar en udvidet Lufthavn, der bliver blandt de førende i Europa. Men først og fremmest maa Sikkerhedstjenesten have alle de Midler, man overhovedet raader over i den moderne tekniske Videnskab. *FLYV.*

FLYVEDAGEN den 22. September

Kun 4 Byer havde i Aar arrangeret Flyvestævner paa FLYVEDAGEN — nemlig Aalborg, Esbjerg, Hillerød og Odense. Ved København blev der lavet et privat Stævne for Sportsflyveklubbens Medlemmer paa Lundtofte Flyveplads

Overingeniør M. P. Eskildsen udbringer et Leve ved Sportsflyveklubbens Daab af de nye Maskiner paa Lundtofte.

DET hverken kan eller skal skjules, at DEN DANSKE FLYVEDAG i Aar er blevet svigtet af Klubberne. Hvor Grunden hertil saa skal søges, viser det en beklagelig Mangel paa Forstaaelse af dansk Flyvnings Stilling.

Der tales om, at Staten skal hjælpe Flyvningen frem, — men er der virkelig nogen som tror, at det hele skal komme dumpende ned fra Himlen, og at der nogensinde opnaas Statsstøtte, hvis ikke vi selv viser Initiativ og Vilje? — Der maa ske en Mentalitetsændring indenfor danske Flyvesportskredse, om vi vil naa nogen Vegne. Der kan være store Besværligheder at kæmpe med, men Kampmidlerne er Initiativ, Handling og Fremsyn. Indser vi ikke dette klart, og ikke alene indser det, men tager fat, — kommer dansk Flyvesport fortsat til at friste den kummerlige Skæbne, der hidtil har været den til Del.

Et af Lyspunkterne ved Flyvedagen 1946 var:

Flyvestævnet i Hillerød.

Stævnet var arrangeret af Frederiksborg Amts Flyveklub, og særdeles vellykket. Programmet var afvekslende, og den store Tilskuerskare, der var strømmet til, blev hele Tiden holdt i Aande.

De svenske Motor- og Svæveflyvere, som sidste Aar havde en stor Del af Æren for en ret vellykket Flyvedag, var i Aar erstattet af engelske Privatflyvere. De var fordelt rundt til de 4 Stævner. Hillerød gæstedes saaledes af Generalsekretæren i den engelske Aeroklub, Col. R. L. Preston, der sammen med den verdensberømte Faldskærmsfabrikant Mr. L. L. Irvin, kom flyvende i en tomotors »Beechraft« — ført af Capt. A. B. Yonell. »Beechraft'en« kunde dog ikke lande paa den forholdsvis lille Plads, saa Start og Landing maatte foregaa i Kastrup, og de prominente Gæster maatte senere køre i Bil til Hillerød.

Af andre engelske Gæster var der Group Capt. R. H. Horniman med en Leopard Moth, Mr. A. D. Duncan med Auster, Mr. E. T. Symmons med Miles Monarch, og Mr. Crouch med Auster.

Den engelske Flyver, Captain Graham, fotograferet efter Uheldet i Aalborg.

Fra Klubbens Side deltog 3 KZ 3'ere, 1 Grunau Baby fra Birkerød, og en Skoleglider fra Lillerød, repræsenterende Svæveflyvningen. Modelflyvere fra Slangerup var ogsaa mødt op, men fik kun foretaget een Start under Stævnet, som til Gengæld var ualmindelig fin.

Tre Moskito'es skulde aabne Stævnet med et Publikumsgys, de holdt sig imidlertid i behørig Afstand og forsvandt efter en »Æresrunde«, — mod Syd.

Ved paa Rad og Række at »skridte« Publikumsfronten af, præsenteredes de deltagende Maskiner, som blev suppleret med nok en KZ-3 med Ing. Zeuthen ved Pinden.

Opvisningerne fulgte saa Slag i Slag, Maskinerne viste baade enkeltvis, og i Formation, hvad de kunde præstere. 3 KZ-3'ere, anført af Luftfotograf Sylvest Jensen, gennemførte en fin Formationsflyvning.

Programmet var spækket med »Gags«, og afsluttedes med et Bombeangreb mod et lille Hus, specielt bygget til Formaalet, det er vist ogsaa sjældent at finde saa taknemmeligt et Maal — at Bomben eksploderer, hvor den skal, uanset den ikke rammer.

Efter Stævnet blev der trukket Lod mellem det betalende Publikum om 45 Flyveture.

Daab i Lundtofte.

SOM det forud var meddelt Medlemmerne, havde Sportsflyveklubben arrangeret Flyvestævne paa Lundtofte Flyveplads. I Tilslutning hertil var der arrangeret Flyvekonkurrence, der begyndte allerede om Lørdagen. Der havde meldt sig 16 Deltagere. Selve Konkurrencen fik et overordentlig vellykket Forløb.

Lørdag d. 21. Septbr. fandt Konkurrencen i Orienteringsflyvning i Terrain Sted, og paa selve Flyvedagen om Formiddagen afsluttedes med Mærkelandingsprøver, altsammen under kyndig og fortræffelig Ledelse af vor tidligere Flyvechef, Løjtnant *Infeld*. Resultatet af Konkurrencen blev, at 2 af Deltagerne stod lige i Pointsantal til 1. Præmie, og det var *W. Greulich* og *H. Skovgaard Mortensen*. Lederen af Dommerkomiteen, Kaptajn *John Foltmann*, traf den viselige Afgørelse, at de 2 Konkurrenter i Stedet for at trække Lod skulde foretage en ny Mærkelandingsprøve, og den, der kom nærmest, skulde være Vinder. Det blev Hr. Greulich, der saaledes blev Nr. 1. Hr. Skovgaard Mortensen blev Nr. 2, og Hr. *L. Ege* blev Nr. 3.

Kl. 12 var Konkurrencen færdig, og Deltagerne med Gæster samledes foran Hangaren. Af Gæsterne skal nævnes Direktør *Bjerregaard* og *Frue*, Københavns Kommune, samt Repræsentanter for Præsidiet, Luftfartsoveringeniør *Eskildsen*, Oberst *Ørum* og Direktør *Einer Dessau* med Frue.

Nu skulde det højtidelige Øjeblik indtræffe, hvor Sportsflyveklubbens Maskiner skulde døbes, og Luftfartsoveringeniør Eskildsen og Fru Direktør Einer Dessau havde velvilligst lovet at paatage sig denne Opgave for Klubben. Maskinerne var smukt placeret, saaledes at de dannede en Karré udenom Indgangen til Hangaren, hvor Frokosten skulde indtages, og over Mikrofonen holdt Luftfartsoveringeniøren en smuk Tale til Sportsflyveklubben, og Fru Direktør Dessau foretog derefter Daaben af Maskinerne.

Som man maaske vil huske, har der været udskrevet en Konkurrence om de bedste Navne til vore nye Maskiner, og Bestyrelsen har haft et ikke ringe Arbejde med at gennemgaa de indkomne Navne-Forslag og sortere disse til Afstemning. Der var egentlig ingen af Navne-Forslagene, der vandt særlig Tilslutning, hvorefter Bestyrelsen samlede sig om et af Kaptajn John Foltmann givet Forslag om at vælge Navnene fra H. C. Andersens Eventyr. Bestyrelsen kunde in pleno samles om denne Idé, og Navnene paa de 4 første Maskiner, der blev døbt i Lundtofte paa Flyvedagen, blev derefter: *Den grimme Ælling, Den standhaftige Tinsoldat, Den flyvende Kuffert* og *Klodshans*.

Der vil jo være Lejlighed til at fortsætte denne Linie langt fremover, og forhaabentlig vil vi faa Brug for alle H. C. Andersens Eventyr efterhaanden, — saa stor skulde Maskin-Parken gerne blive.

Fru Direktør Dessau havde et lille elegant bon mot til hver af de 4 Maskiner, saaledes at Daaben blev festlig og morsom. Efter at Daabshøjtideligheden var overstaaet, gik Medlemmerne med Gæster til Bords, og der blev holdt forskellige Taler, og Stævnet paa Lundtofte sluttede paa en fornøjelig Maade med Opvisning af Modelflyverne og Svæveflyverne,

Sammenkomsten paa Bellevue.

Der var ligeledes her god Deltagelse af Medlemmer fra Sektionen for Motorflyvere. Sektionsformand *Otto Thomsen* bød Velkommen, og vi havde iblandt os en Kreds af engelske Flyvere foruden forskellige andre Gæster. Aftenens Clou var naturligvis Præmieuddelingen, og der var stor Begejstring blandt Vinderne over det smukke Sølvtøj, Sportsflyveklubben havde købt til denne Klubbens første Konkurrenceflyvning.

Foruden Præmierne til de 3 Vindere var der en særlig Præmie til den bedste Observatør, og Dommerkomiteen havde her udpeget Hr. *Max Elm Hansen*, der under Akklamation fik overrakt sin Præmie, en smuk Bronzeskaal. Aftenen fik et festligt og fornøjeligt Forløb og vil staa i Sportsflyveklubbens Annaler som et værdigt Minde om den første Konkurrenceflyvning, Klubben har kunnet etablere for sine Medlemmer.

Aalborg.

Aalborg Flyveklubs Flyvestævne i Aalborg Lufthavn den 22. September overværedes kun af 4000 Mennesker, hvilket de unaadige Vejrguder vist maa tage Ansvaret for. I Løbet af Lørdag Eftermiddag og Søndag Formiddag naaede samtlige 15 deltagende Maskiner frem: de engelske Proctors V ført af Flyverhelten *Douglas Bader*, *C. R. A. Grant*, *C. Davis* og *D. Ward Campbell*, den aabne Moth Minor tilhørende *W. R. Scott*, de tre Svenskere Disponent *Uno Ranch* i en »Rearwin«, Direktør *Nils Olofsson* i en »Puss Moth« og Direktør *Gösta Fraenckel* i en SAAB-91 »Safir« samt de danske KZ-3'er med Direktør *Viggo Kramme*, LRS *Henry Thede* og Løjtnant *C. H. Sandqvist* ved Pinden, Zone-Redningskorpsets »De Havilland Rapid« ført af Løjtnant *Simonsen*, Løjtnant *Holger Petersens* KZ-Trainer, Luftattache, Oberst *Tomlinsons* store DC-3 Privatmaskine og Løjtnant *Sandqvists* »Auster«, ført af Løjtnant *Erik Møller*.

Flyvestævnets Deltagere og Publikum blev budt velkommen af Aalborg Flyveklubs Formand, Direktør *Alf Schiøttz-Christensen*, hvorefter Stævnets Præsident og Protektor, Borgmester *Mar. Andersen* aabnede Flyvestævnet med de bedste Ønsker for Aalborg Flyveklub.

Saa tog man fat paa Underholdningen. Først gav Løjtnant *Simonsen* en fin Opvisning i Holger Petersens K. Z. Trainer, hvis 130 HK Gipsymotor han fik til at præstere

Den aabne »Moth Minor« efter Nedstyrtningen.

det utrolige. Derefter startede Deltagerne i Stævnets store Præcisionsflyvning over en 60 km lang Trekantbane. De blev sendt af Sted af Stævnets Flyveleder, Kaptajn *Hans Hummelgaard*, Jyske Flyverafdeling, og der gik kun et Kvarter, førend Stævnets hurtigste Maskine — den elegante »Safir« — var tilbage igen. Medens Deltagerne kredsede over Lufthavnen efter Flyvningen, indtraf Dagens eneste Uheld, idet den aabne »Moth Minor« under en Demonstrationsflyvning med Captain *Graham* ved Pinden havarerede. Maskinen tabte Højden under et Sving i lav Højde, men det lykkedes Captain Graham at rette den op, saadan at kun Understellet og Propellen blev ødelagt ved den nogen ublide Landing. Det saa farligt ud, men heldigvis skete der intet alvorligt, og der blev ikke Brug for CBU-Kolonnens Brandsprøjter og Ambulance, der rykkede ud fra Stationsbygningen, endnu inden Maskinen havde naaet Jorden.

Captain Graham, der har 1000 Flyvetimer bag sig, forstod ikke, hvordan Ulykken kunde være sket. Mr. Scott fotograferede selv sin havarerede Maskine og gik straks efter paa Vingerne igen — i den danske Auster med Løjtnant Møller ved Pinden — for at overvinde det Chock, han havde faaet. Ingen af de øvrige engelske Deltagere vilde tage ham med paa en saadan Tur.

Præcisionsflyvningen blev vundet af Group Captain Douglas Bader, medens Løjtnant Møller vandt en Grøftelandings-Konkurrence med Sandqvists Auster-Rundflyvningsmaskine. Det faldt øjensynligt Englænderne svært at faa deres kraftige Proctors ned paa den rette Side af Grøften.

Modelflyverne i Lundtofte paa Flyvedagen.

De tre Mosquitomaskiners Besøg blev kun en fransk Visit, og RAF-Flyverne naaede ikke at stikke den »Negerlandsby«, som Spejdere havde opført i Lufthavnen, i Brand. Derimod udslettede Douglas Bader dem meget præcist med »Bomber« fra sin Proctor, og Flyvestævnet sluttede med Rundflyvnuing i Zonens Ambulancemaskine og Sandqvists Auster. Om Aftenen festede Aalborg Flyveklub paa Hotel Phønix, hvor Douglas Bader fik overrakt et smukt Armbaandsuhr fra Aalborg Flyveklub og Vinderen af Amatørklassen, Direktør *Kramme*, et Sølvcigaretetui fra Nordjysk Bank.

Der blev vist to meget interessante, amerikanske Film, som Oberst *Tomlinson* havde haft med, og ved Spisningen talte Direktør Alf Schiøttz-Christensen og Douglas Bader, som lovede at komme igen, naar Aalborg atter kaldte.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

3 ugentlige Flyvninger SKANDINAVIEN —U.S.A. med Flagship til alle vigtige Byer i De forenede Stater og Mexico, med Tilslutning til Flyveruterne paa Sydamerika. Rejsetid København—New York mindre end 20 Timer.

Alle Oplysninger om Billetter og Reservationer i Rejsebureauerne og hos:

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Dagmarhus - 12 Vestre Boulevard - København V.

Tlf.: Palæ 5982 - 6392

NYT FRA HELE VERDEN

Ved Kaptajn John Foltmann

Verdens største Bombeluftfartøj, Consolidated XB-36.

Verdens største Bombeflyvemaskine

Den 8. August i Aar foretog Verdens største Bombeflyvemaskine sin første Flyvning. Luftfartøjet, som har Typebetegnelsen Consolidated XB-36, er bygget til den amerikanske Hærs Luftvaaben af Consolidated-Vultee Corporation i Fort Worth, Texas.

Den store Flyvemaskine startede uden Vanskeligheder, kredsede over Pladsen i 38 Minutter, og landede i god Behold. XB-36, som Typen kaldes, er 49,7 m lang, Spændvidden er 70,1 m, og Højden til Siderorets øverste Kant er 14,3 m. Den er udstyret med seks Pratt & Whitney Motorer, som ialt yder 18.000 HK. Motorerne, som er indbygget i Bagkanten af Bæreplanet, driver hver en trebladet Trykpropel. Luftfartøjet kan medføre en Bombelast paa over 30 Tons foruden en Besætning paa 15 Mand. Den er konstrueret under Tilsyn af Hærens Luftvaabens Tekniske Tjeneste.

Luftfartøj til Maanerejser

Hvis de Tanker, som britiske Videnskabsmænd nærer med Hensyn til Udnyttelsen af Atomenergien i saakaldte »Rumluftfartøjer«, skulde gaa i Opfyldelse, saa vil Rejser til Maanen i Løbet af to til fem Dage ligge inden for Mulighedernes Grænse. En kendt Industrimand i Glasgow, Mr. Warnett Kennedy, har bygget en fem Fod stor Model af et saadant »Rumluftfartøj«, og denne Model, som har vakt en vis Interesse i England, er nu blevet udstillet i Victoria and Albert Museet i London. Modellen ses paa hosstaaende Billede.

En Luftliner udstyres med Reaktorer

I England er man i Gang med en Række Forsøg, som gaar ud paa at anvende Reaktorer i Trafikflyvemaskiner i Stedet for de almindelige Stempelmotorer, og man har anvendt den Fremgangsmaade, at erstatte to af Motorerne i en firemotoret Avro Lancastrian med to Rolls-Royce Nene Reaktorer. Forsøgene er forløbet meget tilfredsstillende. Avro Lancastrian er normalt udstyret med fire Rolls Royce Merlin Motorer, og nu har man som sagt erstattet de to Ydermotorer med to Nene Reaktorer.

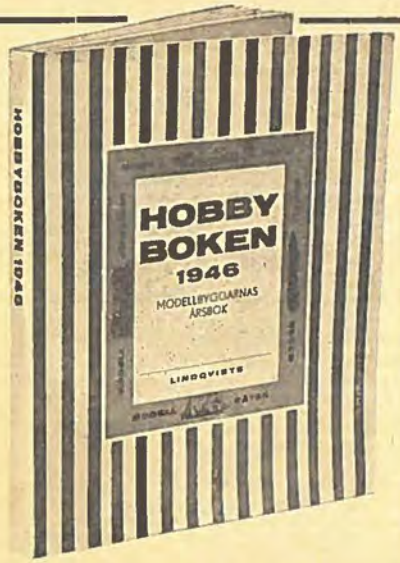
Hensigten med Forsøgene er bl. a. at undersøge, om det er muligt at anvende Reaktorer i store Transportluftfartøjer (Avro Lancastrian har en Fuldvægt paa ca. 28 Tons), og alt tyder paa, at Reaktoren ogsaa i dette Tilfælde vil blive Stempelmotoren en haard Konkurrent.

400 km hurtigere end Lyden

I 1943 anmodede Air Ministry i London Firmaet Miles Aircraft Ltd. om at gaa i Gang med at fremstille et bemandet Luftfartøj, som skulde kunne flyve med en Hastighed paa ca. 1600 km/T — d. v. s. 400 km hurtigere end Lydens Hastighed — i 12.000 Meters Højde, som det skulde kunne naa op til i Løbet af halvandet Minut. I Februar Maaned i Aar annullerede Air Ministry imidlertid sin Kontrakt med Miles — efter Sigende af økonomiske Grunde.

Man har selvfølgelig længe været klar over, at der var store tekniske Vanskeligheder forbundet med at bygge et Luftfartøj, som var hurtigere end Lyden, men de virkelige Erfaringer kunde kun opnaas gennem praktiske Forsøg. Miles Forsøgsluftfartøj, der kaldes M. 52, ligner et Projektil med

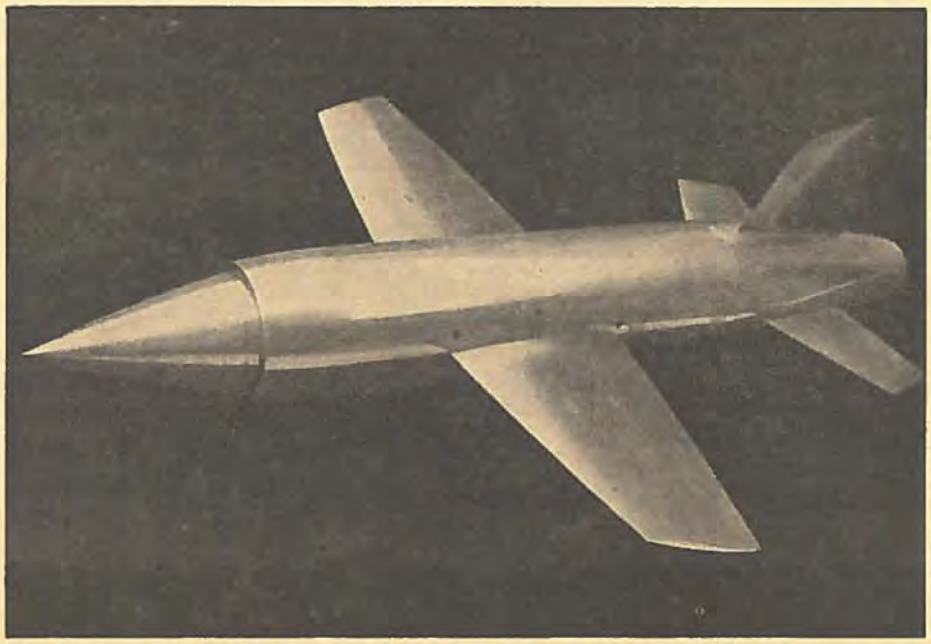
(Fortsættes Side 260)



Nu faas den svenske
HOBBYBOKEN 1946
Modellbyggarnas Årsbok, der indeholder alt om Modelfly, Modelsejlere, Modelbiler og Modeljernbaner samt en Mængde instruktive Tegninger og Artikler.

Kr. 6,30

Faas i enhver Boghandel eller ved Indsendelse af Beløbet til
CARL ALLERS BOGFORLAG
Kolportageafdelingen
Mikkelbryggersgade 3 . København K.



Miles M. 52, et Luftfartøj, som skulde kunne flyve ca. 1600 km/T.

Økonomi

i Driftsomkostninger
i Vedligeholdelse
i Udstyr

ØKONOMI er Alfa og Omega i „Bristol" Luftfartøjerne Freighter og Wayfarer . . . Økonomi i Driftsomkostninger og Økonomi i Vedligeholdelse og Udstyr. Disse Luftfartøjstyper bevirker, at Godsforsendelse ad Luftvejen ogsaa prismæssigt er konkurrencedygtige, og Industrien kan derfor med Fordel anvende dem til Transport, saaledes at endnu større Kredse gør Brug af Lufttransporten. Prøverne er afsluttet, Fabrikationen er i Gang og Leveringerne paabegyndt.

"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

700A

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.

(Fortsat fra Side 258)

Vinger. Det er ca. 10 m langt, og Bæreplanerne har en Spændvidde paa ca. 9 m. Som Drivkraft skulde anvendes en Reaktor — bygget af Power Jets Ltd. — som var 1 Meter i Diameter og 7 Meter lang, og hvis Ydelse svarede til 17.000 HK. »Motoren« fylder saaledes praktisk talt det meste af Kroppen. Bæreplanet er det tyndeste, fritbærende Plan, der nogensinde har været anvendt; baade Forkant og Bagkant er knivskarpe, og det er paa Undersiden forsynet med Dykbremser, som ikke er mere end 7,6 Centimeter brede og 30 Centimeter lange. Flyveren sidder paa Kabinens Gulv med Fødderne anbragt noget højere end Sædet, og den lille tryktætte Kabine, han sidder i, kan udløses fra Kroppen, saafremt han tvinges til at forlade Luftfartøjet. Fuldvægten af Luftfartøjet er 3.718 kg, og det svarer til en Planbelastning paa 283 kg/m².

Er de kosmiske Straaler farlige for Flyverne i stor Højde

Det amerikanske Luftvaabens Lægekorps meddeler i en Beretning, at flyvende Besætninger ikke har noget at frygte med Hensyn til de kosmiske Straalers biologiske Virkning indtil Højder paa ca. 30.000 m. Hvordan Forholdene er i større Højder, ved man ikke, og derfor mener man, at der maa træffes særlige Beskyttelsesforanstaltninger ved Flyvning i Højder paa over 30.000 m, fordi de kosmiske Straaler kan være farlige for menneskelige Væsener i disse store Højder, hvor deres Intensitet forøges.

De Videnskabsmænd, som foretager Undersøgelserne af de kosmiske Straalers Virkning for det amerikanske Luftvaaben, haaber at kunne gøre nogle interessante og værdifulde Iagttagelser ved Hjælp af V-2 Raketter, som bliver udstyret med selvregistrerende Instrumenter, der vil kunne udløses og naa Jorden pr. Faldskærm.

FOREDRAG
I AERONAUTISK SELSKAB

Den 21. November Kl. 20 afholder Selskabet en Foredragsaften, hvor Magister E. Andersen vil tale om

ATOMENERGIEN.

Foredraget ledsages af Film og Lysbilleder.

„Vi flyver med alt"

Samtale med Det Danske Luftfartselskabs nye, energiske Leder af Luftfragtafdelingen

Lederen af DDL's Fragtafdeling i Lufthavnen er et helt nyt Ansigt i Lufthavnens Administrationsbygning i Kastrup. En lille sydlandsk udseende Herre med energiske Ansigtstræk og alvorlige, mørkebrune Øjne, som opmærksomt følger med i alt, hvad der foregaar omkring ham, er Luft-Fragtchef *Bach*. Bach kom til Lufthavnen den 15' Juli og gik straks i Gang med at bygge den krævende Organisation op, som nu ligefrem kan ses vokse fra Time til Time. Han ved, hvad han har med at gøre, og har i en lang Aarrække drevet selvstændig Speditions- og Skibsmæglervirksomhed i Randers efter en grundig Uddannelse i udenlandske Selskaber.

FLYV's Medarbejder træffer den energiske Fragtchef med den klippefaste Tro paa Fremtidens Muligheder paa Luftfragtens Omraade nogle Timer før en vigtig Konference i Gøteborg, hvor Godsbefordringen i den skandinaviske Atlanterhavstrafik skal tilrettelægges eller forberedes. Trods forrygende Travlhed indvilger Bach i at give et Par spredte Oplysninger.

— Hvorledes opbygger man en saadan Organisation? spørger vi.

— Det er et omfattende Spørgsmaal; men lad mig straks sige, at vi, som det er Tilfældet paa næsten alle andre Omraader, endnu lider under en følelig Materialemangel. I specielt indrettede Dakotamaskiner fragter vi ad Luftvejen 2500 kg Gods ad Gangen, men vi regner med senere at faa engelske Bristol-Freighters, der tager 4 Tons pr. Luftrejse. Det hele er i rivende Udvikling. Vi maa i Dag sige Nej til adskillige Forespørgsler fra danske Import- og Eksportfirmaer, og selv om vi fra Nytaar regner med at have fem store, moderne og specieltbyggede Fragtmaskiner i Gang, vil vi kun dække en Tiendedel af Efterspørgslen.

Hvad der fragtes ad Luftvejen.

— Er det en god Forretning at flyve med Godsmaskiner?

— Det vil det blive. I Amerika f. Eks., hvor Indtægterne paa Fragtflyvning i Dag ligger omkring to Trediedele af Passagerindtægten, regner man med i Løbet af et Par Aar, at Fragtindtægterne vil overstige Passagerflyvningens.

Men det er ogsaa en fordelagtig Transportmaade for de store Firmaer, der benytter Luftvejen i vid Udstrækning. Fragten er ganske vist noget dyrere ad Luftvejen, men til Gengæld spares en Række Havneafgifter, Lastnings- og Losseudgifter, Pakhusleje og Ventetid. Disse Besparelser opvejer rigeligt Merudgiften, og saa maa det ikke glemmes, hvad det betyder for en Importør i Dag at faa sine Varer saa hurtigt igennem til Forbrugerne.

— Hvad fragter man ad Luftvejen i Dag?

— Praktisk taget alt. Selv meget store Forsendelser gaar vi ikke af Vejen for, idet Dørene i en Fragtmaskine er to Meter brede og 1,75 m høje, men vi transporterer en Mængde Tekstilvarer, Beklædningsgenstande, som vi her i Landet har saa haardt Brug for, fra England, Pelsværk, Maskindele o. m. a. Hummer og Laks flyves ogsaa væsentlig fra Sverige. Fordelen ved den hurtige Befordring i høje Luftlag er indlysende, hvor det drejer sig om letfordærvelige Varer som Fisk og nyslagtet Fjerkræ.

Wing.

Raketagregater i DC-4

I U.S.A. har Lufttransportkommandoens fjerde Transportgruppe nylig afholdt Forsøg med nogle Raketaggregater, som blev installeret i en Douglas DC-4 Skymaster for at give denne en kortere Start. Skymasteren fik fire af disse Hjælperaketter monteret under Planerne, og Prøverne viste, at Luftfartøjet var i Luften efter et Tilløb paa mindre end 200 m. Startlængden for en fuldt lastet Skymaster er normalt ca. 900 m. Hvert af de fire Raketaggregater — JATO kaldes de, og dette betyder Jet assisted take-off — udvikler 333 HK med 144 km/T i 12 Sekunder, og det betyder, at Skymasteren i Starten faar Hjælp af 1332 HK i 12 Sekunder.

Over 1000 Kilometer i Timen

Group Captain Donaldson, som er Chef for RAF High Speed Flight, opnaaede i Begyndelsen af September under Forsøgene paa at sætte ny Hastighedsrekord, en Gennemsnitfart paa 616 miles i Timen, hvilket svarer til 991 km/T. Banen blev gennemfløjet fire Gange og under to af Flyvningerne naaede G/C Donaldson op paa en Hastighed, der svarer til 1002 km/T. Tallene for de fire Flyvninger, maalt i miles, var henholdsvis 623, 610, 623 og 609, hvilket i Gennemsnit giver 616 miles.

Flyvningerne blev foretaget med en Gloster Meteor. Naar Gennemsnitshastigheden ikke blev større, skyldes det Luftens forholdsvis lave Temperatur, siger G/C Donaldson.

Forsidebilledet:
Sværveflyvning over Værløse Flyveplads.

En Avro Lancastrian udstyret med to Rolls-Royce Merlin Motorer og to Rolls-Royce Nene Reaktorer.

Tag en hvilken som helst af disse Marker . . .

Miles „Messenger" kan starte eller lande paa den mindste af de Marker, som man ser den flyve hen over. Med en Vindstyrke paa 8 km/T er den i Luften paa den usædvanlig korte Distance af 55 m — med den enestaaende lave Stalling-Hastighed paa 48 km/T er det en let Sag at lægge an til Landing med en Fart paa 62 km/T. „Messinger" er ualmindelig driftsikker og økonomisk . . . forbavsende let at flyve og vedligeholde . . . alt dette har den bevist under 3 Aars anstrengende militær Tjeneste. Med en Marchhastighed paa 176 km/T og en Rækkevidde paa 800 km har „Messenger" ganske givet en straalende Fremtid for sig, som den ideale, lette Flyvemaskine for Forretningsmanden, til Taxaflyvning og til Privatflyvning. Og denne Fremtid ligger slet ikke saa langt ude!

MILES Aircraft Ltd. udstiller paa Luftfartsudstillingen i Paris fra 15. Novbr. til 1. Decbr.

MILES *Messenger*

MILES AIRCRAFT LTD. • READING • ENGLAND

Repræsentant i Danmark: SCANAVIATION A/S . Ny Østergade 7 . København K. . Danmark

Tjekkiske Sportsflyvemaskiner i Kastrup Lufthavn

Zlin 281 og Sokol demonstreret for danske Sportsflyvere

I forrige Maaned landede med nogle Dages Mellemrum to tjekkiske Sportsflyvemaskiner i Kastrup, hvor de blev demonstreret for en Række danske Flyveklubber og Privatflyvere.

Disse to Maskiner er de første, Tjekkoslovakiet har sat i Produktion, efter at Landet har genvundet Friheden, og de var begge paa en storstilet Salgstourne til alle Flyvecentre i Europa, indbefattet England.

I det følgende skal de to Typer beskrives nærmere:

Zlin 281.

Denne Type tilvirkes paa de ogsaa herhjemme kendte »Bata«-Fabrikker i Tjekkoslovakiet, hvor der foruden Skotøj og Cykledæk »bandt andet« ogsaa laves Flyvemaskiner. Typen ligner meget Bücker Bestmann, men Fabrikken har da ogsaa under Besættelsen maattet fabrikere denne Type, og den er iøvrigt ikke den værste, man kan bruge som Forbillede.

Zlin 281 er et enmotoret, lavvinget, 2-sædet Side-by side-Monoplan med fast Understel og styrbart Halehjul. Motoren er helt tjekkisk Fabrikat: Walter Minor »Toma-4«. Det er en 4-cyl, luftkølet, 105 HK. Motor med hængende Cylindre. Den udmærker sig ved en usædvanlig fin Tomgang.

Kabinen er konstrueret af Staal, medens den øvrige Del af Kroppen samt Planer og Ror er Trækonstruktioner klædt med Finer.

Kabinen er meget rummelig og giver glimrende Udsyn. Instrumentbrædtet omfatter komplette Blindflyvningsinstrumenter samt specielt Vinterudstyr. Hjulbremserne reguleres direkte med Siderorspedalerne.

Planet har Flaps, og alle Klapper og Ror er saavel aerodynamisk som massebalanceret.

Med den lille, tætbyggede Test-pilot *Schwab* ved Pinden vistes en fantastisk Kunstflyvning over Kastrup Lufthavn. Alle de Narrestreger, der overhovedet kan hittes paa, blev udført med Zlin 281. En af de dristigste var, at Mr. Schwab i ca. 25 m Højde lavede Halvrulning, fløj med Hovedet nedad et langt Stykke i lav Højde, hvorpaa han steg op til 100 m Højde i et stort udvendigt Loop. Zlin 281 kunde ogsaa hænge i Propellen og rettes forlæns op til vandret Flyvning. At den var 100 pCt. kunstflyvningsdygtig blev 100 pCt. bevist.

Af Data for Zlin 281 skal her nævnes: Spændvidde 10 m, Kroplængde 7,8 m, Planareal 13,5 m², Fuldvægt 680 kg, Planbelastning 50 kg/m², max. Hastighed 210 km/t, March-Hastighed 190 km/t, Stigehastighed 3,6 m/sek., Tophøjde 5000 m, Motor 105 HK, Benzinforbrug 25 l/t, Benzintank 120 l, største Flyvestrækning 1000 km.

»Bata«-Fabrikkernes nyeste Model, Zlin 281.

Sokol M.I.A.

Sokol tilvirkes paa Mraz Fabrikerne i Chocen i Tjekkoslovakiet. Sokol er en Udvikling af en Type, der blev konstrueret før Besættelsen i 1938. Den findes i to Udgaver — en tosædet M. 1. A. og en tresædet M. 1. C.

Sokol, som betyder »Falken«, er et enmotoret, lavvinget, 2-sædet by side-Monoplan med optrækkeligt Understel og styrbart Halehjul. Motoren er den samme som i Zlin 281, og der kan installeres stilbar Popel og elektrisk Starter.

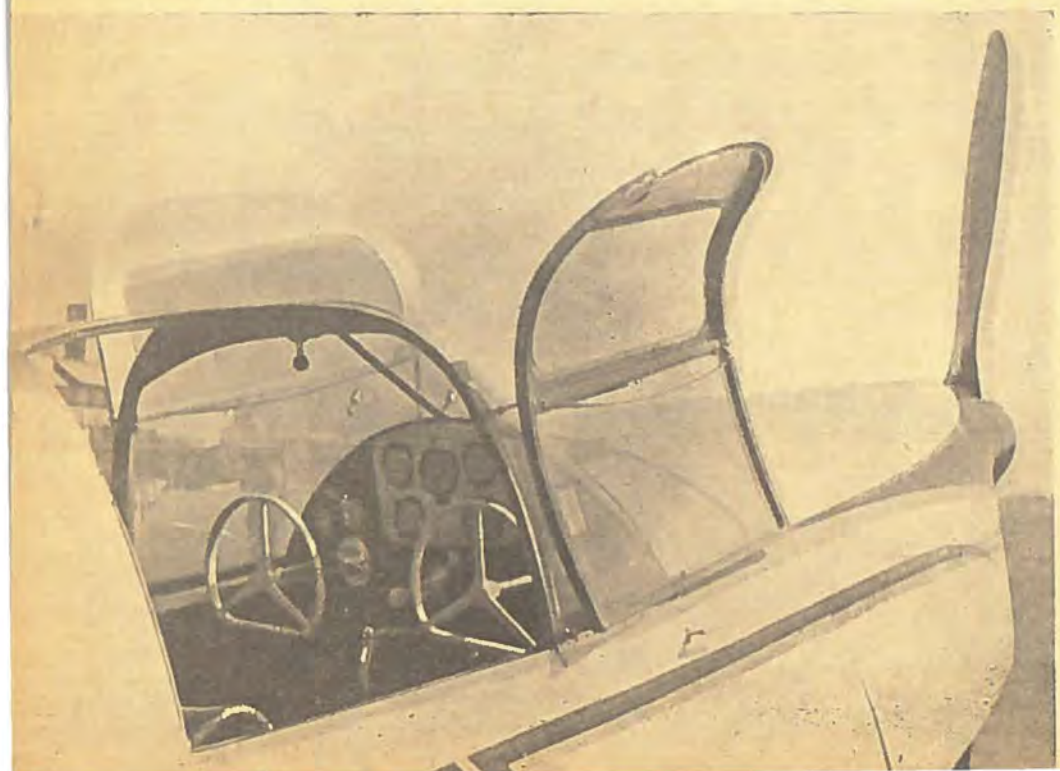
Krop, Plan og Ror er Trækonstruktion beklædt med Finer og Lærred.

I Kabinen bemærkes foruden fuldstændigt Blindflyvningsudstyr, at Styrepinden er erstattet af et Rat. Det optrækkelige Understel betjenes med et lille Haandtag anbragt mellem Sæderne. Understellet svinger bagud op i Vingen, hvilket giver ca. 22 km/t mere Fart. Hjulbremserne betjenes direkte med Siderorspedalerne.

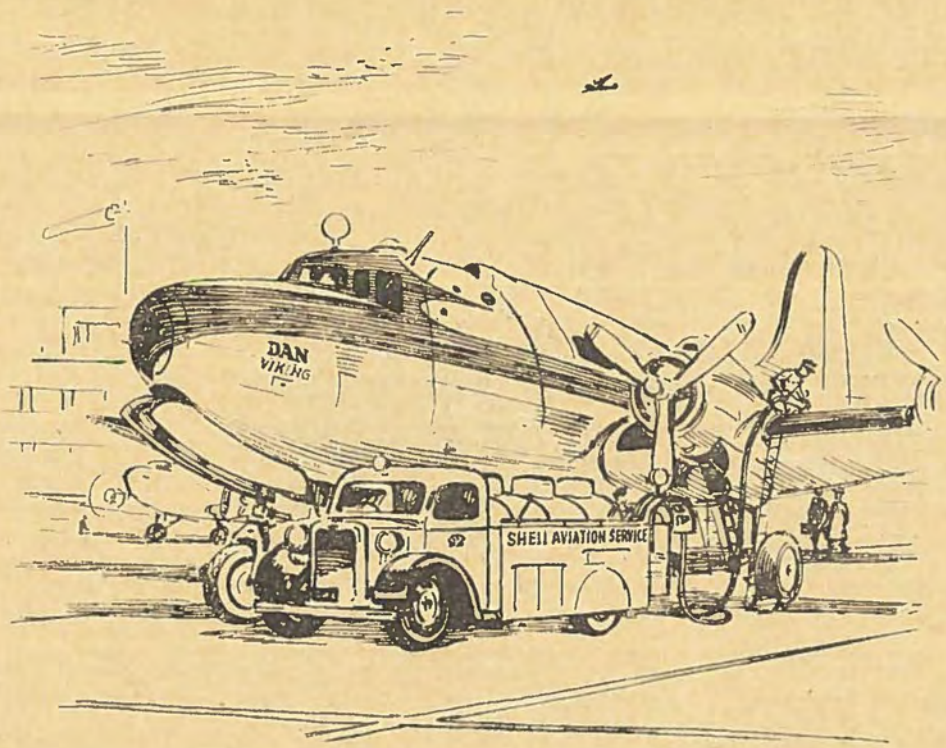
Sokols vigtigste Data er:

Type M. 1. A.: Spændvidde 10 m, Kroplængde 7,1 m, Planareal 12 m², Fuldvægt incl. Bagage 700 kg, Planbelastning 59 kg/m², max. Hastighed 243 km/t, Marchhastighed 215 km/t, Stigehastighed 4,2 m/sek., Landingshastighed m. Flap 64 km/t, Tophøjde 5200 m, Motor 105 HK, Benzinforbrug 25 l/t, Benzintank 120 l, største Flyvestrækning 1000 km.

Type M. 1. C: Spændvidde 10 m, Kroplængde 7,1 m, Planareal 12 m², Fuldvægt incl. Bagage 750 kg, Planbelastning 62 kg/m², max. Hastighed 240 km/t, Marchhastighed 205 km/t, Stigehastighed 4 m/sek., Landingshastighed m. Flap 70 km/t, Tophøjde 4800 m, Motor 105 HK, Benzinforbrug 25 l/t, Benzintank 120 l, største Flyvestrækning 980 km. *SWB.*



Førerkabinen i Sokol.



SHELL AVIATION SERVICE

Overalt i Verden, paa store og smaa Flyvepladser, har Shell stationeret sit moderne, hurtigtarbejdende Tankningsmateriel, og hvert Sted er en veltrænet Shell Stab parat til at betjene baade de store Airliners og Privatflyvere.

Og Shell Aviation Service vil gerne være behjælpelig ogsaa i andre Flyve-Problemer, der kan opstaa.

SHELL

A/S DANSK SHELL - TELF. CENTRAL 9838

Percival Proctor til Sydamerika

Den berømte engelske Flyver, Jim Mollison, fotograleret før Starten med Percival Proctor til Sydamerika.

PERCIVAL Aircraft Ltd. i Bedfordshire stod i December 1945 overfor at skulde levere en Percival Proctor til Pernambuco i Brazilien. Da det imidlertid var ret besværligt at sende Gods til Brazilien, besluttede Fabriken sig til at lade Maskinen flyve dertil. Den for denne Distance ret lille Proctor blev udstyret med ekstra Tanke, som vist paa Billederne, og startede fra Luton Airport den 28. Januar og ankom til Pernambuco den 31. Januar 1946.

Telegrafmatch Aerius—Als

Kan Aerius slaa OM-F?

ALS-KLUBBEN har ikke saa let ved at rejse ud, men vil dog gerne konkurere med andre Klubber, hvilket vi bl. a. saa i Paasken i Sønderborg. Senere udfordrede de Frederikssund til en Telegrafmatch, men disse overlod Sagen til deres stærke Naboer i Slangerup. Efter Udsættelser p. Gr. af Flyvepladsvanskeligheder blev Konkurrencen afholdt om Aftenen den 22. August.

A 1 vandt *Svend Nielsen*, Aerius, med 2.09,7, mens Als havde 1.15,1 i Gennemsnit for sit Hold. I A 2 havde *Poul Rasmussen*, Aerius, 2.50,3 og Poul Chr. Petersen 2.32,5, mens Als havde 0.26,2 i Gennemsnit.

A 3 Klassen er en Aeriusspecialitet, og de opnaaede her uden Termik med 100 m Snor samme Resultater som *Svend Skou*, OM-F, i 1940 forbavsede alle med paa 200 m Snor.

Jørgen Nielsen fløj i *Gennemsnit 4 Minutter 44,8 Sekunder, Svend Nielsen* 4.38,3! Jørgen fløj sin gamle »Cosimo«, men maatte paa sidste Flyvning indsætte en Reservemodel, der opnaaede 5.06,0. Svend fløj med en helt ny Model SN-10 (Data 43,8 Kvdm, Planbelastning 15,1 g/Kvdm, Kroptværsnit L²: 273, Planprofil SI 63008 11 og Sideforholdstal 10,2). Man mener i sædvanligvis velinformerede Kredse i Slangerup, at denne Model kan trimmes til at yde endnu mere end de Tider, den opnaaede, og hvorved Svend Nielsen, der for et Aar siden tog fine Eliteprøver, nu har bestaaet det efterlyste termikløse C-Diplom. Tiderne var: 4.00,9 — 5.09,8 — 4.44,8.

Aerius-Folkene holder sig desværre ogsaa mest hjemme. De savnedes paa DM, hvor man endnu i Aar kunde flyve med A 3 Modeller. Vi havde gerne set dem koncentrere sig mere paa A 2 Modeller, saa havde vi maaske kunnet klø Svenskerne. Men vi haaber paa næste Aar. Det vil iøvrigt være meget interessant at se et OM-F-Hold møde et Aeriushold til en Styrkeprøve. Hvornaar lykkes det?

Bøger

»Krigen 1939—1945«, Gyldendals store Værk om den 2. Verdenskrig, foreligger i 5. Storhefte. I dette Hæfte redegøres for Udviklingen af de militære Begivenheder, der begyndte med Tyskernes Overgang af Albert-Kanalen den 10. Maj 1940. Efter den belgiske Hærs Kapitulation fulgte en af Krigens mest dramatiske Begivenheder i Evakueringen af Dunkerque. Efter Ordre fra London tiltraadte de britiske Styrker den 27. Maj den endelige Tilbagegang hertil, efter at tyske Afskæringsforsøg var strandet ved beslutsom Indsats af de sidste britiske Reserver, og paabegyndte Indskibningen til England. Herom fortælles i det rigt illustrerede 5. Hæfte.

»Sejrens Vinger« af Ivor Halstead. Oversat fra Engelsk ved Otto Walsted. Povl Branners Forlag. 164 Sider.

Det er en Bog om Royal Air Force, skrevet, trykt, udgivet og solgt paa Slagmarken. Den fortæller om, hvorledes England med sine Hurricanes og Spitfires mødte den tyske Luftflaades Udfordring og slog den — de britiske Jagerflyvere vandt Slaget om Storbritannien. Bogen er meget omfattende. Den beretter om Englands Luftkrig paa alle Fronter — i Frankrig, Tyskland og Norge, over Alperne til Italien, i Afrika og over de britiske Øer, Nordsøen og Kanalen. Den giver i det hele taget en ypperlig Skildring af, hvad Royal Air Force har udrettet, uden at den dog paa nogen Maade tilsigter at give nogen teknisk Redegørelse for alt, hvad der er sket.

Der er flere autentiske Skildringer, f. Eks. Historien om den unge Englænder, Nicolson, hvis Maskine er i Brand, men som alligevel skyder en Me 110 ned. Og en ung Amerikaner, der faar Ram paa et Antal tyske Bombere, inden han selv, dødelig saaret, naar hjem med sin Hurricane.

Det er en god Bog.

Variometer-Nyhed fra Schweiz

Afbryderknap, der kan sætte Variometeret ud af Funktion

VARIOMETERET — Sværeflyvernes 1. Instrument, er ikke uden Fejl. Det Tidspunkt man har mest Brug for det efter en Spilstart, er ved Udkoblingen, hvor det gælder om at faa konstateret om der er Termik, der hvor man begynder »Jagten« — eller man skal søge andre Steder hen.

Netop i det Øjeblik, er Variometeret paa Vej ned fra det store Udslag i Optrækket, og der gaar nogle af de bedste Sekunder tabt, med spændt at sidde og vente paa om det nu vil passere 0.

Det her afbildede »Instrument«, sættes i Forbindelse med Variometeret, og kan sætte det ud af Funktion naar det ønskes. Under Optrækket, er Variometeret saaledes ikke i Brug, og slaas først til, naar man kobler ud, og viser omgaaende en evt. Stigning.

Det kunde synes naturligt, at anbringe en saadan Afbryderknap paa selve Variometeret, at den ikke findes, skyldes sikkert den ringe Procent af Variomtrene, der benyttes i Sværeplaner.

Hart—.

ALVIS
BLACKBURN
BRISTOL
CUNLIFFE-OWEN
DE HAVILLAND
FAIREY
HANDLEY PAGE
HAWKER SIDDELEY
METROPOLITAN-VICKERS
MILES
NAPIER
PERCIVAL
ROLLS-ROYCE
SAUNDERS-ROE
SHORT BROTHERS
VICKERS-ARMSTRONGS

AIRWORK
AUTOMOTIVE PRODUCTS
AVIATION DEVELOPMENTS
AVIMO
BRYANS AEROQUIPMENT
CELLON
DELANEY GALLAY
DOWTY
DUNLOP
ELECTRO-HYDRAULICS
EXACTOR CONTROLS
ROY FEDDEN
FLIGHT REFUELLING
SIR GEORGE GODFREY
HIGH DUTY ALLOYS
H. M. HOBSON
JABLO
K.D.G. INSTRUMENTS
LODGE PLUGS
LUCAS
ODDIE FASTENERS
PLESSEY
R. B. PULLIN
R.F.D.
S. GRAHAME ROSS
ROTAX
ROTOL
SELF-PRIMING PUMPS
SMITHS AIRCRAFT INSTRUMENTS
STANDARD TELEPHONES
ULTRA ELECTRIC
WELLWORTHY PISTON RINGS
WILLIAMSON

Den

BRITISKE FLYVEMASKINE-INDUSTRI

vil gerne have den Fornøjelse at vise Dem sine Stader paa Udstillingen i Exposition Internationale de l'Aéronautique, Paris Fra den 15. November til den 1. December, 1946

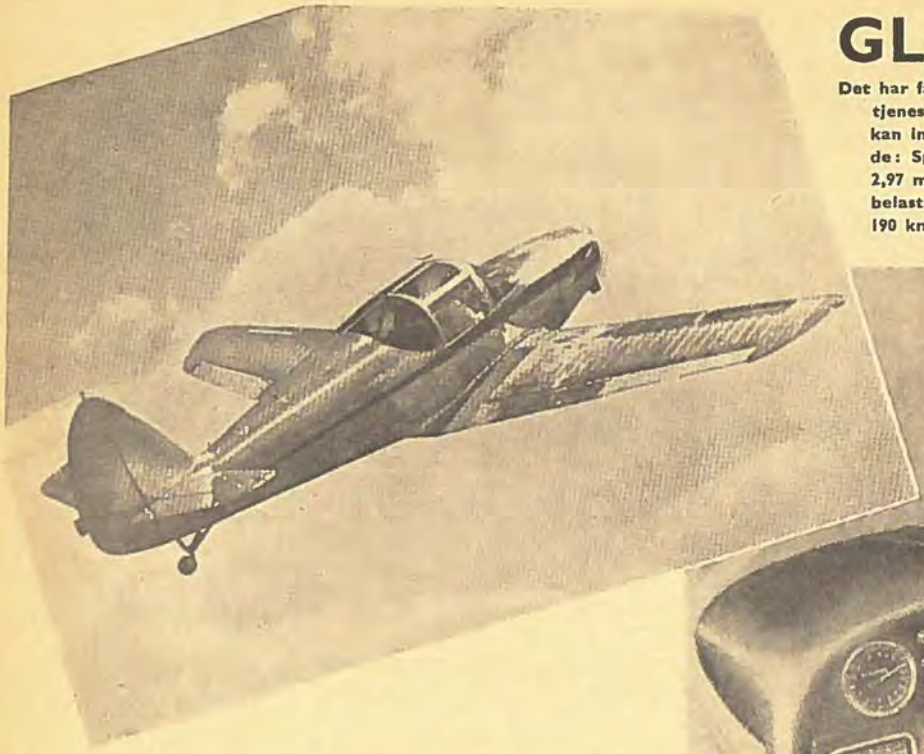
THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS LIMITED
32 Savile Row, London, W.1, England

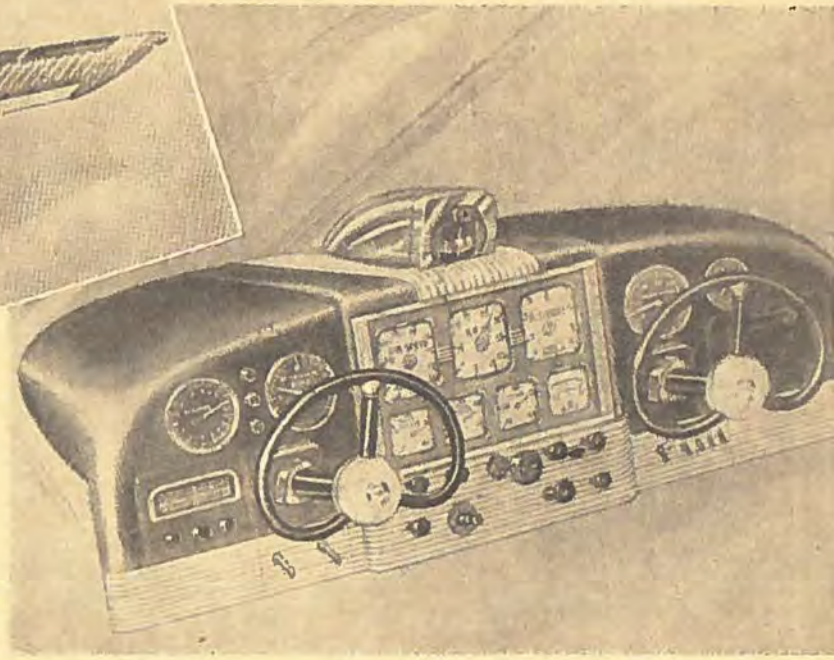
Efter sine Triumfer under Krigen bygger den Britiske Flyvemaskine-industri nu Civilmaskiner til Verdens Luftruter

GLOBE SWIFT

er et lavvinget Monoplan af Helmetalkonstruk-

Det har faste Slots, Landeklapper og indtrækkeligt Understel (som betjenes elektrisk/hydraulisk). Motoren er en 85 HK Continental (der kan indbygges en Motor paa 125 HK). Luftfartøjets Data er følgende: Spændvidde 8,95 m, Længde 5,97 m, Højde 1,88 m, Sporvidde 2,97 m, Planareal 12,24 m², Tomvægt 425 kg, Fuldvægt 712 kg, Planbelastning 54,11 kg/m². Største Hastighed 218 km/T, Marchhastighed 190 km/T, Landingshastighed 67 km/T, Tophøjde 4420 m.





En Globe Swift i Københavns Lufthavn

Globe Swifts Instrumentbrædt er, som det fremgaar af Billedet til højre, indrettet efter de samme Principper, som er grundlæggende for Automobilkørsel.

Uddannelsen af teknisk Personel i Sverige

UNDER Krigen, da Sverige var afskaaret fra at købe Flyvemaskiner og Materiel udefra, opbyggedes en større Industri for at forsyne Luftvaabnet dels med Reservedele og dels med helt nye Flyvemaskinetyper.

Ikke alene SAAB i Linköping og deres Fabrik for Flyvemotorer i Trollhättan var fuldt beskæftiget, men adskillige af Sveriges Smaaindustrier arbejdede med Fremstilling af Smaadetailler, ligesom L. M. Ericsson, Nordiska Armaturfabrikerna m. fl. dannede Datterselskaber, som blot havde til Maal at tilfredsstille Luftvaabnets stadigt stigende Krav.

Dette krævede ikke blot en stor industriel Kapacitet, men ogsaa en stor Stab dygtige Teknikere. Svenska Aeroplan Akiebolaget i Linköping har oplyst, at hver sjette Mand paa Fabrikken var Ingeniør. Dette er nødvendigt, naar man tænker paa det store Kontrolarbejde, som er nødvendigt indenfor Flyvemaskineindustrien, saafremt de Sikkerhedskrav, som kræves, skal opfyldes.

Heldigvis har Sverige en Mængde Ingeniørskoler, og ikke mindre end 7, inclusive Korrespondanceinstitutterne, giver Ingeniøruddannelse med Flyvemaskineteknik som Hovedfag.

Ingeniøruddannelsen kan opdeles i fire Kategorier: a) Tekniska Högskolan og Chalmers i Göteborg, der svarer til Polyteknisk Læreanstalt, b) De statslige tekniske Gymnasier, c) De private tekniske Institutter og d) Korrespondanceinstitutterne.

Kungliga tekniska Högskolan har gennem en længere Aarrække uddannet Flyvemaskineingeniører og er i Besiddelse af saavel Vindtunnel som Strømningskanaler, hvor Eleverne foruden den rent teoretiske Undervisning udfører en Række praktiske Forsøg og Maalinger.

Af tekniske Gymnasier er Norrköpings det eneste, som giver Specialundervisning i Flyvemaskineteknik.

Tekniska Instituttet, Göteborgs tekniska og Stockholms tekniska Institut er Læreanstalter i privat Eje, der gennem en 2½ til 3-aarig Undervisning giver deres Elever en god teoretisk teknisk Uddannelse under Statens Inspektion.

Fælles for disse Institutter er, at der undervises paa saavel Dag- som Aftenkursus, hvorved mindrebemidlede Elever kan arbejde om Dagen og saaledes slippe for den Studiegæld, de ellers vilde paadrage sig.

Dette giver desuden den Fordel, at Eleverne paa denne Maade kan skaffe sig en god, praktisk Uddannelse i deres respektive Fag, hvad der bliver regnet stærkt med i Sverige. Selv Tekniska Högskolan stiller den praktiske Uddannelse meget højt og kan i visse Tilfælde tillade Elever at studere der, uden den ellers nødvendige Studentereksamen, saafremt de kan attestere, at de gennem praktisk Virksomhed har erhvervet det nødvendige Kendskab til den Linie, de vil følge, samt at de kan aflægge en tilfredsstillende Prøve i Matematik, Fysik, Kemi og Tegning.

Tekniska Instituttet har eget aerodynamisk Laboratorium, medens Stockholms tekniska Institut afholder sine Laboratorieforsøg paa Högskolan.

Stockholms tekniska Institut er for Øjeblikket Sveriges største private Læreanstalt med et Elevantal paa ca. 3300. Den har gennem 15 Aar givet Undervisning i Flyvemaskineteknik og har saaledes mange gode Erfaringer at støtte sig til. Som »Fackavdelningsförestandere« paa Flyvemaskineteknikken staar Civilingeniør Björn Törnblom, der er en af Konstruktørerne af den lille elegante BHT-Sportsmaskine, og blandt hans nærmeste Stab ved Udarbejdelsen af Beregninger og Tegninger til denne var 8 STI-Elever af Skolens ældste Klasse.

Korrespondanceinstitutterne HERMODS og NKI giver ogsaa Uddannelse i Flyvemaskineteknik, ikke alene fuld Konstruktøruddannelse, men ogsaa Specialkursus for Svæveflyvere, Flyvemekanikere, Tegnere samt en Mængde andre Fag inden for Flyvningen, udarbejdet af Sveriges dygtigste Teknikere.

Som det ses af ovenstaaende staar Sveriges tekniske Personel inden for Flyvningen fuldt rustet til at modsvare de Krav, som den kommende Lufttrafik vil kræve, at Interessen for Flyvningen ogsaa er stærk inden for det svage Køn bevises vel deraf, at STI udeksaminerede Sveriges første kvindelige Flyvemaskineingeniør ved Instituttets Foraarseksamen.

K. V. Z.

Faldskærme
til Svæveflyvningen

DER begynder nu at komme Gang i de længere Flyvninger, og dermed bliver Spørgsmaalet om Faldskærme aktuelt. Saalænge 1 Min. og 17 Flyvningerne var Normen, laa der ingen Problem angaaende Faldskærme, men Tidspunktet er nu kommet, hvor dette Spørgsmaal maa behandles.

I Øjeblikket er vi paa et Overgangsstadium —, fra korte Spilstarter, til større Termikflyvninger. Det kan ikke understreges kraftigt nok, at til større Flyvninger er Faldskærme ubetinget nødvendige.

Nogle vil indvende, at Sportsflyvemaskiner meget sjældent har Faldskærme med. Der er imidlertid stor Forskel paa disse to Ting.

Svæveflyverens Opgave er at flyve de Steder, hvor der er Opvinde, og disse Omraader er altid urolige at flyve i, og der kan opstaa kraftige Paavirkninger paa Planet. Sidst hørte man her i Sommer om en Moswey i Sverige, der fik svære Beskadigelser, i Luften, under en Skyflyvning.

Begrebet Faldskærm, har en udmærket Definition, saalydende:

Om Du behøver en Faldskærn, og ikke har den — behøver Du den aldrig mer.

Kan det siges tydeligere — lad os ikke vente til en Ulykke viser os Nødvendigheden af denne Sikkerhedsforanstaltning.

Hart—.

★

Ulykkesprocenten ved Flyveulykker uforandret

Udtalelse af

Chefen for det svenske Luftvaaben

I Anledning af de mange Ulykker inden for det svenske Luftvaaben holdt Chefen, Generalløjtnant Bengt Nordenskiöld sammen med adskillige Teknikere og Eksperter et Møde for Pressen, hvor han udtalte, at selv om Antallet af Totalhavarier med dødelig Udgang i Aar var betydelig større end foregaaende Aar, viste det sig, at Ulykkesprocenten var ca. den samme pr. 100.000 Flyvetimer som i Perioden 1941—45. Desuden udtalte Generalen, at med de høje Hastigheder, som de militære Planer opererer med nutildags, kunde man ikke vente nogen pludselig Nedgang i Havariantallet. Selv om de nye Typer forlængst havde passeret Eksperimentstadiet, var der dog stadig et vist Faremoment til Stede, saa længe Typen ikke var fuldt gennemprøvet, men, pointerede Generalen, med de Udgifter, som Luftvaabnet nu koster Skatteborgerne, kan Landet ikke være tilfreds med i Tilfælde af Krig at have et Luftvaaben, som er alle andres underlegent ved at anvende umoderne langsomme Maskiner.

Nedenstaaende Tabel viser Antallet af Totalhavarier for Perioden 1939—46.

Aar	Absolut Antal Totalhavarier	Forulykkede
1939	17	35,9
1940	27	31,9
1941	47	56,3
1942	44	44,1
1943	55	49,4
1944	47	40,0
1945	42	30,8
1946	34	31,0

pr. 100.000 Flyvetimer.

K. V. Z.

Den britiske Flyvemaskineindustris store Udstilling

Præsentationen af 55 forskellige Flyvemaskinetyper, deriblandt 22 civile Luftfartøjer lige fra tosædede Privatflyvemaskiner til 40 Tons store Luftlinere. Blændende Flyveopvisning

DEN 12. og 13. September havde den britiske Flyvemaskineindustri (Society of British Aircraft Constructors Ltd.) arrangeret en storstilet Udstilling og Flyveopvisning paa Radlett Flyvepladsen, 30 Kilometer Nord for London. Formaalet var at skabe Interesse for den britiske Eksport af Flyvemateriel, og efter alt at dømme lykkedes dette ogsaa i høj Grad. Over 6.000 Gæster, repræsenterende Flyveinteresser i mere end 40 forskellige Lande, havde efterkommet Indbydelsen, og ingen af dem fortrød det. Gæsterne saa ikke mindre end 55 forskellige militære og civile Flyvemaskinetyper, og deraf var de 22 Privatflyvemaskiner store Luftlinere, hvis Vægt varierede fra ca. 700 kg til ca. 40 Tons store firemotorede Atlanterhavsluftlinere.

Blandt de nye militære Flyvemaskinetyper var en ensædet Reaktorjager, som med fuldt militær Udstyr havde en Hastighed paa ca. 960 km/T. En lignende Hastighed havde det nye, haleløse, reaktordrevne Monoplan med pilformede Vinger, som skulde være Forløberen for Fremtidens hurtige Luftfartøjer. En firemotorers Flyvemaskine var udstyret med to almindelige Stempelmotorer (der hver drev sin Propel) og to Reaktorer, og de britiske Konstruktører var af den Mening, at man ad denne Vej skulde kunne naa frem til en tilfredsstillende Løsning med Hensyn til Anvendelse af Reaktorer i store Transportflyvemaskiner.

Da Maskinerne skulde demonstreres i Luften, tegnede Vejret ikke særlig godt, men Opvisningen tog sin Begyndelse efter Programmet, og da Solen hen paa Eftermiddagen brød igennem den skydækkede Himmel, var Successen fastslaaet. Alle de deltagende Flyvere var ansat ved de forskellige Flyvemaskinefirmaer, det var dygtige, erfarne Folk, og de gav et blændende Bevis paa deres Kunst, hvad enten de fløj de nye, hurtige Reaktorplaner eller den noget langsommere Helikopter, der stille og roligt hævede sig lige i Vejret. De mange sagkyndige Tilskuere kunde ikke være andet end begejstrede.

Man tilstræber at eksportere for 48 Millioner Pund Sterling.

Lige som alle andre Eksportvirksomheder har den britiske Flyvemaskineindustri ogsaa et bestemt Maal, som den stræber efter i Kampen for at genskabe den britiske Økonomi. Dette Maal er at forøge den nuværende Eksport af Flyvemateriel med ikke mindre end 100 pCt., idet man i de kommende tre Aar tilstræber at eksportere for ca. 16 Millioner Pund Sterling om Aaret. Begyndelsen blev allerede gjort de to Udstillingsdage, hvor A. V. Roe alene fik Bestillinger til en Værdi af 2 Millioner Pund Sterling.

Direktøren for Society of British Aircraft Constructers, Mr. *E. C. Bowyer*, udtalte i et Interview under Stævnet, at man var overbevist om, at det tilsigtede Maal vilde blive naaet. Paa Udstillingen, hvor ca. 200 Firmaer var repræsenteret, var der allerede blevet indledet en Mængde Forhandlinger med udenlandske Købere.

Mr. *W. R. Verdon Smith*, som er Selskabets Præsident, sagde i sin Indledningstale, at der nu var gaaet otte lange Aar, siden Selskabet havde afholdt sin forrige Udstilling, og i Løbet af denne Periode var Fremstillingen af Flyvemaskiner blevet Storbritanniens største Industri, og i den Tid, der blev arbejdet for fuld Kraft var ca. 15.000 forskellige Virksomheder, omfattende en Arbejdsstyrke paa ikke mindre end 1.820.000 Mænd og Kvinder, beskæftiget med at fremstille Flyvemaskiner, Motorer og Dele hertil. Storbritannien havde bygget 125.000 Flyvemaskiner, det havde fremstillet Dele til andre 87.000 Flyvemaskiner, og det havde repareret og afleveret ikke mindre end 80.000 Flyvemaskiner.

Bevarelsen af den tekniske Overlegenhed.

Mr. W. R. Verdon Smith sagde videre: — Bortset fra det Ry, som vore Stempelmotorer har opnaaet, er det lykkedes os at naa et stort Skridt frem med Hensyn til Bygningen af Reaktorer og Propel-Gasturbiner. Et udmærket Eksempel paa, at vi paa dette Omraade er de førende i Verden, er Verdensrekorden paa 991 km/T, der blev sat med en Standard RAF-Jager, udstyret med to Reaktorer. Vi har al mulig Grund til at tro, at den første Flyvemaskine, som naar op over en Hastighed paa 1000 km/T, vil blive en britisk Maskine udstyret med en britisk Reaktor. I Mellemtiden arbejder vi paa at udvikle Anvendelsen af Gasturbinen baade med og uden Propel, saaledes at de fremtidige Passagerluftfartøjer kan faa Gavn af denne nye Kraftkilde.

Af strategiske Grunde maatte den britiske Flyvemaskineindustri under Krigsaarene udelukkende koncentrere sig om Bygningen af militære Flyvemaskiner, mens de forenede Stater tog sig af Bygningen af Transportflyvemaskiner. Storbritannien havde været tilbøjelig til at misunde sine amerikanske Venner det Forspring, som disse havde opnaaet med Hensyn til Transportflyvemaskinernes Udvikling, men man haabede paa, at det igen vilde lykkes de britiske Flyvemaskinefirmaer at hævde sig i Konkurrencen paa Verdensmarkedet.

*

Paa omstaaende to Sider forefindes Billeder, som viser et Udvalg af de 53 Luftfartøjer paa Udstillingen.

Avro »Nineteen«.

En Del af de mange udstilled

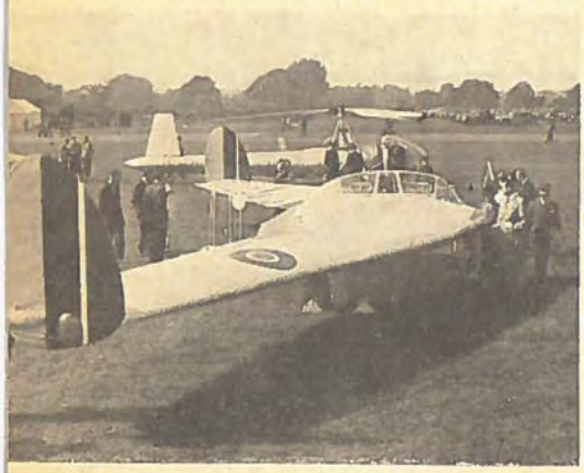
BI

Den britisk
Udstil
den I

(se

Miles »Aerovan«.

Armstrong Whitworth A. W. 52 G haleløs Glideplan.



Bristol »Wayfarer« Trafikluftfartøj og nederst til venstre Vickers Armstrong »Viking« Trafikluftfartøj.

Bristol »Brigand« Langdista

Cierva

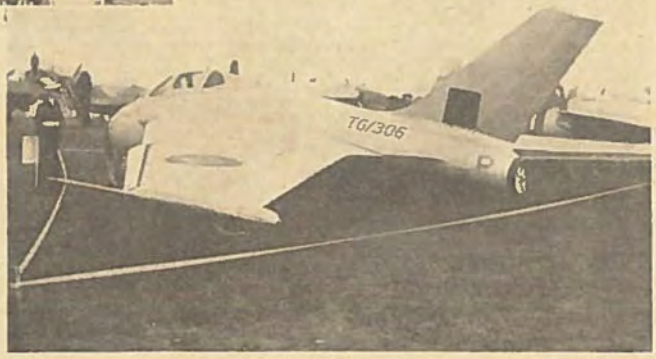
Flyvepladsen Nord for London.

En Lancastrian udstyret med 2 Merlin Motorer og t
Reaktorer.

AGE

kineindustris
visning
ember

Side)



Vickers Armstrong Reaktorjager, som endnu er pa
den hemmelige Liste.

D.H. 108 Reaktorjager konstrueret til Forsøgsflyvninger omkring Lydens Hastighed.

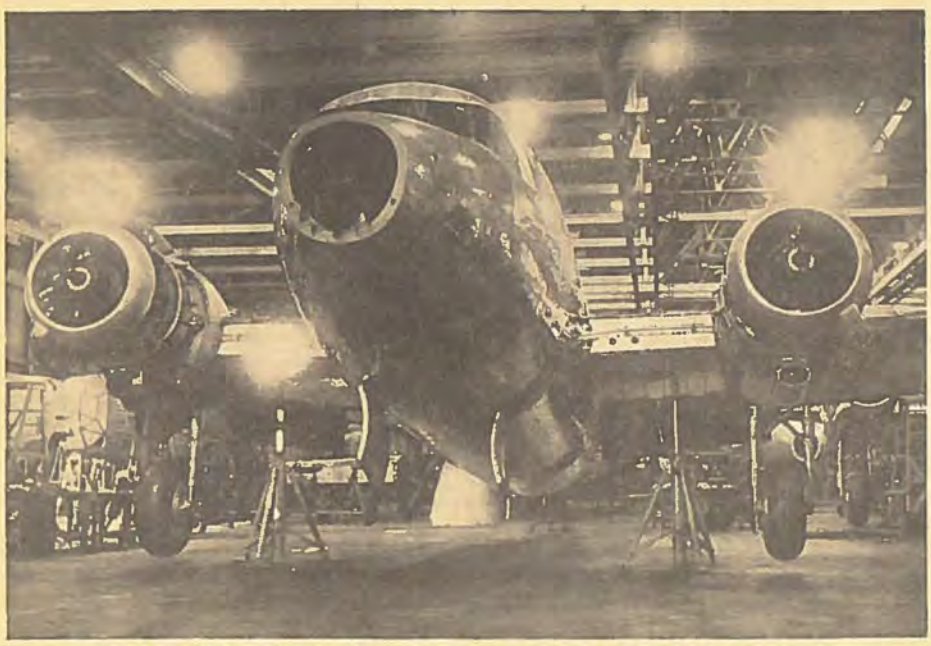
Handley Page »Hastings«, en militær Transportflyvemaskine udstyret med fire Bristol Hercules Motorer.

to Bristol Centaurus Motorer.

helikopter.

British European Airways (B.E.A.)

Lidt om Udviklingen, der førte til BEA, BOAC og BSAAC



Vickers »Viking« fotograferet paa Fabrikken under Bygning.

Søndag den 1. September indsatte »British European Airways« en af de nye engelske Trafikflyvemaskiner, en Vickers »Viking«, paa Ruten London—København. Baade for den britiske Flyvemaskinindustri og den britiske Lufttrafik betyder dette Indledningen til den nye Epoke, som har afløst Produktionen af Krigsflyvemaskiner og de mange militære Transportflyvninger. I det efterfølgende bringer vi en Oversigt over den bri- Trafikflyvnings Udvikling.

LOVFORSLAGET om den civile Luftfart, som oprettede tre statskontrollerede Virksomheder til Varetagelse af den britiske Luftfart Verden over, blev underskrevet af den engelske Konge den 1. August i Aar og er nu Lov.

I Begyndelsen drev flere usubsiderede private Selskaber forskellige Ruter i Europa, men i 1921 indsaa den engelske Regering Nødvendigheden af at yde Støtte, hvis Storbritannien skulde kunne møde den voksende Konkurrence fra Udlandet, og et mindre Statstilskud blev derfor ydet de paagældende Selskaber.

I 1924 besluttede et Regeringsudvalg imidlertid at slaa de eksisterende engelske Luftfartsselskaber sammen, og *Imperial Airways* blev dannet med et betydeligt forøget Statstilskud.

Imperial Airways overtog ca. 3200 km Flyveruter over Kanalen og et meget blandet Udvalg af Flyvemaskiner.

I 1935 havde et Antal uafhængige Luftfartsselskaber i Storbritannien, som blev drevet uden Statstilskud, taget Konkurrencen op og foretog Ferieflyvninger til Kontinentet m. m., og tre af disse Selskaber blev slaaet sammen og dannede *British Airways Ltd.*

I Løbet af disse Aar havde saavel Regering som Publikum fulgt Flyvningens Udvikling med den allerstørste Interesse, og i 1938 nedsattes en anden Regeringskomite for at undersøge Situationen, som den var paa dette Tidspunkt. Dette Udvalg anbefalede, at Imperial Airways skulde koncentrere sig om Imperieruterne, medens British Airways skulde tage sig af de europæiske Ruter. Imidlertid besluttede Regeringen, at de to Selskaber skulde slaas sammen til een offentlig Virksomhed eller som det hed, til et »udvalgt Instrument«, og Følgen blev *British Overseas Airways Act.*, som oprettede een enkelt offentlig Virksomhed med Aktierne under Statens Kontrol.

British Overseas Airways Corporation, som denne Virksomhed blev kaldt, overtog sine Funktioner i April 1940 efter Udbruddet af den anden Verdenskrig og kom derfor aldrig til at virke under Fredsforhold.

Efter Valgene ved Krigens Slut besluttede den nyvalgte Regering, at den engelske Luftfartspolitik bedst vilde være tjent med at splitte det ene »udvalgte Instrument« op i tre statskontrollerede Korporationer, der hver befløj Ruter til forskellige Dele af Verden. Et nyt Lovforslag blev derfor bragt frem i Parlamentet, og det er dette Lovforslag som blev vedtaget 1. August i Aar, og som oprettede tre særskilte Korporationer eller Selskaber hver med sin Bestyrelse approberet af Ministeren for den civile Luftfart.

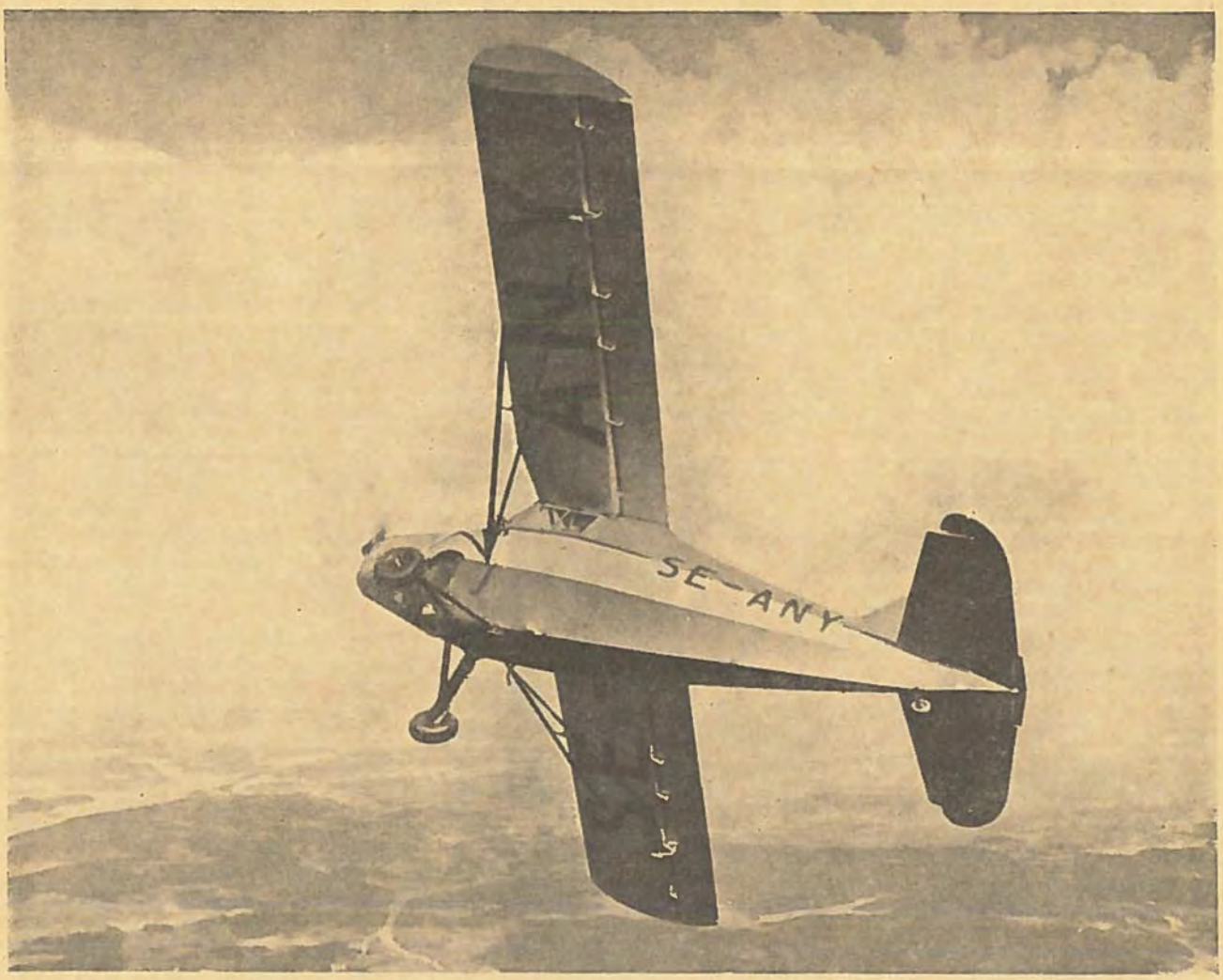
Det første af disse tre nye Selskaber vil bevare Navnet B.O.A.C. og vil fortsætte med at drive Ruter i det britiske Imperium og over Nordatlanten. Den anden bliver kaldt *British South American Airways Corporation* og vil drive Ruter over Sydatlanten til Sydamerika. Det tredie, *British European Airways*, er det Selskab, som er repræsenteret her i Danmark.

British European Airways er ansvarlig for alle planmæsige Ruter inden for Det forenede Kongerige og mellem Det Forenede Kongerige og Europa. Formanden for Bestyrelsen i B.E.A. er Sir *Harold Hartley*, en fremragende Videnskabsmand med lang Erfaring i Transportvæsenet saavel hvad angaar de engelske Jernbaner som Udviklingen af indenlandske Luftruter i Storbritannien. Næstformanden er Mr. Whitney Straight, hvis Erfaring i Luftfarten før Krigen er blevet efterfulgt af en straalende Kirgskarriere i R.A.F., og den administrerende Direktør er Mr. Gerard d'Erlanger, som ogsaa har øvet en fremragende Indsats i Luftfarten saavel før som under Krigen.

Det er B.E.A.s Maal at tilvejebringe et første Klasses Net af Luftruter fra London og de større Byer paa de britiske Øer til hver Hovedstad i Europa. Paa de europæiske Hovedruter skal der anvendes den nye Vickers »Viking«, som for kort Tid siden blev demonstreret i Kastrup.

British European Airways har som Slagord valgt »*The Key to Europe*« sammen med et Mærke af en flyvende Nøgle med Bogstaverne B.E.A.

B.E.A.s nye Trafikflyvemaskine, Vickers »Viking«, som blev indsat paa Ruten London—København den 1. September i Aar.



SIKKERHED —

For Privatflyvningens fremtidige Udvikling er Sikkerheden en afgørende Faktor.

KZ III betegner et væsentligt Fremskridt paa dette Punkt. De indbyggede faste Slots og de effektive slottede Flaps gør KZ III Maskinen »fool proof« uden at begrænse den frie uafhængige Brug af saavel Balanceklapper, Sideror som Højderor. Alle Manøvrer kan foretages uden Risiko for, at Maskinen uforvarende kommer i Spin.

Selv ved fuld Stalling bevares effektiv Kontrol paa alle Ror, og den lave Landingshastighed muliggør Flyvning fra selv meget begrænsede Pladser med fuld Sikkerhed.

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KØBENHAVN

Med Landsholdet til Finland

Vor udsendte Medarbejder skildrer Modelflyvernes vellykkede Tur til Finland

DA DDL's »Tor Viking« den 15. August om Morgenen afgik fra Kastrup Lufthavn, medfulgte det danske Modelflyverlandshold til Finland. For tre af Modelflyverne var det deres Luftdaab, som for Verdensrekordindehaveren *Mogens Erdrups* Vedkommende endda faldt paa hans 21 Aars Fødselsdag.

De to Svæveflyvere paa Holdet morede sig med for en Gangs Skyld at betragte Cumulusskyerne fra oven under den 1¾ Time lange Tur, som forløb glat og behageligt. Flyvemæssigt interessant er det ikke at være Passager i en DC 3; men det er jo en hurtig og bekvem Rejseform. Det havde forud for Afrejsen voldt betydelig Ulejlighed og Ekstraudgifter at faa Modelkasserne af Sted; men de stod da i K.S.A.K.s fornemme Bygning, da vi efter Landingen paa Bromma blev kørt ind af *Pappa Stark*.

Efter at den svenske Modelflyveinstruktør Ing. *Dérantz* sammen med Fabrikant Stark havde givet Frokost, og vi havde vist de to skaanske Modelflyvere *Persson* og *Friberg* deres skønne Hovedstad, afrejste vi sammen med det svenske og norske Hold om Eftermiddagen med Skibet »Heimdall«. Vi var nu degraderede fra fine Flyvepassagerer til 3. Klasses Dækspassagerer, men det var betydeligt behagelere end paa. f. Eks. Aalborgdamperen, som Persson endnu erindrede med Gru fra Hjemrejsen efter Sommerlejren i Tranum.

I Finland.

Fredag Morgen sejlede vi ind gennem den finske Skærgaard til Åbo, og efter at være sluppet gennem den sædvanlige Grænse-Papirkrig, blev vi anbragt paa en Omnibus, som den rare Redaktør *Virkki* fra Finlands Flygförbund mødte op med. Efter et dejligt Maaltid kørte vi i Bussen de 165 km til Bjørneborg med den finske Modelflyver *Stude* som Rejsefører.

I Hovedkvarteret paa Hotel Otava blev vi hjerteligt modtaget af den finske Modelflyvechef, Løjtnant *Lennart Poppius*. Om Aftenen blev Modellerne nøje kontrolleret af Stude og Wakefieldspecialisten *Aarne Ellilä* ligesom der var Pressekonference. Til Trods for, at Bladene er ret smaa i Finland, skrev de dog store Artikler paa fremtrædende Pladser om den nordiske Landskamp.

Konkurrencerne.

Lørdag Eftermiddag begyndte Konkurrencerne paa Flyvepladsen, der iøvrigt er tyskbygget. Der blev fløjet i A 3, hvor Udlændingene kunde deltage. Gunnar Persson vandt med 4.12,9. »Bananen«, hvis Model Odenseanerne havde medbragt efter Bortflyvningen i Odense fornylig, fløj omgaaende Modellen væk paa den første Flyvning igen, saa han kun blev Nr. 3. Der var kraftig Termik og jævn Vind. Der blev ogsaa fløjet med Gummimotormodeller. Træneren af det finske Landshold, *Olavi Lucenius*, vandt den lille Klasse med et saa fint Gennemsnit som 2.28,6.

Efter Kødsuppen i en nærliggende Kantine fandt selve Landskampen Sted, som omtalt andetsteds. Derpaa gik det atter med Bussen til Otava, hvor Damernes Flyveklub havde inviteret paa Te og Natmad med Musik og Optræden samt Dans.

Søndag stod man tidligt op og begyndte Konkurrencerne i den lille Svævemodelklasse. D. v. s. der var en Del, der ikke stod helt saa tidligt op, men efterhaanden kom dryssende ud paa Flyvepladsen, hvor de straks blev hilst med et venligt »God Morgen« af Poppius i Højttaleranlægget. Klassen blev vundet af *H. Miettinen* med 3 Min. 07,4 Sek. Gunnar Persson blev kun Nr. 18 trods sine mange Modeller. Han trak først en op, var ikke tilfreds med Starten, trak den ned uden at udløse og hentede en ny. Det gentog han et Par Gange, men det havde nok været bedre her med en enkelt veltrimmet Model. Ligesom i Tranum havde Persson en Masse Modeller med.

Ing. Dérantz fortalte, at han ved Perssons Ankomst til Stockholm havde spurgt, hvor mange han havde. »17«, svarede den 14-aarige Modelflyver roligt. »Hvad i al Verden — — —« udbrød Dérantz forbavset. »Ja, Ing. Dérantz maa undskylde, men der var saa lidt Tid til at forberede sig, at jeg ikke fik Tid til at lave flere«, svarede Persson!

Flyvedag i Bjørneborg.

Søndag Eftermiddag var der Flyvestævne. Sagen er den, at Landskampen paa Grund af Prisudviklingen kostede Finnerne langt mere end beregnet. Hvad gør de saa? Improviserer en glimrende Opvisning, der foruden at give Penge gør glimrende Propaganda for Flyvningen i Almindelighed og Modelflyvningen i Særdeleshed, idet det centrale Punkt i Opvisningen var Præmieuddelingen.

Landsholdene blev stillet op foran Publikum og præsenteret, Erdrup maatte endda frem foran Geleddet for at blive hyldet for sin Verdensrekord. Derpaa blev uddelt et Hav af smukke Præmier. Det sejrende svenske Hold fik den nye »Shellpokal«, som det finske Shellfirma har udsat som Vandrepokal for Landskampene. Her var Finnerne altsaa kommet visse danske Planer i Forkøbet!

Selve Opvisningen gav med ret enkle Midler et godt Indtryk af Flyvningen. Den indledtes med en Tale af Red. Virkki, der er Informationschef i Finlands Flygförbund og redigerer Tidskrifterne »Ilmailu« og »Siipi«, som ejes af FFF. Derpaa demonstreredes Svæveflyveskoling, lige fra Gummitovstart af Grunau 9 til fin Termikflyvning af en »Weihe«. I en »Olympia« blev der udført Kunstflyvning, saasom Haarnaalesving og en hel Masse Loopings. Nu er »Olympia« her som i de fleste andre Lande (undtagen Svejts) ikke godkendt til Kunstflyvning, men de udførte Manøvrer regnes ikke for saadan. Motorflyvningen repræsenteredes af en »Klemm« og et gammelt »Smolik«-Biplan, der slæbte Svæveplanerne op, samt af en blændende Gang *riglig* Kunstflyvning af en »Bücker Jungmeister«. Til Slut var der Faldskærmsudspring. Hele Formiddagen samt efter Stævnet var der Rundflyvning i en »Dragon Rapide« og en Beechcraft«, mens Trafikflyvningen repræsenteredes af en af det finske Luftfartsselskabs Ju 52'er, der stod foran den lille Administrationsbygning, hvor de fire nordiske Flag var hejst.

Da Flyvestævnet var forbi, startede en Række Messerschmidt Me 109 Jagere for at tage paa Skydeøvelser, mens en Fokker C X slæbte »Sækken«, de skulde skyde til Maals

Der danske Landshold foran »Tor Viking«. Fra venstre: Høst-Aaris, Carl Johan Petersen, Holdlederen Ing. Weishaupt, Kjeld Enevold Nielsen og Mogens Erdrup.

efter. De finske Militærmaskiner bar det nye finske Nationalitetsmærke, en hvid-blaa-hvid Kokarde, som erstatter det Hagekors, som var finsk Mærke længe før Nazisterne adopterede det. Endnu saa man Bombemaskiner i Finland, men naar Freden sluttes, maa Finnerne nedruste til 60 Militærmaskiner, heraf ingen Bombere.

Til Jämijärvi.

Efter Flyvestævnet var der Afskedsmiddag paa Hotellet, hvor de tre udenlandske Holdledere takkede for den store Gæstfrihed og det glimrende Arrangement, som var blevet Gæsterne til Del.

Derpaa gik det i Bussen de godt 80 km til Sværeflyveskolen Jämijärvi.

I den mørke Aften kunde vi paa lang Afstand se Lysene glimte fra den højtliggende, berømte Sværeflyveskole. Den svenske Modelflyver, Ing. *Sigurd Isacson*, der blev Nr. 2 ved Landskampen, har opholdt sig et Par Uger paa Jämi, hvor han har været Instruktør ved et Modelflyvekursus. Han havde i Bjørneborg afsløret sig som en Grovæder af Rang og undskyldt sig med Jämijärvikosten, men her blev vi glædeligt overrasket af et fint Aftenmaaltid med saadanne Sjældenheder som baade Sukker og Smør, Varer man ellers ikke ser meget til i Finland. Fødevaresituationen er i Virkeligheden mere alvorlig, end man i Almindelighed tror. De Danskere, der klager over vor »lille« Sukkerration, skulde tænke paa, at Finnerne kun faar en Sjettedel deraf — — hvis de kan faa den! Der er en meget udbredt, halvofficiel Sortbørshandel, som i Forbindelse med Inflation gør Forholdene meget vanskelige. Vi hørte en Historie om en Præst, som besluttede ikke at købe »sort«. Han blev begravet for et Par Maaneder siden — — —

Mandagen gik med at bese hele den imponerende Skole og følge Flyvningerne. En Mand fra hvert Hold fik en Tur i Motormaskine, af Danskerne var det Erdrup, som ved Lodtrækningen blev den heldige til en dejlig Tur i en Bücker Jungmann. Sværeflyverne paa Holdene gik og kiggede paa de mange termikflyvende Planer og ønskede, at de selv sad deroppe. Iøvrigt var det en glimrende Ide at indlægge denne Dag, hvor Deltagerne fra de forskellige Hold havde god Tid til at sludre sammen — det naar man ellers aldrig ved Konkurrencer.

Tirsdag Morgen sad man i Bussen Kl. 7,50, og Klokken 8 startede vi paa den lange Færd til Abo!

Hjem igen.

Nu var man godt udhvilet, saa Turen ad »Vaskebræt«vejene var ikke saa anstrengende som ventet. Efter Opholdet i Abo gik det saa med Baaden tilbage til Stockholm, hvor det var helt livsfarligt at færdes paa Gaderne paa Grund af Bananskræller. Aerotransport kunde nok klare Problemet med Modelkasserne, og efter at have taget Afsked med de gæstfrie og hjælpsomme Svenskere gik Turen atter mod Danmark. Det var interessant at flyve i Mørke, ikke mindst ved Mellemlandingen i Malmø. Og saa gik det med Nattog tilbage til Odense, en Rejse med mange forskellige Transportmidler. En af Deltagerne blev for at ordne Forsendelsen af Kasserne. Denne Gang lykkedes det at overbevise DDL om, at de *kunde* være i Bussen, saa de kom med og blev sendt hjem — tids nok til nye Præstationer ved Danmarksmesterskaberne.

Per Weishaupt.

Præmiebordet. Den store skinnende Pokal i Baggrunden er Shell Pokalen.

Danske Radioeksperter i England

Rebecca, Eureca og Babs sikrer Flyvningen

(Fra vor Medarbejder i London).

VED den Kongres i London, som Danmark og sytten andre Nationer var indbudt til af det engelske Luftfartsministerium (Danmark repræsenteret af Ingeniør K. Svenningsen og Radiobestyrer V. Mosdahl, begge Kastrup Lufthavn) lærte de mange Teknikere interessante, nye Ting paa Radioteknikens Omraade, som vil blive til uvurderlig Nytte i Fremtidens Lufttrafik.

Selvfølgelig blev det berømte Radar, som har sin store Del i, at de Allierede vandt Krigen, forklaret og demonstreret.

Princippet, som alle de nye Radio-Instrumenter bygger paa, er simpelt nok, nemlig at Radiobølgens Hastighed er konstant (ligesom Lysets). Man kan maale de uendelig smaa Tidsrum, der er Tale om, og paa Instrumenterne kan man »se« den Tid, det tager for en Radiobølge at komme fra et Sted til et andet. Man kan fra en Station udsende en Radiobølge, der rammer den Genstand, man gerne vil have maalt Afstanden til. Bølgen bliver kastet tilbage og opfanges, hvor den blev udsendt. Den Tid, dette tager, fortæller Eksperterne, hvor langt der er til omtalte Genstand.

Det er den Metode, der under Krigen blev udnyttet paa mange forskellige Maader: til at bombe tyske Fabriker, maale Afstanden til og Retningen af fjendtlige Flyvemaskiner, og ogsaa til fra en Flyvemaskine at bestemme dennes Position. Den engelske Marine benyttede Radar til Navigation og til at sigte med de store Kanoner med.

Tyskerne brugte i nogen Udstrækning disse Metoder, men de naaede aldrig saa højt i Tekniken som de Allierede.

For den civile Flyvning i Fremtiden er det særligt paa to Omraader, at Metoderne skal bruges: Til Navigation og til sikker Landing.

Man kan have to Radiostationer, som kan bruges til Krydsspejling op til en Afstand af 2000 Kilometer. Nøjagtigere Pejling faar man ved at bruge tre Stationer. Rækkevidden er da 450 Kilometer op til en Højde af 2000 Meter, og Maalene bliver nøjagtige helt ned til en Afstand af et Par Tusinde Meter og 100 Meters Højde.

REBECCA, EUREKA og BABS kan ogsaa bruges i den civile Luftfart. Bag de tre mærkelige Navne gemmer sig nogle vidunderlige Radio-Instrumenter, som fik stor Betydning i mange besatte Lande under Krigen. I Norge blev Apparaterne brugt til at lette de allierede Flyvere i deres Arbejde med at finde de Steder, hvor Forsyninger af Vaaben skulde nedkastes til Modstandsbevægelsen.

Systemet virker som følger:

Naar en Flyvemaskine kommer indenfor en Afstand af 150 Kilometer, udsender den fra sin Station, kaldet REBECCA, en Radiobølge, som bliver opfanget af EUREKA paa Jorden. EUREKA sender en anden Bølge tilbage. Naar man saa ved, hvor EUREKA befinder sig, kan man i Flyvemaskinen bestemme den nøjagtige Afstand og Retning hertil. Hvis Flyvemaskinen vil lande, faar den fra Jorden Hjælp fra BABS, som udsender en Radiobølge ligesom Straalen fra en Lyskaster, og Maskinen kan da følge Straalen ned paa Landingspladsen.

Det, som det engelske Luftfartsministerium bl. a. har haft til Hensigt ved at indbyde de mange Landes Eksperter er at faa samtlige Lande Verden over interesseret i at benytte den samme Slags Instrumenter, hvilket vil lette Betjeningen af Radio-Systemerne i ganske betydelig Grad, og dermed betyde langt større Sikkerhed for Flyvningen. *Torkild Ravn.*

DE KAN STOLE PAA

U. S. A.: Alaska Airlines, Alaska Coastal Airlines, American Airlines, American Overseas Airlines, Braniff Airways, Capital Airlines—PCA Chicago and Southern Airlines, Colonial Airlines, Continental Air Lines, Delta Airlines, Eastern Air Lines, Essair Lines, Inland Air Lines, Mid Continent Airlines, National Airlines, Northeast Airlines, Northwest Airlines, Pacific Northern Airlines, Panagra, Pan American World Airways, Trans World Airline, United Air Lines, Western Airlines. **Australien:** Ansett Airways, Australien National Airways Pty., Ltd. Australian, Commonwealth, Butler Air Transport Co., Guinea Airways Limited, Qantas Empire Airways, Tasman Empire Airways. **Belgien:** Sabena Airlines. **Bolivia:** Lloyd Aero Boliviano, Pan American Lloyd. **Brasilien:** Cruzeiro do Sul, Empresa de Transp. Aerovias, Linhas-Aereas Brasileiras, Navegacao Aerea Brasileira, Panair do Brasil, Viacao Aerea Sao Paulo. **Britisk Vestindien:** British West Indian Airways. **Calcutta:** China Aviation Transport Corp. **Canada:** Canadian Pacific Airlines, Trans-Canada Airlines. **Central- og Syd-Amerika:** TACA Airways. **Chile:** Linea Aerea Nacional. **Colombia:** Aerovias Nacionales de Colombia (Avianca), American Air Transport, Uraba, Medelin & Central Airways. **Cuba:** Compania Cubana de Aviasion, Compania Natl. Cubana de Aviacion (P. A. A.). **Czechoslovakiet:** Czechoslovakia Airlines. **Danmark:** Danish Airlines (DDL). **England:** British Overseas Airways Corp. **Frankrig:** Air France. **Hawaii:** Hawaiian Airlines. **Indien:** Air Services of India. Airways, Ltd., Deccan Airways, Indian Civil Air Lines, Indian National Airways, TATA and Sons. **Irland:** Aer Lingus Teoranta. **Java:** K.N.I.L.M. **Kina:** China National Aviation Corp. **Libanon:** Middle East Airlines. **Mexico:** Aeronaves de Mexico, Aerovias Braniff, Bola de Nieve, Compania Mexicana de Aviacion (P.A.A.) **Mozambique:** Divisao de Exploracao dos Transp. Aereos. **Nederlandene:** K.L.M. **New Zealand:** Tasman Empire Airways. **Norge:** Det norske Luftfartsselskap. **Peru:** Compania de Aviacion „Faucett" **Philippinerne:** Far Eastern Air Transport, Philippine Airline. **Portugal:** Aero Portuguesa Lda. **P. E. I.:** Maritime Central Airways. **Porto Rico:** Caribbean Atlantic Airlines **Schweiz:** Swissair. **Skotland:** Scottish Airways. **Spanien:** Iberia Compania Mercantil. **Sverige:** SILA, ABA. **Syd Afrika:** South African Airways. **Tyrkiet:** Turkish Airlines. **Venezuela:** Linea Aeropostal Venezolana.

hos Verdens 85 førende Luftfartselskaber★

Over 500 Millioner Kilometer med Douglas – det er Verdensrekorden for Lufttransport. De sikrer Dem en hurtig og behagelig Rejse, naar De flyver i en Douglas.

★ Disse Luftfartselskaber og mange andre stoler paa Douglas.

DOUGLAS BEFORDRER FLERE OG FLERE HURTIGERE – LÆNGERE

MED DANSKE MODELFLYVERE I ENGLAND

Begivenhedsrig Tur — men uheldige Resultater

Jørgen Larsen med sine Wakefield-Modeller.

DET ser ud til, at det er Modelflyverne, der hele Tiden gaar foran i det internationale Samarbejde. Modelflyverne var de første, der fik Kontakt med de øvrige nordiske Lande i Fjor, og nu er det igen Modelflyverne, som optager Konkurrencen med en ny Række Lande ved en international Lejr i England i August.

Da Unionen med ret kort Varsel modtog Indbydelsen til *Eaton Bray*, havde man ikke noget større Haab om virkelig at faa Deltagere derover. Men det lykkedes! Nationalbanken havde intet imod, at *Tage Hansen*, Nyborg (som ikke maatte komme til Jämijärvilejren i Juni), samt *Jørgen M. Larsen*, Sportsflyveklubben, rejste derover.

Det var derefter noget af et Kunststykke at faa alle Formaliteter i Orden, men efter nogle hektiske Dage var alle Brikkerne til Puslespillet imidlertid paa Plads; de nødvendige Visa kom i Orden Dagen før Afrejsen, og det lykkedes derefter at faa Billetter til Englandsbaaden.

Efter en lidt bevæget Rejse over Nordsøen foretog de to Danskere den 15. August Invasion i England, fortæller *Jørgen Larsen*.

— Efter et forfærdeligt Besvær med Modelkasserne tilbragte vi Natten hos nogle Venner i London. Næste Eftermiddag begav vi os til Flyvepladsen, som ligger ca. to Timers Jernbanekørsel fra London. Atter en Masse Besvær med Kasserne, men af Sted kom de da. Nærmeste Station, Leighton Buzzard, naaede vi efter Mørkets Frembrud, og saa begyndte en ny Odyssé. Det var nemlig ikke muligt at finde et eneste Menneske, der vidste, hvor Flyvepladsens Administration havde til Huse. Omsider fandt vi dog en »Bobby«, og vi trak Vejret lettet, da vi endelig var kommet indenfor Døren det rette Sted og saa noget Lys igen.

Mrs. Dickson modtog os og fortalte, at hendes Mand netop var paa Stationen for at modtage det 50 Mand store franske Hold. Samme Aften blev vi alle transporteret de 6 km til Flyvepladsen. Anlægget viste sig ikke at være færdigbygget endnu. Der stod kun de nøgne Mure! Selve Flyvepladsen var omtrent paa Størrelse med Lundtofte, og det omliggende Terræn var nogenlunde, set med en Modelflyvers Øjne.

Uheldig Dag for Danskerne.

Søndag den 18. begyndte Anstrengelserne for Alvor. I Konkurrencen for Svævemodeller deltog mange smukke og velflyvende Modeller. Tage Hansen startede i denne Klasse, men paa Grund af Hvirvler kom hans Model i Hakflyvning og opnaaede kun 57,5 Sek., med hvilken Tid han blev Nr. 52 af 85 Deltagere. Hver Mand fik kun een Start som Følge af de mange Deltagere. Den kendte Wakefieldvinder fra 1937, Franskmanden Fillon, blev Nr. 1 med en Termikflyvning paa 9 Min. 08,5 Sek.

Dieselmotorer paa 50 Gram!

Franskmændene havde nogle smaa Dieselmotorer paa kun 50 Gram med. Modellerne, de sad i, var kun 80 cm i Spændvidde. De var nærmest konstrueret efter amerikanske Principper, lavede fine Spiralstigninger og svævede meget fladt. Franskmændene besatte de 18 første Pladser af 31 i denne Konkurrence med Tider fra 3.37 til 1.05.

Hverken Svævemodeller eller Wakefieldmodeller virkede synderligt imponerende. Jørgen Larsen opnaaede under Trimflyvninger med sin Wakefield 1.48 efter Jordstart, men sprængte Motoren.

Efter Reparationen var det umuligt at trimme Modellen til tilfredsstillende Glidning. Til Konkurrencen den 25. blev Jørgen derfor kun Nr. 13 af 34 med en Tid paa 1.31,2. Nr. 1 blev Belgieren Clasens med 4.05,5.

I Lejren var der Deltagere fra England, Frankrig, Belgien, Holland, Monaco, Tjekkoslovakiet, U.S.A. og Danmark som eneste skandinaviske Repræsentant. Alle de 8 Dages Ophold var gratis, og der blev endda udleveret for ca. 20 Kr. Materialer foruden en stor Portion Motorgummi til hver Deltager!

Saa vidt Jørgen Larsen, der i en senere Artikel vil fortælle nærmere Enkeltheder om Modellerne m. m. Unionen har faaet Brev fra England, hvori man udtrykker sin Glæde over det danske Besøg og haaber, at Deltagerne ikke var for skuffet over Resultatet. Uheldet var stærkt ude efter dem — med sprængte Motorer og bortfløjne Modeller.

★

En Kranich til 8000 Kr.

Czekoslovakiet vil eksportere Svæveplaner

CZEKOSLOVAKIET var som bekendt et af de Lande, der i Førkrigsaarene havde en stærkt udbygget Svæveflyvning, og man regnede med, at det vilde vare noget, før de fik genopbygget —, Forholdene taget i Betragtning.

Imidlertid viser det sig, at de er naaet betydelig længere i deres Genopbygning af Organisationen, end man havde ventet.

Landet raader nu over 5 statsunderstøttede Svæveflyveskoler, hvoraf to er større end Alleberg.

De 12 Svæveflyvere kom derfor, ikke som troet, til Sverige for at lære, men mere for at skabe Kontakt. De var først to Uger paa Alleberg, hvor 9 af dem aflagde Prøver til Sølv C. Derefter var de paa en Rundrejse i Sverige, hvor de besøgte Klubber og Industrier. De haabede til næste Sommer at kunne indbyde et Antal Svenskere til et lignende Besøg i Czekoslovakiet.

En af Deltagerne var Repræsentant for en Svæveplanfabrik, der haabede at kunne faa en Eksport af Svæveplaner i Stand. Han regnede med, at en Kranich f. Eks. kunde leveres i Sverige for 6000 Kr.! Omregnet til danske vil det blive omkring 8000 Kr., det lyder jo ualmindelig tillokkende, og vi maa haabe, det kan lykkes ogsaa for os at faa en saadan Import i Stand. Fra anden Side fortælles det, at Kvaliteten af de Planer de bygger dernede, er første Klasses, saa den lave Pris skyldes ikke sekunda Varer. Snarere maa man tro, det er grundet paa Fremstilling i store Serier.

I Czekoslovakiet *skal* man have mindst C Diplom for at blive Motorflyver, og Militærflyverne rekruteres udelukkende fra de civile Motorflyveres Kreds.

Det er jo selvsagt en Kæmpegevinst for Flyvesporten og samtidig viser det, at det ikke er alle Steder Flyvesporten bliver betragtet som noget uvæsentligt, Udøverne selv maa om.

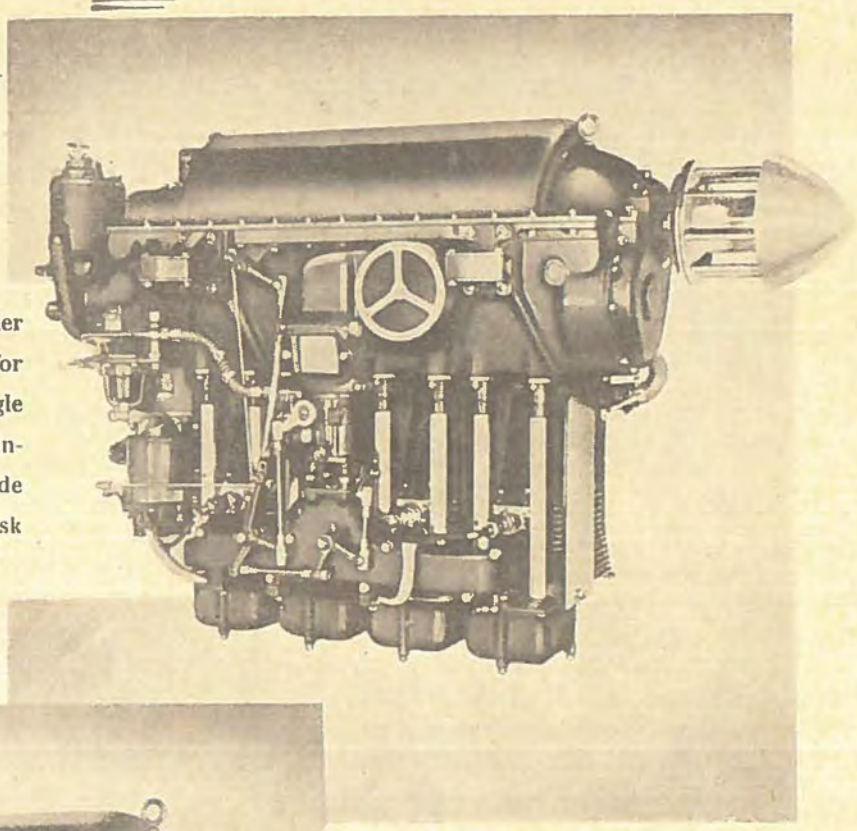
Tilskuddet fra Staten fordeles af Luftfartsmyndighederne, som selv siger, at deres Opgave bestaar i at hjælpe Flyvningen fremad, — og ikke virke bremsende.

Nu er det ikke fordi, vi vil paa staa, at de danske Luftfartsmyndigheder ser det som sin Opgave at hæmme Flyvesporten, men det vil jo have stor Betydning, om Luftfartsmyndighederne overfor Regering og Rigsdag tilkendegiver den Betydning en veludviklet Flyvesport har.

Fra den Side vil det afgjort komme med større Vægt, end naar en Sportsorganisation selv forsøger at fortælle om sin Betydning. *Hart—.*

Cirrus

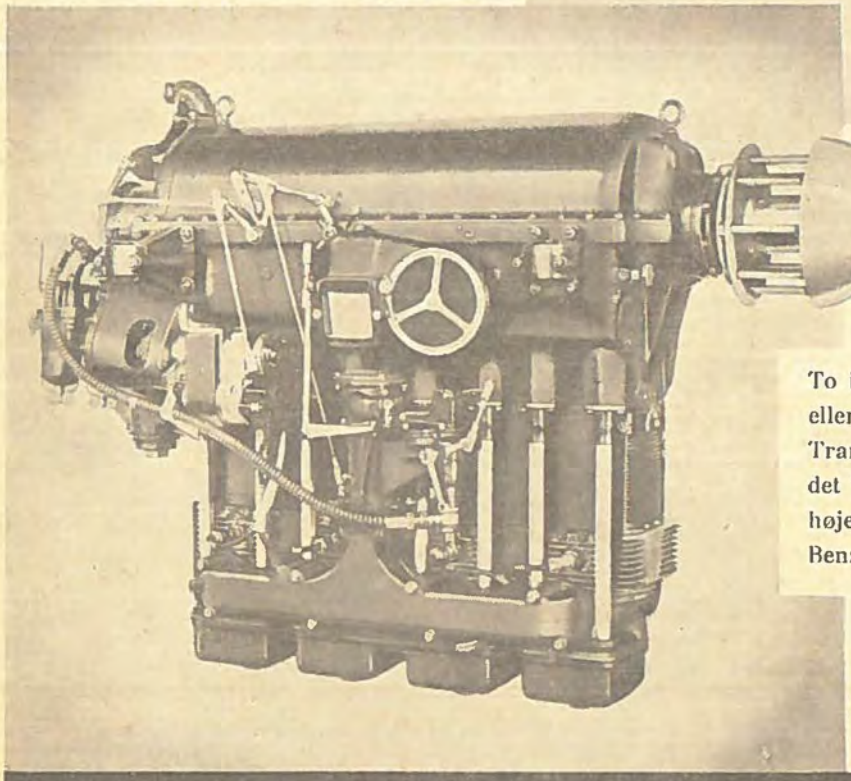
MOTOREN HAR BESTAAET SIN PRØVE . . .



CIRRUS MINOR

SERIE II 100 HK

En Udvikling af den lette Flyvemotor, der viste sig saa paalidelig og effektiv inden for R.A.F. — »CIRRUS« MINOR II yder nogle velkomne ekstra Hestekræfter ved en mindre Forøgelse af Vægten, og den har de samme Ophængningsbeslag. Automatisk Indsugning af varm og kold Luft.



CIRRUS MAJOR

SERIE II 150 HK
SERIE III 155 HK

To ideelle Kraftkilder til den moderne en- eller fleremotorede Passager- eller lette Transportflyvemaskine. — Serie III, der i det Ydre ligner de to andre Typer, har et højere Kompressionsforhold og benytter Benzin med et større Oktantal.

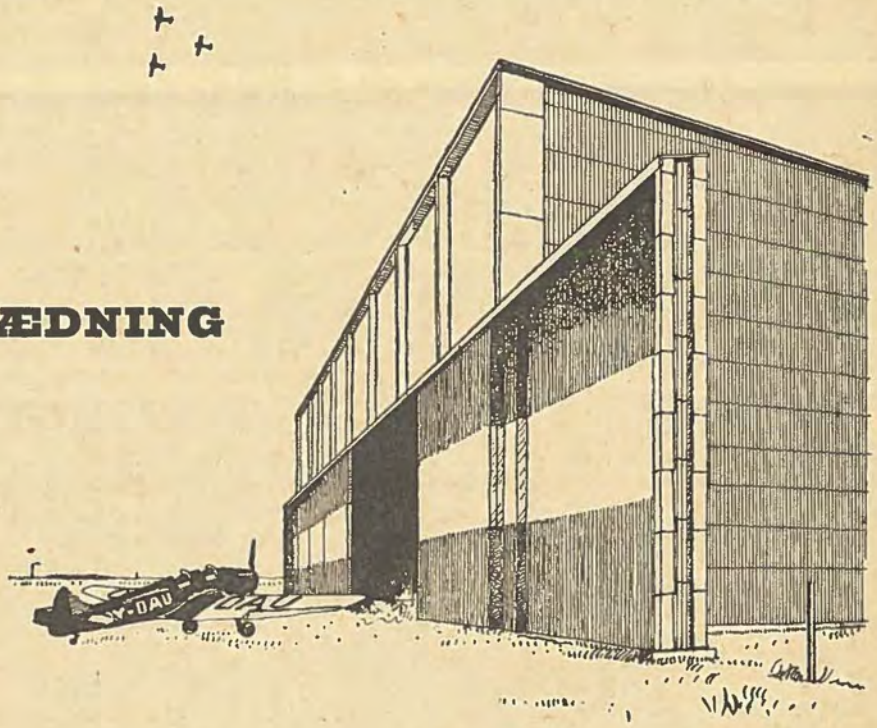
CIRRUS
INDREGISTRERET VAREMÆRKE

BLACKBURN AIRCRAFT LTD. BROUGH E·YORKS

REPRÆSENTANT I DANMARK FOR CIRRUS FLYVEMASKINEMOTORER: A. B. C. HANSEN COMP. A/S, KØBENHAVN V.

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING



FABRIKERES AF:

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

Permanente Magneter

ALNICA MAGNETSTAAL

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

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

PEERLESS FABRIKKERNE

LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/S

„CELOSE"

(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37
KØBENHAVN S.
TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

INTERNATIONAL AERONAUTISK UDSTILLING . PARIS . NOVEMBER 1946

STAND 45
GRAND NEF

ROLLS-ROYCE

FLYVEMASKINEMOTORER
OG ANDRE ENERGIKILDER
FOR TRAFIK- OG
MILITÆRFLYVNING

★

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . London Office: Conduit Street . W. 1.

VICKERS-ARMSTRONGS
LIMITED

ALFRED RAFFEL
Aktieselskab

Livlig Konkurrencevirksomhed

FORUDEN de større Modelflyvekonkurrencer, som er refereret særskilt, er der til DMU indberettet en hel Del Klubkonkurrencer.

Svendborg holdt Klubmesterskab med 50 m Startsnor. Vinderne blev: A 1 Erling Hansen (0.51,9), A 2 Klubformanden Helge Hansen (1.29,0) og A 3 Jens Haastrup (1.42,1).

Odense Model-Flyveklub har regelmæssigt afholdt Flyvninger og mistet en Masse Modeller. I Høsttiden er en Del dog atter dukket op, mere eller mindre medtagne af Vejr og Høstmaskiner. Ved den aarlige Match mellem Danmarks og Sveriges førende Klubber vandt »Vingarna« over OM-F paa Beldringe Flyveplads med 2.14,6 i Gennemsnit mod 2.07,8.

Samtidig afholdtes en aaben Konkurrence. I A 1 sejrede Jörn Michaelsen med en »Calle 4« med 2.12,0. Calle selv blev kun Nr. 3. Derimod vandt han A 2 med 2.43,5, mens »Bananen« (han husker selv kun daarligt sit borgerlige Navn Rune Andersson) med 4 Min. 10,7 Sek. vandt A 3, idet han fløj to Modeller bort. Nr. 2 blev Oscar Vang med Dagens bedste OM-F-Tid 3.16,2 med Andemodellen »Kalle Anka«, der til Slut forsvandt.

Pinsekonkurrencerne blev efter Traditionen stærkt hæmmet af daarligt Vejr. I *Roskilde* deltog kun 11 af 27 tilmeldte, og alle tre Klasser vandtes af Ikke-Sjællændere: A 1 »Calle« Petersen fra OM-F med 0.43,5, A 2 af Bornholmeren Ove Rasmussen (0.29,5) og A 3 af Vang, OM-F, med 0.18,3.

Skive udsatte til 2. Pinsedag, men da var Konkurrenterne rejst hjem. Bent Josephsen vandt A 2 med 2 Starter (1.15,4), mens hans Eliteflyverkollega Robert Clemmensen fik 2.22,5 i A 3.

Roskilde har afholdt Klubmesterskab, Karl G. Petersen vandt A 1 med 1.14,8, mens Knud Selmose blev Klubmester ved at vinde A 3 med 2.08.

Fra det høje Nord melder *Ydun*, at Klubmesterskaberne blev vundet af Chr. Jochumsen, som i A 1 havde 0.34, mens han med en haleløs fløj 0.26,7.

»Vingarna« vandt S. M. Fra venstre »Bananen«, Sune Stark og »Pastix«.

FLYVs Afdeling for udenlandske Blade og Bøger er fra 1. Oktober overdraget til

KNUD RASMUSSENS BOGHANDEL

Vesterbrogade 60, Kbhvn. V. (den samme Adresse) Telefon C. 3955 — 2755.

Forsendelsen af Blade til Abonnenterne sker som hidtil, blot modtager De dem fremtidig fra Bogladen.

FLYVs Forlag.

Hans Ostelius, Ryktbara Flygplan, Kr. 4,50.
3. Del af de bekendte svenske Bøger om Krigens Flyvemaskiner.

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 interesserede maa eje.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8,50.
Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

*

Nedenstaaende Blade leveres i Abonnement eller Løssalg:

FLYG pr. Halvaar Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.
Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.
Populær Teknik, Halvaar Kr. 6,00, Hefte 1,00.
The Aeroplane, Kvartal Kr. 17,40, Hefte Kr. 1,40.
Aeronautic, Kvartal Kr. 8,10, Hefte Kr. 2,40.
Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.
Vingar, Halvaar Kr. 4,80, Hefte 80 Øre.
Teknik för Alla, Aargang Kr. 13,80, Hefte 50 Øre.
Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
Telf. C. 2755 - 3955

HOBBYBOKEN 1946
er udkommet — Kr. 6,30 —
sendes overalt
Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.

Tal med os om **FLYVEBOGEN!**
Redigeret af Kaptajn *John Foltmann* med Forord af *Prins Axel,* udkommer i 2 Bind, sælges paa Rate
Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . Central 3955 . København V.

BØGER

DEN meget entreprenante tidligere Modelflyver *Ulf Hallvig,* der er Ekspert paa Omraadet »Start af nye Blade«, har nu paabegyndt det populærtekniske »Hobbymagasinet«, der i Udførelse minder om hans hedengangne »Modelteknik«, som ogsaa behandlede Flyvning, samt »Modellflyg Tidningen« i lidt mindre Format.

Bortset fra en ganske fiks Opsætning og nogle Skala- og Oversigtstegninger, af hvilke vi dog har set nogle tidligere andetsteds, er Indholdet af det lille Blad ret tyndt. En Artikel er næppe kommet i Gang, før den afbrydes midt i en Sætning for at fortsættes i næste Nummer!! En anden omhandler et helt andet Emne, end Overskriften angiver!!

Nu faar vi se, hvor mange eller faa Numre af disse Blade, Halvig faar udsendt, inden han laver nogle nye.

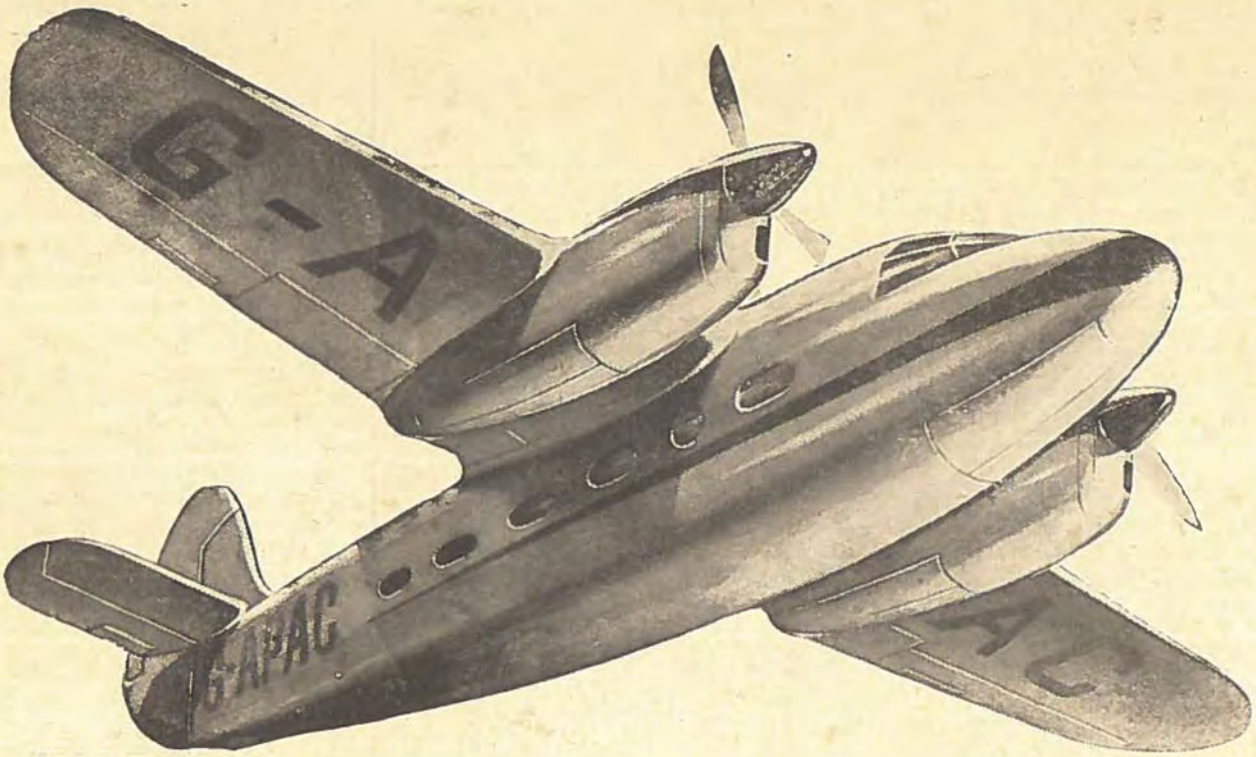
HOBBYBOKEN 1946

ENDELIG udbryder alle Modelbyggerne, da »Hobbybogen 1946« dukkede op. Heri ligger dels, at Bogen kom sent — September er for sen en Udkomsttid for en Bog, der beskriver 1945's Begivenheder — dels, at den var ventet med Længsel.

1946-Udgaven, der er udkommet paa Lindquists Forlag, indeholder ikke helt saa mange Sider Modelflyvning, som sidste Aars Udgave gjorde, men saa meget desto gladere bliver de, der interesserer sig for Modelbaade, -jernbaner og -racerbiler.

Det teoretiske Modelflyvestof og Skalamodellerne er af noget begrænset Omfang, men til Gengæld er Bogen mere internationalt præget, idet den foruden Modelflyvningen i de nordiske Lande (undtaget Norge) har Artikler om Svejts, England og Rusland samt franske og amerikanske Modeller.

Sigurd Isacson har en interessant Artikel om Stabiliteten hos Gummimotormodellerne, der jo nu er ved at dukke op igen, og som ogsaa behandles i andre Artikler, bl. a. af *Børje Stark* om Propellen. *Johs. Thinesen* har skrevet Oversigtsartiklen om dansk Modelflyvning 1945, mens *Per Weishaupt* skriver om Skrænteflyvning, de danske Svævemodellers Udvikling og Motormodellernes Glideegenskaber. Desuden er der Tegninger af 5 danske Modeller.



Nyttelast

20 % AF FULDVÆGTEN FOR EN FLYVESTRÆKNING PAA 1280 KM

Den rummeligste mindre Luftliner, der nogensinde er bygget — 1,53 m³ til hver Passager, naar den anvendes som et ottesædet Luftfartøj; 2,46 m³ som femsædet.
Lige saa velegnet til Lufttrafik som til Taxa- eller Chartringsflyvning, privat luksusudstyret Rejseflyvemaskine eller til Fragtflyvning.
Den højvingede Konstruktion giver uhindret Udsigt nedefter fra alle Pladser.
Alle indvendige Skotter, Paneler etc. kan hurtigt fjernes og sættes op igen.
To Gipsy Queen 51 Motorer driver hver sin »Constant Speed« Propel.
Helmetalkonstruktion med udskiftelige Dele. Der er taget særligt Hensyn til at gøre alle Dele tilgængelige for at at lette Vedligeholdelsen.

Percival Merganser kan medføre en Last paa 592 kg over en Strækning paa 1280 km, og 830 kg — omtrent 30 % af Fuldvægten — over en Strækning paa 480 km. Kabinens Længde 5,8 m, Bredde 1,68 m og fulde Staahøjde giver et Rumindhold paa 16,84 m³. Gulvarealet er ialt 8,27 m². Der er to Døre i Kroppen; Hoveddøren har en Aabning paa 1,52 m × 1,22 m, og den forreste Bagagedør er 1,19 m × 0,79 m, saaledes at Lastning og Losning kan foregaa let og uhindret. Det lavtliggende Gulv er en stor Fordel. Paa Grund af det trehjulede Understel er Gulvet vandret, naar Luftfartøjet staar paa Jorden. Der er indbygget Anordninger til Fastgørelse af Gods, og disse skjules fuldstændigt, naar Paneler, Skotter etc. sættes paa Plads og Luftfartøjet skal anvendes til Passagerbefordring.

PERCIVAL MERGANSER

PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED, LUTON AIRPORT, ENGLAND . AND TORONTO, CANADA

Agent for Danmark: ERIK HOFF-HANSEN, FREDERIKSHOLMS HAVNEVEJ 14, KØBENHAVN SV. Telf.: Eva 3693 (7 Linier).

125-24

Resultatet af Flyvelotteriet 1946

FLYVEDAGENS Lotteri blev ikke den Succes, som Arrangørerne havde haabet. Resultatet blev tværtimod under al Forventning. Allerede fra Starten sporedes en svigtende Interesse for Flyvelotteriet fra mange Klubbers Side, idet ialt 37 Klubber ikke ønskede at være med, enten ved direkte at svare, at de ikke ønskede tilsendt Lodsedler, eller simpelthen at undlade at svare paa Selskabets gentagne Forespørgsler. De 37 Klubber fordeler sig saaledes: 10 Motorflyveklubber, 15 Sværeflyveklubber og 12 Modelflyveklubber.

De 200.000 Lodsedler blev fordelt paa den Maade, at Klubberne uden for København efter eget Ønske fik tilsendt 65.500 Stk., og i Betragtning af forrige Aars Salg, som var paa ca. 110.000 Lodsedler, skulde man have troet, at de 65.500 Lodsedler maatte kunne sælges. Men saadan gik det desværre ikke — ca. Halvdelen kom Retur. Som Eksempel paa Nedgangen i Salget i Forhold til 1945 skal nævnes følgende Resultater (Tallene for 1945 er nævnt i Parentes): Aarhus 1097 (4634), Frederikshavn 0 (1361), Helsingør 415 (2608), Holstebro 100 (1400), Marstal 200 (1100), Nykøbing F. 375 (2160), Randers 413 (3660), Rønne 205 (2410) og Skive 73 (1600).

Salget af Lodsedlerne blev organiseret paa saa mange Salgssteder som muligt. Foruden det Salg, som Klubberne arrangerede, blev Lodsedlerne bl. a. solgt fra Schous Udsalg, Fona Radio's Udsalg og fra samtlige Kiosker i København; ialt var det fordelt paa ca. 1000 Salgssteder.

Det samlede Salgsresultat for 1946 blev følgende:

Salg uden for København:		
Klubberne	33.832	
Schous Udsalg	9.087	
		42.919
Salg i København:		
Schous Udsalg	14.068	
Andet Salg	42.972	
		67.040
	Ialt	109.959

*

25 Aar i dansk Luftfartsvæsen

DEN 1. Oktober for 25 Aar siden knyttedes en Dame til det dengang eksisterende Luftfartskommissionen og Luftfartshavneudvalget. Denne Dame fortsatte siden hen i Luftfartsraadet og sidder nu som et vigtigt Hjul i det store Maskineri, der i Dag benævnes med det ministerielt klingende Navn Luftfartsdirektoratet.

De fleste, der gennem Aarene har fulgt bare en lille Smule med i dansk Luftfarts Udvikling, er nu ikke i Tvivl om, hvem det drejer sig om, det er Fuldmægtig Frk. *Else Klein*, Direktør Gregersens højre Haand og betroede Medarbejder gennem mange Aar.

Frk. Else Klein var ogsaa i en Aarrække samtidig knyttet til Kgl. Dansk Aeronautisk Selskab og residerede paa Christiansborg, man kan maaske se et Symbol deri, at hun var at finde sammen med Højesteret. For mange Luftfartsfolk i de vanskelige Pioneraar var Frk. Klein nemlig Inkarnationen af Luftfartens Højesteret.

Maaske har Udviklingen taget Vejret fra mange af de gamle Luftfartsfolk, og da Luftfartstilsynet midlertidig har faaet andre Lokaler, maa de tit savne Frk. Kleins muntre Passiar om Tingene. FLYV.

DDL's Flyvende Fæstning har været paa Afrikatur, ført af Flyvechefen Emil Damm. Besætningen var svært bevæbnet.

Pallesgaard
UR- OG KRONOMETERMAGER
Specialitet: FLYVEURE
Raadhusstræde 7 - Telf. Palæ 2634

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— Højstartsnor, over 100 m Kr. 5.00 —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295
Sværeflyvning: Redaktør Hartvig Jensen, Gennemløbet 3², Vanløse
Modelflyvning: Ingeniør Per Weishaupt, Blidah Park 6, Charlottenlund
Ejvind Christensen (ansvarsh.), Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER PROPELLER LETMETALLER
FLYVEMASKINEDELE LUFTFOTOGRAFIAPPARATER K. L. G. TÆNDRØR
INSTRUMENTER FLYVEMASKINELÆRRED ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Vestjydsk Flyveklubs 10 Aarsdag

DEN 26. September fejrede Vestjydsk Flyveklub 10 Aar. Af praktiske Hensyn henlagdes Festlighederne til d. 22. September »Den Danske Flyvedag«. Klubben udsendte et rigt illustreret Blad til samtlige Husstande i Esbjerg og alle Motorflyveklubber Landet over. Et Flyvestævne af saa store Dimensioner, som det er muligt at fremtrylle i Dag, var forberedt, men desværre forhindrede Vejret over Halvdelen af de anmeldte Maskiner i at komme frem, deriblandt von Bahr, Stockholm med Autogyroen. Zone-Redningskorpsets K.Z. IV foretog Demonstrationsflyvninger, Dansk Lufttaxa lavede Rundflyvning, Svæveflyverne tumlede sig elegant i Luften med deres Planer og Modelflyverne viste deres Modelplaners fine Flyveegenskaber. Een af de engelske Gæster, Wing-Commander R. L. Bowes lavede en meget smuk Opvisning i Kunstflyvning i sin Moth-Minor og begejstrede den store Tilskuerskare. Hen mod Slutningen af Stævnet kom Klubbens Medlem, Erhvervsflyveren Løjtnant P. Perch direkte fra England med sin Moth, godt træt efter den lange Tur i det daarlige Vejr i aaben Maskine, men ikke mere udmattet, end han kunde vise os noget af sin Kunstflyvning efter at have faaet Tankene fyldt op igen. Om Aftenen deltog ca. 75 af Klubbens Medlemmer og Gæster i en festlig Middag med efterfølgende Dans.

Emblemkonkurrencen

DEN Emblemkonkurrence, som blev udskrevet i Juli af Dansk Modelflyver Union om Forslag til nordiske Diplom-Emblemer, er nu afgjort. Dommerkomiteen, der foruden Repræsentanter for DMU's Bestyrelse var suppleret med en Repræsentant for DKDAS, en for Dansk Motorflyver Union og en for Dansk Svæveflyver Union, valgte et Forslag, som var indsendt af 781 Sørensen, B-Eskadrillen, Karup. Konkurrencens Resultater vil nu blive tilstillet de øvrige nordiske Lande, der ogsaa selv fremkommer med Forslag.

Unionen bringer herved saavel Deltagerne som Dommerne sin bedste Tak for den udviste Interesse.

Luftfartforsikringer

Af enhver Art

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.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er aabent daglig Kl. 15,30—17,30, Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes daglig Kl. 12—16, Lørdag Kl. 12—14.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S.
Kassereren: Damgaardsvej 27, Klampenborg. Postgiro: 60676.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE
Formand Kaptajn H J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand Overassistent A. T. H. Ohrt.
Sekretær: Fuldmægtig S. Weise.
Kont. St. Kongensg. 68 2 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: Civilingeniør E. Eckert.
Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION
Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.
1. Instruktor Per Weishaupt, Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær Jørgen Gamst »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Nakskov Motorflyveklub

DEN 21. September ankom Klubbens nye Auster-Maskine til Nakskov og blev forevist for en indbudt Kreds, hvoriblandt Repræsentanter for Byraad og Presse.

Efter at Klubbens Formand havde budt velkommen, talte Borgmester *Marius Nielsen* og takkede Flyveklubben for dens Initiativ, hvorved Nakskov nu gaar ind i en ny Æra, og forhaabentlig faar Nakskov By Del i den store Lufttrafik, der vil komme. Som Klubbens første Gæster foretog Borgmester Marius Nielsen og Viceborgmester *Halfdan Rasmussen* derefter en Rundflyvning ind over Nakskov med Klubbens Flyver, Løjtnant *Jensen*, som Fører af Maskinen.

Flyvedagen paa Lolland-Falster

SELV om Københavnerpresse og Radioavis ikke har spildt et Ord paa Omtale om Flyvestævne paa Lolland-Falster, kan vi dog oplyse, at man ogsaa i denne Landsdel fejrede Dagen ved et yderst vellykket Stævne paa Flyvepladsen ved Rødbyhavn.

4—5000 Mennesker overværede Stævnet, der omfattede Svæveflyvning, Modelflyvning og Passagerflyvning med en Auster-Maskine, henholdsvis fra Sydlollands Svæveflyveklub, Nakskov Model-Flyveklub og Nakskov Motorflyveklub.

Svæveflyveklubben har arbejdet paa Højtryk for at faa deres Svæveplan færdigt til denne Dag, og det lykkedes.

Da Læge *Sarup*, ombord i »Fido«, blev trukket til Vejrs og lidt efter svævede over Pladsen, vakte det Begejstring, og selv om denne Begejstring steg, da de kendte Vordingborg-Flyvere *Poul Olsen* og *Henry Fugl* kom i Luften med deres Rekordplan og viste fænomenale Præstationer, formaaede dette dog ikke at stille »Fido«s Præstationer i Skyggen. Planets Popularitet var fastslaaet.

Modelflyverne havde mange smukke Starter og fortjener absolut Anerkendelse for deres Indsats.

Nakskov Motorflyveklubs nye Auster blev her indviet og havde fuldt op at gøre med at bringe Passagererne paa et Trip ind over Rødby. *S—g.*

Aeronautisk Junior Klub

TIRSDAG den 12. November mødes vi Kl. 19,30 pr., som sædvanlig paa den polytekniske Læreanstalt, Sølvtorvet. Civilingeniør *E. Eckert*, der er Sekretær i Dansk Svæveflyver Union, vil tale om de danske Svæveflyveres Aktivitet i Sommer. Derefter vil Ingeniør *V. Pryts* fortælle om de mange Flyveuheld og -ulykker, der er sket i Efteraaret.

Ved Mødet i December vil der blive afholdt en lille Konkurrence for Skalamodeller. De af jer, der har saadanne i Arbejde, vil derfor have en Chance for at faa en Præmie.

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil	Kr. 4.75
Fartøj-Journal	„ 6.00
Flyve-Journal (i Foderal) .	„ 2.50
Arbejdsbog	„ 0,85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

CODAN

Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn **Køge**

Stratocruiser'ens Lillebror, Boeing 417.

Intava viser det nye

Efter at Boeing i 12 Aar udelukkende har bygget firemotorede Trafikluftfartøjer eller Bombere, er Firmaet nu fremkommet med en tomotoret Trafikflyvemaskine til Brug paa kortere Luftruter. Boeing kalder den for Stratocruiseren's Lillebror. Dens Typebetegnelse er Boeing 417, og den er udstyret med to Wright »Cyclone Sevens« Motorer, hver paa 800 HK.

Boeing 417 kan anvendes enten til Transport af Fragt eller Befordring af Passagerer, eller til en Kombination af begge Dele. Hvis den udelukkende anvendes til Passagerbefordring, kan den medføre fra 20 til 24 Passagerer.

Ved Indretningen af Dørene ind til Kabinen er der taget særligt Hensyn til at lette Indladningen af Gods.

Konstruktionen er saa ny, at der endnu ikke foreligger nærmere Data for den, men det hævdes, at den er hurtig og meget økonomisk i Drift.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

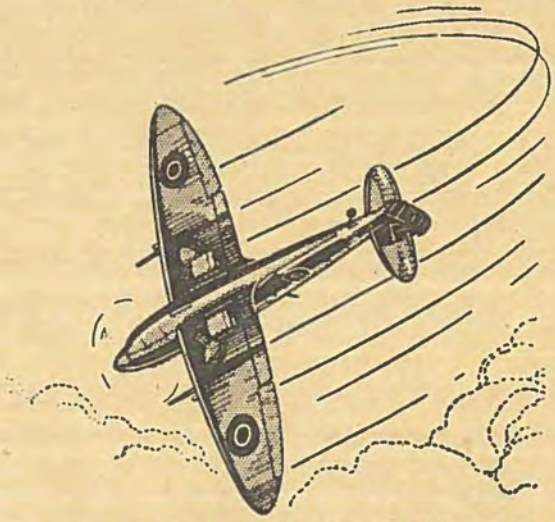
INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S



Dunlop havde sin ikke ubetydelige Andel i Sejren. Den store Virksomhed, der helt var omstillet til Krigsproduktion, monterede saaledes Dunlop's Affyringsmekanisme paa Maskingeværerne og Kanonerne paa alle britiske »fighters«. Dunlop's Kvalitet og Nøjagtighed gør sig gældende paa alle Omraader, enten det er krævende Krigsmateriel til »fighters« eller Dæk til Flyvemaskiner i fredelig Passagerfart.

DUNLOP

Nu er der kun 24 Timer til New York!

— og Billetprisen er nedsat fra 2080 til 1872 Kroner!

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

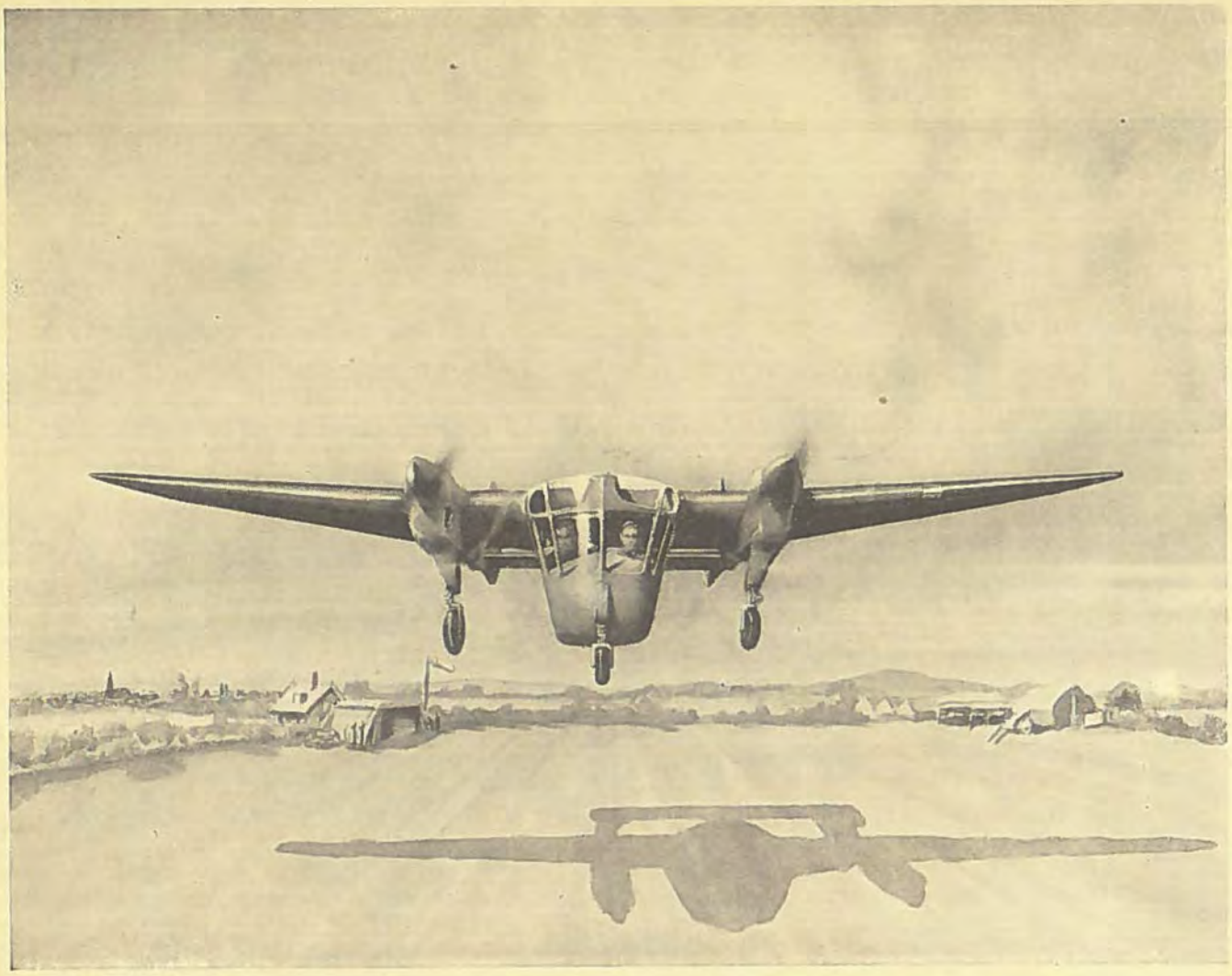
DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB A. S. • DET NORSKE LUFTFARTSELSKAP A. S.
SVENSK INTERKONTINENTAL LUFTTRAFIK A.B

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
1946 - 19. Aarg.



PORTSMOUTH **Aerocar** MAJOR

Letter paa 122 Meter fra Startbane eller paa 146 Meter paa tørt Græs, og har en Stigeevne paa ca. 335 Meter i Minuttet og kan derfor benytte baade Flyvepladser og improviserede Landingspladser.

Det trehjulede Understel med dets Ballon Ringe, effektive Bremser og styrbare Forhjul, som styres fra Rattet i Kontrolrummet, gør selv den besværligste Landing paa smaa Flyvepladser og med forkert Vindretning enkel og ligetil.

Drejelige Propeller forenkler Start og forøger Stigeevnen og muliggør stor Hastighed for et minimalt Energiforbrug. "Aerocar Major" kan paa én Motor opnaa en Stigeevne paa 70 Meter i Minuttet, en Sikkerhedsfaktor af stor Betydning.

Nærmere Enkeltheder om denne første Klasses Maskine kan faas fra

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED

THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND **Telegramadresse: Balmurlux, Portsmouth, England**

FLYV

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

Nr. 12 December 1946 19. Aargang

SKAL DEN KENDTE FOKKER HUGGES OP?

I Begyndelsen af November Maaned blev D.D.L.s ældste Maskine, den 12 Aar gamle Fokker F XII »Kronprinsesse Ingrid« taget ud af Trafikflyvningen, og det er vel et Spørgsmaal, om den overhovedet kommer paa Vingerne mere.

Fokkeren, som kendes af mange Mennesker Landet over og saa at sige af alle Københavnere, blev bygget paa Orlogsværftet i 1935. I mange Aar benyttedes den bl. a. til Rundflyvninger og siden 1939 har den fløjet i indenlandsk Trafik og efter Krigen opretholdt Bornholmsforbindelsen, idet den var den eneste af D.D.L.s Maskiner, der kunde lande paa Flyvepladsen ved Rønne.

Maskinens Luftdygtighedsbevis er nu udløbet, og inden et nyt Certifikat kan udstedes, vil Luftfartsmyndighederne i hvert Fald forlange et Hovedeftersyn og Fornyelse af adskillige Dele.

Der har været Tale om at hugge Fokkeren op; men er der Mulighed for at faa den i en saadan Flyvestand paany, at Myndighederne vil godkende den, synes det næppe at være en rigtig Disposition paa et Tidspunkt, hvor det er umuligt at opnaa Valuta til Indkøb af Passagermaskiner til Taxaflyvning o. lign. Der er efter mange Sagkyndiges Mening ikke det ringeste i Vejen for, at Fokkeren kan tjene adskillige Aar endnu, og det vil ikke komme til at mangle paa Tilbud. Saa vidt vides har man allerede fra flere Sider været ude efter den.

Som Charter- og Rundflyvningsmaskine vil Fokkeren være helt rigtig. Den kan tage tilstrækkelig med Passagerer, og den har den Fordel at kunne lande og starte fra de fleste Flyvepladser og Lufthavne ikke alene i Danmark, men ogsaa i Norge og Sverige. *FLYV.*

Luftfarts-Kongres I CAIRO

Det internationale Rutenet i Dag mere end dobbelt saa stort som før Krigen

DET internationale Flyverutenet er blevet forøget med 50 Procent i det forløbne Aar og Rutenettet er i Dag mere end dobbelt saa stort, som vi kendte det før Krigen. Med disse Ord aabnede Generaldirektør *William Hildred* Verdensluftfartskongressen — IATA — i Cairo for kort Tid siden.

Sir William udtalte videre:

— I den Genopbygningsperiode, vi nu har gennemløbet, er det Luftfarten mere end noget andet Kommunikationsmiddel, Verdensnationerne har set hen til. Man har haft Tillid til dens Betydning, hvor det gælder en hurtig Genoprettelse af de naturlige Relationer Landene imellem, ikke mindst har Luftfarten skabt Mulighed for den yderst vigtige Udveksling af Nyheder i livsvigtige Varer. Paa Grund af Rekordpræstationerne i Luftfarten, vil de 500 Dage, som er gaaet siden Krigshandlingernes Ophør, for altid blive staaende som en af de mest straalende Perioder i den internationale Luftfarts Historie.

Tilgangen af de mange nye Selskaber Verden over og Reorganisationen af hele det intereuropæiske Rutenet, der blev slaaet i Stykker ved Krigens Indvirkninger, er blandt Efterkrigstidens virkelige Lyspunkter. I Løbet af relativ kort Tid har flere europæiske Luftfartselskaber saaledes ikke alene været i Stand til at genoptage Flyvningen paa de gamle Ruter, men har endog overvundet Vanskelighederne ved at oprette nye Forbindelser.

Atlanterhavsflyvningen.

Om Atlanterhavsflyvningen udtalte Sir William bl. a., at dette var et Kapitel, som fortjente sin egen Historie. Inden for de sidste halvandet Aar er otte forskellige internationale Flyveforbindelser blevet etableret, og endnu flere Nationer er i fuld Virksomhed med Prøveflyvninger til yderligere Udvidelse og Forbedring af det transatlantiske Rutenet. Ligeledes er den regelmæssige Trafik over Sydatlanten ikke alene blevet genoptaget, men udvidet betydeligt.

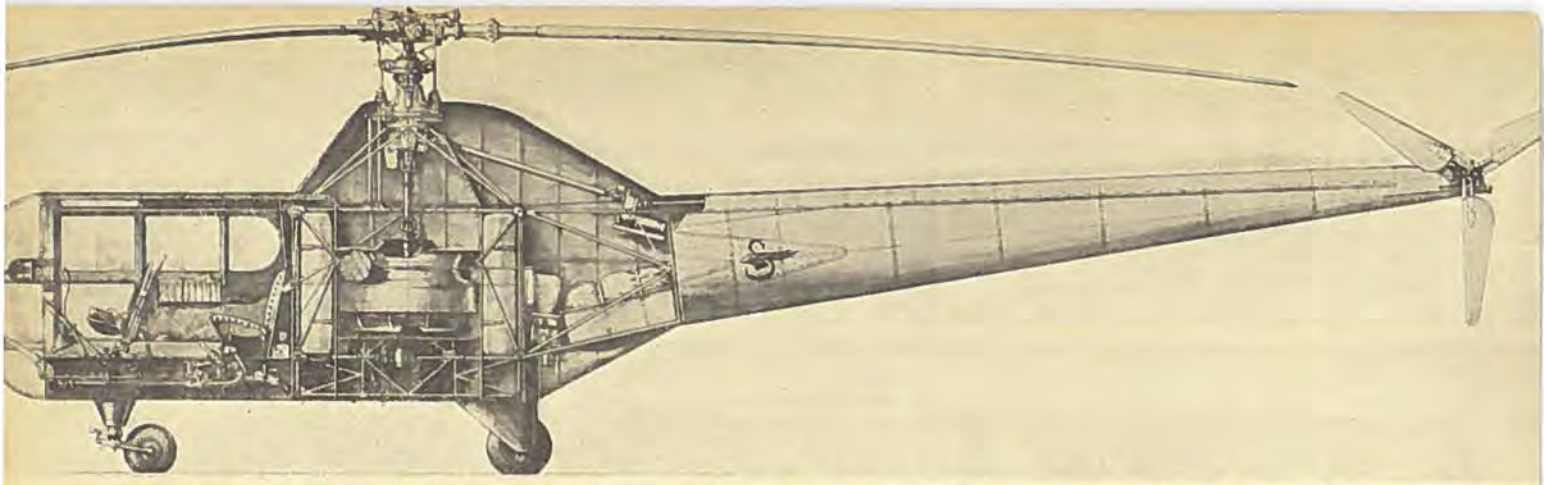
Tallene paa Passagerer, Fragt og Luftpost er steget ganske fantastisk i det forløbne Aar og overstiger langt, hvad man turde drømme om i Starten. De enkelte Luftfartselskabers Luftflaader er imidlertid ikke vokset i nær tilsvarende Omfang. Luftfartselskaberne har derfor været tvunget til at udnytte hver eneste Maskine mere end nogensinde, og det gælder baade med Hensyn til Flyvetimer og Vægt. Der har dog paa ingen Maade været Tale om noget Misbrug af Materiellet.

Verdens Luftflaade befinder sig stadig i en Overgangsperiode, fortsatte Sir William. Endnu anvendes 12 Aar gamle tremotorede Transportmaskiner, 10 Aar gamle Flyvebaade og ombyggede Bombemaskiner, men vær forsikret om, at de reaktionsdrevne Passagermaskiner ikke er langt borte. Fundamentet for de internationale Luftruter er Regeringernes Samarbejde, og paa Grundlag heraf er Flyvepladser, Navigationsmidler, Kontrolsystemer og meget andet for en væsentlig Del blevet fornyet. Mange Lufthavne bærer endnu Krigens Præg, men et stadig stigende Antal Meddelelser naar frem til os og viser, at Sporene trods alt er ved at blive udslettet, Istandsættelser og Forbedringer udføres til Gavn for hele den internationale Luftfart. Luftfartselskaber fra 35 forskellige Lande beflyver mere end 200 Lande, Kolonier, Bilande og Øer, og der er en skarp Konkurrence blandt Selskaberne for at blive de første, der opretter Flyveruten — Jorden rundt.

Det største Verdensluftfartsmøde hidtil.

IATA-Mødet i Cairo er iøvrigt det største, som nogensinde er blevet afholdt i sin Art, og 250 Repræsentanter fra 58 aktive og 9 passive Medlemmer gav Kongressen sin Tilslutning. IATA's faste Komiteer har afholdt forberedende Møder, og paa Kongressen blev aflagt Rapport vedrørende Fremskridt i Forenkling og Samarbejde med Hensyn til de økonomiske, lovgivende og trafikmæssige Spørgsmaal. Kongressen behandlede desuden Spørgsmaalet om Oprettelse af et internationalt Clearingkontor og om en ny letfattelig Telegram-Kode til Brug for Luftfarten.

wing.



Gennemskaaret Billede af Sikorski S-51 Helikopteren. Forrest den firesædede Kabine, derpaa Motorrummet med den vandret liggende Stjernemotor og Brændstoftankene. Bemærk den indviklede Rotormekanisme og Forbindelsen til Halerotoren, der modvirker Kroppens Tendens til at dreje rundt modsat Rotoren.

Ruteflyvning med Helikoptere

paa Hawaii-Øerne

I meget nær Fremtid indsættes en S-51 Helikopter i regelmæssig Drift paa Hawaii, Øernes Præsident, *Stanley C. Kennedy,* fortæller FLYV følgende om Eksperimentet

HAWAII Øernes Befolkning, som bestaar af 514.000 Mennesker, er spredt paa seks Hovedøer, der varierer i Størrelse fra 186 km² til 10.430 km², og som strækker sig over en Distance paa 560—640 km. Hovedparten af Territoriets Befolkning bor paa Øen Oahu, hvor Honolulu ligger. Men de andre fem Øer har imidlertid ogsaa ret stor økonomisk og politisk Betydning, og der gøres et stort Arbejde for at skabe de bedst mulige Forbindelser mellem Øerne indbyrdes og mellem disse og Hovedstaden Honolulu. Der findes allerede regelmæssige Luftforbindelser mellem de enkelte Øer, saaledes at selv det fjernest liggende Territorium kan naas fra Honolulu i Løbet af to Timer, og Helikopter-Luftforbindelserne skal derfor ogsaa kun være et Supplement til de i Forvejen eksisterende Luftruter.

Det bjergrige, kløftede Terræn er vanskeligt fremkommeligt.

Paa de fem af Øerne findes der kun een civil Lufthavn, og denne ligger mellem 100 og 150 km fra de nærmest beboede Steder. Paa Grund af det meget kuperede Terræn (Øerne er af vulkansk Oprindelse), der visse Steder hæver sig til Højder paa over 4000 m, vil det være alt for uøkonomisk at anlægge flere Flyvepladser, som er tilstrækkelig store til Lufttrafik inden for den enkelte Ø. En stor Del af Kysten bestaar af dybe Slugter, der strækker sig langt ind i Landet, og Terræn af denne Art er alt andet end velegnet til jordbunden Trafik. Derfor tror man, at Helikopteren kan løse en Mængde Trafikvanskeligheder, fordi den kan flyve tværs over Slugter og Bugter og andre naturlige Terrænhindringer, medførende Passagerer, Post og Gods, kun krævende et Minimum af Start- og Landingsplads, samtidig med at den sparer en Masse Tid.

¾ Million Kilo Avispost om Aaret.

Honolulu-Aviserne afventer ivrigt Eksperimentet med Helikopter-Luftforbindelserne. Hawaiian Airlines og Aviserne har i aarevis arbejdet i nær Kontakt med hinanden for at fremme Luftforsendelsen af Dagblade. Fra nogle faa Kilo Aviser er man i Løbet af en halv Snes Aar naaet hen til Tusinder af Kilo Avispost daglig. Forrige Aar var Avispostforsendelsen f. Eks. oppe paa ca. ¾ Million Kilo, hvilket svarer til over 6 Millioner 16-sidede Aviser. Man regner med, at denne Postmængde vil kunne forøges meget betydeligt, naar Helikopterne kan bringe Bladene ud til de fjernest liggende Steder den samme Dag, de udkommer i Honolulu.

Det samme Ræsonnement gør sig gældende med Hensyn til Transport af Brevpost og Gods.

Ca. Halvdelen af Befolkningen i Luften om Aaret.

For 18 Aar siden var Befolkningen paa Hawaii Øerne i den Grad imod Flyvning, at det ikke var muligt at interessere nogen af Øernes egne Beboere for Aktietegning i et Luftfartselskab, og det var ligeledes umuligt at faa dem til at flyve. Men efterhaanden ændrede Billedet sig, og i Dag er Beboerne paa Hawaii Øerne nogle af de mest flyveinteresserede i hele Verden. Det hjalp nemlig, da det gik op for dem, hvor store praktiske Fordele Flyvemaskinen kunde byde dem, og det resulterede i, at de hawaiianske Luftruter i Dag befordrer ca. ¼ Million Passagerer om Aaret — omtrent hveranden af Territoriets samlede Indbyggerantal. Og Mængden af Luftpost og Fragt beløber sig til Millioner af Kilo om Aaret.

Mr. Kennedy tror, at Helikopteren vil bringe Antallet af Passagerer, Post og Gods endnu højere i Vejret, og at den vil blive en meget alvorlig Konkurrent til de jordbundne Befordringsmidler i mange Egne af de forvitrede, vulkanske Øer.

»Vi Hawaiianere er ikke bange for at prøve noget nyt«, siger han. »Vi er ikke bange for at binde an med en Helikopterrute. Den Slags Luftfartøjer er maaske ikke saa fuldendte, som de kan blive i Løbet af de næste fire, fem Aar; men naar vi tager fat allerede nu, vil vi kunne indhøste en Mængde værdifulde Erfaringer, som senere kommer os selv til gode«.

Sikorski S-51

Helikopteren er kostbar

UNITED Aircraft Corporation's Reklamechef, Mr. *Norman Clements,* var i forrige Maaned paa en kort Visit i Danmark for at forhandle med Koncernens danske Repræsentant, Ingeniør *Cai Caspersen.*

United Aircraft Corp., der er en meget betydningsfuld Koncern inden for den amerikanske Flyvemaskineindustri, omfatter følgende Firmaer: Pratt & Whitney, der bygger de velkendte Flyvemotorer, som bl. a. benyttes i de skandinaviske Luftfartselskabers Maskiner, endvidere Hamilton Standard Propellers, Chance Vought Aircraft og Sikorsky Aircraft.

En af de Mænd indenfor den store Koncern, hvis Navn er bedst kendt, er *Igor Sikorsky,* Konstruktøren af den berømte Helikopter, og inden Mr. Norman Clements fløj videre til Paris, fortalte han lidt om Sikorskys nyeste Type. Det er et firesædet Luftfartøj til Trafikbrug, udstyret med en 450 HK Pratt & Whitney Wasp Junior Motor. Dets Typebetegnelse er S-51, det har en største Hastighed paa 165 km/T og en Marchhastighed paa 128 km/T. Benzinforbruget er 106 Liter i Timen, og inklusive Fører og tre Passagerer kan det medføre en Nyttelast paa 625 kg. Prisen for S-51 i Standard-Udførelse er 53.500 Dollars ab Fabrik. Firmaet paatager sig Uddannelse af Flyvere, og det foregaar paa Verdens mindste Flyveplads — Fabrikkens Gaard, som er ca. 200×150 Meter og omgivet af Bygninger og et højt Plankeværk.

Sikorsky Helikopteren kan anvendes til mange forskellige Formaal, og i et Land som Danmark — med sine mange Øer — vil denne Luftfartøjstype sikkert kunne gøre god Gavn.

Som Fuglen i Bur

— er den Sværeflyver, der faar Termik i et »begrænset« Plan

ER Sværeflyvere ikke saa meget værd som »almindelige« Mennesker? — maa man spørge sig selv, hver Gang Spørgsmaalet »begrænset« contra »udvidet« Flyvetilladelse for Sværeplaner kommer paa Tale.

Eller er Luften over en Flyveplads mindre risikabel at flyve i — end Luften alle andre Steder?

En af de Forklaringer paa dette mærkelige — specielle danske — Begreb, der hedder »begrænset Flyvning«, er nemlig denne: Et Sværeplan, der styrter ned paa en Flyveplads, kan kun komme til at forulempe Piloten, og andre Flyvningen vedkommende. Et Sværeplan, der derimod flyver ude over Landet, kan komme til at forvolde Skade paa Trediemand.

Kort sagt, maa Konklusionen af Begrebet »udvidet« og »begrænset« blive, at om det blot ikke kan komme til at gaa ud over andre, behøver Sikkerhedskoefficienten ikke at være saa stor! — »Kan De se det skæve i det«.

Der har lydt advarende Røster mod at berøre dette Forhold! — bl. a. under Henvisning til, at saafremt Begrebet »begrænset« faldt bort — var der en Del Sværeplaner, der vilde blive kasseret, og at denne mærkelige Bestemmelse derfor var i Sværeflyvernes Interesse.

Denne Paastand maa paa det kraftigste tilbagevises! — enten er et Plan flyvedygtigt, eller ogsaa er det det ikke! Der gives ingen Mellemting, man maa kunne stole 100 pCt. paa et Plan, man betror sit Liv!

Udenlandske Luftfarts-Sagkyndige, der har faaet forelagt denne danske Bestemmelse, har rystet opgivende paa Hovedet.

Hart.

Dansk Lufttaxa og Valutapuklen

En moderne Taxamaskine staar startklar i England, men man mangler Bevilling

DANSK LUFTTAXA A/S, som nu har eksisteret i et Aars Tid, har lige siden Starten haft betydelige Vanskeligheder. Det var oprindelig Meningen, at man vilde anskaffe en halv Snes moderne Taxa-Maskiner, men Valutabesværlighederne har hidtil hindret Udvidelse, og endnu disponerer man kun over en enkelt Austermaskine.

Det er naturligvis alt for lidt til overhovedet at drive Taxa-Flyvning, hvis man vil konkurrere med Sverige og Norge, hvor flere Selskaber er i fuld Gang og lejlighedsvis ogsaa flyver paa Kastrup.

Situationen er nu den, at en Airspeed »Consul« staar startklar i England til det danske Taxaselskab, men i første Omgang har Selskabet faaet Afslag paa den nødvendige Valuta, og den berygtede Valutapukkel indebærer i sig selv ikke de lyseste Udsigter til, at en fornyet Henvendelse gennem Handelsministeriet vil føre til et positivt Resultat foreløbig.

Luftlandepladserne savnes ogsaa.

Den Maskine, der er blevet indkøbt i England, men som for Øjeblikket ikke kan komme hertil, er en Civiludgave af Airspeed »Oxford«, der blev stærkt benyttet under Krigen. Det er en to-motorers Maskine med Plads til fem Passagerer foruden Radiotelegrafist og Pilot. Prisen for en saadan Maskine er i England 6.600 £ svarende til 125.000 Kr.

En helt anden Side af Sagen er, at man, da Dansk Lufttaxa i sin Tid blev dannet, havde regnet med, at Staten vilde gennemføre de projekterede Luftlandepladser rundt om i Danmark. Her synes Udviklingen imidlertid at være gaaet helt i Staa; men som Forholdene er, vil man dog kunne klare en Del Flyvning paa de godkendte Lufthavne i Provinsen som Tirstrup, Aalborg, Skrydstrup, Esbjerg og Beldringe paa Fyn. Som Motivering for en Valutabevilling til den nye Maskine regner Lufttaxa med at kunne indtjene fremmed Valuta ved Taxaflyvning til Grænselufthavnene, bl. a. Malmø, Gøteborg og Oslo.

Naar det engang klarer op i Valutavanskelighederne, og det bliver muligt at handle friere, er det Tanken, at Lufttaxa vil købe amerikanske Amfibiemaskiner, der er velegnede til at lande paa Indsøer og i Fjorde rundt om i Landet.

wing.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Hver Tirsdag Ankomst fra New York til København Kl. 10.00.
Hver Lørdag Afgang fra København til New York Kl. 18.55.

Billetpris København—New York Doll. 386.00 eller Kr. 1872 for enkelt Tur (Doll. 696.50, Kr. 3378 Tur-Retur).

Tilslutning til alle vigtige Byer i USA og Mexico samt til Flyveruterne paa Sydamerika.

Alle Oplysninger om Billetter og Reservationer i Rejsebureauerne og hos:

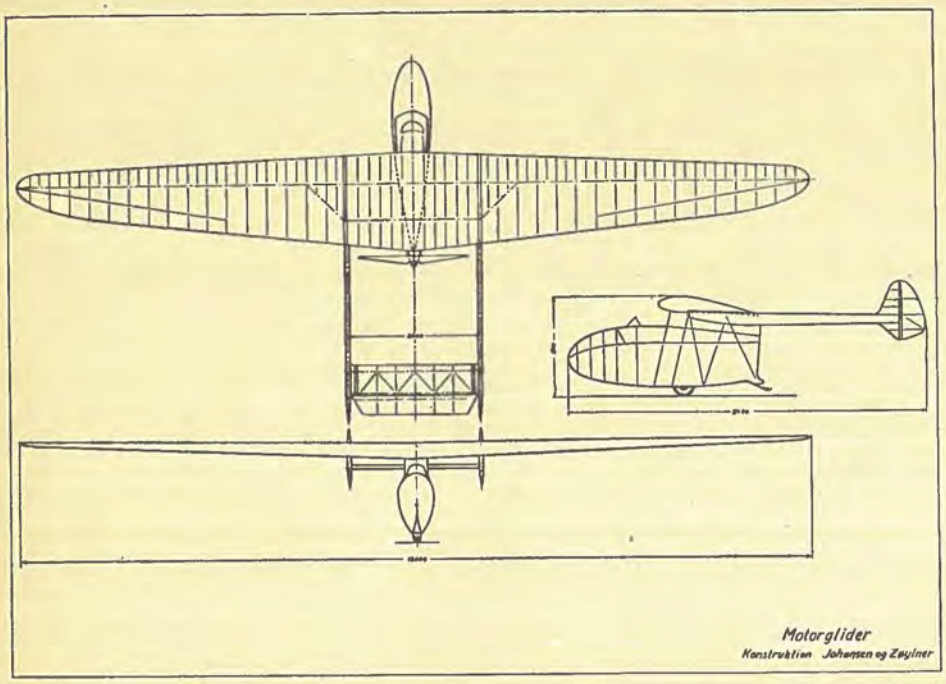
AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Dagmarhus - 12 Vestre Boulevard - København V.

Tlf.: Palæ 5982 - 6392

EN DANSK MOTORGLIDER
MED DANSK MOTOR

Civilingeniørerne Carl Johansen og Chr. Zøylner — to kendte Svæveplankonstruktører — fortæller her om deres motoriserede Svæveplan, som forhaabentlig kommer i Luften til Foraaret



NAAR man en Tid har dyrket Svæveflyvning og opdaget, hvor uendelig lidt Flyvning man i Almindelighed faar i Forhold til den Tid, man tilbringer paa Flyvepladsen, ligger den Tanke ikke fjern at indbygge en lille Hjælpemotor i Svæveplanet.

En lang Række Kombinationer af forhaandenværende Motorer, herunder ogsaa Motorcykle- og Bilmotorer, med forskellige Svæveplantyper har allerede set Dagens Lys, men i de fleste Tilfælde gaar Svæveegenskaberne tabt, naar Motor og Propel monteres paa et Svæveplan.

Ved vor Nykonstruktion har vi sat os som Maal at konstruere en Motorglider, der skal kunne starte for egen Motorkraft, have en taalelig Stigehastighed og som Svæveplan med standset Motor have Svæveegenskaber paa Højde med Grunau Baby II uden dog at være »Fool prof« i samme Grad som denne. Da vi har konstrueret baade Motor og Glider selv, har vi haft Mulighed for at tilpasse disse Elementer nøje efter hinanden.

Første Del af denne Opgave er nu fuldført, idet Motoren kunde prøvekøres for et Par Maaneder siden, og Glideren vil forhaabentlig snart følge efter.

Motoren er en 2-cylindret 2 Takt Boxermotor med Propelgear. For at nedsætte Vægten og for at opnaa en effektiv Køling er Cylindrene udført af Staal (0,45 pCt. med højt Manganindhold) med drejede Køleribber. Kanalerne er fastgjort til Cylindrene ved elektrisk Modstandssvejsning. — Krumtappen er opbygget, idet Elementerne er gjort glashaarde paa Overfladen ved Indsætning og presset sammen. Rullerne i Plejlstangs- og Hovedlejer løber direkte paa Sølerne. Krumtappen er afbalanceret med Kontravægte. Krumtaphus og Gearkasse er støbt af Silumin β. Motoren yder 18 HK ved 4000 O/M svarende til 1520 Propeloomdrejninger pr. Minut. Med dette lave Propeloomdrejningstal opnaas en Virkningsgrad paa 80 pCt. under Stigning. Iøvrigt har Motoren følgende Data:

Boring 68 mm, Slaglængde 68 mm, samlet Cylindervolumen 500 cm³, Kompressionsforhold 1:6, Udveksling i Propelgear 1:2,63, Vægt komplet med Propelgear 24 kg.

Motoren har kørt paa Prøvestand en Tid. Det viste sig nødvendigt at anbringe en Karburator paa hver Cylinder for at opnaa den beregnede HK, idet Tabet i det lange, forgrenede Indsugningsrør var for stort; iøvrigt er Prøverne hidtil forløbet tilfredsstillende. Cylinderkonstruktionen, der er ganske ny, har trods grove Overbelastninger ved Fuldgasprøver uden Køleluft ikke vist Svaghedstegn.

Motorglideren har følgende Data:

Spændvidde 12 m, Længde 5,42 m, Højde 1,51 m, Bæreplade 12 m², Sideforhold 1:12, Profil N.A.C.A. N 60, Tomvægt 150 kg, Fuldvægt 250 kg, Glidetal (med Propel paa Friløb) 20, Synkehastighed 0,9 m/Sec. Største Stigehastighed 2,4 m/Sec. ved en Flyvehastighed paa 72 km/T. Største Hastighed 125 km/T, Marchhastighed ca. 100 km/T.

Ved at indbygge Motoren i Fuselagen under Bæreplanet med en skubbende Propel udfor Bæreplanets Bagkant og erstatte Halen med 2 Haledragere udgaaende fra Bæreplanet er det lykkedes at faa en gunstig aerodynamisk Udformning af Fartøjet. Af Motorinstallationen ragger kun den Del af Cylindrene, der er forsynet med Køleribber, udenfor Fuselagen.

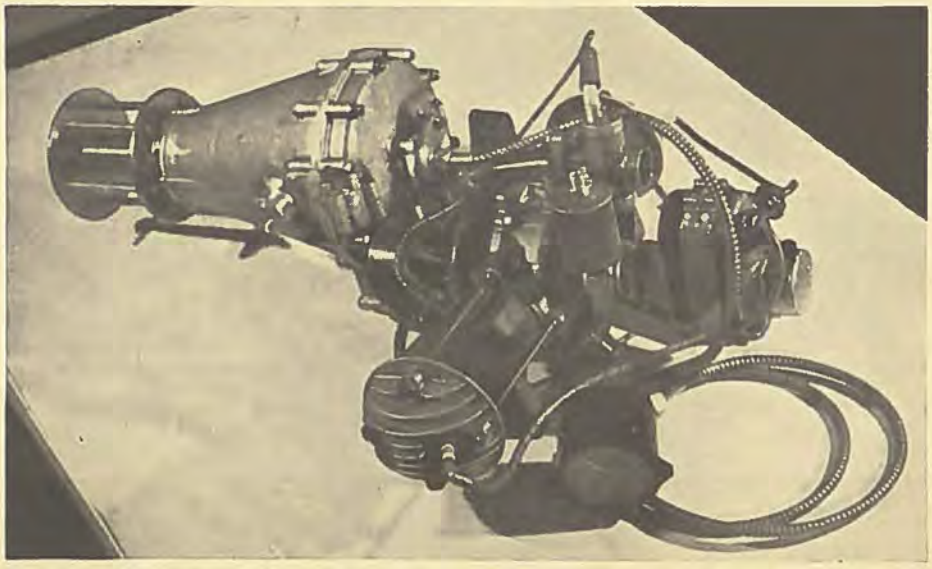
Propellen bliver forsynet med et Friløb, hvorved Luftmodstanden formindskes betydeligt under Svæveflyvning. Desuden kan Propellen benyttes som Inertistarter, naar Motoren skal sættes i Gang igen. I Fuselagen er indbygget et lille Ballonhjul, saaledes at Glideren med en Hjælper ved Vingespidsen kan starte for egen Motorkraft. Starttilløbet er beregnet til mindre end 100 Meter.

★

»Tak, Danmark!«

»Thank you, Denmark«, staar der over en Artikel i »Aeroplane«, hvori Mr. *W. W. Lyle*, som var blandt de engelske Flyvere, der besøgte Danmark i Anledning af »Den danske Flyvedag«, bringer en hjertelig Tak for den Velkomst og store Gæstfrihed, som de mødte under deres Ophold her i Landet. Mr. Lyle sender en speciel Tak til Fyens Flyveklub for dens Hjælpsomhed og udmærkede Stævnearrangement, og han slutter med at udtrykke Haabet om, at der maa kunne findes en Mulighed for at invitere danske Privatflyvere til England.

Baade »Aeroplane« og »Flight« har iøvrigt udførligt omtalt Flyvedagen.



Den danskbyggede Motor til Motorglideren.

Økonomi

i Driftsomkostninger
i Vedligeholdelse
i Udstyr

ØKONOMI er Alfa og Omega i „Bristol" Luftfartøjerne Freighter og Wayfarer . . . Økonomi i Driftsomkostninger og Økonomi i Vedligeholdelse og Udstyr. Disse Luftfartøjstyper bevirker, at Godsforsendelse ad Luftvejen ogsaa prismæssigt er konkurrencedygtige, og Industrien kan derfor med Fordel anvende dem til Transport, saaledes at endnu større Kredse gør Brug af Lufttransporten. Prøverne er afsluttet, Fabrikationen er i Gang og Leveringerne paabegyndt.

"Bristol"

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

700A

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.

Millionprojekterne i Kastrup Lufthavn

FOR hver eneste ny Fartplan, D. D. L. udsender, kan man alene af det stadigt tiltagende Omfang danne sig et Begreb om den rentud eventyrlige Udvikling, der nu foregaar i Københavns Lufthavn i Kastrup, og det bliver ikke nogen let Opgave for Administration og tekniske Sagkyndige at tilpasse Lufthavnens altfor trange Rammer til de Krav, som er begyndt at vise sig i Horisonten, og hurtigt vil melde sig med uafviselig Styrke.

I mere end et halvt Aar har Lufthavnsudvalget med disse Kendsgerninger klart for Øje arbejdet intenst paa de Kæmpeprojekter, som indenfor bare fire—fem Aar gerne skulde gøre Kastrup til et Lufttrafikcentrum i internationalt Format. Udnyttes Udvidelsesmulighederne til det alleryderste, regner Sagkyndige med at kunne komme op paa en Trafikkapacitet af ikke mindre end 120 Starter og Landinger i Timen. Det er, saa vidt man kan se, det absolutte Maksimum for, hvad man overhovedet teknisk og administrativt vil kunne overkomme. Heri er endda ikke regnet med Fragtflyvningen, som er et helt Kapitel for sig og er inde i en saa rivende Udvikling, at man hurtigst muligt maa skille de to Ting ud fra hinanden og løse Problemerne hver for sig.

Et Projekt for Fremtiden.

I de sidste Maaneder har Havneleder Leo Sørensens store Kontor i den nuværende Administrationsbygning haft Karakter af en moderne Arkitekts Tegnestue. Paa Borde og Skrivebord ligger vældige Kortskitser over Udvidelsesprojekterne for Lufthavnen. Døgnet rundt bogstavelig talt er der blevet udregnet Statistiker, Planer og tegnet nye Kort over Startbaner, Administrationsbygninger, Hangarer, Værksteder og Varmecentral. Lufthavnsudvalget med Direktør Knud Gregersen og Havnechef Leo Sørensen i Spidsen og i intimt Samarbejde med Lufthavnens Arkitekt Vilhelm Lauritzen har holdt Møder, drøftet, godkendt og kasseret et Utal af Forslag. Personlig har Leo Sørensen med utrættelig Energi pløjet sig gennem et helt Bibliotek om Lufthavnsanlæg Verden over inkluderet de fleste af de Fremtidsperspektiver, fantasifulde Ingeniører og Arkitekter har udregnet den sidste Snes Aar. Man kan endda ikke helt være sikker paa, at han ikke af og til ogsaa har kigget lidt i Jules Verne og forsøgt at faa en og anden Fidus der. For skal der endelig bygges Lufthavn, skal det være et Projekt til Udbytte for Fremtiden og ikke noget, som skal forandres om nogle Aar igen. Det synes i Dag at være det Motto, Lufthavnsudvalget arbejder efter.

For at det endelige Projekt, der vil blive forelagt Regeringen, ikke skal savne den mindste Detaille uden at være taget i Betragtning, har Direktør Knud Gregersen hentet en af Amerikas Lufthavnsspecialister, Mr. Grime, hertil, for at han kan afgive et Responsum til Forslagene. Endnu i sidste Øjeblik fandt man frem til forskellige Ændringsforslag, men det kan vel nu betragtes som givet, at man i hvert Fald i Hovedlinierne vil følge de Retningslinier for Lufthavnens Udvidelse, som nu foreligger færdig hos Arkitekt Lauritzen.

Problemer, der trænger sig paa i Forbindelse med Lufthavnens Udvidelse

Den nuværende Administrationsbygning tænkes anvendt til Indenrigstrafik.

Herefter er det Tanken helt at opgive en Udvidelse af den nuværende Administrationsbygning. Det har været nævnt, at den eventuelt kunde udnyttes som Luftfragtstation, men efter de sidste Forslag er man atter gaaet bort herfra og er blevet enige om, at den i Stedet kan bruges til Centrum for den indenrigske Passagertrafik paa Kastrup. Foran den gamle Bygning og parallelt med den nuværende Rullebane inde paa selve Flyvepladsen vil den projekterede nye Administrationsbygning blive opført, og efter Planerne vil den blive henved fem Gange saa stor, osm den vi kender i Dag.

Det er uden Tvivl et af de største Lufthavnsprojekter i Europa, som nu staar foran Realisation, forudsat naturligvis, at Regeringen gaar med til de nødvendige Millionbevillinger. Allerede nu er man i Gang med Startbanernes Udvidelse og Hovedbanen fra Nordvest til Sydøst vil være klar inden Januar. Flere af Startbanerne faar efter Planerne en Længde paa to og en halv Kilometer, saa selv de største Trafikmaskiner, som man i Øjeblikket kender Dimensionerne paa, kan lande og starte i Kastrup. Med de eksisterende Anlæg kan vel en Stratoscruiser lande derude; men det vil være betinget af yderst gunstige Vejrforhold, og man vil næppe faa Tilladelse til at lande disse Luftkæmper med Passagerer, inden Hovedstartbanen er fuldendt.

Det Princip, man først og fremmest gaar frem efter ved Anlægene i Kastrup, er Hensynet til Passagertrafikens hurtige Afvikling. Det er nødvendigt med den store Trafikkapacitet, man meget snart vil naa frem til, at mange Maskiner kan ekspederes samtidigt og under Ekspeditionen være saa nær Administrationsbygningen som muligt. Ad vældige projekterede Taxiveje kører Maskinerne derefter ud til Start eller til Hangarer og Værksteder for Overnatning og teknisk Eftersyn.

Muligh d for at bygge ud i Sundet.

Det er meget store Problemer, der skal løses, og det er først indenfor det sidste halve Aars Tid, at man har haft Adgang til at studere Lufthavnsanlæg ude i Verden og opnaaet Kontakt med navnlig amerikanske Eksperter. Men selv i Amerika er Lufthavnsarkitekter og Ingeniører ikke naaet frem til endelige og tilfredsstillende Løsninger med Fremtiden for Øje, og selv helt moderne Anlæg i Amerika er blevet løbet over Ende af Udviklingen, endnu før den første Maskine er startet derfra.

De danske Eksperter har derfor i allerhøjeste Grad maattet stole paa egne Beregninger og egne Erfaringer ved Udarbejdelsen af de krævende Projekter. For Lufthavnen i Kastrup gør der sig naturligvis ogsaa en Række andre Forhold gældende, som ikke helt kan sammenlignes med amerikanske Forhold.

Det vil blive en virkelig Oplevelse at komme paa en Visit i Københavns Lufthavn om fem Aar, hvis Bevillingerne gaar igennem i Overensstemmelse med Planerne. Paa den anden Side Amagerbanen har man forlængst erhvervet Grundene grænsende helt ud til Amager Landevej. Amagerbanen vil antagelig om et Par Aar være nedlagt, og i Stedet faar man moderne Busser, der betjener Trafiken mellem Byen og Kastrup. Men Mulighederne er langtfra udtømt hermed. Man har næppe opgivet Tanken om at bygge Startbaner ud i Øresund. Her vil kunne opnaas en Forlængelse paa en halv Kilometer.

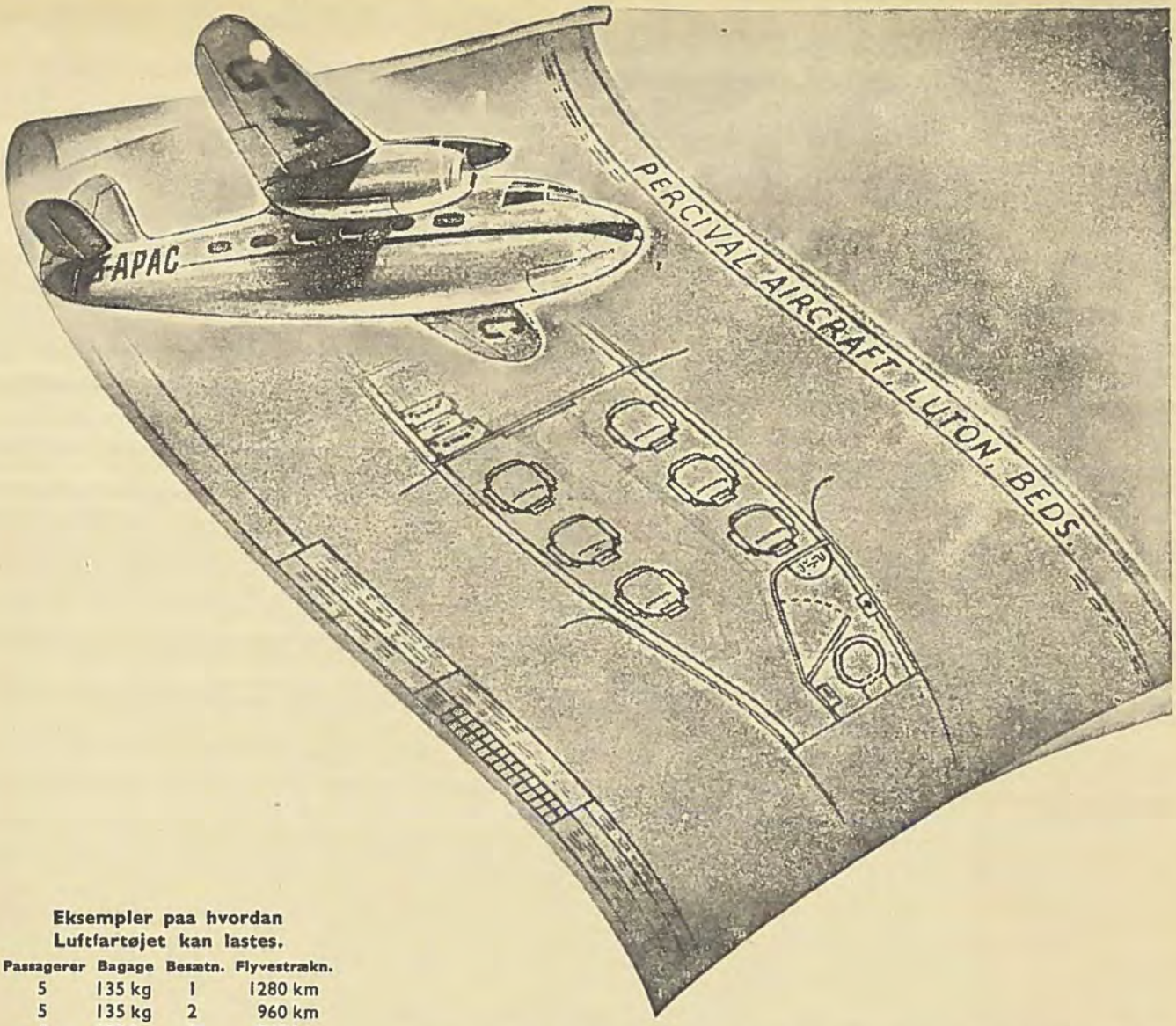
Et internationalt Luftfartcentrum maa ligge nær Hovedstaden.

Det første, man nu tager fat paa, er som nævnt Startbanerne, og siden vil Bevillingerne antagelig blive givet Etape for Etape, naar det endelige Projekt er drøftet og godkendt i Regeringen. I Forbindelse med den kommende Kæmpeudvidelse af Københavns Lufthavn høres stadig Udtryk for Misfornøjelse navnlig i jyske Luftfartskrese.

Der er næppe Grund til at undervurdere Betydningen af de store Lufthavnsanlæg ved Tirstrup og Aalborg. Baade som Lufthavne for den stærkt tiltagende Indenrigstrafik og som Nødlufthavne for de internationale Ruter, her tænkes ogsaa paa Atlanterhavstrafiken, vil de fremtidig blive af den største Betydning. Men de Mennesker, der i Dag gør sig til Talsmænd for en Udvidelse af de jyske Lufthavne i første Række og i Stedet for Kastrup, vil alene ved at se paa et Rutekort over den nuværende Lufttrafik kunne overbevise sig om, hvor Hovedtrafiken med Udlandet ligger. Det er trods alt et Mindretal af udenlandske Forretningsrejsende til Danmark og det øvrige Skandinavien, der har Interesse i at blive sat af i Aalborg eller Aarhus — disse Byers charmerende Egenskaber ufortalt. Forretningsfolk benytter Luftvejen for at spare Tid, og det kan ikke være Tanken at stille de danske Trafikmaskiner udenfor Konkurrencen med de udenlandske Selskaber for derved at pleje Særinteresser.

I langt de fleste Tilfælde har Forretningsfolk nogle faa Timer til vigtige Forhandlinger med danske Regeringsmyndigheder og Forbindelser, inden de skal videre til Stockholm og Oslo. Det vilde sikkert virke højst irriterende, om de i saadanne Tilfælde blev mellemlandet i Aarhus eller Aalborg, fik Anmodning om at skifte med Bagagen over til en anden Maskine og derefter ankom til Bestemmelsesstedet med en ganske urimelig Forsinkelse.

I Tilfælde af en saadan Ordning vil Udlændinge foretrække at benytte andre Luftfartselskaber, og der er ingen Grund til at antage, at hverken Hollændere, Belgiere, Franskmænd, og for den Sags Skyld svenske og amerikanske Selskaber, har nogen Interesse i at omlægge Trafiken til Jylland og ende deres Ruter i Aalborg og Aarhus. Kan man faa dem til det, stiller Sagen sig i et helt andet Lys. Derimod vil de jyske Lufthavne være helt uundværlige for Sikkerhedstjenesten og for Fragtflyvningen, som er inde i en rivende Udvikling. *wing.*



Eksempler paa hvordan Luftfartøjet kan lastes.

Passagerer	Bagage	Besætn.	Flyvestrækn.
5	135 kg	1	1280 km
5	135 kg	2	960 km
6	135 kg	1	960 km
7	135 kg	1	640 km
8	90 kg	1	480 km

Fragt	Besætn.	Flyvestrækn.
592 kg	1	1280 km
830 kg	1	480 km

●

Percival Merganser er et Helmetal-Monoplan med et trehjulet Understel, og det er udstyret med to Gipsy Queen 51 Motorer, der driver 2 »Constant Speed« Propeller.

RUMMELIGHED og BEKVEMMELIGHED i en mindre Luftliner . . . . . .

2,46 m³ Plads til hver Passager . . . 2 m fra Gulv til Loft midt i Kabinen . . . den højvingede Konstruktion giver frit Udsyn nedefter fra alle Pladser . . . Gulvet er vandret, naar Luftfartøjet staar paa Jorden . . . det lavtliggende Gulv letter Lastning og Losning . . . dette er nogle af de Fordele, som gør Percival Merganser til det rummeligste og mest bekvemme Luftfartøj indenfor sin Klasse.

Merganser er det ideale Luftfartøj til Taxaflyvning og kortere Luftruter. Det kan med meget kort Varsel indrettes til at kunne medføre fra fire til otte Passagerer og en varierende Vægt af Bagage, eller hele det indvendige i Kabinen kan fjernes for at give Plads til Fragt.

PERCIVAL MERGANSER

PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED, LUTON AIRPORT, ENGLAND . AND TORONTO, CANADA

Agent for Danmark: ERIK HOFF-HANSEN, FREDERIKSHOLMS HAVNEVEJ 14, KØBENHAVN SV. Telf.: Eva 3693 (7 Linier).

2 G

En dansk tosædet Skoleglider

I Slutningen af Oktober Maaned har en ny dansk Konstruktion foretaget sine første Prøvestarter. Det er ikke blot en ny Udformning af gamle Idéer, men en Konstruktion, som forsøger at aabne nye Veje ved Svæveflyveruddannelsen, — en tosædet Skoleglider konstrueret af Knud Høgslund og Traugott-Olsen.

Vi er ikke forvænt med nye Idéer og Initiativ indenfor dansk Svæveflyvning. Dobbelt glædeligt er det derfor, naar man præsenteres for Svæveflyvere, der ikke alene har Idéer, men ogsaa fører dem ud i Praksis.

Opskolingen af Svæveflyvere er et Punkt, der har været meget omdiskuteret. De omstændelige Ligeudflyvninger til A-Diplomet, hvor Planets Tilbagetransport tager de ¾ af Tiden, og den forholdsvis store Havariprocent, der er forbundet med Elevens »Soloflyvninger«, lige fra han første Gang gaar i Luften, er kendte Ulemper.

Det kan ikke være det idéelle. I Schweiz er man da ogsaa officielt gaaet over til Uddannelse i tosædede Planer, og i Sverige overvejer man at gaa samme Vej.

Nu er det jo ikke gjort med blot at beslutte sig til Svæveflyveuddannelse via Dobbeltstyring, om man ikke har de fornødne Svæveplaner, og det er her, Skoen trykker.

Det bedst kendte tosædede Svæveplan er »Kranich«, og i Sverige f. Eks. koster et saadant 20—25,000 Kr. Det er ikke enhver Klub givet at anskaffe sig et saadant; selv i Sverige hvor Klubberne faar Statstilskud ved Indkøb af Materiel, er der kun 3—4 Klubber, der har »Kranich«.

Til en vis Grad, staar og falder dette Uddannelsesspørgsmaal altsaa med at faa fat i et tilpas billigt tosædet Plan.

Det er derfor med Tilfredshed, vi i det følgende kan præsentere et nyt tosædet Skoleplan af dansk Konstruktion. Der kan indvendes, at naar der alligevel skal en Lærer med tilvejrs, er det en daarlig Løsning at lade dette foregaa i et Skoleplan, som kun bliver i Luften et Par Minutter; »2 G«en har imidlertid den store Fordel, at den for det første kan bygges i Klubberne, og for det andet til en Pris, der ikke ligger meget højere end en sædvanlig Skolegliders. Endnu en Fordel har den — der kræves kun et Spil til at starte den, medens en »Kranich« f. Eks. kun kan udnyttes i Flyvemaskinslæb. Med »2 G« kan en Klub med andre Ord opskole sine Begyndere i Dobbeltstyring til samme Pris som normalt.

Set paa Baggrund af en lavere Havariprocent, vil det endda blive billigere.

Idéens Fader — til den tosædede Skoleglider — er Ing. Knud Høgslund fra Roskilde.

Allerede medens han var ansat i Flyvertroppernes Konstruktionstjeneste, syslede han med Tanken og lavede forskellige Udkast.

Sommeren 1945 blev Høgslund, og Næstformanden i Roskilde Svæveflyveklub, Traugott-Olsen, enige om at gennemføre Konstruktion og Bygning af en tosædet Glider.

Konstruktionen, der omfatter 32 Tegninger og ca. 100 Sider Beregninger, blev fuldført paa 7 Maaneder og godkendt af Luftfartstilsynet i Marts 1946.

Bygningen af Prototypen blev umiddelbart paabegyndt, og den vanskelige Materialesituation til Trods gennemført paa godt et halvt Aar — Lørdag den 19. Okt var den i Luften første Gang, og medens disse Linier skrives, er de forskellige praktiske Prøver i fuld Gang.

»2 G«en er tiltalende i sin Udformning; i Lighed med de to andre danske Skoleglider-konstruktioner er Gitterhalen erstattet af en Haledrager, hvis Opbygning og Anbringelse dog bryder med disses Principper. Mod Konstruktionen kan indvendes, at Planets Anbringelse paa de to Støtter maaske vil vise sig mindre heldig ved haarde Landinger.

Lidt Data for »2 G«:

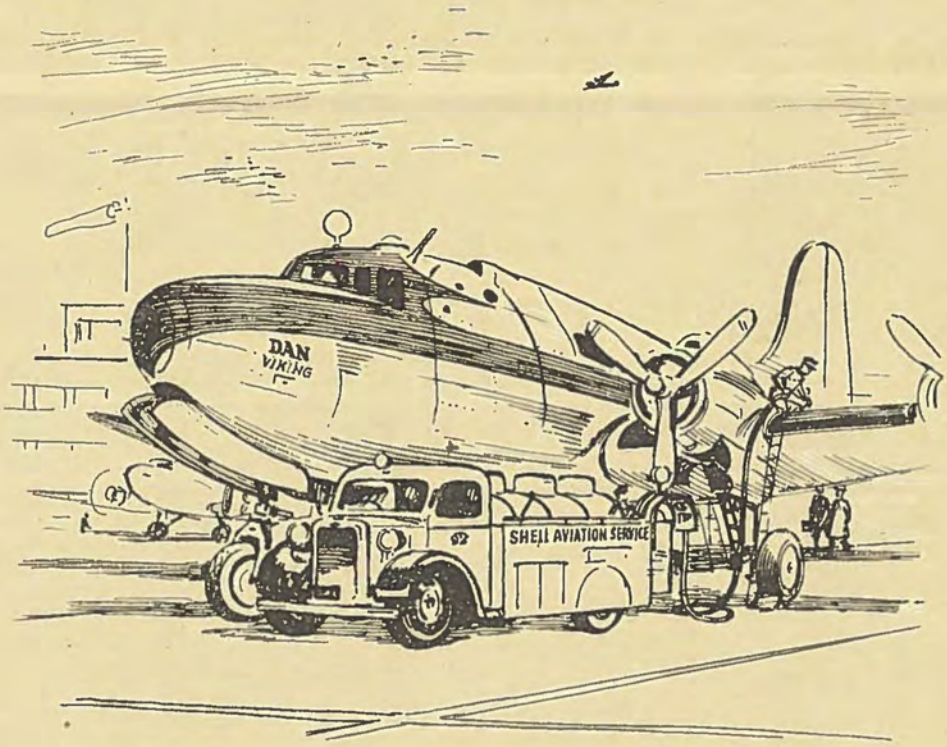
Spændvidde 12,5 m.
Længde 6,7 m.
Højde 1,8 m.
Planareal 19,2 m².
Planbelast. 15,6 kg/m².
Tomvægt 160 kg.
Fuldvægt m. to Personer 315 kg.
Glidetal 1 : 13.
Synkehast. 1,15 m/sek.

Den svenske Instruktør Birger Nilsson, som var med til at lægge sidste Haand paa Værket, har absolut Tro til »2 G«.

»Der er for det første en langt mindre Risiko ved Uddannelsen i en »2 G«, og man kan kaste den trælsomme A Skoling bort. Jeg vil tro, at en Begynder efter 20 Starter i »2 G« kan aflægge Prøve til B.«

Vi ønsker Knud Høgslund og Traugott-Olsen Held og Lykke med »2 G«en, og haaber, den vil faa Betydning for dansk Svæveflyvnings Fremtid.

Hartvig.



SHELL AVIATION SERVICE

Overalt i Verden, paa store og smaa Flyvepladser, har Shell stationeret sit moderne, hurtigtarbejdende Tankningsmateriel, og hvert Sted er en veltrænet Shell Stab parat til at betjene baade de store Airliners og Privatflyvere.

Og Shell Aviation Service vil gerne være behjælpelig ogsaa i andre Flyve-Problemer, der kan opstaa.

SHELL

A/S DANSK SHELL - TELF. CENTRAL 9838

LESLIE IRVIN I DANMARK

Ny Faldskærm demonstreret i Irvins private Atlantmaskine

FOR kort Tid siden havde Kastrup Lufthavn Besøg af den verdenskendte Faldskærmsekspert, Direktør *Leslie Irvin*. Irvin's Faldskærme har i en Snes Aar været benyttet Verden over, og henved 30.000 Mennesker reddede Livet i Irvin-Faldskærme under Krigen.

Mr. Irvin kom hertil i sin egen private to-motorers Beechcraft-Flyvemaskine med Plads til en halv Snes Passagerer. Hver af de store Pratt & Whitney Motorer var paa 400 HK og sammen med sin Pilot, Mr. *Jimmie Youell*, havde Irvin faa Dage i Forvejen tilbagelagt Turen over Atlanterhavet via Grønland og Island paa kun 22 Timer. At det ikke er enhver Sportsflyver beskaaret at anskaffe et saadant Ønskeluftfartøj, forstaar man, naar Mr. Irvin fortæller, at Maskinen i Øjeblikket koster ca. 300.000 danske Kr.

I Lufthavnen demonstrerede Mr. *Irvin* og Mr. *Youell*, (den sidste vil være kendt i København, som han aflagde en Visit under den britiske Udstilling før Krigen, som Pilot for Prinsen af Wales), en Nyhed paa Faldskærmenes Omraade.

Hvert Ryglæn i Maskinens magelige polstrede Stole, var faktisk en Faldskærm lige klar til at udløse. Passagererne sidder med Skærmen paa i ekstraordinære Tilfælde og er iøvrigt ganske ubesværet af Arrangementet. Det er Mr. Irvins Haab, at Faldskærme engang skal blive obligatoriske i enhver Trafikmaskine paa Kontinentet. Adskillige amerikanske Luft-Taxaselskaber har allerede indført Skærmene, som her i Landet vil koste omkring 1500 Kr. Stykket.

Wing.

Hurtigere end Lyden

Forsøg i U. S. A. paa at komme op paa en Flyvehastighed, der er større end Lydens

I Begyndelsen af næste Aar vil der blive foretaget et interessant Eksperiment i U.S.A. En B-29 Superfortress vil starte fra en Flyveplads i det sydlige Kalifornien med en lille Flyvemaskine hængende under Maven. I 10.000 Meters Højde vil Bell Aircraft Corporation's Chefpilot Jack Woolams tage Plads i den lille Flyvemaskines Førerrum, vinke med Haanden og fortsætte for sig selv. Efter at have foretaget en kortere Glidning uden Motor, vil en 30,000 H.K. Raketmotor slynge Jack Woolams Flyvemaskine til Vejrs med meteorlignende Fart. Der er Brændstof om Bord til fire Minutters Flyvning, og i denne korte Periode vil Instrumenterne's Visning automatisk pr. Radio blive overført til en Kontrolstation paa Jorden. Formaalet med Eksperimentet er at naa op paa en Flyvehastighed med et bemandet Luftfartøj, som er større end Lydens Hastighed.

Det lille Forsøgsluftfartøj har faaet Typebetegnelsen XS-1 (X betyder Eksperiment; S = supersonic, d.v.s. over Lydens Hastighed, og Tallet 1 betyder det første Luftfartøj af denne Type). XS-1 skal forsøge paa at trænge gennem den saakaldte »Lydbarriere«, d.v.s. den Hastighedszone som ligger mellem 1025 km/T (Lydens Hastighed i 10.500 m) og 1216 km/T (Lydens Hastighed ved Jorden).

Det gælder om at overvinde »Lydbarrieren«.

Fra Vindkanalforsøg ved Flyvemaskinekonstruktørerne, at der inden for denne Zone sker noget med Flyvemaskinen, som er ud over det sædvanlige; men i samme Øjeblik Flyvemaskinen er kommet igennem Zonen, d.v.s. at den er naaet op over Lydens Hastighed, saa fungerer alt paa normal Maade igen. For at kunne opnaa Flyvehastigheder, der ligger over Lydens Hastighed, maa man derfor først have fundet ud af, hvordan en Flyvemaskine skal konstrueres for at kunne modstaa Paavirkningerne ved Gennemflyvningen af »Lydbarrieren«.

XS-1 er blevet prøvet meget grundigt. Der har været foretaget Glidninger med den og lodrette Dykninger, hvorunder Hastigheden var 640 km/T. Hvor hurtigt og hvor højt XS-1 vil gaa under næste Aars Prøver, ved ingen. Naar en »Raketmotor« først er startet, er det ikke saa let at regulere den. Konstruktørerne af XS-1 regner med, at det vil lykkes Jack Woolams at naa en Højde paa ca. 24.000 m og en Hastighed paa 1600 km/T. Hvis alt gaar godt, vil han afslutte hver Prøveflyvning med en lang Glidning. Hvis XS-1 skulde bryde sammen under Passagen af »Lydbarrieren«, vil Woolams prøve paa at blive siddende i det tryktætte Førerrum saa længe som muligt og derefter springe ud med Faldskærm — saavidt muligt under en Højde af 12.000 m.

De Erfaringer, der indhøstes under Prøflyvningerne, vil blive udnyttet i Bygningen af nye Forsøgsflyvemaskiner. Man mener, at haleløse Flyvemaskiner vil være de Typer, som bedst egner sig til de meget store Hastigheder. Douglas Aircraft Company's Chefingeniør E. H. Heineman er af den Opfattelse, at »intet er umuligt aerodynamisk set«, uden at han dog tror, at man »lige med det samme« kommer til at flyve med Hastigheder, der er større end Lydens. Siden 1903 er Flyvemaskinens Hastighed gennemsnitlig steget med 22,4 km/T om Aaret. En pludselig Stigning paa 160 km/T er derfor meget. For hver Kilometer, Flyvemaskinen er naaet op i Hastighed, ligger der et stort Forarbejde. Paa Grundlag af de senere Aars Forsøg paa at naa op over Lydens Hastighed som Reaktor- og Raketaggregaterne kan yde, skulde det være muligt at naa de tilstræbte store Hastigheder med Flyvemaskinetyper som XS-1.

Ingeniør Heineman selv holder paa, at Fremtidens Flyvemaskiner skal være haleløse Konstruktioner af følgende tre Grundformer: trekantet, rhombeformet eller boomerangformet. Den trekantede Type egner sig godt til de meget store Hastigheder, men dens Egenskaber ved lavere Flyvehastigheder er ikke saa gode. Den rhombeformede er meget god i begge Tilfælde, men mindre god i selve Lydbarriere-Zonen. Den boomerangformede er et Kompromis mellem de to andre Typer.

Andre haleløse Flyvemaskiner i U. S. A.

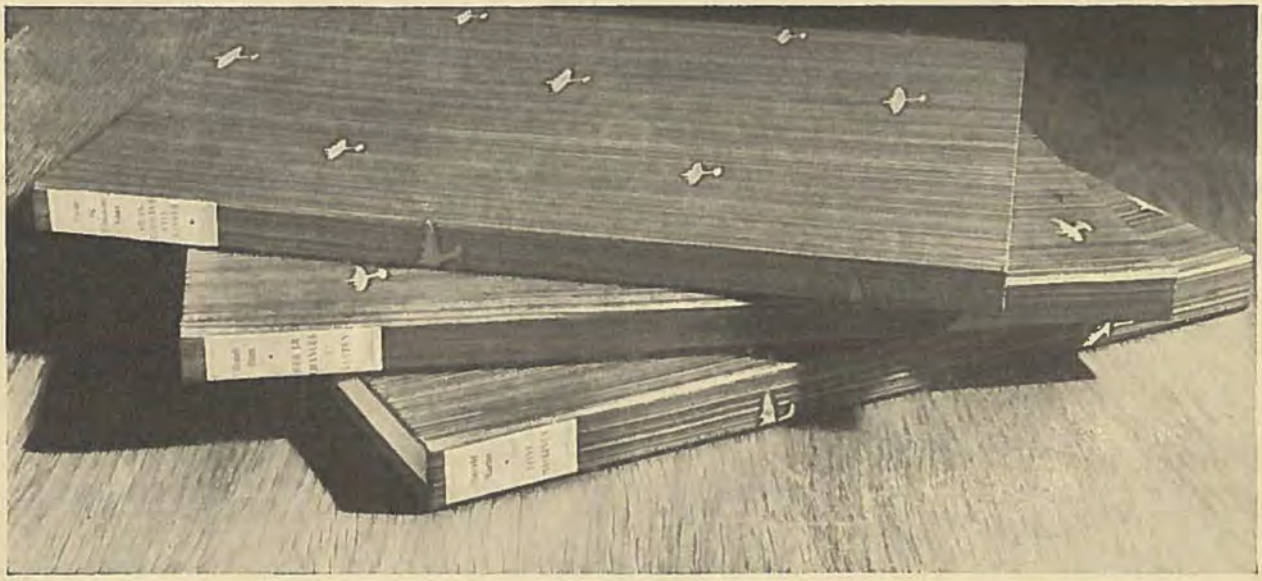
De haleløse Flyvemaskiner hvormed der har været foretaget Forsøg i U.S.A. ligner enten Boomerangen eller Trekanten, og de vil derfor godt kunne blive Forløberne for de Flyvemaskinetyper, der skal naa op over Lydens Hastighed. Det er Typerne XB-35 og XF5U-1.

XB-35 er konstrueret af John K. Northrop paa Grundlag af 23 Aars Erfaring. Det er en stor Bombertype med en Spændvidde paa 52 m. Denne Type er nærmest boomerangformet.

Den anden haleløse Type er Chance Vaught's XF5U-1, og denne Type har Form som en Trekant. Den er turbinedrevet, og man regner med, at dens Fart kommer op paa 880 km/T.

Undersøgelser vedrørende Atomenergiens Anvendelse i Flyvemaskiner

Den amerikanske Hærs Luftvaaben har indledet et Samarbejde med Manhattan Engineering District og De Forenede Staters Flyvemotorindustri for at løse Problemet om Anvendelsen af Atomenergien som Drivkraft i Flyvemaskiner. Fairchild Engine and Airplane Corp i New York skal lede Undersøgelserne, og Firmaet arbejder i nøje Kontakt med mange andre Motorfirmaer.



3 glimrende Bøger om

FLYVEMASKINER OG FREMTIDENS LUFTFART

Bendt Rom:
DER ER CHANCER I LUFTEN

Den kendte Flyvepioner Bendt Rom fortæller i denne fængslende og aktuelle Bog om Fremtidens Flyvning og om alle de Maader, hvorpaa der kan tjenes Penge i Verdensluftfarten i Dag og i Morgen. Og han overdriver ikke, naar han forudsiger den eksplosive Udvikling af Luftfarten, som vi i Dag kun staar ved Indledningen til. Bogen indeholder Realiteter og er samtidig en Appel til dansk Ungdom om at blive Dus med Flyvningen og se den som et Erhverv med de helt store Fremtidsmuligheder. Gennemillustreret med Tegninger og glimrende Fotografier.
Kr. 12.50 kart.

Harald Martin:
FLYVEMASKINEN

Denne statelige Bog er helt helliget den moderne Flyvemaskine og dens Anvendelse i Krig og Fred. Den fortæller udførligt om de moderne Flyveplaners Opbygning paa Basis af Krigsaarenes Erfaringer og den er gennemillustreret med moderne Fotografier. — Der er Kapitler om, hvordan man bliver Flyver, og hvad der kræves for at opnaa de forskellige Flyvercertifikater, om den vældige Organisation, der er nødvendig for Nutidens og Fremtidens absolutte Samfærdselsmiddel Nr. 1, og den redegør nøje for alle de nye Opfindelser, som skaber Tryghed og Bekvemmelighed under Flyvningen. Den er virkelig **Bogen om Flyvemaskinen!**
Kr. 12.50 kart.

Tryde og Clauson-Kaas:
ATLANTERHAVS-FLYVNINGER,

I Dag betragter vi det som en Selvfølgelighed, at vi kan sætte os i en Luksusflyvemaskine, en „Skymaster" med al tænkelig raffineret Komfort, og tilbagelægge Turen over „Dammen" paa mindre end et Døgn, men det Overmaal af Mod, Dristighed, Energi og Udholdenhed, det har kostet at naa saa langt, tænker kun faa paa. Mange Pionerer har sat Livet til. Mange har set et helt Livs Arbejde og store økonomiske Ofre gaa tabt paa faa Sekunder. Det er alt dette, Forudsætningen for vore Dages Atlanterhavstrafik, denne interessante Bog fortæller om.
Kr. 12.50 kart.

Alle 3 Bøger i smukt Bogskabsbind: Kr. 37.50
Stort Format: 21 × 29 cm

Send Kuponen i Dag!

Bestillingskupon til
CARIT ANDERSENS FORLAG
Vesterbrogade 20, København V.

1) Undertegnede køber herved paa sædv. Ratebetingelser, saaledes at Ejendomsretten først overgaar til mig, naar sidste Rate er betalt: „Der er Chancer i Luften", „Flyvemaskinen" og „Atlanterhavs-Flyvninger" kartonn. til en samlet Pris Kr. 37.50, der betales med Kr. 7.50 ved Modt. og Restbeløbet i 5 mdl Rater à Kr. 6.00.
2) Bøgerne ønskes tilsendt pr. kontant Kr. 37.50 i Efterkrav.

Streg over, hvad ikke ønskes.

Fulde Navn: _____

Stilling: _____

Postadresse: _____

Ønskes leveret gennem Boghandler:

FLYV/12

Udbetaling: Kr. 7.50
Rate pr. Md. Kr. 6.00

Douglas DC-6.

DC-6 TIL DANMARK

I 1947 vil SAS's Flaade blive udvidet med 7 DC-6 — to danske, to norske og tre svenske

DEN nye Luftliner Douglas DC-6 er en direkte Efterkommer af den berømte Skymaster. Den var i Luften for første Gang i Februar 1946 under den militære Betegnelse XC-112, og efter adskillige vellykkede Prøveflyvninger er Serieproduktionen af den civile Version nu i fuld Gang.

DC-6 ligner i det udvendige Skymasteren meget, men den er 2,18 m længere, 0,5 m højere og 4.990 kg tungere end sin Forgænger. Den mest bemærkelsesværdige Forskel mellem de to Luftfartøjer er den, at DC-6 er udstyret med tryktæt Kabine, der tillader den at flyve i en Højde paa 5,790 m. Hvad Præstationerne angaar, er Stigeevnen forbedret med ca. 50 pCt., og Tophøjden forøget med ca. 1.500 m, idet DC-6 kan stige til godt og vel 8.000 m. Den kan medføre otte Passagerer mere end Skymasteren, nemlig 52. Ved et særligt Arrangement kan Kabinen indrettes med Plads til 68 Passagerer. Besætningen er paa 5 Mand.

Den nye Douglas Luftliner er et lavvinget Metalmonoplan med indtrækkeligt, trehjulet Understel og enkelt Halefinne og Sideror. Passagersæderne er anbragt to og to paa hver Side af Midtergangen. Den kan indrettes med Køjepladser til Natflyvning og har i saa Fald Plads til 26 liggende Passagerer. Den er meget luksuøst udstyret, og der er i saa Henseende navnlig taget Hensyn til de kvindelige Passagerer.

Trykket indvendig i Kabinen holdes vedlige af to af hinanden uafhængigt arbejdende Kompressorer, der bliver drevet af de to udvendige Motorer. Flaps, Understel, det styrbare Næsehjul, Bremser og Vinduesviskere betjenes hydraulisk, idet to motordrevne Pumper vedligeholder et Tryk paa 2.100 kg pr. cm². Som Reserve findes en Haandpumpe.

Ved 190 km/T kan det trehjulede Understel trækkes ind paa 12 Sekunder og sænkes paa 30 Sekunder. Hovedunderstelsbenene er hver forsynet med to Hjul, mens der kun er eet Hjul i Næsen. De fem Hjul har tilsammen en Berøringsflade med Jorden paa 6.800 cm². Ved en Fuldvægt paa 38.094 kg svarer dette til et Tryk paa 5,6 kg pr. cm² i Hjulenes Berøringsflader.

Fire 350 Amp 30 Volt Generatorer leverer Strøm til de elektriske Anlæg gennem to 12 Volt 88 Amp-Timers Batterier. Foruden Radioen, Lys, Radar, Propellerne o. s. v. er Gællerne paa Motorskærmene og Oliekølerjalousierne elektrisk betjente.

Der findes seks Nødudgange (tre paa hver Side af Kroppen), og der er sørget for et godt Ildslukningssystem.

Der er anbragt fire Brændstoftanke i Bæreplanets Midterstykke og een i hvert Plan. Af disse seks Tanke kan de to hver rumme 2.773 l, to rummer hver 2.350 l og to rummer hver 1.903 l, ialt 14.052 Liter Brændstof. Smøreolien til Motorerne rummes i fire Tanke (i Motorcellerne), der hver indeholder 195 Liter.

DC-6 er udstyret med fire Pratt & Whitney 18 cyl. luftkølede Stjernemotorer hver paa 2.100 HK ved 2.800 O/Min. i Starten. Propellerne er trebladede, helt fløjlbare Curtiss Electric eller Hamilton Standard Hydromatic Propeller.

Luftfartøjets Flyvehastighed er 480 km/T i 7.250 m ved Anvendelse af 1.100 HK pr. Motor og en Fuldvægt paa 37.000 kg. Tallene med Hensyn til Brændstofmængde, som er nævnt oven for, gælder Standardudstyret, og de svarer til en Flyvestrækning paa ca. 4.290 km. DC-6 kan dog belastes med en Brændstofmængde paa 28.360 Liter og har i saa Tilfælde en Flyvestrækning paa ca. 8.460 km.

Luftfartøjets øvrige Data er: Spændvidde 35,8 m, Længde 30,68 m, Højde 8,66 m og Planareal 135,35 m². Den største Hastighed er 534 km/T i (i 7.260 m), og den normale Marchhastighed er 445 km/T (ved Anvendelse af 60 pCt. Motorkraft).

Alle de Erfaringer, som er indhøstet gennem mange Millioners Flyvning med Typen Skymaster, er kommet DC-6 til gode, baade med Hensyn til Konstruktion, teknisk Indretning og Kabineudstyr. Selve Metallet, der er anvendt til Luftfartøjets Konstruktion, er stærkere og lettere end de hidtil anvendte Aluminiumslegeringer; dets tekniske Betegnelse er 75S. Lydisoleringen er førsteklasses; overalt, hvor det har været muligt, er der anvendt brandsikkert Materiale; Anordningen til Forhindring af Isdannelser er meget effektiv, baade for Planernes og Propellernes Vedkommende, og Kabinen er udstyret saa praktisk og elegant, som det overhovedet er muligt. Det burde næsten være overflødigt at sige, at Førerrummet er rigeligt dimensioneret, og at Besætningen har alle de nyeste Instrumenter og andre tekniske Hjælpemidler til deres Raadighed.

Paa Flugt til England i 1943

★

Løjtnant Perch, Esbjerg.

KASTRUP LUFTHAVN har haft Besøg af den kendte Flyver Løjtnant *Perch* fra Esbjerg Flyveskole. Perch har nu oprettet sin egen Flyveskole i Esbjerg, men hans Oplevelsed under Krigen er ikke helt almindelige, og FLYV benyttede Lejligheden til en lille Samtale.

— Ja, jeg har lige været i England og hentet min gode, gamle Tiger-Moth hjem. Det var den samme, som jeg fløj derover med i Slutningen af Oktober 1943.

Løjtnant Perch havde maattet demontere sin Maskine; det forlangte Tyskerne, og de havde ydermere taget Magneten ud og regnede derfor ikke med, at den var i Stand til at flyve. Perch's gode Ven, Mekaniker Petersen fra Esbjerg, havde dog sørget for, at en ekstra Magnet var til Stede, og Natten til den 19' Oktober gjorde man i al Stilhed Todækkeren klar. For at ikke Tyskerne skulde fatte nogen Mistanke, havde man stillet nogle Mursten op under Kroppen, saa det saa ud, som om den var klodset op. Planerne og Propellen maatte heller ikke være monteret, og i Løbet af Natten skulde det hele ordnes.

Fra sit Dækarbejde paa den tyske Flyveplads — Perch var tilsluttet den berømte Ørum-Gruppe — havde han Adgang til at tage Benzin med sig hjem hver Aften, og i de tidlige Morgentimer blev Hovedtank og Ekstratank fyldt op med Tyskernes egen Benzin. Maskinen blev iøvrigt fyldt med Papirer og Tegninger af Befæstningsanlægene paa den jyske Vestkyst. Det var til Brug for de Allierede.

Det var meget spændende Minutter, fortæller Flyvechef Perch, da vi kørte Maskinen ud af Træskuret. Der var til Stadighed Politikontrol med, hvad vi foretog os paa Værkstedet, saa det var bare med at skynde sig.

Jeg startede fra en Markstrækning, og mine Medhjælpere maatte ud med Jernsakse for at klippe Hegnspigtraaden i Stykker, men i Luften kom jeg da, og jeg naaede ogsaa uden Uheld over til den engelske Kyst.

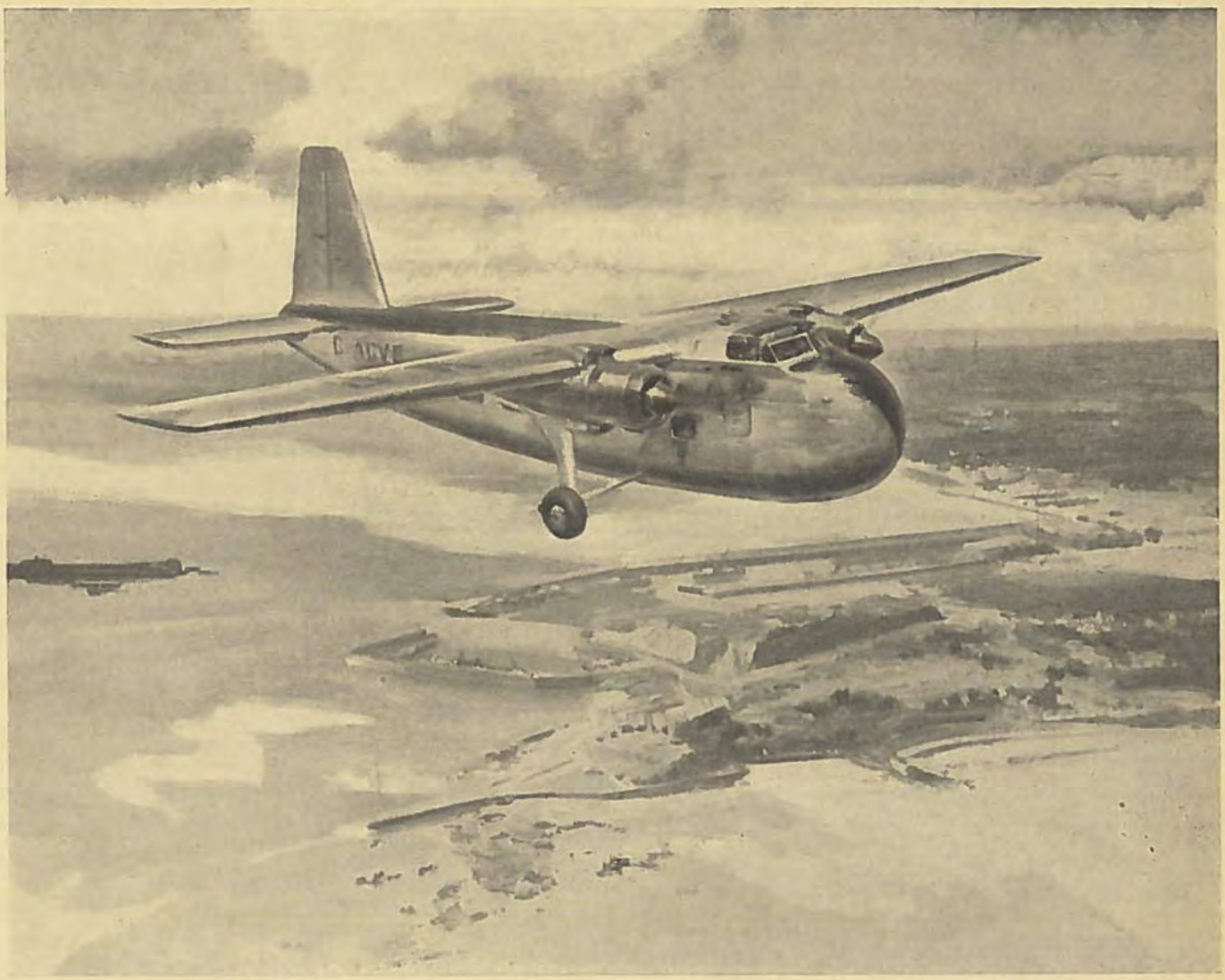
— Hvorledes blev De modtaget derovre?

— Ja, jeg vilde jo gerne have været ind i Royal Airforce, men det lykkedes ikke paa det Tidspunkt, og saa virkede jeg under Krigen som Chauffør.

— Hvad vil De nu?

— Ja, jeg haaber jo at faa rigtig Gang i min Flyveskole, saa det skal nok gaa, slutter Perch.

wing.



En Bristol Wayfarer 2 Bristol Hercules Motorer), som anvendes paa Ruten mellem London og Kanal Øerne.

Luftbefordring over kortere Afstande

Hastighed er ikke den eneste Fordel, som Lufttransporten byder paa, og det er ikke givet, at alle Luftruters Betydning udelukkende er afhængig af Antallet af Kilometer.

Paa mange Ruter er Evnen til at kunne medføre Passagerer under bekvemme Forhold og Muligheden for at kunne befordre store Godsmængder, af stort Volumen, over forholdsvis korte Afstande, tilstrækkelig tillokkende for Rejsende og Fragtkunder til at sikre en meget stor Trafik.

Foruden at kunne levere meget hurtige Langdistance-Luftlinere, sørger britiske Flyvemaskinefabrikker ogsaa for at hjælpe denne vigtige Gren af Lufttransporten ved at bygge en Række Luftfartøjer, der er specielt konstrueret til økonomisk Drift.

DEN BRITISKE FLYVEMASKINEINDUSTRI

MEDDELELSE FRA THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND

NYT FRA

Ved Kapt

En Hastings under Demonstrationsflyvning med de to Motorer i højre Side stoppet og Propellerne fløjlet.

Waco Aristocraft Privatflyvemaskine med Plad

Handley Page Hermes Hastings

Handley Page's store, nye Trafikluftfartøj har to Typebetegnelser. Den civile Version kaldes Hermes, og det militære Transportluftfartøj kaldes Hastings. Hermes findes i tre Udgaver: I, II og III, hvis Bæreplaner i alle tre Tilfælde har samme Spændvidde, nemlig 34,44 m. Derimod har Hermes I en kortere Krop (25 m), hvorimod Hermes II og III har en Kroplængde paa 29,1 m. Hermes I har Plads til 34 Passagerer, men den kan indrettes til at rumme indtil 50 Passagerer. Den er udstyret med fire 1675 HK Bristol Hercules Motorer, og den har en Marchhastighed (i 6.800 m) paa 480 km/T.

Hermes II og Hermes III har som før nævnt den samme Kropstørrelse, men Hermes II er indrettet med Plads til 52 Passagerer, hvorimod Hermes III har Plads til 64 Passagerer.

WACO ARISTOCRAFT

Det amerikanske Flyvemaskinefirma WACO, der er kendt for sine Sportsflyvemaskinetyper og Transportglideplaner (under Krigen), har bygget en ny, firesædet Privatflyvemaskine, som hedder Waco Aristocraft. Det er et højvinget Monoplan med indtrækkeligt, trehjulet Understel, og det har Propellen anbragt helt agterude i Kroppen. Kabinen er elegant udstyret, og bagved denne findes et ret stort Bagagerum. Hele Styringen ligger i Rattet; drejes dette til højre eller venstre, svinger og krænger Luftfartøjet henholdsvis til højre og venstre, og trækker man Rattet til sig eller skubber det frem, stiger eller synker det spindsikre Luftfartøj.

Det er udstyret med en 215 HK luftkølet Franklin Motor. Største Hastighed ved Jorden er 246 km/T, Marchhastighed ved Jorden 216 km/T. Længste Flyvestrækning med 300 l Benzin 965 km.

BOEING GENNEM 30 AAR

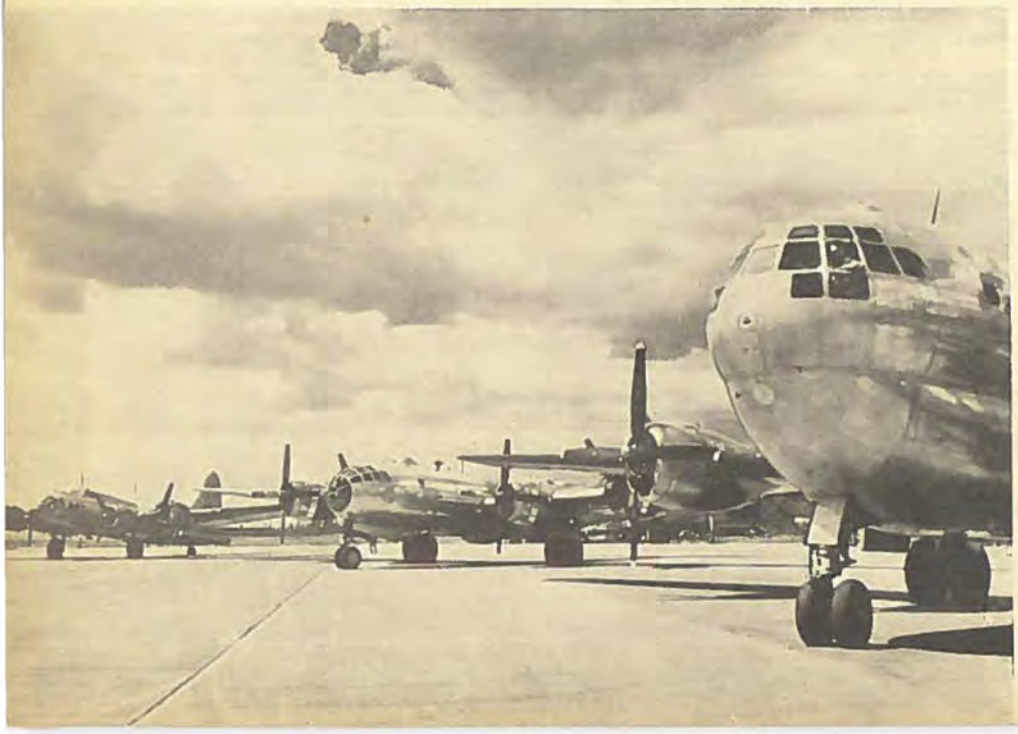
For 30 Aar siden byggede *William E. Boeing* sin første Flyvemaskine; den havde en største Hastighed paa 120 km/T, den kunde rumme 2 Personer, dens Flyvestrækning var 500 km, og den havde en Motor paa 120 HK. Firmaets Stratocruisere, der bygges i Dag, har en samlet Motorydelse paa 14.000 HK, deres Hastighed ligger imellem 480 og 560 km/T, og deres Flyvestrækning er 6.700 km.

Her er et Par Data fra Boeing-Firmaets Historie:

1920. Boeing B-1 (Flyvebaad) er den første Flyvemaskine, der anvendes til Postflyvning i U.S.A. (Fra Seattle til Victoria i Canada).

1927. Med Typen Boeing 40-A foretages de første transkontinentale Post- og Passagerflyvninger paa Ruten Chicago—San Francisco; endvidere foretages de første regelmæssige Natflyvninger.

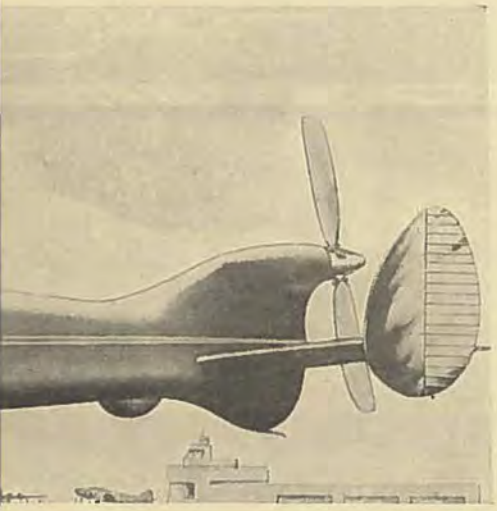
»Boeing-Familie« 1946. Fra venstre: B-17 Flying Fortress, B-29 Superfortress og XC-97 militært Transportluftfartøj, en Søster til Stratocruiseren.



Det er kun en enkelt Mands Job at fast
Privatflyvemaskine. Hele Arbejdet besta
melle

E VERDEN

Foltmann



opellen er anbragt agterude paa Kroppen.

En kanadiskbygget DC-4 M med Rolls-Royce Motorer.

1928. Fra en Boeing 40-B foretages de første vellykkede Radiotelefonforbindelser fra Maskine til Jord og omvendt.

1930. Boeing bygger sit første moderne Monoplan til Transportbrug; d. v. s. et lavvinget, Helmetalmonoplan med indtrækkeligt Understel (Monomail).

1931. Den første Serieproduktion af Helmetal, tomotorede Bombere med indtrækkeligt Understel paabegyndes.

1935. Den første firemotorede Bomber (et Metalmonoplan) Model 299, Forløberen for den berømte Flyvende Fæstning B-17, sættes i Produktion.

1939. Den første Trafikflyvemaskine til Flyvning i store Højder, Boeing Stratoliner, bliver bygget.

1942. Boeing B-29 Superfortress afleveres fra Fabrikken. Det var den Type, der blev Hovedvaabenet i Krigen mod Japan.

1944. Boeing XC-97, den første toetages Transportflyvemaskine til Højdeflyvning, sættes i Produktion.

BOEING STRATOFREIGHTER

Boeings nye Fragtflyvemaskine, Typen Stratofreighter, er en Søsterflyvemaskine til 80-sædede Boeing Stratocruiser. Stratofreighter'en er indrettet med to Dæk, og den kan medføre en største Last paa 18,600 kg. Den Plads, der er til Raadighed for Fragten, er paa 174 m³. Luftfartøjets Fuldvægt er 67½ Tons, og det er udstyret med fire Pratt & Whitney Wasp Major Motorer hver paa 3.500 HK. (firebladede Curtiss elektrisk stilbare og fløjlbare Propeller). Hastigheden er 480—560 km/T.

Kroppen har fire Lastrum, hvoraf de tre er paa det underste Dæk. Lastningen af alle fire Rum kan foregaa samtidigt, da de hver har sin Luge. Det øverste Dæk har en Længde paa 23,3 m. Lastningen af det øverste Dæk foregaar gennem nogle store Luger helt agterude i Kroppen, hvor der er anbragt en elektrisk Kran.

Det er Hensigten at udstyre Stratofreighter'en med et moderne Køle- og Varmeanlæg, der automatisk kan holde en bestemt Temperatur vedlige i hver af de fire Lastrum. Hvis Luftfartøjet f. Eks. skal medføre en saa forskelligartet Last som Blomster, Grøntsager, Levnedsmidler og levende Fragt, saa vil det være muligt at holde en til Formaalet passende Temperatur i hver enkelt Lastrum.

Efter Fabrikkens Opgivelser skal Stratofreighter'en være saa billig i Drift, at Udgifterne pr. befordret Ton-Kilometer Fragt ikke beløber sig til mere end 12 Øre.

I Kroppen paa North American's NAvion Bolte. Produktionen af NAvion er paa gen.

Boeing Stratofreighter med 4 Lastrum paa ialt 174 m³.

BOEING I DAG

Firmaets Virksomhed i Dag omfatter Bygningen af Typerne Stratocruiser, Boeing 417, YC-97 til militære Transporter, B-50 Superfortress samt Eksperimentering med Bygningen af det reaktordrevne Bombeluftfartøj XB-47 og styrede, raketdrevne Bomber.

Fairey Firefly paa haarde Prøver

Fairey Firefly MK IV, som er udstyret med en Rolls-Royce Griffon 74 Motor, har gennemgaaet nogle meget krævende Flyveprøver under Forhold, hvor den udvendige Lufttemperatur var meget høj, og baade Luftfartøjet og Motoren har bestaaet disse Prøver med Glans. Luftfartøjet blev via Malta og Cairo fløjet til Irak, hvor Prøverne fandt Sted, idet man vilde undersøge, hvad Luftfartøjet kunde taale under Flyvninger ved de meget høje Temperaturer, som forefindes i Irak i de varmeste Sommermaaneder.

Den sværeste Prøve var en Kørsel paa Jorden i 45 Minutter (med 1200 Omdrejninger paa Motoren). Luftens Temperatur ved Jorden var under denne Prøve 40° C. Den vædskekølede Griffon Motor holdt hele Tiden en Temperatur paa 125° C. Luftfartøjet blev ogsaa prøvet under en Flyvning paa Maksimum-Omdrejninger (2750); et Minut efter Starten var Køletemperaturen nede paa 113° C, og efter at være steget til 3700 m, var den kun 101° C.

Amerikansk Luftliner med engelske Motorer

Det kanadiske Firma Canadair Ltd. har bygget nogle Douglas DC-4M til Trans-Canada Air Lines, og det første af disse Luftfartøjer er blevet udstyret med fire Rolls-Royce Merlin 620 Motorer. Det har foretaget en vellykket Prøveflyvning fra Montreal til Kalifornien via Vancouver, en Strækning paa 3840 km. Til denne lange Tur var Luftfartøjet fyldt op med 13.635 l Benzin og kom derved op paa en Fuldvægt paa over 33 Tons.

Rolls-Royce Motorernes 7000 HK giver Luftfartøjet en største Marchhastighed paa 520 km/T, en Tophøjde paa 8.540 m, en Flyvestrækning paa 5600 km og en Lasteevne paa 5 Tons.

Forsidebilledet:
Klar til Haandstart ved Modelflyvernes Sommerlejr.

★

NYHEDER FRA SVERIGE

Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping har paabegyndt Serieproduktionen af den nye Sportsmaskine SAAB-91 Safir. Inden for den nærmeste Fremtid paatænker den kendte svenske Sportsflyver Direktør Gösta Fraenkel at starte en Flyvning Europa rundt med et Plan af denne Type.

*

Fairey Firefly MK IV, som anvendes af den engelske Flaade, er udstyret med en Rolls-Royce Griffon Motor.

Oberstløjtnant i det svenske Luftvaaben Stig Wennerström er nylig hjemkommet fra en Studierejse i Rusland, hvor han bl. a. fik Lejlighed til at overvære Flyveopvisningen paa Tusjynoflyvepladsen den 18' August. Efter Hjemkomsten udtalte han til Pressen, at de russiske Piloters Uddannelse fuldt staar paa Højde med Vestmagternes, hvad en Opvisning i avancerad Flyvning gav tydeligt Bevis for. Med Hensyn til Reaktionsplaner har Russerne fremstillet baade Jagere og Angrebsmaskiner samt en Jagertype, der er forsynet dels med almindelig propellerdreven Motor og dels med Raketanordning for at øge Accelerationen. Stig Wennerström har nylig udgivet en Bog, som har vakt stor Opmærksomhed inden for svenske Flyverkredse. Bogen omhandler Luftkrigens Problemer og de nyeste Opfindelser saasom Atombomben, Radar, Raketvaaben m. m., ligesom den giver et strategisk Fremtidsperspektiv for Smaastaternes Chancer under et eventuelt Stormagtsoverfald. En Bog, som absolut er værd at læse for enhver flyveinteresseret og et glimrende Vaaben for enhver, som er imod »Hvad kan det nytte«-Politiken.

*

Svenska Flygmotorbolaget i Trollhättan skal i nær Fremtid paabegynde en Produktion af Dieselmotorer for Volvo, ligesom SAAB i Linköping paabegynder en Bilproduktion samtidig med deres Produktion af SAAB-Safir og SAAB-Scania for at kunne beskæftige den store Stab af Teknikere og Arbejdere, som Krigstiden fordrede.

*

Bofors Fabriken skal i Løbet af kort Tid paabegynde Fremstillingen af Raketvaaben for det svenske Luftvaabens Regning. Et Prøvecksemplar forevises for første Gang ved de store Flyveopvisninger ved Karlsborg, hvor det viste sig meget effektivt ved Nedkæmpning af Markstridskræfter.

K. V. Z.

Helikopter-Formation. Læs Artiklen Side 290 om Helikoptere paa Hawaii.

VERDENS HASTIGHEDS REKORD

Gloster Meteor

reaktordrevet med

ROLLS-ROYCE

DERWENT V

Nu er første Bind af det store Værk

FLYVEBOGEN udkommet

redigeret af Kaptajn *John Foltmann.*

Følgende Eksperter er Medarbejdere ved Bogen:

Civilingeniør C. C. Beckmann, Luftfartsinspektør Sven Aage Dalbro, Civilingeniør Børge O. Brix, Overingeniør M. P. Eskildsen, Civilingeniør Olav Coln, Kommunelærer Knud Flensted-Jensen, Civilingeniør Steen Ethelberg, Fru Harriet Førslev, Civilingeniør S. Jaensson, Direktør Knud Gregersen, Civilingeniør C. Holten Lund, Luftfartsingeniør Ejvind Møller Hansen, Civilingeniør Vagn Prytz, Kaptajn H. Herschend, Luftkaptajn Holger Kierkegaard, Reklamechef Per Kringelbach, Afdelingschef Arne Krog, Direktør Knud Lybye, Overlæge Helge Smith, Redaktør Kai Berg Madsen, Luftfartsinspektør V. G. Mosdal, Flyveleder Gerhard Nielsen, Direktør Helge Petersen, Redaktør Jørgen Sandvad, Redaktør Leif B. Hendil, Ingeniør Per Weishaupt, Direktør Max Westphall.

FLYVEBOGEN vil foreligge komplet i to smukt indbundne Bind, hvoraf første Bind leveres straks og andet Bind antagelig i Januar 1947.

Oplaget er begrænset, vi tilraader derfor FLYV's Læsere *straks* at indsende Bestillingssedlen saaledes, at Værkets Levering paa Forhaand er sikret.

Prisen bliver 125 Kr. for begge Bind. Hvert Bind bliver paa ca. 600 Sider, og Billedstoffet er for Størstedelen nye, hidtil ikke offentliggjorte Fotografier.

Leveringen kan ske paa lempelige Ratevilkaar.

Knud Rasmussens Boghandel

Vesterbrogade 60 . København V.

Telf. C. 3955 . 2755

BESTILLINGS-KUPON

Til **KNUD RASMUSSENS BOGHANDEL**
Vesterbrogade 60 . København V.

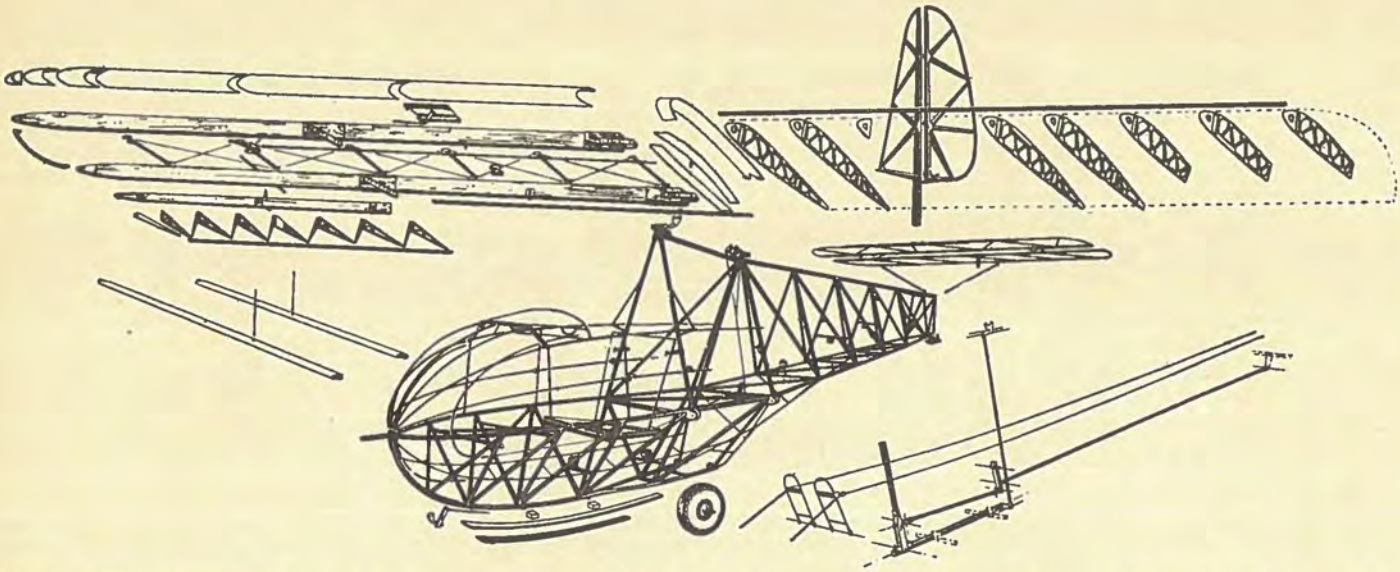
Paa sædvanlige Ratebetalings-Vilkaar bestiller Undertegnede, der er fyldt 21 Aar, herved John Foltmann: FLYVEBOGEN I/II, ib. Pris 125 Kr. Ved Modtagelsen betaler jeg 25 Kr. Restbeløbet i maanedlige Rater à 10 Kr. Jeg er indforstaaet med, at Ejendomsretten først overgaar til mig, naar hele Beløbet er betalt.

Navn: _____

Stilling: _____

Adresse: _____

FLYV præsenterer THE SCHWEIZER SGU 1-19



Schweitzer SGU 1-19 kommer ikke, som det maaske kan lyde, fra Schweiz, men er et af de Overgangsplaner, der er stærkt anvendt af amerikanske Svæveflyvere. Typen fra Schweizer Aircraft Corp. i Elmira, N. Y., er beregnet til delvis at blive bygget i Klubberne. Krop og Rorparti er af Staalrør og Letmetal og leveres sammen med Beslag o. l. af Fabrikken. Planerne er i Trækonstruktion og bygges af Klubben selv. Bjælkerne leveres dog færdige komplet med Beslag monterede. En Del af Kroppens Udformning, ved Hjælp af Trælister, foretages ligeledes i Klubben. — SGU 1-19 har følgende Data: Længde 6,28 m, Spv. 11,17 m, Planareal 15,35 m², T. Vægt 145 kg, Max. Fart 210 km/T, Stall. Fart 45 km/T, Glidevinkel 1:17, Synkehastigh. 0,91 m/Sek.

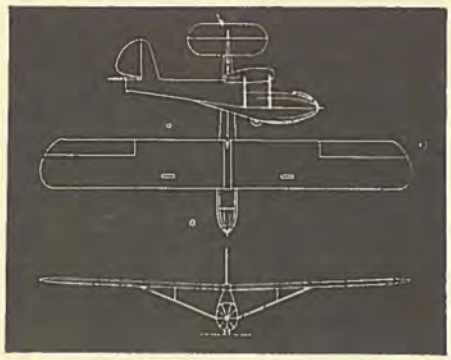
Resultaterne af Flyvedagens Svæveflyvekonkurrencer 1946

SOM bekendt har der af »Dansk Svæveflyver Union« i Tiden fra den 14. Juli til den 15. September d. A. været afholdt landsomfattende Konkurrencer i Varigheds, Højde- og Distanceflyvning. Vi har da ogsaa i Sommerens Løb faaet Meddelelse om mange — efter danske Forhold — udmærkede Præstationer inden for disse tre Discipliner. Vi bringer her det samlede Resultat af Konkurrencen.

KLASSE I. Varighedsflyvning med Overgangsplan:

Nr. 1. Aarhus Svæveflyveklub.
Sammenlagt Tid paa de 5 bedste Flyvninger:
15 Timer 34 Minutter.

Nr. 2. »Aviator«, Aalborg.
Sammenlagt Tid paa de 5 bedste Flyvninger:
3 Timer 14 Minutter.



Oversigtstegning af SGU 1-19.

Bedste Enkeltpræstation i denne Klasse:

Harald Wermuth Jensen paa Turen fra Tirstrup til Silkeborg d. 21. Aug. Turen varede 4 Timer 27 Minutter og blev foretaget med Unionens Plan OY-DUX.

KLASSE Ia. Varighedsflyvning med Skole glider:

Nr. 1. Roskilde Svæveflyveklub.
Sammenlagt Tid paa de 5 bedste Flyvninger:
36 Minutter 13 Sek.

Nr. 2. POLYTEKNISK FLYVEGRUPPE:
21 Minutter 17 Sek.

Nr. 3. Ringsted Svæveflyveklub.
16 Min. 55 Sek.

Bedste Enkeltpræstation:

Poul Mortensen, Roskilde. Den 11. Aug. d. A. med Skolegliderен S.G. 38 OY-73. 8 Min. 31 Sek.

KLASSE III. Højdevindingskonkurrence:

Nr. 1. Aarhus Svæveflyveklub.
Sammenlagt Højdevinding paa de 5 bedste Flyvninger:
8130 m.

Nr. 2. POLYTEKNISK FLYVEGRUPPE:
3050 m.

Bedste Enkeltpræstation:

Harald Wermuth Jensen med en Højdevinding paa 2910 m den 1. September 1946 med Svæveplanet OY-90 (G.B.IIb).

KLASSE III. Strækflyvningskonkurrence:

Nr. 1. Aarhus Svæveflyveklub.
Sammenlagt Distance: 91,1 km (2 Flyvninger).
Bedste Enkeltpræstation:
Harald Wermuth Jensen den 21. August 1946.
Startsted: Tirstrup.
Landingssted: Silkeborg.
Distance: 65,1 km.
Flyvetid: 4 Timer 27 Minutter.

Der er ikke andre Klubber, der har deltaget i denne Klasse.

Svensk Syn paa dansk Sværeflyvning

Fra Instruktørlejren i Værløse: Birger Nilsson i Samtale med Unionens Sekretær, Ing. Eckert, og Kapt. A. H. Jørgensen, der slæbte Sværeplaner med KZ III.

Den svenske Sværeflyverinstruktør BIRGER NILSSON, som ledede Sværeflyverunionens Instruktørlejr i den forgangne Sommer, fremsætter sit Syn paa danske Sværeflyveforhold.

DET er ofte pointeret i FLYV's Spalter, at dansk Sværeflyvning stagnerer. Der savnes Fremsyn, og vel tilrettelagte Planer for Fremtiden. Pessimismen er for fremherskende, det store Skræmmebillede som stadig males op, er Materiale- og Pengemangel.

Derfor er det interessant at høre en Udlændings Syn paa dansk Sværeflyvning af idag, og dobbelt interessant fordi det falder ganske godt sammen med visse danske Udtalelser.

Birger Nilsson:

»Jeg undrer mig over, at den danske Sværeflyvning, som nu i to Sæsoner har kunnet udfolde sig frit, ikke er kommet længere end vi var i Sverige før Krigen. Jeg ved godt, der er mange Besværligheder at kæmpe med, men en Del Danskere har jo bl. a. i Sverige haft Lejlighed til at lære og faa Del i de Erfaringer, vi i Sverige har kæmpet os frem til.

Tro ikke, at den Hjælp svensk Sværeflyvning har modtaget, er kommet dumpende ned fra Himlen, som Appelsinen i Aladdins Turban. Hverken Staten, Firmaer eller Privatpersoner, gaar rundt med en Lup, for at finde Steder at blive af med deres Penge. Udspillet ligger naturligvis hos Sværeflyverne selv.

Det er heller ikke nok bare at søge Støtte til Sværeflyvningen i al Almindelighed. Først maa man udarbejde en Plan, f. Eks. for to Aar, og skabe Tillid til Planen gennem Indsats og ikke kun ved store Ord. Naar dette absolut nødvendige Grundlag er skabt, kan man gaa igang med Gennemførelsen af Planen, herunder at skaffe de nødvendige Penge.

Det vil altid være muligt at skaffe Penge til en saadan veltilrettelagt Plans Gennemførelse!!! — men det kræver som sagt en Indsats, Optimisme og Gaapaamod.

Svensk Sværeflyvnings Fremtrængen, mod hvad der er naaet til i Dag, skyldes ikke at Staten og andre Instanser, kom og slog os kammeratligt paa Skulderen, og sagde — nu skal vi hjælpe jer at skabe en Sværeflyvning af Format.

Næh — det var fremsynede Mænd indenfor vore Rækker, der gennem først at ordne de interne Forhold, med en Udvidelse for Øje saa et Grundlag var skabt, — og dernæst at henvende sig til det rette Forum, med et kraftfuldt og veltilrettelagt Forslag — svensk Sværeflyvning kan takke for sin Fremgang.

Det nytter ikke meget at lave forskellige Arrangementer, fra Tid til anden, mere eller mindre tilfældigt. Det Danskerne efter min Opfattelse savner, er netop Planer med længere Sigt, saa der er en fast Ramme om det hele, og noget at arbejde hen imod.

Se efter andre, som maaske ikke helt kan sidestilles med danske Forhold, men hvor Paralleller ialtfald kan drages. Czekoslovakiet, kan staa som et glimrende Forbillede. De har lagt en fast Plan for Genopbygningen af deres Sværeflyvning, med visse Terminer, — som bliver overholdt!! og er allerede kommet et langt Stykke frem.

Danmark har alle Chancer for at blive et Sværeflyver-Eldorado. Jeg har efter Instruktørlejren været rundt i det meste af Danmark og maa sige, at alle Betingelser for Sværeflyvning er tilstede. Danmark er faktisk en stor Flyveplads, der findes knap en Plet, hvor et Sværeplan ikke kan lande. Hvad Skrænteflyvning angaar, har I Lønstrup som er glimrende egnet til saavel Certifikatprøver, som 5 Timers Prøven til Sølv C.

En dansk Sværeflyver som har faaet sit S Certifikat, kan umiddelbart »sparkes« bort fra Pladsen paa Strækflyvning — han skal nok finde et Sted at komme ned!!

I maa bort fra de evindelige Spilstarter, med et Par mere eller mindre tilfældige Kurver, og saa ned og lande — som er dansk Sværeflyvning af idag. Det er Uddannelse, men har intet tilfælles med Sværeflyvning.

Instruktørspørgsmaalet er ogsaa vigtigt for Danmark, her skal tages fat med en fast Haand. — Efter »C«, faar Sværeflyverne Lov til at tumle sig efter eget Forgodtbefindende, uden nogen Instruktion — og kommer derfor ikke videre!

Instruktørerne er en Side af Sagen, der helt anderledets skal tages fat paa. Man skaber ikke saadanne i en to Ugers Lejr. I Sverige stilles store Krav til Folk som skal være Instruktører, de skal for det første have en solid Uddannelse bag sig. Kommer saa paa almindeligt Kursus, af en vis Varighed, paa Alleberg — om de skønnes egnede — derefter paa Instruktørkursus, og skal saa ud i Klubberne og fungere som Glideflyve-Instruktører. Forløber det tilfredsstillende, kommer de efter en bestemt Praktisering igen paa Insctruktørkursus, og kan træde i Funktion som *Sværeflyve*-Instruktører«.

Disse Udtalelser blev egentlig ikke fremsat med Publicering for Øje, — men ved en tilfældig Samtale om Forholdene. Da vi imidlertid ansaa dem for værende af stor Værdi, fik vi Birger Nilssons Velsignelse til at resumere dem i FLYV. Herved har man opnaaet en usminket Meningstilkendegivelse, fri for alle Høfligheds-Omsvøb. Saa om nogen føler sig stødt over den frimodige Tone, — er kun Medarbejderen at laste herfor! *Hart.*

★

Stamgruppens Eksklusion ophævet

SØNDAG den 20. Okt. afholdt Sværeflyveunionen ekstraordinær Repræsentantskabsmøde i København.

Eneste Punkt paa Dagsordenen var evt. Ophævelse af »Stamgruppen«s Eksklusion, som var vedtaget paa Unionens R.M. i Odense den 28. Maj 1945.

Mødet var besluttet inden Sagen, Fabr. *Hoff-Hansen* havde anlagt mod Unionen, kom til Behandling i Østre Landsret. Her indgik Unionen som bekendt Forlig og erkendte dermed, at Eksklusionen af *Hoff-Hansen* ikke var juridisk holdbar, da den ikke havde staaet som Punkt paa Dagsordenen, og Grundlaget for Eksklusionen blev saaledes ikke berørt.

Unionsformanden, Dir. *Dessau*, indledede Mødet og bad de fremmødte Repræsentanter lægge en god Vilje for Dagen.

Hele denne Sag, sagde Herr Dessau, havde hvilet som et Tryk paa dansk Sværeflyvning, og Tiden var inde til en positiv Stillingstagen.

Kotvig, der som forhandlingsberettiget repræsenterede »Stamgruppen«, udtalte, at saafremt Ekskl. blev ophævet, kunde han paa sin Klubs Vegne garantere for den Ro inden for Sværeflyvningen, der var tiltrængt.

Efter Debat om Sagen blev det med 24 St. for, 5 St. mod, og 1 blank vedtaget at ophæve Eksklusionen fra 20. Okt. 1946 at regne. Paa Baggrund af den Tid Ekskl. har været i Kraft, enedes man ligeledes om at lade Konventionalboden bortfalde.

Hart—

Interessante engelske Model-Profiler

I England blev der sidste Aar startet et Forsøgsselskab for Modelflyvning, The Low Speed Aerodynamics Research Association, hvis Ledere for en stor Del er Videnskabsmænd ved den engelske Forsøgsanstalt i Farnborough.

En af de interessante Rapporter, der er udsendt, fortæller om nye Profiler, som Englænderne har udviklet for smaa Modeller, og som vi hermed bringer med deres Procentværdier og andre Data.

Som bekendt fandt vi under Krigen ud af, at ved smaa Reynoldstal, som vi har dem paa mindre Modeller, var Strømningen om Planet ofte underkritisk (laminar). Vi stræbte derfor efter at gøre Strømningen overkritisk (turbulent) eller efter at benytte Profiler med saa lavt kritisk Re-Tal, at Strømningen altid var overkritisk ved de benyttede Modeller.

Englænderne er af den Opfattelse, at det er vanskeligt at faa Strømningen turbulent. De har derfor stræbt efter at konstruere Profiler, som giver bedre Resultater ved underkritisk Strømning end de hidtil anvendte Profiler fra rigtige Fly, der jo altid flyver i overkritisk Tilstand.

Det viste LDC-2 er maalt ved Re = 38.000, hvilket svarer til en Model med ca. 10 g/Kvdm Planbelastning og 110 mm Korde eller 20 g/Kvdm og ca. 75 mm Korde. Nogle smaa Forsøgsmodeller opnaaede Synkehastigheder paa ca 0,35 m/sek og Glidetal paa over 10 mod ellers ca 0,5—0,6 m/sek og Glidetal paa 5 til 7.

Vindkanalmaalingen sammenlignes i »Aeromodeller«, der nylig har bragt Rapporten, med RAF 32, som LDC-2 naturligvis ved dette lave Re-Tal er meget betydeligt overlegen. Sideforholdet for Forsøgsplanet er imidlertid ikke opgivet, hvorfor vi ikke gengiver Kurverne her. Det vilde imidlertid være interessant ogsaa at se f. Eks. SI 32506 maalt under de samme Forhold. Hvis LDC-2 blot er lige saa god som SI 32506, vil det absolut være fordelagtigt at anvende paa Grund af den større Tykkelse.

Hvis danske Modelflyvere faar Lyst til at forsøge dette nye Profil, bør det altsaa i første Omgang være paa en lille Model med Re-Tal omkring 40.000. Bedste Resultat skulde opnaas ved ret stor Indfaldsvinkel. Den nedadgaaende Luftstrøm bag dette Profil er ret koncentreret og kan nedsætte Haleplanets Virkningsgrad betydeligt, hvorfor Haleplanet bør anbringes relativt højt, saa det ikke forstyrres. Endvidere gøres opmærksom paa, at Ribbernes Overside maa bygges *meget nøjagtigt*, hvorfor det er klogt at sætte Ribberne tæt.

Det engelske Ministerium for Flyvemaskineproduktion har udtaget Patent paa Profilerne paa Opfindernes Regning, saaledes at man ikke uden videre maa udnytte dem forretningsmæssigt. Opfinderne er N. K. Walker og R. H. W. Annenberg.

Om LDC-3M oplyses blot, at det er et nyere Profil beregnet for Gasmotormodeller.

FLYV modtager gerne Beretninger om opnaaede Resultater med de nye Profiler.

LDC-2

LDC-3M.

Procentværdier for de nye Profiler

% fra Forkant	LDC-2 Overside	LDC-2 Underside	LDC-3M Overside	LDC-3M Underside
0	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
2,5	2,20	÷2,00	2,70	÷1,70
5	3,00	÷2,45	3,55	÷1,90
10	4,75	÷2,65	4,90	÷1,80
15	5,50	÷2,70	6,00	÷1,70
20	6,35	÷2,60	6,95	÷1,60
25	7,10	÷2,35	7,75	÷1,50
30	7,65	÷1,90	8,65	÷1,40
35	8,25	÷1,50	9,30	÷1,30
40	8,75	÷1,20	10,00	÷1,20
45	9,17	÷0,80	10,60	÷1,10
50	9,45	÷0,45	11,05	÷1,00
55	9,50	+0,05	11,40	÷0,90
60	9,45	0,20	11,45	÷0,80
65	9,00	0,35	11,25	÷0,70
70	8,50	0,55	10,85	÷0,60
75	7,50	1,00	10,10	÷0,50
80	6,40	1,10	9,05	÷0,40
85	5,00	1,05	7,45	÷0,30
90	3,50	0,90	5,40	÷0,20
95	1,80	0,50	2,95	÷0,10
100	0,00	0,00	0,00	0,00
Næseradius		1 %		1 %
Største Hvælvning		4,75 %		5 %
liggende fra Forkant:		65 %		65 %
Største Tykkelse		10 %		12 %
liggende fra Forkant:		45 %		55 %
Betegnelse efter NACA-System		56510		56512

★

VERDENSREKORDER

F.A.I. meddeler, at tre russiske Rekorder fra 1939 er blevet anerkendt, nemlig Distance for Gummimotormodeller 1090 m, Hastighed efter Jordstart 60,88 km/T og Højde for Gasmotormodeller med 1052 m.

Det er noget ejendommeligt, at F.A.I. først fremkommer med dem nu. Distancerekorden maa være en Haandstartsrekord, idet der ingen saadan figurerede i sidst offentliggjorte fuldkomne Liste. Den tilsvarende danske Rekord er 19250 m! Hastighedsrekorden slaar en fransk fra 1938, mens Højderekorden er mindre end en senere fransk paa 1830 m.

Flyvedagens Modelflyvekonkurrencer

SOM sidste Aar hjemsøgtes Flyvedagens Modelflyvekonkurrencer af daarligt Vejr. De var henlagt til Søndagen før Flyvedagen, men da stormede det saa stærkt, at man udsatte til selve Dagen. Nogle enkelte Klubber havde dog trodset Stormen. Selve Flyvedagen var det i hvert Fald Vest for Storebælt ogsaa daarligt Vejr. Som Følge af Udsættelsen nedlagde OM-F Protest som dog efter Behandling i Luftsportsraadet ikke blev taget til Følge. Her er Resultaterne:

Holdkonkurrence A 1:
- OM-F Hold I 0.56,0
- Sportsflyveklubben 0.48,4

Individuel Klasse A 1:
- Arne Hansen, OM-F 1.12,3
- Flensted-Jensen, Sportsflyvekl. 1.11,3
- Peter Rasmussen, OM-F 1.10,8

Holdkonkurrence A 2:
- Sportsflyveklubben 1.44,9
- Aerius, Slangerup 1.24,0
- OM-F 1.12,9

Individuel Klasse A 2:
- »Calle« Petersen, OM-F 2.08,0
- Flensted-Jensen, Sportsflyvekl. ... 1.52,8
- P. Chr. Petersen, Aerius 1.50,6

Holdkonkurrence A 3:
- Ikaros, Haslev 2.12,8
- Odder 1.08,2

Individuel Klasse A 3:
- Kurt Rechnagel, Haslev 2.43,0
- Henning Christiansen, Haslev 1.57,2
- Valther Nielsen, Haslev 1.57,2

Medens Vinderne i A 3 og A 2 er gamle Kendinge, er A 1-Vinderen en af OM-F's nyere Folk. Han tog A-Diplom i Maj. Det var en fin Præstation at vinde under saa ugunstige Forhold. Hans Model var en Calle 8. — Unionens Ledelse er allerede travlt i Gang med at finde en bedre Form for Konkurrencerne næste Aar.

★

Malmø slog København

SPORTSFLYVEKLUBBEN havde den 28.—29. September inviteret Modelflyvere fra Aeroklubben i Malmø til Danmark. Der kom ikke mindre end 28, som blev indkvarteret paa Vandrehjemmet Troldehøj. I stille overskyet Vejr afholdtes om Søndagen en Konkurrence mod 14 københavnske Modelflyvere. Trods lave vaade Skyer forekom flere Termikflyvninger! Malmø vandt som ventet alle 4 Klasser, men der forekom flere pæne københavnske Flyvninger, og alle Danskerne fik da ogsaa Præmier, som Gæsterne havde medbragt i Form af Chokolade, Kaffe og andre rare Ting, mens Svenskerne drog hjem med flotte Broncefade. Konkurrenceorganisationen, som det før har knebet lidt med i København, fungerede denne Gang godt.

Resultater:

A 1	A. Håkonsson, Malmø	3.32,0
	Terje Larsson, Malmø	2.52,0
	Poul B. Nielsen, Kbhvn.	2.49,6
A 2	Terje Larsson, Malmø	3.56,6
	Nils Larsson, Malmø	3.30,9
	Gunnar Persson, Malmø	3.21,6
	Oluf Møller, Kbhvn.	3.57,3
A 3	Bengt Lundén, Malmø	4.08,0
	Inge Winquist, Malmø	3.24,0
D	Arne Nilsson, Malmø	1.11,7
	A. Håkonsson, Malmø	1.06,7
	Henning Jönsson, Kbhvn.	0.22,2

Hvordan tager jeg A-Diplom?

EFTER dt nye nordiske Regler er der som bekendt indført Modelflyvediplomer, A, B og C, ligesom Sværeflyverne har dem, men med den Forskel, at Modelflyvernes C i Sværhedsgrad nærmere svarer til et Sværeflyver-Sølv-C. Derimod er A-Diplomet absolut en ren Begynderprøve, som enhver ny Modelflyver kan og bør bestaa med sin allerførste Model.

Alligevel er det kun et forbavsende og beklageligt lille Antal Modelflyvere, der i det forløbne halve Aar har sikret sig A-Diplomet, nemlig kun ca. 85, fordelt paa 23 Klubber af de 46, vi har. Det vil i Praksis sige, at i Halvdelen af Klubberne har ingen passeret det allersimpleste Begynderstadium.

Hvordan en Klub overhovedet kan eksistere endsige optage nye Medlemmer og oplære dem, naar de gamle endnu ikke engang selv har bestaaet A-Prøven, er en Gaade — — og maaske en Forklaring paa flere Klubbers Undergang i den sidste Tid.

Saa snart vi kan begynde at udvide Modelflyvningen igen, vil der ved mange Konkurrencer blive forlangt, at man indehaver A, B eller C-Diplom for at deltage. Allerede ved næste Aars Konkurrencer vil dette sikkert være Tilfældet. Men før vi kan begynde at hverve mange nye Medlemmer, maa vi have et Grundlag. Derfor maa *alle* de nuværende Medlemmer have et A-Diplom.

Selv om de er gamle Medlemmer, bør de ikke genere sig, men gaa ud og klare denne simple Prøve. Der *er* slet intet at genere sig for, tværtimod: Det maa være en ubehagelig Følelse ikke at have bestaaet Prøven.

De allerfleste vil jo tage den med en Svævemodel og enhver anstændig Begynder-model kan flyve de forlangte 60 Sekunder — ogsaa med mindre end 100 m Snor — hvis den er ordentlig bygget og flyves fornuftigt. Selv en saa simpel Model som en »Esa« kan gøre det.

Altsaa: Tag en Model frem, eller byg en ny. Vent til det bliver egnet Vejr, og gaa saa ud paa en egnet Plads med Modellen, et Stopur og to Kontrollanter. Trim Modellen, til den er i Orden, og flyv saa de 3 Gange 1 Minut. Det er hele Opskriften, saare simpel at udføre — — bare man gør det!

Endnu bedre end at en enkelt Mand gør det, er at Klubbens Medlemmer slaar sig sammen og beslutter, at *samtlige* Medlemmer skal bestaa Prøven. Og for at det ikke skal forblive en Hemmelighed, der hurtig glemmes: Send en Udfordring til nærmeste konkurrerende Klub: »Inden 2 Maaneder vil vi alle have A-Diplom. Kan I ogsaa klare det? Lad os se, hvem der kommer først!«

Arrangerer Klubben senere et Begynderkursus, husk da, at dette ikke er afsluttet, før *alle* er ført frem til et A-Diplom og har prøvet at deltage i en Konkurrence. Hvis man kigger den sidste Diplomliste i »DMU meddeler!« igennem, vil man bemærke, at der pludselig paa to Dage kom 10 A-Diplomer i Odense. Det var saadan et Begynderkursus, som de første Dage, de var ude at flyve med den nye Model (naturligvis paa en egnet Plads, i ordentligt Vejr og under kyndig Instruktion) uden Vanskeligheder bestod Prøven. Der blev kun brugt 50—70 m Snor, og mange havde endda meget fine Tider.

Hvilke Modeller skal man anvende? Ja, det nemmeste er en Esa eller lignende. Af de, der har taget A med en A 1 Model, har 13 brugt egne Konstruktioner, 8 Calle 8, 4 Grimponimus, 3 KSAK Tigern II og 2 Calle 6 samt 6 diverse Typer.

Forhaabentlig vil denne lille Opfordring og Vejledning sætte ny Fart i Diplomtagningen. Efteraar og Vinter er ingen Undskyldning. Gør dig parat, saa du ved første Lejlighed kan tage Diplomet. Er du i Tvivl om noget, saa skriv til Unionens Instruktør om Raad.

De udenlandske Modeller i Eaton Bray

Anden Del af Jørgen Larsens Beretning

SOM lovet i sidste Nr. af FLYV vender jeg saa tilbage til at omtale de udenlandske Modeller, som jeg fik Lejlighed til at tage i Øjesyn under mit Ophold i England. Først vil jeg fortælle om de franske Dieselmotorer, som var en Oplevelse for sig. Den interessanteste maa siges at være en lille Motor paa ca. 0,9 cm³ og med en Vægt paa 50 Gram. Modellerne til disse Motorer var 70—80 cm i Spændvidde, og Konstruktionerne bestod alle uden Undtagelse af Balsa. Desuden havde Franskmændene Motorer i tre forskellige Størrelser foruden ovennævnte Lilliput. De fleste af Modellerne var meget velflyvende, og under Stigning laa de saa godt som alle i en ret skarp Kurve i en Vinkel paa 45—50°. De fleste af de Konstruktioner, som saas, havde Planet paa en Baldakin helt fremme over Motoren, men der saas dog ogsaa en enkelt lavvinget Model som trods Loven og Profeterne fløj ganske udmærket.

Svævemodellerne: Ja, paa dette Omraade tror jeg ikke, vi har noget at lære; de Modeller, de udenlandske Kammerater mødte med i England, var næsten alle konstrueret efter den saakaldte »gamle Recept«. Der var en enkelt fransk Model, som var meget velflyvende, den var ca. 3 Meter i Spv. De øvrige maa alle siges at være à la Strolch. Af Profiler saa man kun de gængse Typer som Eiffel-Gøttingen-R.A.F. og i enkelte Tilfælde Grant af en eller anden Form. Saa hvis det en anden Gang bliver muligt at sende et større Hold til England, vil jeg tro, vi skulde have en meget stor Chance for at hjemføre en Sejr, i hvert Fald med Svævemodeller. Om vi kan komme til at gøre os gældende med Dieselmotormodeller afhænger i høj Grad af hvilken Indsats vore Motorfabrikanter er i Stand til at yde. Vi maa først og fremmest have Vægten sat betydeligt ned og Ydelsen lidt i Vejret. Naar det er naatt, saa tror jeg godt, vi kan være med i Vognen, men heller ikke et Øjeblik før.

Wakefieldmodellerne. Som Rosinen i Pølseenden vil jeg omtale mit »Hjertebarn« Wakefieldmodellerne. Der var ca. 35 Deltagere i denne Klasse, og i den Uge, som forløb fra vi ankom til Flyvepladsen og til Konkurrencen for Gummimotormodeller skulde afholdes, saas mange fine Trimflyvninger. Til Tider kneb det en Del at faa den rigtige Stigning frem, men gennemgaaende fløj de rigtig pænt. Undertegnede prøvefløj om Fredagen før Stævnet om Søndagen, og det saa ud til at gaa straalende; den første Flyvning var paa 1 Min. 48 Sek., og saa troede jeg naturligvis, at jeg kunde give Motoren et Par Omdrejninger til, men om Forladelse, nu havde den holdt siden 1940, og nu vilde den ikke mere.

Resultatet blev, at der pludselig manglede ca. 15 cm af Kroppen bagude. Saa stod man jo der med Haaret ned ad Nakken, men der var ikke andet at gøre end at reparere. Jeg havde »Kassen« flyveklar igen om Lørdagen; men det viste sig saa, at den var blevet en Del tungere, og det var ikke muligt for mig at trimme den tilfredsstillende. Som Følge deraf blev jeg desværre kun Nr. 13 af 35 Deltagere. Det kunde have været værre, men helt godt var det jo ikke. Næste Gang maa vi se at faa nogle flere med og med Gummimotormodeller. Der er ingen Tvivl om, at vi kan faa en fin Placering, hvis der blot bliver sendt 10 Mand af Sted næste Gang. Vi maa i hvert Fald aldrig mere sende 2 Mand ud med kun 3 £ i Lommen hver. Det forslaar hverken helt eller halvt. Tage Hansen og jeg havde fire Dage i London efter Stævnets Slutning, og hvis ikke jeg havde haft nogle Venner der, saa kunde vi lige saa godt have lagt os til at dø, for vi kunde alligevel ikke have klaret os for de 3 £, vi havde med os herfra. Men lad det være os en Lære, at en sadan Tur skal planlægges paa en helt anden Maade til næste Aar. Og saa maa vi haabe, at Hr. Bramsnæs stiller sig noget mere velvillig med Hensyn til Rejsepenge, ellers maa jeg paa det kraftigste fraraade, at nogen begiver sig til »Stenkulsøen«.

Bramsnæs er uskyldig.

Til Jørgen Larsens sidste Bemærkninger maa i Retfærdighedens Navn tilføjes, at Nationalbankdirektøren, der ellers er en udmærket Skydeskive, her for en Gangs Skyld er sagesløs. Unionen søgte kun 3 £ til hver, idet der ikke var beregnet noget 4 Dages Ophold, ligesom man ansaa Chancerne for overhovedet at faa noget bevilget for at være større, naar man var saa beskeden som mulig. Men derfor har man naturligvis alligevel lært et og andet til næste Gang, hvor vi ogsaa haaber at blive indbudt med et lidt længere Varsel.

P. W.

Wakefieldvinderen fra 1937, Franskmanden Fillon, var en af de dygtigste af Deltagerne i England.

→

FRA MODELFLYVERNES VERDEN

Jyllandsslaget.

DEN traditionelle store Konkurrence for de jyske Klubber, som »Agaton« i Aarhus i Aar afholdt, var ikke begunstiget af godt Vejr. Jens Jespersen, Nykøbing Mors, vandt Gasmotormodelklassen med 19,5 Sek. Jørgen Friis, Aarhus, vandt A 1 med 1.03,3 (Modellen fløj bort i første Start med 3.10), mens Egon Madsen fra Nykøbing M. vandt A 2 med 2.21,6, fulgt af Henning Petersen, Fredericia, med 2.12,7, mens Ing. D. Linnet, Odder, vandt den store Klasse med 1.24,8. Der deltog 19 Mand med 22 Modeller fra 7 Klubber.

Andre jydske Konkurrencer

Den 20. Oktober afholdt det nordjyske Distrikt en decentraliseret Distriktskonkurrence. *Jens Jørgensen*, Sæby, vandt baade A 1 med 1.51,0 og A 2 med 2.09,1 trods daarligt Vejr med Blæst og Dis.

Samme Dag holdt »Star« paa Mors en Konkurrence mod Skive og Aarhus. *Martin Drejer*, Nykøbing, vandt A 1 med 1.38,6 og *Robert Clemmensen*, Skive, A 3 med 2.31. Særligt pæne var Resultaterne i A 2, den nordiske Konkurrenceklasse for Svævemodeller. Her vandt *Jørgen Lillelund*, Nykøbing, med 2 min 50 sek, mens hans Klubformand *Egon Madsen* havde 2.33 og *Robert Clemmensen*, Skive, 2.24. En Holdkonkurrence med 5 Modeller vandt »Star« med 1.44,1 med Skive paa Andenpladsen med 1.03,3.

Klubmesterskab i OM-F.

OM-Fs Klubmesterskaber den 20. Okt. vandtes i A 1 af *Arne Hansen* med 1.07,6. Calle maatte igen se sig slaaet af en ny Mand med en »Calle 8«. Han havde selv 1.05,4.

A 2 vandtes af Verdensrekordindehaveren *Erdrup* med 2.47,8, fulgt af Calle med 2.34,4 og Karin Terndrup med 1.59,9. Bemærk, at Resultaterne i Skive samme Dag er lidt bedre.

Efter et af Klubbens bedste Aar hidtil afgik næsten hele den gamle Bestyrelse med *Aage Høst-Aaris* i Spidsen. Det var meget vanskeligt at opstille en ny, da kun faa har Tid for Studier, Militærtjeneste etc. Tre Medlemmer af den nye Bestyrelse kan af samme Grunde ikke fungere hele næste Periode. Disse Vanskeligheder er meget almindelige over hele Landet og til stor Gene for Modelflyvningens Udvikling. Ny Formand blev den nye Danmarksmester, *Kjeld Enevold Nielsen*.

BENZIN-MOTOR
Kratmo 10 . Fabriksny
Sælges billigt
Søren Holmgaard, Videbæk, Jylland

Dygtig Odense-Pige

Karin Terndrup med KT-2.

Den dygtigste af Landets faa kvindelige Modelflyvere er *Karin Terndrup*, OM-F. Hun er imidlertid ogsaa dygtigere end de fleste mandlige, idet hun den 30. Sept. bestod den højeste Modelflyverprøve, C-Diplomet, som kun tre andre nye Folk har taget i Aar — foruden 3 gamle Eliteflyvere. Hun tog A-Diplom den 22. Juni og B den 15. August og er dermed et lysende Eksempel paa, hvor hurtigt en Modelflyver bør og kan tage disse Prøver.

Karin har imidlertid ogsaa bygget flere Modeller end de fleste andre, idet hun er ansat paa *Levin Jensens* Modelflyvefabrik. Med Levin og *Erdrup* som Lærere og Tidtagere har hun naturligvis ogsaa været gunstigt stillet. Karin, der er forlovet med Levin, er iøvrigt ogsaa Svæveflyver.

C-Diplomater

Det nye nordiske C-Diplom, der kræves for at deltage i internationale Konkurrencer, har vist sig betydeligt vanskeligere end de gamle Eliteprøver. Det er hidtil kun erobret af 8 Danskere: *Børge Hansen*, Hobro; *Svend Nielsen*, Slangerup; *Jens Jørgensen*, Sæby; *Mogens Erdrup*, Odense; *Bent Schmidt*, Haslev; *Karin Terndrup*, Odense; *Kurt Rechnagel*, Haslev; og *Henning Christiansen*, Haslev. Vore Muligheder i internationale Konkurrencer er imidlertid kun forøget med 5, da 3 i Forvejen var berettiget dertil som gamle Eliteflyvere.

Modelflyvernes C-Diplom maa ikke forveksles med Svæveflyvernes. En C-Modelflyver svarer nærmere til en Sølv-C-Svæveflyver.

Modelflyvernes 1947-Program

Det foreløbige Program for Modelflyverbegivenhederne næste Aar ser saaledes ud: Distriktskonkurrencer den 16. Febr., 3. April, 26. Maj og 19. Okt. Danmarksmesterskab for indendørs Modeller den 20. April i Aarhus, for Gummimotor- og Gasmotormodeller den 6. Juli paa Fyn, for Svævemodeller paa Sjælland den 14. Sept. Sommerlejren skal være fra 4. til 9. August. Nordisk Landskamp haaber man at faa i Midten eller Slutningen af August (Unionen har 10 Aars Jubilæum den 29. Aug.), og endelig er der Flyvedagen, hvis Tidspunkt endnu er ukendt. Konkurrencerne i Forbindelse med Flyvedagen vil dog antagelig blive udstrakt over flere Sommermaaneder.

Danmarksrekord

DER er i den sidste Tid indløbet flere Rekordansøgninger for Distancen i A2. Saaledes var der flere i OM-F omkring en halv Snes Kilometer, en fra Nykøbing Mors paa 14½ km, men Rekorden tilfaldt OM-Fs Formand, *Aage Høst-Aaris*, hvis Model fløj 15,2 km. Det var allerede i Maj, at Modellen blev meldt som »savnet« sammen med adskillige andre. Oscar Vangs »Fedtmule« dukkede som tidligere meddelt op paa Anholt. Høsts blev sammen med flere andre fundet, da Høsttiden var inde, og Kornet kom af Markerne. Flyvningen er ikke Aarsrekord, da den foretoges i Maj. Det er derimod *Jørgen Lillelunds* paa 14½ km den 1. September.

Nordisk Modelflyvekonkurrence

I Forbindelse med Landskampen i Finland afholdtes den 19. August paa Jämijärvi en Konference mellem Ingeniør Dérantz, Sverige, Politifuldmægtig Orvin, Norge, Løjtnant Poppius, Finland, og Ingeniør Weishaupt, Danmark.

Konferencen behandlede de Forslag, der sammen med de nordiske Regler er indsendt til FAI's Modelflyvekommission.

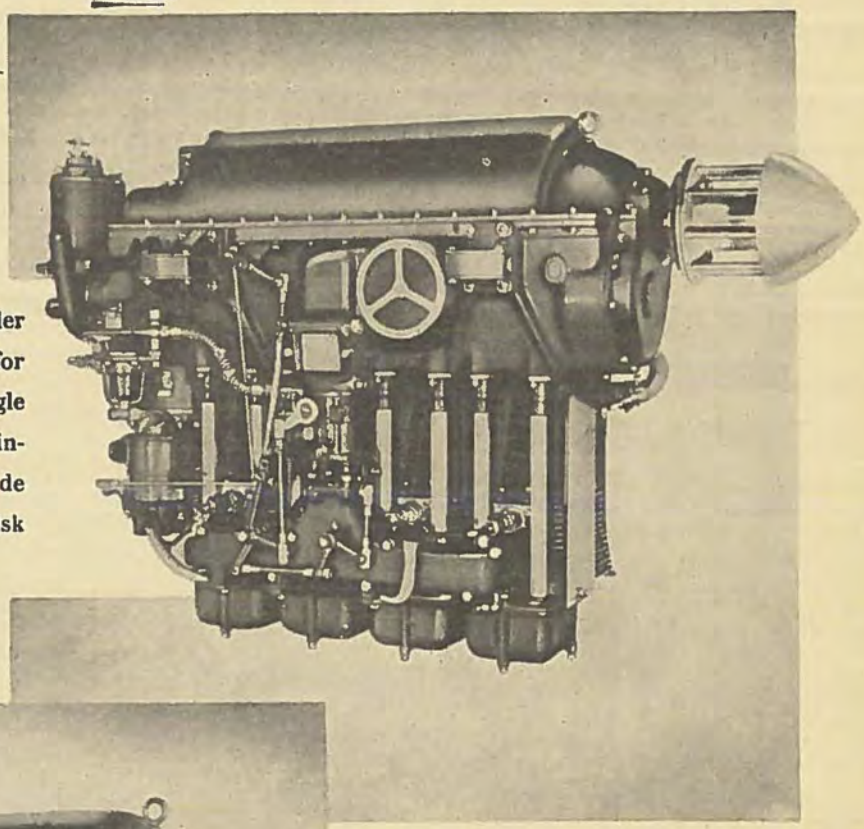
Forskellige andre Punkter blev diskuteret, deriblandt et forenklet finsk Forslag til Indregistrering af Modellerne, idet Sverige og Norge ikke var tilfreds med det oprindelige Forslag.

Nye FAI-Regler

Paa den fornylig afholdte F.A.I.-Konference i London var der desværre ikke Tid til at faa Modelflyvereglerne saa gennemgribende ændret, som man gerne vilde, men visse Ændringer hist og her vil dog sikkert snart blive fastsat. Bl. a. er der Tale om at regne Planarealet som Summen af Hoved- og Haleplanareal, ligesom Kroptværsnittet fremtidig skal bestemmes i Forhold til Planarealet. Paa flere Punkter blev de nordiske Regler indført. Der var stor Interesse for disse, men ikke Tid til at gaa helt ind paa en Diskussion om dem. Nye internationale Rekordklasser er oprettet for indendørs Modeller, Specialmotor-Modeller og for Helikoptere, Mølleplaner o. lign. Norden var repræsenteret af den svenske Modelflyvechef, Ing. *Dérantz*. Resultaterne og det videre Arbejde drøftes for Tiden mellem de nordiske Lande.

Cirrus

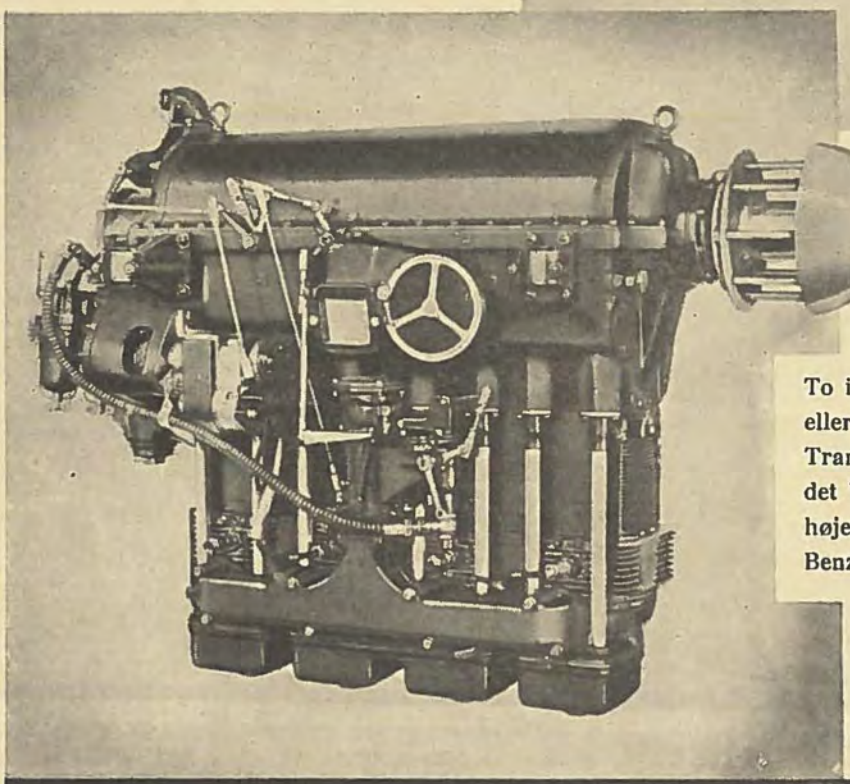
MOTOREN HAR BESTAAET SIN PRØVE . . .



CIRRUS MINOR

SERIE II 100 HK

En Udvikling af den lette Flyvemotor, der viste sig saa paalidelig og effektiv inden for R.A.F. — »CIRRUS« MINOR II yder nogle velkomne ekstra Hestekræfter ved en mindre Forøgelse af Vægten, og den har de samme Ophængningsbeslag. Automatisk Indsugning af varm og kold Luft.



CIRRUS MAJOR

SERIE II 150 HK
SERIE III 155 HK

To ideelle Kraftkilder til den moderne en- eller fleremotorede Passager- eller lette Transportflyvemaskine. — Serie III, der i det Ydre ligner de to andre Typer, har et højere Kompressionsforhold og benytter Benzin med et større Oktantal.

CIRRUS
INDREGISTRERET VAREMÆRKE

BLACKBURN AIRCRAFT LTD. BROUGH E·YORKS

REPRÆSENTANT I DANMARK FOR CIRRUS FLYVEMASKINEMOTORER: A. B. C. HANSEN COMP. A/S, KØBENHAVN V.

FLYVEEGENSKABER —

KZ-III Maskinens Flyveegenskaber er anerkendt som enestaaende af Sagkyndige fra Norge, Sverige, Holland, Belgien, England og U. S. A. Den fuldendte Harmoni mellem alle Styreflader, fremragende Start- og Landingsegenskaber og fuld Kontrol selv ved lave Hastigheder gør, at KZ-III er lige skattet af den erfarne Pilot og den nybagte Privatflyver.

KZ

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KØBENHAVN

Novemberkonkurrencer

I raat, diset Novembervejr afholdtes Modelflyvekonkurrencer i Sønderjylland og Nordsjælland. Hammelev Modelflyveklub havde samlet 20 Konkurrenter, idet der mødte Gæster fra Tønder, Vejle, Vojens og Als. Resultaterne var pæne: A 1 vandtes af H. Ohlsen, Als, med 1.49,3, mens den energiske Vejlemand J. A. Lauridsen vandt A 2 med 2.30,7, og Eigil Jensen fra Als med 1.58 vandt den største Klasse.

I Frederikssund afholdtes den første Konkurrence om »Nissepokalen«, der er udsat af Eigil Nissen for en aarlig Efteraarskonkurrence mellem sjællandske Klubber. Der var mødt 23 Deltagere fra 5 Klubber. Unionens Sekretær Jørgen Gamst vandt A 1 med 1.42, mens Københavnerklubben ellers glimrede med sin Fraværelse. Poul Petersen fra Aerius vandt A 2 med 2.34,8, mens Kurt Rechnagel i Spidsen for et stærkt Haslev-Hold vandt A 3 med 3.08,1.

★

Konstruktions-konkurrencerne afgjort

DANSK Modelflyver Union udskrev i Januar 5 Konstruktionskonkurrencer med det Formaal at fremskaffe friske Modeller til Udgivelse som Byggeplaner. Til trods for, at der var god Tid til Raadighed, var Interessen meget lille med Undtagelse af i Klasse A 2, hvor der var en halv Snes Konkurrenter. Der indkom ingen Forslag til Gasmotormodeller eller Andemodeller.

Klasse A 1 vandtes af Niels Sejstrup, Tørning Kro, Hammelev, A 2 af Verdensrekordindehaveren Mogens Erdrup, Odense, og Klassen for haleløse Modeller af Kurt Rechnagel, Haslev. Vi bringer her Oversigtstegninger af de to sidstnævnte Modeller, som antagelig vil blive udgivet. Modelflyverne maa dog have lidt Taalmodighed endnu, da Unionen — belært af tidligere Erfaringer — først vil lade Modellerne bygge og flyve af mindre erfarne Modelflyvere end Konstruktørerne. Foruden disse to Modeller har man Haab om ogsaa at kunne udgive en fremragende Andemodel.

MODELFLYVEBOG

Stark & Sundström: »*Modelflyve Haandbogen*« (Winds Bogtrykkeri, Haderslev).

De to kendte svenske Modelflyveres populære Begynderbog i Modelflyvning foreligger nu i dansk Udgave, hvis Oversættelse er korrigeret og bearbejdet af Johs. Thinesen.

Indholdet er udmærket og letforstaaeligt, i Forhold til Originaludgaven endda forøget med de nordiske Modelflyveregler, som hidtil ikke har været gengivet samlet paa dansk. Udstyret staar derimod ikke paa Højde med den svenske Udgaves.

Nyhed!

Modelflyvehaandbogen

af *B. Stark* og *L. Sundström.*

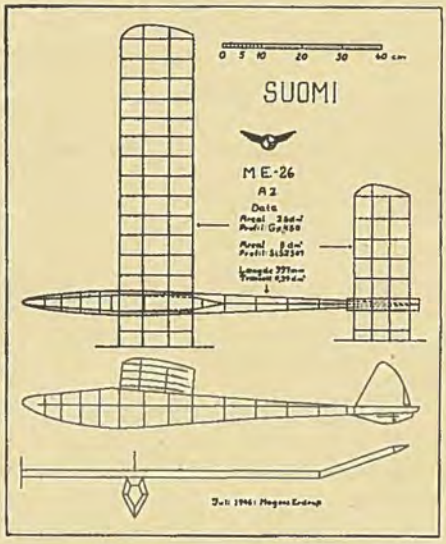
Rigt illustreret med Afsnit om bl. a. Svæve- og Motormodeller og de nordiske Regler.

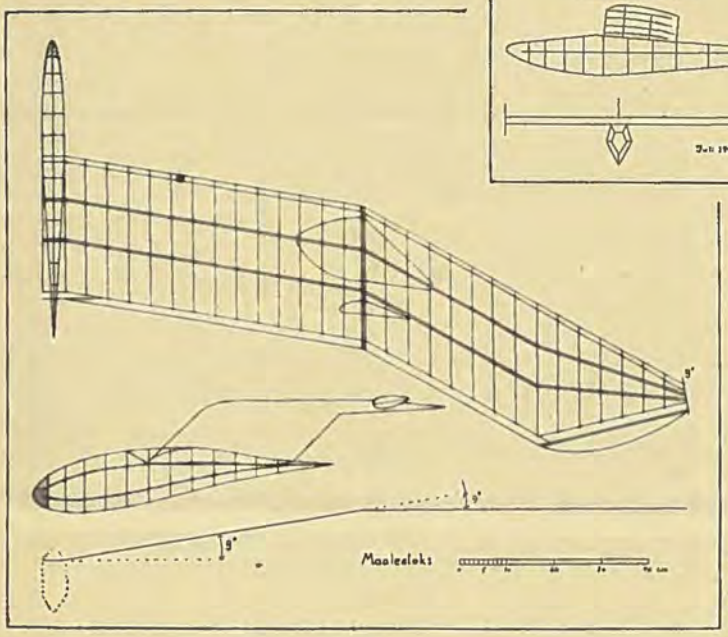
Pris kun Kr. 3.85.

Bestilles ved Indbetaling paa Postkonto 58866, (ved Efterkrav + Kr. 0.80) eller send Beløbet i Frimærker til

Aero-Forlaget, Finsens Allé 29, Odense

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





Mogens Erdrups Model i Klasse A 2.

KR 31, Kurt Rechnagels store, haleløse A 3 Model.

Forslag til Julegaver!

J. B. Priestley: Flyvemaskinefabriken, Kr. 14,75.
En pragtfuld Roman om Livet og Arbejdet paa en engelsk Flyvemaskinefabrik.

Tryde og Clausen-Kaas: Atlanterhavs-Flyvninger, Kr. 8,75, ib. Kr. 12,50.
En spændende og enestaaende Beretning om Menneskenes Sejr over Elementerne. Illustreret med mange interessante Billeder.

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 interesserede maa eje.

Saa flyver vi. Ny Udgave. Kr. 8,50.
Lærebog for Sports- og Privatflyvere. Red. af Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen.

Hobbyboken 1946, Kr. 6.30,
kærkommen Gave for unge og gamle Drenge.

*

Tegn Abonnement paa udenlandske Tidsskrifter fra den nye Aargangs Begyndelse.
Hurtig og sikker Levering.

FLYG pr. Halvaar Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.
Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.
Populær Teknik, Halvaar Kr. 6,00, Hefte 1,00.
The Aeroplane, Kvartal Kr. 17,40, Hefte Kr. 1,40.
Aeronautic, Kvartal Kr. 8,10, Hefte Kr. 2,40.
Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.
Vingar, Halvaar Kr. 4,80, Hefte 80 Øre.
Teknik för Alla, Aargang Kr. 13,80, Hefte 50 Øre.
Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
Telf. C. 2755 - 3955

En velkommen Gave
til alle Modelbyggere er

FLYV's GAVEMAPPE

Pris Kr. 2.00.

Den indeholder 10 Tegninger til Skalamodeller af moderne Flyvemaskinetyper og Modelsvæveplaner i vor sædvanlige, korrekte Udførelse.

Beløbet kan indsendes i Frimærker, ellers paa Efterkrav.

FLYV's FORLAG
Vesterbrogade 60 . København V.

Danske Flyvere og Flyveinteresserede

indbydes til
Subskription paa det
internordiske
Tidsskrift

Til **KNUD RASMUSSENS BOGHANDEL**
Vesterbrogade 60 . København V.

Undertegnede bestiller herved Abonnement paa **Nordiska Flygtidningen** for 1947, Pris Kr. 9.00 portofrit tilsendt. Beløbet medfølger/bedes opkrævet.

Navn:

Stilling:

Adresse:

Til **NORDISKA FLYGTIDNINGEN, Malmö**
Gratis Prøvenummer bedes tilsendt.

Navn:

Stilling:

Adresse:

De kan abonnere paa dette store Flyvetidsskrift i hele 1947 for Kr. 9.00 portofrit tilsendt.

Desuden faar De ved omgaaende Bestilling af **Nordiska Flygtidningen,** som en lille

Ekstra-Gave,

det store Julenummer fra 1945 gratis.

Blandt de nye Abonnenter uddeles desuden en Frirejse til Amerika samt et Antal Stipendier til gratis Uddannelse i Svæve- og Motorflyvning.

VICKERS-ARMSTRONGS
LIMITED

ALFRED RAFFEL
Aktieselskab

Vidtberejst Luftfartsskribent

Redaktøren af Flyvertroppernes Instruktionsblad „Propellen" søger vellønnet Stilling som Luftfartsskribent, enten free lance eller paa fast Base. Perfekt i Engelsk og Tysk. Kan paatage sig alt journalistisk Arbejde indenfor Flyvningen. Bill. mrkt 588 modt. Weber & Sørensen, Reklamebureau, Aarhus.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

SAS-BESØG i Aalborg Lufthavn

Stratocruiserne, der sættes ind i Atlant-Trafiken, kan kun lande i Kastrup, Aalborg og Sola

EN skandinavisk Kommission af Luftfartssagkyndige aflagde for kort Tid siden Besøg paa Aalborg Flyveplads for at foretage visse Undersøgelser i Forbindelse med Atlanterhavstrafiken, som antagelig til næste Aar vil blive fløjet med Stratocruisere.

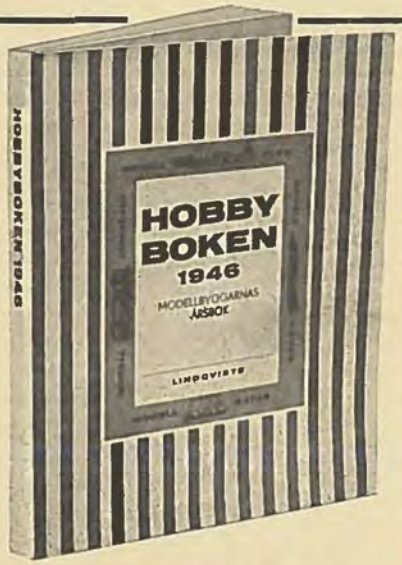
Fra dansk Side deltog bl. a. Overingeniør Svend Hansen fra D. D. L., medens Kommissionens Formand under Opholdet i Danmark er Ingeniør K. H. Larsson fra Scandinavian Airlines System. Naar man interesserer sig saa stærkt for Aalborg Lufthavn og de Planer, der foreligger til en Udvidelse her, skyldes det, at de store Stratokrydsere, der kan tage indtil 106 Passagerer, ikke er i Stand til at lande og starte andre Steder i Skandinavien end i Kastrup, paa Sola ved Stavanger og i Aalborg.

Det oplystes under Kommissionens Besøg i Aalborg Lufthavn, at man netop var ved at indsætte en 4 Kilometer lang Indflyvningsrække af Lys til Orientering for Piloterne foruden forskellige Indflyvningsfyr. Der er ingen Tvivl om, at Aalborg her faar en betydelig Chance for at komme med i det internationale Luftfartsamarbejde.

★

Nakskov Motorflyveklub

paabegyndte Flyveundervisningen Søndag d. 17. November d. A.



Nu faas den svenske
HOBBYBOKEN 1946
Modellbyggarnas Årsbok, der indeholder alt om Modellfly, Modelsejlere, Modelbiler og Modeljernbaner samt en Mængde instruktive Tegninger og Artikler.

Kr. 6,30

Faas i enhver Boghandel eller ved Indsendelse af Beløbet til
CARL ALLERS BOGFORLAG
Kolportageafdelingen
Mikkelbryggersgade 3 . København K.

Pallesgaard
UR- OG KRONOMETERMAGER
Specialitet: FLYVEURE
Raadhusstræde 7 - Telf. Palæ 2634

NU har vi igen Lister i alle Maal.
— Højstartsnor, over 100 m Kr. 5.00 —
Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.
Assurandører
V. Thomsen Otto Thomsen
VESTERPORT
C. 9189 - 9596
Midlertidig Adresse: Hammerichsgade 14

FLYV's Redaktion
Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404
Redaktør, Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A. Tlf. Eva 1295
Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen, Gennemløbet 3², Vanløse
Modelflyvning: Ingeniør Per Weishaupt, Blidah Park 6, Charlottenlund
Ejvind Christensen (ansvarsh.), Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER **PROPELLER** **LETMETALLER**
FLYVEMASKINEDELE **LUFTFOTOGRAFIAPPARATER** **K. L. G. TÆNDRØR**
INSTRUMENTER **FLYVEMASKINELÆRRED** **ILTAPPARATER**

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN
FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

AERONAUTISK SELSKAB

MANDAG den 16. December Kl. 20,00 indbyder Det kongelige Danske Aeronautiske Selskab sine Medlemmer til en interessant Aften i Nationalmuseets Foredragssal. Der vil bl. a. blive demonstreret flyvende Modeller og holdt Foredrag og vist Film om Svæveflyvning og Sportsflyvning.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

TIL næste Møde i Handels- og Kontoristforeningen Fredag den 13. December Kl. 19,30 vil der blive forevist Film om »Mosquito« og »Vampire«, der er stillet til Raadighed af de Havilland Fabrikkernes herværende Repræsentant, Dir. C. Thielst.

Filmen ledsages af en Orientering af Kaptajn John Foltmann.

*

FØLGENDE Medlemmer af Sportsflyveklubben har faaet tildelt Certifikat-Stipendie à Kr. 500,00:

Kornet Helmer Nielsen, N. A. E. Brandt, Kommunelærer O. Nielsen, Gunnar Larsen, Bent Rosenberg, Kornet V. K. E. Thorsen, Bogholder Ib Joost Michaelsen, H. E. Jensen, Løjtnant Carl Olsen, Kjell Bundgaard, Niels Knudsen, Ing. Sven Wiel Bang, Kemigraf A. Fischer Rasmussen, Politibetjent Ivar Christensen, M. Jespersen, Fængselsbetjent Børge W. Klok, Vagn C. Olsen, Bent Michelsen, stud. jur. Flemming Rasmussen, Peter Juliussen, Ing. Per Weishaupt, Poul Erik Westerberg, stud. tech. Folmer Hansen, Erling Jacobsen, Havebrugskandidat E. V. Buhl Jensen, LRS E. Kromann Thomsen.

Betingelsen for Udbetaling af Certifikat-Stipendiet er, at ovennævnte Medlemmer inden 1. Juni 1947 har opnaaet Certifikat.

Luftfartforsikringer

Af enhver Art

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.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K. Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680. Kontoret er aabent fra Kl. 12—17. Lørdag Kl. 12—14.
Generalsekretæren træffes i Kontortiden.
Dansk Luftsportsraad: Adr. D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.
Aeronautisk Junior Klub Adr.: D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3. Kbh. K.

DANSKE FLYVERE
Formand: Kaptajn H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

DANSK MOTORFLYVER UNION
Formand: Overassistent A. T. H. Ohrt.
Sekretær: Fuldmægtig S. Weise.
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: Civilingeniør E. Eckert.
Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION
Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.
1. Instruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

DEN lille Brochure »Har De Lyst til at lære at flyve?«, som Sportsflyveklubben har ladet udarbejde med det Formaal at skaffe nye Medlemmer, kan erholdes ved Henvendelse til Sportsflyveklubbens Kontor, Nørrevold 21, IV, Telf. Palæ 9405 (bemærk det nye Telefonnummer).

Bestyrelsen haaber, at Medlemmerne ved Hjælp af denne lille Brochure vil gøre et Stykke Arbejde for at tilføre Sportsflyveklubben nye Medlemmer, saavel aktive som passive. Med denne lille Brochure i Haanden skulde hvert Medlem kunne skaffe mindst et nyt Medlem til Sportsflyveklubben. *M. M.*

SVÆVEFLYVEBOG

»Svæveflyvning«. Af Jöran Forsslund. Overs. Kapt. J. Foltmann. Det danske Forlag. 157 Sider.

Med »Svæveflyvning« er »Segla på Vingar« blevet dansk.

Det er en glimrende Skildring af Svæveflyvningen, lige fra de første »Hop«, og til den rigtige Svæveflyvning. Læseren følger selv med i Uddannelsen.

Bogen er ikke i den Forstand skrevet for Svæveflyvere, men for Mennesker, der ligesom Forfatteren en skøn Sommerdag ser et elegant Svæveplan glide lydløst fra Sky til Sky — betages og faar Lyst til selv at være med i Legen.

»Svæveflyvning« giver saadanne Mennesker et virkeligt »Kig bag Kulisserne«, saa de ikke melder sig ind i en Klub og tror, de bare nogle Timer Søndag Eftermiddag tager ud paa Flyvepladsen, sætter sig op i et Svæveplan — og flyver.

Besværet, der er uløseligt knyttet til Svæveflyvningen, er nemlig grundigt pointeret, men paa en Maade, saa det ikke virker afskrækkende.

Agter De at blive Svæveflyver, kan der ikke gives noget bedre Indblik i Sporten end gennem »Svæveflyvning« — og Bogen burde være fast Inventar i enhver Ungdomshybel. *Hart-*

AERONAUTISK JUNIOR KLUB

VORT Møde i December bliver noget ud over det sædvanlige, idet Kaptajn Foltmann dels vil holde Foredrag, dels vil vise en Film omhandlende Flyvning over de Egne, som D.D.L. nu gentagne Gange har fløjet over paa deres »Charter Flights« til Afrika. Og naar Kaptajn Foltmann fortæller, er det nok værd at være Tilhører.

Men desuden har Kaptajn Foltmann lovet at være Dommer i den lille Konkurrence om den bedste Skalamodel, som vi omtalte forrige Maaned. De af jer, som har Skalamodeller hjemme, bør derfor tage dem med, saa vi kan faa en rask lille Konkurrence. Præmierne vil som sædvanlig være nye Bøger om Flyvning, og Kapt. Foltmann vil gerne give Præmietagerne sin Autograf i Bøgerne.

Mødet holdes som sædvanligt paa den polytekniske Læreanstalt, Sølvtorvet, Tirsdag den 10. December Kl. 19,30 præcis.

FLYVERDRAGT

Ny original amerikansk Flyverdragt (Læder) bestaaende af Hjælm, forede Støvler, forede Bukser og Jakke sælges.

H. Rothaus Larsen.
Skibsværftet, Nykøbing Mors.

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startspil	Kr. 4.75
Fartøj-Journal	„ 6.00
Flyve-Journal (i Foderal) .	„ 2.50
Arbejdsbog	„ 0,85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

CODAN

Aktieselskabet

DANSK GALOCHE- OG GUMMIFABRIK

Kjøbenhavn **Køge**

Første Billede af „Thunderjet" i Luften.

Intava viser det nye

Den amerikanske Hærs Luftstyrke har for nylig afholdt nogle Hastighedsprøver med den nye Reaktorjager, Republic XP-84 Thunderjet, og ved denne Lejlighed blev der sat ny officiel amerikansk Hastighedsrekord paa 983 km/T. I Overensstemmelse med FAI's Regler foretoges Flyvningerne over en Bane paa tre Kilometer, som blev gennemfløjet fire Gange, (to i hver Retning), hvorefter Gennemsnitshastigheden blev regnet ud. Under en af disse Flyvninger opnaaedes en Hastighed, der svarer til 994 km/T. Den officielle Verdensrekord, som blev sat med en engelsk Gloster Meteor den 8. September, er paa 991 km/T.

Den amerikanske Thunderjet er en midtvinget Type, udstyret med et indtrækkeligt, trehjulet Understel. Den mest iøjnefaldende Forskel paa Thunderjet og andre Reaktorjagere som Bell P-59 og Lockheed P-80 er Anbringelsen af Luftindsugningen helt ude i Næsen i Stedet for paa Siderne af Kroppen.

Den normale Flyvestrækning for Thunderjet er ca. 1600 km, og Tophøjden er godt og vel 12.000 m. Dimensionerne er følgende: Spændvidde 11,10 m og Længde 11,35 m.

Capt.

Indrykket som Led i Oplysningsarbejde for Flyveinteresserede

af

INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

og VACUUM OIL COMPANY A/S

INTAVA

„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

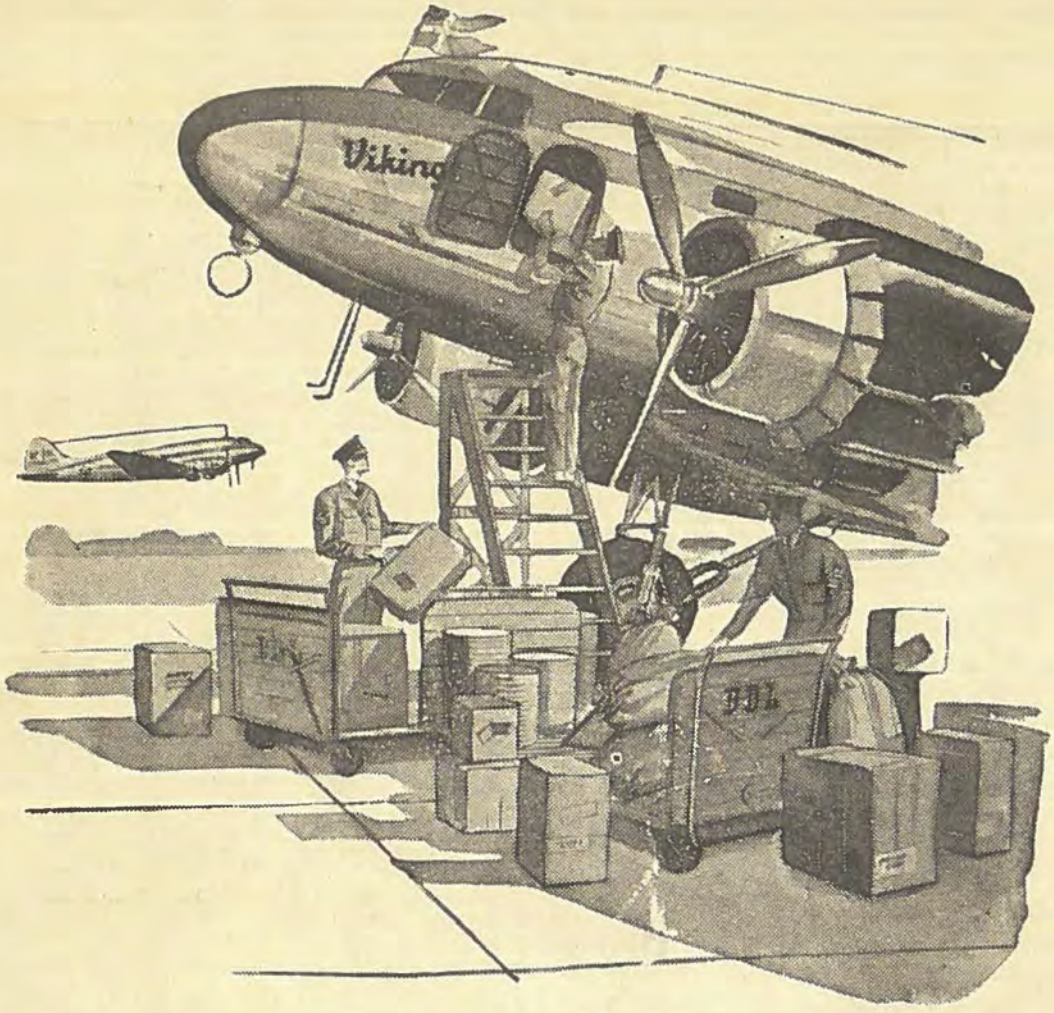
A/S O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22



Vor Fragtafdeling og Pakkeekspedition i København har faaet ny Adresse og nyt Telefon Nummer. Maa vi bede Dem have Ulejlighed med at notere: **NY KONGENSGADE 15, BYEN 6115**

DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6.00
Pr. Nummer 50 Øre

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