

FLYV



Nr. 1

1947 - 20. Aarg.

PRIS 50 ØRE

UDSTILLINGER
i Paris og Cleveland

★

KZ VII

★

Gennem Europa
i Sportsflyvemaskine

★

Finske Svæveplaner

★

Modelflyvning



GLÆDEDELIGT NYTAAR!

For DDL blev 1946 et nyt Aar i flyvende Fart

Den eksplosive Udvikling af den civile Lufttrafik, som tog sin Begyndelse efter Krigens Afslutning, fortsatte for DDL's Vedkommende ogsaa gennem Aaret 1946. Bogstavelig talt kunde man ikke lukke en dansk Avis op uden at støde paa Meddelelser om ny Fremgang, nye Udvidelser, nyt Initiativ...

DDL beforder mere end 1000 Passagerer om Dagen

Fra en Artikel i „Aalborg Amts-tidende“ i August Maaned citerer vi et Par illustrerende Tal:

— 5. Maj 1945 talte DDL 100 Medarbejdere. Kun godt et Aar efter er Antallet oppe paa 600, og det er endda 150 for lidt!*) De 8 Piloter er blevet til et Par og tyve, i August kommer der yderligere 25 og i Løbet af Efteraaret endnu 15!

— I hele Flyvesæsonen 1920 befordrede DDL ca. 800 Passagerer. Nu har Selskabet 70 ind- og udgaende Maskiner i Kastrup Lufthavn og mere end 1000 Passagerer paa en enkelt Dag!

Dansk Flyverute til Østafrika

»DDL spreder Vingernes«, skrev Ekstra-bladet midt i Juli Maaned i en Omtale af den nye Rute til Nairobi i Østafrika, hvor saa mange Skandinaver er interesseret i en direkte, regelmæssig Forbindelse. Ruten er

*) Ved Aarets Slutning er DDL's Personale 1200 Personer.

forlængst en Kendsgerning. Det er den flyvende Fæstning »Stig Viking«, som med 14 Passagerer ad Gangen tager den 8400 km lange Strækning over Marseille, Malta, Cairo og Khartum.

Vældig Udvidelse af Godsflyvningen

Alt kan befordres ad Luftvejen! Under dette Motto arbejder DDL med en Godsflyvning, der er under stadig Udvidelse. Den foretrukne Maskintype er Dakotaen, som under Krigen har haft saa rig Lejlighed til at bevise sin store Anvendelighed og Sikkerhed.

Taksterne for Godsflyvning er højere end for Transporter ad Sjøvejen, men dette Forhold afskrækker ingen af Kunderne, da Flyvningen har flere afgjorte Fordele: Forsikringsprisen er saaledes kun en Femtedel af den, der gælder for Sjøtransport, Transporten sker meget hurtigt, og der spares ofte store Udgifter til Emballage.

Eksempler paa Gods, som er blevet transporteret af DDL, er: jysk Fjerkræ til Schweiz, Fisk til en Række europæiske Hovedsteder, Kunstgenstande, Sølvstøj, Por-

Til Norge med Vinterturister

Et andet populært Udslag af DDL's Virksomhed er den planlagte Flyvning med Turister, der skal paa Vinterferie i Norge. De store Douglas Maskiner skal lande paa Isen ved Mjøsens Flyveplads lige midt i Vintersportsdistriktet ved Lillehammer. Ruten aabnes i Februar, vil blive gennemført med 3 Flyvninger i begge Retninger hver Dag og skal fortsætte Vintersæsonen ud. Alle-rede længe før Jul havde Rejsebureauerne meget stor Efterspørgsel efter Billetter til disse Ture.

cellæn, Konfektion, 6 Tons Silkestrømper, fersk Lammekød til England — og et stort Flyttelæs fra Nørresundby til Mentona!

DDL

ønsker Dem et
GODT NYTAAR!





FLYV

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



Nr. 1

Januar 1946

20. Aargang

Aaret, der svandt

KASTER vi et flygtigt Tilbageblik over 1946, maa det vel fastslaas, at vi paa Flyvningens Omraade har oplevet en historisk Udvikling, hvis Omfang og senere Betydning man næppe er i Stand til at vurdere endnu.

Dag efter Dag og Maaned efter Maaned har Flyvningens forskellige Afskygninger været Forsidestof i de fleste af Landets Aviser; men var alle Resultaternes og Anstrengelserne paa alle Omraader lige tilfredsstillende? Absolut ikke!

Navnlig maa det have knæbet med Forstaaelsen af den Betydning, en Udvikling paa Linie med andre Lande vil have for Sportsflyvningen i Danmark. Her maa ses bort fra de Valutavanskeligheder, der i nogen Grad har hindret en Import af udenlandske Sportsmaskiner og vel ogsaa hindret et større Salg her i Landet af danske Maskiner. Det er imidlertid ikke saa meget det, som at de Sportsflyvere, der har Maskiner til Raadighed, og de Klubber, der tillige giver Undervisning i Flyvning, ikke har noget Sted at være i Nærheden af København.

Hvorfor i Alverden faar man ikke midlertidig Tilladelse til i fuld Udstrækning at benytte Lundtofte? Det er en Plads, som de fleste er enige om at betegne som egnet. Et alvorligt Slag for Provinsklubberne er ogsaa Myndighedernes Indskærping af Forbudet mod at benytte Skolemaskinerne til Rundflyvning med Passagerer. Det var et ret ubehageligt Indgreb i disse Klubbers Økonomi.

Lad os haabe paa, at det nye Aar vil bringe en haardt tiltrængt Forbedring.

FLYV.

LUFTFARTSUDSTILLING I PARIS

Civilingeniør Carl Johansen beretter om sine Indtryk fra den 17. Pariser-Salon



En af Sensationerne var Gloster Meteor — Verdensrekordmaskinen i Baggrunden, Standardudgaven Meteor IV i Forgrunden. Til højre Hawker Sea Fury X med Planet klappet op.

LUFTFARTSUDSTILLINGERNE i Paris har lige siden den første i 1908 været Europas førende, en tilbagevendende Begivenhed, hvor Udstillere fra hele Europa og tildels Amerika præsenterede deres Nyheder. Siden den sidste i 1938 er der jo gaaet en begivenhedsrig Aarrække, og den første Efterkrigsudstilling, der fandt Sted i Slutningen af November, er naturligvis ikke nær saa international som Forgænger.

Den var præget af Frankrig og England, men herudover viste kun Tjekko-Slovakiet og Holland Flyvemaskiner, mens der var Motorer fra U.S.A. og Sverige. Desværre var Danmark kun repræsenteret ved en lille Stald fra DDL. De danske KZ-Maskiner vilde have placeret sig overordentligt smukt mellem de udstillede Sportsflyvemaskiner.

Sev om en stor Del af Frankrigs Flyvemaskinefabrikker blev bombet sønder, mens de under Krigen arbejdede for tysk Rening, synes den franske Industri forbavsende hurtigt at være kommet paa Fode igen, i hvert Tilfælde med Produktionen af civile Luftfartøjer, idet militære næsten fuldstændigt savnedes paa Udstillingen.

Karakteristisk for de franske Luftfartøjer er den elegante, strømlinede ydre Form. Man siger, at Franskmændene først fastlægger det Ydre og derefter saa godt som muligt anbringer Indmaden deri, mens Englænderne først bygger et komfortabelt Indre og derpaa anbringer den bedst mulige Form udenom. De franske Typer var næsten alle splinternye, og kun de færreste havde fløjet, hvorimod de engelske mest var Typer i aktiv Tjeneste.



Breguet 11 E Helikopter med co-aksiale modsatrotierende Rotorer. Kropformen er mere elegant, end man er vant til paa Helikoptere.



MI, fransk Forsøgstype til høje Hastigheder. Vil først blive forsøgt som Gilder, senere skal den drives frem af to Raket-Motorer. Intet Understel, men optrækkelig Medde.

For Sportsflyvemaskinernes Vedkommen- de var det især Kravet om Komfort, der prægede Typerne, og Næsehjulet havde i stort Omfang vundet Indpas. Franskmen- dene synes hermed at følge Amerikanerne, hvorimod de konservative Englændere kun langsomt kommer med her. De siger, at et optrækkeligt Næsehjul koster 2 % af Fuld- vægten — og altsaa formindsker Nyttela- sten med denne Vægtmængde. Endvidere mæ- ner de, at Næsehjulet kun er egnet til gode Flyvepladser med faste Startbaner, som de fleste i U.S.A. er, mens Næsehjul paa fran- ske Flyvepladser i Øjeblikket vil være et risikabelt Foretagende.

En Del af Sportsmaskinerne havde tillige skubbende Propel anbragt mellem to Hale- dragere, en enkelt haleløs af fransk Kon- struktion, SE 2100, var ogsaa udstillet. Topmaalet af Komfort viste den nye 4- sædede Fokker F-25 med 200 HK Lyco- ming Motor. Det nye franske 4-sædede høj- vingede Monoplan NC 840 »Chardonneret« havde en Letvægts-Motorecykle i Bagage- rummet til Transport fra Flyvepladsen til Byen, men viste en meningsløs dyr og kom- pliceret Konstruktion.

Desuden var der udstillet en Del en- og to-sædede billige Sportsmaskiner med Moto- rer paa ca. 40 HK (Salmson og Mathis), nogle endog konstrueret med Henblik paa Amatørfremstilling. Franskmandene har aabenbart ikke skrinlagt Ideen bag Him- melusen!

Helikopteren var kun sparsomt repræsen- teret. I Modsætning til Amerikanerne sø-

ger Europæerne at klare Retningsstabilitets- problemet paa anden Maade end ved en Halerotor. Breguet klarer sig i den tilta- lende nye Breguet 11 E paa samme Maade som før Krigen med to modsat-løbende Rotorer paa samme Aksel. Desuden var ud- stillet SE 3000, en Videreudvikling af den gamle Focke fra før Krigen og vistnok bygget i Tyskland. Franskmandene har nemlig »overtaget« Focke-Achgelis-Firmaet. Den har Plads til 2 Mands Besætning og 4 Passagerer. SO 1100 har reaktionsdrevet Rotor, men flyver normalt som Gyroplan, drevet fremad af en skubbende Propel. Den halvfærdige NC 2002 med to skraatstillede 2-bladede Rotorer, der greb ind i hinanden efter Flettners Princip (som en Flødepi- sker), var ogsaa udstillet. Englænderne ud- stillede Modellen til Fairey FB-1 »Gyro- dyne«, der foruden Rotoren har smaa faste Planer og en trækkende Propel siddende yderst paa det højre Plan til Modvirkning af Drejningsmomentet fra Rotoren.

Flyvemotorer fandtes i stort Antal og alle Størrelser fra den lille tjekkiske 2- Takts Walter A Atom paa 22 HK til Ver- dens største Benzinmotor bestaaende af et Tandem-Arrangement af to Arsenal 24 H Motorer, der paa kontraroterende Propel- aksler udvikler ikke mindre end 8000 HK! Svensk Flygmotor AB udstillede en stor 14- cylindret Stjernemotor og en lille 4-cylin- dret vandret Motor til Sportsbrug. Styrke ikke angivet.

Nyhedens Interesse havde dog kun Reak- torerne. Foruden de almindelig kendte en-

gelske Typer var der de nye Armstrong- Siddeley Mamba og Python Gasturbiner med Propeller. Pythons to modsatrotierende Propeller udvikler sammen med Reaktor- virkningen 6000 HK ved 800 km/T. Fransk- mændene benyttede selv engelske og tyske Typer, men udstillede ogsaa deres egen SNECMA/Rateau A-65.

Af reaktionsdrevne Maskiner udstillede Englænderne Gloster Meteor Verdensrekord- udgaven, der fløj 991 km/T, samt Stan- dardudgaven Meteor IV med »klippede« Vinger. Franskmandene viste nogle raffi- nerede og dristige Nykonstruktioner, af hvilke dog kun SO-6000 havde været lidt i Luften.

De udstillede Svæveplaner var overvejen- de af Overgangstypen og viste intet nyt ud- over et flot midtvinget Rekordplan i Hel- metalkonstruktion med 16 m Spændvidde. Tomvægten paa 245 kg kunde dog tyde paa, at Letmetal ikke egner sig til Svæveplaner.

For den flyveinteresserede Ungdom her- hjemme maa især Udstillingens billige Sportsmaskiner have Interesse. De fleste vilde sikkert gerne give Afkald paa den Luksus og Komfort, som de Maskiner, vi hidtil har set siden Krigen, byder, naar bare man kunde flyve for en overkommelig Pris. En to-sædet Maskine med en Motor paa 45 HK og en Tophastighed paa 165 km/T til 11000 Kr. vilde sikkert blive efter- spurgt, hvis den kom paa Markedet her- hjemme.

SO 6000, en af de faa Typer, der har fløjet. Er udstyret med Rateau Reaktor eller Jumo 004. Vil yderligere blive forsøgt med Rolls-Royce Derwent og Nene. Tosædet for Instruktør.

Armstrong-Whitworth AW 52 G, haleløs Svæveplan som Forstudium til AW 52 reaktor-drevet Flyvemaskine, der snart ventes at flyve.



K.L.M.s kometagtige Genopbygning

„Den flyvende Hollænder“ atter paa ledende Plads efter Krigens Ødelæggelser.

VED Krigens Slutning stod det hollandske Luftfartsselskab, K.L.M., paa fuldstændig bar Bund uden eet eneste disponibelt tidssvarende Luftfartøj, med en fuldstændig ødelagt Lufthavn og med en destrueret Organisation. I Dag, knap 2 Aar efter, ligger K.L.M. atter mellem de førende europæiske Luftfartsselskaber med en Luftflåde paa ca. 60 Fartøjer og 20 i Ordre. Selskabets Omsætning har i det sidste Aar været paa 60 Millioner Gylden, og det menes, at den vil vokse til 100 Millioner Gylden næste Aar.

I Øjeblikket beflyver K.L.M. 15 daglige intereuropæiske Ruter, 3 ugentlige transatlantiske og 4 ugentlige til Batavia i Hollandsk Ostindien. Desuden har Selskabet paabegyndt Prøveflyvninger til Sydamerika og Sydafrika. Det daglige Kilometerantal ligger paa 80.000 km eller to Gange Jordens Omkreds ved Ækvator.

Ovenstaaende Oplysninger er fremsat overfor FLYV's Medarbejder af Direktør Jan van Oldenborgh.



★
KLM's Direktør
i Danmark,
Jan van
Oldenborgh.
★

Ruter til Sydafrika og Sydamerika.

— I Oktober Maaned paabegyndte vi faste ugentlige Prøveflyvninger paa Sydatlanten, fortæller Direktøren, og i Slutningen af 1946 regner vi med at faa Koncession paa en Rute med Endestation i Rio de Janeiro eller Buenos Aires. Derefter vil vi snarest muligt aabne en Rute til Sydafrika. I Mellemtiden regner vi ogsaa med at overtage Ruten til Batavia, som i Øjeblikket er et Statsforetagende, d. v. s. Rederingen bestemmer, hvem der maa flyve som Passagerer paa denne Rute.

Ruten til Sydafrika er foreløbig planlagt at gaa fra Amsterdam til Johannesburg via Alger og Belgisk Kongo.

2 Gange rundt om Jorden hver Dag.

Om K.L.M.s Genopbygning efter Krigen fortæller Direktør van Oldenborgh:

— Efter Krigens Ophør stod vi paa fuldstændig bar Bund. Vi havde ganske vist en Rute fra Bristol i England til Lissabon, og i Vestindien opretholdt vi ogsaa en Rute, medens hele den europæiske Trafik og Batavia-Ruten var standset. Alle de Fartøjer, vi havde stationeret i Schiphol-Lufthavnen ved Krigens Udbrud, blev ødelagt eller kon-

fiskeret, og de faa Stykker, der var tilbage ved Krigens Slutning, var udslidte og ubrugelige. Vi maatte saaledes begynde paa helt bar Bund.

Vi begyndte i det smaa med Indkøb af 4 De Havilland Dragon Rapide til indenlandsk Trafik. Hollands Trafiknet var fuldstændig destrueret, og Luftfarten maatte træde hjælpende til for overhovedet at holde Forbindelsen mellem de enkelte Landsdele vedlige. Derefter købte vi en Del Dakota Transportmaskiner, som efter Ombygning blev sat ind i den intereuropæiske Trafik. Den første Rute, vi aabnede, var forresten Ruten til København og Malmø, fordi vi altid har betragtet denne Rute som en Nøglerute. Senere har vi købt en Del fabriksnye D.C.-3ere, og disponerer i Dag over ialt 25 Stk. Dakotas og D.C. 3.

Ruten til hollandsk Indien var vort næste Programpunkt. Hertil indkøbte vi 17 D.C.-4 i Militærudførelse (Skymaster). Senere har vi faaet 5 Luksus D.C.-4 til den nordatlantiske Rute. De benyttes ligeledes til Prøveflyvninger paa Sydamerika.

Til Brug for Nordatlanten har vi nu indkøbt 4 Lockheed Constellations og vil faa 7 mere leveret i Løbet af kort Tid. Disse Fartøjer paatænkes sat ind paa den sydamerikanske Rute.

Endelig har vi bestilt 12 Convair 240, som maa betragtes som noget af det mest moderne og komfortable, der kan leveres i Øjeblikket.

10 000 Mands Personel i 1949.

Paa Schiphol gaar det ogsaa fremad med Bygninger og Hangarer. Hele Lufthavnen blev jævnet med Jorden under Krigen, og vi maatte begynde rent interimistisk med svenske Træhuse. Vi har nu faaet en hurtigt opført foreløbig Administrationsbygning, indtil den endelige bliver færdig i Løbet af 5—6 Aar. Af Hangarer har vi foreløbig tre færdige. Naar Schiphol er genopbygget, vil den ikke være til at kende igen. Luftfartens Administration er jo blevet et omfattende Apparat, der kræver stadig flere Kontorer og Bygninger. Til Sammenligning kan jeg anføre, at K.L.M. i 1939 havde 1900 Mand i sin Tjeneste. I Dag har vi 5000, og i 1949 vil vi være over 10.000 Mand.

Til den Tid vil K.L.M.s Linier spænde om hele Jorden, idet vi paatænker at aabne Ruter over det amerikanske Kontinent og fra San Francisco til hollandsk Indien. Hermed er Ringen sluttet.

»Naar man giver Trafik, faar man Trafik igen.«

Ogsaa Godsflyvningen har K.L.M.s Interesse. Herom siger Direktør van Oldenborgh:

— Vi har allerede Godsruter mellem London og Amsterdam, og med Rutenettets Udvidelse vil Godsflyvningen automatisk udvides. Herved kan ethvert Land skabe sig nye Markeder for Varer, der ligger for-



Den 8. Januar udnævnes Trafikflyvningens Nestor, Direktør Albert Plesman, til »Doctor Honoris Causa Technical Sciences« ved det tekniske Universitet i Delft. Denne Æresdoktorat er i høj Grad velfortjent af KLM's Chef.

holdsvis højt i Pris eller er letfordærlige. Holland har allerede skabt Muligheder for Export af Blomster til Cairo og New York, og naar vi aabner Ruten til Sydamerika vil vi sikkert ogsaa her kunne finde Interesse for vore Blomster.

Trafikken er selv en Handelsvare, slutter van Oldenborgh, naar man giver Trafik, faar man Trafik igen. Fremtiden vil vise, at der er rigelig Plads og Behov for alle Trafikmidler, saavel Jernbaner som Skibe — og ikke mindst vort Hjertebarn — Luftfarten. Argus.

150 Trafikflyvere søges!

K.L.M., som i Øjeblikket beskæftiger ca. 150 Trafikflyvere, faar i Løbet af 1947 Brug for mindst 300 Flyvere. I den Anledning har K.L.M. sendt en Kommission til England og Canada for at engagere de manglende Flyvere.

K.L.M. over Nordatlanten.

Den hollandske Luftrute over Nordatlanten, der startedes i Slutningen af Maj 1946, har i de første 6 Maaneder befordret 7000 Passagerer. Antallet af gennemføjne Kilometer beløb sig i denne Periode til 1.400.000 og Godsmængden til 270.000 kg. Inklusive Passagererne blev der ialt transporteret ca. 800.000 kg ad Luftvejen over Nordatlanten. Antallet af Flyvetimer var ca. 41.500 fordelt over 200 Flyvninger. I de nævnte Tal er indbefattet 28.000 kg Post.

Udstilling i U.S.A.

Den første aarlige amerikanske
Luftfartsudstilling i Cleveland

TIL Montering af Boeing B-29, Superfæstningen, byggede Amerikanerne under Krigen en kolossal Hal ved Cleveland, Ohio, og her havde Aircraft Industries Association of America, Inc. arrangeret en stor Flyveudstilling fra 15.—24. Nov. Udstillingsarealet var ca. 4½ Hektar (200×230 m), trods det kun en Del af Hallen var taget i Anvendelse.

Amerikanerne har Ord for at være Mestre i at arrangere den Slags, og de gjorde ikke Rygtet til Skamme. Udstillingen var imponerende ved sin Størrelse, men tillige uhyre instruktiv. Hvor interessant, den var, belyses maaske bedst derigennem, at man trods 18 Timers Buskørsel den ene Dag og 12 Timers Besøg paa Udstillingen den næste knapt følte nogen Træthed.

At give en udførlig Beskrivelse her vil være umuligt, og jeg skal derfor blot i store Træk nævne hvad den omfattede:

En »Superfæstning«, en Krop til en dito som Demonstration af dens Indretning som Bombemaskine, en Douglas »Skymaster« indrettet til Sygetransport, en Fairchild »Packet«, en Række Jagere: Lockheed »Shooting Star«, Mc Donnell's »Phantom« og Republic's »Thunderjet«, der alle er reaktionsdrevne, samt Reaktionsmotorerne til de to første, henholdsvis General Electric I-40 og Westinghouse, 19" Yankey. General Electric's Reaktionsmotor TG-180 manglede ikke, men af alle disse ret nye Typer vistest desværre kun faa Detailler. Endvidere saas Republic »Thunderbolt«, Ryan »Fireball«, Vought »Corsair« og Grumman »Bearcat«. Meget interessant var Northrop's raketdrevne flyvende Vinge, hvor Piloten ligger paa Maven og styrer. En arbejdende Udsnitsmotor af Pratt og Whitney's 3500 HK Wasp Major, der er udformet i 4 Stjerner med 7 Cylindre i hver, samt en Mængde af Hærens og Flaadens Materiel (Radar, Norden Bombesigtet og Maskingeværer), og Træningsmetoder for Flyverpersonellet vistest. Fjernstyrede Bomber forsynet med Ljersyn og diverse Raketaggregater for flyvende Bomber og Raketprojektiler. De førende Helicopterfabrikker Sikorsky og Bell havde hver sin Stand.

En hel Afdeling var helliget tysk og japansk Krigsmateriel: »Volksjægere«, Selvmordsbomber, VI og VII samt en Jumo 004 Reaktor. En lang Række Fabrikker for Flyvemaskinetilbehør var repræsenteret, man saa: Propeller, Radioudstyr, Landingshjul, Instrumenter o. s. v., o. s. v. Ogsaa NACA (National Advisory Committee of Aeronautics) havde en Afdeling med Oplysninger om det Forskningsarbejde, der her udføres og Virkemaaden af en »Ram-Jet« eller »Athodyd« (Aero thermodynamie duct) demonstrerede i Praksis.

Amerikansk Sportsflyvning maatte naturligvis give sit vægtige Bidrag, og man saa bl. a.: Republic Aviations »Seabee«, Aeronca Aircraft's »Champion«, Piper »Cub«, Luscombe »Silvaire«, Ercoupe's, Stinson »Voyager«, Beechcraft's »Bonanza« og North American's »Navion«. Jeg haaber gennem disse spredte Glimt fra Udstillingen at have givet Læseren et lille Billede af dette vældige Show, som man kunde have undt alle danske flyveinteresserede at overvære.

Per Meulengracht.

FRAGTFLYVNING



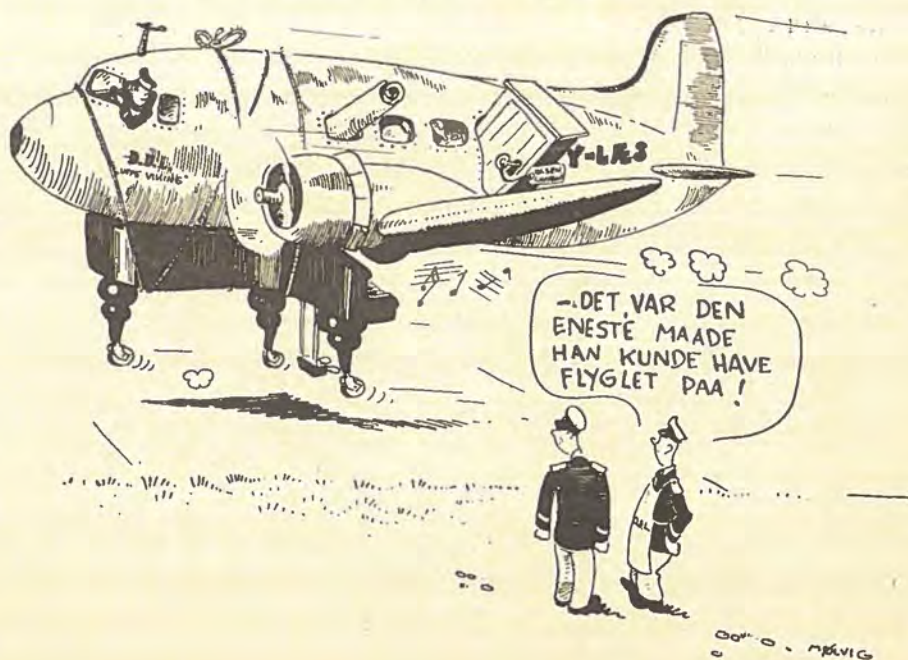
Frugt læsses i en Vickers Vikings rummelige Kabine paa Northolt Flyvepladsen ved London.

OVER 2250 Tons Frugt er i Løbet af de sidste otte Maaneder blevet ekspederet fra Northolt Flyvepladsen ved London til det varehungrende Europa, og Danmark har som bekendt ogsaa faaet Part.

Ikke blot Klæder, Skind, Uldvarer, Bil- og Flyvemaskinedele, Frugt og Levnedsmidler, men ogsaa betydelige Mængder Me-

dicinalvarer er blevet fløjet til de europæiske Lande af B.E.A. og de Luftfartselskaber man samarbejder med. Der er især transporteret store Mængder Vaccine og kirurgiske Instrumenter til Kontinentets forskellige Hovedstæder og herunder ikke saa faa Forsyninger af det stærkt efterspurgte Penicillin.

MØLVIGS BITTERMANDEL



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.



THE

BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

700A

Med Sportsflyvemaskine gennem Europa

Niels Skov, der med en af Sportsflyveklubbens Austere har foretaget en Langtur i Vesteuropa, fortæller herom i Uddrag fra Rejsedagbogen

paa kort Tid. Afgang mod Brüssel paa mindre end en Time. Sigtbarhed og Skyhøjde stemmer paa en Prik efter Meldingen. Paa Grund af Røg kun halv Sigtbarhed over Industridistrikterne. Gaar over Rhindeltaet og følger Jernbanen til Flyvepladsen Evere ved Brüssel. Landingslysene er allerede tændt, da vi lander. Intava igen paa Pletten og ordner alt, Told, Vogn og Hotel. Faar et midlertidigt Visum gældende til næste Morgen Kl. 09,00 og deponerer Passene. Hotellet meget elegant, men forsmødt. Gaar ud i Byen, der er meget imponerende, et Væld af Neon.

Paris og Schweiz.

Tirsdag d. 15/10. Er paa Flyvepladsen Kl. 09,00, faar vore Pas og Rejsejournal og tager afsted mod Paris uden skriftlig Vejrmelding. Det skal man lade være med; det viser sig, at den mundtlige Besked, vi fik, ikke passer. Gaar over Skyerne i 1200 m, men holder Observation med Jorden gennem Huller. Kommer lidt ud af Kurs, men korrigerer efter en Flod. Gaar ned under Skytterne, der er blevet tættere, og fortsætter i Regn i 150—200 m Højde. Følger til Slut Landevejen og rammer Le Bourget nøjagtigt. Meget stor Plads, flere gode Baner; ingen tager Notits af os, undtagen Intava, der fylder op med Benzin og Olie, med Besvær skaffer Hotel, kører os rundt paa Pladsen til Flyveledelse, Told o. s. v. Faar stemplet Rejsejournal, Pas, udfyldt Skema til Politiet, bliver toldefterset m. m. m. Administrationsbygningen er adskillige Gange større end i Kastrup og helt ny, men allerede medtaget og snavset. Samtlige Hangarer er bombet og under Reparation, ligesom mange Steder paa Pladsen. Tager en Taxa. Chaufførerne i Paris kører som vilde med Hornet paa hele Tiden. Vores knækkede en Bagfjeder paa Vejen, saa vi var noget rystede, da vi ankom til Hotellet. Ordner vore Forretninger i Byen, ringer hjem, køber Kort paa Geodætisk Institut, kører med Metroen i Myldretiden og stiller os op bagest i Køen, der er kilometerlang. Kommer alligevel hurtigt afsted.

Onsdag d. 16/10. Starter Kl. 13,55 mod Nancy, hvor Pladsen viser sig at være en lille Militærflyveplads. Sludrer med den vagthavende Sgt. og faar Benzin i en Fart for at naa Basel, inden det bliver mørkt. Op over Vogeserne for fuld Kraft. Det er Solskin paa Toppen, men Tussmørket indfinder sig allerede i Dalene. Vinden slaar om fra Øst til Vest, saa vi rammer Rhinen for nordligt, men følger den og lander paa Birsfelden Flyveplads ved Basel i det sidste Lys. Kortet er forkert, skønt trykt i 1940. Det angiver Birsfelden som største Plads, hvilket imidlertid nu er den fransk-schweiziske Plads Basel-Mülhausen. Men Birsfelden er nu Sportsflyveplads og ligger i Udkanten af Byen. Alt i forbillig Orden. Tolderne er meget omhyggelige som alle Schweizere, næsten pedantiske. Faar en Vogn til Hovedbanegaarden, hvor vi veksler Penge. 35 Francs for 100 Kr. Uforskammet, legaliseret sort Børs. Spiser paa Hotellet og gaar ud at se Byen.

Torsdag d. 17/10. Tidligt oppe, ordner

vore Forretninger. Tager ved Middagstid til Flyvepladsen og flyver sammen med Elisabeth, en Bekendt, en Tur til Lucerne ved Vierwaldstättersøen, hvor vi lander paa Flyvepladsen, der bare er en stor Eng uden Administration, Bygninger eller Maskiner. Parkerer under nogle Træer og spiser paa en skøn gammel Kro ved Søen. Tilbage til Basel lige før Solnedgang, lægger næste Dags Kurser og gaar tidligt i Seng.

Over det besatte Tyskland.

Fredag d. 18/10. Skynder os tidligt i Byen og køber for de sidste Francs. Kan ikke helt betale Bilen til Flyvepladsen, men klarer den med nogle Cigaretter. Tæt Taage — kan ikke starte. Ingen Penge til Landingsafgift og Hangar, som er meget dyr. Elisabeth betaler for os, ialt ca. 35 Francs. Kr. 100. Start Kl. 12,00, gaar over Disen og nordpaa over Rhindalen, der ligger under os som en Taage med Bredde fra Vogeserne til Schwarzwald, meget smukt; kan stadig se Alpernes sneklædte Toppe bag os. Lander ved Frankfurt a. M. paa Rhein-Main Lufthavnen. Vækker stor Opsigt, Amerikanerne valfarter for at se Maskinen. Faar et Par Soldater til at køre os til Rettershof i Taunus, hvor vi overnatter efter en Ride-tur i Bjergene.



Autobanen Frankfurt—Mannheim.

Hjem igen.

Lørdag d. 19/10. Starter om Formiddagen mod Hannover. Amerikanerne ved ikke, hvordan Pladsen er der, da det er britisk Zone. Det viser sig, at Pladsen ikke er i Brug, bombet helt til Maanelandskab. Prøver en anden et Par km derfra, der viser sig at blive brugt til Parkeringsplads for Hæren. Lander alligevel med Flaps i et Hjørne. Kan ikke faa Benzin, fortsætter saa til Hamburg, som vi naar med 5 Liter i Tanken. Paa kendte Steder igen, faar Benzin, Vejrmelding og Frokost og starter mod Kastrup. Gaar over Fehmern Bælt i 3000 m; det er skyet under os, da vi kommer ind over Danmark, gaar ned gennem et Ilul og er ved Storstrømsbroen. Fortsætter oppe i Solskinnet og gaar ned i Regnen igen, da vi er over Kalveboderne. Lander i Regn og trist Vejr. Er atter paa Turens bedste Flyveplads.

Luzern ved Vierwaldstättersøen med Alperne i Baggrunden.

Til Bremen, Amsterdam og Brüssel.

Søndag d. 13/10. Afgang fra Kastrup 11,30. Fint Vejr, høje Skyer. Finder uden Vanskelighed Fühlsbüttel. Pladsen temmelig krigsmærket, daarlige Start- og Rullebaner, repareret efter Bomber. 1. Kls Service overalt, faar Benzin, Vejrmelding og Kompaskurs til Bremen. Starter igen 14,30, rammer Bremen ikke 200 m fra Pladsens Centrum. Kan ikke tage videre, for sent og Vejret uklart og diset. Flyveplads og Bygninger i Orden, gode Baner, samtligt kvindeligt Personale Pin-up girls, udsøgt af Amerikanerne. Typisk amerikansk helt igennem. Højtaler for fuldt Drøn med Swing-musik. Bliver anvist Kvarter i Byen paa Hotel Bremen, et tidl. Alderdomshjem, nu tip-top moderne amrk. Transient Hotel. Vandet i Haandvasken kan ikke drikkes, børster Tænder i Coca Cola og tager en Øl til Maden i Restauranten; det ved man, hvad er ...

Mandag d. 14/10. Oppe Kl. 6. Morgenmad, Bus til Pladsen. Meget taaget, kommer først afsted 13,00. God Tur, men usigtbart Vejr. Konstaterer, at der virkelig er Kanaler i Holland; de ligger som et fuldkomment Net under os. Gaar til Zuiderzøen og langs denne via Hilversum til Schip-pold, rammer igen præcist. Glimrende Flyveplads, men ingen Hangarer eller Bygninger overhovedet; al Administration i interimistiske Skure. Alle Maskiner staar ude. Intava paa Pletten, gør klar og fylder op

Paris's Lufthavn, Le Bourget. Hangarerne er alle under Reparation efter Krigsbeskadigelser.





Vi har Fornøjelsen, som en Nytaarshilsen til FLYV's Læsere, at præsentere vor nye

KZ VII LÆRKE.

»LÆRKEN« er en direkte Efterkommer af den allerede veltjente KZ III med de samme enestaaende Flyveegenskaber og dertil med følgende Nyheder og Forbedringer:

Større Motor, 6 Cyl. 125 HK Continental.
 Større Kabine, med Plads til 4 Personer.
 Bedre Udsyn, transparent Tag og store Sidevinduer.
 Nyt Understel med større Sporvidde.
 Styrbart Halehjul.
 Kabinevarmeinstallation.

KZ VII LÆRKE er som KZ III kendetegnet ved

KVALITET — SIKKERHED — ØKONOMI

og er lige anvendelig til Skoleflyvning, Rejsebrug, Rundflyvning, Taxaflyvning og lettere Fragtflyvning.



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

Salgskontor for KZ Aero A/s

Sluseholmen

København SV.



KZ VII Lærke

Den populære KZ III har faaet en Storesøster, den 4-Personers KZ VII. Familietrækkene ses tydeligt, men KZ VII adskiller sig fra KZ III ved anden Motor, Kabinetag af Perspex og ændret Understel.



Skandinavisk Aero Industris Nybygning

— en dansk Familieflyvemaskine

SKANDINAVISK Aero Industris nyeste Type er en Videreudvikling af den velkendte KZ-III, der udgør en væsentlig Del af den danske civile Luftflaade, og som ogsaa er blevet mødt med stor Begejstring i Udlandet, hvor den er solgt til en lang Række Lande, baade Nabolandene og Lande helt ude i Østen.

KZ VII er ligesom KZ III et højvinget Monoplan med faste Slots og fuldt slottede Flaps, Staalrørskrop beklædt med Lærred og det velkendte KZ III Haleparti med stor Finne og Sideror samt fritbærende Haleplan. Men derudover kendetegnes KZ VII af følgende Nyheder:

Større Motorkraft: En 125 HK 6-cyl. Continental C125 giver Maskinen en største Hastighed paa 200 km/T og en største Marchhastighed paa 175 km/T.

4-Personers Kabine: En forøget Fuldvægt paa 860 kg og en imponerende Nytte-last paa 400 kg eller 87 % af Tomvægten muliggør en rummelig Kabine med bekvem Plads for 4 Personer. Store Kabinelvinduer og Kabinetag af Perspex giver frit Udsyn i alle Retninger — et væsentligt Fremskridt fra KZ III, hvor der ikke er Udsyn bagud — eller til Siden under Sving.

Forbedret Understel: Det velkendte KZ III Understel fremtræder med forøget Sporvidde og formindsket Luftmodstand. Ved Kørsel paa Jorden kan Halehjulet tilkobles Siderorshamlerne, hvilket muliggør en bekvem Kørsel selv i stærk Sidevind. Tilkobling og Frakobling af Halehjulet sker ved et Haandtag i Kabinetaget. Hermed er et kraftigt Ønske fra Privatflyverne imødekommet.

Nyt Trimarrangement: Den store Variation i Nytte-last (fra een til fire Personer) med tilsvarende Tyngdepunktsvandring imødegaas ved en variabel Haleplanindstilling kombineret med Trimklap paa Højderoret. Trimningen sker ved et Haandsving i Kabinetaget, der ved en gennemgaaende Aksel og Snekkedveksling ændrer Haleplansvinklen og Trimklapsvinklen samtidigt.

For at skaffe Plads i Kabinen er de to Benzintanke anbragt i Planerne og har en samlet Kapacitet paa 110 Liter svarende til en Flyvestrækning paa 750 km.

Rige Anvendelsesmuligheder.

Med en Nytte-last af 400 kg kan KZ VII transportere 4 Personer over en Strækning paa 750 km. Reduceres Flyvestrækningen til 350 km, kan der yderligere medføres 35 kg Bagage. Da hvert af de to bageste Sæder kan demonteres paa faa Minutter og Pladsen anvendes til Bagage, kan følgende andre Lastmuligheder udnyttes:

- 3 Personer — 110 l Benzin plus 78 kg Bagage.
- 2 Personer — 110 l Benzin plus 156 kg Bagage eller ekstra Benzin.
- 1 Person — 110 l Benzin plus 234 kg Bagage eller anden Last.

Den nye KZ VII er derfor lige anvendelig til Skoleflyvning, Rejsebrug, Udlejnings- og Taxaflyvning eller til lettere Fragtflyvning.

Standardudstyret omfatter et veludrustet Instrumentbræt, bl. a. med Drejnings- og Krængningsviser, Variometer og Ur. Dobbel Gashaandtag og Kabinewarmeanlæg — rart i Vintertiden — er ogsaa Standard, hvorimod den kunstige Sperryhorizont, der sidder i Prototypen, er Ekstraudstyr. Ekstra kan ogsaa monteres Positionslus, Starter, Generator, Ski eller Pontoner, Rygseler og Slæbeanordning for Svæveplaner.

Flyveegenskaber.

KZ VII har stort set bibeholdt de samme fortrinlige Flyveegenskaber som sin Forgænger. Med en mindste Flyvehastighed paa 50 km/T uden Mulighed for at gaa i Spind, med en Startdistance paa 150 m fuldt lastet og med en stejl Glidvinkel kan den operere selv fra de mindste Pladser. Med kun Piloten om Bord er Startegenskaberne endnu mere imponerende end KZ III's.

KZ VII er samtidig en virkelig Brugs-maskine, der er konstrueret og bygget med Henblik paa intensiv Drift og robust Behandling. Hver Detalje og hver enkelt Komponent er et gennemtænkt og gennemarbejdet Job, der garanterer lang Levetid og minimale Vedligeholdelsesudgifter, siger Fabrikken.

Der findes maaske Maskiner i Dag, der er mere besnærende i Linieme, og som kan præstere større Hastighed; men kun faa kan hamle op med den nye KZ VII, hvor det gælder alsidig Anvendelse, kombineret med Sikkerhed, Kvalitet og Økonomi.

Prisen for Standardudgaven menes at komme til at ligge paa ca. 33.000 Kr., hvilket maaske kan synes betydeligt i Sammenligning med KZ III, specielt naar man tager i Betragtning, at amerikanske Motorer er forholdsvis billigere end engelske. Paa den anden Side faar man trods alt meget for Pengene, og KZ VII skulde nok kunne konkurrere paa det udenlandske Marked, hvor en stor Del af Produktionen skal afsættes af valutamæssige Grunde.

Det kan synes ejendommeligt, at Firmaet kalder KZ VII for »Lærken«, der var Navnet i Udlandet paa KZ III. Det kan føre til Forvekslinger. Særligt morsomt er det at bemærke, at Prototypen har faaet Indregistreringsbogstaverne DUE ...

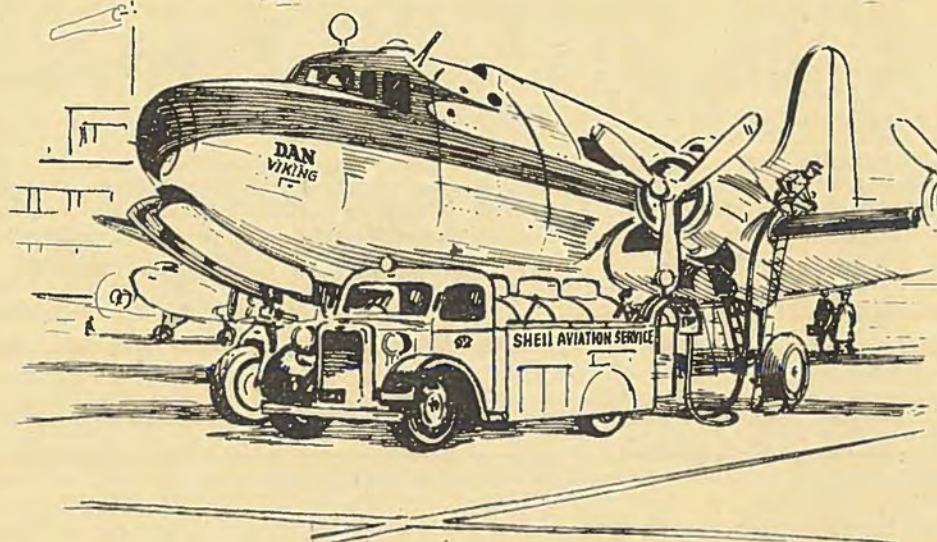
I Løbet af kort Tid vil den sidste af den nuværende KZ III-Serie rulle ud af Samlehangaren, deriblandt KZ III Nr. 50, og derefter gaar det løs med KZ VII, som — hvis Materialesituationen tillader det — vil begynde at blive leveret til Forsommeren.

Præstationer.

Max. vandret Hastighed	200 km/T
Marchhastighed (2350 Omdr.)...	175 km/T
Glidetil m. Flaps neutrale	1:8
Glidetil m. Flaps udfældede ...	1:5
Landingshastighed, Vind 2,5 m/S ..	55 km/T
Stallingshastighed	60 km/T
Stigeevne ved Jord (Fuldlast)...	3,0 m/S
Aktionsradius	750 km
Største Stigehøjde	5000 m
Praktisk Stigehøjde	4000 m

	Landings-	Start-
Fuldvægt	afløb	distance
860 kg og Vindstille	70 m	150 m
650 kg og Vindstille	50 m	60 m

Se Oversigtstegning i Skala 1:100 paa Side 27.



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 Airlines og Privatflyvere.

Og Shell Aviation Service vil gerne være behjælpelig ogsaa i andre Flyve-Problemer, der kan opstaa.



A/S DANSK SHELL - TELF. CENTRAL 9838

FOKKER KOMMER IGEN

F. 25 Promotor, en ny Privatflyvemaskine, der vakte stor Opsigt paa Pariserudstillingen

FOKKER-FABRIKKERNE, som den flyveinteresserede Verden ikke har hørt ret meget om i de senere Aar, har bygget sin første Flyvemaskine efter Krigen. Det er en firesædet Privatflyvemaskine, som har faaet Typebetegnelsen F. 25 PROMOTOR, og den er konstrueret paa Grundlag af 35 Aars Erfaring. Den har en luksuøst udstyret Kabine, et trehjulet, indtrækkeligt Understel, og lige som den berømte Fokker G. 1, der i sin Tid vakte Sensation paa Pariser-Udstillingen, er F. 25 forsynet med to Kropbomme, der bærer Halepartiet. G. 1 var i 1936 en af de første Flyvemaskiner, der var konstrueret efter dette Princip, og det er senere blevet fulgt af flere kendte udenlandske Flyvemaskinkonstruktører.

Bæreplanet er lavtliggende og fritbærende. Det er bygget i eet Stykke; det har to Hovedbjælker, Finerribber og er beklædt med Finer.

Halebommene og de to Halefiner er af Letmetal. Haleplan; Højderor og de to Sideror er af Træ, beklædt med Lærred. Højderoret er forsynet med en Trimplade, der kan indstilles under Flyvningen.

Kroppen er bygget af Træ med en Næse af Letmetal. Den bageste Del, hvori Motoren er anbragt, er beklædt med aftagelige Skærme af Letmetal, og dette gør Motoren let tilgængelig. Et Brandskot, beklædt med lydisolerende Materiale, adskiller Motoren fra Kabinen.

Gennem en meget stor Dør kommer man ind i den rummelige Kabine. Man benytter sig af et Trin, der slaas ned, naar Luftfartøjet staar paa Jorden. Kabinen, som ligger foran Bæreplanets førende Kant, har rigelig Plads til 4 Personer.

Føreren har sin Plads i en stilbar Stol forrest til venstre, og bagved ham er der en Sofa med Plads til tre Personer. Passagererne har god Plads til Benene. Der er taget særlig Hensyn til at skabe et godt Udsyn; dette er opnaaet ved at anbringe Kabinen saa langt fremme, og ved de store Vinduer



En Tegning af Promotor i Luften.

baade foran og til begge Sider. Til Kabinens Udstyr hører to Klapborde med Holdere til Flasker og Glas, og tre Askebægere. Da Motoren er anbragt agterude i Kroppen, er der næsten ingen Spektakel i Kabinen, ligesom man ogsaa undgaar enhver ubehagelig Lugt af Benzin og Olie.

Under Passagersædet er der god Plads til Bagage.

Styregrejer. Flyveren har et ideelt Udsyn til alle Sider. Balanceklapper og Højderor betjenes ved Hjælp af et Rat, de to Sideror ved Hjælp af Pedaler. Paa hver Pedal er der en lille Arm til Betjening af de hydrauliske Bremses. Trimklappen paa Højderoret betjenes ved Hjælp af et Haandhjul. Landeklapperne og Understellet betjenes hydraulisk. Landeklapperne kan indstil-

les i tre Stillinger: til Start, Landing og normal Flyvning.

Instrumentbrættet er forsynet med Højde- maaler, Hastighedsmaaler, kunstig Horisont, Kursgyro, Omdrejningstæller, Olietrykviser, Olietermometer, Brændstoffrykviser, Brændstoffviser, Amperemeter, Kompas og Ur.

Understellet. Det indtrækkelige, trehjulede Understel betjenes hydraulisk. De to Understelshjul svinges ind efter og op i Bæreplanet; det styrbare Næsehjul svinges frem efter og op i Kroppen. De to Hovedunderstelshjul er udstyret med hydrauliske Bremses, der kan betjenes uafhængigt af hinanden, og dette i Forbindelse med det styrbare Næsehjul giver stor Manøvrerevne under Kørsel paa Jorden.

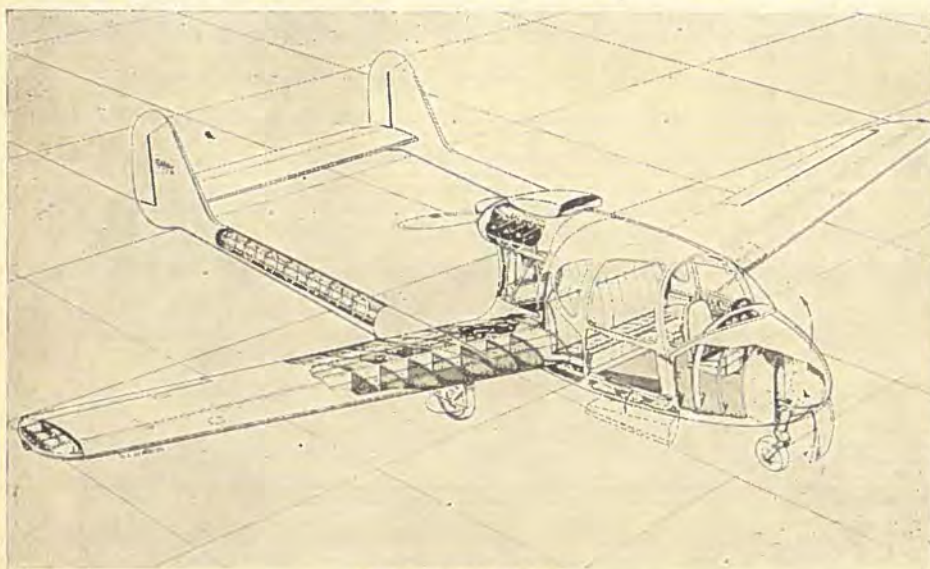
Motor. Der kan anvendes forskellige Typer af luftkølede Motorer fra 165—225 HK. Der anvendes en tobladet Trykpropel. Brændstofftanken kan rumme 200 Liter, og den er anbragt imellem Planbjælkerne, hvor Bæreplanet er samlet med Kroppen.

Data. Spændvidde 12 m, Længde 8,5 m, Højde 2,4 m, Planareal 17,5 m². Maksimum Motorydelse ved Jorden 190 HK; ved Marchhastighed i 1000 m 140 HK. Tomvægt 920 kg, Fuldvægt 1350 kg (deraf Flyver og Passagerer 305 kg, Bagage 30 kg, Brændstof 87 kg og Olie 8 kg); Planbelastning 77 kg/m².

Præstationer: Største Hastighed ved Jorden 217 km/T, Marchhastighed i 1000 m 195 km/T, Flyvestrækning med ovennævnte Brændstofbeholdning 515 km, Flyvehastighed med fyldt Tank (200 l) 850 km, Landingshastighed 90 km/T, Stigetid til 1000 m 6,5 Min. Stigetid til 3000 m 30 Min., Tophøjde 3.600 m.

Ovennævnte Tal gælder Motoren Lycoming O-435 A.

Fokker F. 25 kan ogsaa indrettes som Ambulanceflyvemaskine.



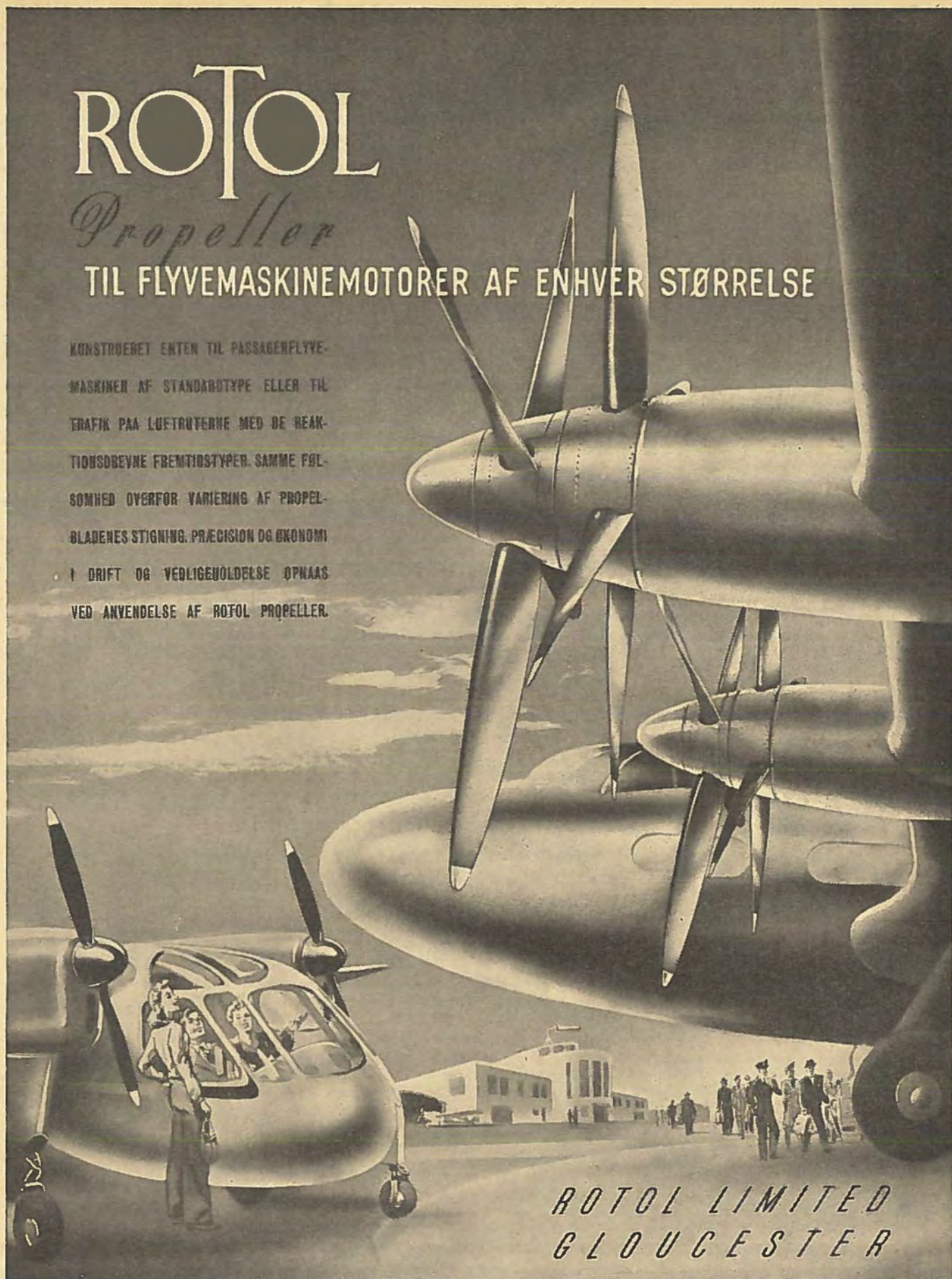
Røntgentegning af F. 25.

ROTOL

Propeller

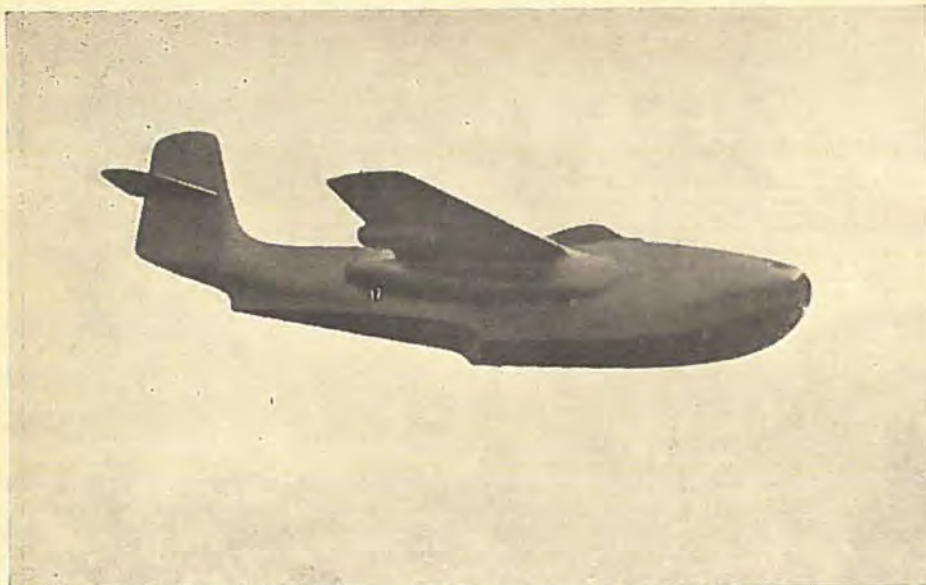
TIL FLYVEMASKINEMOTORER AF ENHVER STØRRELSE

KONSTRUERET ENTEN TIL PASSAGERFLY-
MASKINER AF STANDARDTYPE ELLER TIL
TRAFIK PAA LUFTRUTERNE MED DE REAK-
TIONSBEVNE FREMTIDSTYPER. SAMME FØL-
SOMHED OVERFOR VARIERING AF PROPEL-
BLADENES STIGNING. PRÆCISION OG ØKONOMI
I DRIFT OG VEDLIGEHOLDELSE ØPNAAS
VED ANVENDELSE AF ROTOL PROPELLER.



*ROTOL LIMITED
GLOUCESTER*

REPRÆSENTANT FOR DANMARK: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S, 26, VESTERGADE, KØBENHAVN K.



Model af den reaktordrevne Jager-Flyvebaad, Saunders-Roe SR/A1, der begynde Prøveflyvningerne i Slutningen af December.

REAKTORDREVET

FLYVEBAAD

Under Krigen og navnlig under Kampene i Stillehavet viste det sig, at det meget ofte var forbundet med store Tab af Personel og Materiel at faa oprettet de nødvendige Start- og Landingsbaner for landbaserede Jagere. Det vilde i mange Tilfælde have været nemmere at benytte Jager-Flyvebaade, der kunde starte og lande paa Vandet. Men den Type Luftfartøjer fandtes ikke, fordi man ved hele Flyvebaadens Konstruktion maatte tage Hensyn til, at Propellerne blev holdt tilstrækkelig klar af Vandet. — Fremkomsten af Reaktoren har imidlertid ændret Forholdene, og Firmaet Saunders-Roe har bygget den første reaktordrevne Jager-Flyvebaad. Typen hedder SR/A1, og den er udstyret med to Reaktorer (Metro-Vick F2/4), som er anbragt Side om Side i Kroppen. Den fælles Luftindsugning er anbragt i Flyvebaadens Næse. Lige foran Bæreplanets Forkant er der en tryktæt Førerkabine, indrettet saaledes at Føreren i givet Fald kan slynges ud af Luftfartøjet. Bevæbningen, som er anbragt forude i Skroget, bestaar af fire 20 mm Kanoner. Bæreplanet er forsynet med indtrækkelige Støttepontoner. Dimensionerne er: Spændvidde 14 m, Længde 15,24 m, Højde 5,18 m og Planareal 38,6 m².

BOEING C-97 er de amerikanske Luftstyrkers største Transportmaskine, der kan medføre 100 Mand. Civilversionen, Stratocruiseren, vil blive anvendt af SAS.



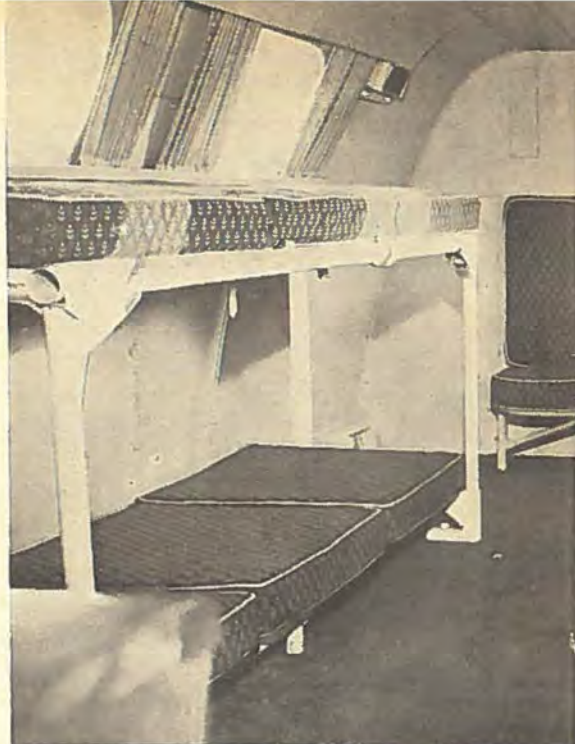
Short Sandringham

Den firemotorede Short Sandringham Flyvebaad er en civil Version af den berømte Sunderland fra Krigens Tid. Hvad selve Konstruktionen angaar er der saa at sige ingen Forskel paa de to Typer, men Indretningen af Skroget er vidt forskellig. Sandringham er indrettet med Plads til 24 siddende Passagerer eller 16 Køjepladser. Desuden er der Plads til Post og Gods. Luftfartøjet er udstyret med fire Pegasus-Motorer. Dets største Fuldvægt er 25,4 Tons, Marchhastigheden (i 1400 m) 318 km/T og Flyvestrækningen 2520 km.

En hurtig

Troppetransportflyvemaskine

Boeing C-97, der er den amerikanske Hærs Luftstyrkers største Transportflyvemaskine, flyver næsten lige saa hurtigt som en Jager. Det er en nær Slægtning af »Superfæstningen« (B-29). Planer, Haleparti, Ror, Motorer og Understel er identiske med Superfæstningen, men Rumindholdet af Kroppen er det dobbelte af Superfæstningens, nemlig 283 m³. C-97 kan anvendes til Gods- eller Troppetransport; i sidstnævnte Tilfælde er der Plads til 100 Mand. Med en »betalende Last« paa 9000 kg har den foretaget den 3716 km lange Flyvning fra Seattle til Washington paa 6 Timer 3 Minutter 50 Sekunder, d. v. s. en Gennemsnitshastighed paa ca. 619 km/T.



En af Salonerne i Short Sandringham, indrettet med Empire Ruter og pa...

NYT FRA H VED KAPTAJN J

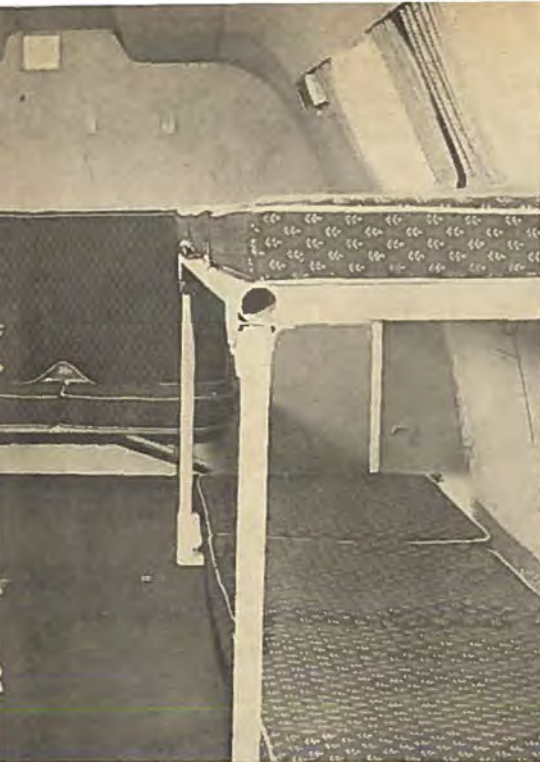


Rolls-Royce Merlin 620 (1725 HK).

Verdens en
drevne Traf
Avro Lanca
styret med
Merlin Mo
Ydermotor
Rolls-Ro
Reak



Den 2400 HK
Pratt & Whitney
CA-18 Double
Wasp med 18
Cylindre i to
Rækker var me
get anvendt un
der Krigen, f.
Eks. i Republic
Thunderbolt,
Martin Marau
der og mange
andre Militær
maskiner.

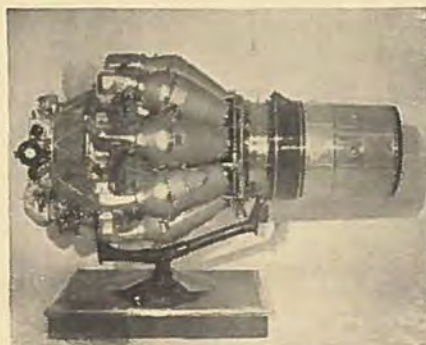


er. Flyvebaaden skal bl. a. anvendes paa de engelske den norske Kystrute.

ELE VERDEN

JOHN FOLTMANN

ste reaktor-
maskine, en
rian, er ud-
Rolls-Royce
orer, mens
rne er to
ce Nene
orer.



Rolls-Royce Nene Reaktor
(2260 kg Trykkraft ved 12300 O/M.).



Nu anvendes
den ogsaa i ci-
vile Flyvemaski-
ner, som de 2-
motorede Mar-
tin 202 og 303,
Consolidated
Vultee 240 samt
i den 4-moto-
rede Douglas
DC 6, som bl. a.
SAS har bestilt
syv af.



Engelske Forsøg med »Udskydning« af Føreren (med Sæde og Faldskærm) fra et hurtigtflyvende Luftfartøj. En Krudtladning giver det udslyngede Førersæde en Begyndelseshastighed paa 12 m/Sek. Faldskærmen aabnes automatisk.

REAKTORDREVET

TRAFIKFLYVEMASKINE

Under Luftfartsudstillingen i Paris i sidste Halvdel af November forrige Aar fløj en Avro Lancastrian, udstyret med to alm. Rolls-Royce Motorer og to Rolls-Royce Nene Reaktorer, fra Heathrow Lufthavn (London) til Le Bourget (Paris), en Strækning paa ca. 320 km, i Løbet af 43 Minutter. Flyvningen varede kun to Minutter længere, end det tog for en Supermarine Spitfire — der dengang var Verdens hurtigste Jager — i 1939. Der var en meget haard Modvind paa det meste af Strækningen.

Engelske flade Motorer

Det engelske Firma Roy Fedden Ltd. har en Serie »flade« Flyvemotorer under Bygning. Typen kaldes »Flat-Six« og er paa 160—185 HK. Skal disse Motorer anvendes til lette, flermotorede Trafik- eller Privatluftfartøjer, vil de kunne »gemmes« inde i Planerne. Skal de anvendes til eenmotorede Luftfartøjer, vil der under Motoren være god Plads til et indtrækkeligt Næsehjul — eller til et Bagagerum. De vil ogsaa være velegnede til Anvendelse i Helikoptere.

Bell Helikoptere til Sverige

Salgschefen i det svenske Firma Ostermans Aero A. B. Nils Sefeldt, der er Kaptajn i det svenske Luftvaaben og har fløjet siden 1933, har i Amerika købt tre Bell Helikoptere, som skal anvendes til kommercielt Brug. Under Opholdet i U. S. A. lærte Nils Sefeldt selv at flyve Helikopter, og han bestod Soloprøven efter 8 Timers Dobbelstyring.

255 Ordre paa De Havilland Dove

Efter at Argentina fornylig har bestilt 20 af den nye engelske, tomotorede Trafikflyvemaskinetype De Havilland Dove, har Firmaet nu ialt afsluttet Kontrakter paa Levering af 255 Maskiner af denne Type. Inklusive Reservedele betyder det i Penge ca. 70 Millioner danske Kroner.

De Havilland Dove er nu blevet solgt til tyve forskellige Lande. Den er i flere Tilfælde blevet solgt som privat Luksusflyvemaskine, bl. a. til Regenten i Irak, Kejseren af Abessinien, Maharajahan af Baroda o. fl. a.

Republics nye Reaktorjager, P-84 Thunderjet, kan faa udskiftet sin General Electric TG-180 Reaktor paa 50 Minutter, idet Kroppen er til at skille ad paa Midten, hvorefter den bageste Halvdel, som hviler paa en lille Vogn, trækkes tilbage.



Stor Udvikling i den russiske Trafikflyvning

100 Maskiner starter
og lander hver Dag paa
Vnukovo-Flyvepladsen

Atter Forbindelse Sverige-Rusland

I Bladet »Nyheter från Sovjetunionen« omtales de vældige Fremskridt, man har gjort paa Trafikflyvnings Omraade i Rusland. Flyvemaskinen er trængt ind i Sovjetborgernes Dagligliv og har vundet Anerkendelse som det bekvemme og hensigtsmæssige Befordringsmiddel, Flyvemaskinen er, skriver Bladet.

Netop i et saa vidtstrakt Land som Rusland er det klart, at man vanskeligt kan overvurdere den Betydning, baade Fragt-, Passager- og Postflyvningen har for den kulturelle og industrielle Udvikling i de mange vanskeligt tilgængelige Omraader i Arktis, Sibirien, Centralasien og det fjerne Østen.

Et stort Antal lange Hovedruter forbinder nu de store Byer med hinanden og de forskellige Olie- og Landbrugsdistrikter. Ogsaa Nettet af lokale Flyveruter er blevet stærkt udviklet i Rusland.

Vnukovo Passagerflyvepladsen udenfor Moskva omtales som et af de mest livsvigtige Centrur for baade den indenrigske Trafik og Forbindelserne til Udlandet. Henvend fyrrættve Indlandsruter og tolv Linier til Udlandet mødes i Vnukovo, og mere end 100 Trafikmaskiner starter og lander hver Dag alene paa denne Plads. Herfra udgaar Post- og Fragtruter til Industriomraaderne, og herfra forbindes Hovedstaden med Luftruter til Sofia, Berlin, Wien, Warszawa og Bukarest.

Forbindelsen Stockholm-Moskva genoprettes.

Ogsaa Stockholm faar nu regelmæssig Flyvetrafikforbindelse med Moskva. Efter en Række Forhandlinger i Moskva og Stockholm er der opnaaet en Aftale mellem Sovjetunionen og Sverige om en Linie Moskva-Stockholm via Helsingfors, en Forbindelse, som man naturligvis ogsaa i Danmark er stærkt interesseret i. Det drejer sig om to Aftaler, idet der foreligger en Statsaftale mellem de to Landes Regeringer og endnu en Overenskomst mellem det svenske Luftfartsselskab ABA og det russiske Luftfartsselskab »Aeroflot«. Det er Meningen, at svenske Maskiner skal besørge Trafiken mellem Stockholm og Helsingfors, medens russiske Maskiner tager sig af Strækningen fra Helsingfors til Moskva. Den finske Regering har givet sit Samtykke til, at Flyvepladsen i Helsingfors kan anvendes. Før Krigen fløj begge Lande hele Ruten.

Aftalerne er paa sovjetrussisk Side blevet undertegnet af den stedfortrædende for Chefen i den civile Luftflaade, Flyvegeneral-løjtnant A. A. Avseevitj, medens paa svensk Side Sveriges Minister i Moskva Gunnar Häglöf har skrevet under.

wing.

Til Nordkap og Ishavskysten i norske Luksusflyvebaade

Den norske Søflyverute
langs Kysten atter i Gang

EN af de mest bemærkelsesværdige Begivenheder i den skandinaviske Luftfart vil finde Sted i de allerførste Foraarsmaaneder. Muligvis allerede i Marts Maaned indleder det initiativrige norske Luftfartsselskab D. N. L. en regelmæssig Trafikflyvning fra Oslo langs den norske Skærgaard og helt op til Tromsø og Kirkenes paa Ishavskysten og den russiske Grænse. Ruten skal flyves med store luksuriøst udstyrede Sandringham-Flyvebaade til 37 Passagerer.

Sandringham-Flyvebaaden er en Fredsudgave af den berømte engelske Sunderlandsbaad, som under Krigen af Englænderne blev indsat i det saakaldte Coastal Command. Først af særligt trænet Mandskab jagtede de de tyske U-Baade i Atlanterhavet og sikrede de krigsvigtige Konvojer.

Hos »Short Bros.« i Belfast har D. N. L. for lang Tid siden bestilt tre af de store Sandringham-Flyvebaade. To af dem skal gaa i fast Rute med Vekselsflyvning, det vil sige, at Maskinerne starter samtidig fra Kirkenes og Oslo paa den henved 2000 Kilometer lange Strækning, en af de berømteste Turistruter i Europa.

D. N. L. vil ved disse Flyvninger stille de største Krav til Sikkerhedstjenesten, og som de første Passagermaskiner i Europa bliver de tre Sandringham-Flyvebaade udstyret med Radaranlæg. Der bliver to forskellige Radaranlæg om Bord. Et Apparat anvendes ved Blindflyvning i Taage og tæt Skydekke, medens et andet Radaranlæg af en speciel Konstruktion uafbrudt vil staa i Forbindelse med Radarstationer og Fyr langs den norske Kyst.

Et store og vanskeligt Problem er naturligvis at faa specielt uddannede Besætninger til saa store Maskiner, men D. N. L. er her i den heldige Situation, at de faktisk allerede har det nødvendige Mandskab parat. Under Krigen deltog en Række Nordmænd som Piloter og Radiotelegrafister i Coastal Commands Flyvninger over Atlanterhavet, hvor Sunderland-Flyvebaadene var frygtet af de tyske U-Baadsbesætninger. Af de Nordmænd, der var med her, er adskillige efter Krigen gaaet ind i det norske Luftfartsselskab og vil nu blive fast Mandskab paa Sandringham-Baadene.

Vil Flyvningen til Midnatssolen blive blive forlænget til Kastrup?

Fra norsk Side er man i Forbindelse med Anskaffelsen af de tre nye Sandringham-Flyvebaade meget interesseret i at faa Danskerne til at genindrette den tidligere Sø-Lufthavn i Forbindelse med Udvidelsesplanerne i Kastrup. Sker det, vil Nordmændene antagelig forlænge Ruten med Sandringham-Baadene helt til København. En ganske særpræget Oplevelse vil det være at gaa om Bord i Maskinen i Kastrup og paa faa Tiden naa frem helt til Ishavskysten og de nordligste Breddegrader.

wing.

FLYVNING



I LYNGLIMT



★
DDL's New-York-Representant
Max Westphal,
der har udført
et stort forberedende Arbejde for
sit Selskab i USA,
er nu blevet Di-
rektor for Scan-
dinavians Airlines
Systems nyopret-
tede Kontor i
Washington.
★

DDL fordobler Aktiekapitalen

PAA en ekstraordinær Generalforsamling i November vedtog man at forøge DDL's Aktiekapital fra 15 til 30 Millioner Kroner. Aarsagen hertil er de store Udvidelser, der for Tiden finder Sted, bl. a. i Forbindelse med Deltagelsen i SAS. Publikum var meget interesseret i Aktietegningen, og det store Beløb blev fuldt tegnet indenfor den fastsatte Tid.

DDL til Afrika

I Slutningen af November foretog DDL's flyvende Fæstning »Stig Viking« endnu en Tur til Nairobi og tilbage.

Sydamerikaruten aabnet

DEN 30. November passerede den første SAS-DC 4 Kastrup paa normal Rute-flyvning til Sydamerika. Det forlyder iøvrigt, at det skandinaviske Samarbejde ikke skal begrænses til Amerikaflyvning, men ogsaa til Ruter paa Afrika, Asien og Australien. Endnu to af DDL's erfarne Luftkaptajner, Poul Toxholm og Niels Egebjerg er overgaaet til SAS. I Forvejen var som bekendt Hedall Hansen og Povl Jensen blevet ansat der.

Nedsatte Luftposttakster

PAA en nordisk Postkonference i Oslo blev det vedtaget at nedsætte Luftposttaksterne til Amerika fra 1. Januar.

Fremtidig befordres Breve og Brevkort under 5 g til New York med SAS uden Tillæg.

De skandinaviske Postvæsener har altid haft stor Forstaaelse af Lufttransportens Betydning, og disse Forbedringer maa derfor hilses med Glæde som et Skridt mod Maalet: Alle Breve ad hurtigste Vej uden Tillæg.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

afholder Foredrag i Nationalmuseets Foredragssal Tirsdag d. 28. Januar Kl. 20⁰⁰, hvor Direktør Knud Lybye vil tale om »Atlanterhavsflyvning«.

VERDENS HASTIGHEDS REKORD

Gloster Meteor
reaktordrevet med

ROLLS-ROYCE

DERWENT V

Danske Flyvere og Flyveinteresserede

indbydes til

Subskription paa det
internordiske
Tidsskrift

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN



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.

Dansk Modelflyvning ved Aarsskiftet

Af Per Weishaupt



Et dejligt Skråntflyvnings-Snapshot: En »Ølhund« er lige startet, mens en »Holger Danske« er klar i Baggrunden

FOR Modelflyvningen var 1946 et bedre Aar end mange andre, men ikke helt saa godt som ønsket. I Antallet af Klubber og disses Medlemstal har der ikke været større Ændringer. Som sædvanlig er en Del forsvundet, men erstattet af andre.

En organisatorisk Begivenhed var Oprettelsen af Instruktørposten, som har taget en betydelig Arbejdsbyrde fra Bestyrelsen. De færreste Modelflyvere har vel forstaaet, hvor meget Arbejde, Bestyrelsesmedlemmerne udfører. En Del Klubber har haft Foredragsbesøg af Instruktøren, men alt for faa har forstaaet at benytte sig af denne.

Blandt Aarets internationale Begivenheder var FAI's Anerkendelse af Erdrups Verdensrekord en af de største; men ogsaa Konkurrencevirksomheden viste lidt Fremgang. OM-F og »Vingarna« var næsten jævnbyrdige, og Landskampresultatet meget bedre end sidst. I 1947 maa vi se at stille et endnu stærkere Landshold, da Kampen skal staa i Danmark. Foruden de nævnte Begivenheder har vi haft stedse voksende Forbindelse med Svenskerne, vi har haft Repræsentanter til internationale Konkurrencer i England og, naar disse Linier løses, er OM-F-Holdet forhaabentlig vendt hjem med gode Resultater fra Oslo. Det maa være beskæmmende for København, at naar der skal kæmpes Bykampe med udenlandske Hovedsteder, saa er det Odense, der er dansk Hovedstad.

De hjemlige Konkurrencer har været nogenlunde med fine Resultater i f. Eks. DM for Svævemodeller og i A 1 ved Sommerlejren. Men en Forøgelse af Gennemsnitspræstationerne var ønskelige. Der har været Tendenser til at flyve i haardere Vejre. Det er prisværdigt, og vi maa indrette os paa de gennemgaaende haarde Vejre, vi har; men det kræver Træning og gode Modeller. Og i Vindstyrker over 10 m/sek har det intet Formaal at flyve.

Paa Rekordernes Omraade har vi faaet forpøget den absolutte Ternikrekord, foretaget flere fine Distanceflyvninger, men ikke faaet udfyldt en Masse af de Huller,

som Indførelsen af de nordiske Regler medførte. Der er noget at gøre.

Med den løbende Afgang af Medlemmer, som Modelflyveklubberne har, bl. a. fordi mange overgaar til Svæveflyvning, er det nødvendigt at sørge for stadig Tilgang, men kun faa Klubber giver deres nye Medlemmer de teoretiske og praktiske Kundskaber, der er nødvendige. Det viser sig ogsaa, at der de fleste Steder ikke nær opnaas de Resultater, der er mulige, og Prøver viser, at de teoretiske Kundskaber, som Modelflyverne af 1946 besad, var væsentlig mindre, end det var Tilfældet for faa Aar siden.

Samtidig ser man ogsaa, at den skabende tekniske Videreudvikling af Modellerne er gaaet omtrent i Staa. Vi fik i 1946 enkelte nye og bedre haleløse og Andemodeller. Vi saa nye og simple Typer paa Konkurrencemodeller, som imidlertid ikke fuldt ud havde 1942-Modellernes Præstationer trods de i Mellemtiden indvundne Profilerfaringer m. m. Kun blandt de største Svævemodeller er der isoleret Fremgang at spore.

Gasmotormodellerne og Mikromodeller er ikke kommet et Skridt videre. Gummimotormodeller er ved at dukke op igen; men hvordan alle de nye Modelflyvere, som ikke har beskæftiget sig hermed, skal faa noget ud af disse betydeligt mere indviklede Modeller, naar kun ca. 100 af dem har taget A-Diplomer (en elementær Prøve, som enhver Begyndermodel skal kunne opfylde under Indflyvningen), ja det er svært at forestille sig.

Størstedelen af de dygtigste Modelflyvere fra nogle Aar tilbage er ude af Modelflyvningen. De er dygtige Svæveflyvere og indtager ledende Stillinger i Klubadministrationen eller som Instruktører (75 pct. af Deltagerne i Svæveflyverunionens Instruktørlejr var gamle Modelflyvere), de findes blandt Aarets nye Privatflyvere og i Sportsflyveklubberne, og flere indtager gode Stillinger indenfor den tekniske og handelsmæssige Side af Flyvningen.

De nuværende Modelflyvere maa gøre sig klart, at deres Chancer for at komme videre

frem for en stor Del afhænger af, om de bliver virkelig dygtige Modelflyvere. Ogsaa Svæve- og Motorflyverne maa vide, at de har en Interesse i, at vi har dygtige Modelflyvere — ellers kommer de til at mærke det om et Par Aar.

Det er derfor nødvendigt at skaffe nye Modelflyvere. Det er ikke svært at faa Medlemmer, men det er svært at holde paa dem, især hvis der ikke gøres noget for dem. Men vi har for faa virkelig dygtige Modelflyvere, der er i Stand til at paatage sig den Opgave at virke som Instruktører og lægge Undervisningen i en systematisk og fast Bane. I Finland og Sverige uddanner man hvert Aar Masser af Instruktører. Det maa vi ogsaa gøre. Men det kræver Interesse herfor fra Modelflyvernes Side. De har deres Førsteinstruktør til at gøre Arbejdet. Hvorfor bruger de ham ikke?

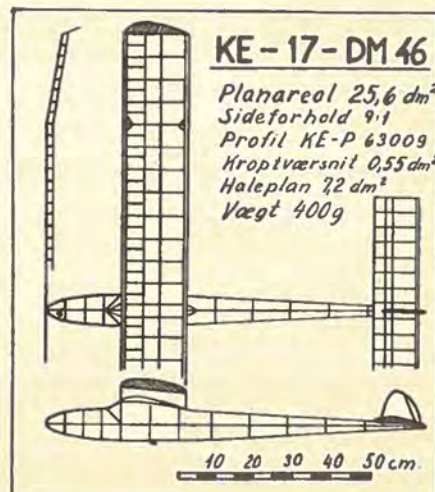


Svenske kontra danske Svævemodeller

O.M.-F.s Formand, Kjeld Enevold, der blev Danmarksformand i 1946, udtaler sig om aktuelle Problemer

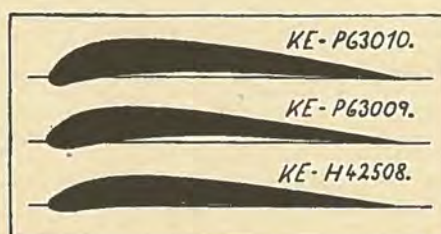
EFTER Krigen har vi danske Modelflyvere seks Gange konkurreret med Svenskerne, og i alle Højstartkonkurrencer har vi som bekendt faaet Klø. Tre Gange har Svenskerne været paa dansk Jord, først under Stævnet mellem »Vingarna« og O.M.F. i Odense. Denne Gang gik det ogsaa galt; men der var dog ikke mere Forskel paa de to Hold end ca. 13 Sek. i Gennemsnitstiden. Under Trimmingerne Aftenen før Stævnet var der rig Lejlighed til at studere de svenske Modeller paa nært Hold. Modellerne havde ganske afgjort bedre Glidegenskaber end vore Modeller, og det skyldes især de Profiler, Svenskerne bruger.

Paa Profilerens Omraade er vi Danskere igen kommet bagefter. Da vi i sin Tid langt om længe var kommet af med de gamle, tykke Profiler og var gaaet over til de tynde, saa blev vi ved det og søgte ikke at forbedre dem. De fleste Modelflyvere flyver stadig med Gø 450 og de tynde SI-Profiler og vil vel stadig paastaa, at disse Profiler er de bedste. Især synes en Del af O.M.F.'s kendte Eliteflyvere stadigvæk, at Gø 450 er et fortræffeligt Profil, medens Svenskerne forlængst, forøvrigt med Sigurd Isacson i Spidsen, er gaaet over til at bruge tykkere Profiler med stor Næseliveving.



Hvis nogen eventuelt kunde finde paa at bygge min DM-Model, eller paa anden Maade være interesseret i Profilerne, kan jeg meddele, at Profilerne er beregnede baseret paa Reynoldstallet, men at de ikke er prøvede i Vindtunnel. Jeg kan derfor ikke garantere for, at Profilerne er helt rigtige aerodynamisk udformede; men det er sikkert, at de har givet Modellen fine Glideegenskaber, og at de ligger i højere Klasse end de tynde Profiler. KE-P 63010 og KE-P 63009 er begge beregnet til Planet, medens KE-H 42508 er et Haleplansprofil.

Det er ikke alene paa Profilerne Omraade, vi er bagefter, vi bygger gennemgaaende ikke saa godt som Svenskerne. De svenske Modeller er altid fint overfladebehandlede og byggede uden Skævheder, noget vi vist ikke altid kan prale med. Som Konstruktorer er vi vel lige saa gode som Svenskerne, og een Ting er i hvert Fald givet, at vore Modeller er mere højstartsikre. Lad os bevare Højstartsikkerheden, forbedre Glideegenskaberne, og saa til Sommer, hvor Landskampen vel kommer til at staa i Danmark, endnu en Gang gøre et Forsøg paa at give de sejrsvante Svenskere Klp.



Procentværdierne.

% af Korden	KE-P 63010	KE-P 63009	KE-H 42508
X	Y ₀	Y ₀	Y ₀
0,0	0,0	0,0	0,0
2,5	3,85 ÷ 1,5	3,8 ÷ 1,7	3,1 ÷ 1,2
5	6,0 ÷ 1,4	5,9 ÷ 1,8	4,7 ÷ 1,5
10	8,5 ÷ 0,9	8,2 ÷ 0,1	6,8 ÷ 1
20	10,7	9,1	8,3
30	10,9	9,2	8,4
40	10,0	9,1	8,1
50	9,3	8,4	7,2
60	8,1	7,2	6,1
70	6,7	5,5	4,9
80	5,0	4,2	3,6
90	3,0	2,2	2,0
100	0,1	0,1	0,1

*

Endnu en væsentlig Aarsag til Svenskerne Overlegenhed er, at de flyver langt oftere, har meget mere Træning. Da Malmø kløede Københavnerne, der iøvrigt gjorde bedre Modstand end ventet, var det med Modeller, der langt fra alle var aerodynamisk fremragende — men de var veltrimmede, og deres Ejere forstod at udnytte dem mest muligt. Det er ofte udslaggivende for Sejren.

Red.

★

Store Forhold i Rusland.

Fornylig afholdtes en stor national russisk Modelflyvekamp ved Moskva. Deltagerne blev paa Regeringen Bekostning befordret hertil ad Luftvejen fra de fjerneste Egne. Kendte Kriksflyvere og Flyvemaskinekonstruktører var Tidtagere, og Maskiner fra det røde Luftvaaben maalte de opnaaede Højder, meddelede »Aeromodeller«. Der skal være sat tre nye Verdensrekorder.

DISTANCEFLYVNINGER med Svævemodeller



Dette Danmarkskort viser, at Modelflyverne ligger foran Svæfflyverne hvad Distanceflyvninger angaar.

SIDSTE Aar udtalte en højstaaende Luftfartsemdsmand ved et stort Svæfflyvermøde, at Danmark sikkert ikke var egnet til Distancesvæfflyvning. De begyndende termiske Svæfflyvninger i 1946 viser klart, at dette er urigtigt, heldigvis! Ganske vist er Landets ringe Udstrækning og det meget Vand Hindringer, men de kan overvindes.

Modelflyverne har længe vidst, at de termiske Forhold er udmærkede. Til Trods for, at de i Modsætning til Svæfflyverne ikke tilstræber de termiske Flyvninger, og til Trods for, at Modellerne ikke som et bemandet Svæfflyvplan kan dirigeres ind i og forblive i Opvindsomraaderne, er der især i de senere Aar udført en Masse imponerende Distanceflyvninger med Erdrups Verdensrekord i Spidsen.

Paa hosstaaende Kort ses de indberettede Flyvninger over 5 km. Mange af disse er begyndt i Højder af 50 m eller mindre, men i Begyndelsen har Modellerne den For-

del frem for Svæfflyvplanen, at Synkehastigheden er mindre. At Flyvningerne er koncentreret paa Nordsjælland og Fyn, mens de ligger meget tyndt i Jylland, skyldes ikke, at Jylland termisk set skulde være daarligere, tværtimod. Aarsagen er sikkert udelukkende, at der flyves mest intensivt i disse Omraader.

Der er sikkert mange flere Flyvninger, hvor Modellerne ikke er blevet genfundet, bl. a. fordi de er gaaet i Vandet. Flyvningen fra Sønderborg til Ærø/Langeland er mærkelig, fordi en Del af Modellen drev i Land paa Ærø, mens en anden blev fundet i en Sø paa Langeland. Turen til Anholt er sikkert gaaet via Samsø og Djursland, hvorpaa Modellen er gaaet i Kattegat og senere drevet i Land paa Anholt.

Dansk Modelflyver Union henstiller til Modelflyverne stadig at indberette Distanceflyvninger, saa Kortet kan blive ført à jour.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION'S ord. Repræsentantskabsmøde var præget af sagligt Arbejde

DANSK Svæveflyver Unions ordinære Repræsentantskabsmøde, der afholdtes den 24. November, var helliget saglige Drøftelser. Mødet, der varede 8 Timer, overværedes af Generalsekretær, LRS, Falkmar fra DKDAS og af Luftfartsingeniør Møller Hansen fra Luftfartstilsynet. Efter at det var konstateret, at der deltog 20 Klubber med 36 stemmeberettigede Deltagere, gav Dirigenten, Ing. Per Weishaupt, Ordet til Dir. Dessau.

Af Formandens Beretning fremgik, at der havde været Tilbagegang af saavel Medlemmer som Klubber. Under Unionen staar nu 41 Klubber med et samlet Medlemstal paa 741, medens de tilsvarende Tal fra 1945 er 49 og 1045. Klubberne raader tilsammen over 31 Glideplaner, 15 Overgangsplaner og 1 Svæveplan. Værdien af Klubbernes Materiel anslaaes til ca. 200.000 Kr.

Videre oplyste Formanden, at der i det forløbne Aar var blevet ansat en fastlønnet Sekretær, nemlig Ing. Eckert. Tanken var evt. at uddanne ham til Chefinstruktør.

Dels for at skabe en nærmere Kontakt med Klubberne, dels for at kende Klubbernes Stilling foreslog Sekretæren i Sommer en Rundrejse til de jyske Klubber. Grundet manglende Tid maa de øvrige af Landets Klubber vente lidt endnu med lignende Besøg. (En Jordomsejling blev ligeledes aflyst. Red.).

En »Næse« til Klubberne.

Af Beretningen fremgik det desuden, at Bestyrelsens positive Arbejde for Svæveflyvnings Fremgang var blevet stærkt hæmmet af det store Arbejde med at bringe Unionens interne Forhold i Orden. I den Forbindelse blev det kraftigt understreget, at Klubbernes Del af Organisationsarbejdet havde meget tilbage at ønske. Skrivelser med Spørgeskemaer o. l., der fra Unionen tilgik Klubberne, blev for en stor Del ikke tilbagesendt til de fastsatte Frister; mange maatte rykkes, og nogle har ligefrem gjort det til et Princip ikke at reagere.

Formanden henstillede indtrængende til Klubberne at faa dette Forhold rettet og opfordrede til at udvælge en Mand i hver Klub, der havde til Opgave at sørge for disse Ting.

Bestyrelsen havde rettet Henvendelse til Myndighederne for at blive »Landevejsskatte« kvit paa den Benzin, der anvendes til Startspillene — dog uden Resultat!

I Lighed med Motor- og Modelflyveklubberne havde ogsaa Svæveflyveklubberne i Aar svigtet ved Salget af Lodsedler til »Flyvelotteriet«. Generalsekretær Falkmar oplyste, at om ikke der indtjentes lidt paa Kontoen uafhængende Gevinster, vilde Tilskudet til Svæveflyveunionen kun blive en 6—7000 Kr.

Sæsonens Flyvebegivenheder.

Resultatet af den danske Deltagelse i de svenske S. M. i Örebro og paa Alleberg blev som ventet, at der blev indhøstet værdifulde Erfaringer.

16 danske Instruktører lykkedes det at faa til Uddannelse paa Alleberg — 6 kom ikke afsted!

I Unionens Instruktørlejr i Værløse, der lededes af den svenske Instruktør Birger Nilsson, bestod 12 af Deltagerne den afsluttende Prøve.

I Konkurrencerne, der var udkrevet i Forbindelse med Flyvedagen, sejrede Aarhushklubben stort — det er denne Klub, der i Øjeblikket har Førerstillingen rent flyvemæssigt. Næst efter laa Roskilde og Polyteknisk Flyvegruppe.

De to Enkeltpersoner, der har taget det store »Skrub« — Harald Wermuth Jensen (Cowboy) og John Wetlesen — viste Barogrammer fra Rekordflyvningerne paa det hvide Lærred og fortalte i korte Træk om deres Flyvninger — under Deltagerens Bifald. Under Slutningen paa Mødet blev Præmierne uddelt; de var udsat af »Ekstra-bladet«, »Berlingske Tidende«, »Politiken« og »Dansk Aero«.

Ogsaa et Byggelederkursus har været afholdt i 1946, og 12 af Deltagerne bestod Prøven.

Arbejdet henimod Statstilskud har nærmest været af undersøgende og forberedende Art, fortalte Formanden. Saalænge vi havde Uro i vort Hus, maatte vi gaa stille med Dørene udadtil. Forudsætningen for Statstilskud er, at der udføres et positivt Arbejde inden for Unionen. Kun gennem Indsats fra egen Side kunde der forventes Støtte udefra.

Unionen havde fra Aeronautisk Selskab modtaget 2000 Kr. og fra Tuborgfondet 7000 Kr.

Der er udarbejdet 25 SM-Blade efter svensk Mønster, og disse vil i den nærmeste Fremtid blive tilsendt Klubberne som betroet Ejendom.

Kontingent- og Afgiftsforhøjelser.

Efter en længere Diskussion om Kontingentforhøjelse, der er nødvendig paa Grund af Klubbernes manglende Indsats ved Flyvedagen, blev det vedtaget at udskrive et Ekstrakontingent paa 5 Kr., saaledes at Grundkontingentet forblev uforandret.

Desuden blev man enige om at forhøje Diplomafgifterne til 10 Kr. for A, 10 Kr. for B, 20 Kr. for C, mens Sølv- og Guld C-Priserne ligeledes blev forhøjet til henholdsvis 25 og 100 Kr.

Det skulde vel ikke være Pessimisme med Hensyn til Opnaaelse af disse Elite-Prøver, der fik dette Forslag til at glide saa let igennem? — Havde det ikke været mere paa sin Plads at stimulere Interessen ved tværtimod at give en Præmie til dem, der opnaar Guld og Sølv?

Unionens Materiel.

Til Orientering for Bestyrelsen blev Spørgsmaalet om de Planer, Unionen raader over, diskuteret. Udlejning har vist sig umulig, og Salg med Klausuler om, at de skal kunne rekvireres til Lejre o. a., blev ogsaa fundet uhensigtsmæssig.

Bestyrelsesvalget.

Efter at have vedtaget Bestyrelsens Forslag til nye Rekordregler gik man over til Bestyrelsesvalget. Den nye Bestyrelse fik følgende Sammensætning:

Direktør E. Dessau, Dr. Aage Grut, Kapt. A. H. Jørgensen, Revisor B. Elvang, Ing. Staffeldt, alle København, Købm. Smørum, Ballerup, Ing. Høgslund, Roskilde, Værkf. O. Jensen, Slagelse, Red. Thinesen, Odense, Urmager Petersen, Viborg, og Forpagter H. Holm, Esbjerg.

Suppleanter: Prljt. Brix Gedsø, Værløse, og Søren Andersen, Nykøbing F. Hart-

Fransk kvindelig Verdensrekord

DET er maaske ikke de fleste bekendt, at Verdensrekorderne, foruden de absolutte, opdeles i en kvindelig, og en mandlig Klasse.

Dette er imidlertid Tilfældet, og fornylig har en ung fransk Svæveflyverske sat ny Verdensrekord i absolut Varighed for Kvinder.

Den kække unge Dame hedder Madeleine Renault, og fløj et tosædet Svæveplan af Typen »Castel 242«, Tiden blev 12 Timer 58 Min.

Hun forbedrede dermed Rekorden, sat i 1939 af en russisk Kvinde, E. Zelenkova, — med 28 Min. Hart.

Ingen Rundflyvning med Skolemaskiner

Efterretninger for Luftfarende (25/11 1946)

Danmark. Regler for Mærkning af Skoleflyvemaskiner.

Fra 15. November 1946 skal samtlige Flyvemaskiner, der anvendes til Skoling til Privatførercertifikat, være mærket saaledes:

Fuselagen: En 30 cm bred Stribe, der gaar hele Fuselagen rundt, paamales Fuse-lagen umiddelbart bagved Indregistreringsmærkerne. Afstanden mellem Indregistreringsmærkerne sidste Bogstav og Striben skal svare til mindst det dobbelte af Registreringsmærkernes Stregtykkelse.

Bæreplanerne: Uden for Registreringsmærkerne og i en Afstand af mindst to Stregtykkelser fra disse males en 30 cm bred Stribe, der gaar hele Bæreplanet rundt. Afstanden fra Striben til Plantippen skal saa vidt muligt mindst være 30 cm. Hvis Luftfartøjet er et Biplan, skal Striberne males saavel paa Overplan som paa Underplan.

Striberne skal paamales med samme Farve som den, der er anvendt til Paamaling af Registreringsmærkerne.

I Luftfartøjets Indre skal der paa et fra Passagersæderne let synligt Sted være anbragt et Metalskilt, hvis Dimensioner mindst skal være 150×40 mm. Paa dette Metalskilt skal være indgraveret følgende Tekst: »Dette Luftfartøj maa kun anvendes til Skoleflyvning«.

En fynsk Kommentar.

STATENS LUFTFARTSTILSYN har indskærpet en gl. Regel, som man i flyveinteresserede Krese betegner som et ødelæggende Slag mod Flyveklubberne, skriver Fyns Stiftstidende. Bestemmelsen gaar ud paa, at man ikke maa anvende Skolemaskiner til andet Brug, altsaa heller ikke til Rundflyvning.

For at drive Skoleflyvning, hedder det videre i Artiklen, skal en Klub være i Besiddelse af mindst to Maskiner af samme Type. Da en Maskine koster omkring 25.000 Kr., er det naturligvis betydelige Udgifter, en Klub skal dække, og hidtil har man styrket Økonomien ved at flyve Rundflyvning i forskellige Provinsbyer om Søndagen med disse Skolemaskiner.

I Klubberne forstaar man ikke et saa drastisk Skridt fra Luftfartstilsynets Side. Alle Klubberne har Mekanikere, som staar inde for, at Maskinerne er i Orden, og før Passagerflyvning foretages, afmonteres de dobbelte Styreanordninger, som findes i Skolemaskiner.

FINSKE SVÆVEPLANER

MENS vi kun har konstrueret og bygget enkelte Skoleglidere, udgør den finske »Harakka« allerede Hovedparten af Skolemateriellet i Finland, en finsk Efterfølger til Babyen har gennemgaaet vellykkede Prøveflyvninger og et Rekordplan er paa Tegnebrættet.

Harakka.

Med »Harakka« (Skaden) har Finnerne skabt sig en Skoleglider, der har forskellige Fordele frem for SG-38: Hurtigere og billigere Bygning, lettere Transport og livligere Flyveegenskaber. Ideen til »Harakka« fik den finske tekniske Højskoles Flyveklub ved Studium af en yderst enkel masseproduceret russisk Glider.

»Harakka« kan bygges paa 5—700 Timer, mindre end Halvdelen af SG-38's Byggetid. Den er mindre og vejer kun 90 kg. FLYV's Medarbejder har prøvet den baade i Gummitov- og Spilstart og fandt den tiltalende. Den er mere levende end SG-38, især paa Højderoret. Med sin større Vindbarhed er den egnet til Skræntflyvning paa smaa Skrænter og til Termik.

Opbygning: Planet består af to Kassebjælker, forbundne med simple Traverser af Træ og Diagonaler af Krydsfinertrækstrimler. Ribberne er yderst enkle, og Planet er skarpt afskåret ved Tippen. Anvendelsen af Beslag er nedbragt til et Minimum: ved Planroden og de to Træstøtter (!) Det enkle, lave Hovedstel har gummi-affjedret Mede og alm. Gitterhale. Sædet — med Mavefastspændingsbælte — og Styregrejerne kan ogsaa daarligt være nemmere.



Harakka I.

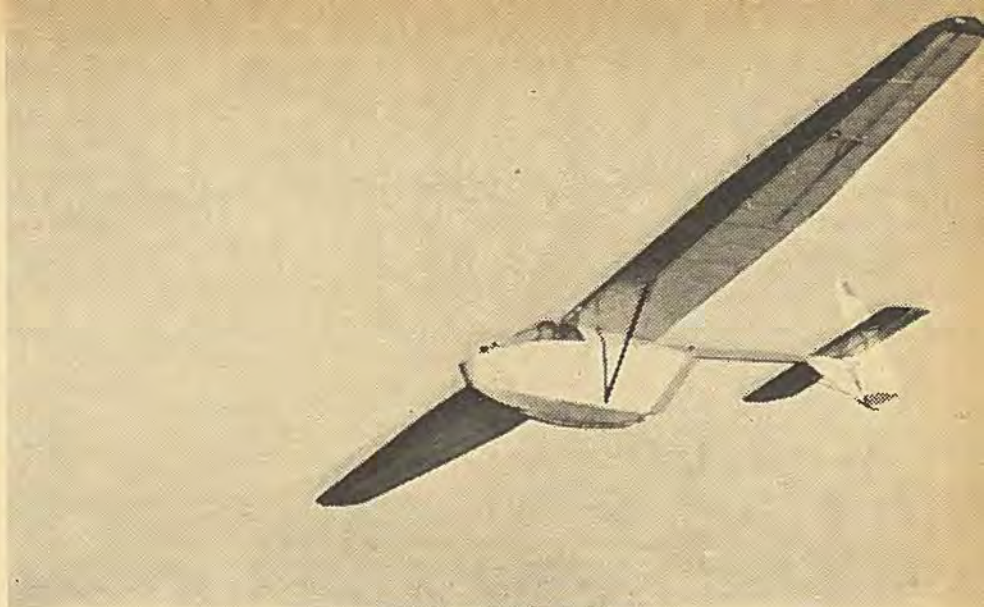
Den første Version blev bygget i 20—25 Eksemplarer. Paa Baggrund af Erfaringer konstruerede og byggede man i Sommer »Harakka II«, der er forbedret i mange Detaljer og noget stærkere. Førsteudgaven fik man nemlig Besked om at tage forsigtigt i Spilstart af Hensyn til Planerne. Til danske Vejrforhold er »Harakka« næppe robust nok — og forhaabentlig kommer vi snart bort fra Skolegliderne til Fordel for Skoling i tosedede Svæveplaner som i Svejts.

Overgangsplaner.

Finnerne har ikke udelukkende anvendt Grunau Baby som Overgangsplan, men ogsaa haft f. Eks. polske Typer. Paa Ålandsøerne har Model- og Svæveflyveren Hans Stenius selv konstrueret og med to Kammerater bygget et vellykket Overgangsplan — naturligvis med lav Udløser.

PIK 5.

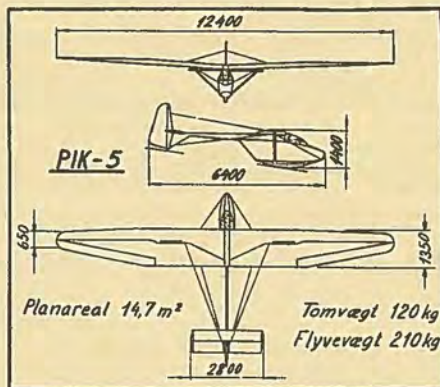
I mange Lande har man søgt at konstruere et bedre Overgangsplan end Grunau Baby, f. Eks. i Sverige »Babyfalken«



PIK 5 Koukku under Prøveflyvningerne.

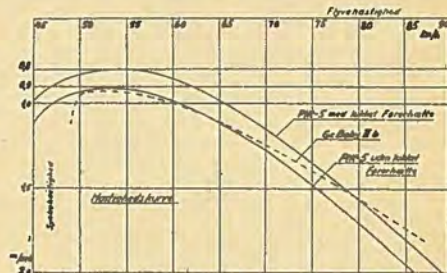
(FLYV 9, 1946, 204). Den finske Svæveflyvechef, Kaarlo Temmes, har gjort et Forsøg med PIK-5 »Koukku«, som efter Prøveflyvningerne synes at holde, hvad der var lovet! PIK-5 er konstrueret til fuld Udnyttelse af det fine finske Fyrretår, som var for tungt i Babyen, der er beregnet til tysk Træ med mindre Styrke. Den er endvidere af en enklere og dermed billigere Konstruktion (65 pCt. Arbejdstid af Baby IIB), og den har bedre Flyveegenskaber, baade m. H. t. Start og fri Flyvning (især Drej).

Opbygning: I Modsætning til de fleste Overgangsplaner er Kroppen opbygget i Gitterkonstruktion med Baad, saa den kan flyves aaben. Kropkonstruktionen minder om Polyt og KZG-1. Halen er afstivet med fire Klavertraadsbarduner. Førersædet er bekvemt med Faldskærmen som Rygstød og godt placerede Instrumenter. PIK-5 kan flyves med eller uden lukket Førerhætte. Planet med det i Forhold til Babyens mindre hvelvede G8-533-Profil er opbygget paa en Kassebjælke med Torsionsnæse samt en kort Hjælpebjælke med Planroden. Stræberne er kortere end Babyens, Hjælpebjælken til Krængningsrorene enklere. Planet har større Sikkerhedsfaktor end Babyen (10,4 mod 8).



Flyvning: De første Prøveflyvninger omfatter 40 Starter paa ialt 8 Timer. Med Bundudløseren opnaaedes med 1200 m Wire Starthøjder paa 450—500 m med 3—4 m/Sek Vind og 600 m med 6—7 m/Sek Vind, altsaa noget mere end med Baby. I Slæb anvendes Næseudløser; Slæbeegenskaberne er lige saa behagelige som Olympias

(Babyen skal man »trykke« ret stærkt). Looping sker fuldt normalt med en Udgangshastighed paa 110—120 km/T. Minimumshastigheden er mindre end Baby's, nemlig 45 km/T (at nogle Babyer tilsyneladende kan flyves saa langsomt, skyldes Fartmaalerfejlvkning). Med lukket (henh. aaben) Førerhætte er mindste Synkehastighed 0,82 m/Sek (0,90) ved 54 km/T og bedste Glidetid 18,5 (17). Tilladte Hastigheder: Spilstart 90, Slæb 120 og Dyk 192 km/T.



Hastighedspolarer PIK 5 i Sammenligning med Grunau Baby. Som det ses, er PIK 5 overlegen.

Der er god Grund til at lykønske Kalle Temmes til Resultaterne, selv om Vægten, Synkehastigheden samt Byggetiden nok bliver en Kende større, naar der bliver monteret de Bremsekapper, som mærkeligt nok ikke findes paa Prototypen.

PIK 6.

PIK 6 er en Rekordplan med let negativ Pilform, konstrueret af Ing. Per Schalin og egnet baade til Termik og specielt til Distanceflyvning. Dette Plan bliver unægteligt det mest spændende af de nye finske Typer med et forventet Glidetid af 30 og mindste Synkehastighed paa 0,66 m/Sek. Lykkes ogsaa det, er Finnerne helt selvforbyggende med Svæveplaner!



Det ålandske Overgangsplan, konstrueret af Hans Stenius.

SVÆVEFLYVNINGEN I AARET, DER GIK

Hartvig Jensen gennemgaar den danske Svæveflyvning i 1946 og fremkommer med Ønsker for 1947

OM man skal nævne den mest skelsættende Begivenhed i Aarets danske Svæveflyvning, er man lidt i Tvivl med sig selv — den første Deltagelse i udenlandske Konkurrencer eller Aarhushubben, der med et Spring satte ud af Rammen for den hidtidige danske Svæveflyvning?

Begge disse Begivenheder danner jo Indledningen til den Epoke, der skal vise, hvad vi dur til — indadtil som udadtil.

I Holdkonkurrencen i »Baby«-Klassen i Ørebro deltog Dansk Svæveflyver Union med et Hold mod 26 svenske. Unionens Baby OY-DUX med Transportvogn var det første danske Svæveplan, der gjorde Sverige usikker — dog mest Landevejene. Valget af Piloter faldt paa Gerh. Nielsen, København, og John Wetlesen, Aarhus. Ved dette Valg gik man den Vej at udvælge et Par haabefulde danske Svæveflyvere, som dog aldrig før havde haft Lejlighed til at vise, om de var de rigtige. Med andre Ord valgte man at spille højt Spil ved dette Valg, fremfor at udtage et Par, som havde Erfaringer fra tidligere Flyvninger i Sverige og Resultater af henvise til. Man havde dog gjort saavel »Graf« og »Onkel« som dansk Svæveflyvning den største Tjeneste ved at have valgt et Par af de Danske, der Aaret før havde været paa Overlandflyvning i Sverige. Nu staar disse to for Fuks-Pladsen, men Ansvarer er uomtvistelig Unionens.

Nu maa dette ikke opfattes som noget Angreb paa Unionen, det er lettere at kritisere end at arrangere, og Erfaringer er den bedste Læremester. Desværre ser det ud til, at Baby-Holdkonkurrencen ikke mere gentages i Sverige. De 4 Aar, den har fundet Sted, har kostet tilsammen 16.000 Kr., og paa K.S.A.K.'s Aarsmøde fornylig mente man ikke at ville ofre mere paa dette Alter.

Det er Synd, specielt for os, der kun har Haab om en nogenlunde Placering netop i denne Klasse. Automatisk rejser Spørgsmaalet sig derfor, — vil det ikke være muligt at arrangere en saadan Baby-Holdkonkurrence paa dansk Jord? Ikke efter den store svenske Skala, men med f. Eks. 6 Hold fra de nordiske Lande, Danmark incl.

Der vil være taarnhøje Vanskeligheder at overvinde for at føre en saadan Plan ud i Livet, men var det alligevel ikke værd at overveje? Det vilde faa stor Betydning for dansk Svæveflyvning — ikke mindst udadtil rent propagandamæssigt, hvilket som en Boomerang vil komme igen og give Sporten et Stød fremad!!!

Den egentlige svenske Mesterskabskonkurrence, der afholdtes paa Alleberg, havde ogsaa en dansk Deltager — Henri Fugl fra Vordingborg med sin Rhønussard. At skulle hævde sig blandt Eliten af de svenske Svæveflyvere er i sig selv en umulig Opgave, og Spørgsmaalet er, om det ikke havde været det klogeste at vente med Deltagelse i denne Klasse, til vi er kommet saa langt, at vi har nogen Chance for Placering. Et Par Observatorer havde haft det samme erfaringsmæssige Udbytte.

Cowboy — eller som der staar i hans Daabsattest — Harald Wermuth Jensen, skulde dog blive det store Navn i dansk Svæveflyvning 1946. COWBOY NYT var næsten blevet fast Rubrik i Dagspressen.

Det var i Aarhushubbens Sommerlejr paa Tirstrup Flyveplads, det »foregik« i Sommer. Lejren var arrangeret i Førstaelse med Unionen, og der var Adgang for Deltagere fra hele Landet, Unionen havde til Formålet udlånt OY-DUX. For første Gang blev der gjort Brug af den Tilladelse, Bogstavindregistreringen giver.

Cowboy fortæller om sin første Højdeflyvning:

»Jeg startede ved Femtiden, koblede ud i 400 m og fløj et Kvartertid med Variometeret paa 0. Det begyndte derefter at kravle op paa 2 m Stigning, — og da jeg naaede 1500 m Højde, var Stigningen 5 m/Sek — som efterhaanden øgedes til 7.

I 2400 m Højde begyndte Isdannelse, Fartmaaleren svigtede, og Babyen blev saa tung, at jeg maatte sidde med Pinden helt i Moven for at holde den gaaende. I 2500 m fandt jeg det klogest at trække Bremsklapperne og søge ned.

Der var ellers ualmindelig smukt deroppe, Flyvningen foregik mellem store, hvide Skyformationer og varede 1 Time.»

Den første danske Højderekord var en Kendsgerning! Faa Dage senere forbedrede han den med en Højdevinding paa 2910 m — 90 m under Guld C Højden.

Ogsaa den første Distancerekord skulde blive Cowboys, idet han tilbagelagde Turen Tirstrup—Silkeborg, en Strækning paa 65,1 km. Denne Flyvning indbragte ham desuden Sølv C, (de andre Prøver var aflagt i Sverige), og endvidere Varighedsrekorden i Termikflyvning — Flyvningens Varighed: 4 T. 27 Min.

Aarets næstbedste Enkeltprestationer gjordes af Klubkammeraten John Wetlesen, der i saavel Højde- som Termikvarigheds-Flyvning laa ganske nær op til Cowboys Resultater.

I Aarets Uddannelseslejr for Svæveflyveinstruktører, som ledes af den svenske Instruktør Birger Nilsson, passeredes atter en Milepæl paa dansk Svæveflyvnings Vej frem. — Flyvemaskinesløb blev paabegyndt, og vil forhaabentlig i den kommende Tid præge Resultaterne.

Paa det internationale Svæveflyvesamarbejdes Omraade har 1946 heller ikke været daarligt. Et Hold tsekoslovakiske Svæveflyvere var paa Besøg i Sverige og kontaktede Dansk Svæveflyver Union paa Hjemrejsen.

Vagn Jespersen var som Unionens Repræsentant paa et Svæveflyvebesøg i Schweiz. Han er nu i et Par Aar i Amerika, og man skulde kende Jesper daarligt, om ikke han der knytter Forbindelser, som kan blive danske Svæveflyvning til Gavn.

Ogsaa med Holland har vi været i Kontakt og haaber i Aar at faa nærmere Forbindelse med disse Svæveflyvekammerater i andre Lande til Gavn for alle Parter.

I Sverige er man duperet af det Initiativ, der lægges for Dagen i Danmark rent konstruktionsmæssigt. Den tosedede Skoleglider — 2 G — som Knud Høgslund og Traugott-Olsen har faaet paa Vingerne, kan ogsaa kun glæde enhver, som er interesseret i dansk Svæveflyvnings Fremgang. Den har Chancer for at komme til at revolutionere Svæveflyveruddannelsen, ialtfald saa lang Tid, som de tosedede Svæve-

planer ligger i de nuværende Priser — for ikke at forglemme Motorglideren, som Chr. Zøpflner og Carl Johansen har under Bygning.

Det store Ønske ved Aarsskiftet er, at vi allerede i 1947 maa paabegynde en dansk Central-Svæveflyveskole. En saadan er haardt tiltænkt, og uanset hvor interimistisk den maa blive fra Starten, maa den paabegyndes til Sommer! I Landets 41 Svæveflyveklubber findes der kun 14 Overgangsplaner og 29 Skoleplaner, saa man behøver ikke være Professor for at se Nødvendigheden af at have et Sted, hvor de Svæveflyvere, som ikke paa anden Maade kan komme i Luften paa passende Maner, kan tage hen. Unionen vil til Sommer raade over 4 Grunau Baby og to Skoleplaner — som ikke kan udlejes til Klubberne. Skolen er den mest effektive Maade at udnytte dem paa — til hele Landets Gavn.

Vi ønsker et godt Svæveflyveaar 1947!

Hartvig.



LIDT STATISTIK

Aarhus, Heden og Roskilde fører

PAA Grundlag af udsendte Spørgeskemaer har Civilingeniør Eckert fra Dansk Svæveflyver Union udarbejdet et Statistikskema og af dette igen en Extrakt, der giver et godt Billede af Svæveflyvningen i Danmark fra 1. Okt. 45 til 30. Sep. 46:

I. Glideplaner.

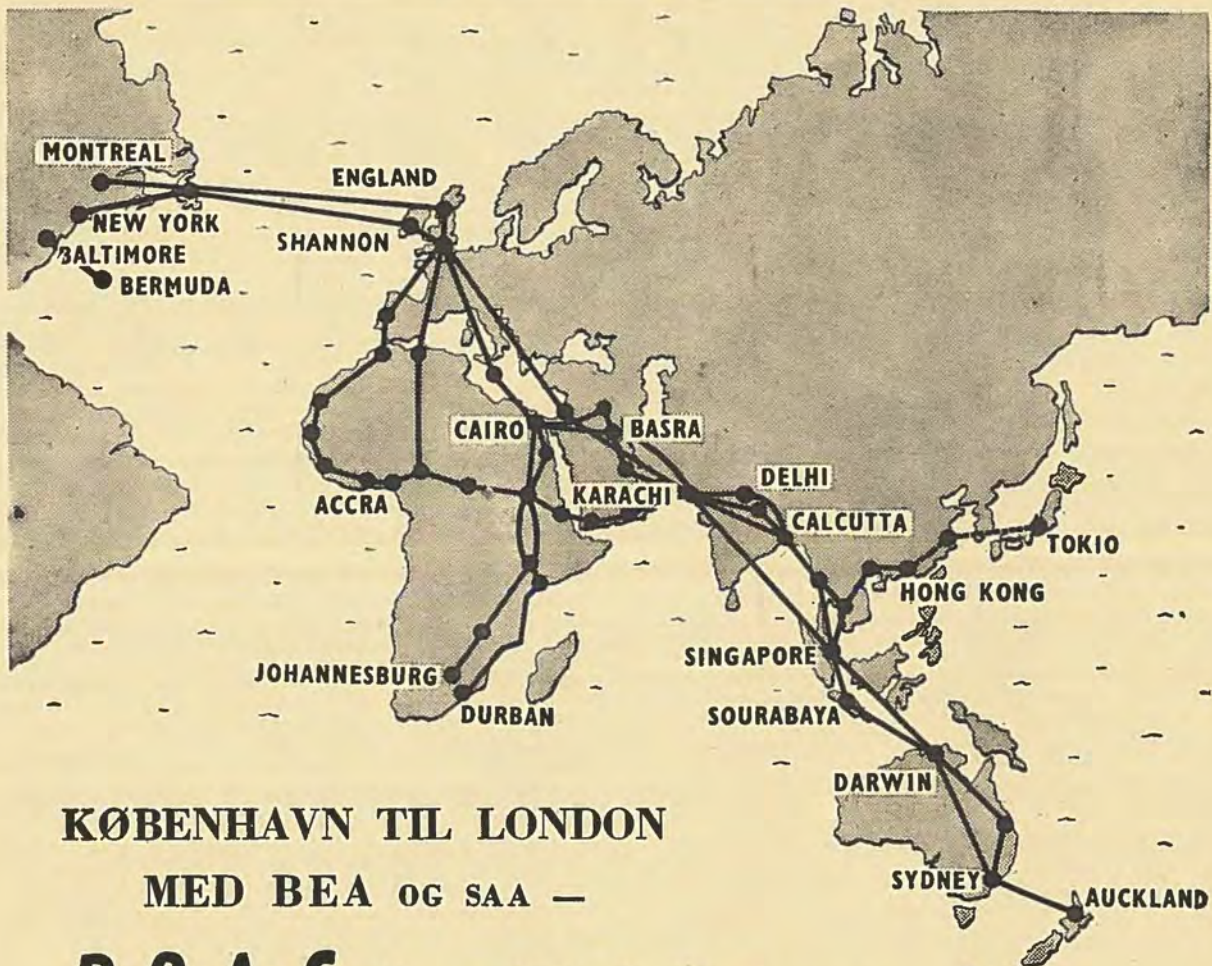
Antal Starter		Samlet Flyvetid	
Aarhus	1635	Aarhus	56 T. 27 M.
Sportsflkl.	1274	Roskilde	32 T. 27 M.
Ringsted	1072	Sportsfl.	20 T. 32 M.
Roskilde	1050	Fl.trop.	19 T. 07 M.
Fl.tropp.	964	P.F.G.	16 T. 46 M.

Flyvetid pr. Start		Start pr. Medlem	
Aarhus	2 M. 04 S.	Roskilde	58,5
Roskilde	1 M. 51 S.	Ringsted	45,0
P.F.G.	1 M. 43 S.	Aarhus	40,0
Aalborg	1 M. 40 S.	Fl.trop.	38,5
Fl.tropp.	1 M 12 S.	Odense	27,5

II. Overgangsplaner.

Antal Starter		Samlet Flyvetid	
Aarhus	888	Aarhus	98 T. 00 M.
P.G.F.	800	P.F.G.	64 T. 00 M.
Sportsflkl.	531	Heden	48 T. 03 M.
Slagelse	518	Sportsfl.	26 T. 03 M.
Fly.trop.	348	Ringsted	24 T. 50 M.

Flyvetid pr. Start		Start pr. Medlem	
Heden	10 M. 12 S.	Heden	44,5
Aarhus	6 M. 36 S.	Aarhus	21,6
Birkerød	5 M. 53 S.	Slagelse	21,5
Ringsted	4 M. 54 S.	Fl.trop.	13,9
P.F.G.	4 M. 53 S.	P.F.G.	13,5



KØBENHAVN TIL LONDON

MED BEA OG SAA —

B·O·A·C *Speedbird Ruterne* *ud over hele Verden*

Da England planlagde sit Efterkrigstids Net af Passager-Flyveruter, blev de nordatlantiske, de østlige og de sydlige Ruter tildelt B. O. A. C. De vil se vort Linienets vigtigste Ruter aftegnet paa dette Kort. BRITISH EUROPEAN AIRWAYS flyver Dem fra Europas Hovedstæder til London. Fra London staar hele det verdensomspændende B. O. A. C. System til Deres Disposition. Saa langt Vest som New York, saa langt Øst som Tokio, saa langt Syd som Johannesburg og Auckland gaar der Ruter til Nord-Amerika, Nær-Orienten, Afrika, Indien, Østasien og Australien. Dette er vor Andel i de store Luftfartssystemer, en vigtig Del og en, vi er stolte af at tage os af. Men fremfor alt en Del, som er blevet meget omhyggeligt gennemprøvet. Vore Folk har været Foregangsmænd, og har organiseret og gennemfløjet Ruterne siden den første Linie til Indien blev aabnet i 1929, hvilket giver os 18 Aars grundig Læretid.

Alle yderligere Oplysninger gives af B. E. A., vore General-Agenter i Europa, eller af de førende Rejsebureauer.

KØBENHAVN: B. E. A., Dagmarhus, Vestre Boulevard 12.

CANADA — U. S. A. — VEST-AFRIKA —

NÆR-ORIENTEN — ØST-AFRIKA — SYD-AFRIKA —

INDIEN — ØST-ASIEN — AUSTRALIEN — NEW ZEALAND

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION I FORBINDELSE MED QANTAS
EMPIRE AIRWAYS, SOUTH AFRICAN AIRWAYS, TASMAN EMPIRE AIRWAYS

„FLYVEBOGEN“ udkommet

Et Værk, vi længe har savnet

John Foltmanns Flyvebogen I. Westermanns Forlag. 574 S.

NU flyver vi snart med reaktionsdrevne Maskiner, der overstiger Lydens Hastighed, siger Manden paa Gaden. Er det ikke fantastisk?

— Jo, det er fantastisk, men hvad vil en reaktionsdrevne Maskine sige, hvad er Reaktionskraft, og hvad er egentlig de tekniske Forudsætninger for, at det vil kunne lade sig gøre at flyve over 1100 km i Timen?

Fra 1910, da Robert Svendsen udførte den første Passagerflyvning i Danmark, og til i Dag er et Skridt. Har det været muligt noget Sted at finde en udtømmende, sagkyndig og sammenhængende Skildring for de 25 Aar, der er gaaet siden den første Sundflyvning og til 1946, hvor Amerikanerne er ved Fuldendelsen af en Passagergigant, der tager 400 Passagerer med sig en Tur rundt om Jorden? Nej, et saadant Værk har ingen herhjemme haft Mod til at gaa igang med før nu.

Da Westermann's Forlag henvendte sig til Kaptajn John Foltmann med den Op-gave at skrive Flyvningens Historie, var man meget vel klar over, at han formentlig var en af de faa, hvis fanatiske Kærlighed til dette Emne og til alt vedrørende Flyvning var saa ubegrænset, at han simpelt-hen ikke var i Stand til at sige Nej. Men man var tillige klar over, at han var en af de faa, ja, maaske den eneste herhjemme, der med Udsigt til Held var i Stand til at samle og redigere et saa overvældende Stof.

Det første imponerende Udslag af Kaptajn Foltmann's Energi ligger nu foran mig paa Bordet. Et første Bind paa 574 Sider med et pragtfuldt Billedmateriale. Andet Bind siges at være paa Trapperne.

Foltmann har valgt en Række Medarbejdere, som hver for sig er Ekspert paa deres specielle Omraade, og det gør Bogen værdifuld. Det er Folk som Direktør Knud Lybye, der har skrevet et Afsnit om moderne Trafikflyvning. Overlæge Helge Smith, Læge ved Hærens Flyvertropper, har skrevet om Flyvningens fysiologiske Sider. Civilingeniør Steen Ethelberg fra B. & W. har paataget sig den yderst krævede Op-gave at fortælle om det sidste nye paa Flyvningens Omraade, nemlig reaktionsdrevne Maskiner. Luftfartsinspektør Sven Aage Dalbro og Direktør Knud Gregersen fra Statens Luftfartsvæsen skriver ligeledes i Flyvebogen. Redaktør Jørgen Sandvad fortæller om Pressen og Verdenspressens Indsats i Flyvningens Historie, og saaledes kunde man blive ved.

Selv har Kaptajn Foltmann taget sig af de historiske Afsnit, og det er præcis ikke de kedeligste. Hør her:

»Det er umuligt,« sagde den kendte Astronom Lalande om de Flyveeksperimenter, der fandt Sted, medens han levede. »Det er bevist, at det ikke alene er umuligt for et Menneske at hæve sig fra Jorden ved Hjælp af kunstige Vinger, men ogsaa umuligt at holde sig svævende i Luften. Lad os ikke prøve paa at krænke Naturens Love.«

Lalande var Medlem af Videnskabernes Akademi i Paris, og Udtalelsen blev fremsat i 1781. To Aar senere svævede de første Balloner over Paris.

Meget fornøjelig Læsning er ogsaa de gamle Sagn om Flyvningen. Om Muhameds første »Flyvning« fra Mekka til Medina paa en Hest med Kvindehoved og Paa-fuglehale. Hvorledes Kong Xyaxares i Persien fik bygget en »Flyvemaskine«, der lig-nede en Trone, hvortil der var bundet fire tunge Ørne.

Paa hver af de fire Stænger i »Gondolens« Hjørner var der anbragt en Lammesteg. Ørneene var meget sultne, vilde op til Løkkemaden, og paa den Maade vilde de løfte Tronen til Vejrs.

Man kunde maaske her tillade sig en moderne Sammenligning. I Dag flyver vi med store, moderne Trafikmaskiner, og Forskel-len fra dengang er bare den, at Lammeste-gen nu serveres for sultne Passagerer fint tilberedt i Flyvemaskinens Pantry.

I Flyvebogens første Bind fortælles ogsaa om de første Ballonopstigninger ude omkring i Verden og fra vores eget hjem-lige Tivoli, og om Luftskibenes Udvikling. Bogen er gennemillustreret med en Mængde Billeder, som aldrig har været fremme før.

En af de Ting, som en Bogelsker vil glæde sig over i en Tid, hvor det vælter frem med Bøger trykt paa daarligt Papir, er det smukke Tryk. Det er ikke en Bog, som læses mellem rødt og grønt Lys i en Sporvogn paa Vej hjem fra Kontoret, det er sandt. Men det er et Værk, som man vil faa virkelig Udbytte og Glæde af i Mas-ser af Aar frem i Tiden.

Et Værk, som har været savnet længe, og som ogsaa for Fagfolk og Luftfartsjourna-liste f. Eks. vil være et uvurderligt Kilde-skrift og Haandbog. Eller som Hans kgl. Højhed Prins Axel udtrykker det i et For-ord til Flyvebogen: »— Det maa hilses med Glæde, at der netop nu udkommer en Bog, som fortæller om det straalende Eventyr, der hedder Luftfartens Udvikling. En saa-dan Bog har Bud til alle, baade til dem, der endnu ikke har prøvet det nye Befor-dringsmiddel, og til dem, der forlængst er helbefarne Flyvepassagerer.«

wing.

Andre Bøger om Flyvning

»Aircraft Carburition« af Robert H. Thorner. John Wiley & Sons, Inc., New York. Pris 3,50 Dollars.

I en Bog paa omtrent 400 Sider fortæl-ler Robert H. Thorner saa at sige alt, hvad der vedrører Karburatorens Konstruktion og Virkemaade. Bogen er skrevet paa Grundlag af en Række Forelæsninger ved Universi-tetet i Michigan, og det lykkedes Forfat-teren at faa en saglig og instruktiv Bog ud af det righoldige Materiale, som kan læses med Udbytte af alle, der er interesseret i at faa noget at vide om Motorer. Robert Thorner siger selv, at Bogen henvender sig til Flyvemekanikere, Flyvere og Flyveingeniø-rer. Bogen er rigt illustreret.

»Who's Who in British Aviation«,

Udgave 1946—47. Redigeret C. P. Bra-cken og udgivet af »The Aeroplane«. 338 Sider.

De første 117 Sider er den britiske Flyv-nings »Blaa Bog«, omfattende henved 1000 af de mest berømte Personer indenfor den britiske Flyvning og her finder man bl. a. alle de Navne, der kendes fra Krigsaarene. Resten af Bogen er en udmærket Vejledning for den, der ønsker at lære den britiske Flyvnings Organisation nærmere at kende, for her findes alle de Haandbogsoplysning-er, man har Brug for med Hensyn til Royal Air Force, de civile Luftfartsmyn-digheder, Lufttruter, Flyveklubber, Flyve-pladser, Firmaer o. m. m.

»Det blev Alvor« af Max Manus. Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck. Oversat fra Norsk af Holger Rørdam. 240 Sider. Kr. 7,75.

Max Manus, der blev uddannet som Fald-skærmsmand i England og sendt til Norge for at tage Del i Kampen mod de tyske Un-dertrykkere, blev en af de mest virksomme Sabotører og Propagandister. I sin første Bog »Det skal nok gaa« fortæller han om sit æventyrlige og omflakkende Liv, der før-er ham til den britiske 8. Armé i Nordafri-ka og derfra via en Træningslejr i Canada til England, indtil han havner i sit Hjem-land. »Det blev Alvor« fortæller om Mod-standsbevægelsens Kamp i Norge, — man følger Beretningerne med Spænding, og man beundrer de mange gæve Nordmænds helte-modige og frygtløse Indsats i den underjor-diske Kamp mod Tyskere og deres Slæng af Quislinge.

»Krigen 1939—1945«, Gyldendalske Bog-handel, Nordisk Forlag. 6. og 7. Hæfte.

6. Hæfte af det store Værk om den anden Verdenskrig omhandler Italiens Indtræden i Krigen, Frankrigs Kapitulation, Tyskernes voldsomme Fremfærd mod Patrioter og Jø-dere i de besatte Lande samt Englændernes første Luftangreb mod Berlin.

7. Hæfte behandler Sovjet-Unionens For-hold 1939—40. Det fortæller om Nederlagets Frankrig, Marskal Petains ærgerrige Planer om at frelse Frankrig — og om General de Gaulles indledende Arbejde med at skabe et frit Frankrig.

»Flyvemaskinefabriken« af J. B. Priest-ley. Carit Andersens Forlag. 432 Sider. Kr. 14,75.

Priestley's nye Bog er en Roman om Li-vet og Arbejdet paa en engelsk Flyvema-skinefabrik. Han giver os et Glimt af for-skellige Mennesker, som arbejder der. Han fortæller om Direktøren, om de kvindelige Arbejdere og om den lille Læredreng. En enkelt Skæbne — Driftslederens — føres igennem hele Bogen, men Bogens Hovedværdi ligger i de mange levende Situationer og i det Indblik, Priestley giver os i de vidt for-skellige Menneskesind, hvis hele Dag Fa-briken er.

Priestley Humor præger Bogen og skaber herlige Skikkelser.

Pojkarnas Teknikbok. (Lindquist).

I letforstaaelig Form fortælles i dette lille Hæfte, der er redigeret af Lennart Sund-ström, om Flyvning, Biler, Skibe m. m. Flyveafsnittene omfatter en Beretning om SAS, en Lektion i Flyvning, lidt Model-flyvning etc.

FLYVEBOGEN er nu udkommet!

Redigeret af Kaptajn John Foltmann
med Forord af Prins Axel
2 Bind, sælges paa Rate
Tal med os om Leveringen

Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . Central 3955 . København V.

Kampsax

Kampmann, Kierulff & Saxild A/s

KRATMO 10

Tegning ønskes til Kopiering eller Køb
Per Seedorff, Soløsevej 27, Gentofte

TIL SALG

Ny Grunau Baby II B
godkendt til udvidet Svæveflyvning
2 Skoleglidere 38 med Baad
Henvendelse: Stamgruppen, Postbox 347, Kbhvn. V.

Saa røg vor eneste Verdensrekord

Frankrig slaar Erdrup

FAI meddeler, at man har anerkendt en ny Distancerekord for Svæve-modeller paa 98,720 km, sat den 21. Juli 1946 af M. Varache, Frankrig. Dermed mistede Danmark sin eneste Verdensrekord paa Flyvningens Omraade. Hvornaar faar vi en ny?



Militære Flyvemaskiner til Danmark

Af de længe ventede engelske Militærflyvemaskiner, som Flyvertropperne og Luftmarinen skal have, er der hidtil ankommet 20 Airspeed Oxfords og 20 N. A. Harvards.

God Fremgang i de danske Svæveflyve-Diplomer

Der er i Aarets Løb udstedt følgende Diplomer:

161 A-Diplomer
111 B-Diplomer
63 C-Diplomer
17 S.

mod i 1945:

79 A-Diplomer
78 B-Diplomer
38 C-Diplomer
15 S.

Det totale Startantal andrager i 1946 16.004 mod 13.175 i Fjor. Af de ialt 36 Klubber, der har indsendt Skemaerne har 20 drevet aktiv Flyvning.



Betydelig Tilbagegang i Sverige

KSAK oplyser følgende om Antal-let af udstedte Diplomer i 1946 med 1945-Tallene i Parentes:

A: 532 (1079), B: 318 (694), C: 228 (370) Certifikat: 88 (132), Sølv-C: 39 (39) og Guld-C: 1 (1). Man bemærker saaledes en foruroligende Tilbagegang, der menes at skyldes, at unge Mennesker nu igen kan interessere sig for Motorecykler og Biler, at mange synes, at Svæveflyvning er for meget Arbejde og for lidt Flyvning, at der er for faa Instruktører, fordi de giver sig (1) og at der har været en Del Flyvepladsvanskeligheder.

Totaltallet af udstedte Diplomer i Sverige er hidtil: A: 3854, B: 2135, C: 1127, Certifikat: 463, Sølv-C: 131 og Guld-C: 3.

Pallesgaard
UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhustræde 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
Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Charlottenlund
Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Gennemløbet 3^a, Vanløse
Ejvind Christensen (ansvarsh.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

PROPELLER

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395



13,112

ATLANTERHAVSFLYVNINGER

Rejs med det Selskab, der besid-
der Erfaringen fra 13,112 trans-
atlantiske Flyvninger. American
Overseas Flagskibe flyver Dem
fra Europas Hovedstæder til de
store Byer i U.S.A. og giver Dem
al den Komfort og Service, som
moderne Lufttrafik kan byde.

FLYV AMERIKANSK

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Vestre Boulevard 12, V., Dagmarhus - Palæ 5982 - 6392
Rejsebureauerne giver alle Oplysninger

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

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

FLYV

Nr. 2

1947 - 20. Aarg.

PRIS 50 ØRE



PRIVATFLYVER- UDDANNELSEN

i 1946

★

NYE HELIKOPTERE

Sikorsky S-51, Bell 47 B

★

Faldskærmstroppernes Uddannelse

★

Oslo vandt over OM-F.

★

Svæve- og Modelflyvning i Svejts

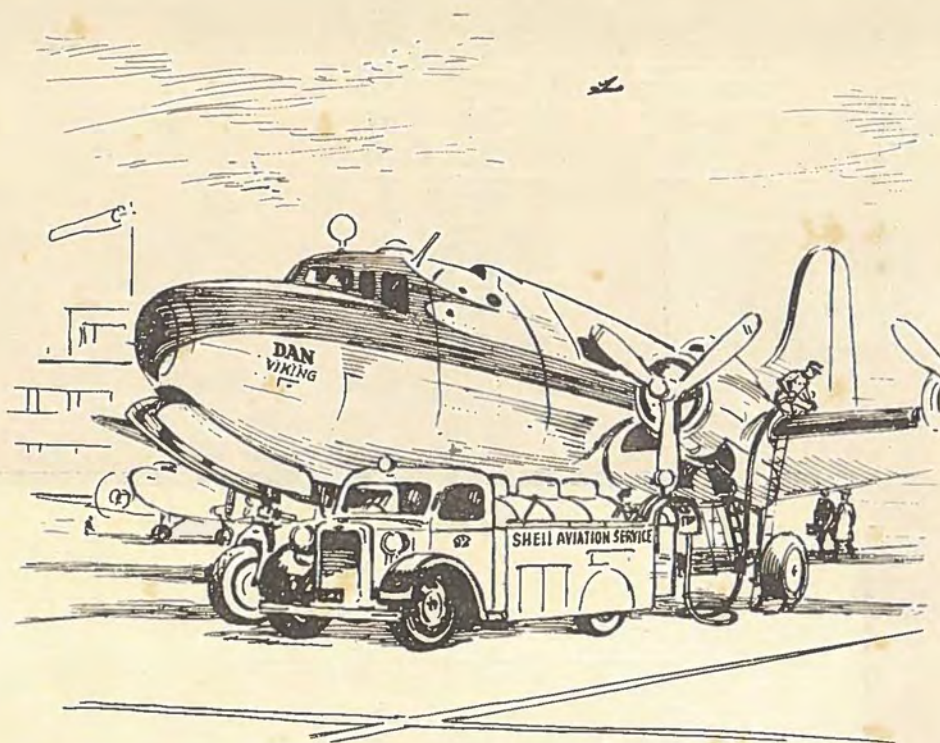
★

Omkostninger ved Svæveflyvningen



THE SIKORSKY S-51

fra Helikopter Air Transport
i Philadelphia



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 Airlines og Privatflyvere.

Og Shell Aviation Service vil gerne være behjælpelig ogsaa i andre Flyve-Problemer, der kan opstaa.



A/S DANSK SHELL - TELF. CENTRAL 9838



FLYV



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

Nr. 2

Februar 1947

20. Aargang

Fragtflyvning

UDVIKLINGEN indenfor Fragtflyvningen er et Eventyr, og Kampen om Verdensluftfragterne vil om nogle Aar ikke blive mindre dramatisk i sit Forløb end tidligere Konkurrencer i Skibsfarten og Jernbaneselskabernes indbyrdes Kapløb i U.S.A. for mange Aar siden.

Den, der her er med fra Begyndelsen og har Dristighed og Fantasi til at fortsætte og fuldføre til den bitre Ende, har Chansen for de helt store Fortjenester. Om DDL har den fornødne Dristighed og Mulighed for den store Kapitalindsats er det vel for tidligt at spaa om. Initiativ har det ikke skortet paa, og trods de alvorligste Vanskeligheder ved at anskaffe Materialer, tør det siges, at Danmark var blandt de første europæiske Nationer, der indsaa Fragtflyvningens Fremtid og satte ind med det forhaandenværende Materiel.

At man saa helt rigtigt, viser Udviklingen i de øvrige europæiske Lande og i Skandinavien. I U.S.A. spaar man Fragtflyvningen en økonomisk Fremtid, som langt vil overgaa Passagerflyvningen.

En Dag vil det blive nødvendigt at bygge og indrette en særlig Lufthavn til Fragtflyvningen, muligt et helt andet Sted end Kastrup, en speciel Lufttoldbod med Magasiner, Speditionskontorer o.s.v. Herfra skal blot peges paa de store Samfundsøkonomiske Muligheder, der ligger i Fremtiden paa dette Omraade. Initiativet hos vore hjemlige Luftfragtfolk mangler ikke, og det maa haabes, at man hos de kompetente Myndigheder finder Forstaaelse, naar de nødvendige Bevillinger skal gennemføres. Vi har store Traditioner at hævde fra dansk Skibsfart.

FLYV.

PRIVATFLYVERUDDANNELSEN I 1946

Ved Aarsskiftet havde vi 122 Privatflyvere

En Oversigt over Flyveskolernes Virksomhed
og Planerne for Fremtiden



Vestjysk Flyveskoles Luftflaade. En KZ III og en Auster Autocrat flankerer Løjtnant Percha gamle Gipsy Moth — et af Danmarks faa Biplaner.

EFTER mange Aars Stilstand kom Uddannelsen af Privatflyvere endelig igen i Gang i det forløbne Aar. Morian Hansen begyndte den 1. April, og saa kom den ene Skole efter den anden, efterhaanden som de fik det bestilte Materiel.

En Masse gamle Flyvere genopfriskede deres Kunnen og fik Certifikatet fornyet, mens lige saa mange helt nye Privatflyvere blev uddannet. I Aar vil Uddannelsen antagelig fortsætte i stigende Tempo.

FLYV fortæller her lidt om nogle af de forskellige Skoler i København og ude i Landet, hvor man kan lære at flyve.

Sportsflyveklubben.

SPORTSFLYVEKLUBBEN, der med sine 1500 Medlemmer er vor største Flyveklub, har 4 KZ III, 2 Auster Autocrat og en Miles Magister (OY-DNI). Skolechefen Per Stig-Nielsen assisteres af Peter V. St. Alban Steen og Kurt Nielsen samt af Hjælpeinstruktørerne Infeld, Herner Petersen, Holm Jensen, Palle Thomsen og Kjeld Petersen. Endvidere bestaar Klubbens Personale af en Hjælpeflyver, en Mand paa Kontoret i Kastrup samt to Damer paa Kontoret i København. Der er intet teknisk Personale, idet Eftersyn og Reparationer foretages hos Scanaviation.

2150 Timer trods Flyvepladsvanskeligheder.

Trods meget store Vanskeligheder er der i 1946 fløjet 2150 Timer paa 8 Maaneder. Til Sammenligning kan nævnes, at Stockholms Flygklubb, der ikke i samme Grad maatte opbygges fra Grunden, paa et helt Aar fløj 1620 Timer.

De to første nye Flyvere her i Landet efter Krigen blev uddannet hos Klubben. I de første Maaneder blev der paa een Maskine fløjet i Skift af de tre Instruktører, saa den gik fra 03,30 om Morgenen til 22,00 om Aftenen, hvorefter Mekanikerne tog fat paa den. Næste Morgen var den endnu varm.

Klubben er stærkt hæmmet af Manglen paa fast Flyveplads. Maskinerne staar i Kastrup om Natten og flyves saa hver Dag til og fra Lundtofte eller Værløse. Det er et kendt Syn for Københavnerne at se Instruktørerne flyve Maskinerne ud i tæt Formation. Kommunen har givet Tilsagn om, at Flyvepladsen ved Fortunen — der skal erstatte Lundtofte — anlægges, saa snart Materiale til Nedlægning af Højspændingsledningen kan skaffes.

I 1946 blev der fornyet 16 Certifikater, taget 27 nye og herudover 11 Soloprøver, mens 6 var blevet omskolet til Auster.



Skovlunde Flyveplads. To private KZ III ses sammen med to af Morians rødmaalede Skolemaskiner foran Hangaren og Københavns Flyveklubs Klubhus.

Prisen er 60 Kr. i Timen for al Skoleflyvning, hvad enten Instruktøren er med eller staar paa Jorden. Efter Certifikatet flyver man 5—10 Timer til 50 Kr./T. under et vist Opsyn, og derpaa kan man dyrke fri Træningsflyvning til 40 Kr./T.

Klubbens permanente Teoriskole under Kommuelærer William Nielsens Ledelse anvendes ogsaa af de øvrige københavnske Flyveskoler. Prisen er 60 Kr. for 50 Timers Undervisning.

Instrumentflyvning og Udenlandsture.

1947's Program omfatter Kursus i Instrumentflyvning med Miles Magister for Flyvere med mindst 60 Timers Flyvning, og senere paatænkes Kursus i Kunstflyvning. Muligvis vil der til Sommer blive afholdt en Lejr, hvor man paa 2—3 Uger kan opnaa Certifikat til KZ III og evt. Omskoling til Auster. Hvis Forholdene tillader det, vil der blive arrangeret Træningsflyvninger til Sverige, Holland, Belgien og Frankrig i Forbindelse med Besøg hos Flyveklubberne der.

Et Kursus i Natflyvning paatænkes ogsaa i Aar.

Hidtil har der altsaa kun været drevet Skoleflyvning, men Klubben paatænker at anvende de to Austere og en KZ III, der er bestilt til Levering i 1947, til Erhvervsflyvning, hvortil der er ansøgt om Koncession.

*

Morian Hansens Flyveskole.

MORIAN HANSEN fortæller paa FLYV's Forespørgsel, at hans Flyveskole raa-der over 4 KZ III samt en Messerschmitt Me 108 Taifun. Morian underviser selv sammen med Helge Møller, mens de autoriserede Mekanikere C. G. Christiansen og P. Fredløv tager sig af den tekniske Tjeneste.

Der blev i 1946 fløjet 1900 Timer. Da Kastrup blev lukket for Skoleflyvning, kiggede Morian grundigt paa Københavns Omegn fra Luften og fandt en lille velegnet Plads ved Skovlunde, 12 km fra Københavns Centrum. Pladsen er 400 × 400 m med fine Indflyvningsforhold. — Der er Hangarer, Værksted samt Klubhus efter engelsk Mønster. Klubhuset tilhører Københavns Flyveklub og blev opført ved Hjælp af 90 Medlemmer, der indbetalte 200 Kr. hver i Indskud samt 100 Kr. som et Aars Kontingent.

En Auster Autocrat fra Scanaviations Flyveskole.

Alle Sportsflyvere velkomne —

Alle Sportsflyvere er altid velkomne paa Skovlunde. Pladsen kan benyttes vederlagsfrit! Hangarlejen er 2,50 Kr. pr. Døgn, og der er Benzinservice paa Pladsen.

I 1946 blev der fornyet 32 Certifikater og taget 39 nye, mens 5 yderligere har Solo-certifikat, og 16 Elever er under Instruktion.

Prisen er 75 Kr./T. for Dobbeltstyring og 60 Kr. for Soloflyvning. Tegner man sig for 100 Timer, hvis man vil have Erhvervs-certifikat, er Prisen 40 Kr./T. Teoriundervisningen foregaar paa Sportsflyveklubbens Skole.

Morian driver ogsaa Taxaflyvning med Taifunen, der med sine 265 km/T. i March-hastighed er Danmarks hurtigste Taxama-skine. Den koster 175 Kr. i Timen.

*

Scanaviation.

FIRMAET Scanaviation A/S, der er Generalrepræsentant for Miles og Auster, og som altsaa som Hovedopgave har at sælge Flyvemaskiner samt at reparere og vedligeholde dem paa sine Værksteder i Kastrup, har ogsaa Koncession paa Skoleflyvning.

Skolen var i 1946 udstyret med 2 Auster Autocrat. Kaptajn P. Ibsen er Skolechef og assisteres af Kapt. O. Grønning og Løjtnant Lyngholm-Nielsen. Der har været 35 Elever og er opnaaet 12 Certifikatfornyelser, 8 Certifikater og herudover 7 Solo-certifikater.

Firmaet, som ogsaa driver Taxaflyvning, Rundflyvning m. m., har fløjet 850 Timer ialt. Priserne er 75 Kr./T. for Dobbeltstyring og 60 Kr. for Soloflyvning, men vil nu blive ændret til 65 Kr. for baade Dobbelt- og Soloflyvning. Teoriundervisningen foregaar hos Sportsflyveklubben.

Skoleflyvningen foregik paa Kastrup indtil 1. Oktober og derefter paa Lundtofte. Desuden har Scanaviation Skole paa Vandel Flyveplads for Elever fra Kolding, Vejle og Aarhus.

I 1947 raades over 3 Autocrats, 1 2-sædet Auster Arrow og en Miles Magister, der skal anvendes til videregaende Skoling, Kunstflyvning m. m.

Fyens Flyveklub.

FYENS FLYVEKLUB i Odense har ved Aarskiftet 313 Medlemmer og 4 Maskiner, nemlig 1 Auster Autocrat, 1 KZ II-T og 2 KZ III. Endvidere er en KZ VII bestilt.

Løjtnant Holger Pedersen er Skolechef, mens Løjtnant E. Jensen er Hjælpefører, og H. C. Henriksen er fast Flyvemekaniker.

Flyvningen begyndte den 1. Juli, og siden denne Dato er der fløjet 948 Timer, heraf alene med Auster'en 650 Timer. Der er opnaaet 5 Certifikatfornyelser og 5 nye Certifikater, og Elefantallet var pr. 1. Januar 16, af hvilke 6 havde Solo-certifikat.

Fremsidig vil de to KZ III blive anvendt til Undervisningen, og Prisen bliver 60 Kr. i Timen. Teoriundervisningen foregaar paa Odense tekniske Skole med Ing. Aulkjær Andersen, Ing. Aage G. Korsgaard og Lt. Holg. Pedersen som Lærere.

For at gøre det muligt for Klubben at købe og forhaabentlig i Løbet af faa Aar at betale saa mange Maskiner, er der i stor Udstrækning drevet Rundflyvning, Foto-graferingsflyvning og Passagerflyvning.

Ved Velvilje fra Indenrigsministeriets og Flyvetroppernes Side har Klubben faaet stillet Beldringe Flyveplads med Hangar og Kontor til Raadighed.

Klubben har Haab om ved Støtte fra Odense By at faa installeret Radiotelefonanlæg med 30—50 km Aktionsradius, saaledes at Skolechefen kan være i Forbindelse med Solocleverne, ligesom andre kan kalde Flyvepladsen.

*

Aalborg.

AALBORG FLYVEKLUB har 210 Medlemmer. Klubben driver ikke som andre Klubber selv Skoleflyvning, men faar sine Medlemmer uddannet hos I/S »Sandqvist's Flyveskole«, i hvilken to af Klubbens Medlemmer er Interessenter.

Flyveskolen har en KZ III (OY-DSO, kaldet »Soen«) og en Auster Autocrat. Løjtnant C. H. Sandqvist underviser med Løjtnant Erik Møller, mens Mekaniker E. Højriis Frandsen tager sig af Maskinerne paa Jorden.

Den 30. Juli aabnedes Skolen med Rundflyvning etc., og den 1. September begyndte

Fyens Flyveklubs KZ II-T; samme Type anvendes til den første Undervisning af Danmarks nye Militærflyvere.



Undervisningen. Der er i 1946 fløjet henholdsvis 185 og 302 Timer — ialt altsaa 487 Timer. Prisen er 65 Kr./T., for Træningsflyvning dog 55 Kr./T. I 1946 blev 11 Certifikater fornyet, og der er 15 nye Elever paa Skolen. 4 af disse er gaaet Solo.

Der flyves paa Aalborg Lufthavn, mens Teoriundervisningen foregaar paa Teknisk Skole og forestaas af Flyvere, Ingeniører og Meteorologer.

1947-Programmet omfatter Anskaffelsen af flere Skole- og større Taxamaskiner. Det maa til Slut bemærkes, at der er to private KZ III i Aalborg.

*

Esbjerg.

IESBJERG, som jo allerede før Kriger var en vigtig Flyveby, foregaar Uddannelsen paa Løjtnant P. Perchs Vestjydsk Flyveskole. Som tidligere omtalt i FLYV vendte Lt. Perch paa Flyvedagen hjem fra England med sin trofaste De Havilland Gipsy Moth. Desuden har han en KZ III og en Auster Autoerat. Forløbig er han selv eneste Lærer, men til Foraaret kommer der en til. En engelsk Mekaniker, J. Bell, vil til April blive erstattet af Bernhard Petersen, der uddannes hos Scanaviation.

Teoriundervisningen foregaar to Aftener om Ugen. Motorlæreundervisningen foregaar i et Autoværksted, hvor man har en KZ III staaende. Det er en stor Fordel ikke kun at være henvist til Billeder ved Undervisningen.

I Oktober begyndte Skoleflyvningen, og der blev i 1946 fornyet 2 Certifikater, mens 8 nye Medlemmer er under Uddannelse. Der blev fløjet 190 Timer. Prisen er 75 Kr./T. for de første 15 Timer og 60 for de næste 15.

Perch foretager ogsaa Rundflyvning, Taxaflyvning m. m. og er desuden Flyver for »Zonen«.

Om Flyvepladsen fortæller Perch: »Flyvepladsforholdene er i Øjeblikket ikke de allerbedste. Jeg har Hangarerne (4 tyske Jagerhangarer) i den ene Ende af Pladsen, mens det Stykke, der er godkendt til Skoleflyvning, ligger i den modsatte Ende. Pladsen blev jo tildels ødelagt af Tyskerne selv efter at være bombet af Englænderne. I det nye Aar begyndes der imidlertid paa Anlæg af Startbaner og i det hele taget paa en Genoprettelse af Lufthavnen. Den eneste Bygning, der findes, er et lille Skur, som jeg og en af mine Elever har lavet. Indeni findes en Kakkelovn, en Felttelefon, et Bord og et Par Stole. Skuret ligger mellem Bombekraterne. Vi kalder det forøvrigt ikke et Skur, men »Administrationsbygning«.

*

Nakskov.

Om Virksomheden i Nakskov fortæller Formanden, E. Semberg.

SAA kom endelig Aaret, hvor vore Længsers Maal gik i Opfyldelse. — Ud fra den Opfattelse, at Skoleflyvningen efter Krigen kunde gennemføres for en 6—700 Kr. har 67 af Klubbens Medlemmer gennemgaaet Dansk Motorflyver Unions »ABC-Kursus«.

I Foraaret 1946 fik vi Besked om, at vor Skolemaskine »kunde komme hvad Dag, det skulde være«, men desværre viste det sig, at Dagen først »skulde være« sidst i November Maaned. I September Maaned købte Klubben en »Auster V« (OY-DNY) og med denne



Nogle af Sportsflyveklubbens nye Flyvere fotograferet ved Certifikatfesten hos »Nimbi«, hvor de fik overrakt Klubbens gyldne Naal.

har vi i den forløbne Tid foretaget Rundflyvninger fra Flyvepladser i Nakskov, Rødby, Nysted og Saxkøbing.

I November Maaned kom vor Skolemaskine, KZ III OY-DVU, og umiddelbart efter fik vi startet vort første Hold Elever i praktisk Flyvning. I første Omgang er der kun 12 Deltagere, idet en Del har foretrukket at vente til Foraaret.

I Løbet af Januar Maaned venter vi at modtage den næste KZ III, saaledes at vi har de to Skolemaskiner, som forlanges for at drive Flyveskole. Bestyrelsen overvejer i Øjeblikket at købe den 4. Maskine, antagelig en KZ VII.

Vi har antaget Løjtnant J. P. Jensen som Chefpilot, og har Aftale med tidligere Militærflyver Erling Knudsen om at blive vor Reservepilot, saa snart han kan afse Tid til at faa sit Certifikat fornyet. Fra Foraaret har Klubben antaget autoriseret Flyvemekaniker Bendsen som Klubbens Mekaniker. Endvidere har vi Aftale med Civilingeniør J. Ferbing, som er Lærer paa vort Teorikursus.

Klubben har 120 Medlemmer, og det synes saaledes at være et lille Antal, som er i Gang med praktisk Flyvning; men flere har meldt sig til Foraaret, ligesom der er adskillige Elever i Maribo, Saxkøbing, Nysted og Nykøbing, som kan regnes som Elever paa Foraarsholdet.

Nakskov Byraad har indset Betydningen af, at vi, der trafikalt set ligger i en Afkrog af Landet, faar Flyvemaskinen i Gang som Befordringsmiddel, og har derfor købt et Areal paa godt 100 Tdr. Land Syd for Nakskov (kun ca. 1½ km fra Byens Centrum), og der vil, saa snart Forholdene tillader det, blive indrettet en offentlig Flyveplads. Halvdelen af Arealet er med det samme stillet til Raadighed for Flyveklubben til Brug ved Skole- og anden Flyvning.

Det er vort Haab, at Forholdene snart vil arte sig saaledes, at vi kan paabegynde regelmæssig Taxaflyvning i Forbindelse med de øvrige Klubber, som kan stille Maskiner til Raadighed for Taxaflyvningen i Danmark.

★

Iflg. »Efterretninger for Luftfarende« var der i Danmark ved Aarsskiftet ialt 122 Indehavere af Førercertifikat til Privatflyvemaskiner. Der var 14 Koncessionsindehavere til Skoleflyvning.

Der er nogle Uoverensstemmelser mellem Summen af de af Skolerne opgivne Certifikattal og Luftfartstilsynets Tal, der for Antal nye Certifikater er 67.



»Administrationsbygningen« i Esbjerg Lufthavn i Dag! I Aar skal Arbejdet med Genopbygningen af Havnen, der blev ødelagt under Krigen, dog paabegyndes.

NYE HELIKOPTERTYPER



Bell 47 B. Bemærk det 4-hjulede Understel.

DE to amerikanske Firmaer, der i Øjeblikket er de førende paa Helikopterkonstruktionens Omraade, Sikorsky og Bell, har begge bragt en ny Type paa Markedet, og begge Firmaer gør sig store Anstrengelser for at faa Helikopteren udnyttet til kommerciel Brug.

Sikorsky Helikopteren S-52.

Sikorsky's nyeste Helikopter, den tosedede Type S-52, blev demonstreret første Gang i November Maaned i Fjor, og den viste sig at være særdeles velegnet til Løsning af mange forskellige Opgaver. Den har en Fuldvægt paa 795 kg og kan medføre en Nyttelast paa 295 kg. Rotorens tre Blade er fremstillet af Helmetal, og Fabrikken hævder, at saadanne Rotorblade er langt at foretrække, fordi de ikke paavirkes af Ændringer i Vejrliget.

S-52 er den sjette i Serien af Sikorsky's gennemprøvede Helikoptere. Den historiske

VS-300, den første vellykkede Helikopter i Verden med een Hovedrotor, foretog sine første Flyvninger i 1939. Den blev efterfulgt af de militære Typer R-4, R-5 og R-6, der blev bygget i større Serier og var de eneste Helikoptere, der blev anvendt i Krigen. Efter Krigen byggede Sikorsky den firesædede Type S-51. Denne blev godkendt af Luftfartsmyndighederne til kommerciel Brug, og den fabrikkes stadig.

For at udnytte Sikorsky Helikopteren paa kommerciel Basis, startedes i Begyndelsen af 1946 i Philadelphia Selskabet Helikopter Air Transport (i daglig Tale kaldet HAT). For at demonstrere den nye Luftfartøjstypes Anvendelighed foretog HAT i September 1946 en interessant Flyvning. Tre Sikorsky S-51 startede fra Philadelphia's sydvestlige Lufthavn og landede paa Benjamin Franklin Parkway midt i Byen, tre Husblokke fra Raadhuset. De var alle tre fuldt besatte med Passagerer. Det tager som Regel 40 Minutter at køre fra Lufthavnen til Raadhuset, men Heli-

kopterne havde kun været fem Minutter om Turen.

Da der ikke til alle Formaal er Brug for saa store Luftfartøjer som den firesædede S-51, byggede man den tosedede S-52, og denne venter man sig en hel Del af. S-52 har en Marchhastighed paa ca. 140 km/T og en største Hastighed paa lidt over 160 km/T. Stigeevnen i Nærheden af Jorden er, ved en Hastighed paa 64 km/T, 450 m pr. Minut. Tophøjden er ca. 4.800 m. S-52 er udstyret med en Franklin Motor, der yder 178 HK ved 3000 O/Min.

Bell Helikopteren Model 47 B.

Bell Aircraft's Helikopter Model 47B er ligesom den førnævnte S-52 bygget til kommercielt Brug (f. Eks. Taksaflyvning). Den har Plads til to Personer, anbragt Side om Side i en rummelig Kabine. Rotoren er en patenteret, tobladet Rotor, der drives af en luftkølet Franklin Motor. En Nyhed i Rotorkonstruktionen er en »Stabiliseringsstang«, som er anbragt i et særligt Pivot (saaledes at den kan bevæge sig op og ned), og hvis Opgave er at virke som en Stabilisator. Denne Anordning er noget særligt for Bell Helikopteren, og den hjælper med til at modvirke en pludselig Ændring af Bladvinklen, forårsaget af »Bø-



er» og lignende Vindpaavirkninger. Den lille Halerotors Opgave er at vedligeholde Kursstabiliteten og at modvirke Kroppens Tendens til Rotation.

Bell 47B er udstyret med fire Landingshjul; de to forreste er helt drejelige, hvilket i høj Grad letter Kørslen paa Jorden, navnlig paa meget smaa Pladser.

Med Hensyn til Helikopterens Præstationer siger Fabrikens Direktør, at dens Hastighed kan varieres fra 1 til 160 km/T, i 1 m eller 3000 m. Den kan flyve baade forlæns, sidelæns og baglæns — og holde stille i Luften. Den stiger som en Elevator — tilføjer han.

Bell Aircraft ser en meget stor Fremtid i Helikopteren, og Firmaet har i Øjeblikket en Serie paa fem Hundrede i Arbejde.

»Værsgo og stig ind!«
S-52 er den sjette
Helikoptertype
Sikorsky.



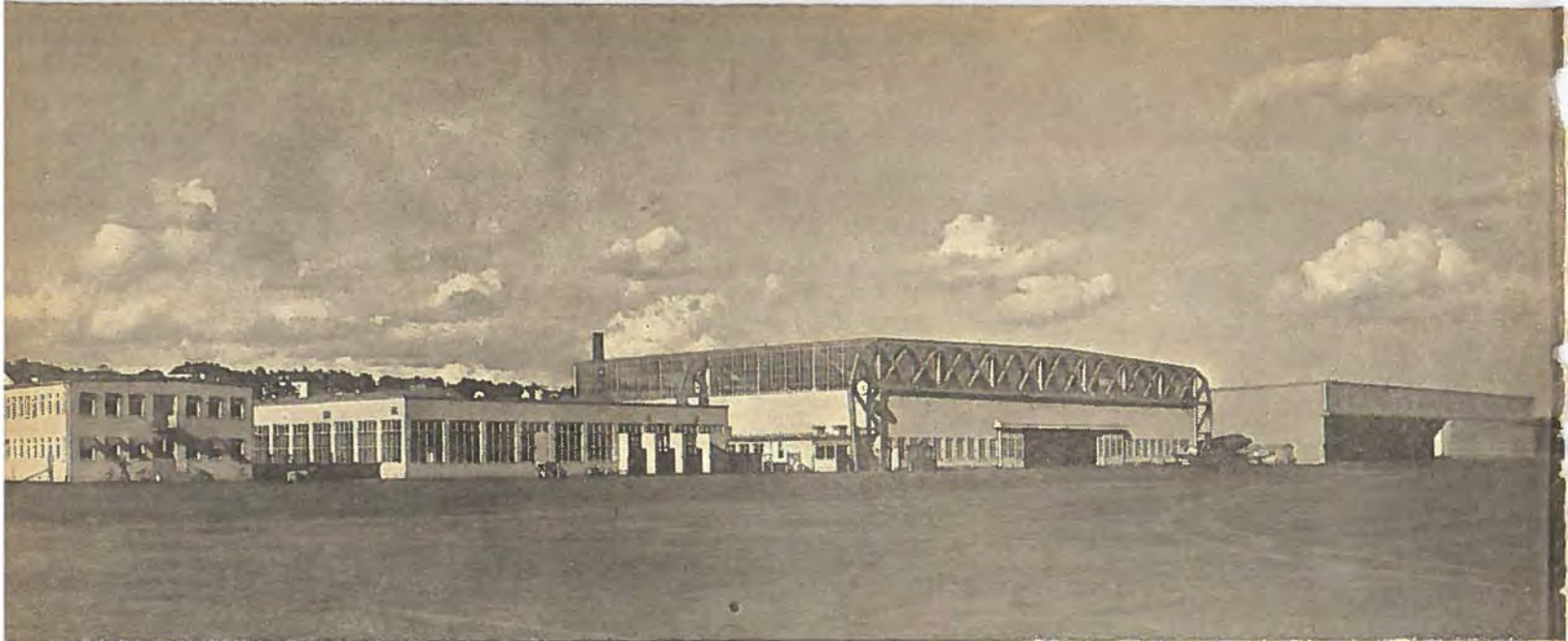


Uddannelse af Faldskærmstropper *i England*

HOSSTAAENDE Billeder giver et Indblik i de engelske Faldskærmssoldaters Uddannelse. Paa Billedet øverst til venstre bliver en af Eleverne instrueret om, hvordan han skal modvirke Faldskærmens Svingninger efter Udspringet fra en Flyvemaskine. Den første praktiske Træning i Udspring foretages fra en Standballon, der staar i ca. 200 m (Billedet nederst til venstre). Ballonkurven er erstattet med et »Bur«, hvori der er Plads til en Lærer og seks Elever.

Paa Billedet øverst til højre foretages der Udspring fra Standballonen, og paa det nederste Billede til højre fortsættes Træningen i Udspring fra en Flyvemaskine. Inden Eleven faar sine »Vinger«, skal han foretage to Udspring fra Ballon og seks fra Flyvemaskine.

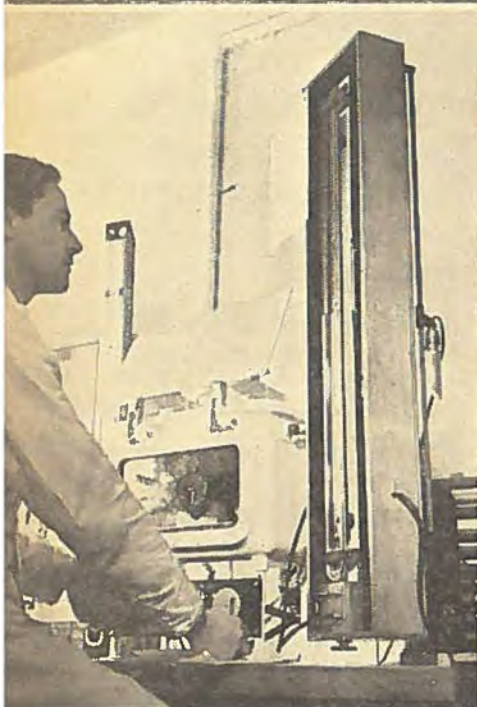




HOS S.A.S. PAA BROMMA

FLYV's Medarbejder aflagde fornylig et Besøg i ABA og S.A.S.' Hovedkvarter paa Bromma i Stockholm, og vi bringer disse Billeder fra de imponerende Værksteder og den tekniske Tjeneste. »Sikkerheden før Fortjenesten« er det nordiske Luftfarts-imperiums Motto.

Øverst ses de kolossale Værkstedes- og Hangaranlæg paa Bromma, hvor S.A.S.' DC 4-Maskiner gennemgaar de hyppige Hovedeftersyn. Hangaren til højre i Billedet har en Gulvlade paa Størrelse med Idræts-parkens Fodboldbane. I Midten ses Stationsværkstederne, medens Bygningen til venstre rummer Motorværksted, Instrumentværksted og tekniske Kontorer. En 110 Meter lang Kontorbygning er nu under Opførelse og Planerne til 2 Kæmpehangarer, endnu større end de nuværende, ligger klar til Paabegyndelse.



↑ Højdeaaaleren prøves. Eftersynet afmonteres Motorerne og glider i bækran ind til det særlige underjordiske rum. Observatør-Rummet er saa godt urust, at Observatøren kun pr. Radiotelefon re Motoren arbejde udenfor Glasvæggen.



↑ Instrumentværkstederne, hvor man næppe kan finde et Støvgran, og Ingeniører og Teknikere som paa et Hospital gaar rundt i snehvide Kitler, er et af de hellige Steder paa Bromma. Her ses en af Ingeniørerne i Færd med at kontrollere en Pejlemodtager.

S.A.S. i 1946.

S.A.S. transporterede i 1946 2147 Passagerer over Atlanterhavet, svarende til 78 pCt. Udnyttelse af Kapaciteten. Der rejste 1276 mod Vest, men kun 871 mod Øst. Desuden transporteredes 142 Tons Bagage, Post og Fragt, eller 99,8 pCt. af Kapaciteten.

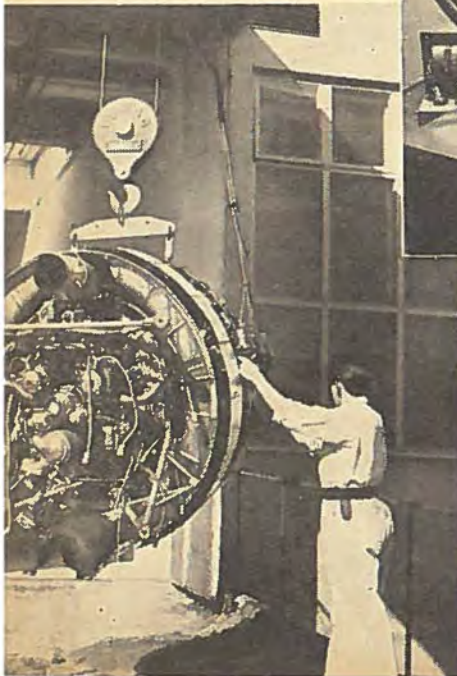
Ialt transporterede S.A.S. saaledes 314 Tons betalende Last over Atlanten eller 84 pCt. af, hvad der var muligt. Man kan altsaa ikke tale om en daarlig Belægningsprocent paa denne Rute.

M.H.t. Regulariteten saa laa i November 79 pCt. af Ankomsterne og 95 pCt. af Afgangene indenfor en Time fra det i Fartplanen angivne Klokkeslet. I Decembers daarlige Vejr var Tallene henholdsvis 59 og 69 pCt.



↑ Fra Trafiklederkontoret paa Bromma dirigeres Rutemaskinerne pr. Radiotelefon ned paa Landingsbanerne. Man har netop her Forbindelse med en S.A.S.-Maskine og afgiver de nødvendige Instruktioner til Piloterne.

↑ Understøttet prøves.





SIKKER FLYVNING I VICKERS VIKING. En Prøvestart paa een Motor med fuld Last viser Vickers Viking's rigelige Overskud af Motorkraft. Dette betyder Sikkerhed ... virkelig Sikkerhed i enhver Henseende ... Sperrys Auto-Pilot, Radar og Radiohjælpemidler ... Natflyvnings- og Afisningsudstyr ... Dobbeltstyring, et dobbelt Sæt Instrumenter ... automatisk Ildslukningsanordning og meget andet. Sikkerhed ... i Forbindelse med stor Marchhastighed og økonomisk Drift i denne mellemstore Trafikflyvemaskine, der er Resultatet af Vickers-Armstrongs lange Erfaring i Konstruktion og Fremstilling af Flyvemaskiner ... Sikkerhed bekræftet af British European Airways, der anvender Vickers Viking til regelmæssig Rutetrafik.



VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED • AIRCRAFT SECTION, WEYBRIDGE WORKS, WESTBRIDGE, ENGLAND

CAI CASPERSEN 60 AAR

En af dansk Flyvnings Pionerer



Cai Caspersen (i Midten) sammen med J. M. Barr, Lederen af United Aircraft Export Division (til venstre), og Poul Becker fra samme Firma.

Direktør Cai Caspersen var en af de første danske Militærflyvere og har siddet i Bestyrelsen for »Danske Flyvere« i en Snes Aar.

EN af Pionererne indenfor dansk Flyvning, Direktør Cai Caspersen, rundede den 21. Januar 60 Aar. Selv havde Direktør Cai Caspersen ønsket at lade Dagen glide stille forbi, men indvilgede dog i et Par Udtalelser til FLYV.

— De var en af de første aktive Flyvere herhjemme, Direktør Caspersen?

— Ja, det kan jeg vist ikke nægte. Det begyndte egentlig i Frankrig i 1913 efter et Besøg paa den første internationale Luftfartsudstilling i Grand Palais i Paris. Jeg traf her Schweizeren Au de Mars. Han var Instruktør ved Morane Saulnier's berømte Flyveskole, hvor Enthusiaster fra alle Egne af Kloden havde sat hinanden Stævne for at dyrke Flyvning.

Au de Mars havde i sin Tid kørt Motorpace paa den gamle Ordrupbane i Køben-

havn, og nu mødtes vi i Paris. Men i 1914 vendte jeg imidlertid tilbage til Danmark, og da Krigen brød ud, meldte jeg mig til Hærens Flyvertropper.

En vanskelig Prøve.

En af Prøverne til Hærens internationale Certifikat bestod i en Flyvning fra København til Vordingborg, derfra til Helsingør og tilbage til København. Det var en alvorlig Historie. Jeg var den sidste, der landede i Helsingør. Et Par af Kammeraterne havde ødelagt deres Maskiner ved Landingen her forinden, og selv kom jeg ikke ned uden Havari, men kunde dog gennemføre Prøven.

Prøven indbefattede ogsaa en Højdeflyvning indtil 1000 Meter. Man var dengang skudsikker i 800 Meters Højde. Maskinerne vi fløj med var Maurice Farman.

— De repræsenterer nu flere af de største amerikanske Flyvemaskinfabriker indbefattet Pratt & Whitney's Flyvemotorer i

Danmark. Hvorledes kom de ind paa Forretning med Flyvemaskiner?

— Jeg traadte forholdsvis tidligt ud af Hæren og begyndte at sælge Flyvemaskiner samtidig med Billhandelen. Det var Maskiner fra Armstronggruppen i England, men siden blev det Amerika, jeg kom til at repræsentere. Allerede før Krigen traf jeg den berømte russiske Flyvemaskinekonstruktør Igor Sikorsky, hvis Navn nu er knyttet til Helikopteren. Ved mit sidste Besøg i Amerika i Foraaret 1946, traf vi sammen paa ny. Helikoptere kendte jeg nok lidt til, idet jeg leverede de første Autogyroer herhjemme til Hærens Ballonpark, men Sikorsky's Helikopter forbløffede. Her ligger uden Tvivl en Fremtid, og ikke mindst i et Land som Danmark vil de kunne faa den største Betydning.

I 1939 fløj Sikorsky første Gang selv med sin Konstruktion og holdt sig svævende nøjagtig 22 Sekunder. Under Krigen kom Udviklingen, og i den amerikanske Hær anvendtes ikke mindre end 400 af disse Maskiner i aktiv Tjeneste. Men Sikorsky, der er tilknyttet Koncernen »United Air Corporation«, arbejder stadig energisk med sine Helikoptere. Han er netop blevet færdig med Konstruktionen af en 2-Personers Model, som man venter sig en Del af. Iøvrigt er det Tanken at konstruere »Helikopter-Busser« til mange Passagerer, saa Maskinen kan virke som Forbindelsesled mellem Byernes Centrum og Lufthavnene.

Under Amerikaopholdet besøgte Cai Caspersen ogsaa Lockheed Constellations store Fabrikker i Californien og sluttede paany Kontrakt med sit gamle Firma om Repræsentationen herhjemme.

Direktør Cai Caspersen har i 21 Aar siddet i Bestyrelsen for »Danske Flyvere« og gjort en betydelig Indsats ikke mindst for Foreningens Fond til Støtte for Flyveres Efterladte, og det er betegnende, at han helst saa, at man ikke sendte Blomster til hans 60-Aarsdag, men i Stedet indsendte et Beløb til dette Flyverfond. *wing.*

NORSK TRAMPFART over hele Jorden

Dristig Skibsreder køber tre Skymastere, der kan indrettes til 22 Passagerer. Resten er Luftkapacitet

VERDEN over interesserer man sig i stadig stigende Omfang for Fragtflyvningen og de økonomiske Muligheder, den indebærer. Herhjemme har DDL lige siden Kapitulationen gjort en meget betydelig Indsats, og rundt omkring i de andre europæiske Lande begynder man at følge med. I amerikanske Luftfartskredse regner man endog med, at Fragtflyvningen i Løbet af faa Aar vil faa større økonomisk Betydning end Passagerruterne.

Et af de mest interessante Eksperimenter netop paa Fragtflyvningens Omraade er imidlertid indledt i Norge, hvor Skibsreder Bråthens Flyveselskab SAFE — South American & Far East Airtransport A.S. — har købt tre Skymastere, som skal drive »Trampfart« i Luften over de syv Verdenshave. I norsk Presse betegnes det som det dristigste Foretagende hidtil i norsk Luftfart.

De tre store Maskiner er i U.S.A. blevet ombygget og indrettet specielt med denne Fragtfart for Øje. Der kan tages 22 Passagerer med, som bekendt er Skymasterne normalt indrettet til 40—50 Passagerer,

men Resten af Pladsen indrettes til Luftgods.

Skibsreder Ludv. Bråthen begyndte allerede før Krigen at interessere sig for Mulighederne indenfor norsk Luftfart og fik Tid til at forberede de dristige Planer, som nu bliver til Virkelighed, samtidig med at han dirigerer fem store norske Skibsredere. Det turde være ganske imponerende.

Den initiativrige Nordmand var personlig med i den første af det nye Selskabs Skymastere, da den landede paa Gardermoen efter en ret haard Tur fra Amerika. Overfor de norske Pressefolk gav han Udtryk for sin faste Tro paa den Fremtid, der ligger i denne Form for Luftfart. Og nægtes kan det da heller ikke, at han netop derved fører de bedste Traditioner i norsk Skibsfart ind i et nyt Spor. Skymasterne skal i Lighed med Skibene flyve Charteringsflyvninger paa fremmede Verdensdele og iøvrigt føre laardt tiltrængte Varer hjem til Norge.

Den norske Skibsreder tror paa de store Maskiner.

Udviklingen gaar i Retning af store Maskiner, udtalte Skibsreder Bråthen videre

ved Hjemkomsten, og det er der, man maa være med, hvis man skal hævde sig i Konkurrencen. Det havde gjort et vist Indtryk paa den norske Skibsreder at blive præsenteret for Kæmpeflyvemaskinen Lockheed »Constitution« i Californien. Og Søfartslederen kom op i ham, da han udtalte: Den tager 178 Passagerer og er indrettet som et Skib med to Dæk og alt, hvad man iøvrigt kan forlange i den Retning.

Ogsaa Amerikanerne havde næret stor Interesse for de norske Luftfartsplaner med Trampfart over Verdenshavene og var meget spændt paa at høre de Erfaringer, man vilde opnaa. De første Flyvninger skal foretages ud til Østen, og senere vil man ogsaa sætte ind paa Sydamerika. De korte Ruter i Europa mente Bråthen ikke var tilstrækkeligt lønnende med de store Maskiner.

Iøvrigt har det nye Selskab antaget seks Skymasterbesætninger, som har været med i U.S.A. for at blive trænet paa Maskinerne. Det er alle Folk, der har fløjet med firemotorers Maskiner under Krigen, men Civilflyvningen stiller trods alt en Række yderligere Krav. Det nye norske Trampfarts-Selskab beskæftiger allerede over 100 Mennesker, saa nogen beskeden Forretning er det ikke at starte saadan et Foretagende. *wing.*

E N E S T A A E N D E

»En stor Flyvemaskine, som skabte Sensation, var Avro Lancastrian Passager-maskine, med to af de kraftige Rolls-Royce »Nene« Reaktorer foruden de to almindelige Merlins. Og for Resten, sikken Motor, Merlin viste sig at være — den bedste i sin Klasse paa 1938 Udstillingen og stadig den bedste i 1946.«

Charles Gardner
om Luftfartsudstillingen i Paris.



ROLLS-ROYCE
Aero
M O T O R E R

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

AGENT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . KØBENHAVN SV.

Danske Flyvere og Flyveinteresserede

indbydes til
Subskription paa det
internordiske
Tidsskrift

NORDISKA

FLYGTIDNINGEN



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 1946 gratis.

Blandt de nye Abonnenter uddeles desuden en Prirejse til Amerika samt et Antal Stipendier til gratis Uddannelse i Svæve- og Motorflyvning.

BØGER

»Opp med Spitfire« af Jon Tvedte. Prents Forlag, Oslo. 143 Sider. Ill. (Tilsendt fra Boghallen, Politikens Hus).

Jon Tvedte er 32 Aar gammel og er i Dag Chef for det norske Luftforsvars Træningsafdeling. Tvedte blev allerede Militærflyver i 1935, og han kom straks med i Krigen, da Tyskerne overfaldt Norge. Han deltog i Kampene i Norge, blev saaret under et Bombeangreb og naaede senere sammen med andre norske Officerer i en Fiskerbaad til England. Derfra gik Turen videre til »Little Norway« i Canada, hvor han i to Aar virkede som Instruktør. I 1943 blev han forflyttet til en Spitfire-Eskadrille, og deltager Resten af Krigen som Jagerflyver paa Vestfronten. Han er med paa 189 Togter ind over Fjendeland, og i denne Periode lærer han sin Spitfire at kende til Bunds. Og det er om denne, Vidunderjageren, som han kalder den, han fortæller i sin Bog.

Bogen er delt i tre Afsnit. I det første fortæller Jon Tvedte om Spitfire'ns Tilblivelse. Forsvaret af England er næste Afsnit, og man læser med Beundring om den Haandfuld Flyvere, der tappert modstod de vældige tyske Luftangreb — og vandt Kampen. I tredje Afsnit er Rollerne byttet om; nu er det Englænderne, der angriber.

»Opp med Spitfire« er meget spændende skrevet — og den er samtidig lærerig. Det er en af de Bøger om Krigen, der er værd at læse.

»Röda vingarna« af Stig Wennerström, A.-B. Allhems Forlag, Malmö.

Forfatteren, Oberstløjtnant Stig Wennerström, har været svensk Luftattaché i Moskva og kender derfor noget til Forholdene bag Jerntæppet. Stig Wennerström gør dog selv opmærksom paa, at det er meget vanskeligt at faa noget at vide om Flyvningen i Rusland, selv om man bor derovre, og det præger selvfølgelig i nogen Grad Bogen, som iøvrigt er en meget interessant og levende Skildring af russisk Flyvning lige fra Pionertiden før 1914 til Dato. Både med Hensyn til aerodynamisk Forskning, Flyvemaskineindustri og praktisk Flyvning har Russerne gjort en fremragende Indsats, og paa flere Omraader har de været førende. Russerne er Eksperter i Flyvning over arktiske Egne, Faldskærmstropperne er en russisk Opfindelse, de store Rekorder indenfor Svæveflyvning er sat i Sovjetrusland, og derovre findes Verdens største »Aeroklub« — Osoaviachim — med over 20 Millioner Medlemmer. Om alt dette og meget andet beretter Stig Wennerström. Den interessante og højaktuelle Bog indeholder desuden over 200 ypperlige Fotografier, hvoraf de 170 er i Dybtryk.

»Mot svarta himler« af Fil. dr. Sixten Rönnow; A.-B. Allhems Forlag, Malmö.

Lige som i »Röda Vingarna« hører denne Bog ogsaa til den Serie, som hedder »Allhems Flygböcker«. Forfatteren er Arkivar ved det tekniske Museum i Stockholm, og han skildrer paa en ypperlig Maade Højdeflyvnings Historie gennem Tiderne. Han begynder med 1783, da de første Balloner løfter sig fra Jorden, og beretter derefter om alle de heltedige Kampe for at opnaa Verdensrekorden i Højdeflyvning. Bogen slutter med en kort Omtale af de nyeste amerikanske Højderaketter, som har været oppe i over 120.000 Meters Højde. Ogsaa denne Bog indeholder et Væld af dokumentariske Billeder.

Luftfartsinspektør

V. G. MOSDAL
50 AAR

EN af de Mænd, der har været med til at skabe den Luftfart, vi har i Dag, Luftfartsinspektør Mosdal, fyldte den 13. Januar 50 Aar. Mosdal var oprindelig Telegrafist ved Statstelegrafen, og han var en dygtig Telegrafist. Det kom ham til gode, da Lufttrafikken tog Radioen i sin Tjeneste, og i 1927 blev han ansat i Kastrup Lufthavn som Leder af Luftfartsradiotjenesten. Tiden og Udviklingen førte med sig, at Luftfartens Radiotjeneste voksede med rivende Hast, den var det nye, der skabte Sikkerheden og Tilliden til Trafikken i Luften, og Mosdal forstod at følge med Udviklingen. Han vidste, hvad han havde med at gøre, han kendte sit Metier, og takket være sine rige menneskelige Egenskaber forstod han at delagtiggøre andre i sin Videnskab, og han havde Evnen til at kunne lede den hastigt voksende Flyverradiotjeneste. Nu er Mosdal ikke mere knyttet til Lufthavnen i Kastrup alene, han blev for et Aars Tid siden udnævnt til Luftfartsinspektør og leder nu hele Landets Flyverradiotjeneste. Det er en ansvarsfuld Post, men ingen vil kunne udfylde den bedre end Luftfartsinspektør Mosdal.

FLYV følger sine Lykønskninger til de mange, der er strømmet ind i Anledning af den 50-aarige Fødselsdag.

FLYVNING



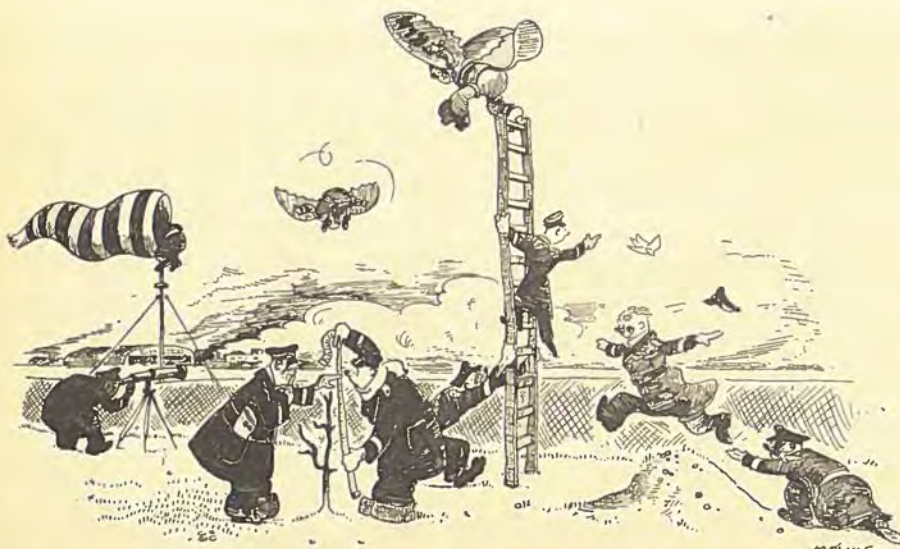
I LYNGLIMT

VINTERSPORTSRUTE til Lillehammer. DDL og DNL har indført en speciel Vintersportsroute fra København til Lillehammer, hvor den tilfrosne Mjøsen Sø anvendes som Flyveplads. Ogsaa Aalborg faar en speciel Forbindelse, saaledes at man paa godt to Timer kan være midt i Vinterlandet med Ski og det hele.

NY PRESSECHIEF i DDL. Fra 1. Januar opdelt DDL's Reklame- og Presseafdeling i to. Hr. Kringelbach passer stadig Reklamen, mens Red. Bierberg har forladt »Information« og overtaget Pressetjepesten. DDL har forøvrigt udsendt en farvestraalende Plakat, tegnet af N. Behrend og fremstillet i 10 Farver. Den viser en Vickers Viking flyvende over et Vingeskib.

TEKNOLOGISK INSTITUT i København har naaet et Flyvemotorværksted i Filialen paa Bülowvej. Det er dog kun beregnet til Undervisning, mens Prøvekørslen finder Sted udenfor Byen af Hensyn til Strøjen. Instituttets »Dansk Flyveteknikerskole« afholder foreløbig kun Kursus for Flyvemekanikere, der ønsker at indstille sig til Luftfartstilsynets Prøve for at opnaa Autorisation. Man skal derfor have været i Faget mindst et Aar for at blive optaget paa Skolen. Kurset varer 1½ Aar og foregaar om Aftenen.

MØLVIGS BITTERMANDEL



Hollænderne har startet en Flyvesikkerhedsoffensiv, og som et Led i denne har et Hold KLM-Piloter og -Radiotelegrafister aflagt Besøg i Kastrup for at lære Indflyvningsforholdene og den nærmeste Omegn nøje at kende.



FREMTIDENS
PRIVATFLYVEMASKINE

Den ny Fokker PROMOTOR kan rumme 4 Personer og har lukket, lyd-isoleret Kabine, optrækkeligt Understel og gør en Marchhastighed paa 218 Kilometer. Trods disse løjnefaldende Fordele er Fokker PROMOTOR meget rimelig baade i Anskaffelse og Drift.

A/s FRISIA
SEJRØGADE 13. RYVANG 6309

F.L.S. Gear

- den rigtige Løsning paa
Transmissionsproblemet!

Udføres i mange forskellige Typer og kan derfor tilpasses enhver Maskinopstilling

F. L. SMIDTH & CO. % VESTERGADE 33, KØBENHAVN · C. 6098

CELOSE[™]
(LOVBESKYTTET)

ASP DOPE

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

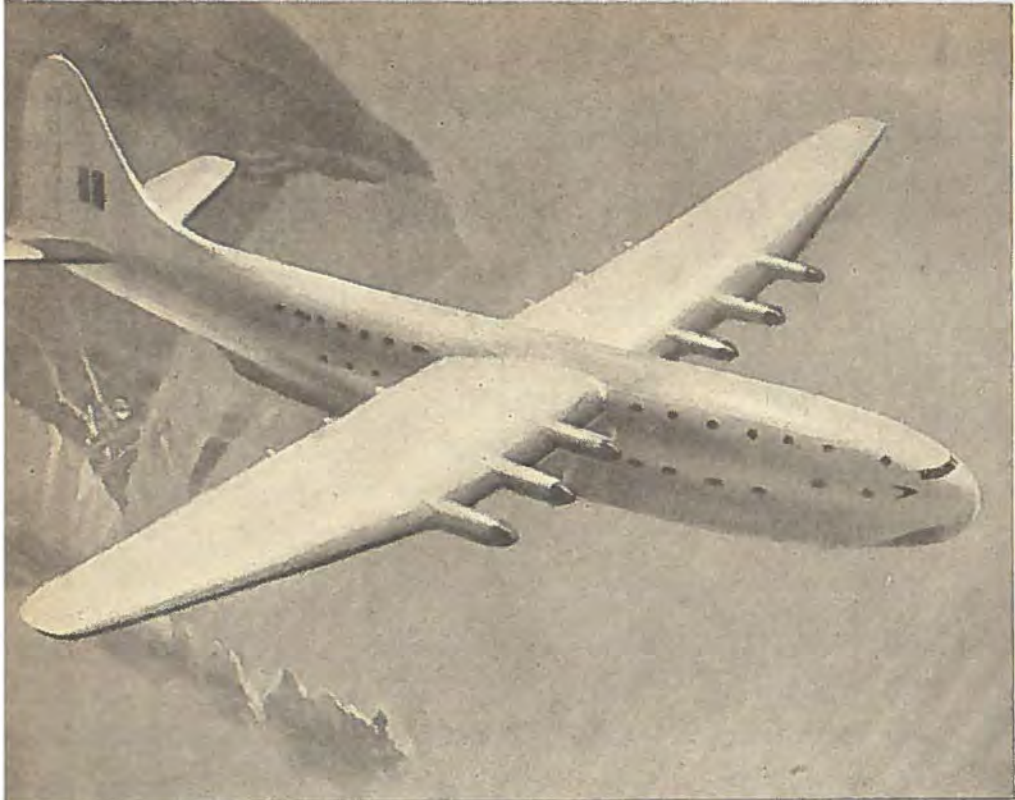
KLAR DOPE
ALUMINIUM DOPE
RØD DOPE

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



Saunders-Roe's nye Projekt, Flyvebaaden SR/A1 til 100 Passagerer.



Verdens største tomotorede Helikopter er denne XH1 Forsøg med. Hensigten med at anvende to Motorer (og at skabe større Sikkerhed. Med 1500 kg Ny

NYT FRA HIELE V

SAUNDERS-ROE TRAFIKFLYVEBAAD SR/A1

Saunders-Roe har en ny og meget stor Trafikflyvebaad under Bygning. Den har faaet Typebetegnelse SR/A1, og dens Marchhastighed og Flyvestrækning bliver saa stor, at den kan gennemføre Flyvningen London-New York uden Mellemlanding, selv om den møder en konstant Modvind paa ca. 100 km/T. Den bliver udstyret med seks af de mest moderne Turbiner med modsat roterende Propeller. Kroppens Tværsnit har Form som et 8-Tal, fordi dette er mest hensigtsmæssigt baade af Hensyn til det tryktætte System samt Fordelingen af Passagerer og øvrige Last. Kroppen er indrettet med to Dæk, og der kan medføres indtil 100 Passagerer, alt afhængig af den Komfort, som man vil byde de rejsende.

Den nye britiske Flyvebaad er et højvinget Luftfartøj med enkelt Halefinne og Sideror. Bæreplanet er udstyret med indtrækkelige Støttepontoner. De seks Turbinemotorer er hver paa 5000 HK. Dimensionerne er følgende: Spændvidde 67,1 m og Længde 44,5 m. Fuldvægten er ca. 120 Tons. Flyvestrækningen i stille Vejr er ca. 8000 km; Marchhastigheden er ca. 480 km/T.



DEN FLYVENDE POSTVOGN 2. — Postsækken læsses fra Postbilen om Bord i Flyvemaskinen, hvor de anbringes i særlige Stativer.



Instrumentbræt og Styregrej i den fire-sædede NAvion Privatflyve-maskine minder meget om en Bils.





-I, som den amerikanske Marines Flyvevæsen afholder (Rotorer) er dels at forhindre Drejning af Kroppen, dels at flyver den 160 km/T i Marchhastighed.



DEN FLYVENDE POSTVOGN 1. — Det amerikanske Postvæsen har faaet indrettet en Fairchild Packet til flyvende Postvogn. Den kan medføre 6 t betalende Last over ca. 800 km eller 4 t over 1900 km.

VERDIEN Ved Kaptajn JOHN FOLTMANN

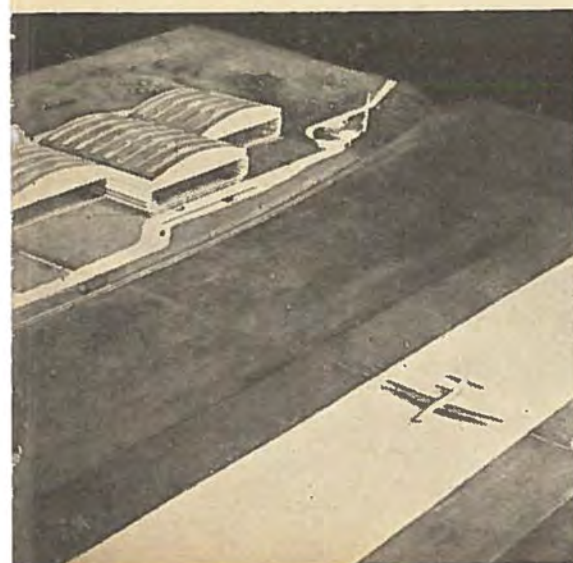
En Flyvemaskine, der styres som en Bil

Instrumentbræt og Styregrejer i den fire-sædede North American NA-16 Privatflyvemaskine minder meget om en Bil, blot med den Undtagelse, at der ingen Ratsøjle findes. Sideror og Balanceklapper kan kobles sammen paa en saadan Maade, at Luftfartøjet kan styres ved Hjælp af Rattet alene. Naar Rattet f. Eks. drejes til venstre, krænger og svinger Luftfartøjet til venstre; Betjening af Højderoret sker ved at trække Rattet til sig eller skubbe det fremefter.

Verdens største Monteringshal

For at kunne gennemføre Bygningen af den store Luftliner Bristol Brabazon I, er man gaaet i Gang med Opførelsen af en kæmpemæssig Monteringshal. Brabazon I, der vejer 128.790 kg, har følgende Dimensioner: Spændvidde 70,0 m, Længde 54,0 m og Højde (til Toppen af Sideroret) 15,24 m.

Monteringshallen, der er trefløjet, har en samlet Længde paa 320,0 m; Midterfløjens Dybde er 125,0 m, og hver af de to Sidefløje har en Dybde paa 79,3 m. Det samlede Gulvareal er paa 30.193 m² (det svarer til ca. 6 Tønder Land).



North American XFI-1 Reaktorjager til Anvendelse fra Hangarskibe.

Model af Bristols trefløjede Monteringshal.



DEN FLYVENDE POSTVOGN 3. — Under Flyvningen sorteres Posten om Bord.

1001 Atlanterhavsflyvninger med Rolls-Royce-Motorer

I Juli 1943 begyndte Trans-Canada Air Lines sine regelmæssige Post- og Passager-flyvninger over det nordlige Atlanterhav, og i Slutningen af 1946 kunde Selskabet meddele, at det havde foretaget 1000 Flyvninger over Nordatlanten. Til disse Flyvninger havde der været anvendt Lancastrians udstyret med fire 1635 HK Rolls-Royce Merlin Motorer, og Resultatet kunde derfor ogsaa i lige saa høj Grad tages til Indtægt af det britiske Motorfirma. Den Dag, det canadiske Selskab havde gennemført Atlanterhavsflyvning Nr. 1000, kunde Rolls-Royce imidlertid notere Flyvning Nr. 1001, idet den første direkte Atlanterhavsflyvning, der fandt Sted i 1919, blev foretaget med en tomotoret Vickers »Vimy« Bomber, der var udstyret med 350 HK Rolls-Royce Eagle Motorer.

Den amerikanske Marines nye Reaktionsjager

North American Aviation har bygget en ny Reaktorjager til den amerikanske Marines Luftvaaben, og de første Prøveflyvninger fandt Sted i December 1946. Den nye Reaktorjager, som har faaet Typebetegnelsen XFJ-1, er den amerikanske Marines hurtigste Flyvemaskine. Den kan flyve over 800 km/T. XFJ-1 er udstyret med en General Electric Reaktor af ny Konstruktion, og den er beregnet baade til Anvendelse fra Land og fra Hangarskibe. I sidstnævnte Tilfælde startes den ved Hjælp af Katapult. Den nye Jager har et trehjulet Understel, og den er udstyret med fældbare Brændstoftanke i Planenderne. Dens Data er: Spændvidde 11,4 m, Længde 10,08 m og Højde 4,35 m.

★

USÆDVANLIG LAST fra Amerika til Norge

EN af American Overseas Airlines Maskiner landede for nogen Tid siden paa Gardermoen i Norge med nogle ganske usædvanlige Passagerer. Det drejede sig om 842 levende Mink og 44 Whiteface-Ræve fra Amerika.

Maskinen havde sat Rekord ved at flyve nonstop fra Gander paa New Foundland til Sola ved Stavanger paa kun 10½ Time. Maskinen fortsatte derefter til Gardermoen, og alle Dyrene var i fin Kondition ved Ankomsten.

Nogen let Flyvning havde det imidlertid ikke været. Af Hensyn til Passagerernes særlige Levevilkaar, havde man fløjet i en Højde af 2700 m for at opnaa den kolde Temperatur, som Dyrene er vant til at leve i. Værdien af Dyrene var anslaaet til omkring 176.000 Dollars. Foruden Maskinens Besætning havde man haft en særlig Dyrepasser med. Han fortalte bagefter, at Dyrene havde sovet paa det meste af Turen og ikke været særlig interesseret i, hvad normale Passagerer er optaget af paa en saadan Flyverejse.

wing.



Vickers VC2 Viceroy.

VICKERS VIKING videreudvikles

DE amerikanske Dakota-Maskiner bliver efterhaanden erstattet med Vickers Viking Maskiner paa de europæiske Ruter, som flyves af »British European Airways«. I December maatte »Viking« dog midlertidigt tages ud af Ruterne p. Gr. af Vanskeligheder under Flyvningen med Fare for Isdannelse. Forhaabentligt kan de nødvendige Modifikationer hurtigt foretages, saa de Vikings, som DDL har bestilt, og som Firmaets Teknikere har været i England for at studere, ikke bliver forsinket.

Efter de sidste Meddelelser ventes DDL's første Viking til Danmark midt i Februar, og derpaa skal der komme en pr. Maaned.

I December Maaned afleveredes en 24-Sædet Viking til B.E.A., som skal sættes ind paa europæisk Trafik. Den minder i det væsentlige om den 21-Sædede, men er 70 cm længere i Forpartiet.

Først i 1949 kommer den 32-Sædede Vickers V.C.2. Denne Maskine bliver udstyret med Tryk-Kabine til Flyvning i stor Højde. Den bliver drevet af fire turbine-drevne Rolls Royce »Dart« Motorer og vil kunne flyve med en Marchhastighed af godt 525 km i Timen.

B.E.A. regner i Løbet af det kommende Aar at faa en Luftflaade bestaaende af 70 Maskiner til Brug paa de europæiske Ruter, medens man haaber at naa op paa ialt 175 fuldt trænedes Besætninger paa Viking-maskinerne og 40 Besætninger paa Dakota-maskinerne.

For iøvrigt ogsaa at faa den engelske Ungdom interesseret i Flyvningen, har B.E.A. ladet afholde en Konkurrence, hvor Vinderen faar en Flyverejse til Holland med to Dages frit Ophold i Amsterdam.

wing.



Beechcraft D18S er Civiludgaven af »Expediter«, der anvendtes meget som Forbindelsesflyvemaskine under Krigen. Motorerne er to 450 HK Pratt & Whitney Wasp Junior.



Uddrag af Efterretninger for Luftfarende

60. Danmark. Fortegnelse over midlertidige Flyvepladser af permanent Karakter.

De under dette Punkt angivne midlertidige Flyvepladser er Arealer, der af Statens Luftfartstilsyn er godkendt som Flyvepladser til privat Brug for Klubber eller Enkeltpersoner i et givet Tidsrum, men for hvilke man kan forvente Godkendelsesbevis vedligeholdt i det kommende Aar.

Paa hosstaaende Oversigtskort er de enkelte Flyvepladser Beliggenhed markeret med Pile.



»Dansk Tidsskrift-Index 1945«, udgivet af Statens Bibliotekstilsyn. 381 Sider.

1945-Udgaven er enogtredivte Aargang af »Dansk Tidsskrift-Index«, en systematisk Fortegnelse over Indholdet af ca. 260 danske og en Del andre nordiske Tidsskrifter. For dem, der ikke har Lejlighed til at læse de mange Tidsskrifter, der udkommer, er »Dansk Tidsskrift-Index« en værdifuld Haandbog, fordi man deri kan finde alt, hvad der har været skrevet i Tidsskrifter i Aarets Løb om det specielle Emne, som man interesserer sig for. Ogsaa om Flyvning bringer Tidsskrift-Indexet en Række Oplysninger.

**Original Brown-Junior Benzinmotor
med Tændspole sælges. Pris Kr. 75.—.**

Per Fischer
Gl. Kongevej 80^a . København V.

Afstand fra og Beliggenhed i Forhold til nærmeste By	Pladsens Benævnelse	Ejer	Tlf. Nr.	Indehaver af Godkendelsesbevis	Godkendt til følgende Typer
ca. 5 km fra Esbjerg i 140°	Gjesing	Ministeriet for off. Arb., repr. v. Løjtnant Perch	Esbjerg 2785	Vestjydsk Flyveklub	K.Z. III., Auster, Miles Magister, Piper Cup, Gipsy Moth
ca. 2 km fra Frederikshavn i 277°	Knivholt	Proprietær Frederiksen, Knivholt pr. Frederikshavn	Aalborg 9065	Løjtnant Sandqvist, Aalborg	K.Z. III., Auster
ca. 12 km fra København i 292°	Skovlunde	Forpagter Marius Jensen, Lystoftegaard, Skovlunde	Nora 6398	Morian Hansens Flyveskole	K.Z. III., Auster
ca. 2 km fra Silkeborg i 67° . . .	Ø. Kejlstrup	Forpagter Thomsen, Ø. Kejlstrup	Silkeborg 1622	Radioforhldr. Knud P. Andersen, Silkeborg	K.Z. III., Auster
ca. 6 km fra Herning i 32°	Skinderholm	Midtjydsk Luftfartsselskab v. Direkt. Boserup, Herning	Herning 1417	Midtjydsk Luftfarts- selskab	K.Z. II., III., Auster
ca. 5 km fra Holstebro i 225° . . .	Nr. Felding	Forpagter Gunner Barrit	Nr. Felding 11	Holstebro Motorflyvekl.	K.Z. III., Auster
ca. 2 km fra Nakskov i 180° . . .	Nakskov	Nakskov Kommune	Nakskov 315	Nakskov Motorflyvekl.	K.Z. III., Auster

FLYVEBOGEN er nu udkommet!

Redigeret af Kaptajn John Foltmann
med Forord af Prins Axel
2 Bind, sælges paa Rate
Tal med os om Leveringen

Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . Central 3955 . København V.

DIREKTØREN for Trans-World Air Lines, hvis Selskab var Ejer af den Constellation, der forulykkede ved Shannon Lufthavn i December forrige Aar, udtaler følgende om Havariet:

»Begge Flyverne hævder, at Anlægget til Landing paa enhver Maade forløb normalt, og at der absolut ikke var noget galt med nogen Del af Luftfartøjet eller Motoren. Der udbrød ingen Ild eller Eksplosion, mens Maskinen var i Luften. Den egentlige Aarsag til Havariet vil ikke kunne konstateres, førend der har været foretaget en gennemgribende Undersøgelse.«

Erhvervsflyver

En paalidelig Flyver med nogle Aars Erfaring antages snarest. Fast Løn + Flyvetillæg. Vedkommende maa foruden Flyvning kunne deltage i Kontorarbejde, evt. engelsk og tysk Korrespondance.

Ansøgninger med Referencer til Bill. mrk. 11 modtager FLYV's Ekspedition, Vesterbrogade 60, København V.

Uventet Nederlag for OM-F ved Bykampen mellem Oslo og Odense

Nordmændene bliver dygtige

OM-F plejer i Julen at afholde den traditionelle Skræntflyvningskonkurrence paa Brændholt, men opgav den i Aar og kæmpede udenbys. De fire »Tordenskjoldssoldater« var i Oslo, mens et dygtigt Andethold var i Haslev. Mod Forventning tabte de første. Mogens Erdrup, der iøvrigt nu skal studere i Sverige, fortæller her, hvordan det gik til.

IKKE mindre end fire Gange i 1946 har OM-F haft den Glæde at kæmpe mod udenlandske Modelflyvere — mod »Vingarna« i Odense, i Sommerlejren, i Finland til Landskampen og nu sidst i Oslo efter Indbydelse af Oslo Modellflyklubb. Holdet bestod endnu engang af Kjeld Enevold (Holdleder), Høst Aaris, »Calle« Petersen og Erdrup.



Per Hoff, Formanden for Oslo Modellflyklubb, med en fin lille Dieselmotormodel.

Holdet sejlede derop, da man jo ikke kan risikere at flyve i denne Tid, hvis man vil være fremme til bestemt Tid. Søndag den 29. December stod »Kronprins Olav« Kl. 09,30 ind i Oslo Havn med fire trætte Modelflyvere, som under 17 Timers Sejlads ikke havde faaet megen Søvn. Efter Middag hos Oslo M.F.'s Formand Per Hoff, som vi kendte fra Finland, gik Turen i Biler til Kjeller Flyvepladsen, idet man paa Grund af Tøvejr ikke som ventet kunde flyve paa Isen.

Ved Ankomsten til Pladsen ved 12-Tiden var Konkurrencerne i de forskellige Klasser allerede i fuld Gang. Det var stille Vej, helt overskyet og med Sne paa Pladsen. Alligevel skulde det vise sig, at det blev Termik, der fik Lov at afgøre Resultatet, som blev et Nederlag for OM-F. Det norske Hold bestod af Bjørn Gulbrandsen, Knut Nyseth, Thor Mölback samt Finn Wahlquist, der var med i Finland. De havde fintrimmet hele Formiddagen, og efter at vi havde faaet et Par nødtørftige Trimstarter, begyndte Bykampen.

Allerede den første Periode afgjorde Konkurrencen. Lige uden for Pladsen i den Retning, hvorfra en svag Luftstrøm kom, laa et højt Fjeld, i hvis Nærhed der var svage Opvinde. De norske Modeller gik lige ud og fløj i Opvinden alle over 4½ Minut. Wahlquist fik Max.tid. Vi fløj med Kurveklap rundt over Pladsen og fik alle mellem tre og fire Minutter uden Termik.

I anden Periode fik kun en enkelt Nordmand lidt Termik, mens det lykkedes mig at faa min »Suomi« ind i den med Dagens bedste Tid, 8.47. I tredje Periode fik ingen af Holdene Termik, og i det hele taget var Holdene jævnbrydige i 2. og 3. Periode.

Resultatet blev, at Oslo vandt med et Holdgennemsnit paa ikke mindre end 4.05 — det hidtil højeste i nogen nordisk Konkurrence, mens vi havde 3.33, hvad vi vel trods alt nok kan være bekendt. Bedste Enkeltmand var Bjørn Gulbrandsen med 4.20, mens jeg blev Nr. 2 med 4.09.

Calle vandt A 1.

Den eneste Dansker, der deltog i andre Klasser, var Calle, som med sin nye A 1 »Calle 11« tog Førstepladsen med 2.14, mens bedste Nordmand havde 1.28.

Om Aftenen holdtes der Fest for Deltaerne i en Restauration i Oslo, hvor Præmiedelingen foregik. Endelig ved 24-Tiden kunde vi trække os tilbage med vore Værter. I de følgende Dage, indtil Afrejsen den 2. Jan., var vi paa Besøg i Oslo og Omegn, stod paa Ski, var til Fester og blev i det hele taget behandlet paa en aldeles enestaaende gæstfri Maade, som vi aldrig vil glemme!

Norsk Modellflyvning efter Krigen.

Under Besættelsen blev Norsk Aero Klub og tilsluttede Organisationer opløst. Kun faa sluttede sig til den nazistiske Flyveorganisation, saa hele Luftsporten gik i Staa. Nu maa Modellflyvningen altsaa genopbygges helt fra Grunden. Kun i Oslo er det blevet til noget videre. Efter en Udstilling i Sommer steg Medlemstallet til 200, men er dog nu 150, idet Klubben ikke har kunnet faa Lokaler. For at holde Kontakten er Klubben opdelt i Afdelinger paa 10 Medlemmer, hver med en Hjelpekasserer, der opkræver Kontingentet og hver Maaned holder Møde med de andre Afdelingsledere.

Desværre har Nordmændene en uforstaaende og uvillig Presse at slaas med, og det forlyder, at en saa kendt Luftfartsmand som Bernt Balchen, der er Leder af N.A.K., endnu ikke har faaet Øjnene op for Modellflyvnings store Værdi.

De norske Modeller.

Nordmændene følger som Finland og Danmark de nordiske Regler. Svævemodellerne er alle »moderne« og meget lette, lige 400 g. De er kun beregnet paa stille Vej. De fleste svingede let i Højstarten, ligesom der var et Par Fejlstarter, mens alle vore Starter var fejlfri. Nordmændene siger

selv, at de aldrig flyver i Blæst, saa de var jo heldige med Vejret. Holdet bestod af gamle erfarne Modelflyvere og var ubestrideligt dygtigt — det er en stor Fremgang fra Standarden i Finland, saa vi skal nok faa Fornøjelse af fremtidige Konkurrencer.

Gummimotormodeller var der ingen af, men der ventes en Ladning Gummi fra England og Amerika. Hvad Gasmotormodellerne angaar, staar Nordmændene langt over os. Der fandtes to Motorer, den ene paa kun 60 g, mens den anden, af samme Ydelse som de danske Motorer, kun vejede 150 g! Den startede ogsaa bedre end vore. Dieselmotormodellerne fløj med en Planbelastning paa 18—19 g/Kvdm og steg ca. 100 m med 30 sek Løbetid, hvorpaa de gled pønt. Hans Peter Aaser vandt med 2.33 D 1.

Det var første Gang, et udenlandsk Hold besøgte Norge efter Krigen, og ondividere første rent dansk-norske Konkurrence. Begge Parter haaber paa et udbygget Samarbejde i Fremtiden. Men skal dansk Modelflyvning hævde sig i kommende Konkurrencer, maa der tages haardt fat.

Mogens Erdrup.

★

Haandstartskonkurrence i Vejle

VEJLE MODELFLYVEKLUB holdt d. 29. Dec. Haandstartskonkurrence ved »Vejdens Ende«. I næsten stille Vej blev Resultaterne smaa. Jens Arne Lauridsen vandt A 1 og A 3 (samt C 1 med 45,2 sek.), mens Villy Nielsen vandt A 2.

★

Svifter Svenskerne

det nordiske Samarbejde?

PAA en af KSAK anordnet Klubleder-konference forcastede man Forslaget til nordiske Regler. Man fik derved det Svar, som man har ventet paa i et helt Aar, og som har været Aarsag til, at de nordiske Regler først nu er sat officielt i Kraft herhjemme. Svenskerne vil basere deres egne Regler paa de nordiske og kun have fælles nordiske Regler for Landskampe.

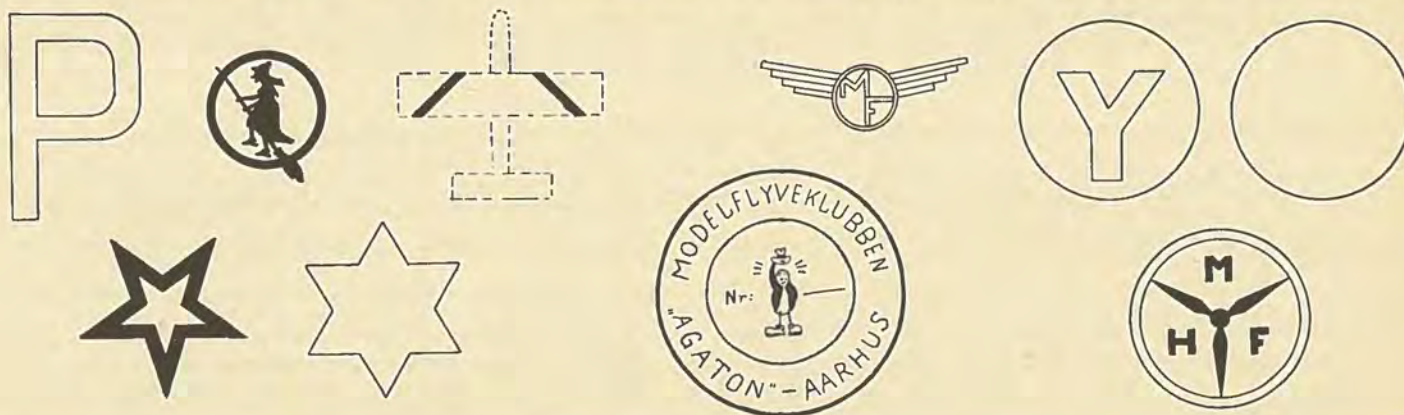
Det er et forbavsende og beklageligt Resultat af saa meget Konferencarbejde; men i hvert Fald Finland og Danmark, og ligeledes Norge, vil følge de nordiske Regler, ligesom de svenske forhaabentlig ikke kommer til at afvige for meget derfra.

Der har sidste Aar været megen Utilfredshed indenfor den svenske Modellflyvning, bl. a. fordi de svenske Modelflyvere ingen Selvbestemmelsesret havde. Enhver svensk Modelflyver kunde ikke give sit Besyv med, da kun indbudte Klubledere var til Stede, men disse fik nu Lov til at vælge deres Modellflyvekomité selv, og KSAK har stadfæstet Valget.

Iøvrigt blev der talt grundigt ud paa Konferencen. Man var enig om at fastslaa en Nedgang i Modellflyveinteressen, men det var ligesaaan for andre Sportsgræne. Klublederne fik hver et Eksempel af den svenske Udgave af Flønsted-Jensens »Byg selv — lær andre«, der betegnes som den hidtil bedste elementære Modellflyvebog.

Sverige vil indbyde FAI's Modellflyvekommission til at holde Møde i Sverige og studere nordisk Modellflyvning samtidig med, at man forhandler om FAI-Reglerne.

MODELFLYVEKLUBBERNES MÆRKER



FOR at det kan være muligt for uindviede at kende Forskel paa de forskellige Klubbers Modeller ved Konkurrencer har Klubberne antaget forskellige karakteristiske Mærker, der anbringes i stor Størrelse paa Modellerne. Her er de ti første. Øverst til venstre det store P fra Modelflyveklubben Progress, der optager Medlemmer fra hele Landet. Saa følger Kasteskaftheksen i rød Ring fra »Aerius« i Slangerup, tegnet af Frk. Inger Høyrup. De fremadpegende Diagonalstriber er Klubmærket for Vingerne i Næstved, mens OM-F's kendte Vinger, der i en Periode ogsaa var Modelflyvernes Landsemlen, anvendes paa Odensem modellerne. Det blev tegnet i 1935 af Johs. Thinesen.

Et grønt Y i en hvid Cirkel er Mærket for »Ydun« i Aabybro (det mørke »Ydunesien«), mens Skives Mærke simpelthen er en rød Skive. Den blaa femkantede Stjerne stammer fra »Star« i Nykøbing Mors — Ophavsklubben til Mærkeideen. Den sekskantede Stjerne er Alsklubbens Mærke. »Agaton«s runde Mærke udgør Midterstregen i en stort A, hvis ene Ben er blaat, det andet rødt. »Agaton« blev 10 Aar den 23. Januar. Nederst til højre ses Hammelev Modelflyveklubs Mærke. Bogstaver og Propel er blaa, den ydre Ring rød. Lær disse Mærker at kende — det giver større Udbytte, naar man følger en Konkurrence.

QBI-KONKURRENCE I HASLEV

God Indsats af OM-F's Andethold

MENS al anden Flyvning var lammet den 29. Dec., trodsede Modelflyverne den tætte Taage ved en stor Julekonkurrence i Haslev. Det var stille, saa Modellerne holdt sig nær Startpladsen, men alligevel maatte den normale 100 m Startsnor begrænses til kun 30 m i første og 50 m i de to sidste Perioder. Trods det hændte det, at Modellerne forsvandt i Taagen. Resultaterne, der for at kunne sammenlignes med normale Konkurrencer maa ganges med 2, var gode.

Det var den initiativrige FDF-Modelflyveklub »Ikaros«, der havde budt til Julestævne. Bortset fra en mindre Distriktskonkurrence i 1944 var det deres første større Konkurrence. Organisationen var god. Der var tilmeldt 60 Deltagere, nogle blev væk, men mange mødte, endog helt fra Nyborg og Odense.

Ikaros's Flyveplads var lige pløjet op, saa en ganske lille Plads, omgivet af et Net af Højspændingsledninger m. m., maatte bruges, og adskillige Flyvninger blev afbrudt af Forhindringerne. Gennem et Højtaleranlæg gav Kurt Rechnagel sine Direktiver til Deltagerne. Der var en Pause mellem Perioderne, saa Stillingen kunde blive bekendt, hvilket gjorde den ret haarde Konkurrence spændende.

Veteran vandt A 1

Distriktets Leder, Erik Sørensen fra Roskilde, vandt den mindste Klasse med 1 Minut 06 Sek.

Ved den mindeværdige Pinsekonkurrence i 1939 fløj han med en 3½ m Model, men ynder nu de mindste Modeller. Poul Berg Nielsen fra Sportsflyveklubben blev Nr. 2 med 51 Sek. Herpaa fulgte en Række Næstvedfolk med Sv. E. Seerup i Spidsen med 44 Sek. Det var første Gang, Næstved deltog i en større Konkurrence. De mangler endnu Konkurrenceerfaring, men tegner godt, og vi haaber at se dem igen. Lidt Samarbejde med Haslev vil stimulere begge Klubber.

53-aarig Skomager paa Døgnrejse

Odenses A-2-Specialister var i Oslo, men Klubben havde sendt et »2. Hold«, der rejste fra Odense Klokken 3 om Morgenen og vendte hjem Mandag ved samme Tid. En glædelig Energi, ikke mindst af Klubbens 53-aarige Kasserer, Skomager Peter Rasmussen, der i denne Klasse medførte to fine »Suomix« (FLYV Nr. 12/46-311). Han var Favorit, tæt trængt af den ganske unge Klubkammerat Arne Hansen; i sidste Periode udførte Paul Mortensen fra Roskilde Dagens bedste Flyvning paa 2.09. Men Arne Hansen sikrede sig Sejren med 1.43, Rasmussen havde 1.25, og den tredje OM-F-Mand, Flemming Poulsen, der tog A-Diplom, havde 1.20; Paul Mortensen blev Nr. 4.

Arne tog A-Diplom i Maj, vandt individuelt Flyvedagens Konkurrencer i A 1, blev Klubmester i A 1 i Oktober og vandt nu

sin hidtil største Sejr med en Selvkonstruktion ved at besejre to B-Diplomater.

I A 3 var Ikaros Favorit med en Række af Rechnagels velflyvende »Diogenes«er, der dog er lidt vanskelige at højstare. I Begyndelsen saa det ud til, at P. Rasmussen skulde vinde med Erdrup-Konstruktionen »Pimpernel Smith«, ligesom O. Møller fra Spflk. fløj usædvanligt godt med sin blaa »Holger Danske«, der dog havde Uheld med Ledningerne. Haslevs nyeste C-Flyver, Henning Christiansen, vandt dog med 1.32, Rasmussen havde 1.30 og Møller 1.24.

Gummimotormodellerne dukker op

Arne Hansen, der forleden uofficielt tog »Gummi-A«, vandt ogsaa Gummimotormodelklassen med 0.42, mens Flemming Poulsen, OM-F, ligeledes med en C 1 havde 0.34. Der var ikke rigtig »Krudt« i det nye Gummi, men det er brugbart. Poulsen underholdt Publikum med en Fejlstart i Dieselklassen, hvor han havde glemt Afbryderen, saa Motoren gik i 2 Min. og Modellen fløj 4! Ingen af Deltagerne i Gruppe D opnaaede gode Konkurrenceresultater.

Velfortjent vandt OM-F-Holdet med 1.33 Konkurrencens Præmie, en Pokal fra Haslev Bank, fulgt af Ikaros og Spflk. med henholdsvis 1.19 og 1.11. Odenseholdet var veludstyret med gode Modeller og Reserve-modeller samt godt trænet. De bør alle hurtigt kunne faa C-Diplom og komme helt op i Toppen!

Alleberg-Marchen

— Svæveflyvernes Kendingsmelodi

En af de danske Svæveflyvere, Komponisten *Godtfred Madsen*, fra Sportsflyveklubben i København, har komponeret en March — »Segelflyget på Alleberg« — som en Hyldest til ikke alene den nordiske Svæveflyveløjsborg, men som en spontan Begejstring for denne ædle Sport.



Komponisten
og
Svæveflyveren
Godtfred Madsen.

DEN 6. Januar 1947 — 6 Graders Frost og bidende kold Østenvind. Vi staar paa Amalienborg Slotsplads og venter paa Livgardens Vagtafløsning, en Scene som er velkendt for de fleste. Det er dog ikke denne dagligdags Begivenhed, der har Æren for vort Besøg. Men den Kgl. Livgardes Orkester vil i Dag introducere Svæveflyvemarchen »Segelflyget på Alleberg« af Komponisten og Svæveflyveren *Godtfred Madsen*.

De røde Uniformsjakker er skjult under Vinterkapperne, Næserne har istedet overtaget deres farvestraalende Rolle, og lige saa utaalmodigt som Garderne venter vi paa at faa den traditionelle Ceremoni overstaaet. Endelig, en Trommelvirvel — og saa, til Tonerne af Alleberg-Marchen, sætter den kongelige danske Livgarde sig i Bevægelse.

Nogen finere Premiere paa et virkeligt Musikstykke bygget over Svæveflyvningen kunde man vel daarlige tænke sig, og Komponisten ranker da ogsaa uvilkaarligt Rygen!

»Du har jo nu snart nogle Aar været Svæveflyver, og det er vel en ret nærliggende Tanke for en Komponist, der bliver Svæveflyver, at omsætte sin Begejstring for Sporten i et Musikstykke. Men er det en særlig Anledning, der er Skyld i, at Marchen blev en speciel Hyldest til Alleberg?« spørger vi *Godtfred Madsen*.

»Ja — det var *Red. Yngve Norrvi* fra Stockholm, som i Foraaret 1946 i København holdt et Foredrag om svensk Flyvning, og herunder viste en Film fra Alleberg, der inspirerede mig til Marchen. Alleberg staar vel for de fleste Svæveflyvere her i Norden som et Samlingspunkt, og det er mit store Ønske, at Alleberg virkelig maa blive Stedet, hvor Svæveflyvere fra hele Norden samles, ikke alene til Konkurrencer, men ogsaa til almindelig Uddannel-

se. Stedets Velegnethed og gode centrale Beliggenhed gør det til det idelle Sted for en Svæveflyver at tilbringe en Sommerferie.«

»Ja, der er sikkert ingen Tvivl om, at dine Ønsker deles af mange Svæveflyvere, og Svenskerne har som bekendt ogsaa udvist stor Gæstfrihed overfor Svæveflyvekammerater i andre Lande, skønt Allebergs Indretning som »Svæveflyveborg« for Størstedelen er bekostet af de svenske Skatteborgere. De store Vanskeligheder ved at føre dine Tanker ud i Livet ligger jo i det økonomiske, specielt med Hensyn til de raadende Valutaforhold.«

»Ganske rigtigt, men om der virkelig findes en Vilje til at skabe et mere intimt nordisk Samarbejde, maa der under alle Omstændigheder laves om paa de nuværende Forhold. En Løsning, jeg kunde tænke mig, er at indstifte en nordisk Turistkroner til Brug for saavel Turister som Sportsfolk o. lign., der ikke rejser for at købe ind.«

»Der er uden Tvivl mange, der deler dine Anskuelser, og din March har store Chancer for at komme til at spille en samlende Rolle for den nordiske Svæveflyvning, — men for at komme tilbage til Alleberg-Marchen, hvordan skal den saa komme ud til Offentlighedens Kendskab, for det er vel ikke Tanken, at den skal være forbeholdt Svæveflyvernes snævre Kreds?«

»Den vil nu blive trykt i Orkester-Udgave og sendt rundt til alle større Etablissementer. Desuden vil den blive udgivet i Klaver-Stemme med et Alleberg-Motiv paa Omslaget, som jeg vil bede »Kungl. Svenska Akademiens« udvalgte. Den skal ogsaa indspilles paa Grammofonplade, men det vil nok tage sin Tid, da der er stor Mangel paa Raamaterialer. Marchen er tilegnet K.S.A.K., som har faaet tilsendt en haandskrevet Orkesterudgave, og det er mit Haab, at jeg med Alleberg-Marchen har ydet en Indsats for Svæveflyvningens Udbredelse.«

Hartvig Jensen.

HERNING SVÆVEFLYVEKLUB paa Fremmarch

SØNDAG den 8. Dec. 1946 kunde »Herning Svæveflyveklub« se Resultatet af 11 Maanedes Byggevirksomhed. Klubbens »førstefødte« — en Polyglider — fik Luftdaaben.

Klubbens Flyveleder, »Blik«-Hansen, foretog Indflyvningen, og det viste sig, at Planet var særdeles velflyvende og ikke behøvede nogen Trimming.

Medlemmerne, som hver havde over 100 Byggetimer, begyndte derefter Slæbestarterne. Klubben mener at have sparet 40 % i Byggetid ved at vælge »Polyt« fremfor SG-38 og gaar straks igang med en til.

Til Spil har Klubben ombygget en tidligere tysk Øvelsesvogn. Det er selvkørende, med automatisk Spoleanordning og fjederbelastet Saks; Motoren er af Chrysler-Fabrikat.

Med Planets Transportvogn hægtet bag i Spillet, kører Klubben paa 20 Min. ud til Thorup Flyveplads, som Midtjysk Motorflyveklub har stillet til Raadighed.

De 26 Medlemmer, Klubben nu bestaar af, venter et større Rykind af nye, naar først Vejret rigtigt bliver til Svæveflyvning igen.

Hart—

På tysta vingar

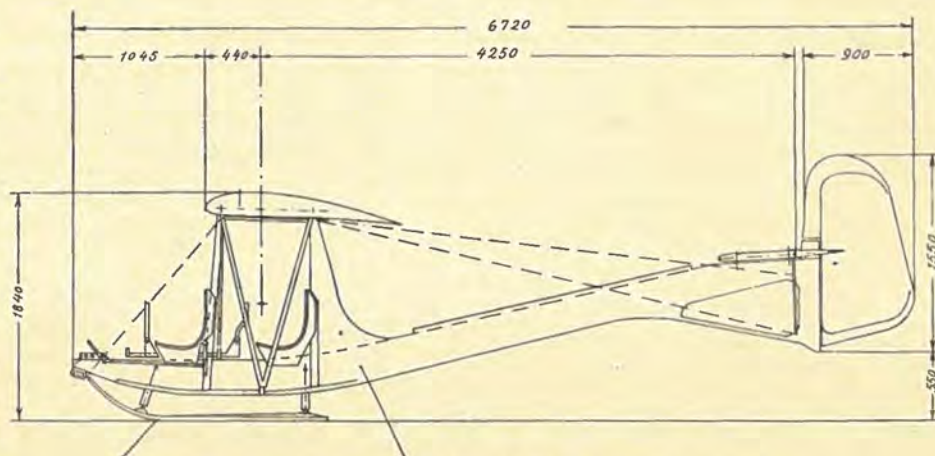
»På tysta vingar« af *Yngve Norrvi* (Allhem, Malmö).

I en nydelig Bog paa 140 Sider, hvoraf 80 er optaget af dejlige Dybtryksbilleder, fortæller den nyudnævnte Allebergchef og tidligere FLYG-Redaktør *Yngve Norrvi*, hvad Svæveflyvning er for noget. Han skriver usædvanligt let og levende, ved hvad han taler om og giver saaledes et udmærket Indblik i den skønne Sport.

Sportsmaskine som Præmie ved Modelkonkurrence

VED to store Modelkonkurrencer i USA havde nogle Aviser udsat en komplet Ercoupe som Førstepremie. Der var henholdsvis 75.000 og 150.000 Tilskuere. Organisationspræmierne havde imidlertid ventet 200.000 og var meget skuffet. Det mest utrolige var, at den 19-aarige *Ernie Babcock* vandt begge Maskinerne.

Var det ikke en Ide for en dansk Avis at udsætte en KZ III som Førstepremie i 1947's Pointskonkurrence for danske Modelflyvere?



Den to-sædede Skoleglider G2 med Plads til Elev og Instruktør.

Modelflyvning i Svejts

MENS vi efterhaanden kender vore Nabolandes Modelflyvning helt godt, kniber det med vor Viden om fjernere Lande. Svejts er særlig interessant, da det har samme Indbyggerantal som Danmark. Det er imidlertid kommet betydeligt videre end vi, idet der konstant er over 2000 aktive Modelflyvere i Klubberne foruden en Masse Modelflyvere i Skoler o.s.v.

Der findes over Hundrede Grupper, der atter er samlet i 9 Distrikter. Det daglige Arbejde udføres af »Overeksperten« (Førsteinstruktøren) sammen med Aeroklubbens Generalsekretariat, som faar deres Direktiver fra Modelflyvekommissionen (svarende til vor Unionsbestyrelse), hvis Præsident repræsenterer Modelflyvningen i Aeroklubbens Ledelse. Aarligt afholdes en Modelflyverkonference, der i Modsætning til vor Generalforsamling kun er raadgivende.

I Kontingent til Aeroklubben betaler Seniorer (over 20 Aar) 5 Fr. (ca. 5,50 Kr.), Juniorer 2 Fr. En Ansvarsforsikring til ca. 1½ Kr. (Gasmotormodeller ca. 3½ Kr.) er obligatorisk. Der er ingen Statsforskrifter, hverken for Gasmotor- eller alm. Modeller. Aeroklubben støttes af Staten med 8000 Fr. aarlig, men Flyvningen støttes især af Organisationens PRO.AERO, der kan betegnes som en forstørret Udgaave af vor Flyvedag. Det er en uafhængig Organisation, kontrolleret i Fællesskab af Aeroklubben og Luftfartsmyndighederne, og den har i de sidste Aar indsamlet og fordelt ca. 300.000 Kr. aarlig til Luftsporten.

Modelflyverne faar Penge til Klublokaler med Værktøj; endvidere finansieres Modelforsøgsafdelingen, der ledes af Overeksperten, A. Degen, der saaledes i stort Omfang beskæftiger sig med aktiv Modelbygning og -flyvning. Han leder ogsaa de uundværlige Kursus for Uddannelse af Klubinstruktører. Aeroklubben har ogsaa en Indkøbscentral, der fremskaffer Materialer billigt.

De svejtsiske Modeller er mest solidt byggede Svævemodeller, Balsa er ikke populært. Modellerne er gennemgaaende over 2 m Spændvidde, oftest af indviklet Konstruk-



Haandstart af en Skræntsvævemodel ved en Vinterkonkurrence i Arosa.

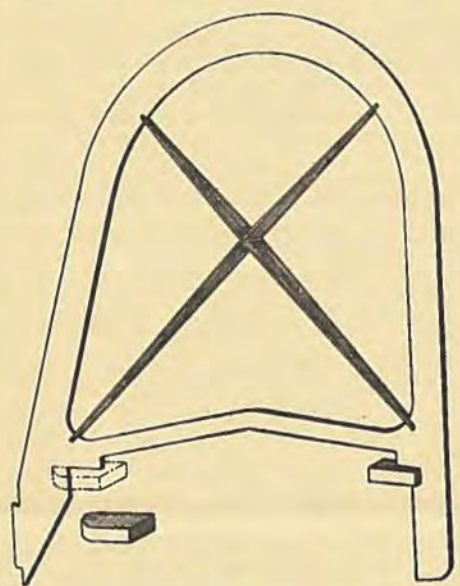
tion, idet man lægger stor Vægt paa Bygningen. Modellerne bærer Præg af Landet: Det er mest tunge, retningsstabile Skræntmodeller, og Svejtserne er sikkert førende i Verden paa dette Omraade. Man kender de moderne Profilteorier; men hidtil synes de kun i ringe Grad at have vundet Indpas. Aabenbart flyver de store og tunge Skræntmodeller saa rigeligt overkritisk, at det spiller mindre Rolle at ændre Profil.

Gummimotormodeller er ikke særlig udbredte, hvorimod der findes en Del Gasmotormodeller. Dieselmotoren kom som bekendt fra Svejts (Dyna). Prisen er som i Danmark høj, hvilket begrænser Udbredelsen.

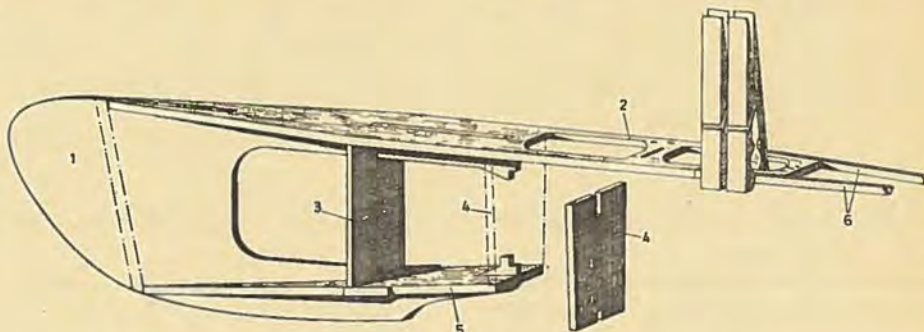
en Model flyver 12 eller 24 Minutter i Teknik. Her er vi foran!

Til Mesterskaberne, der afholdes afvekslende som Haand- og Højstartkonkurrencer, maa kun anvendes Selvkonstruktioner.

Som Helhed maa siges, at Svejtserne er kommet længere, end vi er. Men det vilde være rart at kunne sammenligne direkte ved Konkurrencer o. lign. Den svejtsiske Modelflyvning nød under Krigen godt af, at Svæveflyvningen var begrænset og Motorflyvningen stoppet. Herved blev de dygtige længere ved Modelflyvningen end normalt. Nu gaar de atter i stort Omfang videre, og 75 pCt. af de dygtigste Svæveflyvere er gamle Modelflyvere.



Denne Diagonalprofilering anvendes baade ved Finne og Haleplan og skulde stive af mod Vridning.



Svejtserne ynder Forkroppe, der er opbygget paa denne Maade af udskærne, solide Krydsfinerplader.

Der er stor Interesse for specielle Modeller, et Faktum, der fortæller en Del om den svejtsiske Modelflyvnings høje Kvalitet. Ande- og Tandemmodeller regnes dog som her for normale. Aarligt afholdes Konkurrencer for automatstyrede Modeller, hvor Styringen enten holder Kursen eller f. Eks. lader Modellen udføre Ottetaller. Skiunderstel paa Gasmotormodeller er selvfølgelig udbredt, og Sømodeller bygges ligeledes. Alle Modeller indregistreres!

Svejtserne har som vi A-, B- og C-Diplomer, men kræver for højstartede Svævemodeller henholdsvis en Flyvning paa 6, en paa 12 og en paa 24 Minutter — har altsaa endnu ikke opdaget, at der fra Modelflyverens Side ikke er nogen Forskel paa, om

Degen anser det for umuligt at udvide Modelflyvningen uden meget større Pengetilskud, men tilstræber at holde Antallet og Standarden, som den er nu.

Bare vi kunde kofme op paa samme Niveau. Vi burde gøre det!

HVEM VIL TIL SVEJTS?

DMU har gennem DKDAS modtaget Indbydelse til internationale Konkurrencer i Svejts i Juni eller Juli. Konk. f. Motor- og Svævemodeller (Haand- og Højstart) efter FAI-Regler. Modelflyvere, der har Lyst og Raad, maa omg. henvende sig til Førsteinstruktøren.



Svæveflyvningen i Svejts

Den svenske Svæveflyveinstruktør Birger Nilsson har besøgt Svæveflyvningens førende Land og holdt Foredrag rundt om i de danske Klubber herom. Her er nogle af de interessante Oplysninger, han fremkom med.

EFTERHAANDEN er man blevet klar over, at Schweiz i Øjeblikket indtager Førerstillingen indenfor Svæveflyvningen. Alligevel gik man imponeret bort fra Birger Nilsson's Foredrag, der var rigt illustreret med Film og Lysbilleder.

Man forstaaer til fulde, at Svæveflyvningen i Schweiz har faaet den store Udbredelse, som Tilfældet er. Med saadanne Betingelser kan det simpelthen ikke blive andet.

Birger regnede med, at der var noget at lære dernede, og havde afsat 14 Dage til Besøget — han kom hjem et Par Maaneder efter!!

Af de første Svæveflyvere, han traf dernede, havde den 5000 Starter, en anden 1000 Timer i Svæveplan, og en tredje 3000 Timer.

Til Forskel fra de nordiske Lande har Schweiz Fastlandsklima med ret stabilt Vejr, de har ikke det Lotterispil med Vejret, som vi har at slaa med. Til Gengæld svæveflyves der ogsaa paa en helt anden Maade. Det er Bjergskraaningerne, der frembyder Opvindsmulighederne, ikke i Form af sædvanlige Skræntvind, men Bjergsiderne opvarmes saa kraftigt af Solen, at der ved disse dannes en konstant Opvind, man kan følge med helt til Toppen af Bjergene.

Dette Opvindsfelt strækker sig dog ikke langt ud fra Bjergsiden, saa man tvinges til at flyve helt ind til denne, mange Gange med Plantippen kun et Par Meter fra. Denne Opvind er ret konstant og giver sædvanligvis en Stigning paa 7—9 m/sek.

Der startes i Reglen nede i Dalen med Spil, og man flyver saa op til Toppen i 3—4000 m Højde, hvor den egentlige Flyvning begynder, stadigvæk tæt ind til Bjergene for at blive i Opvinden. Der kan saa foretages Flyvninger i Omegnen; men man maa være vaagen, saaledes at man ikke lukker sig selv inde i en Tragt. Størstedelen af Flyvningerne foregaar paa Steder, hvor man ved en

evt. Landing kan risikere at komme til at vente paa Undsætning 3—4 Døgn.

Det er dog ikke udelukkende i Bjergene, der flyves, over Dalene findes glimrende Termikmuligheder.

Som før omtalt i FLYV, foregaar Svæveflyveuddannelsen i Schweiz mest med tomdede Planer. Efter 25 saadanne Starter faar en Begynder Lov til at flyve »Baby«!

Efter et 10 Dages Kursus for Begyndere flyver Deltagerne »Olympia«. Tre Svenskere var paa et 10 Dages Kursus dernede i Sommer, og den ene af dem, som rejste derned uden at have C, kom hjem med 25 Timers Flyvetid og en største Højdevinding paa 3000 M!

De schweiziske Svæveflyvere er for en stor Del »Selvejere«. Enten alene eller gennem smaa Klikker paa 3—4 Mand ejer de selv Planerne. Der findes ingen store Fabriker, som bygger Svæveplaner, de fremstilles paa smaa Virksomheder, der højst beskæftiger 10 Mand.

Har man ikke noget Svæveplan selv, kan man leje et — det koster 15 Fr. i Timen, og 60 Fr. for en hel Dag. (1 Fr. er ca. 1,10 d. Kr.).

Der bruges en Del elektriske Spil i Schweiz. Et saadant er stationært og anbragt ved Hangaren. Ved Hjælp af Blokke, som anbringes paa Flyvepladsen, opnaas den rigtige Startretning. Da Elektriciteten er billig dernede, gaar der kun for 1 Øre Strøm med til en Start.

Det var et Foredrag, der kunde faa det til at gibbe i en dansk Svæveflyver, og Lysbillederne og Filmen, der delvis var i Farver, hensatte ligefrem Tilskuerne i Ekstase. Det var ogsaa storslaaede Panoramaer, der fremtonede paa det hvide Lærred — en Aften, der gav En noget at tænke over!!!

Hartvig.

Flyvningens Bøger

i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Allhems Flygböcker er en ny Serie svenske Flyvebøger med mange Illustrationer i smuk Udførelse. Hidtil er udkommet:

På tysta vingar. Svæveflyvning fra alle Lande.
Mot svarta himlar. Højdeflyvning fra de første Ballonopstigninger til Nutidens Stratosfæreflyvning.

Röda vingar. Interessante Billeder af russiske Flyvemaskiner og Svæveplaner.

Pris pr. Bind Kr. 10,65.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Modelflyvning — Skibe — Automobile.

J. Foltmann, Flyvemaskiner fra alle Lande, Kr. 9,75.

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.

FLYV pr. Halvaar Kr. 11,40, Hefte 85 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.

Aeronautica, 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.

Prisændringer forbeholdes.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

SOM FUGLEN I BUR

Et Svar

DER har i et Nr. af FLYV været hær-
celeret over Problemet »begrænset«
contra »udvidet« paa en Maade, der viser,
at en Forklaring paa dette Spørgsmaal er
nødvendig.

Til udvidet Svæveflyvning (Flyvning over
Land) fordres saavel, at Føreren af Svæve-
planet er i Besiddelse af Luftfartscertifi-
kat hertil, som at det anvendte Plan er god-
kendt og indregistreret af Luftfartsmyndig-
hederne til Flyvning uden for Skoleom-
raudet.

Begrænset Svæveflyvning (Flyvning over
Skoleomraudet) kan finde Sted med Mate-
riel, der er godkendt og indregistreret af
Luftfartsmyndighederne til dette Brug, og
maa idøvrigt foregaa efter de Skolingsbe-
stemmelser, som er fastsat af Myndighe-
derne.

Der er saaledes ikke Tale om, hvorvidt
Luften over eller uden for Skoleomraudet
er mere eller mindre risikabel. Det forlan-
ges blot, at den Mand, der gaar uden for
Skoleomraudet, har sit Certificat i Orden,
saavel som at Planet er godkendt og ind-
registreret. Dette svarer i Virkeligheden
fuldstændig til, at der fordres saavel Fører-
bevis af den Mand, som fører et Automo-
bil, som at Køretøjet er indregistreret af
Myndighederne. Det er formentlig heller
ikke saa meget denne Skelen mellem »be-
grænset« og »udvidet«, der har givet An-
ledning til omtalte Artikel, som Vanskelig-
heden ved at faa de amatørbyggede Planer
godkendt og indregistreret til Flyvning uden
for Skoleomraudet. Der stilles store, men
ingenlunde uopfyldelige, Krav for at faa
et Værksted godkendt til »udvidet Byg-
ning«, og der er vist ikke mange Stoder,
man faar Lov at bygge Overgangsplaner
paa samme Vilkaar som vore »begrænsede
Babies«.

Naar det nævnes, at man maa kunne
stole 100 pCt. paa et Plan, man betror sit
Liv, kan man hertil sige, at et »begrænset
Plan« højst sandsynligt er all right; men
kun naar der foreligger Kontrollister for
»udvidet Kontrol«, kan man sige, at nu er
man 100 pCt. sikker paa, at der er gjort,
hvad der overhovedet kan gøres, for at Ma-
teriellet ikke svigter paa Grund af Frem-
stillingsfejl. Med dette for Øje bliver den
omhandlede Artikel i sin logiske Konse-
kvens et Krav til Luftfartsmyndighederne
om en Skærpelse af de gældende Bestem-
melser, hvilket formentlig ikke var Menin-
gen.

Et brændende Problem.

Der er imidlertid ingen Tvivl om, at
Hartvig i sin Artikel har berørt et for alle
Svæveflyvere brændende Problem, blot er
det beklageligt, at det paa Grund af en
ubehødvendig Behandling har faaet den mod-
satte Virkning af den tilsigtede. Vi, der
til daglig har Samarbejde med Luftfarts-
myndighederne, ved, at man der er fuldt
indforstaaet med de Vanskeligheder, Dansk
Svæveflyvning paa Grund af den vanske-
lige Valuta- og Materialiesituation maa
kæmpe med, og at man tager imødekom-
mende Hensyn hertil ved Udfærdigelse af
Reglementer og Bestemmelser. Det er imid-
lertid indlysende, at Reglementerne maa
være saa strenge, at selv de værste »Anarki-
ster« er nødt til at opfylde visse Minimums-

Det er dyrt at svæveflyve

Paa Grundlag af Oplysninger fra Svæveflyveklubberne
har Civilingeniør Erik Eckert udregnet, at hver Start
gennemsnitlig koster en halv Snes Kroner

AF de 20 Klubber, der har fløjet, er der
ialt i Klubkontingent betalt 68.000
Kr., og den samlede Værdi af Gaver og
Tilskud andrager ca. 12.000 Kr. Ialt:
 $68.000 + 12.000 = 80.000$ Kr. Gaar man
ud fra, at det koster omtrent lige meget at
foranstalte en Skolegliderstart og en Baby-
start, bliver Gennemsnitsprisen for en Start:
 $80.000 : 16.000 = 5$ Kr. pr. Start, hvortil saa kom-
mer Startpenge, der varierer noget fra
Klub til Klub, men som Regel andrager
1 à 2 Kr. pr. Start.

Det er imidlertid vanskeligt at danne
sig et Skøn over Værdien af det af Med-
lemmerne udførte Værkstedarbejde, men
følgende Regnestykke kan maaske ganske
groft anskueliggøre det:

Der er i det forløbne Aar tilført Marke-
det 4 Glideplaner og 4 Overgangsplaner
(bygget af Klubberne).
Værdien af Glideplaner: $4 \times 6000 = 24.000$
Værdien af Ovg-planer: $4 \times 9000 = 36.000$

Ialt Kr. 60.000

Regner man nu med, at 50 pCt. af denne
Sum er gaaet til Indkøb af Materialer, an-
drager det af Medlemmerne udførte Arbej-
de ca: 30.000 Kr. eller 2 Kr. pr. Start
(gennemsnitligt).

For Glideplaner faas:

$$\frac{1}{2} \times \frac{24000}{11179} = \text{ca. } 1 \text{ Kr. pr. Start.}$$

For Overgangsplaner faas:

$$\frac{1}{2} \times \frac{36000}{4272} = \text{ca. } 4,2 \text{ Kr. pr. Start.}$$

Med Hensyn til Hjælpermateriellet er det
endnu vanskeligere at opstille noget blot
nogenlunde paalidelige m. H. t. det i For-
bindelse hermed udførte Arbejdes Indfly-
delse paa Startværdien, men selv om man
regner med, at Bidraget herfra er af sam-
me Størrelsesorden som Bidraget fra Byg-
ning (og Reparation) af Planer (2 Kr./Start)
eller maaske endnu mere, saa er der dog
ingen Tvivl om, at de fleste Klubber i
højere Grad bør have Opmærksomheden
henvendt paa at holde Hjælpermateriellet i
Orden. Det hænder alt for ofte, at et Uheld
med Spil, Motoreykel eller Telefoner tid-
ligt paa Dagen reducerer Startantallet til
en Brøkdel af det, det kunde være blevet,
dersom Hjælpermateriellet havde været i Or-
den, hvilket naturligvis er ensbetydende

krav til den alm. Sikkerhed, og naar vi en
Gang er naaet saa vidt, at den »sidste Anar-
kist« er udryddet, eller som en kendt Svæ-
veflyver en Gang har sagt: »Naar vi er
naaet dertil, at Unionens Planer kan fore-
tage en Udlejningsturné, uden at det kan
ses paa dem«, saa vil det være opportunt
at tage det berørte Spørgsmaal op til Be-
handling, for saa er det saglige Grundlag,
hvorpaa det skal gøres, til Stede, og saa er
der heller ingen Tvivl om, at det vil blive
mødt med den Velvilje, der saa visse-
lig kommer det.

Erik Eckert.

med en væsentlig Forøgelse af Prisen pr.
Start. Regnes der med, at der betales 1 Kr.
i Startpenge, kommer vi altsaa til følgende
Tal for den gennemsnitlige Værdi af de i
Aarets Løb foretagne Starter:

Glideplaner:

$$5 + 1 + 1 + 2 = 9 \text{ Kr. pr. Start.}$$

Overgangsplaner:

$$5 + 1 + 4 + 2 = 12 \text{ Kr. pr. Start.}$$

I Gennemsnit 10 Kr. pr. Start.

For Glideplaner bliver Gennemsnitsprisen
saaledes ca. $\frac{2}{3}$ af Værdien og for Over-
gangsplaner ca. Halvdelen. For disse sidste
har det formentlig Interesse at se Pris og
Værdi henført til Flyvetiden.

Vi faar da:

Den samlede Værdi af Babystarter i Aar:
 $12 \times 4272 = \text{ca. } 50.000$ Kr. Den samlede
Flyvetid: 330 Timer eller ca. 20.000 Mi-
nutter. Gennemsnitsværdien bliver følgelig
2,50 Kr. pr. Minut. Gennemsnitsprisen
(Klubkontingent + Tilskud) ca. 1,25 Kr./
Minut. De anførte Tal maa naturligvis ikke
tages alt for bogstaveligt, men kan i det
store og hele tjene som Vejledning for
Klubberne ved Fastsættelse af Kontingen-
ter og Startgebyrer.

Pr. 1. Oktober 1946 er der 15 Glidepla-
ner, 11 Overgangsplaner og 1 Svæveplan
under Bygning i Klubberne. Heraf kan for-
mentlig højst 30 pCt. forventes færdig-
bygget og taget i Brug i den kommende
Sæson. Der er saaledes Udsigt til, at Til-
gangen af Flyvemateriel i den kommende
Sæson i hvert Fald højst bliver lige saa
stor som i forrige.

De ovenfor anførte Priser paa Starter
og Flyvetider ser formentlig saa afskræk-
kende ud, at man uvilkaarligt stiller sig
selv det Spørgsmaal: hvorledes kan disse
Priser bringes ned til noget fornuftigt og
overkommeligt. At give et generelt Svar
herpaa er naturligvis ikke nemt, men i det
store og hele er der to Faktorer, der har
en væsentlig Indflydelse herpaa:

1. Skolingen. Havariprocenten maa yder-
ligere ned (den er i Aar 1,3 % for Glide-
planer mod 3,1 i Fjor og 1,2 for Over-
gangsplaner mod 4,1 i Fjor), men den er
endnu ca. dobbelt saa stor som i Sverige,
og det er udelukkende Flyvelederne, der ved
en fornuftig tilrettelagt Skoling har An-
svaret for, at der ikke spildes for megen
Tid med Reparationsarbejde efter menings-
løse Havarier.

2. Hjælpermateriellet. Som allerede nævnt
bør Klubbernes Opmærksomhed rettes mod
at holde dette i Tip-Top-Orden, da der her-
ved givetvis vil opnaas en mere effektiv
Udnyttelse af det til Raadighed værende
Flyvemateriel.

Der er ingen Tvivl om, at man ved at
koncentrere sig om disse to Punkter vil
kunne fordoble eller i hvert Fald forøge
Starttallet meget væsentligt, og dermed for-
mindre Prisen pr. Start tilsvarende. Det
er saa meget vigtigere, at der sættes ind
herpaa, eftersom der ikke er Udsigt til Til-
gang af Flyvemateriel eller materialer fra
Udlandet.

Eck.—

Fra Svæveflyvernes Verden

Hvem vil købe DUX'en?

UDEN at foregribe Begivenhedernes Gang kan det vist godt nævnes, at Svæveflyverunionens Bestyrelse er ved at tage visse Beslutninger angaaende det Materiel, der ejes af Unionen.

Det maa anses for temmelig sikkert, at de to Skoleglidere ikke sælges, og at ialtfald to af de tre Baby'er, som ventes færdige til Foraaret, ligeledes forbliver Unionsejendom.

Den hæderkronede Baby OY-DUX vil dog sikkert komme under Hammeren. Der skal efter Forlydende allerede være budt 0.500 Kr. for den. Som det vil fremgaa, er der ogsaa Mulighed for, at den ene af de nye Babies skal sælges, saa det kan anbefales at spare sammen; som et specielt Raffinement er disse Babies »udvidede«.

Skole for Flyvemaskinesløb i Paasken.

DET vil for mange være en god Nyhed, at Unionen paatænker at give Medlemmerne Lejlighed til at komme paa et Kursus i Flyvemaskinesløb nu til Paaske. Unionens Instruktør, Kapt. A. H. Jørgensen, har lovet at fungere som Slæbepilot, og der vil blive rettet Henvendelse til de Klubber, som har »udvidede« Planer, om at stille disse til Raadighed. Hart—



Dansk Svæveflyver Union meddeler:

Götapokalen.

Iflg. Statutterne for denne Pokal uddeles den af D.K.D.A.S. paa Henstilling fra D. Sv. U.'s Bestyrelse til den Svæveflyver, der i det forløbne Aar har gjort den største individuelle Indsats til Fremme af Svæveflyvesporten i Danmark.

Der er derfor udsendt Opfordring til de Klubber, der mener at have en Mand, der er kvalificeret til denne Udmærkelse, om snarest at indsende Meddelelse herom til Unionens Kontor med Angivelse af hans Fortjenester.

Götapokalen blev sidst uddelt i 1942 til Henri Fugl, Vordingborg, for Bygningen af en Rhönbussard.

Lønstrup.

Der er blevet nedsat et Udvalg til at tage sig af Lønstrupsgen. Foreløbig har Bestyrelsen udpeget Byggeinstruktøren Ing. Stafeldt og Flyveinstruktøren Kapt. A. H. Jørgensen. Endvidere er Aalborg- og Silkeborgklubberne blevet opfordret til at udpege hver et Medlem. Aalborg har hertil udpeget C. C. Hansen.

Lav Kobling.

Polyteknisk Flyvegruppe har til Statens Luftfartstilsyn indsendt Tegninger og Beregninger over forskellige mere eller mindre lave Koblinger.

Ansøgningen har imidlertid resulteret i Afslag. Chancerne for lavere Kobling maa herefter anses for meget smaa.

MOTORFLYVNING I VEJLE

EFTER Afslutningen af vor indledende Artikel om Privatflyvningen har vi modtaget følgende:

»Vejle Motorflyveklub afholder for Tiden praktisk Flyveundervisning med Deltagelse af 15 af Klubbens Medlemmer, hvoraf de 10 allerede har opnaaet Solocertifikat.

Klubben har faaet Tilladelse til at benytte Vandel Flyveplads, og Undervisningen foregaar i en Auster Skolemaskine med Instruktør Lyngholm Nielsen som Flyvelærer.

Skolemaskinen tilhører Sean's aviation, med hvem Klubben har sluttet Overenskomst om Undervisningen.

Den teoretiske Del ledes af Ingeniør Bendtsen, Fredericia, Kaptajnløjtnant Bergh, Vandel, og Flyvelærer Lyngholm Nielsen.

Klubben har i Dag 125 Medlemmer og arbejder for at fremskaffe Midler til Indkøb af egen Maskine.«



Direktør Dessau faaet Privatflyvercertifikat

UMIDDELBART efter Nytaar bestod Dansk Svæveflyver Unions energiske Formand, Direktør Ejnar Dessau, Prøven til Privatflyvercertifikatet hos Kaptajn A. H. Jørgensen. Direktør Dessau havde opnaaet Dispensation fra Statens Luftfartstilsyn, idet han var over de 50 Aar, der normalt er Maximum. Som Formand for D. Sv. U. svæveflyver Direktøren naturligvis ogsaa og haaber til Foraaret at faa sit C. Diplom.

Fornøjelig Svæveflyveroman for Dreng

Herman Iseborg og Lennart Sundström:

WILLY PAA VINGERNE

Oversat af Johs. Thinesen.

(Ungdommens Forlag).

WILLY PAA VINGERNE er en frisk Drengbog om Livet i en Svæveflyveklub. Vi følger Gaardmandssønnen Willy, en ung Modelflyver, der, efter at have overværet en Nødlanding af en flyvende Fæstning, bygger en Hængeglider, som han nær brækker Benet med. Det fører til, at han bliver Medlem af en rigtig Svæveflyveklub inde i Byen, hvor han bygger og flyver med muntre Kammerater, faar A-, B- og C-Diplom og til sidst kommer paa Alberg. Ind imellem er der nogle spændende Begivenheder med en Pyroman, som Svæveflyverne afslører, lidt Kærlighed o. s. v.

Det er saaledes en rigtig Drengbog, men i Modsætning til mange andre med Flyvemotiver bærer denne Præg af at være skrevet af Forfattere med Forstand paa Sagerne, hvilket medfører, at man faar et livagtigt Billede af Svæveflyverne. Og heldigvis har Forlaget ikke — som andre til Tider har gjort det — ødelagt Bogen ved Oversættelsen, men ogsaa faaet denne foretaget af en Fagmand, saaledes at der bruges de rigtige Udtryk og den rigtige Svæveflyverjargon.

Det er ikke den højere Litteratur, men det venter man nok heller ikke af en Drengbog, og forhaabentlig vil den hverve mange Tilhængere for den dejlige Svæveflyvesport.

pt.

Den store Konkurrence-Organisation



Saadan et Sekretærbord er praktisk ved store Modelflyvekonkurrencer. Billedet er fra Sverige. De to unge Damer i Midten er Frk. Wivi Lindahl og Frk. Eva Nyberg fra KSAK's Modelflyveafdeling. De er begge uddannede til Modelflyveinstruktører, saa de ved, hvad det drejer sig om. De er da ogsaa meget populære hos de svenske Modelflyvere — saavel som hos de udenlandske Modelflyvere, der besøger Sverige. Ved denne Lejlighed var de forstærket med bl. a. Modelflyvechen, Ingeniør Dérantz's Frue, der ses yderst til højre.

Erklæring

fra Ledelsen af Scandinavian
Airlines System

EFTER et Møde i Præsidiets for Styrelsen af SAS udsendtes der følgende Erklæring:

Der er i den senere Tid, særlig i den danske Presse, fremkommet en Kritik mod SAS' Ledelse, som bl. a. gaar ud paa, at dette fælles skandinaviske Foretagende væsentlig har virket som Reklame for svenske Interesser.

I den Anledning vil undertegnede Repræsentanter for det danske Luftfartsselskab A/S, det norske Luftfartsselskab A/S og svensk interkontinental Lufttrafik A/B udtale følgende:

Til Grund for Dannelsen af SAS ligger den Idé og det Maal, at SAS skal virke som et fælles nordisk Foretagende til Gavn for alle de tre nordiske Landes Interesser uden særlig Fremhævelse af noget enkelt Land.

Det er ikke overraskende, at der ved Opbygningen af en Virksomhed af saadanne

Dimensioner paa saa kort Tid vil blive begaaet Fejl, særlig naar der tages Hensyn til de begrænsede Resourcer, som har staaet til Raadighed for de forskellige Lande.

Det maa ogsaa bemærkes, at SAS's første Luftlinie blev aabnet i Dag for kun tre Maaneder siden. Ledelsen er imidlertid fuldt opmærksom paa Forholdet, og Fejlene søges rettet efterhaanden efter bedste Evne.

Ledelsen behøver nu først og fremmest Arbejdsro. Naar der er gaaet en rimelig Tid, kan man dømme efter Resultaterne — og ogsaa først da.

Oslo, den 17. December 1946.

Det danske Luftfartsselskab A/S
P. Kampmann.

Svensk interkontinental Lufttrafik A/B
M. Wallenberg.

Det norske Luftfartsselskab A/S
Th. S. Falck jr.



Truman:

Modelflyvningen af stor Betydning for
USA's Førerstilling indenfor Flyvningen

MESTERSKABET I U.S.A. For første Gang efter Krigen afholdtes i 1946 atter de amerikanske »Nationals«, utvivlsomt de største i Verden! Der var 1000 Deltagere i 23 Konkurrencer, der afholdtes 4 Steder i Wichita i Løbet af 4 Dage. Den 24-aarige Milton Huguelet fra Chicago blev Mester, og bedste Klub var Cleveland »Balsaslagterne«. Opfinderen af de linestyrede Modeller, Jim Walker, vandt Konkurrencen for radiostyrede Modeller, den 11-aarige Davis Slagle fra Californien vandt Kunstflyvningskonkurrencen for linestyrede Modeller — Hastighedskonkurrencen for disse vandtes med en Fart af 187 km/T. Det tog 5 Timer at uddele de 550 flotte Præmier! Svævemodeller er det eneste, de ikke kan flyve med, Dick Korda var bedst med 2.15,5 efter Højstart!

Præsident Truman udtalte i et Budskab, at han desværre ikke kunde komme til Stede ved Præmieuddelingen, hvor han gerne vilde have udtrykt sin Tro paa Betydningen for den amerikanske Ungdom af et saadant Stævne. Modelflyvningen var af stor Betydning for U.S.A.s Førerstilling indenfor Flyvningen.



Foredrag

i Sportsflyveklubben

TIL næste Møde i Handels- og Kontoristforeningens Foredragslokale Torsdag den 13. Februar Kl. 19,30 vil Civilingeniør *Mogens Jul* vise sin pragtfulde Farvefilm fra Californien (Varighed ca. 1½ Time). I Filmen forekommer en Række Billeder fra Flyvningen i U.S.A., og desuden har Ing. Jul filmet Turen over Atlanterhavet med en af SAS's Skymastere.

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

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,

Blldah Park 6, Charlottenlund

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,

Gennemløbet 3^a, Vanløse

Ejvind Christensen (ansvarsh.),

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm



(Calle 8)

OLYMPIA

Svævemodel i Kl. A. 1

Bl. a. Vinder af

Den danske Flyvedags Konkurrence og

O.M.-F.s Klubmesterskab

Samlesæt m. Tegning Kr. 9.00

Indeholder bl. a.

færdige Profiler og Spanter

Tegning alene Kr. 1.00

MODEL SPORT



Levin Jensen

Thinglækkevej 13

Fruens Bøge

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

PROPELLER

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Den 26. Januar forulykkede i Københavns Lufthavn en hollandsk DC3, hvorved 22 Mennesker omkom, deriblandt H. K. H. Prins Gustav Adolf af Sverige, Civiling. B. O. Brix og Flyveklarerer H. G. Mackeprang fra DDL samt Maskinens Fører, Luftkaptajn Gey-sendorffer, KLM. Vi beklager, at den spøgefulde Tegning paa S. 44 nu virker noget malplaceret. Denne Del af FLYV var imidlertid trykt før Ulykken.

Engelsk Modelflyvning

EN ENGELSK MODELFLYVEUDSTIL-LING med 1000 fine Modeller i Dorland Hall i London vakte stor Opmærksomhed i engelske Luftfartskredse. »Aeroplane« skriver, at den viste, hvor langt videre Model-flyverne var kommet paa Eksperimentom-raadet end den »rigtige« Flyvning.

Særlig Publikumstække havde fem imponerende Modeller, som startede, fløj og landede, idet de var »tøjret« til en Pæl i Midten. Der var en Vickers Viking, en Halvskalamodel, en DH Vampire, en Gum-mimotormodel og en Short Sandringham Flyvebaad. Viking og Sandringham er elek-trisk drevet, Vampire har en elektrodrevet Reaktor!

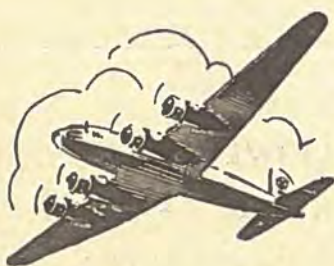
Luftfartforsikringer

Af enhver Art

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-hvert Forsikringsselskab, der er tilknyt-tet 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 Luftsporteraad: 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.
Kassører: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.
Førsteinstruktør Per Welshaupt, Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

VERDENSREKORDERNE

En Flyvning paa 18000 km.

FAI har anerkendt en lang Række ameri-kanske Rekorder. Vigtigst af disse er Ver-densrekorden i Distance i lige Linie, som blev sat den 29. Sept. til 1. Okt. 1946 med 18.081,990 Kilometer af en Besætning fra den amerikanske Flaade under Kommando af Commander Thomas D. Davies. De fløj i en Lockheed P2V-1 med 2 Wright R-3350 Motorer paa hver 2300 HK fra Perth i Au-stralien til Columbus i Ohio, U.S.A. Det var en imponerende Forbedring af den gam-le britiske Rekord paa 11520 km, sat i No-vember 1938 af to Besætninger, der i Vi-ckers Wellesleys fløj fra Ægypten til Au-stralien.

Imponerende Præstationer med B-29.

Ikke mindre end 13 Klasserekorder er sat med Superfæstningen Boeing B-29 af for-skellige Besætninger. Med en betalende Last paa 1000 kg steg den 14.603 m, med 2000 kg 14.180 m, med 5000 kg 13.793 m, med 10.000 kg 12.668 m og med 15.000 kg 12.046 m, mens den løftede 15.166 kg til 2000 m. Med 5 t Last fløj den 595 km/T over 1000 km og 588 km/T over 2000 km og slog der-ved endnu tre lignende Rekorder. Over 5000 km fløj den med 5 og 10 t Last med 428 km/T.

Helikopterrekorder.

Majorerne Cashman og Zins har med en Sikorsky R-5A fløjet 1.132,337 km i lige Linie og sat en Varighedsrekord paa 9 Ti-mer 57 min. En anden Major med det gode danske Navn D. H. Jensen har sammen med Major Dodds fløjet 1000 km paa lukket Bane. Rekorderne flerdobler alle de bestaa-ende Rekorder med Focke-Wulf Fw 61, sat i Tyskland før Krigen. Da disse Rekorder var en Flerdobling af de gamle, kan man heraf se de rivende Fremskridt i Helikop-terkonstruktionerne.

Luftvaabnet fortsætter

Flyveruddannelsen

DEN 18. Februar opretter Hærens Fly-vertropper og Søværnets Flyvevæsen i Fællesskab en ny, elementær Flyveskole. Uddannelsen kommer til at vare otte Maa-neder, og den skal foregaa paa Luftmarine-stationerne i København og paa Avnø. I første Omgang skal der uddannes 25 nye militære Flyvere. Tjenesten som Flyver skal vare mindst 5 Aar, og derefter skal Fly-verne staa til Raadighed i mindst 5 Aar.

Den 1. Marts oprettes tillige en fælles Flyvemekanikerskole, der skal uddanne Re-servchaandværkere til Hærens Flyvertropper og Flyvemekanikere til Søværnets Flyve-væsen. Uddannelsen paa Flyvemekaniker-skolen vil vare i ca. 2½ Aar.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

afholder Foredrag i Nationalmuseets Fo-redragssal Tirsdag d. 25. Februar Kl. 20⁰⁰.

Ingeniør M. Harttung vil tale om »Flyve-maskinfabrikation i Danmark«.

Danmarks mesterskab for indendørs Gummimotormodeller afholdes 20. April i Aarhus. Anmeldelse senest 20. Marts til DMU's Førsteinstruktør.

„BROOMWADE“

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

UTROLIGT, MEN SANDT

om Flyvning

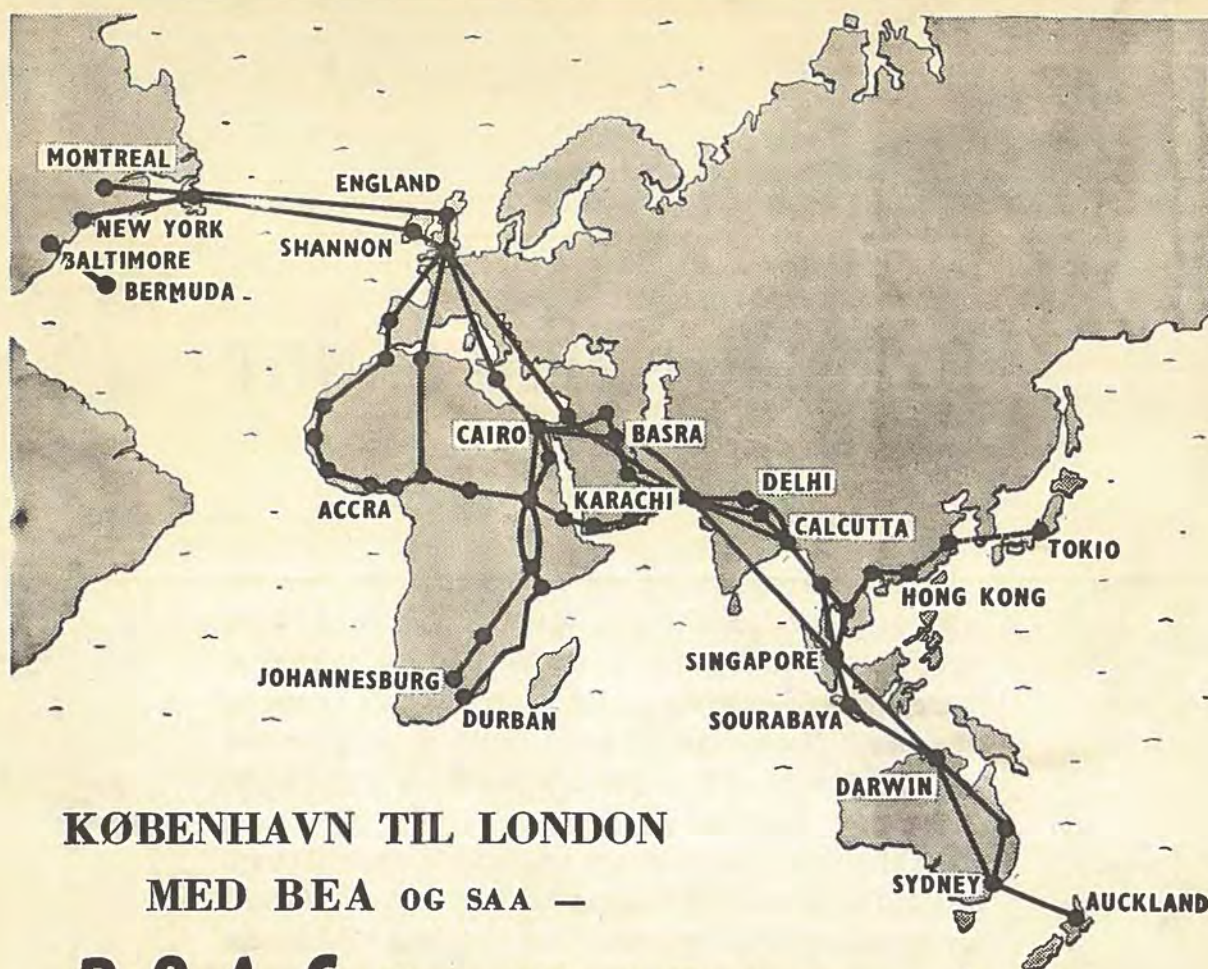
De nye Kæmpeluftlinere, der er under Bygning, har saa vældige Dimensioner, at man har vanskeligt ved at fatte, hvor store de i Grunden er. Det er nemt nok at sige, at Bæreplanets Spændvidde eller Kroppens Længde er saa og saa mange Meter, men det er ikke altid, at det giver den rette Forstaaelse af Størrelsen. Nej — det er meget bedre at nævne et Eksempel som dette:

De elektriske Anlæg i de nye amerikanske Super-Clippere paa 160 Tons svarer i Ydeevne til de Anlæg, der findes i en By paa 5000 Indbyggere. Varmeanlægget i de samme Maskiner vilde kunne opvarme et Hus med 40 Værelser.



1.

INTAVA



KØBENHAVN TIL LONDON

MED BEA OG SAA —

B·O·A·C *Speedbird Ruterne* *ud over hele Verden*

Da England planlagde sit Efterkrigstids Net af Passenger-Flyveruter, blev de nordatlantiske, de østlige og de sydlige Ruter tildelt B. O. A. C. De vil se vort Linienets vigtigste Ruter aftegnet paa dette Kort. BRITISH EUROPEAN AIRWAYS flyver Dem fra Europas Hovedstæder til London. Fra London staar hele det verdensomspændende B. O. A. C. System til Deres Disposition. Saa langt Vest som New York, saa langt Øst som Tokio, saa langt Syd som Johannesburg og Auckland gaar der Ruter til Nord-Amerika, Nær-Orienten, Afrika, Indien, Østasien og Australien. Dette er vor Andel i de store Luftfartssystemer, en vigtig Del og en, vi er stolte af at tage os af. Men fremfor alt en Del, som er blevet meget omhyggeligt gennemprøvet. Vore Folk har været Foregangsmænd, og har organiseret og gennemflettet Ruterne siden den første Linie til Indien blev aabnet i 1929, hvilket giver os 18 Aars grundig Læretid.

Alle yderligere Oplysninger gives af B. E. A., vore General-Agenter i Europa, eller af de førende Rejsebureauer.

KØBENHAVN: B. E. A., Dagmarhus, Vestre Boulevard 12.

CANADA — U. S. A. — VEST-AFRIKA —

NÆR-ORIENTEN — ØST-AFRIKA — SYD-AFRIKA —

INDIEN — ØST-ASIEN — AUSTRALIEN — NEW ZEALAND

B·O·A·C

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION I FORBINDELSE MED QANTAS
EMPIRE AIRWAYS, SOUTH AFRICAN AIRWAYS, TASMAN EMPIRE AIRWAYS

FLYV

Nr. 3

1947 - 20. Aarg.

PRIS 50 ØRE



HASTIGHEDENS ØKONOMI

★

Ulykken i Kastrup

★

»Jeg lærer at flyve«

★

For og imod Tilskud til Svæveflyvning

★

Norsk Modelflyvning

Fra Svæveflyvningens Eldorado
En Startplads i 2500 m Højde i
Engadin, Svejs. En Messerschmitt og en
Grunau Baby er klar til Start.





Det Danske Luftfartselskab, som er Verdens ældste, startede den 7. August 1923 sin første Flyverute til Hamburg med en aaben Friederichshafen FF-49, en ombygget Krigsflyvemaskine, til 2 Passagerer.

I Dag har DDL over en Snes moderne og hurtige Trafikmaskiner. Douglas DC-3 (21 Pass.) flyver paa de europæiske og indenlandske Ruter, Douglas DC-4 Skymaster (44 Pass.) paa den skandinaviske Syd- og Nordamerikarute. Den flyvende Fæstning, Boeing B-17 (14 Pass.) anvendes paa specielle Langdistancer og Junkers Ju-52 (15 Pass.) paa Rønne og Aarhus Ruterne. De gamle tro Fokker FVII og FXII er nu fritaget for Tjeneste.

I Løbet af 1947 faar DDL fem Vickers Viking (24 Pass.) og har endvidere bestilt Douglas DC-6 (52 Pass.) samt Boeing Stratocruiser (81 Pass.). I 1946 begyndte DDL med Fragtflyvning, og man venter en stor Udvikling for denne særlige Lufttrafik.

Alle DDL's Trafikmaskiner har gamle danske Vikingenavne, og bærer Danmarks Navn viden om.



1/8 DANSK SHELL



FLYV



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

Nr. 3

Marts 1947

20. Aargang

OFFENTLIGHED og LUFTFARTSULYKKER

SOM et ganske enestaaende Tilfælde i Luftfartens Historie i Danmark afholdtes i Forbindelse med Katastrofen i Kastrup Lufthavn et offentligt Retsmøde med Vidneafhøringer og detaljerede Forklaringer af Luftfartens Sagkyndige.

Efter alvorlige Trafikulykker, hvor Menneskeliv er gaaet tabt, eller ved Skibskatastrofer var det ganske utænkeligt, at man ikke afholdt et Retsmøde eller Søforhør, og efter Loven er det ogsaa muligt at afholde offentlige Retsmøder ved Luftfartsulykker.

Det sidste Tilfælde med den hollandske Maskines Nedstyrtning og totale Udsejlelse viser, hvor rigtigt det har været at afholde et saadant Retsmøde. Det er naturligvis en indlysende Nødvendighed, at en sagkyndig Kommission, saadan som det var Tilfældet her, foretager de første Undersøgelser til Klarlæggelse af Aarsagen, men en senere retslig Gennemgang af Sagen har vist sig at være af Betydning overfor Offentligheden, som under alle Omstændigheder vil vide Besked.

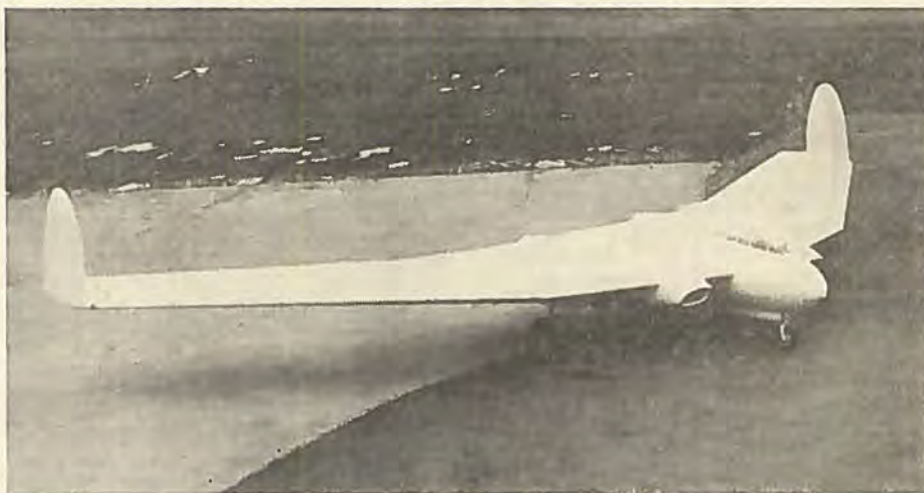
En retslig Udredning af Enkelthederne giver Offentligheden Indtryk af, at intet forbliver dunkelt eller skjult, og sikrer dermed ogsaa Tiliden til Luftfarten hos de Mennesker, der er dens fremtidige Kunder. At intet maatte forblive skjult eller uopklaret var tydeligt ogsaa de Retningslinier, Undersøgelseskommissionen arbejdede efter. Der er Anledning til at udtale den største Respekt for Undersøgellesarbejdets Grundighed, samtidig med at den Hurtighed, hvormed man naaede frem til et endeligt Resultat til Forelæggelse for Myndigheder og Offentlighed, i vide Kredse ogsaa uden for Landets Grænser har aftrunget den dybeste Respekt.

FLYV

HASTIGHEDENS ØKONOMI

Det koster for meget at flyve med store Hastigheder

Af Charles Gardner



Armstrong Whitworth AW.52 (E.9/44). Højest Prøveluftfartøj med pilformede Planer, udstyret med to »Nene I« Reaktorer. Dets Data er: Fuldvægt 15 Tons, Planareal 132 m², Spændvidde 27,4 m, Planbelastning 122,5 kg/m². Resultatet af de første Prøveflyvninger, der skulde finde Sted i Begyndelsen af indværende Aar, foreligger endnu ikke.

Charles Gardner, som er Luftfartsmedarbejder ved British Broadcasting Corporation, og som under Krigen var tjenstgørende i R.A.F., tror ikke paa, at der foreløbig vil blive bygget Trafikluftfartøjer, der kan flyve med Hastigheder paa over 900 km/T, og i denne Artikel fortæller han FLYV's Læsere hvorfor han har denne Opfattelse.

SIR FREDERICK HANDLEY PAGE, som er Formand for Royal Aeronautical Society i England og en af Verdens mest erfarne Flyvemaskinekonstruktører, har engang udtalt, at Mennesket i sin vilde Jagt efter de saakaldte Fremskridt var tilbøjelig til at glemme, hvor kostbar Hastigheden var. Sandheden af Sir Frederick's Ord bevises af Forholdene i Dag, hvor en Verden paa een og samme Tid haaber paa store Hastigheder og billige Billetpriser, og derfor kan det have sin Betydning at se lidt nærmere paa dette Spørgsmaal.

Sandheden er den, at man ikke kan faa begge Dele paa een Gang. Men hvad forstaar man i Grunden ved »store Hastigheder«? Jeg regner med, at det maa være Hastigheder, der ligger over ca. 900 km/T, d. v. s. i Nærheden af Grænsen omkring Ly-

dens Hastighed. Man har for Alvor talt om at bygge Luftlinere, som kan flyve op imod de ca. 900 km/T, og De Havilland Fabrikken har allerede faaet Bestilling paa at bygge en saadan Luftliner, nemlig DH 106.

London—New York paa seks Timer.

Dette 30-sædede Luftfartøj vil kunne flyve direkte fra London til New York paa seks Timer for en Pris (enkel Billet) af 90 Pund Sterling pr. Passager — og saa regnes der endda med et vist Overskud til det paagældende Trafikselskab. Luftfartøjet faar pilformede Planer og tryktætte Kabiner, og det vil kunne flyve oven over Vejrdannelsen i ca. 12.000 m, hvor dets Reaktorer vil kunne give den største Ydelse ved mindst mulige Brændstofforbrug. Luftfartøjet vil i Virkeligheden blive det mest revolutionerende, man hidtil har set, og det vil lede Tankerne hen paa de »Himmel-skibe«, som Forfatteren H. G. Wells i sin Tid beskrev i en af sine Romaner. Lad os antage, at DH 106 kommer til at flyve i 1951; vi vil da i Løbet af en fem, seks Aar være naaet op paa en Hastighed, der er ca. 500 km/T større end de nuværende Luftlineres Marchhastighed, en enestaaende Præstation, naar man tænker paa, at det

tog 20 Aar — fra 1919 til 1940 — at faa Marchhastigheden sat op fra 160 til 320 km/T, og at der endnu i Dag benyttes Trafikflyvemaskiner, som flyver under 320 km/T.

Men hvad saa, hvis man stiler efter at naa mere end de ca. 900 km/T? Her tror jeg, at Sir Frederick faar Ret i sine Betragtninger. Det vil være teoretisk muligt at flyve endnu hurtigere. Men hvad vil det komme til at koste, for at Trafikken vil kunne betale sig? Vil Billetprisen kunne holdes saa langt nede, at Mr. og Mrs. Jones har Raad til at betale den, og vil Luftfartøjet kunne konstrueres saaledes, at Mr. og Mrs. Jones i det hele taget ønsker at flyve med det? Tiden vil vise det; men der vil sikkert gaa mange Aar, inden man faar det at vide. Frem for at stille Forventninger til en pludselig og voldsom Fremgang, bør man indstille sig paa, at Udviklingen af de civile Trafikflyvemaskiner vil strække sig over en længere Periode. Denne Periode vil man kunne sammenligne med Aarene 1919—39. De Fremskridt, der vil blive gjort, vil dreje sig om Detaljer med Hensyn til Udstyr, bkvem Indretning og Sikkerhed — og ikke om helt nye Luftfartøjskonstruktioner og Hastigheder.

Lad os engang se, hvordan Udviklingen af de jordbundne Motorkøretøjer har formet sig. Man tænker ikke paa, at vore Dages Bil i Virkeligheden — i Princippet — ikke er stort anderledes end Bilen fra 1910. Dens Udseende er blevet kønnere, og dens Motor er blevet mere paalidelig. Det indvendige Udstyr er blevet bedre — men den gennemsnitlige Kørehastighed er kun blevet forøget fra ca. 60 til ca. 100 km/T, og den største Kørehastighed er saa at sige ikke blevet større. Toget og Skibet har ogsaa forlængst naaet de Hastigheder, hvor en yderligere Forøgelse vil være alt for uøkonomisk, ganske bortset fra den ringe Efter-spørgsel efter mere Fart med Hensyn til de jordbundne Befordringsmidlers. For Lufttraffikkens Vedkommende stiller det sig selvfølgelig noget anderledes — men slet ikke saa meget som man tror. Akkurat som Bilen og Toget har nødt visse begrænsede Faktorer, saaledes naa Lufttrafikken ogsaa være beredt paa ikke alene at blive stillet over for den begrænsende Faktor, der hedder Lydens Hastighed, men ogsaa Vanskelighederne ved Start og Landing m. m. i Lufthavnene samt den ulyre store Betydning af Sikkerhed, Paalidelighed og Regelmæssighed — og alles Ønske om billige Billetpriser.

Vil der være Passagerer nok?

Vil der være tilstrækkelig med Mennesker, som virkelig ønsker at rejse med en Hastighed paa 1.600 km/T i Stedet for ca. 900 km/T, og er de villige til at betale Fantasipriser for dette Privilegium? Jeg tror det ikke. Et Luftfartøj, der kan flyve ca. 1.600 km/T vil komme til at koste omkring en halv Snes Millioner Kroner at bygge og veldige Summer at vedligeholde — selv om Videnskaben kan vise os, hvordan det skal bygges. Der vil uden Tvivl blive bygget militære Flyvemaskiner, som kan opnaa en saadan Hastighed — muligvis uden Besætning om Bord. Særlig ivrige Raket-Tilhængere vil maaske endog lade sig »pakke ind« i et »Himmelskib« og vove Turen ud i Rummet, men — efter min Mening vil en ti til tolv Timers Rejsetid mellem New York og London eller lignende Distancer med Luftfartøjer, der ligner de Flyvemaskiner vi har i Dag, være tilstrækkelig indtil



DH 108 »Swallow«, det reaktordrevne Prøveluftfartøj, der kostede Geoffrey de Havilland Livet.

1970 — eller maaske lige til Slutningen af indeværende Aarhundrede.

Hvis Laseren er enig med mig i, at Passagererne ikke er særlig ivrige efter at betale store Summer for den Fornøjelse at blive sendt tværs over Atlanterhavet som en Raket i et Luftfartøj, der minder om den flyvende Bombe V-1, i hvert Fald ikke i de første to Generationer (saa længe tror jeg nemlig, at Videnskaben vil være om at skabe noget, der er nogenlunde sikkert), saa kommer man til det Resultat, at DH 106 vil være Forløberen for de Flyvemaskinetyper, der vil blive bygget hele Verden over i Resten af vor Levetid. Ved Bygningen af dette Luftfartøj arbejder De Havilland ganske vist ogsaa med store Problemer, men det er Problemer, som er kendt, og som det er muligt at løse med det samme ved Hjælp af Eksperimenten.

Geoffrey de Havilland ofrede sit Liv under Prøveflyvninger ved store Hastigheder med et Luftfartøj med pilformede Planer og uden Haleparti, bygget paa Grundlag af de Beregninger, der gælder for Typen »106«. Der er imidlertid blevet bygget et andet mindre Prøveluftfartøj, og Arbejdet fortsættes. De Reaktorer, der skal benyttes til et Luftfartøj, som flyver ca. 900 km/T, vil sikkert snart være paa Markedet — hvis de ikke allerede er det, og med Hensyn til Problemet tryktætte Kabiner, saa er dette delvis løst, og hvad der endnu maatte mangle, vil ikke være forbundet med tekniske Vanskeligheder. Storbritannien regner med, at det i Løbet af nogle faa Aar har reaktorudstyrede Trafikluftfartøjer med pilformede Planer, som vil kunne byde Passagererne en bkvem og billig Befordring ved Hastigheder paa ca. 900 km/T. I Virkeligheden tror jeg, at baade De og jeg med lidt Held vil faa det at se, inden der er gaaet fem Aar.

Al Tale om civil Lufttrafik ved en dobbelt saa stor Hastighed hører stadig kun hjemme i en Eventyrdigters Fantasi.

Problemerne ved Hastigheder paa ca. 1.600 km/T.

Der er for Eksempel endnu ingen Raket, der kan medføre Brændstof til mere end nogle Sekunders Flyvning, og der er intet Tegn paa, at Atomenergien vil kunne anvendes i Flyvemaskiner. Men — lad os nu antage, at det var muligt at konstruere et Luftfartøj, der kunde flyve med Hastighe-

der paa ca. 1.600 km/T, saa er her nogle af de praktiske Spørgsmaal med Hensyn til dets Anvendelse, som ingen af de Videnskabsmænd, jeg hidtil har talt med, har kunnet svare paa:

- 1) Hvordan skal man lande med det?
- 2) Hvordan skal man forhindre det i at blive glødende som Følge af den stærke Fart igennem Luften?
- 3) Hvordan skal man kunne manøvrere det — ikke alene ved de store Hastigheder, men ogsaa ved de lavere, naar det befinder sig i Nærheden af Jorden?
- 4) Hvordan skal man faa Farten op fra Nul til Tophastighed, uden at Accelerationen er saa stærk, at det gaar ud over Passagererne?
- 5) Hvordan skal man kunne skabe den nødvendige Sikkerhed, saa at Passagererne ikke nægter at benytte det, fordi de ved, at en mekanisk Fejl højst sandsynligt vil blive skæbnsvanger for dem alle?

Og det er kun de Smaaproblemer, der dukker op, efter at det er lykkedes at løse og gennemprøve de største: Overvindelsen af Barrieren omkring Lydens Hastighed og Konstruktionen af en brugelig Kraftkilde.

Det er altid farligt at forudsige noget, naar det drejer sig om Flyvning, men jeg er ikke bange for at gaa med til et Væddemaal om, at jeg vil blive en gammel Mand, inden jeg faar en Trafikflyvemaskine at se, som ikke paa en eller anden Maade er en Videreudvikling af de Luftfartøjer, der konstrueres og bygges i Storbritannien i Dag.



Taa gelandingssystemet F.I.D.O. skal hjælpe den civile Trafik

Paa Slutningen af 2. Verdenskrig anvendte Englænderne med meget stort Held et System til »Spredning« af Taagen over en Landingsbane. De havde selv opfundet det og kaldte det F.I.D.O. (Fog investigation dispersal operations). Princippet i F.I.D.O. er dette, at man ved Hjælp af brændende Vædske (der føres gennem Rørledningen udstyret med en Slags Bunsenbrændere) langs Siderne af Landingsbanen opvarmer Luften oven over denne. Taagens Vandpartikler fordampes og stiger med den varme Luft opad. Taagen gaar simpelthen i Termik! Den praktiske Udførelse af F.I.D.O. er imidlertid ret kompliceret og meget kostbar. Man regnede med, at der medgik for ca. 5.000 Pund Sterling Benzin pr. Time; men under Krigen spillede Pengene som bekendt ingen nævneværdig Rolle. Man har flere Gange tænkt paa at ville anvende Systemet i den civile Lufttrafik, men er meget tilbage paa Grund af de store Udgifter: det vilde koste ca. 10.000 danske Kroner for hver Landing idet man regnede med 10 Landinger i Timen. Nu har det civile Luftministerium imidlertid taget Sagen op og vil afholde nogle Forsøg paa Blackbush Flyvepladsen for at finde frem til en billigere Fremgangsmaade, idet man overvejer at indføre det til Brug for den civile Lufttrafik.

F.I.D.O. var helt klar til Brug i Julen 1944, og det skyldtes i meget høj Grad dete Taa gelandingssystem, at von Rundstedts farlige Modoffensiv i Ardennerne blev standset. Over 2.500 allierede Flyvemaskiner er blevet hjulpet til Landing af F.I.D.O. i Krigens sidste Maaned.

En Lynvisit til den længste Glidebane i Verden



DET var en af Flyvningens berømte Pionerer, muligt den dygtigste og mest erfarne Trafikflyver i Verden, der paa en saa tragisk Maade satte Livet til i Københavns Lufthavn for nogle Uger siden.

Budskabet om, at Verdensluftfartens store Flyvernavn, *G. J. Geysendorffer*, var revet væk, blevet Offer for en Meningsløshed, kom som et Chok.

Geysendorffer eller »Geys«, som han blev kaldt i Kammeraternes og Vennernes Kreds, kom til Verden den 1' April 1892. I 1921 gik han ind i K. L. M. og var med til at grundlægge dette Luftfartsselskabs Verdensry. Han havde over 25.000 Flyvetimer bag sig, da Ulykken ramte ham, og han stod for alle som selve Inkarnationen af Luftfartens Sikkerhed, Præcision og Fremskridt.

Geysendorffer fik sin særlige Tilknytning til Danmark gennem sit Ægteskab. Romantisk er Historien om, hvorledes Geysendorffer for Aar tilbage maatte gaa ned med sin Maskine paa en Mark i Danmark, blev hjerteligt modtaget paa et nærliggende Gods og sluttede med at forelske sig i Godsejerens Datter, Tove Spannet. Dette blev samtidig Indledningen til et trofast Venskabs overfor Danmark, hvor »Geys« havde mange gode Venner og et legio Antal af Beundrere. Selv lærte han sig at tale flydende Dansk.

Faa Minutter forinden Geysendorffer gik om Bord i PH-TCR i Kastrup Lufthavn, udtalte han, at han vilde vedblive med at flyve, saalænge man vilde forlænge hans Certifikat. Paa Spørgsmaalet, om han ansaa det for vanskeligt for ældre Flyvere at følge med i den hurtige tekniske Udvikling og lære sig Navigeringen af de store, moderne Luftlinere, svarede han med Overbevisning, at det tværtimod var en Fordel, at en Pilot havde den store Erfaring bag sig. Et Øjeblik efter sad Geysendorffer i Cockpit'et, det Sted, hvor han følte sig sikker og havde den største Tillid til sig selv, og styrede Maskinen ud til den Start, der skulde blive hans sidste.

Geysendorffers Navn vil gaa over i Flyvningens Historie, og Luftfartsfolk Verden over vil bevare hans Minde med Respekt og Ærefrygt og være stolte af at have kendt ham. Den dybeste Medfølelse samler sig om hans efterladte Hustru og to Børn.

wing.

OMKRING Midten af Januar Maaned gennemførte det norske Luftfartsselskab de første Turistflyvninger til Isfluthavnen i Lillehammer, der i sit Anlæg og som Flyveplads betragtet er ganske uden Sidestykke i Flyvningens Historie.

Fra 1' Februar kom ogsaa D.D.L. med paa Lillehammerflyvningen, og siden har der været regelmæssig Trafik af Douglas-Passagermaskiner, der uden Vanskeligheder af nogen Art følger Fartplanen og lander og starter paa Isen udenfor Lillehammer Turiststation paa samme Maade, som man ser det paa enhver anden Flyveplads Verden over.

Lillehammer ligger syv Timers Jernbanerejse fra Oslo, men kun to og en halv Times Flyverejse fra Kastrup Lufthavn. Alene det er en Oplevelse at kunne sætte sig i en lun Flyvemaskine og blive baaret frem til det internationalt berømte norske Vinterturistcentrum ved Lillehammer, stige ud af Maskinen midt i Højfjeldsterrænet med Ski og anden Udrustning ved Haanden og saa straks tage Turen ad Løpperne op gennem Fjeldene, hvor man befinder sig i en Natur saa storslaaet og malerisk som kun faa Steder i Verden.

FLYV's Medarbejder fik Lejlighed til at gøre en Flyverejse til Lillehammer og tilbage i Løbet af en enkelt Formiddag.

Starten fandt Sted med en af D.D.L.'s Douglasmaskiner fra Kastrup ved otte-Tiden om Morgenen. Over København laa det sædvanlige graa, blytunge Skytæppe, der sletter Farver og Lys ud og klæder den danske Natur i sin Hverdagsdragt.

Paa faa Minutter var Maskinen naaet op gennem Skyerne, hvor Solen skinnede forjættende og varmende gennem Vinduerne og fik Passagerne til at smile og le. Paa et Par Minutter havde vi glemt den graa Hverdag under os og var kun optaget af det nye, der skulde ses og opleves, det norske Fjeldparadis i Lillehammer klædt i sin hvide, bløde Vinterdragt.

Efter et Par Timers Flyvning naar vi frem over Gardemoen, og herfra gaar Maskinen ned i kun 300 Meters Højde. Det sneklædte, norske Fjeldlandskab ligger udbredt til alle Sider, og Kursen sættes fremover mod Lillehammer. Flyvepladsen ligger i den nordlige Ende af Norges største Indsø, Mjøsen. Mjøsen er henvend 100 km i sin fulde Udstrækning, og Strømningerne er saa kraftige, at kun den inderste Del af Søen fryser til om Vinteren. Til Gengæld bliver Isen her ogsaa saa svær, at den med Lethed kan bære de store Skymastere. For en »Fjer« som en Douglas DC3 er det intet Problem.

Let og elegant lander Maskinen paa »Verdens længste Glidebane«. Den er to Kilometer, saa Afløbet er rigeligt. Udfor Turiststationen, hvorfra Folkene kommer ud iført tykke Lammeskindspelse for at modtage Passagererne, holder et Par smaa norske Taxafly paaspændt Ski eller Møder. Ønsker man at komme direkte op til andre Højfjeldsstationer, kan man chartre en saadan Maskine og i Løbet af en halv Times Tid blive sat ned paa Isen ved Fefor f. Eks. Vinteren i Norge gør ikke mere Tilværelsen besværlig i Flyvningens Aarhundrede.

Fra Amerika har man allerede i Aar anmeldt flere Skymasteres Ankomst direkte fra New York med Skisportsgæster, og Ver-



den over er man blevet opmærksom paa denne særprægede Flyverute. I Øjeblikket kan Flyvningen dog kun foretages, naar Skyhøjden tillader det. Lillehammer har endnu ikke faaet indrettet sin moderne Pejlestation, men gennem Radioen er man naturligvis i Kontakt med de Maskiner, der kommer og gaar.

Efter en halv Times Ophold paa Turiststationen (det frøs omkring tyve Grader den Dag) gaar Maskinen tilbage til København. Starten foregaar saa uindret som paa en moderne Betonstartbane, og lidt efter stiger vi stejlt ind over Fjeldet med Mjøsen dybt under os. Hverdagen ligger paany fremefter, men et Eventyr er det at kunne aflægge en Visit i Løbet af en Formiddag helt oppe i Norge.

wing.

Børge O. Brix og Hans Mackeprang

Blandt Flyveulykkens Ofre var de to DDL-Funktionærer, Civilingeniør Børge O. Brix og Flyveklararer Hans Gustav Blom Mackeprang.

Civilingeniør Børge O. Brix, der var født i Aarhus, blev 38 Aar gammel. Han var oprindelig Radiospecialist ved Hærens Flyvetropper, men blev for ca. fire Aar siden knyttet til Det Danske Luftfartsselskab, hvor han under den vældige Udvidelse fik god Brug for sit Speciale. Civilingeniør Brix havde et indgaaende Kendskab til hele den moderne Radioteknik, han var af alle anerkendt som en teknisk Dygtighed inden for sit specielle Omraade, og DDL har i ham mistet en Arbejdskraft, som bliver vanskelig at erstatte.

Flyveklararer Hans Gustav Blom Mackeprang blev kun 26 Aar. Han havde tidligere gjort Tjeneste som Styrmand i Ø. K., havde været ude for en Torpedering og fratraadte af helbredsmæssige Grunde. I Januar 1944 knyttedes han til British Overseas Airways, og i Juni i Fjor blev han ansat i DDL. Flyveklararer Mackeprang var en Mand, som man nærede store Forventninger til, og hans bratte Bortgang er et stort Savn for den Afdeling, hvor han gjorde Tjeneste.

Kastrup-Katastrofens Aarsag

Undersøgelseskommissionens officielle Redegørelse, der er tiltraadt baade af hollandske og danske Myndigheder

KATASTROFEN i Kastrup Lufthavn den 26' Januar, hvor den hollandske Dakota-Maskine med Chefpilot Geysendorffer som Fører styrtede ned og kom i Brand umiddelbart efter Starten, har gennem mange Uger sat Sindene i Bevægelse Verden over, og Dønningerne har vel næppe lagt sig helt endnu.

Efter den Undersøgelse, der fandt Sted med Bistand af hollandske og danske Luftfartseksperter og under Ledelse af Overingeniør Eskildsen, kom man frem til det Resultat, at en glemt Højderorslaas var Skyld i Katastrofen. Kommissionens Undersøgelsesresultat blev omhyggeligt gennemgaaet ved et offentligt Retsmøde, det første, der har fundet Sted i dansk Luftfarts Historie, og Retsmødets Forløb, Vidneafhøringerne og de forskellige tekniske Dokumentationer lod kun ringe eller ingen Tvivl tilbage, der kunde afkræfte den nedsatte Kommissions første Resultat.

Ved Udtalelse til den hollandske Presse den 31. Januar udtalte Præsidenten for K. L. M., Dr. Plesman, at et Sammenspil af Omstændigheder, som selv en saa erfaren Pilot som Geysendorffer ikke havde været Herre over, havde gjort Ulykken mulig.

For at holde Maskinens Hale til Jorden i den stærke Blæst, var Højderorslaasen sat paa, saa den stod løftet nogle faa Grader over sin normale Position. Geysendorffer kan ikke have bemærket dette, da han startede. Prøver har vist, at det trods Laasen er muligt at bevæge Rattet mere end 10 cm frem og tilbage fra sin Normalstilling. Derfor blev Fejlen ikke opdaget i Cockpit'et.

Det var iøvrigt, udtalte Dr. Plesman videre, Geysendorffers Sedvane at starte med »lav Hale«. Mange Piloter starter med Halen højt løftet fra Banen, og i saa Tilfælde er det nødvendigt at bringe Højderoret under normal Position. Hvis Geysendorffer og saa var startet paa denne Maade, vilde han have bemærket, at det var umuligt at presse Højderoret helt ned.

Yderligere steg PH-TCR meget hurtigt paa Grund af den stærke Modvind. Dette gjorde Fejlen med Højderoret endnu lettere at overse. Maskinen steg stejlt i en Vinkel paa over 60 Grader. Den kom i en Stilling, hvor Kontrol var umulig, med det Resultat, som vi nu kender. Det frygtelige Drama blev udspillet paa mindre end 15 Sekunder efter Starten. Højderorslaasen blev fundet 76 Meter bag Ulykkesstedet paa selve Startbanen.

Undersøgelseskommissionens Beviser.

Ved Afslutningen af det offentlige Retsmøde oplæste Luftfartsingeniør Eskildsen en officiel Erklæring fra Statens Luftfartstilsyn, som FLYV her bringer i sin Helhed, idet Avisreferaterne kun har beskæftiget sig med Erklæringen i Uddrag i de fleste Tilfælde.

Det hedder i Redegørelsen:

Ved den Undersøgelse, der er blevet foretaget vedrørende det hollandske Luftfartsselskabs Trafikmaskine PH-TCR's Nedstyrtnings og totale Ødelæggelse ved Brand lige efter Starten fra Københavns Lufthavn den 26' Januar Kl. ca. 15,32, blev det hurtigt

klart, at der maatte være stor Sandsynlighed for, at Ulykkens Aarsag kunde være en Fejl ved Højderorsstyringen.

Grunden til denne Antagelse var, at Luftfartstøjet havde haft et forholdsvis kort Startafløb med paafølgende usædvanlig kraftig Stigning til en Højde paa ca. 75—100 Meter, hvorefter det stallede, faldt over paa venstre Ving og styrtede ned i et begyndende Spind.

Undersøgelsen gik derfor i første Række ud paa at konstatere, om der blandt de tilbageblevne af Branden delvis skaanede Rester af Luftfartstøjet, specielt Højderorsbevægelsen, skulde findes Spor, der kunde lede til Fejl ved eller Fejlbetjening af disse Dele, eller om en af Brand ganske ubeskadiget Højderorslaas, som kort Tid efter Ulykken fandtes i en Afstand af 76 Meter fra Vraget, kunde sættes i Forbindelse med Nedstyrtingen.

Ved Undersøgelse af Vragresterne er det konstateret:

At Styreledningerne mellem Højderor og Styrrat har været intakt.

At den automatiske Pilot, der kan sættes i Forbindelse med Rorene, tilsyneladende har været uden Forbindelse med disse Ror i Nedstyrtningsøjeblikket, samt

At Flaps'ene ikke har været ude i Nedstyrtningsøjeblikket.

Med Hensyn til Forholdene vedrørende vist, at denne Laas sjældent har været paa vist at denne Laas sjældent har været paa Luftfartstøjets Højderor under Starten.

Følgende Forhold bestyrker denne Antagelse:

At Laasen er fundet ca. 76 Meter fra Vragresterne af Luftfartstøjets Krop. — Den kan være slynget fra Halepartiet til dette Sted, idet Luftfartstøjet tændte mod Jorden med Halen opad, eller den kan være rystet eller gledet fra sin Plads paa Højderoret i det Øjeblik, da Luftfartstøjet, lige før det stallede, laa i højeste Stigstilling med Halen nedad.

At Laasen er af samme Type, som anvendtes paa hollandske Maskiner.

At Laasen var ganske ubeskadiget af Brand og havde fri-ske Ridser, der viste, at den havde kuret henad Betonbanen.

At der ikke er fundet nogen Højderorslaas ved Vragets Krop paa eller i Nærheden af det Sted, hvor Resterne af Luftfartstøjets Siderorslaas, Understelspinde og Klaplaas er fundet.

At en Havnefunktionær erklærer at have set en Person, tilsyneladende i samme Paaklædning som Besætningen i hollandske Luftfartstøjer, komme ud af

Luftfartstøjets Kabine med en Højderorslaas i Haanden og sætte den paa Højderoret, medens Maskinen holdt paa Platformen.

At man udmærket godt kan tage Plads i Førersædet, naar Højderoret er laaset, uden at generes af Styrrattets Stilling ved laast Højderor, samt

At en Flyveprøve — foretaget med et af det danske Luftfartsselskabs DC 3-Luftfartstøjer under saa godt som samme Forhold med Hensyn til Vindstyrke og Belastningsforhold, som var gældende for det forulykkede hollandske Luftfartstøj og med tilsvarende Højderorsstilling samt med Højderorsstyringen i laast Position, har godtgjort, at det er muligt at starte med Højderorslaas paa, og at Stigningen vil blive ret stejl, indtil Maskinen staller i en Stigningsvinkel paa 60 Grader og i en Højde paa ca. 80 Meter.

Der er under Undersøgelsen ikke fundet noget, som tyder paa, at Ulykken skyldes for stor Belastning af Luftfartstøjet.

I Overensstemmelse med ovenstaaende Undersøgelsesresultat kan jeg udtale, at der efter min Mening er den største Sandsynlighed for, at Aarsagen til PH-TCR's Nedstyrtnings maa være, at Luftfartstøjets Start og sidste Flyvning er foregaaet med paasat Højderorslaas.

Statens Luftfartstilsyn, den 4. Febr. 1947.

M. P. Eskildsen.

I Tilslutning til denne Erklæring udtalte Luftfartsingeniør Eskildsen i Retten, at der i Overensstemmelse med de for Startmandskabet i Lufthavnen givne Regler ikke kan paalægges disse Folk noget Ansvar ved Eftersyn og Start af Maskinerne. Ansaret for, at Maskinen er i Orden ved Starten, paahviler Luftfartstøjets Chefpilot og Besætning.

Efter den offentlige Retsundersøgelse og det grundige Materiale, som den tekniske Undersøgelseskommission har fremlagt, har Offentligheden faaet saa fyldestgørende en Redegørelse omkring denne frygtelige Ulykke, der i Maaneder vil berøre Lufttrafiken Verden over, som den maa have Krav paa. Og det vil være af Betydning, at man ikke fra anden Side forsøger paa at forflygtige denne sagkyndige Redegørelse ved Fremsettelser af Hypoteser og taagede Antydninger, som kun kan bidrage til at skabe yderligere Utryghed hos Folk uden teknisk Indsigt.

wing.

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

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.



THE

BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

REPUBLIC RAINBOW

Marchhastighed 704 km/T

REPUBLIC Aviation's nye Luksusluftliner, den i Luftfartskredse meget omtalte »Rainbow« til 40—46 Passagerer, var oprindeligt tænkt anvendt til Oceantrafik, og dens Ydelse var baseret paa en Flyvestrækning paa 6.560 km og en Marchhastighed paa 640 km/T i 12.000 m's Højde. Ved nogle nylig afsluttede Prøveflyvninger har det imidlertid vist sig, at »Regnbuen«, naar den anvendes over kortere Strækninger — d. v. s. fra 1.600 til 4.800 km — opnaar en større Marchhastighed, der ligger mellem 665 og 704 km/T. Prøveflyvningerne er blevet foretaget med en Prototype, der er bygget som fotografisk Rekognosceringsluftfartøj til den amerikanske Hærs Luftstyrker og som har Typebetegnelse XF-12.

Chefen for Republic Aviation's Konstruktionsafdeling Mr. Kartveli oplyser, at »Regnbuen« med 40 Passagerer og 600 kg Gods (eller nogle flere Passagerer og ingen Godslast) i 9.000 m har en Marchhastighed, der varierer fra 665 km/T for en Flyvestrækning paa 4.800 km til 700 km/T over en Flyvestrækning paa 1.800 km. For Flyvning i 12.000 m opgives følgende Tal: 680 km/T over 4.800 km, 688 km/T over 4.000 km, 696 km/T over 3.200 km, 699 km/T over 2.400 km og 704 km/T over en Distance paa 1.600 km.

Disse Hastigheder viser, at »Regnbuen« med større Fordel kan anvendes paa de indenlandske Luftruter i U.S.A. som f. Eks. New York—San Francisco eller Washington—Mexico City. Prøveflyvningerne over disse »kortere« Strækninger blev foretaget, fordi man i Amerika var interesseret i at faa det hurtigst mulige Luftfartøj til Brug paa de indenlandske Luftruter.



Rainbow har en ualmindelig elegant Form, der har bragt Modstanden betydeligt ned. Vindskærmproblemet er løst paa den Maade, at den forreste Del ved Start og Landing trækkes ind, saa Piloten faar en normal Vindskærms bedre Udsyn.

Den kommercielle Udførelse af »Regnbuen« faar en normal Fuldvægt paa 51,8 Tons, heri indbefattet Passagerer og deres Bagage, Besætning og ca. 20.000 l Brændstof. Luftfartøjets Tomvægt er 30,8 Tons. Den størst tilladte Fuldvægt i Starten er 52,9 Tons med en største Brændstoffmængde paa 21.500 l.

»Regnbuen« er udstyret med fire Pratt & Whitney Wasp Major Motorer hver paa 3.460 HK. Motorernes Udstødsgas udnyttes paa en saadan Maade, at der opnaas en ekstra Trykkraft paa omtrent 200 HK pr. Motor. Hver af Motorgondolerne svarer omtrent i Størrelse til Kroppen paa den fra Verdenskrigen berømte Jagerbomber P-47 Thunderbolt, hvoraf Republic byggede over

15.000. Det store Luftfartøj har en Spændvidde paa 39,36 m; Kroppens Længde er 30,4 m; de firebladede Propeller har en Diameter paa 4,91 m.

Luftfartøjets Evne til at kunne flyve i meget stor Højde vil være en Behagelighed for Passagererne, der vil kunne regne med, at de altid kommer til at flyve i godt Vejr. Kabinen er selvfølgelig tryktæt, ligesom der er sørget for Opvarmning og Ventilation.

Selv om Hastighed, Højde og Rækkevidde er mest karakteristisk for »Regnbuen«, har den mange andre gode Egenskaber. Den kan bl. a. starte paa de tre Motorer og stige til en Højde af ca. 7.500 m, og den holder sin Flyvehøjde paa to Motorer alene.

STORBRITANNIENS KRAFTIGSTE STEMPELMOTOR

FOR tredive Aar siden skabte Sir Henry Royce den første »Eagle« Flyvemotor, der blev berømt for sin Ydelse og Paalidelighed og var med til at skabe Respekt om Navnet »Rolls-Royce«. Denne første »Eagle« Motor var medvirkende til Gennemførelsen af den første direkte Flyvning over det nordlige Atlanterhav, idet den sad i den tomtoerede Vickers »Vimy«, som de to engelske Flyvere Alcock og Brown benyttede til deres Atlanterhavsflyvning i 1919.

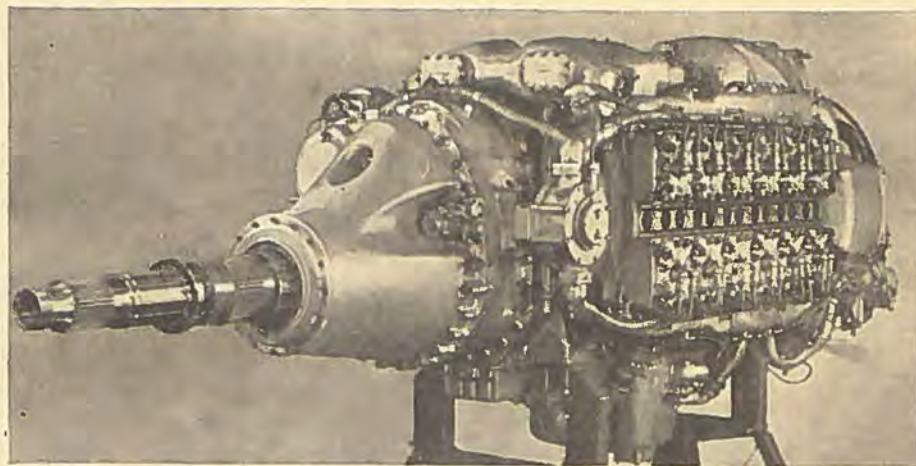
Nu er der fremkommet en ny »Eagle« Flyvemotor, og denne er den kraftigste Stempel-Flyvemotor, som i Dag bliver fremstillet i Storbritannien. Det er ganske vist ikke mange Oplysninger, der foreligger om denne Nykonstruktion, men som det fremgaar af hosstaaende Fotografi, er den nye »Eagle« Motor en H-Type med 4 Rækker à 6 Cylindre. Den er vædskekølet lige som de øvrige eksisterende Rolls-Royce Motorer, og, som Billedet viser, er der ingen Topventiler.

Rolls-Royce har altid søgt at finde nye Veje med Hensyn til Udviklingen af Eksplosionsmotoren, og det er ikke nogen Hemmelighed, at Firmaet i længere Tid har undersøgt Mulighederne for at konstruere luftkølede, ventilløse, totakts Kompressionstændings-Motorer med direkte Brændstofindsprøjtning. Motorer af den Art har været bygget og prøvekørt paa Fabrikken i Derby. Krigsaarenes Krav forlangte imidlertid, at man udelukkende koncentrerede sig om Bygningen af de fortrinlige 12-cyl. V-Motorer som Typerne »Merlin« og »Griffon«.

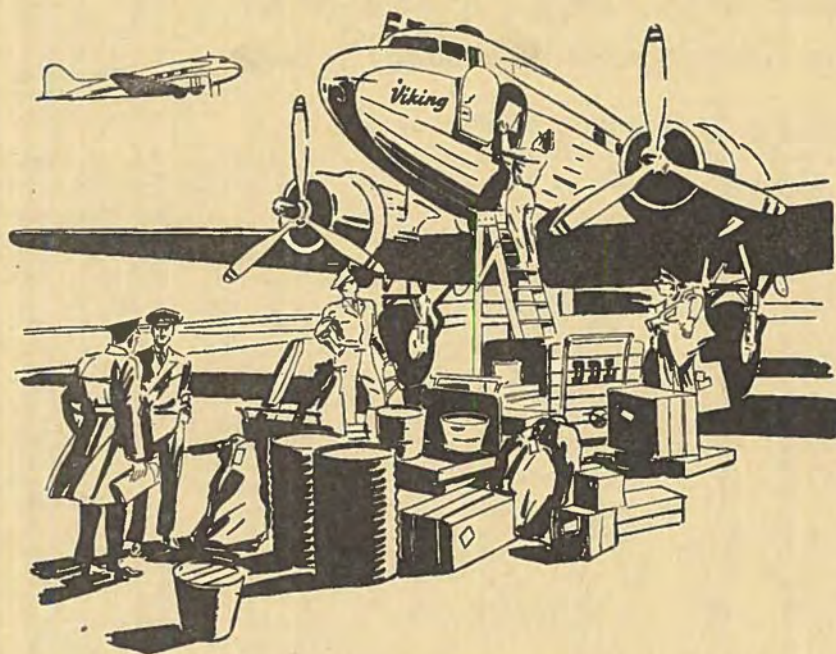
Rolls-Royce »Eagle« er den eneste nye Stempelmotor med stor Hestekraftydelse, der er konstrueret efter Krigen og som nu sættes i Serieproduktion; den har en effektiv Vædskekøling, og man har fundet det mest hensigtsmæssigt at bygge den som en ventilløs Motor. Den er udstyret med en totakts Overlader og modsatrettede, gearede, firebladede Propeller. Den meget store Hestekraftydelse, som »Eagle« Motoren har ved Begyndelsen af sin Livsbane, tyder paa, at den med Tiden vil kunne udvikles til at yde endnu mere, og den vil derfor faa store Anvendelsesmuligheder, uanset de nyeste Fremskridt paa Reaktorenes

Omraade. Stempelmotorerne har stadig Udviklingsmuligheder, og disse Typer vil endnu i mange Aar blive anvendt til civile Transportmaskiner. Fremkomsten af en ny Rolls-Royce Stempelmotor med stor Hestekraftydelse har derfor den største Interesse, og man ser med Spænding hen til den videre Udvikling af denne Motor.

»Eagle« Motoren har foretaget sine første Prøveflyvninger i en Flyvemaskinetype, der er paa den hemmelige Liste og som er bygget af Westland Aircraft Ltd. Med sine 3.500 HK er »Eagle« Motoren foreløbig den kraftigste Stempelmotor, der i Dag flyver i Storbritannien.



Den nye Rolls-Royce Eagle paa 3500 HK.



Godsflyvning sparer paa fem væsentlige Punkter

Revet ud af deres naturlige Sammenhæng forekommer Flyvegods-Raterne umiddelbart høje. Men der er mange Ting at tage i Betragtning: Først og fremmest den overordentlige Tidsbesparelse. Dernæst den meget lave Forsikring. Desuden Besparelsen paa Emballage og ved Arbejdet med Pakningen. Og endelig den nemme Ekspedition: De afleverer Forsendelsen i Ny Kongensgade 15 — og DDL besørger Resten! Alle Oplysninger faas hos DDL's Fragtafdeling, Telefon Byen 6115.

DDL FRAGT

Ny Kongensgade 15, Byen 6115

JEG LÆRER AT FLYVE

En Model- og Svæveflyver bliver Motorflyver

FLYV bringer her den første af et Par Artikler, i hvilke en af vore nybagte Privatflyvere fortæller om Uddannelsen, sine lagtagelser, Glæder og Genvordigheder

Skal jeg lære at flyve?

N AAR man fra Barndommen har interesseret sig lidenskabeligt for alt, hvad der smager af Flyvning og ofret det meste af sin Fritid for denne Interesse, saa har det naturligvis altid været ens Drøm selv at lære at føre en Flyvemaskine. Bortset fra Svæveflyvningen var det dog først efter Krigen, at jeg for Alvor overvejede Sagen. Det vilde blive meget dyrere end tidligere, fordi Kravene var langt strengere med 30 Timer som Minimum.

Det var Svæveflyvningsens Skyld at jeg begyndte at motorflyve. Fra Morgen til Aften havde jeg nogle Søndage slæbt Svæveplanerne omkring paa Flyvepladsen og kun faaet nogle enkelte Starter. Ved Motorflyvningen bestilte man en bestemt Tid og fik den (troede jeg). Udsigterne for at komme videre og faa det officielle Svæveflyvercertifikat, som jeg gerne vilde have før Motorflyvningen for at gaa frem i »rigtig« Rækkefølge, var smaa. Ved Hjælp af Flyvebog og Regnestok fandt jeg ud af, at et halvt Aars Svæveflyvning havde kostet mig 4 Kr. pr. Minut i Luften. I Sammenligning hermed var det jo ligefrem billigt at motorflyve.

Paa Teoriskole.

Saa meldte jeg mig paa Teoriskolen. Det kendte jeg fra Krigstidens teoretiske Kursus; men mens Faget Flyvelære dengang var noget verdensfjernt, som man ikke havde Brug for, saa var det nu anderledes interessant med en hel Masse, man skulde have banket ind i Hovedet og kunne udenad, »sidste Eftersyn« 6 Punkter, Overgangen fra en Tilstand til en anden, Sving o. s. v. Der var faktisk en hel Del at huske.

Attest for at være helt normal.

Lægeundersøgelserne skulde ogsaa overstaas. Øjenlægen viste mig mærkelige Tavler og Lys, Ørelægen snurrede mig rundt paa en Stol samt hviskede til mig paa lang Afstand. Min almindelige Læge undersøgte mig paa alle Leder og Kanter i tre Kvarter. Saa fik man endelig Attest for at man overalt var helt normal. Det er jo meget rart at vide det. Det var forøvrigt dyrt. Lægen saa helt betænkelig ud, da jeg spurgte om Prisen (som jeg godt vidste). Han kendte den ogsaa, men slog op i en tyk Bog og sagde angerfuldt »30 Kr.«. Han syntes, det var meget, og spurgte, om Speciallægerne havde kostet 10. »Nej, 15 hver!« De 60 Kr. til Lægerne er i hvert Fald de 20 for meget. Man har Indtryk af, at Gebyrerne er sat saa højt ud fra den Forudsætning, at Folk, der har Raad til at flyve, ogsaa har Raad til at betale dyrt.

Den første Flyvelektion.

Da jeg var kommet et godt Stykke hen i Teorikursus, meldte jeg mig omkring Midsummer til min første Lektion. Paa Mandag skulde jeg begynde at flyve! Troede jeg.

Men det danske Sommervejr er lunefuldt — det ødede ned hele Dagen. Næste Dag satte jeg mig imidlertid paa min Cykle og maadede den lange Vej ud til Kastrup. Jeg kravlede op i venstre Side af en KZ III, der holdt med løbende Motor. Læreren, en ung RAF-Flyver, fortalte om Maskinens Indretning, startede og overlod mig i 500 m Styregrejerne. Først fløj jeg ligeud, saa pegede han til venstre, og jeg svingede roligt venstre rundt. Det var faktisk lettere end i en Baby, fordi Motorens Træk faar Maskinen til at ligge mere »fast«.

»Har De fløjet før?« spurgte Læreren lidt forbavset. »Ja, lidt Svæveflyvning.« Vi svinger atter lidt rundt, gennemgaar Rorenes primære og sekundære Virkning og lander. Paa mit Flyvekort noterer han mig efter 25 Min. for de første tre Lektioners Indhold der ellers omfatter 70 Min. Det var jo meget tilfredsstillende. Paa den lange Cykeltur hjem (tænk, det tager 3 Timer Brutto at flyve i en halv og er dog langt mere tidsøkonomisk end Svæveflyvning) finder jeg ud af, at jeg egentlig er lidt skuffet. Der var jo ikke noget spændende i det som første Gang, man fløj Svæveplan. Det hele virker saa selvfølgeligt og naturligt.

Sværere at køre paa Jorden.

Næste Gang prøvede jeg at køre paa Jorden. Det var sværere end at flyve. Den vilde hele Tiden dreje op mod Vinden. Saa startede Læreren og overlod mig efter Pladsbegrænsningen Styringen. Nu holdt jeg ogsaa i Gashaandtaget, som jo er noget nyt for en Svæveflyver. Det var egentlig ubeekvent at sidde og trykke det saa langt frem. Stigningen er ogsaa uvant — vi glider jo hele Tiden undtagen lige i den korte, men kraftige Højstart. At svinge under Stigning med Maskinens Næse ragende højt op i Luften, saa man næsten intet kunde se, var en helt ny Fornemmelse. Man vænner sig dog hurtigt til den. Vi prøvede Overgang fra Stigning til vandret Flyvning og fra vandret til Glidning. Foruden Gashaandtaget skal man her huske Trimhaandtaget,

ogsaa noget nyt for en Svæveflyver. Hver Gang skal det stilles, saa Maskinen holder sig af sig selv, uden at man trættes af »Tryk« paa Pinden.

Paa en halv Time bliver jeg noteret for tre Lektioner og næste Dag, hvor jeg trænede Sving igen samt fik gennemgaaet en Start og en Landing, igen tre, saa jeg paa tre var naaet gennem 8. Straalende, ikke?

En daarlig Flyvning.

Efter nogle Ugers Bortrejse kom jeg en bagende varm Julimiddag ud og skulde flyve igen. Skolechefen himself sad i Maskinen. Han lod mig køre ud og prøve at starte selv, men maatte nu hjælpe godt til. Saa steg vi. Luften var een kogende og boblende Masse de første 300 m opad, og Maskinen var meget urolig, saa man maatte parere hele Tiden. Yderligere var jeg mærkbart ude af Øvelse. Jeg fik ikke Fred et Øjeblik: »Højre Vinge hænger — — — venstre Vinge hænger — — — hold nu Kurven! — — — De skal flyve paa 95 km/T i Stigning og ikke paa 93 km/T« o. s. v.

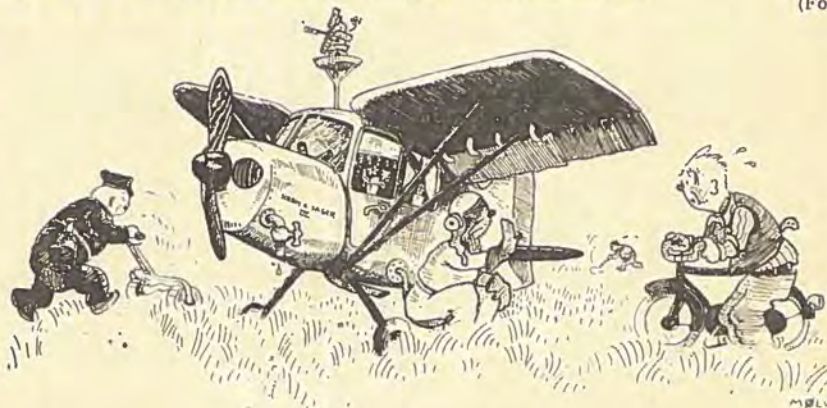
Det var brat forbi med at være forud for Uddannelsesplanen. Et Par energiske Blyantstreger, og jeg var degraderet til den Lektion, hvor jeg hørte hjemme efter Flyvetiden. »De flyver daarligt til Lektion 9«, sagde han afgjort, mens mit Humør sank, — men godt i Betragtning af den Tid, De har fløjet. De skal nok lære det«, fjædede han opmuntrende til.

Aflysninger.

Jeg begyndte nu at bestille to halve Timer ad Gangen med en halv Times Pause imellem, og — da det ikke trættede mig — en hel Time i Træk (i Begyndelsen er dette for meget). Hjemme læste jeg grundigt paa teoretisk Flyveundervisning, det lønner sig meget. Iøvrigt var det en irriterende Tid: Saa var der Hovedeftersyn nogle Dage, og det næste 50-Timers-Eftersyn ramte netop den Dag, jeg skulde flyve. For Resten lagde jeg nu med Forkærlighed mine Timer sent paa Eftermiddagen for ikke at flyve i den urolige Middagsluft. En Gang mødte jeg forgæves derude — en Haleslæber var lige knækket — og andre Gange aflystes paa Grund af Storm. I over 35 km/T fløj vi ikke.

En Dag blev der slaaet Græs paa den Trekant mellem Startbanerne hvor vi holder til. Nogle Dage senere kørte jeg endda forgæves den lange Vej til Lufthavnen, fordi jeg ikke i Tide var adviseret om, at Maskinen var til Eftersyn. Jeg var godt gal i Hovedet, men kom saa i Tanker om, at den Slags var man jo saa vant til fra Svæveflyvningen.

(Fortsættes)



Ingen Flyvning i Dag — Græsset skal slaas!



Blændværk . . .

Ingen har tænkt sig, at selv en Miles Gemini — den mest driftssikre lette Flyvemaskine i Verden — normalt skulde flyves paa een Motor, »blot for at vise, hvor nemt det kan gøres« — men det er meget betryggende at vide, at det kan gøres, hvis det er nødvendigt, og at Manøvreven kan vedligeholdes under Flyvning paa een Motor ved enhver Hastighed indtil Stallinghastighed. Denne Fornemmelse af Sikkerhed er ikke den eneste Fordel ved den tomotorede Gemini. Der er her opnaaet imponerende Ydelser ved Anvendelsen af mindre Motorer, hvis Paa-lidelighed er gennemprøvet, og som er lette at efterse . . . Kabinestøj og Vibration er reduceret til et nyt Minimum. Saa meget om Kendsgerningerne! . . . her er Tallene, som støtter dem. Største Hastighed under vandret Flyvning 240 km/T . . . Rækkevidde 1312 km . . . Stallinghastighed 56 km/T . . . Startlængde 135 m. Uden Tvivl »en af de bedste Kombinationer af gode Flyveegenskaber, Driftssikkerhed og luksuøst Udstyr, som nogensinde er blevet tilbudt den private Flyvemaskineejere«.

MILES *Gemini*

M I L E S A I R C R A F T L I M I T E D • R E A D I N G • E N G L A N D

Repræsentant i Danmark: SCANAVIATION A/S . Ny Østergade 7 . København K.

Nyt

FRA HELE VERDEN

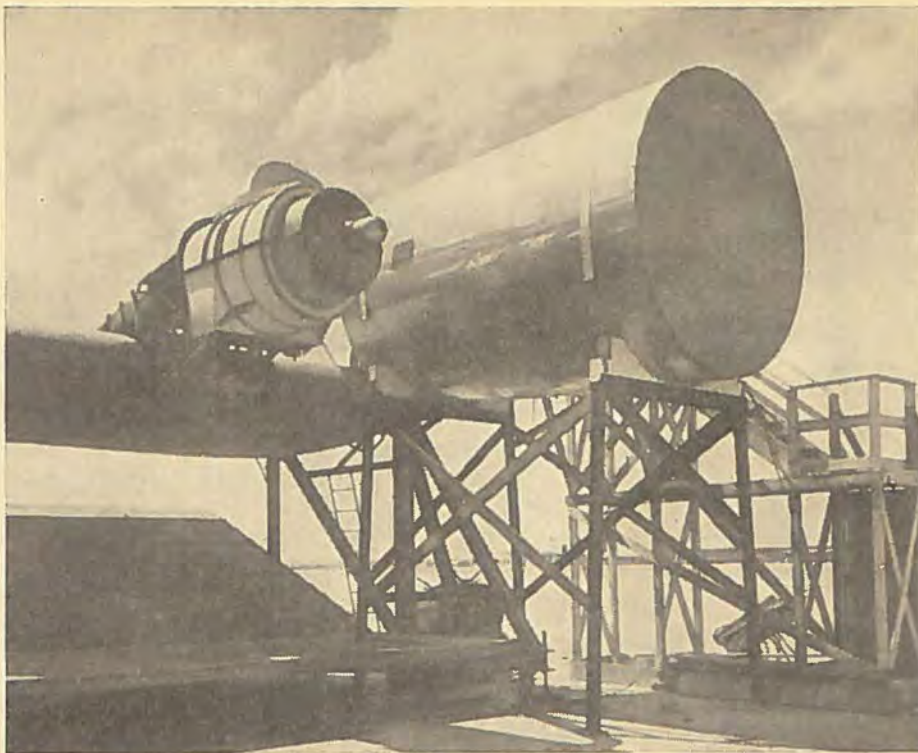
Ved Kaptajn John Foltmann

Prøvestand til Støjundersøgelser

Consolidated Vultee, der bygger Trafikluftfartøjet Convair-240 (40 Passagerer), har foretaget nogle indgaaende Undersøgelser for at formindske Støjen i Kabinen det mest mulige. Firmaet har bl. a. foretaget nogle Forsøg paa en Prøvestand, hvor der var anbragt et Stykke af en Kabine og en Del af Planet med den ene af de to 2.100 HK Pratt & Whitney Motorer. Da de højfrekvente Lyde som bekendt er de mest generende for det menneskelige Øre, har man i første Række forsøgt at holde disse Lyde ude fra Kabinen. Man har afholdt Forsøg med forskellige lydisolerede Materialer, og inde i Kabinen har man foretaget Maalinger med fintmærkede Instrumenter. Resultatet er blevet, at man efterhaanden har fundet frem til en Lydisolering, der ikke alene er ildfast, men som ogsaa gør Convair-240 til en yderst behagelig Maskine at flyve i.

New York-Bombay

T. W. A. (Transcontinental and Western Air Inc.) aabnede den 3. Januar sin Rute fra New York til Indien, en Strækning paa 15.880 km. Ruten flyves via Paris, og den gennemføres foreløbig en Gang om Ugen i begge Retninger. Prisen for en Billet New York-Bombay er 845 Dollars.



Consolidated Vultee's Forsøgsstand til Undersøgelse af Støjen i Trafikflyvemaskinen Convair-240.

NY BRITISK SPORTSFLYVEMASKINE

Auster har bygget en ny Sportsflyvemaskine under Typebetegnelsen Arrow. Den er to-sædet og udstyret med 75 HK Motor, der giver den en Marchhastighed paa 136 km/T. Stallinghastigheden er 59 km/T og Stigeevnen 180 m pr. Sek. Brændstofforbruget ved 2.150 O/Min er 21,5 Liter i Timen. Flyvestrækningen paa Marchomdrejninger er 520 km.

Nogle Tal fra Pan American Airways

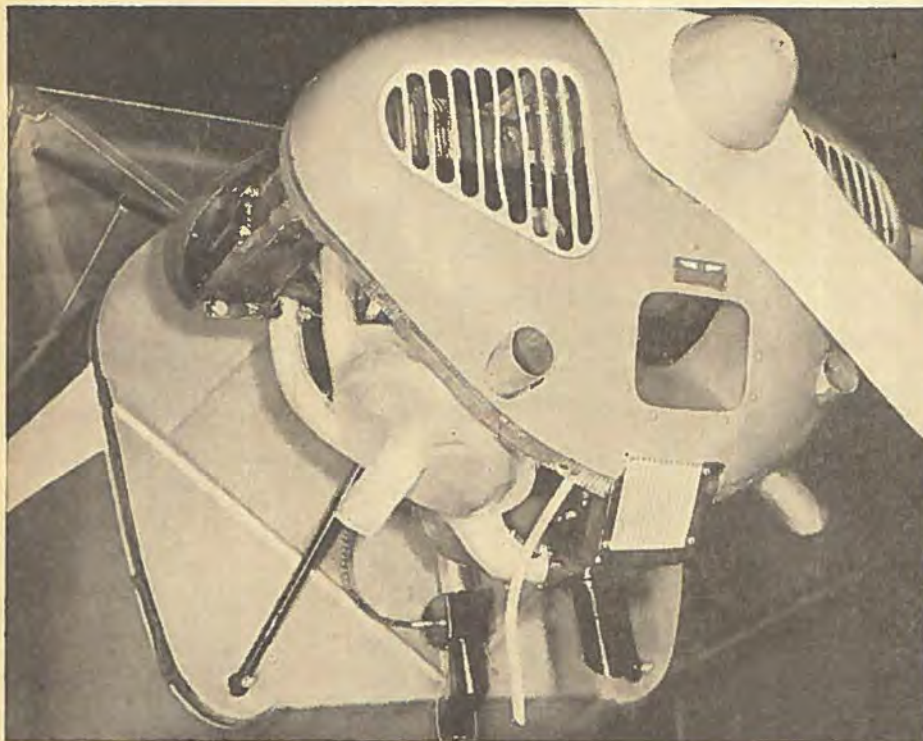
I Løbet af 1946 har P.A.A. været i Stand til at genoprette alle sine tidligere Ruter, og det forbereder i nær Fremtid Aabningen af en Rute, som gennemføres Jorden rundt. I Aarets Løb befordrede P.A.A. over 60.000 Passagerer over Atlanterhavet, d. v. s. tre Gange saa mange som i 1945, og Trafikresultatet for Atlantens Vedkommende udgør derfor en væsentlig Del af de 157.000 Passagerer, som Selskabet ialt har fløjet over Atlanterhavet, siden det aabnede sin Rute i 1939.

50 km elektrisk Ledning

De, der har set Kæmpeluftlineren Bristol Brabazon I under Bygning, er imponeret af dens Størrelse. Nogle enkelte Tal forklarer mere end meget andet om Atlanterhavsluftfartøjet: Til de elektriske Installationer om Bord bliver der anvendt 50 km Ledning. Naar hele Luftfartøjet er færdigbygget, er der blevet anvendt 1½ Million Nitter, og hver eneste af disse er blevet hamret i med Haanden; Længden af samtlige Nitninger udgør en Stribe paa 17½ km. Bæreplanets Spændvidde er lidt over 70 m, og til Beklædning af Planet og Kroppen medgaar 2.787 m² Metalplader.

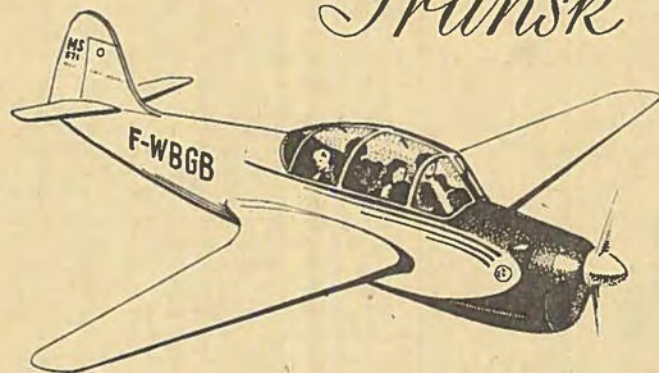
Lyddæmper til Sportsflyvemaskiner

Ryan Aeronautical Co. i Californien har fremstillet en let Lyddæmper af rustfrit Staal til Flyvemotorer paa 65-85 HK. Efter de Prøveflyvninger, der hidtil har været foretaget, skal Ryan Lyddæmperen kunne fjerne 90 pCt. af Motorstøjen, idet det ikke er muligt at opnaa en fuldstændig lydøs Flyvning, førend det lykkes at blive af med Propelstøjen. De Lyddæmpere, der hidtil er fremstillet, er beregnet til »slade« Motorer, men der arbejdes paa at udvikle Lyddæmpere til større Motorer.



Ryan Lyddæmperen til Brug for Sportsflyvemaskiner. I Modsatning til øverste Billede gælder det her især at dæmpe Støjen udadtil.

Fransk SPORTSMASKINE til hele Familien



Denne lille, lækre NORECRIN Flyvemaskine med Plads til 4 Personer og optrækkeligt, 3-hjulet Landingsstel, gennemførte i Oktober 1946 sin Prøveflyvning Paris—Kairo. Den er forsynet med 140 HK Motor, har en Aktionsradius paa 800 km og en Marchhastighed paa 230 km. Den er udstyret med Navigationslys og iøvrigt al tænkelig Komfort. Kan leveres her i Landet til April eller Maj.



Brdr. FRIIS-HANSEN

Vognmagergade 2, København K. C. 15435



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Sct. Annæ Plads 5, København

Telf. C. 5455

Københavns Lufthavn
Telf. Kastrup 220

Aalborg
Telf. Aalborg 4402

NORSK MODELFLYVNING I DAG

Nordmændene har fine Dieselmotorer

Af Kjeld Enevold



Det sejrende Oslo-Hold: Thor Mølbac, Knut Nyseth, Bjørn Guldbrandsen og F. Wahlquist.

U MIDDELBART efter Kapitulationen fandt den første nordiske Landskamp i Modelflyvning Sted i Stockholm. Finnerne og Danskerne kom, men Nordmændene udeblev. Det blev fortalt, at der næsten ikke var nogen Modelflyvning i Norge, og at Krigen havde ødelagt alt. Aaret efter blev der dog stillet et norsk Hold op til Landskampen i Bjørneborg. Selv om man nok kunde se, at det ikke var Nybegyndere, der havde bygget Modellerne, og selv om Uheldet var ude efter Nordmændene, fløj Holdet kun halvandet Minut i Gennemsnit.

Det var derfor ikke med bange Anelser om at faa Klø, at Odense Model-Flyveklub tog til Oslo. Men jeg studsede lidt, da jeg efter Ankomsten hos Formanden Per Hoff saa ca. 15—20 Modelflyvepokaler. Da jeg saa nærmere paa dem, blev jeg endnu mere overrasket. »1933« stod der paa en af dem. Jeg fik at vide, at der var en Klike Modelflyvere, der havde fløjet lige siden 1932, og at det forøvrigt var nogle af dem, vi skulde flyve imod. Saa følte jeg, at en Sejr ikke var saa sikker. Vi fik som bekendt ogsaa Klø. Til vor Undskyldning kan jeg sige, at vi kun havde en halv Time at trimme i, før Konkurrencen begyndte, og at vi var meget trætte efter den besværlige Rejse. Det var fuldstændigt stille Vejr, og jeg tror, at vi næsten allesammen fløj med for meget Bly i Næsen. Da Perioderne var meget smaa, var der ikke Tid til at prøve at taget noget ud ved Trimflyvninger.

Om Aftenen diskuterede jeg Modelflyvning med de norske »Modelflyvespidser«, og da jeg fortalte, at vi ikke var vant til at flyve i saa stille Vejr, fortalte Bjørn Guldbrandsen, den individuelle Vinder, at han ikke kunde faa sin Model højere op end ca. 30 m i Blæsevejr! Jeg spurgte saa, hvad de gjorde, naar det blæste, og jeg blev meget forbavset, da jeg hørte Svaret: »Saa pakker vi Modellerne sammen og kører hjem!«

De norske Modeller ligner heller ikke de danske, snarere de finske. Lige Plan mod smaa Ører og hvelvet Profil. Kroppen bestaar af en Pind, og ude i Næsen en »Klump« til at holde Kroptværsnittet med. Paa Halepartiet kan man kende enhver norsk Model. Haleplanet sidder oven paa Finnen, og Nordmændene har faaet den løjerlige Ide at give Haleplanet Ører med negativ V-Form. Modellerne vejer ikke mere end de forlangte 400 g.

Kan Nordmændene saa klø os paa dansk Jord? Vi faar se til Sommer, hvor Slaget jo kommer til at staa i Danmark. Jeg personlig tror, at Nordmændene faar svært ved at vinde.

Flyvningen med Gummimotormodeller er ikke kommet rigtig i Gang efter Krigen paa Grund af Mangel paa Gummi; men de flyver med Dieselmoteller.



3,5 cm³ norsk Dieselmotor, Konstruktion: Jan David Andersen.

Da vi danske ankom til Flyvepladsen, var Dieselkonkurrencen godt i Gang. Jeg saa en Modelflyver starte sin Model. Motoren gik ved første Forsøg! Han startede Model, den steg — og fløj. 2,30 var Tiden vist. Jeg har aldrig set mere velflyvende Dieselmoteller, selv ikke i Sverige!

Nordmændene er inde paa noget af det helt rigtige. De bygger lette, relativt kraftige og startsikre Dieselmotorer. Deres Specialist paa Omraadet Motorer, Jan David Andersen, har bygget en Dieselmotor, der kun vejer 150 g (med Propel + Tank bliver det knap 200 g). Dens øvrige Data er: Boring 13 mm, Slaglængde 18 mm, Volumen 2,4 cm³, 6000 Omdr./min., 1/12 HK, Propeldiameter 300 mm. Drejningsmoment ca. 1,0 kg cm. Modellerne varierer fra ca. 23—26 dm², og de vejer fra 400 g til knap 500 g, d. v. s. næsten altid Planbelastninger paa under 20 g/dm². Det er Planbelastninger, som danske Dieselmoteller vanskeligt kan opnaa. Modellerne stiger til ca. 75 m Højde, og svæver saa som A-2 Modeller. Jeg har aldrig herhjemme set en Model med dansk Motor have gode Stigeegenskaber, selv om de jo skulde være stærkere end den norske Motor; men jeg har en svag Mistanke om, at det er Propellen, der er fuldstændig misforstaaet!

Samme Andersen har ogsaa lavet en meget driftssikker Motor med ekscentrisk Krumtap uden Kompressionsstempel. Akssen bliver hævet og sænket, og Kompres-



1 cm³ Dieselmotor, Konstruktion: Øjvind Andersen, sammenlignet med en Tændstikboks.

sionen bliver paa den Maade forandret — fin Ide! Disse Motorer er meget fine, og det er en Fordel at slippe for Kompressionsskruen paa Toppen af Motoren. Norske »jet«-Motorer er under Arbejde, en har været prøvet paa en Model, den fløj udmærket. Den var drevet med Karbid. En anden Specialist har bygget en Motor, som gik paa Parafin og Olie (altsaa uden Æter!!)

Desuden saa jeg den mindste Dieselmotor, jeg nogensinde har set. Det var en Motor paa 1 cm³, og den sad paa en Model paa 70 cm Spændvidde. Motoren har været brugt lige siden 1944, og den gaar lige godt endnu.

De norske Dieselmotorer er meget startsikre. Vore Motorer er faktisk ikke startsikre, og de har meget svært ved at starte om Vinteren. Vi staar altsaa langt tilbage for Norge paa Dieselmotellernes Omraade, og selv om f. Eks. Mikro-Diesel vel nok er en god Motor, er den ikke god nok. Skal vi for Fremtiden klare os i en nordisk Konkurrence, maa vi først og fremmest have lettere Motorer.

Kjeld Enevold.

ENESTAAENDE

»En stor Flyvemaskine, som skabte Sensation, var Avro Lancastrian Passager-maskine, med to af de kraftige Rolls-Royce »Nene« Reaktorer foruden de to almindelige Merlins. Og for Resten, sikken Motor, Merlin viste sig at være — den bedste i sin Klasse paa 1938 Udstillingen og stadig den bedste i 1946.«

Charles Gardner
om: Luftfartsudstillingen i Paris.



ROLLS-ROYCE
Aero
MOTORER

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

AGENT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . KØBENHAVN SV.

DUNLOP leverer

**HJUL * DÆK
SLANGER og
BREMSE**

til
Vickers Viking



MODELFLYVERSTATISTIK

52 Konkurrencer sidste Aar, 138 Diplomer

Man er kun Modelflyver knapt to Aar i Gennemsnit

Modelflyvere, der svæve- og motorflyver

DANSK MODELFLYVER UNION har udarbejdet en Statistik over 1946, omfattende hovedsagelig de flyvemæssige Resultater, men ogsaa en Undersøgelse af Medlemsforholdene, der giver opsigtsvækkende Resultater.

Konkurrencerne.

Efter det nye Anmeldelses- og Rapport-system blev der i Aarets Løb anmeldt 53 Konkurrencer, af hvilke 40 rapporteredes. Daarligt Vejr var i Reglen Grunden til Aflysning. Udover de anmeldte blev der rapporteret 12 mindre Klubkonkurrencer. Saa-danne maa imidlertid i Fremtiden ogsaa anmeldes for at komme i Betragtning ved de forskellige løbende Konkurrencer som Betingelser for Deltagelse i Danmarksmeesterskaber o. lign.

Ialt omfatter Statistikken altsaa 52 rapporterede Konkurrencer — hvilket vil sige, at der hver Uge afholdtes 1 Konkurrence. Da der i 1946 ialt figurerede ca. 50 Klubber paa Unionens Lister, vil det sige, at hver Klub gennemsnitlig kun har afholdt een Konkurrence. Det er alt for lidt.

Det viser sig endda, at kun 20 Klubber staar som Arrangører af Konkurrencer, mens 43 har deltaget i Konkurrencer. De Klubber, der slet ikke har deltaget i Konkurrencer, er hovedsageligt de samme, som nu ikke mere findes paa Klublisten. Uden Konkurrencer kan Klubberne ikke eksistere!

De mest energiske Klubber er OM-F, der arrangerede 9 og deltog i ikke mindre end 21 Konkurrencer, mens Sportsflyveklubben arrangerede 4 og deltog i 16. Nyborg deltog i 9, Haslev i 8, Agaton i 7 og Roskilde, Ydun og Vejle i 6 Konkurrencer.

Konkurrenceresultater.

21 Konkurrencer omfattende alle tre normale Klasser, men kun i 12 af disse gennemførte saa mange Deltagere, at der blev placeret 3 i hver Klasse. Mest populære er A 2, hvorfra der foreligger 38 Resultater, mens A 1 har 34 og A 3 28 Resultater.

I A 1 er der en lille Bedring i Forhold til 1945's Resultater, mens A 2 er nogenlunde det samme, og A 3 har en lille Nedgang. Forskellen paa A 2 og A 3 er meget ringe. Da Statistikken i 1946 imidlertid omfatter mange flere smaa Klubkonkurrencer end i 1945, vil Resultatet gennemgaaende blive lavere forholdsvis, saa man har vist Lov at sige, at der har været lidt bedre Resultater i 1946.

Her er de gennemsnitlige Resultater for alle Konkurrencer i Landet — saa kan Klubberne selv sammenligne deres fremtidige Konkurrencer og se, om de er med til at hæve eller sænke 1947's Gennemsnit i Forhold til 1946. Tallet i Parentes er fremkommet paa den Maade, at man har sammenlagt Resultaterne for Nr. 1, 2 og 3 og divideret det med 3 — man har altsaa et Gennemsnit af 9 Starter, hvilket i nogen Grad udjævner Topresultater.

A 1 har i Gennemsnit paa Førstepladsen 1 min 36 sek (tre første: 1 min 25 sek).

A 2 har 2.13 (2.03) og A 3 2.10 (1.59).

Diplomerne.

Af de nye nordiske Diplomprøver blev der i 1946 godkendt ialt 138, heraf 134 med Svævemodeller. Af disse sidste var der 103 A-, 22 B- og 9 C-Prøver. D. v. s. at af de nuværende Medlemmer har 21 % A-Diplom. Kun en Femtedel har altsaa kunnet bestaa denne elementære Begynderprøve. Eller i hvert Fald har kun en Femtedel gjort det — enhver kan faktisk, naar han vil. Lægger vi gamle Eliteflyvere o. lign. til, naar vi op paa, at 29 % af Medlemmerne har bestaaet en Prøve. 38 Modelflyvere er idag berettigede til at deltage i internationale Konkurrencer, men kun Halvdelen er aktive.

Kun i Halvdelen af Klubberne er der taget Diplomer. OM-F fører med 23, Sportsflyveklubben har 14, Haslev 12, Roskilde 11.

Til at tage A-Diplom bruges i Halvdelen af Tilfældene A 1 Modeller, til B-Diplom bruges i 60 % af Tilfældene A 2. Af de til A-Diplom anvendte Modeller er 40 % Byggeplanmodeller, 40 % egne Konstruktioner, Resten konstrueret af andre Klubmedlemmer. De mest populære Byggeplanmodeller er Calle 8 (»Olympia«), den svenske Tigern 2 samt Calle 6.

Medlemsforholdene.

Som nævnt i sidste Nummer er Til- og Afgang af Medlemmer i Modelflyveklubberne meget stor. En Undersøgelse af, hvor stor den er, viser, at der hvert Aar udskiftes lidt over Halvdelen af det totale Medlemstal. Hvert nyt Medlem bliver altsaa gennemsnitlig kun knap 2 Aar i Klubben. Dette

viser klart Nødvendigheden af, at Klubberne gør noget effektivt for disse Medlemmer. Hvis de gjorde noget mere, kunde man sikkert ogsaa holde længere paa dem. Det ses bl. a. i OM-F, hvor de gennemsnitligt bliver 2½ Aar.

Der er kommet for faa nye, unge Medlemmer det sidste halve Aar. Det ses af, at Gennemsnitsalderen er steget fra godt 17 til 19½ Aar. Kun 30 % er Juniormedlemmer (under 16 Aar).

De dygtigste Modelflyvere bliver naturligvis længst i Unionen (ellers var de nok heller ikke blevet saa dygtige).

Modelflyverne og Svæveflyverne.

Det har været vanskeligt at faa fastslaaet, hvor stor Betydning Modelflyverne har for Svæveflyvningen. 7 % af DMU's Medlemmer er samtidig Svæveflyvere. Men det er jo fortrinsvis de udgaaende Modelflyvere, der nu staar i D.Sv.U. Her gaar vort Undersøgelsesmateriale ikke langt nok tilbage, saa vi kun har fundet, at 10 % af Svæveflyverne er gamle Modelflyvere. Tallet maa imidlertid ligge betydelig højere.

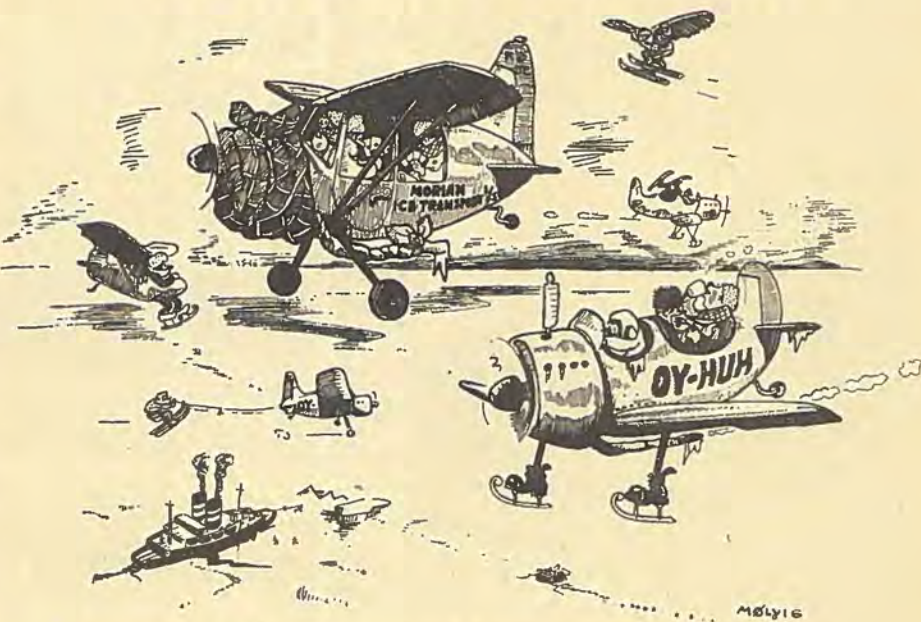
Selvfulgelig sorterer Modelflyvningen en Masse Mennesker fra, og gør derved en stor Tjeneste for Svæveflyverne. Men blandt de bedste Modelflyvere findes en forholdsvis stor Procent Svæveflyvere.

Af Motormodeliteflyverne fra 1939—43 er 40 % Svæveflyvere, af Svævemodeliteflyverne fra 1939-45 er 33 % Svæveflyvere. Af de, der tog begge Prøver, er 70 % Svæveflyvere.

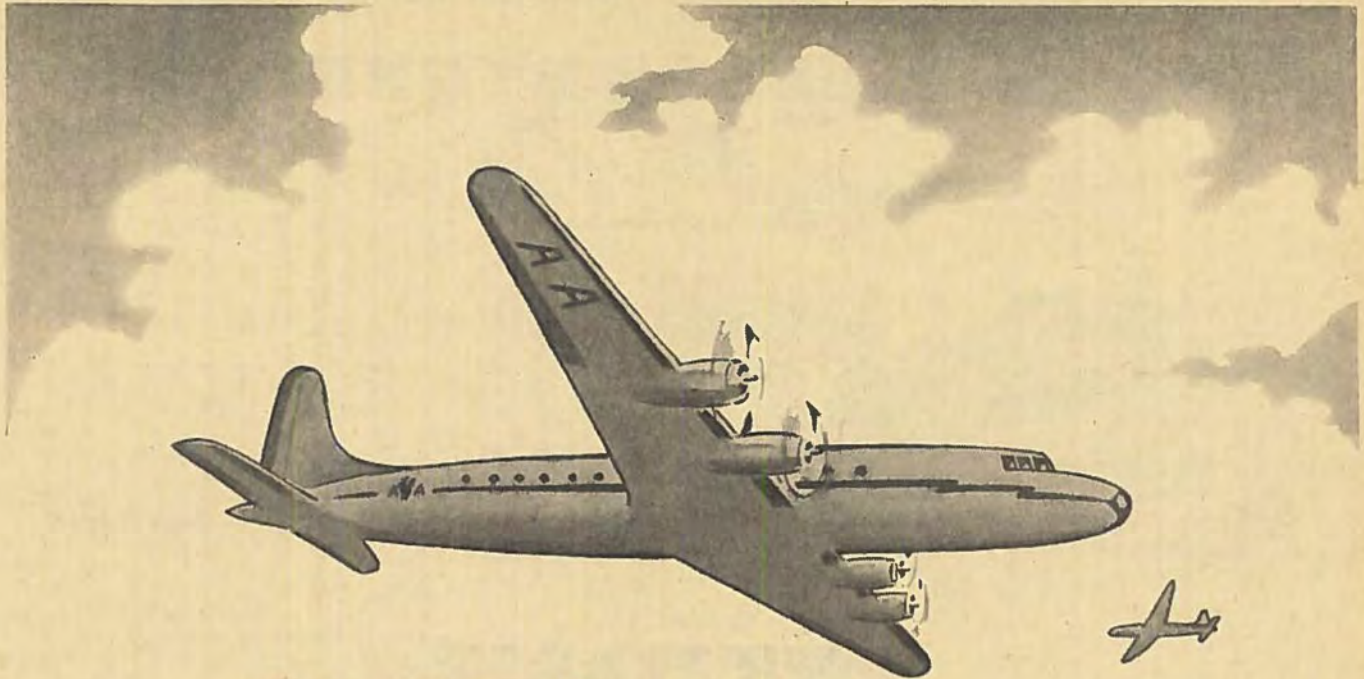
Modelflyvere, der motorflyver.

I den nyeste Liste over gyldige Privatførercertifikater findes tre Medlemmer af Modelflyver Unionen, nemlig Formanden Johs. Thinesen, Næstformanden Sven Wiel Bang samt Førsteinstruktøren Per Weishaupt. Endvidere fandt vi rent pr. Hukommelse — saa der er nok flere — flg. gamle Modelflyvere: Lennart Ege (gl. OM-F-Mand), Esra Nielsen (Aalborg), Erik Malmose (OM-F). Flere er paa Vej.

MØLVIGS BITTERMANDEL



I flyvningen over Storebælt foregaar med de forhaandenværende Taxafllyvemaskiner.



13,654

ATLANTERHAVSFLYVNINGER

Rejs med det Selskab, der besid-
der Erfaringen fra 13,654 trans-
atlantiske Flyvninger. American
Overseas Flagskibe flyver Dem
fra Europas Hovedstæder til de
store Byer i U.S.A. og giver Dem
al den Komfort og Service, som
moderne Lufttrafik kan byde.

Flyv amerikansk

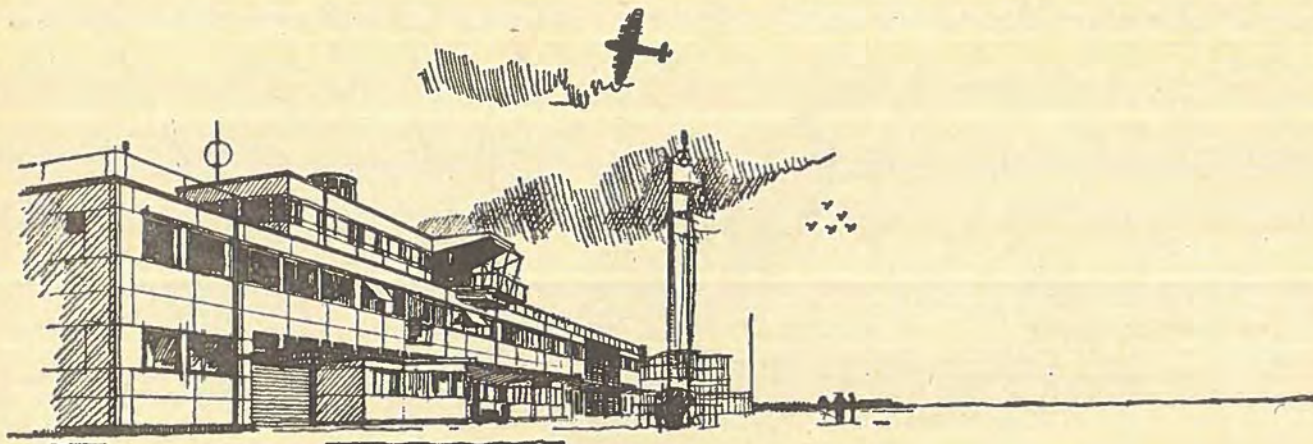


AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Vestre Boulevard 12, V., Dagmarhus - Palæ 5982 - 6392

Rejsebureauerne giver alle Oplysninger

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK
ETERNIT
TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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



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

Moswey 6 Tosædet »Olympia« Svensk Transportglider

MEDENS de danske Svæveflyveklubber maa være henrykte, hvis de har en »udvidet Baby«, præsenteres man stadig for nye raffinerede Svæveplaner fra Udlandet. Det kan føles noget lignende som at staa foran et Udstillingsvindue med alskens Herligheder uden at have Mulighed for at købe noget af det.

Højdepunktet af det nye maa være MOSWEY 6. Se paa Oversigtstegningen, og indrøm, at noget lækrere kan man vist daarlignende tænke sig. Dens Linieføring og Elegance er Toppunktet af hvad der er naaet idag, og dens Flyveegenskaber siger Spar to til alle andre Planer, der er gledet ind paa Svæveflyvningens Himmel.

»Moswey 6« er tosædet og har ved en Flyvehastighed paa mellem 58 og 72 km/T en Synkehastighed paa kun 0,58—0,60 m/Sek. Sætter man Passageren af, synker den kun 0,50 m/Sek.

Fløjtet mellem 69 og 83 km/T, har den et Glidetotal bedre end 1:32. Disse Præstationer, kombineret med de for »Moswey 3« kendte Egenskaber — fin at manøvrere, stor Vendbarhed og gode Sigt- og Pladsforhold, gør den, som Schweizerne selv siger, til »Hochleistungs-Luftsegler par excellence!«

»Moswey 6« er skuldervinget med de for Moswey Typerne karakteristiske »Maageknæk« paa Vingerne og helt i Trækonstruktion. Den er forsynet med et indtrækkeligt Hjul til at lette Starten. I den fine Instrumentering indgaar Signallamper, der viser, om Hjulet og Bremseklapper er ude eller inde, og om Slæbewiren er rigtigt udløst.

Styrebevægelserne overføres gennem temperaturfølsomme Stødstænger, og Pedalerne er stilbare i Luften.

De øvrige Data for MOSWEY 6:

Spændvidde 19 m. Længde 8,4 m. Højde 1,36 m. Tomvægt 210 kg. Flyvevægt 400 kg.

Manden bag Vidunderet er Schweizeren Georg Müller. Birger Nilsson, der har overtaget Forhandlingen for Skandinavien, har søgt om Indførsel af et Par Stykker til Danmark, men er vist mere optimistisk paa dette Punkt end sine danske Kammerater!



Bliver »Olympia« tosædet??

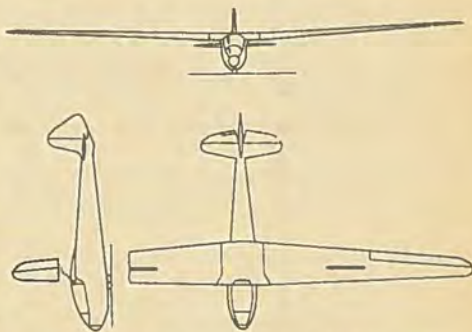
KOCKUMS Flygindustri i Malmø, hvis Direktør ses startklar i Fabrikens Konstruktion »Baby Falken« øverst paa Siden, paatænker at gøre »Olympia« en tosædet.

Det er stadig Fremtidens Uddannelse ved Dobbeltstyring, der optager Sindene. Det Projekt, »Kockums« her har udarbejdet, er ikke ueffent. Om man regner med, at »Olympia« Planet faar en større Udbredelse, vil det være en udmærket Ting at have det i baade een- og tosædet Udgave. Rent flyvemæssigt set er det en Fordel, at Eleven kan indflyve sig paa Typen med en Instruktør ved sin Side. Set paa en økonomisk Baggrund, har det vel dog den største Betydning.

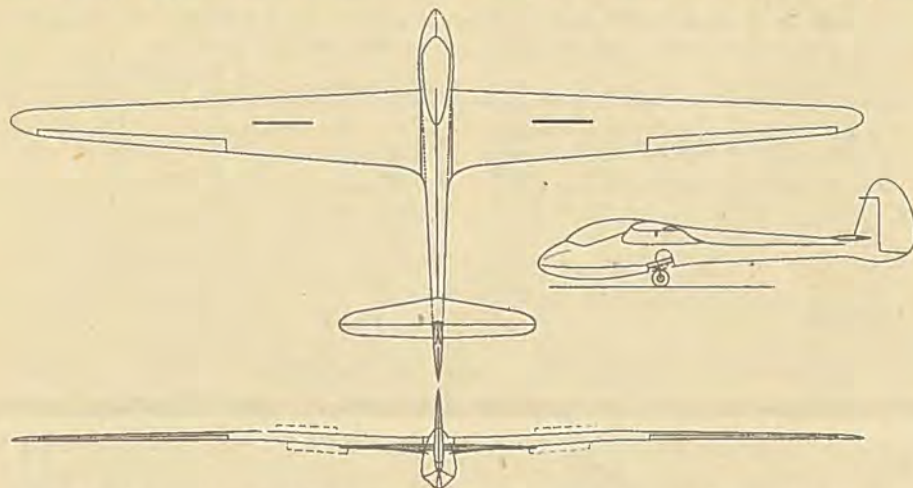
Fabrikken vil bibeholde de originale Planer og Ror, og bygge en tosædet Krop med et fast Centralplan, der forøger Spændvidden med et Par Meter. De Klubber, der er i Besiddelse af en »Olympia«, og ikke har mange Penge at slaa om sig med, kan saaledes i første Omgang nøjes med at købe en af de nye Kroppe, og paamontere den deres »egne« Planer og Ror. Da disse ikke udgør en helt ringe Procent af Værdien, skulde det saaledes være muligt ogsaa for mindrebedemlede Klubber at faa sig et tosædet Plan. Fra et Fabrikationssynspunkt,

er det en indlysende Fordel at kunne anvende de samme Plan og Ror til to Typer. Den tosædede »Olympia« skulde faa følgende Data:

Spændvidde 16,5 m. Længde 7,47 m. Tomvægt 210 kg. Fuldvægt 380 kg. Planareal 17,3 m². Planbelastning 21,19 kg/m². Min. Synkehast. 0,76 m/Sek. Glidetotal 1:23.



Oversigtstegning af den tosædede Olympia.



Den lækre Moswey 6 koster 18.000 Schweizerfrancs. Sammenlign den med den tosædede Olympia, som er lidt mindre og har lidt større Planbelastning.

Svensk Transportglider Fi 3.

UNDER Krigen fik Kockums Flygindustri til Opgave at bygge et militært Transport-Glideplan, som skulde kunne tage 12 Soldater med Udrustning + to Mands Besætning.

Det skulde ske over Hals og Hoved, og et Uheld bremsede det noget. Paa eget Initiativ byggede Fabrikken imidlertid en Serie. Saa kom Freden, og Kockums vil nu forsøge at faa Typen godkendt og indarbejdet til civilt Brug i Fragtflyvningens Tjeneste.

Det er et interessant Eksperiment, og de Prøveflyvninger, der er foretaget, lover godt. Med en fuldt lastet Noorduyn Norseman til Bugsermaskine og tre Personer foruden en Del Bagage i Glideren, som førtes af Konstruktøren, Ing. R. Abelin, var Flyvehastigheden 180 km/T, medens Slæbemaskinens normale Flyvefart er 200 km/T. Det ser ud til at være en økonomisk Form for Transportflyvning, og det skal blive interessant at se, om det faar Myndighedernes Velsignelse og Publikums Gunst.

Hartvig Jensen.

LIDT SVÆVEFLYVERSNAK

For og imod Tilskud

MED vor danske Sögen Statstilskud til Svæveflyvningen in mente, er det interessant at følge svenske Diskussioner over det samme Tema. Mange har vel allerede nu rynket Brynene vagtsomt! — »Findes der da, blandt Svæveflyvere, Modstandere af Tilskud?«. Ja, det gör der skam rigtig nok og de er saa radikale i deres Opfattelse, at de siger, Tilskud til Svæveflyvningen er Roden til alt ondt. Nu har den Slags Diskussioner altid en Baggrund. — Svensk Svæveflyvning har i 1946 haft en stor talmæssig Tilbagegang. Antallet af erhvervede Diplomer og Certifikater er gaaet omkring 50 pCt. tilbage. (FLYV Nr. 1, 1947, S. 29).

Det kan jo godt give Grund til Effertanke, og paa KSAK's Aarsmøde i Nov. 1946 efterlyste en af den svenske Flyvesports Pionerer, Flygchef Gösta Forslund, den gamle Kampaand. Det er den, som skal bære Flyvesporten frem, og ikke Hjælp andre Steder fra. Gruppechefen, »Kalle« Svänsson, fra Stockholm Segelflygklub, der aldrig lader en god Diskussions-Lejlighed forblive ubenyttet, var straks Fyr og Flamme, naturligvis paa Oppositionens Side. »Sid ikke der som Gøgeunger og skrig om Hjælp — arbejd og hjælp jer selv i Stedet. Det er for visse Kredse blevet en Selvfølgelighed, at Flyvningen maa have Hjælp — nej, lad dem, som flyver, betale Gildet. Man springer vel f. Eks. ikke omkring og forlanger Statstilskud, hvis man vil købe en Bil eller Sejlbåd. Nej — frem med Kampaanden, og bort med Understøttelsesmentaliteten«.

Det var Røster fra Sverige, det Land, som alle danske Svæveflyvere misundeligt har skævet over till! Spørgsmaalet er nu bare, om Svenskerne behøver frygte denne reducerede Tilgang. Svensk Svæveflyvnings Opblomstring er foregaaet i en unormal Tid. Svæveflyvesporten blev stærkt opreklameret, og dette i Forbindelse med en stærk

Begrænsning i Ungdommens Muligheder paa andre Fronter gav den det store Opsving. Nu kalder mange andre Ting paa Ungdommen, og det nytter ikke krampagtigt at klamre sig til den forgangne Tids Tal. Svenskerne har en Svæveflyvning af Kvalitet og Forstaaelse af deres Sport hos den store Almenhed, men maa nu indstille sig paa »Fredens graa Hverdag«! Ligeftrem at give Statstilskuddet Skylden for den mindre Tilgang, virker lidt ukonsekvent.

Der er noget rigtigt i, at for nem Adgang til en Ting let vil tage noget af Interessen, men det er jo absolut ikke saadan i Sverige, at det er billigt at være Svæveflyver.

Med Hensyn til, at man ikke skulde kunne være bekendt at modtage økonomisk Hjælp til Svæveflyvningen, vil jeg paa det kraftigste modgaa Kalle Svänsson.

Der findes Mennesker, som interesserer sig stærkt for »de lydløse Vingers Sport«, og som af deres Overskud har Lyst til at række en hjælpende Haand. Der findes Firmæer, som i Reklamedøjemed støtter Sagen (f. Eks. »Tempo« i Sverige). Ingen af disse Kategorier trækker Skjorten af for at give den.

Naar Staten træder hjælpende til, kan det være af tre Aarsager. Som et Led i en almindelig Hjælp til sund Fritidsbeskæftigelse for Medborgerne, til Gavn for det militære Flyvesæson eller som et Led i at gøre Landet »airminded«. I Relation hertil kan nævnes det schweiziske Slogan: »Det Land, som ikke flyver — bli'r overfløjet«. (FLYV Nr. 9, 1946). En Kombination af de her nævnte Punkter er heller ikke uden for Sandsynlighedens Rammer; men lige saa lidt som man skal tro, at Hjælpen bliver givet for Svæveflyvernes blaa Øjnes Skyld, skal man kaste Vrag paa denne Hjælp, hvis den da ikke ligefrem vil lægge Sporten i Lænker.

FLYVNING



I LYNGLIMT

Generalforsamling i Danske Flyvere

Foreningen Danske Flyvere afholder sin ordinære Generalforsamling Torsdag den 13. Marts Kl. 20,00 i Officersforeningens Selskabslokaler.

Danske Flyveres Fond

Da Ingeniør Cai Caspersen i forrige Maa-ned fyldte 60 Aar, henstillede han til eventuelle Gratulanter, at de i Stedet for at købe Gaver, Blomster el. l. skulde sende et Beløb til Danske Flyveres Fond. Denne smukke Tanke har indbragt Fondet et Beløb paa ialt Kr. 3011,30.

Skandinavisk Aero Industri hærget af Brand

Natten mellem den 17. og 18. Februar blev en Del af Skandinavisk Aero Industris Flyvemaskinefabrik i Sydhavnen ødelagt af Ildebrand. Tegnestuer og det store Værksted med Dele til et halvt Hundrede K.Z. VII, samt en næsten færdig K.Z. IV, gik op i Luer.

5-Timers-Prøver paa Mols

Aarhus Svæveflyveklub har i Vinter nedladt sig til at dyrke den af Klubben saa foragtede Skrantflyvning. Bl. a. har Wetlesen, Klarskov og Fjeldsted taget 5-Timers-Prøven til Sølv-C.

Danmarksrekord med Gasmotormodel

Ved Distriktskonkurrencerne den 16. Februar fløj en Dieselmotormodel, tilhørende Ove Rasmussen, sportsfkl., 4 min 49,9 sek, hvilket antagelig bliver ny Danmarksrekord.

Optagelsesfest i Foreningen Danske Flyvere

LØRDAG den 15. Februar afholdt Foreningen Danske Flyvere sin aarlige Optagelsesfest i Officersforeningens Selskabslokaler, hvor ca. 100 Medlemmer var kommet til Stede. Foreningens Formand Kaptajn H. Pagh bød velkommen, den tidligere Formand Oberst Tage Andersen holdt Talem for de nye Medlemmer, og Danske Flyveres Æresmedlem Kaptajn John Foltmann overrakte de nyoptagne Medlemmer Foreningens Emblem.

Paa ovenstaaende Billede ses nogle af de nye Militærflyvere, som blev optaget i Foreningen; i forreste Række (fra venstre) Kaptajnløjtnant Carlo Friis Sørensen, Premierløjtnant Poul Kaj Rudolf Jørgensen, Kaptajnløjtnant Frits Willem Bisrup, Premierløjtnant Hans Olaf Chr. Lind Tonnensen og Søljnnt I Christian Sick Bjørgsen; i bageste Række Premierløjtnant Bent Juel Petersen, Søljnnt I Jørgen Brodersen, Søljnnt Peter Ejnar Rye Hansen, Oberst Tage Andersen, Kaptajn John Foltmann, Premierløjtnant Egon Petro Willumsen og Premierløjtnant Knud Jørgensen.



Paris—London paa 20 Minutter

Den Gloster Meteor, der indeholder Verdensrekorden i Hastighed med 991 km/T, fløj fornylig fra Paris til London paa 20 min 11 sek, d. v. s. med en Hastighed paa 995 km/T, altsaa 4 km/T hurtigere end den officielle Verdensrekord, som endda blev sat paa en kortere Bane, men i lavere Højde. Der var Sidevind paa Turen. I Stedet for de specielle Verdensrekordreaktorer var EE 549, som dens Nummer er, udrustet med Standard Rolls-Royce Derwent V Reaktorer.

FLYVEBOGEN er nu udkommet!

Redigeret af Kaptajn John Foltmann med Forord af Prins Axel
2 Bind, sælges paa Rate
Tal med os om Leveringen

Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . Central 3955 . København V.

Kvalificeret Flyver

helst med Certifikat til Taxa-
og Skoleflyvning søges.

SCANAVIATION A/S
Ny Østergade 7, København K.
Tlf. Byen 5636

5 Byggesæt til SG 38

med alt Beslag etc.
tilbydes.

G.S. Flyveklub. Lillerød

Londons nye Lufthavn skal være færdig i 1953

Den Kommission, som har været nedsat angaaende Udvidelse af Londons nye Lufthavn ved Heathrow, har afsluttet sit Arbejde. Ifølge Kommissionens Forslag, hvori der indgaar Anlægget af tre Startbaner til R. A. F., skal Udvidelsen foretages i tre Stadier. Det første er i Hovedsagen færdig, det andet skal være færdig i 1949 og det tredje i 1953. Naar Lufthavnen er færdig i 1953, vil den ifølge Kommissionens Forslag have et System af 3 parallelle Startbaner i hver af 3 Retninger — ialt 9 Startbaner — med Bygninger for Ekspedition af Passagerer m. m. og andre Bygninger anbragt i Midten, hvor der ogsaa skal være Landings- og Parkeringsplads for Helikoptere. Lufthavnens største Kapacitet vil blive Ekspeditionen af 160 Trafikflyvemaskiner og ca. 4000 Passagerer i Timen.

Udvidelsen nødvendiggør Nedlæggelsen af Landsbyen Sipson og delvis Nedlæggelse af Landsbyen Harlington.

Den længste Startbane bliver 3,53 km, og flere af de øvrige Startbaner faar en Længde af 2,9 km. Startbanernes Bredde bliver godt og vel 90 m. De tre af Startbanerne skal forbeholdes R. A. F.

*

Sølv-C Distance paa Skrænt

Capt. Claudi i en RAF Svæveflyveskole ved Teutoburgerskoven i Tyskland har opnaaet Distancen til Sølv-C, 50 km, udelukkende ved Skræntflyvning. Robert Kronfeld gjorde det ogsaa i sin Tid, dog med lidt Termik ind imellem.

*

FLYVNINGENS BØGER

»Krigen 1939—1945«, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag. 8. og 9. Hæfte.

8. Hæfte af Værket om Krigen omfatter bl. a. en meget interessant Beretning om »Slaget om Storbritannien«, det tyske Luftvaabens Forsøg paa at bombe England sønder og sammen i Efteraaret 1940, og som, takket været de engelske Jagerflyvere, endte som et eklatant Nederlag for Tyskerne.

9. Hæfte fortsætter Beretningen om Kampen om Atlanterhavet, Søkrigen i Middelhavet, Kampene paa Balkan, som ender med den vanskelige Evakuering af engelske Tropper fra Kreta, og endelig de første Faser af Felttoget i Nordafrika, hvor de allierede Landstyrker begynder at vise, at de let kan hamle op med Aksemagternes.

Modelflyve-Brevmatch Sverige—Danmark uden dansk Deltagelse

Den energiske Distriktsleder i Nordjylland, Chr. Jochumsen, havde den 12. Januar arrangeret en Brevmatch mellem Nordjylland og to svenske Klubber. Desværre hindrede Snestorm Danskerne i at starte. Jönköping havde i A 1 et Gennemsnit paa 2 min 35 sek, mens Halmstad i A 2 havde 1 min 35 sek. Man haaber at kunne arrangere nogle direkte Konkurrencer med Svenskerne i Løbet af Aaret.

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 Mariæ 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 1296
Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Charlottenlund
Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Gennemløbet 3^a, Vanløse
Ejvind Christensen (ansvarl.),
Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424
Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

PROPELLER

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

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

Flyvningens Bøger i nyeste Udvælg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Allhems Flygböcker er en ny Serie svenske Flyvebøger med mange Illustrationer i smuk Udførelse. Hidtil er udkommet:

På tysta vingar. Svæveflyvning fra alle Lande.

Mot svarta himlar. Højdeflyvning fra de første Ballonopstigninger til Nutidens Stratosfæreflyvning.

Röda vingar. Interessante Billeder af russiske Flyvemaskiner og Svæveplaner.

Pris pr. Bind Kr. 10,65.

Polkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Modelflyvning — Skibe — Automobile.

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 Overingeniør M. P. Eskildsen.

Hobbyboken 1946, Kr. 6,30.

Kærkommen Gave for unge og gamle Dreng.

Dansk Flyvnings Historie, Kr. 3,50.

Svensk Flygkalender 1947, Kr. 3,85.

*

Tegn Abonnement paa udenlandske Tidsskrifter fra den nye Aargangs Begyndelse.

Hurtig og sikker Levering.

FLYV pr. Halvaar Kr. 11,40, Hefte 85 Øre.

Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr.

9,00, Hefte 75 Øre.

Populær Teknik, Halvaar Kr. 6,00, Hefte

1,00.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte

Kr. 1,40.

Aeronautic, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr.

2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.

Teknik för Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte

60 Øre.

Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

Bygning og Reparation

af

Svæveplaner

Byggesæt og enkelte Dele

til S.G.-38

Indhent Tilbud!

Dansk Svæveflyveindustri

Solbakken 2, Fruens Bøge, Fyn



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.

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* 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.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6,
Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst. »Paradisgaarden«,
Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

SPORTSFLYVEKLUBBENS

Mødeaften d. 25. Marts.

Sportsflyveklubbens Maanedsmøde finder som sædvanligt Sted i Handels- & Kontoristforeningen. Det bliver i Marts, Tirsdagen d. 25. Kl. 19,30. Foredraget hedder denne Gang:

»Radar i Krig og Fred«.

Foredraget holdes af Kommandørkaptajn Hauptmann-Andersen. Radar er den af Krigstidens tekniske Frembringelser, der har mest Udsigt til at faa Betydning i Fredens Tjeneste, og vi læser derfor ogsaa ofte om Radar i Aviserne.

Der er ingen Tvivl om, at det vil have stor Interesse for vore Medlemmer at faa Lejlighed til at faa et populært Indblik i Radar-Teknikken og samtidig Forstaaelse af den Betydning, som det i stigende Grad vil faa i Fredens Tjeneste — og ikke mindst i Flyvningens.

Kommandørkaptajnen ledsager sit Foredrag med Lysbilleder, og Sportsflyveklubben haaber, at mange af Medlemmerne vil benytte sig af Lejligheden til at møde op.

M. M.

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

afholder

Ordinær Generalforsamling

Fredag den 28' Marts Kl. 20 i Nationalmuseets Foredragssal, Indgang Ny Vester-gade.

DAGSORDEN:

1. Aarsberetning fra Bestyrelsen.
2. Aflæggelse af Regnskab og Indstilling om Decharge for samme.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer, jfr. Lovens § 10.
4. Valg af Revisorer.
5. Forslag til Ændring af Lovens § 5, 1' Stykke, Kontingentforhøjelse.
6. Eventuelt.

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.

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Utroligt, men sandt ...

Naar man ser en af de store Flyvemaskiner, er man jo nok klar over, at den har en ret betydelig Vægt, og at man, selv om den kan medføre en meget stor Nyttelast, alligevel er nødsaget til at tage Hensyn til, hvad hver enkelt Konstruktionsdel maa veje.

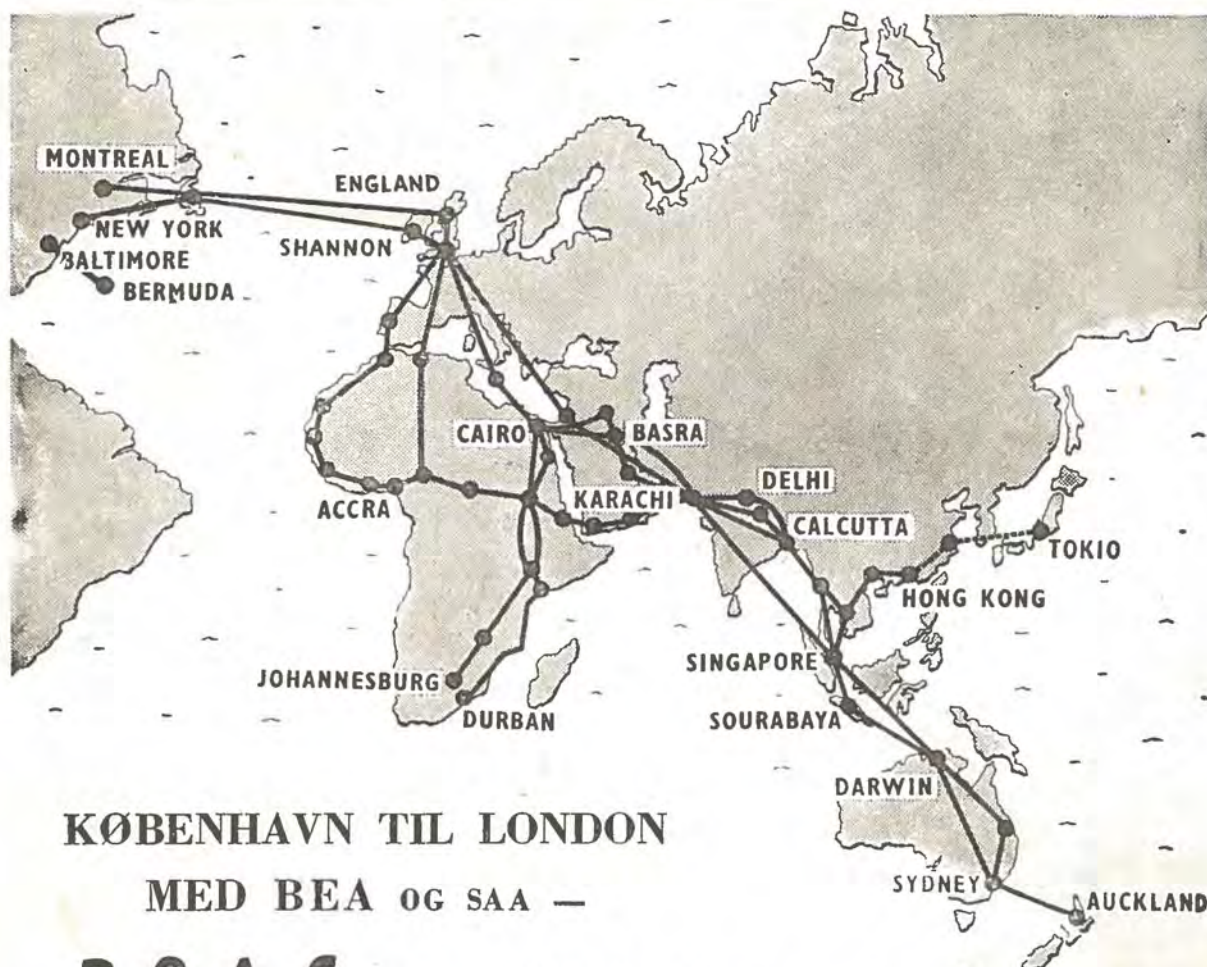
Men — mon ret mange er klar over, at Luften i Landingshjulene ogsaa spiller en Rolle med Hensyn til Vægten? Det gør den imidlertid. Landingshjulene paa den amerikanske Forsøgsflyvemaskine Douglas B-19 var f. Eks. saa store, at Luften i hvert af Hjulene vejede ikke mindre end 14 kg, og at man paatænkte at pumpe dem op med Helium, fordi denne Luftart er lettere end atmosfærisk Luft.

BENZIN og OLIE til FLYVNING

Skt. Annæplads 13 . Telf. 5622



INTAVA



KØBENHAVN TIL LONDON

MED BEA OG SAA —

B·O·A·C *Speedbird Ruterne* *ud over hele Verden*

Da England planlagde sit Efterkrigstids Net af Passenger-Flyveruter, blev de nordatlantiske, de østlige og de sydlige Ruter tildelt B. O. A. C. De vil se vort Linienets vigtigste Ruter aftegnet paa dette Kort. BRITISH EUROPEAN AIRWAYS flyver Dem fra Europas Hovedstæder til London. Fra London staar hele det verdensomspændende B. O. A. C. System til Deres Disposition. Saa langt Vest som New York, saa langt Øst som Tokio, saa langt Syd som Johannesburg og Auckland — der Ruter til Nord-Amerika, Nær-Orienten, Afrika, Indien, Østasien og Australien. Dette — Andel i de store Luftfartssystemer, en vigtig Del og en, vi er stolte af at tage os af. Men — for alt en Del, som er blevet meget omhyggeligt gennemprøvet. Vore Folk har været Foregangsmand, og har organiseret og gennemfløjet Ruterne siden den første Linie til Indien blev aabnet i 1929, hvilket giver os 18 Aars grundig Læretid.

Alle yderligere Oplysninger gives af B. E. A., vore General-Agenter i Europa, eller af de førende Rejsbureauer.

KØBENHAVN: B. E. A., Dagmarhus, Vestre Boulevard 12.

CANADA — U. S. A. — VEST-AFRIKA —

NÆR-ORIENTEN — ØST-AFRIKA — SYD-AFRIKA —

INDIEN — ØST-ASIEN — AUSTRALIEN — NEW ZEALAND

BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION I FORBINDELSE MED QANTAS
EMPIRE AIRWAYS, SOUTH AFRICAN AIRWAYS, TASMAN EMPIRE AIRWAYS

FLYV

Nr. 4

1947 - 20. Aarg.



A L F Viking

D D L's første Vickers Viking

Pris

50

Øre

SHELL

Aviation Service



D. N. L.

Det norske Luftfartselskab er et ganske nyt Selskab, bygget op af Pionererne i norsk Luftfart. Selskabet blev dannet i Aprildagene 1946, Samtidig med at det øvrige Norge var i fuld Gang med Genopbygningen af dets Kommunikationslinier, som Krigen praktisk talt havde ødelagt.

Selskabets Stab er erfarne Folk —væsentlig rekrutteret fra det gamle norske Luftfartselskab DNL, Fred. Olsen og Bergenske A.S., med den verdenskendte Atlanterhavs- og Polflyver, Oberst Bernt Balchen, i Spidsen.

DNL har gennemgaaet en enorm Udvikling og beskæftiger i Dag 1000 Funktionærer. Rutenettet spænder over hele Europa. I næsten alle europæiske Hovedsteder vil man finde DNL-Repræsentanter, som til enhver Tid staar til Disposition for Rejsende, som ønsker at flyve med norske Maskiner.

DNL samarbejder med DDL og SILA i Scandinavian Airlines System og indsætter i 1947—48 nye Douglas DC-6 og Boeing Stratocruisers paa de Interkontinentale Ruter.

Paa Ruterne til Midnatssolens Land indsætter DNL til Sommer de moderne, Radar-udstyrede Short Sandringham Flyvebaade, der utvivlsomt vil blive en stor Turlistattraktion.



A/S DANSK SHELL



FLYV



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

Nr. 4

April 1947

20. Aargang

ISVINTER OG FLYVNING

SAA alvorligt som nogenstinde er det danske Samfund i denne Vinter blevet mindet om Flyvnings Betydning for den regelmæssige Forbindelse mellem Landsdelene under Forhold, hvor Skibe og Færger maa give op.

Døgnet rundt har Maskiner med Post og Passagerer opereret fra Kastrup, og D.D.L. har i nogen Grad følt Savnet af tilstrækkeligt Materiel. Enkelte Maskiner har man ligefrem maattet tage ud af de internationale Ruter for at kunne klare de Samfundsopgaver, den ekstraordinære Situation skabte.

Det er blevet helt klart for enhver, at vi i høj Grad mangler egne Flyvepladser Landet over. Først og fremmest er det yderst beskæmmende, at det endnu ikke har været muligt at bringe Flyvepladsen ved Rønne i en saadan Stand, at D.D.L.s Douglasmaskiner kan lande der. Vi kan ikke vedblivende være dette Forhold bekendt. Det maa være en national Forpligtelse mere end et Spørgsmaal om Papirer og Stat eller Kommunes Kompetence og Midler til at beordre det første Spadestik.

Det er ligeledes yderst uheldigt, at Aalborg foruden Kastrup er den eneste Flyveplads indrettet paa Natflyvning. Udnyttelsen af det forhaandenværende Materiel havde været betydeligt bedre, hvis Beldringe og Tirstrup kunde have været benyttet om Natten ogsaa. Det maa derfor haabes, at de bevillende Myndigheder belært af Erfaringerne fra Isvinteren 1947 ikke slaar sig til Ro med, at der muligvis kan komme en mildere Vinter næste Gang.

FLYV

Paa Grund af Typografstrejken er det kun muligt at udsende et forsinket og stærkt beskaaret Nummer af FLYV i April Maaned, ligesom Udstyret er meget beskedent.

Vi regner derfor med vore Læseres Overbærenhed under de ekstraordinære Forhold og haaber i næste Maaned at kunne præsentere os i bedre Form.

Red.

S.A.S. fordeler Rollerne mellem de nordiske Lande.

MED den allerstørste Spænding har man i skandinaviske Luftfartskredse fulgt Udviklingen i Spørgsmaalet om Fordelingen af de tre nordiske Landes Rolle indenfor det fremtidige S.A.S.-Samarbejde. Ved et Møde i Stockholm mellem Hovedrepræsentanter for de interesserede Parter for nylig udløstes denne Spænding, idet man blev enige om følgende Retningslinier for S.A.S.:

Trafikken til Nordamerika skal have sin tekniske Hovedbasis paa Sola-Flyvepladsen ved Stavanger i Norge, der saaledes bliver Boplads for de fire nye Boeing Stratocruisere. Forudsætningen herfor er naturligvis, at de nødvendige Hangarer og fuldt moderne Værkstedbygninger bliver opført her. Indtil denne ganske betydelige Udvidelse af Sola er blevet gennemført, regner man med, at Stratocruiserne kan faa Hovedeftersyn i Amerika.

De syv S.A.S.-Skymastere, som nu opretholder Trafikken til New York og Sydamerika, vil blive indsat paa regelmæssig Rutetrafik til Afrika og Asien og skal desuden flyve Chartringsflyvning paa forskellige Verdensdele. De faar teknisk Hovedbase i Kastrup Lufthavn, hvor man for saavidt allerede er indrettet paa Hovedeftersyn og Reparation af denne Type Maskiner, idet Hangarer og Værkstedbygninger specielt indrettet til DC 4 er under Opførelse.

Endelig faar S.A.S., som tidligere omtalt i FLYV, syv moderne Douglas DC-6, som skal anvendes paa Trafikken til Sydamerika, paa Ruter til det fjerne Østen og til Australien. Foreløbig skal de stationeres paa Bromma, men naar den svenske Hovedstads nye, store Lufthavn ved Halmsjön bliver færdig, vil de blive overført hertil.

Som det vil vides, blev S.A.S.' Hovedorganisation ved Starten i Fjor af praktiske Aarsager henlagt til Stockholm, men man var naturligvis enige om, at det kun drejede sig om en midlertidig Ordning. Naar Danmark og Norge atter stod klar til i fuldt Omfang at gaa ind i det skandinaviske Luftfartssamarbejde, skulde Rollerne fordeles under Hensyn til de Muligheder, man havde for den mest effektive Udnyttelse af Materiellet i de tre nordiske Lande. Ved Mødet i Stockholm understregedes meget stærkt Nødvendigheden af en Fordeling af de store Udgifter, som ikke mindst vil komme, naar de mange nye, moderne Passagermaskiner bliver leveret og skal vedligeholdes. Man var fuldt enige om, at en Koncentration savnede praktisk og økonomisk rationelt Grundlag.

Det Forslag, som nu enstemmigt er blevet godkendt ved Mødet i Stockholm, er Resultatet af et Udvalgsarbejde, der nøje har undersøgt Mulighederne for den bedste Fordeling af de tre Lande imellem ud fra trafikmæssige, økonomiske og ikke mindst tekniske Hensyn. I Udvalget har Ekspertter fra de respektive nordiske Lande haft Sæde sammen med Repræsentanter for det svenske Aerotransport og S.A.S.' amerikanske Datterselskab.

Stockholmmødets Beslutning skal nu gennemføres hurtigst muligt, idet man dog forinden skal indhente de tre Landes Regerings Tilslutning. En lang Række Detaljplaner skal yderligere gennemdrøftes; men der er ingen Tvivl om, at S.A.S. paa denne Basis i Løbet af nogle Aar vil naa frem til Virkeliggørelsen af den Position, man nu tilsligter at opnaa indenfor det internationale Luftfartssamarbejde, et nordisk Luftfartsimperium ikke blot af Navn, men ogsaa af Gavn.

Forslaget til den nye Fordeling af Samarbejdet indenfor S.A.S. kan ikke siges at have vakt lige stor Begejstring alle Steder. I Sverige gives Udtryk for, at de svenske Luftfartsekspertter ikke med tilstrækkelig Kraft eller Vægt har hævdet Sveriges Indsats i S.A.S. og det nordiske Luftfartssamarbejde fra Starten. Paa et Tidspunkt, hvor hverken Danmark eller Norge var i Stand til med fuld økonomisk Kraft og teknisk Bistand at gennemføre en ligelig Part af Trekants-Samarbejdet, stillede Sverige sine store, moderne Værksteder og Hangarer foruden sit meget store tekniske Personel til Raadighed. Man mener ikke, at Stockholm-Mødets Beslutninger i tilstrækkeligt Omfang tildeler Sverige en Rolle, hvis Betydning er i Overensstemmelse med den Indsats, man har ydet.

I danske Luftfartskredse er Forslaget dog blevet mødt med en overvejende Tilslutning bortset fra enkelte jyske Kredse, der vel nok havde set Aalborg som teknisk Basis for Stratocruiserne som en bedre Løsning. Det maa dog i denne Forbindelse stærkt betones, at det ikke er tilstrækkeligt, at man har en stor Lufthavn med lange Start- og Landingsbaner. Efter sagkyndig Udtalelse vilde det have været forbundet med saa betydelige Anlægsudgifter at opføre Hangarer, Værksteder og Administrationsbygninger i Overensstemmelse med Krav, der maa stilles til en Lufthavn som Udgangspunkt for Verdensruterne, at det simpelthen ikke indenfor en overskuelig Aarrække var muligt at magte en saadan Opgave.

Noget andet er, at Aalborg naturligvis vil komme til at spille sin meget store Rolle i den internationale Lufttrafik som Sikkerhedsflyhavn. en Rolle, der i Aarene fremover vil give Jyderne fuldt op at bestille. Man maa indstille sig paa den klare Kendsgerning, at Aalborg, alle sine Fordele som Stor-Provinsby ufortalt, ikke har Passagerer til de store Ruter i et saadant Tal, at det berettiger Anlæget af en direkte Hovedflyhavn her.

I Norge hersker tilsyneladende udelte Begjæring, og man gaar nu omgaende i Gang med at søge gennemført Bevillingerne til de store Nyanlæg paa Sola-Flyvepladsen, som nu vil faa sit Navn slaat fast i den internationale Luftfart.

wing.

Planer om Oprettelse af et skandinavisk Luftfarts-Universitet.

Den norske Flyver Oberst Finn Lam-brecht har for kort Tid siden udarbejdet et detaljeret Forslag til Oprettelse af en stor nordisk Højskole for Flyvepersonnel.

Det norske Forslag, der naturligvis ogsaa har vakt den største Interesse i Danmark, inddeler den nordiske Flyveskole i tre Hovedgrupper, en Afdeling specielt beregnet paa Piloter, Navigatører og Telegrafister, en anden Afdeling tilsigter Uddannelsen af Stewardesser og ved en tredje Afdeling af Skolen eller Flyveuniversitetet, som det vel rettere burde betegnes, vil der blive afholdt Kursus for Trafikkassistenten og andet Personale knyttet til Luftfarten. Det Personale, der skal knyttes til dette Flyveuniversitet, vil komme til at andrage over 400 Personer.

Gennemføres Planen, hvilket naturligvis forudsætter en 100 pct. Tilslutning fra Danmark og Sverige, tænkes det nordiske Luftfartsuniversitet placeret ved Sola-Flyvepladsen, der jo nu vil faa en ganske særlig Betydning i den skandinaviske Trafik som Boplads for de nye S.A.S.-Stratocruisere. Omkostningerne skønnes at udgøre omkring 8 Millioner Kr.

Hvorvidt man i det svenske og danske Luftfartselskab vil tilslutte sig det interessante norske Forslag er vel for tidligt at spaa noget om. Forholdet er jo det, at man i de tre nordiske Lande i Øjeblikket har hver sin Flyveskole. Fordelene ved en ensartet Uddannelse i nøje Overensstemmelse med de internationale Bestemmelser for Uddannelse af Flyvepersonel er man ikke blinde for. Betydelige Beløb til Uddannelsen i de forskellige Lande kan maa-ske herved reduceres, men fra Luftfartselskabernes Side ønskes man sikkert ogsaa i nogen Grad at kunne bevare Flyvepersonellens nationale Særpræg.

Under alle Omstændigheder vil det norske Forslag blive gennemdrøftet ved en Række Forhandlinger, og bliver Planerne realiseret, vil det blive en Skole, hvis Art er den første i Verden. Den skandinaviske Luftfart vil herigennem faa en stadig Tilgang af veluddannet og gennemskolet Personale, og i sig selv vil det nordiske Flyveuniversitets Oprettelse blive et yderligere Led til Styrkelse af det Samarbejde, som nu efter Krigen er blevet et Sækkende for nordisk Lufttrafik ude i Verden.

wing.

Igen en Dakota

80 pct. af Trafikmaskinerne er Douglastyper

ANOTHER Dakota! Under denne og lignende Overskrifter bragte engelske Blade Meddelelsen om en af de sidste alvorlige Ulykker, der i Løbet af faa Maaneder har ramt Verdensluftfarten.

Mange Mennesker synes at have den Opfattelse, at de berømte amerikanske Douglas Dakota eller DC-3 ikke mere svarer til de Krav, der stilles til Sikkerheden i Luften. Det kunde maaske være paa sin Plads endnu engang at pege paa den Kendsgerning, at de fleste Ulykker, naar de indtræffer, nødvendigvis maa ramme netop denne Type af den Grund, at omkring 80 Procent af de Passagermaskiner, som nu flyver Luften tynd i alle Verdensdele, er Douglasmaskiner.

Ikke mindre end 1200 Dakota's eller DC-3 Maskiner var i 1946 indsat paa Luftruterne i U.S.A., oplyser Douglas-Fabrikerne i Californien, og kun relativt faa af de transcontinentale Luftruter blev beflyjet med den firemotorede Skymaster eller DC-4-Type. Henvend 13 Millioner Passagerer blev i samme Tidsrum fløjet med Dakota-Maskiner over en Strækning svarende til 16 Milliarder Passager-km. Det viste sig at være en Forøgelse i Lufttrafikken paa 78 pct. sammenlignet med 1945, og Ulykkesantallet er trods den vældige Udvidelse i amerikansk Luftfart gaet ned med Halvdelen, viser de officielle Statistiker.

I Almindelighed bruges Betegnelserne DC-3 og Dakota i Flæng. Den oprindelige Type er DC-3a med to 1050 HK Motorer, mens DC-3c, hvis amerikanske Militærbetegnelse er C-47, mens Englænderne kalder den Dakota, er udstyret med 1200 HK Motorer.

Sikkerheden paa Luftruterne over de store Have.

Af en nylig offentliggjort Statistik, som Douglas Aircraft Co. har udarbejdet over de Flyvninger, der i Krigens Løb blev foretaget med Firmaets firemotorede C-54 (Skymaster), fremgaar det, at der under 72.642 Flyvninger over Atlanten og Stillehavet kun gik tre Maskiner tabt. Den ene af disse, siger Selskabet, maatte nøddlande i temmelig høj Sø, uden at der skete de ombordværende noget, mens de to andre forsvandt sporløst, rimeligvis som Følge af fjendtlig Virksomhed. Statistikken omfatter alle de Flyvninger, som Air Transport Command, Naval Air Transport Service og de amerikanske Lufttrafikselskaber har foretaget i Perioden fra 1942 til 1945.

Dyrt at bygge en ny Flyve-maskintype.

North American Aviation Inc. oplyser, at inden det lykkedes at bringe den nye Navion Sportsflyvemaskine paa Markedet (den sælges for 7.750 Dollars), maatte Fabrikken anvende 7½ Million Dollars til Forsøg og Eksperimenter.

Helikoptere udbringer Posten.

I Begyndelsen af 1947 tog det amerikanske Postvæsen 11 Helikoptere i Anvendelse til et ret interessant Forsøg, idet man gik i Gang med at udbringe Posten til 39 Posthuse i New York's Forstæder ved Hjælp af disse til Formaalet særligt velegnede Luftfartøjer. Ved flere af Posthusene landede Helikopterne ikke, men blev holdende i Luften i et Par Meters Højde over Hus-taget eller en aaben Plads, hvorefter Post-sækkene blev afleveret.

MØLVIG'S BITTERMANDEL



Ogsaa i Kastrup Lufthavn har de haft Sneen at slaas med.

Demonstrations-Flyvninger.

Den hurtigste Flyvemaskine i Verden.

Den verdensberømte Gloster Meteor højt ydende Interceptor Jager, der er Indehaver af Verdens Hastigheds-Rekord og er udstyret med Rolls-Royce DERWENT Reaktorer, vil give Demonstrations-Flyvninger i Danmark i Dagene d. 21.—25. April.

Yderligere Detailler vil til sin Tid blive meddelt i Pressen.

G L O S T E R M E T E O R

Reaktordreven af

ROLLS-ROYCE

ROLLS-ROYCE . DERBY . ENGLAND . LONDON OFFICE: CONDUIT STREET, W. 1

AGENTS: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S, SLUSEHOLMEN, KØBENHAVN SV.

DUNLOP

leverer

**HJUL * DÆK
SLANGER og
BREMSE**

til
Vickers Viking



BUNDKOBBLINGEN GODKENDT

En Begivenhed af vidtrækkende Betydning for dansk Svæveflyvning.

I de sidste Aar har den saakaldte »Bundkobling« for Svæveplaner hyppigt været paa Tale blandt nordiske Svæveflyvere. Det drejer sig om Anbringelsen af Udløsningsanordningen for Startwiren ved Spilstart. Paa Grunau Baby sidder denne oprindeligt i Næsen (og her anvendes den ogsaa ved Flyvemaskinesløb), men i Danmark har man til Spilstart anvendt en Kobling, der sad lidt lavere — ved Medens Begyndelse. Dette gav tydeligt forbedret Starthøjde.

Enhver Modelflyver ved, at jo længere tilbage mod Tyngdepunktet, man anbringer Højstartkrogen, jo højere kan man faa en Svævemodel op i Højstart. Det var da nærliggende ogsaa paa Svæveplaner at flytte den bagud. I Finland blev der foretaget teoretiske Undersøgelser, der førte til, at man anbragte Koblingen mellem Spant 1 og 2 — altsaa lidt bag den danske. I Sverige blev der sidste Aar foretaget nogle Forsøg, der dog gjensynlig ikke førte til noget Resultat.

Man vidste imidlertid, at det tyske Luftvaaben i sin Tid eksperimentelt havde arbejdet med en Bundkobling, der sad under Sædet mellem Spant 3 og 4.

Som Dansk Svæveflyver Union meddelte i FLYV Nr. 2 i Aar, havde Polyteknisk Flyvegruppe indsendt Beregninger til Luftfartstilsynet, men ikke faaet disse godkendt (det drejede sig om Stabilitetsberegninger, men ikke Styrkeberegninger til en endnu længere bagud anbragt Kobling), hvorefter man ansaa Chancerne for at faa en lav Kobling anerkendt for meget smaa.

Imidlertid vidste man, at der forelaa Resultater af langvarige vellykkede Forsøg med en Bundkobling som den tyske. Altsaa maatte der ogsaa kunne opstilles tilfredsstillende teoretisk Bevis for Metodens Sikkerhed.

Ingeniør H. Kartman fra F. L. Smith's Flyveklub tog fat paa Opgaven i Samarbejde med Klubkammeraten Carl Johansen (begge er ansat i Skandinavisk Aero Industri) — og opnaaede Godkendelsen!

For denne Indsats vil alle danske Svæveflyvere være de to Ingeniører taknemmelige. Bundkoblingen vil øge Mulighederne for termisk Svæveflyvning ganske betydeligt og i mange Tilfælde overflødiggøre den langt dyrere Flyvemaskinesløb. I det følgende fortæller Ingeniør Kartman om Bundkoblingens Anerkendelse.

Fordelene med Bundkoblingen.

Hvad er nu Formaålet med Bundkoblingen?

1) Man faar indtil 50 pCt. større Højde end ved normal Start med samme Wirelængde.

2) Større Sikkerhed under Optrækket. Ved en Start med Næsekobling holder Piloten Pinden helt i Maven, hvilket betyder, at Svæveplanet i Tilfælde af en Wire-sprængning vil have Tilbøjelighed til at »gaa bagover« for derpaa at stalle kraftigt. Ved en Start med Bundkobling holder Piloten under Løbet henad Jorden Pinden trykket for derefter at holde den neutral under Optrækket. Haleplanet er altsaa praktisk talt ubelastet, og i Tilfælde af Wiresprængning vil Svæveplanet ikke have den samme Tilbøjelighed til at »gaa bagover«, hvorfor det er lettere at undgaa en farlig Stalling nær Jorden.

3) Sidst men ikke mindst bliver Optrækket fuldstændig roligt uden det ubehagelige og farlige »Huggeri«, der kan give Bæreplanet betydelige Paavirkninger.

Prøverne.

Da Luftfartstilsynet havde godkendt mine Beregninger og Synspunkter, gav det Tilladelse til, at der blev afholdt nogle Flyveprøver. Disse blev afholdt med Svæveflyveklubben »Heden«s Baby Søndag den 9. Marts paa Værløse Flyveplads, som paa dette Tidspunkt var dækket af et højt Sne-lag. Men vi fik da kørt Spillet frem og trukket Wiren ud pr. Haandkraft gennem meterhøje Driver. Kl. ca. 14 ankom Civilingeniør Gunner Larsen fra Luftfartstilsynet, og Prøverne begyndte. De forløb helt programmessigt, og tilbage er der kun at fortælle, at jeg Torsdag den 13. Marts fik Meddelelse om, at Bundkoblingen var endeligt godkendt i Danmark.

I Praksis vil dette medføre, at Flyvemaskinesløb bliver unødvendigt, da man ved Spilstarten faar Højde nok til at faa Tilslutning til Termikken.

H. Kartman.

BUNDKOBBLINGEN

Af Ingeniør H. Kartman.

Det er nu endelig lykkedes at faa godkendt den lave Kobling til Svæveplaner, idet jeg i Samarbejde med Civilingeniør Carl Johansen fik opstillet et Beregningsgrundlag, som Luftfartstilsynet kunde godkende.

Ved den normale Kobling i Næsen er der paa Haleplanet en betydelig negativ Opdrift, der navnlig ved Svæveplaner med kort Hale (Rhönbussard, Hütter 17) kan blive saa stor, at Haleplanet staller, hvilket giver sig Udslag i det velkendte »Huggeri« under Optrækket.

Haleplanets Stalling yder en Sikkerhed

for, at Bæreplanet ikke overbelastes, en Sikkerhed, som ikke findes, naar Haleplanet aflastes ved, at Koblingen rykkes tilbage. I dette Tilfælde forekommer den største Paavirkning paa Bæreplanet, naar man i Slutningen af Optrækket møder en opadgaende Luftstrøm (Bø). Det kunde imidlertid ved større Beregninger eftervises, at i dette Tilfælde vilde Bæreplanet stalle, inden Paavirkningerne bliver farlige, forudsat at den maksimale Flyvehastighed under Optrækket (for Grunau Baby II B 80 km/T) ikke overskrider væsentligt.

mente endda, at 20 Starter skulde kunne gøre det.

Ganske givet vil det paa Forhaand være svært at skønne sig til et saadant Startantal for Aflæggelse af B-Prøven, og man maa sikkert prøveuddanne et Hold nye, før Regler kan fastsættes.

Det maa nemlig ikke glemmes, at Solo-uddannelsen giver Eleven en ret stor Selvtillid lige fra de første Starter, som vil savnes, naar der er en Instruktør med til at klare de vanskelige Situationer. Nervøsiteten ved at skulle flyve solo efter et saadant Antal kortvarige Flyvninger maa ogsaa tages med i Beregningerne!

Som sagt er det paa Forhaand svært at skønne, og kun praktiske Forsøg kan give Retningslinierne.

Flyvningerne med »2 G« en er især vigtigt resulterede i en Række større og mindre Forbedringer. Planhjelken er saaledes gjort fuldhøj, og den tilladte Fuldvægt er derfor nu oppe paa 350 kg. En Mindskning af V-Formen har haft en livligere Klap-

virkning til Følge, og Anbringelse af Kuglelejer i Stødstængerne har gjort Styrebevægelserne behageligere. Skærme omkring Styreliner o. l. forhindrer, at evt. Passagerer kan komme til at paavirke Styringen, Bagsædet er blevet forsynet med Fodhviler, og »Pandeblækkere« er blevet polstret.

Et Tegningsæt til »2 G« kan rekvireres hos Konstruktørerne, Bondetinget 16, Roskilde, for med det 100 Kr., og Licensafgiften pr. bygget Plan er 500 Kr.

Foruden en lettere Opskoling af Elever har »2 G« en den store Fordel, at Klubberne kan give evt. Velgørere en Flyvetur — nogle vil maaske betale for at blive fri! Folk er jo saa forskellige. Maa det i den Forbindelse siges, at en »Baad« til den vil være gavnlige, Menneskene vil som bekendt bedrages, og det vil give de fleste en større Følelse af Tryghed at sidde indelukket. Da det ogsaa vil forbedre Flyveegenskaberne, er der kun at sige: paa med Vanten — og »Baadens«.

Hartvig.

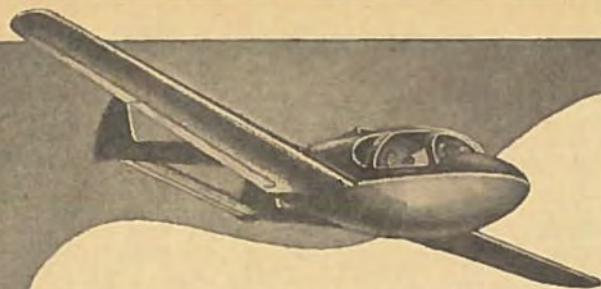
Byg »2 G« i Klubberne!

Luftfartstilsynet har nu godkendt den to-sædede Glider til Bygning, bl. a. i Klubberne, og et specielt Skolingsprogram for denne nye Type er under Udarbejdelse.

EFTER forskellige Prøver er den danske to-sædede Glider »2 G«, som er konstrueret af Ingeniørerne Knud Høgslund og Traugott-Olsen fra Roskilde, nu blevet godkendt som Type af Statens Luftfartstilsyn.

Baggrunden for Konstruktionen er som bekendt et Forsøg paa at forenkle Svæveflyveruddannelsen, og Luftfartstilsynet har bedt Konstruktørerne udarbejde et Skolingsprogram direkte til B-Diplom.

Høgslund og Traugott-Olsen mener, at 35 Starter med Instruktør i »2 G« en skulde være Træning nok for Eleven til Aflæggelse af B-Prøven, og Birger Nilsson fra Sverige, som var med til Prøveflyvningerne,



**De behøver ikke
kravle ind i en ...**

Fokker PROMOTOR

Den ny Fokker PROMOTOR kan rumme 4 Personer og har lukket, lydisoleret Kabine, optrækkeligt Understel og gør en Marchhastighed paa 218 Kilometer. Trods disse iøjnefaldende Fordele er Fokker PROMOTOR meget rimelig baa-
de i Anskaffelse og Drift.



A/s FRISIA
SEJRØGADE 13. RYVANG 8309



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Sct. Annæ Plads 5, København

Telf. C. 5455

Københavns Lufthavn
Telf. Kastrup 220

Aalborg
Telf. Aalborg 4402

INDFLYVERNES *Universitet.*

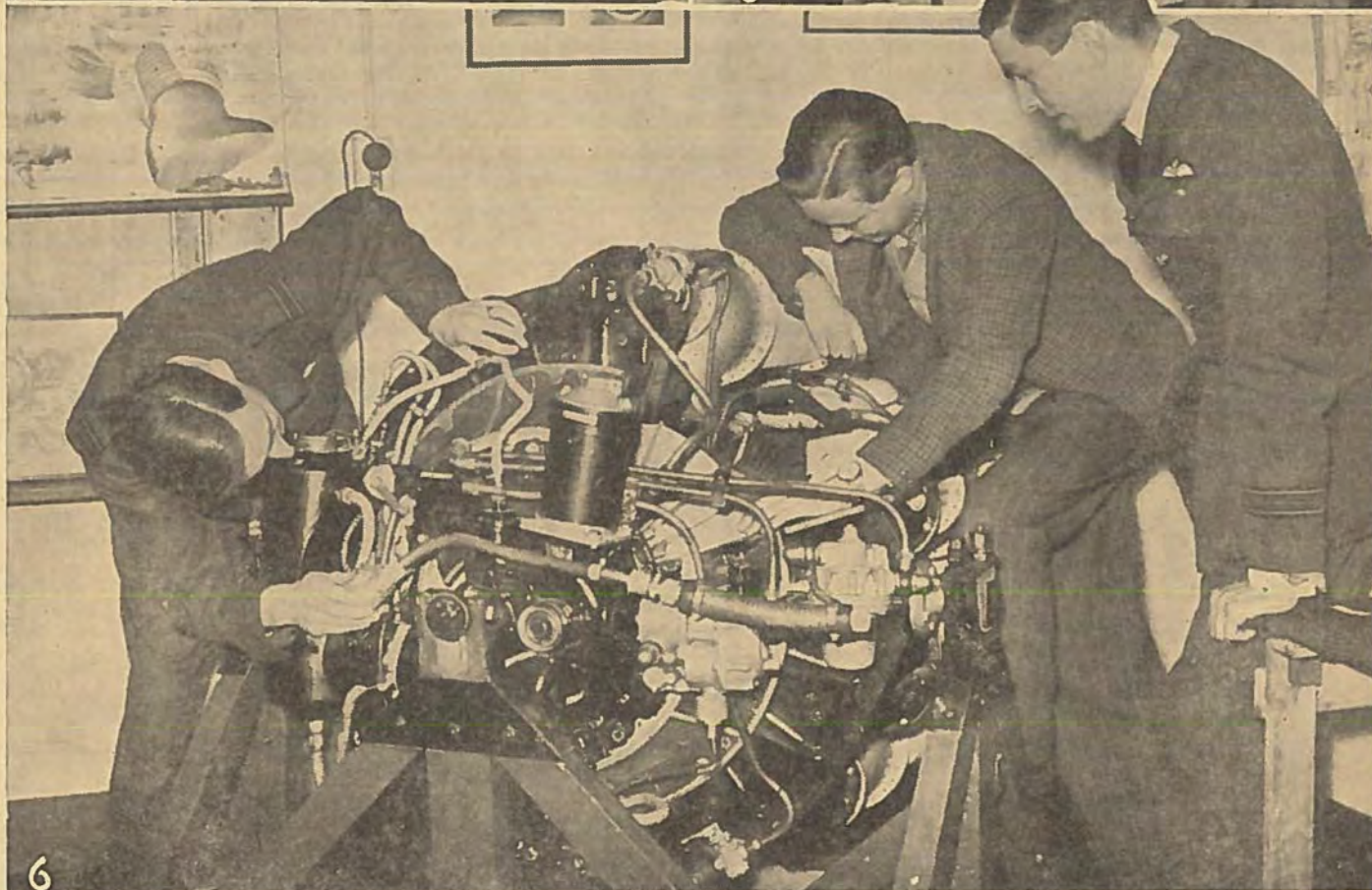
R.A.F.-Stationen paa Cranfield i Nærheden af Bedford er for nylig blevet indrettet som en højere Lærestalt for Indflyvere. Skolen ledes af Group Captain H. J. Wilson, A.F.C., der i Slutningen af 1946 satte Hastighedsrekord paa 991 km/T, og dens Formaal er at give de bedste Indflyvere i Verden en videregaaende Uddannelse, for at sætte dem i Stand til at foretage deres Prøver og Forsøg paa en videnskabelig Basis. Eleverne kommer fra alle Dele af Verden. Der er Plads til 35 Elever, og deraf er 11 Pladser reserveret R.A.F., 7 er reserveret Royal Navy, 4 civile Indflyvere, 7 Flyvere fra allierede Lande og 6 Pladser er forbeholdt Flyvere fra de britiske Dominions. Undervisningen, der strækker sig over to Aar, omfatter tre Hovedfag: Aerodynamik, Flyvemaskinekonstruktion og Motorkonstruktion — foruden praktisk Flyvning.

Hosstaaende Billeder giver et Indblik i Skolens Arbejde:

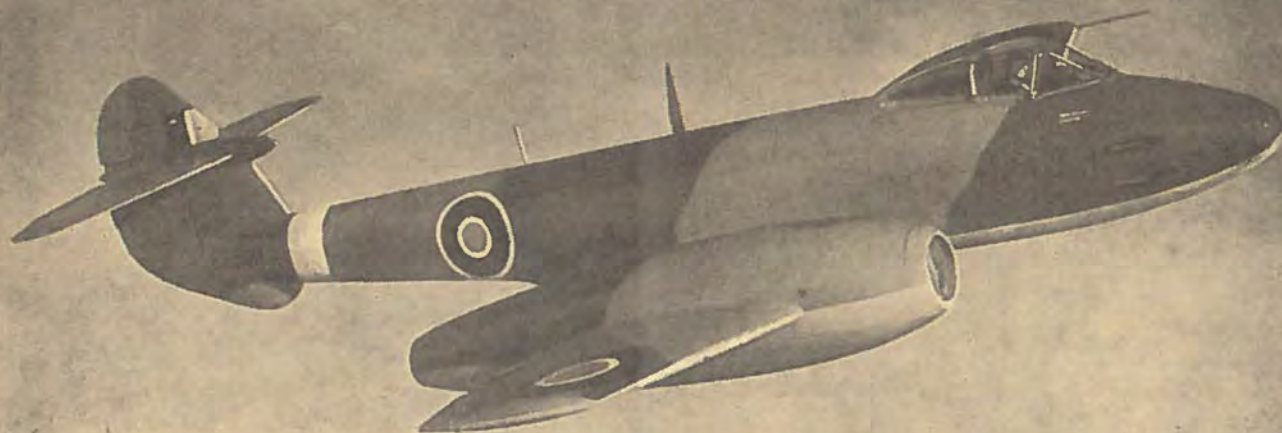
1. En af Eleverne har lige afsluttet en Prøveflyvning og viser sine Resultater til Wing Commander H. P. Powell.
2. Et af Klasseværelserne paa »Lærestalten«. Eleverne har travlt med forskellige Beregninger.
3. Den praktiske Flyvning foretages med mange forskellige Typer af Flyvemaskiner.
4. Wing Commander H. P. Powell er ved at kontrollere Elevernes Flyvetid.
5. Nogle tyske Instrumenter og Motordeler undersøges af Skolens Lærere.
6. Eleverne er meget interesseret i en af Verdens mest kendte Reaktorer, Rolls-Royce »Welland« Reaktoren.
7. Og her gælder Undersøgelsen en tysk »Argus« Motor, som har siddet i et Rekognosceringsluftfartøj.
8. Svæveflyvning hører med til Undervisningen.



En Billedreportage fra en engelsk Flyveskole for Viderekomne.



*Hurtigste Jager idag og eneste Flyvemaskine
der har naaet en Hastighed af 1000 km. i Timen.*



G L O S T E R M E T E O R

R O L L S R O Y C E D E R W E N T E N G I N E S

GLOSTER AIRCRAFT . GLOUCESTER . ENGLAND . (Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd.)

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK

„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

Dansk Besøg hos de Havilland i Canada



Her er et Billede fra et dansk Besøg hos De Havilland i Canada, hvor Chipmunk blev forevist. Fra venstre ses Luftfartsinspektør A. S. Bendtsen, Generalmajor Førslev, vor Luftfartsattaché i Washington, Hr. Mickleborough fra D.H., Generalinde Førslev, Flyvemekaniker P. Sørensen, Mr Bannock fra D.H., Maskinmester P. Schleman og Mr Calder fra D.H.

Flyveulykken i Sydsjælland den 27. Februar.

Under en Flyvning i Forbindelse med Manøvrerne i Sydsjælland den 27. Februar styrtede en af Flyvevaabnets Maskiner, KZ II-T (Nr. 120), ned i Nærheden af Baarse, Vest for Præstø. Føreren, Premierløjtnant J. Thyregod og Observatøren, Premierløjtnant B. Juel Petersen, dræbtes paa Stedet.

Ulykken skete under Flyvning i lav Højde; Maskinen mistede Hastighed og dette i Forbindelse med kraftige Vindstød forårsagede, at den tog Jorden og kom i Brand.

Premierløjtnant Thyregod var en meget dygtig og erfaren Flyver. Under Krigen flygtede han til Sverige, kom derfra til England og blev uddannet som Faldskærmsjæger. Kort før Befrielsen blev han sendt ned over Danmark.

Premierløjtnant Juel Petersen var under Krigen i den danske Brigade i Sverige. I Foråret 1946 paabegyndte han sin Flyveruddannelse ved Hærens Flyvertropper og var endnu Elev paa Skolen i Karup. Begge de omkomne Flyvere var ugifte.

Boeing skal bygge for 200 Mill. Dollars Flyvemaskiner

Formanden for Bestyrelsen i Boeing Aircraft Company, Mr. Wm A. Allen, har udtalt, at man ogsaa i Aar maatte være forberedt paa en stigende Udvikling af Trafikken i Luften. I 1946 befordrede de amerikanske Luftruter (indenrigske og udenrigske) 1.000 — eet Tusinde — Procent flere Passagerer end i 1938, og det er givet, at Flyvemaskinen vil spille en stadig større Rolle i Verdenshandelen.

Disse Udtalelser bekræftes af Boeing Fabrikernes Virksomhed. Ved Begyndelsen af 1947 havde Boeing for ca. 200 Millioner Dollars Flyvemaskiner i Ordre (civile og militære). Alene Ordrene paa den 80-personers Stratocruiser beløb sig til over 75 Millioner Dollars. Foruden Ordre paa 10 Stk. C-97 Stratofreighters har Boeing Bestilling paa 135 Bombere af Typen B-50, hvoraf de første skal leveres i Begyndelsen af indeværende Aar. B-50 er en nyere og større Udgave af B-29 Superfortress.

Med Skovl paa Nakken til Alleberg?

SOM et Led i Allebergs Forbedring er der fra den svenske Stats Side bevilget smaa 50.000 Kr. til Anlæg af Startbaner. Mængden paa Arbejdskraft har imidlertid bremset dette Arbejde indtil videre. I »Nordiska Flygtidningen« Referat af KSAK's Aarsmøde, foreslaas det at invitere Svæveflyvere fra de andre nordiske Lande »som ju inget högre vill än att få komma til Alleberg och segelflyga« over at arbejde paa Startbanerne og som Løn faa et Kursus paa Svæveflyveskolen! — Naa, vi Danske er jo kendt for at kunne tage en god Spøg!

Aalborg Flyveklubs Generalforsamling den 14. Februar

Formanden, Redaktør Alf Schjøttz-Christensen, aflagde Beretning, hvoraf det fremgik, at 17 Medlemmer havde bestaaet Teorikursus. Der blev ikke i 1946 taget ny Certifikater, men fem Medlemmer naaede i Oktober at aflægge Soloprøve, og tre af disse opnaaede Certifikat i indeværende Aar.

Klubben ligger i Øjeblikket i Forhandling med Statens Luftfartsvæsen om Overtagelse af Vejrtjenestens grundmurede Stationsbygning i Aalborg Lufthavn.

Der blev uddelt tre Certifikatpræmier paa hver 200 Kr. til Peter Hanefeldt Møller, Thorvald Jensen og Knud Hansen. Foreningen tæller i Dag 210 Medlemmer. Regnskabet viste et Driftsoverskud paa 1387 Kr., og den samlede Beholdning er 2757. Generalforsamlingen bemyndigede Bestyrelsen til at tage 1500 Kr. af disse Penge til en Klubhusfond. Til Bestyrelsen genvalgte Civilingeniør Holmqvist, Fabrikant Langer og Landsretssagfører Ørum Jensen.



Fra Certifikatprøverne i Aalborg. Fra venstre Knud Hansen, Ing. Hanefeldt Møller og Th. Jensen (begge kendte Svæveflyvere), Kaptajn løjtnant B. O. Sandquist fra Karup, Løjtnant Møller, Løjtnant Sandquist og Kaptajn A. H. Jørgensen, der foretog Prøverne.

Modelflyverne har begyndt Konkurrenceaaret.



»Ikaros« i Haslev har nu 4 C-Diplomater - alle med Rechnagels KR-21 »Diogenes« i Klasse A 3. Her ses den første af de fire, Bendt Schmidt, der er Klubbens Sekretær.

FEBRUAR-Distriktskonkurrencerne plejer at aflyses eller gennemføres med daarlige Resultater i elendigt Vejr. Den 16. Febr. i Aar var det anderledes - en rigtig Vinterkonkurrence. Gennemgaaende var der alt for faa Deltagere. Mange flere kunde have opnaaet Points i Unionens nye Pointskonkurrence, der løber hele Aaret, og hvor Distriktskonkurrencerne belønnes særligt godt. Mange flere kunde have faaet en af Betingelserne for at deltage i Danmarksmeesterskabet eller kunde have taget Diplomer.

FAO staller 21 Gange - og gaar i Termik.

Frederikssund var Stedet for Konkurrencen i Distrikt 1 og gjorde ikke Traditionen om godt Vejr til Skamme. Der var endda fremskaffet en dejlig nemt tilgængelig Flyveplads - Isen paa Roskilde Fjord, lidt svær at løbe paa til Højstart, men en herlig Startbane for Dieselmotormodelerne. Trods Frosten var det ikke koldt, da Solen skinnede og Vinden var svag. Der var endog Termik i 5 Graders Frost. Unionens Næstformand, Sven Wiel Bang, tog A-Diplom med sin nye A2 Model »Sven Tveskæg«, der fløj 3.15 i første Start paa kun 35 m Snor. Sekretæren, Jørgen Gamst, vandt A 1 med 3.08 med sin FAO, der efter en fin Højstart stallede 21 Gange i smaa Hak, hvorpaa den gik i Termik og fløj over 5 min. Iøvrigt var Unionens Ledelse repræsenteret af Eigil Nissen, der var Konkurrenceleder, og af Instruktøren, der var Dommer.

I A 2 vandt O. Møller fra Kbhvn. med sin »Holger Danske«, som med afklippede Tipper er kommet ned i Klassen. Han havde ogsaa lidt Termik og fløj 3.19. A 3 blev vundet af Svend Nielsen, Slangstrup, med 3.54, mens Jørgen Petersen fra samme Klub fløj 2.29 - - begge mistede en Model, der forsvandt af Syne efter godt 8½ min.

Gasmotormodelerne

Der var hele fire Dieselmotormodeller til Stede, hvis Ejere kæmpede med Motorene, Afbrydermekanismerne (hvis der var nogen) og uindfløjne Modeller. Bornholmeren Ove Rasmussen, nu i Sportsflyveklubben, da han er Soldat i Avedøre, fik sin Model med Monsunmotor til at gaa i Termik. Motoren gik 25 sek, mens hele Rekorden blev paa 4.49,9 og er ny Danmarksrekord baade i Gruppe D og Klasse D 1 - en rar Portion Points til Ove. Paa en senere Flyvning strejkede Afbryderen, og Modellen fløj over 5 min. uden Termik. Modellen havde 23,4 Kvdm Planareal og vejede 670 g. Ove vandt D-Klassen med 1.37. Jönsson fløj 27 sek. med sin nye Model, der mest fløj vandrette Loops. Peter Christiansen kom med en ny Model med 1-hjulet Understel og Thorning Bensens 1 A Motor. Dens »Jomfruflyvning« forløb pænt, men den var for utrimmet til Konkurrencen. Den gled imidlertid ekstra fint, saa vent til næste Lejlighed - -. Ib Ankjær havde Vanskeligheder med at faa Modellen i Luften, men morede den store Tilskuerskare med sine lange Startløb.

Apropos Tilskuere: De var paa Skjætter eller i Isbaade og skar Startsnorene over. Hvornaar lærer Modelflyverne at have hver sin Snor, som rulles ind efter hver Start?

Københavnerne dominerede, mens Frederikssund selv slet ikke deltog, saa næste Konkurrence bliver nok i København.

Fjerde Haslev-C-Diplom.

I Roskilde mødte kun 9 af 20 tilmeldte fra Haslev, Næstved og Roskilde. A 2 vandtes af Paul Mortensen, Roskilde, med 1.42. I A 3 var der fine Præstationer af et Haslev-Hold, der fløj 3.10 i Gennemsnit, hvilket er langt over 1946-Normalen. Henning Jørgensen, der blev Nr. 1 med 4.08, fik endelig efter mange Forsøg sit C-Diplom. Ved at bygge nyt Plan og Haleplan havde

han sænket Planbelastningen fra 18,4 til 15 g/Kvdm, og det gjorde Udslaget. Modellen var naturligvis en »Diogenes«. Haslev vandt Holdkonkurrencen fulgt af Næstved med 2.29.

Ringe Konkurrence paa Fyn.

Odense og Nyborg mødtes i Ringe til en ret sløj Konkurrence med kun 6 Deltagere. Unionens Kasserer, Aage Tage Hansen, var Dommer, mens Distriktslederen her som de fleste andre Steder var Konkurrenceleder. I A 2 opnaede OM-F's Hold 2.38 i Gennemsnit - det bedste i Klassen af alle Distrikter, selv om Høst-Aarls individuelt kun naaede 3. bedste Præstation med 2.58. Arne Hansen og Flemming Poulsen fik B-Diplom.

Størst Deltagelse i Aarhus.

Aarhus arrangerede den største Konkurrence med 19 Deltagere fra 5 Klubber. A 1-Resultatet var særlig smukt: Vagn Aage Magnus fra Aarhus blev Nr. 1 (2.47) og naaede med Niels Hummeluhr fra Progress og Egon Madsen fra Nykøbing et Gennemsnit paa 2.38 - langt over Normalen. A 2 vandt Lillelund fra Nykøbing (3.00), som sammen med to Skivefolk opnaaede 2.22. Robert Clemensen fra Skive vandt A 3 med 3.09 (første Flyvning 5.05). Vejret var stille med tyk Rimtaage og 10 Graders Kulde.

I Hammelev fløj 10 Mand fra Hammelev, Fredericia og Vejle i Blæst med stor Havari procent. Arne Ibsen, Fredericia, vandt A 1 med 1.56 (G. af tre: 1.10), mens Nis Nissen, Hammelev med sin »Nordstjernen« fløj 1.33 i A 2 (G. af tre: 1.14). Arne Ibsens Model fløj bort - han saa den selv i ca 10 Min.

Som Helhed maa Konkurrencerne siges at have givet Resultater, der især for Topplaceringernes vedkommende var over Gennemsnit - ligesom Vejret. Derimod var det - med enkelte Undtagelser - sløjere i Bredden, ikke alene for de tre første Pladser, men især for de øvrige. For mange Fejlstarter og for mange ikke gennemførte Indsatser bør vi stræbe efter at komme af med, naar vi fortsætter 1947-Koncurrencerne. God Planlægning og megen Træning er Vejen at gaa.

LIDT NYT fra England.

ENGELSKE TAL. »Aeromodeller« regner med, at der er 200.000 aktive Modelflyvere i England, men officielt eksisterer »kun« 333 Klubber med 9313 Medlemmer. 210 har Klublokaler. Gennemsnitsalderen er 18 Aar.

Til Pinse afholdes for første Gang engelske nationale Mesterskaber med 6 forskellige Konkurrencer. Der bliver ogsaa en speciel for Kvinder.

England indfører 5-Min-Regel: Forsøgsvis vil der ved forskellige engelske Konkurrencer blive indført en Regel svarende til den nordiske til Udelukkelse af Termikheld. Men de mener, at 5 Min. er nok.

»Sunnanvind« er ved at blive berømt i England, hvor 4 fløj bort under en Konkurrence i Hull. En forstørret »Sunnanvind« med LDC-2-Profil og fløjet af en Indflyver ved Percival ved et RAF-Modelflyvestævne vakte stor Opsigt ved sin Flyvning i daarligt Vejr.

AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL



OLYMPIA

Svævemodel i Kl. A. 1

Bl. a. Vinder af
Den danske Flyvedags Konkurrence og
O.M.-F.s Klubmesterskab

Samlesæt m. Tegning Kr. 9.00

Indeholder bl. a.
færdige Profiler og Spanter

Tegning alene Kr. 1.00

MODEL SPORT



Levin Jensen
Thinglækkevej 13
Fruens Bøge

**Brugt skoleglider
købes!**

Skoleglider i god flyveklar stand
købes. Mulige tilbud indsendes snar-
rest til formanden for Skanderborg
Svæveflyveklub.

Ole Michelsen,
Nørregade 58, Skanderborg.

Flyveudstilling i Silkeborg.

SILKEBORG Flyveklub afholdt fra 7. til 9. Marts en Udstilling, som blev noget generet af Vejret, der baade holdt en Del af Deltagerne og Tilskuerne borte. Der savnedes saaledes Privatflyvemaskiner, idet de udførte Isflyvninger, men Udstillingens Centrum udgjordes af Klubbens tre Svæveplaner. Et Panorama illustrerede praktisk Svæveflyvning. Hele den ene Langside optoges af Modeller fra jyske og fynske Klubber. Især en Samling Skalamodeller (1:50) fra Silkeborg vakte Beundring.

Silkeborgfirmaet Knud P. Andersen, der flyver med to Maskiner som Basis fra en midlertidig Plads 2 km fra Byen, havde en Stand med Luftfotografier, medens Stadsingeniøren udstillede en Model af den projekterede cirkulære Flyveplads. Endelig maa man nævne DDLs Stand fra Pariserudstillingen med en retrospektiv Modelsamling.

Paa Udstillingen afholdtes Foredrag. Pressen var god, og der var Radioreportage.



**3 BRA
HOBBYTIDNINGAR**

AERO — er det svenske flyveblad med de aktuelle Nyheder. Pris pr. nr. 75 øre.
HOBBYMAGASINET — indeholder alt om Modeljernbaner, — Skibsmodeller o. m. a. Pris 1 kr.
MODELLFLYGTIDNINGEN — med tegninger af svæve-, motor- og skalamodeller. Pris 75 øre.

1 prøvenummer 35 øre, 3 forskellige 75 øre i frimærker til porto og expedition.

J. SKOVGÅRD, POSTBOX 708, KØBENHAVN SV.

Rettelse.

I Artiklen »Kastrup-Katastrofens Aarsage«, Nr. 3, Side 66, midt i 2. Spalte, havde der indsneget sig en beklagelig, meningsforstyrende Ombyrderfejl. De paagældende Linier skulde have lydt:

Med Hensyn til Forholdene vedrørende den ovenfor omtalte Højderorslaas har Undersøgelsen vist, at denne Laas øjensynlig har været paa Luftfartøjets Højderor under Starten.

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

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weisshaupt,

Blidah Park 6, Charlottenlund

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,

Gennemløbet 3*, Vanløse

Ejvind Christensen (ansvarsh.),

Vesterbrogade 60, Tlf. 13.424

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

PROPELLER

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ¹/₅ - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Allhems Flygböcker er en ny Serie svenske Flyvebøger med mange Illustrationer i smuk Udførelse. Hidtil er udkommet:

På tysta vingar. Svæveflyvning fra alle Lande.
Mot svarta himlar. Højdeflyvning fra de første Ballonopstigninger til Nutidens Stratosfæreflyvning.

Röda vingar. Interessante Billeder af russiske Flyvemaskiner og Svæveplaner.

Pris pr. Bind Kr. 10,65.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Modelflyvning — Skibe — Automobiler.

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 Overingeniør M. P. Eskildsen.

Hobbyboken 1946, Kr. 6,30.

Kærkommen Gave for unge og gamle Dreng.

Dansk Flyvnings Historie, Kr. 3,50.

Svensk Flygkalender 1947, Kr. 3,85.

*

Tegn Abonnement paa udenlandske Tidsskrifter fra den nye Aargangs Begyndelse.

Hurtig og sikker Levering.

FLYG pr. Halvaar Kr. 11,40, Hefte 85 Øre.

Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.

Populær Teknik, Halvaar Kr. 6,00, Hefte 1,00.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte Kr. 1,40.

Aeronautia, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr. 2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.

Teknik för Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte 60 Øre.

Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
Telf. C. 2755 - 3955

Bygning og Reparation

af

Svæveplaner

Byggesæt og enkelte Dele
til S.G.-38

Indhent Tilbud!

Dansk Svæveflyveindustri

Solbakken 2, Fruens Bøge, Fyn

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 Luftsportersaad: 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^o 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.
Førsteinstruktor Per Weishaupt, Blidapark 6,
Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«,
Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Min Sky!

1946's svenske Svæveflyvemester, Gösta Brink, havde i 1944 en mindre behagelig Oplevelse ved en Svæveflyvning fra Alleberg. Han fløj en »Weiher« og var kommet ind i en fin Cumulusky. Der var livlig Svæveflyveaktivitet over »Bjerget«, en anden Svæveflyver faldt sig tiltrukket af den samme Sky og uden at vide, den var optaget, gik han ogsaa derind.

Efter nogle ubehagelige Øjeblikke for Tilskuerne kom to sønderslaaede Svæveplaner hvirvlende ud af Skyen. Med tilbageholdt Aandedræt saa Kammeraterne til. I 600 Meters Højde lykkedes det Brink at komme fri af Weiher og faa udløst Faldskærmen. Den anden kom først fri i smaa 100 Meters Højde, naaede lige at faa udløst Faldskærmen — og stod uskadt paa Jorden.

De dystre Miner afløstes af latter Smil. Der samlede sig hurtigt en Klynge om den sidstnævnte, som var kommet nærmest. Lidt efter kom Brink humpende med Faldskærmen over Armen, han havde forstuvet Foden i Faldet. De chokerede Tilskuere fandt sig selv og fik en befriende Latter, da Brink paa sit brede skaanske henvendte sig til den anden Havarist: »Hvad F.... havde du at gøre i min Sky!«.

Hartvig.

Det kongelige danske aeronautiske Selskab

afholder

Ekstraordinær Generalforsamling

Torsdag den 1. Maj 1947 Kl. 19³⁰

i Restaurant »Karnappen«, N. Hemmingsensg. 8—10

DAGSORDEN:

Ændring af Lovenes § 5, 1' Stykke, Kontingentforhøjelse.

Efter Generalforsamlingen:

»Hvem-ved-hvad«-Konkurrence med Flyveture som Præmier, og selskabeligt Samvær

Luftfartsforsikringer

Af enhver Art

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartsforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



EFFEKTIV TRAFIK MED VICKERS VIKING. En Flyvemaskine konstrueret til et særligt Formaal ... og indtil de mindste Enkeltheder konstrueret til at opfylde det med størst mulige Nyttevirkning. Store Døre og brede Korridorer ... Vestibule til Overtøj og let Bagage ... lav Lastehøjde til store Bagagerum ... komplet Køkken for Servering af Maaltider. Alt sammen noget, der letter Betjeningen af Passagererne ... og noget, der f. Eks. paaskønnes af British European Airways, hvis Rutetrafik er blevet sikkert og planmæssigt vedligeholdt af Vickers Viking mellemstore Luftlinere, et anerkendt Produkt af Vickers lange Erfaring med Hensyn til Konstruktion og Bygning af Flyvemaskiner.



VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED • AIRCRAFT SECTION, WEYBRIDGE WORKS, WESTBRIDGE, ENGLAND

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 18.404 - Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 5
1947 - 20. Aarg.



Pris
50
Øre



B. E. A.

British European Airways er et af de tre engelske statskontrollerede Luftfartselskaber, der hver for sig udfører regelmæssige Flyvninger paa de forskellige Kontinenter. De to andre er British Overseas Airways Corporation og British South American Airways Corporation.

B. E. A. har Ansvaret for al Ruteflyvning i Storbritanien og de britiske Flyvninger paa det europæiske Kontinent. Officielt begyndte Selskabet sin Virksomhed den 1. August 1946, men som de to andre Selskaber er det opbygget paa de rige Erfaringer, som britiske Piloter og Teknikere har høstet lige fra Flyvningens første Dage.

B. E. A. har allerede 17 faste Ruter i Europa og sørger i London for Forbindelse til de andre Verdensdele med B. O. A. C. og B. S. A. A. Disse tre store britiske Selskaber benytter sig overalt i Verden af Shell Aviation Service.

Paa mange af de europæiske Ruter, bl. a. London—København, bruger B. E. A. Vickers Viking Maskiner. Denne Maskintype blev ogsaa benyttet af Hans Majestæt Kong Georg VI under Besøget i Sydafrika. Vickers Viking er Englands første nye Trafikflyvemaskine efter Krigen. Den har Plads til 24 Passagerer og dens Marchhastighed er 340 km pr. Time.



A/s DANSK SHELL



FLYV



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

Nr. 5

Maj 1947

20. Aargang



CHRISTIAN X

1912—1947.

Øverst til venstre: Kong Christian faar i 1913 forklaret Marinens Maurice Farman.

Øverst til højre: Kongen besøger Luftfartsudstillingen i Forum i 1927.

Nederst til venstre: Luftfartsudstillingen 1934.

Og nederst til højre ser vi Kong Christian, som vi mest holdt af ham og vil huske ham: Alene paa den daglige Ridetur gennem Gaderne.



HVOR STORE BLIVER DE KOMMENDE NYE LUFTLINERE?

Af Frank Hove.

MANGE af de Projekter til Bygning af kæmpemæssige Luftlinere, der har været fremme i de sidste Par Aar, vil ganske sikkert ikke blive til Virkelighed, fordi det ikke vil kunne betale sig at anvende dem. Saadanne Typer som Douglas DC-4, Douglas DC-6, Lockheed Constellation, Boeing C-97 og lignende Luftfartøjer vil være tilstrækkelig store mange Aar frem i Tiden.

Fabrikkerne vil udmærket godt være i Stand til at kunne bygge Trafikflyvemaskiner baade til 200 og 400 Passagerer; men det hjælper jo ikke ret meget, naar den Slags Luftfartøjer bliver for dyre i Drift. Under Krigen viste det sig, at de Luftfartøjstyper, der blev anvendt til Transportbrug, havde en passende Størrelse, og derfor vil man til olivt Brug uden Tvivl fortsætte med Bygningen af lignende Typer, idet man dog vil tilstræbe at forbedre dem — f. Eks. med Hensyn til Udstyr og Sikkerhedsforanstaltninger.

Vicepræsidenten for *American Airlines*, Mr. O. M. Mosier, udtaler for sit Vedkommende:

»Ikke blot i Amerika, men ogsaa i den øvrige Del af Verden, maa man regne med at skulle anvende Trafikflyvemaskiner af forskellig Type, fordi de mange Lufttruter stiller forskellige Krav til Materiellet. I de nærmest kommende Aar tror jeg, at det bliver Typer, som kan rumme fra 30 til 150 Passagerer. Naar jeg ikke tror paa Anvendelsen af kæmpemæssige Luftlinere, er det, fordi det i langt de fleste Tilfælde er vigtigere, at Trafikhyppigheden bliver forøget, end at den enkelte Maskine kan medføre flere Passagerer. *American Airlines* er i Øjeblikket ved at forny sin Luftflaade, og Nyanskaffelserne omfatter ikke alene DC-4 Skymaster, der anvendes paa Atlanterhavsruten, men ogsaa det noget større Søsterluftfartøj Douglas DC-6 (med Trykkabiner); endvidere har Selskabet bestilt nogle Boeing Stratocruiser og Consolidated 240. Sidstnævnte, som er betydelig hurtigere end DC-3'en, skal anvendes paa de kortere Ruter med stor Trafikhyppighed.»

Vicepræsidenten for *Western Air Lines* Mr. Thomas Wolfe er ligeledes af den Opfattelse, at Udviklingen vil gaa mere i Retning af forøget luksuøs Udstyr og Hastighed end i Forøgelse af Luftfartøjernes Størrelse. »DC-4 og Constellation«, siger Mr. Wolfe, »har netop den Størrelse, som passer for Lufttruterne i den nærmeste Fremtid. Begge disse Luftfartøjer er ved at gennemgaa vise Forbedringer; de vil blive indrettet til at kunne medføre fra 30 til 60 Passagerer, og da Omkostningerne pr. Passager/Kilometer — eller pr. Ton/Kilometer — i Forbindelse med Hastigheden vil være den dominerende Faktor, er det meget tvivlsomt, om man vil gaa over til Anvendelsen af større Luftfartøjstyper paa de indenlandske Ruter. Langt de fleste Passagerer vil sikkert foretrække hyppigere Starter paa en bestemt Rute frem for større Maskiner, naar blot det anvendte Luftfartøj er tilstrækkelig bekvemt indrettet, og det er økonomisk bedre for Selskabet at gennemføre en Rute flere Gange paa een Dag med Maskiner til 40 Passagerer, frem for at gennemflyve den een

Gang om Dagen med en Maskine til 200 Passagerer.»

Hyppige Ruteforbindelser er imidlertid ikke nok. Selv om Trafikfolk ikke holder af at komme ind paa Spørgsmaalet om Ulykker, saa kan man ikke komme uden om, at Forsikringerne af Luftfartøjet, Passagererne og Skade paa Trediemand er meget store Poster paa Udgifssiden; ja — de kan blive saa store, at de slaar Økonomien i Stykker. Man kan ikke forlange, at Forsikringselskaberne skal forsikre en Flyvemaskine til 200 Passagerer for den samme Præmie, som skal betales for fem Maskiner, der hver kan medføre 40 Passagerer. Det vilde være alt for stor en Risiko at løbe.

Præsidenten for et stort amerikansk Luftfartsselskab, der ikke ønsker at faa sit Navn nævnt, siger følgende om Fremtidens Trafik i Luften:

»Efterhaanden som Efterkrigstidens Lufttrafik naar sin fulde Højde, vil det gaa op for mange Trafikfolk, at Størrelsen af Fremtidens Luftlinere i første Række vil være afhængig af geografiske og økonomiske Forhold. Selv om ingen Flyvetekniker kategorisk vil sige, at de meget store Luftkæmper aldrig vil blive til Virkelighed, saa er de fleste dog godt klar over, at den Størrelse, Hastighed og Rækkevidde, som Douglas DC-6, Lockheed Constellation, Boeing C-97 og lignende Typer har, vil være tilstrækkelige mange Aar frem i Tiden.

De Lufttraffikselskaber, der har anvendt Douglas DC-4, har konstateret, at Landflyvemaskiner af denne Type og Størrelse har været meget tilfredsstillende paa de lange Ruter over Land og Vand. En alt for stor Del af dette udmærkede Luftfartøjs betalende Last skal ganske vist paa de lange Ruter anvendes til Brændstof, og det vilde være rart, om Rækkevidden og Hastigheden kunde komme lidt højere op. Disse Krav tilfredsstilles imidlertid af Douglas DC-6 og andre i denne Artikel nævnte Typer.

Den længste Luftrote i Verden uden Mellemlandingsmuligheder er i Øjeblikket Strækningen San Francisco—Honolulu, og denne Rute vil til en vis Grad være afgørende for Størrelsen af Fremtidens Trafikflyvemaskiner. Der er nogle Selskaber, som paatænker at ville flyve fra New York til London uden Mellemlanding, men den Slags Prestige-Flyvninger vil højst sandsynligt vise sig at være alt for økonomiske. Ved at foretage een eller flere Mellemlandinger vil Brændstofbeholdningen kunne reduceres ganske betydeligt, og det er igen ensbetydende med en meget væsentlig Forøgelse af den betalende Last.

Det Luftfartsselskab, som vilde anvende en Flaade af kæmpeluftlinere, fik ganske vist et vægtigt Reklameaktiv; men Luftfartsselskaberne er nu engang ude efter at tjene Penge. De kæmpemæssige Atlanterhavsskibe har altid sejlet med Underskud og har i flere Tilfælde været nær ved at bringe deres Ejere paa Fallitens Rand, medens de mindre — og lige saa komfortable — Skibe tjente Penge ind paa hver eneste Rejse. Det samme vil gøre sig gældende for Flyvemaskinen.

Hastighed er den vigtigste Vare, som et Lufttraffikselskab har at sælge, og det gælder ikke alene Hastigheden fra Start til Landing, men Fart i Almindelighed. Ved at have fem daglige Forbindelser med 40-Passagerers Luftfartøjer mellem to Byer, vil Selskabet kunne give den travle Forretningsmand Lejlighed til at naa frem til sit Bestemmelsessted langt hurtigere, end hvis der kun var een daglig Forbindelse med en Maskine til 200 Passagerer. Det er derfor bedre at have mange mindre Maskiner end faa store.

Endelig er Udgifterne af stor Betydning for Kunden. Efterhaanden er det i mange Tilfælde lykkedes at bringe Prisen paa en Flyvebillet ned under Prisen paa en I-Klasses Jernbanebillet. Da Priserne paa Flyvebilletterne blev billigere, forøgedes Passagerantallet meget betydeligt. Hvis det ved forøgede Driftsudgifter skulde vise sig at være nødvendigt at sætte Flyvebilletpriserne op, er det ikke godt at vide, hvordan det vil gaa med Passagerantallet.»

Alle de ovennævnte Udtalelser repræsenterer Flertallets Synspunkter; men for at belyse Spørgsmaalet helt korrekt, maa man ogsaa høre, hvad Tilhængere af de meget store Flyvemaskiner siger. For der findes de Mænd, der tror paa Luftens Kæmper. En af disse er Mr. L. C. Reynolds, Direktør for *Pan American World Airways* Pacific-Alaska Afdeling. Han siger:

»Pan American World Airways planlægger Anskaffelsen af store Flyvemaskiner, som kan rumme fra 100 til 200 Passagerer. Selskabets 17-aarige Erfaring paa oversøiske Ruter har vist, at Lufttransport i større Stil til Priser, som passer for den almindelige Mand, kun kan opnaas ved Anvendelsen af større og mere moderne Maskiner end de Typer, der ydede saa god Tjeneste under Krigen.

De større Maskiners Kabiner kan efter Behag indrettes med Opholdsrum, Køjpladser eller Stole, hvilket ikke er muligt i de mindre Maskiner, og hvis det skal blive muligt for det store, rejsende Publikum at benytte Luftvejen paa oversøiske Ruter inden for en Ferie paa fjorten Dage, saa maa man have Maskiner med en Hastighed paa mindst 500 km/T.

Efter de Beregninger, som Pan American har gjort, vil Omkostningerne pr. Ton/Kilometer aftage med Forøgelsen af Luftfartøjets Størrelse. Selskabet har endvidere regnet ud, at Anvendelsen af Trafikflyvemaskiner til over 100 Passagerer paa den lange Søroute fra Californien til Honolulu vilde kunne overtage hele Passagertrafikken. Hvis tre saadanne Flyvemaskiner foretog to daglige Ture (i hver Retning) med en Belægning paa 56 pCt., vilde de kunne befordre en Passagermængde, der var dobbelt saa stor som det største Antal første- og andenklasses Dampskibspassagerer plus Flyvepassagerer, der nogensinde har rejst mellem Californien og Hawaii i Løbet af eet Aar.

Paa Ruten over Nordatlanten vilde en Flaade paa otte Flyvemaskiner til 200 Passagerer — suppleret med tre lignende Maskiner i Sommerhalvaaret — med en Belægning paa 50 pCt. kunne befordre 442.764 Passagerer om Aaret, og dette vilde svare til 67 pCt. af det samlede Passagerantal, der før Krigen blev befordret over Nordatlanten med Skibe fra alle Nationer.»

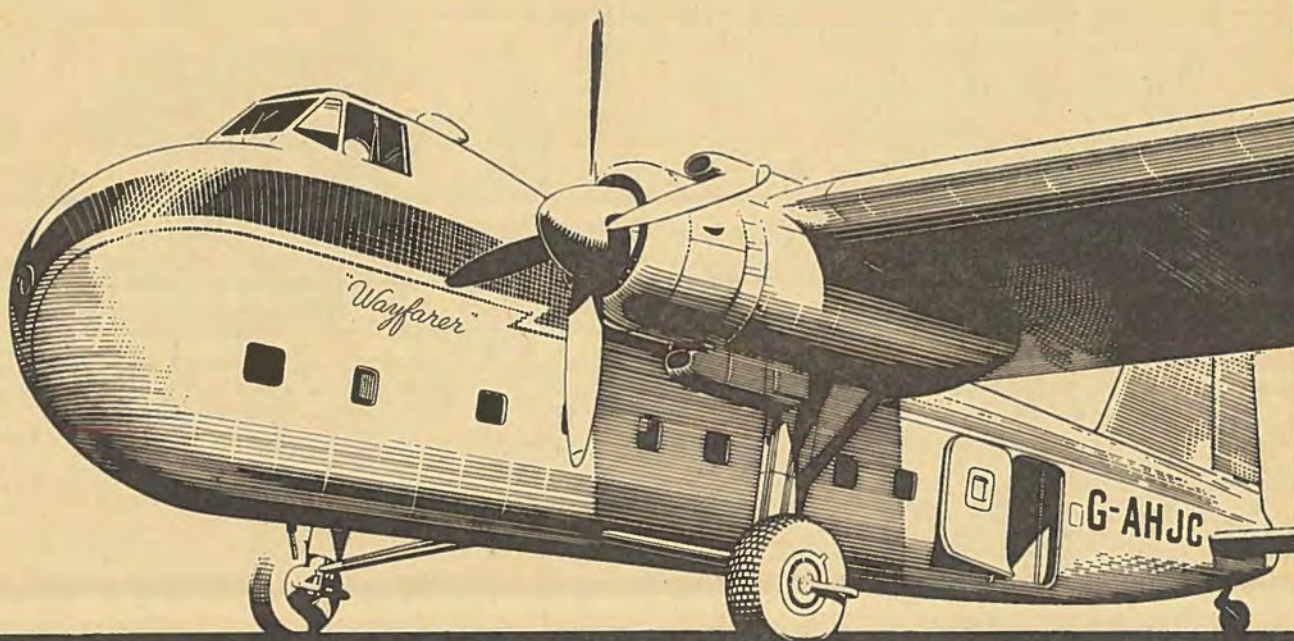
Meninger om de kommende Luftliners Størrelse er saaledes divergerende, og Tiden maa vise, hvem der faar Ret.

*Gennemtænkt
Konstruktion
styrker
Passagerernes
Tillid.*

Ligesom ved alle andre af svundne Tiders Transportmidler forøges Passagerernes Tillid ogsaa til Luftbefordringen proportionalt med Erfaring og Udvikling. Med særligt Henblik paa Sikkerhed bør vore Dages Flyvemaskinekonstruktion være præget af Ønsket om at skabe og bevare Passagerernes Tillid. „Bristol“-Wayfarer udmærker sig i saa Henseende; dens faste Understel symboliserer for Eksempel mange af Konstruktionens Sikkerhedsfaktorerden er et paalideligt og robust Luftfartøj til Massetransport af Passagerer og i Stand til at kunne gennemføre sine Flyvninger med en Omnibus' Regelmæssighed til rimelige Priser.



wayfarer



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.

JEG LÆRER AT FLYVE

2. Frem til Eneflyvningsprøven.

Cumulusskyer fra oven.

Inden jeg atter maatte gøre en længere Pause, havde jeg to dejlige Timer med en tredje Lærer. Den ene Dag var der store pragtfulde Cumulusskyer, som vi steg op mellem for at komme ovenpaa og se dem oppefra. Det var et vidunderligt Syn at se disse store, blændende hvide Vathjerge over det smilende Sommerlandskabs gule Kornmarker, røde Huse og friske Øresund med en klar blaa Himmel ovenover. Vi var oppe i 1400 m, hvor jeg øvede Sving omkring Skyerne og lærte en Masse nyt. Det var faktisk den bedste Time under min Uddannelse, den vil jeg i hvert Fald ikke glemme.

Gaa af Vejen for en DC4 — han er den stærkeste!

Jeg havde for Resten troet, at man havde et frit Udsyn fra en højvintet Maskine. Det har man ogsaa under normal Flyvning, men lige saa snart man krænger den i et Sving, har man Skyklapper paa og kan intet se i den Retning, man svinger. Derfor bliver det ogsaa indbanket i os, at Indledningen til ethvert Sving hedder »Udkig«! I det hele taget lærte jeg at se mig om i Kastrup med den tætte Trafik. Paa Jorden skulde man hele Tiden rette sig efter Flyveledelsens Signaler og se efter landende Maskiner. Udsynet bagud i en KZ-III er ogsaa daarligt, saa man maa svinge eller lukke Døren op for at se, om der er nogen bagude. I Luften sidder man og følger de andre Skolemaskiner, der ligger i en stadig Ring omkring Pladsen, samt Trafikmaskinerne. Trafikreglerne indøves i Praksis, og man lærer at tage Hensyn. Man skal ikke frækt forlange sin Ret og tvinge en fuldt besat DC 4 til at gaa af Vejen. »Huske«, sagde Skolechefen, »at vi er de smaa, og han er den stærkeste!«

Svæveflyvnings-Intermezzo.

Saa gik der en Maaned — jeg fik et Par Lektioner — og atter gik nogle Uger. Disse Pauser var skadelige og kostede mig 1/2 til 1 Time hver Gang, inden jeg atter var »i Form«. Pauserne benyttede jeg bl. a. til forgæves Forsøg paa at faa Svæveflyvercertifikat, men Vejrguderne var mig unaadige. Iøvrigt var det en mærkelig Fornemmelse atter at flyve Baby, fordi der er saa lidt Tryk paa Rorene — mine Sving i den var direkte daarlige og kostede mig en god Termikchance. Jeg forstaar nu bedre, hvorfor saa mange Motorflyvere gør en mærkelig Figur første Gang, de er i et Svæveplan.

Landingerne volder Vanskeligheder.

Jeg regnede ud, at jeg hidtil kun havde faaet en Trediedel af de bestilte Timer. Resten var aflyst. Nu havde vi imidlertid flere Maskiner, saa det skulde gaa bedre. Vejret var i Oktober forbavsende fint. Det var Landingerne, det gjaldt om at lære. Selvfølgelig Indskydningen til Landing gik med min Svæveflyveerfaring udmærket, men det var svært at sætte Maskinen rigtigt paa Jorden. Jeg var jo vant til at lande meget »lavt«, og da jeg vidste, at der nu var et Understel, landede jeg af Forsigtighed for højt. Da jeg endelig lærte at bedømme Højden, kneb det med at faa Halehjulet ned samtidig med

Hovedhjulets. Halelanding var jo ogsaa uvant.

Vi fløj nu paa Lundtofte, hvor der var lille Plads, ujævn Overflade og i Blæst meget uroligt, saa det gjorde ikke Sagen lettere, men var meget lærerigt. Alt i alt brugte jeg vel 7—8 Timer til Landingsrunder — op og ned hele Tiden. Det var slet ikke morsomt, især ikke, naar man ikke mærkede Fremskridt. Man glemte helt at benytte Dyrehavens smukke Efteraarsfarver.

Vanskeligt var det, naar man kom ind for højt eller for lavt, saa Læreren greb ind og vingegled eller gav Gas — denne Afbrydelse generede mig stærkt. Til sidst maatte jeg forlange at lære selv at vingeglide, hvad jeg skulde have lært meget før. Vi krævede 1000 m op, prøvede at stille, hvad jeg heller ikke havde lært, samt vingegled — det lærte jeg paa faa Minutter. Det gik bedre, naar jeg selv kunde korrigere for gal Højde. Af og til lavede jeg en anstændig Landing. Snart greb Læreren sjældnere og sjældnere ind og lagde til sidst Haanden op paa Instrumentbrættet og sagde »Nu lander De!« — og saa gjorde jeg det. Nu blev det pludseligt morsomt at lande. Der var daarlige imellem, men de blev færre, og jeg nød efterhaanden den Fornemmelse at sidde rigtigt tilbagelænet og føle den synke det sidste Stykke igennem for at tage Jorden med alle tre Hjul samtidig.

Den første Soloflyvning.

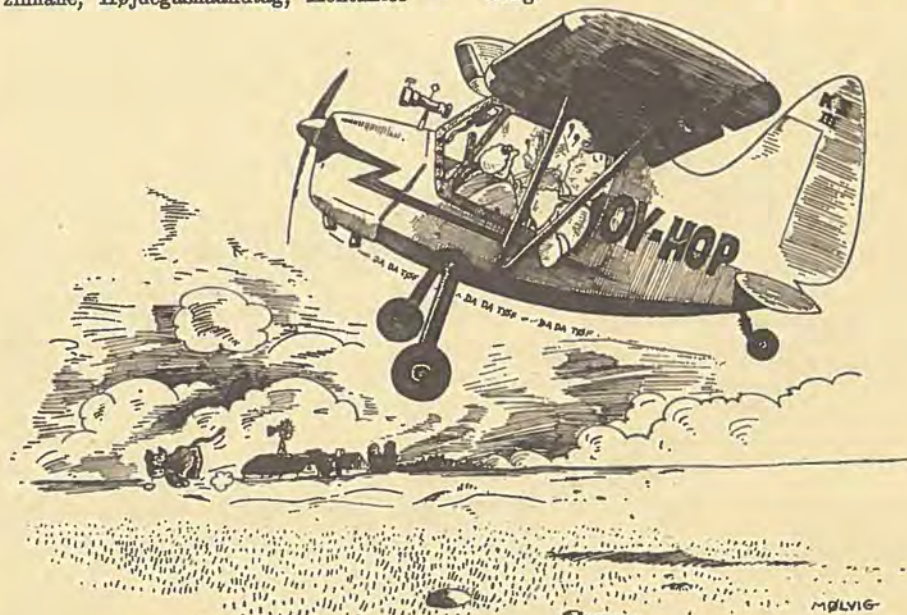
Nu er det store Øjeblik snart i Sigte — Soloprøven! Forinden prøver Skolechefen mig grundigt gennem hele Programmet i 1 1/2 Time. Bl. a. stoppede han et Sted oppe over Nordsjælland Motoren og sagde »Nøddlanding«. Det havde jeg ikke prøvet før, og jeg begyndte at lede efter en Plads — hvilket var svært, fordi der var saa mange at vælge imellem. Saa fik jeg at vide, hvad jeg skulde se efter ved Motorstop — Benzinhanen, Højdegashaandtag, Kontakter —

og saa lagde jeg an til Landing, som ogsaa vilde være lykkedes, hvis han ikke gav Gas i sidste Øjeblik. Næste Gang, vi prøvede, var jeg imidlertid aldrig kommet godt ned.

Prøven var fastsat. Dagen før gik jeg tidligt i Seng for at være frisk, men jeg vaagnede gentagne Gange om Natten med samme forventningsfulde Glæde, som man som Barn havde Natten før sin Fødselsdag. Da jeg stod ude paa Pladsen næste Morgen, fik jeg Beaked om, at den Luftfartssagkyndige var blevet forhindret.

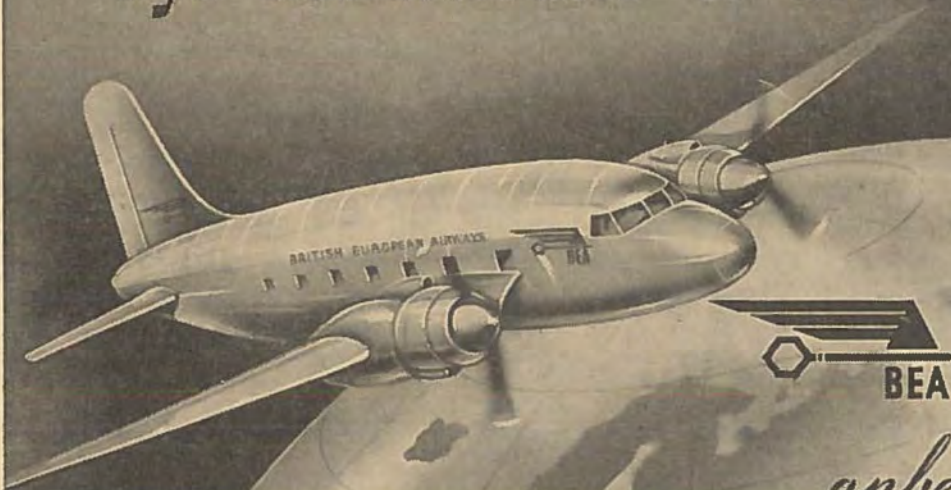
Et Par Dage efter blev det Alvor, men da sov jeg roligt om Natten. Jeg har været til mange Prøver og Eksaminer i mit Liv, men sjældent er jeg gaaet saa rolig og sikker til nogen som til denne. Jeg vidste, at jeg kunde, hvad jeg skulde. Løjtnant L. M. S. Jacobsen skulde prøve os. I gamle Dage hørte man om Sagkyndige, som Eleverne skælvede for, som raabte og skreg og skældte dem Huden fuld. De Tider er forbi. Jeg kendte »Jacob« som en tillidsvækkende gennemreel Mand, som siger sin Mening usminket, men roligt. Vi fløj rundt i 20 min, generet af en Ju 52 fra DDL, som absolut skulde flyve Øvelser i 200 m Højde over Lundtofte, nu vi andre helt havde overladt dem Kastrup. Vi prøvede forskellige Manøvrer, tildels med tildækkede Instrumenter, og det gik godt trods diset Horisont. Efter to Landinger stod »Jacob« ud og jeg gik solo. Maskinen lettede hurtigere og sank mindre i Glidningen, saa jeg maatte vingeglide kraftigt for at komme ned paa Pladsen. Efter Landingene kørte jeg hen til »Jacob«, som bemærkede, at det var rart at se noget godt.

Iøvrigt var det ikke helt den store Oplevelse, som Soloflyvningen ellers traditionelt er. Naar man fra første Færd har fløjet alene i Svæveplaner, hvor man ofte under 150 Starter har følt det spændende, saa er der absolut intet ophidsende ved efter 14 Timers Dobbeltstyring at lave en Runde alene i Motormaskine. Kommer man for kort, giver man Gas; kommer man for højt ind, vingeglider man eller gaar evt. rundt igen. Det er meget lettere end med Svæveplanet, hvor Landingens skal passe første Gang.



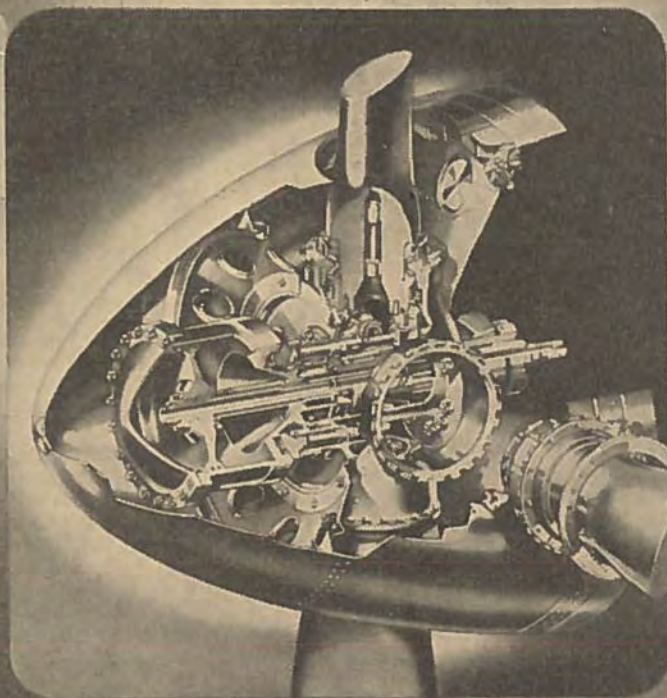
— jeg nød den Fornemmelse at sidde rigtigt tilbagelænet og føle den synke det sidste Stykke igennem - - -

Nye Handelsruter er blevet muligt...



anbefaler

ROTOL
PROPELLERS



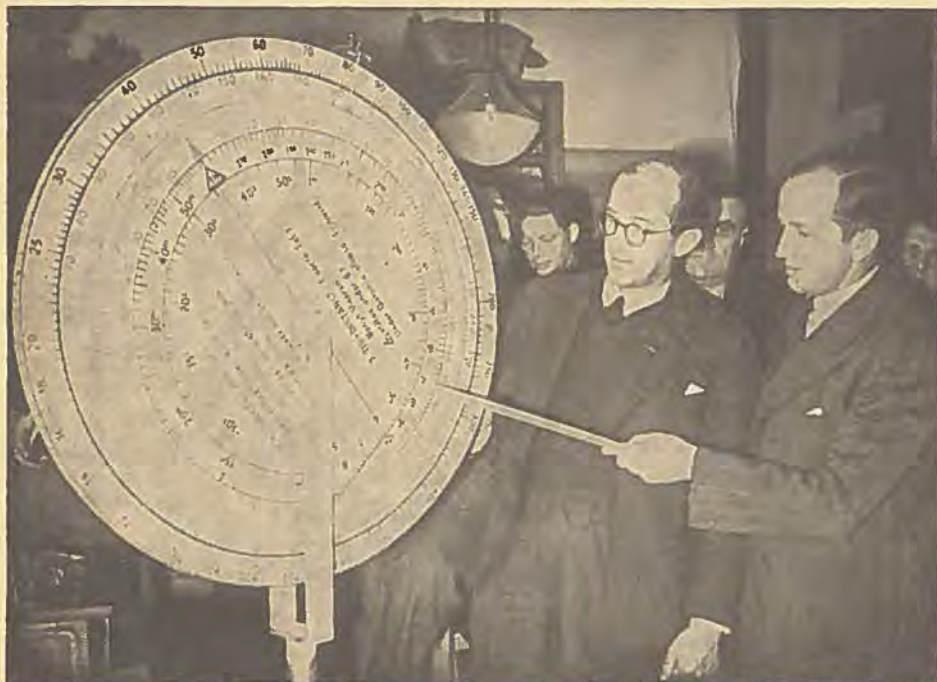
ROTOL LIMITED · GLOUCESTER

PARENT COMPANIES

ROLLS ROYCE LTD. · BRISTOL AEROPLANE CO. LTD.

AGENT FOR DANMARK: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S, SLUSEHOLMEN - KØBENHAVN SV.

Sportsflyveklubbens Navigationshjælpemidler.



Dette »Lykkehjul« er en forstørret Udgave af Sportsflyveklubbens Trekantregner, beregnet til Undervisningen paa Teoriskolen. Løjtnant H. C. Jacobsen (med Pegepind) diskuterer en Detalje med Civilingeniør Aage Gade.

EFTER at de første Efterkrigsskuld af Privattyvere er uddannede, har der været afholdt et videregaaende Kursus paa Sportsflyveklubbens Teoriskole. Det har omfattet den teoretiske Baggrund for det praktiske Instrumentflyvekursus, der nu er i Gang, samt Navigation. Instrumentflyvning behandledes af Lt. Infeld, mens Lt. H. C. Jacobsen har undervist i Navigation, hvilket Fag en Del Elever fulgte særskilt.

Det udmærkede Navigationskursus er udgivet i Bogform i »Luftnavigation«, som anmeldes andetsteds. Det er forøvrigt ikke Jacobsens første Bog — i 1934 udgav han den lille Bog for Privattyvere »Saa flyver vi« — en Titel, som senere overtoges i den nu benyttede Lærebog.

Sammen med Lederen af Sportsflyveklubbens Navigationsafdeling, Civilingeniør Aage Gade, har Lt. Jacobsen udarbejdet og ladet fremstille »Sportsflyveklubbens Trekantregner«, et uhyre nyttigt Hjælpemiddel, med hvis Hjælp man i en Haandevending løser alle Vindtrekantopgaver, som ellers paa de teoretiske Kursus majsommeligt konstrueres med Passer og Lineal. I Modsætning til de ogsaa her i Landet kendte tyske Trekantregner fylder den danske i Læderetui kun 13 cm i Dia-

meter og en halv cm i Tykkelse, saa man bekvemt kan have den i Lommen. Foruden Trekantsopgaver kan man udføre Beregninger over Flyvetid, Benzinforsbrug m. m. paa den. Det eneste, der mangler, er Korrektur for Højde og Temperatur, som er udeladt for at forenkle Apparatet mest muligt, og som Privattyvere ikke har megen Brug for.

Trekantregneren er saa nem at forstaa, at de mest almindelige Opgaver kan løses ved Hjælp af den meget kortfattede Vejledning paa den, men et videregaaende Studium i »Luftnavigation« og Løsning af en Række Eksempler i Ro og Mag hjemme ved Skrivebordet vil give mest muligt Udbytte af den i Luften.

»Sportsflyveklubbens Kurslineal« er noget helt nyt i sin Art. Civilingeniør Gade har konstrueret den. Den er samtidig Transportør, Kilometermaalestok samt Fart- og Tidsberegner. Udarbejdet til Brug ved Kort i 1:500.000 bestaar den af et 7x24 cm stort Stykke Plexiglas. Kurser og Distancer kan uden videre udmaales paa Kortet. Kender man Flyvetiden, kan man ved at lægge Linealen over den gennemfløjne Distance paa Kortet direkte bestemme sin beholdne Fart (mellem 80 og 200 km/T) — og omvendt. Prøveeksempla-

H. C. Jacobsen:

Luftnavigation.

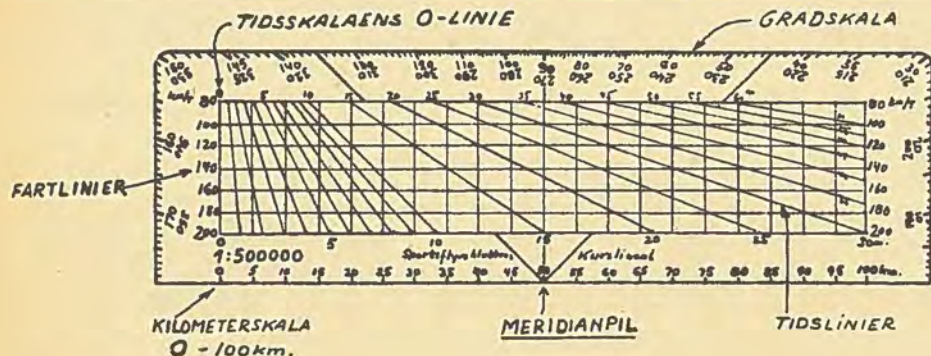
Udgivet af Sportsflyveklubbens Teoriskole 1947. 47 Tekstsider, 39 Illustrationsider. - Pris 20 Kr.

SPORTSFLYVEKLUBBENS Initiativ har nu ogsaa manifesteret sig ved Udgivelsen af en Lærebog i Luftnavigation, hvormed Forfatteren, der er Navigationslærer ved Klubbens Teoriskole, har ydet et betydningsfuldt Bidrag til danske Sportsflyvers Dygtiggørelse i denne vigtige Disciplin for Flyvningens Udøvere. I Bogens Indledning anføres som dens Formaal at muliggøre, at de mange Sportsflyvere, der har gennemgaaet et Teorikursus, kan udvide deres Kundskaber i Faget Luftnavigation, medens det mere elementære Stof kun i begrænset Omfang er medtaget. Bogen fremtræder derfor nærmest som et omfangsrigt Supplement til Uddybelse af Afsnittet Luftnavigation i den af de fleste Sportsflyvere kendte kortfattede Grundbog »Saa flyver vi« —, hvis Indhold paa enkelte Punkter specielt opfriskes i Bogen. Bogen forudsætter saaledes visse Forudskaber i Luftnavigation. Iøvrigt gaar den en Del grundigere ind paa Kortlære, Vindtrekantsberegninger ved Konstruktion og med særlige Hjælpemidler, herunder ogsaa de specielle Anvendelser til Vindbestemmelse, Træffepunktsbestemmelse, Beregning af Aktionsradius m. m. Man faar iøvrigt den interessante Oplysning, at Sportsflyveklubben til praktisk Brug ved saadanne Beregninger har fremstillet en Regneskive og en saakaldt Kurslineal, hvis Indretning og Brug er beskrevet. Forfatteren gaar videre end Grundbogen m. H. t. Deviationsundersøgelse og Kompensering, men maaske næppe saa fyldigt som ønskeligt for uindviiede, der maatte være besluttet paa at søge dybere Forstaelse heraf. Et Afsnit om Tiden er nyt i Forhold til Grundbogen og helt paa sin Plads for den, der ved Flyvning til Udlandet over længere Afstande maa være kendt med forskellige Tidsangivelser samt Beregning af Solens Op- og Nedgang forskellige Steder paa Jorden. Dette Bidrag paa den astronomiske Navigations Omraade er dog næppe tilstrækkeligt overlegent og klart behandlet til umiddelbar Forstaelse. Forfatteren har anført talrige illustrerende Eksempler, praktiske Tabeller m. m. Teoriskolens Leder William Nielsen har bistaaet med en righoldig Samling af særdeles anskuelige arrangerede Tegninger og Konstruktioner, hist og her isprængt en humørfyldt Tegning. Iøvrigt har Lederen af Klubbens Navigationsafdeling, Civilingeniør Aage Gade, hvem ogsaa Konstruktionen af de ovenfor nævnte Navigationsinstrumenter skyldes, ydet Bistand ved Bogens Tilblivelse.

Alt i alt en nyttig Bog, i hvilken der vil være udmærkede Oplysninger at hente for alle interesserede, omend en Del Punkter i Bogen af mange, der ikke har særlige Forudsætninger, næppe vil kunne læses med fuldt Udbytte eller forstaaes uden en vis Vejledning. Den, der indgaende arbejder med og forstaaer Bogen, vil faa endnu mere Glæde af den Sport, som Flyvningen byder paa, og desuden bevæge sig i Luften med større Sikkerhed K. Ramberg.

rer er allerede benyttet med Held, og der bliver sikkert Efterspørgsel efter dette enkle og billige Hjælpemiddel.

Selv om alt dette først og fremmest er udarbejdet til Brug for Sportsflyveklubbens Medlemmer og Teoriskolens Elever, vil andre Klubber saa vel som Erhvervs- og Militærflyvere sikkert ogsaa have Gavn heraf.





Sikkerhed...

MILES MARATHON er den første britiske Flyvemaskine, som er konstrueret i Overensstemmelse med P.I.C.A.O.s Sikkerhedskrav.

PAA FIRE MOTORER I 1525 m

Med fuld Last er Stigeevnen 400 m/Min. ved største Hestekraftydelse, og 300 m/Min. ved Marchomdrejninger. Sidstnævnte Ydelse er næsten det dobbelte af P.I.C.A.O.s Krav, og den viser, hvor velegnet MARATHON er til Anvendelse i tropiske Klimaer og fra højtliggende Flyvepladser.

PAA TRE MOTORER

Største Stigeevne med den kritiske Motor stoppet er 215 m/Min., og ved Marchomdrejninger er den 140 m/Min. Dette er **tre og en halv** Gang saa stor en Ydelse, som P.I.C.A.O. kræver.

PAA TO MOTORER

Største Stigeevne er 50 m/Min.

MED BEGGE MOTORER PAA SAMME SIDE STOPPET

Selv i en saadan Nødsituation kan MARATHON stadig stige med fuld Last. I dette Tilfælde kan Luftfartøjet ydermere trimmes til at kunne flyve uden at Føreren behøver at have hverken Hænder eller Fødder paa Styregrejerne.

Sidst-men ikke mindst...

MILES MARATHON er den eneste britiske, firemotorede Transportflyvemaskine med trehjulet Understel og andre moderne Anordninger. Den er udstyret med forskellige Sikkerhedsanordninger, omfattende havarisikre Brændstoftanke, dobbeltvirkende Hjulbrems, og meget effektive Landeklapper kombineret med forholdsvis lille Planbelastning. I den usædvanlig bekvemt udstyrede Kabine, hvorfra der er ypperlig Udsigt, er der over 1,5 Kubikmeter Plads til hver Passager.



MILES AIRCRAFT LTD. · READING · ENGLAND

Repræsentant i Danmark: SCANAVIATION A/S . Ny Østergade 7 . København K . Danmark

Fra Modelflyvernes Verden.

Paaskens Distriktskonkurrencer.

Alle Distrikter, undtagen Nr. 1, gennemførte Paaskekøkkensplanmæssigt. Men det daarlige Vejr bevirkede betydeligt lavere Resultater end i Februar. Forholdsvis godt laa dog den mindste Klasse.

2. Distrikt samledes i Næstved, hvor man havde den Glæde at se Slagelseklubben, der med Hugo Jensens »Olympia« besatte Førstepladsen i A1 med 1.17. H. Christiansen vandt A3 med 2.06 og de tre Haslev-folk med »Diogenes« vandt samtidig Holdkonkurrencens Præmie, udsat af Næstved Diskontobank (G.: 1.58). Næstved og Slagelse blev med næsten jævnbyrdige Resultater Nr. 2 og 3.

Paa Fyn var A1 bedre end sidst. Svendborg-Klubben, der kom med glædeligt mange Deltagere, besatte Førstepladsen, idet Hans Hansen fløj 1.18. Poul Wagner, Nyborg, blev med 1.00 Nr. 2 foran Calle. I de hele taget var det en uheldig Dag for de gamle OM-F-Stjerner — baade Erdrup og Calle gennemførte ikke p. Gr. af forsvundne Modeller. Høst-Aaris blev Nr. 3 i A2 med 1.33, men Vinder blev Arne Hansen (»Suomi«) med 1.56 og Nr. 2 Jørgen Holst, et nyt Navn med 1.39. Arne udvikler sig stadig godt og faar rigtig Konkurrenceeteknik. Han vandt ogsaa OM-Fs Pokalkonkurrence for Januar Kvartal.

4. og 5. Distrikt fløj i Aarhus, hvor Jørgen S. Petersen (»SP«) vandt A1 med 1.22 foran Niels Hummeluhr-Jensen med 1.00.

Sønderjyderne holdt Paaskelejr i Hammelev. G. Jørgensen, Als, vandt med »Calé 6« A1 med 1.12 i haard Kamp med Jens Arne Lauridsen, Vejle, og Nis Nissen, Hammelev. Tilsammen opnaaede de tre 1.10 i Gennemsnit — bedste Paaskeresultat.

Ogsaa i A2 var 6. Distrikt bedst, baade paa Førstepladsen, som J. A. Lauridsen, Vejles stærke Mand, vandt med 2.22, og i Gennemsnit af de tre første Pladser, hvor Nis Nissen og Als-Formanden Elgil Jensen hjalp til med at opnaa 1.52 (mod 1.43 paa Fyn). Det giver noget at tænke over m. H. t. Landshold og Flyvedagskonkurrence.

Andre Konkurrencer.

I Paasken holdt Skive og Nykøbing en Konkurrence, som Skive vandt. Vandrepokalen for bedste individuelle Præstation vandtes overraskende af Ove Hørning, Nykøbing, i A2 med 1.29.

Den anden Konkurrence om Vandrepokalen vandtes den 13. April af Skive (Jørgen Thorsen 4.10 i Gennemsnit i A3). Der var mange fine Tider, og 50 pCt. af de 12 deltagende Modeller fløj bort i Termik. Egon Madsen, der nu flytter til Aarhus, tog C-Diplom med en gammel Model »Aase« med 30 g/Kvdm Planbelastning!

Den 13. April holdt Sportsflyveklubben Konkurrence i fint Vejr paa Avedøre. Flensted-Jensen vandt baade A1 og A2 med henh. 1.54 og 3.52 (en Flyvning var paa 7.40). Gamst blev Nr. 2 i A1 med 0.57 og Nr. 3 i A2 med 1.42, mens Sven Wiel Bang med en enkelt Bortflyvning paa 11.40 blev Nr. 2 i A2 med 2.00 i Gennemsnit. Jönsson lavede en Termik-Dieselflyvning.

Den 9. Marts holdt Aabybro og Sæby en decentraliseret Klubkonkurrence, som Sæby vandt. Jens Jørgensen havde i A2 3.02, i A1 2.29 i Gennemsnit.

Ny Danmarksrekord.

Niels Hummeluhr-Jensen fra »Progress« har sat ny Distancerekord i A1 med 14.25 km den 8. April med sin Selvkonstruktion »Sokrates«. Hermed er Ingemann Olsens Rekord fra 1941 slaaet. Den var paa 10.75 km.

Landskampen.

Den nordiske Landskamp afholdes i Odense den 30.—31. August. Samtidig afholdes Unionens Generalforsamling, og det er endvidere den 29. Unionens 10-Aarsdag. Saa det bliver nogle store Modelflyvedage.

Aspiranter til Landsholdet maa tilmelde sig senest 1. Juni, hvorefter der vil blive arrangeret Udtagelseskøkkurrence for de bedst kvalificerede.

Danmarksmeisterskaberne.

DM for Gummimotormodeller og for Gasmotormodeller afholdes ved Odense d. 6. Juli. Der kræves A-Diplom eller gl. Eliteprøve for Deltagelse. Foreløbig har kun Jens Jørgensen A med Gummimotormodel, men flere ventes, og der er jo ogsaa en Del »gamle«.

Med Gasmotormodeller har Erdrup og Flemming Poulsen fra OM-F for nylig taget A — saavel som Jönsson i København. Rekordmanden Ove Rasmussen havarerede i sidste Start.

Saadan skal det være.

Fra »Star« i Nykøbing Mors kommer det glædelige Budskab, at samtlige Klubbens Medlemmer nu har A-Diplom. Tre af de ni har endda ogsaa B. »Star« er hermed den første Klub, hvor samtlige Medlemmer er naaet ud over det første Begynderstadium. Det er et Resultat til Efterfølgelse.

Hvem vil til Finland?

Fra Finlands Flygförbund har Unionen modtaget Indbydelse til 2 danske Modelflyvere, som kan deltage i Modelflyvelejreren i Jämsjärvi fra 26. til 29. Juni som Gæster. Der konkurreres med Modeller i A1, A2, A3, C1, C2, C3, C4 og D. Interesserede, der selv maa betale Rejsen til og fra Finland, bedes omgaaende henvende sig til Førsteinstruktøren.



I Time 27 Minutter 05 Sekunder fløj denne Model sidste Sommer. Naar Aarsrekordaaret udløber den 31. Maj vil næppe nogen have gjort Bent E. Larsen Rangen stridigt til DKDAS's Pokal

Fra Dansk Svæveflyver Union meddeles:

Fra 3. August til midt i September vil der blive afholdt Sommerlejr. Der bliver baade videregaaende Kursus med bl. a. en M13 og maaske en Olympia. Instruktørkursus og Kursus til A, B og C-Diplom.

Civilingeniør J. v. Staffeldt har trukket sig ud af Bestyrelsen og er blevet erstattet af Brix Gjedssø, mens Knud Høgslund er blevet Byggeinstruktør. Høgslund har iøvrigt faaet tildelt Götapokalen for Konstruktionen af 2 G, mens H. Wermuth Jensen er indstillet til DKDAS's Pokaler for bedste Enkeltpræstationer i Højde- og Distanceflyvning.

»Aviator« i Aalborg har købt Babyen OY-AXA af Stamgruppen. Den 2. April blev den med Tingskou ved Pinden bugseret fra Værløse til Rørdal af en KZ-III, ført af Lt. Sandquist. Det er vist hidtil længste danske Bugserflyvning. Tingskou begyndte først at svæveflyve for et Aar siden, men er nu Instruktør og har S-Certifikat med Bugsertilladelse!

Flyvedagens Konkurrencer foregaar fra 1. Maj til 15. September efter lignende Retningslinier som sidste Aar. Dog er Bugserstart tilladt. Adskillige Klubber vil i Aar søge at slaa Aarhusklubben.

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



PEERLESS FABRIKKERNE

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

VERDENS HURTIGSTE FLYVEMASKINE

GLOSTER METEOR

med

Rolls-Royce Derwent Reaktorer

»Uden Tvivl er den sidste og vigtigste Forskel mellem IV og dens Forgænger, Installationen af de to Derwent V, der hver udvikler 1590 kg Tryk sammenlignet med Meteor III's 900 kg Tryk.....Kombinationen, Rolls-Royce—Gloster har givet os en mageløs hurtig Flyvemaskine uden Lige i hele Verden«.

»The Aeroplane«.



ROLLS-ROYCE

Aero

M O T O R E R

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

AGENT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . KØBENHAVN SV.

DUNLOP

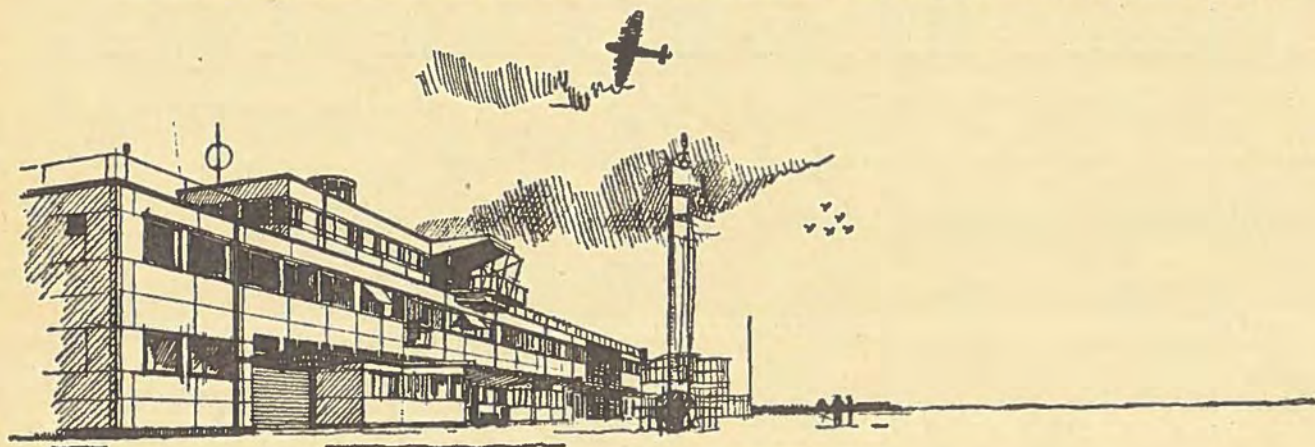
leverer

**HJUL * DÆK
SLANGER og
BREMSE**

til
Vickers Viking



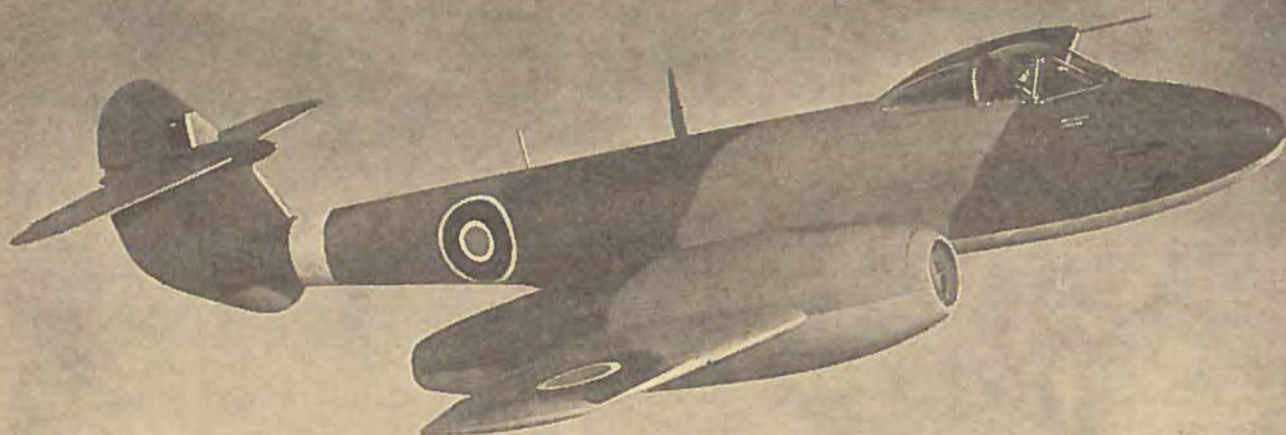
TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK
ETERNIT
TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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

*Hurtigste Jager idag og eneste Flyvemaskine
der har naaet en Hastighed af 1000 km. i Timen.*



G L O S T E R M E T E O R

ROLLS ROYCE DERWENT ENGINES

GLOSTER AIRCRAFT . GLOUCESTER . ENGLAND . (Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd.)

FLYVEMASKINESLÆB

En Start- og Transportmetode, der nu vinder Udbredelse
ogsaa i Danmark.

DET skal du saamænd ikke være ængstelig for — Flyvemaskineslæb er meget nemmere end Spilstart.

Det er den sædvanlige »Grammofonplade«. Svæveflyveren faar serveret, naar han beklemt sidder og venter paa, at Startsignalet for hans første Flyvemaskine-Slæbestart skal blive givet. —

Det hele virker mere højtideligt — Motormaskinen staar der foran, Wiren er koblet, og Instruktøren staar fremme hos Slæbepiloten. Nu kommer Instruktøren herhen — »Ja, du er vel klar? — husk nu hvad jeg har sagt. — Han faar et lidt anstrengt Smil til Svar og giver mig et kammeratligt Nik.

Startsignalet bliver givet — Motormaskinen faar Gas, og vi begynder at bevæge os henover Jorden. Et kort Øjeblik — og jeg er i Luften. Motormaskinen er endnu ikke kommet op, og jeg maa »strykke« Baby'en mere og mere for at blive de foreskrevne Par Meter over Jorden. Saa nu gaar ogsaa han i Luften, og vi passerer i lav Højde Begrænsningen. — Hov, slukke han pludselig stiger! Jeg trækker en lille Smule i Pinden for at komme op paa min rette Plads — sikken et Spring, Baby'en tog! Jeg ligger pludselig alt for højt — den skal vist behandles meget varsomt, den gode »Pind« — forsigtig, forsigtig — tryk den en lille Smule! Jae, Fartmaaleren viser ogsaa 90 km/T — det er lidt mere, end man er vant til at ligge paa konstant.

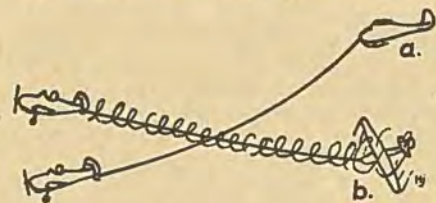


Fig. I

Højdemaalet har endnu ikke passeret de 100 m — man skæver til Uret, der er gaaet 1½ Min., ja ja, Variometeret staar ogsaa kun og svinger omkring 1 m/Sek Stigning — hvad det angaar, giver Spilstarten betydeligt mere! — Halløj, der er den igen, Motormaskinen hoppede pludselig i Vejret og ligger over Horisonten — Wiren bliver uheldsvanger slap, og Propelslipstrømmen rusker og flaar i Baby'en og vil kentre mig! Med en Kraftanstrengelse faar jeg den ud af det — og ryger naturligvis med et Ryk tilvejs. Man bander for sig selv — hvad mon Slæbepiloten tænker? — saa, forsigtig ned paa Plads igen!

Motormaskinen begynder nu at svinge, det ser egentlig pudsigt ud herfra — nærmest som om den rutsjer ud til Siden! Vent nu et lille Øjeblik med at følge efter — saa du kan komme til at ligge rigtig i Svinget! — Saadan, ja, det føles som om det er rigtigt. Det er bare irriterende, som Motormaskinen hele Tiden bevæger sig op og ned — og Baby'en er overfølsom paa Rorene med denne Fart, det er ikke let at følge Bevægelserne blidt. Mon de andre ligger lige saa uroligt i Slæb?

Vi er kommet godt opad — der er gaaet 10 Min. efter Starten, og Højdemaalet viser 500 Meter.

Der vinkede han som Tegn paa Udkobling! — Som jeg har faaet Besked paa, trækker jeg i Udløseren — og lægger straks Baby'en ind i et stigende Venstresving som Tegn paa, at jeg er fri!

Jeg trækker den overskydende Fart af og synes, Baby'en bli'r noget død — jae, den er da paa 65 km/T, men mon ikke Fartmaaleren er lidt bagefter i Visning efter det langvarige store Udslag? — Nu ned paa 55 km/T, nøh, den staller da ikke, det er bare dig, der skal vænne dig fra Slæbehastigheden til det mere normale. — Ja, der kan du bare se! Og nu har du overstaaet dit første Flyvemaskineslæb! Hvad mon der bli'r sagt til det, naar du kommer ned? —

»Ja, du laa jo noget uroligt, men det gør de fleste Begyndere — du skal bare have lidt Træning, saa skal det nok gaa.« Man aander lettet op, og naar Kammeraterne, som endnu maa holde sig til Spillet, kommer hen for at faa refereret, hvordan det var, er man naturligvis den store Svæveflyver, der bliver bugseret op efter Flyvemaskine, og siger med et let overlegent Smil — »Ork, det var saamænd ingenting, det kunde enhver A-Flyver have klareret.« — Vel vidende den Kløft, de følger imellem os!

I det følgende skal vi gengive nogle schweiziske Tips om denne Startmetode.

Af en Motormaskine, der skal bruges til Slæb af Svæveplaner, kræves, at den skal være i Besiddelse af gode Flyveegenskaber i stærkt »trukket« Tilstand, d. v. s. ved 80—90 km/T. Hvad dette angaar, er vi i Danmark særdeles godt stillet, da den mest udbredte Privatflyvemaskine herhjemme er KZ-III, som tilfulde maa siges at opfylde disse Betingelser. Det eneste »aber dabe« er, at den er lukket, saa Slæbepiloten ikke direkte kan ses fra Svæveplanet, hvilket komplicerer Tegngivningen i Luften. Dette Problem er dog blevet løst og Typen af Luftfartstilsynet godkendt til Bugsering af Svæveplaner.

Slæbewirens Længde bør være 80—100 m, hvilket giver det behageligste Slæb. Endvidere skal den være forsynet med Vimpler, hvis indbyrdes Afstand er ca. 10 m, og have indskudt et Sprængstykke (danske Regler for Flyvemaskineslæb vil tilgaa Klubberne i Form af S. M. Blade, som er under Udarbejdelse. Red.).

For at udnytte det relativt dyre Flyvemaskineslæb mest muligt bør man have mindst to Slæbewire til hver Maskine.

Ved Starten vil Svæveplanet meget hurtigt gaa i Luften, medens Motormaskinens Startstrækning er relativ lang. Mange Begyndere begaar den Fejl at lægge sig for højt i Starten, saa de trækker Motormaskinens Hale i Vejret og forhindrer den i at komme i Luften. Det rigtige er at lægge sig i 2 Meters Højde, fra man gaar i Luften, til Motormaskinen ogsaa letter. Det kan føles svært at trykke Svæveplanet saa meget, som det er nødvendigt med den store Fart — men tænk paa Motorpiloten, som med fuld Gas nærmer sig Begrænsning-

gen og ikke kan komme i Luften, fordi du ligger for højt!

Naar Motormaskinen gaar i Luften, holder man sin Plads i Forhold til denne og korrigerer paa Horisonten, som skal ligge paa Højde med Propelslipstrømmen. Ved Slæb med KZ-III skal dennes Vinge med andre Ord ses liggende en Smule over Horisonten!

Kommer man til at ligge for højt, har man den samme Kalamitet med Motormaskinens Hale og vil forhindre Stigning, Fig. 1 a. Om man nu for brat dykker ned paa Plads, vil Wiren blive slap og et ubehageligt Ryk Følgen; dette Ryk kan endda forårsage Wiresprængning. Søg derfor forsigtigt ned paa Plads igen, træk evt. Bremseklapperne en Smule!

Det værste i Slæbet er dog at komme for langt ned. Motormaskinen bevæger sig under stor Indfaldsvinkel og sender derfor sin Propelslipstrøm skraat bagud-nedad. Kommer man ind i denne spiralformede urolige Strøm, Fig. 1 b, venter der en nogle ubehagelige Øjeblikke. Svæveplanet bliver krænget over og rusket af Hvirvlerne. Er man kommet dybt ned i Strømmen, kan Planet blive kængret, og selv om det ikke gaar saa galt, kan man blive tvunget til Udkobling!

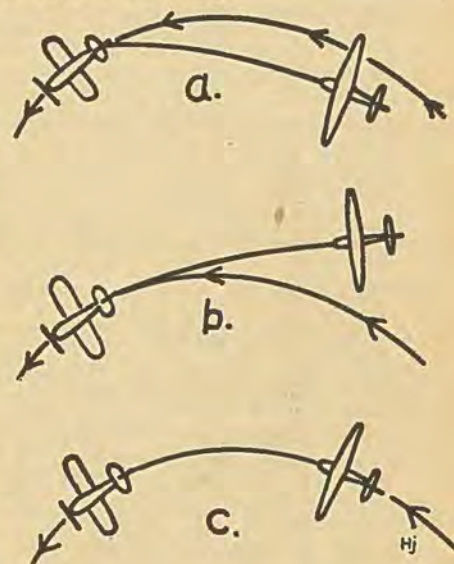


Fig. II

Hvordan følger man nu efter i Sving? Den første Indskydelse vil være at svinge selv, saasnart man ser Motormaskinen begynde. Det er imidlertid forkert; gør man det, vil man komme til at ligge i et snævrere Sving end Motormaskinen, Fig. II a. Venter man for længe med at følge efter, kommer man til at foretage et Sving større end denne, og det er ligesaa galt, Fig. II b. Svæveplanets rigtige Plads i Svinget ses paa Fig. II c.

Det er lidt af en Følelsessag, men Fartmaaleren kan give et Praj. Ligger man nemlig i et mindre Sving end Motormaskinen, gennemflyver man en kortere Distance — og Farten gaar ned! Omvendt hvis man ligger i et Sving med større Radius — længere Distance og tilsvarende højere Hastighed!

For at slutte af med en daarlig Vittighed: — Lad være med at vinke igen som Svar paa Motorpilotens Vinken! — træk i Udløseren og glid! *Hartvig Jensen.*

Aeronautisk Selskab søger Statsstøtte til udvidet Arbejde for Luftsporten.

Generalforsamlingen den 28. Marts.

D.K.D.A.S. har henvendt sig til Ministeren for offentlige Arbejder med Ansøgning om Statsstøtte til Luftsporten i Danmark. Dette blev meddelt af Formanden, Overingenør M. P. Eskildsen, paa Selskabets ordinære Generalforsamling, der blev afholdt i Nationalmuseets Festsal i Overværelse af alt for faa Medlemmer.

Det fremgik iøvrigt af Beretningen, at de senere Aars Fremgang i Medlemstallet er ved at kulminere. Selskabets Medlemstal var steget fra 702 til 714, Motorflyveunionens fra 5696 til 5909, mens de meget aktive Unioner for Svæve- og Modelflyvning havde Nedgang, henholdsvis fra 1045 til 741 og fra 873 til 468.

I 1946 havde der været afholdt 1 Udflugt og 5 Foredragsaftener, af hvilke de sidste havde været daarlige besøgt. Mens Flyvedagen 1945 gav næsten 80.000 Kr. i Overskud, vilde 1946-Dagen efter Fradrag af 25.000 Kr. til Stempelafgift kun blive 30.000 Kr.

Formanden omtalte derpaa Unionernes Arbejde, der vil være FLYV's Læsere bekendt fra tidligere Omtale. Aeronautisk Junior Klub var blevet ophævet paa Grund af Mangel paa Ledelse. Formanden takkede specielt Civilingeniør Vagn Prytz for de Aar, han paa saa udmærket Maade havde ledet Klubben.

Som Resumé udtalte Overingenør Eskildsen, at Udviklingen ikke var gaaet saa stærkt, men hvis vi opnaaede Statsstøtte, skulde der nok komme fornyet Fremgang.

Langvarig Debat om Beretningen.

Redaktør Poul Westphall fremkom med et længere Indlæg, hvori han greb om Nælden og stillede konkrete Spørgsmaal. De glædelige Begivenheder var tydeligt i Mindretal, specielt var Flyvedagen ikke vellykket, fordi Klubberne ude i Landet svigtede. Havde man analyseret Bevæggrundene til Klubbernes Stilling? Eventuelt maatte Organisationen af Dagen lægges om, men det var beskæmmende, at der ikke var Vilje til en Indsats.

Dernæst behandlede Red. W. Spørgsmaal om de 150 Piper Cubs, som vi ikke fik, hvilket der var stor Bitterhed over. Havde Selskabet støttet Sagen? — Manglen paa Flyvepladser var stadig lige stor, især ved København, hvor Morlan Hansen havde vist et godt Initiativ med Skovlundepladsen. Havde DKDAS rettet Henvendelse til Myndighederne om Fremskyndelse af Flyvepladsarbejderne? — Nedgangen for Svæve- og Modelflyvere var deprimerende, Propaganda og Statsstøtte var nødvendig. Han beklagede sluttelig den ringe Tilslutning til Selskabets Møder, der burde aktualiseres.

Formændene for Selskabet og de tre Unioner svarede Redaktør Westphall. Overingenør Eskildsen oplyste overraskende, at Selskabet ingensomhelst Henvendelse havde faaet angaaende Cub-Maskinerne og derfor ikke havde kunnet gøre noget. I Tilsynet havde man stillet sig velvilligt, men Varedirektoratet havde pure nægtet Indførslen. — Man havde arbejdet med Flyvepladsspørgsmaalet i København, som skred langsomt fremad, men ikke med

Provincens Flyvepladser, der var baseret paa Nødhjælpsarbejde. — Angaaende Aktualisering af Møderne lovede Formanden at tænke paa det, men det var nu Interessen, der manglede, — en Interesse, som ikke manglede, naar det gjaldt at gaa i Biografen!

Hr. Ohrt meddelte, at Hr. Hoff-Hansen og en amerikansk Officer havde henvendt sig til Overingenør Eskildsen i Luftfartstilsynet, men var blevet mødt med uopfyldelige Krav om Papirer paa Maskinerne. Han mente, at Varedirektoratet havde sagt Nej efter Konference med Tilsynet. Skuffelsen var saa stor, at hele Motorflyveunionens Ledelse nu trak sig tilbage!

Kaptajn Foltmann gik imod Hr. Ohrts Udtalelser og fastslog, at Klubberne ikke var utilfredse med Selskabet, men med den nyttige Motorflyveunion, som intel positivt udførte.

Overingenør Eskildsen erklærede, at han ikke var Diktator, men Embedsmand, og han maatte som saadan rette sig efter visse Regler. Havde Maskinerne ikke de nødvendige Papirer, maatte der nøjere Eftersyn til.

Direktør Dessau mente, at Klubberne svigtede Salget af Lodsedler, fordi de ikke fik direkte Andel i Overskudet. Svæveflyverne havde ikke gjort Propaganda, fordi de simpelthen ikke havde Materiel til flere Elever. — Som Formand for Statsstøtteudvalget fortalte Direktøren lidt mere om Ansøgningen og bad alle om at arbejde for Sagen ved at skabe en gunstig Opinion hos Myndigheder og Publikum.

Redaktør Thinesen forklarede Nedgangen i Modelflyveklubbernes Tal, der delvis skyldtes Sammenslutningen af de københavnske Klubber, mens det Medlemstallet, der burde sammenlignes med de 873 for 1945 i Virkeligheden var 755. — Med H. t. Flyvelotteriet var Klubberne ude i Landet ogsaa skuffede over, at de skulde samle Penge ind til Staten (Stempelafgift), mens Staten i andre Lande støttede Flyvningen! Iøvrigt var det daarlige Vejr, konkurrerende Lotterier, den forsvundne Pengerigdom og samt Flyveulykkerne medvirkende Aarsager til det daarlige Salg.

Direktør Ibsen fremhævede, at Københavns Kommune var meget positivt indstillet overfor Brøndbyvester-Pladsen, men Sagen laa nu i Ministeriet.

Fabrikant Flensborg fra Herning slog paa djærvt jysk Maal fast, at Folk var blevet sure, fordi de ikke kunde komme ud at flyve. 2000 Kr. til et Certifikat kunde kun de færreste skaffe, og derfor gad de ikke sælge Lodsedler. Da man i Herning kun havde Flyvelærere, der kunde undervise i deres Fritid, blev der fløjet for lidt. Der maatte bl. a. mere Propaganda til, Rundflyvning o. s. v., for at Folk skulde faa Interessen. Til Slut fremhævede Hr. Flensborg, at der i hvert Fald ikke maatte være Uenighed mellem Union og Selskab (Bifald).

Red. Westphall takkede for Oplysningerne og udtalte sin Glæde over, at Selskabet ikke havde noget Ansvar for Cub-Miseren. — Der var manglende Interesse for Flyvning i Øjeblikket, lad os genoprette den i Aar ved forbedret Organisation og uselvsk Arbejde!

FLYVNING



I LYNGLIMT

Jorden rundt paa 79 Timer.

Den amerikanske Flydepennefabrikant Milton Reynolds har i en Douglas A-26 Invader fløjet Jorden rundt paa 78 Timer 55 Minutter 30 Sekunder fra den 13. til 16. April. Den ca. 35.000 km lange Route gik fra New York over Gander, Paris, Cairo, Karachi, Calcutta, Shanghai, Tokio, Alaska tilbage til New York. Det var væsentligt hurtigere end Howard Hughes' Flyvning i 1938 paa 91 Timer 41 Minutter over en ca. 10.000 kortere Route, men ikke saa hurtigt som planlagt (55 Timer). Kaptajn W. O'Dom førte Maskinen, mens T. Carrol Salles var Mekaniker.

Isflyvningerne.

Fra D.D.L.'s statistiske Afdeling fremkommer nedenstaaende Tal, der viser Trafikmængden, befordret mellem Københavns Lufthavn og Provincens Lufthavne i Isflyvningsperioden 1. Februar—31. Marts 1947.

	Pass. (Antal)	Bag. (kg)	Post (kg)	Fragt (kg)
Februar	8264	58.018	1.028.472	124.198
Marts	4863	38.887	270.593	89.139
Total	13.127	96.905	1.299.065	213.337

Regnskab og Kontingentforhøjelse.

Civilingeniør Leif Prytz fik Decharge for Regnskabet og udtalte, at Budgettet nu maatte strammes p. Gr. af de faa Midler fra Flyvedagen. Tre afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte, mens Suppleanten, Trafikchef Bech-Nielsen, indvalgte i Stedet for Direktør Lybye.

De direkte Medlemmers Kontingent, der ikke har været hævet siden Selskabets Stiftelse i 1909, blev sat fra 10 til 20 Kr. aarlig (Ilysvrige Medlemmer 200 til 400 Kr.), en Beslutning, som dog skal vedtages paa en ekstraordinær Generalforsamling.

Under Eventuelt meddeltes, at Sportsflyveklubben og D.D.L. havde stillet Flyveture til Raadighed. De vil blive bortloddet til fremmødte Medlemmer paa Selskabets Møder. Til Slut uddeltes Diplomer til Besætningen paa »Dan Viking« paa dens første Tur over Atlanterhavet samt en Sølvplade til Anbringelse i Maskinen, hvorefter Dirigenten, HRS. Stig Rode, efter to Timers Forløb kunde hæve Generalforsamlingen.

*

Efter Valgene paa Generalforsamlingen den 28. Marts d. A., har Selskabets Bestyrelse følgende Sammensætning:

Overingenør M. P. Eskildsen, Formand.
Direktør Hjalmar Ibsen, Næstformand.
Civilingeniør Leif Prytz, Kasserer.
Trafikchef P. Bech-Nielsen.
Luftfartsinspektør Sv. Aa. Dalbro.
Direktør Einar Dessau.
Løjtnant Sylvest Jensen.
Landsretssagfører Børge Moltke Leth.
Tandtekniker Léo Kæraa.
Ingeniør Knud Høgslund.
Revisor B. Chr. Elvang.
Redaktør Johs. Thinesen.

Sportsflyveklubbens Generalforsamling.

Sportsflyveklubben i København afholdt den 17. April Generalforsamling. Af Beretningen fremgik, at Flyvepladsproblemet var akut. Der var i 1946 svævefløjet i 70 Timer (2200 Starter) og motorfløjet i 2150 Timer. (D.D.L. fløj i 1939 4000 Timer). 105 Medlemmer har Certifikat. Regnskabet balancerede med 253.202,10 Kr.

Til Bestyrelsen nyvalgte Civilingeniør E. Bjerre-Petersen.

Kontingentet blev forhøjet fra 10 til 15 Kr. for Seniormedlemmer, mens Indskud bortfaldt.

Hurtig

Luft-
Befordring!

✱

3-Personers Maskine.

300 km/T.

✱

MORIAN HANSEN'S
LUFFTRANSPORT

Telefon: Nora 6398.

Ny Formand for Dansk Motorflyver Union

Dansk Motorflyver Union holdt den 20. April Repræsentantskabsmøde i Fredericia. Den uheldige von Bahr-Tourné blev diskuteret samt Spørgsmaalet om Unionens eventuelle nærmere Tilknytning til DKDAS. Af den gamle Bestyrelse var kun LRS. Ørum Jensen, Aalborg, villig til at modtage Genvalg. Der blev opstillet to Lister — for og imod en nærmere Tilknytning til Selskabet. Resultatet blev, at der til Bestyrelsen valgtes henholdsvis 4 og 3 Medlemmer. Bestyrelsen har derefter konstitueret sig med LRS. Børge Moltke-Leth som Formand.

Den afgaaende Formand, Traffikassistent Ohrt, fik fra forskellige Klubber overrakt en Gave bestaaende af fire smukke Sølv-tallerkener som en Paaskønnelse af sit lange og energiske Arbejde.

Bøger.

»På Vingene for Norge« af Georg Werner-Hansen. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo. 191 Sider.

Norges Kamp for Friheden blev ført paa mange Maader og paa mange Fronter, baade ude og hjemme. Nogle Afsnit af denne Kamp er lettere at gengive i en samlet Oversigt end andre, og et af dem er det norske Flyvevaaben, der under Krigen blev bygget op i England. Norske Flyvere deltog paa flere Omraader i Kampen mod »Luftwaffe«: i Jagerstyrker, paa Bombetogter, i Flyvebaade og i Transportflyve-maskiner. To norske Jagereskadriller kæmpede modigt og dygtigt mod Tyskerne over Sydengland, Holland, Belgien, Frankrig og Tyskland; en norsk Flyvebaadsafdeling tog ypperlig Del i Jagten paa fjendtlige Undervandsbaade og Konvojtjenesten over Atlanten, og en fjerde norsk Eskadrille, 333 (Norwegian Squadron), tog Del i det fortræffelige Arbejde, som den engelske Coastal Command udrettede. »På Vinger for Norge« handler om denne Eskadrilles Arbejde og Kampe; den er ren norsk, og for hver Side, man blader i Bogen, stiger Beundringen for disse norske Gutteres Indsats i Kampen mod Nazivældet. Det er en god, spændende og værdig Bog.

Luft-Fotografiapparat

9×12 cm til Plader og Films. Zeiss Tessar, F 1:3,5, Brændvidde 25 cm, Spaltelukker, Gulsquirer m.m. sælges.

Apparatet har været anvendt til ca. 20.000 Optagelser med gode Resultater.

H. Wittrup.

Grejsdalen, Vejle.

Tlf. Vejle 357.

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 Mariæ 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

Skoleglider til Salg.

S. G. 38

Byggeaar 1945. Lettere havareret.
Pris Kr. 3000.00

Henvendelse til

Fabrikant W. Waisham.

Holmblads Vænge 7

Telefon Sundby 4312

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

PROPELLER

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Allhems Flygböcker er en ny Serie svenske Flyvebøger med mange Illustrationer i smuk Udførelse. Hittil er udkommet:

På tysta vingar. Svæveflyvning fra alle Lande.

Mot svarta himlar. Højdeflyvning fra de første Ballonopstigninger til Nutidens Stratosfæreflyvning.

Röda vingar. Interessante Billeder af russiske Flyvemaskiner og Svæveplaner.

Pris pr. Bind Kr. 10,65.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Modelflyvning — Skibe — Automobiler.

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 Overingeniør M. P. Eskildsen.

Hobbyboken 1946, Kr. 6,30.

Kærkommen Gave for unge og gamle Dreng.

Dansk Flyvnings Historie, Kr. 3,50.

Svensk Flygkalender 1947, Kr. 3,85.

*

Tegn Abonnement paa udenlandske Tidsskrifter fra den nye Aargangs Begyndelse.

Hurtig og sikker Levering.

FLYG pr. Halvaar Kr. 11,40, Hefte 85 Øre.

Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.

Populær Teknik, Halvaar Kr. 6,00, Hefte 1,00.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte Kr. 1,40.

Aeronautie, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr. 2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.

Teknik för Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte 60 Øre.

Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

Bygning og Reparation

af

Svæveplaner

Byggesæt og enkelte Dele

til S.G.-38

Indhent Tilbud!

Dansk Svæveflyveindustri

Solbakken 2, Fruens Bøge, Fyn

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

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

Kontoret er saabent 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.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberstløjtnant H. J. Pagh, Normas-
vej 14, Tlf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydmann, Kon-
gevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. B. Moltke-Leth.

Sekretær: William Nielsen.

Kont. St. Kongensg. 68^o 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.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6,
Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«,
Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Personalia.

Kaptajn H. J. Pagh er udnævnt til Oberst-
løjtnant af Hærens Flyvertropper og ansat
som Chef for Sjællandske Flyverafdeling
fra 1.-4.-1947.

Ingeniør P. Kampmann er pr. 21. April
indtraadt i D.D.L.'s Direktion, der herefter
bestaar af Ing. Kampmann og Direktør
Lybye. Ing. Kampmann er tillige Formand
for Bestyrelsen, og Dir. Lybye vil fortsæt-
te sin Virksomhed i S.A.S. i Stockholm.

Trafikinspektør V. J. Rasmussen er ud-
nævnt til Underdirektør i D.D.L.

Kontorchef Johs. Nielsen er udnævnt til
Vicechef i D.D.L.

Stationsleder Henning Betak er udnævnt
til Stationschef i D.D.L.

Rejseinspektørerne G. Langhorn og F.
Teisner i D.D.L. er udnævnt til Stations-
ledere i Kastrup.

Den tidligere Regnskabschef i D.D.L.
Willy Damm, der forlod Selskabet for nog-
le Maaneder siden, har nu overtaget Stil-
lingen som Regnskabschef for det irske
Luftfartselskab Aer Lingus i Dublin.

Ordinær Generalforsamling i Danske Flyvere.

Foreningen Danske Flyvere afholdt sin
ordinære Generalforsamling Fredag d. 25.
Marts under Ledelse af LRS. E. Falkmar.
Aarsberetning og Regnskab godkendtes.
Valg af Bestyrelse: Kommandørkaptajn
Axel Schmidt afgik efter eget Ønske, og i
Stedet for nyvalgte Orlogskaptajn K.
Ramberg. Ing. Cai Caspersen genvalgte
for 1 Aar (efter eget Ønske).

Et Forslag til Ændring af Lovens § 3
(Betingelser for Optagelse i Foreningen)
blev vedtaget med Majoritet og efter Lo-
vens Bestemmelser skal det derefter ud-
sendes til Urafstemning.

Luftfartforsikringer

Af enhver Art

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

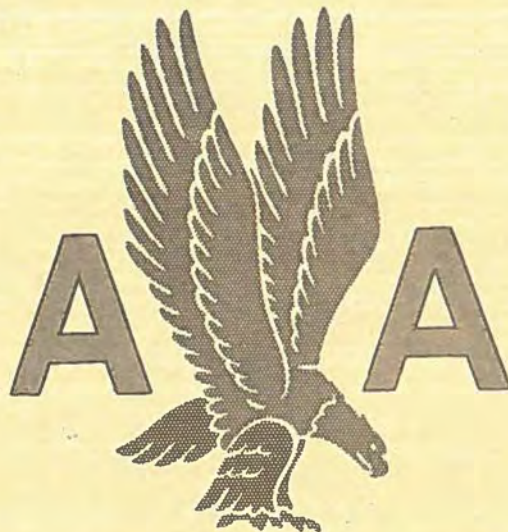
FLAGSKIBENE BYGGER

Luft-Broen

TIL HELE AMERIKA

Tre Gange ugentlig gaar der Flyvemaskine fra København til New York, Philadelphia, Boston eller Washington, D.C. og med samme Luftfartsselskab kan De omgaaende flyve videre til de største Byer i Amerika og Mexiko.

EEN BILLET — EET LUFTFARTSELSKAB



Regelmæssig Flyveforbindelse fra: London — Shannon — Stockholm — Oslo — Amsterdam — København — Frankfurt — Berlin til U. S. A.



Bestil Plads hos Deres Rejse-Bureau eller hos American Overseas Airlines:
Vestre Boulevard 12 . Dagmarhus . Telefon Palæ 5982 - 6392.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

American Overseas Airlines Inc.

American Airlines Inc.

★ KØBENHAVN - OSLO ★ ★ **BRUG LUFTPOST OG LUFTFRAGT** ★ ★ STOCKHOLM - BERLIN ★

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Vesterbrogade 60 - Kbhvn. V.
Telf. 18.404 . Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 6

1947 - 20. Aarg.



Pris
50
Øre



K. L. M.

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij stiftedes 1919 af den nuværende Direktør, Dr. A. Plesman, og oprettede 1920—24 Ruterne fra Amsterdam til London-Brüssel og Paris.

Den berømte oversøiske Rute Amsterdam—Batavia (Ost-Indien), der med sine 14,500 Kilometer strækker sig over tre Verdensdele, startedes allerede i 1924, hvor ogsaa Københavnsruten aabnedes. I de følgende Aar gennemgik K. L. M. en vældig Udvikling, som den anden Verdenskrig imidlertid satte et kraftigt Punktum for, idet næsten alt K. L. M.'s Materiel gik tabt. Paa Baggrund heraf er K. L. M.'s Genopbygning i de forløbne to Aar efter Hollands Befrielse fantastisk. Selskabet har atter strakt sine Vinger ud ikke alene over Europa, men ogsaa over Nord- og Sydamerika, Sydafrika samt Ost-Indien og de vestindiske Besiddelser.

I Dag har K. L. M. en Luftflaade paa 36 Douglas DC-3, 24 »Skymasters«, 6 Lockheed Constellation L-49 og 5 Lockheed 13/14 og i 1947 ventes yderligere 6 Douglas DC-6, 9 »Constellations« samt 12 Convair 240, ialt ca. 100 Luftfartøjer.

Før Krigen havde K. L. M. 1900 Funktionærer mod nu 6627, hvoraf 150 er Piloter, og medens der i 1939 blev fløjet 32,000 km daglig, flyves der nu dagligt over 100,000 km eller 2½ Gange rundt om Jorden ved Ækvator — en anseelig Præstation.



A/s DANSK SHELL



FLYV



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

Nr. 6

Juni 1947

20. Aargang

Lad os saa faa den Flyveplads.

SOMMEREN er ogsaa Flyvernes. Overalt hersker den største Travlhed i Klubberne. Trods alvorlige Hindringer af valutamæssig og anden Art, har Landet dog genopbygget en Park af Sportsmaskiner, hvis Nytte trafikmæssigt under den nylig afsluttede Isvinter ingen kan have været blind for.

Der ligger en Samfundsinteresse langt udover den rent sportslige og Morskabsflyvningen. Det har ofte været sagt paa dette Sted, og kun de færreste vil være uenige heri, heller ikke Luftfartsmyndighederne. Men det er ikke tilstrækkeligt at erkende Sportsflyvningens store samfundsmæssige Betydning, naar dens Folk ikke faar den Støtte, den har et berettiget Krav paa.

En af Landets største Klubber med et Antal kostbare Maskiner til Raa-dighed staar sammen med andre mindre Klubber faktisk uden Tag over Hovedet, uden en egnet Plads at dyrke deres Sport fra. Det maa paa den ene eller anden Maade være muligt at finde en Plads til Sportsflyverne i Københavns Nærhed. I Kastrup Lufthavn er det simpelthen forbundet med direkte Risiko at starte og lande med Sportsmaskiner og Skolemaskiner paa samme Tid, som de store Trafikmaskiner fra det øvrige Europa, fra hele Verden med Minutters Mellemrum skal ekspederes.

Der har alt for længe været talt om at anlægge en Plads for Sportsflyvere ved København, og desværre er det foreløbig blevet ved Snakken. Saaledes bør det imidlertid ikke blive ved med at gaa. Selvfølgelig er der flere forskellige Instanser, som skal samarbejde for at Sagen kan gaa i Orden, men et saadant Samarbejde maa kunne etableres — og det bør gøres snarest muligt. FLYV.

Gloster Meteor i København.

Interview med Orlogskaptajn Erik Rasmussen, der prøvede at flyve Verdens hurtigste Type.



Gloster Meteor IV er den sidste Version af Typen, som er sat i Tjeneste i R. A. F. Den afviger i det ydre ved sine »afklippede« Vingespidser fra den Udgave, vi saa ved R. A. F.-Opvisningen i Kastrup i 1945.

K ASTRUP Lufthavn havde i sidste Maaned et opsigtsvækkende Besøg. Englands nyeste Fartvidunder Gloster Meteor blev den 5. Maj demonstreret af Squadron-Leader Cotes-Preedy for en Kreds af Sagkyndige, og det tør nok siges, at den røde Luftdjevæl med sine Reaktorer gjorde et stærkt Indtryk.

Efter den officielle Demonstration havde to af vore mest erfarne Piloter paa Militærmaskinernes Omraade Lejlighed til selv at prøve Meteoren. Det var Oberstløjtnant Kaj Birksted og Grønlandsflyveren Orlogskaptajn Erik Rasmussen.

— Hvorledes var det at flyve med en Meteor, Orlogskaptajn Rasmussen?

— Det var afgjort en Oplevelse at flyve med denne Maskine, vel nok den hidtil hurtigste Flyvemaskine bortset fra visse Eksperimenttyper, og det har man endog ikke nogen Sikkerhed for.

— Hvor stærkt fløj De med den?

— Jeg vil regne med, at Hastigheden laa omkring de 550 miles svarende til 880 km i Timen, men det er dog ogsaa noget. Iøvrigt har man ikke nogen direkte Fornemmelse af denne store Hastighed, naar Maskinen flyver højt. I Nærheden af Jorden kan man jo nok faa et Indtryk af, at det gaar lidt halvtærkt.

Ikke til at følge med Højdemaaalerne.

— Hvorledes var den at manøvrere paa de store Hastigheder?

— Jeg fandt, at Manøvrerdygtigheden var god, navnlig paa Klapperne. Den føltes noget tung paa Højderoret, men det skal den nødvendigvis være, da man ellers vil være tilbøjelig til at paavirke den for kraftigt. Den var ikke vanskelig at flyve, men jeg vil dog ikke anbefale den til Begyndere. For en erfaren Flyver er Manøvreringen ikke forbundet med alvorlige Vanskeligheder. Som et Kuriosum kan jeg nævne for Dem, at det navnlig var vanskeligt for mig at aflæse Højdemaaalerne, der findes ikke mindre end tre af dem, men de havde saadan en Fart paa under Stigningerne, at det ikke var til at følge med.

— Det kan vel være vanskeligt at faa de almindelige Brændstofrationer til at slaa til i saadan en Maskine?

— Meteoren flyver med Petroleum iblandet 1 Procent Olie, og den bruger ca. 500 Gallons i Timen. Det svarer til 2.250 Liter paa en Time. Den er mest økonomisk i en Højde af 10.000 Meter. Ved Flyvning ved Jorden kan man have Brændstof med til 40 Minutters Flyvning, men man kommer jo ogsaa et godt Stykke paa den Tid.



Squadron-Leader Cotes-Freedy fløj fra Bruxelles til København på 45 Min., over 1000 km/T., dog i Medvind.

— Den Maskine vi fik demonstreret i Kastrup, svarede den til R.A.F.-Typerne i Udseende, Orlogskaptajn Rasmussen?

— Ja, det gør den for saa vidt. Imidlertid er Vingerne af Hensyn til Luftmodstanden blevet »klippet« paa de sidste Typer. Denne Maskine havde saaledes noget kortere Planer end de R.A.F.-Meteorere, der var i Kastrup i 1945.

— Lydens Hastighed har man dog endnu ikke naaet over?

— Nej, det er ikke lykkedes endnu. I Nærheden af Lydhastigheden er det, Vanskelighederne opstaar. Paa Grund af Hastigheden kan Vinden ligefrem ikke passere Planerne. Den samler sig foran Planet, og de ejendommelige Vindpaa-vingninger paa Maskinens Planer opstaar. Det skal man være meget forsigtig med.

Det er Fremtiden.

Jeg er dog ikke i Tvivl om, at reaktordrevne Flyvemaskiner er Fremtiden, fortsætter Orlogskaptajn Rasmussen. Stempelmotorerne er passé. Maaske er det for stærkt et Udtryk at bruge, at de er passé, hvis man tænker paa Brændstøfsøkonomien. Det er foreløbig en kostbar Historie at flyve med Reaktorer, men at det bliver Vejen fremover er saa ganske givet. Til Forskel fra den propeldrevne Motor høres ingen Støj i selve Cockpitet. Det er helt ejendommeligt. Interessant er det ogsaa, at Risiko for Isdannelse næsten ikke forekommer. Paa Grund af Farten varmes Planerne ligefrem op af den voldsomme Luftgennemstrømningsmodstand.

Til Slut fortæller Orlogskaptajn Rasmussen, at han ved denne Lejlighed blev inviteret til England med Tilbud om at flyve Meteormaskiner.

— Tager De imod Tilbudet?

— Ja, det er virkelig fristende, og jeg skal alligevel derover i nær Fremtid, saa det er ikke umuligt.

Gloster Meteorens Københavnbesøg varede kun en enkelt Dag. Alligevel fik mange Lejlighed til at se den, inden den i et Brøl fra de to Rolls Royce Derwent-Reaktorer forsvandt ud af Synsfeltet i Lufthavnen. Det var i mange Dage det store Samtaleemne baade i Kastrup og udenfor.

wing.

Sammenslutning af Dansk Lufttaxa og Scanaviation.

Sammenslutningen mellem Dansk Lufttaxa A/S og Scanaviation A/S er nu tilendebragt, saaledes at begge Selskaber i Fremtiden opretholdes under de oprindelige Firmanavne. Det er Planen, at Dansk Lufttaxa skal overtage al Taxa- og anden Erhvervsflyvning, medens Scanaviation bibeholder Agenturerne for de store engelske Flyvemaskinefabrikker Auster Aircraft og Miles Aircraft samt fortsætter sine paabegyndte Flyveskoler.

Selskaberne faar ligeledes fælles Ledelse, idet Scanaviations hidtidige Direktør, A. C. Normann, bliver administrerende Direktør for begge Selskaber. Endvidere tilknyttes Oberstløjtnant Birksted Selskaberne som teknisk Raadgiver.

Den Koordination af de to ovennævnte Selskaber, der her har fundet Sted, vil utvivlsomt blive til Gavn for Civilflyvningens Udvikling i Danmark, idet den betyder en bedre Udnyttelse af Materiellet, mindre Tomflyvning og derved ogsaa mindre Driftsudgifter. Dette vil igen komme Landets Flyveklubber til Gode, som i stort Tal er Aktionærer i Dansk Lufttaxa, der ifølge sine Vedtægter kun maa udbetale et begrænset Udbytte, medens Resten af evt. Overskud skal anvendes til Fremme af dansk Flyvning.

Flyveulykken ved Skovlunde den 27. April.

Som allerede meddelt i Dagspressen skete der en Flyveulykke ved Skovlunde i Slutningen af April, som kostede tre Mennesker Livet. Luftfartstilsynets Rapport siger følgende herom:

»Den 27. April d. A. skete der ved Skovlunde en Flyveulykke, idet et KZ VII Luftfartøj, ført af Salgschef F. Drescher og med Grosserer Helge Jensen og Direktør P. Middelboe som Passagerer, styrtede ned, og de ombordværende dræbtes.

Paa Grundlag af foretagne Undersøgelser og Afhøringer mener Luftfartstilsynet at kunne fastslaa, at denne Ulykke udelukkende skyldes Fejlmangvring fra Førerens Side. Efter at have »trykket« Luftfartøjet, har Føreren trukket det haardt op, indtil Flyvefarten er mistet, hvorefter et paabegyndt fladt Drej er resulteret i et Fald mod Jorden i et Spind eller en spindlignende Bevægelse.

Undersøgelsen af Vraget tyder paa, at det tilsyneladende er lykkedes Føreren at paabegynde en Opretning af Luftfartøjet, men denne har paa Grund af manglende Flyvehøjde ikke kunnet fuldføres...«

*

Salgschef Frits Drescher.

Salgschef Frits Drescher blev 48 Aar gammel. Hans Liv havde formet sig mere eventyrligt end for de fleste. Han havde rejst det meste af Jorden over. Oprindelig Ingeniør var han ikke veget tilbage for et Job som Skovarbejder i Canada, Handelsmand i Abessinien og utallige andre Beskæftigelser. Som Flyver blev han engang reddet i sidste Øjeblik efter en Nødlandning i Kattegat, men det betog ham ikke Lysten til senere at flyve Bombemaskiner til Finland under den første Vinterkrig. Hvor der foregik noget, hvor Mænd ydede en uselvsk

Nyt Luftfartselskab paa Bornholm.

Som en direkte Følge af de meget alvorlige Vanskeligheder, den sidste Isvinter skabte for Bornholmerne, startedes for kort Tid siden A/S Bornholms Lufttaxa. Man ønsker ikke gerne en Gentagelse af den Situation, der opstod for Øens Beboere, da D.D.L.'s eneste Maskine, som var i Stand til at gaa ned paa Flyvepladsen ved Rønne, blev sat ud af Drift paa et Tidspunkt, hvor Luftvejen var den eneste Forbindelse med Omverdenen.

For lang Tid siden har Statens Luftfartsvæsen haft Planerne til Rønne Lufthavns Udvidelse parat, men givet er det, at det første Spadestik ikke er taget endnu.

I første Række er det Rønne Handelsstandsforening, Turistforeningen og flere Hotelejer, der har taget Initiativet til Dannelsen af det bornholmske Lufttaxa-Selskab. Ved Aktietegning har man nu sikret omkring 100.000 Kr., og yderligere har Zonen Flyveselskab garanteret en Sum paa 75.000 Kr. Saasnt det er lykkedes at skaffe en egnet Maskine, lægger man ud.

Det nye Selskab vil ikke være at opfatte som en Konkurrent til D.D.L., men som et nødvendigt Supplement. Det er Situationen i Dag, noget andet er naturligvis, hvad det nystiftede bornholmske Luftfartselskab med Tiden kan udvikle sig til.

wing.

Indsats, kunde man være sikker paa at finde Dreschers tætte og kraftige Skikkelse.

Det var heller ikke tilfældigt, at netop han blev en af de første i Modstandsbevægelsens Arbejde under Besættelsen, hvor han bl. a. ved den dansk-svenske Flygtningstjeneste ydede en meget smuk Indsats. Som Gidsel sad han i Shellhuset, da det engelske Bombardement knuste Gestapos berømte Hovedkvarter. Ogsaa denne gang undgik han Skæbnen, flygtede og genoptog sin Plads i de illegale Rækker til Kapitulationen og Befrielsen kom. I dansk Sportsflyvning, hvor Salgschef Drescher var blandt Pionererne, vil hans Minde blive bevaret med Respekt.

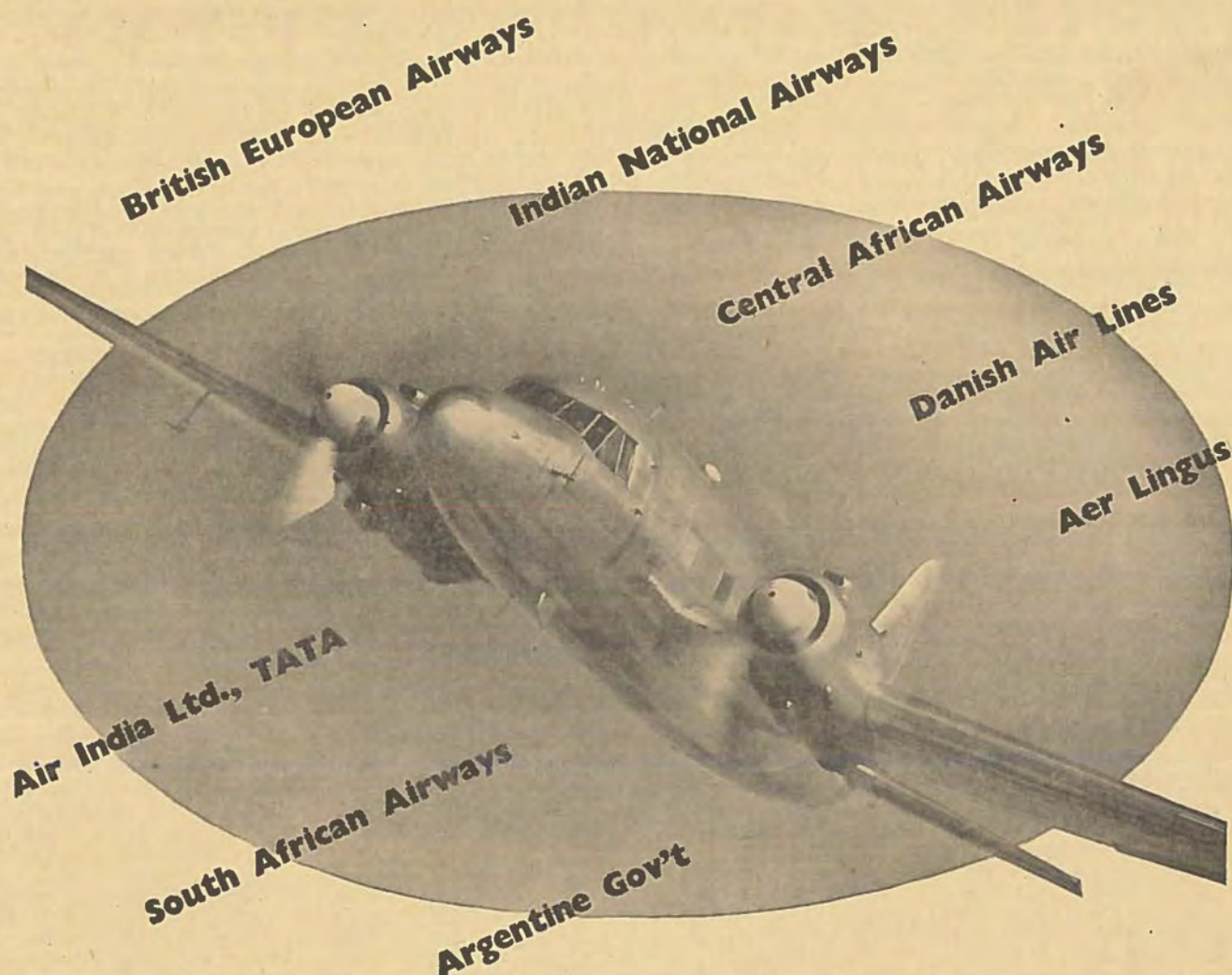
Motorkøberen og Flyveren, Fabrikant Helge Jensen.

Fabrikant Helge Jensen var kendt langt ud over Sportsflyvernes Kreds. Fra de store internationale Trials og Motorløb i Aarene før den sidste Krig kender man den høje, rolige Dansker, og utallige er de Sejre han med sin »Suecia« har opnaaet i dansk Motorsport. Helge Jensen var gammel Sportsflyver, en Passion han dyrkede sammen med Motorsporten, og kort efter Besættelsen tog han et Træningskursus, fik paany Certifikat og privat Maskine, en KZ-III. Kort før Ulykken havde han selv været paa Vingerne med denne Nyerhvervelse.

Direktør Povl Middelboe.

Direktør Povl Middelboe var ligeledes en kendt Skikkelse indenfor dansk Flyvesport, hvor han som Næstformand i Københavns Sportsflyveklub hurtigt vandt sig Venner for sin Begejstring for Sagen og for sin idérige og initiativfulde Virksomhed, der allerede har sat sig Spor.

wing.



* VIKING *

Konstrueret og bygget til Anvendelse paa Luftruter over hele Verden er Viking det sikreste og mest ydedygtige Luftfartøj i sin Klasse, som nu anvendes. Viking blev valgt af Deres Majestæter Kongen og Dronningen af England til Rejsen i Syd-Afrika.

Vickers-Armstrongs

Limited

AIRCRAFT SECTION, VICKERS HOUSE
 BROADWAY, LONDON, S.W.1

ALFRED RAFFELAS . FARVERGADE 15 . KØBENHAVN K.

JEG LÆRER AT FLYVE

3. Certifikatprøven, Omkostningerne, Betragtninger over Uddannelsen.

Indenfor 5 km Radius.

Saa kom den Tid, man ventede saa længe. Med Solocertifikatet i Lommen med Tilladelse til at flyve hele fem Kilometer bort fra Pladsen, flyver man ud og tager sit cirkulære Rige i Øjesyn. De første Timer gaar Læreren med et Par Runder for at kontrollere en af, senere overlades man helt til sig selv. Meget som Elev følger man sig ikke — for man faar kun sjældent Anvisninger for Flyvningen eller Kritik.

Men man sætter sig selv nogle Opgaver. Der er nok af dem, meget, man gerne vil have prøvet. Nu er vi i November, hvis Vejret er usandsynligt slet. Jeg bestiller frækt 5x2 Timer om Ugen, selv om jeg slet ikke har Tid til det. Jeg faar ogsaa kun godt 25 % af dem, mens Oktober gav 75 %. December er ogsaa daarlig. Man er for længe hørt op med at blive skuffet, naar Telefonen om Morgen ringer Aflysning for hele Dagen.

Alt efter Vejret laver man Landingsøvelser, flyver ind over sin Bydel og studerer den fra oven, eller man prøver i en sjælden Dags klare Vejret at flyve Højdeflyvning til 2000 og 3000 m. Det er en fodkold Fornøjelse, saa man kommer snart ned igen.

Der var tre Ting, jeg blev sat til at øve i disse 15 Timer, nemlig Landing med Motoren stoppet 600 m over Pladsen, »Grøftelandinger« (hvor man ikke lander i, men lige paa den anden Side af en imaginær Grøft) samt til Slut Ottetaller over to Punkter paa Jorden. Det er ikke helt nemt, naar det blæser, ligesom der kræves nogen Øvelser i at faa Variometret til at staa pænt og roligt paa Nul. Jeg svinger utallige Ottetaller over den øde Eremitage-slette, mens jeg nynner den gamle Børn-vis fra man lærte at skrive Tal: »Nu skal vi tegne Ottetaller, Ottetaller, Ottetaller. Pas bare paa, de ikke falder, ikke falder, Hurra!« — To Timer i Træk flyver man nu uden at trættes, Tiden gaar endda alt for hurtigt.

Certifikatprøven.

Kort før Jul var jeg klar til den endelige Prøve, som blev fastsat og udsat en hel Masse Gange, indtil det endelig en kold Januareftermiddag lykkedes at afholde den ude paa Værkløse, en dejlig stor, men ukendt Flyveplads. Man antog Stedet for at være et Raffinement udtænkt af den nye Sagkyndige, Kaptajn A. H. Jørgensen, som efter Beretningerne var ganske uhyre grundig og nidkær i sin Kontrol, som i flere Tilfælde havde været over en Time.

Jeg havde ikke fløjet i 3 Uger, men fik lige 20 Min. til at vænne mig til Pladsen. Pauser spiller forøvrigt saa sent i Uddannelsen kun ringe Rolle. Nu glemmer man ikke mere. Prøven gik meget smertefrit. En Landing fra 600 m uden Motor, en alm. fra 300 m samt tre Ottetaller. Saa steg Kaptajnen ombord og prøvede mig i forskellige Manøvrer, bl. a. i Ottetaller med tildæk-

kede Instrumenter. Ind imellem spurgte han om en Masse om Instrumenternes normale Visning o. s. v. — jeg var adviseret om, at han bl. a. yndede at spørge, hvor meget Benzin der var paa, saa det vidste jeg! Det hele varede en halv Time — saa var Maalet naaet.

Hvad kostede det?

Folk, der hører, at man lærer at flyve, tror, at man er meget velhavende. Vi, der kommer paa Cykle til Flyvepladsen, er tværtimod blevet yderligere fattige. Naar jeg er blevet spurgt, hvordan jeg har faaet Raad, forklarer jeg, at jeg flyver for de Penge, jeg har sparet ved aldrig at ryge. Forøvrigt kan man, naar man er ugift, ved Sparsommelighed faa Raad til at flyve selv ved ret beskedne Indtægter.

Her er det nøgterne Regnskab: Teoriundervisning 60 Kr., Prøve 5 Kr., Løge 60 Kr., 31 Timer 10 Min. Flyvning 1870 Kr., Luftfartstilsynets Gebyrer 90 Kr. (heri opdager man til sin Forbavselse endnu engang 25 Kr. for Teoriopøvelsen). Ialt 2085 Kr. Naar man saa er heldig at opnaa et Stipendium paa 500 Kr., er det jo et Plaster paa Saaret — og nok til det første Aars Vedligeholdelse af Certifikatet.

Det vise Luftfartstilsyn.

Nu tror de nok oppe i Tilsynet, at der igen er en, der vil ironisere. Men det er der ikke. Da Tilsynet i Januar 1946 udsendte sine vejledende Bestemmelser for Flyveskoler, var der mange, der mente at finde haarde og urimelige Regler i dem. Erfaringen viser, at de fleste er godt funderede. Det blev kritiseret, at der skulde være mindst to Maskiner, fordi det var svært for smaa Klubber at skaffe. Det er imidlertid i høj Grad i Elevernes Interesse, at der baade er Maskiner og Lærere nok. I Overgangsperioden i Starten fløj vi kun med en Maskine, men det resulterede ogsaa i mange Aflysninger p. Gr. af Havari og Eftersyn — foruden andre Aflysningsaarsager, først og fremmest Vejret. Disse Aflysnin-

ger sinker Uddannelsen og nedsætter dens Effektivitet.

Kravene til Kundskaber i Teori møder næppe nogen Kritik, og en effektiv Undervisning paa Jorden sparer den langt dyrere Tid i Luften, der kan anvendes bedre. I Praksis ligger Tiden til Soloprøve gennemsnitlig omkring 15 Timer, altsaa betydeligt over det forlangte Minimum.

Bestemmelserne om, at Uddannelsen fra de 6 sidste Timer inden Soloprøven og til den endelige Prøve skal foretages indenfor 4 Maaneder, er ogsaa i Elevernes Interesse. Længere Pauser, især i Begyndelsen, koster Tid og Penge. Jeg tvivler ikke om, at hvis jeg havde kunnet koncentrere min Uddannelse mere, kunde jeg være gaaet Solo paa 10 i St. f. 14 Timer.

Derimod er det beklageligt, at Skolemaskiner kun maa bruges til Skoleflyvning. Det er vel hovedsageligt for at undgå Ulykker som Følge af en evt. Forglemmelse af at fjerne Dobbeltstyringen, hvis man flyver med Passagerer. Men det var praktisk for Økonomien, om Skolerne kunde udnytte deres Materiel i endnu større Omfang ved Rundflyvning og lignende.

Mere ensartet Uddannelse ønskelig.

Lærerne vil have forstaaet, at jeg har fløjet med mange forskellige Lærere — seks inden Soloprøven. Er det ikke daarligt? Nej, i Princippet gør det intet, naar blot Lærerne gaar frem efter nøjagtig den samme velforberejede Plan. Saa er det endda forfriskende at veksle lidt. Men med den nuværende Mangel paa Flyvere faar man Lærere med meget forskellig Uddannelse, og det medfører en Uensartethed, som gaar ud over Eleverne. Der var et Par Timer, hvor jeg absolut intetsomhelst lærte, indtil jeg diskret skiftede over til en anden.

Der er et Eksempel med en gammel Flyver, der kom ud og skulde begynde at undervise. Da han hørte, at han skulde gaa frem efter Skolens Plan, udarbejdet af yngre Flyvere, blev han meget fortørnet.



Forsidebilledet viser den civile Gloster Meteor G-AIDC under Demonstation i Kastrup.

Folk, der hører, at man lærer at flyve, tror, at man er meget velhavende...

Han vilde undervise efter de Metoder, han brugte før Krigen. — De kender Recepten: »Saadan gjorde min Bedstefar og min Far — det er ogsaa godt i Dag.« Han gik sin Vej!

Resultatet blev saa efterhaanden, at man slappede af for overhovedet at kunne flyve. Tingene lærtes ikke i rigtig Rækkefølge, noget blev glemt o. s. v. Efter Soloprøven er det ikke Meningen, at Eleven skal overlades til sig selv. Naturligvis skal han udvikles til Selvstændighed men han bør i stort Omfang have stillet bestemte Opgaver. Det var forudset, men blev undladt. Man maatte ligefrem sige til Læreren »Nu maa De lære mig det eller det«. Saadan var Meningen ikke.

Undervisningen skal være positiv og intensiv. Hele Vejen!

Det er derfor, at vi betaler Læreren en god Løn. Han maa hellere være for intens, selv om det er trættende, end for passiv. Jeg tror, at jeg med en mere maalbevidst Undervisning paa 20 Timer kunde have lært det, der tog 30. Saa kunde Resten have været anvendt til det, der blev oversprunget — eller til at lære noget mere, som f. Eks. at udnytte Maskinens Hjælpemidler fuldtud; jeg tænker her paa Landingsklapperne, som ikke kræves anvendt til Prøven.

Snakker man med Kolleger fra andre Skoler rundt omkring, faar man Indtryk af, at Undervisningen der falder endnu mere varierende. Nogle Lærere vil absolut ligge og flyve lange Navigationsture hele Tiden, hvilket kan være meget godt, men saa gaar det ud over Landingsrutinen m. m.

Tilsynet kræver, at Læreren skal have Kendskab til at give Undervisning i prak-

tisk Flyvning. Det er forbavsende vagt, men praktisk for at Skolingen efter Krigen overhovedet kunde komme i Gang. — Af en Svæveflyveinstruktør kræves, at han skal have gennemgaaet et regulært Instruktionskursus, før han underviser. Det er et rimeligt Krav fra Elevernes Side, at de faar mest muligt ud af de mange Penge, de er tvunget til at ofre for Certifikatet. Det maa derfor henstilles til Skolerne at gøre alt for at uddanne Lærerne, saa de giver en effektiv Undervisning. I Sverige har der for nylig været afholdt Kursus for Instruktører. Det kommer vi ogsaa til herhjemme — og man kan lige saa godt indstille sig paa det, inden Myndighederne kommer paa Tanken. Det skulde nemlig være mærkeligt, om de ikke gjorde det.

Model-, Svæve- og Motorflyvning.

Naar man nu har praktisk Kendskab til alle tre Luftsportsgrene (Ballonsporten ser jeg bort fra, selv om jeg ogsaa gerne vilde prøve den), kan man spørge, om man som Motorflyver har Gavn af Model- og Svæveflyvning. Det er der næppe nogen Tvivl om — selv om man kan motorflyve uden.

Man er imidlertid fra Begyndelsen helt fortrolig med, hvad det drejer sig om, og man har den fornødne Respekt for Sagen. Svæveflyvnings Betydning var i mit Tilfælde baade positiv og negativ, men jeg havde kun tre Timers Svæveflyvning, da jeg begyndte, altsaa ingen Erfaring. Jeg tvivler ikke paa, at det efterhaanden vil vise sig, at virkelig rutinerede Svæveflyvere med fuld Berettigelse vil kunne anmode om at slippe for nogle Timer ligesom Tilfældet er i Sverige.

Skal man vælge mellem Svæve- og Motorflyvning som Sport, er Valget ikke svært. Svæveflyvning er Sport, Motorflyvning er Transport. Man er faktisk meget mere glad og taknemmelig for en Pladsrunde i et Svæveplan end for en halv Time i en Motor-maskine, hvor interessant dette end paa sin Vis kan være. Tager man Modelflyvningen med, vil jeg paastaa, at hverken Svæve- eller Motorflyvningen har beredt mig samme Tilfredsstillelse, som Modelflyvningen gjorde naar man efter maanedlangt teoretisk, bygge- og flyvemæssigt Arbejde endelig naaede en Eliteprøve eller en efterstræbt Rekord. Men jeg tror, at Termikflyvningen kan give samme Glæde. Motorflyvningen har i denne Sammenhæng ingen Chancer.

DM

for Svævemodeller

Danmarksmesterskabet for Svævemodeller afholdes den 14. September paa Sjælland, antagelig i Næstved eller Roskilde. For Deltagelse kræves mindst B-Diplom, Deltagelse i mindst 3 normale Konkurrencer i Aar — heraf en Distrikts- eller større Konkurrence — samt Placering paa 1., 2., eller 3. Plads i mindst 2 af disse Konkurrencer.



Der er rigelig Plads til
3 Passagerer i en...

Fokker PROMOTOR

Den ny Fokker PROMOTOR kan rumme 4 Personer og har lukket, lydisoleret Kabine, optrækkeligt Understel og gør en Marchhastighed paa 218 Kilomoter. Trods disse iøjnefaldende Fordele er Fokker PROMOTOR meget rimelig baa-
de i Anskaffelse og Drift.



A/s FRISIA
SEJRØGADE 13. RYVANG 6309

Lidt om Gummimotormodeller.



I DEN senere Tid er der kommet en Smule af det eftertragtede Motorgummi til Landet, og enkelte Motormodeller er dukket op ved Konkurrencerne. Selv om Udsigterne for Tilførsel af Balsatræ og Motorgummi ikke er for lyse, kan vi dog komme i Gang nu. Da kun ganske faa af de nuværende Modellflyvere har haft med Gummimotormodeller at gøre, vil nogle smaa elementære Raad sikkert være paa sin Plads.

Det er sværere at faa en Motormodel til at flyve end en Svævemodel. Har man derfor ikke kunnet faa en enkel Svævemodel trimmet, saa den har opnaaet A-Diplomprøven, vil det være uklogt at indlade sig paa Gummimotormodeller, da der er endnu flere Trimmingsfaktorer, der spiller ind her.

Den første Model maa selvfølgelig være ganske simpel uden nogle af de Raffinementer, der kan være saa fristende. Find en god Tegning, det er bedre end at forsøge at konstruere selv, naar man ingen Erfaring har. En lille Model er naturligvis nem og billig at bygge og kræver kun lidt Gummi; men de ganske smaa Modeller er svære at trimme. Nu er den mindste Klasses Grænse imidlertid sat saa højt som til 7 Kvdm (C1), saa bygger man en Model i Toppen af denne eller evt. i C2 (8—11 Kvdm Planareal), vil det være passende.

En Model med Kassekrop, fast Understel og fast simpelt Haleparti kan anbefales. Planet af rektangulært Omrids med enkelt eller delt V-Form. Profil i Plan og Haleplan er ikke det vigtigste paa den første Model, hvor det blot gælder om at lære Motormodeller at kende.

En Model paa 6 Kvdm bør ikke veje mere end 100 g, og 30 pCt. af Vægten udgøres af Gummimotoren. Ved Bygningen maa man koncentrere sig om at bygge meget let og meget nøjagtigt. Balsa er det bedste Materiale og en Brevvægt et vigtigt Stykke Værktøj. Propellen, der maa have et paalideligt Friløb, har man nu Lov at købe færdig.

Gummimotoren opbevares i en lufttæt Daase i Talkum paa et køligt, men frostfrit Sted. Naar Modellen gøres klar, smøres Gummiet i en Blanding af Sæbe og Glycerin og anbringes i Modellen. Naar Flyvningen er endt, tager man samme Dag Gummiet ud, vasker det af og lader det tørre (ikke paa Kakkelovnen, for Gummi hader Varme saavel som Lys og Snavs). Derefter anbringes det atter i Daasen. Behandler man det ikke godt, holder det ikke ret længe. Med de Kæmpepriser, vi har idag (tre-fire Gange Priserne før Krigen), tvinges man simpelthen til en omhyggelig Behandling.

Planet anbringes paa Kroppen med Gummibaand (evt. ogsaa Halepartiet, hvis det

NYE BØGER

»Svensk Flygkalender 1947«, redigeret af W. Kleen og H. Andersson. Udgivet af Kungl. Svenska Aeroklubben og Flyg.

»Svensk Flygkalender 1947« er den ottende i Rækken, og lige som sine Forgængere behandler den de forskellige Grene af Flyvningens Udvikling paa en kortfattet og sagkyndig Maade. Af Artiklerne om nye Emner skal særlig nævnes følgende: Hvad er PIGAO og IATA, Overtrykskabiner i Trafikflyvemaskiner, Moderne Trafikflyveruddannelse og Trafikflyvemaskinen i Dag og i Morgen. Sidsnævnte Artikel bringer en Række Data for de nye Trafikflyvemaskiner i England og U.S.A.

*

Allhems Flygbøger. I denne udmærkede Serie foreligger nu to nye Bøger: »Snabbe än ljudet« og »Fallskärmar och Fallskärmsstrupper«. Prisen pr. Bog er sv. Kr. 6,75.

*

»Snabbe än ljudet« er skrevet af Charles Birch-Iensen, og den giver i en populær Fremstilling en Oversigt over, hvordan Flyvemaskinens Hastighed efterhaanden er steget fra 41 til 991 km/T. En væsentlig Del af Bogens Tekst er viet en Skildring af det moderne Eventyr, der hedder Reaktorer og reaktordrevne Flyvemaskiner, og den forklarer dette tilsyneladende indviklede Problem paa en saa letfattelig Maade, at enhver kan forstaa det. Læseren faar desuden at vide noget om de Problemer, der skal løses for at naa op paa over Lydens Hastighed, og man kan derfor uden Overdrivelse sige, at »Snabbe än ljudet« er en Bog om Flyvningen i Gaar, i Dag — og i Morgen. Den sidste Halvdel af Bogen er, et smukt Billedværk, som tjener Billedredaktøren til stor Ære.

*

»Fallskärmar och Fallskärmsstrupper« er skrevet af Chefen for Södertörns Flyveafdeling, Oberstløjtnant Björn Lindskog, og Indholdet kan i faa Ord karakteriseres som: Faldskärmens Historie og Anvendelse i Krig og Fred. Det er et rigt og meget interessant Emne, hvorom der kunde skrives en tyk Bog, tænk bare paa hvad Faldskærmen har betydet som Redningsmiddel for mange Tusinde flyvende Besætningsmedlemmer, og for Faldskærmsstroppers vældige Indsats under den sidste Verdenskrig — og for Nedkastning af Proviant, Ammunition og mange andre Ting. Hvert enkelt Tilfælde er saa at sige et Eventyr, en spændende Oplevelse for sig. Forfatteren mestrer dette store Stof, og han har formaat at fremhæve netop det, der karakteriserer Udviklingen og Anvendelsen — og som fængsler Læserne. Ogsaa i denne Bog er sidste Halvdel et Billedværk, som paa en fortræffelig Maade supplerer Teksten.

Man ser med Glæde frem til to nye Flyvebøger, som Forlaget bebuder vil udkomme i samme Serie. Bøger af denne Art er en god Stimulans for Flyveinteressen.

»Atlantehavsflyvninger« (»Fra la Mountain til Lindbergh« og »Fra Lindbergh til Dan Viking«) to Bøger af E. A. Tryde og Knud Clauson-Kaas; Carit Andersens Forlag. Pris henholdsvis 8,75 og 12,50.

De to Bøger, som Tryde og Clauson-Kaas har skrevet om Atlantehavsflyvninger, dækker en af de mest interessante Epoker af Flyvningens Historie. Den første af Bøgerne, hvis Titel er »Atlantehavsflyvninger«, fortæller om alle de første Forsøg med Balloner og primitive Luftskibe samt Flyvemaskiner indtil 1927; endvidere om alle de regelmæssige Luftfarter med moderne Luftskibe indtil 1937. Den anden Bog, der hedder »Fra Lindbergh til Dan Viking«, fortsætter Beretningerne, lige til Det Danske Luftfartselskabs Atlantehavsmaskine »Dan Viking«, den nyindkøbte »Skymaster«, lander i København for derefter at overgaa til det fællesskandinaviske Interessentskab SAS. Det er to gode Bøger, der glimrende kan læses hver for sig. De er fortalt paa en livlig og underholdende Maade og rummer mange spændende Beretninger. De bør ikke alene læses af de særligt flyveinteresserede, men af alle som vil vide noget om den Sum af Energi og Vovemod, der har været sat ind for at knytte den østlige og vestlige Halvkugle tættere sammen. Forfatterne er gaaet grundigt til Værks, de har faaet fat i et Væld af Oplysninger, og de to Bøger tjener dem begge til Ære.

Hurtig Luft- Befordring!

3-Personers Maskine.

300 km/T.

Rundflyvning

hver Aften
samt Søn- og Helligdage.

Morian Flyveskole

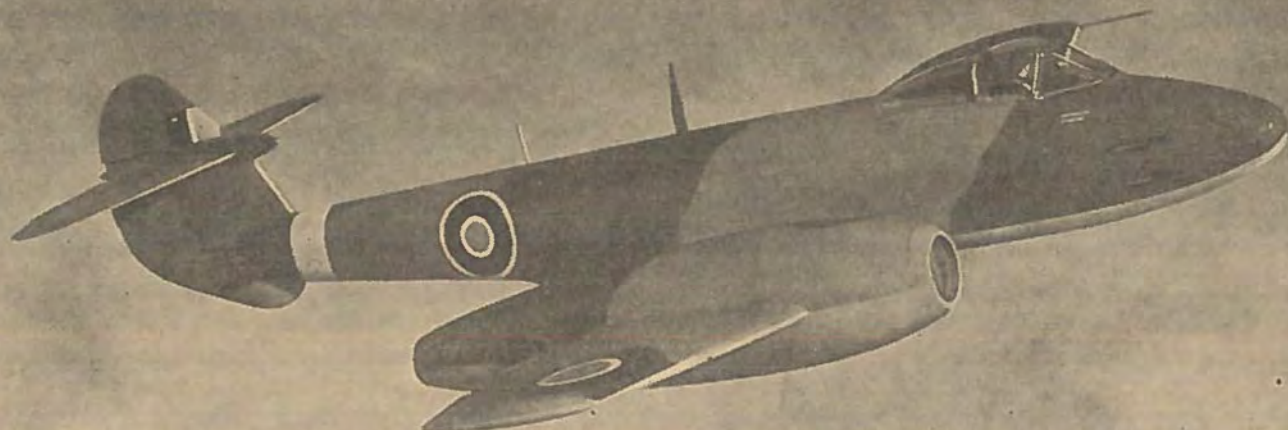
Skovlunde Flyveplads. Nora 6398

MORIAN HANSEN^S
LUFTTRANSPORT

Telefon: Nora 6398.

ikke er fast, hvad der maa anbefales paa en lille Begyndermodel. Det skal sidde saa fast, at det ikke forskubber sig under Flyvning, men alligevel fjedrende i haard Land-
ding.

*Hurtigste Jager idag og eneste Flyvemaskine
der har naaet en Hastighed af 1000 km. i Timen.*



G L O S T E R M E T E O R

R O L L S R O Y C E D E R W E N T E N G I N E S

GLOSTER AIRCRAFT . GLOUCESTER . ENGLAND . (Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd.)



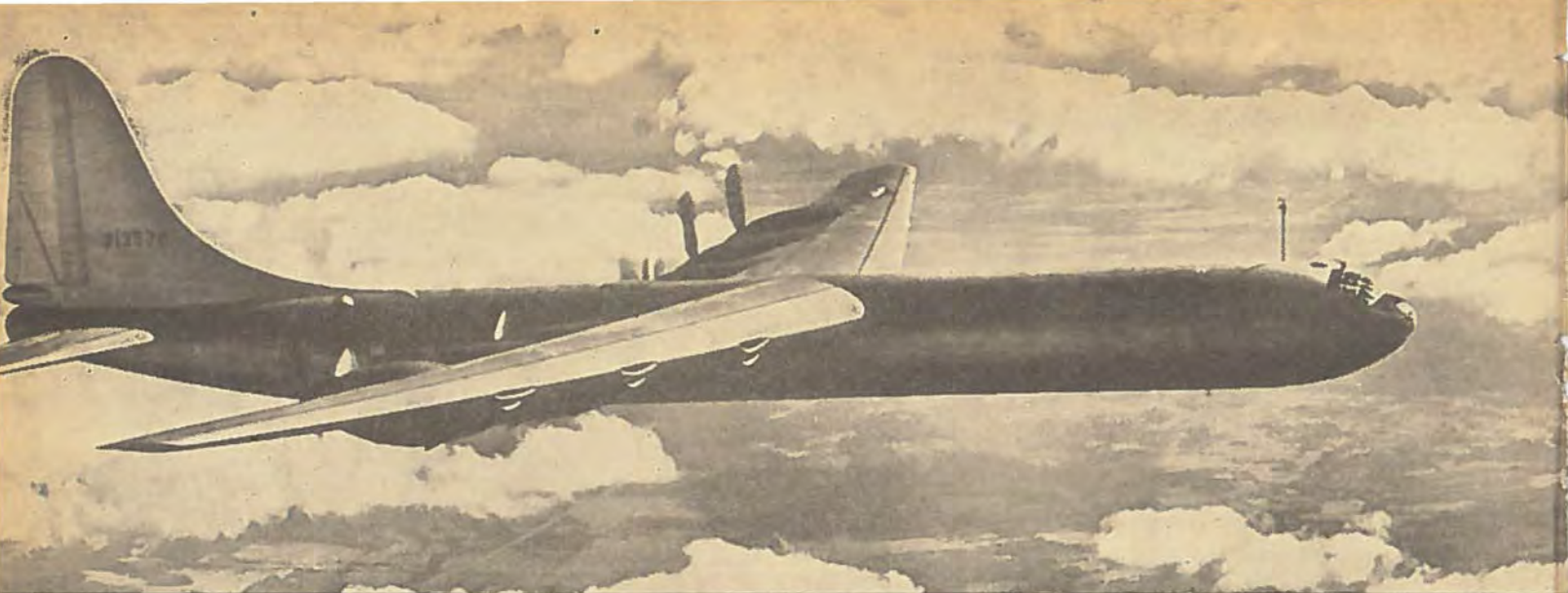
DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Sct. Annæ Plads 5, København

Telf. C. 5455

Københavns Lufthavn
Telf. Kastrup 220

Aalborg
Telf. Aalborg 4402



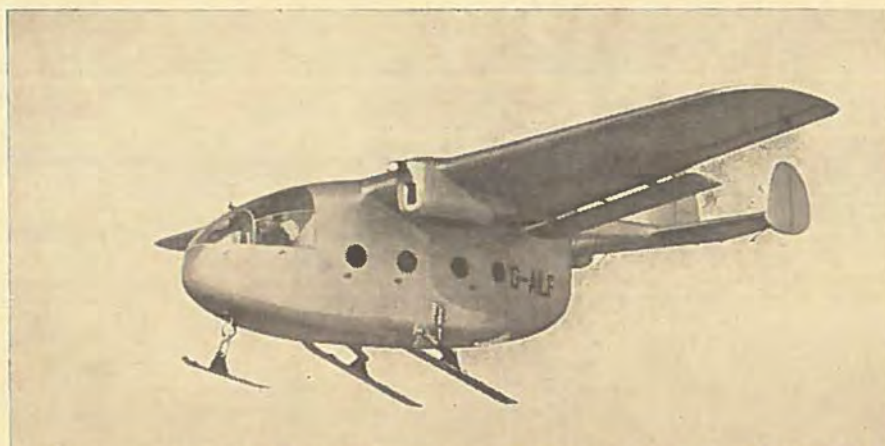
Det første officielle Fotografi af Consolidated Vultee B-36 i Luften. Vægt 139 Tons, Spændvidde 70 m, Længde 49,7 m, Højde 14,2 m. Den er udstyret med seks 3000 HK Pratt & Whitney Motorer. Flyvestrækning 16000 km.

NYT FRA HELE VERDEN *Af Kaptajn John Foltmann.*

»Sporvognskørsel« i en Flyvemaskine.

Det amerikanske Hærluftvaabens nye Bomber XB-36 er saa stor, at der er bygget en lille »Jernbane« inde i Kroppen for at Besætningen paa en hurtig og bekvem Maade kan blive transporteret fra Førerkabinen ude i Næsen til deres forskellige Standpladser midt inde i Kroppen. Det foregaar paa en firehjulet Vogn, der kører paa et Skinneanlæg.

Passagen fra Førerkabinen til Besætnings Standpladser længere agterude i Kroppen foregaar gennem en Forbindelsestunnel, der er ca. 26 m lang, og som er anbragt langs den ene Side af Bombemagasinet. Denne Tunnel er tryktæt, saaledes at Besætningen kan færdes i Maskinen uden at bruge Iltmasker. Til Sammenligning kan nævnes, at Forbindelsestunnelen i B-29 er 10,4 m lang.



Under Vintervejret i England blev Miles Aerovan prøvet med Skiunderstel, som skal anvendes paa den i Canadas snedækkede Egne.



Her ses Modtagelsen af den første Sikorsky S-51 Helikopter, som Royal Canadian Air Force har købt. Squadron-Leader G. R. Lortie (Nr. 2 fra venstre) tager imod den.



Det kgl. danske aeronautiske Selskabs Diplom for den første danske Trafikflyvning over Atlanten overrækkes Luftkaptajn Hedall og Navigator Rupert Hansen af Direktør Lybye.

Den britiske Flyvemaskineindustri.

Under en Debat i det engelske Underhus i Slutningen af April gav den britiske Forsyningsminister *John Wilmot* nogle interessante Oplysninger om den britiske, civile Luftfartsindustri og dens Eksporthandel. Mr. Wilmot sagde:

»I Løbet af Aaret fra 1. April 1946 til 31. Marts 1947 har den britiske Flyvemaskineindustri fremstillet 49 firemotorede Luftlinere, 8 firemotorede, civile Flyvebaade, 68 tomotorede mellemstore, civile Luftlinere og 46 tomotorede, mindre Trafikflyvemaskiner. Alle disse Luftfartøjer skal anvendes paa regelmæssige Lufttruter. Desuden er der blevet bygget 567 andre Flyvemaskiner, hovedsageligt Sportsflyvemaskiner til Klubber og private, og derved er den samlede Produktion for hele Aaret kommet op paa 738 Flyvemaskiner, et helt godt Resultat for en Industri, som lige har overstaet Krigen.«

Ca. 700 nye, britiske, civile Flyvemaskiner af en halv Snes forskellige Typer vil blive eksporteret i Løbet af det nye Aar, udtalte Mr. Wilmot videre, og det beløber sig til en Værdi af over 7 Millioner Pund Sterling, — d. v. s. mere end Førkrigstidens Eksport af civile og militære Flyvemaskiner tilsammen.



Short Solent, der bliver bygget til British Overseas Airways Corp., er Verdens hurtigste civile Flyvebaad. Maximalfart 442 km/T, Rejsefart med 56 %, Motorydelse 336 km/T. Den er udstyret med Bristol Hercules ventilløse Motorer.



De husker den amerikanske militære Douglas C 47, der maatte nødlande i Alperne. Her er den fotograferet fra en af de svejtsiske Fieseler Storch-Maskiner, der reddede de ombordværende.

Bristol Helikopter som Tufttaxa.

Bristols første Helikopter, som rummer flere interessante Nyheder, er stadig paa Prøvestadiet. Dens Betegnelse bliver *Hafner-Bristol Type 171*, Konstruktionen minder om de almindelig kendte Helikoptere med en enkelt Hovedrotor og en lille Hale-rotor. Den lille Rotor helt ude i Halespidsen er nødvendig for at forhindre Luftfartøjet i at dreje sig i modsat Retning af Hovedrotorens Bevægelsesretning. I den rummelige Kabine er der Plads til fire Personer. Der findes Dobbeltstyring. Hovedrotoren, som har en Diameter paa 14 m, har tre Blade af Trækonstruktion. Af andre Nyheder kan nævnes en Hastighedsregulator, der er i Forbindelse med Gashaandtaget, saaledes at Flyveren ikke behøver at passe dette, naar han ændrer Rotorbladenes Stigning eller Luftfartøjets Stilling i Luften.

Type 171 er udstyret med en 450 HK Motor; den har en Flyvestrækning paa ca. 320 km ved en Marchhastighed paa 160 km/T.

Sikkerheden i Luften.

Der blev i 1946 fløjet 13.353.600.000 Passagerkilometer af 60 Luftfartsselskaber, af hvilke de 42 ikke havde alvorlige Uheld. 33 alvorlige Ulykker medførte 292 Dødsfald, d. v. s. 45.302.400 Passagerkilometer pr. Dødsfald. Arbejdet paa yderligere at forhøje Sikkerheden fortsættes.

Aarhus—Göteborg.

Nye Lufttruter: D.D.L. har aabnet en Route fra Aarhus til Göteborg. Den beflyves tre Gange om Ugen. — Natpoststruten til Amsterdam er nu atter i Gang, hvilket betyder en væsentlig Forkortelse af Postbefordringstiden til England og Mellemeuropa — saadan som det ogsaa var Tilfældet før Krigen.

Ju 52 til DDL.

A.B. Aerotransport har solgt sin Ju 52 SE-AFD »Vikingaland« til D.D.L.



De svenske Transportvæppler af Typen Pi 3, som oprindelig blev konstrueret til militært Brug, venter nu hos Kockum i Bulltofta paa at blive godkendt til Fragtflyvning og lignende.



DET BEGYNDER AT LIGNE SVÆVEFLYVNING...

DET begynder at ligne Svæveflyvning her i Danmark — sagde den kendte svenske Svæveflyveinstruktør, Johan Blomberg, ved et Besøg paa Værløse Flyveplads i St. Bededagsferien.

Svæveflyveunionen holdt Kursus i Flyvemaskineslæb for Svæveflyvere fra hele Landet — for første Gang i dansk Svæveflyvnings Historie! Kurset var kommet i Stand ved stor Velvilje fra Sportsflyveklubbens Side, idet Klubben lagde det meste Materiel til. Ialt raadede Kurset over 3 udvidede Babies, KZ Glideren, en KZ-III, to Spil og en Motorcykle.

Udover Kurset havde »Stamgruppen« sit bedste Materiel i Luften — Goevier, Olympia, Rhönbussard, Baby og »Heden« og Birkerød Klubberne hver en Baby. — Luften var til Tider »mættet« med Svæveplaner, og den brummende Bugsermaskine fuldendte Billedet.

Det saa ellers ikke alt for lovende ud, da Deltagerne mødte op den første Dag. Storm, Regn og hundeholdt. Men paa Eftermiddagen klarede det dog noget op, saa de fleste af Deltagerne naaede at faa »raslet« Skolegliderstarterne af. Men Fredag boblede Termikken, saa det var en Fryd. Desværre for Kursusdeltagerne var der ikke Tid til den Slags »Narrestreger«, det gjaldt om hurtigst muligt at komme ned, saa næste Mand kunde komme til — mange maatte trække Bremseklapperne, og saa endda dykke Babyen op paa 90 km/T for at faa Variometeret under 0 — men det skete ogsaa med Taarer i Øjnene!

Lørdagen var tam rent termisk, men bød paa en interessant Tildragelse. Vinden havde svinget noget frem og tilbage og lavede ved Middagstid en forholdsvis brat Drejning paa 90°. Himlen var fuldstændig skyfri, og der havde ikke været nogle Opvinde af Betydning at mærke.

I det Moment, Vinden drejede, laa en af Deltagerne, Ing. Chr. Zøylner, i et Par hundrede Meters Højde og fik en ret kraftig Stigning. I Løbet af en tre-fire Min.

skruede han sig op til 1100 Meter. Grundet Tidsbegrænsningen maatte han trække Bremseklapperne og gaa ud af Stigningen, der paa det Tidspunkt laa paa 3 m/sek. Deltagerne mente, det maatte være et Fænomen, der stod i Forbindelse med Vinddrejningen — hvad mener Meteorologisagkundskaben?

Men Kurset gik ud paa at faa aflagt Prøverne i Flyvemaskineslæb, og Organisationen fungerede perfekt. Slæbepiloten, Kurt Nielsen, var ikke ledig et Øjeblik. KZ'en var daarlig landet, før den næste Baby var koblet til — og Startsignalet blev givet!

I det store og Hele klarede Svæveflyverne Slæbene fint og kunde rejse hjem med den eftertragtede Paategning paa S'et eller C'et: Ret til at bugsere efter Flyvemaskine.

Prøverne blev behørigt kontrolleret af Luftfartstilsynets Repræsentant, Kaptajn A. H. Jørgensen.

O'hart.

Svenske Mesterskaber i Örebro —

med international Deltagelse.

Segelflygskolan Alleberg skal nu aflastes for Konkurrencer, Instruktørkurser m. m. og udelukkende fungere som Svæveflyveskole.

Svæveflyvemesterskaberne — S. M. — flyttes derfor til Örebro, idet Baby-Holdkonkurrencerne som tidligere nævnt er nedlagt. Til Gengæld er Rammerne for S.M.-et udvidet, idet der er sendt Indbydelse om Deltagelse til en Række Lande. Først og fremmest de europæiske »Svæveflyvenationer«, men ogsaa Rusland har modtaget Indbydelse, og det ligger indenfor Sandsynlighedens Rammer, at ogsaa de amerikanske Besættelsestropper i Tyskland, som nu tumler sig paa Rhön, vil lade sig repræsentere.

Grunau Baby er stadig den Type, de fleste Klubber anvender, ogsaa til højere Svæveflyvning. OY-50 tilhører en Haderslev Svæveflyveklub, der flyver paa Skydstrup.

Ved Redaktionens Slutning er det ikke endnu endelig bestemt, om Danmark skal deltage; men der er Kræfter igang for at faa »Cowboy« med.

Om det lykkes at faa de Indbudte til at komme, vil det blive særdeles interessante Dage i Örebro fra 3. til 12. Juli. Særlig interessant skal det blive at se, hvorledes Schweizerne vil klare sig paa flad Mark — og at hilse paa Olga Klepikova!

*

Svenske Instruktørkurser med dansk Deltagelse.

Instruktørkurserne holdes laar paa Kungsängens Flygfält i Norrköping. Kurserne er opdelt i to Kategorier — Glidflyginstruktørkurs og Segelflyginstruktørkurs, og der holdes to Kurser i hver Kategori.

Segelflyginstruktørkurs fra 1.-6. til 21.-6. og fra 13.-7. til 2.-8. — Glidflyginstruktørkurs fra 22.-6. til 12.-7. og fra 3.-8. til 23.-8.

Ved Velvilje fra den svenske Aeroklubs Side er der aabnet Mulighed for at faa Danskere med paa disse Kursus.

*

Forsøgskursus med Uddan- i Dobbeltstyring paa Alleberg.

Fra Amerika har K.S.A.K. i Foraaret faaet et tosædet Svæveplan af Typen SGU-22, og med dette Plan vil man paa Alleberg holde et Forsøgskursus med Uddannelse i Dobbeltstyring.

Svenskerne anser SGU-22'en for meget velegnet til Skolebrug. Saavel Styrke som Flyveegenskaber ligger meget nær Babyens.

Alleberg bliver løbende nu forsynet med en »Link Trainer«, saa Eleverne kan faa grundig Uddannelse i Instrumentflyvning. Ogsaa paa Motorglider-Fronten rører Svenskerne paa sig — idet K.S.A.K. agter at montere en Baby med en 7 HK Motor som Forsøg.

Jovist — der arbejdes stadig mod nye Maal!

O'hart.

*

Teorikursus i Odense.

Odense Svæveflyveklub har i Vinter afholdt sit andet Teorikursus til Svæveflyvercertificatet paa Teknisk Skole i Odense med Johs. Thinesen som Lærer. En Ekstraforelæsning i Meteorologi blev afholdt af Meteorolog Magnus Hansen, der i Isperio-den var stationeret paa Beldringe.

*

Flyvedagskonkurrencerne.

I Pinsen opnaaede Aarhus 1275 Meter Højdevinding og Varigheder paa 1 Time og 1 Time 07 Minutter.

I Aalborg opnaaede Tingskou 4 Timer. Største Højde var 1700 m — men uden Barograf. Tingskou havde ikke Ur med og landede p. Gr. af Kulde.

Amerikanske Nylon Faldskærme



A/S **FRISIA**

Sejrøgade 13 . København Ø.

»P-3 B« er Standardudstyr i

U.S.A.s Luftstyrker.



PIONER PARACHUTE COMPANY. INC. Manchester, Conn., U.S.A.



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

NORSK SVÆVEFLYVNING I DAG

Af Harald Wermuth Jensen („Cowboy“)

GENNEM et af Aarhus Svæveflyveklubs Medlemmer, som for Tiden arbejder i Norge, fik jeg d. 25.-3. en Invitation til at tilbringe Paaskeugen hos Oslo Sejlflyklub, som afholdt et Instruktørkursus paa Steinsfjorden 50 km fra Oslo.

Jeg tog mod Tilbudet med Tak, da jeg haabede paa ved Siden af at skabe Kontakt mellem norske og danske Svæveflyvere at faa Lejlighed til at studere de saakaldte staaende Bølger i Læ, som jeg fra forskellig Side har hørt skulde findes i de norske Fjelde.

Jeg blev hentet i Lufthavnen ved Oslo af 2 Medlemmer af Klubben og ankom sent om Aftenen til Steinsfjorden, hvor jeg blev modtaget af Chefinstruktøren, tidligere Kaptein i R.A.F., Christian Nyrød.

I Løbet af Ugen fik jeg et ret godt Kendskab til norsk Svæveflyvning efter Krigen. I hele Norge findes der 9 godkendte Instruktører, hvoraf de 6 i Oslo. Af Materiel: 1 Olympia, tidligere Hirdens, 1 Baby 2 b + en under Bygning, 2 eller 3 H. 17, 1 SG 38 + 5 under Bygning og vel 3-4 Grunau 9; endvidere har Tønsberg Flyklubb en 2-sædet amerikansk Schweizer, og dertil ikke et eneste brugbart Spil i hele Norge.

Al Svæveflyvning foregaar om Vinteren, naar Søerne er islagte, og der startes med Bil. Om Sommeren har det været umuligt at finde et egnet Terræn, som ikke var tilsaet, men man haaber, at det skal lykkes nu i Sommer.

Kursen, jeg besøgte, var, ligesom Tilfældet plejer at være i Danmark, arrangeret i sidste Øjeblik. Det strakte sig over 10 Dage, og Eleverne skulde forud have Førkrigs-B eller Motorflyveruddannelse. Hver Elev fik ca. 30 Starter, hvoraf over 20 i SG, 5 i Baby og 2 i Olympia og desuden ca. 1/2 Times Dobbeltstyring i Motormaskine. Meget interessant var det at se, at en Elev, som det ikke var muligt at lære at svinge ordentligt i Babyen ved normal Instruktør,

efter 3/4 Time i Motormaskinen umiddelbart kunde gøre 360° Sving og Mærkelandinger.

Den teoretiske Undervisning omfattede: Aerodynamik ca. 2 Timer, som holdtes af en Ingeniør fra D.N.L., Flyve teori og Navigation af Chefinstruktør Nyrød ca. 3 Timer samt Meteorologi og praktisk Flyvning af



Cowboy, Danmark, 4-5 Timer.

Efter min Mening lykkedes det at vække Elevernes Forstaaelse for Teoriens Betydning, hvad vi ikke har kunnet alle Steder herhjemme. Forøvrigt tror jeg ikke, at det er godt at henlægge Teoriundervisningen til Aftenen efter en Flyvedag, da Eleverne da sidder og sover mere eller mindre, Morgenen er vel det bedste, hvis det da ikke er decideret godt Flyvevejr.

Da Nordmændene kun flyver om Vinteren, er Termikflyvningen et temmelig ukendt Begreb for dem, Nyrød har dog, da han i 1946 som Observatør var paa Alleberg, haft et Par Timer. Jeg forsøgte en Dag, der var en Smule Termik, at vise Teknikken, men der skal Sommervejr med kraftig Termik til, saa Eleverne selv kan prøve, før man rigtig kan faa noget ud af det.

Derimod er der Skræntvind næsten overalt i Norge. Ved Steinsfjorden var der f. Eks. en Skrænt paa 400 m Højde, som i gunstig Vind bar helt op til 1600 m, medens jeg var der, 1200 m.

Ligeledes findes der Bølgeopvinde, og her er der et Felt, hvor Nordmændene har Mulighed for at opnaa det helt store. Sidste Aar i Marts var der en Mand, der var oppe i 2700 m, og han afbrød kun Flyvningen, fordi han skulde komme ned efter 1/2 Time. Jeg havde selv den Oplevelse at flyve 40 Minutter i en staaende Bølge i Læ af Skrænten, men da der laa et Varmtluftslag ret lavt og med en anden Vindretning end ved Jorden, naaede jeg ikke højere end 400 m.

Nordmændene siger selv, at det er ligegyldigt med Vindretningen, for blæser det mod Skrænten, er der Opvind der, og blæser det fra Skrænten, er der Bølgeopvind i km i Læ.

Et Bevis for høj Bølgevinds Forekomst i Norge saa vi Fredag den 5. April, da der ved et Varmfrontsindbrud fra Sydvest saas meget karakteristiske Moazagottlskyer over Syd Norge, helt ren dog kun i første Bølge. Højden var ikke let at bedømme, men den synes at ligge lige under Cirruslaget vel i 5 km Højde.

Efter min Rejse er jeg overbevist om, at norsk og dansk Svæveflyvning vil kunne have meget Gavn af et Samarbejde, og efter at have læst Unionens Sommerprogram vil jeg mene, at vi skulde invitere et Par Nordmand herved til Unionens F-Kursus i August, samt en Mand til at lære Spilkørsel og Markorganisation. Til Vinter kunde vi saa faa et Par Mand til Norge til Fjeldflyvning og til Studie af Bølgeopvinde.

Hvorfor svares der ikke?

En Klubformand har Ordet.

DET er stadigvæk galt med Korrespondancen indenfor Svæveflyvningen. Unionen har Kvaler med at faa Svar paa Rundspørger o. l., og det gaar den enkelte Klub ligesaa, naar den retter skriftlig Henvendelse til en anden Klub.

Dette Forhold har før været berørt i FLYV's Spalter, og desværre kan det paa-tales i en Uendelighed uden at give Resultater. Paa Redaktionsbordet har vi imidlertid liggende et Brev fra en Klubformand, Ing. Gustav Borup, Kolding Svæveflyveklub, hvori der er nævnt nogle skæmmende Eksempler:

»Den 18. Okt. f. A. skrev vor Klub til to mindre Naboklubber og foreslog Samarbejde om et Projekt med fælles Flyveplads og Hangarer. Ingen af Klubberne svarede os.

Den 15. Okt. f. A. skrev vi til en stor jydsk Klub og bad om at maatte faa Kopier af nogle Tegningsark til »Grunau Baby«,

da vi havde et Plan under Bygning og ikke kunde komme videre, fordi vi manglede disse Ark. Glædeligt overraskede modtog vi allerede den 19. Besked om, at Klubben havde Tegningerne. Man forespurgt, om vi var villige til at betale Omkostningerne ved en Kopiering. (Forsigtighed er en Borgmesterdyd!). Den 28. svarede vi, at det var vi naturligvis indforstaaet med og takkede paa Forhaand for al Ulejlighed. Ak, alt for tidligt, det har nemlig derefter ikke været muligt at opdrive Livstegn, endsige Tegninger, fra den paagældende Klub trods gentagne Rykkerbreve. Den 5. Jan. i Aar skrev vi til en anden Klub om de samme Tegninger, hidtil uden Svar, og vor Baby — som havde drømt om at svinge sig mellem Skyerne til Sommer — er ikke kommet eet Skridt videre i tre Maaneder, udelukkende paa Grund af Slendrian og ikke som Følge af manglende Statstilskud.«

Gustav Borup nævner flere lignende Tilfælde og skriver til Slut:

»Naar man til daglig har sit Arbejde i en moderne Industrivirksomhed og ved, hvilken Organisation og hvilket Samarbejde, der her kræves for at naa et Resultat, forbaavses man ikke over den Stagnation, der i Øjeblikket behersker dansk Svæveflyvning, efter at man har gjort ovenstaaende Erfaringer.

Haanden paa Hjertet, vilde De med god Samvittighed tage Ansvar for at uddele Skatteborgernes surt erhvervede, og lige saa surt afleverede Penge, til en saa brøstfældig Organisation som vor efter ovenstaaende ser ud til at være — jeg vilde ikke!

»Det er ikke nok at søge Støtte, der kræves en Indsats« — siger Birger Nilsson i et Interview i FLYV om dansk Svæveflyvning. Han siger forøvrigt mange andre drøje Sandheder ved samme Lejlighed, og vi maa desværre erkende, at han rammer i Pletten.

Det er Slaphed og ikke Materiale-mangel og Pengevanskeligheder, der er den største Hindring for dansk Svæveflyvning idag. Der mangler Optimisme, Initiativ og Vilje i langt højere Grad end Træ og Lærred i vore Klubber!!!«

Hart—

VERDENS HURTIGSTE FLYVEMASKINE

GLOSTER METEOR

med

Rolls-Royce Derwent Reaktorer

»Den berømte Gloster Meteor med to »Derwent« Reaktorer fløj paa sin Demonstrationstur for nylig fra Bruxelles til Kastrup paa 45 Minutter — en Gennemsnitshastighed paa 1040 km i Timen — og saa videre til Stockholm paa 35 Minutter. Disse Flyvninger beviser, at Meteoren er betydelig hurtigere end nogen anden Jager i Verden.«



ROLLS-ROYCE
Aero

M O T O R E R

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

AGENT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . KØBENHAVN SV

DUNLOP *leverer*

**HJUL * DÆK
SLANGER og
BREMSE**

til
"Vickers Viking"



FLYV FLYV

TIL LONDON

med Vickers »VIKING« — den samme Type Flyvemaskine, som blev brugt af Kong Georg d. 6. under Kongeparrets Rejse til Syd-Afrika.

Den direkte B. E. A. København/London Rute sætter Dem i Stand til at rejse ad Luftvejen paa den hurtigste og behageligste Maade. I London forbinder B. E. A. Dem med alle Dele af det engelske Ø-Rige og Europa, og er i Stand til i Samarbejde med vore Søsterselskaber B. O. A. C. og B. S. A. A. at bringe Dem til alle oversøiske Bestemmelsessteder.

Benyt den nye Eftermiddagsrute med Af-
gang fra Københavns Lufthavn Kl. 14³⁹
Tirsdage, Torsdage og Søndage.

Billetter faas hos alle anerkendte Rejsebureauer
samt hos DDL.

BEA



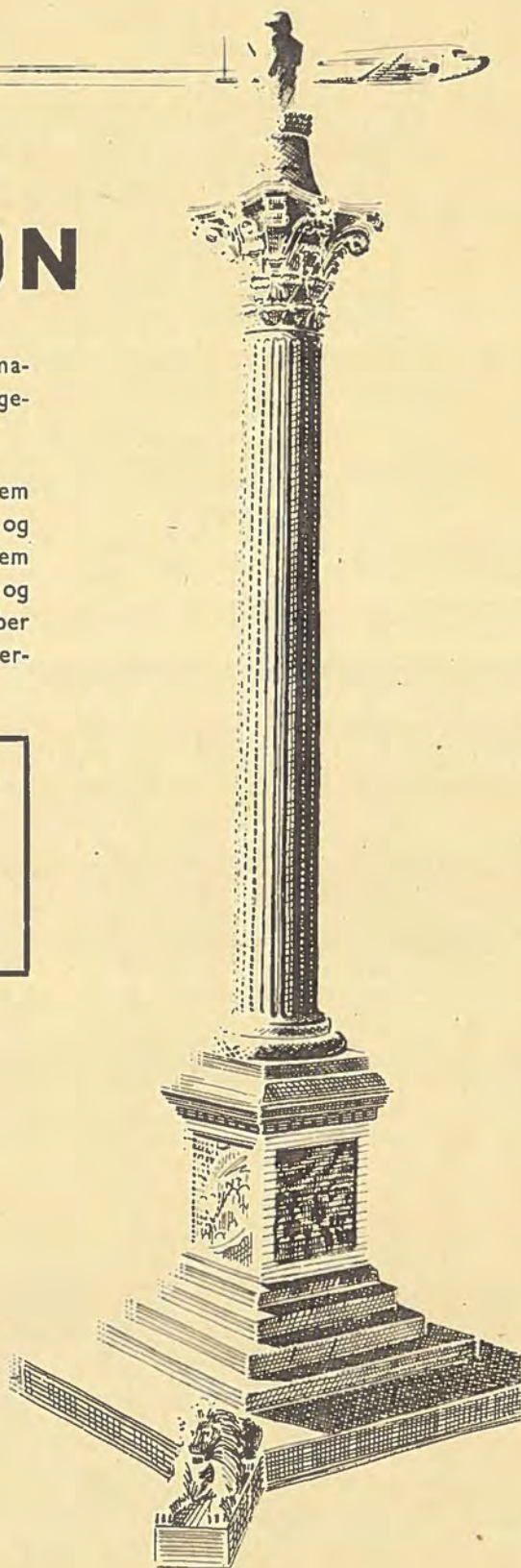
BEA
THE KEY TO EUROPE

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

DAGMARHUS . KØBENHAVN V.

Telefon PA1æ 6311

Telegramadresse: BEALINE.



AKTIESELSKABET
VARDE STAALVÆRK
VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

SPANTBYGGEDE MODELLER I SKALA 1:25

K Z I

Model af K Z »AERO« største 1-sædet sportsmaskine. Spændvidde 288 mm. Tegning kr. 0,85.

K Z II TRÆNER

Model af Odense flyveklubs nye sportsmaskine. Spændvidde 408 mm. Tegning kr. 1,15.

K Z VII LÆRKE

K Z »AERO«s nye 4-sædet sportsmaskine. Spændvidde 384 mm. Tegning kr. 1,00.

NATIONALITETSMÆRKER -

Disse mærker er en enestaaende nyhed, og maa ikke forveksles med alm. trykte; findes i alle størrelser og følgende nationaliteter: amerikanske, engelske, franske, russiske, svenske og tyske.

Prisliste mod 20 øre i frimærker.

HOBBY KING -
POSTBOX 708 — KØBENHAVN SV.

S G 38

med Baad sælges.

Henvendelse: Stamgruppen.
Postbox 347, Kbhvn. V



Sven Wiel Bang's 8 Aar gamle Type FJ-6 ses stadig. Her er en Roskildemodalflyver med sin.

Flyvedagen 1947.

Den danske Flyvedag er i Aar blevet fastsat til den 31. August. Paa nuværende Tidspunkt kan der ikke gives nærmere Oplysninger, men Klubberne Landet over vil i god Tid blive orienteret om alle Enkeltheder.

50
Forskellige **AMERIKANSKE** Flyve-Foto
samt 70 andre fotografier af danske og udenlandske fly, saavel militære som civile.
Prisliste 20 øre i frimærker.
FLYVE FOTO - POSTBOX 708 - KØBENHAVN SV.



1/10 HK. Flyvedieselmotorer
Type: Thorning Benzen III
Komplet m. Propel Kr. 88,00
+ Porto. Brændstof - 1,65
GREIG, Riisingsvej - Odense.

Ny Danmarksrekord.

Den nye Formand for »Star« i Nykøbing Mors, Jørgen Lillelund, har forbedret sin Aarsrekord og samtidig sat ny Danmarksrekord i Distance for mellemstore Svæve-modeller. Hans Model »Supere« var blandt de seks bortfløjne Modeller, som vi omtalte i sidste Nummer. Den blev fundet 18,1 km fra Startstedet. To andre Modeller, begge tilhørende Skive-Folk, blev fundet 10 km borte.

Flyvedagskonkurrence.

Omtrent 50 Hold er nu tilmeldt Flyvedagskonkurrencerne i Modellflyvning. De begyndte 1. Maj, men slutter allerede 17. August, saa Resultaterne kan foreligge til Flyvedagen den 31. August.

Pallesgaard

UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhustræde 7 - Telf. Palæ 2634

NU har vi igen Lister i alle Maal.
Svenske Flyvesæt og Balsafinér haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forekringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404

Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Charlottenlund

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Gennemløbet 3^a, Vanløse

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

PROPELLER

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Allhems Flygböcker er en ny Serie svenske Flyvebøger med mange Illustrationer i smuk Udførelse. Hidtil er udkommet:

På tysta vingar. Svæveflyvning fra alle Lande.

Mot svarta himlar. Højdeflyvning fra de første Ballonopstigninger til Nutidens Stratosfæreflyvning.

Röda vingar. Interessante Billeder af russiske Flyvemaskiner og Svæveplaner.

Pris pr. Bind Kr. 10,65.

Fallskärmar och Fallskärmstyper. Billedværk om Faldskærmsshop, Faldskærmens Betydning under Krigen, og om Catapultklubben.

Snabbare än ljudet. Verdens hurtigste Maskine, de reaktionsdrevne „Jets“ og andre Rekordmaskiner i Fremtidens Flyvning. Mange Illustrationer.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Modelflyvning — Skibe — Automobiler.

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.

Prøv selv at lave de smaa tekniske Finesser, som staar i „Populær Teknik“, pr. Nr. 1,00, pr. Halvaar 6,00.

Modelflyvehaandbogen. Lige udkommet! Hvordan man bygger Modeller, baade med og uden Motor. 90 Sider 3,85.

Den flyvende Viking. Den norske Flyverhelt og hans eventyrlige Liv. 141 Sider. Ill. 7,50.

Fra Lindbergh til Dan Viking. Atlanterhavsflyvningens Pionerer, skildret af Tryde og Clauson-Kaas. Ill. 12,50, kart. 15,00.

Modellplankonstruktion af den svenske Modeleksperit Sigurd Isacson. En udførlig Vedledning for erfarne Modelflyvere. Med mange Profiler og Illustr. 6,35

Saa flyver vi. Ny Udgave Kr. 8,50.

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

Hobbyboken 1946, Kr. 6,30.

Kærkommen Gave for unge og gamle Dreng.

Dansk Flyvnings Historie, Kr. 3,50.

Svensk Flygkalender 1947, Kr. 3,85.

*

Tegn Abonnement paa udenlandske Tidsskrifter fra den nye Aargangs Begyndelse.

Hurtig og sikker Levering.

FLYG pr. Halvaar Kr. 11,40, Hefte 85 Øre.
Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte Kr. 1,40.

Aeronautia, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr. 2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.
Teknik för Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte 60 Øre.

Enkelte Numre af det amerikanske Tidsskrift „Flying“ pr. Stk. 2,25.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

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.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberstløjtnant H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. B. Moltke-Leth.

Sekretær: William Nielsen.

Kont. St. Kongensg. 68^a o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Ejnar Dessau.

Sekretær: Civilingeniør E. Eckert.

Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5552 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, „Paradisgaarden“, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Sportsflyveklubben.

Med Generalforsamlingen, som omtales i sidste Nummer, afsluttedes Vintersæsonen 1946/47. Der har i Vintermaanederne været afholdt Teorikursus for Medlemmerne samtidig med, at der een Gang om Maaenen har været afholdt Foredrag og vist Film om Flyvning i Handels- og Kontoristforeningen. Desværre har disse Sammenkomster været alt for lidt besøgt af Medlemmerne. Bestyrelsen vil alligevel fortsætte næste Vinter og haaber saa paa en betydelig større Deltagelse fra Medlemmernes Side. Mange af sidste Vinters Foredrag var gode og belærende og burde være overværede af alle vore flyveinteresserede Medlemmer. Men som sagt, vi haaber paa bedre Tilslutning næste Sæson.

Nu gaar vi Sommeren imøde, og saavel Svæveflyvningen som Motorflyvningen sætter nu ind med al Kraft.

Svæveflyvningen sker paa Værløse Flyveplads, og Motorflyvningen kan nu frit udfolde sig paa Lundtofte Flyveplads. Desuden vil der blive fortsat med Teoriundervisningen, saa alt er tilrettelagt for Medlemmerne, saa de nu kan tage fat for Alvor og opnaa de eftertragtede Certifikater.

Bestyrelsen haaber at se mange af Medlemmerne paa Værløse Flyveplads og i Lundtofte i Sommerens Løb.

Personalia.

Hærens Flyvertropper: Kaptajn løjtnanterne P. N. Brandt-Møller, K. P. Gundstrup, V. Holm og E. K. Birkhede er udnævnt til Kaptajner fra 1. Maj 1947.

Kaptajn Meincke til Sportsflyveklubben.

Kaptajn E. B. Meincke, der har taget sin Atsked fra Hæren, er blevet ansat i Sportsflyveklubben i København som Leder af Klubbens Motorflyvning.

Luftfartforsikringer

Af enhver Art

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



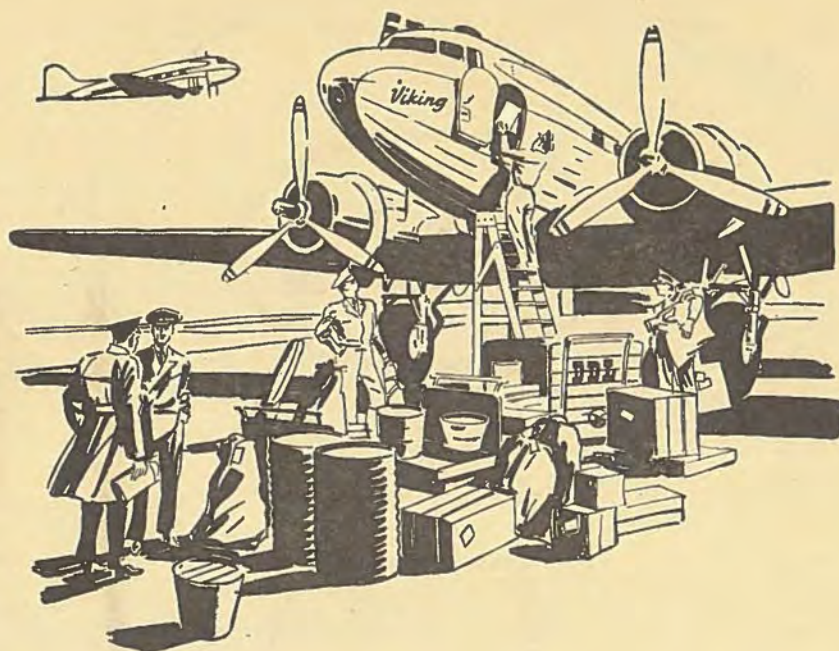
KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Godsflyvning sparer paa fem væsentlige Punkter

Revet ud af deres naturlige Sammenhæng forekommer Flyvegods-Raterne umiddelbart høje. Men der er mange Ting at tage i Betragtning: Først og fremmest den overordentlige Tidsbesparelse. Dernæst den meget lave Forsikring. Desuden Besparselsen paa Emballage og ved Arbejdet med Pakningen. Og endelig den nemme Ekspedition: De afleverer Forsendelsen i Ny Kongensgade 15 — og DDL besørger Resten! Alle Oplysninger faas hos DDL's Fragtafdeling, Telefon Byen 6115.

DDL FRAGT

Ny Kongensgade 15, Byen 6115

FLYV



Nr. 7

1947 - 20. Aarg.



Pris
50
Øre



A. B. A.

Man har sagt, at Kastrup er A B Aerotransports største Lufthavn, og der er noget af en Sandhed Paradoxet.

Forklaringen er dog ligetil. København er den naturlige Ind- og Udfaldsport for Skandinaviens Lufttrafik, og Kastrup er derfor en typisk Transithavn.

Visse Dage har svensk Luftfart haft ikke mindre end 40 Starter og Landinger i Kastrup, og de forskellige ABA-Maskiner (Douglas DCB-3 og DC-4) dækker mange betydningsfulde Ruter, bl. a. til Nice, Rom Barcelona, Madrid, Lissabon, Athen, Ankara, Istanbul og Teheran.

I Løbet af 1947-48 vil ABA indsatte Douglas DC-6-Maskiner paa nogle af sine Ruter.



A/s DANSK SHELL



FLYV



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

Nr. 7

Juli 1947

20. Aargang

FLYVELOTTERIET 1947

FLYVELOTTERIET. — Alene Ordet Flyvelotteriet burde være nok til at faa alle aktive Folk indenfor Flyvesportens forskellige Grene, hvadenten det nu er Svæve-, Motor- eller Modelflyvning, til at »gaa paa Vingerne«.

Ved velvillig Indstilling fra Justitsministeriet er det igen i Aar lykkedes Flyvningens ledende Krese at opnaa Tilladelse til at arrangere et Lotteri til Gavn for Klubberne Landet over. Flyvelotteriet, hvis Popularitet altid vil være proportional med den Indsats Klubbernes Medlemmer vil yde for det — det kneb lidt paa dette Punkt sidste Aar — bliver i Aar i Dagene fra 18. til 31. August. Men det er ikke nok, at man faar trykt Lodsedler eller kæmper for Tilladelse til at sælge 250.000 Lodsedler, hvis Flyveklubberne ikke gør noget virkeligt ved det.

Mere end 80 Procent af Flyvelotteriets Overskud tilfalder Flyveklubberne i hele Landet. Det giver rede Penge at arbejde med og øger Chancen for Fornøjelse eller Forøgelse af Materiellet. Man kan ikke forlange, at Staten skal yde Støtte til Flyvesporten herhjemme, hvis man ikke samtidig viser, at der virkelig ligger en Interesse saa stor bagved, at den berettiger et saadant Tilskud. I Dagene fra den 18. til den 31. August er det altsaa ikke alene i Luften, der skal arbejdes. Flyvelotteriet giver bedst Udbytte ved Jorden. Lad det blive en Æressag for Klubben at naa det fineste Resultat. Endelig er det jo ikke vanskeligt. Tag en Slak med paa Kontoret, den vil blive revet bort paa fem Minutter. Hvem vil ikke gerne vinde en Flyverejse?

Frem af Hangarerne, Motorflyver, Svæve- og Modelflyver, Pengene kommer ikke færende af sig selv, der maa gøres noget for det. Flyvelotteriet er den Termik, der skal bære dansk Sportsflyvning over de økonomiske Forhindringer, fremad og opad.

FLYV.

Forsidebilledet: En smuk Formation af North American AT-6 Texan Trænere, der er en Videoudvikling af Harvard, der anvendes paa Skolen i Karup.

International Luftfart nu i faste Rammer.

ICAO's Finansbudget for 1948 anslaaet til over
12 Millioner Kroner.

21 Nationer valgt til Medlemmer af ICAO-Raadet.

ICAO — International Civil Aviation Organisation — er nu en Realitet og Grundten til et verdensomspændende og for Luftfartens Sikkerhed i alle Lande betydningsfuldt Fremtidsarbejde er hermed lagt. Det bliver en permanent Institution, der træder i Stedet for det under Krigen midlertidigt oprettede PICAO — Provisional International Civil Aviation Organization. Med den allerstørste Interesse vil man overalt i den civiliserede Verden imødesee de Resultater, denne Institution vil kunne opnaa.

Det er Tanken, at den nydannede Verdensorganisation skal tage sig af alle nuværende og fremtidige Spørgsmaal af principiel Betydning for Luftfarten. ICAO skal bl. a. angive Retningslinierne for det internationale Sikkerhedsarbejde og kontrollere at disse Retningslinier bliver fulgt. Yderligere vil ICAO i sin nu antagne Form kunne yde direkte økonomisk Støtte til Sikring af vigtige Opgavers Gennemførelse i de forskellige Lande. Den permanente Institution faar sit Hovedsæde i Montreal.

Paa den nyligt afsluttede ICAO-Konference, der varede over tre Uger, naaede man til Enighed om Maalet og i første Række udarbejdedes detaljerede Planer for Samarbejdet med United Nations. I denne Forbindelse blev det besluttet i Overensstemmelse med en Resolution vedtaget paa UN's Generalforsamling sidste Efteraar at udelukke Franco-Spanien som Medlem.

ICAO

som økonomisk Støtte-Organisation.

21 Nationer blev valgt til Medlem af et særligt ICAO-Raad, et Raad, der skal tjene som Organisationens Eksekutivkomité med vidtgaaende Beføjelser til at træffe øjeblikkelige Dispositioner udfra angivne Retningslinier og Vedtagelser. De 21 Nationer der blev valgt ind i Raadet var: Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Tjekoslovakiet, Ægypten, Frankrig, Indien, Iraq, Irland, Mexico, Holland, Peru, Portugal, Sverige, Tyrkiet, England og U.S.A.

Et andet af Konferencens Resultater, som kan faa vidtrækkende Betydning er Oprettelsen af et særligt Hjælpefond med en foreløbig Kapital paa 50.000 Dollars. Det er Hensigten, at ICAO-Raadet skal kunne stille Midler fra dette Fond til Raadighed i Tilfælde, hvor f. Eks. en Medlemstat staar overfor at skulle træffe øjeblikkelige Dispositioner i Forbindelse med den internationale Luftfarts nye Sikkerhedskrav og uden at vedkommende Stat er i Stand til at klare Sagen uden Støtte.

Det blev ligeledes besluttet, at ICAO skal staa til Raadighed for enhver Nation, der anmoder om Assistance ved Træning af Specialmandskab til Navigation og Betjening af nye Sikkerhedssystemer. ICAO-Raadet skal sørge for at skaffe den fornødne Hjælp ved Forhandling med en af Medlemsstaterne, men i ganske særlige Tilfælde kan ICAO benytte sin egen Stab til saadanne Formaal. Paa Konferencen pegede man ivoirigt paa de Resultater, som hidtil var opnaaet af ICAO og PICAO, bl. a. Operationsplanen for de 13 flydende Vejstationer i Nordatlanten og Finansiering af LORAN-Navigationsstationen ved Vik i Island.

Syv Millioner Kr. i Lønninger.

ICAO's Finansbudget for 1948 blev fastsat til 2 Millioner 600.000 Dollars eller en Tredjedel over sidste Aars Budget. Den største Udgiftspost var Lønningerne, der var beregnet til ikke mindre end 1 Million 450.000 Dollars. 420.000 Dollars blev afsat til uforudsete Udgifter, 201.000 Dollars til Konferencer og endelig som nævnt 50.000 Dollars til det særlige Hjælpefond.

Omkostningerne ved ICAO bæres af Medlemsstaterne og beregnes efter en bevægelig Skala, hvor den enkelte Stats Evne til at betale tages i Betragtning foruden den paagældende Stats Interesse i den civile Flyvning. De Stater, der arbejder med de største Operationer i den internationale Trafik og følgelig opnaar de største Udbytter fra ICAO, bliver saaledes ogsaa de mest ydende Medlemmer. Det endelige

Budget opdeles i 291 Enheder, hvor hver Enhed repræsenterer 8.934 Dollars. Det vil sige, at naar en Medlemstat beregnes at være interesseret i Forhold til to Enheder betales et Aarskontingent paa 17.868 Dollars.

Præsident og Generalsekretær for ICAO-Raadet.

Inden ICAO-Konferencens endelige Afslutning valgte Raadet Dr. Edward Warner til Præsident, medens Dr. Albert Roper blev udpeget som Raadets første Generalsekretær.

Baade Dr. Warner og Dr. Roper er velkendte indenfor international Luftfart. Dr. Warner var saaledes Præsident for det midlertidige PICAQ-Raad. Han var Medlem af U.S.A.'s Delegation til Chicago Konferencen i 1944 og har lovrigt haft en ganske særpræget Karriere lige siden han som 17-aarig tegnede og byggede sin første Svæveflyveplan. Dr. Warner konstruerede ogsaa den første Vindtunnel ved Langley Field og var fra 1920 til 1926 Professor i Aeronautisk Ingeniørvidenskab ved Massachusetts tekniske Institut og blev i 1939 Medlem af Civil Aeronautic Board i U.S.A.

Dr. Albert Roper har været Generalsekretær for PICAQ lige siden dets Oprettelse. Som Chefpilot deltog han allerede i den første Verdenskrig, blev Sekretær ved Fredskonferencens aeronautiske Kommission og optraadte som særlig luftfartskyndig Raadgiver for Marshal Foch ved den interallierede Militærkomité i Versailles.

wing.

Kongen er blevet Protektor for „Danske Flyvere“.

Foreningen Danske Flyvere, for hvilken Kongen i mange Aar som Kronprins har været Protektor, har modtaget den glædelige Meddelelse, at Hans Majestæt Kong Frederik d. IX fortsætter som Protektor for Foreningen.

Udvidelsen af Københavns Lufthavn.

I Lufthavnen skrider Planerne for Udvidelsen fremad med raske Skridt trods Materiale- og Bevilgningssværligheder. Hovedstartbanen Nordost-Sydvest, der skal forlænges til 2250 Meter ventes at staa klar inden Udgangen af August Maaned og endnu inden Aarets Udgang mener man at kunne naa færdig med den store nye Reparationshangar og Værkstederne, der for Tiden er under Opførelse Nord for den nuværende Administrationsbygning. Senere er det Hensigten at tage fat paa en Drifts- og Kamp hangar, der bliver nødvendig for at rumme SAS-DC 4'erne. Første Del af selve den nye Administrationsbygning vil næppe være færdig før til næste Foraar. I Slutningen af Maj bevilgedes 19,7 Mill. Kroner til Nybygninger i Lufthavnen, deraf bl. a. 7,2 Mill. Kroner til en ny Hangar.

DDLs Virksomhed i 1946.

Aaret 1946 var for DDL et Ophrygnings og Udviklings Aar, og Udviklingen kan bedst karakteriseres ved at nævne, at Stigningen i Antallet af Passagerkilometer var 229 pCt. og den øvrige Last 483 pCt. i Forhold til Aaret forud. Antallet af gennemføjne Kilometer i erhvervsmæssig Flyvning var i 1946 ialt 3.576.717 km i Modsetning til 872.071 km i 1945. Flyvevirksomheden fremgaar lovrigt af nedenstaaende Oversigt:

Aar	Passagerer Antal	Passagerkm.	Bagage kg	Post kg	Frugt kg	Passagerer Ton	Øvrige Last Kilometer
1945	52.936	13.717.323	511.908	218.646	87.560	1.117.555	248.189
1946	99.188	45.061.880	1.145.043	300.721	693.991	3.577.991	1.335.271
Stigning i Procent	89	229	124	38	693	220	438

Ved Begyndelsen af 1946 beskæftigede DDL ialt 384 Personer; ved Aarets Slutning 1181 Personer (heraf 660 Funktionsnærer og 521 Arbejdere); pr. 30. Maj 1947 var det samlede Antal beskæftigede Personer stedet til ca. 1580.

Ved Udgangen af 1946 bestod DDL's Flaade af 12 Flyvemaskiner til Passagertrafik (deraf 8 DC-3, 1 B-17, 2 DC-4 og 1 Ju 52) og 8 Fragtflyvemaskiner (alle DC-3). I Løbet af 1947 vil nogle af DC-3'erne blive afløst af 5 Vickers Viking; endvidere

vil der blive anskaffet 2 Douglas DC-6 og i Løbet af 1948 1 Boeing Strato Cruiser (de tre sidstnævnte skal indgaa i SAS's Flaade).

Ovennævnte Beretning blev afgivet paa den ordinære Generalforsamling d. 30. Maj, hvor ogsaa Regnskabet for Aaret 1946 blev godkendt. Aarets Nettooverskud Kr. 1.758.386,94 i Forbindelse med Overførelsen giver til Disposition Kr. 1.921.027,72. Dette Beløb vedtoges fordelt som følger:

Til lovpligtig Reservefond Kr. 377.000,00. Til 5 pCt. Udbytte til den 15 Millioner Kroner store Aktiekapital fra før Aktieudvidelsen i December 1946 Kr. 750.000,00 (nævnte Dato udvidedes Aktiekapitalen til 30 Millioner Kroner). Til Bidrag til DDL's Hjelpefond for Funktionærer Kr. 50.000,00, og til Oprettelse af et Hjelpefond for Arbejdere Kr. 50.000,00. Restbeløbet Kr. 694.027,72 overførtes til næste Aars Regnskab og til Betaling af Skat.

VI SÆTTER AMFIBIER IND I GRØNLANDSFLYVNINGEN

6 Consolidated Catalinas til Luftmarinen.

De tre første af de seks store Catalina-Flyvebaade, som Danmark har sikret sig fra de amerikanske militære Overskudslagre, er nu kommet hertil efter et omfattende Hovedeftersyn og Ombygning i Toronto i Canada. Amfiblemaskinerne, der starter og lander med lige stor Sikkerhed paa Land og paa Søen, blev fløjet hjem via Gander og Keflavik i Island under Ledelse af Marineflyveren, Orlogskaptajn E. J. Overbye. Besætningerne havde forinden gennemgaaet en Specialuddannelse ved den amerikanske Luftmarinebase i Florida.

Baade Amerikanerne og Englænderne anvendte i stor Udstrækning disse Catalina-Amfiblemaskiner under Krigen bl. a. til Rekognocering over store Afstande. I enkelte Tilfælde blev de anvendt ogsaa til Bombetogter, idet de laster ikke mindre end to Tons. I Danmark skal Catalina-Flyvebaadene dog først og fremmest tjene Fredens Sag. De vil hovedsagelig blive anvendt paa Grønland ved Kortlægning for Geodætisk Institut og lignende Opgaver. En af Catalina'erne skal allerede i denne Maaned afgaa til Østgrønland med særlige Opgaver for Grev Knuth-Ebbe Munch Ekspeditionen. Efter hvad FLYV erfarer, skal Flyvebaadene have Hovedbasis ved Luftmarinestationen i København og kun i Sommermaanederne udstationeres paa Grønland.

En Aktionsradius paa 5000 Kilometer.

De store Flyvebaade har en Fuldvægt paa omkring 15 Tons og en Aktionsradius paa ca. 200 km i Timen. Paa Ekspeditionerne til Grønland regner man med en Besætning paa fem Mand, med foruden er der i Kabinen indrettet Pladser til otte Passagerer. lovrigt er det muligt at anvende Amfiblemaskinerne til Undsætning for havarerende Skibe. Da de jo er i Stand til at gaa ned baade paa Land og paa Vand, kan man forestille sig den Nytte, en saadan Maskine kunde have gjort under Redningsaktionen i Forbindelse med den natlige Flyveulykke paa Isen i Øresund i Vinter. Der er Ingen Tvivl om, at det er en rigtig Disposition fra dansk Side, man har erhvervet Catalina-Flyvebaadene. Efter sagkyndig Opfattelse er det et billigt Indkøb. Til Erhvervelsen af de seks Maskiner inklusive Reservedele og Afhentning forelaa en Bevilgning paa 2,7 Millioner Kroner, og man ventte, at dette Beløb vil være tilstrækkeligt. Med de nye Flyvebaade vil Danmark forhaabentlig indlede en ny Æra i Grønlandsflyvningens Historie.

wing.

FÆRRE ARBEJDENDE DELE

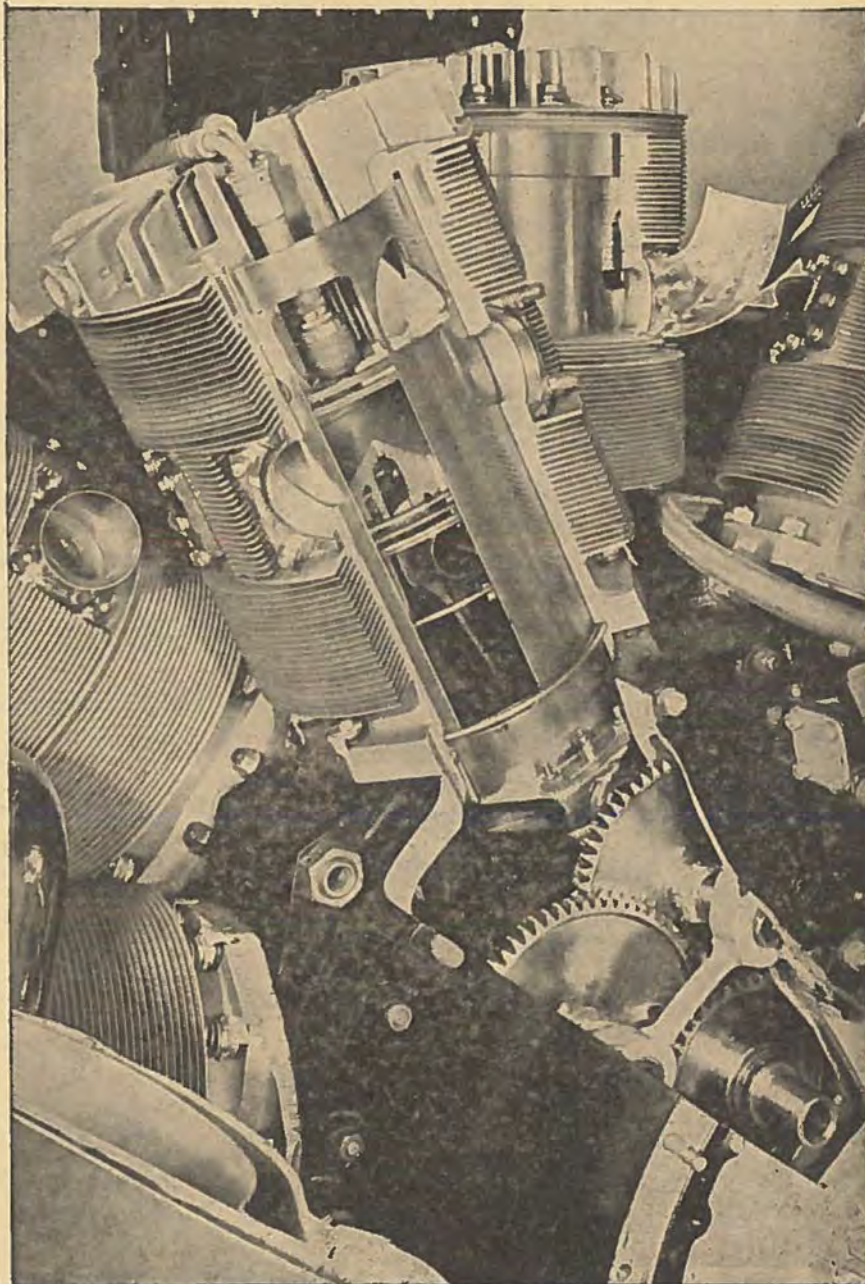
Der er ikke noget kompliceret ved »Bristol«s ventilløse Motorer eller ved den Mekanisme som styrer Gliderne. I Princippet bestaar hver Glider af en Staalcylinder med fire Aabninger for oven og en Styrekrave for neden. Denne Styrekrave er ved et Kugleled forbundet med Krumtappen, og alle Gliderne bevæges af et Tandhjulssystem; Hoveddrevet er anbragt paa Motorkrumtappen. De bevægelige Dele er reduceret til et Minimum. Der er Ingen Knaster, Stødstænger, Vippearme eller Ventilfjedre; derfor kan utætte Ventiler og det dermed følgende Tab af Hestekraft ikke forekomme.

Naar Motoren først er samlet, staar Ventilerne for bestandig som de skal, og den sædvanlige Undersøgelse og Indstilling af Ventiler, som er saa nødvendig paa andre Motorer kendes slet ikke i dette Tilfælde.

Naar man først er blevet klar over de ventilløse Motorers Fordele, saa forstaar man den Paalidelighed, der karakteriserer



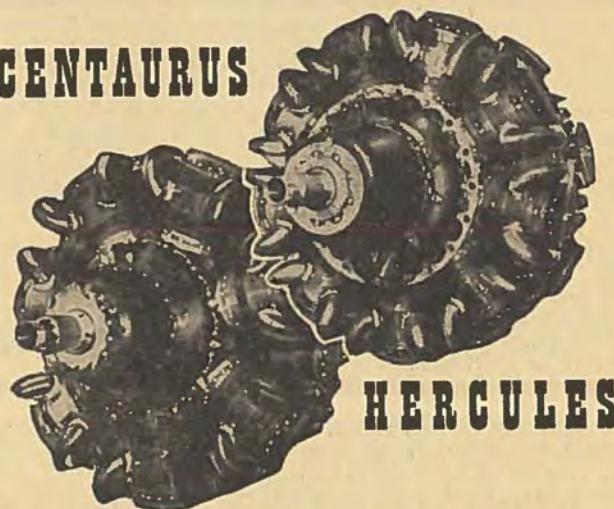
VENTILLØSE
MOTORER



FORENKLING AF KRAFTKILDEN

De solide Fremskridt, som har fundet Sted i Udviklingen af CENTAURUS og HERCULES Motorerne, der begge er konstrueret paa Basis af samme Idé, er en Hyldest til Enkelheden i BRISTOLS ventilløse Princip. CENTAURUS med dens atten Cylindre udvikler over 2800 BHK, og den har endnu ikke naaet Toppunktet af sin Ydelse; den fjorten-cylindrede HERCULES er nu naaet op i 2.000—2.500 BHK Klassen. Forøget Hestekraftydelse, særlig stor Ydelse i »kritiske« Højder, økonomisk Brændstof- og Olieforbrug, forenklet Vedligeholdelse uden nogen som helst Besværighed hører til BRISTOL ventilløse Motorers fordelagtige Egenskaber

CENTAURUS



HERCULES

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.

LUFTTRAFIKEN I TJEKKOSLOVAKIET

DA Tjekkoslaviet efter Krigen skulde til at genskabe sin Lufttrafik, var det stillet over for store Vanskeligheder, fordi alt skulde bygges op fra Grunden. Der, lige som mange andre Steder, havde Tyskerne ødelagt al hjemlig Lufttrafik, men den unge tjekkoslovakiske Republik tog fat paa Genopbygningsarbejdet med Mod og Energi.

I Stedet for de to Luftfartsselskaber, der fandtes i Landet før Krigen, blev der oprettet eet Selskab: Det Tjekkoslavakiske Luftfartsselskab. Af Flyvemateriel fandtes der kun nogle beskadigede Ju 52 i Landet, men de blev sat i flyvedygtig Stand, de nødvendige Hangarer og øvrige Bygninger blev repareret, og den 1. Marts 1946 kunde Det Tjekkoslavakiske Luftfartsselskab aabne sine første civile Ruter. Selskabet raadede paa det Tidspunkt kun over tre Junkers Ju 52, men man laa i Underhandling med U.S.A. om Køb af nogle Douglas DC-3, som skulde leveres fra de amerikanske Lagre i Europa.

De første Ruter, der blev fløjet, var Praha—Brno—Bratislava samt de udenlandske Ruter Praha—Paris og Praha—Zürich. Allerede i April 1946 fik Selskabet Raadighed over nogle Douglas DC-3, der under Typebetegnelsen »Dakota« havde været anvendt som Transportluftfartøjer under Krigen. De blev bygget om til Trafikbrug. Alt det tekniske Arbejde, d. v. s. Eftersyn af Motorer, Instrumenter m. m. blev foretaget af Luftfartsselskabets egne Teknikere, mens Arbejdet med at indrette Kabinen til Passagerbrug blev overdraget Fabrikken AVIA, der klarede Opgaven paa en yderst tilfredsstillende Maade.

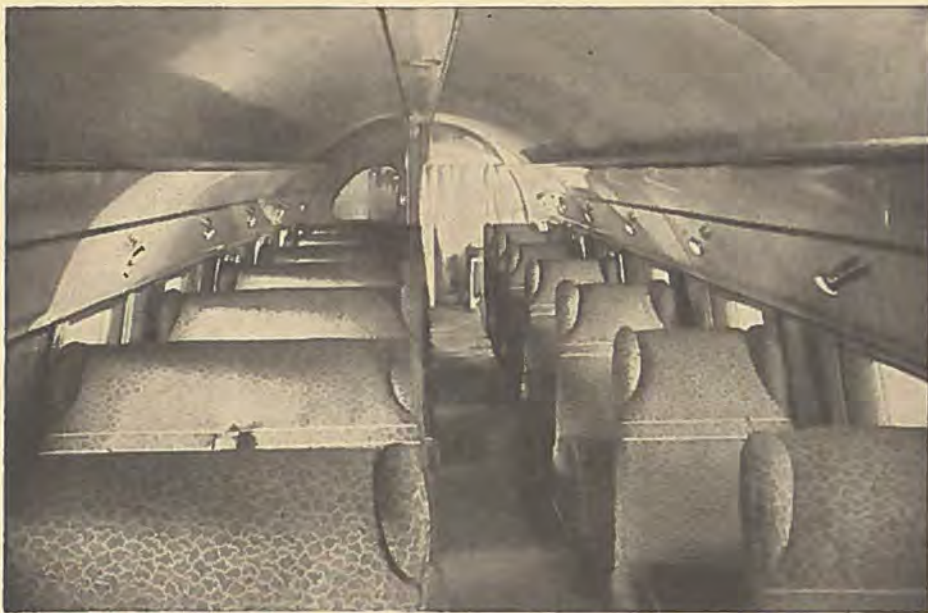
Det nye Flyvemateriel, som man derved fik, tillod en Udvidelse af Rutenettet. Bl. a. etableredes Ruten Praha—Amsterdam med Tilslutning til London; Forbindelser til Bryssel, Skandinavien, London non-stop samt mod Øst til Belgrad og Warszawa; Ruten til Warszawa var det første Led i en Forbindelse til Moskva. Deril kom endvidere Ruten Praha—Bukarest. De udenlandske Ruter flyves i Samarbejde med de respektive Landes Luftfartsselskaber. Trafikresultatet for de første syv Maanedre var følgende:

	Passagerer	Kilometer
Marts	916	25.440
April	2.069	48.988
Maj	2.848	67.216
Juni	3.764	102.966
Juli	7.903	173.008
August	11.673	250.771
September	13.477	381.495

Planerne for den fremtidige Udvikling er følgende:

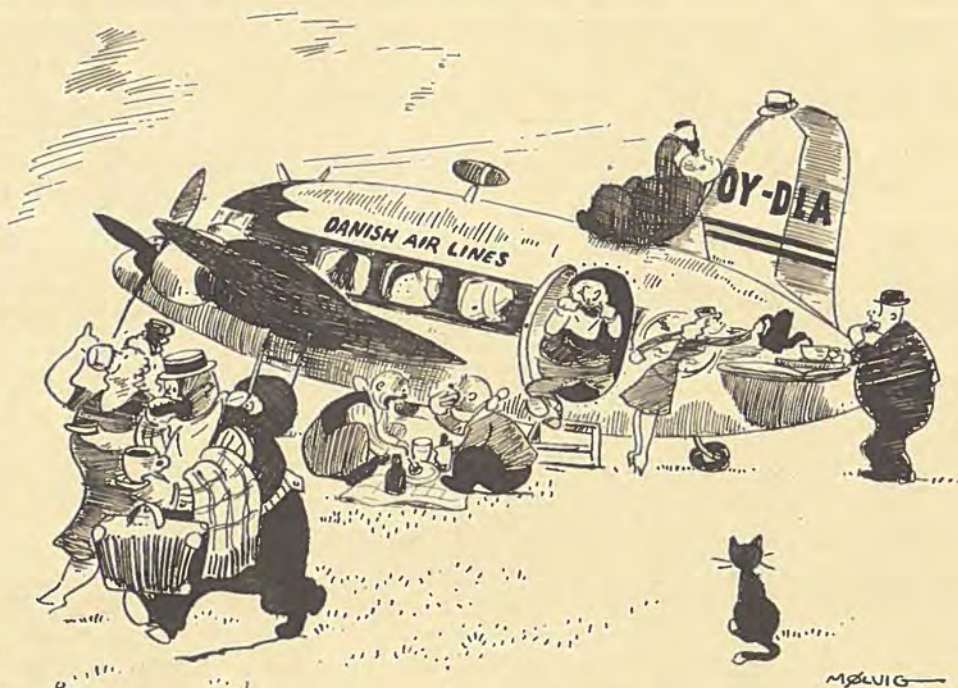
Overenskomsten med U.S.A. sikrer Tjekkoslaviet Ret til at etablere en Luftforbindelse Praha—New York, en Overenskomst med Frankrig gør det muligt at oprette Luftruter til Sydvesteuropa, Sydamerika og Afrika, og endelig paatænker man at flyve til Belgisk Kongo via Marseille.

Med Hensyn til Flyvemateriel er det Meningen at udskifte Ju 52 med Douglas DC-3, saaledes at DC-3'erne anvendes til den europæiske Trafik, medens man til de længere Ruter, som f. Eks. de transatlantiske, vil anvende Douglas DC-4.



En Douglas DC3. hvis Kabine er blevet indrettet bekvemt af den tjekkoslovakiske Fabrik AVIA.

MØLVIGs BITTERMANDEL



DDL's nye Viking-Maskine er desværre blevet en Skuffelse for det danske Publikum. Paa de indenlandske Ruter har det nemlig vist sig, at Flyvetiden er saa kort at man ikke engang kan naa at faa en Frokost.

FLYV

TIL LONDON

med Vickers »VIKING« — den samme Type Flyvemaskine, som blev brugt af Kong Georg d. 6. under Kongeparrets Rejse til Syd-Afrika.

Den direkte B. E. A. København/London Rute sætter Dem i Stand til at rejse ad Luftvejen paa den hurtigste og behageligste Maade. I London forbinder B. E. A. Dem med alle Dele af det engelske Ø-Rige og Europa, og er i Stand til i Samarbejde med vore Søsterselskaber B. O. A. C. og B. S. A. A. at bringe Dem til alle over-søiske Bestemmelsessteder.

Benyt den nye Eftermiddagsrute med Afgang fra Københavns Lufthavn Kl. 14³⁹
Tirsdage, Torsdage og Søndage.

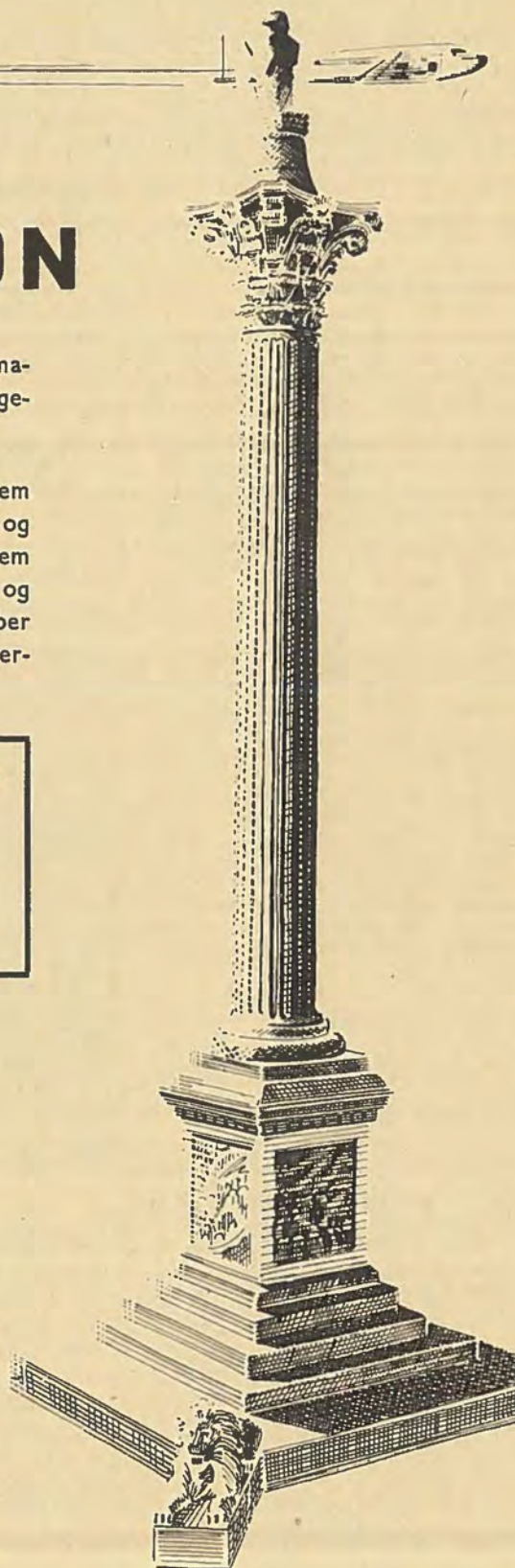
Billetter faas hos alle anerkendte Rejsebureauer
samt hos DDL.

BEA



BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

DAGMARHUS . KØBENHAVN V.
Telefon PA1æ 6311 Telegramadresse: BEALINE.



Stor Flyveopvisning i Stockholm.

Paa Bromma Lufthavn ved Stockholm afholdtes den 1. Juni en stor Flyveopvisning, som overværedes af ca. 40.000 Tilskuere. Opvisningen var arrangeret af Den Kongelige Svenske Aeroklub under Medvirken af det svenske Flyvevaaben. Opvisningen indlededes af en Række civile Flyvemaskiner, og herunder vises bl. a. elegant Kunstflyvning, Præsentation af forskellige Privatflyvemaskintyper, en »Skymaster«, som fløj paa to Motorer (begge Motorer paa bagbords Side var stoppet), og to Autogyroer sluttede denne Del af Opvisningen.

Derefter kom det svenske Flyvevaaben med et meget stort og dygtigt gennemført Program. Først kom Kadetskolen flyvende saaledes, at Maskinerne dannede Bogstaverne F V (Flygvapnet), og derefter fulgte det øvrige store Program Slag i Slag som et Urværk: Kunstflyvning, Formationsflyvning med Bombere, Formationsflyvning med Jagere, Angrebsdemonstration med lette og tunge Bombere, reaktordrevne Jagere (Vampire) i Formation og tilsidst en Forbideflering af alle de af Flyvevaabnets Maskiner, som deltog i Stævnet. Det saa blændende godt ud, og den tusindtallige Tilskuerskare klappede begejstret.

Badested i Forbindelse med Stockholms Lufthavn.

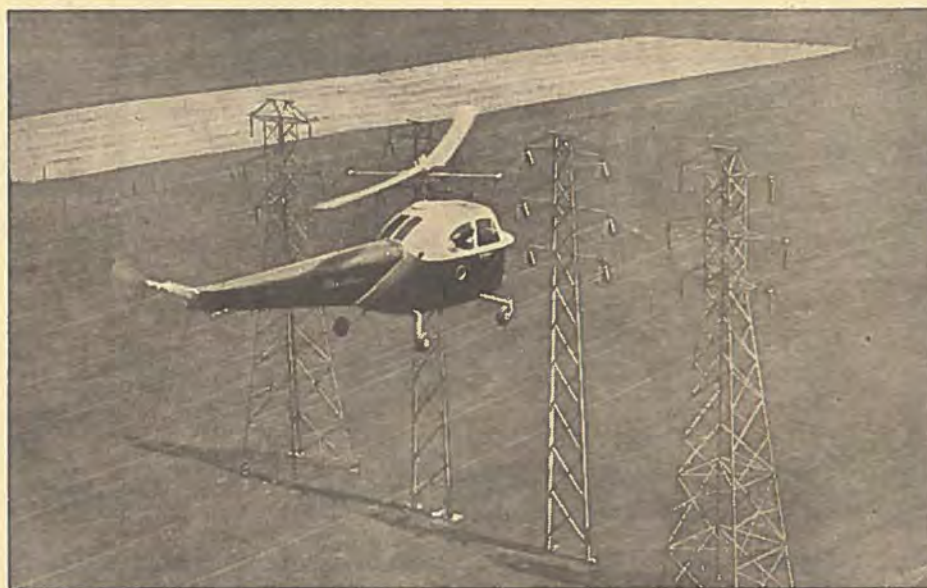
Forberedelserne til Sveriges store Atlanterhavslufthavn ved Halmfjorden er nu i fuld Gang, oplyses det fra Stockholm. Man regner med, at det vil blive muligt at foretage de første Flyvninger paa den nye Hovedluftbase i 1950. Arbejdet paa Startbanerne bliver paabegyndt til næste Foraar. Ifølge ledende svenske Blade er man dog ikke saa lidt pessimistiske med Hensyn til Byggeprogrammets planmæssige Gennemførelse paa Grund af den ganske betydelige Mangel paa Arbejdskraft, som for Tiden hersker i Sverige. Svenskerne har aabenbart til Hensigt at gøre Halmfjorden eller »Attund« til en Lufthavn i virkelig international Stil og forbereder Anlæg af et eksklusivt Badested i umiddelbar Nærhed af Lufthavnen. Mindre end et Stenkast fra den nye Lufthavns Omraade vil Turisterne, der kommer til Stockholm ad Luftvejen finde et mondant Badested, hvor de paa de varme Dage kan gøre et forfriskende Ophold inden den videre Rejse til den svenske Hovedstad.



Fra Bromma: Til venstre 3 Eskadrier Sk V 14 (North Amerikan 16-4) i V-Formation. — I Midten: Et Udsnit af den store Forbiflyvning af over 100 Maskiner. — Til højre: Bombemaskiner af Typen SAAB B18B flyver forbi i 100 m Højde.

Nyt fra hele Verden.

Ved Kaptajn John Foltmann.



En Helikopter Inspicerer Ledningsnettet

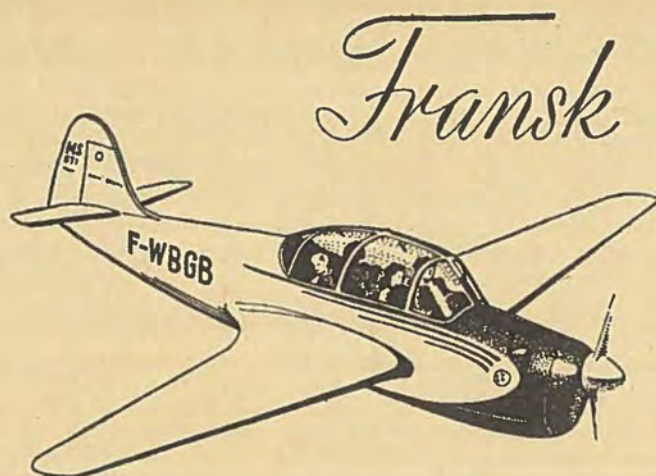
Helikopteren har efterhaanden faaet en udstrakt og mangeartet Anvendelse i USA. Den anvendes til Passagerbefordring over kortere Afstande, til Befordring af Post, til Hjælpeaktioner baade paa Jandjorden og paa Søen, til Bepudring af Mark- og Skovarealer, som er angrebet af skadelige Insekter, og til mange andre Formaal. Bl. a. har man ogsaa taget den i Brug til Inspektion af elektriske Ledningsnet, som den er særligt egnet til, fordi den kan holde stille i Luften og nøje søge den skete Skade. Hosstaaende Billede viser en Helikopter, som er ved at inspicere nogle elektriske Ledninger.

Helikopteren som Kran.

Der synes ikke at være nogen Begrænsning for de Muligheder man venter sig af Helikopteren. I Amerika taler man nu om at konstruere en flyvende Kran, der vil være i Stand til at løfte Tanks og Biler til militære Operationer over Floder eller andre Forhindringer i Naturen.

Flere Viking til DDL

I Slutningen af denne Maaned venter DDL at have modtaget de fem nye Viking Maskiner fra England. Det er Hensigten at anvende de nye Maskiner paa de hyppigst trafikerede og længste af Selskabets Ruter.



Fransk SPORTSMASKINE til hele Familien

Denne lille, lækre NORECRIN Flyvemaskine med Plads til 4 Personer og optrækkeligt, 3-hjulet Landingsstel, gennemførte i Oktober 1946 sin Prøveflyvning Paris—Kairo. Den er forsynet med 140 HK Motor, har en Aktionsradius paa 800 km og en Marchhastighed paa 230 km. Den er udstyret med Navigationslys og iøvrigt al tænkelig Komfort.



Brdr. FRIIS-HANSEN

Vognmagergade 2, København K. C. 15435

Amerikanske Nylon Faldskærme



A/S FRISIA

Sejrøgade 13 . København Ø.

»P-3 B« er Standardudstyr i

U.S.A.s Luftstyrker.



PIONEER PARACHUTE COMPANY. INC. Manchester, Conn., U.S.A.



Hamilton Standards nye trebladede Propel med hule Blade og lige afskaarne Tipper.

Propeller med lige afskaarne Tipper.

I Stedet for den almindelig kendte, tilspidsede Propeller, er der nu ved at komme andre Typer paa Markedet, som ser mere klodsede ud, men som til Gengæld er langt mere effektive. Bl. a. har United Aircraft (Hamilton Standard Propellers Division) fremstillet en ny Propeltype til større Trafikflyvemaskiner. Denne Propel bestaar af tre hule Staalblade med lige afskaarne Ender, og den har den store Fordel frem for tidligere anvendte Typer, at den for en given Diameter giver en større Udnyttelse af Motorens Hestkraftydelse. Da Propelbladene ikke vejer ret meget, kan selve Omstillingsmekanismen gøres mere enkel, og det betyder atter en vis Vægtbesparelse. De nye Propeller har naturligvis helt vendbare Blade, saaledes at man under Landingen kan anvende dem til Opbremsning af Luftfartøjet.

Loran-Station i Island til Hjælp for Lufttrafikken over Nordatlanten.

Loran-Stationen ved Vik i Island, der betegnes som en af de vigtigste Stationer for Navigationen paa den nordatlantiske Rute, vil efter Forhandlinger med ICAO blive finansieret af Canada, Frankrig, England og Holland i Forening.

Omkostningerne ved selve Driften af Loran-Stationen vil antagelig blive paalagt de forskellige Lande, hvis Maskiner flyver paa disse Ruter i Forhold til deres Trafikindsats. Island selv yder, medens det ikke flyver paa den nordatlantiske Rute, 5 pCt. til Stationen.

Livlig Efterspørgsel af Flyvebilletter til Norge.

I Dagtimerne den 16. Maj, efter at Bookingen paa Norge blev frigivet for de fire Sommermaaneder, booked DDL's Centralbooking ca. 1300 Enkeltrejser København—Oslo og ca. 900 Returrejser Oslo—København.

Rusland slutter Luftfartsoverenskomster.

Rusland har nu afsluttet kommercielle Luftfartsoverenskomster med Finland, Sverige, Polen, Tjekoslovakiet, Rumænien, Persien og Kina. Det tillades dog stadig ikke de overenskomstforpligtede Landes Mandskaber at overflyve russisk Territorium. Efter Forlydende har man fra amerikansk og engelsk Side forsøgt at bane Vejen for en Overenskomst mellem Rusland og de to Stormagter, men den russiske Udenrigsminister Mr. Molotov skal ifølge Forlydende have udtalt paa Moskva-Konferencen, at Rusland endnu ikke var forberedt paa en Diskussion om disse Problemer.

100 Gange som Passager paa Ruten København—Stockholm.

Den 17. Maj fløj Direktør P. E. Salby med KLM's Skymaster fra København til Stockholm. Det var Direktør Salby's Flyvning Nr. 100 paa KLM's Rute København—Stockholm. Paa Bromma Flyveplads blev Direktør Salby modtaget af KLM's Repræsentant, *Quarles van Ufford*, og fik overrakt en Sølvpapknap til Erindring.

Internationalt Samarbejde.

ICAO har som bekendt anbefalet Brugen af visse Radiohjælpemidler paa Lufthavne, og da mange Lande, som ikke direkte var med i Krigen, har Brug for Støtte og Vejledning med Hensyn til Etablering af denne Hjælpetjeneste, er der i England blevet dannet et Selskab, *International Aeradio*, der har sat sig som Opgave at yde den fornødne Assistance og Vejledning i saa Henseende. Selskabet er en raadgivende Institution, støttet af Regeringen, og det tilsigter ikke at give noget Udbytte af den Kapital paa 250.000 Pund Sterling, som er bundet i Selskabet. Direktøren for dette International Aeradio er Air Commodore C. S. Cadell.

Sportsflyveklubbens ekstraordinære Generalforsamling

Den paa Generalforsamlingen d. 17. April foreslaaede Knttingentforhøjelse fra Kr. 10.—til Kr. 15.— for Seniormedlemmer blev vedtaget ved ekstraordinær Generalforsamling paa Lundtofte Flyveplads Søndag den 8. Juni. Der var mødt meget faa Medlemmer, og Formanden kunde derfor afslutte Generalforsamlingen paa nogle faa Minutter.

*

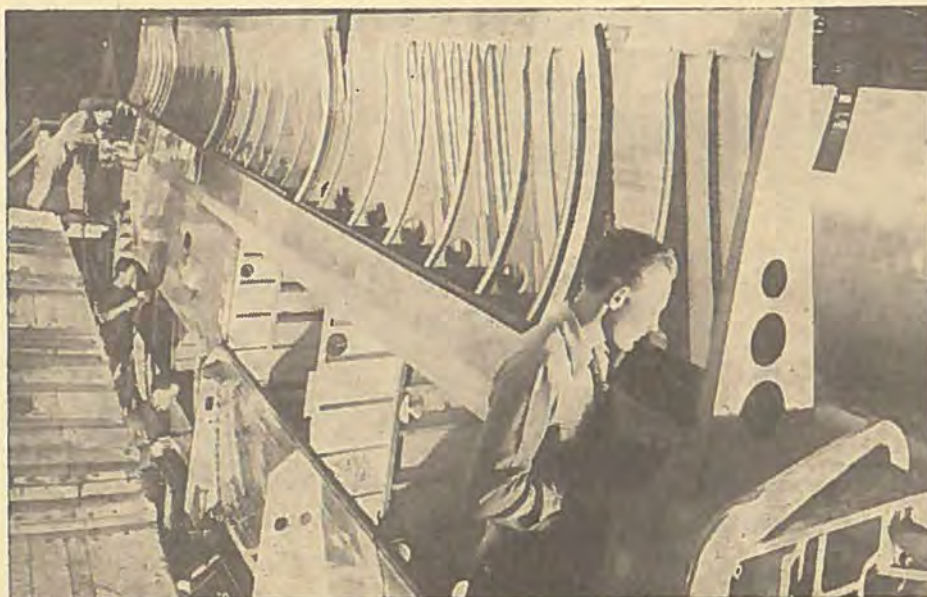
Dyretransport.

Det er blevet hyppigt at transportere Dyr til Zoologiske Haver ad Luftvejen. For kort Tid siden vendte »Erik Viking« tilbage fra en Rejse til Bathurst. Luftkaptajn Thorkild Petersen havde som Passagerer ikke mindre end 150 Aber, 7 Antiloper, 1 Struds, 1 Krokodille foruden en Del Tropfugle.

*

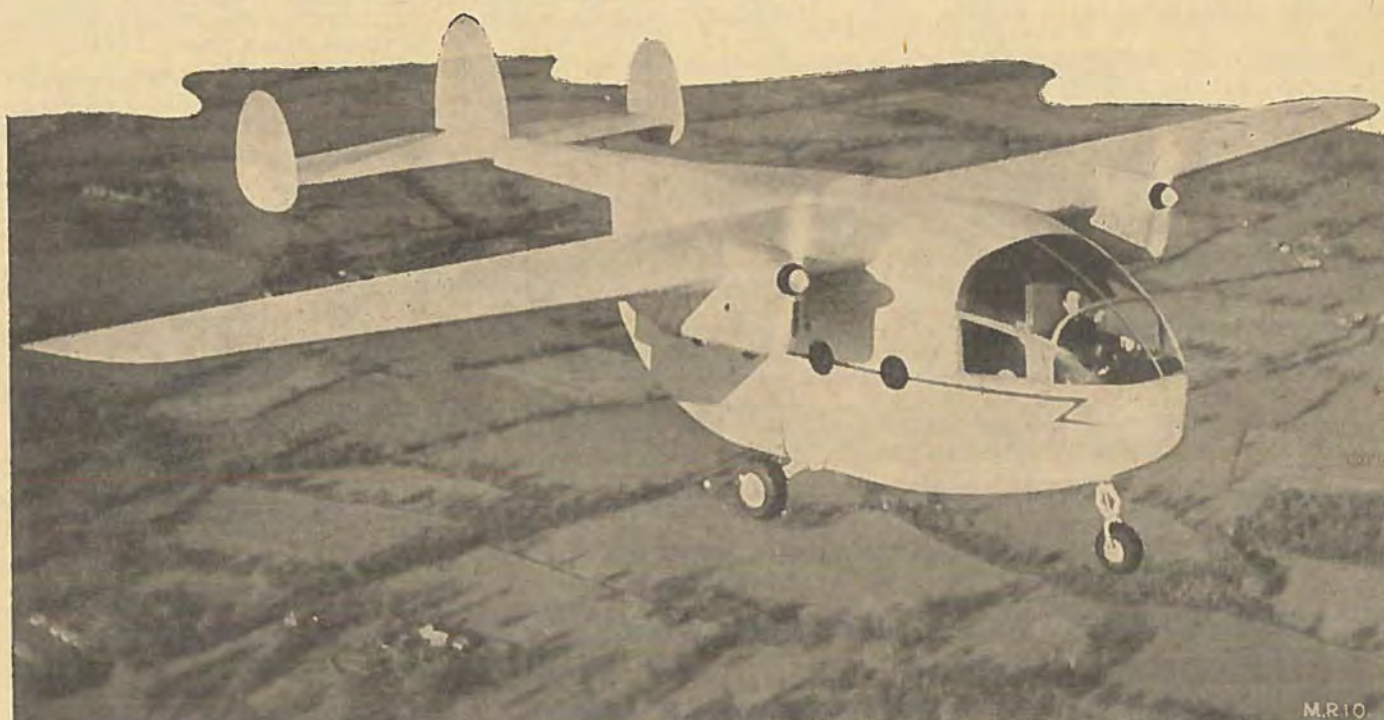
Svæveflyvning i Auster Autocrat.

En engelsk Flyver foretog sidste Aar veritabel Svæveflyvning i en af de ogsaa her i Landet anvendte Auster Autocrat Privatflyvemaskiner. Han iagttog en gunstig »Skygade« og fløj med Motoren paa normale Marchomdrejninger i 350 m Højde ind i Opvinden. 4 Minutter efter var han i 1800 m. Med helt stoppet Motor, hvor Synkehastigheden nok er det dobbelte af en SG 38's, steg han paa 7 min 225 Meter. Ialt gled han en Distance paa 25 km.



Et Bærepian til Boeing Stratoscruiser under Bygning. Som bekendt har Scandinavian Airlines System købt fire Trafikmaskiner af denne Type til sin Atlanterhavstrafik.

Leveret pr. flyvende Vogn...



De gamle Ord har faaet en ny Betydning! Husmoderen faar tidlige Frugter og Blomster ... det fjerntliggende Ingeniørarbejde faar sine haardt tiltrængte Reservedele... den ensomme Forpost i Ødemarken faar sine Breve ... takket være denne »flyvende Vogn« — Miles Aerovan. Det er bogstavelig talt umuligt at nævne alle dens Anvendelsesmuligheder. Det er lettere at sige, at den kan tage en hvilken som helst Last paa indtil een Ton — med et samlet Rumfang som ikke overstiger 15 m³. I Vindstille er Flyvestrækningen 640 km (eller 840 kg — 1280 km), Marchhastigheden 180 km/T... og alt dette paa 310 BHK. Fragt-flyvemaskine, flyvende Udstillingslokale, Kvægtransport, Værksted, Ambulance, 9-sædet Passagermaskine — Aerovan'en er alt dette... og Listen vokser saa at sige med hvert Luftfartøj, som leveres.



MILES Aerovan



MILES AIRCRAFT LIMITED · READING · ENGLAND

AGENT FOR DANMARK: SCANAVIATION A/S, NY ØSTERGADE 7, KØBENHAVN



Det første Instruktørkursus 1947 i Norrköping er nu afsluttet. Der var bl. a. Kranich, Olympia, FI 1 og M1 13 til Raadighed. Her ses Kurt Schröder fra Slagelse i SG'en, Maud ved Gennemgangen af Gildflyverinstruktionen. Til venstre Instruktøren Torsten Andersson.

Vellykket Dobbeltstyringskursus paa Alleberg.

DET svenske Forsøgskursus i Svæveflyveuddannelse med Dobbeltstyring er nu lykkeligt og vel overstaet.

Skønt den endelige Rapport over Kursusets Forløb ikke er færdig udarbejdet, fik FLYV's Medarbejder en Udtalelse fra den svenske Chefinstruktør for Svæveflyvningen — C:son Bergman, om de indhøstede Erfaringer.

Svenskerne havde selv udarbejdet Skolingsprogrammet, og Planet, der blev benyttet, var det i Amerika indkøbte SGU-22, tosedet Overgangsplan. Det er højvinget med Staalrørskrop — og fører Tanken hen paa en »Cube«, Motoren er pillet af, sagde Bergman skæmtende.

Der var ialt 7 Deltagere af forskellige Aargange paa Kursuset for at se, hvilken Aldersklasse, der »tager bedst paa det«.

Efter 45 Spilstarter i SGU-22 pr. Elev, kunde der omskoles til »Baby«. Deltagerne fik dog 4 Ligeudstarter, før de blev sendt i Højstart.

»Da vi tilfældigt havde nogle andre Elever, der skulde begynde at flyve »Baby«, havde vi et glimrende Sammenligningsgrundlag« fortæller Bergman.

»Forskellen var meget løjnefaldende. Medens de Elever, der var uddannet paa den gængse Maade, laa og fløj mere eller mindre planløst rundt, var der Plan i de Elevers Flyvning, som var opskolet i Dobbeltstyring — de havde fint beregnede Indflyvninger. Ikke noget med at vakle tvivlsomt ned til Jorden.«

Med 1000 m Wire kom SGU-22 op i 250 Meters Højde, og havde en gennemsnitlig Flyvetid paa 3 Min. Der var rigelig Tid til at træne Sving — og endda Stall.

Med Markorganisationen intakt kunde der max. opnaas 10 Starter i Timen, det normale laa dog paa 6.

Paa Spørgsmaalet om, hvad der nu vil blive Resultatet af Kursuset, svarer Bergman, at det næste Trin maa blive at faa uddannet Lærere, og denne Uddannelse vil blive streng.

At være med Eleven oppe i Luften kræver betydeligt mere end at staa og vifte

med et Flag nede paa Jorden. Her er det ikke nok at kunne sige til Eleven »De Sving, du lavede, var ikke kørne; dem maa du anstrenge dig for at faa bedre.«

Næh — at sidde ved Siden af Eleven kræver, at Læreren fuldt ud kan analysere de Fejl, som bliver begaaet, og fortælle hvordan de undgaas — han skal være enhver vanskelig Situation voksen.

Uddannelsen af Svæveflyvelærere vil sikkert komme til at strække sig over en Maaned og indeholde en vis Træning i Motormaskiner.

Elevantallet paa 7 pr. Kursus vil sikkert blive det normale ogsaa i Fremtiden. Bergman, der selv havde fungeret som Lærer, havde været oppe paa 30 Flyvninger paa en Dag foruden at have undervist i Teori, og han sagde, at han ikke havde været særlig træt efter det.

Disse svenske Erfaringer har stor Betydning for dansk Svæveflyvning, da Høgs-lund og Traugott-Olsens tosedede Glider — 2 G, netop i Øjeblikket danner Grundlaget for et lignende dansk Kursus. — Der er ingen Tvivl om, at de to's Indsats med Konstruktionen af billigt tosedet Plan, som med »Baad« ikke vil give sin amerikanske Broder SGU-22 noget efter i Flyveegenskaber, har indledet en ny Epoke i dansk Svæveflyveruddannelse, som kun Fremtiden rigtig vil forstaa at værdsætte.

Hartvig Jensen.

Internationalt Sportsflyvestævne i Derby.

Søndag den 21. Juni afholdtes et stort internationalt Flyvestævne i Derby, hvori der deltog over et halvt Hundrede Sportsflyvere fra de europæiske Lande uden for England. Fra Danmark alene deltog 15 Maskiner. Alle Deltagerne var den engelske Aeroklubs Gæster. Under Opholdet i England var alle Stævnets Gæster inviteret til at bese Rolls-Royce-Fabrikkerne.

Den danske Motorglider.

PROTOTYPEN af IZ Motorglideren, som FLYV bragte Tegning og Beskrivelse af i December-Nummeret, har siden Januar været under Bygning hos A/S JYFLY, Aalborg, og er nu ved at være færdig.

Gennem et nøje Samarbejde mellem Konstruktorerne og Fabrikken og ved Anvendelse af særligt velegnede Materialer er det lykkedes at fremstille et overordentligt stærkt Svæveplan, hvis Flyveegenskaber skulde ligge paa Højde med Grunau Babyens, og hvis Tomvægt incl. Motor omtrent svarer til Grunau Baby 2B.

Motorglideren vil være i Stand til at starte og stige ved egen Hjælp og kræver ikke mere Landingsplads end Grunau Baby.

Hvis Flyveegenskaberne svarer til Forventningerne, vil der sikkert blive Rift om denne Type, som for minimale Driftsomkostninger vil kunne tilfredsstille enhver Sports- og Svæveflyvers Ønsker.

Bog om Helikoptere.

»The How of the Helicopters« af Alfred H. Stevens jr. Cornell Maritime Press, New York. Kr. 11,00.

Bogen, som er rigt illustreret, er skrevet for den Ungdom, der i Dag vokser op sammen med Helikopteren. Den omtaler Helikopterens Historie lige fra Leonarda da Vincis Tid til vore Dage, og den fortæller om, hvordan Helikopteren bygges og hvordan den er i Stand til at starte lige til Vejrs, flyve fremefter, holde stille i Luften og bevæge sig baade sidelæns og baglæns for til sidst at lande paa en Tallerken. Læseren faar at vide noget om Helikopterens spændende Historie baade i Krig og Fred — og om de store Forventninger, der stilles til Helikopteren i Fremtiden.

Bogen er meget underholdende, den er populært skrevet, og den fortæller saa at sige alt, hvad der bør vides om dette mærkelige Luftfartøj.

Permanente Magneter ALNICA MAGNETSTAAL

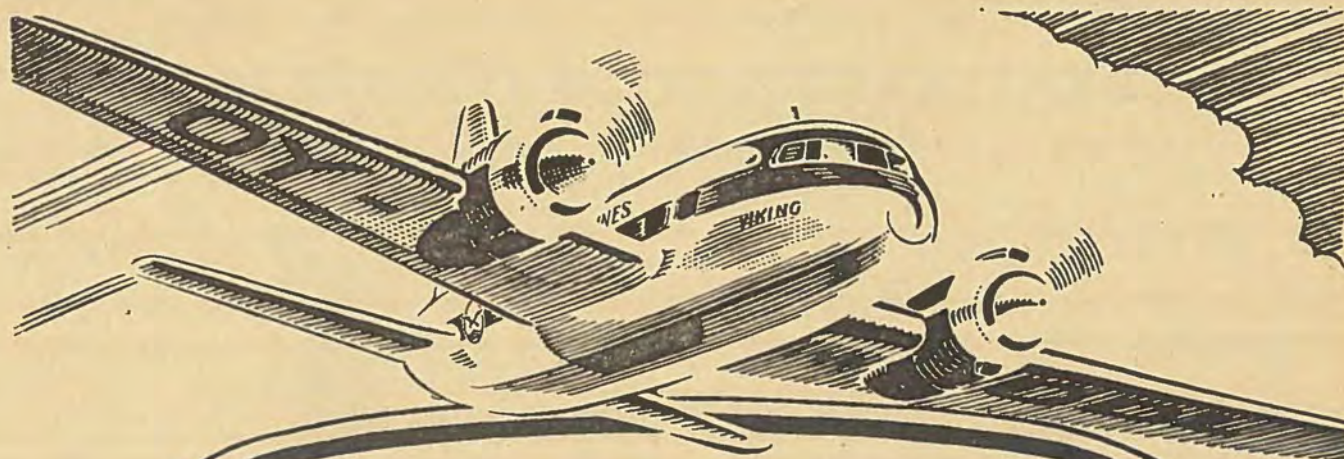
Har De et Magnet-Problem, saa kom til os
... og vore Ingeniører giver Dem teknisk
Service med Hensyn til Størrelse og Form



PEERLESS FABRIKKERNE

Vi fremstiller Magneter til ethvert Formaal

LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12465



Vickers Viking overvinder Afrikas Jungler og Vejrlig..

Sidste Efteraar foretog en Vickers Viking Maskine et Demonstrations-togt til Afrika og det mellemste Østen, til alle større Lufthavne fra Bagdad til Johannesburg. De klimatiske Forhold skiftede fra tropisk Fugtighed paa Junglens primitive Landingspladser til lave Temperaturer paa højtbeliggende Lufthavne, saa Turen viste sig at være en alvorlig Prøve for Maskinen. Men alle Vanskeligheder blev lykkeligt og tilfredsstillende overvundet. Specielle Træk ved Vickers Viking er: dobbelt Kontrol, automatisk Ildslukning, Sperry Autopilot, Natflyvnings- og Anti-Is-Udstyr samt mange andre Enkeltheder, som tager Sigte paa Sikkerheden, Sikkerheden for Passagererne og Mandskabet paa de Luftlinier, som i stigende Antal tager denne Maskine i deres Tjeneste. Blandt disse Linier er British European Airways og Det Danske Luftfartselskab.



VICKERS-ARMSTRONG LTD. AIRCRAFT SECTION ENGLAND

VERDENS HURTIGSTE FLYVEMASKINE

GLOSTER METEOR

med

Rolls-Royce Derwent Reaktorer

»Uforbeholden Ros maa gives til Gloster Aircraft Co. og til Rolls-Royce Ltd., som henholdsvis konstruerede og byggede de rekordbrydende Meteor og Derwent Reaktorer hvormed de er udstyret.

Naar man yder denne Tribut til Meteors Konstruktion, maa man ikke forbigaa den store Andel i dens Sukces som Rolls-Royce har med Fremstillingen af Derwent Reaktorer; disse har gjort det muligt fuldt ud at udnytte Meteors store aerodynamiske Egenskaber«.



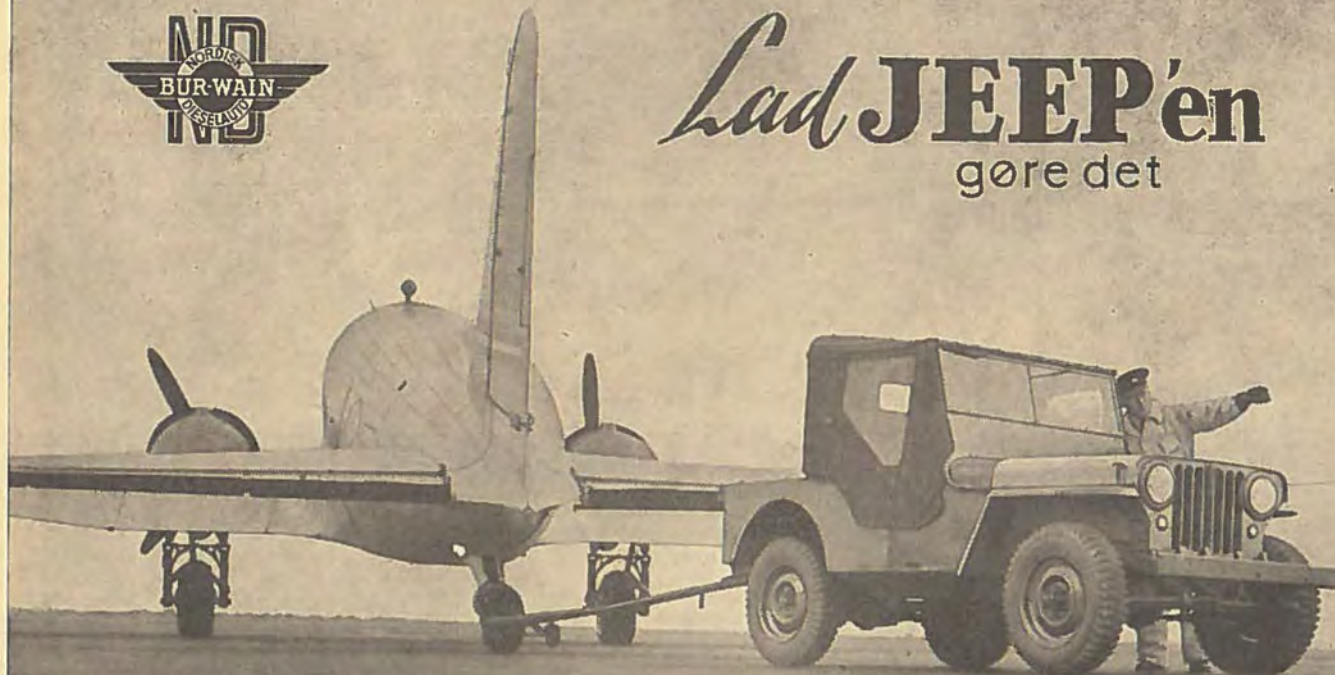
ROLLS-ROYCE
Aero
M O T O R E R

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

AGENT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . KØBENHAVN SV



Lad **JEEP'en**
gøre det



WILLYS OVERLAND SAMLEFABRIK

A/S NORDISK DIESEL AUTO
Telf. C. 3812 . København SV

FRA MODELFLYVERNES VERDEN

Pinsekonkurrencerne og andre Begivenheder.

TRODS Unionens lavere Medlemstal er Konkurrenceintensiteten betydeligt større end sidste Aar. 81 Modelflyvere deltog i Pinsekonkurrencerne, hvis Resultater var endnu bedre end Februars.

'Haard Kamp paa Fyn.

Paa Fyn stod Svendborg denne Gang for Arrangementet. Resultaterne, der var de bedste Landet, skyldtes ikke alene OM-F, der ganske vist besatte alle tre Førstepladser, men ogsaa Nyborg fik tre og Svendborg en Placering. Aage Høst-Aaris vandt baade A 2 og A 3 med ikke mindre end henholdsvis 4.34 og 3.30, mens Calle vandt A 1 med 2.42 og blev Nr. 3 i A 2 med 2.56. Arne Hansen, OM-F, blev Nr. 2 i A 2 med 3.28, mens Erling Hansen, Svendborg, havde 2.14 i A 1 og Distriktslederen Tage Hansen, Nyborg, havde 2.51 i A 3.

Nordjyderne slog OM-F's Besejrer.

Ved Pinselejren i Brønderslev deltog fra Oslo Thor Mølbach, Knuth Nyseth og Erik Olsen. De to første var med til at slaa OM-F i Julen. De norske Gæsters Tilstedeværelse virkede inspirerende paa de danske Deltagere, saa det blev den bedste Konkurrence i to Aar, bortset fra Sommerlejren. Jens Jørgensen, Søby, vandt med 1.50 A 1, mens Poul Chr. Andersen, Aalborg med en enkelt Termikflyvning vandt A 3 med 2.00.

Den store Kamp fandt imidlertid Sted i Mellemklassen, hvor Nyseth i 1. Periode fløj 5.45. Efter anden Periode, hvor Erik Lund, Brønderslev, havde Maximaltid, stod mange Deltagere næsten lige, saa man med stor Spænding begyndte paa den sidste. Her svingede Poul Lai Sørensen, Randers, sig ved Hjælp af en 6 min Flyvning op til Førstepladsen, som han vandt med 3.13, mens Nyseth havde 3.00 og P. C. Andersen 2.46. Endnu Nr. 7 havde over to Minutter i Gennemsnit!

Paa Motormodellernes Omraade havde Nordmændene ingen Konkurrence. Mølbach vandt i D 1 og Olsen i C 3 med 1.59, bedste Flyvning 3.19.

Spjarup-Lejren.

6. Distrikt holdt Pinselejr ved Spjarupgaard, hvor de fløj Skrantflyvning i A 4, som Nis Nissen, Hammelev, vandt med 1.28. Højstartkonkurrencerne fandt Sted paa Vandel, hvor Termikken var kraftig. G. Jørgensen, Als, vandt A 1 med 1.44, mens Jens Arne Lauridsen, Vejle, vandt A 2 med 3.00 og A 3 med 1.50. Nis Nissen var Nr. 2 i A 2 med 2.04.

Ove Abildgren fra Fredericia fløj 5.46 med en Gasmotormodel, men Motortiden var 32 sek, saa der kunde ikke blive Rekord denne Gang.

En Del B-Folk forsøgte at tage C, men Termikken var saa stærk, at Modellerne fløj bort før den tredje Start. Jens Arnes Model forsvandt ud af Syne lodret op efter 4.21! Willy Brodersen fløj 9.06, Henry Petersen med 20 m Snor 4.24, mens J. J. Jensen satte ny Fredericia-Rekord med 5.35 i A 1 under Forsøg paa at tage A.

De øvrige Distrikter.

5. Distrikt fløj i Skive, hvorfra der for en Gangs Skyld kom beskedne Resultater. »Vi skammer os —«, stod der i Rapporten. Distriktsleder Kunckel vandt med 0.56 A 1, Emil Madsen fra Nykøbing M. A 2 med 1.59 og Laulund fra Skive A 3 med 1.52. Bedre Held næste Gang!

I Roskilde fløj 2. Distrikt, hvor den nye Klub »Aero« fra Ringsted debuterede med at besætte Nr. 2 og 3 i A 1, som Distriktsleder Erik Sørensen selv vandt med hele 3.04. K. G. Petersen, Roskilde, vandt A 2 med 1.19, mens Haslev naturligvis besatte alle tre Pladser i A 3 med H. Christiansen som Nr. 1 med 3.42.

I første Distrikt mødte kun Frederikssund foruden Sportsflyveklubben, der besatte alle Pladser. Flensted-Jensen vandt A 1 med 1.43, O. Møller med 2.37 A 2, hvor B. Reich havde 2.14 og B. Jørgensen 2.06. I A 3 vandt Kaas Nielsen med 1.15, i D 1 Jønsson med 1.07.

Andre Konkurrencer.

Først den 11. Maj gennemførtes den flere Gange udsatte Distriktskonkurrence i Distrikt 1, hvor kun Sportsflyveklubben mødte. Flensted-Jensen vandt A 1 med 1.52 med den finske »Kiva«, mens han med sin egen Type »Uhu« vandt A 2 med 1.12.

OM-Fs Pokalkonkurrence den 20. Marts vandtes af Høst-Aaris med kun 1.40. Den 11. Maj gik det bedre. Skønt der kun blev fløjet med 50 m Snor, fløj 4 Modeller bort. Kaj Barsøes fandtes næsten 14, Flemming Poulsens 10 km borte — pæne Streger paa vort Danmarkskort! Høst-Aaris vandt med 2.21, mens Erdrup havde 2.07 — begge havde tre Starter trods Bortflyvning.

Næstved holdt en privat Pinselejr og havde udenfor Konkurrencen Flyvninger paa næsten 4 Min. med 20—30 m Snor. Sv. E. Seerup vandt A 1 med 0.47 (30—40 m Snor), Ole M. Larsen A 2 med 1.07. En Skrantkonkurrence vandtes af Ole M. Larsen med 1.00.

Møde i F. A. I.s Modelkommission.

Efter Indbydelse af KSAK holdt FAI's Modelkommission Møde i Stockholm den 1.—4. Juni. Hensigten med Mødet var i Ro og Magt at kunne gennemdrøfte Problemerne, hvilket der ikke er Tid til ved de aarlige FAI-Konferencer. I Møderne deltog Presidenten, Mr. A. F. Houlberg, England, samt van Hattum fra Holland, Degen fra Schweiz, Dérantz fra Sverige og Welschaupt fra Danmark. Det lykkedes ret hurtigt at opnaa Enighed om at søge friere Regler gennemført ved Konferencen i September. Efter denne skulde der gerne foreligge et Sæt moderne og gennemarbejdede Regler i Stedet for de nuværende, som ingen kan finde ud af.

»Suomi« kommer.

Klubberne har længe savnet en Byggeplan til en A 2 Model. Mogens Erdrups »Suomi«, som vandt Unionens Konstruktionskonkurrence, kommer nu paa Markedet, idet Unionen har overdraget Dansk Modelflyveindustri i Odense at udsende saavel Tegning som Materialesæt. Modellen er prøvebygget i over 20 Eksemplarer og forenklet med Henblik paa, at den skal kunne bygges ogsaa af ret uerfarne Folk. For den lidt videregaaende Modelflyver skulde det være muligt at tage C-Diplom med den, ligesom den er en fremragende Konkurrencemodel.

Vær forsigtig med Pianotraad-Højstartseore.

En svensk Modelflyver er blevet dræbt, idet hans Højstartsnor af Pianotraad faldt ned over en Højspændingsledning. Hvad enten man bruger Pianotraad eller alm. Højstartssnor, maa man naturligvis ikke starte i Nærheden af Ledninger.

Ny C-Diplomat.

Inden sin Afrejse med Tysklandsbrigaden naaede Jørgen Surlykke Petersen, kaldet SP, at bestaa C-Diplomprøven med sin »Eagle Master« paa 85 Kvdm, kendt fra Sommerlejren 1944, dog i ombygget og forbedret Udgave, saa den klarede Prøven paa ¼ Time med tre Flyvninger over 4 Minutter. Det var den 12. C-Diplomat, men 5 af de 12 var gamle Elitflyvere.

Flyvedagskonkurrencerne.

Der er nu tilmeldt ialt 18 Hold i A 1, 22 i A 2 og 9 i A 3. Derimod kniber det med at komme i Gang med Flyvningerne. Ved Redaktionens Slutning forelaa der kun Resultater fra 8 Hold, og kun et Par af Sportsflyveklubbens Hold havde fløjet to Gange. Vel er der Tid endnu til 17. August, men det er farligt at begynde for sent.

Amerikansk Modelflyverbog.

Gene Johnson: *Model Airplane Building*. Cornell Maritime Press, New York.

Denne Bog paa 140 Sider er skrevet specielt for Begyndere og giver næsten ingen Teori, men en Masse praktiske Vink for Modelbyggerne, specielt for Bygningen af massive og opbyggede Skalamodeller. Over Halvdelen af Bogen bestaar af letforstaaelige Tegninger, saa selv om man kun kan lidt Engelsk, kan man have Udbytte af den. Yderligere medfølger 13 Byggeplaner til forskellige Modeller. Bogen omfatter ogsaa Gasmotormodeller, Helikoptere og de saakaldte Control Line Modeller.

Bogen betyder et værdifuldt Tillæg til de allerede eksisterende Bøger for Modelbyggere.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Sct. Annæ Plads 5, København
Telf. C. 5455

Københavns Lufthavn
Telf. Kastrup 220

Aalborg
Telf. Aalborg 4402

Ring efter
en Lufttaxa

naar De har Brug for hurtig Befordring. 6 moderne Taxamaskiner staar til Deres Disposition for Taxaflyvning.

Rundflyvninger
daglig fra Kastrup Lufthavn.

Alle Oplysninger ved Henvendelse til
Palæ 3666 og Byen 5636 eller vort
vort Trafikkontor i Kastrup Lufthavn
(efter 1. August Kastrup 1770).

DANSK LUFTTAXA A/s

Taxaflyvning . Reklameflyvning
Rundflyvning. Luftfotografering

„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

Uddrag fra Efterretninger for Luftfarende.

Mærkning af danske militære Luft- fartøjer.

Krigsministeriet og Marineministeriet har bestemt, at danske militære Luftfartøjer fremtidig forsynes med Nationalitetsmærker som følger:

- Paa Undersiden af hvert af de underste og paa Oversiden af hvert af de øverste Bæreplaner: *Dansk Nationalkokarde.*
- Paa begge Sider af Fuselagen (Kroppen): *Dansk Nationalkokarde.*
- Paa begge Sider af Halefinne og Side-ror: *Dansk Splitflag.*

Hurtig Luft- Befordring!

3-Personers Maskine.
300 km/T.

Rundflyvning

hver Aften
samt Søn- og Helligdage.

Morian Flyveskole
Skovlunde Flyveplads. Nora 6398

**MORIAN HANSEN'S
LUFTTRANSPORT**

Telefon: Nora 6398.

Brug af Fastspændingsseler i Luft- fartøjer.

Passagerer om Bord i Luftfartøjer skal under Start og Landing være fastspændt ved Hjælp af de til Passagersædet hørende Fastspændingsseler. Luftfartøjets Fører er ansvarlig for, at Passagererne er instrueret om Fastspændingsselerne Brug samt, at de benyttes paa forskriftsmæssig Maade.

Indskærpelse af Flyvehøjde.

Paa dertil givne Foranledning Indskærpes det herved, at de i Ministeriet for offentlige Arbejders Bekendtgørelse af 17. Marts 1936 om Overflyvning af en By eller Bebyggelse skal ske i mindst 500 m Højde og Overflyvning af en Menneskemængde eller Strandsbred i mindst 200 m.

Meddelelse til alle Luftfartøjsejere.

Opmærksomheden henledes paa, at Andragende om Besigtigelse af Luftfartøjer for Fornyelsen af Luftdygtighedsbevis skal indsendes til Statens Luftfartstilsyn senest 6 Dage før Luftdygtighedsbevisets Gyldighed udløber.

Temperaturen i de højere Luftlag.

Et særligt Udvalg af Videnskabsmænd og Eksperter i den amerikanske Vejrteneste har med Bistand fra den amerikanske Hær, Flaade og Regeringen foretaget en Række Undersøgelser af de højeste Luftlag, der antagelig vil faa vidtgaaende Betydning ved Konstruktion og Beregning af fremtidige Flyvemaskiner.

Det viser sig nemlig, at der findes en 77 Grader varm Zone med konstant Temperatur i Luftlag fra en Højde af omkring 48 til 64 km. Det vil ganske givet blive nødvendigt at tage Eksistensen af en saadan konstant Varmezone med i Betragtning ved Konstruktionen af Maskiner, der skal operere i Stratosfæren.

Over denne konstante Varmezone har det vist sig, bliver Luften igen koldere, og Temperaturen falder til omkring Nulpunktet ved 80 km's Højde. Over denne Højde varmes Luftlagene paany op og naar Kogepunktet ved en Højde af 120 km, hvilket er den nuværende Grænse for Undersøgelserne.

Vil du have C-Diplom paa en nem Maade?

Saa byg

KR-21 »DIOGENES«!

Tegning i fuld Størrelse kan nu leveres for ca. Kr. 3,00, saafremt der indgaar Bestillinger nok. Bestil den omgaaende hos

KURT RECHNAGEL

Søndergade 19

Haslev

Led hellere **GREIG** levere en ny
Dieselmotor.



Se det store Udvalg i vort nye Hobbøka-talog. Sendes mod 25 Ø. i Frim. Greig, Ruisingsvej. Odense

Pallesgaard
UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: **FLYVEURE**

Raadhustræde 7 - Telf. Palæ 2634

Nu har vi igen Lister i alle Maal.
Svenske Flyvesæt og Balsafinér haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forekringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

S G 38

med Baad sælges.

Henvendelse: Stamgruppen.

Postbox 347, Kbhvn. V

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Allhems Flygböcker er en ny Serie svenske Flyvebøger med mange Illustrationer i smuk Udførelse. Hidtil er udkommet:

På tysta vingar. Svæveflyvning fra alle Lande.

Mot svarta himlar. Højdeflyvning fra de første Ballonopstigninger til Nutidens Stratosfæreflyvning.

Röda vingar. Interessante Billeder af russiske Flyvemaskiner og Svæveplaner.

Pris pr. Bind Kr. 10,65.

Fallskärmar och Fallskärmstyper. Billedværk om Faldskærmshop, Faldskærmens Betydning under Krigen, og om Catarpillars Klubben.

Snabbare än ljudet. Verdens hurtigste Maskine, de reaktionsdrevne „Jets“ og andre Rekordmaskiner i Fremtidens Flyvning. Mange Illustrationer.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Modelflyvning — Skibe — Automobiler.

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.

Prøv selv at lave de smaa tekniske Finesser, som staar i „Populær Teknik“, pr. Nr. 1,00, pr. Halvaar 6,00.

Modelflyvehaandbogen. Lige udkommet! Hvordan man bygger Modeller, baade med og uden Motor. 90 Sider 3,85.

Den flyvende Viking. Den norske Flyverhelt og hans eventyrlige Liv. 141 Sider. Ill. 7,50.

Fra Lindbergh til Dan Viking. Atlanterhavsflyvningens Pionerer, skildret af Tryde og Clauson-Kaas. Ill. 12,50, kart. 15,00.

Modellplankonstruktion af den svenske Modelekspert Sigurd Isacson. En udførlig Vedledning for erfarne Modelflyvere. Med mange Profiler og Illustr. 6,35

Saa flyver vi. Ny Udgave Kr. 8,50.

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

Hobbyboken 1946, Kr. 6,30.

Kærkommen Gave for unge og gamle Dreng.

Dansk Flyvnings Historie, Kr. 3,50.

Svensk Flygkalender 1947, Kr. 3,85.

*

Tegn Abonnement paa udenlandske Tidsskrifter fra den nye Aargangs Begyndelse.

Hurtig og sikker Levering.

FLYG pr. Halvaar Kr. 11,40, Hefte 85 Øre.
Nordiska Flygtidningen, pr. Aargang Kr. 9,00, Hefte 75 Øre.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte Kr. 1,40.

Aeronautio, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr. 2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.
Teknik för Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte 60 Øre.

Enkelte Numre af det amerikanske Tidsskrift „Flying“ pr. Stk. 2,25.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955



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.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberstløjtnant H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. B. Moltke-Leth.

Sekretær: William Nielsen.

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.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, „Paradisgaarden“, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Nye Medlemmer.

Prokurist P. Molitor-Lenschau. Direktør Vagn E. V. Philipsen. Sekretær C. T. Petersen. Student Eivind C. Hansen. Fabrikant Svend Friis-Hansen. Cand. mag. C. E. Andersen. Greve Jørgen Ahlefeldt Laurvig. Pressefotograf Helmer Lund Hansen. Norman Hentze. Grosserer C. B. Jensen, Silkeborg. Kontorist L. P. Hindkær, Holstebro. Kaj Verner Jacobsen. Ingeniør Sv. Aage Rasmussen, Aalborg. Lærling Kaj Ib Andersen, Præstø. Civilingeniør Aage Gade. Civilingeniør Erik Eckert. Landvæseneselev Mogens A. Preiz, Haslev. Laborant Henry Sørensen. Kontorist Holger Deleuran, Korsør. Gorm Schultz Larsen, Otterup. Stud. polyt. E. Brieghel-Müller. Fabrikant Georg Rasmussen. Eigil Hovland Martinsen. Walter Greulich. Direktør Willie Wulff. Civilingeniør Just Sørensen. Flyvemekaniker Mogens Harms. Direktør Chr. Jørgensen. Ingeniør Sven Wiel Bang. Fuldmægtig S. A. Hansen. Fabrikant Fred. L. Meeus, Antwerpen. Bager Mogens Jensen, Ørbæk. St. Maskinfabrikant A. Flensborg, Herning. Automobilforhandler Ric. S. Jensen, Roskilde. Ingeniør Knud Høgslund, Roskilde. Revisor B. Chr. Elvang. Bogholder Carl Johansen.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404

Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Charlottenlund

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Gennemløbet 3^a, Vanløse

Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

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.

„BROOMWADE“

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



FLYV 'amerikansk' TIL AMERIKA

Een Billet — eet Luftfartselskab — og amerikansk Service hele Vejen!
Ialt foretages der 24 Flyvninger hver Uge fra Byer rundt om i Europa
til hele Amerika.



I samme Øjeblik De stiger ombord i et af American Overseas Airlines' Flagskibe, er det, som om De allerede er i Amerika.. De møder straks det amerikanske Initiativ.... Det er hypermoderne, 4 Motorers Luksus-Maskiner — rene, komfortable og med en Marchhastighed paa 345 km i Timen... De er udstyret med de mest paalidelige Navigations-Instrumenter — og Besætningerne har gjort Turen over Atlanten mere end 14.000 Gange.... Der serveres amerikansk Mad.... Menumkortet byder paa det bedste fra New York og

Europas Hovedstæder. Der er ingen Betaling og ingen Drikkepenge. Selv de Cocktails, der serveres i Luften er amerikanske og koster heller ikke en Øre... Amerikansk Gæstfrihed og Elskværdighed følger Dem hele Vejen, baade paa Jorden og i Luften. ...De vil føle Dem som Gæst i Deres bedste Vens Hus, naar De flyver »amerikansk« til Amerika. — Bestil Billet gennem Deres Rejsebureau — eller direkte paa American Overseas Airlines' Kontor i København Vester Boulevard 12, »Dagmarhus« — Telefon Palæ 5982 - 6392.



SYMBOLET

PAA OVER 14.000



A



A

TRANSATLANTISKE FLYVNINGER

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

American Overseas Airlines

American Airlines

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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 8

1947 - 20. Aarg.

PRIS 50 ØRE

Hurtigere end Lyden

★

Helikopter
i København

★

Med
20 Sportsmaskiner
til England

★

Da Graf krydsede
Øresund

★

Svæveflyver stiger
8250 Meter

★

International Model-
flyvekonkurrence
i Svejts

Graf vander hjem
— bemandet af en KZ III





AOA

American Overseas Airlines er det amerikanske Luftfartselskab med den direkte Flyverute mellem Danmark og USA. »Flagskibene«, som AOA kalder sine Skymasters, lander seks Gange ugentlig i København og flyver til New York, Boston, Philadelphia og Washington D. C. dels via Skotland og Irland og dels via Island. Der er saaledes etableret direkte Flyveforbindelse mellem København og Reykjavik med en syv Timers Flyvetid.

AOA har endvidere transatlantiske Ruter til Norge, Sverige, Tyskland, Skotland, Irland, Finland og England, hvor der flyves 25 Rundture over Atlanterhavet om Ugen.

I Amerika samarbejder AOA nøje med American Airlines, hvis »Flagskibe« beflyver alle de vigtigste Byer i USA.



1/2 DANSK SHELL



FLYV



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

Nr. 8

August 1947

20. Aargang

Sportsflyvning og Eksportoffensiven

HJULENE er i Gang efter Aars Stilstand. For industrielt at kunne dække det kæmpemæssige Varebehov, Krigen har skabt, er det nødvendigt at tilføre Landet Raastoffer. Valutaen hertil maa skaffes gennem Eksport. Eksport er det hyppigst gentagne Ord i Europa i Dag; det gælder ikke mindst i Danmark.

At der vil være en relativ Forbindelse mellem en dansk Eksportoffensivs Resultat og den Interesse, kulturelt, videnskabeligt og venskabeligt, andre Lande maatte nære for os, vil vel næppe blive bestridt. Det er med andre Ord af Betydning at kunne vise Flaget, hvor og naar Lejlighed gives. Den rent kommercielle Flyvning kan i denne Henseende næppe overvurderes, men det turde være rigtigt at pege paa, at ogsaa Sportsflyvningen, uanset om det er Motorflyvning, Svæve- eller Modelflyvning, er i Stand til at knytte Relationer af Værdi.

Uden for Danmark har man indset dette, og det har i flere Tilfælde givet sig Udslag i en officiel Interesse for Deltagelse i internationale Stævner med stimulerende økonomisk Støtte. For kort Tid siden gjorde Danmark sig fordelagtig bemærket ved en international Modelflyvekonkurrence i Schweiz. Vor Deltagelse skete paa privat Initiativ i Modsætning til de øvrige Nationers Hold. Allerede nu har vi imidlertid et Par Gange maattet sige Nej til Invitationer fra Udlandet til at deltage i Sportsflyvestævner, og det kan kun betegnes som yderst beklageligt, at Aarsagen er Mangel paa Materiel og Penge.

Viljen til at vise Flaget er til Stede, og det er at haabe, at de bevilgende Instanser i Tide indser, at Sportsflyvningen kan have Op-gaver, som paa længere Stigt vil kunne gavne Helheden.

FLYV

FLYVEDAGEN 1947

Lotteri - Stævne i Aalborg - Konkurrencer
Helikopteren rundt i Landet

NAAR dette Nummer af FLYV kommer Læserne i Hænde, har samtlige Landets Flyveklubber forhaabentlig travlt med at forberede »Flyvedagen 1947«, og der er mange Ting at tage Vare paa. Der er først og fremmest Flyvelotteriet, som skal være udsolgt i Aar — helst den første Dag Salget begynder, nemlig den 18. August. I Aar er der saa mange og saa gode Gevinster, at Lodsedlerne sikkert bliver »revet væk«. Dette kræver imidlertid, at hver enkelt Klub har lagt Salget til Rette i god Tid, og at der i Forvejen er blevet gjort al den Propaganda, som det overhovedet er muligt at gøre. Alle maa være med, ikke blot Klubmedlemmerne, men ogsaa andre uden for Klubberne. Propagandaen for Salget af Lodsedlerne kan gøres paa mange Maader, og det skal blive interessant senere at høre lidt om den Opfindsomhed med Hensyn til Arrangementer, som Klubberne har lagt for Dagen. Flyvedagen og dens Flyvelotteri skal præge hele Landet, og det er ogsaa muligt, naar alle hjælper til. Naar der løftes i Flok, er Sagen let.

Det vilde være rart, om vi herhjemme var saaledes stillet, at der kunde arrangeres en Række store Flyvestævner Landet over paa samme Dag — men det maa vente. Foreløbig maa vi klare os med de forskellige Konkurrencer indenfor henholdsvis Motor-, Svæve- og Modelflyver-Unionerne. Men ogsaa disse har deres store Berettigelse, og det skal blive spændende at se, hvem der vinder de flotte Vandrepokaler, som er udsat.

Selve Flyvedagens store Stævne finder i Aar Sted i Aalborg, og her vil forhaabentlig blive samlet Titusinder af Tilskuere om et Flyvestævne i det helt store Format. De nærmere Detailler for dette Flyvestævne er endnu ikke fastlagt, men saa meget kan siges paa nuværende Tidspunkt, at der bliver noget at se — baade for Flyvere og Ikke-Flyvere.

Endelig er der Rundflyvningerne. Takket være DDL's Imødekommenhed vil der paa selve Flyvedagen i Aar, Søndag den 31. August, blive arrangeret Rundflyvninger med store, moderne Luftlinere paa alle de store Flyvepladser Landet over.

Den danske Flyvedag 1947 skal blive en Succes — og alle maa lægge Skuldrene til.

Helikopterturnéen.

Takket være særlige gunstige Omstændigheder er det lykkedes DKDAS at faa en af de svenske Bell-Helikoptere til Danmark i Perioden 18.—31. August, og det er Hensigten at lade den foretage Opvisninger i forskellige Byer Landet over. Da det af valutamæssige Grunde er begrænset, hvor meget der kan flyves med den, er der blevet lagt en foreløbig Plan for Helikopterens Flyvning Danmark rundt, og den gaar i korte Træk ud paa et Besøg med paafølgende Opvisning i følgende Byer: København, Slagelse, Næstved, Nykøbing F., Nakskov, Svendborg, Odense, Fredericia, Esbjerg, Vejle, Horsens, Silkeborg, Aarhus og Aalborg. Der er dog ikke noget i Vejen for, at to Byer, der ligger i Nærheden af hinanden, kan faa Besøg af Helikopteren paa samme Dag.

Særligt Kontor.

Af praktiske Grunde har Flyvelotteriet etableret eget Kontor i hele den Periode, Lodseddelsalget finder Sted. Adressen er: Flyvelotteriet, Vestergade 26, København K, Telefon Central 16.488. Hertil bedes alle Henvendelser vedrørende Flyvelotteriet og Flyvedagen rettet.

Den fine Gevinstliste.

Af Flyvelotteriets Hovedgevinster skal nævnes: Køb hvad De vil for 20.000 Kr. Vi betaler. — En Flyverejse med en S. A. S. Skymaster København—Prestwick og Retur for 2 Personer. — En Flyverejse København—Paris og Retur for 2 Personer. — En Flyverejse København—London og Retur for 2 Personer. — En Flyverejse København—Stockholm og Retur for 2 Personer. — En Flyverejse København—Oslo og Retur for 2 Personer. — 3 Damepelse fra Pelsmagasinet »Rostell«. — 5 Sæt Herretøj fra Illum. — 5 Damekjoler fra Illum. — 5 Damedragter fra Illum. — 2 Træde-Symaskiner fra Singer. — 2 Haand-Symaskiner fra Singer. — 5 »Olympic« Herrecykler. — 5 »Olympic« Damecykler. — 3 Motor-Modeller. — 6 Svævemodeller. — 20 Eksemplarer af John Foltmann's »Flyvebogen«. — Flere Hundrede Par »Nylon«-Strømper. — Masser af amerikanske Cigaretter m. m. — Samlet Værdi ca. 50.000 Kr.

40 danske Privatflyvere til Stævne i Derby

Af Fabrikant E. C. Rydmann
Generalsekretær i „Danske Flyvere“



Fotograf Lund Hansens Piper Cub under Stævnet i Derby. I Luften en Miles Sparrowhawk.

GENNEM Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab modtog Sportsflyveklubben Invitation til et Flyvestævne i Derby i England, og det lykkedes Klubben at samle 40 Flyvere, der i 20 Maskiner gennemførte en Flyvetur til Derby i England og tilbage uden Uheld. Arrangementet af denne Flyvning var lagt i Hænderne paa Sportsflyveklubbens Bestyrelse, og enhver, der var med paa Turen, har kun Grund til rosende at omtale dette Arrangement.

Forud for selve Turen var der tilrettelagt Træningsaftener, der viste sig at være til overordentlig stor Nytte under selve Turen. Deltagerne blev trænet i »Formationsflyvning«, d. v. s. Øvelse i at flyve i, hvad jeg vil kalde, en samlet Flyvning, med ca. 100—200 m Mellemrum, idet der naturligvis kræves langt større Træning for at kunne flyve virkelig Formationsflyvning. Man øvede at overholde visse Regler i Start og Landing samt Kørsel paa Jorden, da det jo i Virkeligheden var en hel lille »Eskadrille«, der skulde afsted.

Flyvningen var tilrettelagt i tre Afdelinger:

1) Afsendelse af en Stafetmaskine, der nogle Dage i Forvejen var taget afsted for at besøge de Lufthavne, der skulde anvendes, og sørge for at tilrettelægge de fornødne Ting, inden Maskinerne ankom, saasom hurtig Benzinpaafyldning, Paslættelse, Toldlættelse, Indkvartering etc.

Denne Maskine var bemannet med Ing. Bjerre-Petersen og Otto Thomsen, der begge er Medlemmer af Sportsflyveklubbens Bestyrelse og begge fortjener virkelig Anerkendelse for god og nøjagtig Tilrettelæggelse.

2) Selve Flyvningen, der blev ledet af Ing. Gade, som efter min Mening havde udført et Kæmpearbejde for at fremskaffe de nødvendige »Greje«, saasom Kort, Fotokopier af Pladserne, Flyveplaner, Kurser, Tider, Distancer, alternative Landingspladser, Overflyvningspapirer o. m. a., altsam-

men smukt og nøjagtigt samlet i en Mappe og uddelt til Besætningen paa hver Maskine.

3) Afslutning af hver gennemfløjet Etape.

Sidste Maskine, der forlod enhver Plads, var bemannet med Formanden for Sportsflyveklubben, LRS. Børge Moltke-Leth og Dir. Dessau, og ingen Plads blev forladt, førend alt var ordnet med minutløs Nøjagtighed, saaledes at Ledelsen paa de fremmede Pladser fik et virkeligt godt Indtryk af denne »Eskadrille«. Da man paa Hjemturen atter besøgte de samme Pladser, kunde man godt mærke, at man var velkommen, og at vi havde erhvervet en hel Del good-will paa denne Maade.

Beldringe—le Zoute.

Alle Flyverne samledes paa Beldringe Flyveplads d. 19. Juni Kl. 7 Morgen. Her blev Maskinerne paafyldt Benzin, og Politi og Told (Beldringe var i Dagens Anledning Toldflyveplads) gennemførte en exemplarisk hurtig og effektiv Behandling.

Maskinerne fik Ordre til at starte enkeltvis og derefter at samle sig i Grupper paa tre. Der blev afsat ca. 6—8 Min. mellem hver Gruppe, for at faa passende Landingsstid. Alle Maskinerne naaede fint frem til Bremen. Her meddelte Flyveledelsen, at man desværre ikke kunde lade os starte paa Grund af daarligt Vejr over Holland. Vi fik her Lejlighed til en meget interessant Køretur gennem Bremen i Ventetiden.

Senere paa Eftermiddagen fik vi Starttilladelse, og jeg kan ikke undlade at bemærke, at vi fik en Briefing ang. Vejret, der var kolossal nøjagtig. Bl. a. blev det meddelt os nøjagtigt paa Kilometer, hvor vi vilde møde det daarlige Vejr, og hvor det vilde holde op, og at Vinden saa vilde have skiftet til saa og saa meget. Endvidere vilde vi de sidste 100 km have fuldstændig fint Vejr.

Til le Zoute ankom kun 19 Maskiner, idet en af Maskinerne havde Vanskelighed med et Tændrør, men alternativ Landingsplads var i Forvejen givet (Twente), og Maski-



140 Maskiner kom til Derby. Danmark kom med det største Hold fra Udlandet.

nen landede fint paa denne Plads og sluttede sig senere til de øvrige.

Turen gennem det daarlige Vejr i Holland maatte over 30 km foregaa i ret ringe Højde, men alle Flyvere gennemførte med fin Navigering. Gennem Samtaler med Piloterne efter denne Etape er der Grund til at anerkende deres Uddannelse i Navigation, Kortlæsning og Brug af Computer.

Le Zoute i Belgien var en vidunderlig Oplevelse. Man har efterhaanden vænnet sig af med at møde Venlighed og Hjælp-somhed, men her var vi i Slaraffenland igen. Borgmesteren tog imod os. Banken lukkede op, for at vi kunde veksle vor sparsomme Mønt (og sagde mange Tak!). Da vi skulde starte tidligt næste Morgen, blev Butikkerne lukket op, for at vi kunde købe lidt Smaating med hjem!

Mod England i daarligt Vejr.

Om Morgenens startede vi mod England (Lympne). Her blev Vejret pludselig meget daarligt, og paa mindre end 10 Minutter lukkede det helt paa Pladsen. En Front kom rullende ind over Sydengland fra Kanalen. Den sidste Maskine kunde ikke komme ind, men gjorde, som der i Forvejen var briefet, vendte om og gik tilbage til Belgien.

Det var Meningen, at vi saa skulde være startet straks, men p. G. a. Vejret saa vi Tiden an. Imidlertid blev Vejret ikke bedre, og med engelsk Hjælpsomhed blev vi alle kørt til Folkestone i store Busser og blev indkvarteret paa et af de store Sommerhoteller ved Kanalen som Gæster.

Om Morgenens blev vi kørt til Pladsen og startede i ikke alt for godt Vejr til Derby. Da Vejret havde en midlertidig Tendens til at blive værre, lykkedes det ikke de sidst

startede Maskiner at komme igennem, og de vendte fornuftigvis om og startede en Times Tid senere og kom igennem fint.

Den manglende Maskine fra Belgien ankom senere paa Dagen til Derby, og Turen var gennemført af alle.

Skal der udtales en Kritik af Turen, skal det siges, at en eller to ikke burde være taget med paa Grund af manglende Erfaring i Kortlæsning og Navigation, men de var til Gengæld ærlige og sagde som det var efter kort Tid, saa en og anden mere erfarende kunde tage dem »under sin Vinge«.

Med Hensyn til de øvrige 98 Procent var det en behagelig Overraskelse at se den Nøjagtighed og Forsigtighed, hvormed de gennemførte Turen. Kun paa eet Punkt svigtede det, nemlig med Hensyn til Startnummer og Landingsnummer, disse blev desværre ikke overholdt, og det udartede til Tider til rene Kapløb, men efter disse Bemærkninger er der kun Grund til Anerkendelse.

Materiellet var af Kaptajn Meincke efterset og gjort i Orden, og Sportsflyveklubben kan være stolt over en Flyvning, hvor for første Gang 20 danske Civilmaskiner har gennemfløjet en saadan Tur paa sportslig og anstændig Vis.

Selve Stævnet i Derby var i den store, internationale Stil. De reaktionsdrevne Jagers Opvisning var imponerende, og akkurat det samme kan siges om den Kunstflyvning, som Spitfire'ne viste. Man saa bl. a. en helt ny Form for Rulning, idet Mangøvren var skarpt adskilt i fire Dele: først Luftfartøjet paa Højkant, derefter om paa Ryggen, saa paa Højkant igen, og endelig tilbage i normal Flyvestilling.

Det store Arrangement klappede paa en

Prik i alle Enkeltheder. Der var Service paa alle Omraader. Paa alle de Lufthavne, hvor de danske Privatflyvere landede — i Bremen, Belgien og England — susede der en Jeep frem, naar Maskinen var landet; den var udstyret med et Skilt, hvorpaa der stod: »Follow me«, og den ledte Flyvemaskinerne hen til det Sted paa Flyvepladsen, hvor Maskinerne skulde staa. Var det ikke en idé for Københavns Lufthavn?

Ogsaa Tilbageflyvningen foregik udmærket — et Par af Maskinerne tilbagelagde hele Strækningen paa een Dag — 9 Timers Flyvning.

E. C. Rydman.

NAKSKOV MOTORFLYVEKLUB

har nu faaet sit første Hold Elever færdiguddannet.

Den 24. Maj afholdtes Soloprøver for 11 Elever. Desværre skete der et Uheld, hvorved den ene Maskine fik Understellet knust, men Resten af Eleverne fortsatte med den anden Maskine, et slaaende Bevis for Berettigelsen i at Luftfartsmyndighederne forlanger to Maskiner til Brug ved Flyveskoler.

Den 14. Juni bestod følgende Elever Certifikatprøven: Farvehandler P. Albertsen, Tømmerhandler M. Aubertin, Vognmand T. Ericksson, Bogholder J. H. Henriksen, Naskov, Godsejer L. Jørgensen, Sølstedgaard, Forpagter J. E. Olsen, Christianssøde, Løge H. V. Sarup, Errindlev og Arbejdsmand Josef Walus, Mariho.

I Juli Maaned har Mejeriejer E. Boel, Lundby pr. Nr. Alslev, og Installatør John Sørensen, Naskov, bestaaet Certifikatprøven, ligesom 4 Elever har aflagt Soloprøven og formentlig om kort Tid vil blive indstillet til Certifikatprøven.

VERDENS HURTIGSTE FLYVEMASKINE

GLOSTER METEOR

med

Rolls-Royce Derwent Reaktorer

»Uforbeholden Ros maa gives til Gloster Aircraft Co. og til Rolls-Royce Ltd., som henholdsvis konstruerede og byggede de rekordbrydende Meteor og Derwent Reaktorer hvormed de er udstyret.

Naar man yder denne Tribut til Meteors Konstruktion, maa man ikke forbigaa den store Andel i dens Sukces som Rolls-Royce har med Fremstillingen af Derwent Reaktorer; disse har gjort det muligt fuldt ud at udnytte Meteors store aerodynamiske Egenskaber«.



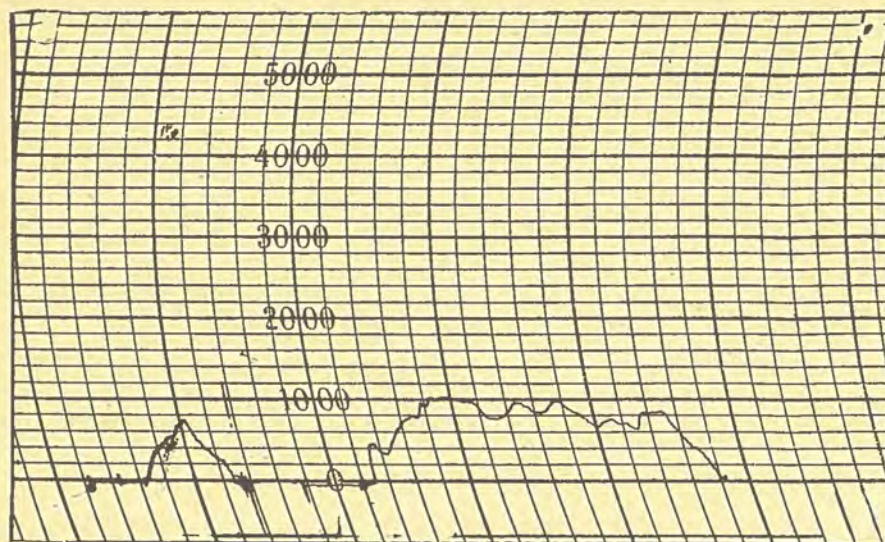
ROLLS-ROYCE
Aero
M O T O R E R

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

AGENT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . KØBENHAVN SV

Sundflyvning, Distancerekord og Sølv-C

paa een Gang!



Barogrammet fra den historiske Flyvning. Til venstre den foregaaende Start.

STEMNINGEN fra de spændende Dage i 1910, da Robert Svendsen gennemførte den første Øresundsflyvning, blev genopfrisket i Begyndelsen af Juli, da det lykkedes Gerhard Nielsen fra »Sportsflyveklubben« at krydse Sundet efter en Spilstart, fra Værløse Flyveplads.

Siden Svæveflyvningen fra 1945 igen frit har kunnet udfolde sig, har det været mange Svæveflyveres lønlige Haab at lægge Øresundskysten bag sig for at lande i Sverige og hale de 1000 Kr. hjem, som »Politikene« havde udsat til den første Dansker, som efter Spilstart fløj over Sundet.

Indbyrdes Svæveflyverne imellem blev der dog ikke talt saa meget om det; man vilde stimulere de andre mindst muligt!

Søndag den 6. Juli begyndte som saa mange andre Flyvedage ved Værløse: de fleste af Svæveflyverne var tilbøjelige til at mene, det var et rigtigt »Møgvejr« — stærk sydvestlig Blæst og Bygevejr — men der var andre, som mente noget andet!

Blandt dem var »Graf«, som Gerh. Nielsen hedder mellem Svæveflyverne. Klokken godt to kom netop en stor sort Regnsky henover Pladsen. Da han laa midt i Opdræket, begyndte allerede de første tunge Draaber at falde, og medens Kammeraterne skyndte sig i Ly for Bygen, arbejdede Graf sig ind i dens Opvindsomraade — og med Bygen forsvandt ogsaa han!

Da der var gaaet en Time, bredte Nysgerrigheden sig; hvor var han mon blevet af? Naa, han var sikkert gaaet ned i Lundtofte, det laa jo i Retningen! En Opringning afkræftede dog hurtigt denne Gisning — og Spændingen om ham øgedes.

Efter et Par Timers Uvisshed besluttede FLYV's Medarbejder sig til at gaa paa Vingerne med en KZ III med Sekondljet. H. Nielsen ved Pinden for at afsøge Nordsjællands Marker.

I Mellemtiden blev Spændingen dog udløst af Kapt. Meinecke — Motorsektionens Chef — som overbragte den store Nyhed, at Graf var landet i Nærheden af den svenske Krigsflyveskole Ljungbyhed. Umiddelbart herefter afgik Meinecke for at hente ham hjem.

Paa Lundtofte samledes i Løbet af Aftenen en stor Skare for at tage imod Dagens Helt. Det blev dog en »Afbrynder«. Turen hjem skulde nemlig gaa over de to Toldlufthavne Bulltofta og Kastrup.

I Malmø blev der Kludder med Bugsermaskinens Magnet, og først ved Sytten-tiden om Mandagen lykkedes det at slippe fra Malmø. Eskorteret af flere Sportsmaskiner med Presse og Flyvekammerater gik det mod Kastrup.

Efter en bedre Middag hos Hammer blev den sidste Etape foretaget med Broderen Kurt Nielsen i Bugsermaskinen.

Paa Lundtofte var arrangeret en større Modtagelse. Formanden for »Sportsflyveklubben«, LRS. Moltke-Leth bød Graf velkommen hjem efter den straalende Indsats, Øresundsflyvningen havde været.

Derefter tog Overingeniør M. P. Eskildsen Ordet og udtalte sig i gribende Vendinger om den Glans, Graf havde kastet over den danske Flyvesport ved sin Øresundsflyvning. »For os, som oplevede Robert Svendsens Øresundsflyvning i 1910, dukker Minderne fra disse Dage frem og bliver levende. Gerh. Nielsens Bedrift krævede lige saa stort Vovemod —«.

Sekretær i Svæveflyveunionen, Ingeniør Eckert overrakte et smukt Sølvbæger med Inskription og takkede Graf for Flyvningen, som havde været et stort Skridt frem for dansk Svæveflyvning.

Graf beretter.

Om selve Flyvningen fortæller Graf iøvrigt:

»I lang Tid har det staaet paa mange Svæveflyveres Ønskeseddel, at gennemføre en Flyvning over Øresund, og det sidste Aar har mit Pas haft fast Station i min Flyvedragt for det Tilfældes Skyld, at Chancen skulde byde sig.

Søndag den 6. Juli kom denne Chance til mig i Form af en Koldfront, som passeret, just som jeg skulde starte i Klubben Grunau Baby OY-DXO. Det lykkedes mig at komme ind i Frontopvinden. Det regnede slemt inde under Skyen, men hver Gang, jeg forsøgte at komme ud af Regnen, viste Variometeret »Synke«.

I første Omgang vilde jeg følge med til Lundtofte og se, hvorledes det saa saa ud. Skyen viste imidlertid ingen »Svaghedstegn«, og jeg besluttede mig til det store Hop! Jeg gik ud over Kysten ved Hven og passeret Svenskekysten ved Landskrona. Da Stamgruppens Goevier var i Luften over Værløse, samtidig med at jeg startede, maatte jeg regne med, at ogsaa den muligvis var paa Vej, saa jeg spekulerede et Øjeblik paa at lande hurtigst muligt for at være den første danske Svæveflyver, som tog svensk Mark. Da jeg imidlertid manglede Distancen til mit Sølv C, besluttede jeg mig til at fortsætte længst muligt.

Ved Norra Rörum overgik Frontskyen til gement Regnvejr, og jeg landede paa en lille, afhøstet Mark paa 50x150 Meter.

Straks efter Landingen ringede jeg til »Politikene« i København for at fortælle, at de var 1000 Kr. fattigere — og bad dem underrette min Klub. Den næste Opringning gjaldt Krigsflyveskolen i Ljungbyhed, som i Løbet af Nul Komma fem rullede frem med en Transportvogn og seks Mand. Paa faa Øjeblikke havde de nedmonteret Babyen, og vi rullede til Ljungbyhed. Kapt. Meinecke var da allerede paa Pletten med en af Sportsflyveklubbens KZ III'er for at hente mig, og Turen gik saa i Slæb til Malmø.

Det var en første Klasses Service, det svenske Luftvaaben ydede os — og de vilde ikke høre Tale om nogen Betaling! Men der viser man jo ogsaa Forstaaelse for Svæveflyvningens Betydning!

Slet saa let gik det ikke i Malmø. Vi havde ikke en svensk Øre paa os, og den danske Konsul stillede sig fuldstændig afvisende. Et Par danske Sportsflyvere, som i 1938 havde laant nogle Penge af Aeroklubben i Malmø og aldrig betalt dem tilbage, umuliggjorde ogsaa et Laan der. — Motormaskinen havde faaet Vanskeligheder med Magneten, saa vi maatte overnatte i Malmø, og en flink Flyveleder paa Bulltofta laante os Nøglen til sin Lejlighed, saa vi kunde sove der. Mandag Eftermiddag gik Turen saa atter til Danmark.

Med sin Flyvning over Øresund blev Graf ikke alene den første, som gennemførte denne Tur og hentede »Politikene« 25 Aar gamle Præmie paa 1000 Kr. hjem. Distancen paa de ca. 80 km er ny dansk Rekord. Varigheden var ca. 1¼ Time. Samtidig bestod han den sidste af Prøverne til Sølv C og har dermed som den fjerde Dansker taget denne Eliteprøve — og for hans Klub betyder det, at den nu fører i Flyvedagens Distancflyvningskonkurrence.

Hartvig Jensen.

Gerh. Nielsen, »Graf«, som er 28 Aar, har i 10 Aar været fanatisk Dyrker af Svæveflyvesporten og er i Dag Flyveleder for Sportsflyveklubbens Svæveflyvesektion. I 1946 blev han af Dansk Svæveflyverunion udtalt til Deltager i de svenske »Baby« Konkurrencer i Örebro, men maatte dog bide Græsset over for sine langt mere trænede svenske Kammerater. Med sin Øresundsflyvning har han nu bevist, at han var den Tillid værdig, som da blev vist ham.



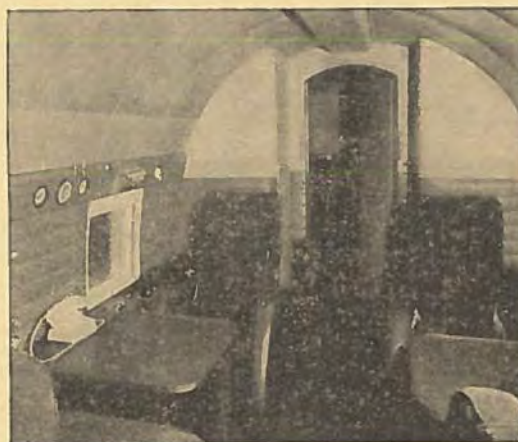
★ VIKING ★



Foretrukket til den engelske Konges Tur til Sydafrika

Vickers-Armstrongs' aarelange Erfaring i Konstruktion og Bygning af Flyvemaskiner gør Viking til det mest driftssikre og ydedygtige af alle eksisterende Luftfartøjer indenfor denne Type.

Dette er Grunden til, at man valgte fire Viking til Hans Majestæt Kong Georg VI's Tur til Sydafrika, og at den samme Type er blevet foretrukket af British-European Airways og andre førende Luftfartselskaber Verden over.



Den agterste Salon i Kongens Viking.

Vickers-Armstrongs



Limited

AIRCRAFT SECTION,

VICKERS HOUSE, BROADWAY, LONDON, S.W.1

SHIPBUILDERS ★ ENGINEERS ★ AIRCRAFT CONSTRUCTORS

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, København

BELL PAA BELLAHØJ

Første Helikopteropvisning i Danmark



Bell 47 B med aabent Førersæde og specielt udrustet som »Landbrugsmaskine« til Bekæmpelse af Skadedyr etc.

ER HELIKOPTEREN Luftfartens virkelige Fremtid? De første sikre Skridt i Retning ad den hundrede Procents Sikkerhed, som Luftfartselskaberne drømmer om engang at kunne reklamere med?

Sikkert vilde Jules Verne have nikket bekræftende, om han havde overværet den tanke- og fantasivækkende Helikopteremonstration ved Dyrskuet paa Bellahøj. Øjensynligt var det i hvert Fald, at adskillige Luftfarteksperter gjorde sig Forestillinger med vidtrækkende Perspektiv.

Det var første Gang i Flyvningens sensationsmættede Meteorperiode, at vi herhjemme blev præsenteret for Luftvidunderet. Til Trods for al teknisk Blæserthed og tilsvant Indstilling overfor det usædvanlige virkede Synet forbløffende, da Bell-Helikopteren krabbede sig Vej over den flag-smykkede Bellahøj. Københavnerne forlod Præmietyrene, Børnene deres Yndlingskalve og Grise, ja selv de sindigste blandt Landboerne gjorde en Refleksbevegelse med Fødderne og glemte, at de herinde ikke havde Træske paa. Snart var det hundredtallige Premierepublikum — unge og gamle — i Løb ned mod Pladsen, hvor Demonstrationen skulde foregaa.

Spontan Jubel da Helikopteren landede.

Udfor Tribunepladserne lod den svenske Ingeniør Sefeldt Maskinen staa stille og elevaterede den saa roligt ned mod en 4x4 Meter udbredt Presenning paa Grønsværen. Saa forsigtigt og behersket, som man sætter en Krystalklokke over en Ostetallerken, satte Sefeldt Helikopterens rektangulære Landingsstel med de fire Hjul paa Tæppet, og Tilskuerne brød ud i spontan Jubel og Klapsalver. Som den stod der paa Jorden med den store Rotor gaende for

nedsatte Omdrejninger, mindede Helikopteren om et Kæmpeinsekt, der havde sat sig til Hvile paa Marken.

Ved den fortsatte Demonstration viste Ingeniør Sefeldt og hans Medhjælper, den kun 22-aarige svenske Jagerpilot Sune Wal-mann, at Helikopteren kunde staa ganske stille i Luften kun to-tre Meter over Jorden, flyve baglæns og sidelæns.

Endelig vistes ogsaa Helikopterens Anvendelighed som Landbrugsredskab. Det er muligt paa meget kort Tid fra Maskinen at tilsaa vældige Arealer. I Kampen mod Landbrugs, Gartneriets og Skovbrugets Skadedyr har den vist sig meget effektiv. Den Bell-Helikopter, vi saa paa Bellahøj, var netop specielt konstrueret til dette Formaal — til at sprøjte Insektpulver ud over angrebne Skov- og Markarealer og repræsenterer det nyeste nye inden for amerikansk Konstruktion paa dette Felt.

Med 180 kg Insektpulver over de angrebne Gartnerier.

Svenskerne har tre Helikoptere og foretog for kort Tid siden en Prøvepudring af angrebne Skovarealer paa Visingø. Ved Prøven, der faldt meget heldigt ud, var Eliten af svenske Skovbrugskyndige til Stede sammen med Fugle- og Insekteksperter, Repræsentanter for Presse, Film og Radio. Helikopteren ejes af Ostermans Aero A. B. Den er helt aaben i Navigationsrummet og forsynet med to Beholdere paa Siderne. De rummer hver 90 kg Insektpulver. Fra lav Højde sprøjtedes Insektpulveret ud i vældige Skyer og pressedes af Luftstrømmen ned over Omraadet med mægtig Kraft, — Pulveret trængte igennem Træernes Kroner og vaskede Bladene endog paa Undersiden.

Den Undersøgelse, som Videnskabsmændene foretog paa Visingø efter nogen Tids Forløb, viste en Virkning paa hundrede Procent. Samtlige Skadedyr var blevet totalt udryddet. Nogen billig Fornøjelse er det ikke. Man regner med, at det koster omkring 400 Kr. i Timen at holde Helikopteren i Luften. For at besprøjt 550 ha Frugthaver og henved 300 ha øvrige Træforekomster, som det skete paa Visingø, regnede man med en Omkostning paa ca. 25.000 Kr. Alligevel vilde denne Udgift kunne betale sig.

Efter den interessante Demonstration havde FLYV en Samtale med Piloten, Ingeniør Sefeldt. Ingeniør Sefeldt er tidligere Kapltajn i det svenske Luftvaaben og har i lang Tid efter Krigen opholdt sig i Amerika for at sætte sig ind i Helikopterens specielle Teknik.

Vanskeligt at blive Helikopter-Pilot.

Det er nemlig ikke enhver Flyver beskaaret, selv med et betydeligt Antal Flyvetimer bag sig, at sætte sig til Pinden og flyve en Helikopter. Der kræves et Minimum paa 500 Flyvetimer og 25 Timer i Helikopter for overhovedet at opnaa Tilladelse til at flyve den alene, oplyste Sefeldt. Det er en ganske særlig Balanceteknik, Piloten maa lære, før han kan klare »den flyvende Pudderdaase«, som Svenskerne har kaldt den.

Maksimumhastigheden ligger omkring 150 km i Timen, fortalte Sefeldt videre. Den er udstyret med en 6-cylindret Benzinnomotor paa 178 HK og koster i Dag 112.000 sv. Kr. Amerikanerne venter en betydelig Udvikling i de kommende Aar for Helikoptererne, og Bell, hvis Konstruktion vi saa ved Demonstrationen paa Dyrskuet, regner selv med, at det skal lykkes ham indenfor overskuelig Tid at konstruere en Helikopter, der kan opnaa en Hastighed af ikke mindre end 700 km i Timen.

Vi har tidligere herhjemme set Autogyroen, men der er en meget betydelig Forskel paa den og Helikopteren. Medens den fremadryvende Kraft paa Autogyroen er en normal Motorpropel, og Rotoren over Maskinen udelukkende drives rundt af Propelstrømmen, virker Motoren i Helikopteren direkte paa Rotoren, der trækker Maskinen i den ønskede Retning. I Tilfælde af Motorstop vil Luftens Tryk paa Rotorbladene være tilstrækkelig til at bringe Maskinen blidt og stille ned til Jorden. Den skulde saaledes være fuldstændig sikker.

w. n. h.

* * *

Nogle Data for Bell Helikopteren:

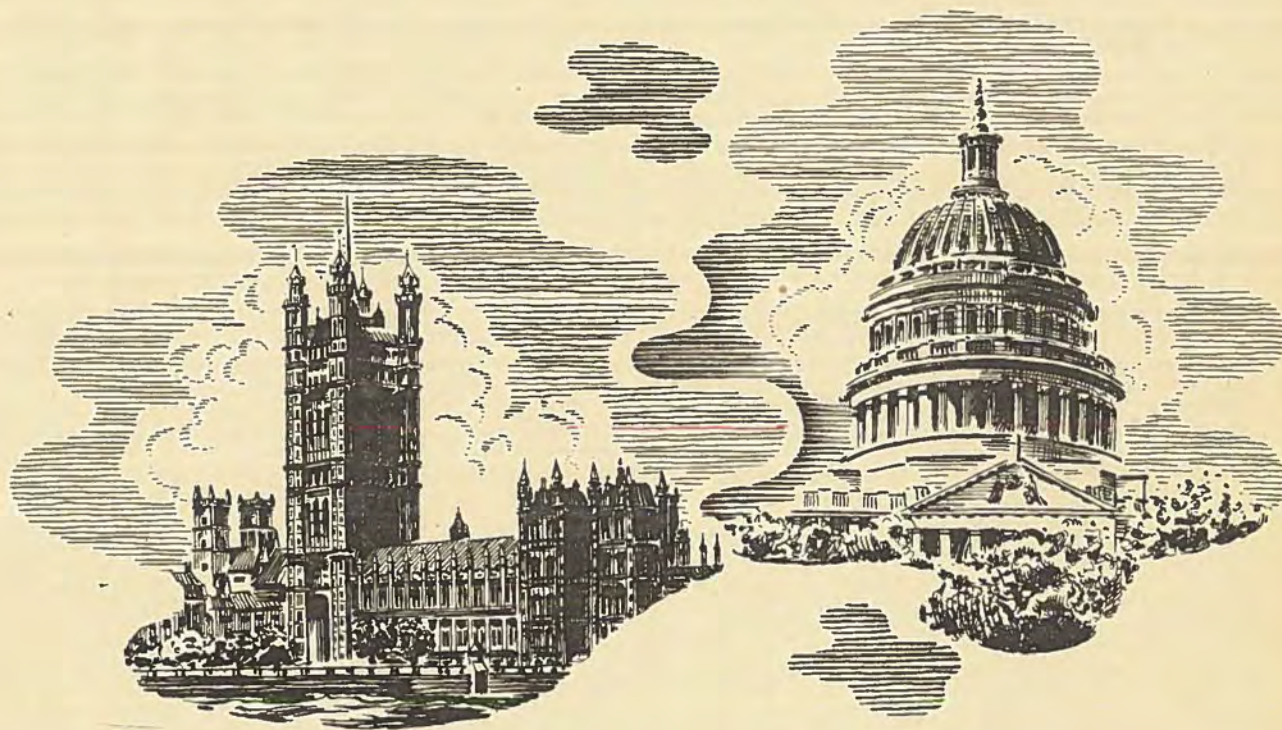
Bell Helikopter Model 47B er en to-sædet, eenmotoret Helikopter, udstyret med en tobladet Rotor og en Afbalanceringsanordning (Balancestang). Balancestangen, der har en Vægt i hver Ende, drejer rundt sammen med Rotoren og forhindrer de pludselige Ændringer i Rotorbladenes Stigningsvinkel, der kan fremkomme ved tilfældige Svingninger af Kroppen paa Grund af Vindstød og lignende. Den virker altsaa stabiliserende.

Største Hastighed 147 km/T, lodret Stige-eyne 45 m/Min., Tophøjde 3480 m, Stigehastighed til 1500 m 6,9 Min., Marchhastighed ved 75 pCt. HK 112 km/T, Flyvestrækning 339 km, Længste Flyvetid ved 60 pCt. HK 3 Timer, Fuldvægt 978 kg, Tomvægt 690 kg, største Bredde 2,52 m, største Længde (med Rotoren parallel med Kroppen) 12,39 m, Højde 2,58 m.

FLYV FLYV



TIL LONDON



NEMMERE, BEKVEMMERE MED VICKERS »VIKING«!

Tre Gange ugentlig afgaar BEA's VICKERS „VIKING“ Maskiner fra København til London, og derfra er der Flyveforbindelse til

alle større Byer i Europa og Storbritannien. Det er en Rute præget af traditionel engelsk Komfort, Høflighed og Paalidelighed.

BEA



THE KEY TO EUROPE

Frokost i København — Middag i London!

Benyt den nye Eftermiddagsrute til London med Afgang fra Kastrup Tirsdage, Torsdage og Søndage
Kl. 14.39 pr.

Billetter faas hos alle anerkendte Rejsebureauer samt hos DDL.

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

DAGMARHUS . KØBENHAVN V.

Telefon Palæ 6311 . Telegramadresse: BEALINE



Konkurrencen er blæst af, men to modeller er i Termik. Den italienske Leder Barthel (yderst tilvenstre) og de svejtsiske Tidtagere følger med Intens Spænding Cattaneos Model.



Fra Gasmotormodellernes Konkurrence. Den muntre Aubertin fra Monaco starter sin fine Dieselmotor fra Startbanen i Frauenfeld.

Til internationale Modelflyvekonkurrencer i Svejts

Førstepladsen frauristet Danmark i sidste Øjeblik

HVAD er det for en Uorden, udbrød Tage Hansen fra Nyborg og tændte sig en Cigaret, da en af de konkurrerende Svævemodeller saa ud til at flyve godt. Fik den Termik? Nej, nu dalede den, og det danske Hold aandede lettet op og saa paa Uret. Det var bogstaveligt talt i den 11. Time — et Kvarter før Konkurrencens Afslutning Kl. 11, Mandag den 23. Juni i Frauenfeld i Nordøstsvajts.

For en Gangs Skyld var en Modelflyvekonkurrence spændende. Søndag havde Tages OY-1 faaet Termik og blev set i 22 Min. 41 Sek. Der var ingen Termikbegrænsning, afgørende var Summen af de to bedste af hver Modells tre Starter. Reservemodeller kunde ikke indstilles, men hver Mand maatte deltage med to Modeller. Tages Model forsvandt i det fjerne, og ingen havde ventet at se den igen, da den pludselig kom flyvende tilbage og landede efter ca. 40 Min!

Kun een Gang var han truet om Søndagen. Traugott Haslach, Indehaver af Varigheds-Verdensrekord (2 T 21 M) fik en af sine store, fantastiske flint byggede, Modeller i Termik. Selv om en Cub blev sendt op efter den, fik den kun noteret 18.10, men blev løvrigt ogsaa hurtigt bragt tilbage. I Svejts blæser det ikke meget, saa Modellerne kommer ikke langt bort, og Eftersøgningstjenesten var imponerende: Spejdere, Motorecyklister og Radiostationer var placeret rundt om i Terrænet og bragte hurtigt Modellerne tilbage. Hen paa Eftermiddagen i 2. Periode blev det Regn, og Dommerne besluttede at henlægge den sidste Start til Mandag.

Den spændende Mandag.

Der skulde flyves fra 9 til 11. Vi vaagnede op til Graavejr af den Slags, der op paa Dagen letter og giver Termik. Men hvornaar? Vi startede vore første Modeller ret tidligt og laa saa paa Lur med de sidste. Faa Minutter før Kl. 11 gik nogle Modeller i Termik. Saa startede Tage OY-1, der ogsaa fik lidt Termik, men fløj lige igennem uden at kurve paa 3.52. Naa, endnu var Slaget ikke tabt, men flere andre havde øjensynlig Termik. Kl. 11 lød Konkurrencelederen Degens ubønhørlige Fløjte.

Endnu laa Tage i Spidsen, men to Modeller laa og steg i Termikken. Hvor længe

vilde man kunne se dem? Interessen samlede sig om de to Tidtagergrupper, der med Stopurene foran sig laa i Græsset og fulgte Modellerne i store Kikkerter. En Del Svejtsere kunde se den svejtsiske Model længere end Tidtagerne, men Degen slog klart fast, at kun den oprindelige Tidtagers Tider var afgørende. Italieneren Cattaneo fik noteret 31.30, mens Svejtseren Schibler fik 28.10.



Tage Hansen fra Nyborg med OY-1.

De individuelle Resultater blev (Summen af de to bedste Flyvninger i Sekunder): Cattaneo (Italien) 1906, Schibler (Svejts) 1821, Hansen (Danmark) 1593, Haslach (Svejts) 1183, Van Camp (Belgien) 1176. — Jørgen Gamst blev Nr. 13 med 445 og Arne Sparre Nr. 22 med 352. Ialt var der 78 deltagende Modeller fløjet af 44 Deltagere.

I Holdkonkurrencen havde vi med vort lille Hold aldrig ventet at kunne gøre os gældende, da det gjaldt Summen af de fem bedste. Heldigvis var det de fem bedste Modeller, saa vi havde et fuldt Hold. Det var en glædelig Overraskelse, at vi ogsaa her besatte Trediepladsen. Her er Resultaterne (Summen af de fem bedste Modellers to bedste Flyvninger — i Parentes Antal konkurrerende Deltagere og Modeller):

Svejts 4858 (6 Delt., 11 Modeller), Italien 3828 (4 og 7), Danmark 2663 (3 og 6), Belgien 2581 (6 og 10), England 2259 (5 og 9), Holland 2052 (6 og 12), Jugoslavien 1348 (5 og 9), Tjekkoslovakiet 1063 (2 og 4). Frankrig-Monaco 846 (6 og 11) samt Finland 310 (1 og 2).

Vor ulige Kamp mod udsøgte og understøttede Hold.

Efter Deltagertallet havde saaledes kun Tjekkerne og Pinnen mindre Chancer end vi. Heril kommer, at samtlige Hold undtagen Danmarks og Finlands var udvalgt blandt de paagældende Landes bedste Modelflyvere og udsendt uden Udgift for Deltagerne selv med Støtte enten fra de paagældende Landes Aero klubber eller direkte fra Staten. Saaledes kom det tjekkiske Hold flyvende fra Prag med B. Semrad fra det tjekkiske Luftministerium som Holdleder. Paa denne Baggrund maa den danske Indsats ses.

Det danske Hold udgjordes foruden af de tre nævnte Deltagere af Unionens Formand, Jøhs Thinesen, samt af Førsteinstruktøren Per Weishaupt, der fungerede som Holdleder og forøvrigt ogsaa varetog den finske Deltagers Interesser i Dommerkomiteen. Holdet ankom Fredag Aften sent til Frauenfeld efter en 36 Timers lang Rejse med Nordekspressen og var glad ved ikke at skulle flyve om Lørdagen.

Imponerende Gasmotormodelflyvninger.

Om Lørdagen fandt Konkurrencen for Gasmotormodeller Sted. Den var konkurrencemæssig ikke Spor spændende, for ingen anede Resultaterne, før de Dagen efter blev regnet ud! Der var fri Motorløbetid op til 20 Sek. Afgørende var Summen af Forholdet mellem Totaltid og Motortid for de to bedste Flyvninger. Der var ingen Termik, saa det blev en Kvalitetskonkurrence i Modsætning til Svævemodelkonkurrencen, der var en Termikkonkurrence, og som stod langt under f. Eks. Landskampen i Finland 1946, selv om den var noget mere rimelig end Eaton Bray-Konkurrencerne sidste Aar, hvor kun een Flyvning var afgørende.

Modellerne jordstartede naturligvis, og det var forbudt at sætte dem paa Halen og lade dem stige lodret! Det lyder fantastisk, men havde for adskillige Modellers vedkommende faktisk været muligt. De havde en enestaaende Stigeevne, og det var bl. a. af den Grund, at mange kun lod Motoren gaa i 10 Sekunder, idet Modellerne ellers var forsvundet. De fleste kurvede, men der var ogsaa Modeller, der startede og steg snorlige opad i en fantastisk Vin-

kel og derefter rettede sig pænt ud og gled nedad i store Kurver. Det kan altsaa lade sig gøre at faa Gasmotormodeller under fuldstændig Kontrol.

Resultater (individuelt): Maeght (Frankrig) 15,99, Pecorari (Italien) 14,92, Sysmans (Belgien) 13,74, Marin (Belgien) 12,97 og Lippens (Belgien) 11,28.

Holdresultater: Belgien 57,26, Italien 55,19, Frankrig 47,96, Tjekkoslovakiet 42,38, England 38,02, Svejs 13,37, Jugoslavien 4,85. De fem første Nationer havde fuldt Hold (5 Modeller). — I den individuelle Konkurrence var der 26 Deltagere med 40 Modeller.

For at bedømme Resultaterne maa man i den individuelle Konkurrence dividere med 2, saaledes at Maeght f. Eks. havde en Totaltid paa 8 Gange Motortiden. Det belgiske Holdresultat paa 57,26 skal divideres med 10 og giver altsaa 5,73 eller en Totaltid paa 115 Sekunder ved 20 Sek. Motortid. I Modsætning til de andre fløj de konservative Englændere næsten alle med Benzinmotormodeller af halvskalaagtig Karakter og med mere »rigtige« flyvemaskineagtig Flyvning, men ogsaa kun med mindre Resultater. Svejsernes klodsede Modeller virkede antilkerede.

Gennemsnitsalder 30 Aar.

Deltagerne var indkvarterede paa Kasernen i Frauenfeld, hvor Militæret havde stillet en Fløj til Raadighed. Der udfoldede sig et broget Modelflyverliv baade paa Kasernen og ude paa Flyvepladsen. Man kunde have undt mange af de Mennesker, der stadig anser Modelflyvning for Barneleg, at se denne internationale Samling. Gennemsnitsalderen laa vel paa ca. 30 Aar. Der var adskillige over 50 med A. F. Houlberg og G. G. Harris, England, i Spidsen som rigtige Veteraner, Modelflyvere siden før 1910. Harris havde sin Søn, G. W. W. med, og han var heller ikke nogen Dreng at se paa. Mange af Deltagerne, især paa det danske og jugoslaviske Hold, var Svæveflyvere, og der var ogsaa Motorflyvere iblandt.

Hvor var Svenskerne?

Man var forbavset over heller ikke her at se svensk Deltagelse. Det var den eneste større Modelflyvning, der manglede. Er der blandt Sveriges 8000 statsundersøgte Modelflyvere virkelig ingen, der har

saa meget Initiativ og kan skrabe de nødvendige Penge sammen? Det var meget flovt, Sverige!

Vi kunde ogsaa have undt de mange danske Modelflyvere, der paa faa Undtagelser nær efterhaanden synes at have mistet ethvert Initiativ og være slumret hen i den danske »Feriefølelse«, at se de mange højt forskellige, ofte meget smukt byggede og overordentligt interessante Konstruktioner, der var at se i Frauenfeld. Vi er saktet langt agterud!

Perfekt Organisation.

Den svejtsiske Organisation af det hele var fantastisk. Det var den største internationale Modelflyvekoneurrence siden Krigen, og det var det første internationale Flyvearrangement i Svejs. Man ansaa det for rimeligt at begynde med Modelflyvningen. Svæveflyvningen følger lige i Hælene, og i 1949 begynder atter de berømte store Motorflyvestævner. Svejserne tager Modelflyvningen alvorligt. Konkurrencerne overvåredes i to Dage af Chefen for Luftfartsvæsenet i Svejs, Oberst Clerc, der viste stor Forstaaelse for Sagen. Repræsentanter for andre Myndigheder var ogsaa til Stede. Aero-Club's Præsident, Devaud, kom selv flyvende i en DH Leopard Moth. Ledelsen af Dommerkomiteen varetoges med stort Diplomati af Præsidenten for Modelflyvekommissionen, Professor Fritsch, som ogsaa ledte den meget indgaaende Kontrol af Modellerne.

Søndag Aften var der Præmieuddeling og Taler, bl. a. af Prof. Fritsch og Oberst



Antonin Jindra fra Tjekkoslovakiet ved at starte sin Motor.

Clerc, mens Mr. Houlberg takkede paa Udlændingenes Vegne. Hver Deltager fik et Sølvskæbager, Holdlederne en Sølvtaalerken med Frauenfelds Vaaben, og iøvrigt bestod den over 3000 Kr. værdifulde Præmiesamling af dejlige Svejsere og Sølvløj.

Efter en smuk Sejltur paa Zürichsøen om Tirsdagen spredtes man for alle Vinde. Det danske Hold benyttede Lejligheden til at besøge Zürich ved Dag og Nat, tog næste Dag paa en forrygende Rejse gennem nogle af de smukkeste Bjergegne og besøgte fra 2100 m Højde den evige Sne, og tilbragte endelig en Dag paa Svæve- og Motorflyvepladsen Grenchen i 35 Graders Varme i Skyggen, hvorpaa Turen atter gik hjem. Det var en dejlig Uge i Svejs!

pt.



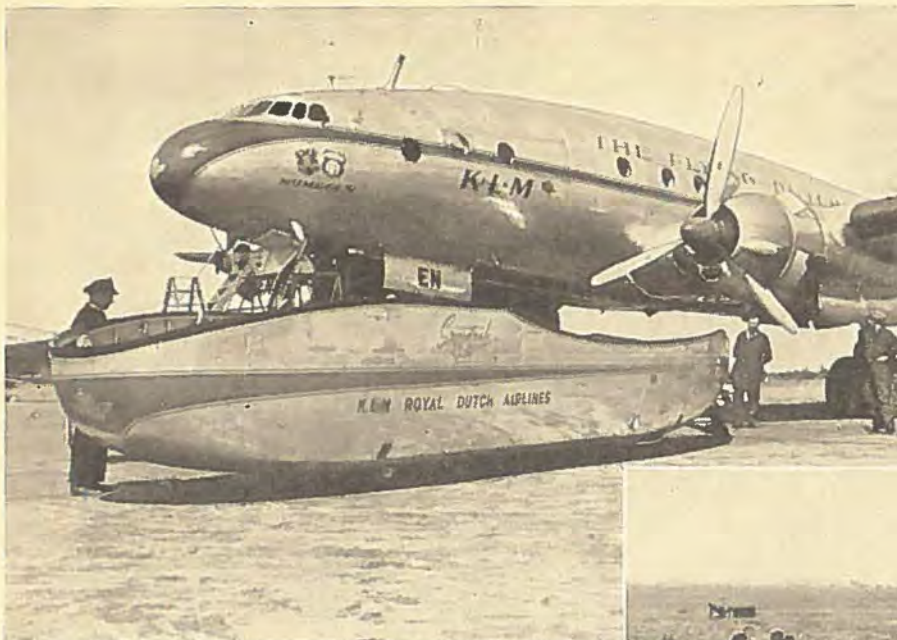
Professor Fritsch kontrollerer OY-9'er Sparres Gasmotormodel, som havarede. Øverst til venstre Næsen af Haslachs Verdensrekordmodel.



LUFTFARTENS Udstilling paa Bellahøj i Dagene 27.-29. Juni kan rose sig af en smuk Sukces. Lige fra det Øjeblik, Udstillingen aabnedes, var Folk i Tvivl om, hvorvidt de nu skulde hellige Tyre, Grise, Kalve og Heste deres Opmærksomhed først eller koncentrere sig om Statens Luftfartsvæsens Demonstration af hele det store og komplicerede Kontrollapparat, som man i disse Dage havde hentet ind fra Kastrup, saa Folk kunde følge Samtalerne med de Maskiner, der virkelig kom og landede Daggen igennem.

D.D.L.s DC3 virkede ganske imponerende i disse Omgivelser af lave Udstillingsbygninger og Stands, hvor de fikse Stewardesser kvikkede op i Billedet. Meget hurtigt dannedes en konstant voksende Kø af Udstillingsgæster, som vilde se den moderne Flyvemaskine indvendig. Det varede ikke ret mange Minutter efter Aabningen af Bellahøj, før Maskinen »Trym Viking« blandt Publikum populært blev omdøbt til »Tyr Viking«.

* * *



Ikke en Redningsbaad.

Billedet foroven giver et noget overdrevent Indtryk af Fragtbeholderens Størrelse i Forhold til selve Flyvemaskinen.



Udvendig Fragtbeholder paa KLM's nye Constellations

2 Tons ekstra Fragt paa 2 Minutter.

KLM's nye Constellations kan forsynes med en udvendig Beholder til Fragt; den er af Metal og maaler 10 m x 2,14 m x 0,92 m, Beholderen, som er forsynet med fire Hjul, kan lastes inde i Hangaren, hvorefter den køres ud til Maskinen; her anbringes den under Kroppen og hejses op under denne ved Hjælp af et i Kroppen anbragt elektrisk Hejseapparat. Hele »Indladningen« af den 8,63 m³ Fragtbeholder varer 2 Minutter. Paa denne Maade fordobles Luftfartjets Fragtrum, og Prøveflyvninger har vist, at Marchhastigheden, som er 482 km/T, kun formindskedes med 16 km/T.

Radar og Fjernsyn skal sikre Verdensluftfarten

VERDEN over arbejdes i denne Tid energisk paa at bringe Kravene til forøget Sikkerhed indenfor Luftfarten paa Højde med den vældige Udvikling, man har været Vidne til siden Krigens Afslutning.

Som et Led i dette Arbejde var Ekspertter fra seks Landes Luftfartselskaber for nylig samlet til et teknisk Møde i New York for at drøfte Mulighederne for Etablering af en international Sikkerhedsstandard. Bl. a. deltog Repræsentanter for British Overseas Airways, British European Airways, de svenske Luftfartselskaber ABA og SILA, KLM og flere amerikanske Selskaber.

Det er Tanken at optage en Række principielle Drøftelser med Hensyn til Anlæg af Start- og Landingsbaner, Lufthavnens Belysning ligesom denne internationale Komité vil diskutere Mulighederne for en effektiv Kontrol med Fremstilling af Navigationsapparater o. lign. til Rutemaskiner.

Gennem et meget intensivt Forskningsarbejde er Amerikanerne iøvrigt naaet vidt med Hensyn til Fremstilling af Apparater, der vil kunne sikre Trafikmaskinerne, naar de tvinges til at lande i Snestorm, Taage eller Mørke. Det er navnlig Radar og Television, man har arbejdet med i U.S.A.

Det amerikanske Firma »Radio Corporation of America« har fundet paa at kombinere Fjernsyn og Radar i et System, der har faaet Betegnelsen »Telera«. Piloten faar ved dette nye System et fuldstændigt

Billede af Flyvepladsen, naar han nærmer sig i Mørke eller Taage. Billedet af Flyvepladsen aftegner sig paa en Radarskærm, optages af et Televisionsapparat og fjernkastes til Flyvemaskinen, der nærmer sig. Flyveren faar ikke alene et Nærbillede af Lufthavnen, men kan samtidig se sin egen Maskine og kan beregne den rigtige Indflyvningsvinkel selv i fuldstændig usigtbart Vejr.

I England har nu de tre største Luftfartselskaber sammen dannet et Selskab under Navnet »International Aeradio«. Selskabet skal ikke drives forretningsmæssigt, men har faaet til Opgave at søge Radar-Anlæg og andre nye tekniske Hjælpemidler til Luftfartens Sikkerhed installeret overalt i Europa.

Saa hurtigt det er muligt overhovedet at fremskaffe Materiellet, er det Planen, at det nye Selskab ikke alene skal fremskaffe Radar-Anlæg til de Lufthavne, der ønsker det, men tillige montere det og stille Mandskab til Raadighed for Betjening af Apparaterne. Man har sikret sig et større Antal Radar-Ekspertter fra den engelske Hær, og det er Tanken, at de igen skal uddanne lokale Folk.

Selskabet er oprettet i Forstaaelse med det britiske Luftfartsministerium, og det understreges stærkt, at der ikke skal tjenes Penge paa Foretagendet. Det drejer sig udelukkende om et Arbejde i Samfundets Interesse for at øge Luftfartens Sikkerhed.

wing.

Hurtig

Luft-Befordring!

3-Personers Maskine.

300 km/T.

Rundflyvning

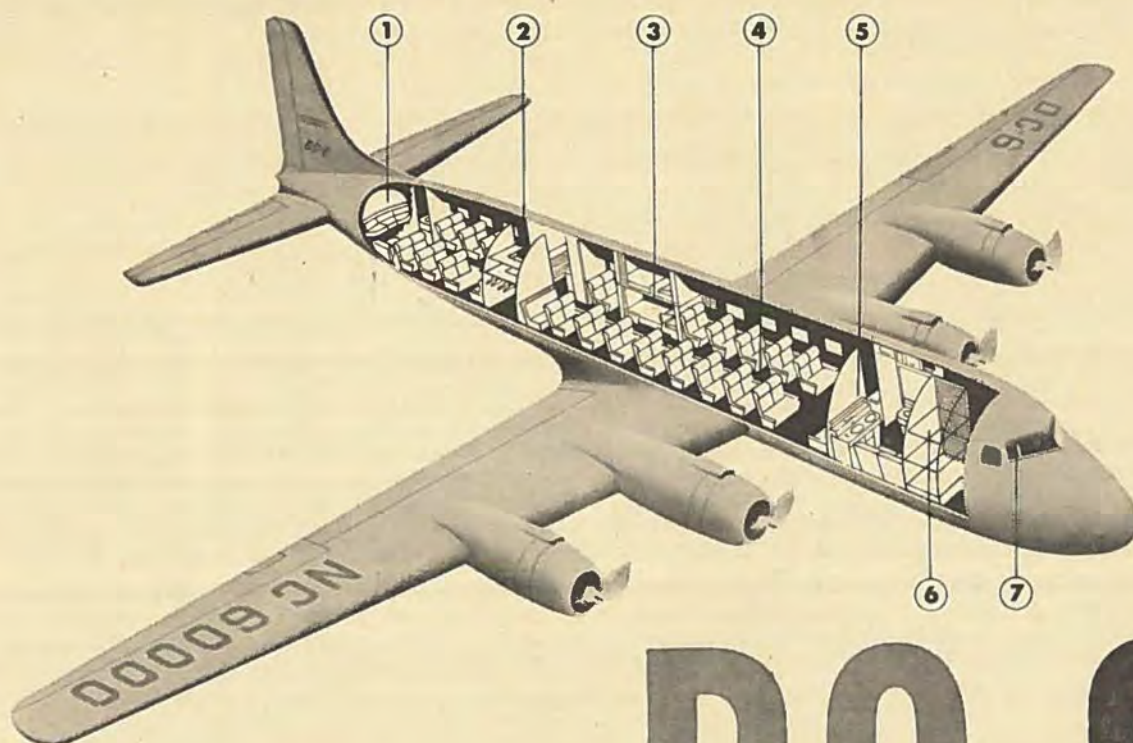
hver Aften
samt Søn- og Helligdage.

Morian Flyveskole

Skovlunde Flyveplads. Nora 6398

**MORIAN HANSEN'S
LUFTRANSPORT**

Telefon: Nora 6398.



DOUGLAS

præsenterer Verden den **ny**

DC-6

Nu godkendt af Myndighederne i U.S.A.

- 1 & 5 *Luksuøse Toiletforhold adskilt for Damer og Herrer.*
- 2 *Ny-indrettet Buffet gør det muligt at sammensætte meget varierende Menuer af højeste Kvalitet.*
- 3 *Behagelige Lænestole til Rejser om Dagen — Køjplads rigelig til to Personer — individuel Ventilation.*
- 4 *Altomatic Kabine sikrer automatisk Lufttryk-Regulering ved enhver Højde op til 9000 m.*
- 6 *Mindre Forsinkelse med Bagagen — nye transportable Bagagerum sparer Tid i Lufthavnene.*
- 7 *Fører-Kabine med moderne Instrumenter der kan klare enhver Situation under Flyvningen. Forbedret Lydisolation reducerer Støj til et absolut Minimum. Marchhastighed over 475 km i Timen. Flyver til sit Bestemmelsessted om nødvendigt paa kun to af sine 2100 HK Motorer.*

Douglas DC-6, den nyeste og største af den verdensberømte Douglas Luft-Armada, er alle Tiders mest fremragende Rute-Maskine, fordi den er fremstaaet som Resultat af en Organisation paa 5000 af Verdens dygtigste Aeroplan-Ingeniørers Arbejde.

Douglas Ingeniører brugte over 2.600.000 Arbejdstimer til at gøre hver Detalie i DC-6 Konstruktionen fuldkommen. Yderligere 200.000 Arbejdstimer medgik paa Værksted og Laboratorium til at gennemprøve Motorer, Instrumenter og Udstyr for at sikre deres Paalidelighed under alle tænkelige Forhold. Og for at bevise Effektiviteten i Luften blev der anvendt endnu yderligere 90.000 Arbejdstimer til et Prøveflyvnings-Arrangement, der blev ledet af over 75 Piloter.

Ingen anden Flyvemaskine kan opvise en saadan Baggrund af videnskabelige Ingeniørarbejder og Afprøvninger.

Naar De foretager Deres første Tur med en DC-6, eller med den berømte DC-3, eller den 4-motorede DC-4, vil De kunne føle Dem tryk paa Grund af Douglas' Ingeniørnsilde, som har gjort 'DC'erne til Verdens mest paalidelige Rutemaskiner.

DOUGLAS BEFORDRER FLERE OG FLERE HURTIGERE-LÆNGERE



DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, INC., SANTA MONICA, CALIF., U.S.A.

HURTIGERE END LYDEN

Af Ing. C. J. O. Moorhouse, De Havilland

VI staar overfor en af de største Begivenheder i Flyvningens Historie, siden Brødrene Wright første Gang gik op med en motordreven Flyvemaskine i Amerika i 1903. Der vil paa Englands sydvestlige Kyst blive gennemført omfattende Forsøg, der skal strække sig over cirka et halvt Aar, med rakeldrevne Flyvemaskiner, der kan flyve hurtigere end Lyden og hurtigere end nogen tidligere Maskintype. Det haabes, at man vil naa op paa Hastigheder omkring 1400 Kilometer i Timen.

Raketplanet er en meget lille Flyvemaskine, der kun er cirka en Trediedel saa stor som en lille Jager med en Spændvidde paa tre Meter og en Længde paa fire Meter. Den er førerløs og vil blive startet i Luften fra en anden Maskine, hvorpaa dens egen Drivkraft automatisk træder i Virksomhed. Enkeltheder vedrørende Flyvningen og Hastigheden med mere overføres automatisk pr. Radio og Radar-Instrumenter til en Modlagerstation paa Jorden, hvor Videnskabsmænd kan følge Planet paa alle Stadier af dets Rute. Der foretages kun en Flyvning med hvert Plan, og derfor er der blevet bygget mange. Raketmaskinen sendes ud over Havet, og alle Piloter er blevet advaret om, at Forsøgsområdet vil være en Farezone for Flyvemaskiner.

Disse Raketmaskiner er bygget af Vickers Armstrongs, det Firma, som bygger Viking-Maskinerne, den britiske Rule-Maskine, der nu bliver taget i Brug af DDL paa Ruten London-København. De bliver startet fra den berømte Kampflyvemaskine Mosquitoen.

Hvorfor bliver disse Forsøg foranstaltet? Da jeg har nær Tilknytning til Prøveflyvningen af hurtige Maskiner, bliver jeg ofte stillet overfor dette Spørgsmaal. Svaret er imidlertid ganske enkelt. Hvis vi kan finde ud af, hvad der sker med en Flyvemaskine, der flyver ligesaa hurtigt som, eller hurtigere end Lyden, saa har vi Løsningen paa en Række praktiske Problemer, som den moderne Flyvning med store Hastigheder staar overfor. Lyden bevæger sig med en Fart af over 1200 Kilometer i Timen ved Havets Overflade, men i større Højder gaar Hastigheden ned, og i cirka 13.000 Meters Højde daler den til ca. 1000 km/t. For Øje-

blikket ved vi meget lidt om, hvordan det er at flyve med disse Grænse-Hastigheder. Vi ved imidlertid, at der sker noget meget ubehageligt med Maskiner, der kommer op i Nærheden af Lydhastigheden. Luften yder som bekendt en vis Modstand imod enhver Bevægelse. Jo hurtigere man bevæger sig, des kraftigere er Modstanden. Atmosfæren udøver et stærkt Tryk paa den hurtigt-flyvende Maskines Vinger, et Tryk, der kan blive saa voldsomt, at Maskinen knækker over, eller Piloten mister Hjerdedømmet over den. Vi ved endnu ikke, hvilke nye Maskintyper vi maa bygge for at overvinde disse Farer, men vi er meget nær ved at finde ud af det. Flyvning med Hastigheder, der er større end Lydens, kan derimod ejendommeligt nok foregaa paa normal Vis. Det er kun, naar man skal passere den saakaldte »Grænse«, at der er Vanskeligheder.

Det vilde være et meget hasarderet Foretagende at indlade sig paa Flyvninger i disse store Hastigheder med bemandede Maskiner. I England, hvor Tusind Kilometer i Timen allerede er naaet, har vi i mange Aar overvejet at forsøge at naa op paa Hastigheder, der er større end Lydens, med bemandede Maskiner, men disse Planer er imidlertid blevet skrinlagt til Fordel for Forsøg med de førerløse Raketplaner af Vickers-Typen. Den Risiko, der er forbundet med at nærme sig Lydens Hastighed, var kun altfor aabenbar, da en af Verdens fineste Test-Piloter i Fjor mislede Livet. Dette gjorde et dybt Indtryk paa mig, da jeg var intimt knyttet til hans Arbejde. Denne Pilot var Geoffrey de Havilland, og hans Død var et tungt Slag for britisk Flyvning. Man har derfor nu indset, hvor vigtigt det er at kunne kontrollere Flyvemaskinerne fra Jorden, og Videnskabens nyeste Resultater er udnyttet ved Bygningen af Vickers Raketmaskine.

Forsøgsplanet er en let Staal-Cylinder med kegleformet Snude og Hale, udstyret med Trævinger, Haleplan og Halefinne. Inde i Planet er der Brændstof-Tanke, Beholdere med komprimeret Luft, Radio- og Radarinstrumenter, automatisk Pilot og yderst i Halespidsen det forbausende lille Forbrændings-Kammer.

Lad mig prøve at give Dem en Forestil-

ling om, hvad der sker, naar Planet flyver. Fastgjort til en Mosquito-Maskine føres det op i 12.000 Meters Højde, hvorpaa det frigøres. Straks træder den automatiske Pilot i Funktion og lader i femten Sekunder Planet dykke i en Vinkel paa ti Grader, hvorpaa det igen rettes ud i cirka 11.500 Meters Højde. Derpaa accelerer Planet i 18 Sekunder, til det naar Lydens Hastighed, hvorpaa Hastigheden igen øges, indtil den naar sit Maksimum paa 1400 Kilometer i Timen. Alt dette sker i Løbet af halvfjerds Sekunder. Naar denne Fart er naaet, er Brændstoffet opbrugt. Derefter retarderer Planet, indtil det kommer ned under Lydens Hastighed, hvorpaa den automatiske Pilot ved at dreje Haleplanet sender det ned i Havet. Mens de særlige Radio- og Radarinstrumenter foretager Opmaalinger, tager Reaktions-Maskinen af Meteor-Typen Fotografier.

De Resultater, Videnskaben kommer til som Følge af Forsøgene med Vickers-Planet, vil naturligvis ikke omgaaende blive kendt. Efter hver enkelt Flyvning maa der foretages en Række komplicerede tekniske Beregninger, og det er sandsynligt, at den første Model som Resultat af disse Beregninger maa ændres paa forskellige Punkter. De første seks Planer udstyres med den almindelige Vingetype, man kan se paa et hvilket som helst Aeroplan, men de seks, som i Øjeblikket er under Konstruktion, faar tilbagebøjede Vinger. Hvilken Type, man sluttelig vil foretrække, beror paa de Erfaringer, man indhøster under Eksperimenterne.

U.S.A. erobrer den absolutte Hastighedsrekord

— 1003,7 km/T —

DEN 19. Juni erobrede Capt. Albert Boyd med en speciel Lockheed XP-80R Shooting Star den absolutte Verdensrekord i Hastighed, idet han opnaaede en Fart af 1003,7 km/T. Det blev saaledes Amerikanerne, der første Gang officielt overskred de efterstræbte 1000 km/T. Den gamle Rekord var paa 991 km/T, sat med en Gloster Meteor i September 1946 af Englænderen Donaldson (ikke som meddelt i Nr. 4, Side 92, Wilson).

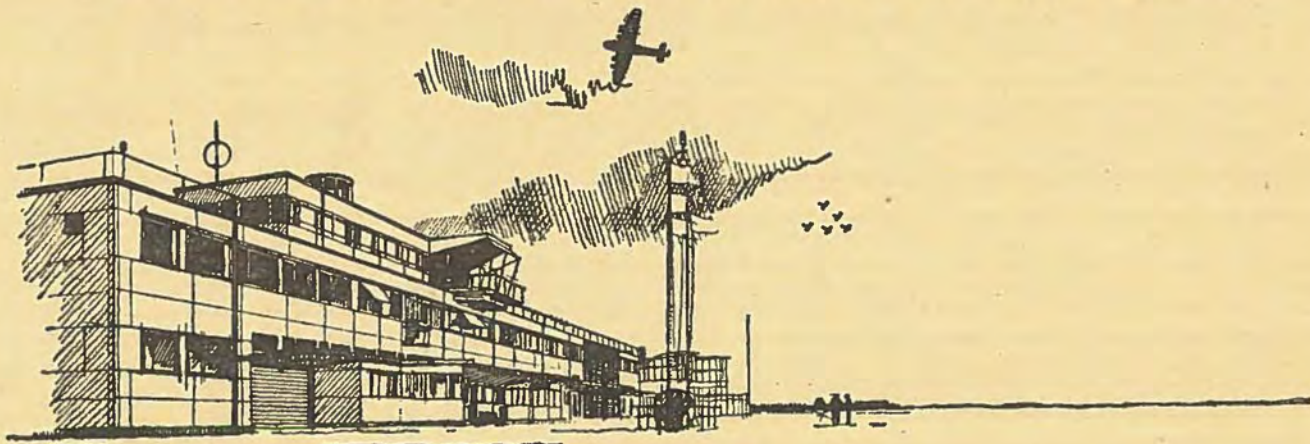
Ved disse høje Hastigheder, hvor man nærmer sig den kritiske Lydhastighed, siger imidlertid selve Farten ikke alt om Flyvemaskinens Ydeevne, men i Virkeligheden er det teknisk set det saakaldte Mach-Tal, der er afgørende. Det er simpelthen Forholdet mellem Flyvehastigheden og Lydhastigheden. Lydhastigheden varierer med Højde og Temperatur, og dette Forhold har Amerikanerne benyttet sig af, idet de fløj under usædvanligt varme Vejrforhold, saaledes at Lockheed Maskinen maaske ikke har overskredet Meteorens Mach-Tal paa 0,81. Dette kunde man naturligvis ikke forudse, da FAL-Reglerne i sin Tid blev opstillet, men de trænger nu til Revision. Det er ogsaa temmelig hasarderet at flyve med disse Hastigheder i 75 m Højde, og endelig volder selve Maalningen af Hastigheden over 3 km Banen store Kvaler.

Englænderne mener, at en Meteor under de samme Betingelser kan flyve ca. 1015 km/T uden at overskride sit gamle Mach-Tal, og maaske sender de en Maskine over til Muroc i Californien og forsøger. Eller ogsaa venter de til den haleløse De Havilland 108 Swallow er færdig med sit Forsøgsprogram.



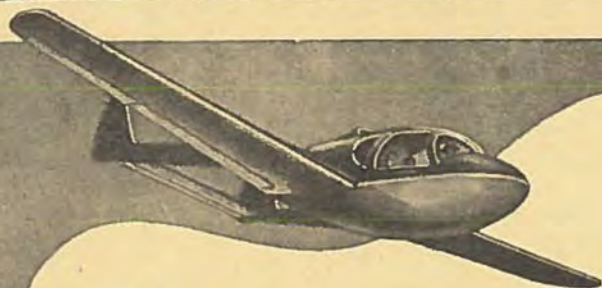
Vickers-Armstrongs rakeldrevne Forsøgsmaskine, der skal trænge gennem »Lydbarrieren«.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK
ETERNIT
 TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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



Der er Plads til Bagagen i en

Fokker **PROMOTOR**

Den ny Fokker PROMOTOR kan rumme 4 Personer og har lukket, lydisoleret Kabine, optrækkeligt Understel og gør en Marchhastighed paa 218 Kilomoter. Trods disse iøjnefaldende Fordele er Fokker PROMOTOR meget rimelig baa-
 de i Anskaffelse og Drift.



A/s FRISIA
 SEJRØGADE 13. RYVANG 8309

Højde-Verdensrekord ved de svenske Mesterskaber

P. A. Persson steg 8250 Meter



Dejlige Cumuluskyer og lækre Svæveplaner i Örebro.

De svenske Svæveflyvemesterskaber 1947 afholdtes fra 3. til 13. Juli i Örebro og fremhævede igen svensk Svæveflyvnings Høje Standard.

Som sædvanligt beherskedes Mesterskaberne af de militære Deltagere. Flygflotiljerne mødte frem med ialt 15 Deltagere mod 4 civile — heraf en dansk, *Peter Mikkelsen* fra Stamgruppen. Samtlige militære fløj Weihe, samtlige civile Olympia.

Den længste Distance, Mesterskaberne bød paa, opnaaedes allerede paa Førstedagen, idet Fanjunkare *A. G. Hultqvist* naaede frem til Öregrund — en Strækning paa 217,6 km. Et Havari hindrede ham desværre i at fortsætte i Konkurrencen.

En Oversigt over de bedste Distancer for hver af de seks Konkurrencedage giver et godt Billede af, hvad det er for Folk, Svenskerne udtager:

1. Dag: Fanj. *A. G. Hultqvist* til Öregrund 217,6 km, 2. Ljt. *Arne Magnusson* til Bångsbro 66,8 km, 3. Ljt. *P. A. Persson* til Norrtälje* 204,4 km, 4. Ljt. *P. Larsson* til Östhammar 208,0 km, 5. Ljt. *Arne Magnusson* til Gävle* 196,4 km, 6. Ljt. *Erik Holm* til Norrtälje 200,0 km (* landet paa opgivet Maal).

Flyvningerne maa endda ses paa Baggrund af, at Vejret absolut ikke var særlig velegnet — langt daarligere end i Fjor.

Resultatet af SM'et blev:

- 1 — Ljt. *P. A. Persson* 937,97 Points
- 2 — Ljt. *Arne Magnusson* 832,22 Points
- 3 — Ljt. *Sven Alm* 810,57 Points
- 4 — Fanj. *G. Brink* 730,95 Points

Af de civile Deltagere blev *Lennart Nor-din* fra Örebro F. K. bedst placeret. Som Nr. 2 kom *Per Olof Norrby* fra Göteborg og Nr. 3 *Fred Nordholm*, Västerås.

Peter Mikkelsen fra Stamgruppen havarerede sin Olympia paa den første Start, og Kommentarer til Stamgruppens Deltagelse er vel næppe nødvendige. Saa dybt Vand maa man ikke vove sig ud paa, naar man kun kan pladske!

Om det var lykkedes at faa Cowboy med i Olympia'en, som blev skænket dansk Svæveflyvning til netop saadanne Formaal, havde vi haft en lille Chance for at vise Ansigtet. Lad det være sidste Gang, vi i

Danmarks Navn sender Svæveflyvere udenlands, om hvem vi nok tror —. Vi har nu Folk indenfor vore Rækker, som har vist noget — hvis vi ikke kan sende en af dem, saa lad os blive hjemme!

Verdensrekordflyvningen.

SM'ets sidste Dag, Lørdag den 12. Juli, kom til at byde paa den store Sensation. Løjtnant *P. A. Persson*, som under hele Konkurrencen havde ligget blandt de førende og var kendt som »Højde-Ræv« og flere Gange havde været oppe i 4—5000 Meter, opnaaede en Højde af 8800 Meter (reg. Højdevinding 8250 Meter) og slog dermed Tyskeren *Zillers* Verdensrekord fra 1938 paa 6838 m. *Persson* havde de to Barografer med, som kræves for at faa godkendt en Verdensrekord, og begge Barograferne fungerede perfekt og viste to nøjagtig ens Barogrammer.



Løjtnant *P. A. Persson*, som til daglig er Flyvelærer paa Krigsflygskolan i Ljungbyhed og 25 Aar gammel, fortæller FLYV's Medarbejder om sin Rekordflyvning:

»Starten fra Örebro foregik Kl. 10,15, og jeg kob-lede paa 600 Meter i en Termikboble, som med 2 m/sek.

Stigning løftede mig op til Skybasis, der laa ret lavt. Det var en stor Cumulus-sky, og jeg fortsatte op igennem den til Toppen i en Højde af 3800 m. Derfra satte jeg med nordøstlig Kurs afsted mod en kæmpestor Cumulo-Nimbus Sky. Den laa temmelig langt væk, men da der laa en Del smaa Cumulus'er paa Vejen, regnede jeg med at kunne naa den.

Smaaskyerne gav imidlertid ingenting, og i kun 600 m naaede jeg frem under den. I første Omgang var der ikke »Bide«, men efter at have faaet Øje paa et Par Høge og fulgt dem kom jeg ind i en Slig-

ning paa 2—3 m/sek. indtil Skybasis. Herefter begyndte Stigningen gradvis at til-tage og var i 2000 Meters Højde paa 5 m/sek.

Det var en ualmindelig omfangsrig Boble, jeg var kommet ind i, og jeg kunde ligge i store jævne Sving og stige roligt og be-hageligt. I 4—5000 Meters Højde viste Va-riometret 10 m/sek. Stigning, og jeg tog Iltmasken paa.

Da jeg passerede de 5000 Meter, begyndte jeg at undre mig over den vedvarende Stigning — men nu var det jo bare at hænge paa.

I 7—8000 Meter, da Stigningen varierede mellem 13 og 15 m/sek., begyndte det at lyne rundt omkring mig, og min Weihe blev elektrisk ladet. Gang paa Gang fik jeg kraftige Stød af Styrepinden og kunde høre kraftige Gnister slaa over rundt om-kring i Svæveplanet.

Instrumenterne var nu iset til — min elektriske Drejningsviser fungerede ikke længere, og selv Kompasset var sat ud af Funktion. Kulden begyndte at genere mig voldsomt (fra meteorologisk Side udtales, at Temperaturen har været + 32°), baade Hænder og Fødder var næsten stivfrosne. Lynene omkring mig blev meget nærgaa-ende — jeg kunde mærke kraftige Rystel-ser i Planet ved hvert Lyn, og de elektriske Udladninger i selve Svæveplanet blev sta-dig voldsommere, saa jeg besluttede at komme ned hurtigst muligt. Højden var da 8800 Meter — og det havde kun taget mig et Kvarter at skruer mig op til denne Højde fra Skybasis!!!

Fra 4000 Meters Højde satte jeg saa Kurs mod Stockholm og gik ned paa Svæveflyve-pladsen Skarpnäck Kl. 12,30.»

Som det fremgaar af Skildringen, er det ikke bar Sødsuppe at foretage en saadan Flyvning — det er et Mandfolkejob. Men Modet alene gør det ikke, det kræver den store Rutine i Blindflyvning, som faktisk kun en Mand, der hver Dag tumler sig i Motormaskiner, kan opnaa.

Derfor har det været saa lykkebringende for svensk Svæveflyvning, at Luftvaabnet fuldt og helt er gaaet ind for denne ikke alene ædle, men for enhver Flyver saa læ-rerige Sport.

Ak ja — det er Sverige!

Hartvig Jensen.

Flyvedagskonkurrencerne

I Nr. 6 omtalte vi kort nogle Flyvninger i Aarhus i Pinsen. Her er de nærmere De-taljer: *Cowboy* fløj i OY-51 i Time 06 Min og steg fra 300—900 m. *Viggo Jørgensen* — bedre kendt som »Sømanden« — fløj i Time i OY-90 og steg fra 300 til 1100 m. — Ing. *Ronald Peter Rasmussen* fløj i Time 05 Min. i OY-90 og steg fra 425 til 1550 m, altsaa en Højdevinding paa 1225 m.

Fra Herning meddeles, at *Gerhard Han-sen* har fløjet 6 Min. 51 Sek. i Skoleglider-klassen med OY-98, en Polyt II. (8. Juni). Stamgruppen har opnaaet flg. Flyvnin-ger: 2/5: *Leth Nissen* 43 Min. i Baby, *Har-ry Nielsen* i Time 15 Min. i Olympia, *Peter Mikkelsen* i Time 54 Min. i Rhönbussard. *Mikkelsen* fløj 27/5 i Time 10 Min. i sam-me Type.

Fra Sportsflyveklubben kommer »Grafes Sundflyvning, som omtales særskilt andet-steds.

Endelig er der fra Heden indberettet to Flyvninger den 13/7: *Gunnar Jensen* fløj i Time 40 Min. og havde en Højdevinding paa 700 m, mens *Villy Chr. Hansen* paa 45 Min. ogsaa fik 700 m.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Sct. Annæ Plads 5, København

Telf. C. 5455

Københavns Lufthavn
Telf. Kastrup 220

Aalborg
Telf. Aalborg 4402

Amerikanske Nylon Faldskærme



A/s FRISIA

Sejrøgade 13 . København Ø.

»P-3 B« er Standardudstyr i

U.S.A.s Luftstyrker.



PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC. Manchester, Conn., U.S.A.

FLYVNING



I LYNGLIMT

Catalina til Grønland

Den 8. Juli afgik en af Marinens nye Consolidated Catalina Amfibler fra København med Grev Eigil Knuth, som skal lede Pearyland-Ekspeditionen paa Grønland.

Dyrere at lande

Landingsafgifterne paa danske Lufthavne er forhøjet til: DC-4 231—281 Kr., DC-3: 79—97 Kr. Vickers Viking: 107—130 Kr. og Ju 52: 70—85 Kr. De første Tal gælder for skandinavisk Trafik, de sidste for Trafik udover Skandinavien. I Sverige har lignende Forhøjelser fundet Sted. Det koster saaledes 360 Kr. at lande med en Strato-cruiser.

Rundvisningerne i Kastrup

Mange Mennesker besøgte daglig Københavns Lufthavn i Kastrup. Alene i Maj deltog i Havens Omvisningsture 11.550 Personer.

Fuldt besat over Nordatlanten

I Maj befordrede SAS 1256 Passagerer over Nordatlantehavet i begge Retninger. I Juni var Tallet 1447. Der var 1456 Pladser til Raadighed.

Over 800 ansat i SAS

SAS vokser Dag for Dag. I Stockholm beskæftiges 613 Personer, SAS Inc. i New York og andre SAS-Kontorer i Amerika tegner sig for 140, mens de sydamerikanske og europæiske Stationer har 58 Personer ansat.

Sammenslutning af ABA og SILA

Den svenske Kommunikationsminister har oprettet en Komité til Undersøgelse af Mulighederne for en Sammenslutning af ABA og SILA. Resultatet skal bringes frem for Rigsdagen i Efteraaret 1948.

DDL-Nyt

DDL har indviet et nyt smukt Pariser-kontor i Rue Auber i Paris' Centrum.

DDL har overtaget Generalrepræsentationen for det islandske Lufttrafik-Selskab Loftleidir.

Personalia

Flg. Udnævnelser har fundet Sted i DDL: N. Buchhave: Chefpilot f. Materiel og praktisk Uddannelse. — H. Kierkegaard: Chefpilot for teoretisk Uddannelse. — G. Wegener: Chefpilot for Checkflyvning. — Th. Petersen, G. C. McCarthy og H. Petersen: Checkpilote. — Uffe Jensen: Cheftelegrafist for Uddannelse. — Asker Pedersen: Cheftelegrafist for Materiel. — G. Møller Andersen og P. E. Poulsen: Checktelegrafister. — 2. Piloterne A. Whitehead, D. Haigh, T. M. Jack, R. K. W. Johnson, R. Carpenter og L. Holmes er udnævnt til Luftkaptajner.

Engelsk Svæveflyvekoneurrence i Tyskland

DE engelske Besættelsesstyrker i Tyskland — saavel fra RAF som fra Hær, Marine og Kontrollkommission, dog ikke Kvinder — benytter sig i høj Grad af det udmærkede tyske Svæveflyvemateriel i Fritiden. (Var det ikke en Idé for den danske Brigade?). I Lübeck starter de iflg. »The Aeroplane« med op til 1800 m Wire, og Udkoblingsrekorden er 730 m i en Grunau Baby! (Herhjemme har Polyteknisk Svæveflyvegruppe naaet 700 m med kun ca. 1200 m Wire — takket være Bundkoblingen).

I Slutningen af Maj afholdtes for anden Gang den aarlige Konkurrence i Oerlinghausen ved Teutoburgerskoven. Der blev udført mange fine Flyvninger. Vinder blev Flying Officer Forbes, der satte ny engelsk Maalflyvningsrekord ved at flyve 195 km til Nijmegen i Holland, og som en anden Dag — uden opgivet Maal — fløj 250 km til Belgien. Nr. 2 blev Flight Lieutenant Williams, der ogsaa var en Tur i Belgien, og Nr. 3 Captain Claudi, der den 21. Maj udførte Konkurrencens længste og højeste Flyvning. Han fløj i en Weihe paa 5 Timer til Liège, en Distance paa 273,5 km med den største Højdevinding paa 2800 m. Capt. Claudi er ikke Motorflyver og begyndte først for et Aar siden at svæveflyve, men har allerede Sølv-C og var lige ved Guldet med denne Flyvning. Dette Tempo slaar selv Tingskov fra Aalborg, men vi har jo heller ingen Rekordplaner.

Man maa stadig tænke paa den bitre Skuffelse, det var for danske Svæveflyvere at se det forholdsvis lille Antal tyske Svæveplaner, som imidlertid vilde have haft overvældende Betydning for dansk Svæveflyvning, blive transporteret bort af vore engelske allierede for enten at blive ødelagt eller anvendt i Tyskland. Saavel Franskmandene som Tjekkerne har i stort Antal overtaget tysk Svæveflyvemateriel og anvender dette. Men vi maa nøjes med vore Babyer og Tanken om de »Olympia«, der var bestilt i England og skulde være leveret for over et Aar siden, men som ingen endnu har set noget til.

Den svenske Instruktør, Birger Nilsson, der her instruerer Chr. Smørum, kommer med egen Bugsermaskine (Klemm 35) til Unionens F-Kursus paa Vandet.

»Baad« paa 2 G'en

Det Forsøgskursus, som i Forsommeren har været afholdt i Roskilde med den to-sædede Glider 2G, er med udmærket Resultat afsluttet.

2 G'en faar nu paabygget en fast »Baad«, som skal forbedre Flyvegenskaberne, og vil i sin forbedrede Form deltage i Unionens Sommerlejr paa Vandel Flyveplads. O'hart.

»International« Konkurrence i England

PAA Flyvepladsen Bramcote i England afholdtes i Slutningen af Juni en engelsk Svæveflyvekoneurrence, hvor Udlændinge kunde flyve med udenfor Konkurrencen for at gøre sig bekendt med engelske Svæveflyveforhold med Henblik paa den »store« officielle internationale Konkurrence i Olympiadeaaret 1948. Der deltog 26 engelske, to svejtsiske og et tjekkisk Svæveplan. Det »engelske« Materiel bestod af 15 Olympia, 5 Weihe, 2 Kranich, 1 Grunau Baby samt to hollandske Kirby Kite II og en Slingsby Gull.

Konkurrencen blev vundet af den berømte Philip Wills, der fløj Weihe. Nr. 2 blev Flaadens Kranich med C. Nicholson og P. Blake, mens to Weihe-Planer fra de engelske Klubber i Tyskland blev Nr. 3 og 4. Den ene blev afvekslende fløjet af R. C. Forbes og Ian Bourne, mens Capt. R. E. Claudi og R. M. Williams skiftedes paa den anden.

Nicholson og Blake satte ny engelsk Højderekord for to-sædede med 2000 m. Den 24. Juni blev der fløjet ialt 1800 km, den 25. ikke mindre end 3400 km. Den Dag fløj over 12 Planer mere end 160 km, Wills 200. Den to-sædede Spalinger S-25 slog den svejtsiske Distancerekord for to-sædede ved en Flyvning paa 200 km, saa selv om Flyverne Haberstick og Fahrlander hidtil kun har fløjet i Bjergene, klarede de sig ogsaa godt i Fladland. En anden Svejtser Seifritz, der fløj Moswey III, udførte en Maalflyvning paa 188 km og kom først Dagen efter i Tanke om, at han dermed havde slaet den svejtsiske Maalflyvningsrekord! Havde han deltaget, — vilde han være blevet Nr. 4 i Konkurrencen.

Ministeren for Civilflyvning, Lord Nathan, og Lord Tedder fra RAF besøgte Bramcote og var begejstrede for en Tur i et to-sædet Svæveplan.



Chipmunk'en kan udføre al Kunstflyvning og har glimrende Styreregenskaber. Eleven har et udmærket Synsfelt.



de Havilland

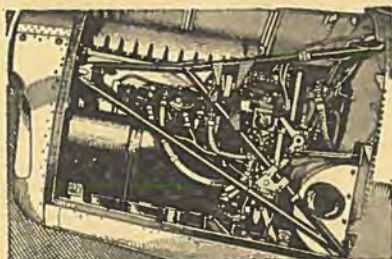
CHIPMUNK

DHC 1

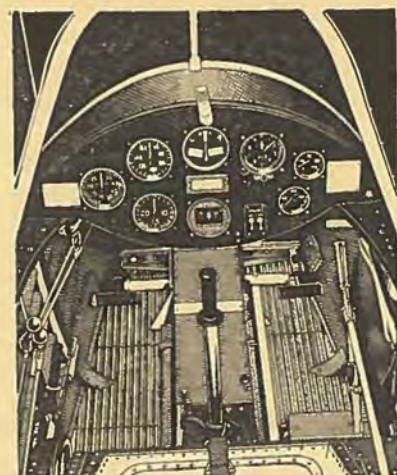
Den nye Begynder-Skolemaskine for militære, sømilitære og civile Flyveskoler. Støttet af de Havillands verdensomspændende Repræsentations- og Service-Organisation.



Motorhjelmen har Hængsler langs Midterlinien. Understellet har stor Sporvidde, Hjulbremses og Halehjul.



Monteringen af den verdensberømte de Havilland Gipsy Major Motor er enkel; Motoren er stærkt bygget og let at komme til.



Eleven sidder sædvanligvis i det forreste Forerrum. Arrangementet af Styrerejer og Instrumenter er sædvanemæssigt og praktisk.

Metal-Konstruktion, Gipsy Major Motor.

Startlængde til 50 Fods Højde, 15,24 m., i rolig Luft	...	228 yds.	227 m.
Stigeevne ved Havets Overflade	...	1000 Fod/Min.	5,1 m./Sek.
Marchfart	...	124 miles/Tim.	200 km./Tim.
Stalling-Fart med Klapper nede	...	43 miles/Tim.	69 km./Tim.
Praktisk Stigehøjde	...	19.000 Fod	5.790 m.
Største Stigehøjde	...	21.200 Fod	6.460 m.
Ved Marchfart kan Maskinen flyve	...	3,9 Timer	
Aktionsradius i rolig Luft	...	485 miles	780 km.
Brændstofforbrug ved Marchfart	...	6,4 gallons/Tim.	29 Liter/Tim.
19,4 Luft-miles pr. Imp. Gallon	...	6,87 km./Liter	
Tara-Vægt	...	1.174,0 lb.	533,0 kg.
Brændstof, 25 Imp. gal., 114 Liter	...	180,0 lb.	81,7 kg.
Olje, 2,5 Imp. gal., 11,4 Liter	...	22,5 lb.	10,2 kg.
Besætning, 2 Mand m/Faldskærme	...	380,0 lb.	172,4 kg.
Diverse	...	43,5 lb.	19,7 kg.
Normal Totalvægt	...	1.800,0 lb.	817,0 kg.
(Beregningsgrundlag for Præstationsevne)			
Fuldvægt for Kunstflyvning indtil	...	1.900,0 lb.	862,0 kg.
Planbelastning ved 1.800 lb.	10,4 lb./Kvadr. Fod	50,9 kg./m ²	
HK-Belastning ved 1.800 lb.	12,9 lb./BHK	5,76 kg./BHK	
Motorstarter (20 lb. 9,07 kg. ekstra) kan paamonteres.			

THE DE HAVILLAND AIRCRAFT OF CANADA LIMITED

TORONTO



Repræsentant i Danmark : C. Thielst, St. Kongensgade 118, København, K.

Thorning III

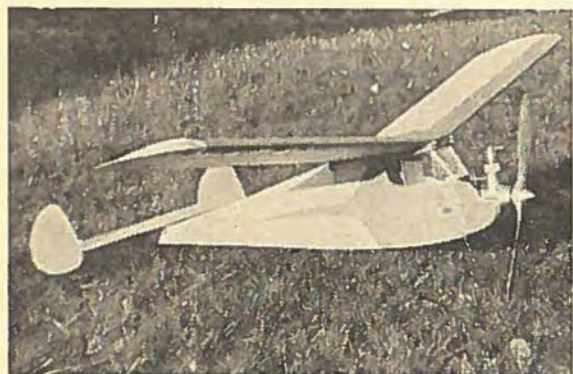
Omdr. m. Propeller ca. 5000 pr. Min. - Omdr. m. Svinghjul ca. 8000 pr. Min. - Propeller Diameter 320 mm. Kompl. Motorvægt 178 g. Pris m. Propeller **Kr. 99.00.** (Prøvekort 2 Tim.) Komplet Samlesæt uden Propeller **Kr. 53.00** (Samles uden Brug af Special-Værktøj).

MODELFLYVE- NYHEDER

Suomi

Suomi er Dansk Modelflyver Unions nyeste Svævemodel. Den er konstrueret af Verdensmesteren, Mogens Erdrup, og bearbejdet af DMU's Førsteinstruktør, Per Weis haupt. - Byggesættet leveres med udsavede Profiler til Plan og Haleplan. Alle Spanter og Rundbuer er trykt paa 1 mm Aeroplunkrydsfinér, hvilket gør, at Modellen kan bygges både hurtigt og nøjagtig. Lister, Beklædning, Højstariskrog m. m. medfølger. Spændv. 145 cm.

Samlesæt m. Tegn. **Kr. 8.25.**
Tegn. i hel Stør. **Kr. 1.75.**



ME-28 Typhoon

Spv. 112 cm. Konstr. af Mogens Erdrup, spec. for Thorning III. Samlesæt m. Tegn. **Kr. 8.85.**
Tegn. alene **Kr. 2.50.**
Færdigbygget, flyvekl. **Kr. 70.00.**

Dette er blot et lille Udpluk af alle de Nyheder, Dansk Modelflyve Industri's 1947 Katalog indeholder. — Hvis De indsender 30 Øre i Frimærker, modtager De omgående det største og mest alsidige Modelflyvekatalog, der endnu er udsendt i Danmark.



Brogade 6-8, Odense
Telf. 10400 . Giro 15835

CELOSE™

(LOVBESKYTTET)

ASP IDOPE

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

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 Federal) . **2.50**
Arbejdsbog **0.85**

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

Flyvedagskonkurrencerne

Der er kun sket ringe Fremgang i Flyvedagens Modellflyvekonkurrencer. I A1 har kun 4 Hold fløjet. Sæby ligger i Spidsen med 1.37 i Gennemsnit efter to Omgange, mens Sportsflyveklubben (Gamst) har 1.21. — I A2 har to af Sportsflyveklubben fløjet tre af de forlangte fire Gange. Gamsts Hold har et Gennemsnit paa 1.38, mens Børge Jørgensens Hold, der nu kun er paa to Mand, har 1.37. Sæby-Holdet har kun fløjet to Gange og har her 2.13 i Gennemsnit. Ialt har 8 Hold foretaget Flyvninger. — I A3 har Sportsflyveklubbens Hold fløjet een Gang med 1.42 i Gennemsnit. — Man maa haabe paa en endnu mere energisk Slutsport.

Statens Luftfartstilsyn

har efter Unionens Anmodning forenklet Reglerne for Flyvning med Gasmotormodeller, saaledes at der fremtidig ikke behøves Flyveleder. De nye Regler vil fremkomme i næste Nummer af »DMU meddelelse«.

Points for Lodseddsalg

I Dansk Modellflyver Unions Helaars-Pointskonkurrence, hvor baade flyve- og organisationsmæssige Præstationer belønnes, gives der ogsaa Points for Lodseddsalg til Flyvedagen efter en til Klubberne udsendt Skala. Endvidere har Unionen udsat 50 Kr. til den Modellflyver, der sælger flest Lodsedler.

AKTIESELSKABET VARDE STAALVÆRK VARDE

STAALSTØBEGODS
- S. M. STAAL -
ELEKTROSTAAL

Danmarksmesterskaberne

for Gummi- og Gasmotormodeller den 6. Juli maatte ligesom Udtagelsen af Landsholdet udsættes paa Grund af daarlige Vejr (Storm).

Kurt Rechnagel, Haslev, blev den 15. Juli Danmarksmester med Gummimotormodel med 1.05,2 i Gennemsnit.

Finske Diplamtal

Finnerne har hidtil udstedt 208 A-Diplomer, 54 B-Diplomer og 24 C-Diplomer. De tilsvarende danske Tal er 151, 47 og 13. Vi maa have mere Fart paa!

Russiske Verdensrekorder

FAI har anerkendt flg. Rekorder: Gummimotormodeller, Haandstart, Højde: 840 m (N. Troutchenkov, Rusland, 28/7-45). — Gasmotormodeller, Varighed: 2 Timer 49 Minutter, Højde: 3017 m (G. Liubouchkine, Rusland, 15/8-46). — Sømødeller, Gummimotor, Varighed: 2 Min. 10,6 sek (N. Troutchenkov 2/8-45). Den sidste kan da endnu slaas!

Svæveflyveinstruktører

Ing. Eckert og Kurt Schrøder opnaaede paa Svæveflyveinstruktørkursuset i Norrköping henholdsvis 5 og 2½ Times Flyvning. Eckert fløj saaledes 1 Time 05 Min. i Baby, 1 Time 17 Min. i en Kranich og havde en tredje Flyvning paa 57 Minutter i Mü 13. Endvidere blev der fløjet i Fi 1 og Olympia. — Eckert, der jo interesserer sig særligt for Udnyttelsen af Materiellet, var ikke imponeret af Svenskerne paa dette Punkt.

Svæveflyver Unionens Teorikursus

Ved Unionens Teorikursus til Svæveflyvercertifikat i København bestod 32 af 38 Elever, tildels med meget fine Karakterer — 7 fik ug+ og Finn Broch Nielsen ug. — Nu gælder det saa bare om at faa de praktiske Prøver, og det er betydeligt vanskeliggere, da de ikke som ved f. Eks. et Privatflyvercertifikat blot kræver en vis Kunnen, men ogsaa er alt for stærkt afhængigt af ydre Omstændigheder og Held, hvilket ikke burde være Tilfældet med en officiel Prøve.

Cowboy i Tjekkoslovakiet

Den tjekkiske Studenterflyveklub, der sidste Aar havde et Hold paa Alleberg, hvilket Hold paa Hjemreisen ogsaa kort besøgte Danmark, har stillet 2 Pladser til Raadighed i deres 3 Ugers internationale Lejr ved Praha. Cowboy overtog den ene, mens Harboe og Mogens Møller Madsen fra Polyteknisk Flyvegruppe delte den anden.

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

Pallesgaard

UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhuststræde 7 - Telf. Palæ 2634

NU har vi igen Lister i alle Maal.
Svenske Flyvesæt og Balsafinér haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forekringer - Alle Forsikringer A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404

Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Charlottenlund

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Gennemløbet 3^a, Vanløse

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/s} - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

ALLHEMS FLYGBÖCKER:

På tysta vingar. Svæflyvning fra alle Lande.

Mot svarta himlar. Højdeflyvning fra de

første Ballonopstigninger til Nutidens Stratosfæreflyvning.

Röda vingar. Interessante Billeder af russiske Flyvemaskiner og Svæveplaner.

Fallskärmar och Fallskärmtyper. Billedværk om Faldskærmsshop, Faldskærmens Betydning under Krigen, og om Catapillar Klubben.

Snabbare än ljudet. Verdens hurtigste Maskiner, de reaktionsdrevne »Jets« og andre Rekordmaskiner i Fremtidens Flyvning. Alle Bindene rigt illustreret.

Pris pr. Bind Kr. 10,65.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Prøv selv at lave de smaa tekniske Finesser, som staar i **Populær Teknik**, pr. Nr. 1,00, pr. Halvaar 6,00.

Modelflyvehaandbogen. Lige udkommet! Hvordan man bygger Modeller, baade med og uden Motor. 90 Sider 3,85.

Modellplankonstruktion af den svenske Modeleksperter Sigurd Isacson. En udførlig Vejledning for erfarne Modelflyvere. Med mange Profiler og Illustr. 6,35.

Saa flyver vi. Ny Udgave Kr. 8,50.

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

Svensk Flygkalender 1947, Kr. 3,85.

NYHED!

Airplane Model Building. 150 Sider, ill. og Tillæg med Arbejdsplaner for 13 Skalamodeller 16,50.

The Flow of the Helicopter. Interessant Beskrivelse af dens Konstruktion, Virkefelt etc., illustreret 11,00.

Soaring Flight. The Art of Gliding, by Terence Horsley, 300 Sider 19,20.

The Aircraft Year Book for 1946,

700 Sider, 33,00.

Semi-Scale, Model Aircraft by Gordon Allen, 6,50.

The Model Aeroplane Manual by Sparey & Rippon, 9,50.

Models for Flying, 6,50.

Segelflug, Schweizisk Haandbog af Eichenberger, 8,20.

The Aeromodellers Særtryk med Skalamodeller, 3,15.

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter:

FLYG pr. Halvaar Kr. 11,40, Hefte 85 Øre.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte Kr. 1,40.

Aeronautia, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr. 2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.

Teknik för Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte 60 Øre.

Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Enkelte Numre af det amerikanske Tidsskrift **Flying**, pr. Stk. 2,25.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

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

Kontoret er saebnt fra Kl. 12-17. Lørdag Kl. 12-14.

Generalsekretæren træffes i Kontortiden.
Dansk Luftsporteraad: Adr. D.K.D.A.S.
Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberstløjtnant H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydmann, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. B. Moltke-Leth.

Sekretær: William Nielsen.

Kont. St. Kongensg. 68^o G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Ejnar Dessau.

Sekretær: Civilingeniør E. Eckert.

Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Polyt II Skoleglider er til Salg ved Henvendelse til Selskabets Kontor. Pris ca. 7000.00 Kr. paa rimelige Betalingsvilkkaar.



Uddrag af Efterretning for Luftfarende — I. Juli 1947

Fastspændingsanordninger i Skoleluftfartøjer.

I Skoleluftfartøjer, der anvendes til Skoling til Privatsfærerecertifikat, skal der forefindes Fastspændingsanordninger forsynet med Skulderremme anordnet paa en saadan Maade, at saavel Lærer som Elev sikres mod at kastes fremover mod Instrumentskod o. lign.

Fastspændingsanordningen skal være godkendt af Luftfartstilsynet og være af en saadan Konstruktion, at den ikke forhindrer Lærer og Elev i at naa Gashaandtag, Trimmerhaandtag, Kontakter og lignende Anordninger, som det er nødvendigt at kunne betjene under Flyvningen, ligesom Ildslukkere og andet Redningsmateriel maa være indenfor Rækkevidde. Fastspændingsanordningen maa kunne udløses ved et enkelt Greb.

Fastspændingsanordninger af omhandlede Art maa installeres i de paagældende Luftfartøjer snarest muligt og senest den 1. August d. A.

— — —
Hidtil har der kun været forlangt Mavebælte, men Skulderremme har vist sig ønskelige, og f. Eks. Sportsflyveklubben har allerede for nogle Maaneder siden installeret saadanne.



Luftfartforsikringer

Af enhver Art

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Esso

erobrer Luften!



ESSO-Navnet, der altid har været Garantien for de bedste Produkter til den kørende Trafik, erobrer nu ogsaa Luften.

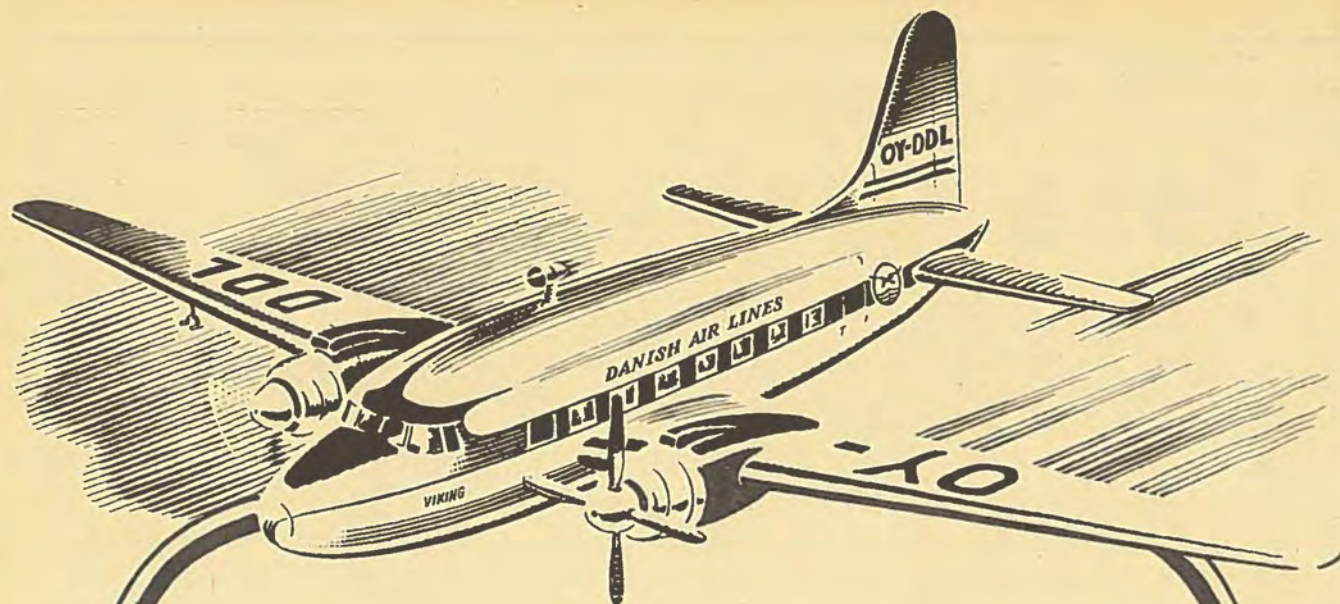
Hidtil har vi solgt Flyveprodukter — Benzin, Olier etc. — under „Intava“-Mærket, men vor Flyveorganisation er nu udbygget saaledes, at ogsaa disse Produkter, her som overalt i Verden, kan forhandles under ESSO-Navnet.

Det vingede ESSO-Mærke vil være Garantien for den højeste Kvalitet og den mest vidtstrakte Service, og nu som før er vore Flyveeksperter til Tjeneste med Oplysninger om ethvert Spørgsmaal vedrørende Flyvning.



AVIATION PRODUCTS
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Sankt Annæ Plads 13 . C. 2890



Fuldlastet prøveflyves Vickers Viking paa een Motor

Vickers Viking Maskinen er bygget til sikker Flyvning. En af de mange strikse Prøver bestaar i, at den fuldlastede Maskine starter paa den ene af de to Motorer, en overbevisende Demonstration af rigeligt Kraftoverskud og Paalidelighed. Sikkerhedsmomentet er fremherskende i hele Vickers Vikings Konstruktion og Indretning: dobbelt Instrument-sæt ... dobbelt Kontrol ... Radar- og Radiohjælpemidler ... Natflyvnings- og Af-lsningsudstyr ... Sperry Autopilot og automatisk Ildslukning. — Sikkerhed, stor Hastighed og økonomisk Drift har givet denne Vickers-Armstrong Maskine et Fortrin, som er værdsat af mere end en halv Snes førende internationale Luftlinier, deriblandt British European Airways og Det Danske Luftfartselskab, som alle benytter Vickers Viking i deres regelmæssige Flyvetrafik.



VICKERS-ARMSTRONG LTD. AIRCRAFT SECTION ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, København

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6.00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV



Nr. 9

1947 - 20. Aarg.

PRIS 50 ØRE

Dansk
Modelflyver Union
gennem 10 Aar

★

Isobarnavigation
Af Oriogskaptajn H. Harms

★

Hvordan man bliver
Erhvervsflyver

★

Vil Luftskebet vende
tilbage

★

Svæveflyvenyt
fra hele Verden

★

Dansk Modelflyver
Unions Sommerlejr

Fra en amerikansk Modelflyvekonkur-
rence i Philadelphia



SHELL

Aviation Service



SABENA

Efter 5 Aars tvungen Stilstand, som skyldtes Krigen, har det belgiske Luftfartselskab, SABENA, atter genoptaget sit Arbejde og beflyver nu 19 Ruter i Europa, 4 Interkontinentale Ruter og et betydeligt Antal Ruter i Belgisk Congo med Forbindelser til Johannesburg.

I 1946 transporterede SABENA's Maskiner 121,178 Passagerer og flog 7,319,784 km — det vil sige 183 Gange rundt om Jorden.

SABENA's Nyerhvervelse, som vises ovenfor, er den store Douglas D.C.-6, der tager 52 Passagerer og har 8 Mands Besætning. Den første, der lige er leveret fra Amerika, skal indsættes paa Ruten til New York, og de følgende skal beflyve Strækningen fra Bruxelles til Cairo og Belgisk Congo.



1/2 DANSK SHELL



FLYV



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

Nr. 9

September 1947

20. Aargang

Det er for daarligt

Forskellige Vanskeligheder har i de to Aar, der er gaaet, siden Krigens Afslutning igen muliggjorde Privatsflyvning, været medbestemmende Aarsager til, at dansk Sportsflyvning ikke fik den Udvikling paa Linie med andre Lande, som havde været ønskelig.

Først og fremmest Manglen paa Materiel, Valutarestriktioner hindrede Nyanskaffelser i videre Omfang, og endelig er Flyvepladsspørgsmaalet stadig et brændende Problem.

Ingen havde dog vel selv i sin vildeste Fantasi forudset en Situation hidført af et saa snæversynet Standpunkt, som Lundtofte-Affæren fornylig var Udtryk for. At det virkelig var muligt for en Række Grundejere at formaa Krigsministeriet, isærigt udenom Statens Luftfartstilsyn, til at nedlægge totalt Forbud for Landets største Sportsflyveklub, det turde være uden Sidestykke.

Ved Forhandlinger med Ministerium og Militær lykkedes det ganske vist at faa Forbudet ændret til en Begrænsning, men paa det Tidspunkt havde Sportsflyveklubben mistet 25.000 Kr. ved at ligge stille, og saa maa man endda være taknemmelig for, at Myndighedernes velvillige Stilling reddede Klubben for fuldstændig Fallit.

Med Lundtofte-Affæren er Flyvepladsproblemet imidlertid kommet i forreste Række. I et Glimt har man set Perspektivet, og det maa vel ogsaa nu være klart for de ansvarlige Myndigheder, at der maa sættes Fart i Planerne om den Sportsflyveplads, Hovedstaden maa og skal have. Det maa aldrig ske, at vi paany kommer i en lignende pinlig Situation som fornylig paa Lundtofte. Vi staar lige overfor Flyvedagen uden at kunne afholde et Stævne ved København, et Stævne, som kunde give Sportsflyvningen et ekstra økonomisk Skub fremad. Det er med et Københavnerudtryk simpelthen — for daarligt!

FLYV.

DANSK MODELFLYVER UNION

gennem ti Aar



DMU's 2. Bestyrelse, fotograferet i 1939. Fra venstre den nuværende Formand Johs. Thinesen, Sven Wiel Bang (1938—39 og 1941—42), Per Weishaupt (1937—38) samt Johan Stæckel og Henning Schröder.

DANSK MODELFLYVER UNION fejrer i Aar en lille Mærkedag, idet den stiftedes den 29. August 1937. DMU er yngre end Svæveflyver Unionen, men ældre end Motorflyver Unionen. Selve Modellflyvningen i Danmark gaar meget længere tilbage. Vor første Modellflyver var Ellehammer, der gjorde sine første Forsøg med Modeller, og som altid omfattede Modellflyvningen med megen Forstaaelse og Interesse. I 1909—11 afholdtes flere Udstillinger, mest af Modeller af rigtige Flyvemaskiner; men ogsaa den første Flyvemodel, bygget af Bendt Rom, var paa Vingerne.

Saa døde Modellflyvningen hen, indtil Kaptajn Alf Bruhn i 1923 oprettede et Kursus i Modellflyvning. 7. April 1924 stiftedes »Dansk Flyvemodel- og Glidflyver Forening«, der fungerede nogle Aar som ren Modellflyveklub, indtil Svæveflyvningen fik Overlaget. Ledende Kraft var C. le Dous, og en af hin Tids betydeligste Modellflyvere var Snedker A. Larsen, der i 1925 byggede den første danske Svævemodel — ellers fløj man mest med Gummimotormodeller. De følgende Aar blev Modellflyvningen i ringe Udstrækning drevet i Svæveflyveklubberne, hvor Modellflyvningen imidlertid ikke fik den nødvendige Arbejdsro.

Unionens Forhistorie — Flensted Jensen OM-F.

Med Knud Flensted-Jensens Udsendelse af Bogen »Modellflyvning« i 1934 begyndte det for Alvor. Hans Svævemodel og forskellige tyske Typer skabte den brugbare tekniske Baggrund.

Den 7. April 1935 stiftedes Odense Modellflyveklub som Danmarks første »rene« Modellflyveklub, der aldrig har beskæftiget sig med andet end Modellflyvning, selv om mange af dens Medlemmer efterhaanden er blevet Svæve- og Motorflyvere.

Da FLYV i 1936 blev populariseret, og Orlogskaptajn Jungersen blev Redaktør for Luftsporten, fik Modellflyvningen god Plads i Bladets Spalter, og OM-F blev fulgt af andre Klubber. En Sammenslutning af disse var nærliggende, og FLYV offentliggjorde da ogsaa Udkast til Love, Emblem, Rekordliste etc., ligesom Kapt. Jungersen havde et Møde med Svæveflyver Unionens Formand og to OM-F-Repræsentanter om Sagen. — Samtalen kom stadig paa andre Baner, selv om Jungersen af og til indskød — ja, men det var jo denne Union...«

I 1937 afholdt OM-F en Udstilling med Deltagelse fra andre Klubber, og i Pinsen holdtes den første Landslejr paa Pilebak-

ken ved Tommerup. Efter denne Kontakt med Klubberne udarbejdede man i OM-F Forslag til Love m. m. og indbød Klubberne til stiftende Møde af en Landssammenlutning, Dansk Modelflyver Forbund. Naar man kaldte dette Forbund, var det bl. a. af praktiske Grunde, idet man kunde anvende OM-F's kendte Emblem som Landsemlen, idet O'et blot blev til en Ring uden om Forbundets Initialer M. F.

Grunden lægges. Modelflyvningen spredes.

I det første Aar, i hvilket *Per Weishaupt* var Formand, foregik den første Opbygning. Man indledte et betydningsfuldt Samarbejde med »Illustreret Familie-Journal«, hvis FJ-1 Svævemodel, konstrueret af *Sven Wiel Bang*, blev udsendt i over 10.000 Eksemplarer. Desuden samarbejdedes med »Berlingske Tidende«, som arrangerede det første Lundtoftestævne i 1938. Forbundet havde da tilsluttet 13 Klubber med 186 Medlemmer.

Under Unionens anden Formand, *Sven Wiel Bang*, var Udviklingen kommet saa vidt, at man kunde skride til en Udvidelse, og i 1939 var man kommet op paa 45 Klubber med ca. 500 Medlemmer. I Marts 1939 blev Forbundet tilsluttet DKDAS, og i April holdtes den første Landsudstilling i København med 180 Modeller fra 20 Klubber. Rekorderne forbedredes bogstaveligt talt Dag for Dag i en mægtig Kappelstrid, som atter fremmede den tekniske Standard. I Slutningen af Maj holdt MF sammen med OM-F den berømmelige Pinselejr paa Pilebakken. Her boede i en Teltby 96 Modelflyvere. Der har ikke siden været noget Modelflyverarrangement med saa mange Deltagere i Danmark. Udlandsforbindelserne blev optaget, og Forbundet sendte danske Modelflyvere til Sverige og England.

Men saa kom Krigen —.



Knud Flønsted-Jensen.

En Paladsrevolution.

Unionens tredje Formand var *H. E. Hansen*, der kom ind i Bestyrelsen uden i og for sig at være kvalificeret dertil. Han havde sikkert en ret god Vilje og ogsaa visse gode Idéer. En international Udstilling kunde dog paa Grund af Forholdene ikke gennemføres; men i Stedet holdtes i Foraaret 1940 en stor national Udstilling. Flyvningen ud i Landet fortsatte ufortrødent, især blev der fløjet med Gummimotormodeller. Imidlertid hørte Forbundsstyrelsen delvis op med at fungere, der var

Vrøvl i Regnskaberne, og der blev ikke indkaldt til Generalforsamling.

De energiske Klubber vilde ikke se Forbundet sejlet ned og hjem, og da Bestyrelsen ikke svarede paa gentagne Henvendelser, blev der under OM-F's Ledelse afholdt en ekstraordinær Generalforsamling, hvor man valgte en ny Bestyrelse, som *Bang* blev Formand for. Til Trods for at der stod et overvældende Flertal bag denne ganske vist ikke 100 pct. lovlige Generalforsamling, nægtede den gamle Bestyrelse at gaa af, og den støttedes her af DKDAS, der alligevel ikke kunde frembringe en lovlig Udgang paa Sagen. Til Slut gav H. E. Hansen op — og døde iøvrigt pludselig kort Tid efter — og Selskabet anerkendte i Januar 1941 den nye Bestyrelse.



Bogholder Aage Tage Hansen, her fotograferet under en Højstart, er Unionens Kasserer.

Det har været det eneste Tilfælde af »Foreningsvrøvl« hos Modelflyverne, der utvivlsomt er de mest fredelige inden for Luftsporten.

Indendørsmodelflyvningen med Mikro-modeller kunde notere en vis Fremgang paa den Tid, men kun faa Modelflyvere holdt fast ved denne Gren af Sporten og opnaaede noget videre. 1941 kendetegnedes ellers ved Overgangen til Svævemodellerne, idet Balsa og Motorgummi slap op. I de følgende Aar gennemgik Svævemodellerne en rivende Udvikling, mange Diskussioner blev ført og mange mærkelige Typer udviklet. I 1941—42 var de danske Svævemodeller utvivlsomt Verdens bedste.

Forbundet bliver til Union.

Af Begivenheder i 1941 kan nævnes den første store Sommerlejr paa Mols og to Lundtofte-Stævner med mange Tilskuere til Opvisninger fyldt med Fantasi og Initiativ, som Modelflyverne havde dengang, men i nogen Grad savner nu. Ved Generalforsamlingen skiftede Forbundet Navn til Union, saa at alle tre Sportsgræne navnemæssigt kom paa Linie.

I 1942 holdtes endnu en Landsudstilling i København og den anden Mols-Lejr, hvori deltog hele 66 Modelflyvere. Det var utvivlsomt Unionens hidtil morsomste Lejr, som der endnu staar Gny om. Ved Generalforsamlingen lykkedes det at faa Flønsted-Jensen til at overtage Formandshvervet, som han med stor Dygtighed bestred de næste 4 Aar.



Assistent Jørgen Gamst har været Unionens Sekretær gennem adskillige Aar.

Krigens Vanskeligheder generede nu ogsaa Modelflyverne med Materiallemangel og Rejsebesvær. Teori blev dyrket ivrigt, især da Reynoldstallets Betydning blev klar, men man kan nu bagefter ikke fastslaa megen Fremgang som Følge heraf. Unionen afholdt Kursus, udgav Byggeplaner og gjorde Propaganda for Modelflyvningen. Mens Gummimotormodellerne næsten helt døde ud, dukkede Dieselmotormodellerne op, men paa dette Omraade er vi stadig langt tilbage præstationsmæssigt set.

I 1943 afholdtes paa Grund af Forholdene ingen Sommerlejr, men i 1944 gennemførtes en Lejr i Bjergsted paa Sjælland.

Efter Krigen nordisk Samarbejde.

Allerede inden Krigens Afslutning var der indledt et intimt Samarbejde med de nordiske Lande. — I Sommeren 1945 blev Krigsaarenes Telegrafmatcher til den første Landskamp med Svævemodeller i Stockholm samt »Vingarnas« Jubileum. Møder blev afholdt og fællesnordiske Regler skabt. Der holdtes Sommerlejr i Spjarup, og den første Flyvedag blev en Succes, ikke mindst paa Grund af Modelflyvernes gode Indsats i Lodseddsalget.

Som Følge heraf kunde Unionen i 1946 ansætte Ing. *Per Weishaupt* som Førsteinstruktør til at lede det daglige Arbejde, som efterhaanden var vokset Bestyrelsen over Hovedet, som Fritidsarbejde. Hermed er vi kommet over i Nutiden, og vi behøver ikke gennemgaa det sidste Aars Begivenheder, der vil være i frisk Erindring. — Desværre har der i den Tid kunnet konstateres en Tilbagegang indenfor Modelflyvningen. Den kvalitative Tilbagegang er ganske vist ved at være overstaaet, for der er i 1947 fløjet meget og godt, men Medlemstallet ligger noget lavere end de sidste Aar, hvor man var oppe paa 50 Klubber og 750 Medlemmer mod nu 40 Klubber med 550 Medlemmer. — Den anden Flyvedags magre Resultat er delvis Skyld heri, saa nu haabes paa bedre Held i Aar og paa, at ogsaa Myndighederne i Danmark som i andre Lande vil erkende Modelflyvnings Betydning og give den den fornødne Støtte.

Unionen, der det sidste Aar er blevet ledet af Red. *Johs. Thinesen*, som var med til at stifte baade OM-F og MF, og som tidligere har siddet i Bestyrelsen, fejrer det lille 10 Aars Jubilæum i Stiftelsesbyen Odense, hvor man for første Gang i Danmark afholder den nordiske Landskamp. En lille Fest finder Sted paa Aarets Flyvedag.



BORTELMINERING AF RYSTELSER

Paa »Bristol« Motorerne bevæges Gliderne af et Gearsystem. Naar den enkelte Glider bevæger sig op og ned i den respektive Cylinders Boring, bringes den til at dreje frem og tilbage af dens Manøvreringskrumtap, hvis Omdrejninger er det halve af Motorens.

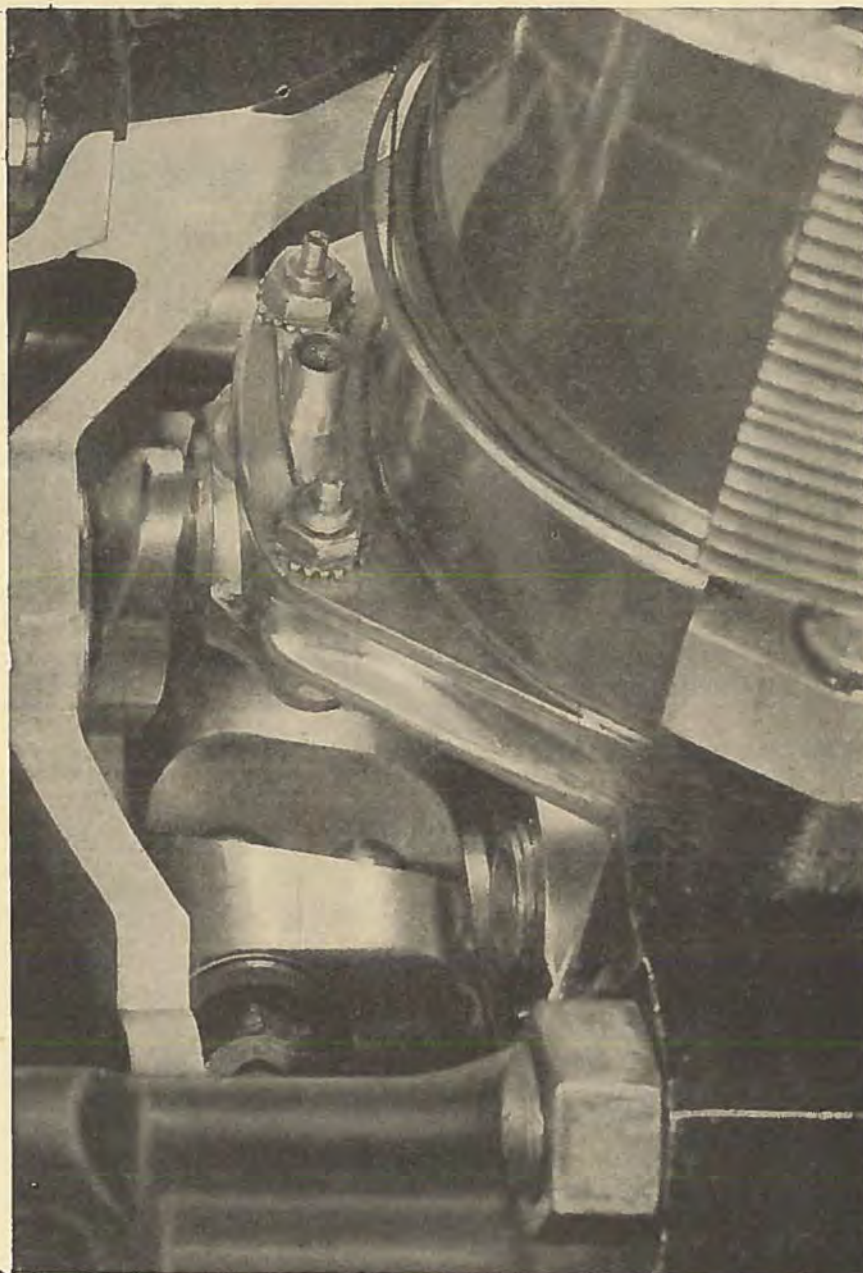
Paa det givne Tidspunkt under Indsugnings- og Udstøds slaget passerer Aabningerne i Glideren forbi Aabningerne i Cylinderen, idet den lidt efter lidt udvider og lukker for Aabningen.

Sammenlign denne jævne Bevægelse med den almindelige Ventils konstante Hamren. Ganske uafhængig af Motorens Hastighed er den enkelte Gliders Bevægelse jævn, konstant og rolig; Gliderne er derfor ikke udsat for alle de Rystelser, som den almindelige Ventil er ude for, og deres Levetid er derfor betydelig længere.

Læg disse Fordele til det Faktum, at Glideventiler giver større og mere effektive Ventilarealer, og De vil kunne forstaa Fordelene ved



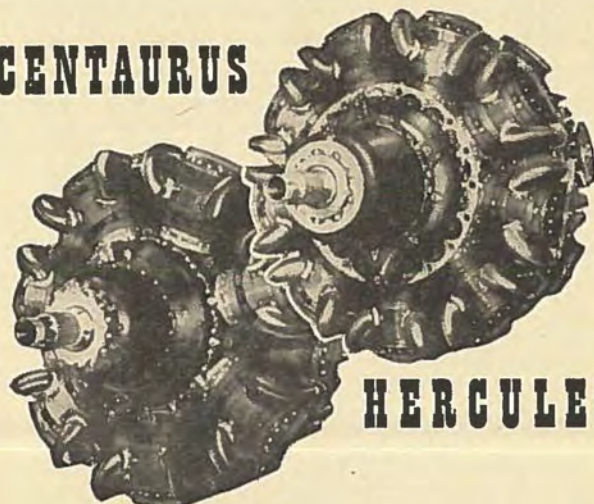
VENTILLØSE
FLYVEMOTORER



FORENKLING AF MOTORKRAFTEN

Den stadige Fremgang, som har fundet Sted i Udviklingen af CENTAURUS og HERCULES Motorerne, der begge er konstrueret efter samme Idé, er en Hyldest til Bristol Motorernes enkle Gliderventil-Princip. CENTAURUS med sine atten Cylindre udvikler over 2.800 BHK, og dog har den endnu ikke naaet sin Topydelse, og den fjorten cylindrede HERCULES er nu naaet op i 2.000—2.500 BHK Klassen. Forøget Hestekraftydelse, usædvanlig stor Præstation i »kritiske« Højder, økonomisk Brændstof- og Olieforbrug, samt enkelt og let Vedligeholdelse hører til de »Fordele«, som karakteriserer de ventilløse BRISTOL Motorer.

CENTAURUS



HERCULES

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED - ENGLAND

Repræsentant i Danmark: A. B. C. Hansen Comp. A/S, Industribygningen, København V.



Stratocruisere i Monteringshallen hos Boeing.
Arbejderen ved Halefinnen giver et godt indtryk af Dimensionerne.

Første Stratocruiser i Luften

FOR kort Tid siden gik den første af de vældige Boeing-Stratocruisere, der maa betegnes som det nyeste, der er skabt indenfor Passagerflyvningen, paa Vingerne hilst af en begejstret og stolt Arbejderslah fra Fabrikkerne. Endnu engang fik man Lejlighed til at beundre Udviklingen indenfor Flyveindustrien og den Overlegenhed og tekniske Dygtighed, hvormed der arbejdes.

Luftgiganten, der med sine fire 3.500 HK Pratt & Whitney Motorer vejer næsten 70 Tons, flyver 550 km i Timen og har foruden Besætningen Plads til 80 Passagerer. Det flyvende Lüksushotel er udstyret med baade Rygesaloner, Køjepladser, Bar og Omklædningsværelser fordelt over to Etager.

Paa Boeing-Fabrikkerne er man nu i fuld Gang med de første 20 Stratocruisere, og der er den største Sandsynlighed for, at vi faar disse Luftgiganter at se i Kastrup Lufthavn allerede i Begyndelsen af næste Aar, idet bl. a. Scandinavian Airlines System skal have ialt fire, som er bestilt af DDL, DNL og SILA. Endvidere skal Boeing levere Strålokrydsere til en Række amerikanske Luftfartselskaber: Pan American Airways, Northwest Airlines, United Air Lines samt til British Overseas Airlines.

KLAR TIL AT GAA I LUFTEN

ET Hold af yndige unge Stewardesser er netop sprunget ud fra American Overseas Airlines Luftværtindeskole og præsenteres her efter deres første Instruktionsstur i Luften.

Det vil erindres at A. O. A. engagerede to danske unge Piger til Stewardess-tjenesten paa Atlanterhavsruten. De ses her blandt deres lykkeligt smilende Kammerater, som Nr. 1 øverst paa Trappen Frk. Eva Jensen og som Nr. 6 i Rækken nedefter Frk. Birthe Christensen. Hvem vil ikke kunne befinde sig godt i et saa henrivende Selskab?



Dansk Flyvning har mistet en af sine gode Venner

Redaktør Arne Kringelbach, Nationaltidende, død

DANSK Luftfart mistede for faa Uger siden en af sine mest hengivne Venner, Flyvejournalisten gennem en Menneskealder og Nationaltidendes Medarbejder gennem en lang Aarrække, Redaktør *Arne Kringelbach*. 62 Aar gammel, endnu sprudlende af Arbejdshumor og Vitalitet blev han revet bort af en Lungebetændelse umiddelbart efter Indlæggelsen paa Sundby Hospital.

Faa har som Arne Kringelbach fulgt Udviklingen indenfor Flyvningen lige fra de første beskedne Hop ude paa Kløvermarken til de store moderne Passagermaskiner i fast Rute fart over Atlanten. Faa har som han forslaaet at forene Hensynet til sin Presse med Hensynet til Luftfarten, og faa glædede sig som han, naar Udviklingen tog nye Baner, og navnlig Det Danske Luftfartsselskab var forrest. Jeg husker endnu den Stoltthed og oprigtige Begejstring, hvormed han for et Aars Tid siden deltog i D. D. L.'s Indvielsesflyvning til Paris, der for ham tillige var et Møde med en kær gammel Bekendt. Aah, udbrød han forelsket, da den splinternye DC-3-Maskine rundede Seine-sladden for at lægge an til Landing paa Le Bourget. Se, der er jo mit Paris, er det ikke en vidunderlig Maade at komme hertil paa. Se Sollyset i Planerne dér!

Ja, Sollyset i Planerne. Det var netop saa

karakteristisk for Kringelbach. Hans venlige aabne Sind var modtageligt og journalistisk følsomt overfor alt lyst. Den Mand havde sikkert kun Venner, og blandt sine Kolleger var han respekteret for sin faglige Dygtighed og sit naturlige, elskverdige Væsen. Allid parat til at give en yngre Journalist en Haandsrækning, naar det kneb, og ganske uden Hensyn til, om det var en Konkurrent. Han saa kun en Kammerat, der havde Brug for hans Raad. Det var da heller ingen Tilfældighed, at han var Æresmedlem i Flyvejournalisternes Klub.

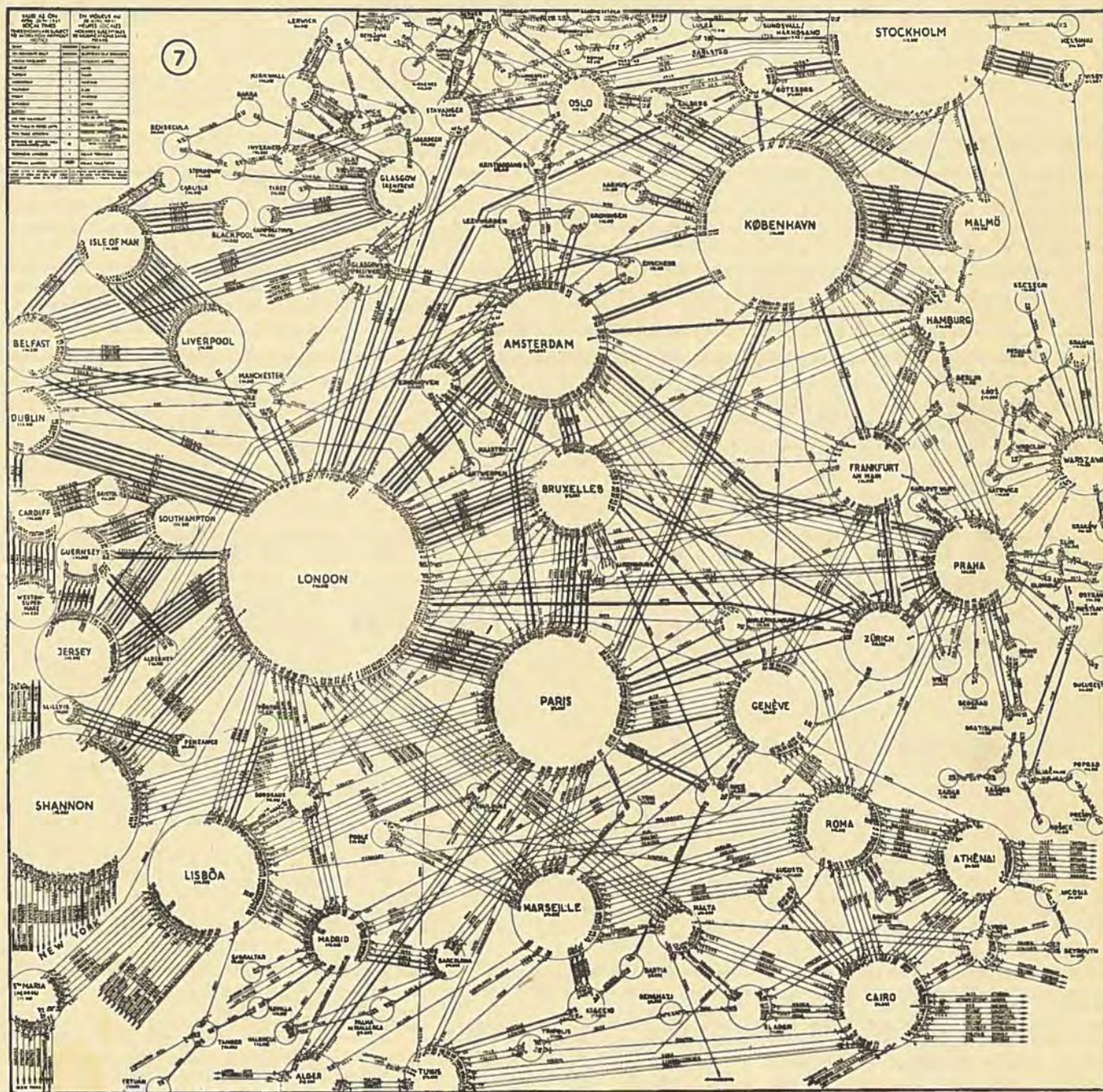
Et af de stolteste Øjeblikke i hans Liv var, da hans Søn, Per Kringelbach, overtog en betroet Stilling som Reklamechef i D. D. L. — Jeg tror paa den Dreng, sagde han og læste med næsten drenget forlegen Glæde endnu engang den Indbydelse til en Pressemønstammenkomst igennem, som var underskrevet med Sønnens Navn. Han følte umiddelbart, at han havde faaet en Del af sig selv til at gaa videre fremefter i det Virke, han selv elskede og var knyttet til med saa stærke Baand.

Med Redaktør Kringelbach har dansk Flyvning mistet en af sine mest redelige Kritikere og Journalisterne en fin og forstaaende Kollega.

w. n. h.

IATA PLAN

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION



*Saa omfattende er det
europæiske Luftrutenet i Dag*

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

DDL

ISOBARNAVIGATION

Af Orlogskaptajn H. Harms

FØR den sidste Verdenskrig var Luftnavigation herhjemme i alt væsentligt baseret paa de kendte Principper for Navigation i Almindelighed, omfattende Navigering efter Landkending, Magnetkompass, Retningsgyro, Afdriftmaalning, Ur og Farlmaaler o. s. v., samt Radiopejling og Pladsbestemmelse ved Radiokrydspejlinger under Flyvning i usigtbart Vejr, i eller over Skyer, om Natten, eller over aabent Hav og øde eller ukendte Landomraader.

Hovedvanskelighederne har været under daarlige Sigtbarheds- og Orienteringsforhold at bestemme med tilstrækkelig Nøjagtighed Afdriften og beholde Kurs samt under daarlige Vejrforhold at styre en nøjagtig Kurs efter de igvrigt fejlbehæftede Luftfartøjskompasser.

For den vældige Udvikling af Luftfarten i de kommende Aar ogsaa herhjemme er de under Krigen navnlig i England og Amerika udviklede nye Navigationssystemer og de nye Systemer for Radiopejling, Radiopladsbestemmelse, Radar og Vejrfordisigelse uden Tvivl af den største Betydning, især paa Atlanterhavsruten, ved Flyvninger til Grønland og ved Langdistanceflyvninger i det hele taget.

Nedenfor gengives i Uddrag Sjøkapten Sven J. Abrahamssons instruktive Artikel i Nautisk Tidsskrift, Januar 1947, om Isobarnavigation.

Den korteste Vej Ikke altid den hurtigste.

Det har været kendt allerede i de gamle Sejlskibes Tid, da man var helt afhængig af Vind og Vejr til Skibets Fremdrift, at den korteste Vej paa en Langfart ikke altid var den hurtigste. Ved hensigtsmæssig Valg af Rute, som i Distance maaske var adskillig længere end Storcirklen, men hvor gunstig Vind var fremherskende, kunde man paa en Langfart vinde Døgn, ja Uger.

Vore moderne Luftfartøjer er ikke paa samme Maade som Sejlskibe afhængig af Vejret, men da de bevæger sig i Luften, som ogsaa bevæger sig, er de i stor Udstrækning afhængige af de herskende Vindforhold. Under en Langdistanceflyvning kan man ogsaa ved at tage Nøje Hensyn til meteorologiske Faktorer formindske Flyvetiden væsentligt.

De Navigationsmetoder, som anvendes i Luftfarten, er Kompaslinie- og Storcirkelnavigation, samt Medvinds- og Isobarnavigation.

De to førstnævnte Metoder er Navigering paa Søen overført til Navigering i Luften (nærmest svarende til Navigering i Strømfarvand). Naar man skal vælge mellem de førstnævnte Metoder, er det Vind- og Vejrfordisigelsen, som er afgørende, hvorvidt Kompaslinien eller Storcirklen vælges. Medvinds- og Isobarnavigationsmetoderne er nyere og kan kun anvendes i Luften. Ved Medvindsnavigation følger man stort set en Isobar (En Isobar er som bekendt en Linie gennem Punkter med samme Barometerstand), hvorved man drager Fordel af Vinden agterfra. Hermed opnaas stor beholden Hastighed, men paa Grund af Isobarernes ofte store Krumning kan Luft-

fartøjet fjerne sig betydeligt fra Storcirklen mellem Startsted og Ankomststed samtidig med, at den udføjne Distance forøges. Denne Forøgelse kompenseres under visse Omstændigheder af den forøgede beholdne Fart, og Flyvetiden kan blive kortere end ad Storcirklen under samme Vejrforhold.

Til nærmere Forklaring af det nylig fremkomne Isobarnavigationsprincip skal anføres nogle fundamentale meteorologiske Regler.

Omkring et Lavtryk blæser Vinden mod Uret og omkring et Højtryk med Uret. Denne Regel gælder paa den nordlige Halvkugle, medens det modsatte gælder paa den sydlige. Heraf følger, at man drager mest Fordel af Vinden ved paa Nordbredderne at holde Lavtryk paa venstre Haand og Højtryk paa højre (paa Sydbredde omvendt).

Beregning af Afdriften.

Den lineære Afdrift kaldes Vn, hvilket er den Distance vinkelret paa Kursen, som Vinden forsetter Luftfartøjet. Vn kan beregnes af Formlen

$$V_n = \frac{K (D_2 - D_1)}{X}$$

K er en Faktor = 21,47 divideret med Sinus til Middelbredden.

D₂ = absolut Højde minus Trykhøjde paa Bestemmelsesstedet.

D₁ = absolut Højde minus Trykhøjde paa Startstedet.

X = Distance mellem Startsted og Bestemmelsessted.

D₂ og D₁ kræver nærmere Forklaring. I moderne Luftfartøjer findes dels en Radiohøjdemaalere, som ved Ekkolodprincipet giver den absolutte Højde, og dels en Trykhøjdemaalere, som i Princippet er et Barometer med en Højdeskala. Hvis man i et Luftfartøj samtidig aflæser de to Højdemaalere, giver disse normalt en Højdedifferens (D₁). Flyver man efter Trykhøjdemaaleren (samme Højdevisning) og paa en ny Plads aflæser Højdedifferencen paa de to Højdemaalere, faas D₂.

D₂ - D₁ udgør et Maal for Isobarfladens absolutte Højdeforskel mellem de to Steder. Denne Højdeforskel divideret med Distancen mellem de to Steder giver et Udtryk for Isobarfladens Hældning.

Da Vindens Styrke staar i direkte Forhold til Højdedifferencen, faar man Vn ved at gange denne Hældning med Faktoren K. Ved Planlægning af en Flyvning maa man udregne den absolutte Højde, som svarer til paaregnede Trykhøjde saavel paa Start- som Bestemmelsesstedet. De fundne Værdier indsettes i Formlen og Vn udregnes. Det er klart, at Vn kan blive positiv eller negativ. Hvis Vn bliver positiv, betyder det, at man flyver mod højere Lufttryk; den resulterende Vind vil da komme fra højre, og Højde skal tages tilhøjre; modsat, hvis Vn er negativ.

De Stedlinier, som hidtil anvendtes i Navigationen, er opiske, astronomiske og Radio-Stedlinier. Ved Isobarnavigation fremkommer en ny Type Stedlinier, nem-

lig Isobarstedlinier. Vn er her omtalt som den lineære Afvigelse, som Luftfartøjet har faaet fra Kurslinien ved Bestemmelsesstedet. Denne Afvigelse kan imidlertid beregnes for ethvert Punkt paa Kurslinien ved at sammenligne Højdemaalere og indsatte Værdierne i Formlen, og man faar derved de Afstande, som Luftfartøjet er forsat vinkelret ud fra Kurslinien; afsættes disse Afstande vinkelret paa Kursen (uden Hensyn til Vind) fra de tilsvarende gissede Pladser (positivt Vn tilvenstre og negativt Vn tilhøjre, naar man er paa den nordlige Halvkugle) og gennem de forskellige Vn's Endepunkter trækker Linier parallel med Kurslinien, faar man Isobarstedlinier, som kan kombineres med hvilken som helst andre Stedlinier.

20 pCt. Besparelse.

Isobarnavigering er mest anvendelig mellem 25° og 75°s Bredder, og ved meget kraftige Lav- og Højtryk kan der spares flere Timers Flyvetid ved denne Metode fremfor f. Eks. Storcirkelnavigering; gennemsnitligt kan regnes med 20 pCt. Besparelse. Desuden opnaar man den Fordel, at Flyvningen kommer til at foregaa i Omraader med det bedste Flyvevejr.

Isobarnavigation giver større Nøjagtighed end andre Metoder, idet man, naar Kursen sættes, tager en vis Højde for Vinden, beregnet efter Lufttrykforholdene paa Ruten. Disse Lufttryk kan forudsiges med langt større Sikkerhed end de tilsvarende Vindretninger og Vindstyrker, som anvendes ved de andre Navigationsmetoder, hvor man endvidere retter Kursen under Hensyn til Afdriftsobservationer fra en tilbagelagt Del af Flyvningen. Disse Afdriftsobservationer anvendes til at sætte Kursen paa en ny Strækning, hvor der maaske er helt andre Vindforhold. Følgen heraf bliver en yderligere Afvigelse fra den tilsluttede Rute.

Til Slut bør det fremhæves, at Navigatøren, for at opnaa godt Resultat ved Isobarnavigering, maa have godt Kendskab til Meteorologi, et Kendskab som forøvrigt er nødvendig ved al Navigering i Luften.

H. Harms.



SAS HAR JUBILÆUM

DET skandinaviske Luftfartselskab SAS havde den 1. August eksisteret netop et Aar. Et Aar, der baade har været udviklende og tillige indeholdt Fingerpeg om de Vanskeligheder, der endnu kan komme til at ligge paa Vejen fremefter.

Det første Aars Regnskab, oplyses det, balancerer med 30 Millioner svenske Kr. SAS disponerer i Dag over Maskiner til en Værdi af omkring 75 Millioner Kr., og i Løbet af det første Aar er der blevet fløjet 473 Rejser over Atlanterhavet. Heraf er de 415 Ture gaaet til Sydamerika.

Man faar et Billede af Distancen, naar det erfares, at det drejer sig om 3 Millioner 620 Tusinde Kilometer svarende til Jorden rundt 90 Gange ved Ækvator. Ialt har man befordret 12.420 Passagerer, og de er blevet ekspederet af en Stab paa 850 SAS-Folk.

Det maa oprigtig haabes, at det nordiske Luftfartsimperium, med det første Aars fine Resultat i Erindring, maa kunne opretholde det Samarbejde, der ganske afgjort er af lige stor Betydning for Danmark, Norge og Sverige i Forholdet til den internationale Lufttrafik.

Nye Handelsruter er blevet muligt...

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

BEA

anbefaler
ROTOL
PROPELLERS

ROTOL LIMITED · GLOUCESTER
PARENT COMPANIES
ROLLS ROYCE LTD. · BRISTOL AEROPLANE CO. LTD.

AGENT FOR DANMARK: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S, SLUSEHOLMEN - KØBENHAVN SV.

Hvordan man bliver Erhvervsflyver

De første civile Erhvervsflyvere er under Uddannelse i Danmark

Erik Malmrose, den første civiluddannede Erhvervsflyver i Danmark, fortæller i en Samtale FLYVs Læsere om den lange Vej.

DEN 17. Juli fik Erik Malmrose i Odense udstedt sit Erhvervsceertifikat af Luftfartstilsynet. Malmrose er dermed den første Dansker, der uden militær Flyveuddannelse har opnaaet dette indenfor Landets Grænser. Før Krigen var Arvid Hansen vor eneste Erhvervsflyver med civil Uddannelse, som han imidlertid havde faaet i Tyskland. Adskillige andre er nu paa Vej, og flere paatænker denne Løbebane, saa det kan sikkert interessere at høre om Malmroses Uddannelse.



Erik Malmrose.

Begyndt som Modellflyver.

Malmrose begyndte naturligvis som Modellflyver og var blandt den energiske Skare, der byggede Odense Model-Flyveklub op. Da Dansk Modellflyver-Forbund blev stiftet i 1937, var han med og sad i Bestyrelsen det første Aar. Svæveflyvningen øvede en kraftig Tiltrækning paa Malle, som han kaldes mellem Venner, men den Gang var det ikke saa nemt at blive Svæveflyver, og de fleste Modellflyvere holdt sig endnu tilbage.

Malle byggede imidlertid sammen med Brødrene Kring m. fl. Odense Svæveflyveklubs OY-17, en »Unionens Skoleglider«. Da Krigen brød ud, havde han B-Diplom og ikke mindre end 120 Starter. Dengang var der nemlig ingen »Baby« at gaa videre paa. Den er først kommet nu i 1947. Med Besættelsen indstillede Malle Svæveflyvningen. Han tog det Standpunkt, at han ikke vilde flyve paa tysk Tilladelse. Drastisk, syntes man maaske dengang, men i hvert Fald klart.

Besættelsen spærrer Vejen.

Det havde været Malmroses Maal at blive »rigtige« Flyver gennem Militæret, og da det var svært at komme ind her, aftjente han først sin Værnepligt og gik saa videre, idet Chancerne for at komme ind paa Flyveskole var større for en Officer. Inden han

var naaet frem og blevet Sekondløjtnant, havde Besættelsen ogsaa hindret denne Plan. Malle gik ind i Modstandsbevægelsen og havde som Vaabenmodtager lidt Kontakt med Flyvningen, indtil han blev Leder for Vaabenfordelingen paa Fyn.

Efter Krigen vendte Malle tilbage til Svæveflyvningen og var med i Svæveflyvelederlejr i Værløse i 1946, hvor han tog sit »C«-Diplom og blev Flyveleder.

Herefter vidste han ikke sine levende Raad, før Johs. Thinesen, der sjældent mangler Ideer, førte ham ind paa Tanken om at blive Erhvervsflyver.

Motorflyvningen paabegyndes.

Men det er lettere sagt end gjort. Det kræver Penge, Tid og en Skole, hvor man kan faa Uddannelsen. Pengene laante han, og den 9. November 1946 begyndte han foreløbig Privatflyveruddannelsen i Fyens Flyveklubs Auster hos Holger Petersen paa Beldringe. Da »HP« havde fløjet med ham i 10 Minutter, sagde han til Svæveflyveren ved sin Side: »Ja, flyve oppe i Luften kan du jo godt. Du skal bare lige lære at lande«. Det er Malles bestemte Mening, at selv hans begrænsede Svæveflyvererfaring var til Gavn, i hvert Fald gik han med stor Sindsro til Eneflyvningsprøven, og den 9. Januar aflagde han Privatflyverprøven. Selv om han nu har motorfløjet snart 300 Timer, ser han stadig med stor Glæde frem til at faa Lejlighed til at terminsvæveflyve.

Nu gjaldt det om at komme videre fremad. Erik Malmrose blev Banebryder for de Erhvervsflyvere, der kommer efter ham, og en Slags Prøveklub for Luftfartstilsynet. De 100 Timer, der krævedes før Krigen, var ikke nok, og der blev først sagt 165 Timer. Efter nogen Uklarhed blev det under Uddannelsen ændret til 200 Timer, hvoraf 10 Timer Instrumentflyvning og 10 Timer Natflyvning.

Midt om Vinteren fløj Malle videre, op til 6 Timer om Dagen i bidende Kulde. Han blev skolet om til KZ III og KZ II-Træner, fløj rundt i hele Landet og lærte Danmark og dets Flyvepladser at kende. Han lærte en lang Tid maaltbevidst Nøddandingsøvelser — og uddannede med andre Ord sig selv.

Instrument- og Natflyvning.

Det var ikke saa lige til at paabegynde Instrument- og Natflyvningen. Instrumentflyvningen kunde gøres i KZ II-T, men den havde ingen Hætte, Eleven kunde lukkes inde under. Hvorfra faar man en saadan? For at gøre en hurtig Ende paa Overvejelserne tog Malle selv noget Tøj og sin Kones Symaskine med ud til Beldringe og lavede den paa Stedet! Teorien lærte han i Sportsflyveklubbens Instruktionshæfte, udarbejdet af Lt. Infeld, og de 10 Timer under Hætten fløj han med Holger Petersen i det andet Sæde.

Natflyvningen var om muligt endnu svæ-

rere. Fyens Flyveklub havde ingen Maskine udstyret her til, men til sidst lejede man Morian Hansens KZ III OY-DMA. Hvor var der nu en Flyveplads? Kastrup og Aalborg er vore eneste Pladser, der er udstyret til Nallanding, men de maatte ikke benyttes af trafikale Grunde, saa der var en Tid Tale om at lægge denne Uddannelse i Bulløfta paa en Ercoupe. Men til sidst blev der da stillet en Række Flagermuslygter op paa Beldringe, hvor han fik 4½ Time Dobbeltstyring og 5½ Time Solo.

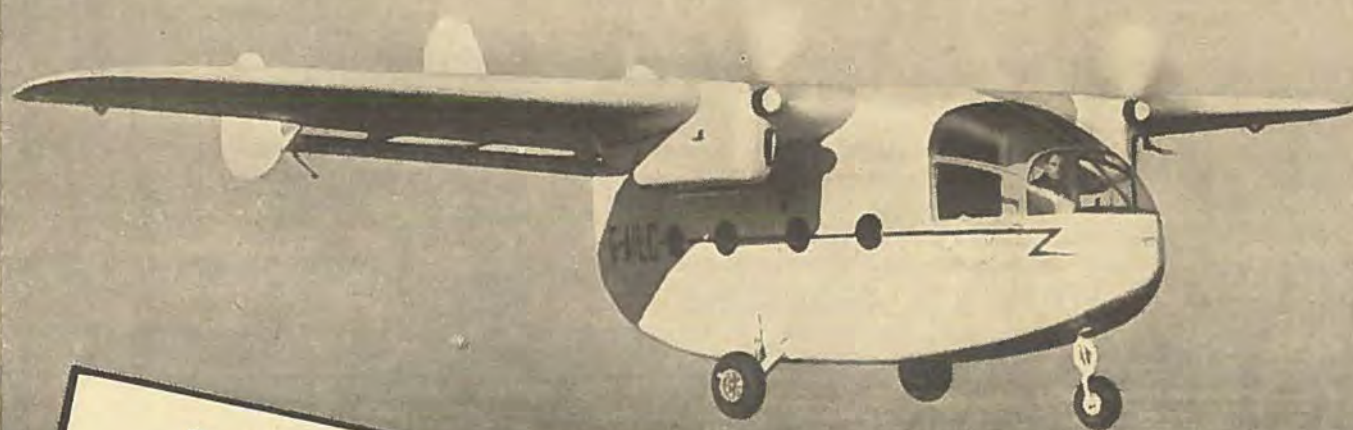
Kostbar Uddannelse.

Mens Soloflyvning kun kostede 30 Kr. i Timen, kostede Instrumentflyvnings timerne 80 og Nat timerne 100 Kr. hver. Hele Uddannelsen har kostet ca. 10.000 Kr., hvortil kommer tabt Arbejdsfortjeneste i over et halvt Aar. Huslejen skulde ogsaa betales, og Malle, hans unge Frue og lille Claus skulde have Mad, saa det gjaldt om at spare. Motorecyklen maatte ombyttes med en Cykel til de mange Ture ud til Beldringe. Mange Gange var de nær ved at opgive det hele paa Grund af den megen Uklarhed og de mange Vanskeligheder, som hele Tiden dukkede op. Endelig efter lang Ventetid lykkedes det at komme op til Prøven. Teoriprøven var en smal Sag for en gammel Model- og Svæveflyver; men den praktiske Prøve var meget indgaaende og bød paa forskellige Overraskelser. Der blev prøvet Landinger paa smaa Pladser, Nøddandinger, Spinn, grundig Blindflyvning m. m. Ved en længere Omgang Kunstflyvning lykkedes det Kaplajn A. H. Jørgensen at gøre Malle luftsyg, men han gav dog ikke op og gennemførte trods alt Prøven. Hjemme sad hans Frue tappert og ventede om muligt endnu mere spændt, end han selv havde været, paa det endelige Resultat, indtil han langt om længe vendte hjem og kunde fortælle, at Maalet var naaet.

Fremtiden.

Hvad nu? Hvad maa en Erhvervsflyver? Ja, ikke meget mer end at flyve Rundflyvning. Til Taxaflvning skal man efter de øjeblikkelige Regler have 500 Timer. Malmrose haaber ogsaa efterhaanden at kunne blive Flyvelærer, men dertil kræves et Par Hundrede Timer som Hjælpe lærer og herpaa en Instruktørexamen, som man foreløbig ikke ved meget om.

Maaske en og anden efter denne Beretning har faaet sin Lyst til at blive Erhvervsflyver styret. Det er en lang og trang Vej, og Stillingerne hænger ikke paa Træerne. Naar man tænker paa, hvordan vore militære uddannede Erhvervsflyvere ikke alene har faaet deres lange Uddannelse gratis, men endog har faaet en god Løn i den Tid, saa maa man i Sandhed beundre den Indsats, som Malmrose og de efterfølgende civiluddannede Erhvervsflyvere har gjort.



Luftens „1-Tons Vogn”

Miles Aerovan er den første Letvægts-Fragtflyvemaskine i Civilluftfartens nye Æra. Med en Fart af 176 km/T flyver den støt og sikkert hen over Trafikknudepunkter og Rangerbanegaarde . . . hen over Vand og internationale Grænser . . . og afleverer sin Last paa *Klokkeslæt* og i Tip-Top Stand. Men den er ikke blot en „flyvende 1-Tons Vogn!” Med et Kabine-Rumindhold paa 20 m³ kan den nemt tages i Brug som 9-sædet Passagermaskine . . . til Kvægtransport . . . som flyvende Udstillings-lokale . . . Værksted . . . Ambulance. Kort sagt: Aerovan kan medføre een Ton af saa at sige en hvilken som helst Last, i gunstigt Vejr indtil 640 km . . . eller 900 kg over 1280 km . . . og ved at gøre dette paa ikke mere end 310 BHK kvalificerer den sig som Verdens mest økonomiske Fragtflyvemaskine.

MILES Aerovan

MILES AIRCRAFT LIMITED · READING · ENGLAND

Vore Produkter vil være udstillet paa
DEN 8. S.B.A.C. Udstilling,
Radlett, England, 9.—11. September 1947.



M.R.12

VIL LUFTSKIBET VENDE TILBAGE?

En Redegørelse fra en amerikansk Luftfartskommission gør Problemet aktuelt paany Verden over

MEDENS de store Flyvemaskinfabriker Verden over Gang paa Gang overrasker den flyveinteresserede Verden med Oplysninger om Planer til nye Kæmpflyvemaskiner til baade 100 og 200 Passagerer, synes man næsten helt at have glemt Mellemkrigsarenes »Skymastere«, de imponerende Luftskibe og Zeppelinere, der endog et Par Aar gik i fast Rutefart over baade Syd- og Nordatlanten.

Det er derfor ikke uden Interesse at erfare, at man i amerikanske og britiske Luftfartskredse i denne Tid for fuldt Alvor beskæftiger sig indgaaende med Tanken om at bygge moderne Luftskibe og paany sætte disse relativt hurtige og komfortable Oceanflyvere ind i regelmæssig Rutetrafik over Atlanterhavet.

En Redegørelse fra en Luftfarts-Koordineringskommission nedsat af Præsident Truman beskæftiger sig indgaaende med Problemet og fremhæver Fordelene ved den næsten helt lydløse og behagelige Rejse i Luftskib. Disse Luftgiganter vil, i højere Grad end det er Tilfældet med Flyvemaskinerne, kunne honorere Publikums Krav til større Bevægelsesfrihed under lange Rejser. Det vil være muligt for den enkelte Passager at medtage mere Bagage, peger man ligeledes paa i den amerikanske Rapport, som nu ogsaa diskuteres indgaaende i England.

Ingen tekniske Hindringer.

Luftfartskommissionen mener ikke, set fra et rent teknisk Synspunkt, at der kan være nogen Hindring i Vejen for, at Luftskibe vil kunne flyves og navigeres med den paakrævede Sikkerhed. Men Brinten bør være bandlyst til Fordel for Helium. Det anbefales at benytte Dieselmotorer, bl. a. af Hensyn til Brandfare og for at opnaa den størst mulige Brændstoføkonomi. Efter Beregningerne vil et Luftskibs Hastighed være ca. tre Gange større end de hurtigste Passagerdampere og ikke ligge under en Tredjedel af Trafikflyvemaskinernes.

Ved Udnyttelse af alle de Erfaringer, man har opnaaet indenfor Motorindustrien i de sidste 10 Aar, er der tilmed den største Sandsynlighed for, at Motorkraften til et Luftskib vil kunne gøres saa effektiv, at man kommer op paa meget større Hastigheder, end Beregninger nu forudsætter.

Under den sidste Krig var USA det eneste Land, der anvendte Luftskibe, men til Gengæld gjorde man ganske gode Erfaringer, og ved Slutningen af 1945 raadede man over en Luftskibsflaade paa henvend halvandet Hundrede. Militær-Luftskibene blev sat ind ved Jagt paa Undervandsbaade og benyttedes i vid Udstrækning til Konvojer. Det er blevet fremhævet i denne Forbindelse, at ingen Skibe, der sejlede i Konvojer beskyttet af Luftskibe, gik tabt.

Erfaringerne forud for sidste Krig.

Forud for den sidste Krig kan det løvrigt ikke paastaas, at man havde altfor opmuntrende Erfaringer med Zeppelinere og Luftskibe. Herhjemme staar Zeppelinieren »Hindenburg« forlis ved en Eksplosion efter Landingen i Lakehurst med 36 Ofre endnu i frisk Erindring, og denne sidste Katastrofe blev for saa vidt den foreløbige Afslutning paa Kapitlet om Passagerluftskibenes Indsats. Efter Lakehurst byggede Tyskerne endnu et Kæmpeluftskib, men man var helt paa det rene med, at Brinten indebar et meget betydeligt Faremoment, uden Hensyn til Anvendelse af Dieselmotorer. Det lykkedes imidlertid ikke ved de Forhandlinger, der førtes helt til de sidste Maanedere inden Krigen, at faa Amerikanerne til at levere Helium, og man opgav saa al Flyvning med Luftskibe paa Passager-ruter.

»Hindenburg«.

»Hindenburg« havde efterfulgt det meget berømte »Graf Zepp« og blev sat ind i Trafikken over Atlanten i 1936. Det var et imponerende Luftskib med sine 247 Meter i Længden og en Diameter paa over 41 Meter. Foruden Besætningen paa ikke mindre end 40 Mennesker, kunde »Hindenburg« lade et halvt hundrede Passagerer. Der var Saloner i to Etager, og man kunde om Natten trække sig tilbage til en Suite Luksushytter, hvis Indretning ikke stod tilbage for den, man finder i store, internationale Turisthoteller.

Naar Luftkæmpen gik til Vejrs, vejede den omkring 200 Tons. Fire Dieselmotorer der hver udviklede 1100 HK, drev det flyvende Luksushotel frem med en Maksimumhastighed af 130-135 km i Timen.

Fra de berømte Luftskibes Tid husker de fleste General Nobile's »Italia«, der forliste over Polarhavet i 1929, det engelske R.101, der samme Aar styrtede ned og kom i Brand paa en Rejse over Frankrig, og hvorved et halvt Hundrede Mennesker salte Livet til. Endelig den amerikanske Marines »Akron«, der kostede 78 Mand Livet under en Orkan i Atlanterhavet. Det sidste Luftskib, den amerikanske Marine mistede, var »Macon« i 1935.

Under den sidste Krig har man imidlertid haft bedre Erfaringer, og det maa forventes, at man endnu engang vil forsøge at bygge Passagerluftskibe som Konkurrenter til de moderne Passagerflyvemaskiner. Udviklingen imødeses i hvert Fald med stor Interesse overalt, hvor man beskæftiger sig med Luftfartens Problemer. w. n. h.

MØLVIGS BITTERMANDEL



En fynsk Godsejer og Sportsflyver har af Luftfartsmyndighederne faaet Koncession paa at drive Skadedyrsbekæmpelse fra Flyvemaskine.

Betydningen af

HAWKER SIDDELEY *Group*

indenfor Flyvningens Verden

Tanken bagved Hawker Siddeley Group er at give hvert af de Selskaber, som hører til Gruppen, Lejlighed til at drage Nytte af den store tekniske Erfaring og de mange Hjæpekilder, der langt overgaar de enkelte Selskabers Evner, Hvert Medlem af Gruppen varetager helt og holdendt sine egne Affærer ; men tilsammen danner de et samarbejdende Hold — kendt under Navnet Hawker Siddeley Aircraft Co., Ltd. — som paa Verdensmarkedet giver hvert enkelt hele Holdets Styrke, og som værende en Pool for Flyveteknik og Hjæpekilder ikke har noget Sidestykke i Verden. Listen af Medlemmer, som hører til Gruppen er følgende.

A. V. ROE & CO. LTD

HAWKER AIRCRAFT LTD

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD

GLOSTER AIRCRAFT CO. LTD

ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD

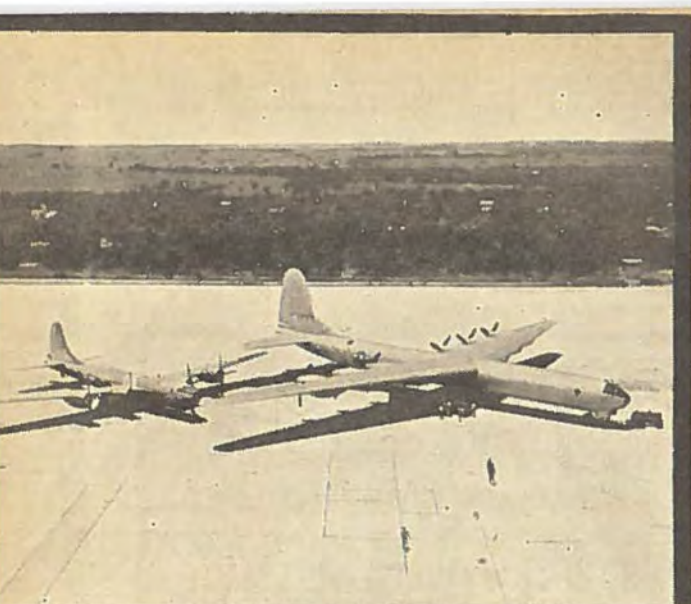
A. V. ROE CANADA LTD

AIR SERVICE TRAINING LTD

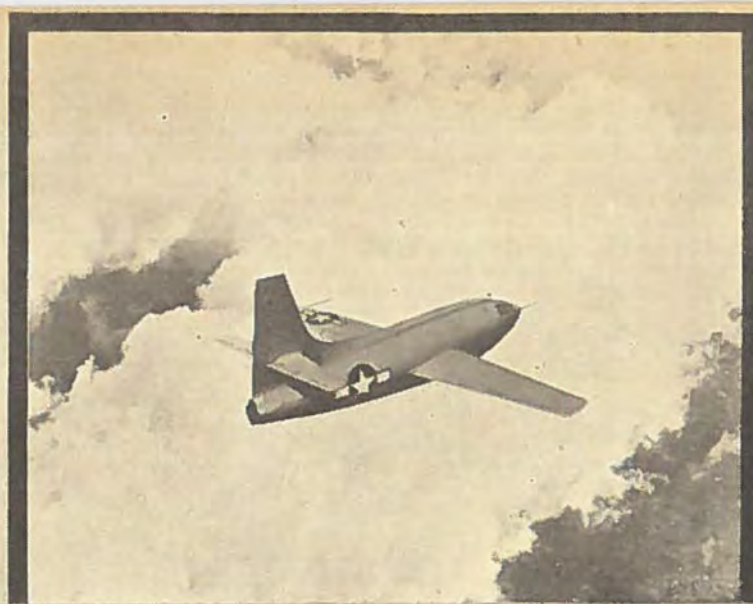
A. W. HAWKSLEY LTD



HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT CO., LTD., 70 PALL MALL, LONDON, ENGLAND



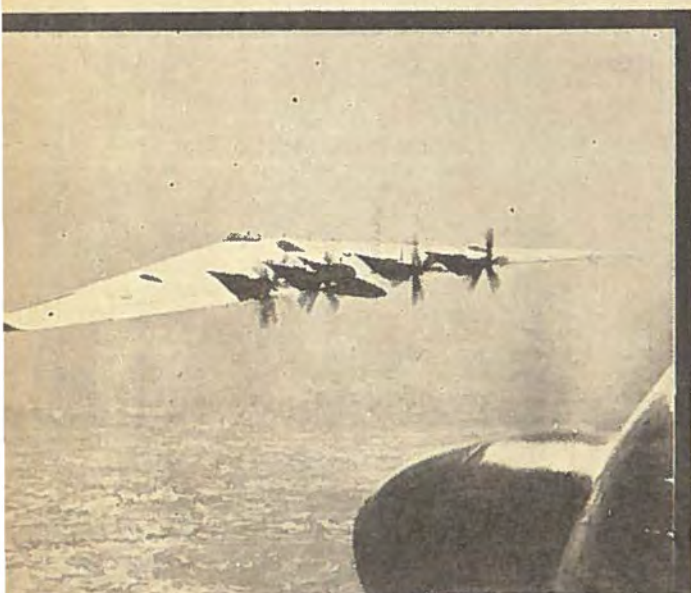
CONSOLIDATED VULTEE-XB-36



BELL-XS-1



LOCKHEED - P-80



NORTHROP-XB-35



NORTHROP-XP-79

NYERE AMERIKANSKE M

Ved Kaptajn

CONSOLIDATED-VULTEE XB-36 er Verdens største landbaserede Bombemaskine. Den har en normal Flyvestrækning paa 16000 km med 5000 kg Bomber.

LOCKHEED P-80 »Shooting Star« er en af AAF's Standardjagere. En Specialudgave P-80 R er Indehaver af Verdensrekorden for Hastighedsflyvning (1003 km/T).

NORTHROP XB-35 er en kæmpemæssig »flyvende Vinge«. Den er konstrueret til at kunne medføre en Bombelast paa 5000 kg over en Strækning paa 16000 km.

BELL XS-1 er AAF's første raketdrevne Luftfartøj. Man forventer, at dens Hastighed i Løbet af 1947 vil komme op over Lydens.

NORTHROP XP-79 er en Helmetalkonstruktion, udstyret med to Westinghouse Reaktorer Model 198. Flyveren ligger ned under Flyvningen. Hastighed ca. 800 km/T.



REPUBLIC-XF-12



DOUGLAS-XB-43

MILITÆRFLYVEMASKINER

John Toftmann

REPUBLIC XF-12, det første firemotorede Luftfartøj til Fotorekognoscering over lange Distancer. 4 × 3000 HK. Hastighed over 720 km/T.

REPUBLIC XP-84 er en af den amerikanske Hærs Luftstyrkers nyeste Reaktorjagere. Luftindsugning er, i Modsætning til andre Typer, anbragt i Næsen.

DOUGLAS XB-43. Amerikas første reaktordrevne Bomber. Den har to Reaktorer, og dens Rækkevidde er ca. 2250 km.

CONSOLIDATED-VULTEE XP-81 er udstyret med en Reaktor agterude og en propeldrevet Gasturbine i Næsen.

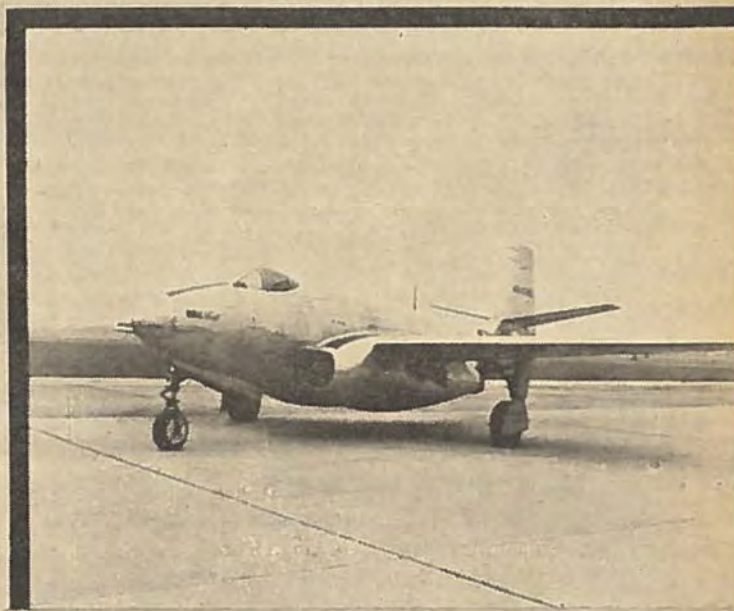
BELL XP-83 er en Reaktorjager, som endnu er paa Forsøgsstadiet. Den er udstyret med to General-Electric J-33 Reaktorer, og dens Hastighed ligger over 800 km/T.



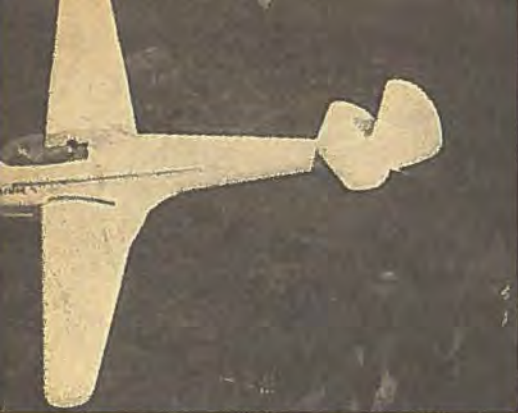
CONSOLIDATED VULTEE-XP-81



REPUBLIC-XP-84



BELL-XP-83



Short Nimbus.

U.S.A.

AMERIKA, den Nation, som vel maa siges at være førende, hvad Motorflyvning betræffer, kan ikke siges at have en misundelsesværdig Stilling rent svæveflyvemæssigt.

De spredte Nyheder, der af og til forvilder sig over Dammen, giver ialtfald ikke Indtryk af nogen særlig livlig Svæveflyvevirksomhed i de store Muligheders Land. Man ser for sig de Tyggegummi-gumlende, realitetsbetonede Amerikanere ryste opgivende paa Hovedet — »Svæveflyvning, det er vel ikke noget — nøh, lad os faa en Shooting Star, den kan flytte sig!»

Flere Svæveflyvere, som personligt har kontaktet Svæveflyveklubber i Amerika, ikke alene i U.S.A., men ogsaa Mellem- og Sydamerika, er enige om, at Interessen for Luftens Fuldblodssport er ringe paa de Kanter.

Fra et Besøg i Argentina fortæller saaledes, een, at medens Motormaskinerne summede fra Morgen til Aften, stod der bagest i Hangaren en Del Svæveplaner. Lækre »Ting og Sager«, Minimoa, Kranich og amerikanske Typer — men med et tykt Lag Støv paa Vingerne. Det var alt for besværligt at hale dem ud! — der skulde stilles Spil op og meget mere. Nøh, Motormaskinerne var meget nemmere at have med at gøre.

Naa, selv om Aktiviteten procentvis er ringe, savnes der ikke Resultater. Den afbildede »Baby Albatross«, som understøttes af en meget meksikansk udseende Herre, har amerikansk Rekord i Maalflyvning — 425 Kilometer. Det andet Billede viser en »Schweizer TG2«, to-sædet, midtvinget Helmetalsvæveplan, som har den absolutte amerikanske Distancerekord paa 502 km.

Sølv C af en Fejltagelse.

Unionssekretær stud. therm. E. Eckert, søm sammen med Indbudte fra de nordiske Lande gæstede den finske Svæveflyveskole Jämsiljärvi, fortæller følgende pudsige Episode deroppe fra:

En Svæveflyver, som kun manglede »Strækket« til sit Sølv C, laa i en Baby i Termikken over Jämsiljärvi, da en af Instruktørerne fløj tæt forbi ham i en Kranich. Instruktøren hilste da med den finske Svæveflyvehilsen, Raabet »Hej — ba, ba, ri-ba«. Den anden opfattede kun det sidste, og troede der blev sagt Pori, det finske Navn paa Bjørneborg, hvortil Distanceflyvningen til Sølv C som Regel gaar. Han vinkede og nikkede til Tegn paa, at han have forstaaet — troede han! — stak af Sted og gennemførte den 64 km lange Tur!

Svæveflyvenyt fra hele Verden

Ved Knud Hartvig Jensen

England.

I England er Interessen for Svæveflyvning stor, men man har de samme Vanskeligheder at kæmpe med, som vi herhjemme kender saa godt: For faa Penge at arbejde med, svært med Materialer og Arbejdskraft.

En Del af de Fabrikker, som under Krigen maatte udvide for at tilfredsstille det store Behov af Krigsflyvemaskiner, er nu slaaet ind paa Svæveplanfremstilling. Det har resulteret i en Del nye engelske Typer — og Engelskmændene er ved at komme helt godt efter det.

Det nyeste er et to-sædet Plan i Trækonstruktion, Short »Nimbus«, som bygges af Short Fabrikkerne.

Short »Nimbus« har Sæderne i Tandem, umiddelbart efter hinanden i samme Kabine. Den er lavvinget med Maageknæk og er ualmindelig tiltalende i Linierne.

Men ved Landinger ude i Terrænet vil Faren for Havarier øges, og Vingernes lave Anbringelse giver en »Luftpudevirkning« i Landingen, som øger Afløbet.

Dens Data er følgende: Spændvidde 18,91 m, Længde 7,96 m, Planareal 22,32 m², Tomvægt 365 kg, Glidevinkel 1:25,8, Hastighed ved bedste Glidevinkel 60,5 km/T., Synkehastighed 0,51 m/sek. ved 56,3 km/T.

Fabrikken er oppe paa en Produktion af 4 om Maaneden, og Prisen af Fabrik er 750

£, svarende til ca. 15.000 danske Kroner. Typen er i England beregnet og godkendt til Begynder- og Videreuddannelse, Rekordflyvninger, Passager- og Kunstflyvning.

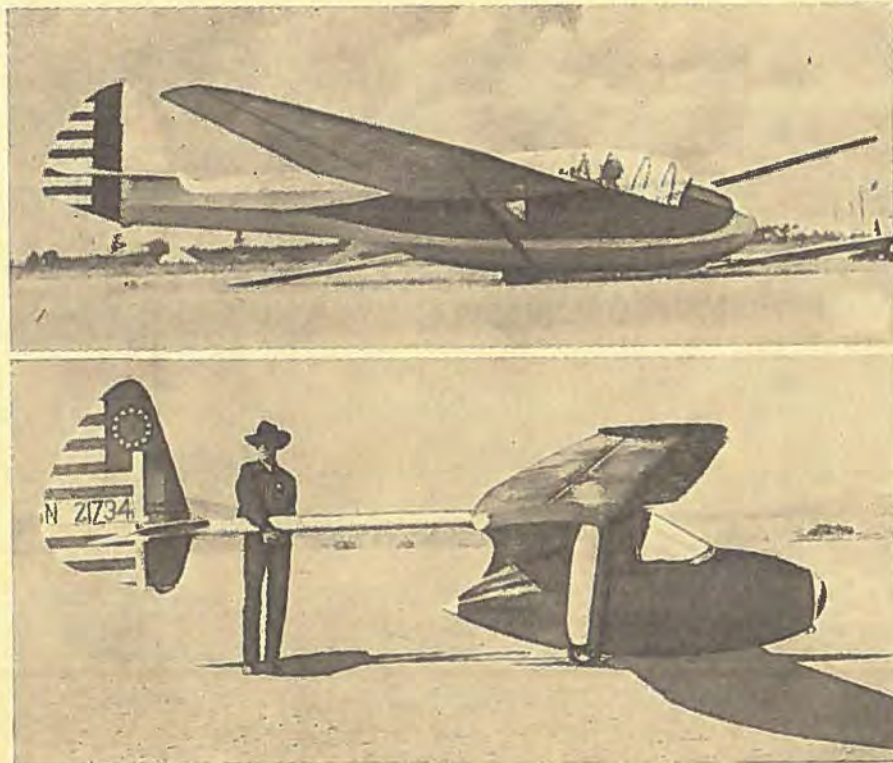
Den tyske Type Olympia, der ved en international Udtagelseskonkurrence blev valgt som Enhedstype til Svæveflyvekonkurrencerne i Forbindelse med den planerede Olympiade i Finland 1940, bygges nu af flere Fabrikker i England.

Som bekendt kommer Svæveflyvning ikke med ved de olympiske Lege i England 1948. I Stedet afholder England en sideløbende international Svæveflyvekonkurrence. Finland, som har paataget sig den følgende Olympiade, arbejder dog energisk paa at faa Svæveflyvningen optaget paa det egentlige Olympiadeprogram. Om det lykkes, vil det komme til at foregaa paa Jämsiljärvi.

Svensk Distancerekord.

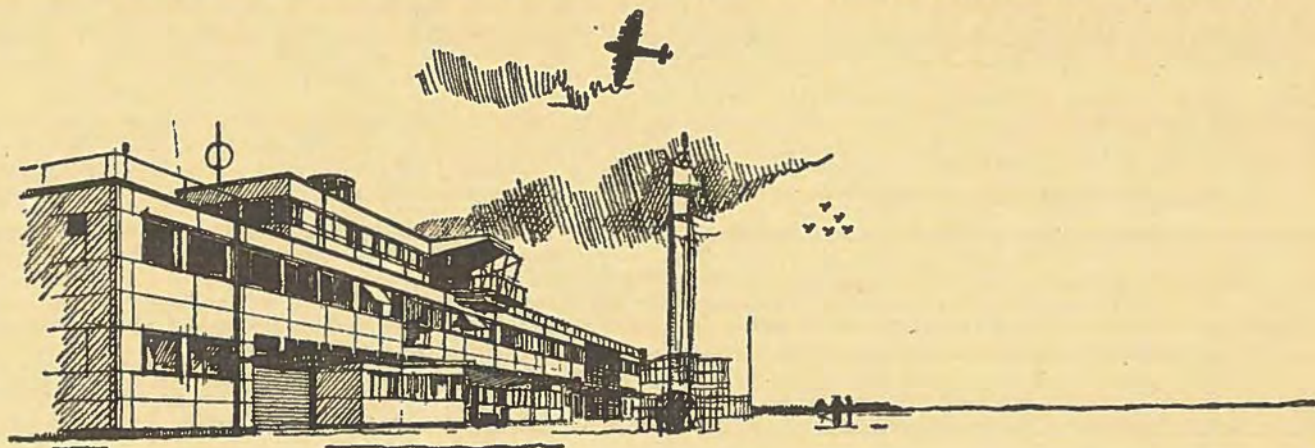
Børge Centnergren fra Stockholm Segelflygklubb satte i Slutningen af Juli ny svensk Distancerekord paa 415 km. Han fløj fra Stockholms Svæveflyveplads — Skarpnäck — i en Weihe og landede i Halland. Børge Centnergren er et Par og tyve Aar gammel og begyndte at svæveflyve i 1944.

(Fortsættes Side 202)



Amerikanske Svæveplaner. Øverst Schweizer TG 2, nederst Baby Albatross.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK
ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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

DUNLOP *leverer*

**HJUL * DÆK
SLANGER og
BREMSE**

til
Vickers Viking

(Svæveflyvenyt fra hele Verden)

Svæveflyvemesterskaber i Finland.

I Finland er Interessen for Svæveflyvning meget stor og i stadig Stigning. Ogsaa der har Svæveflyverne mange Vanskeligheder at slaas med. Ikke alene Mangelen paa Svæveplaner gør sig gældende, men Transportvanskeligheder begrænser Distanceflyvningerne.

Ved de finske Svæveflyvemesterskaber 1947 gik man den Vej, at Flyvningerne dels var Distanceflyvninger med Tilbagevending til Startstedet, dels Flyvning i fast Trekantbane med Point for Hastighed og Højdevinding. Sejrherr blev Ing. Kalle Temmes, Faderen til PIK-Konstruktionerne.

International Svæveflyveuge i Schweiz.

Fra 30. Juli til 9. August afholdt »Aero-Club der Schweiz« en international Svæveflyveuge i Samedan.

Samedan ligger i Hjerter af Alperne og blev for første Gang benyttet til Svæveflyvekonkurrencer i 1943. En Række Forsøgsflyvninger har vist, at Flyvning i Alperne rummede store Muligheder for Svæveflyvning. — Ved denne Konkurrence naaede schweizisk Svæveflyvning sit ubestridte Højdepunkt, og Samedan blev herefter betitlet »Svæveflyvernes Paradis«.

For udenlandske Svæveflyvere vil det nok være svært at konkurrere med Schweizerne, som har gjort Bjergflyvning til sit Speciale — og de udenlandske Svæveflyvere, som har lødset de herskende vanskelige Transportforhold i Europa, har sikkert »faaet lørt paa«.

Til Gengæld skal det blive interessant at se, hvorledes Schweizerne vil klare det mere flade Terræn i England i 1948. De vil sikkert faa Besvær med at klare en Persson, Magnusson og Brink fra Sverige!

Polen.

Før Krigen hørte Polen til de førende Svæveflyvenationer, og er nu paa Vej frem igen med Syvmileskridt!

Allerede i April og Maj Maaned i Aar blev der gennemført flere Distanceflyvninger paa mellem 100 og 200 km. Krakaus akademiske Svæveklub ligger i Spidsen med to Flyvninger paa over 350 km, og saa var det endda med tvungen Landing, idet de ikke maatte passere Statsgrænsen!

Vejrforholdene i Juni Maaned var ikke særlig gode rent svæveflyvemæssigt, men bød alligevel paa to Flyvninger paa henholdsvis 245 og 260 km! Det var en Klub i Poznan, der præsterede det efter Spilstart, og ogsaa disse to Flyvninger maatte afbrydes, denne Gang paa Grund af en Kystlinie.

Polen deltog med fire Svæveplaner i Svæveflyveugen i Schweiz, bl. a. med en ny Type, som er konstrueret efter Krigen!

24 Timer i Termik?

Ing. Temmes fortæller, at nogle Svæveflyvere har besøgt det nordligste Finland og gjort interessante Jagttagelser med vidrækkende Perspektiver!

Klimaet og de meteorologiske Forhold deroppe lyder paa at være første Klasses for Svæveflyvning. Solens Indstråling er Døgnet rundt saa kraftigt, at Cumuluskyerne er lige saa store og kraftige ved Midnatstid som midt paa Dagen. Finnerne sender nu en Svæveflyveekspedition derop for at undersøge Forholdene nærmere.

Hartvig Jensen.

Graf's Distancerekord slaaet to Gange

Karlheinz Rasmussen flyver 107 og 122 km

Gerhard Nielsens Distancerekord fik ingen lang Levetid. Den 1. August startede Karlheinz Rasmussen fra Polyteknisk Flyvegruppens Sommerlejr paa Vandel Flyveplads og landede efter 2 Timer 50 Minutters Forløb ved Skovby paa Als. Denne Distance bliver formodentlig anerkendt som ny dansk Distancerekord med 107 km. Det er saaledes den første Svæveflyvning i Danmark paa over 100 km. Det er forøvrigt først med denne Flyvning, at Svæveflyverne overgaar Modelflyvernes Distance paa 86 km. Flyvningen foregik efter en Spilstart Kl. 14, og den største Vanskelighed paa Turen, der blev foretaget i Indstrålingstermik, var Passagen over Kolding Fjord. Rasmussen tilbragte en Times Tid i denne Omegn. Han kunde forøvrigt godt være fløjet længere, men Grænsen spærrede ham Vejen. Den maximale Højde paa Turen var 1500 m.

Samme Dag fløj Civilingeniør H. Harboe, der startede sent paa Eftermiddagen, 15 km.

Rasmussen flyver 122 km.

Ikke tilfreds med de 107 km forbedrede Karlheinz Rasmussen den 6. August Rekorden ved at flyve op til den nordlige Del af Salling, en Distance paa 122 km. Det var altsaa lige i den modsatte Retning. Det er yderst sjældent, at man oplever »Distance-Vejr« med sydlig Vind, og det var ogsaa en vanskelig Flyvning med lang Afstand mellem Opvindsfelterne. Rasmussen slak af Kl. 1049. Om Eftermiddagen fløj to Aarhusfolk borti, men da man havde hørt fra dem, var der endnu intet nyt fra ham. Landingen fandt Sted Kl. 1615, og Rasmussen havde dermed ogsaa faaet Varigheden til sit Sølv-C. Det er den første Svæveflyver, der har opnaaet alle tre Betingelser inden for Landets Grænser. Karlheinz Ras-

mussen er en meget erfaren Svæveflyver, formodentlig den, der har flest Timer i Danmark — men det er først nu, at han er begyndt paa Distanceflyvningerne.

Han er selvfølgelig gammel Modelflyver, har bl. a. fløjet Benzinmotormodeller med Svævemodeller paa Slæb og har studeret Flyvetechnik.

Rasmussens største Højde under Rekordflyvningen var 2200 m.

Dagen efter hans Flyvning fløj Poul Nielsen 23 km til Dybvadbro, mens Bjørn Thøgersen den 9. fløj 33 km.

*

Søndag den 10. August fik Mogens Møller Madsen sit Sølv-C, idet han fik Distancen og Varigheden ved at flyve fra Vandel til Esbjerg. Højdevindingen havde han faaet i Tjekko-Slovakiet.

*

Polyteknikerne holdt Sommerlejr en Maaned paa Vandel fra Begyndelsen af Juli til lidt ind i August. Der var 32 Deltagere og blev foretaget 810 Starte. Skolingen foregik i »Poly«, hvorpaa der var 290 Starte, og desuden havde man to Baby'er, OY-XA X, der blev benyttet til Rekorden, og OY-XEX. Der blev foretaget mange Termikflyvninger, saaledes at den samlede Flyvetid i Baby blev 85 Timer. Der blev da ogsaa opnaaet 8 Certifikater samt en Del yderligere Betingelsessflyvninger foruden 7 A-, 8 B- og 3 C-Diplomer.

To norske Polyteknikere deltog som Gæster i Lejren og fik A og B.

Som et Kuriosum kan nævnes, at der utvivlsomt blev sat Verdensrekord i Udkoblingshøjde, idet Harald Thyregod en Dag i stærk Blæst (12 m/sek) med 1800 m Wire (der er god Plads paa Vandel) opnaaede en Udkoblingshøjde paa ikke mindre end 1020 m.

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

SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS AERONAUTICAL EXHIBITION

RADLETT

SEPTEMBER 9th—12th



ROLLS-ROYCE

AERO ENGINES AND POWER PLANTS

FOR CIVIL AIR TRANSPORT & MILITARY AIRCRAFT

ROLLS-ROYCE LTD. DERBY

LONDON OFFICE - CONDUIT ST. W. I.

AERONAUTICS

EDITED BY OLIVER STEWART



27 NOVEMBER
1947 VOL. 17 No. 4
AERONAUTICS

Covers every facet of world aviation. Contains articles by leading airmen and technicians, and deals with civil and Service activities in all countries, air transport developments, aircraft design and production, advances in aerodynamics, gas turbines, jets and all aspects of modern air progress. *Superbly illustrated.*

BRITAIN'S AUTHORITATIVE AIR MONTHLY

*Special Enlarged
Overseas Number*

DATED NOVEMBER — ORDER NOW

This important issue should be seen by every aero executive, designer and technician. Make certain of your copy by posting the Order Form at once! You can order through your local agent or direct from AERONAUTICS Subscription Manager, address on form below. Why not get AERONAUTICS for a whole year starting with this Enlarged Overseas Number?

**WITH ILLUSTRATED REVIEW
OF THE BRITISH AIRCRAFT
CONSTRUCTORS' SHOW
AT RADLETT, ENGLAND**

Order from Indkøbs-Centralen Jul. Hansen, Nyropsgade 17-19, Copenhagen V. or hand this to your local bookseller.

(1) AERONAUTICS Enlarged November issue.

(2) AERONAUTICS for one year, starting with November issue.

For November issue only send Kr. 3.20.

For Annual Subscription (12 issues) send Kr. 31.20.

I enclose remittance value

NAME (Block Letters)

ADDRESS

Date

Published in England by C. Arthur Pearson Ltd. Tower House, Southampton Street, Strand, London W.C.2

FD 1947

Den danske Flyvedag 1947

EFTER alle Solemærker at dømmen har Den Danske Flyvedag 1947 været en Succes. Optakten var meget lovende. Salget af Flyvelotteriets Sedler begyndte hele Landet over den 18. August; men længe forinden kunde man spore en levende Interesse for Lotteriet. Alle de Klubber, der havde paataget sig at sælge Lodsedler, fik allerede inden den 18. August en Mængde Forudbestillinger, og en Del af Klubberne kunde melde udsolgt efter een Dags Forløb. Desværre var der ogsaa adskillige Klubber, som slet ikke deltog i dette Arbejde, og som Følge deraf faar de heller ingen Andel i det forventede store Overskud. Det endelige Resultat af Lodseddel-salget foreligger ganske vist endnu ikke;

men saa meget kan siges, at det bliver godt.

Takket være en svensk Velynder var det lykkedes Flyvedagens Komité at faa Raadighed over en af de svenske Bell Helikoptere, og mens disse Linier skrives, er den paa Tourne til fjorten forskellige Byer Landet over for at slutte i Aalborg den 31. August, hvor Flyvedagens store Stævne afholdes med Deltagelse af norske, svenske, engelske, amerikanske og danske Flyvere.

Modelflyverne, Svæveflyverne og Motorflyverne har afholdt deres Konkurrencer om de flotte Vandrepokaler, og i næste Nummer af FLYV skal vi bringe Resultaterne tillige med en kort Oversigt over »Den Danske Flyvedag«s samlede Forløb.

HAVNECHEF LEO SØRENSEN FYLDER 50 AAR



Havnechef Leo Sørensen.

Den 25. September fylder Chefen for Københavns Lufthavn, Kastrup, Leo Sørensen, 50 Aar.

Leo Sørensen hører til Dansk Flyvnings Pionerer, idet han i snart 30 Aar har været beskæftiget med Flyvning. Den 1. Februar 1918 kom han ind som Elev paa Hærens Flyveskole og erhvervede samme Aar sit militære Flyvercertifikat. Aaret efter havde Leo Sørensen travlt som Civilflyver, i 1921 fik han sit Trafikflyvercertifikat, og under Det Danske Luftfartselskabs første Rute-flyvninger mellem København og Hamburg virkede han som Trafikflyver i DDL. Leo Sørensen fløj paa Hamburg-Ruten indtil 1924, og i disse for Luftarten meget vanskelige Begynderaar gjorde han sit Arbejde godt; han forstod sit Metier og var en meget dygtig og højt respekteret Flyver.

Fra 1925 til 1926 var Leo Sørensen Trafikleder i DDL, og efter at Lufthavnen var aabnet i 1925, fungerede han samtidig som Havneleder. Men allerede i 1926 valgte han at fortsætte som Leder af Lufthavnen, og det er i denne Egenskab, de fleste har lært ham at kende. Den Stilling, som Leo Sørensen overtog i Kastrup Lufthavn i Lufttrafikens første Aar, var forholdsvis nem at bestride. Aarene førte imidlertid en stigende Trafik og dermed ogsaa et større Arbejde med sig; paa et vist Tidspunkt voksede Udviklingen med rivende Fart, Tempoet fortsattes — og fornyedes efter Krigen i endnu voldsommere Grad. Der stilledes store Krav til Lufthavnens Chef, men Leo Sørensen voksede med Opgaven og forstod at bestride sin Post — ogsaa efter at Havnelederstillingen var blevet til Havnechefen.

Mange af Flyvningens Venner har derfor al mulig Grund til at hylde Havnechefen paa hans 50-aarige Fødselsdag, og FLYV er med i denne Hyldest: Hjertelig til Lykke!

Oberstløjtnant T. A. Poulsen 50 Aar

Den 17. August fyldte Chefen for Jydske Flyverafdeling, Oberstløjtnant T. A. Poulsen, 50 Aar. Oberstløjtnant Poulsen startede sin militære Løbebane i Artilleriet, blev i 1932 Chef for Ballonparken, uddannedes senere til Militærflyver overgik til Hærens Flyvertropper, blev Chef for Flyveskolen, udnævntes i 1945 til Oberstløjtnant og ansattes samme Aar som Chef for Jydske Flyverafdeling, samtidig med, at

FLYVNING



I LYNGLIMT

Stor Trafik i Kastrup

Antal Starter og Landinger var i April 1419, Maj 2166 og Juni 3255. Det samlede Passagerantal ind og ud af Lufthavnen var henholdsvis 21.177, 25.499 og 29.058. — Største Dag hidtil var den 28. Juni med 131 Starter og Landinger og 1288 Passagerer. Søndag den 27. Juli blev hidtil største Omvisningsdag med 2700 Besøgende.

Flyvemaskiner som Sommerhuse

Der er Tradition for, at DDL's udrangerede Trafikmaskiner ender som Sommerhuse o. lign. Det var f. Eks. Tilfældet med de gamle Farman Jabiru-Maskiner, og nu er det gaaet den gamle Focke-Wulf Condor og den ene Boeing B-17 ligesaa. Der er endnu to Fokker F XII tilbage — af »Merkur« dog kun Staal konstruktionerne.

Danske militære Flyvemaskiner

Saa vidt det har kunnet oplyses, er der af militære Maskiner til Træningsbrug hidtil leveret 44 Airspeed Oxford, 26 North American Harvard, 5 Supermarine Sea-Otters, 6 Consolidated Catalina, 15 KZ II-T, 2 KZ III og nogle Percival Proctor. De første Spitfires ventes hvert Øjeblik.

SAS billigere end Taxa

Mens Kørsel hos Taxa i København koster 61 Øre plus Drikkepenge for hver Kilometer, er Prisen for SAS's Atlanterhavsruter kun 29 Øre pr. km — og saa faar man Mad, Drikke, Tobak m. m. uden ekstra Udgifter.

Personalia

Civillingeniør Gunner Larsen, Statens Luftfartstilsyn, tiltræder den 1. September en Stilling hos SAS i Stockholm.

Flyverute til Brigaden

Hærens Flyvertropper har oprettet en Flyverute fra Danmark til Brigaden i Tyskland. Den beflyves med Airspeed Oxford Maskiner.

Alle fem

D.D.L. har nu faaet alle fem Vickers Vikings.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Sct. Annæ Plads 5, København
Telf. C. 5455

Københavns Lufthavn
Telf. Kastrup 220

Aalborg
Telf. Aalborg 4402

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

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 Føderal) . 2.50
Arbejdsbog 0,85

Ekspederes fra

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

DANSK MODELFLYVER UNIONS SOMMERLEJR

GODT VEJR var en væsentlig Aarsag til, at man kan betegne Dansk Modelflyver Unions 6. aarlige Sommerlejr som en Succes. Lejren, som det altid er svært at finde et Sted til, blev afholdt paa Vandel Flyveplads, som ogsaa er blevet et Centrum for Svæveflyvningen i Aar. Det var første Gang, at Modelflyverne i Sommerlejren havde Lejlighed til at studere Svæve- og for den Sags Skyld ogsaa Motoflyvning. Der var et udmærket Samarbejde mellem Model- og Svæveflyverne, som boede og spiste sammen.

Indkvarteringen foregik paa en Gaard helt ude ved Flyvepladsen. Det var stillet til Raadighed af Pladskommandanten, Ritmester Zeilau, der beklagede ikke at kunne hjælpe med mere. Men Modelflyverne var godt tilfredse med at have god Plads; man havde endda et »Annex« i en anden Gaard i Vandel, hvor en Del boede. Her var Bestyrelsesmedlem *Egil Nissen* »Kommandant«, mens Unionens Førsteinstruktør, Ing. *Per Weishaupt*, havde indrettet Kontor og Redaktion af Lejravisen, »Vandel Flyveposten«, i Gaarden ved Flyvepladsen. Maden indtoges paa Vandel Kro, hvor et Hold Modelflyvere hver Dag skrællede uanede Mængder Kartoffler og vaskede op.

Ialt deltog 51 Modelflyvere og to Modelflyverfruer i Lejren. Sidste Aar deltog tre Svenskere, og der var da ogsaa udsendt Indbydelse til Norge, Sverige, Finland, Holland og Schweiz i Aar. Man havde den Glæde at se 4 Nordmænd og 2 Hollændere denne Gang. To Finner var ogsaa ventet, men viste sig ikke. Udlændingene bød ikke paa saa kraftig Modstand som sidste Aar, men Modelflyverne var glade ved at have dem som Gæster.

Byggekonkurrencen.

Mandag d. 4. August indledtes med Konkurrencen om den smukkeste byggede Model. Der var haard Konkurrence i Aar, men det blev *Kurt Rechnagel*, Haslev, der vandt med sin »Super-Diogenes«, der havde oval, Balsa-beklædt Krop og var meget fint udført. *Aage Høst-Aaris* fra Odense besatte de tre næste Pladser — Nr. 2 blev den berømte store grønne, Nr. 5 blev *Willy Vennike* fra Sportsflyveklubben med Sven Wiel Bangs nyeste Konstruktion »Sven Tveskæg«. — *Rechnagel* blev med denne Sejr for et Aar Vinder af K. L. M.s Vandrepokal.

Motormodellerne.

Den første Flyvekonkurrence gjaldt de faa Motormodeller. Danmarksmeesteren *Kurt Rechnagel* blev Nr. 1 med 1 Minut, mens hans Klubkammerat *Henning Jørgensen* havde 59,8 Sek. I Modsatning til DM var Starterne her Jordstart. Startbanen opfyldte Minimumsbetingelserne paa 1,2x5 m — den var nemlig 2200 m lang! Der er god Plads paa Vandel.

50 udenlandske og danske Modelflyvere til Konkuran- cener i Vandel

Dieselmodellernes Klasse vandtes af *Ove Abildgren*, Fredericia, med kun 25,7 Sek. Modellen fløj ellers helt godt efterhaanden, men havde ingen »timer«, saa Motortiden blev noget tilfældig. *Carl Høst-Aaris* havde en Flyvning paa et Minut, men derefter nægtede Modellen at komme fra Jorden og kørte hver Gang i Ring paa Startbanen.

Masser af Termik i Vandel.

Tirsdag Fmd. var det næsten vindstille, saa mange kunde kun med Besvær faa A1 Modellerne op i Højstart. *Henry Petersen* fra Fredericia, som allerede om Mandagen uofficielt havde fløjet 27 Minutter, fik en Maximumtid paa 7.27. Til sidste Periode om Eftermiddagen var det begyndt at regne. *Henry Petersen* vandt A1 med 2.31 fulgt af *Henning Krogh*, Hinnerup, 2.12, og *Leon Pedersen*, Sæby, 1.54, saa det var en jysk Sejr.

Stor Deltagelse i A 2.

Under begyndende Regn Tirsdag Eftmd. indledtes den store Konkurrence i A 2 med 36 Deltagere. *Finn Hemmingsen*, Fredericia, fik den længste Tid: 5.39.

Efter at Regnen var forbi, og det var blevet »Bagsidevejr« om Onsdagen, blev de to resterende Perioder fløjet. Svæveplanerne var gaaet ud paa Distanceflyvning, og Modellerne stak ligeledes af i stor Stil. *Jens Arne Lauridsen*, Vejle, beviste sin Berettigelse til at komme paa Landsholdet ved at vinde med 4 Min. 6 Sek. i Gennemsnit, mens *Aage Høst-Aaris* havde 3.34. *Finn Hemmingsen* sluttede med 3.23, og *Benny Jørgensen*, Tønder, havde 3.10. Han har tidligere været Medlem i Nyborg og har nu udviklet sig til en dygtig Konkurrenceflyver og opnaaede — efter at have taget A og B i Lejren — ogsaa vort 14. C-Diplom, endda med en A1 Model.

3 Høst-Aaris Modeller paa Langfart.

Samme Dag blev de to første Perioder for de store Svævemodeller fløjet. Høst-Aaris startede sin store elegante AHA 8, der straks stak nordpaa. Den blev set i 8 Min. I næste Periode fløj hans gamle sorte AHA 11 bort efter 19 Minutter. Det er vist dens 7. Bortflyvning. *Henning Jørgensen* fik ogsaa Max.tid. *Rechnagel* fik næste Fm. en Max.tid med sin smukke Model, og Resultatet blev, at Høst-Aaris vandt med det meget fine Gennemsnit 4.33, mens *Rechnagel* havde 3.41 og *Henning Jørgensen* 2.49.

Modellerne vender tilbage.

Med de skiftende Vindretninger og den megen Termik var en Masse Modeller fløjet bort i forskellige Retninger, og i de sidste Dage strømmede det ind med skriftlige og telefoniske Meddelelser om, hvor de var landet. Der var 6 over 5 km. Den store grønne fløj længst, 13,2 km. Der var en egen Stemning over Lejren, efterhaanden som der kom Besked fra baade Svæveplaner og Svævemodeller, og man tog af Sted for at bringe dem hjem. En Del Modeller blev ogsaa observeret fra Luften i omkringliggende Marker.

Skræntflyvning i Blæst.

Fredag blæste det saa stærkt fra NV, at en planlagt »Landskamp« maatte aflyses, men om Em. drog man over til Spjarup-Bakkerne, hvor Sommerlejren i 1945 fandt Sted. Vejret var for haardt, men der var skønt i Bakkerne og blev ogsaa foretaget en Del gode Flyvninger. Men mange Modeller havarede dog. Det var meget dramatisk og underholdende at overvære denne Konkurrence.

Børge Jørgensen, Sportsflyveklubben, vandt denne A1 med 41 Sek. *Benny Jørgensen* blev Nr. 2 med 26. *Willy Vennike* vandt A 2 med 1 Minut i Gennemsnit, det bedste Resultat. Nr. 2, *Paul Wagner*, Nyborg, havde bedste Enkelttid med 1.43. Det var med en »Pelikan«, der viste sig forbavsende god paa Skrånten.

I A 3 blev der hollandsk Sejr ved *Willem Tip*, der havde 52 Sek., mens *Kunkel*, Aarhus, blev Nr. 2 med 45 Sek. — Bedste Tid var naturligvis uden for Konkurrencen, over 2 Minutter, udført af *Jens Jørgensen*, Sæby.

Flyveture som Præmier.

Blandt de mange fine Præmier var der en Del Flyveture. Saaledes havde *Sylvest Jensen* Luftfoto, der i Sommer opererer fra Vandel, udsat fire, og det var en kendt gammel Modelflyver, Luftfotograf *Jørgen Mortensen*, der gav dem Turene. Dansk Svæveflyver Union gav tre Ture i den to-sædede 2 G, ført af Høgslund selv. To af Turene var paa næsten 8 Minutter, idet der var megen Termik. — DKDAS havde udsat to Bronzebægere, og der var Bøger fra FLYV, Westermann, Hasselbalch og fra »Modelsport« i Odense ved den store Præmieuddeling, der blev foretaget af Lejrchefen Lørdag Eftermiddag. Stor Spænding herskede om, hvem der fik Fuglsøpokalen for bedst Lejrpræstation. Der var haard Strid mellem *Aage Høst-Aaris* og *Rechnagel*, men sidstnævnte sejrede. I Holdkonkurrencen om 100 Kr. fra Dansk Modelflyve Industri sejrede Haslevfolkene, suppleret op til fire med Ole Meyer Larsen, Næstved, mens OM-F-Holdet maatte nøjes med Andenpladsen. Teorikonkurrencen blev som sidste Aar vundet af *Poul Chr. An-*

Danmarksmesterskaberne for Motormodeller

SOM kort meddelt i sidste Nummer maatte Danmarksmesterskaberne for Gummi- og Gasmotormodeller den 6. Juli paa Beldringe udsættes paa Grund af stærk Blæst. Det for Afholdelsen nødvendige Minimumsantal af Deltagere (10) havde ellers meldt sig og mødte pr. Cykle, Bil, Tog og endog Flyvemaskine.

Gummimotormodellerne i Haslev.

Da Deltagerne fordelte sig ret praktisk til de to Konkurrencer, blev de afholdt delt i Ugen derefter. Den 15. om Aftenen blev der i Haslev fløjet med Gummimotormodeller. Sidste Aars Mester, Per Weishaupt, deltog ikke, idet han i Aar jo ikke kunde anvende »Jumbo«, og Tid til at bygge en Wakefieldmodel havde der ikke været, saa han faldt for sin egen Regel! Favorit var den »gamle Rotte«, *Jørgen Larsen* fra Sportsflyveklubben. Men hans »Liberty«, som han fløj med i England sidste Aar, fløj bort i en Kornmark under en Trimstart, og »Victory« havarede. Her viste Værdien af mange Reservemodeller sig. *Jørgen Larsen* havde sin gamle »Ceko« med, en Model, der gaar helt tilbage til hin mindeværdige Pinselejr i 1939, og den reddede ham Andenpladsen.

Danmarksmester blev som meddelt *Kurt Rechnagel*, Haslev, med 1.05,2, mens *Jørgen Larsen* havde 0.52,6 og *Henning Jørgensen*, Haslev, 0.48,4. — Tiderne er saaledes ikke straalende, men dels var det »rigtige« Ti-

der uden Termik, dels maa man tage Gumsituationen i Betragtning. Haslev-Folkene er desuden nye i Faget, men kommer god fremad.

Første Gas-DM.

Det første Mesterskab med Gasmotormodeller afholdtes den 18. Juli, ogsaa en termikløs Aften, paa Odense Golfbane. *Flemming Poulsen*, OM-F, blev Mester med 1.15,2, mens *Mogens Erdrup* havde 0.52,9 og *Carl Høst-Aaris* 0.22,9. Sidstnævnte havde kun een Flyvning.

Konkurrencen viste tydeligt alt for ringe Øvelse i Jordstart, men OM-F starter nu en stadigt løbende Pokalkonkurrence ogsaa for denne Modeltype for at faa mere Øvelse, saa man kan undgaa de mange Fejlstarter. *Flemming Poulsens* RAY-30 fik en velfortjent Sejr, idet det var den letteste af Modellerne — eller skal vi sige mindst tunge, Planbelastning »kun« 27 g/Kvdm. Hans sidste Flyvning var paa 1.45,7 med 29,2 Sek. Motortid. Modellen har et Planareal paa 19,2 Kvdm, SI 63008 I-Profil og symmetrisk Haleplan. Motor: Mikrodiesel. — *Erdrups* ME 27 »Kompression« har en Planbelastning paa 33 g/Kvdm og 17,7 Kvdm Areal. Profil USA 35B, Haleplan: SI 04008. — *Høst-Aaris* havde den tungeste Model. Hans CH6 »Woo-woo« har 35 g/Kvdm, 18,2 Kvdm. Areal og er udstyret med Thorning III-Motor. Han havde 1.11 i Gennemsnit ved sin A-Prøve.

Aarsrekorder

FOR det nu udløbne Rekordaar, 1/6-46 til 31/5-47 blev Vinderne af DKDAS's Præmier for Aarsrekorder:

1. Svævemodeller Tid: *Bent E. Larsen*, Brønderslev, 1 Time 27 Minutter 05 Sekunder.
2. Svævemodeller Distance: *Jørgen Lillelund*, Nykøbing Mors, 18,1 Kilometer.
3. Gummimotormodeller Flyvetid: *Per Weishaupt*, OM-F, 4 Minutter 55 Sekunder.
4. Wakefieldmodeller, Jordstart Tid: *Jørgen Larsen*, Sportsflyveklubben, 1 Minut 31,2 Sek.

I det nye Rekordaar er der endnu frit Spil, men *Kurt Rechnagel*, Haslev, har foreløbig reddet sig 2 x 15 Points for Aarsrekorder: Den 17. Juni fløj han i Kategori 3 57,3 Sekunder, og den 14. Juli under Trimming til DM 1 Minut 29,5 Sekunder.

Børge Hansen fra Hobro har ellers været stærkt ude efter baade Aars- og Danmarkrekorder i A2. Under en Trimflyvning den 4. Juli gik en af hans Modeller paa Langfart og fløj 17,4 km, der forventes anerkendt som Aarsrekord. Modellen blev forfulgt en Time, dog uden tilstrækkelig Kontrol, og Landingstiden er kendt, saa man ved, den har fløjet 1 Time 35 Minutter.



BØGER

om

MODELFLYVNING

Sigurd Isacson: Modellplankonstruktion. (125 Sider. Lindqvist, Stockholm).

Den kendte svenske Modelflyver, Ingeniør *Sigurd Isacson* har for nylig udsendt en Bog for viderekomne Modelflyvere. — Størstedelen af Indholdet vil være kendt fra Artikler i Fagblade, fra »Hobbyboken« og andre Steder; men det er sammenstillet og bearbejdet i bekvem Form.

Isacson, der har undervist ved mange Instruktørkursus, er pædagogisk anlagt, og hans Bog er derfor saa letforstaelig, som det er muligt med det foreliggende Stof.

Bogen, der er rigt illustreret, omfatter hele Model-Aerodynamikken og giver i kortere Form Regler for Konstruktion af Svæve- og Gummimotormodeller.

Bogen er ikke for Begyndere, men kan anbefales enhver viderekommen Modelflyver til grundigt Studium.

Sundström-Krause-Valanti: Skalamodelbygge. (64 Sider, Lindqvist, Stockholm).

Den svenske Flyvejjournalist *Lennart Sundström* har her allieret sig med to finske Skalamodelbyggere om en Bog, der hovedsagelig behandler de flyvende Skalamodeller, en Type Modeller, som ikke er særlig udbredt i Danmark, selv om de er meget interessante. Der er ogsaa et enkelt Afsnit om massive Skalamodeller samt nogle enkelte Tegninger.



DET DANSKE LANDSHOLD

UDTAGELSEN af det danske Landshold skulde være foretaget efter en Konkurrence paa Beldringe den 6. Juli, men paa Grund af Blæsten maatte den aflyses og kunde ikke foretages paa andet Tidspunkt. Bestyrelsen har da paa Grundlag af de Oplysninger, der fra Konkurrencerapporter m. m. foreligger, udtaget følgende Landshold 1947: *Aage Høst-Aaris*, *Mogens Erdrup*, *Knud Flensted-Jensen* og *Jens Arne Lauridsen*.

De to første var som bekendt med i Finland sidste Aar. *Erdrup* har ganske vist ikke fløjet meget med Svævemodeller i Aar, men vil utvivlsomt være i fin Form til Landskampen. *Flensted-Jensen* har været meget aktiv ved Distriktskonkurrencer og Flyvedagskonkurrencer. *Jens Arne Lauridsen* har ogsaa opvist gode Resultater, bl. a. blev han vor 13. C-Diplomat den 26. Juni med henholdsvis 3.36, 4.58 og 3.58

dersen, nu Sportsflyveklubben, mens *Rechnagel* blev Nr. 2.

Lørdag og Søndag spredtes Modelflyverne igen for alle Vinde, efter at Formanden, *Red. Thinesen* havde aflagt et Besøg pr. KZ III, ved hvis Hjælp endnu en Model blev fundet.



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 viderebefordre Henvendelserne.

Husk derfor: Navn og Adresse.

Følg med Tiden —
Abonnér paa FLYV!

Pris pr. Aargang Kr. 6.00.

FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.



Den engelske Sports- og Forbindelsesflyvemaskine Miles Messenger

Haard Konkurrence og imponerende Resultater i Flyvedags-Konkurrencerne

I 1947's Flyvedagskonkurrencer er der endnu større Interesse end sidste Aar. Ved Redaktionen Slutning var Stillingen i de forskellige Kategorier:

I *Varighed* førte Aarhus med 6 Timer 54 Minutter, fulgt af Heden med 5.18, Stamgruppen med 5.02 og Aviator med 4.00.

I *Højde* fører Polyteknikerne med 2450 m fulgt af Aarhus med 1225 m.

I *Distance* var Sportsflyveklubben førende med Grafts Distancerekord paa 80,0 km som hidtil eneste indberettede Langflyvning.

Der er ingen Tvivl om, at den mest maalbevidste Indsats gøres af Aarhus, der forsvare Stillingen fra i Fjor. Mens Cowboy var i Udlandet, forsvarede to andre Wer-

multh Jensen'er Navnets Ære, idet *Ebbe* d. 19. Juli i Vandel fløj 1 Time 54 Min., mens *Knud* fløj 1 Time 26 Minutter. Ialt flyver 5 Brødre i den Familie! *Chr. Emil Kjeldsen* fløj den 24. Juli 1 Time 07 Min., ligeledes i Aarhus-Klubbens Vandel-Lejr.

Den 27. Juli fløj *Gunnar Jensen*, en af de fire fra »Heden«, 3 Timer 35 Min. Han har først nu, bl. a. med denne Flyvning søgt om S-Certifikat. Der kan vel næppe være Tvivl om Kvalifikationerne — med ca. 30 Timer i Luften!

Aarhus specialiserer sig aabenbart paa Varighed og lader Højderne fare (man faar kun godkendt én Præstation pr. Flyvning), men Polyteknikerne har indsendt et Par Højdevindinger:

Under Lejren i Vandel fløj *Karl Heinz Rasmussen* en Højdevinding paa 1500 m (rigelig Sølv-C-Højde), mens *Erling Svoldgaard Jensen* ligeledes den 22. Juli vandt 950 m — saa han ærgret sig nok over de 50, der manglede. Hermed fører Polyteknikerne imidlertid i Højdekonkurrencen.

Det skal blive spændende at se, hvordan Slutspurten udvikler sig. Allerede inden dette Nummer er Læserne i Hænde, kan meget have ændret sig.

Sidste.

Da Bladet gik til Trykkeriet, havde Stillingen ændret sig, og var da saaledes:

Varighed: Aarhus 11 Timer 14 Min. Heden 9 T. 05 Min. Stamgruppen 5 T. 02 Min. Aviator 4 T.

Højde: Polyteknikerne 6050 m, Aarhus 1225 m, Sportsflyveklubben 1150 m.

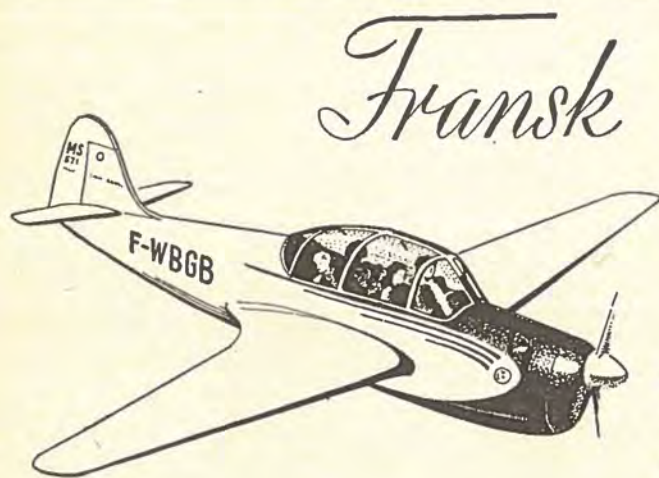
Distance: Polyteknikerne 334 km, Aarhus 240 km, Sportsflyveklubben 132 km, Roskilde 52 km, Birkerød 52 km.

Skoleglidere, Varighed: Herning 17 Min. 30 Sek.

*

Aarhus paa Vandel

Ogsaa Aarhus Svæveflyveklub har haft en Maanedes Lejr paa Vandel. Der deltog en 10—15 Medlemmer, og der blev opnaaet 5 Certifikater foruden en Del Diplomer. To af Cowboys flyvende Brødre, *Knud* og *Ebbe Wermuth Jensen*, opnaaede Sølv-C-Højder med henholdsvis 1700 og 1500 m Højdevinding. Der blev ogsaa foretaget en Del Varighedsflyvninger, saa Aarhus hævder sig atter i Aar godt i Konkurrencen. *Klar-skov* foretog sidst i Juli en Distanceflyvning ad Kolding til paa 30 km i OY-DUX.



Fransk SPORTSMASKINE til hele Familien

Denne lille, lækre NORECRIN Flyvemaskine med Plads til 4 Personer og optrækkeligt, 3-hjulet Landingsstel, gennemførte i Oktober 1946 sin Prøveflyvning Paris—Kairo. Den er forsynet med 140 HK Motor, har en Aktionsradius paa 800 km og en Marchhastighed paa 230 km. Den er udstyret med Navigationslys og iøvrigt al tænkelig Komfort.



Brdr. FRIIS-HANSEN

Vognmagergade 2, København K. C. 15435

Mere fra Norrköping

Som tredje Dansker deltog *Bjørn Thøgersen* fra Polyteknisk Flyvegruppe sidst i Juli i et Instruktørkursus, hvor han fik Slæbeprøve og Uddannelse til »udvidet« Instruktør. Thøgersen fik ikke mindre end 12 Timers Flyvning, heriblandt en Sølv-C-Betingelse paa 5 Timer 10 Min., foretaget i aaben Baby — og med korte Bukser, saa han frøs brødt. Tre Gange fik han ogsaa Højden, sidst i Olympia med 1125 Meter under en Flyvning paa 1 Time 19 Min. Thøgersen fløj ogsaa Fl 1.



Dette mærkelige Apparat er Model af et Rumskib til Forbindelse med andre Kloder.

Hurtig

Luft-Befordring!

3-Personers Maskine.

300 km/T.

Rundflyvning

hver Aften
samt Søn- og Helligdage.

Morian Flyveskole
Skovlunde Flyveplads. Nora 6398

**MORIAN HANSEN'S
LUFFTRANSPORT**

Telefon: Nora 6398.

Dansk Svæveflyvning gaar fremad med store Skridt

4 Sølv-C paa een Dag

Unionens Serie af Sommerkursus paa Vandel Flyveplads indledtes den 3.—17. August med det første »F-Kursus« i Danmark, d.v.s. et Kursus i videregaaende Svæveflyvning, specielt for Flyveledere. De første Dage var noget matte. Der var næsten ingen Elever, Instruktører, kun faa Planer og Jordmateriel og frem for alt intet »Vejr«.

Onsdag den 6. begyndte der dog at komme Fart i Foretagendet. Efter at Rekordmanden Rasmussen var startet, blev *Egon Bach* fra Aarhus sendt op. Han landede 30 km borte. *Cowboy* fløj 15 km.

39 Minutter i Skoleglider.

Lørdag den 9. forsvandt alle Babyerne fra Pladsen, saa kun den tosædede Glider 2 G blev tilbage. Selv om den ikke har faaet paamonteret en »Baad«, er den alligevel brugbar til Termik. *Weishaupt* tangerede *Høgslunds* egen Rekord paa 13 Min., men blev haabløst slaaet ud af Polyteknikeren *Svoldgaard*, der med *Fjeldsted* fra Aarhus fløj hele 39 Minutter og steg fra 170 til 700

Meter. *Fjeldsted* sad og røg, mens han aflæste Højdemaaleren og raabte Resultatet til *Svoldgaard*, som kun havde Variometer foran. Nede paa Jorden kunde man endnu høre *Fjeldsted* i 250 m Højde.

Efterhaanden indløb Baby-Resultaterne. *Cowboy*, der efterhaanden er blevet lokal-kendt, landede 30—35 km borte, mens *Juul-Thomsen* fik Højden og Distancen ved at flyve næsten til Sønderborg paa 4½ Time. *Otto Sørensen* fra Birkerød, der havde bestaaet Certifikatprøverne, men endnu ikke faaet Papirerne, var derfor nødsaget til at holde sig til Pladsen, men fik til Gengæld med 5¼ Time Varigheden, en meget fin Præstation.

Da Bladet gik til Trykkeriet, var der indløbet Meddelelse om, at *Juul Thomsen* havde fløjet knap 90 km til Sønderborg, og at *Weishaupt*, *Fjeldsted*, *Høgslund* og *Otto Sørensen* paa samme Dag havde faaet Sølv-C efter Flyvninger til Esbjerg. *Tingskov* havde ogsaa fløjet til Esbjerg, mens *Cowboy* i Må 13 havde opstillet Rekord for Maaflývning med Tilbagevenden til Startstedet ved at flyve til Esbjerg og retur.

I næste Nummer skal vi udførligt berette om disse efter danske Forhold sensationelle Resultater.

Pallesgaard
UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhusstræde 7 - Telf. Palæ 2634

NU har vi igen Lister i alle Maal.
Svenske Flyvesæt og Balsafinér haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer
A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/s} - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Prøv selv at lave de smaa tekniske Finesser, som staar i **Populær Teknik**, pr. Nr. 1,00, pr. Halvaar 6,00.

Modelflyvehaandbogen. Lige udkommet! Hvordan man bygger Modeller, baade med og uden Motor. 90 Sider 3,85.

Modellplankonstruktion af den svenske Modelekspert Sigurd Isacson. En udførlig Vejledning for erfarne Modelflyvere. Med mange Profiler og Illustr. 6,35.

Saa flyver vi. Ny Udgave Kr. 8,50.

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

Svensk Flygkalender 1947, Kr. 3,85.

NYHED!

Airplane Model Building. 150 Sider, ill. og Tillæg med Arbejdsplaner for 13 Skalamodeller 16,50.

The Flow of the Helicopter. Interessant Beskrivelse af dens Konstruktion, Virkefelt etc., illustreret 11,00.

Soaring Flight. The Art of Gliding, by Terence Horsley, 300 Sider 19,20.

The Aircraft Year Book for 1946, 700 Sider, 33,00.

Semi-Scale, Model Aircraft by Gordon Allen, 6,50.

The Model Aeroplane Manual by Sparey & Rippon, 9,50.

Models for Flying, 6,50.

*

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte Kr. 1,40.

Aeronautio, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr. 2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.

Teknik för Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte 60 Øre.

Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Enkelte Numre af det amerikanske Tidsskrift **Flying**, pr. Stk. 2,25.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

HOBBYBOKEN

1947-48

udkommer ca. 15. September

Bestil den nu

Et Væld af Planer, Billeder og Bygningsvejledninger af Skibe, Biler, Flyvemaskiner, Tog, Motorer o. s. v.

Kr. 6,30

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Telf. C. 2755 - 3955



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 Luftsportsråd**: Adr. D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberstløjtnant H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Pr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. B. Moltke-Leth.

Sekretær: William Nielsen.

Kont. St. Kongensg. 68^o 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.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Charlottenlund. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

ECKERT I JÄMIJÄRVI

EFTER Indbydelse fra Finlands Flygförbund tilbragte Unionens Sekretær, Civilingeniør Eckert, i Juli et Par Uger i det finske Svæveflyverparadis Jämijärvi, som vi udførligt fortalte om i Oktobernummeret sidste Aar.

Eckert fik kun 11 Starter, men dermed naaede han at fordoble sin Flyvetid, som han i Forvejen havde fordoblet i Örebro fra 5 til 10 Timer. Han fløj SG-38, Harakka II, PIK 5, Rhönbussard, Olympia og Kranich. I sidstnævnte havde han to lærerige Ture med Instruktør paa 1 Time 18 Min. og 2 Timer 50 Min., hvor de — uden Skyflyvning — naaede 17—1800 m Højde. Alene fløj Eckert i Olympia 4 Timer 16 Minutter og kunde have naaet 5 Timers Prøven, hvis han ikke var gaaet ud for ikke at drive bort fra Pladsen (der er omgivet af Skove). Saa der var en, der ærgrede sig!

Med sine Udlandsstudier er Eckert, der sidste Aar tiltraadte sin Stilling med to beskudne Maager i Knaphullet, rykket op blandt de mere erfarne, idet han nu har 20 Timer — og vel at mærke ikke i Skræntflyvning.



FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404

Redaktør, Kaptajn John Foltmann, Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt, Blidah Park 6, Charlottenlund

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen, Gennemløbet 3^a, Vanløse

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Luftfartforsikringer

Af enhver Art

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

ESSO

erobrer Luften!



ESSO-Navnet, der altid har været Garantien for de bedste Produkter til den kørende Trafik, erobrer nu ogsaa Luften.

Hidtil har vi solgt Flyveprodukter — Benzin, Olier etc. — under „Intava“-Mærket, men vor Flyveorganisation er nu udbygget saaledes, at ogsaa disse Produkter, her som overalt i Verden, kan forhandles under ESSO-Navnet.

Det vingede ESSO-Mærke vil være Garantien for den højeste Kvalitet og den mest vidtstrakte Service, og nu som før er vore Flyveeksperter til Tjeneste med Oplysninger om ethvert Spørgsmaal vedrørende Flyvning.



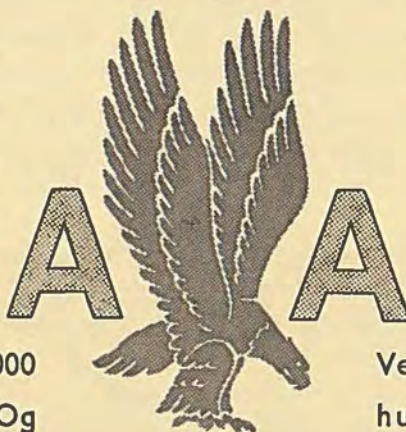
AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Sankt Annæ Plads 13 . C. 2890

Flyv med AOA *til* USA

AOA flyver hver Uge fra København til de største Byer i Amerika, Canada og Mexico. Rejs med de komfortable 4-Motorers Flagskibe og glæd Dem over AOA's Service, som er fuldendt gennem over 14,000 transatlantiske Flyvninger. — Og



hvad der er vigtigt for Deres Tegnebog: ALT er inkluderet i Billetten, ingen Drikkepenge, ingen Ekstraudgifter. — Bestil Plads gennem Deres Rejsebureau eller paa vort Kontor, Vestre Boulevard 12, Dagmarhus. Telefoner: Palæ 5982 - 6392.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

FLYV

Nr. 10

1947 - 20. Aarg.

PRIS 50 ØRE



FLYVEDAGENS SUCCES

★

Stævner
i Aalborg og Rønne

★

Grønland—Danmark
paa 12 Timer

★

Dansk Svæveflyvnings
Gennembrud

★

Den
nordiske Landskamp
i Modelflyvning

Catalina-Flyvebåden er landet ud for
Luftmarinestationen efter at have ført
Pearyland-Ekspeditionens Medlemmer
Hjem. I Midten Ekspeditionens Leder,
Elgil Knuth.





C. S. A.

Czechoslovakian Aeroline, det czechoslovakiske Luftfartsselskab, er mere end 25 Aar gammel og beflyver nu med sine moderne Maskiner hele Europa, Nordafrika og den nære Orient.

C. S. A. har Ruter fra Prag til Amsterdam, Athen, Beograd, Bratislava Bruxelles, Bukarest, Geneve, Istanbul, Karlovy Vary/Carlsbad, København, London, Marseille, Oslo, Paris, Plestany, Rom, Stockholm, Strassbourg, Warszawa, Zadar, Zagreb, Ankara, Cairo, Lydda samt en Del indenlandske Ruter.

Foruden den almindelige Ruteflyvning udfører Selskabet i vid Udstrækning charter flights med Gods og Passagerer. Især har Fragtflyvningen efter Krigen taget et stort Opsving, fordi de czechoslovakiske Eksportører har forstaaet den store Betydning, det har hurtigt at kunne forsende Varer til Kunderne.

Som Bevis paa Personellet's Dygtighed kan det nævnes, at alle C. S. A.'s Piloter under Krigen kæmpede i de allieredes Luftstyrker.

For kortere Tid siden har C. S. A. oprettet egen Repræsentation i København og har nu til Huse Frederiksgade 17.





FLYV



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

Nr. 10

Oktober 1947

20. Aargang

DEN DANSKE FLYVEDAG BLEV EN SUKCES

DA det store Flyvestævne i Aalborg sluttede den 31. August om Aftenen, kunde man med Sikkerhed sige, at »Den danske Flyvedag 1947« var blevet en Succes. De mange Arrangementer, der gik forud for selve Flyvedagen, havde klappet til Punkt og Prikke, og Tilslutningen fra Publikums Side havde været upaa-klagelig. Tilrettelæggelsen af det største af Arrangementerne, Flyvelotteriet med de 250.000 Lodsedler, paabegyndtes allerede for flere Maaneder siden. Lodsedlerne var fordelt til Klubberne og de ca. 1800 Salgssteder i Løbet af de første Dage i August Maaned, og de blev overalt godt modtaget. Paa enkelte Undtagelser nær har der alle Vegne været gjort et stort Arbejde for Salget af Lodsedlerne, og naar Slutresultatet er gjort op i Løbet af September, vil det ogsaa udvise et smukt Resultat. Paa det Tidspunkt, hvor disse Linier skrives, er Salgsresultatet gjort op til ca. 225.000 solgte Lodsedler. Helt nøjagtigt kan det ikke siges, fordi der gaar nogen Tid med at faa inddraget Regnskabet fra de mange Salgssteder. Maaske bliver det endelige Resultat endnu gunstigere end de nævnte 225.000 solgte Lodsedler. Den foreløbige Opgørelse for Klubbernes Vedkommende viser, at disse ialt havde rekvireret ca. 126.000 Lodsedler, hvoraf de pr. 10. September havde solgt ca. 72.000 og returneret ca. 45.000, mens der endnu ikke forelaa Opgørelse for ca. 9000 Lodsedler. Salget af de resterende ca. 150.000 solgte Lodsedler fordeler sig med ca. 100.000 paa København og ca. 50.000 paa de øvrige Salgssteder Landet over. Tallene er dog kun skønsmæssige, fordi det endelige Resultat endnu ikke foreligger.

I flere Byer har der fra Enkeltpersoners Side været gjort et meget stort Arbejde for at sælge Lodsedler. Endnu foreligger der ingen endelige Beretninger fra Byerne udenfor København, men for Københavns Vedkommende kan nævnes, at flere Enkeltpersoner har solgt mellem 1000 og 2000 Lodsedler, og nogle er helt oppe paa over 3000 Stk. Det er navnlig Svæve- og Modelflyverne, der har præsteret dette store og gode Arbejde. I København blev der bl. a. solgt Lodsedler fra Drosker, og en af disse, bemanded med de samme fire Damer hele Tiden, Fruerne E. Kofod-Jensen, M. Graabæk, I. Trane og Mabel Foltmann, er det lykkedes at sælge over 12.000 Lodsedler. Fra Aalborg har »FLYV« erfaret, at Fru Skotøjshandler Lind ligeledes har formaaet at sælge adskillige Tusinde Lodsedler.

For at skabe Interesse for Flyvelotteriet var det — takket være en svensk Mæcens Offervilje og Redaktør *Leif B. Hendils* Mellemkomst — lykkedes Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab at faa en af Ostermans Bell-Helikoptere til Landet, hvor den drog fra By til By for at vise sin Kunst. Desværre forbød Tiden og

den Sum, der var til Raadighed, at vise Helikopteren mere end paa et begrænset Antal Pladser, følgende en forud fastlagt Flyverute. Helikopteren koster over 5 Kroner pr. Kilometer, og bl. a. af den Grund er det ikke muligt at flytte rundt med den efter Behag. Den kom fra Sydsverige og begyndte derfor ganske naturligt i København, hvorfra den fløj vest- og nordover for at være i Aalborg til Flyvestævnet den 31. August.

Den første Helikopteropvisning fandt Sted paa Stadion i København den 18. August — den Dag Flyvelotteriet aabnede sit Salg — og Starten fik et særlig festligt Præg, takket være det store RAF-Orkester, Royal Air Force Central Band, som det ved den henværende Luftattaché, Group Captain *Sadler's* Mellemkomst var lykkedes at faa til København. Det engelske Orkester, der var i Galla, indledede Dagen med en March gennem Byen til Rådhuspladsen og derfra videre gennem Strøget til Kongens Nytorv. Om Eftermiddagen gav Orkestret Koncert — som blev transmitteret — uden for Det Kongelige Teater, og om Aftenen medvirkede det ved Helikopteropvisningen paa Stadion. Den Danske Flyvedag fik saaledes en pompøs Indledning, og dens Afslutning med det store Flyvestævne i Aalborg Lufthavn, hvor alle Kræfter var blevet sat ind paa at skabe et virkeligt Stævne, fik en lignende storslaaet Karakter.

Det endelige Resultat af alle Flyvedagens sportslige Konkurrencer foreligger ikke endnu, men disse Konkurrencer var med til at præge »Dagen«. Modelflyverne afholdt en meget vellykket nordisk Konkurrence paa Beldringe Flyveplads ved Odense, hvorom Beretning bringes andetsteds i »FLYV«. Svæveflyvernes og Motorflyvernes Konkurrencer var medvirkende til at skabe Liv omkring Flyveopvisningen i Aalborg Søndag den 31. August, idet der Lørdag Eftermiddag og Søndag Formiddag afholdtes henholdsvis Konkurrence i Maallanding og Orienteringsflyvning.

Endelig maa Flyvedagens Rundflyvninger ikke forglemmes. Takket være DDL's Velvilje kunde der Søndag den 31. August afholdes Rundflyvning med store, moderne Trafikflyvemaskiner i København, Odense, Aarhus og Aalborg. Tilstrømningen af Passagerer var langt over Forventning. Da Dagens Resultat blev gjort op, viste det sig, at DDL havde haft 1050 Passagerer i Luften i København, og i de tre Provinslufthavne tilsammen 1138. Alt i alt giver disse Flyvninger et Overskud til Flyvedagen paa ca. 11.000 Kroner.

Mange har været medvirkende til at skabe Flyvedagens Succes, og hver enkelt af disse skal have Tak for sin Indsats i den Sag, vi alle arbejder for: Flyvningens Fremme.

Flyvestævnet i Aalborg

96 Flyvemaskiner i Aalborg Lufthavn paa Flyvedagen

DET store Flyvestævne i Aalborg blev en Succes. Vejret, de deltagende Maskiner og Publikum var i Fællesskab medvirkende til, at Stævnet formede sig, som det skulde. Vejret var straalende, alle de anmeldte Maskiner mødte op, og fra tidlig Formiddag strømmede Publikum til Fods, pr. Cykel og Bil ud til Lufthavnen. Og hvad fik den mange tusindtallige Tilskuerskare saa'at se?

Stævnet begyndte præcis Klokken tre. Formanden for den arrangerende Klub, Direktør Alf Schjøtt-Christensen fra Aalborg Flyveklub bød Velkommen, og umiddelbart derefter kom otte KZ'ere og Auster'ere fra Sportsflyveklubben i København defilerende forbi den over een Kilometer lange Tilskuerplads. Da den sidste Maskine — Sportsflyveklubbens nye KZ VII — var passeret, var en engelsk Miles »Gemin« i Luften og viste sine fortræffelige Flyveegenskaber. Den fløj »langsom Flyvning« med Flapsene ude, manøvrerede paa een Motor og strøg til sidst forbi i fuld fart.

Og saa kom en af Dagens store Sensationer, den svenske Bell Helikopter, ført af den unge svenske Flyver, Ing. Wallman. Den præsterede det rent ud fantastiske i Retning af Flyvning forlæns, sidelæns og baglæns. Føreren mestrede sit Luftfartøj saa elegant, og saa sikkert, at de mange Tusinde Tilskuere klappede af Begejstring. Det var en betagende Oplevelse, ja — næsten ufatteligt.

Efter Helikopteren demonstrerede den hollandske Flyver, tidligere Kaptajn i RAF Sipkes, Fyens Flyveklubs KZ II-Træner, og det gjorde han godt. Han loopede, rullede, fløj paa Ryggen og meget mere, altsam-

men behersket — i ikke for stor Højde! Lidt senere var Sipkes i Luften igen, denne Gang med en Cub, og nu gav han en Opvisning i »crazy flying« — fjollet Flyvning vilde man vel sige paa Dansk. Den lille Maskine slingrede fra den ene til den anden Side paa de mærkeligste Maader — men hele Tiden under Kontrol; det var spændende og undertiden lidt nervepirrende at se. Men den Slags Krumspring sætter Liv i en Flyveopvisning.

Da Sipkes var landet, gled DDL's Vickers Viking, ført af Luftkaptajn Buchhave, majestætisk forbi Tilskuerne, der beundrede den smukke, sølvglinsende Maskine. Den var startet paa een Motor, den passerende Tilskuerfronten med den ene Motor stoppet og Propellen fløjle, og da den landede, var det stadig paa een Motor. Det virkede betagende og beroligende at se, hvordan denne store Trafikflyvemaskine kunde klare sig med den ene Motor ude af Drift.

Saa kom Helikopteren igen og henrev Tilskuerne til Begejstring med sine mærkelige Manøvrer. Præcis Klokken 15.45 — det forud aftalte Tidspunkt — drønedes en Eskadrille paa 12 engelske Tempest-Jagere ind over Pladsen i en mønsterværdig Formation. Den var startet fra en af de engelske Flyvepladser i Tyskland og naaede frem til Aalborg Lufthavn paa Minuttet. Den fløj hen over Pladsen et Par Gange i skiftende Formationer — og vendte derefter tilbage til Tyskland.

Det interessante danske Islet i Stævnet var Ingeniør Zeuthens Demonstration af den nye KZ VII »Lærken«. Den viste sine ualmindelig gode Flyveegenskaber, og navnlig for de flyvekynige Tilskuere var det en Fornøjelse at se, hvor manøvrerdigt den var paa de smaa Hastigheder, og hvor lille et Afløb den kunde nøjes med i Landingen. Der blev ogsaa demonstreret en svensk Privatflyvemaskine. Det var den svenske »Safir«, ført af Direktør Ranch, Gøteborg. Den elegante Metallflyvemaskine imponerede navnlig med sin forholdsvis store Hastighed, da den strøg hen forbi Tilskuerrekken.

Inden det næste store Nummer løb af Stablen, demonstrerede Søjtnant Pontoppidan og Løjtnant Venningbo to af Zonens Ambulanceflyvemaskiner, en KZ III og en KZ IV. Patienten blev i Ambulancen kørt lige hen til Flyvemaskinen, der startede umiddelbart efter.

En Eskadrille engelske Mosquito paa 12 Maskiner var lige saa præcise som de 12 Tempest-Jagere. De var ogsaa startet fra en Plads i Tyskland; de skulde være over Aalborg Lufthavn Klokken 16.15, og de kom paa Minuttet. De fo'r hen over Tilskuerne i lav Højde i skiftende Formationer med Maskinerne liggende i snorlige Rækker. Det var et smukt Syn, og mange af Tilskuerne vinkede, da de tolv Mosquito'er satte Kursen tilbage til deres Basis i Tyskland.

← Dagens Clou: De 12 Republic Thunderbolt Jagere. I Forgrunden en Ercoupe Sportsflyvemaskine med Næsehjul.

Kulminationen af Spænding og Begejstring naaedes, da 12 Thunderbolt-Jagere fra U.S. Army Air Force gav en blændende Opvisning. Under Ledelse af Obersterne Brooks og Ingelido, begge berømte Krigsflyvere, viste de tunge og meget hurtige amerikanske Jagere en lang Række skiftende Formationer, og Sluteffekten naaedes, da de en efter en foretog en Dykning og for fuld Motor drønedes forbi Tilskuerrekken i knap een Meters Højde. Det var det store Sus.

Efter omtrent to og en halv Times Forløb sluttede det begivenhedsrige Flyvestævne. Helikopteren gik i Luften for tredje Gang — og lidt efter lidt affolkedes Tilskuerpladserne. Hele Opvisningen var gaaet Slag i Slag, alt var klappet, og Stævnelederen, Kaptajn John Follmann, der i flere Maaneder havde arbejdet med Tilrettelæggelsen af Stævnet, og som havde ledet dette paa mønsterværdig Maade, kunde med rolig Samvittighed tage ind til Aalborg By. »Den danske Flyvedag« havde faaet en værdig Afslutning.

* * *

Flyveopvisningen i Aalborg Lufthavn havde samlet ca. 40.000 Tilskuere og deriblandt en Række kendte flyveinteresserede. Blandt Gæsterne kan nævnes den amerikanske Luftattaché i Danmark Oberst Franklin E. Tomlinson, Commander R. A. Winston fra den amerikanske Ambassade i Stockholm, den engelske Luftattaché i Danmark Group Captain Sadler, Kaptajn V. Foursov og Premierløjtnant V. Khramtsov, begge fra den sovjetrussiske Ambassade i København, Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper Oberst Ørum, Chefen for Hærens Flyvertropper Oberst Tage Andersen, Chefen for Marinens Flyvevæsen Kommandør Scheibel, DDL's administrerende Direktør Civilingeniør Per Kampmann, Chefen for Statens Luftfartstilsyn Overingeniør M. P. Eskildsen, Viceformanden for Norsk Aero Klub Sindre Hessvedt, Formanden for Dansk Motorflyver Union Landsretssagfører Børge Mølle-Leth, Direktør Tofte fra A.O.A. med flere.

Dagen sluttede med en Banket i Restaurant Kliden, hvor der uddeltes Præmier til Vinderne i Maallandingskonkurrencen og Orienteringsflyvningen.

Under Opvisningen om Eftermiddagen fik Stævnet en Hilsen fra Luften. En af A.O.A.'s Skymastere kredsede ved Tre-tiden over Aalborg Lufthavn paa Vej til New York.

Der var mange Maskiner samlet i Aalborg Lufthavn om Søndagen. Der var næsten eet Hundrede — eller for at sige det nøjagtigt: 96.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

afholder Medlemsmøder i den kommende Vinter paa følgende Dage:

Tirsdag	den 7 ^e Oktober	1947
Torsdag	- 6 ^e November	1947
Tirsdag	- 9 ^e December	1947
Torsdag	- 8 ^e Januar	1948
Tirsdag	- 10 ^e Februar	1948
Tirsdag	- 23 ^e Marts	1948

Alle Møderne afholdes i Festsalen i Handels- og Kontoristforeningen, Nørregade 9, Kl. 19.30.

Efter Møderne er der Lejlighed til at deltage i det kammeratlige Samvær med Fortæring efter Ønske.



70 Aar og stadig aktiv Sportsflyver

For første Gang ankom Dir. C. Thielst ikke i Flyvemaskine til et Flyvestævne

DET skal aldrig ske mere, sagde Direktør C. Thielst, Danmarks ældste og stadig lige aktive Sportsflyver, da han paa sin 70 Aars Fødselsdag ankom til det store Flyvestævne i Aalborg Lufthavn i... Bil!

Og lige saa sikkert er det, at havde han ikke haft Vråvl med Myndighederne om Tilladelse til at bringe sin Maskine fra England hertil, havde han staaet paa de delta-gende Sportsflyvers Liste ved Stævnet.

For dansk Privatflyvning har Direktør Thielst gennem de mange Aar været en For-gangsmand. Som Medlem af Aeronautisk Selskabs Bestyrelse faldt han med Vægt og en fuldkommen ukuelig Energi Sportsfly-vernens Sag, som virkelig var og er et Hjer-teanliggende for ham.

Direktør Thielst er endnu knyttet til sine Forretningsinteresser i Forsikringsbran-chen, men har dog efterhaanden afviklet en Del af sine mange Hverv. Flyvere vil sik-kert mene, at det udelukkende er sket for at kunne hellige sig sin Yndlingsbeskæfti-gelse — Flyvningen. Og man skal se Direk-tør Thielst ved Pinden i en moderne Sports-maskine. I en Alder, hvor vel de fleste vil føle sig sikrere med den faste Jord under Skoene, befinder han sig bedst et Tusind Meter til Vejrs paa Vej et eller andet Sted hen, for man kan være overbevist om, at han altid befinder sig paa Vej over Lande-grænserne. Er Direktør Thielst endelig paa Jorden, er det som Regel for at overvære et Flyvestævne eller noget andet med Flyv-nig, og det er, som om han bringer den rene Luft fra Rummet med sig til sine Omgivelser.

For ti Aar siden blev det sagt om ham, at han var dansk Sportsflyvnings pære noble. Det slaar ogsaa til i Dag. *W. N. H.*



Privatflyvernes Konkurrencer i Aalborg

LØRDAG den 30. og Søndag den 31. deltog danske, norske og svenske Sportsflyvere i de af Dansk Motorflyver Union udskrevne Konkurrencer for »Flyve-dagen 1947«. Resultaterne (d. v. s. den op-naaede Rækkefølge), som blev meddelt om Søndagen efter det store Flyvestævne, er dog ikke de endelig afgørende i Unionens Landskonkurrence, idet de for de danske Deltageres Vedkommende indgaar i den samlede Bedømmelse for hele Landet, og denne foreligger endnu ikke, da disse Li-nier skrives.

Som Dommere fungerede Civilingeniør Vagn Prytz, Civilingeniør Bria-Pedersen (Aalborg) og Luftfartsinspektør Bendtsen. Konkurrencen — og Flyvestævnet — havde samlet mange Sportsflyvemaskiner i Aal-borg Lufthavn. Søndag Formiddag var der ialt 47.

Lørdag Eftermiddag afholdtes en Maal-landingskonkurrence — eller rettere en Grøftelandskonkurrence, og heri deltog 22 Maskiner. Kun 12 af Deltagerne gen-nemførte Konkurrencen efter de fastsatte Regler, og Vinder blev G. G. Laugesen,

MØLVIGS BITTERMANDEL



Der skal herefter installeres nye Fastspændingsanordninger i Skolemaskiner, for at man ikke skal kastes fremover mod Instrumentskod o. lign.

Fyens Flyveklub, der fløj en KZ III. Han havde i de to Landinger, som Konkurren-cen omfattede, brugt henholdsvis 164 Meter og 105 Meter fra Maalstregen til at bringe sin Maskine til Standsning, og det gav ialt 269 Points. (Under første Landing maatte der hverken anvendes Motor, Flaps, Vingeglidning eller Hjulbrems; under den anden Landing var det kun forbudt at bruge Hjulbrems.)

Nr. 2 blev Assurandør Otto Thomsen, Sportsflyveklubben, København, der fik 372 Points. Nr. 3 Direktør Boesen, Sportsflyve-klubben, København, 375. Nr. 4 Assistent Michelsen, Sportsflyveklubben, København, 398. Nr. 5 Dekorator Vesterberg, Sports-398. Nr. 5 Dekorator Vesterberg, Sportsfly-veklubben, København, 453.

Orienteringsflyvningen.

Denne tog sin Begyndelse tidligt Søndag Morgen, og heri deltog 20 Flyvere. Del-tagerne fik opgivet Kurs og Afstand til fire Punkter omkring Aalborg Lufthavn, og de maatte saa med Kort og andre Hjælpemidler regne ud, hvornaar de ved Flyvning i lige Linie vilde passere de fire Punkter, og hvornaar de vilde være til-bage i Lufthavnen. De fire Punkter var Hjallerup, Hals, Støvring og Gøl. Det gjaldt ikke om at gennemflyve Ruten paa kortest mulig Tid, men udelukkende paa at overholde de af Flyverne udregnede Tider.

Det blev den kendte svenske Sportsfly-ver Nils E. Olofsson fra Göteborg, der vandt Orienterings-Konkurrencen, men han maatte dele Æren af at have det laveste Antal Straffepoints med to Danskere. Pla-ceringen blev: Nr. 1 Nils E. Olofsson, Ae-roklubben, Göteborg, 20 Straffepoints. Nr. 2 Aage Lykke Madsen, Aalborg Flyveklub, 20. Nr. 3 C. Dam, Sportsflyveklubben, Kø-benhavn, 20. Nr. 4 J. Frederiksen, Sports-flyveklubben, København, 30. Nr. 5 Fondt, Fyens Flyveklub, 30.

FLYVESTÆVNET I RØNNE

BORNHOLMERNE holdt deres Flyvedag den 7. September paa Rønne Flyve-plads i Overværelse af 5—6000 Mennesker. Allerede fra om Formiddagen var der Rundflyvning med en Ju 52 fra DDL, som ogsaa for en Gangs Skyld havde sendt en DC 3 over for at vise Bornholmerne, hvor-dan en saadan ser ud. Desuden deltog der en halv Snos Sportsflyvemaskiner, hoved-sagelig fra Sportsflyveklubben. Der var ogsaa arrangeret Konkurrence Bornholm rundt, hvor man skulde finde udlagte Mærker, samt Mærkelanding. Vinder blev

Vognmand C. Dam, Sportsflyveklubben, Nr. 2 Jørgen Lorenzen, Spflkl., Nr. 3 Jør-gen Frederiksen, Spflkl. De første 6 laa me-get tæt med fra — 42 til — 69 Points.

Selve Flyvestævnet aabnedes om For-middagen af Amtmand Stemann og ind-ledtes med fin Formationsflyvning af tre KZ III'er, ført af en saa fin Trio som Flyveleder L. M. S. Jacobsen, Luftfarts-inspektør Bendtsen og Kaptajn Meincke. Sidstnævnte foretog desuden Kunstflyvning i Miles Magister. Gerhard Nielsen var ble-vet slæbt helt til Bornholm i Svæveflyver Unionens M13 og demonstrerede dette mens Zonen viste Ambulanceflyvning med sin KZ IV. — Garnisonskommandanten ud-delte Præmierne, hvorpaa Luftfartsinspek-tør Dalbro afsluttede Stævnet. — Derpaa fortsattes med Rundflyvning, som ogsaa Sportsflyveklubbens splinternye KZ VII og to Austere deltog i.

Stævnet var arrangeret af forskellige in-teressererede i Rønne, og Pladsens Flyveleder Wettemeyer var Sjælen i det hele.



Et af de mange morsomme Numre. Helikopteren hænger stille faa cm over Tribunetaget. Tilskuerne paa de fine Pladser har dog Ingen Glæde heraf.

DA Lodseddsalget begyndte den 18. August, fløj en af Ostermans Bell B 47 Helikoptere rundt over København og gjorde Reklame for Salget og den første af Opvisningerne, som fandt Sted paa Østerbros Stadion i Overværelse af ca. 10.000 Tilskuere. Efter R. A. F. Central Band's festlige Indmarch dansede Helikopteren dristigt rundt foran Publikum, hvirvlede Støvet op foran de dyre Pladser og blæste Orkestrets Noder til alle Sider!

Robert Svendsens historiske Sundflyve-maskine »Glenten« var kommet frem af Luftmarinens Muscum og blev trukket rundt foran Publikum, mens 1947's Sundflyver, Gerhard Nielsen, fortalte om sin Tur, og hans Baby blev trukket rundt foran Publikum af en KZ III. En Svævemodel blev højstartet, en Gummi-motormodel demonstreret, mens en Gasmotormodel efter et Par Sving over Stadion forsvandt nord-paa. Speakeren, Gunnar Nu-Hansen, rapporterede den lidt efter set over Kronborg. Endvidere blev en Faldskærm udløst bag en KZ III; man saa Besætning og de 44 Passagerer paa en DC 4, og efter Helikopterens anden Opvisning sluttede R. A. F.-Orkestret af med en flot Udmarch.

Efter denne vellykkede Indledning gik Turneen ud over Landet. Den var arrangeret af DKDAS som Regel i Samarbejde med den lokale Motoflyveklub, og Formaålet var ikke mindst at gøre Reklame for Flyvelotteriet. Desværre misforstod et Par Motoflyveklubber totalt Situationen og forbød Model- og Svæveflyverne at sælge under Opvisningen. Besætningen paa Helikopteren bestod af den unge svenske Flyver Sune Wallman og den svensk-amerikanske Mekaniker Tommy Beyer, mens Turnéen var forberedt og blev ledet af den tidl. Militær- og Erhvervsflyver Dir. Bjørn Andersen, hvis Erfaringer fra Flyvestævneturnéen Landet over i høj Grad kom Turnéen til Gode.

Bjørn Andersen var samtidig ansvarlig Flyveleder overfor Luftfartstilsynet.

Den 19. var man i Slagelse, hvor 1700 betalende og desværre — som de fleste Steder — lige saa mange ikke-betalende

Paa Danmarksturné med Helikopteren

Over 100.000 Mennesker stiftede Bekendtskab med det morsomme og praktiske Luftfartøj
Glimrende Reklame for Flyvelotteriet

Tilskuere overværede Demonstrationen paa Eksereerpladsen. Den 21. var man paa Stadion i Nykøbing Falster.

Programmet var som Regel det samme alle Steder — en almindelig Opvisning og senere en »Redningsaktion«. Det var gerne en sød ung lokal Dame (som Svenskerne ikke havde svært ved at finde), der agerede »Skibbrudne«, hvorefter Helikopteren anbragte sig 10 cm over hendes Baad, tog hende op og bragte hende »i Land« til en Ambulance, der tudende kørte bort (ofte med Helikopteren hængende et Par cm over Taget).

Nakskov havde gjort noget ud af det og arrangeret baade Model-, Svæve- og alm. Motorflyvning paa Flyvepladsen foruden Helikopteren. Der var 2000 Tilskuere.

I Svendborg den 23. var der foruden Modelflyvning Tovtrækning og Sækkeløb.

En kritisk Dag i Odense.

Der havde i Svendborg været Vanskeligheder med Koblingen mellem Motor og Rotor, og en Reservedel blev om Natten fløjet fra Stockholm til Malmø og skulde efter Aftalen ankomme Kl. 6 til Beldringe, hvor Reparationen skulde finde Sted. Intet viste sig. Nu var Situationen kritisk. Skulde Odense faa sin 3. Flyvedagsfiasko? Efter talrige Lyntelefonsamtaler dukkede den ventede Maskine endelig op Kl. 10.45. Mens alle stod paa Hovedet i Helikopteren, strømmede Folk til Stadion og saa paa den forudgaaende Atletik. Der var 4000 betalende Tilskuere. Kun 10 Min. forsinket kom Helikopteren derpaa strygende ind over Pladsen i fuld Fart, eskorteret af 3 Maskiner fra Fyns Flyveklub, som fortsatte, mens Helikopteren pludselig stod stille i Luften.

Efter Opvisningen i Odense naaede den lige til Nyborg, hvor man desværre ikke havde faaet vandet den grusfyldte Opvisningsplads, saa skarpe Smaasten og Støv

fløj rundt blandt Folk, og alle Tilskuerne maatte gennemgaa en større Renselsesproces efter Hjemkomsten. De tog det dog med godt Humør.

Den 25. gik det løs i Fredericia, hvor der var 3000 Tilskuere — samt en nærliggende Skole fyldt til sidste Plads. En Hund saa sig gal paa Helikopteren og fo'r rundt paa Pladsen og gæde ad den, som til Gengæld hoppede rundt og drillede Hunden til stor Glæde for Publikum.

I Esbjerg næste Dag interesserede en Fodboldkamp mellem Journalister og Flyvere næsten Bladene mere end Helikopteropvisningen.

I Vejle var det hele dejligt velorganiseret. Ogsaa Højttaleranlægget, som mange andre Steder var ubrugeligt, var her prima. Der var 4—5000 Tilskuere paa Stadion. Birger Nilsson slæbte med sin Klemm 35 Cowboy ind over Pladsen i 1000 Meters Højde, saa Publikum fik en fin Svæveplandemonstration.

Paa Vej til Horsens næste Dag foretog man en Afstikker til Vejle fjord Sanatorium, hvor Patienterne var meget taknemlige for Demonstrationen. I Horsens anbragte Wallman sig lige over Pengekassen, hvis Sedler til mindre Glæde for Arrangørerne, den lokale Presse, spredtes til alle Sider. Der var mange Tilskuere.

Pudringsdemonstration.

Den 29. foretoges for Statens Redskabsprøver paa Bygholm en Pudringsdemonstration af Græs, Skov og Roer. Naar Pulveret var brugt op, blev Helikopteren sat ned paa Stedet i Roemarken, nyt fyldt paa, og saa gik det videre! Demonstrationen, der overværedes af mange landbrugssagkyndige, viste tydeligt Helikopterens store Anvendelsesmuligheder i Landbruget.

(Sluttes nederst Side 220)



Den svenske Flyver Sune Wallman i Helikopteren med Direktør Bjørn Andersen ved Siden af. Bjørn Andersen genopriskede gamle Minder fra sin Erhvervsflyvertid før Krigen og klarede alle de vanskelige Situationer, der opstod under Turnéen.



Den meget krævende Plan, der var lagt for en Vickers Vikings nylig stedfundne Empire-Tur, omfattede en Række bemærkelsesværdige Flyvninger. Mange gik over aabent Hav og uden for de sædvanlige Lufruter — et Bevis paa den Tillid, der næres til Viking'ens Ydeevne. Den samlede gennemfløjne Distance var 64.000 km, indbefattet 17.600 km Demonstrationsflyvninger.

Skønt der medførtes et fuldstændigt Sæt Reservedele, blev der ikke Brug for en eneste af dem under hele Turen.

Vickers-Armstrongs



Limited

SHIPBUILDERS ★ ENGINEERS ★ AIRCRAFT CONSTRUCTORS

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, København

Grønland kommet Danmark nærmere

Pearyland-Ekspeditionen hjemme efter Aarets
Flyvninger med Luftmarinens nye Flyvebaade



Kun 12 Timer efter at Ekspeditionens Consolidated Catalina havde ligget saadan ved sin Basis i Grønland, naaede den frem til Luftmarinestationen i København den 31. August.

MED Danmarks Erhvervelse af Catalina-Flyvebaadene er samtidig Billedet for alle fremtidige Grønlandsekspeditioner blevet totalt ændret.

— Det var med ganske særlige Følelser paa bare fem—seks Timer at naa frem fra Forsyningsbasen ved Zackenberg i Bunden af Youngfjorden til Pearyland, udtalte *Eigil Knuth* ved Hjemkomsten fra den sidste vellykkede Ekspedition for nylig. Det vilde have taget mere end et halvt Aar at forcere den samme Strækning paa sædvanlig Vis med Hundeslæder.

Vanskelige Start- og Landingsforhold paa Grønland.

Iøvrigt svarede *Catalina*en eller »Mame-lukken« som den store Flyvebaad straks blev døbt efter Navnet paa den grønlandske Fugl, i høj Grad til de Forventninger, man paa Forhaand havde stillet til dens Flyveegenskaber, siger Grønlandsflyvningens ansvarshavende Flyveleder, Orlogskaptajn

Overbye. Det er muligt, at man engang vil faa Brug for at kunne medtage meget større Godsmængder. Men med de ganske specielle og ofte meget vanskelige Landings- og Startforhold, der er paa Grønland, maa man vist sige, at *Catalina*en er rigelig stor til Ekspeditionsformaal.

— De havde et mindre Uheld ved en af Landingerne?

— Ja, vi havde paa det Tidspunkt været oppe i Grønlandsfjorden og sat nogle af Ekspeditionsdeltagerne af, og da vi naaede tilbage, laa der over Fjorden lave Skyer, som det blev nødvendigt at kravle ind under udefra. Paa denne Maade fik vi Vinden lidt rigeligt i Ryggen, og det blev Aarsag til, at Farten under Landingen var noget for stor. Næsen kom til at ligge for lavt, og vi lørnede en hel Omgang rundt med det Resultat, at de forreste Lemme blev trykket ind.

Det var dog ikke anderledes, end vi kunde reparere deroppe. Vi byggede selv en

Spanlekonstruktion, og havde vi blot været i Besiddelse af et Par Aluminiumsplader, havde det ikke været nødvendigt at sende en Maskine op til os. Det forsinkede naturligvis Ekspeditionen otte Dage.

— Undersøgte man Muligheden for at kunne indrette Flyvepladser deroppe?

— Det laa udenfor vor Opgave, og jeg er ogsaa af den Opfattelse, at det hørset fra den Base, Amerikanerne har indrettet deroppe, »Blue West I«, vil være en altfor bekostelig Historie at bygge Flyvepladser paa Grønland.

Vejrstationerne et vigtigt Led i Grønlandsflyvningen.

— Men Vejrstationer?

— Det er uhyre vigtigt at faa indrettet Vejrstationer, og til næste Aar haaber vi foruden den i Dannebrog at faa klargjort endnu en Station i Danmarkshavn et godt Stykke oppe paa Østkysten. Den vil komme til at ligge lige paa vor Rute til Pearyland. Det kniber noget med at fremskaffe helt paalidelige Oplysninger om Vejret. Det er jo saadan, at det i en fire—fem Dage kan være helt umuligt at flyve. Saa kan det pludselig skifte til en Periode med Ideelt Vejr. Til næste Aar vil vi ogsaa kunne være klar med Maskinernes Radarudstyr. Vi har otte Stationer liggende parat til Installation. Det vil naturligvis være en meget stor Hjælp under Landinger i Skydekke og Taage, slutter Orlogskaptajn *Overbye*.

Paa 12 Timer fløj *Eigil Knuth* og *Ebbe Munch's* Pearyland-Ekspedition hjem fra Grønland uden Mellemlanding og efter at have opnaaet betydelige videnskabelige Resultater. Grønland er takket være *Catalina*-baadene ikke mere vor fjerne nordlige Koloni.

w. n. h.



Aarhus Lufthavn ved Grundfør?

Trafikministeren drøfter Sagen med Byraadet

For kort Tid siden havde Aarhus en Forhandling med Trafikminister *Elgaard* om Planer til en ny Statslufthavn for Østjylland ved Grundfør, 17 Kilometer fra Aarhus By.

Som alternativt Forslag bragte Byraadet Udvidelsen af Tirstrup Lufthavn, den tidligere tyske Flyveplads 35 km fra Aarhus, paa Tale, og Ministeren var enig i, at Aarhus paa et eller andet Tidspunkt måtte have en B-Statslufthavn. Eksperten fra Luftfartsmyndighederne og Ministeriet skal nu efter Trafikministerens Ønske se nærmere paa Forslagene.

Bl. a. er man stærkt interesseret i at vide, hvilke eventuelle Planer Militæret overvejer i Forbindelse med Tirstrup Flyveplads. Fra Aarhus Byraads Side er man imidlertid af den Mening, at det bedre vil kunne betale sig at anvende 9—10 Millioner Kr. paa en foreløbig Indretning af Grundfør-Lufthavnen end investere 4 Millioner Kr. i en Udvidelse af Tirstrup, som maa anlages at ligge for langt væk fra Aarhus.

Indtil videre vil det dog ikke være muligt at skaffe Materialer, og man er derfor nødsaget til at anvende Tirstrup, men det oplyses, at det hollandske Selskab overvejer at aabne en Rute Amsterdam—Aarhus—Stockholm.

w. n. h.

(Helikopterturnéen)

Samme Dag fandt Opvisning Sted i *Silkeborg*, hvor Tælleapparaterne daarligt kunde tage de mange Mennesker, der strømmede til.

Lørdag var Helikopteren i Aarhus, hvor der desuden var Musik, Modelflyvning, Motorflyvning, Stafetløb, Racerkørsel samt Optog af en DC 3's »internationale« Passagerer, bl. a. en Neger.

Helikopteropvisningen skulde være sluttet paa Flyvestævnet i *Aalborg*, men efter at Motorens Ventilator var blevet udskiftet, blev der givet »Ekstranumre« i *Viborg*, ved Ambulancedagen i *Hobro*, ved den store »Frilørdag« i *Randers* den 6. September og samme Dag i *Herning*, hvortil den ankom med beundringsværdig Præcision. Derfra skulde det gaa via Tirstrup hjem, men endnu en Ventilatorfejl gav Svenskerne Lejlighed til at blive en Uges Tid i Aarhus, inden de endelig løsrev sig fra Danmarks Tillokkelser.

Det var forøvrigt til stor Skade for Turnéen, at Sommertiden hørte saa tidligt op i Aar, for Aftenerne var lovlig korte; men man opnaaede alligevel at faa vist et nyt og spændende Luftfarløj i hele Landet. Der havde været stor Rift om at faa den ud i Landet efter Bellahøjopvisningen; men Kaptajn *Follmann*, der havde skrevet Kontrakten paa Selskabets Vegne, var ubønhørlig. Den skulde først og fremmest komme Flyvningen til Gode. Den havde sin Presseomtale Landet over, og Folk var glade for at se den, saa man kan roligt betegne Turen som en Succes, selv om dens Overskud, der deltes mellem Selskabet, de lokale Klubber, Danske Flyveres Fond og Luftfartsmedarbejderforeningens Fond, ikke blev særligt stort. Ikke alle Klubber forstod at udnytte Chansen fuldt ud, men alligevel var Turnéen en god Propaganda for Flyvningen og for Flyveloteriet. Men hvad skal vi nu finde paa næste Aar?



HVOR tilfreds er en tilfreds Kunde?

HVOR TILFREDS ER EN TILFREDS KUNDE? Naar han køber en Vare igen — skyldes det da blot, at han *akcepterer* den, eller er han virkelig fuld af *Begejstring*?

Her ligger nemlig en Forskel. Køber man det samme Mærke af almindelige Forbrugsvarer, saasom Brød, Sæbe, Tandpasta etc., saa skyldes det ofte blot en Vane. Men — naar det drejer sig om større Summer, som f. Eks. Flyvemaskiner og man stadig køber samme Mærke, er der ingen Tvivl om, at man er virkelig tilfreds, ellers vilde man ikke foretage en saa betydelig Pengaanbringelse.

Pan American World Airways har lige placeret en ny Ordre paa fire Lockheed *Constellation*-Maskiner, d. v. s. at de nu ejer 22 af denne Type. KLM — det hollandske Luftfartsselskab — har nu for tredje Gang afgivet en Ordre. Blandt an-

dre Selskaber, der ligeledes har indsendt nye Ordre, kan nævnes: Trans World Airline, Panair do Brasil, Aer Lingus og Aerlinne Eireann (Det irske Luftfartsselskab).

Disse Selskaber har bestemt sig for *Constellation* efter mindst et Aars praktiske Erfaringer og efter et nøje Studium af Omkostninger og Indtægter.

Vi tør paastaa, at saadanne tilfredse Kunder er virkelig tilfredse. De ved, *hvorfor* de gentager deres Ordre, og deres velbegrundede Mening og Tillid til *Constellation* er den bedste anbefaling vi — og enhver anden Fabrikant — vil kunne fremlægge.

I Virkeligheden bliver jo disse tilfredse Kunder Lockheeds bedste Sælgere. Vi spørger — kan en tilfreds Kunde blive *mere* tilfreds?

Lockheed Aircraft Corporation

Burbank, California, U. S. A.

LOOK TO LOCKHEED FOR LEADERSHIP

Air France, American Overseas Airlines, British Overseas Airways Corporation, Eastern Air Lines, KLM Royal Netherlands Indies Airways, LAV Linea Aeropostal Venezolana og Qantas Empire Airways, Ltd. flyver ogsaa med *Constellation*-Maskiner — eller vil i nær Fremtid gøre det.

DANSK SVÆVEFLYVNINGS GENNEMBRUD

Udførligt Referat af Konkurrencer, Rekorder, Kursus og Sølv-C-Flyvninger

I DENNE Sommer fik dansk Sværeflyvning sit Gennembrud. Med enkelte isolerede Undtagelser har der nemlig hidtil hovedsaglig været dyrket Glidflyvning. Op i Spilstart, rundt om Pladsen og ned igen — 2 Minutter 17 Sekunder! Enkelte mindre Varighedsflyvninger vakte Sensation.

Gennembruddet er især kendelegnet ved, at man har revet sig løs fra Pladserne og er »gaaet paa Stræks«. Det er ikke enkelte isolerede Distanceflyvninger, og man er ikke blot drevet tilfældigt med Vinden, men har sagt: »Jeg flyver til Esbjerg« — eller som Cowboy: Maalflyvning Esbjerg retur. Sidste Aar bestod Cowboy den første Svølc-Prøve i Danmark. Nu har vi naaet Nr. 16! Man har bevist, at de termiske Forhold her i Landet er saa gode, at man kan lade Svølc i de Overgangsplaner, vi er henvist til at flyve i, og at det ogsaa er muligt at tage den ellers som vansketigst ansete 5 Timers Prøve i Termik.

Desværre har Pressen slet ikke opfattet, hvad der er sket. Grafts Sundflyvning fik en velfortjent Omtale; men de senere Flyvninger er kun delvis og spredt omtalt; man mærker, at selv de ledende Blades Luftfartsmedarbejdere mangler Følgning med Svæveflyvningen. Det er symptomatisk, at Grafts Storebæltsflyvning kun omtales ganske kort et enkelt Sted og slet ikke som Storebælts »Erobring«, men blot som en Rekord, som den slet ikke var.

Derfor føler FLYV det som en Opgave at rede det sammenfiltrede Stof — Rekorderne, Flyvedagskonkurrencen, Sølv-C'erne o. s. v. — ud fra hinanden og give Læserne et fyldigt Indblik i, hvad der i Virkeligheden er sket.



Danmark er for lille, viser dette imponerende Kort over de fleste af Aarets motorløse Distance-flyvninger. Der er fløjet baade til Tyskland og Sverige, baade Øresund, Storebælt og Storstrømmen er besejret. Fra een Flyvning i 1946 er vi naaet frem til, at mange har fløjet over Land i Aar. De fem nummererede Flyvninger viser de successive Distancerekorder. Karakteristisk for denne Sommer er det, at næsten ingen af Flyvningerne er foretaget i de ellers saa almindelige vestlige Vinde.

FLYVEDAGSKONKURRENCENS RESULTATER

Heden, Aarhus og Polyteknikerne vandt

Varighed (Sum af op til 10 Flyvninger):

- | | |
|----------------------------------|-------------|
| 1. Svæveflyveklubben »Heden ... | 18 T. 42 M. |
| 2. Aarhus Svæveflyveklub | 17 T. 14 M. |
| 3. Stamgruppen | 9 T. 54 M. |
| 4. Sportsflyveklubben | 5 T. 16 M. |
| 5. Aviator, Aalborg | 4 T. 00 M. |
| 6. Ringsted Svæveflyveklub | 1 T. 07 M. |

Højdevinding (Sum af op til 10 Flyvninger):

- | | |
|----------------------------------|-------------|
| 1. Aarhus Svæveflyveklub | 14025 Meter |
| 2. Polyteknisk Flyvegruppe | 8535 Meter |
| 3. Sportsflyveklubben | 5550 Meter |

Distance (Sum af op til 5 Flyvninger):

- | | |
|----------------------------------|----------|
| 1. Polyteknisk Flyvegruppe | 447,5 km |
| 2. Sportsflyveklubben | 373 km |
| 3. Aarhus Svæveflyveklub | 368 km |
| 4. Silkeborg Flyveklub | 231 km |
| 5. Stamgruppen, København | 161 km |
| 6. Odense Svæveflyveklub | 114 km |

**To danske Sølv-C
og en Guld-C-Prøve
i Tjekkoslaviet**

Som omtalt i Nr. 8 var tre Danskere i Sommer i Tjekkosllovakiet. De efterfulgtes i August af endnu to, nemlig *John Wellesen* og *Poul Klarskov* fra Aarhus. Begge opnaaede deres Sølv-C derved. Wellesen fik endda de 3000 m Højdevinding, som kræves til det højeste Sværflyvediplom, Guld-C, *Otto Jespersen* fra Polyteknisk Flyvegruppe fik Tiden og Højden til Sølv-C, men ikke Distancen, fordi hans Ben var for lange til en Weihe. — Vi haaber senere at kunne berette mere om Flyvningerne i Tjekkosllovakiet.

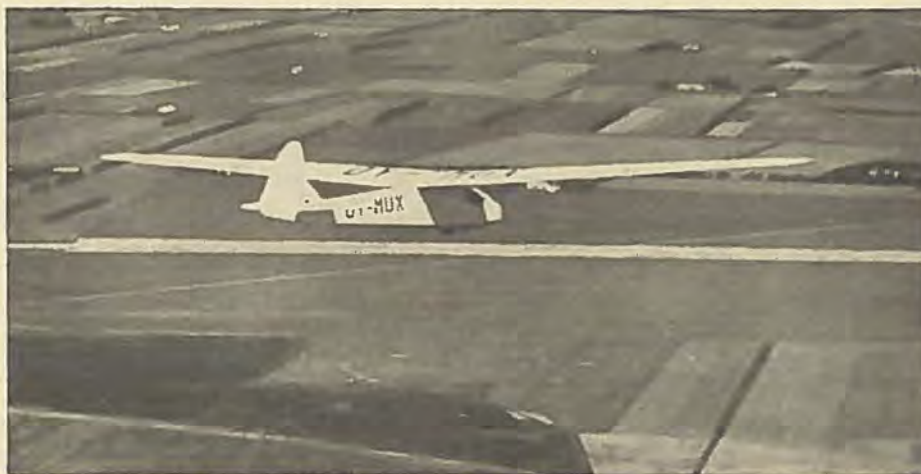
SIDSTE REKORD: 149 km

Det maa have pint Jyderne, at Svæveflyvere fra andre Dele af Landet salte Distancerekorder i Jydernes eget Land. Den 5. Sept. sagde *Gunnar Christiansen*, Silkeborg, at nu maatte det være Jydernes Tur! I OY-DAX blev han slæbt op til 500 m og udløste 5 km Sydvest for Silkeborg. Efter godt 4 Timers Flyvning landede han 149 km borte ved Sæby. Foruden den fine Distance havde han 1400 m Højdevinding, og da han før Krigen flere Gange har fløjet Tiden — op til 8 Timer i Skoleglider paa Skruent! — havde ogsaa han nu sit Sølv-C.

I Forvejen havde han den 10/8 fløjet 48 km til Brande og den 29/8 34 km. Disse Flyvninger er ikke med paa Oversigtskortet.

Det første F-Kursus i Danmark

Vandel glimrende egnet til Svæveflyvelejr



Dansk Svæveflyver Unions Nyhervvelse, Mü 13, over en Del af den 2200 Meter lange Startbane i Vandel. Trods Startbanen er Pladsen slet ikke saa let igen at finde fra Luften paa Afstand.

ER der ingen, der gider flyve? — Skal vi ikke hellere gaa i Vandet, foreslaar en anden. Solen brænder fra en skyfri Himmel, mens en svag NV-Vind smyger sig hen over Planerne, der staar pænt opstillet paa Række — 4 Grunau Baby, en Mü 13 samt en Klemm 35. Efter nogen Overvejelse bliver Planerne trukket i Lø — F-Kursus bader!

En saadan Situation er ikke et Udslag af Overlegenhed, men af simpel Overvejelse. Deltagerne skal betale for at flyve længe, højt eller lavt. Vejret er ikke til det. Altsaa flyves der ikke. Saadan var Situationen midt i den anden Uge af det første »udvidede« Kursus i Danmark.

Begyndelsen havde, som nævnt i Nr. 9, været temmelig mat. De faa, der var til Stede, fungerede som »Pionerhold«, ordnede Spil og fløj af og til i den tosedede 2 G.

Onsdag d. 6. August forsvandt Karl Rasmussen paa sin Rekordflyvning, hvorefter Egon Bach tog af Sted i OY-DUX. Han naaede 27 km til Tyregod. Grunden til, at han ikke naaede videre, var den, at han forlod sin pæne Sky for at naa frem til en bedre — som imidlertid viste sig at ligge for langt borte! Cowboy startede i OY-AAX og naaede fra den lave Højde, en Næsekoblingsstart kan give, at faa Kontakt med noget Opvind. Det varede imidlertid ikke længe, for pludselig var Skyen og Opvinden borte, og Cowboy maatte lande ved Give, 16 km borte. En Avis skrev, at han

var kommet ind i et »Lufthul«. — Om Aftenen dukkede Instruktøren, Birger Nilsson, op med Unionens nye Baby OY-AUX, bygget af Polyteknisk Flyvegruppe. Den er malet næsten hvid med køkkenblaat Førerrum. Birger blev slæbt af Olle Barkman i deres fælles røde Klemm 35 SE-BHL.

Lørdag d. 9. kom der Gang i Termikken. G. Juul-Thomsen fra Aarhus fløj 90 km næsten til Sønderborg og landede mellem en Gaard, hvor Planet blev anbragt, og en Kro, hvor han selv tog ind. Ved disse Udelandinger strømmer Folk til og kommer med de mærkeligste Spørgsmaal. En Mand spurgte som mange andre, om Flyveren »var kommet noget til« og tilføjede beroligende »— jeg er nemlig Læge.« Otto Sørensen fra Birkerød var ogsaa startet om Formiddagen og blev liggende over Pladsen. Han tog dermed sin 5-Timers Prøve, den første i Termik over samme Sted i Danmark.

Den historiske Søndag med Masse-Invasjonen af Esbjerg.

Søndag Morgen dukkede Eckert op med Unionens nyeste Plan, Mü 13 OY-MUX, som Birger havde slæbt via Beldringe. Cumuluskyerne udviklede sig hurtigt til lange Øst-Vest-gaaende »Skygader«. Hurtigt blev Planerne slæbt ud og bragt i Luften. Pladsen tømtes, efterhaanden som det ene efter det andet forsvandt mod Vest, Maal: Esbjerg! Det blev en stor Dag i dansk Svæveflyvnings Historie: De første vellyk-

kede Maalflyvninger, oven i Købet gennemført af Folk, der aldrig havde fløjet Distanceflyvning før.

Knud Høgslund fra Roskilde landede først, men lidt Vest for Flyvepladsen, som han i Farten ikke havde kunnet finde, idet det »hastede« stærkt med at komme ned efter 2 Timer 5 Mins. Flyvning. Esbjerg-Svæveflyverne opdagede til deres Forbavselse en Baby over Pladsen. Og en til! Snart laa hele tre fremmede Planer og kredsede over Byen, rapporterede de oplyst til Vandel, der med paalaget Ro triumferende svarede, at det ogsaa var Meningen.

Fjeldsted-Hansen, Aarhus, der havde sine 5 Timer fra Skræntflyvning paa Mols i Vinter, landede efter 2 Timer 55 Minutters Flyvning som den første paa Maalet og blev i Eftermiddagens Løb slæbt tilbage til Vandel af Klemm'en.

Per Weishaupt, Spflkl., var startet et Kvarter før 11, naaede ved Middagstid Varde og kom nu strygende ned langs Varde-Esbjergvejen. Fra Kl. 1215 til Kl. 16 laa han over Esbjerg og hundefrøs i sine korte Bukser. Som nybagt Certificatindehaver havde han kun en enkelt Gang fløjet 25 Minutter i Termik, saa det var jo en Overgang pludselig at faa alle tre Betingelser til Sølv-C paa en Flyvning.

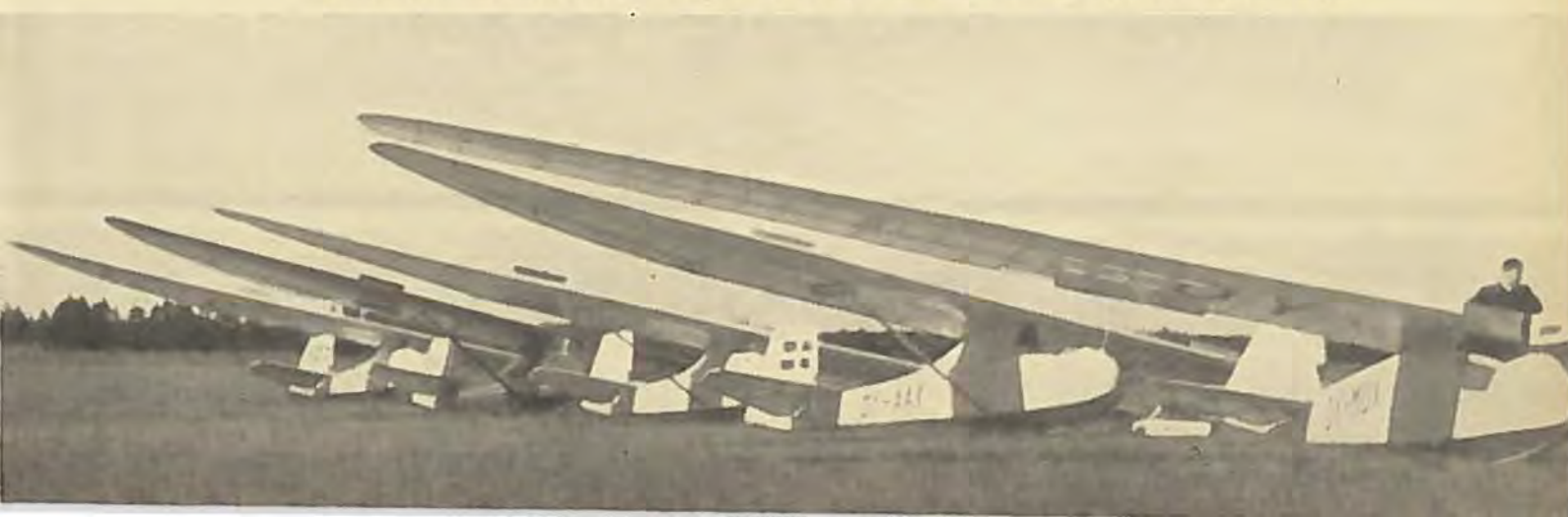
Kl. 1615 landede Poul Tingskou, Aalborg, med Mü 13 efter 5 Timer 20 Minutters Flyvning. Det havde iøvrigt ikke været Meningen, at han skulde flyve bort fra Vandel, og det indbragte ham en alvorlig Reprimande.

Skyerne var helt ophørt, men i den sene Indstraalingstermik holdt Mogens Møller Madsen fra Polyteknikernes Lejr sig oppe endnu en Stund, inden han kom ned med Danmarks fjerde Sølv-C. Tingskou og Weishaupt blev slæbt hjem af Klemm'en, Høgslund med Transportvognen. Møller Madsen ventede til Mandag.

Ikke Land nok.

Mandag fortsattes i samme rivende Tempo. Weishaupt, som jo kun kunde faa to af Gaarsdagens Betingelsesflyvninger anerkendt, var ligesom Fjeldsted paa Højdeflyvning ved Middagstid. Begge klarede de 1000 Meter og havde Sølv-C. Otto Sørensen var sendt til Esbjerg, men naaede kun Tjæreborg, fordi »der dels ikke var mere Land, dels ikke mere af dette her«, forklarede han sindigt med Tommelfingeren i Vejret. Men Distancen var lang nok, og han havde sit Sølv-C. Dagens fjerde tog Høgslund, der fløj 5 Timer 10 Min., bevæbnet med en Gummistøvle for ikke at blive for »trængende«. Paa en Dag blev det danske Sølv-C-Antal fordoblet, et fint Resultat.

Jo, der er Danmark! I klart Solskinsvejr ligger Unionens Mü 13 MUX, Sportsflyveklubbens Grunau Baby AAX, Unionens nye Baby AUX, Aarhus' begrænsede Baby OY-90 og deres udvidede DUX og venter paa, at Kursusdeltagerne faar Lyst til at flyve.





Cowboy ved at gøre klar til Start i Mü 13. Nordmanden Gunnar Bakke sætter Hætten paa — og saa gaar det los. Cowboy udførte den hidtil længste hen-og-tilbage-Maalflyvning i Skandinavien d. 11. Aug.

Cowboy-Kvaler.

Men Cowboy blev alligevel Dagens Helt. Hans to »Lokalflyvninger« generede ham. »Lærerne skal altid være dygtigere end Eleverne«, siger han. Nu havde Graf og Rasmussen slaaet hans Rekorder, og de grønne Elever fik Sølv-C paa et Øjeblik. Selv hans Omtale af Kunstflyvepræstationerne i Tjekkoslavakiet hjalp kun lidet paa Renomméet.

Med den østlige Vind var der ganske rigtigt ikke »Land nok«. Ellers havde man nemt kunnet flyve 150 km. Weishaupt havde haft Lyst til at lande paa Fanø eller Blaavand, og Møller Madsen var helt ude over Vesterhavet, men begge var vendt tilbage til Maalet. Weishaupt havde ogsaa spekuleret paa at returnere til Vandel, men maatte tage Hensyn til sin Sølv-C-Distance.

Nu gjorde Cowboy det i Mü 13. Svæveflyverne i Esbjerg blev alarmeret til Kontrol. Timerne gik, Termikken var ved at høre op. Intel Nyt fra Cowboy. Netop som de sidste var ved at opgive Haabet, kom MUX'en ind fra Syd og landede efter 4 Timer 15 Minutters Forløb. Det havde kun taget en Time at naa Esbjerg, men Turen hjem mod Vinden var værre. Store Skyer spærrede Udsigten, deres Skygger dannede ekstra »Plantager« paa det ensformige Terræn og besværliggjorde Navigationen. Cowboy var helt nede ved Kolding Fjord, som han med Besvær identificerede. Han gik nordpaa og fandt ved Hjælp af Rullebanerne Vandel. Største Højde var 2200 m.

Uden at forklejne Distancerekordflyverne kan man vel sige, at Cowboys Flyvning, 52 km ud til et bestemt Maal og 52 km hjem mod Vinden er den hidtil fineste Svæveflyvepræstation i Danmark. Svenskerne har heller ingen bedre i den Art. Cowboy havde bevist, at han var paa Højde med Situationen.

Slæb og Certifikat paa een Dag.

Helmer Dan Nielsen, Flyvertropperne, der en hel Uge havde gaet og set paa uden at faa megen Flyvning, fik nu paa een Dag samtlige Prøver i Flyvemaskineslæb og samtidig de 5 Betingelser til Certifikatet, endda med Flyvninger paa op til een Time. Havde han haft en Barograf, havde Sølv-C-Højden samtidig været klar.

Men Tirsdag satte det klare Højtrykkevejrlind og varede Ugen ud til Sorg for dem, der ventede paa Betingelser.

Luftfartstilsynet flyver: B paa to Dage.

Den første Højtryksdag gik man som nævnt i Vandel, og de andre Dage tog man den ogsaa med Ro. Man prøvede Mü 13 og fandt ud af, at der godt kunde flyves en Time eller to med den i Tørlermik.

Fredag dukkede Luftfartstilsynet op i Skikkelse af Materielinspektør Frederiksen, der kastede sig over Splitter, Skiver, Hjulklodser m. m. For at demonstrere Materiellets Flyvedygtighed gav Høgslund ham en Tur i 2 G. Det blev til en til og nok en — og til sidst overmalt man Frederiksen til at blive Lørdag med. Efter 25 Starter Dobbeltstyring og 10 Soloflyvninger overrakte Eckert Lørdag Aften en glædesstraalende nybagt B-Flyver Emblem med de to Maager.

Det »forlængede« F-Kursus.

Ikke alle F-Kursusets iøvrigt iltpas faa Deltagere havde været paa Stedet i rette Tid til at sikre sig deres Sølv-C. Nu »slurede de i Vandskorpen« helt henne i det paafølgende Instruktørkursus til mindre Glæde for det rigeligt store Antal Instruktørlever. Den 19. August fløj Juul-Thomson 5 Timer 15 Min. i MUX, fik Højden og havde sit Sølv-C. Denne Gang kunde han

ikke nøjes med at lande ved en Kro, men vilde partout ned ved Ølgod.

Eckerts Sølv-C-Flyvning til Tyskland.

Ikke blot Cowboy græmmede sig en Tid i Vandel. Eckert manglede Tid og Distance og var startet den 10. om Morgen, men kom straks ned igen til stor Glæde for den, som derpaa fik Chansen. Den næste fine Dag brændte han hele tre Chancer af — og saa kom Højtrykket. — Eckert fik efterhaanden et haardt Drag om Munden og svor en frygtelig Hævn: han vilde slukke af til Tyskland med MUX. Den 20. August fløj han 105 km paa 5 Timer 20 Minutter (ingen gider aabenbart flyve længere, saa vi kan faa Termikrekorden sat op). Han maatte gaa Syd for Grænsen for at være sikker paa Tiden, men kunde saa ikke naa tilbage og landede paa Flyvepladsen ved Flensburg. Trods manglende Papirer slap han som »nødlandet« hurtigt ud af Tyskland, men fik dog at vide, at Tysklandsflyvningen ikke burde gentage sig.

Den 23. kom Thinesen og vilde have Distancen. Vejret saa ikke for godt ud, men han lod sig slæbe helt til Brande og udløste der. Han landede 64 km borte i Nærheden af Esbjerg. Tiden havde han i Forvejen fra Alleberg-Skrænten, men manglede endnu Højden, som han fik næste Dag under endnu en Esbjergtur i Mü 13. Sølv-C'et var sikret!

*

Instruktørkursus i Vandel

1945's Kursus for Uddannelse af Instruktører paa Lundlofte og 1946-Kursuset paa Værlose efterfulgtes i Aar fra 17.—31. August af et Instruktørkursus paa Vandel. Naar man hører, at der hidtil er udstedt ca. 150 Svæveflyvelederbeviser i Danmark, skulde man ikke tro, at Behovet var saa stort; men i Virkeligheden er det et ret lille Tal, der aktivt er Instruktører. De fleste fungerer kun en lille Tid, saa bliver de kede af det ofte utaknemlige Arbejde.

Der var ikke mindre end 23 Deltagere i Aar, hvilket var alt for mange. Selv om der jo skulde bruges en Del til Teoriundervisning og Teoriprøver, blev der dog ogsaa Tid til anden Flyvning end selve Undervisningen, idet 11 Elever fik Slæbprøven, 6 Certifikat og 2, Erik Aggerne fra Polyteknisk Flyvegruppe og Eli V. Nielsen fra Birkerød fik Sølv-C-Højden.

*

Vandelkommentarer Side 233



Der er lige kommet Landingsmelding fra et fjernliggende Sted. Kortet studeres, og saa ruller Polyteknikkens store Adler med Aarhusklubbens fine Transportvogn ud i Landet. I Løbet af Natten vender man tilbage efter en ofte spændende og begivenhedsrig Tur — og næste Morgen flyver Planet igen.



„Disse kantstillede Propeller gør Landing med Flyvemaskiner mere sikker.“

„Ja. Og de forkorter Landingsafløbet med saa meget som 40 pCt.“

De nye Hamilton Standard kantstillede, hydromatiske Propeller forsyner den moderne Airliner med Luftbremser i Tilknytning til de sædvanlige Hjul-Bremser. Bremsvirkningen af disse reversible Propeller forkorter Landingsafløbet med omkring 40 pCt. og formindsker Faren for at skride paa vaade og isbelagte Startbaner. Atter har Hamilton Standard givet et vigtigt Bidrag til Forøgelse af Sikkerheden ved Luftrejser.

Blandt de Luftruter, som allerede har beordret Hamilton Standard kantstillede, hydromatiske Propeller er:

Aeroposta
Braniff
Capital
Chicago and Southern
Continental
Delta
Eastern
F. A. M. A.
K. L. M.
Linea Aerea Nacional

Linea Aeropostal Venezolana
National
Northwest
Orient
Pan American
Pan American Grace
Sabena
Trans Australian
United
Western

UNITED AIRCRAFT
Export Corporation

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

PRATT & WHITNEY ENGINES • HAMILTON STANDARD PROPELLERS • CHANCE VUGHT AIRPLANES • SIKORSKY HELICOPTERS

FLYVNINGERNE PAA SJÆLLAND

Den haarde Konkurrence mellem Sportsflyveklubben og Polyteknikerne
Første Distanceflyvning med tosedet Svæveplan i Danmark

MAN maa sige med Jeppe: »Er jeg vaagen, eller drømmer jeg?» — og man føler Trang til som han at knibe sig i Armen.

Næh, det er intet Fata Morgana! Dansk Svæveflyvning har med eet Slag vundet sig en værdig Plads mellem Svæveflyvnationerne. Visselig maa vi ikke overvurdere os selv — der er endnu lang Vej til Maalet. Det, der er opnaaet i Sommer, er det nødvendige Grundlag for det Fremstød over bredere Front, som der maa stræbes mod.

Sportsflyveklubben begynder for Alvor.

Sportsflyveklubben, der ved Grafts Øresundsflyvning laa først i Flyvedagens Distance-Konkurrence, var kørt alvorligt agterud, specielt ved Polyteknikerens Arbejde i Jylland.

Smaaige Hensyn til det daglige Arbejde maatte vige, og den 20. August startede *Kaj Petersen* og *Graf* fra Lundtofte i Flyvemaskinesløb i hver sin Baby. Det var Meningen, de skulde følges ad til Ringsted. Ved Hedehusene glippede det imidlertid for *Kaj Petersen*, som med en kraftfuld jydsk Ed maatte gaa ned og lande.

Lidt længere fremme, ved Borup, kom *Graf* i en kritisk Situation. Han var nede i 300 Meter og maatte klare sig en Tid paa Renomméet. Da det ikke rakte længere, gav Svæveflyvningsens Gudinde, *Thermine*, ham Tommelfingeren opad igen, og paa en halv Time naaede han det sidste Stykke Vej til den føderende By Ringsted. Starten skete Kl. 15, Landingen Kl. 17.30, — han naaede lige at overraske sine Forældre ved Middagsbordet.

Graf krydser ogsaa Storebælt.

Efter at være blevet bugseret hjem be-stuttede *Graf* den næste Dag at hente *Kaj Petersens* Baby tilbage fra Hedehusene. Da han skulde til at starte, opdagede han en Sky, som nøjagtig lignede en, der stod og rakte Næse. Det vilde *Graf* naturligvis ikke have siddende paa sig, og han gav derfor Slæbepiloten Ordre til at gaa et Par Runder. Skyen har rimeligvis været ude paa at narre, for Variometeret gik efter Udkoblingen op paa de hyggelige Cifre. I 1000 Meters Højde satte han vestlig Kurs. Over Roskilde kom han i termiske Vanskeligheder, men kom dog igennem dem og naaede efterhaanden frem til Korsør, hvor han havde en Højde af 1000 Meter.

Saa laa Bællet foran Sundflyveren. Han maatte rive noget af sit Tøj i Stykker for at naa ind til en Lommebog med et diminutivt Kort, hvor han udmaalte Distancen over.

Lidt Nord for Byen slak han saa udover Bællet og naaede over Sprogø i en Højde af 1700 Meter. Herfra var der 2 m/Sek. »Synk«. I 1000 Meter passerede han den fynske Kyst og naaede frem til Ferritslev.

Strækningen over Bællet var 28 km, og *Graf* havde nu »hamsiret« haade Sund og Bælt, som den første. Der var flere paa Fyn, som græd over Nyheden!

Den samlede Distance var paa 106 km, Flyvetiden 2 Timer 45 Min.

Fredag den 22. mente *Gunnar Larsen* fra Sportsflyveklubben, at nu maatte det

være hans Tur. Han startede fra Lundtofte Kl. 14, og efter at være kommet op i 1300 Meter gik han mod Vest. Ogsaa han kom i Vanskeligheder ved Hedehusene, hvor han var nede i 300 Meter. Paa næsten ingen Opvind listede han sig dog frem til Roskilde, som han naaede i 350 Meter, og belavede sig paa at lande. Midt over Byen fik han imidlertid en Termikudløsning, og skruede sig med Boblen op til 2100 Meter. Holbæk passeredes i 13—1400 Meter, og han landede Kl. 16.18 paa en stor Stubmark ved Jyderup.

Strækningen blev 71 km, Højdevindingen 1750 Meter — og da han havde 5 Timers Prøven i Forvejen, fik han ved denne Flyvning sit Sølv-C.

Klubkammeraten *O. Fastner*, gik ogsaa med lønlige Tanker om en Distanceflyvning, men da han er en Mand, der passer sit Arbejde om Dagen, ventede han til Søndag den 24. August.

Han startede fra Værløse, vendte Pladsen Ryggen i kun 400 Meters Højde og gik afsted i sydvestlig Retning. Opvinden var gennemgaaende god, til han naaede Ringsted, hvor der blev meldt alt udsolgt — Strækningen blev 52 km, og Flyvetiden 2 Timer 35 Minutter.

Stamgruppen ruller sig ud!

Medens de fleste danske Svæveflyveklubber er lykkelige, hvis de bare har en »udvidet« Baby, har Stamgruppen ikke hidtil lavet synderlige Resultater med sin Materielpark, som er Landets mest velassorterede.

Søndag den 24. Aug. skete der imidlertid en Kursændring, idet to Planer fløj bort fra Værløse. Først slak den tosedede Gøvler af med *Harry Nielsen* og en Passager. Han gik fra 1300 m Højde først mod Nordvest til Isefjorden, men da den ikke lod sig forcere, gik han sydpaa. Omkring Roskilde kom han ned i 400 Meter. Han klarede den dog, fik sig arbejdet op i 1300 Meter og naaede frem til Slagelse. Her blev den imidlertid for Alvor »gal«, han var helt nede i en Højde af 250 Meter, før han igen fik Tilslutning. Denne løftede ham til Gengæld op til 1500 Meter, og han drev med til Korsør. En Time blev han liggende over

Byen og ventede paa Chance til at komme over Bællet. Chancen kom dog ikke, og han maatte ned og lande.

Distancen, som er den første danske Rekord for tosedede Svæveplaner, blev paa 85 km.

En fire Piber-Tobaks-Tid!

Senere paa Dagen, da en Koldfront passerede Værløse Flyveplads, startede Svæveflyveveteranen *Henry Petersen* fra Stamgruppen i en Baby. Han var ikke indstillet paa at flyve Distance, men blev ligefrem suget til Vejrs. Først af gennem Regnvejr, der nærmest mindede om et Vandfald. Skønt Babyen havde lukket Kabine, stod Vandet ind ad alle Sprækker i Kaskader. Videre opad gik det med Variometeret i Top, til han pludselig var igennem og laa foran Fronten i Sol og fuldstændig rolig opadstigende Luft.

Flyvningen havde indtil da været ganske nervepirrende, men da Babyen nu laa fuldstændig rolig, dykkede han ned i Lommerne efter Pibe, Tobak og Fyrløj — og tændte sig en Pibe Tobak!

Det var umuligt for ham at komme hjem til Værløse, og han syntes derfor, det var ligesaa godt at naa saa langt som muligt.

Byen, han var naaet ned ved, havde ikke givet ham Indtryk af at være særlig stor, og han spurgte derfor en Dreng, som naaede frem til Planet efter Landingen, hvor han befandt sig. Drengen nævnte Navnet paa en Gaard. — »Jamen hvad hedder den lille By derhenne?« — »Lille By?« svarede Drengen fornærmet, — »det er Slagelse!«

Distancen blev 70 km, Flyvetiden 2 Timer 15 Minutter.

Polyteknikerne kommer igen.

Sportsflyveklubbens Flyvninger havde igen skaffet dem Føringen i Distance-Konkurrencen. Resolut kørte Polyteknikerne til Midtsjælland for at finde en egnet Plads at flyve Konkurrenceflyvning fra. Det blev Eskildstrup ved Haslev, hvor de fik Lov til at benytte nogle afhæstede Marker.

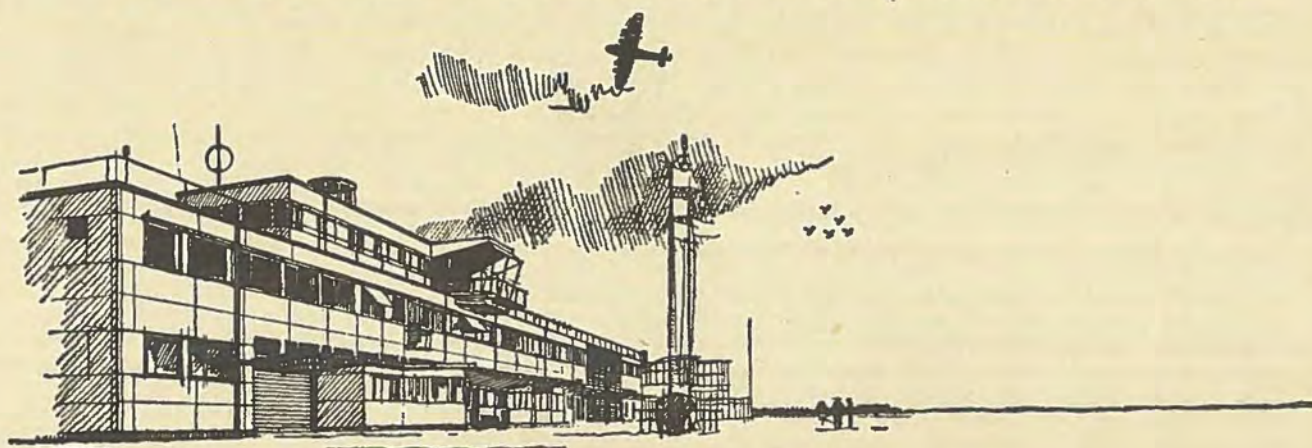
Søndag den 31. August lykkedes det derfra *Bjørn Thøgersen* paa 3 Timer at flyve den 88 km lange Tur til Gedser, hvorved han fik sit Sølv-C, og Lørdag den 6. Sept. *K. Rasmussen* at gennemføre Turen til Hornbæk, som er 85 km. Det var hans Tanke at fortsætte til Sverige, men Skyerne ovre i Sverige saa upaalidelige ud.

Dermed førte Polyteknisk Flyvegruppe allet i Distance. *Hartvig Jensen.*



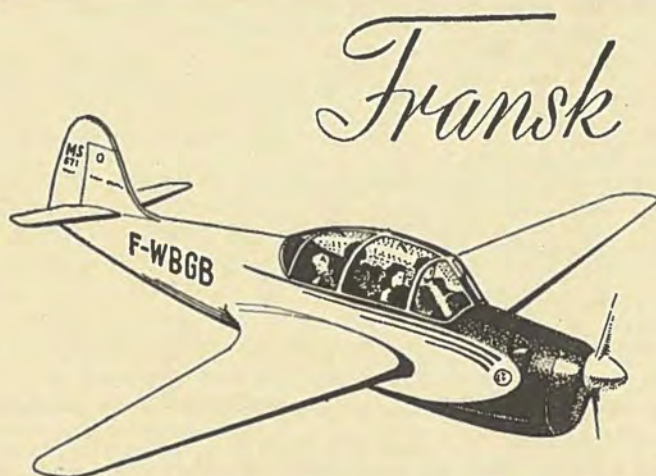
Stamgruppens Gøvler har, trods ikke alt for fine Glideegenskaber, udført mange Svæveflyvninger i Aar. Den 24. August gik den paa Distance-Rekordflyvning til Korsør, især bruges den til Instruction — ogsaa af Begyndere. I Baggrunden Danmarks endnu eneste Olympia.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK
ETERNIT
 TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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



Fransk **SPORTSMASKINE**
til hele Familien

Denne lille, lækre NORECRIN Flyvemaskine med Plads til 4 Personer og optrækkeligt, 3-hjulet Landingsstel, gennemførte i Oktober 1946 sin Prøveflyvning Paris—Kairo. Den er forsynet med 140 HK Motor, har en Aktionsradius paa 800 km og en Marchhastighed paa 230 km. Den er udstyret med Navigationslys og iøvrigt al tænkelig Komfort.



Brdr. FRIIS-HANSEN

Vognmagergade 2, København K. C. 15435

Finland vandt den nordiske Landskamp i Modelflyvning

Landskampen og Unionsjubilæet i Odense



Deltagerne i Aarets Landskamp. Fra venstre Danskerne, Finnerne, Nordmændene og Svenskerne. En Del er aabenbart mere interesserede i Stewardessen end i Fotografen.

DET blev Finnerne, som vandt den tredje nordiske Landskamp, der afholdtes paa Beldringe Flyveplads den 30. August. Det finske Hold havde gjort den længste og mest trættende Rejse. De var for første Gang i et Land, hvis Forhold de ikke kendte, og hvis Sprog flere af dem ikke forstod et Ord af. Men Finnerne var grundigst forberedt, og deres Taktik var den bedste, saa det var en velfortjent og populær Sejr, som de ogsaa selv var lykkelige over — netop paa den Dag, hvor Finland endelig havde faaet Fred.

Gæsterne ankom paa Jubilæumsdagen.

Fredeg Morgen ankom de tre udenlandske Hold — ialt 15 Mand — til København, hvorefter de i 4 Dage var DKDAS's og DMU's Gæster. De blev modtaget af Sven Wiel Bang og Eigil Nissen, som lodse dem gennem Tolden og kørte dem i Bus til Odense. I Odense Model-Flyveklubs Lokale fordelte Per Weishaupt Udlændingene til OM-F's Medlemmer, der fungerede som Værter. Om Aftenen var der Holdledermøde paa Hunderupvej 105, hvor Unionen blev stiftet netop 10 Aar tidligere.

Indviklet Modelkontrol.

Lørdag begyndte Kontrollen af de mange Modeller, alle af den nordiske Konkurrenceklasse A2. Af denne Klasse forlanges som bekendt et Planareal paa 25 Kvdm. med 1 Kvdm. Tolerance til hver Side. Men mange laa ubekvemt nær de 26, og enkelte laa for højt og maatte klippe Tipperne af. Det var et stort Arbejde for Bang og Nissen, assisteret af OM-F-Medlemmer med den nyvalgte Formand, Carl Høst-Aaris, i Spidsen. En enkelt Model havde for tynd Krop og blev kasseret, mens nogle Stykker, der vejede for lidt, med ekstra Bly blev bragt op til de minimale 400 g. Iøvrigt var Modellerne af meget forskellig Konstruktion og Udseende. De svenske og finske udmærkede sig ved ret korte Kropper og samtidig smaa Haleplaner, uden at Længdestabiliteten syntes daarlig, saa Profilkombinationerne maa være meget omhyggeligt ud-

valgt. Kroplængderne gik helt ned til 70 cm, hvorved Kroptværsnittet kommer ned paa det halve af det, mange af de norske og danske Modeller laa paa.

Svenskerne i Spidsen i Begyndelsen af Landskampen.

Efterhaanden blev man dog færdig med Modelkontrollen og kørte i Bussen til Beldringe, hvor der var 1½ Time til Trimming og Snorkontrol. Konkurrencelederen krævede nemlig alle Snore skaaret af paa de tilladte 100 m, saa for første Gang var Betingelserne lige, og ingen kunde fristes til at snyde. Der blæste en jævn til svag nordlig Vind, da de 6 Tidtagerhold var stillet op og Konkurrencelederen, Per Weishaupt, Kl. 16.30 præcis gennem Højttaleranlægget gav Starten fri.

Lynsnart og taktisk rigtigt startede den kendte 15-årige Svensker Gunnar Persson og naaede at faa Termiktilslutning i de sidste Rester af Dagens rigtige Termik. Modellen landede lige efter de maksimale 6 Minutter. De øvrige Svenskere fløj 3-4½ Minut, saaledes at Sverige sluttede med 1044 Sekunder efter 1. Periode. Finnerne havde 808, Danmark 356 og Norge 346, saa der var stor Forskel i Mødselning til sidste Aar. Jens Arne Lauridsen havde som bedste Dansker kun 1.41. Flensted-Jensens Model skruede sig ned paa Grund af for stærkt Trimklapudslag. Nogle af de danske Modeller fik kun halvt saa megen Højde paa som de udenlandske, der startede samtidig.

Finsk Offensiv.

I anden Periode laa Finland bedst med 727 Sek. mod Danmarks 656, Norges 520 og Svenskerne 502. Herved naaede Finnerne næsten Svenskerne, da Toropainen som sidste Finne fløj 4.31. Konkurrencesekretærene Jørgen Gamst og Nissen havde Resultaterne saa vidt udregnede, at man følte Spændingen i disse Sekunder. Danskerne var ogsaa kommet sig: Flensted-Jensen fløj 2.58, Jens Arne 2.53, mens det pæne norske Resultat særligt skyldtes

Holdlederen, den nysudnævnte norske Modelflyvechef Thor Mølbach, der havde 3.51.

Den sidste spændende Periode.

Nu var der stor Spænding. Skulde Pokalen alligevel skifte Ejer? Ja, den kom til det. Selv om Svenskeren K.-E. Carlsson fløj 3.40, laa Sverige atter her dårligst med 682, mens Norge og Danmark begge havde 686, og Finland sikrede sig Sejren med 776 Sekunder. Finnerne laa meget jævnt med Tider fra 2.50 til 3.28. Mølbach havde ogsaa 3.28, mens Jens Arne var bedst i denne Periode med 3.32.

Slutresultatet udregnes efter de nordiske Regler paa den Maade, at de tre bedste udlages af hvert Hold. Det ændrede iøvrigt ikke Placeringen, forhøjede blot Gennemsnittet en halv Snos Sekunder.

Her er Resultaterne: Finland 3 Min. 23.5 Sek. i Gennemsnit, Sverige 3.12.3, Danmark 2.30.3 og Norge 2.15.4. Individuelt: Toropainen (F) 3.59, Persson (S) 3.39, Carlsson (S) 3.07. Bedste Nordmand var Mølbach, der blev Nr. med 2.52, bedste Dansker Jens Arne Lauridsen som Nr. 9 med 2.42.

Kommentarer til vort Nederlag.

Som Helhed kan man sige, at Resultaterne for alle 16 Deltagere laa paa 2.50 mod 2.33 sidste Aar, hvilket bl. a. skyldtes de termiske Forhold. Det var en Skuffelse, at det danske Hold opnaaede mindre end sidste Aar. Det skyldtes den daarlige 1. Periode. Den finske Holdfører Lasse Kalervo udtalte om Mandagen i Radioen, at efter hans Mening skyldtes det daarlige danske Resultat manglende Træning og Taktik. Modellerne var gode nok, og Modelflyverne havde ogsaa Erfaring. Hertil kan føjes, at trods Erfaringen savnede Danskerne aabenbart deres Holdleder, der først og fremmest fungerede som Konkurrenceleder.

Finnerne vandt paa deres Sikkerhed og Taktik. De opdagede svage Termikrester over Startbanen og valgte Startsteder, der førte Modellerne hen over først Startbanen og derpaa til Administrationsbygningen med dens store Træer, som havde Skrånt eller Udløsningsvirkning. Der var ikke megen Termik saa sent paa Dagen, men nok til Sejren.

OM-F-Folkene m. fl. ydede god Hjælp i Konkurrencen som Tidtagere, Modelhenter m. m. Der var god Tid til Flyvningerne, og alt forløb fint.

Rundflyvning over Odense paa Flyvedagen.

Mens DMU holdt Generalforsamling Søndag Fm., besaa Gæsterne Odenses Seværdigheder, som Overlærer Thinesen viste frem. Om Em. gik en fyldt Bus til Beldringe, hvor Deltagerne fik en DC 3 Tur over Odense for sig selv. Luftkaptajn Klint producerede selv »Termik« med Højderoret. Mølbach og nogle Odensefolk viste Gasmotormodelflyvning, og Toropainen viste, at han ogsaa højstartede fint i frisk Vind. Efter Hjemkomsten viste Boghandler Weishaupt St. Knuds Domkirke for Gæsterne, som fra Taarnet atter besaa Byen fra oven.*

Afslutningsfesten i »Skoven«.

Om Aftenen blev de mange Premier uddelt ved en Middag i Restaurant »Skoven«. 70 Mennesker deltog, men man savnede Repræsentanter for de fleste indbudte Flyveorganisationer — Aalborg slugte det hele!

(Fortsættes Side 230)



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Sct. Annæ Plads 5, København
Telf. C. 5455

Københavns Lufthavn
Telf. Kastrup 220

Aalborg
Telf. Aalborg 4402

RESULTATER

„Kvalitet“

„Hvis vi skal komme gennem denne Krise, er Kvalitet en nødvendig Faktor — Kvalitet i vor Foretagsomhed, Kvalitet i hvad vi frembringer og Kvalitet i os selv. Storbritanien har altid været berømt for dette igennem Tiderne“.

The Daily Mail.

„Rolls-Royce har altid svaret til det næsten sagnagtige Ry for Kvalitet, som er knyttet til dets Navn“.

John Grierson.



ROLLS-ROYCE
Aero

M O T O R E R

FOR FART OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPRÆSENTANT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . SYDHAVNEN . KØBENHAVN SV.

Førsteinstruktør *Pey Weishaupt* holdt Jubilæumstalen, i hvilken han understregede, at den danske Organisationsform adskilte sig fra andre Landes ved de frie og selvstændige Unioner, hvis Arbejde det imidlertid paatænkes at centralisere, dog med Bibeholdelse af de nuværende demokratiske Principper. Iøvrigt paapegede han Modellflyvningens Betydning for Svæve- og Motorflyvningen og omtalte de deraf opstaaende Vanskeligheder for Modellflyvningen, som savnede Statsstøtte. Til Slut rettede han en Tak til Aeronautisk Selskab.

Som Repræsentant for Selskabets Bestyrelse udtalte *Johs. Thinesen* sin Paaskønnelse af Modellflyverne, der havde voldt Selskabet færrest Bryderier. Han paapegede, at Modellflyvningen ingen Baneleg var, og udbragte et Leve for DMU.

Senere talte Thinesen som Unionsformand og lykønskede Finnerne til deres velfortjente Sejr.

En air-minded Borgmester taler.

Borgmester *J. Vilh. Werner* bød Gæsterne Velkommen til Odense og lykønskede DMU samt OM-F, der stadig var Landets førende Klub. Der er haardt Brug i Dag for Ungdom med Vilje og Energi, og da Byraadet havde fundet disse Egenskaber hos Modellflyverne, havde man ogsaa paaskønnet det ved denne Landskamp. Borgmesteren overrakte Lasse Kalervo Vandrepokalen, Toropainen og de øvrige Finner fik Stopure, udsat af Fyns Tidende og Fyens Stiftstidende, Persson et smukt Bronzefad fra Odense Kommune, ligesom Byen skænkede hver Deltager en Erindringsgave.

Redaktør *Virkki* fra Finlands Flygförbund overrakte Unionen en smuk finsk Di-

rigenthammer i Anledning af Jubilæet. *Kalervo* takkede for al udvist Venlighed og overrakte OM-F et finsk Flag. Den svenske Holdleder, Ing. *Dérantz*, omtalte, at den norske Privatflyvekomité havde aftalt aarlige nordiske Model-, Svæve- og Motorflyvekonkurrencer, men at hidtil kun Modellflyverne havde gennemført dem. *Mölbach* sagde, at de ikke havde ventet et saa daarligt Resultat, men de havde store Vanskeligheder i Norge. Det gik dog fremad, efter at *Balchen* var blevet Formand i Norsk Aero Klubb. Prokurist *Sejr* fra Foreningen »Nordene» talte om det nordiske Samarbejde. *Flensted-Jensen* paapegede den personlige Kontakts Betydning ved disse Landskampe og takkede ved Jubilæet Stifterne Thinesen og Weishaupt.

Efter at Flyvedagspokalerne, Aarsrekordpokalerne, DM-Præmierne og Prinsessepokalen var uddelt, talte Overlærer *Thinesen* om Kammeratskabet, og Boghandler *Weishaupt* takkede paa Gæsternes Vegne. Resten af Aftenen tilbragtes med hyggeligt Samvær og Dans.

*

I Forbindelse med Modellflyvedagene i Odense saas en Del gamle prominente Modellflyvere, men det var egl. forbavsende faa udenbys Modellflyvere, der havde fundet Vej til Konkurrencen og Generalforsamlingen. Paa Beldringe saas to af Unionens Stiftere, Erhvervsflyver *Malinmose* og Værkfører *Holger Knudsen*, ligesom den tidligere OM-F-Formand, Ing. *Jørgen Nissen*, DDL. Paa Jubilæumsdagen var »SP» paa et kort Gennemrejsebesøg paa Vej ned til Brigaden.

*

Mandag Morgen Kl. 7 afgik Bussen mod Nyborg med Udlændingene. Paa Sjælland besaa man Sorø samt Roskilde Domkirke foruden Københavns nordlige Omegn, inden Nordmændene afrejste. De øvrige var »Sportsflyveklubben»s Gæster ved en Middag i Tivoli, hvor Finnerne netop naaede en Tur i Rulchebanen før Afrejsen. Svenskerne rejste Tirsdag Morgen.

★

Nye Danmarksrekorder

OM-F's nye Formand, *Carl Høst-Aaris*, har faaet anerkendt de første Distancerekorder for Gasmotormodeller, 415 Meter, gældende baade for hele Gruppe D og for Klasse D1 (Motorer under 5 cem). Rekorden blev sat d. 7/8. paa Vandel med DH-6.

— Distancerekorden i A2 blev den 10/8. sat op til 59,4 Kilometer af *Jørgen Durup*, Agalon, Aarhus. Hans Model fløj fra Aarhus til Vejle i klart Vej fra Kl. ca. 13 til ca. 15. Det var samme Dag som Masse-svæveflyvningerne fra Vandel til Esbjerg.

★

Aarsrekorderne

DURUP's Distanceflyvning paa 59,4 km har hurtigt erstattet *Børge Hansens* Aarsrekord paa 17,2. Nu bliver den værre at slaa. *Kurt Rechnagel* opstillede i Sommerlejren Jordstarts-Wakefield-Rekorden paa 1.08. Den kan forbedres.

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK



TØR-ELEMENT

VERDENS ÆLDSTE OG BEDSTE



Her er et Par Sommerlejr billeder, der ikke kunde naa med i sidste Nr. Tv. de tre Vindere i Højstart: Landholdflyverne Aage Høst-Aaris og Jens Arne Lauridsen samt Henry Petersen fra Fredericia. Til højre Høst-Aaris' berømte »store grønne«, der viste sig at flyve glimrende foruden at se godt ud.

Resultaterne af Flyvedagskonkurrencerne

DER kom, som vi udtalte Ønsket om det i FLYV Nr. 8, en energisk Slutspurt i Flyvedagskonkurrencerne, der afsluttedes den 17. August. Det fantastiske Vejr begunstigede de uforsigtige, der havde udsat Flyvningerne til sidste Øjeblik.

I Klasse A1 (Svævemodeller under 15 Kvdm. Planareal) vandt Klubben »Blue Sky«, Skjoldelev i Jylland, Zoneredningskorpsets Præmie med 1 Minut 55 Sekunder. Holdet fløj 3 Gange i Sommerlejren og sidste Gang den 17/8, hvor Jørgen Vestergaard havde 4.25 i Gennemsnit, hidtil højest noterede i Klassen. Sportsflyveklubbens Gamst-Hold blev Nr. 2 med 1.24.

Ogsaa i A2 (24—26 Kvdm., mindst 400 Gram) blev Sportsflyveklubben slaaet trods en stor Indsats. Vinder blev overraskende OM-F's Andethold, bestaaende af ret ukendte Modelflyvere med Ib Rasmussen som Holdleder. De havde meget jævne Flyvninger og fik 2 Min. 03 Sek. i Gennemsnit. De vandt derved DKDAS's smukke Sølvfad. Tre af de fire Omgange var fløjet i August. — Københavnerholdet, bestaaende af Gamst, Bang og Jönsson, havde 1.58. De var meget energiske og fløj ialt 6 Gange, men da Reglerne — som Bang og Gamst selv havde godkendt — forlangte, at alle 6 og ikke kun de 4 bedste Gange skulde

regnes, maatte de nøjes med Andenpladsen. Saa det bliver nok ændret næste Aar! OM-F's Førstehold med Høst-Aaris, Erdrup og Fl. Poulsen fik 1.52.

Over 5 Minutter i Gennemsnit.

For de store A3 Modellers Vedkommende (over 30 Kvdm.) saa det længe ud til, at Ole Olesens Hold fra Sportsflyveklubben skulde vinde, idet de store Kanoner fra Slangerup og Haslev ikke lod høre fra sig. Men endelig fik Haslev oven paa Sommerlejren samlet sig sammen og fløj i de sidste Dage med glimrende Resultater.

Med 3 Min. 42 Sek. i Gennemsnit — et fantastisk Gennemsnit af 36 Starter — vandt Henn. Jørgensen, H. Christiansen og V. Nielsen DDL's Præmie. Sidstnævnte blev vor 15. C-Diplomat. Han havde af sine 12 Flyvninger 3.46 i Gennemsnit. Den daarligste Flyvning var 2½ Minut. — Andetholdet under Rechnagels Ledelse havde 2.02 i Gennemsnit, mens Ole Olesens Hold naaede 1.05.

Haslevfolkene fløj først i stille Aftenvejr uden Termik, dernæst Lørdag Em. d. 16. i »Brandtermik«. Valther Nielsens Model forsvandt lodret opad — blev set i 17, men fløj i 40 Minutter. H. Jørgensen »Strites« Model landede efter 18 Min. paa Startstedet Derefter fløj i 3. Periode to Modeler bort, men blev fundet igen. Henn. Jørgensen opnaaede et Gennemsnit paa 5 Min. 02 Sek., mens Bent Schmidt, der ogsaa havde to Maximumstider paa 6 Min., fik 5 Min. 07 Sek. i Gennemsnit — det hidtil højeste i Danmark i saavel Klassen som absolut.



Dansk Modelflyver Unions Generalforsamling

KUN 17 Repræsentanter fra 9 Klubber deltog i Unionens Generalforsamling Søndag Fm. Formanden, Johs. Thinesen, aflagde Beretning om Aaret, hvis Modelflyverbegivenheder vil være FLYV's Læsere bekendt. Han omtalte, at det havde været nødvendigt at spare stærkt paa alle Omraader efter 1946-Flyvedagens daarlige

Kurt Rechnagel, der vandt KLM-Pokalen, med sin Super-Diogenes. I Luften en alm. Diogenes. Typen havde glimrende Resultater ogsaa i Flyvedagskonkurrencerne. →

Resultat. Denne Passivitet var ogsaa medvirkende til det Fald i Medlemstallet, der havde fundet Sted. Dog havde de flyvemæssige Resultater, som det fremgik af Førsteinstruktørens Beretning, været udmærkede.

Kassereren Aage Tage Hansen aflagde Regnskabet og forklarede en Fejl paa 100 Kr. deri, hvorefter der blev givet Decharge.

Saa vel hele Bestyrelsen som Suppleanterne blev genvalgt, mens Børge Hansen, Sportsflyveklubben, blev Revisor.

Under Eventuelt diskuteredes forskellige Ting. Det henstilledes til Bestyrelsen at fjerne Distriktskonkurrencerne fra Højtidene, og det gamle Spørgsmaal om Danmarksrekorder i Udlandet blev atter debatteret — uden Resultat. Efter en Diskussion om de nye Ræglers for Flyvedagskonkurrencerne henstillede Flemming Poulsen, OM-F, at der blev oprettet en løbende Konkurrence for Gasmotormodeller, hvorpaa Flensted-Jensen som Dirigent hævdede den meget rolige Generalforsamling efter mindre end 2 Timers Forløb.



HOBBYBOKEN

1947-48

er blevet lidt forsinket

Udkommer ca. 1. Oktober

Bestil den nu

Et Væld af Planer, Billeder og Bygningsvejledninger af Skibe, Biler, Flyvemaskiner, Tog, Motorer o. s. v.

Kr. 6,30

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Telf. C. 2755 - 3955

DUNLOP *leverer*

**HJUL * DÆK
SLANGER og
BREMSE**

*til
"Vickers Viking"*

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**

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 Federal) . 2.50
Arbejdsbog 0,85

Ekspederes fra

**FLYV's FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404**

Dele til Polyt — Instrumenter

Alle Planribber, Haleplan, Højderor, Sideror og
flere Smaadele samt Tegninger til Polyt ønskes
byttet med Instrumenter.

Randers Svæveflyveklub
Radioforhldr. N. J. Thorup
Thorsgade 5 . Randers . Tlf. 2280

KOMMENTARER TIL VANDELLEJREN

med mere

Ja, der var Tempo over Vandel. Sagt med en ikke helt saa daarlig Vittighed gik det med Fynd og Klemm. Uden Birgers Klemm havde det nemlig set galt ud. Flyvemateriellet var godt, men Spillene var det skralt med, og vel er Bundkobling godt, men paa Vandel viste Flyslæbet alligevel sin Berettigelse. Slæbt op til kun 3-400 m Højde paa smaa 5 Minutter fik man Termiktilslutning i langt flere Tilfælde, end man kunde have faaet med Bundkoblingen. Man blev bogstavelig talt slættet af i Boblerne, saa derved blev det ingen dyr Startmetode.

Det maa iøvrigt have været en stor Tilfredsstillelse for Birger Nilsson med de mange fine Resultater, ikke mindst fordi

Flyver søges

til lejlighedsvis Rundflyvning.

Henvendelse Palæ 3666.



REKORDSVÆVEPLAN HÜTTER 28

til Salg for højeste Bud

Carl Johansen, Strandboulevard 74
Øbro 2586 u København Ø

mange af Deltagerne havde været hans Elever i Sverige eller paa Værlose. Ogsaa Cowboy, der er en af de faa, som kan instruere i Termikflyvning, havde som Hjælpeinstruktør sin Del af Æren.

Hjælpemateriellet.

Det kneb noget med Barografer, men efterhaanden blev dog fire skaffet til Veje. Faldskærme havde man ganske manglet, hvis ikke de to norske Gæster, Gunnar Bakke og Erling Guldbrandsen, havde medbragt to. Jordtransporten var et Kapitel for sig. Heldigvis havde Aarhus en udmærket Transportvogn og Polyteknikerne en dejlig stor Adler. Der bestod et forbilledligt Samarbejde mellem alle Parter, og paa denne Maade klarede man Vanskelighederne, ogsaa med Hjælp fra Nordmændene. Alene om de natlige Transporter kunde der fortælles en Mængde.

*

Det første danske F-Kursus var altsaa temmelig improviseret, men alligevel vellykket. Ved de kommende faar man vel sørget for, at Spil, Transportmateriel, Barografer og Faldskærme er i Orden — men det kræver Hjælp fra Klubbernes Side. De kommende F-Kursus vil sikkert blive bedre, men Pionerstemningen fra det første Kursus, som sammen med den øvrige Flyvning i Sommer betegner dansk Svæveflyvnings Gennembrud, det er en Oplevelse, som er forbeholdt Deltagerne fra 1947.

Erfaringer og Ønsker.

Det var intet fuldkomment F-Kursus. Noget videregaaende Teoriundervisning bør indlægges. Der maa ogsaa skaffes Udfyldning til de Dage, hvor der ikke kan svæveflyves. Her skal blot paapeges, hvor ønskeligt det var at faa Adgang til en Link-Trainer til Undervisning i Instrumentflyvning. Et tosedet fint Svæveplan til Undervisning i Termikflyvning var ogsaa ønskeligt. Som det er nu, lærer man sig selv at svæveflyve, og det er urationelt. Endelig kunde man have Raffineringer som Kunstflyvnings-svæveplaner, der kunde bruges de termikløse Dage, — naa ja, nu bliver vi vist fordringsfulde.

Alle de mange, der i Aar for første Gang paabegyndte rigtig Svæveflyvning, griner nu ikke længere ad dem, der klæder sig varmt paa, naar de skal svæveflyve. Det er nemlig nødvendigt at være klædt varmt paa. Selvfølgelig er det ærgerligt at starte i en stor Pels og komme dumpende svedende ned tre Minutter senere, men det

er endnu mere ærgerligt at snyde sig for f. Eks. en Femtimersprøve, fordi man ikke kan holde ud at flyve længere paa Grund af Kulde.

*

Dansk Svæveflyvning er nu ikke længere A-, B- og C-Skoling, men — for der er nemlig et *men* — alt for mange Klubber har været henvist til at staa med Hænderne i Siden og se til — de har ikke haft Planer til udvidet Flyvning! F. Eks. en Klub som Hedena, hvis Medlemmer hører til de dygtigste Termikflyvere i Landet, har været lænket til Pladsen, fordi deres Baby kun har Tal-Indregistrering.

Danske Svæveflyvere har i Sommer bevist, at de baade kan og vil noget. Paa dette Grundlag kan vi nu tillade os at rette Henvendelser med fornøden Vægt til de respektive Myndigheder — bl. a. med Hensyn til Anskaffelse af bedre Svæveplaner, Flyvepladser m. m.

Pallesgaard

UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhusstræde 7 - Telf. Palæ 2634

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404

Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4A, Tlf. Eva 1295

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Hellerup

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Gennemløbet 3*, Vanløse

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ¹/₅ - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Prøv selv at lave de smaa tekniske Finesser, som staar i **Populær Teknik**, pr. Nr. 1,00, pr. Halvaar 6,00.

Modelflyvehaandbogen. Lige udkommet! Hvordan man bygger Modeller, baade med og uden Motor. 90 Sider 3,85.

Modellplankonstruktion af den svenske Modeleksperit Sigurd Isacson. En udførlig Vejledning for erfarne Modelflyvere. Med mange Profiler og Illustr. 6,35.

Svensk Flygkalender 1947, Kr. 3,85.

The Flow of the Helicopter. Interessant Beskrivelse af dens Konstruktion, Virkefelt etc., illustreret 11,00.

Semi-Scale, Model Aircraft by Gordon Allen, 6,50.

The Model Aeroplane Manual by Sparey & Rippon, 9,50.

Models for Flying, 6,50.

*

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte Kr. 1,40.

Aeronautic, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr. 2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.

Teknik for Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte 60 Øre.

Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Enkelte Numre af det amerikanske Tidsskrift *Flying*, pr. Stk. 2,25.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

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

NU har vi igen Lister i alle Maal.

Svenske Flyvesæt og Balsafiner haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Hvert 3. C-Diplom er taget med A 3-Modellen

KR-21 „DIOGENES“

(Spv. 2250 mm)

Tegning i fuld Størrelse mod Forudbetaling Kr. 3,00+Porto 0,25 eller pr. Efterkrav hos

Kurt Rechnagel, Søndergade 19, Haslev



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

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

Kontoret er saabent fra Kl. 12-17. Lørdag Kl. 12-14.

Generalsekretæren træffes i Kontortiden.

Dansk Luftsportersaad: Adr. D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberstløjtnant H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydmann, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. B. Moltke-Leth.

Sekretær: William Nielsen.

Kont. St. Kongensg. 68^o 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.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidapark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Brøndbyvester-Flyvepladsen

NU omsider ser det imidlertid ud til, at den gordiske Knude m. H. t. den nye civile Flyveplads ved København er hugget over. Magistraten vil gennemføre Projektet for Flyvepladsen i Brøndbyvester, og efter en Række Forhandlinger har ogsaa selv Planens mest fanatiske Modstandere i Sogneraadet bøjet sig.

— Det var oprindelig Tanken, at vi foreløbig vilde anlægge en Flyveplads til Privatflyverne paa blot 800 x 800 Meter, udtaler Luftfartsingeniør *Eskildsen*. Senere kom saa Planer om en Lufthavn af en saadan Karakter, at den samtidig kunde tage en Del af den større Trafik til. Det Areal, der nu er Tale om at ekspropriere, drejer sig om 400 ha. Naturligvis vil der ikke være noget i Vejen for, at man fortsat kan dyrke det meget betydelige Areal, som ikke foreløbig skal udnyttes til Flyveplads. Der maa blot lægges Servitut paa, saa man ikke risikerer, at der bygges generende Skorstene eller anden høj Bebyggelse. Sammenlignet med Kastrup Lufthavn, som nu efter Udvikelsen raader over 600 ha, er det et meget betydeligt Omraade. For at klare Privatflyvningen og den erhvervsmæssige Flyvning, er det ikke nødvendigt med en saa stor Flyveplads.

— Foreligger der nogle Planer med Hensyn til Hangarbygninger og Administrationsbygning i Brøndbyvester?

— Der har tidligere været forelagt enkelte Udkast, men nogen endelig Stilling kan vi ikke tage hertil, før vi fra Magistraten faar Meddelelse om den endelige Udnyttelse af Arealet.

Kommunaldirektør *Bjerregaard*, under hvem Projektet i Brøndbyvester henhører, udtaler til FLYV, at man endnu venter paa Tilladelsen til Ekspropriering fra Ministeriet. Før denne foreligger, vil der ikke blive nogen Afgørelse. w. n. h.

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.

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykløftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



AVIATION PRODUCTS
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB
 Sankt Annæ Plads 13 . C. 2890



HVOR MANGE LUFTHAVNE ER DER I VERDEN?

Kan De huske, da en Flyveplads var en øde Græsmark? Det er ikke mere end en Snes Aar siden! I Dag er en Lufthavn et Trafikcentrum af høj Teknik, og den er ikke et isoleret Fænomen — Lufthavne findes i Hundredvis over hele Kloden, i den internationale Luftfartplan tælles 1195!

Antallet af store, kostbare Lufthavne er et tydeligt Bevis paa den enorme Udvikling, Trafikflyvningen har undergaaet i den nyeste Tid. — Og det Liv, der rører sig i Afgangshaller og paa Startsteder, viser, at Luftfarten i Dag for Forretningsfolk, Embedsmænd og private er en ganske dagligdags Rejseform.

DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

FLYV

Nr. 11

1947 - 20. Aarg.

PRIS 50 ØRE

HVAD ER ICAO?

★

I Taage
over Storebælt

★

Danmarks Militær-
flyvemaskiner I

★

Svæveflyvning
i Tjekoslovakiet

★

Danske
Sølv-C-Indehavere

★

Danmarksmester-
skabet for Svæve-
modeller



Passagererne forlader en af Skandinavian Airlines Systems DC-4 Maskiner

SHELL Aviation Service



Air France.

Siden 1918 har man haft regelmæssig Ruteflyvning i Frankrig. Den 30. Aug 1933 dannedes Luftfartsselskabet Air France, som en Sammenslutning af alle franske Selskaber, og i Aarene til den anden Verdenskrig var Air France vokset op til at blive et af Verdens største Luftfartsselskaber.

Air France har i Dag ca. 150 Trafikflyvemaskiner, hvoraf 130 til Stadighed er i Drift. Desuden har man 20 Maskiner til Raadighed for Postvæsenet, 20 Maskiner til Undervisningsbrug og en Del specielle Maskiner til Fragtflyvning.

Air France benytter følgende Flyvemaskinetyper: Languedoc 161 og Latécoère 631 (begge franske) samt Ju 52, DC-3, DC-4, Constellation og Consolidated Catalina (Amfibie).

I 1946 befordrede Air France over 300,000 Passagerer en Strækning paa 22,5 Mill. km med en samlet Flyvetid paa 104,654 Timer.

Air France har nu ca. 1000 Mand Flyvepersonale og 7000 Mand Jordpersonale til Betjening af sine 85 Ruter, der omspænder hele Jorden.



1/2 DANSK SHELL



FLYV

OFFICIELT ORGAN FOR

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION



Nr. 11

November 1947

20. Aargang

Luftfartsmuseet?

Under Helikopter-Oppvisningen paa Stadion i København den 18. August havde Tilskuerne Lejlighed til at se den Flyvemaskine, som Robert Svendsen byggede for nogle og tredive Aar siden, og man sporede tydeligt den Interesse, som Publikum lagde for Dagen ved at blive præsenteret for denne gamle Flyvemaskine. Man kom uvilkaarligt til at tænke paa, hvor stor en Oplevelse det vilde have været, hvis det havde været muligt at præsentere en hel Række Flyvemaskinetyper lige fra de første Gennembrudsaar til Dato. Men desværre kan dette ikke lade sig gøre. Paa enkelte Undtagelser nær er alle de gamle Flyvemaskiner «borte med Blæsten»; de er hugget op, Stumperne er brændt eller solgt som gammelt Jern, ja — man kan endog komme ud for at se en ældre, veltjent Trafikflyvemaskines Krop fungere som Lysthus i en Kolonihave. Det er Synd, det er en Skæbne, som Flyvemaskinen ikke fortjener.

Der kommer en Tid, hvor man i endnu højere Grad end i Dag vilde ønske, at Publikum kunde se, hvordan Udviklingen indenfor Flyvningen var foregaaet. Har vi ikke en vis Pligt til at sørge for, at dette kan ske? Hvordan saa de ud, de gamle Maurice'r, Jabiru'er, Fokker'e, og hvad de nu hed alle sammen? Vi har kun nogle Fotografier at vise frem. Men vi kunde have haft selve Maskinerne. Vi har ganske vist endnu ikke noget Luftfartsmuseum, men det vilde have været muligt at opbevare nogle af de gamle Typer. De behøvede ikke at staa fuldt monterede; de kunde have været opmagasineret med Planet anbragt langs med Kroppen, til bedre Tider kom. Skulde det ikke være muligt at bøde paa Fortidens Synder, mens der endnu er svage Muligheder derfor?

FLYV

HVAD ER ICAO

Udviklingen af den Internationale Organisation for den civile Flyvning

Den første November 1944 mødtes Repræsentanter for 52 uafhængige Nationer i Chicago paa en Invitation af den amerikanske Regering. Paa en ganske fantastisk Maade havde Krigen udviklet Flyvemaskinen som Transportmiddel, og Konferencen havde til Formaal at planlægge og forberede den Fredsorganisation, som skulde sikre den videre Udvikling af international Luftfart, saa den ikke kunde udnyttes til at skærpe Interessesmodsigninger blandt Nationerne.

I en Henvendelse til Konferencen udtalte Præsident Franklin D. Roosevelt bl. a.: Fredens Genopbygning vil samtidig betyde en Genaabning for Trafikmidlerne til et fredeligt Samarbejde. Luftfarten vil blive det første Middel, med hvilket vi kan begynde at hele Krigens Saar og endnu engang bringe Verden tilbage til Fredens Tilstande.

Præsident Roosevelt udtalte videre, at Kampen for Friheden paa Havene havde ført direkte ind i en Række Krige baade i den vestlige og østlige Hemisphere. Vi vil ikke behøve at gøre en saadan Fejlagelse endnu engang. Jeg ved, at De vil drage Omsorg for, at den Luft, Gud skabte for alle, ikke vil blive et Middel til for nogen at herske over andre.

Chicago-Konferencen var ikke det første Forsøg paa at skabe en ordnet Udvikling indenfor international Luftfart. Allerede i 1919 nedsatte Fredskonferencen i Paris en International Kommission for Luftfartsnavigering — ICAN — men adskillige Luftfartsinteresserede Nationer var ikke med blandt ICAN's 33 Medlemmer.

Senere opnaaedes visse Resultater ved en Konferencen i Havana. Det var i 1928, men Linierne var her trukket op paa en for bred Basis, og aabnede ikke Muligheden for en forlansat Diskussion af de mange Problemer, som det havde været muligt at gennemdrøfte indenfor Rammerne af en permanent Organisation.

Saa kom Krigen; Luftfartens Betydning steg voldsomt samtidig med den vældige Udvikling af Transporterne gennem Luftten. Paa denne Baggrund begyndte Chicago-Konferencen sit Arbejde. Kun en Maaned efter ratificerede 26 Nationers Regeringer Conventionen, der saa afgjort stod som Konferencens vigtigste Resultat. Organisationen, der blev kendt under Navnet International Civil Aviation Organization var en Kendsgerning.

Da imidlertid kun Halvdelen af de 52 Nationer, der var repræsenteret i Chicago, havde Lejlighed til at underskrive indenfor den nærmeste Fremtid, blev det en ren provisorisk Organisation, der kunde skabe

Rammerne til den permanente Institution. Deraf Navnet PICAQ for Provisional International Civil Aviation Organization. Montreal i Canada blev valgt som fast Hovedkvarter for den nye Luftfartsorganisation.

Alle Medlemmer af ICAO er uafhængige og ligestillede. Organisationen ledes af en Forsamling, hvori hver Stat har een Stemme. Den vælger et Raad paa 21 Medlemmer, der tjener som Eksekutivkomite. Raadets Præsident, der for Tiden er Dr. Edward Warner, vælges for tre Aar ad Gangen. Det er en af Raadets vigtigste Opgaver indenfor ICAO at søge at skabe Ensartethed for den internationale Luftfartsnavigering. I Henhold til Conventionen er Raadet endvidere ansvarlig for Oprettelsen af to Afdelinger, der hver for sig er ansvarlig for Luftfartsnavigation og Lufttransport. Der er endnu to andre Komiteer, som tager sig af vigtige Funktioner indenfor ICAO.

De rent administrative Opgaver indenfor Organisationen udføres af Sekretariatet, det tredje Hovedorgan i ICAO. Den øverste Chef er her Dr. Albert Roper. Sekretariatets Medlemmer er sammensat af Ekspertter paa de forskellige Omraader indenfor Luftfartens tekniske Spørgsmaal.

Siden August 1945, da det midlertidige Raad for PICAQ fødtes første Gang, er der sket en betydelig Udvikling. Dets Efterfølger ICAO har allerede gjort en meget omfattende Indsats for at tilvejebringe ensartede Regler for det internationale Luftfartssamarbejde. Der er udarbejdet ensartede Bestemmelser med Hensyn til Navigering, Forbindelseslinier, Radiosystemer, Lufthavne og Betjeningen i Lufthavnene, Vejrtjeneste, Kort, Trafikkontrol o. s. v. Ekspertter er til Stodighed i Arbejde med at forbedre og forny, saa de praktiske Fremskridt hele Tiden kan være paa Højde med den tekniske Udvikling.

Efter Overenskomsten er ICAO endvidere forpligtet til at tilvejebringe de fornødne økonomiske Midler til Finansiering af de tekniske Hjælpe midler til saavel Medlemsstaterne som til de Lande, hvor man af visse Grunde ikke er i Stand til selv at klare Omkostningerne. To Overenskomster er allerede blevet Resultatet heraf. Det drejer sig om Oprettelsen af de 13 Vejrtjenestestationer i Nordatlanten og en Overenskomst hvorefter de Lande hvis Maskiner beflyver de nordatlantiske Ruter, deler Udgifterne til Opretholdelsen af Loran-Stationen — Loran betyder long range aid to navigation — ved Vik paa Island.

Som det er blevet sagt af Dr. Edward Warner, er ICAO en Sammenslutning af

NY ABSOLUT HASTIGHEDSREKORD



»Den er OK«, siger Turner Caldwell efter en af de første Flyvninger i Douglas Skystreak, hvis cigarformede Krop ses bag ved. Næsehjulet er skjult af Piloten.

UDVIKLINGEN gaar videre frem med store Skridt. I FLYV Nr. 8 Side 174, omtalte vi, at den amerikanske Hær havde erobret den mest eftertragtede af alle Verdensrekorder fra England og opnaaet 1003,7 km/T med en Lockheed XP-80R. Det er imidlertid ikke alene England og USA, der konkurrerer, men ogsaa Hæren og Flaaden i USA rivaliserer indbyrdes. Den første Rekord over 1000 km/T fik kun Lov at staa i to Maaneder.

Den 20. August under en af de første Prøveflyvninger med Flaadens Douglas Skystreak opnaaede Commander Turner Caldwell 1038,9 km/T. Seks Dage senere blev Rekorden sat op til 1046,8 km/T. Mens de tidligere Rekorder blev sat med modificerede Jagermaskiner, er Skystreak en spe-

ciel Forsøgstype. Vi har tidligere nævnt, at Hastigheden er af mindre teknisk Betydning end de saakaldte Mach-Tal, som for Gloster Meteor var 0,82, men for Lockheed'en var 0,80, altsaa mindre, p. Gr. af høj Lufttemperatur. For Skystreak ligger

det mellem 0,82 og 0,83, altsaa en Forbedring. Opsigtsvækkende er ogsaa at Skystreak's General Electric J-35 Reaktor kun yder 1800 kg Trykkraft mod godt 2000 kg for XP-80-Rs J-33 Reaktor. Gloster Meteor-Rekordmaskinen havde to Rolls-Royce Derwent V Reaktorer paa hver ca. 2000 kg Trykkraft. Den nyeste Rekord er altsaa opnaaet ved bedre Formgivning.

U.S. Army arbejder nu med Republic P-84 Thunderjet i Haab om at generobre Rekorden med den. (Billeder af P-80 og P-84 i FLYV Nr. 9 S. 198-199). Imens fortsætter Englænderne roligt Forsøgsflyvningerne med den haleløse DH-108, som forventes at kunne tage Rekorden tilbage til England næste Aar.

SAS-Udstilling i København

FRA den 11. til 19. Oktober havde SAS arrangeret en fiks Udstilling i København. Det centrale i Udstillingen var en Model i fuld Størrelse, der viste det indre af en Skymaster, og her fik de Besøgende Lejlighed til at sidde i de magelige Lænestole, mens Stewardesser, en svensk, en norsk og en dansk, serverede et Maaltid Mad, ganske som dette serveredes under Atlanterhavsflyvningen. Endvidere var der udstillet en Mængde af de forskelligartede Fragtforsendelser, som SAS flyver med baade over Nord- og Sydatlanten. Udstillingen gjorde stor Lykke blandt de mange Tusinde Besøgende.

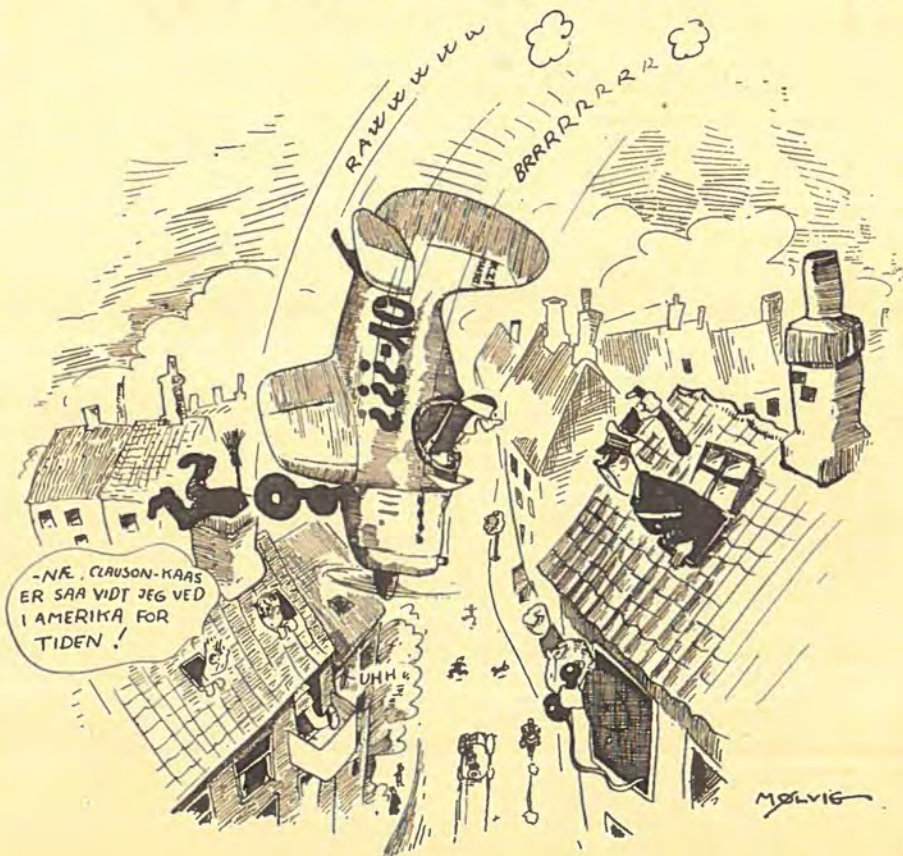
MØLVIGS BITTERMANDEL

(HVAD ER ICAO)

nationale Regeringer, der har indset Nødvendigheden af et Samarbejde for Styrkelsen af den civile Flyvning og for Udviklingen af det internationale Fællesskab. Ingen Nation alene paa eget Omraade og med egne Resourcer kunde skabe en saadan Sikkerhed for dens civile Flyvning, en saadan Paalidelighed og Rentabilitet, som det er muligt, naar man arbejder sammen med sine Naboer. End ikke den stærkeste Regering paa Jorden med de mest vidtstrakte Omraader under sig, kunde gøre dette. Anerkendelsen af Nødvendigheden af at samarbejde har bragt to Tredjedele af Verden indenfor ICAO, og de Stater, som endnu ikke er med, vil indse Betydningen og blive Medlemmer indenfor nær Fremtid.

Følgende Stater er Medlemmer i ICAO: Afghanistan, Argentina, Australien, Belgien, Bolivia, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Tjekkosllovakiet, Danmark, Ægypten, El Salvador, Ethiopien, Frankrig, Grækenland, Guatemala, Island, Indien, Irak, Irland, Liberia, Mexico, Holland, New Zealand, Norge, Paraguay, Peru, Philipinske Republik, Polen, Portugal, Siam, Spanien, Sverige, Schweiz, Transjordanien, Tyrkiet, Sydafrika, Storbritannien, U.S.A. og Venezuela.

wing.



Der klages over en ukendt Flyver, der over Gentoftø har udført ekstraordinære og højt forbavsende Manøvrer under Udvikling af voldsom Motorstøj.

Bekendtgørelse . . .

DEN NYE *Bristol* TYPE 170



RÆKKEVIDDE . . . *forøget*
HASTIGHED *forøget*
BETALENDE LAST. *forøget*
UDBYTTE. *forøget*

Som et Resultat af enestaaende Erfaring med Hensyn til Befordring af Luftfragt i saa at sige alle Lande Verden over har de konstruktive Forbedringer, som nylig er blevet foretaget, og gennemprøvet og afsluttet med stort Held gjort „*Bristol*“ Type 170 til et særdeles fordelagtigt økonomisk Luftfartøj for Befordring af Fragt og Passagerer. Forøget Rækkevidde, forøget Marchhastighed og forøget betalende Lasteevne med deraf følgende forøget Udbytte til Luftfartselskaberne er Hovedfordelene, der er opnaaet ved disse konstruktive Ændringer, som tillige har forbedret Luftfartøjets Udseende. Nærmere Enkeltheder vil blive meddelt senere — eller de kan faas ved Henvendelse til vor Repræsentant.

„WAYFARER“: PASSAGER-TYPEN - 36-40 PLADSER

„FREIGHTER“: FRAGT-TYPEN - MEDFØRER 5 TONS

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND

Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.

I Taage over Storebælt

Rf Lensgreve K. Scheel

Det er blevet Efteraar, Vinteren er nær, og de Aarsdiders Følgesvende: Taage og usigtbart Vejr staar for Døren. Det har derfor Interesse for FLYV's Læsere at høre, hvad der kan hende en Sportsflyver, der ikke har det nødvendige Kendskab til Blindflyvning, og nedenstaaende Artikel, der er skrevet af et Medlem fra Fyens Flyveklub, Lensgreve K. Scheel, har derfor Bud til mange.

NÆRVARERENDE Beskrivelse af en Flyvetur over Storebælt i absolut daarligere Vejrforhold fremkommer for at forklare paa at forklare mine Kammerater, der evt. maatte tro, at Taage og Skyer blot er Ting, som man kan undgaa, at dette i hvert Fald somme Tider ikke er saa let, som man tror — og Moralen af nedenstaaende maa være, at den Sportsflyver, der ikke gennem Specialuddannelse behersker Blindflyvning fra a til z, ikke har Skyggen af en Chance for at begaa sig, naar Jord og Horisont forsvinder et Sted i det uvisse.

Man maa ikke tro, at man kan klare en pludseligt opstaaende Situation paa Grund af sin Erfaring, man skal derimod vide, at al Sportsflyvning, der skal foregaa i Sikkerhed, ogsaa skal foregaa længst muligt væk fra Skyer og Taage.

Naar en saadan Situation som her beskrevet opstaar, er det derfor udelukkende Pilotens egen Skyld, og at denne Situation senere kan beskrives, forhaabentlig som en Lære for andre, er ikke Pilotens Skyld, men kun et Sammentræf af yderst heldige Omstændigheder.

OY-DVY er med mig som Fører og med en Passager paa Vej fra Beldringe til Korsør. Maskinen befinder sig i ca. 400 m over Juelsberg i Kurs ud langs Knudshoved for derfra at gaa over Sprogø til Korsør Nor. Vinden er SSV, Styrke 1. Skyhøjden ca. 700 m og Sigtet ca. 5 km.

Da Land slippes, er Skydækket over Maskinen tyndt, men sammenhængende, Solen ses igennem. Under Maskinen ses Isen tydeligt med Bobler og Revner. Der er smaa ubetydelige Taageklatter under Maskinen.

Sprogø kan ikke sigtes, og i Retning af Øen ser det ud, som om Taagen er sammenhængende og paa sine Steder gaar helt til Isen.

Jeg gaar gennem Skylaget.

Da Skydækket som sagt er tyndt over Maskinen, beslutter jeg at gaa igennem og trimmer Maskinen til Stigning.

Højden er nu mellem 650 og 700 m — Solen forsvinder og med den alle faste Holdepunkter. Der har med andre Ord ligget en højere Skymasse bag den sigtede Skyhorisont, og Maskinen er nu inde i denne.

Jeg ved intet om, hvor højt disse Skyer strækker sig op, ej heller hvor langt de gaar ned — som før sagt syntes det, som om Skyerne laa direkte paa Isen forude. Jeg skønner derfor, at det mest sikre maa være at faa vendt og komme ud i en vis Hastighed. (Det kom jeg ogsaa, men paa den anden Maade end beregnet!)

Drejningsviseren er slaaet til, saa snart

Stigningen begyndes, og fungerer fint. Maskinen lægges i et Venstresving under Bibeholdelse af Stigningen for evt. at slippe ovenud af Æblesuppen. Alt dette sker hurtigere, end det kan læses.

Svinget er klarer udelukkende paa Instrumenterne, som holdtes paa de reglementerede Pladser og alt synes vel — mangler nu blot et fast Holdepunkt. Saa kommer der Kludder i Krængnings- og Drejningsviserne, hvis Naale sniger sig ud fra 0-Stillingen. Under Forsøg paa at faa disse paa Plads hører jeg, at Maskinen tager Fart nedad, men har iøvrigt Ingen Følelse af at det gaar nedad.

Fartmaaleren ryger i Vejret, og det modsatte gør Variometeret!

Jeg tager straks Pinden til mig for at faa Farten af Kassen. Farten gaar af (jeg har stillet Maskinen med Motor paa) og et nyt endnu haardere Dyk begynder. Ude af dette, har jeg et Øjeblik Krammet paa Maskinen (tror jeg), men saa er den rivegal igen.

Instrumenterne synes at være til Belastningsprøve og farer Skalaerne igennem fra Yderstilling til Yderstilling. For mig »ser« det ud til, at Maskinen foretager en Række af loop, roll og spinn, men disse Indtryk faas udelukkende gennem Hørelsen og Tyngdekraften, der mærkes i Ansigtet, samt fra Instrumenterne, der nogenlunde viser, hvad der foregaar.

Der er intet Øjeblik Følelse af, at man er ved at ryge ud af Sædet, men iøvrigt maa det her siges, at de Følelser, man er udsat for, ikke hører til de behagelige, specielt ikke, naar man ved, at Isen er et Sted nedenunder, og maaske ikke synlig før den rammes.

Situationen synes haabløs.

Min Passager, der er fuldstændig klar over Situationens Haabløshed, er dødsensrolig — heldigvis — og siger et Par Gange »tag den bare med Ro«.

Dette er nu lettere sagt end gjort, naar man intet kan foretage sig, uden at det resulterer i en endnu værre Himmeltur end den, man lige er kommet igennem.

Hvor længe denne Opvisning for 2 Personer i ufrivillig Kunstflyvning vedvarer, er jeg ikke klar over med Sikkerhed. Sekunderne føles længere i en saadan Situation end normalt. Antagelig ca. 2 a 3 Minutter. Højdemaleren falder kun langsomt, men jeg er klar over, at den ikke følger med Tiden og Udviklingen.

Fartmaaleren gaar fra 0 til Topfart (over 300 km/t), Variometeret fra + til - 10 i en Uendelighed, og Omdrejningstælleren har ogsaa travlt.

Jeg er straks paa det rene med, at min eneste Chance bestaar i at se Isen før den »ser mig«, saa hver Gang Motoren larmer op til et nyt Dyk, holder jeg skarpt Udkig (min Passager det samme), medens jeg hver Gang forsøger at bremse Dykket. Højdemaleren nærmer sig 100 — saa nu maa der snart ske enten det ene eller det andet.

Min Passager siger: »Se Isen«, og der er den lige under højre Kabinevindue og tilsyneladende modbydeligt tæt paa.

Maskinen ligger med højre Plan ned mod

Isen og skærer med stor Fart ned mod denne. Jeg faar rullet Maskinen om til normal Stilling (tror jeg) og forsvinder med et allerhelvedes Drøn ind i Ærtesuppen igen i en stigende Venstrekurve.

Maskinen staller.

Farten gaar af Maskinen, der sikkert nu hænger lodret baaret af Propellen. Maskinen knækker over til venstre (saadan føltes det i hvert Fald) og Turen startes for Gud ved hvilken Gang nedad igen.

Jeg er klar over, at det er sidste Gang, der uddeles Chancer, saa jeg tager straks Gassen og afventer Begivenhedernes Gang, idet jeg giver F.... i Instrumenterne og kun holder Udkig. Saa sidder Isen pludselig tæt foran Næsen. Isen er i svag roterende Bevægelse, saa jeg maa være i en Slags lodret roll nedad.

Maskinen er paa Plads og under Kontrol, og Isen farer væk lige under Hjulene. Skyhøjden er her skønsmæssigt mellem 100 og 50 m og Sigtet kun knap 100 m.

Jeg retter ind til stik V og gaar lavest muligt over Isen mod Land, der dukker op efter nogle Minutters Flyvning (Knudshoved). Vejret bedres hurtigt og naaet ind over Land opnaas igen Sigt paa ca. 4 km.

Nord for Odense ses Flyvepladsen, da den er paa ca. 2 km, og lidt efter tager Hjulene Jorden. — — — Pyh-ha!

Jeg lærte noget.

Moral: Jeg troede at kunne klare Ærterne ved at knibe ovenover Skyerne, men den gik ikke, for man kan ikke se, hvilke Skyer, der ligger bag.

Jeg troede, jeg var i Stand til at vende i Taage og slippe helskindet ud — men nu ved jeg noget andet!

Og jeg ved nu, at man ikke har fjerneste Chance for at klare sig, naar Ingen Holdepunkter kan ses, og kun den yderst heldige Omstændighed, at der var ren Luft mellem Skyer og Is — den Omstændighed, at Maskinen kom ud i denne rene Luft paa en saadan Maade, som den gjorde, er de Faktorer, der gør, at Maskinen kom hel hjem og med Indholdet intakt.

Maatte denne Erfaring ogsaa lære andre paa samme Uddannelsesstrin som jeg, at Taage og Sportsflyvere ikke kan forenes.

★

IATA-MØDET I OSLO

Paa den europæiske Luftfartskonference i Oslo traf man Beslutning om ikke at forhøje Billetpriiserne til Trods for at en Række Undersøgelser har vist, at en Forhøjelse ikke vilde være uberettiget.

Endvidere blev en Udvidelse af Rutenettet fastlagt. Blandt de nye Ruter kan nævnes Amsterdam—Göteborg, Stockholm—København—Berlin med ABA, Oslo—Marseille—Rom—Athen med DNL, Glasgow—København med det britiske BEA og Ruten København—Frankfurt—Geneve—Rom—Athen—Istanbul—Ankara. Den sidste Rute flyves af DDL. Det tager to Dage at gennemflyve den 4000 km lange Strækning.

Videre besluttedes det at yde højere Rabat for større Luftfragtsendinger, idet man ønskede at udvide Fragtflyvningen. Et Forslag til Fællestrafik med Dampskibsselskaber og Baner blev behandlet med stor Interesse paa Mødet, hvis forskellige Afgørelser og Udkast nu skal forelægges Hovedgeneralforsamlingen i Rio de Janeiro.

w. n. h.



JORDEN RUNDT 89 GANGE OM DAGEN

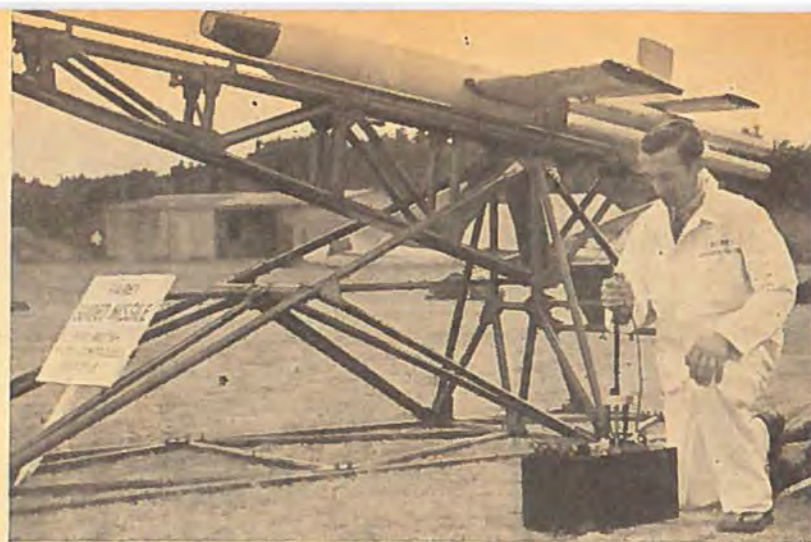
Der er 1000 km til Budapest. Gang det med 40. Dér har De en Tur rundt om Jorden ved Ækvator. Gang Ækvator med 89. Det bliver over 3.560.000 km — mere end 9 Gange Turen til Maanen. Saa langt fløj de forskellige Landes Passagermaskiner hver Dag i 1946!

Flyvningens Tal er svimlende, men samtidig Udtryk for, at Flyvningen selv er blevet et normalt, regelmæssigt Træk i Trafiken. Kilometerne Millioner er det direkte Maal for Luftfartens Popularitet. For Folk i alle Aldre, fra alle Lande, af alle Samfundsklasser, er det i Dag den naturligste Ting af Verden, at Rejser foretages ad Luftvejen.



DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB



Society of British Aircraft Constructors afholdt i September sit årlige Stævne for 10.000 indbudte flyvesagkyndige fra 50 Lande. En Del af de 60 udstillede Typer demonstreredes ogsaa i Luften. Til venstre ses Fairley Gyrodyne Helikopteren til 5 Personer. Den motordrevne Propel paa højre Side modvirker Rotationstendensen. Til højre ses Fairleys flyvende Bombe, Stoooge, paa sin Startbane. Den radiostyres ved Apparatet til højre.

Ny engelsk Trafikflyvemaskine besøger Danmark

I Slutningen af Oktober havde Københavns Lufthavn, Kastrup, Besøg af den nye engelske Cunliffe-Owen »Concordia« Trafikflyvemaskine, som var paa en Demonstrationstur rundt i Europa og Nordafrika, en Flyvning paa ialt ca. 11.000 km.

Den engelske Flyvemaskineindustri har efter Krigen frembragt baade store og smaa Trafikflyvemaskiner, og for ogsaa at have en Mellemstørrelse til Ruter paa ca. 800 km's Længde er »Concordia« blevet bygget. Denne Type har — foruden en Besætning paa to Mand — Plads til 10—12 Passagerer. Den er udstyret med to 550 HK Alvis Leonides Motorer, og nogle af dens Data er følgende: Spændvidde 17,3 m, Længde 13,65 m, Højde 5,1 m, Fuldvægt 5.670 kg, Tomvægt 3.930 kg, største Hastighed 348 km/T, Marchhastighed 312 km/T og Marchhastighed paa én Motor 161 km/T.



Shell Filmskatalog

SHELL har til Foreninger, Skoler og Læseanstalter udsendt et Katalog over en Række udmærkede Film, som ved Henvendelse til A/S Dansk Shell, Holmens Kanal 7, stilles gratis til Raadighed. Der er flere udmærkede, instruktive Flyvefilm imellem, bl. a. om Englands nye Flyvemaskinetyper, Hjelpehangarskibe, Svæveflyvning m. m., som Klubberne vil kunne have Glæde af at vise Medlemmerne.

FLYVNING



I LYNGLIMT

DDL's Personale

Mens DDL ved Aarets Begyndelse havde 1200 ansatte, var Tallet midt i September 1981, hvoraf 1005 Funktionærer.

Kastrup-Tal

I Juli ekspederede DDL i Kastrup 33757 Passagerer, i August 36060 med 1380 paa bedste Dag. Den 31.8. — Flyvedagen — var der incl. Rundflyvning 2543 Passagerer.

Flere Sæder i DC-4

Paa Grund af Efterspørgslen har SAS ombygget sine DC-4, saa de tager 34 i Stedet for 28 Passagerer.

Dyr Vægt

Har De tænkt over, at det forøger Driftsomkostningerne for en 100 pct. udnyttet DC 3 med 600 Kr. pr. 1000 Flyvetimer at faa malet Ordet Danmark paa Maskinen. Omkostningerne stiger 400 Kr. pr. kg ekstra Vægt. Et Kabineturvæger 1,1 kg, et

Navneskilt 0,46 kg og to Flasker Eau de Cologne til Toiletet 0,5 kg. Ikke saa underligt, at man maa være nøjeregnende i Luftfarten.

Skal De til Hawaii?

Det vil nu være muligt fra København at løse en direkte Flyvebillet til Hawaii. SAS har for nylig indgaaet en Aftale med Eastern Air Lines om Salg af Billetter direkte til 77 Byer i USA og 27 Lande, som SAS m. m. trafikerer. En lignende Aftale er indgaaet mellem SAS og United Airlines.

Personalia

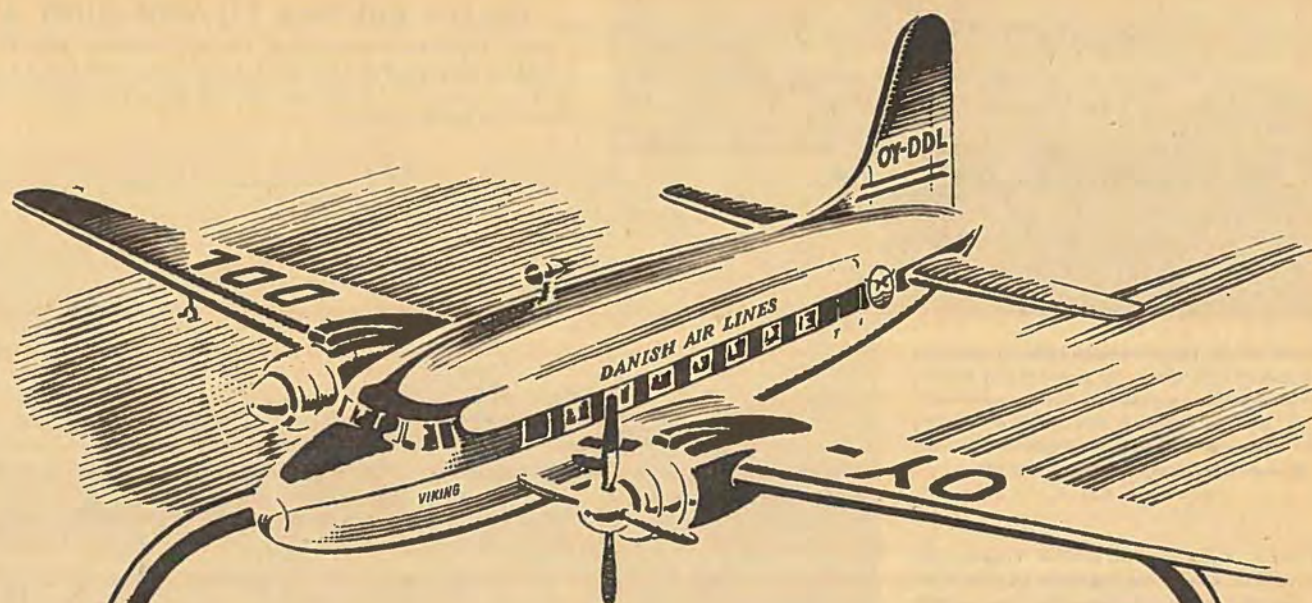
Konstruktøren af »2 G« Glidplanen, Sølv-C-Indehaveren Knud Høgstund, tidligere DDL, er fra 1. Oktober ansat i Luftfartstilsynet.

Verdens billigste Luftrute

Ifølge »SAS-News« er der en Luftrute i Asien, der slaar alle Rekorder med Hensyn til Prisbillighed. Den gaar fra Alma Ata i Sovjetrepublikken Kazakh og Hami i den kinesiske Provins Sinkiang — en Distance paa 480 km. Den har været i Drift siden 1939, og ifølge den tjaarige Overenskomst, der i sin Tid blev sluttet mellem Sovjetunionen og den kinesiske Regering, er Billetprisen stadig den samme — nemlig 1,750 kinesiske Dollar, hvilket svarer til 20 danske Øre.

Et lille Udsnit af Maskinerne ved SBAC's Stævne paa Radlett-Flyvepladsen ved London. I Forgrunden ses de Havilland Dove, Scottish Aviations A/45 med Slots og Flaps, General Aircraft GAL 56 haleløse Forsøgsglidplaner og yderst til højre et civilt Supermarine Sea Otter Amfibium til 4 Passagerer.





Fuldlastet prøveflyves Vickers Viking paa een Motor

Vickers Viking Maskinen er bygget til sikker Flyvning. En af de mange strikse Prøver bestaar i, at den fuldlastede Maskine starter paa den ene af de to Motorer, en overbevisende Demonstration af rigeligt Kraftoverskud og Paalidelighed. Sikkerhedsmomentet er fremherskende i hele Vickers Vikings Konstruktion og Indretning: dobbelt Instrument-sæt ... dobbelt Kontrol ... Radar- og Radiohjælpemidler ... Natflyvnings- og Af-lsningsudstyr ... Sperry Autopilot og automatisk Ildslukning. — Sikkerhed, stor Hastighed og økonomisk Drift har givet denne Vickers-Armstrong Maskine et Fortrin, som er værdsat af mere end en halv Snes førende Internationale Luftlinier, deriblandt British European Airways og Det Danske Luftfartselskab, som alle benytter Vickers Viking i deres regelmæssige Flyvetrafik.



VICKERS-ARMSTRONG LTD. AIRCRAFT SECTION ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, København



SPITFIRE HF IX (High-altitude fighter) udstyret med 1 Rolls-Royce Merlin 70 vandskekket Motor, hvis største Ydelse er 1650 HK. Luftfartøjets Fuldvægt er 3310 kg; største Hastighed 666 km/T; normal Flyvestrækning 694 km; Tophøjde 13725 m; Spændvidde (Standard-Planer) 11,23 m og Længde 9,54 m.

*

OXFORD II, Luftfartøj til udvidet Træning, udstyret med 2 Armstrong Siddeley »Cheetah X« luftkølede Motorer. Luftfartøjets Fuldvægt er 3450 kg og største Hastighed 301 km/T (1 2530 m).



Danske militære Flyvemaskiner I

Mens Forsvarskommissionen stadig overvejer vort fremtidige Luftvaaben, har vi efterhaanden faaet forskellige Typer til Træningsbrug. Til venstre ses Supermarine Spitfire, forneden Airspeed Oxford.

FAI-Konference i Geneve

Russerne vilde have Russisk som officielt Sprog.

FÉDÉRATION Aéronautique Internationale F.A.I. har i Aar afholdt sin Generalkonference i Genève i Dagene fra den 13. til den 20. September. D.K.D.A.S. var repræsenteret af Generalsekretær Falkmar.

Der var Repræsentanter fra 15 forskellige Nationer i Europa, Amerika og Afrika, og I.C.A.O. var ligeledes repræsenteret. Rusland var repræsenteret i Aar og krævede, at Russisk skulde indføres som officielt Sprog, ligestillet med Fransk og Engelsk, og at Spanien, der var et fascistisk regeret Land, skulde udelukkes fra Organisationen.

Præsidenten afviste Behandlingen af disse Spørgsmaal og henviste Rusland til at fremsende skriftlig Begæring til F.A.I. herom i behørig Tid forinden næste Aars Generalkonference, hvor Spørgsmaalene da kunde tages under Behandling.

Der forelaa Ansøgninger fra Italien, Finland og Rumænien om at blive genoptaget i F.A.I., hvilket vedtoges. Endvidere forelaa Ansøgninger om Optagelse fra Monaco, Australien, Bulgarien og Jugoslavien; men da Formaliteterne ikke var i Orden, blev Spørgsmaalet om disse Landes Optagelse udskudt til senere Afgørelse.

Der diskuteredes Muligheden af at opnaa reducerede Biletpriser paa Lufruterne for de nationale Aeroklubbers Medlemmer.

Det besluttedes at etablere en intim Kontakt mellem F.A.I. og I.C.A.O. gennem F.A.I.s Sektion i Amerika. F.A.I.s Sektion for den vestlige Halvkugle (Amerika) aflagde Rapport om dens Virksomhed i det forløbne Aar.

De nedsatte Kommissioner for International Luftsport, Turistflyvning, Svæveflyvning, Modelflyvning og Ballonsport aflagde Rapporter om deres Arbejder og Kommissionernes Forslag godkendtes af Generalkonferencen.

Præsidenten, Lord Brabazon af Tara, genvalgtes; til Generalsekretær i F.A.I. valgtes Jean Bleriot, en Søn af Flyvepionere

Resultaterne af Flyvedagens Motorflyvekonkurrencer

Nakskov vandt.

Vinderen af den samlede Konkurrence (Præmie: Nordisk Pool for Luftfartsforskrings Vandrepokal):

1. Torsten Erichson; Nakskov Flyveklub, 243 Points,

ren Louis Bleriot. Det besluttedes, at Consell général skulde træde sammen i Paris i Januar Maaned 1948, at næste Aars Generalkonference skulde afholdes i Cleveland, Ohio, idet Amerika havde indbudt F.A.I. til at afholde den næste Generalkonference i Amerika. I den Anledning besluttedes det endvidere at afholde en ekstraordinær Generalkonference i Paris i Juni Maaned 1948.

E. Falkmar.

2. Sarup; Nakskov Flyveklub, 262 Points,
3. Gunnar Grønbæk Lørgesen, Fyens Flyveklub, 319 Points.

Vinderen af Orienteringskonkurrencen (Præmie: Skandinavisk Aero Industri A/S's Vandrepokal):

1. Aage Lykke Madsen; Aalborg Flyveklub, 20 Points.
2. Carl Staal Dam; Sportsflyveklubben, 20 Points,
3. Jørgen Frederiksen; Sportsflyveklubben, 30 Points.

Hvor samme Points er opgivet, har Pasagetiden over Maallinden været afgørende, idet denne Tid er taget paa Sekunder.

Der deltog ialt 38 Flyvere (deraf 5 udenlandske) i Konkurrencen.

Bedømmelsen af det endelige Resultat er paa Dansk Motorflyver Unions Vegne foretaget af V. Prytz, Wm. Nielsen og J. Foltmann.

Engelsk Flyvebesøg i København



Den 26.—29. September besøgte 3 Short Sunderland V fra RAF Coastal Command København. Ombord var Air Marshall Sir Leonard Slatter, Coastal Commands Chef. Københavnerne var meget interesseret i de store Flyvebaade.



Sikkerhed...

MILES MARATHON er den første britiske Flyvemaskine, som er konstrueret i Overensstemmelse med P.I.C.A.O.s Sikkerhedskrav.

PAA FIRE MOTORER I 1525 m

Med fuld Last er Stigeevnen 400 m/Min. ved største Hestekraftydelse og 300 m/Min. ved Marchomdrejninger. Sidstnævnte Ydelse er næsten det dobbelte af P.I.C.A.O.s Krav, og den viser, hvor velegnet MARATHON er til Anvendelse i tropiske Klimaer og fra højtliggende Flyvepladser.

PAA TRE MOTORER

Største Stigeevne med den kritiske Motor stoppet er 215 m/Min., og ved Marchomdrejninger er den 140 m/Min. Dette er **tre og en halv** Gang saa stor en Ydelse, som P.I.C.A.O. kræver.

PAA TO MOTORER

Største Stigeevne er 50 m/Min.

MED BEGGE MOTORER PAA SAMME SIDE STOPPET

Selv i en saadan Nødsituation kan MARATHON stadig stige med fuld Last. I dette Tilfælde kan Luftfartøjet ydermere trimmes til at kunne flyve, uden at Føreren behøver at have hverken Hænder eller Fødder paa Styregrejerne.

Sidst-men ikke mindst...

MILES MARATHON er den **eneste** britiske, firemotorede Transportflyvemaskine med trehjulet Understel og andre moderne Anordninger. Den er udstyret med forskellige Sikkerhedsanordninger, omfattende havarisikre Brændstoftanke, dobbeltvirkende Hjulbremses og meget effektive Landeklapper kombineret med forholdsvis lille Planbelastning. I den usædvanlig bekvemt udstyrede Kabine, hvorfra der er ypperlig Udsigt, er der over 1,5 Kubikmeter Plads til hver Passager.



MILES AIRCRAFT LTD. . READING . ENGLAND

Repræsentant i Danmark: SCANAVIATION A/S . Ny Østergade 7 . København K . Danmark

Danske Svæveflyvere i Czekoslovakiet

Af Hans Harboe, Mogens Møller-Madsen og Otto Jespersen, Polyteknisk Flyvegruppe



Det czekiske Overgangspan Krajánek, der modsat Grunau Baby har lige Ryg og svajet Kølister.

EN Del danske Svæveflyvere har været i Czekoslovakiet i Sommer for at snuse lidt. Der er sandelig ogsaa meget at se og prøve, og saa er det saa dejligt billigt at flyve dernede, idet Czekerne nyder godt af en udstrakt Statsstøtte.

Den akademiske Flyveklub i Prag, AEROCUB VYSOKOSKOLSKÉHO STUDENTSTVA, inviterede i Foraaret to danske Svæveflyvere til en international Lejr i Juli Maaned. Harald Wermuth Jensen, Aarhus, fik den ene Plads, medens Klubkollegaen i Danmark, Polyteknisk Flyvegruppe, delte den anden Plads mellem to af sine Medlemmer, Hans Harboe og Mogens Møller-Madsen. Cowboy og Harboe fløj til Prag den 28. Juni og gik straks i Gang med at flyve paa Klubbens Flyveplads, Klecany, en lille By ved Vltava's (Moldau) Bredder. Klubben havde her to Hangarer fyldt med dejlige Planer: 3 Kranich, 1 Olympia, et Par Babyer, 1 Krajánek og nogle Skoleglidere samt en Flok Motormaskiner: Piper Cub, Bucker Jungmann, Praga Baby, Sokol og Fieseler Storch, der blev benyttet som Slæbemaskiner. Svæveplanerne bygges paa Fabrikker i store Serier, saa Prisen bliver rimelig. Staten køber det meste af Produktionen og forærer den til Klubberne. Det er altsaa en meget effektiv Statsstøtte, der dog har den Hage, at Medlemmerne ikke behandler Materiellet med den Omhu og Sagkundskab, som man kender herhjemme, hvor vi anderledes maa slide i det for at komme i Besiddelse af noget Materiel.

Den internationale Lejr fik et udtalt skandinaviske Præg, idet de øvrige Deltagere var Svenskeren Övgård, og Finnerne Häkkinen og Heinonen. Vi kastede os over Kranicherne, som var meget yndede Planer. Da den første Uge var gaaet, byttede Harboe med Møller-Madsen, og han beretter videre:

Programmet for Resten af Lejren var lagt saaledes, at vi kunde faa Lejlighed til at se forskellige af de statsdrevne Svæveflyveskoler, beliggende under forskellige topografiske Forhold. Rejsen blev foretaget i en af Luftfartsministeriets Maskiner, en Siebel, og gik først til Stramk ved Zlín i Karpaterne. Den er bygget paa Toppen af en 500 m høj og 10 km lang Bjergkam. Skolen er særdeles velindrettet med gode Boligforhold for Eleverne. Materielparken bestod af Weihe, Olympia, Kranich, Minimmoa samt Krajánek og Sidlo. Start- og Landingsforhold var imidlertid saa ringe, at Skolingskapaciteten paa Ingen Maade

svarerede til de store Driftsomkostninger. Desværre opnaaede kun faa af os at prøve Bjergflyvning, til Dels paa Grund af Vejrgudernes Ugunst. Vi benyttede Opholdet i Karpaterne til en Tur til de højeste Tinder, Tatra, hvor vi fik Lejlighed til at studere et meget smukt Eksempel paa Dannelse af staaende Bølger i Atmosfæren. Ved Vestenvind var disse Bølger en hyppig Foreteelse, vi saa ikke mindre end 5 Rækker af Moazagotl-Skyer, der efter Övgårds Mening laa i 9 km's Højde. Mærkværdigvis har Czekerne endnu ikke forsøgt at udnytte disse Bølger.

Cowboy Nr. 3 i Kunstflyvning.

Fra Tatra gik Turen til Prag med Mellemlanding i Zlín, hvor Svæveplanfabrikerne besaas. Lejrens sidste Dage tilbragtes i den moderne og velorganiserede Flyveskole i Kralupy i Lavlandet. Her prøvede vi bl. a. Rheinland og Minimmoa, Övgård og Cowboy deuden Kunstflyvningsplanet Habicht.

Lejren sluttede samtidigt med Afholdelse af et stort internationalt Flyvestævne i Prag. Et af Numrene var Konkurrence i Kunstflyvning med Habicht, hvor Cowboy efter en blændende Udførelse af Spind, Rygflyvning og udvendigt Loop hjemførte Trediepladsen efter en Franskmand og en Czeke! Han hjembragte 25 kg Præmier i Bronze og Marmor.

Imidlertid er der saa billigt at flyve i Czekoslovakiet og Materiellet saa alsidigt, at man kan faa meget ud af det, naar man tager derved og melder sig ind paa saadan en Skole som almindelig Deltager. Det gjorde Otto Jespersen fra PFG sammen med Klarskov og Wetlesen fra Aarhus.

»Jesper« beretter:

Efter et Par Maaneders Arbejde med Fremskaffelse af Valuta m. m. ankom vi den 2. August til Hodkovic paa Sydkraaningen af Riesengebirge. Her er AB-Kursus med to sødende Planer (Kranich, Gövier), C-Kursus med Baby og F-Kursus med Olympia, Weihe og Minimmoa. Materielbestanden varierede en Del med synkende Tendens i Løbet af Sommeren; da vi kom, var der en Del SG-38, som ikke blev brugt, 2 Babyer, hvoraf en var godkendt til begrænset Kunstflyvning, 1 Olympia, 1 Weihe, 1 Minimmoa, 1 Habicht, 3-4 Kranich og 1 Gövier. De fleste Starter var Slæb efter Focke-Wulf Stieglitz, men der var ogsaa to Spil til Begynderskoling. Yder-

ligere var der to Bucker Jungmann og et Utal af Piper Cub paa Motorflyveskolen. Pladsen ligger paa et Plateau med 70 m høje Skrænter til tre Sider og har to Baner paa ca. 1200 og 600 m. Man bor og spiser i Byen og kravler op og ned ad Bjerget to Gange hver Dag, hvilket ganske gør det ud for Allebergs Morgengymnastik.

Czekerne interesserede sig ikke for den Kuffertfuld Papirer, vi havde medbragt. De prøvede os en Gang paa Kranich og nogle Gange paa Baby, og saa begyndte vi. Wetlesen og Klarskov havde begge fløjet Weihe før og kunde straks begynde paa de »dyres« Planer, mens jeg brugte de 10 første Dage til at lære Flyvemaskineslæb og samle Tid sammen, da der krævedes 12 Timer til Olympia, 20 til Weihe og 30 til Minimmoa.

Bølgeopvind.

Klarskov havde hjemme gaaet og fantaseret om Bølgeopvind. En Morgen var den der pludselig. Perfekte Moazagotl saa langt Øjet rakte. I Løbet af en Times Tid havde Stieglitzen læstet alle Planerne af deroppe. Klarskov fløj 6 Timer i Weihe, Wetlesen 4, mens jeg iført tyndt Tøj maatte give op efter 2 Timers Forløb, fuldstændig stivfrossen. Bølgerne dannedes bag en Bjergkæde 10 km mod Nord. Første Bølgeopvind var lige over Pladsen, anden Top 10 km sydpaa. Klarskov prøvede begge og kom op til 2400 m Højde.

En Dag var jeg i Prag for at købe 2 Barografer til Minde om Turen. Wetlesen og Klarskov syntes, de vilde have en Overraskelse til mig, hvorfor de tog Sølv-C, Wetlesen med en Tur til Prags Lufthavn, Klarskov med en Trekantflyvning paa 55 km. Samtidig rejste nogle af Skolechefens Slægtninge, der hidtil havde »sat sig« paa de fleste Rekordplaner, saa den sidste Uge havde vi næsten et Plan hver. Klarskov og Wetlesen naaede op paa ialt 30 Timer, og jeg naaede den sidste Dag at faa 5 Timer 11 Min. i Weihe, heraf 3 Timer i Bølger. Ialt fik jeg 16 Timer dernede.

Inden vi tog hjem, besøgte vi ogsaa Skolen i Kralupy i et Par Dage. Termikken er næsten overdaadig og Skybasis som Regel i 2500-3000 m. Wetlesen fik Guld-C-Højden sidste Dag dernede (3125 m). Baade Minimmoa og Weihe havde her kunstig Horizont, der gjorde Blindflyvning legende let.

Kost og Logi kostede ca. 90 Kr. pr. Maaned, Slæb 1,50 d. Kr. pr. Minut. Vi brugte til Kost, Logi og Flyvning en hel Maaned kun 250 Kr. hver!

Priserne ved F-Kursus i Vandel

Priserne var saavel som Flyvninger »udvidede« og efter anden Skala end normalt. Grundgebyr for Baby i Flyslæb 3 Kr., i Spilstart 5 Kr., for MÜ 13 henholdsvis 5 og 7 Kr. — alt gældende for op til 15 Minutters Flyvning. Herudover betales pr. Minut 10 Øre i Baby, 20 i MÜ 13. Flyslæb betales med 1 Kr. pr. Slæbeminut, Transport med 45 Kr. i Timen. Tilbagetransporterne i Flyveslæb kostede næsten mere end Flyvningerne. Hjemtransport fra Esbjerg kom paa ca. 50 Kr., og Landevejstransporterne var ikke meget billigere.

Det lyder voldsomt, men Svæveflyvning er, som vi ofte har sagt, ikke billig. Alligevel blev det slet ikke saa slemt. En af Deltagerne fik f. Eks. Sølv-C og ialt 8 Timers Flyvning, ligesaameget som hans hidtidige Flyvetid, for 145 Kr., mens de første 8 Timer har kostet tilsammen over 1000 Kr.



1,500,000,000 Kilometer — HVAD VIL DET SIGE ?



Lockheed Constellation blev første Gang sat ind paa en kommerciel Rute den 15. Februar 1946. For en Maaned siden havde Constellation-Maskiner allerede fløjet 1,500,000,000 Km med Passagerer — og man er nu godt paa Vej til den næste Milliard Km.

Hvis vi fortæller Dem, at dette Tal overstiger det samlede Antal Km, der blev fløjet paa alle hjemlige Ruter i U.S.A. i hele Aaret 1940, saa siger det Dem alligevel ingenting. Og hvis vi antyder, at den fløjne Distance kunde blive til adskillige Ture til Maanen, saa forstaar man dog kun svagt dette astronomiske Tal — og slet ikke dets egentlige Betydning.

„Hvad vil det da sige?“

Hvordan skal vi bedst udtrykke det, saa Folk kan forstaa det?

En Pilot f. Eks. vilde sandsynligvis mene — og heri har han Ret — at Tallet vidner om en ypperlig Præstation, og da han ved god Besked med Flyveomkostninger o. l., vil han yderligere pege paa alle de hel-

digt gennemførte Ture, paa al den Løst, Maskinerne har baaret, paa Vedligehold og andre saadanne Faktorer, der vedrører Driften.

Og alt dette er i Sandhed imponerende, for det er disse Faktorer, som faar Verdens forskellige Luftruter til atter og atter at bestille flere Constellation-Maskiner.

Men vi selv her hos Lockheed har nu den Idé, at Sandheden stikker dybere endnu, at den maa udtrykkes ved Hjælp af de Mennesker, der har størst Nytte af Constellation-Flyvning — nemlig Passagererne. For dem dokumenterer Tallet i første Række, hvad Constellation har præsteret. Men — og dette er endnu vigtigere — det giver et Fingerpeg hen imod Fremtidens Flyvning: Milliarder af Kilometre — altid støt, altid paalideligt — ad Verdens store Landevej deroppe.

Jovist, Tallets Kerne er et Løfte til de mange, der i Morgen, i næste Uge eller til næste Aar vil flyve med Constellation. „Paalideligt“, siger Tallet, „trygt og hurtigt“ — og med al Hensyntagen til den Komfort, man skylder Passagerer, der ønsker at rejse hurtigt.

Blandt de Luftfartsselskaber, som har afgivet nye Ordre paa Constellations, kan nævnes: Aer Lingus og Aerlinde Eireann (det irske Selskab), KLM Det Kgl. Hollandske Luftfartsselskab, Pan American World Airways, Panair do Brasil og Trans World Airline. — Følgende Selskaber anvender allerede — eller vil snart anvende Constellations: Air France, American Overseas Airlines, British Overseas Airways Corporation, Eastern Air Lines, LAV Linea Aeropostal Wenzolana og Qantas Empire Airways, Ltd.

Lockheed Aircraft Corporation

Burbank, California, U. S. A.

LOOK TO LOCKHEED FOR LEADERSHIP

UNIONENS NYE REKORDPLAN

Mü 13

Planets største Aktiv er dets ringe Synkehastighed — ca. 0,6 m/Sek. Det er et udpræget Termiksvæveplan, som fint udnytter svag Termik. Det kan kurve meget snævert og udnytte snævre Opvinde. Den mindste Synkehastighed opnaas iflg. Opgivelserne ved 55 km/T. Paa MUX viser Fartmaaleren dog for lidt, saa man skal ned paa ca. 45 km/T angivet Fart. Man kan flyve langsommere — ved 40 begynder Planet meget praktisk af ryste, saa man er advaret mod Stall.

Udrulningen paa Hjulet er naturligvis lidt længere end paa en Mede.

I Spilstart giver Næsekoblingen naturligvis kun ringe Højde, og Planet »vuggere« meget stærkt.

Typen blev oprindelig planlagt som Motorglider og hed derfor Mü 13 m. En Serieversion hed Mü 13 d. Vi har undersøgt en Masse Litteratur for at finde MUX'ens nøjagtige Typebetegnelse, men uden Held. Der er en Del Variationer paa Siderorsformer og Vinduer etc. Dens Data er: Spændvidde 16 m, Længde 5,9 m, Planareal 16,5 m². Tomvægten er 168 kg, Fuldvægten 260 kg, hvilket giver 15,8 kg/m² i Planbelastning.

Forhaabentlig følges Mü 13 snart af flere og bedre Rekordsvæveplaner i Danmark. Vi har haardt Brug for dem.



Luftfartsdirektør

Knud Gregersen død

Direktøren for Statens Luftfartsvæsen, Knud Gregersen, døde d. 21. Oktober i en Alder af 67 Aar.

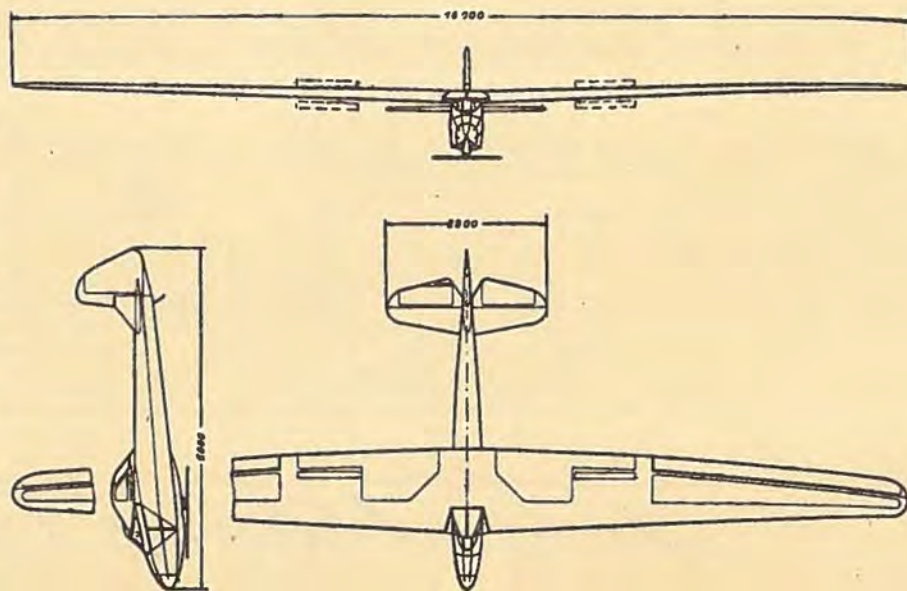
Vi skal bringe en Nekrolog i næste Nummer.



Bremseklapperne paa Mü 13 bestaar af denne paa Oversiden og en tilsvarende, modsat-gaaende paa Undersiden.

Mü 13 er naturligvis bedre til Distance-flyvninger end Baby, men et udpræget Distanceplan er det ikke. Glidetallet paa 28 stemmer næppe. De 24, der blev opgivet ved Typens Fremkomst, er mere sandsynlige. Hastighedspolaren er som ved Baby ugunstig — Præstationerne bliver hurtigt daarligere ved større Fart.

Bremseklapperne er ret effektive, og Landingen volder ingen Vanskeligheder.



Oversigtstegning af Mü 13.

I Luften er Mü 13 ret nem at kende paa sine smalle, tilspidsede Planer og kantede Krop.

REKORDSVÆVEPLANET Mü 13, der er noget nyt og spændende i Danmark i Øjeblikket, blev bygget i 1936 ved den tekniske Højskole i München. Det er konstrueret af Egon Scheibe og Kurt Schmidt (Indehaveren af Varighedsrekorden paa 36 Timer 35 Minutter) og er en Videreudvikling af den tosedede Mü 10. De to første Eksemplarer hed »Merlin« og »Atalanta«. Sidstnævnte blev færdig i sidste Øjeblik til Rhönkonkurrencerne 1936, hvor Kurt Schmidt blev overlegen Sejrhærrer.

Med sin kantede Krop og lige, trapezformede Plan afveg den i Udseende fra de fleste andre Rekordsvæveplaner, og Opbygningen er ogsaa noget for sig selv. Kroppen er nemlig en svejset Staalrørskonstruktion, som det anvendes ved de fleste Sportsmaskiner. Planet er en enbjælket Trækonstruktion med Torsionsnæse. Det bestaar af to ulige store Dele. Højre Plan gaar helt hen over og er fastgjort til Kroppen, mens venstre Plan fastgøres til det højre. Montagen kan ske paa faa Minutter. De store Krængningsror er af Metal med Lærredsbeklædning.

Førersædet er ret rummeligt med Metalsæde og Plads til Rygfaldskærm. Hovedet har man helt oppe i et Udsnit i Planet. Det store lukkede gennemsigtige Dæksel giver sammen med Sidevinduer i Kroppen godt Udsyn og kan hurtigt kastes af, saaledes at man i Nødsfald nemt kan komme fri af Planet. Styregrejer og Instrumenter sidder som normalt. Haandgrebet til Bremserne er dog noget ubekvemt at betjene.

Flyveegenskaber.

Man skal vænne sig lidt til Mü 13, naar man ellers mest har fløjet Baby. Men efter en Time eller to synes de fleste godt om den.

I Slæb kommer man, takket være et fast Hjul bag Meden, hurtigt fra Jorden. Hjulet, der i Prototypen var optrækkeligt, letter ogsaa Jordtransport, der sker ved at skubbe Planet forlæns.

Det første, man mærker, er, at Planet er uhyre følsomt paa Højderoret. Man maa tvinge sig til at sidde roligt med Haanden, for ellers hopper man op og ned. Man skal flyve noget »strykket« i Slæbet, men det kræver ikke store Kræfter som i Baby. — Er den levende paa Højderoret, reagerer den kun ringe paa Sideroret, mens de ret effektive Krængningsror næsten ikke er til at bevæge i Slæbet.

Under fri Flyvning følger man Planet behageligt efter nogen Tilvænning. Det ligger godt i Kurverne; men som Helhed er Planet med den meget korte Krop og de lange Planer temmelig lidt retningsstabilt og slingrer let.

RESULTATER

„Det største af dem alle“

„Med Krigsaarenes Merlin Motorer som Grundlag er en ny Serie „Civil-Type“ Motorer blevet konstrueret specielt til Passager-Trafik. Med denne Serie fortsætter Merlin sin Aktivitet til Passagerflyvning. Dens yngre Broder, Griffon, fortsætter de stolte Traditioner med Service hos Royal Air Force og Royal Navy.“

„Indtil den Tid, da det ved Konstruktioner af Passager-maskiner er muligt at benytte Reaktorer, vil Merlin holde Stand og fremstille en Motor, som ikke overgaas af nogen anden i Verden. Hvis Forbrændingsmotorer skulde „uddø“, vil Merlin blive husket som den største af dem alle. En storslaaet Motor, der blev udvalgt som den bedste i Paris' Flyve-Udstilling 1938, og som i 1947 stadig klarer sig stolt.“

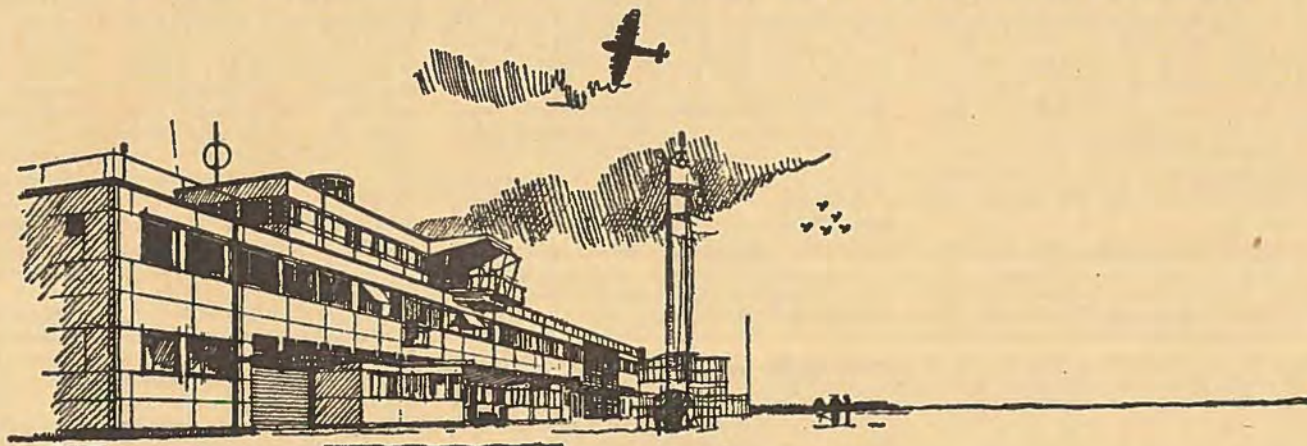


ROLLS-ROYCE
Aero
MOTORER

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPRÆSENTANT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . SYDHAVNEN . KØBENHAVN SV.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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

Fra Modelflyvernes Verden

Danmarksmesterskab og andre Konkurrencer



Den nye norske Modelflyvechef, Thor Mølbach, er selv aktiv Konkurrenceflyver med saavel Svæve- som Gasmotormodeller.

DM for Svævemodeller.

VED Konkurrencen om DM for Svævemodeller paa Roskilde Eksercerplads d. 14.-9. blev den gamle Modelflyvepioner, Kommuneleer Knud Flensted-Jensen, Aarets Mester. Det var et Mesterskab baseret paa en fin, veltrimmet Model og megen Træning. Termik var der næsten intet af i Aar, og den fik ingen Indflydelse paa Resultatet. Vejret var svagt til frisk SV-Vind med lidt Regn af og til. Flensted fik med sin 0,25 mm Pianotraadswire sin Model meget højt op, og hans Tider var 4,37, 4,42 og 1,13. Det var ærgerligt med den sidste Tid, der skyldtes Wirebrud. For at bevise Modellens Egenskaber, udførte han endnu en Flyvning paa 3.50 og fik dermed C-Diplom Nr. 16.

Nr. 2 blev Kurt Rechnagel med 2.53, selv om A 2 ikke er hans Yndlingsklasse. Trediepladsen besatte Tage Hansen, Nyborg, med en i Hast bygget »Squomik« i Tiden 2.30. Jönsson fra Kbh. blev Nr. 4, mens 1945-Mesteren, Aage Høst-Aaris, kun blev Nr. 5. Sidste Aars Mester, Kjeld Enevold, deltog ikke. I det hele taget var OM-Fs Indsats ret svag.

Som Helhed maa siges, at dette DM, der lededes af Distriktsleder Erik Sørensen, forløb udmærket og fik et mere retfærdigt Præg med de nyindførte Regler, efter hvilke kun virkeligt kvalificerede Folk faar Adgang til Konkurrencen, og hvor alle flyver med Model af samme Størrelse.

Til Bykamp i Holland.

Paa Invitation af Haagsche Luchtvaart Club har Førsteinstruktør Per Weishaupl sammen med Jørgen Larsen, Henning Jönsson og Tage Hansen midt i Oktober været til international Bykamp i Haag.

Fyns- og Sydjyllandsmesterskaberne.

Fynsmesterskaberne flyves ved en aarlig Konkurrence hos hver fynsk Klub. Efter tredje Konkurrence, der fandt Sted i Nyborg d. 21.-9., foreligger nu Resultaterne: I A1 blev Poul Wagner fra Nyborg Mester med 1.20 i Gennemsnit af 9 Starter. Nr. 2 Hans Hansen, Svendborg, med 1.10. Aage Høst-Aaris vandt baade A2 og A3 med henholdsvis 2.52 og 2.16. OM-F besatte helt ned til Femtepladsen i A2, mens Nyborg tog Resten af A3-Placeringerne. Der blev kun ved sidste Konkurrence fløjet med Dieselmoteller, hvor Flemming Poulsen, OM-F, vandt med 1.27.

De sydjyske Mesterskaber flyves aarligt i September med Svævemodeller uanset Klasse. Vinder blev d. 28.-9. i stærk Blæst Nis Nissen, Hammelev, med 1.24, fulgt af J. J. Jensen, Fredericia med 1.13 og Jens Arne Lauridsen, Vejle, med 1.09. Der anvendtes kun 50 m Snor.

OM-F vandt over Vingarna.

I den aarlige Konkurrence mellem Danmarks og Sveriges førende Klubber gik man i Aar tilbage til Telegrafmatch-Formen, der er utilfredsstillende p. Gr. af de ellige Vejrforhold, man kommer til at flyve under. Ved Konkurrencen d. 21.-9. vandt OM-F stort med 2.39 Gennemsnit mod Vingarnas 1.13. Det blæste stærkt i Stockholm.

I OM-Fs stadig løbende Pokalkonkurrence — noget som andre Klubber burde lære af — vandt Flemming Poulsen for Juli Kvartal med 2.30. Ved den sidste Konkurrence havde han 3.58 i Gennemsnit. Arne Hansen vandt Pokalen for Ikke-Eliteflyvere med 1.37. I Dieselsklassen vandt Fl. Poulsen ogsaa med 0.58 i Gennemsnit.

Det aarlige Jyllandsslag.

Jens Arne tredobbelt Vinder.

Modelflyveklubben »Agaton« i Aarhus foranstaltede atter i Aar det traditionelle »Slagsmaal« mellem de jyske Klubber i Aarhus den 21.-9. Der mødte dog kun 4 af Jyllands 23 Klubber. Den energiske Landsholdsflyver, Jens Arne Lauridsen, Vejle, imponerede ved at vinde alle tre Klasser af Svævemodeller med fine Resultater: 2 Min. 08 Sek. i den lille Klasse, 4.01 i A2 og 2.06 i A3. Dette trods kraftig Modstand og daarlgt Vejr — det gav sig til at regne under anden Periode. Medlemmer af »Agaton« besatte alle Andenpladserne. Svend Terp, der nu studerer i Aarhus, var Konkurrenceleder.

Vejle-Mesterskaberne.

Ved Vejle-Mesterskaberne Ugen før Jyllandsslaget vandt Jens Arne Lauridsen »kun« A1 med 2.18. I A2 blev han besejret af Arne Jepsen, der fik Termik i sidste Omgang og sluttede med 2.57 mod Jens Arnes 2.27. A3 blev kun fløjet med 50 m Snor. Kurt Rønnow Petersen vandt med 1.42.

Ny Distriktsleder.

Da Chr. Jochumsen i det nordjyske Distrikt grundet Mangel paa Tid har maaltet trække sig tilbage, har Erik Lund, Vogterhus 12, Brønderslev, overtaget Posten.

*

En finsk Tak

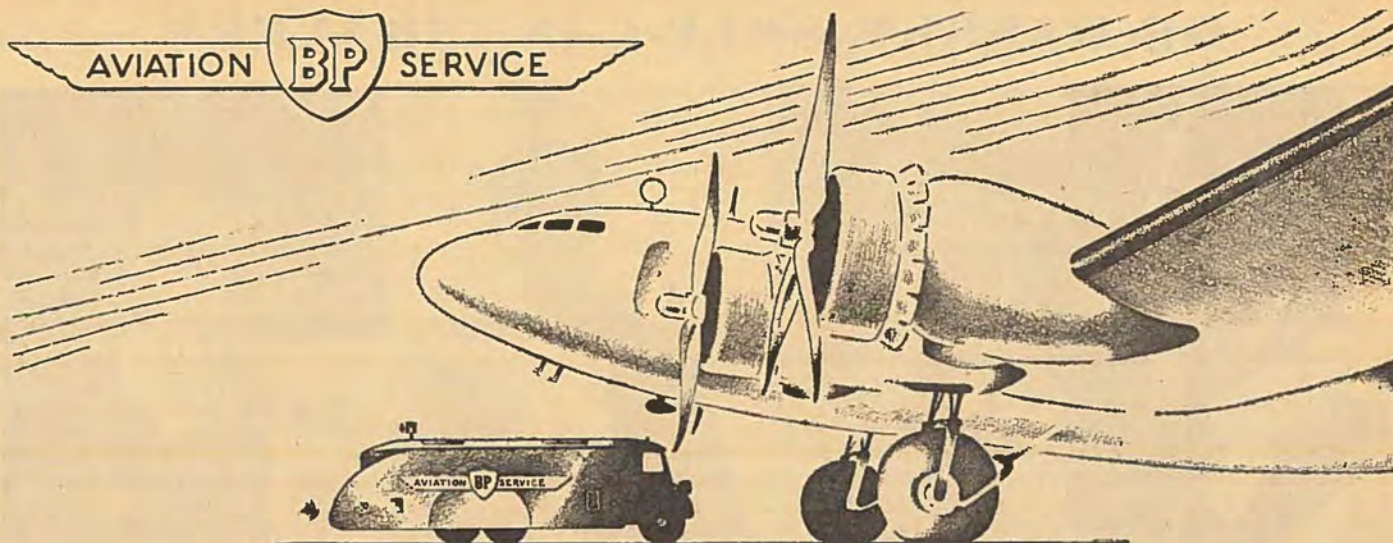
DEN mindeværdige Modelflyverlandskamp og den lange Rejse er afsluttet. Da vi vendte tilbage til Hjemlandet, var det kun behagelige Minder, som vi havde med os fra den spændende, haarde og krævende Konkurrence, der sikkert kommer til at vise sig at have en inspirerende og udviklende Indvirkning paa den nordiske Modelflyvning.

For Deltagerne blev Rejsen dog langt mere end blot Landskampen. Konkurrencen indrammedes i et straalende Program, og alle Deltagerne er enige om, at paa bedre Maade kunde vi næppe under vort Lynbesøg komme i Berøring med Danmark. Vi fik ikke blot et Indblik af Hovedstaden, men ogsaa af det skønne danske Land. Vi kom i Berøring med dansk Kultur og var i Stand til at knytte faste Venskabsbaand med adskillige danske Venner. Særligt er Besøgene i H. C. Andersens Hus, i Roskildes smukke Kirke og fremfor alt den tause Stund ved Kong Christians Baare uforglemmelige Minder.

Vi ved, at Organiseringen og Gennemførelsen af et saa stort Apparat som en Landskamp forudsætter et kolossalt Arbejde og store Omkostninger. Men uden internationale Konkurrencer gaar Udviklingen langsommere. Derfor vil vi udtale vor Tak til alle de Organisationer og Personer der deltog ved Konkurrencen. Ligeledes sender vi vor bedste Tak til de Familier, hvis hjertelige Gæstfrihed vi fik at føle under Besøget i Danmark. Og sluttelig vor bedste Tak til DMU, der uden at spare Tid og Arbejde stadig stod bag det hele.

De hjertelige og varme Taler, der holdtes i »Skoven«, maner os til at stræbe stadig højere og højere, naar det gælder om at udvikle den nordiske Ungdoms Flyvning.

Det finske Landshold ved
Pärttyli Virkki.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Sct. Annæ Plads 5

København

Telf. Central 5455

ENEREPRÆSENTANT FOR

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY LTD

BRITISH PETROLEUM

KØBENHAVNS LUFTHAVN, TELF. KASTRUP 220

AALBORG LUFTHAVN, TELF. AALBORG 4402

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

Permanente Magneter
ALNICA MAGNETSTAAL

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



*Vi fremstiller Magne-
ter til ethvert Formaal*

PEERLESS FABRIKKERNE

LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

Svæveplaninstrumenter

til Salg. Grov og fin Højdemåler, Vario-
metrene er med Flasker, Kompasser og
Fartmåler, samt en kunstig Horisont med
Omformer, endvidere Felttelefoner med
Kabel paa Tromler.

Henvendelse:

SØREN ANDERSEN

Grønsundvej 81 - Nykøbing Falster.

DE DANSKE SØLV-C-INDEHAVERE



Øverste Række fra venstre: Weflesen, Rasmussen, Klarskov (med Termixsøgerfrisure), Christiansen, Indsat Eckert. Nederst: Sørensen, Thøgersen, Fjeldsted, Møller-Madsen og Juul-Thomsen.

DET Internationale Sølv-C-Diplom for Svæveflyvepræstationer blev oprettet i 1930. Der krævedes en Varighedsflyvning paa 5 Timer, en Højdevinding paa 1000 Meter og en Distance i lige Linie paa 50 km. Præstationerne skal nu udføres paa mindst to Flyvninger. Distancen kan foregaa over Trekantbane (3x17 km). De to første Sølv-C-Indehavere var *Wolf Hirth* og *Robert Kronfeld* d. 15. Feb. 1931. Siden da er der taget flere Tusinde rundt i Verden. Alene Sverige er oppe paa ca. 150.

Den første Dansker, der fik Sølv-C, var Løjtnant *Fritz Rasmussen*, der faldt i den finske Vinterkrig. Han fik Tiden i en Rhönadler paa Sild i 1938, Højden i en Rhön-sperber og til sidst d. 10. Juni 1939 Distancen ved en 66 km Flyvning fra Grunau i en Rhönadler.

Saa kom Krigen. Derefter valfartede danske Svæveflyvere til Sverige. Mange Betingelsesflyvninger blev opnaaet, men kun Militærflyveren, Løjtnant *Briz Gedsø*, fik Sølv-C Nr. 91 i Sverige. Gedsø fløj 5 Timer 50 Sekunder (!) i Olympia paa Alleberg, havde 1200 m Højdevinding og fløj 54 km i Baby.

Danske Sølv-C.

1. *Harald Wermuth Jensen* (»Cowboy«), Aarhus Svæveflyveklub. Maskinarbejder. Tid: 5 T. 21 M., 23/6—46, Alleberg, Baby. Højde: 1030 m, 12/6—46, Alleberg. Baby.

Dist.: 64 km, 21/8—46, Tirstrup-Silkeborg. Baby.

Modelflyver fra 1930. Begyndt Svæveflyvning 1934. Siden 1946 Instruktør.

2. *Gerhard Nielsen* (»Graf«) Sportsflyveklubben. Fotograf.

Tid: 5 T. 40 M., 26/7—46, Alleberg, Weihe.

Højde: 1090 m, 26/7—46, Allberg, Weihe.

Dist.: 80 km, 6/7—47, Værløse-N. Rørum.

Beg. Svæveflyvning 1938. Siden 1944 Instruktør. Soloprøve til Privatflyvercertifikat.

3. *Karlheinz Rasmussen*, Polyteknisk Flyvegruppe. stud. polyt.

Tid: 5 T. 26 M., 6/8—47, Vandel-Selde, Baby.

Højde: 1500 m, 22/7—47, Vandel. Baby.

Dist.: 122 km, 6/8—47, Vandel-Selde. Baby.

Gl. Modelflyver. Begyndt Svæveflyvning 1937. Siden 1947 Instruktør.

4. *Mogens Møller-Madsen*, Polyteknisk Flyvegruppe. stud. polyt.

Tid: 5 T. 25 M., 10/8—47, Vandel-Esbjerg. Baby.

Højde: 1600 m, 16/7—47, Tjekkoslovakiet. Olympia.

Dist.: 52 km, 10/8—47, Vandel-Esbjerg. Baby.

Modelflyver i 4 Aar. Begyndt Svæveflyvning i 1944. Siden 1947 Instruktør.

5. *Per Weishaupt*, Sportsflyveklubben. Ingeniør. Førsteinstruktør i DMU.

Tid: 5 T. 19 M., 10/8—47, Vandel-Esbjerg. Baby.

Højde: 1150 m, 11/8—47, Vandel. Baby.

Dist.: 52 km, 10/8—47, Vandel-Esbjerg. Baby.

Modelflyver fra 1929. Eliteprøver M 1939, S 1941. Privatflyvercert. 1947. Beg. Svæveflyvning 1942. S 1947 Instruktør.

6. *Svend Fjeldsted Hansen*, Aarhus Svæveflyveklub. Lagerforvalter.

Tid: 5 T. 10 M., 1/2—47, Mols. Baby.

Højde: 1100 m, 11/8—47, Vandel, Mø 13.

Dist.: 52 km, 10/8—47, Vandel-Esbjerg. Baby.

Gl. Modelflyver. Begyndt Svæveflyvning 1934. S. 1947.

7. *Ollo Sørensen* (»Tyr«), Birkerød Svæveflykl. Maskinarbejder v. Dansk Aero.

Tid: 5 T. 06 M., 9/8—47, Vandel. Baby.

Højde: 1325 m, 9/8—47, Vandel. Baby.

Dist.: 50½ km, 11/8—47, Vandel-Tjæreborg. Baby.

Begyndt Svæveflyvning 1943. S 1947.

8. *Knud Høgslund*, Roskilde Svæveflyveklub. Ingeniør. Statens Luftfartstilsyn.

Tid: 5 T. 07 M., 11/8—47, Vandel, Baby.

Højde: 1800 m, 10/8—47, Vandel-Esbjerg. Baby.

Dist.: 54 km, 10/8—47, Vandel-Esbjerg. Baby.

Begyndt Svæveflyvning 1937. Konstruktor af 2G. S 1945. Instruktør.

9. *Poul Klarskov Larsen*, Aarhus og Poly. Flgrp. stud. polyt.

Tid: 5 T. ?? M., 31/1—47, Mols, Baby.



„Den Startbane ser ud til at være glat.“

„Ja. Jeg er glad for, at vi har kantstillede Propeller.“

Hamilton Standard kantstillede, hydromatiske Propeller betyder større Sikkerhed for Piloter og Passagerer ved Landing med Flyvemaskine. Deres Bremsevirkning forkorter Landingsafløbet med omkring 40 pCt. Det kan blive en væsentlig Sikkerhedsfaktor, særlig paa vaade og isbelagte Startbaner.

De fleste store, nye Maskiner, som nu gaar ind i Luftfarten, er forsynet med Hamilton Standard kantstillede, hydromatiske Propeller.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

PRATT & WHITNEY ENGINES • HAMILTON STANDARD PROPELLERS • CHANCE VUGHT AIRPLANES • SIKORSKY HELICOPTERS



Sportsflyveklubbens 3 Selv-C-Folk:
Gunnar Larsen, Gerhard Nielsen og Weishaupt.

Højde: 2010 m., ??/8—47, Tjekkoslavakiet. Weihe.
Dist.: 68 km, 18/8—47, Tjekkoslavakiet, Weihe.

Modelflyver fra 1937. Begyndt Svæveflyvning 1942. S 1946. Instruktør.

10. John Wetlesen, (»Onkel«), Aarhus Svæveflyveklub. Maskinarbejder.

Tid: 5 T. ?? M., 2/2—47, Mols, Baby.
Højde: ??? m, ??/8—46, Tirstrup. Baby.
Dist.: 84 km, 18/8—47, Tjekkoslavakiet.
Gl. Modelflyver. Begyndt Svæveflyvning 1934. S 1945. Instruktør.

11. G. Juul-Thomsen, Aarhus Svæveflyveklub. Fabrikant.

Tid: 5 T. 15 Min., 19/8—47, Vandel-Ølgod, Mø 13.
Højde: 1150 m, 19/8—47, Vandel-Ølgod, Mø 13.
Dist.: 86 km, 9/8—47, Vandel-Ullerup, Baby.

Privatflyvercertifikat 1947. Beg. Svæveflyvning 1944. S 1946. Instruktør.

12. Erik Eckert, Dansk Svæveflyver Union. Civilling. Sekretær i D.Sv.U.

Tid: 5 T. 20 M., 20/8—47, Vandel-Flensburg, Mø 13.

Højde: 1530 m, 24/7—47, Jämsiljärvi, Olympia.

Dist.: 105 km, 20/8—47, Vandel-Flensburg. Mø 13.

Begyndt Svæveflyvning 1944. S 1947. Instruktør.

13. Gunnar Toftager Larsen, Sportsflyveklubben. Flyvemekaniker i Sportsflyveklubben.

Tid: 5 T. 08 M., 28/8—45, Alleberg, Olympia.

Højde: 1675 m, 22/8—47, Lundtofte-Jyderup, Baby.

Dist.: 71 km, 22/8—47, Lundtofte-Jyderup, Baby.

Beg. Svæveflyvning i 1936. S i 1943. Privatflyvercert. 1947. Instruktør.

14. Johs. Thinesen, Odense Svæveflyveklub. Redaktør.

Tid: 5 T. 05 M., 15/8—45, Alleberg. Baby.

Højde: 1250 m, 24/8—47, Vandel-Esbjerg. Mø 13.

Dist.: 64 km, 23/8—47, Brande-Esbjerg, Mø 13.



Johs. Thinesen.



Elitemodelflyver M 13 1940. Privatflyvercert. 1947. Beg. Svæveflyvning 1942. S 1945. Instruktør.

15. Bjørn Thøgersen, Polytekn. Flgr. stud. polyt.

Tid: 5 T. 10 M., 28/7—47, Norrköping, Baby.

Højde: 1125 m, 1/8—47, Norrköping, Olympia.

Dist.: 86 km, 31/8—47, Næstved-Gedser, Baby.

Gl. Modelflyver. Beg. Svæveflyvning 1943. S 1947. Instruktør.

16. Gunnar Christiansen, Silkeborg Flyveklub. Lagerforvalter. 34 Aar.

Tid: 5 T. 18 M., 27/7—38, Lønstrup. Skoleglider.

Højde: 1400 m, 5/9—47, Silkeborg-Sæby. Baby.

Dist.: 149 km, 5/9—47, Silkeborg-Sæby. Baby.

Beg. Svæveflyvning 1934. S 1947. Instruktør.



Knud Høgsund.



Billede af Harald Wermuth Jensen
FLYV Nr. 6 S. 134.

Vi præsenterer herved den nye
CONCORDIA



PASSAGER-FRAGT-ELLER AMBULANCEMASKINE

Hurtig ~ Sikker ~ Økonomisk ~ Komfortabel

CUNLIFFE-OWEN AIRCRAFT LTD.
SOUTHAMPTON

Nærmere Oplysninger hos: A/s FRISIA Vognmagergade 2, C. 15.435

MODELFLYVNING

Sportsflyveklubben og Nylandsvejens Skole har fløjet sammen nogle Gange i September. *Ronald Frederiksen*, 106, har vundet A1 med 0.44, mens *J. Gamst* vandt næste Gang med 0.45. I A2 opnaaede Gamst 0.49. Der anvendtes kun 50 m Snor.

Fra 2. Distrikt.

Den nye Klub »Aero« i Ringsted har afholdt Konkurrence først med selve Haslev-Klubben, hvor Aero i A1 vandt med 1.30 (*Jørgen Christiansen*). I Konkurrencen med Slagelse vandt Slagelse ved *Henrik Stühr* med saa fin en Tid som 3.34. *Hugo Jensen*, Slagelse, havde 2.24. Lad os se de Slagelse-folk lidt oftere!

Næstved arrangerede d. 24.-8. en Konkurrence i daarligt Vejr, hvor Haslev vandt med 0.52. Næstved blev Nr. 2, Ringsted Nr. 3.

Første B-Diplom med Gasmotormodel.

Hidtil har Udviklingen af Gasmotormodellerne kun tilladt nogle faa A-Diplomer. Men *Arne Sparre*, Helsingør, brugte Øjnene godt i Svejts og tog d. 5.-9. A-Diplom med de hidtil bedste Tider, ingen under 1.51. Den 7. kom vort første B-Diplom med Tiderne 2.18, 2.56 og 2.28. Motortiden laa mellem 25.6 og 29.7 Sek. Startbanen var tætklippt Græs. Hans svejtsisk inspirerede Model »Lotte« (ogsaa Navnet stammer sydfra) er udstyret med Thorning III Motor med en Propel paa 280 mm Diameter og 200 mm Stigning. Modellen er parasolvinget med delt V-Form, enkelt Finne og trekantet Krop. Planarealet er 20,7 Kvdm., Spændvidden 1200 mm og Vægten 512 g, hvilket giver en Planbelastning paa 24,8 g/Kvdm, et betydeligt Fremskridt fra de hidtil alt for tunge Modeller.

Kr i Certifikatpræmier, som har solgt 300-500 Lodsedler. Thi det var da det mindste, man kunde vente. Ib har i alle Tilfælde fortjent den Certifikatpræmie, han uden Tvivl vil faa, naar han om ikke saa mange Aar vil lære at flyve.

Ib begyndte at bygge Modeller i 1944 og har siden bygget 10 Svævemodeller og 3 Gasmotormodeller. Sin Luftdaab har han naturligvis faaet. Han er Fyr og Flamme, naar det gælder om at hjælpe sin Klub, Sportsflyveklubben. Den Aand bør smitte, den lover godt for Fremtiden.

SWB.

★

NY BOG

Johannes Thinesen: Luften erobres. Aug. Olsens Boghandel, Hellerup. 50 Sider.

I Serien »Faglig Læsning, Tidsskrift for Skole og Hjem.« har Thinesen skrevet en udmærket Oversigt over Flyvningen. Han naar baade at ridse den historiske Udvikling op, strejfer den teoretiske Baggrund, omtaler Konstruktionen og Styring af Flyvemaskinen, mens den sidste Del er helliget Anvendelsen af Flyvningen, baade de tre Sportsgræne og den erhvervsmæssige og militære Flyvning.

HOBBYBOKEN 1947-48

Et Væld af Planer, Billeder og Bygningsvejledninger af Skibe, Biler, Flyvemaskiner, Tog, Motorer o. s. v.

Kr. 6,30

Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.
Telf. C. 2755 - 3955

JANE'S ALL THE WORLDS AIRCRAFT 1947

ca. 400 Sider med Illustrationer, udførlig Omtale af hvert Lands Maskiner med indgaaende Beskrivelse af Motorerne.

Kr. 72,45.

Lager af flyveteknisk Litteratur.

C. A. REITZELS BOGHANDEL
Nørregade 20 - C. 2400 - København K.

Eksempel til Efterfølgelse

Solgt 3190 Lodsedler.

EN af dem, der laa i Toppen ved Aarets Flyvelotteri, var den 14-aarige *Ib Ankjær*, en af Landets yngste aktive Modelflyvere. Længe inden Lotteriets Begyndelse havde han holdt Krigsraad med et Par Kammerater, og de byggede af en Cyklepaahængs-Barnevogn en Helikopter med sølvskinnende Rotorblade. Der var malet »Foltmanns Airline« og Indregistreringsbogstaverne OY-TYK paa den. Saa kørte Ib og Kammeraterne Byen rundt. Folk strømmede til for at se det aktuelle Vidsunder, og Ib benyttede Lejligheden til at veksle Folks Fømmere i fem Lodsedler. Det var imponerende at se Ibs Energi i den hektiske Tid, hvor vi solgte Lodsedler, og det fik mig til at tænke paa, hvormange af de Sportsflyvere, der har faaet 300-500

Hvert 3. C-Diplom er taget med A 3-Modellen

KR-21 „DIOGENES“

(Spv. 2250 mm)

Tegning i fuld Størrelse mod Forudbetaling Kr. 3,25 eller pr. Efterkrav

Haslev Orgelfabrik, Haslev

Giro Nr. 10657

TIL SALG

Grunau Baby 2B **Hütter 17**
Begge Planer er til udvidet Flyvning og forsynet med lukket Dæksel og Bundkobling
Skoleglider S. G. 38 m. »Baad«
sælges for højeste Bud

Kun skriftlig Henvendelse til
Stamgruppen, Post Box 347. V.

NU har vi igen Lister i alle Maal.
Svenske Flyvesæt og Balsafinér haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ¹/₅ - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

i nyeste Udvalg!

Sundström-Krause-Valanti:

Skalamodelbygge, Kr. 3,85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Pojkarnas Teknikbok, Kr. 2,25.

Modelflyvehaandbogen. Hvordan man bygger Modeller, baade med og uden Motor. 90 Sider Kr. 3,85.

Modellplankonstruktion af den svenske. Modekspert Sigurd Isacson. Kr. 6,35.

The Flow of the Helicopter. Interessant Beskrivelse af dens Konstruktion, Virkefelt etc., illustreret Kr. 11,00.

Semi-Scale, Model Aircraft by Gordon Allen, Kr. 6,50.

The Model Aeroplane Manual by Sparey & Rippon, Kr. 9,50.

Models for Flying, Kr. 6,50.

Segelflug af Eichenberger, Haandbog i Svæveflyvning, ill. Kr. 8,20.

The Aeromodeller's Særtryk: Plan Fare med de bedste Flyvemodeller udvalgt af Ekspert, Kr. 3,15.

Flyvningens Teknik af Lockwood March. Om Flyvningens Grundprincipper, om Opdrift, Stabilitet, Styling, om Kroppens Konstruktion o. m. a. 80 S. 54 Illstr. Kr. 4,50.

An A. B. C. of Model Aircraft Construction. 110 S. Mange Illustr. Kr. 6,00.

Model Flying Boats by J. A. Sizer. Byg selv en Flyvebaad. 50 S. Kr. 2,40.

*

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter.

The Aeroplane, Kvartal Kr. 18,20, Hefte Kr. 1,40.

Aeronautic, Kvartal Kr. 8,40, Hefte Kr. 2,40.

Flight, Kvartal Kr. 18,30, Hefte Kr. 1,60.

Teknik för Alla, Aargang Kr. 16,10, Hefte 60 Øre.

Aeromodeller, Hefte Kr. 2,00.

Enkelte Numre af det amerikanske Tidsskrift *Flying*, pr. Stk. 2,25.

Model Aircraft, Hefte Kr. 2,00.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404

Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Hellerup

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Gennemløbet 3^a, Vanløse

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Pallesgaard

UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhusstræde 7 - Telf. Palæ 2634



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 Luftporthaad: Adr. D.K.D.A.S.
Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberstløjtnant H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. B. Moltke-Leth.

Sekretær: William Nielsen.

Kont. St. Kongensg. 68^a o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.

Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 26521.

Formand: Direktør Ejnar Dessau.

Sekretær: Civilingeniør E. Eckert.

Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst. »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Mødeaften d. 7. Oktober 1947.

SPORTSFLYVEKLUBBENS 1. Mødeaften i Handels- & Kontoristforeningen fandt Sted Tirsdag den 7. Oktober. Desværre var Tilslutningen som sædvanligt til disse Mødeaftener alt for ringe. Selvom der var mødt ca. 100 Medlemmer, var der Plads til mange flere.

Foredragsholderen var Hr. Max Biltzing, der foreviste Filmen »Gennem U.S.A. paa Kryds og tværs« og ledsagede Forevisningen med kommenterende Bemærkninger, og disse sidste var ikke kedelige. Hr. Biltzing havde brugt sine Øjne godt paa sin Tur og har en skarp Opfattelse, der støttet af en udpræget humoristisk Sans alt sammen er Ingredienser, der kan krydre et saadant Foredrag. — Det mindede da ogsaa paa sine Steder ikke saa lidt om »Den Gyldenblonde«, som Kaplajn Foltmann ogsaa bemærkede, da han sluttede Aftenen af med et Par velvalgte Ord til Foredragsholderen. Næste Mødeaften er

Torsdag d. 6. November.

Her vil Kaplajn Foltmann indlede og kommentere 2 Film, som det er lykkedes os at fremskaffe. Den ene hedder

»Hjælpehangarskibe under sidste Krig«, og den anden hedder

»Englands nye Flyvemaskinetyper«.

Begge disse Film skulde have Mulighed for at interessere Medlemmerne, og vi vender stort Bøseg.

Den efterfølgende Mødeaften er

Tirsdag d. 9. December,

og da har vi noget ganske specielt at byde Dem, nemlig et Foredrag om Ebbe Munk og Greve Eigil Knuths Grønlandsflyvning, ledsaget af Film, der blev taget under Flyvningen deroppe. M. M.

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.

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien

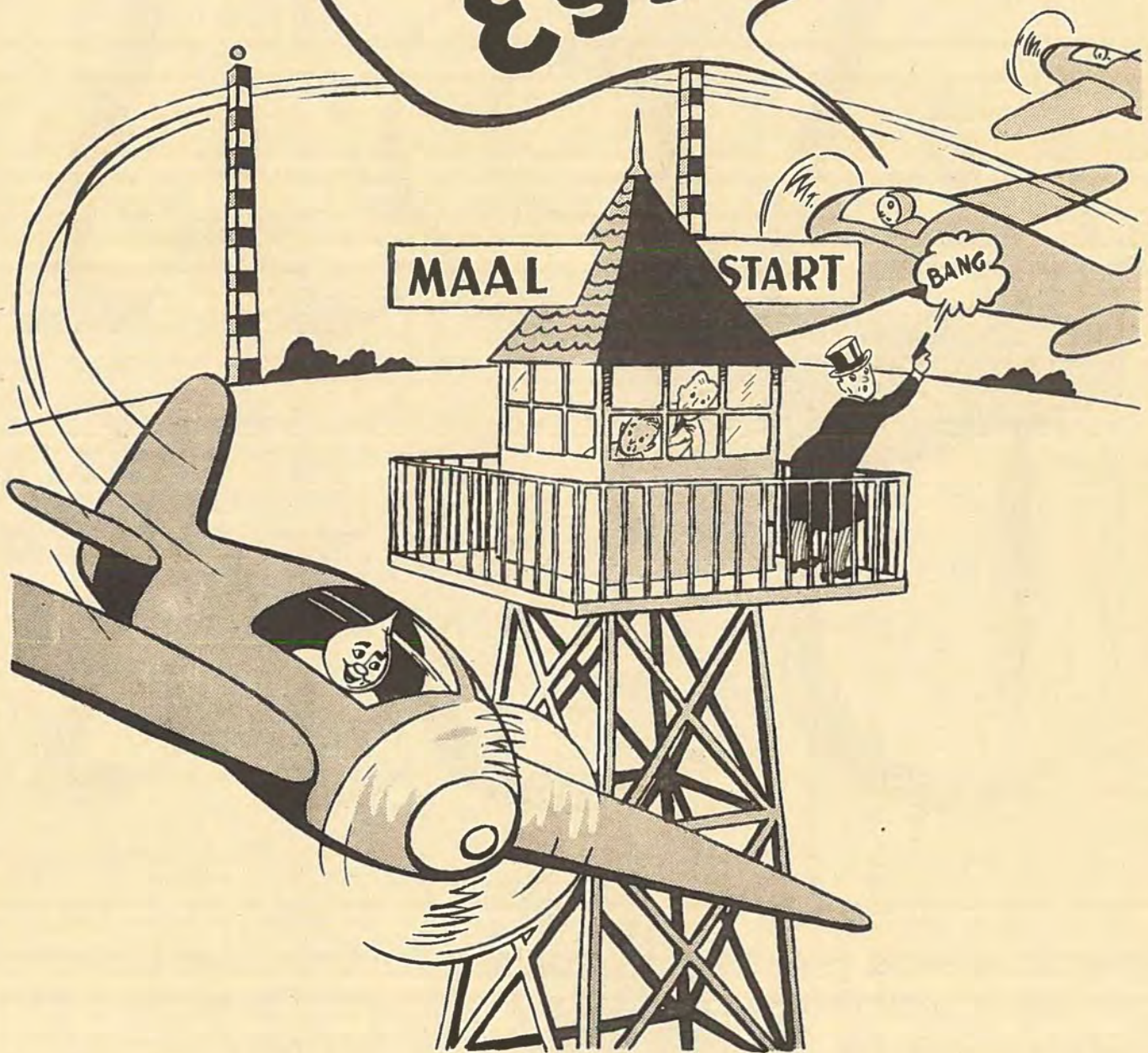


KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Han har
skiftet til
Esso



AVIATION PRODUCTS
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB
Sankt Annæ Plads 13 . C. 2890

Flyv med AOA *til* USA

AOA flyver hver Uge fra København til de største Byer i Amerika, Canada og Mexico. Rejs med de komfortable 4-Motorers Flagskibe og glæd Dem over AOA's Service, som er fuldendt gennem over 15,500 transatlantiske Flyvninger. — Og



hvad der er vigtigt for Deres Tegnebog: ALT er inkluderet i Billetten, ingen Drikkepenge, ingen Ekstraudgifter. — Bestil Plads gennem Deres Rejsebureau eller paa vort Kontor, Vestre Boulevard 12, Dagmarhus. Telefoner: Palæ 5982 - 6392.

AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

FLYV



Nr. 12

1947 - 20. Aarg.

PRIS 50 ØRE

**HVEM ER BANGE
FOR TORDENBYGER?**

★

**Hærens og Søværnets
Flyverledelse**

★

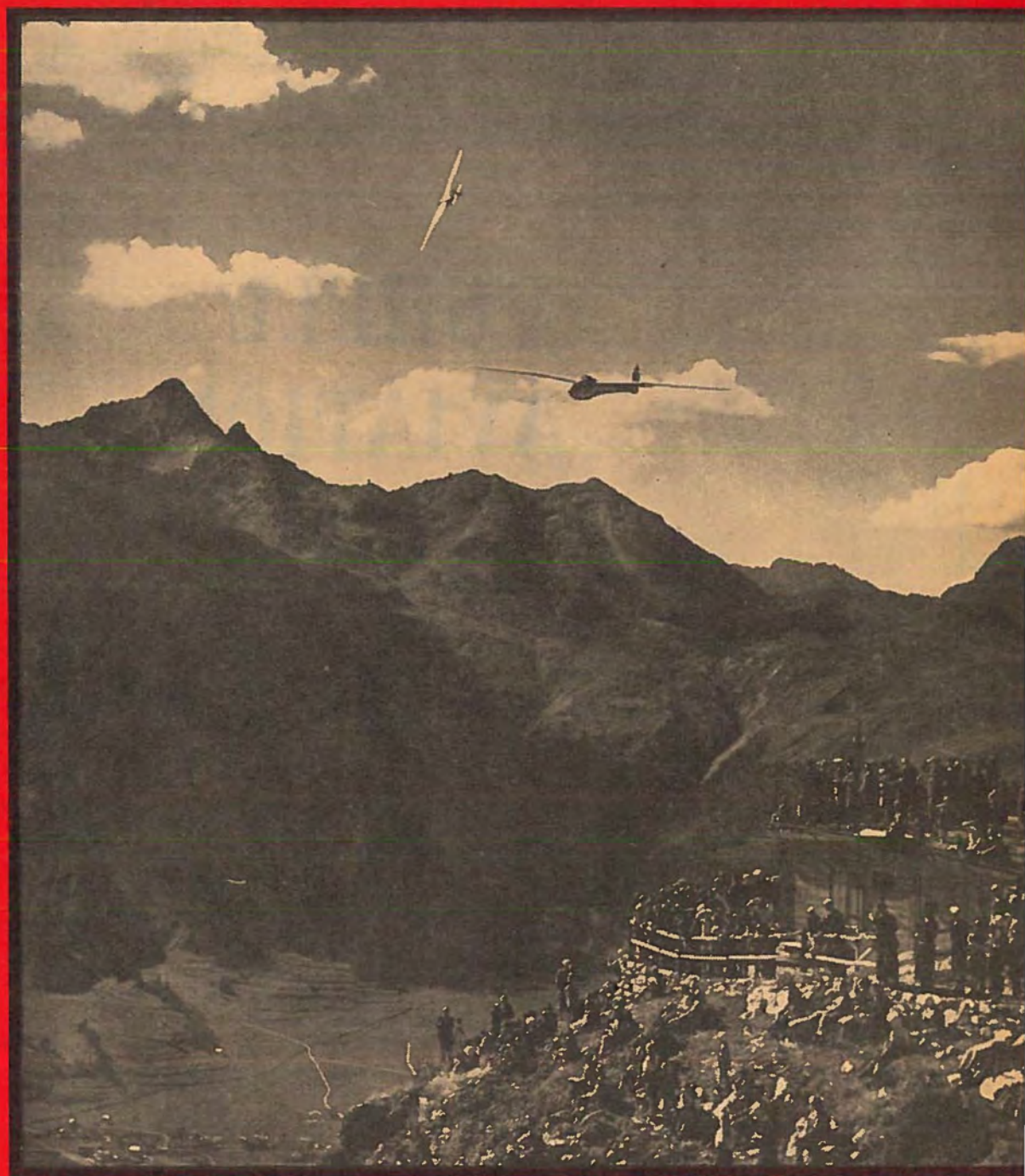
Hollandsk Flyvning

★

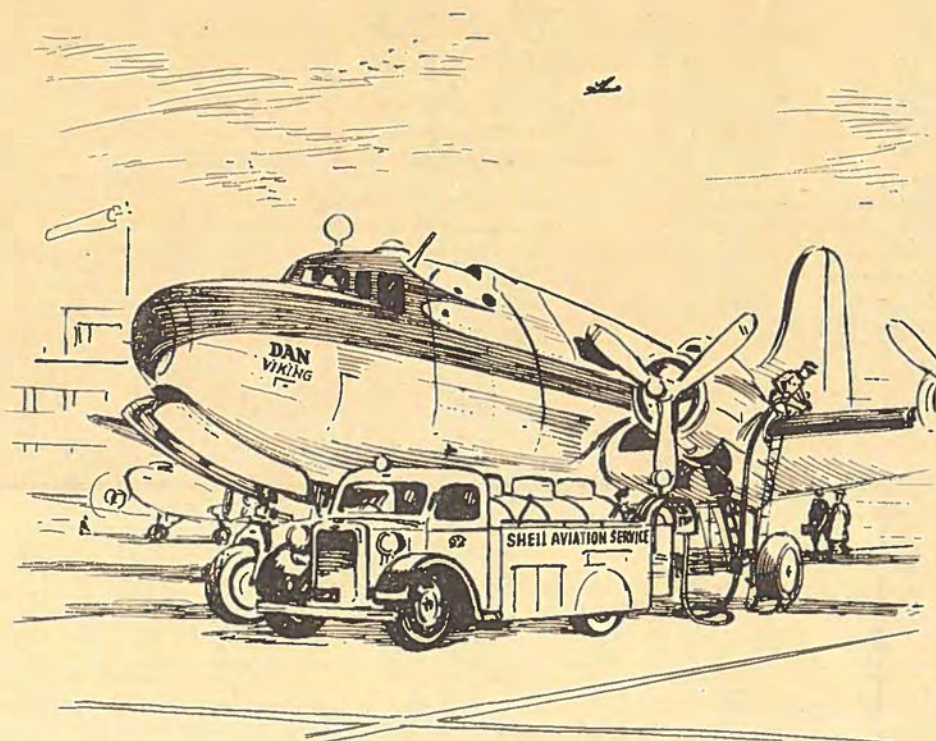
Nye Trafikmaskiner

★

**Til Modelflyve-
konkurrencer
i Holland og Sverige**



Hundreder af Tilskuere følger paa Murottas Muregi i St. Moritz de Internationale Svæveflyvekonkurrencer. — Olympiadeaarets Konkurrencer skal ogsaa finde Sted her.



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 Airlines og Privatflyvere.

Og Shell Aviation Service vil gerne være behjælpelig ogsaa i andre Flyve-Problemer, der kan opstaa.



A/S DANSK SHELL - TELF. CENTRAL 9838



FLYV



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

Nr. 12

December 1947

20. Aargang

Enheds- Flyvevaabnet

Tanken om at sammenslutte Hærens og Søværnets Flyvevæsenere til eet fælles, selvstændigt Flyvevaaben har været fremme i længere Tid. De forberedende Undersøgelser og Drøftelser tog deres Begyndelse umiddelbart efter Krigens Afslutning, men Tiden gik, uden at det lykkedes at komme til noget endeligt Resultat. Een Ting var alle i Sagen interesserede Parter dog enige om: Danmark burde have et for Hær og Søværn fælles Flyvevaaben. For det ret store Personel indenfor Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen var det en vanskelig Periode, præget af Usikkerhed med Hensyn til Fremtiden, men det daglige Arbejde blev udført loyalt og samvittighedsfuldt. Nu er endelig det første Skridt blevet taget til Virkeliggørelse af det danske Enheds-Flyvevaaben. Forsvarsministeren har bestemt, at Hærens og Søværnets Flyveskole samt de to Værns tekniske Tjenester fra den 1. December sluttet sammen under en selvstændig Flyverledelse. Krigsministeriet og Marineministeriet har i Fællesskab udnævnt en Chef (fra Hærens Flyvertropper), en Stabschef (fra Søværnets Flyvevæsen) og en Souschef (fra Hærens Flyvertropper); men der er endnu mange Enkeltheder vedrørende Personellet at bringe i Orden. Ministeriet har betonet, at Ordningen er midlertidig, men for det danske Forsvars Skyld og af Hensyn til det store, veluddannede Personel maa alle haabe, at det ikke varer alt for længe, inden det lykkes at give Danmark ikke blot et virkeligt Enheds-Flyvevaaben, men ogsaa et Enheds-Flyvevaaben.

Nyordningen har vakt en Del Røre, men dette bør ikke blive af længere Varighed, og man maa haabe, at der hurtigst muligt lages Skridt til Gennemførelsen af den endelige Ordning, som et selvstændigt, dansk Flyvevaaben har Krav paa.

FLYV

HVEM ER BANGE FOR TORDENBYGER?

Under denne Overskrift giver Redaktøren af det amerikanske Tidsskrift »Flying«, Curtis Fuller, i Bladets Juhl-Nummer i Aar nogle Oplysninger om de sidste amerikanske Udforskninger af Cumulo-Nimbus Skyer samt Flyvning deri. Da disse er ret revolutionerende, vil de sikkert interessere mange af FLYV's Læsere, og i efterfølgende Artikel fortæller Chefen for Harvard Flyveskolen, Orlogskaptajn K. v. Wylich-Muzoll, herom.

PILOTER, som ryster, hver Gang en Tordenbyge nævnes, er sikkert gjort unødvendig bange, idet man nu har begyndt Forsøg og Maalinger, som viser, at de fleste Tordenbyger er en simpel Ting — i det mindste for en øvet Instrumentflyver. Dette er i hvert Fald Opfattelsen hos Eksperten ved U.S. Weather Bureaus Tordenvejsafdeling, som nu har fuldført en foreløbig Analyse af 550 Flyvninger gennem 38 forskellige Tordenbyger sidste Sommer, og som har nedtegnet en detaljeret Analyse af 10 af disse Bygers Struktur.

Hvad da med alle disse Historier om Forluser i Tordenbyger? Om Luftfartøjer revet fra hinanden eller kastet om paa Ryggen af den skarpe Grænse mellem stærke Op- og Nedvinde, om Piloter, der vandt Højde, naar de forsøgte at dykke, eller som er blevet blæst med Halen forrest ud af Toppen af en Tordensky?

De meget store Accelerationer skyldes Flyverne selv.

Dr. Horace R. Byers fra Chicagouniversitetet, tillige Direktør for Tordenvejsafdelingen, samt Roscoe R. Braham, Pilot paa 4-motorede Luftfartøjer og beskæftiget paa Analysedelingen ved U.S. Weather Bureau, mener begge, at disse Ulykker er fremkommet ved Piloternes Mishandling af Luftfartøjerne.

De er overbeviste om, at dersom meget store Accelerationer er blevet observeret i Tordenbyger, er det, fordi Flyveren har lavet dem selv. En Flyver kan f. Eks. være kommet ind i en Nedvind, og idet han ser paa sit Variometer eller Højdemåleren, vil han trække mere og mere i Pinden. Naar han tilsidst kommer ud i solid, rolig Luft



Cellerne i Bygen er antydnet ved 3 adskilte Grupper af Op- og Nedvinde (Fod pr. Sek.) i den lodrette Tværsektion til venstre. I den vandrette Tværsektion til højre er Cellerne antydnet inden for Skyens hvide Omrids, som dette tager sig ud paa en Radarskærm.

Opdagelserne er stadig paa første Stade og omhandler kun een Slags Tordenbyger og betyder paa ingen Maade, at enhver Sportsflyver bør udsøge sig en god, sort Cumulo-Nimbus Sky til Søndagsforfrøelse; men ikke desto mindre er Tordenvejsafdelingens Ledelse af den Mening, at selv spinklere Luftfartøjer kan taale Pustene i en saadan Tordenbyge, dersom Luftfartøjet er ordentligt udstyret med Blindflyvningsinstrumenter, og Piloten er en veltrænet Instrumentflyver.

kan Stødet bøjge en Bjælke eller brække en Plantip. Naar han senere skal berette herom, vil Aarsagen være det kraftige Uvejr og aldrig ham selv. I et Tilfælde er en Pilot uden at vide det kommet paa Ryggen med sit Luftfartøj i en stærk Turbulens. Han troede, han var i en Nedvind, og prøvede derfor at korrigere for aftagende Højde ved at trække i Pinden. Dette bragte ham naturligvis i et Dyk med kritisk høj Fart, inden han opdagede, hvad der var galt.

Under alle de Flyvninger, der blev udført af Tordenvejsafdelingen sidste Sommer, blev der ikke fundet nogen Turbulens, der kunde være stærk nok til at slaa et Luftfartøj om paa Ryggen, ligegyldigt hvad Piloten vilde gøre for det. En vaagen, veltrænet Instrumentflyver i et ordentligt instrumenteret Luftfartøj kunde klare selv de værste Byger, der mødtes. Der var ingen større Forandringer i Højde grundet paa Op- og Nedvinde. Der opdagedes intet, der kunde tyde paa, at et hvilket som helst ordentligt udstyret Luftfartøj ikke kunde have gaaet igennem Bygen.

Faren har med andre Ord været af psykologisk Art. Enhver Passager ved, at Luftten i Tordenbyger er urolig. Men der har været saa megen Snak om Faren, at Piloterne har været bange for at gaa igennem. Blot ved at nærme sig en saadan sættes Piloterne i en forkert Sindstilstand, og der maa derfor opbygges Fortrolighed med Flyvning i Byger.

Alle de Tordenbyger, der blev gennemfløjet, var i Florida, og de repræsenterede kun den rene Konvektionstype uden Forbindelse med Fronter. Videnskaben tror, at man vil finde noget stærkere Turbulens under Koldfrontsituationer, hvilket bliver undersøgt over Ohio denne Sommer; men de tror ikke, det vil ændre deres Opfattelse om Flyvning i disse.

Piloterne var alle lidligere Blindflyvningsinstruktører. De kom til Florida med den Opfattelse, som maatte forventes af unge Mænd, der altid har faaet fortalt, at dersom de nogensinde stak deres Næse ind i en sort Sky, vilde de faa den skaaret af. Nu er der imidlertid ingen af dem, der længere er bange for at gaa igennem en Cumulo-Nimbus.

Tordenbygernes Struktur.

Tordenvejsafdelingen har opdaget noget om Strukturen af saadanne Tordenbyger, som viser, at de kan gennemflyves uden Fare og endog uden nogen videre Turbulens. Alt hvad man behøver hertil er et nyt Slags Instrument, der kan give Piloten den rette Oplysning. Vejrobservatørerne har f. Eks. fundet ud af, at saadanne Tordenbyger er sammensat af Celler. Der kan være een eller flere Celler i den samme konvektive Sky. En fuldkommen Celle tager sædvanligvis horisontalt Form som en Oval eller en Ellipse, hvis største Dimension kan være op til 11 km. I Højden strækker disse Celler sig fra ca. 1000 Meter for dem, der er i Udvikling, og op til mere end 12.000 m for dem, der har naaet deres fulde Højde.

Det vigtige herved er, at der mellem disse Celler er Arealer uden Turbulens — sommetider flere Kilometer i Længden. — Man kan ikke se disse Arealer, naar man flyver inde i Bygen, og Radar viser dem heller ikke. Dr. Byers tror imidlertid, at det kun er et Spørgsmaal om Tid, hvornaar der vil blive udviklet et Instrument, der kan vise Omraader med Turbulens og Omraader med relativ Ro.

Forsøgene blev udført med Northrop »Black Widows«, der oprindeligt var byggede som Natjagere. De 5 Luftfartøjer blev ledet af en Kontrolstation paa Jorden og sendtes ud paa Basis af Radarobservationer. Luftfartøjerne dirigeredes til samtidigt at gaa gennem Byger i Højder fra 1800 til 8000 m. Der var ca. 1500 m lodret Mellemrum mellem hvert Luftfartøj. Under Flyvningen blev der taget Maalinger af Turbu-

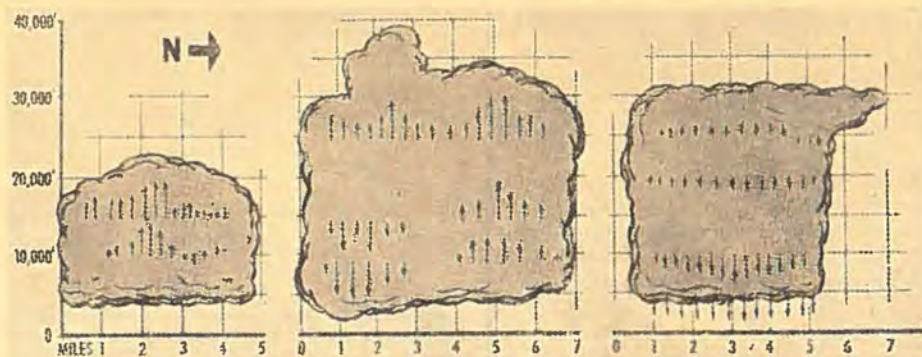
lensen. Accelerometre, Fart- og Højdemaalere og Positionsbestemmere anvendtes til at maale Hastighederne i Pustene.

Paa samme Tid foretoges omhyggelige meteorologiske Maalinger fra et Net paa 55 Stationer over et Areal paa kun 11x24 km.

Indgangen i Bygen gjordes med lidt under Marchfart, og Luftfartøjerne trimmede til vandret Flyvning. Flyverne var instruerede om at anvende Styregrejerne saa lidt som muligt.

Forsøgsflyvningernes Resultater.

Resultaterne af disse 550 Flyvninger var meget beroligende for Piloter, der kommer ind i en Tordenbyge: Der var ingen Havariet af nogen Art. Der var ingen særlig Tab eller Vinding af Højde. Det underste Luftfartøj maatte bruge Styregrejerne mere, fordi det var nærmere ved Jorden; men Flyvningen var lige saa vellykket som de andre.



3 Stadier i en Tordenbyge. Fra venstre til højre: Udvikling, Pærestadiet og Spredningsstadiet. Paa Udviklingsstadiet er Opvinden fremherskende. I Pærestadiet stærke Op- og Nedvinde. Paa Spredningsstadiet Nedvindene fremherskende.

Historien om Tordenbygecellen er af Braham delt i 3 Dele.

1. Udviklingsstadiet:

De lodrette Luftstrømninger er alle opadgaende og viser sig at være ens gennem et hvilket som helst horisontalt Plan af Bygen. Strømningerne forøges normalt med Højden. Disse Omstændigheder bestaar, indtil Draabekoaagulationen naar saadanne Proportioner, at den opadgaende Luftstrøm ikke længere kan bære den voksende Vandmængde. Maximumvægten af Vand er i Nærheden af Cellens Sider. Naar Vanddraabene begynder at falde gennem den opadstigende Luft, stedfæster den sig hurtigt, og nedadgaende Strømninger begynder.

2. Pærestadiet:

Der er ikke længere nogen almindelig Opvind. Den nederste Del af Bygen indeholder baade en Hovedopvind og en Hovednedvind. Ved Bygens Basis er de to Strømninger af nærlig samme Areal med maximal Opvind ved den forreste Kant af Cellen og maximale Nedvinde og Regn i den centrale og bageste Del. Nedvindene vokser med Højden baade i Fart og Omfang, ligesom Opvinden normalt ogsaa forøges i Fart. I den øverste Trediedel af Cellen er der kun Opvinde. Cellen forandrer Form fra den cirkulære, horisontale Tværsektion til den pæreformede Tværsektion med Opvind i den brede Del og Nedvind i den smalle.

3. Det spredende Stadium:

Det fremherskende her er Nedvindene overalt undtagen i de allerhøjeste Dele. Farten er sædvanligvis mindre end paa Pærestadiet. Regnen under Cellen er formindsket. Pæreformen er nu omvendt med den brede Del indeholdende Nedvindene. Eftersom Opvinden forsvinder, bliver Cellen igen cirkulær. Regnen synes konstant, og det formodes, at Nedvindene forårsages og vedligeholdes af Regnen. Vinde med forskellige Retninger blæser ud fra Regnomraaderne. »Igenom Bygen«, skriver Braham, »er Pustene (mindre Turbulens) fundet mest koncentreret i Cellerne med et absolut Minimum i Omraaderne mellem de forskellige Celler. I nogle Tilfælde er Luftten mellem Cellerne fri for Pust over 2 Fod pr. Sek. (0,6 m/Sek.)

Opvinde paa over 25 m pr. Sek. er blevet observeret paa Instrumenter. Braham og

Dr. Byers tvivler paa, at de nogensinde vil overslige 35 m pr. Sek. Nedvinde synes at have mindre Fart. Der synes ikke at være nogen Chance for, at et Luftfartøj bliver beskadiget mellem stærke Opvinde og Nedvinde, da Overgangene er gradvise og ikke skarpe.

Ved Studiet af disse Tordenbyger er Luftmasserne ved Florida hovedsagelig et Resultat af Solopledning og altsaa ren Konvektion. Det er naturligvis muligt, at Koldfront-Tordenbyger vil være anderledes i Mønster; men Braham og Byers tror det ikke. De mener, at denne Sommers Arbejde utvivlsomt vil bortjage Piloternes Frygt og Usikkerhed. Naar dette er fastslaaet, vil Flyvningen komme endnu et Stykke paa Vej mod sikrere og lettere Flyvning.



HVEM HAR RET?

I et Foredrag i Oktober i Holland udtalte General Doolittle bl. a., at Tordenvej var farlige og burde omflyves. I et Foredrag i R. Ac. S. i Januar sagde Air Marshal Sir Ralph Cochrane fra R. A. F. Transport Command, at mens Faren for Sammenstød i Luftten selv med Krigstidens Trafikthæthed paa 100 Gange eller mere end den civile var yderst ringe, saa var Faren i Cu-Ni-Skyer betydeligt større. I 1945/46 havde man mistet 6 Fly her, men ingen ved Sammenstød. Man arbejdede med Radar-Apparater mod denne Fare.

VERDENSKRISEN TRUER DANSK FLYVE-INDUSTRI

Med F. L. Smidth & Co.s Beslutning om at trække sig tilbage som økonomisk Garant for KZ-Fabrikerne staar Virksomheden overfor en alvorlig Krise

FRA forskellig Side har det været tilkendegivet, at F. L. Smidth & Co. nu agter at trække sig tilbage som økonomisk Garant for det danske Flyvemaskinefirma Kramme & Zeuthen, hvis KZ-Maskiner er blevet kendt og anerkendt Verden over.

Denne Meddelelse har naturligvis vakt en ikke ringe Opmærksomhed i danske Luftfartskredse, og FLYV har derfor bedt Ingeniør A. Binzer fra F. L. Smidth & Co. som Kommitteret for KZ-Fabrikens Bestyrelse at fortælle lidt om Baggrunden for den opsigtsvækkende Beslutning.

For saa vidt burde denne Oplysning paa nuværende Tidspunkt ikke være kommet offentligt frem, idet vi stadig søger at naa frem til en endelig Løsning af Spørgsmaalet og Forhandlingerne herom endnu ikke er afsluttet, siger Ingeniør Binzer.

Men jeg har ikke noget imod at bekræfte Rigtigheden af fremsatte Meddelelse. Allerede for længere Tid siden blev det besluttet, at F. L. Smidth & Co. skulde trække sig ud af KZ-Fabrikerne, og vi søger som nævnt nu at skabe en Mulighed for Virksomhedens Fortsættelse.

Eksportminimum kan ikke opretholdes.

— Hvad er den egentlige Baggrund for denne Beslutning?

— De Vanskeligheder, som er opstaaet, er ikke af teknisk Karakter. Følgerne af Branden havde man for saa vidt overstaaet, og Vanskeligheden bestaar heller ikke i at finde Købere til de danske KZ-Maskiner. Men Forholdene udenfor Danmark svarer nogenlunde til vor egen Situation i Dag. Man søger i videst mulige Omfang at begrænse Indkøb, som ikke kan betegnes som livsvigtige. Køberne kan simpelthen ikke faa Importtilladelse.

Forudsætningen for, at vi her kan faa stillet de nødvendige Raamaterialer til Disposition, er den, at vi eksporterer 80 pCt. af Produktionen. En Ordning, som vi selv i sin Tid foreslog og kunde gaa med til som rimelig, idet man maatte anse 20 pCt. svarende til 30—40 Maskiner om Aaret for tilstrækkelig til at dække det øjeblikkelige Behov her i Landet.

Sagen er faktisk hermed gaaet i Haardknude. Vi kan paa Baggrund af Restriktionerne i Udlandet ikke længere garantere Minimumseksporten, selvom vi ikke blankt kan afvise, at der stadig vil være Mulighed for udenlandske Aftagere i et begrænset Omfang.

— Vil det sige, at man staar overfor en Lukning af hele Virksomheden, Ingeniør Binzer?

— Vi vil fra F. L. Smidth & Co.s Side gøre alt for at finde Udveje til en Fortsættelse, og jeg vil ogsaa tro, at det skal lykkes. KZ-VII-Maskinen er blevet saa velanskrevet i Udlandet, at der ikke kan herske ringeste Tvivl om Berettigelsen af denne danske Flyvemaskine-Industri. Foreløbig vil vi kun bygge de halvt Hundrede KZ'ere færdige, som er i Arbejde.

Andre Muligheder for KZ?

Man maa naturligvis søge at undgaa en fuldstændig Nedlæggelse af den omfattende Virksomhed. En Del af Arbejderstaben vil kunne beskæftiges med Vedligeholdelse af de Maskiner, som er leveret her i Landet. Der er tillige andre Muligheder, men det kan jeg ikke i Øjeblikket komme nærmere ind paa.

— Har det været med Underskud, at den danske Flyvemaskinefabrikation har været opretholdt?

— Ja, det har det. Jeg kan sige saa meget, at det har kostet os meget betydelige Beløb. Vi har nu gennem en halv Snæs Aar ofret store Summer paa at skabe en dansk Flyvemaskine-Industri. Det er ogsaa lykkedes, men vi kan ikke fortsat sidde alene med den økonomiske Risiko. Jeg haaber imidlertid oprigtigt, at det maa lykkes at finde frem til Løsning af Problemerne, og jeg vil tillade mig at mene, at KZ-Fabrikationen har haft en vis Indflydelse paa den danske Industris Anseelse i Udlandet, slutter Ingeniør Binzer.

En Udtalelse af Direktør Kramme.

FLYV vekslede videre et Par Bemærkninger med Direktør Kramme, som sammen med Civilingeniør Zeuthen har skabt den danske Flyvemaskine-Industri, som nu staar over for en kritisk Periode.

— For Øjeblikket fabrikere vi 2½—3 Maskiner om Ugen paa Fabriken i Kastrup, siger Direktør Kramme. Der har været nogen Vanskelighed ved at faa de rigtige Materialer, men det er da gaaet godt i Sommer. Desværre lukker mange Lande nu af for Import. De Lande, vi nærmest har eksporteret til, er Belgien, Holland og England. Ogsaa i Norge har man været glade for de danske KZ-Maskiner.

— Hvor mange KZ'ere er flyvende her i Danmark?

— Der har været solgt en Del herhjemme, og jeg vil tro, at der for Tiden flyver mellem 70 og 75 af vore Maskiner herhjemme.

Saa vidt Direktør Kramme. De danske Maskiner har været omtalt paa en meget smuk Maade i engelske og andre udenlandske Fagblade. Selv i de fjerneste Egne af Jorden kender man KZ, det gælder saaledes baade Siam og Indien. Det vilde være meget kedeligt for dansk Industri, om vi paa Grund af en øjeblikkelig Verdenskrise maa se KZ-Fabrikerne blive sat ud af Konkurrencen, og forhaabentlig lykkes det at finde den rigtige Løsning af de nu eksisterende Problemer.

w. n. h.

MØLVIGS BITTERMANDEL



Privatflyverne i Københavns Lufthavn klager over, at deres Hangar er utæt.



Sea Otter.

Supermarine Sea Otter en en Amfibie-Flyvebaad med hydraulisk indtrækkeligt Hjulunderstel. Den er bygget til Rekognoscering og forskelligt andet Brug. Planerne kan klappes tilbage langs Kroppen. Konstruktionen er for Kroppens Vedkommende af Helmetal, de lærredsbeklædte Planer har Metalbjælker og Træribber. Haleplanet er beklædt med Krydsfiner, og Højde- og Sideror er lærredsbeklædte. Motoren er en 870 HK Bristol Mercury. Besætningen bestaar af 3—4 Mand. Bevæbning: Maskingeværer og Bomber. Spændvidde 14,02 m, Længde 12,12 m, Højde 4,93 m. Største Hastighed 241 km/T, Marchhastighed 161 km/T (i 1525 m). Længste Flyvestrækning 1167 km.

Catalina.

Consolidated Vulture PBV-5A Catalina Amfibie-Flyvebaad, udstyret med to Pratt & Whitney Twin-Wasp Motorer hver paa 1200 HK. Trehjulet Understel. Spændvidde 31,70 m, Længde 19,47 m, Højde 6,43 m, Planareal 130 m², Planbelastning 120,4 kg pr. m², Tomvægt 9000 kg, Nyttelast 6650 kg, størst tilladte Fuldvægt 15.650 kg (normal Fuldvægt 14.500 kg). Største Fart 350 km/T, normal Marchfart 270 km/T, mest økonomiske Fart 200 km/T. Brændstofbeholdning 6600 l. Længste Flyvetid med fuld Last 20 Timer, længste Flyvestrækning ca. 4000 km.

Danske militære Flyvemaskiner II

I dette Nr. bringer vi de to fortrinsvis maritimt anvendte Typer, Supermarine Sea Otter og Consolidated Catalina, der dog begge ogsaa kan operere fra Landflyvepladser.



Med en maximal Fuldvægt paa over 15,5 Tons er Catalina den tungeste militære Maskine, Danmark har haft. Støttepontonerne trækkes op og fungerer som Plantipper.

Det danske Enheds-Flyvevaaben forberedes

MED Hensigt paa fælles Udnyttelse af Personel og Materiel ved Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen samt med en eventuel senere Oprettelse af et fælles Luftvaaben for Øje oprettes fra den 1. December 1947 at regne en midlertidig, fælles Ledelse, som benævnes *Hærens og Søværnets Flyverledelse*. Under denne nye, fælles Flyverledelse hører:

1. *Hærens og Søværnets Flyveskole*, omfattende *Elementærkursus* og *Overgangskursus*, som indtil videre oprettes aarligt efter tilsvarende Hovedretningslinier som de i 1947 oprettede Skoler af nævnte Art, samt eventuelt *andre Kursus* efter nærmere Forslag fra Chefen for Flyverledelsen.

2. *Hærens og Søværnets flyvetekniske Tjeneste*. Heri indgaar Hærens og Søværnets Flyvematerielforvaltning, Hærens Flyvertroppers tekniske Tjeneste, Hærens Flyvertroppers Værksteder, Søværnets Flyvevæsens tekniske Tjeneste og Flyvemekanikerskolen.

Tilsynet med det særlige Materiel ved Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen varetages af Hærens og Søværnets flyvetekniske Tjeneste.

Følgende Afdelinger forbliver under de respektive Værn:

1. *Under Generalkommandoen*: Hærens Flyvertropper, bestaaende af 2 Flyverafdelinger med ialt 5 Eskadriller.

2. *Under Søværnskommandoen*: Søværnets Flyvevæsen, bestaaende af ialt 3 Luftflotiller, hvorunder eventuelle særlige Forbindelsesgrupper er oprettet. Endvidere henhører under Søværnets Flyvevæsen de særlige Luft- og Sørædningsgrupper samt Grønlandsgrupper. I sidstnævnte Grupper kan efter Krigsministeriets og Marineministeriets nærmere Bestemmelse indtræde Personel af saavel Hæren som Søværnet.

3. Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen varetager den videregaaende Flyvetræning og Uddannelse af Hærens og Søværnets Personel, som ikke omfattes af Virksomheden ved Flyveskolen.

* * *

I Anledning af Oprettelsen af Hærens og Søværnets Flyverledelse har Krigsministeriet og Marineministeriet bestemt følgende:

Oberst T. P. A. Ørum, Generalinspektør for Hærens Flyvertropper, ansættes indtil videre tillige som Chef for Hærens og Søværnets Flyverledelse.

Orlogskaptajn S. E. Grønbech ansættes som Stabschef ved Hærens og Søværnets Flyverledelse.

Kaptajn T. V. G. Nielsen fratræder som Stabschef hos Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper og ansættes som Souschef ved Hærens og Søværnets Flyverledelses Stab.

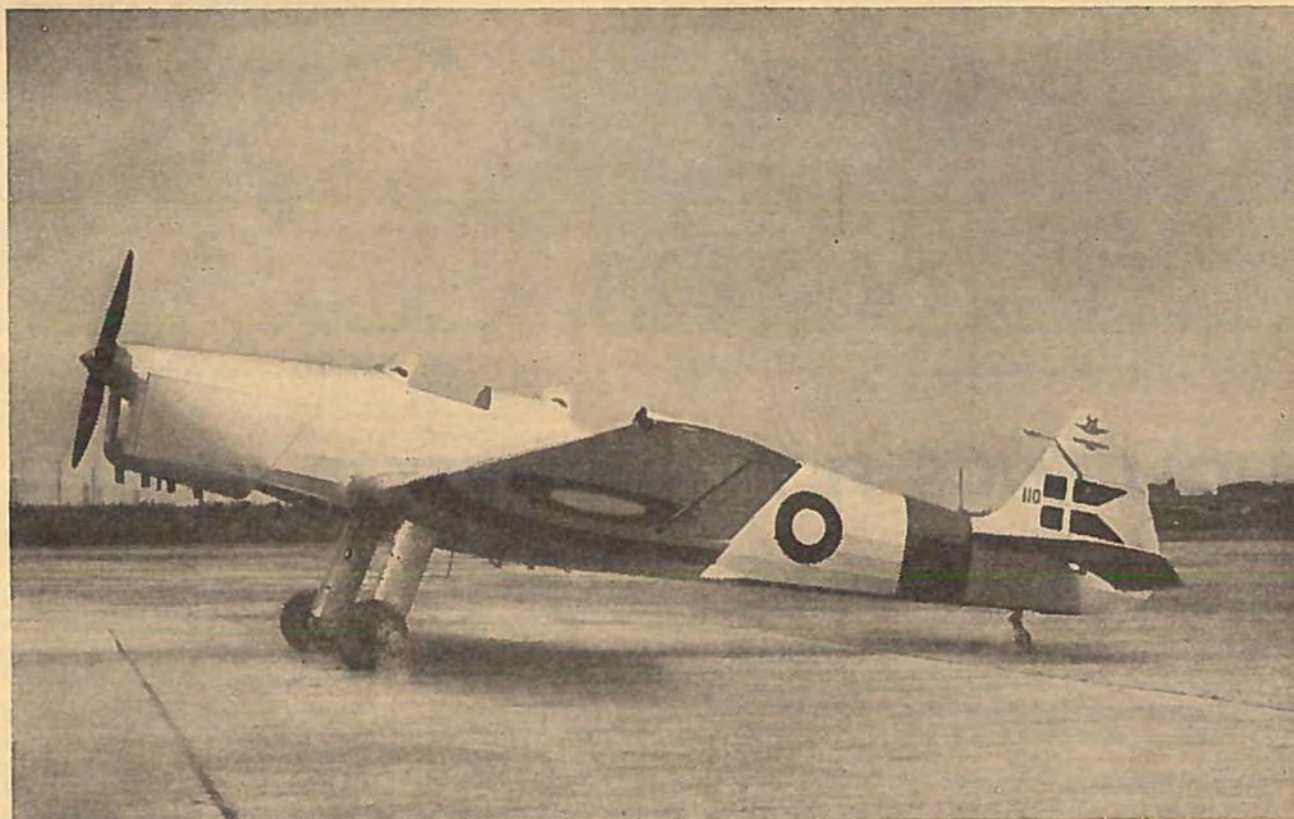
(Uddrag af Kundgørelse for Hæren.)



DDL søger

Link-Træner-Assistent

Som Assistent for vor Link-Træner-Instruktør søger vi en Mand i Alderen 20—25 Aar med solidt Kendskab til Flyvning (herunder Navigation og Blindflyvning). Stillingen vil være bedst egnet for en Mand med Flyvercertifikat. Der kræves solide Sprogkundskaber, navnlig i Engelsk. Ansøgning med udførlige Oplysninger og Afskrift af Eksamensbeviser, anbefalinger og Foto sendes snarest til Det Danske Luftfartsselskabs Personalekontor, Københavns Lufthavn, Kastrup.



KZ II Trainer leveret til den militære Flyveskole.



SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

Salgskontor for KZ-Aero A/S

Sluseholmen

København SV.



Fokker F 25 Promotor i Luften over Schiphol Flyvepladsen, hvis Bygninger man ser langs Kanalen.



Tegning af Fokker S 11 Instructor, en ny Træningstype til 2-3 Personer, med en 190 HK Motor.

HOLLANDS FLYVNING EFTER KRIGEN

FLYVNINGEN i Holland er afgjort civilt præget — ikke blot Trafikflyvningen, men ogsaa Industrien og Luftsporten, som modtager et betydeligt Statsstøtte paa civil Baggrund.

Naturligvis er der ogsaa militær Flyvning. Holland har endnu separat Flyvevaaben for Hær og Marine. Begge har været aktive under Krigen, fortsatte i R. A. F. og overførtes efter Befrielsen atter til Holland. En Del er stationeret i Ostindien og har været aktivt under Politiaktionen der. Holland anvender Tiger Moth, Harvard, Auster, Fairey Firefly, Hawker Sea Fury, Dakota, Catalina og har nu bestilt Gloster Meteors. Holland har endog et tidligere engelsk Hjelpehangarskib »Karel Doorman«.

K. L. M.s Genopstandelse.

FLYV har allerede tidligere (Nr. 1/1946 S. 5) gjort Rede for det berømte Luftfartsselskab K. L. M.s Renaissance efter Krigen. Man troede, at Selskabet var helt slaaet ud — ingen Maskiner, ingen Værksteder, ingen Lufthavn. Men inden man havde set sig om, havde Dr. Plesman fremtryllet Leverancer af Maskiner for Næsen af andre Selskaber, der gik og ventede, og en midlertidig Jordorganisation blev oprettet. I Dag er ingen i Tvivl om, at K. L. M. atter staar i forreste Række. Dets Linier strækker sig over hele Europa, til Ostindien, Sydafrika, Syd-, Nord- og Mellemamerika. K. L. M. reklamerer forøvrigt med at være Verdens ældste Luftfartsselskab, selv om D. D. L. blev stiftet før K. L. M. Muligvis kom de lidt før i Gang med Flyvningerne.

Efter Befrielsen havde K. L. M. 3 Maskiner og 30 Mand. Nu 86 Maskiner og 9500 ansatte — og Tallene stiger stadig.

Myretuen Schiphol.

Amsterdams Lufthavn Schiphol er K. L. M.s og Hollands store civile Lufthavn. Den er større nu end før Krigen, men ikke saa stor som Kastrup. Pladsen er paa 400 Hektar mod Kastrups 600. Længste Startbane er lige udvidet til 2325 m. Morsomt er det, at se Skibene sejle i Kanalen ved Siden af og betydeligt højere end Pladsens Overflade. Naar man ikke har besøgt Schiphol siden 1934, er Kanalen næsten det eneste, man kan kende. Bygninger, Hangarer o. s. v. blev ødelagt under Krigen. Kun Fokkers Hangar forekommer kendt — den var blevet demonteret og

skulde sendes til Tyskland, men Hollænderne gemte den »under Jorden«. De øvrige Hangarer er enten midlertidige eller nye — og opkaldt efter Europas store Lufthavne. Hele Administrationen foregaar i en sand Myretue af Barakker — endog nogle gamle Dakota-Kroppe er taget i Brug.

Forrest ligger naturligvis en Restauration lige ud mod Pladsen. KLM har altid forstaaet at gøre Propaganda. Rundvisningsafdelingen er ustandselig i Gang med at vise Folk Pladsen — her er 12 Mand i denne Afdeling. Og saa kan man spørge om alting og faa saglig Svar, noget mange andre Lufthavne kunde lære af. Da der ingen Hovedbygning er, har man anbragt »Taarnet« som en ensom Forpost ude paa Kanten af »Forklædet«. Bag og ved Siden af Barakkerne bygges nyt Værkstederne er allerede i Gang, mens flere bygges, og en flere Hundrede Meter lang Hovedbygningsskælet har rejst sig. Over Barakbyen vajer Amsterdams piratliggende Byflag — Schiphol er nemlig kommunal Lufthavn.

I 1934 var Schiphol et Eldorado for typeinteresserede. Her fandtes alle Varianter af Fokker-Maskiner fra F VII til F XXXVI, her kom Junkers G 31 og Ju 52, Dornier Merkur, Farman-Typer o. s. v. I Dag er Billedet næsten trivialt. Her er ganske vist langt flere Maskiner, men hvor er de ens — Douglas DC 3, DC 4 samt Lockheed Constellation, af hvilke KLM har henholdsvis 43, 29 og 9 med 8 Constellations, 7 DC 6 og 12 Convaair Liners i Ordre. Efter at KLM har indsat Constellation paa Ostindienruten, flyves denne nu paa 43 Timer fra Amsterdam til Batavia. I 1934 talte man med Beundring om Smirnoffs ekstra Julepostflyvning paa 4 Dage 4½ Time i en Fokker F XVIII — i Dag flyves der paa mindre end det halve som normal Tid. Da Indien blev selvstændig, forhød Staterne dér i Sympati med Indonesierne KLM at lande i Indien, saa Ruten en Tid maatte lægges ned om Ceylon, men nu gaar den atter normalt.

Den koncentrerede Industri.

Fokker-Fabrikken i Amsterdam var i 1934 endnu en Stormagt. Fokker og Junkers var dengang indenfor Verdens Trafikflyvning, hvad Douglas og Lockheed er idag. Men den sidste 3-motorede FXX, og de 4-motorede FXXII og FXXVI kunde ikke klare sig, da DC-2 kom frem. Anthony Fokker var selv en af de første til at indse det, hvorfor han sørgede for at faa Forhand-

lingsretten for Douglas i Europa. Dette op-hørte med Krigen, men efter denne var no-get af Fokker-Fabrikken første Arbejde at ombygge Dakotas og Skymasters til Trafik-brug. Sammen med Scottish Aviation er Fokker en af de betydeligste Fabrikker paa dette Omraade og har »konverteret« over 60 Dakotas til Holland og andre Lande.

Holland havde ogsaa andre Flyvemaskinefabrikker før Krigen. Koolhoven-Fabrikken blev helt ødelagt ved Overfaldet paa Landet i 1940, og hverken den eller Luft-havnen ved Rotterdam, Waalhaven, eksisterer mere. Rotterdam skal dog have bygget en ny Lufthavn. De øvrige Fabrikker, Fokker, Aviolanda og De Schelde blev med Statsstøtte slaaet sammen til De forenede hollandske Flyvemaskinefabrikker »Fokkers«. Hovedfabrikken er den genopbyggede Fokkerfabrik i Amsterdams Havn. Man har dog Planer om at bygge en helt ny Fabrik ved en Flyveplads, antagelig Valkenburg.

Aktiviteten viste sig ved vort Besøg i Fabrikken, hvor vi blev vist rundt af Fokkers Publicity-Mand gennem 25 Aar, H. van Beem, at være alt for spredt til, at det kan være økonomisk. Men det er en Overgangsperiode, og Bygningen af Omnibusser er ved at holde op. Ligeledes nærmer Fokker sig ogsaa Slutningen paa en stor Leverance af Svæveplaner til den hollandske Aero-klub. Ombygningen af Douglas-Maskiner er allerede omtalt, men desuden har Fabrikkerne alt Reparations- og Eftersynsarbejde for de militære Luftvaaben. Endvidere har Fokker bygget den gamle Biplanskøletype S 9 samt Koolhoven FK 43 efter Krigen.

Nye Typer.

Interessen samler sig imidlertid om de nye Typer. FLYV har allerede i Nr. 1/47 omtalt Fokker F 25 Promotor. Den var lige ved at afslutte sine Prøver, som har vist bedre Præstationer end Beregningerne. Saaledes er Topfarten 226 km/T og den økonomiske Rejsefart 180 km/T. Rækkevidde 770 km, maksimalt 1100 km. Den første Serie er i fuld Gang, og man ventede de første leveret i December.

Nogen Folkeflyvemaskine er det dog ikke — Prisen er ca. 65.000 Kr.!

(Fortsættes.)



„Nu har jeg fløjet Trafikmaskiner i tyve Aar, men dette er det korteste Landingsafløb, jeg nogen Sinde har set.“

„Ja, men Propeller med helt vendbare Blade sætter virkelig Farten ned.“

De nye hydromatiske Propeller med helt vendbare Blade markerer endnu en betydningsfuld Forøgelse af det aeronautiske Fremskridt for Hamilton Standard. De garanterer en sikker, kortere og blødere Landing selv paa vaade eller isede Startbaner — og forbedrer Manøvreedygtigheden paa Jorden for Transportflyvemaskiner af enhver Størrelse.

Hundreder af de nyeste Luftlinere, f. Eks. Douglas DC-6, Martin 2-0-2 og Consolidated-Vultee 240 er nu udstyret med hydromatiske Propeller med helt vendbare Blade, der alle bærer det Navn, som er berømt overalt, hvor der flyves — Hamilton Standard.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

PRATT & WHITNEY ENGINES • HAMILTON STANDARD PROPELLERS • CHANCE VUGHT AIRPLANES • SIKORSKY HELICOPTERS

TRE NYE TRAFIKFLYVEMASKINER



Martin 2-0-2 under den af ICAO foreskrevne Startprøve paa een Motor. Propellen paa den anden Motor er kaststillet.

I den senere Tid er der to tomotorede Trafikflyvemaskintyper, som er ved at vinde Indpas paa Luftruterne, ikke alene i U. S. A., men ogsaa uden for De forenede Stater, og det er Martin 2-0-2 og Consolidated Convair 240. Begge Typer kan rumme ca. 40 Passagerer, deres Marchhastighed ligger over 400 km/T, og de er beregnet til Anvendelse paa saakaldte mellem-lange Luftruter.

Martin 2-0-2.

Martin 2-0-2 er et lavvinget, tomotoret Metalmonoplan, som kan indrettes til at medføre fra 34 til 42 Passagerer. Det er udstyret med to Pratt & Whitney R-2800-2SC15G Double-Wasp 18 cyl., dobbeltrækket Stjernemotorer, der hver har en normal HK-Ydelse paa 1700 HK, 2100 HK i Starten og en Maksimum-Startydelse paa 2400 HK med Vandindsprøjtning. Hastigheden er ret betydelig; største Hastighed er 492 km/T (i 3050 m), og Marchhastigheden ved 70 pCt. Motorydelse 434 km/T.

Fra U. S. A. fortælles følgende lille Historie om den nye Luftliner: Da en Martin 2-0-2 fornylig passerede en firemotoret DC-4, lige efter at de begge var startet fra La Guardia Field og de begge laa under Stigning, spurgte Føreren af DC-4 forbavset i Radioen, hvad det var for en Maskine, som havde indhentet ham, idet han sagde, at det aldrig før var sket, at en tomotoret Trafikflyvemaskine var naaet op paa Siden af ham under vandret Flyvning, og her laa de endda under Stigning.

Martin 2-0-2 har gode Flyveegenskaber paa een Motor.

Den vejer fuldt lastet 17.282 kg, og med denne Vægt har den paa een Motor en Sligeevne paa 130 m/Sek. Hastigheden paa een Motor er efter Fabrikkens Opgivelse

296 km/T eller mere, end Førkrigstidens Trafikflyvemaskintyper kunde flyve paa to Motorer.

Spændvidden er 28,26 m, Længden 21,91 m og Højden 7,62 m.



Den engelske Cunliffe-Owen Concordia, hvis Data vi gav i sidste Nummer. Marchhastighed 312 km/T.

Martins nye tomotorede Luftliner bygges ogsaa med tryktæt Kabine under Typebelegnelsen Martin 3-0-3.

Consolidated Convair 240.

Convair 240 er indrettet til 40 Passagerer. Den tryktætte Krops Indretning er noget afvigende fra andre Trafikflyvemaskintyper, idet Bagagerum og Buffet er flyttet hen foran Passagerkabinen. Det samme

er Tilfældet med Døren til Kabinen; denne er anbragt helt forude, foran Motorerne. Kabinedøren er løvrigt indrettet paa en saadan Maade, at den danner et Tag, der skærmer Passagererne i Tilfælde af daarligt Vejr.

Den er udstyret med to Pratt & Whitney R-2800-SC13G Motorer hver paa 1700/2100 HK. Som det tydeligt fremgaar af hosstaaende Billede, er Propellerne af den nye Type med lige afskaarne Tipper.

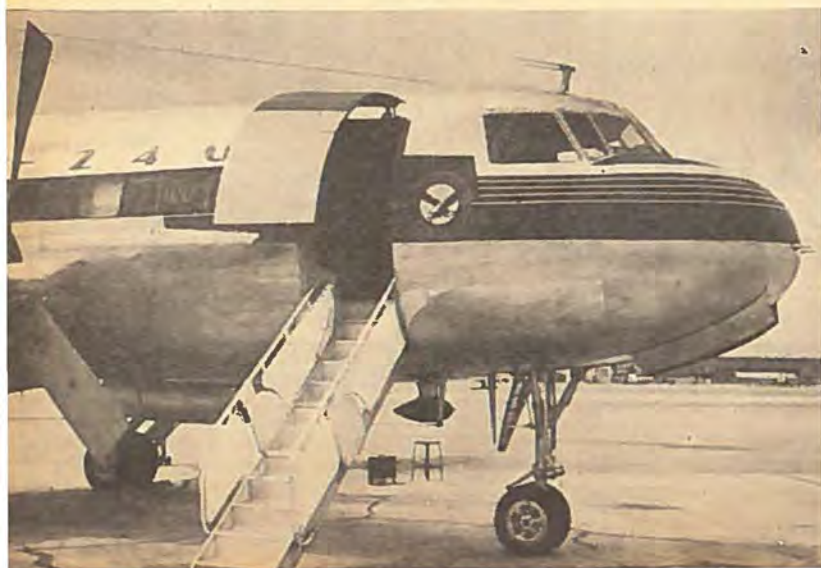
De forskellige Data for Convair 240 er følgende: Spændvidde 27,98 m, Længde 22,36 m og Højde 8,23 m. Tomvægten er 10.000 kg, og størst tilladte Fuldvægt i Starten er 16.620—17.700 kg. Luftfartøjets største Hastighed er 547 km/T (i 4880 m), og Marchhastigheden er 483 km/T (i 4880 m). Tophøjde paa een Motor (med en Fuldvægt paa 16.620 kg) er 4575 m. Dens normale Flyvestrækning er 1280 km.

Cunliffe-Owen Concordia.

Den engelske civile Flyvemaskineindustri, som paa Grund af Forholdene stod i Stampe under alle Krigsaarene, er

nu i fuld Sving igen, og de Typer, som kommer frem, er baade i Form og Konstruktion bygget efter de nyeste Principper. Man har i ret udstrakt Grad lagt Vægt paa Bygningen af Trafikflyvemaskiner til korte eller mellemlange Ruter, og mellem de nye Typer inden for denne Kategori er Cunliffe-Owen Concordia, som besøgte Københavns Lufthavn i Slutningen af forrige Maaned paa en Demonstrationstur. Concordia er et Trafikluftfartøj, beregnet til Ruter paa ca. 800 km, og med Plads til 10—12 Passagerer. Til Sammenligning kan nævnes, at De Havilland Dove har Plads til 8 Passagerer, og Miles Marathon rummer 14—18 Passagerer.

Concordia, som er et smukt formet og velflyvende Luftfartøj, er udstyret med to Alvis »Leonides« 9-cyl. Stjernemotorer hver paa 550 HK i Starten. Der er Plads til to Personer i Førerrummet, og der kan anbringes Dobbeltstyring. Der findes et fuldstændig Sæt Blindflyvningsinstrumenter foruden de normale Flyve- og Motorinstrumenter, og der kan installeres Radioudstyr og Blindlandingsinstrumenter. Til det normale Udstyr hører endvidere automatisk Pilot.



← Convair Liner'en har Indgang i højre Side forude. Bemærk den Maade, Døren åbnes paa, samt de afskaarne Propel-tipper.



LUFTFRAGT BETALER SIG!

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM —

Skandinaviens egen Rute udfører regelmæssig Trafik af Passagerer og Fragt paa følgende Ruter:

RUTE 1690 SKANDINAVIEN — NORDAMERIKA:
Daglig Trafik i begge Retninger.

RUTE 1693 SKANDINAVIEN — SYDAMERIKA:
Een Gang om Ugen i begge Retninger.

Luftfragt er hurtig, nem og billig.

SAS har nedsat Fragterne betydeligt. — De sparer Emballage — Renter — Forsikringsomkostninger — Lageromkostninger — Lastnings- og Losningsomkostninger.

Deres Omsætning mangedobles hurtigt.

Alle Oplysninger og al Hjælp angaaende Deres Lufttransportproblem faar De ved Henvendelse til **DDL's Fragtafdeling**, Ny Kongensgade 15, Kbhvn. K. Telf. Byen 6115. Telegramadresse: AIRFREIGHT.



SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Svæveflyvning ude og hjemme

Vandel som Centralskole

VANDEL har vist sig glimrende egnet som Svæveflyvecentrum. Belliggenheden er saa god, som den kan blive i Danmark, der jo er alt for lille til rigtig Svæveflyvning. Der er Indkvarteringsmuligheder. Kort sagt, Vandel kan gøres til det store danske Svæveflyvecentrum, vi saa ofte i FLYV har paapeget Mangelen af. Det kan blive et dansk Jämi, det kan blive bedre end Alleberg. Der kræves blot, at de rette Myndigheder faar Øjnene op herfor. Det er en af de Unionsopgaver, Deltagerne i saa rigeligt Maal fandt til Eckert i Vandel. Men det er den vigtigste Opgave, og der bør gøres alt for at sikre dansk Svæveflyvnings Udfoldelse her om Sommeren.

Konkurrencer i 1948

Flyvedagskonkurrencerne og den indbyrdes Prestige-konkurrence mellem Klubber og de enkelte Svæveflyvere var i høj Grad medvirkende til det store Gennembrud. »Naar han kan, maa vi ogsaa kunne,« sagde man og stak af — og det lykkedes. Viljen til at gennemføre en Termiksvæveflyvning betyder nemlig meget. Ingen havde vel turdet haabe paa saa mange Distanceflyvninger, da Flyvedagskonkurrencerne blev fastlagt.

Ud fra Aarets Erfaringer bliver der nok en Del at ændre i Reglerne til næste Aar. Men foruden Flyvedagskonkurrencerne skulde vi gerne have centraliserede Konkurrencer, som andre Lande har det.

I Unionen arbejder man iøvrigt nu paa at søge Vandel-Successen fra 1947 ført op i et væsentlig større Plan i 1948. Kursusliden haaber man at kunne udvide til 3 Maanedre, og udover A, B, C, S og F Kursus vil man forsøge at samle Svæveflyvere fra hele Landet til den første »rigtige« Konkurrence paa dansk Jord.

Disse Planer har dog endnu ikke taget endelig Form og er naturligvis afhængig af mange forskellige Forhold, men den Optimisme, der præger dem, lover godt for Fremtiden.

Vandel—Alleberg

Resultaterne fra Svæveflyver Unionens Sommerlejr paa Vandel Flyveplads bliver ikke mindre set under en statistisk Vinkel. Og om man drager Paralleller med, hvad der er opnaaet paa Alleberg i Sommer, er Resultaterne særdeles fine.

Paa Vandel blev der paa 6 Uger foretaget ialt 1497 Starter, fordelt saaledes: Diplomskolen 817, F-Kursus 245, Instruktørkursus 435. Samlet Flyvetid: 177 Timer.

Under hele Alleberg-Sæsonen (3—4 Maanedre) blev foretaget 4740 Starter, heraf 2665 med Glider og 2075 med Svæveplan. Samlet Flyvetid: 577½ Timer. Paa Alleberg blev der bugseret ialt 94 Timer, medens den tilsvarende Tid for Vandel laa paa 20 Timer.

Disse Tal maa ses paa Baggrund af den store Forskel, der de to Steder har været med Hensyn til saavel Flyve- som Hjælpe-materiel. Denne Statistik giver os yderligere Grund til at kunne ranke Ryggen og se Fremtiden fortrøstningsfuldt i Møde.

O'hart.

Svenske Ord til Eftertanke

»SVENSKT segelflyg på stallgränsen« — stod paa Indbydelsen til et Gruppechef-Møde, som afholdtes ved Alleberg Sæsonens Afslutning.

Det var Alleberg-Chefen, Red. Yngve Norrvi, som gav Bolden op, og da de Ord der faldt ogsaa har Bud til os, skal vi kort resumere.

Norrvi indledte med at sige, at svensk Svæveflyvning, specielt Klubvirksomheden, efterhaanden havde udartet sig til en vanvittig Jagt efter Diplomer, og dermed er Uddannelsen af nye, blevet svensk Svæveflyvnings Endemaal.

For at hverve saa mange Medlemmer som muligt har man presset Kursusafgifterne saa langt ned, at det ikke længere er økonomisk forsvarligt — og mange Klubber staar derfor idag paa Ruinens Rand. Dette har medført, at man har maattet give efter paa væsentlige Punkter, naar ikke længere Økonomien har kunnet følge Trop. Start- og de øvrige Markhjælpemidler er blevet vanrøgtet, og det er knapt nok, at Planerne er blevet holdt i Orden.

Hvad Eleverne skal bruge Diplomerne til, naar de er opnaaet, maa de selv klare, og Mangel paa dygtige Instruktører præger Uddannelsen.

I Klubberne er de sidste Aar uddannet Mængder af Elever til A, B og C Stadiet, men da der ikke senere har været Mulighed for dem at komme længere frem, er de fleste faldet fra meget hurtigt igen.

Tiden er nu inde til et Pusterum, til at uddanne nye Instruktører og anskaffe nyt Materiel — at tænke mere paa Kvalitet end Kvantitet. Vi maa derhen, at Svæveflyvningen bliver den SPORT, den er beregnet til at være, at Eleverne ogsaa kommer til at flyve, efter deres C og S.

Indenfor K.S.A.K. er man begyndt at spekulere paa at forlægge og koncentrere Begynderuddannelsen til et Antal centrale Flyveskoler. En saadan centraliseret Uddannelse vil have mange Fordele fremfor den Uddannelse, der i Øjeblikket foregaar i Klubberne.

Recepten for Klubbernes fortsatte Virksomhed skulde derfor være: Flyv mere — uddan mindre. Anvend Svæveplanerne til at flyve med, og gør Svæveflyvningen til en Sport, og ikke en dødbærende Diplom-jagt, lad Begynderuddannelsen foregaa i centrale Skoler.

Det var Yngve Norrvis »Vagt i Gevær« til svensk Svæveflyvning, og det er altid klogt at lytte til Naboens Problemer — før man ved af det, kan det være ens egne!

O'hart.

International Svæveflyveuge i Schweiz

Som omtalt i FLYV Nr. 9, S. 202, havde »Aero-Club der Schweiz« i August arrangeret en international Svæveflyveuge i Samedan.

Nu kræver det ikke nogen større Fantasi at forudsæ Resultatet af de dermed tilhørende Konkurrencer. Flyvningen foregaar under Forhold og i Terrainet, der vil være de fleste Udlændinge uvante. Historien om Ræven, der inviterede Storken til

at spise Suppe af en flad Tallerken, rinder uvilkaarligt i Hu.

Konkurrencerne var Maalflyvninger, dels med Tilbagevending til Startstedet, hvor Hastighed og Højdevinding indgik i Points-beregningerne. Distancen var f. Eks. 56 km og kunde gennemflyves flere Gange, hvorefter kun den bedste talte.

De fire første Pladser blev besat af Schweizerne Maurer, Schachenmann, Kuhn og Comte. Nr. 5 blev Svenskeren Cevvers. Der var 22 Deltagere fra 7 Lande.

Svenskeren Cevvers, som i en Spalinger S 18 blev bedste Udlænding, fik ca. halvt saa mange Points som Maurer, der fløj Moswey III. Konkurrencens bedste Enkeltpræstation blev: største Højdevinding 3750 Meter, største Gennemsnitshastighed 74,6 km/T under en Maalflyvning med Tilbagevending til Startstedet.

Det kan iøvrigt fortælles, at de internationale Svæveflyvekonkurrencer i 1948, som skulde have fundet Sted i England, rimeligvis kommer til at foregaa i Schweiz.

O'hart.

11 Guld-C og 23 Sølv-C ved Konkurrence i U.S.A.

I de internationale Svæveflyvekonkurrencer i Amerika i Juli blev der taget 11 Guld-C og 23 Sølv-C. For første Gang havde man forladt Elmira og var flyttet til Texas, hvor Forholdene er ideale for Distanceflyvninger. Der var 80 Deltagere fra USA, Frankrig og England. USA tog de 4 første Pladser. Comey vandt i en ny Schweizer I-21. Nr. 2, Mac Ready, havde Verdensrekorden i Retur-Maalflyvning til 370 km i en »Screaming Wiener«. Desuden blev der sat 11 nationale amerikanske, engelske og franske Rekorder. Saaledes satte Robinson USA-Distancerekorden op til 540 km og Nessler Frankrigs op til 505 km. Der blev efter 521 Flyslæbstarter fløjet 1743 Timer og 65.000 km.

Verdensmesterbejstring for »2 G«

UNDER et Besøg i København prøvede Løjtnant Per Axel Persson, Verdensmester i Højde med Svæveplan, den to-sædede Glider »2G«.

Persson er ikke alene meget dygtig Svæveflyver, men ogsaa rutineret Militærflyver. Han fungerer som Flyvelærer ved Krigsflygskolen i Ljungbyhed, hvor han desuden er Leder af Skolens Svæveflyveafdeling.

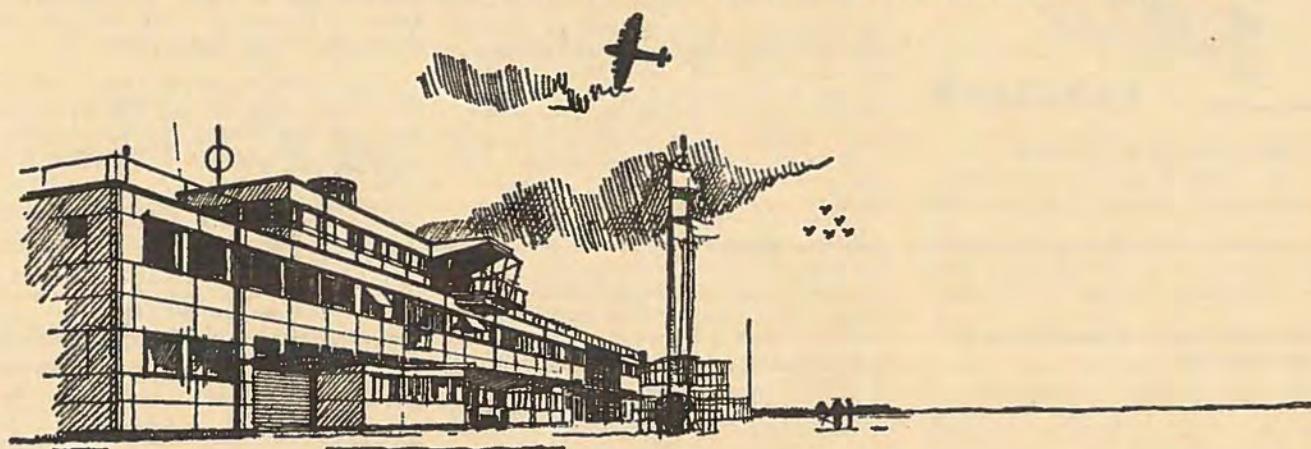
Det, der »slog« ham mest, var den ringe Synkehastighed og den enkle Konstruktion. Til AB Skoling er den et meget stort Skridt frem. Det er saa langt at foretrække, at Læreren selv er med i Luften og kan rette Fejlene, efterhaanden som de bliver begaaet, fremfor bagefter at skulle gennemgaa hele Flyvningen med Eleven, hvorved de fleste Smaafejl vil gaa Ram forbi. Det er netop dem, det gælder om at faa rettet, inden de bliver for indgroede.

Den ringe Synkehastighed i Forbindelse med den relativt store Højde, der opnaas ved Spilstart, giver tilsammen en saa lang Flyvetid, at der virkelig kan naas noget paa en Flyvning.

Endvidere vil alt Besværet med de trælsomme Ligeudflyvninger og Risikoen for Havarier, der falder bort, baade forenkle

(Sluttes nederst Side 276)

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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

Vi præsenterer hermed den nye
CONCORDIA



PASSAGER-FRAGT-ELLER AMBULANCEMASKINE

Hurtig - Sikker - Økonomisk - Komfortabel

CUNLIFFE-OWEN AIRCRAFT LTD.
SOUTHAMPTON

Nærmere Oplysninger hos: A/s FRISIA Vognmagergade 2, C. 15.435

FLYVNING



I LYNGLIMT

21.619 Flyvepassagerer i Oktober

DDL har i Kastrup Lufthavn ekspederet 21.619 Passagerer i Oktober Maaned. Den største Dag var med et Antal af 1136, medens den mindste Ekspeditionsdag viste 380 Flyvepassagerer. Gennemsnitlig havde man i denne Maaned 698 Passagerer om Dagen.

96-aarig Dame og 18 Maaneders Baby i samme Maskine

Med en af det norske Luftfartsselskabs Rutemaskiner mellem Oslo og Trondhjem saa man det Sersyn, at der en Dag mellem Passagererne befandt sig en Dame, hvis Alder var angivet til 96 Aar, og en Baby, som netop var fyldt 18 Maaneder. Begge Passagerer syntes at glæde sig over Flyveluren, fortæller DNL-News, selvom man maa betvivle, om nogen af dem var klar over, hvad der foregik omkring dem.

Næsten seks Tusinde km i Timen

I Californien er man for Tiden ved at bygge en ny kæmpemæssig Vindtunnel, hvor videnskabelige Forsøg i Forbindelse med Luftpaavirkninger af Flyvemaskiner, som naar op paa Hastigheder langt over Lydens, skal kunne beregnes med stor Nøjagtighed.

Teknikerne regner med at kunne maale Hastigheder i den ny Vindtunnel helt op til 5.800 km i Timen. Opførelsen af Vindtunnelen vil tage 1½ Aar, og Omkostningerne anslaaes til omkring 8 Millioner Kr.

(Verdensmesterbegejstring)

og billiggøre Uddannelsen. Rorharmonien er fortrinlig, og den er behagelig at flyve. Det var i store Træk Perssons Syn paa »2C«en, og han ønskede i høj Grad at faa den indført i Sverige.

En Fejl mente han dog, den havde, nemlig at den ikke var forsynet med Bremseklapper. Dette sidste Punkt lader vi gaa videre til Overvejelse hos Konstruktorerne.

»Prøveflyvningen« foregik paa Avedøre-Pladsen, hvor Polyteknisk Flyvegruppe havde arrangeret Flyvninger for Ingeniørforeningens Medlemmer, og det var interessant at overvære disses Møde med en aaben Skoleglider.

Selv om det var med frejdigt Blik, de satte sig op, sporedes dog en vis Anspændthed. Men efter Landingen viste alle som een den mest fanatiske Begejstring for Turen. En af Hustruerne, som ogsaa kom op, kunde ikke engang vente til efter Landingen — men sad deroppe og pludrede af Hjertens Lyst om sin Begejstring for Turen, saa det kunde høres ned til Jorden!

En saadan Anskuelsesundervisning i, hvad Svæveflyvning er, batter mere end mange Foredrag og Film og vil kunne resultere i store Tilskud til Klubber, som gaar ind for denne Plantype.

Hartvig Jensen.

BØGER

»Krigen 1939—1945«, det store fællesnordiske Værk, som Gyldendal udgiver, er nu udkommet med 10., 11. og 12. Hefte. I det nye Hovedafsnit, »Krigen omspænder Kloden«, paabegyndes en fængslende Redegørelse for Krigsudbrud og Krigsaarsager i Stillehavet, og man faar heri et levende Indtryk af den Snuhed og Hensynsløshed, hvormed Japanerne aabnede Krigen. I 12. Hefte fortælles om, hvordan det lykkedes de Allierede at indhente det japanske Forspring.

»Jane's All The World's Aircraft«, det ypperlige engelske Opslagsværk, er udkommet med sin Udgave 1947, og denne er lige saa indholdsrig som sine Forgængere. Den indleder med nogle Afsnit om den militære og civile Flyvning i samtlige Verdens Lande, og dernæst følger Hovedafsnittene: en Oversigt over samtlige Landes nyere og nyeste Flyvemaskine- og Motortyper med talrige Illustrationer og et Væld af detaljerede Oplysninger. Prisen for dette udmærkede Værk er 72,45 danske Kroner.

Lockwood Marsh: Flyvningens Teknik. H. Hirschsprungs Forlag. 80 Sider.

Den populære engelske »The A.B.C. of Flying« er nu blevet oversat til Dansk og har sikkert en Mission, da den paa sit begrænsede Omfang giver en populær og letfattelig Oversigt over de fysiske Love, der betinger Flyvningen. Ikke alene den teoretiske Baggrund bliver forklaret (uden Spor Matematik), men ogsaa Konstruktionen og Fremstillingen af Flyvemaskiner, Motorer o. s. v.

F.A.I.-REKORDERNE

28 gamle russiske Rekorder anerkendt

FAI har nu anerkendt den første af de amerikanske absolutte Hastighedsrekorder, der blev paa 1003,811 km/T. Den franske Guld-C-Svæveflyverske, Frk. Cholsnet, har i en Weihe høvet den kvindelige Verdensrekord til 2,612 m.

En Boeing B-29 har sat Distancerekorden paa lukket Bane op til 14.249,7 km og Hastighedsrekorden over 10.000 km til 439,7 km/T.

FAI-konferencen i Geneve har imidlertid besluttet, at en Række russiske Verdensrekorder fra 1940—41 skulde anerkendes. Rusland var jo ikke officielt krigsførende paa det Tidspunkt. En Del af Rekorderne strækker sig gennem flere Klasser og bringer Tallet op paa 28.

Med Balloner er opnaaet Højderekorder i forskellige Klasser paa 7097 og 8448 m, Varighedsrekorder paa 46 og 69 Timer og en Distance paa 2766,8 km. Rekorden paa 69 T 20 M. er sat af Nevernov og Gaiguerov med en 1426 m³ Ballon. Det er den største Varighed hidtil opnaaet, mens en Rekord paa 3052 km i Distance, sat af Tyskeren Berliner i 1914 stadig staar.

Et Amfibium har sat Hastighedsrekord over 1000 km med henb. 1000 og 2000 kg Last paa 277 og 241 km/T.

Svæve- og Modelflyvere rekorder

For flersædede Svæveplaner er Maalflyvningsrekorden sat op til 495 km, Returmaal-flyvningsrekorden til 416 km.

De kvindelige Rekorder for Maalflyvning i ensædede Svæveplaner er sat op til 343 km, Højden til 3385 m (ovenstaaende franske Rekord har saaledes som flere andre været slaaget, før de blev sat!) og Distancen for to-sædede til 443 km (Olga Kleptikova og V. Bardina).

Hastighedsrekorden for Gummimotormodeler, Jordstart, er sat op til 107 km/T, Højderekorden med Gasmotormodeler til 4152 m, Hastighedsrekorden for Sømotormodeler med Gummimotor til 76,9 km/T, Varigheden for Sømotormodeler med Gasmotor til 1 Time 4 Min. og Højden til 4110 m samt Varighed med Gummimotormodel til 52 Min. 15 Sek.

Sovjetrusland har dermed 12 af de 19 Rekorder indenfor Modelflyvningen og 13 af de 21 indenfor Svæveflyvningen.

MODELFLYVNING

Distriktskonkurrencerne

Aarets 4. og sidste Sæt Distriktskonkurrencer afholdtes 19/10 (i 5. Distrikt dog 26/10 i Viborg) og havde 70 Deltagere. Resultaterne var Aarets bedste.

1. og 2. Distrikt: A1: H. Jönsson, 105, 3.29. P. Petersen, 103, 2.09. B. Jørgensen, 105, 1.59. — A2: P. C. Andersen, 105, 3.27. B. Jørgensen, 105, 3.06. Elg. Nissen, 102, 2.44. — A3: H. Jørgensen, 201, 4.24. J. Nielsen, 103, 3.48. B. Schmidt, 201, 2.49. — D: H. Jönsson, 105, 1.31.

3. Distrikt: A1: Hans Hansen, 304, 2.30. — A2: Hans Hansen, 304, 2.48. M. Buhl, 301, 2.33. A. Høst-Aaris, 2.29. — A3: A. Høst-Aaris 4.18. — D: C. Høst-Aaris 0.34.

4. Distrikt: A1: K. Hedehus, 405, 1.21. — A2: J. Jensen, 405, 2.03. J. Jørgensen, 405, 1.20. — D: J. Jensen, 405, 0.40.

5. Distrikt: A1: C. Moesgaard, 510, 1.25. Edith Jensen, 506, 1.00. J. Pedersen, 508, 0.50. — A2: A. Spønsen, 508, 2.02. J. Græsborg, 508, 2.00. E. Madsen, 506, 1.31. — A3: J. Christensen, 502, 1.35. P. Pedersen, 502, 0.39.

6. Distrikt: A1: J. A. Lauridsen, 608, 2.27. H. Petersen, 604, 1.43. — A2: J. A. Lauridsen, 608, 2.40. A. Jepsen, 608, 2.08. J. Jensen, 604, 2.00. — A3: K. Rønnow, 608, 3.12. P. Jepsen, 608, 2.16. J. A. Lauridsen, 608, 1.49.

Svenske Mesterskaber

Aarets svenske Mesterskaber afholdtes i ret blæsende Vejr og med mindre gode Resultater, end man er vant til i Sverige. Vingarna vandt som sædvanlig Holdkonkurrencen. Svæveholdsmesterskabet vandtes af Landsholdmanden Rune Johansson med 4,20 i Gennemsnit, mens Nr. 2 kun havde knap 2 Min. Anders Dewrell vandt med Gummimotormodel med 1.07. Kun Gasmotormodelerne havde gode Resultater, Rune Johansson, der f. ø. blev Nr. 3 med Gummimotormodelerne, vandt med 2.55. Endnu Nr. 10 havde over 1 Min. i Gennemsnit.

God Modtagelse af SUOMI

Unionens nyeste Model, Erdrups »Suomi« i Kl. A2, er allerede bygget i et betydeligt Antal i Klubberne og ogsaa udenfor. Der er allerede opnaaet A- og B-Diplomer med den foruden gode Konkurrenceplaceringer, og flere kan vel ventes, naar de mange nybyggede bliver trimmede. Opmærksomheden henledes paa Vigtigheden af at overholde Tegningens Indstillingsvinkler, Tyngdepunkt og Højstartskrog-Placeringer. Desværre er der indløbet en lille Fejl i Tegningen, idet Spant 11 skal forlænges 5 mm nedad. Materiale vanskeligheder har medført, at Byggesættene ikke helt har været af ønskelig Kvalitet, men den nu udsendte anden Serie er betydelig bedre.

I faa Ord

Jørgen Larsen tog i Haag Aarsrekorden for Gummimotormodeler i Besiddelse med 1.57,4.

Aage Høst-Aaris bestod under sidste Distriktskonkurrence C-Diplom med sin berømte »store grønne«, som vi afbildede paa Side 231 i Nr. 10.

OM-F Mesterskaber 26-10.: A1: Bent Skou 1.59. — A2: A. Høst-Aaris 3.17. — D: Fl. Poulsen 1.18.

Nisse-Pokalen

Den aarlige Konkurrence om »Nissepokalen« mellem de sjællandske Klubber vandtes d. 16. November af Sportsflyveklubben med 34 Points, mens sidste Aars Vinder, Ikaros i Haslev, havde 26.

RESULTATER

„Kendte og prøvede Reaktorer“

Paa den Flyveudstilling, som S. B. A. C. arrangerede i Forbindelse med Flyveopvisningen, var Rolls Royce Motorerne „det store Nummer“. De var et godt Bevis paa den fremragende Kombination af højt udviklet Teknik og praktisk Erfaring, som maaske er Englands største Ingeniørbedrift.

Kun Nene, Derwent, Griffon og Eagle var udstillet, alle Motorer af sejt, gennemprøvet, praktisk Værdi, i Stand til ikke blot at frembringe Kraften, men at blive ved med det. I Vickers-Armstrong Attacker var Motoranlægget Nene Turboreaktor, og i Gloster Meteor var det to Derwent Turbo-reaktorer. Begge Luftfartøjer viste usædvanlig gode Præstationer under Flyveopvisningen.

Hvad enten det var under Udstillingen eller i Luften, under Flyveopvisningen gjorde Derwent sig fortjent til den Beundring, der blev den til Del.



ROLLS-ROYCE
Aero

MOTORER

FOR FART OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPRÆSENTANT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . SYDHAVNEN . KØBENHAVN SV.

NU ER Flyvebogen KOMPLET!

REDIGERET AF KAPT. JOHN FOLTMANN

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 de allerførste fantastiske Drømme om Lufthavets Erobring til den foreløbige Kulmination i Nutidens lynhurtige tekniske Vidundere. FLYVEBOGEN fortæller ogsaa udførligt om Luftvaabnets Betydning under den anden Verdenskrig.

2 BIND INDB. VÆLSKB. 125,00

★ Redaktion

FLYVEBOGEN redigeres af Kaptajn John Foltmann, som er en af Flyvnin- gens Pionerer herhjemme, og som i et omfattende Forfatterskab allerede har gjort et stort Arbejde for at popularisere Flyvningen. Der er under Redaktionen af Bogen hele Tiden taget Hensyn til, at den skal kunne læses af enhver flyveinteresseret, ogsaa af den Læser, som ikke har mate- matiske eller tekniske Forkundskaber.

★ Billedstof

FLYVEBOGEN er af Indhold et enestaaende Værk. Hertil bidrager i høj Grad det sensationelle Billedstof, som det er lykkedes Redaktionen at indsamle. Illustrationerne kommer til at fylde mere end en Fjerdedel af Bogens 1200 Sider, og største Delen af det er ikke tidligere offentliggjort. Dette gælder især om Billedmaterialet til Afsnittene om Krigsflyvningen.

BESTILLINGS-KUPON

Knud Rasmussen, Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 - København V.

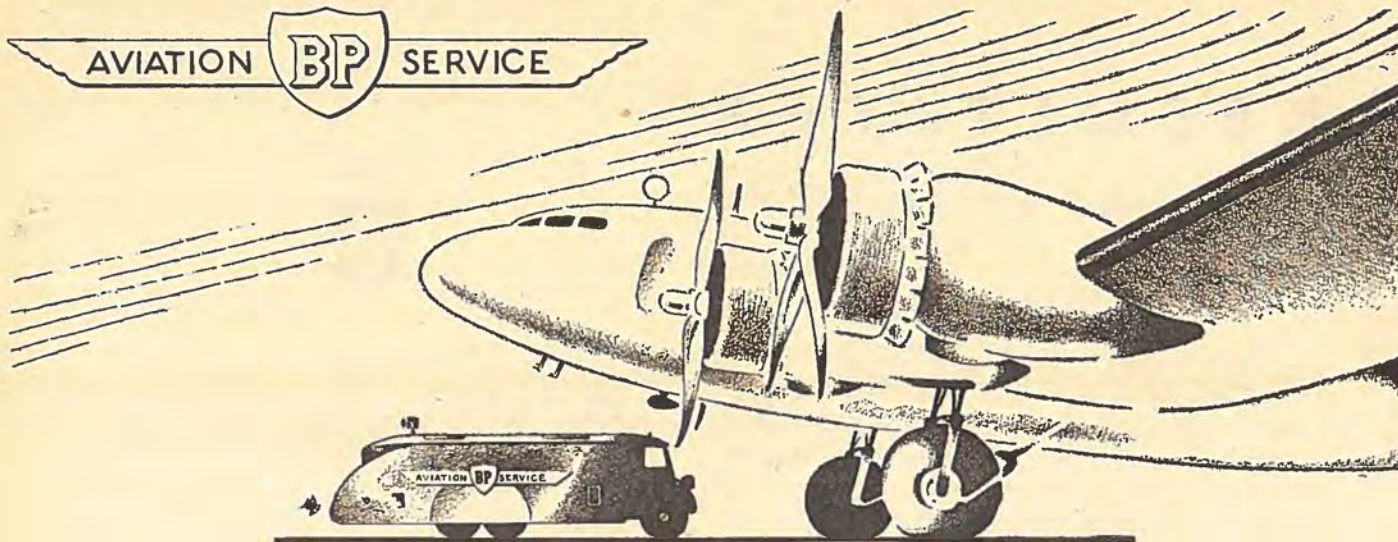
C. 3955 - 2755

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. Røstbeløbet i månedlige Rater à 10 Kr. Jeg er indforstaaet med, at Ejendomsretten først overgaar til mig, naar hele Beløbet er betalt.

Navn:

Stilling:

Adresse:



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Sct. Annæ Plads 5

København

Telf. Central 5455

ENEREPRÆSENTANT FOR

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY LTD BRITISH PETROLEUM

KØBENHAVNS LUFTHAVN, TELF. KASTRUP 220

AALBORG LUFTHAVN, TELF. AALBORG 4402

FLYVNINGENS BØGER

Sportflyg, Alle Typer Sportsmaskiner, rigt ill. Dybtryk 10.65.

The How of the Helicopter, ill. 11.00.

Spitfire, Den store engelske Bog om den berømte Jagermaskine, ill. 18.00.

Flyvningens Teknik af Lockwood Marsh, Om Flyvningens Grundprincipper, om Konstruktion m. m. 4.50.

Hurricane, Prægtfuld Bog, mange Ill. 3.00.

Snabbe än Ljudet, 143 S. Dybtryk 10.65.

Röda Vingar, Russiske Flyvemaskiner, 125 S. Dybtryk 10.65.

Fallskärmar och Fallskärmstrupper, 137 S. Dybtryk 10.65.

Jane's all the Worlds Aircraft 1947, 400 S. 72.45.

Thermodynamic Properties of Air, af Joseph Keenan, 73 Sider med Tavler og Tabeller, 13.75.

Segelflug, af Willy Eichenberger, praktisk Haandbog i Svæveflyvning, ill. 8.20.

Soaring Flight, The Art of Gliding, af Terence Horsley, 303 S. ill. 19.20.

På tysta Vingar, Om Svæveflyvning, 140 S. Dybtryk 10.65.

An A. B. C. of Model Aircraft Construction, 110 S. Mange Illustr. 6.00.

Model Flying Boats of J. A. Sizer. Byg selv en Flyvebaad. 50 S. 2.40.

Airplane Model Building af Johnson, 139 S. 82 Illustrationer og 13 Arbejdstegninger til Skalamodeller, 16.50.

Model Gliders, 95 S., mange Tegninger, 6.00.

Manual of Gliding, Design and Construction, 48 S. ill. 240.

Design of Wakefield Models, af S. B. Stubbs, ill. 2.40.

The Aeromodeller's Særtryk: Plan Fare med de bedste Flyvemodeller udvalgt af Ekspert, 3.15.

Semi-Scale, Model Aircraft af Gordon Allen, 6.50.

The Model Aeroplane Manual af Sparey & Rippon, 9.00.

Modellflyvehaandbogen. Hvordan man bygger Modeller, baade med og uden Motor. 90 Sider 3.85.

Modellplankonstruktion af den svenske Modelekspert Sigurd Isacson. 6.35.

Skalamodelbygge, 3.85.

Vejledning i Bygning af Skalamodeller med mange gode Raad og Tips.

Solid Scale Models, Stort Hefte med Skalamodeller, mange Tegninger, 4.80.

Aerodynamics Analysed af Bowden, 65 S. ill. 2.40.

Simple Aerodynamics af A. H. Smith, 120 S. ill. 3.60.

Petrol Engines for Model Aircraft, 96 S. ill. 7.20.

Model Diesels af Laidlaw-Dickson, 128 S. ill. 9.00.

Model Petrol Engines af E. Westbury 226 S. ill. 9.00.

Pojkarnas Teknikbok, 2.25.

Hobbyboken 1947-48, Skibe, Biler Flyvemaskiner, Tog o. s. v. 6.30.

Electric Model Railways af E. F. Carter, 68 S. ill. 3.00.

*

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter.

Flyv, 1 Nr. pr. Md. Aarg. 6.00, Hft. 0.50.

Flyg, 2 Nr. pr. Md. Aarg. 20.00, Hft. 0.85.

The Aeroplane, 1 Nr. pr. Uge, Kvt. 18.20.

Aeronautics, 1 Nr. pr. Md., Kvt. 10.80.

Flight, 1 Nr. pr. Uge, Kvt. 18.30.

Aero Digest, 1 Nr. pr. Md., Kvt. 9.00.

Flying, 1 Nr. pr. Md., Kvt. 6.00.

Interavia, Schweiz, 1 Nr. pr. Md. Kvt. 12.00.

Model Airplane News, 1 Nr. pr. Md., Aarg. 18 00, Hft. 1.50.

Aeromodeller, 1 Nr. pr. Md., Aarg. 24.00, Hft. 2.00.

Model Aircraft, 1 Nr. pr. Md., Aarg. 16.80, Hft. 1.40.

Teknik för Alla, 2 Nr. pr. Md. Aarg. 16,10, Hft. 0 70.

Populär Teknik, 1 Nr. pr. Md., Aarg. 12.00, Hft. 1.00.

Knud Rasmussens Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur.

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.

Telf. C. 2755 - 3955

Med Sportsflyveklubbens Modelflyvere i Haag og Malmø

MEDENS det hidtil har været Odense, der har udkæmpet Bykampene mod Modelflyverne i Stockholm og Oslo, fik Københavnerne og Førsteinstruktøren Indbydelse til at deltage i en international Bykamp i Haag d. 12. Oktober. Selv om Modelflyvesektionen lovede et Bidrag til Rejseudgifterne, tilmeldte kun *Henning Jönsson* og *Jørgen Larsen* sig, saa *Tage Hansen* fra Nyborg kom med som Forstærkning.

Med Skandinavienspressen gik Turen paa et Døgn til Haag, hvor Deltagerne indkvarteredes privat hos Haagsche Luchtvaart Clubs Medlemmer. Klubben er hele 16 Aar gammel og holdt Lørdag Aften — efter at man tidligere paa Dagen havde besat Schiphol — en Fest i K.L.M.s store Hovedbygning i Scheveningen i Overværelse af Repræsentanter fra det danske og belgiske Diplomati. Kun Antwerpen og København deltog fra Udlandet.

Søndag afholdtes Konkurrencen uden for Haag, kun 1 km fra Nordsøen, paa en uhyggelig lille Sportsplads, omgivet af Kanaler og fyldt med Jernpæle og Rækværker. Det var taaget og blæsende, men blev stille og varmt — endnu en utrolig Sen-sommerdag i det forunderlige Aar 1947.

125 Deltagere og 1000 Tilskuere.

Vi havde ventet at skulle til en hyggelig lille Bykamp, men fandt, at det var en Kæmpekonkurrence med 125 Deltagere fra Byer over hele Holland. Der var ca. 1000 betalende Tilskuere.

Oprindelig var Konkurrencen kun planlagt for Svævemodeller. Jönsson mødte med to, Tage Hansen med to og Jørgen Larsen med en — efter ikke at have fløjet med Svævemodeller i 7 Aar. Paa Dage før Afrejsen erfarede vi, at ogsaa Gummimotormodeller kunde deltage, hvorfor Jørgen Larsen tog to Wakefieldmodeller med og Per Weishaupt sin gamle Kæmpemodel »Jumbo«.

Bedømmelsen foregik paa et væsentligt bedre Grundlag end den latterlige enkelte Flyvning i Eaton Bray og de to bedste af tre i Svejts. Som hjemme gik det efter alle tre Flyvninger, der til Udelukkelse af Termikhed fik Points efter det hollandske Logaritmesystem, som til Forskel fra vor 6 Minutter Regel ogsaa lægger afgørende Vægt paa, at man gennemfører alle tre Flyvninger og flyver saa regelmæssigt som muligt. Der var alt for faa Tidtagere, og Systemet var det gamle stive med Start i Nummerorden. Det forhindrede os i at udnytte Termikken, da Taagen lettede. Yderligere var der for ringe Tid til Trimning, som ogsaa var risikabel paa den daarlige Plads. Som Følge heraf blev de danske Resultater ikke fremragende. Svævemodellerne blev højstartet med 50 m Snor. Jönsson blev Nr. 32, Jørgen Larsen Nr. 39 og Tage Hansen Nr. 58 af 105 Deltagere. Deres Logaritmesummer var henholdsvis 5,4770, 5,3456 og 5,0257, mens Vinderen, *Schenk*, en ganske ung Modelflyver med en Kæmpemodel af egen Konstruktion, havde 6,5332. Efter

dansk System var vore Gennemsnit 1,22, 1,01 og 0,50. I Holdkonkurrencen gjaldt Summen af de tre bedste paa Holdet. Her havde vi ingen Chance, da de hollandske Hold mødte med op til 13 Deltagere paa et Hold — det var ulige Vilkaar. Luftspejderne i Haag sejrede, fulgt af Haagsche Luchtvaart Club, mens Antwerpen (6 Mand) blev Nr. 11 og København Nr. 12.

Med Gummimotormodeller havde vi holdmæssigt endnu ringere Chance, da vi kun var to. Vi blev Nr. 4. Vinder blev Rotterdam med en Række blændende fine Flyvninger af Førkrigs-kvalitet — tildels ogsaa med 1940-Modeller ligesom vi. Vinder blev *Veenendaal* med 7,1437, mens *de Kat*, som vi før har kæmpet mod i England, havde 6,9889. Weishaupt blev Nr. 10 med 5,5765, Jørgen Larsen Nr. 16 med 5,0731. Danske Gennemsnit henholdsvis 1,16 og 1,03.

I anden Flyvning var J. L. naaet op paa 1,57, men havarerede, og Reservemodellen var ikke trimmet. Weishaupts »Jumbo« naaede op paa 1,37 til sidst trods svigtende Stop paa Propellen. Weishaupt er vist dermed den eneste Dansker, som i 1947 aktivt har deltaget i saavel Motor- som Svæve- og Modelkonkurrencer.

Nogle Præmier fik vi allsaa ikke med hjem, men det var rart at komme ud og møde gamle Bekendte og lære det gæstfri Holland at kende.

Invasion i Malmø.

Efter Nederlaget i Lundtofte i September i Fjor besluttede Sportsflyveklubben at gøre mere Modstand ved Revanche-Kampen i Malmø d. 26. Oktober. Da Nationalbanken havde afslaaet Valuta, maatte Svenskerne betale alt incl. Hjemrejsen! Over 25 københavnske Modelflyvere invaderede



Rotterdam-Manden *de Kat* med sin Wakefield — en ordinær 1940-Type, men meget veltrimmet.

Malmø Lørdag Aften og blev indkvarteret i Limhamn-Klubbens Lokaler.

Søndag Morgen gik det pr. Lastbil ud til Konkurrencepladsen 15 km borte. Vejret var endnu en Gang godt, omend blidende koldt og med megen Vind i Højden, saa mange Modeller drev ud af Syne bag en Bakkekam. Det blev en haard og spændende Kamp. Københavnerne begyndte straalende i første Periode. I anden kom Svenskerne bedre frem, og i sidste Omgang i koldt, overskyet Vejr saa det ud til en svensk Sejr i alle tre Svævemodelklasser, idet det 15-aarige Fænomen *Gun-nar Persson*, som vi nu for 5. Gang kæmpede mod, efter et Par perfekte Højstarter fik meget fine Resultater.

I A3 lykkedes det dog *Børge Jørgensen* at vinde med sin »Diogenes« med mindre end eet Sekund. Vor ene A2 Chance glippede. Saa var der kun *Willy Vennike* tilbage med sin »Sven Tveskæg« (Konstruktion Bang). Hans Model var fløjet bort, men 5 Minutter efter Konkurrencens Ophør kom han hæsblæsende løbende med den, og Konkurrencelederen, *Terje Larsson*, var sportslig nok til at lade ham faa Starten, som ogsaa medførte dansk Sejr i A2 med 4 Min. 11 Sek. Børge Jørgensen havde 3.30. I A1 vandt Malmø med *Bjarne Reich* som en fin Nr. 2, ligesom Malmø vandt begge Motormodelgrupper.

Endnu en Portion Klubmærker



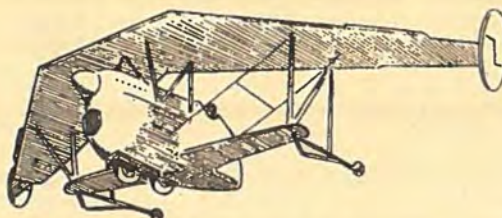
Øverst fra venstre Sportsflyveklubbens blaa Trekant paa orange Bånd, Søbyklubben Olympias Mærke, Egernets fra Nylandsvejens Skole og den blaa Sky fra Skjoldlev. Nederst FDF-Klubbens Ikaros, Musvaagen fra Brødstrup, Nyborgs Kors og Agatons nye Mærke, en sort Ring.

Lockwood March:

FLYVNINGENS TEKNIK „The A. B. C. of flying“

Dette er en lille Haandbog, mættet med *facts* og ualmindelig levende skrevet. Her gives klar og fyldig Besked om de fysiske Love, der betinger Flyvningen, om Opdrift, Stabilitet og Styring, Motoren og Propellerne. Forfatteren, der er en kendt engelsk Flyveekspert, beskriver indgaaende de reaktionsdrevne Maskiner, Helikopteren og andre Modellers Konstruktion og Byggematerialer og de store Forsøgsstationer, hvor Maskinernes enkelte Dele afpasses efter de fysiske Krav, og Modellernes Flyveegenskaber prøves.

Bogen er forsynet med mange Illustrationer og oversat af Kaptajn Mogens Boisen. Kr. 4.50.



HILL'S FLYVEØGLE

Den haleløse Flyvemaskine, som konstrueredes af Prof. C. T. R. Hill, og som af Opfinderen døbttes „Flyveøglen“. Som Følge af den Munde, hvorpaa Styrefladerne var o'dnet, var der ingen Brug for en Krop Piloten og Passageren sad i en lille Kabine, og Maskinen var derfor haleløs.

En Bog for alle flyveinteresserede

HIRSCHSPRUNG

„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

Permanente Magneter ALNICA MAGNETSTAAL

Har De et Magnet-Problem, søs 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

NU har vi igen Lister i alle Maal.
Svenske Flyvesæt og Balsafinér haves.

Trævareforretningen
Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

KLM's Lægetjeneste

I Amstedams Lufthavn, Schiphol, er der fornylig blevet indviet en ny Bygning, som skal huse Lægetjenesten. For enhver Virksomhed er det af stor Betydning, at dens Funktionærer er i god Helbredstilstand. Dette gælder i Særlighed for et Luftfartsselskab, og af den Grund har KLM oprettet en Lægetjeneste i Schiphol, Haag, Batavia og i Curacao. Lægeafdelingen i Schiphol Lufthavn er den største og mest betydningsfulde. Den omfatter først og fremmest en Afdeling, som foretager de lægelige Undersøgelser af Selskabets Funktionærer, og denne Afdeling ledes af to Læger. Lægeundersøgelserne er meget grundige og omfatter Blodprøver og Røntgen-Undersøgelser.

Det flyvende Personal undersøges med regelmæssige Mølletræk. Ganske vist maa Piloterne underkaste sig en Lægeundersøgelse ved Rijks Luchtvaart Dienst (det hollandske Luftfartsministerium) i Ypenburg Lufthavn, før de faar deres Fører-Certifikat, men alligevel er det nødvendigt at vaage over Flyvepersonaleets fysiske Tilstand for at være sikker paa, at de er helt raske. Dette betyder naturligvis, at Lægerne stadig tilser Personalet, og at de faar Special-Behandling i Tilfælde af Sygdom.

Hertil kommer, at der er en Poliklinik for de 4700 Funktionærer i Schiphol. Der er 2 Konsultations-Værelser, et Venteværelse, et Laboratorium, et Værelse til Brug for Røntgenbehandling og et Apotek i den nye Bygning. Polikliniken behandler gennemsnitlig 100 Patienter om Dagen. En anden vigtig Opgave er Tilsynet med sanitære Forhold, og dette er et yderst vanskeligt Arbejde paa Grund af det enorme Antal Funktionærer (9000 ialt). Tilrettelæggelsen og Tilberedningen af Maaltider i Kantiner og Restauranter er ogsaa underkastet et omhyggeligt Tilsyn, og dette er blevet udvidet til ogsaa at omfatte Levnedsmiddelforsyningen paa Rufterne, ligesom den største mulige Omsorg og Opmærksomhed vises de sanitære Forhold i de Hoteller, som huser Passagerer i Holland og i Udlandet.

Noget, som sikkert ikke er ret kendt, er, at KLM har Speciallæger, som arbejder med videnskabelige Undersøgelser i Forbindelse med Luftfart. Denne Gren af Videnskaben befinder sig endnu paa et tidligt Stadium i sin Udvikling, men den er dog allerede et Specialist-Emne. Under Krigen fik man en Del Erfaring, og KLM haaber

at fortsætte dette Arbejde sammen med udenlandske Luftfartsselskaber ved at udveksle Nyheder.

Som et Resultat af indvunden Erfaring og den mere moderne Indretning af Flyvemaskine-Kabiner kan nævnes, at Luftbefordringen af Invalidere nu frembyder færre Problemer end tidligere. Mange Patienter kan nu befordres ad Luftvejen uden nogen Risiko, og Lægetjenesten er altid parat med Raad med Hensyn til, hvilke Patienter der kan befordres med Flyvemaskine.

Der er ansat 10 Læger i KLM's Lægetjeneste, hvoraf 6 er stationerede i Schiphol.

Overrækkelse af DKDAS' Plaqueette

Som Tak for den Hjælp, den danske Generalkonsul i Malmø *Herbert Diden* har ydet Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, har Generalkonsulen faaet overrakt Selskabets Hædersplaqueette.

Bekæmpelse af skadelige Insekter fra Luften

Godsejer *Preben Darel*, Ørritslevgaard paa Fyn, der er Indehaver af »Nordfynsk Luftfart«, har i længere Tid eksperimenteret med Bekæmpelse af skadelige Insekter fra Luften, og Forsøgene er nu saa vidt fremme, at der kan tages effektivt fat paa de Opgaver, der maalet foreligge. »Nordfynsk Luftfart« raader til dette Formaal over en KZ III og en KZ VII, hvori der er indbygget et særligt Apparat (konstrueret af Civilingeniør *Zeuthen*) til Bepudringen fra Luften. Forsøgene har vist, at en Flyvemaskine kan »pudre« en Snes Tønder Land i Timen.

Ny Slags Klub

Den 4/11 1947 stiftedes en ny Flyveklub under Navnet »Aerosport«. Den repræsenterer noget forholdsvis nyt inden for dansk Flyvning, idet dens Formaal ligger paa Linie med de i England saa kendte Sky Observer og Aircraft Recognition Klubber. Den kan i nogen Grad sammenlignes med den desværre nu opløste Aeronautisk Junior Klub, og det er da heller ingen Tilfældighed, at mange A. J. K.'ere nu er Medlemmer i »Aerosport«. Iøvrigt maa Interessen siges at være ret stor, idet saavel Motor-, Model- som Svæveflyvere har sluttet op om den. Det er givet, at en saadan Klub ikke har de samme Muligheder i Danmark som i England, men dette nye Skud paa det gamle Træs Stamme vil alligevel finde Interesse hos mange og skal nok finde sig en Plads mellem de andre Klubber.

Formand er *Jørgen C. C. Elholm*, Julius Valentinersvej 15, København F.

Sportsflyveklubbens Motorflyvesektion

I det Aar, der snart er Slut, har Sportsflyveklubben slaaet sit Navn fast som Europas største Flyveklub i al Fald i Henseende til Aktivitet. Motorflyvesektionen har vist de smaa danske Maskiner over næsten alle de europæiske Lande, naar lige undtages visse Egne, hvor »Jerntæppet« maaske har gjort selv en Sportsflyver betænkelig.

Lader man Statistikken tørre Tal illustrere dette Billede, ser man, at Sverige har været hjemstøgt 25 Gange, Norge 22, Tyskland ca. 12 (mest Mellemlandinger), Holland 9, Belgien 13, Frankrig 4, England 6 og Schweiz 5, helt til den italienske og spanske Grænse har Klubbens Piloter fløjet Luften tynd. Foruden alle disse Ture, som ved Siden af deres Betydning for Træning og Udvikling, for Størstedelen ogsaa har haft forretningsmæssig Baggrund og derigennem slaaet fast, hvilken Betydning de smaa Maskiner allerede har i Dag for en dansk Forretningsmand med Ærinde uden for Grænserne, arrangerede Klubben, som tidligere refereret her i FLYV, i Juni en samlet Flyvning til England, hvori deltog 21 danske Maskiner, deraf 7 fra Klubben.

Klubbens Undervisning har for den teoretiske Dels Vedkommende afsluttet 5 almindelige Hold med ca. 125 Deltagere, samt et Specialhold i Instrumentflyvning og eet i Navigation. I Undervisningen har der deltaget Medlemmer fra alle københavnske Flyveklubber. Af Deltagerne har over 50 af Klubbens egne Medlemmer allerede opnaaet Certifikat, og mange er godt paa Vej.

De aktive Medlemmer naar i Aar op paa nær ved 6000 Timers samlet Flyvning »ved Pinden«, et Tal, der, saavidt vides, ligger 2—3 Gange saa højt som for de største udenlandske Klubber. — Resultater, som vi godt kan være bekendt.

Luftfartsforedrag

HANDELSHØJSKOLEN i København har fra 18. til 28. November ladet afholde følgende Foredrag om Luftfarten og Erhvervslivet: »Dansk Luftfarts nuværende og fremtidige Stilling« (Civilingeniør *Per Kampmann*), »Den interkontinentale Lufttrafik og erhvervsmæssige Betydning og Muligheder« (Trafikchef i SAS *Eric Carleson*), »Verdensluftnettet i geografisk Betydning« (Lektor *Aage Aagesen*), »Fragtflyvning« (Trafikchef i DDL *P. Beck Nielsen*), »Lufthavns- og Flyvepladsproblemet i Danmark« (Vicedirektør *H. Spøger*), »Luftfarts- og Trafikpolitik« (Underdirektør i DDL *Viggo Rasmussen*) og »Luftfartskens Stilling i Konkurrencen med de øvrige Trafikmidler« (Docent *Ejler Alkjær*).

FLYVEMASKINER

FLYVEMASKINEDELE

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

LETMETALLER

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL ^{A/S} - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Luftfartforsikringer

Af enhver Art

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et hvert Forsikringsselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Billetkontorer i Dagmarhus og i Lufthavnen.

KZ-III sælges

Meget velholdt, kun fløjet 55 Timer. Ekstra Kompas indbygget. Dørlaase mont. Evt. Tilbud modtages af

AERO WORK

Aalborg Lufthavn - Nørre-Sundby
Telefon Aalborg 8339

Samme Sted kan Maskinen beses og demonstreres.

Sportsflyveklubbens Modellflyvesektion

SPORTSFLYVEKLUBBENS Modellflyvesektion indviede den 1. November sit nye Klublokale i Præstegade 7A, hvor Medlemmerne nu kan bygge deres Modeller.

Kapt. Foltmann holdt Foredrag og viste flere Flyvefilm. 50 Medlemmer var mødt. 6 nye Indmeldelser fandt Sted.

Den 15. Novbr. paabegyndtes et Byggekursus for 25 nyere Medlemmer, der under kyndig Vejledning vil bygge en Svævemoddel i Klasse A1.

Interesserede københavnske Modellflyvere kan blive indmeldt i Sportsflyveklubbens Modellflyvesektion ved skriftlig Henvendelse til Sektionsformanden, Ingeniør Sven Wiig Bang, I. E. Ohlsensgade 12, 2. tv., Ø.



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
Kontoret er saabent fra Kl. 12-17. Lørdag Kl. 12-14.
Generalsekretæren træffes i Kontortiden.
Dansk Luftsporteraad: Adr. D.K.D.A.S. Nr. Farimagsgade 3, Kbh. K.

DANSKE FLYVERE

Formand: Oberstløjtnant H. J. Pagh, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Pr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. B. Moltke-Leth.

Sekretær: William Nielsen.

Kont. St. Kongensg. 68* o. G., K. Tlf. Palæ 2096.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Ejnar Dessau.

Sekretær: Civilingeniør E. Eckert.

Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense.

Forstestrutør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Foredrag i

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben

Aeronautisk Selskab og Sportsflyveklubben er blevet enige om, at de i indeværende Vintersæson vil afholde fælles Foredragsaftener. Den første af disse blev afholdt den 6. December, og den formede sig som en underholdende Filmsaften, hvor Kaptajn John Foltmann viste og kommenterede fire udmærkede Films fra Flyvnin- gens Omraade: »Olie fra Jorden«, »Hjælpehangarskibe«, »Engelske Flyvemaskiner i Dag og i Morgene« (alle tre Film var stillet til Raadighed af Shell) samt en pragtfuld Farvefilm om Boeing Stratocruiser, den Luftfartstypen, som SAS til næste Aar indsætter paa sine Ruter over Atlanten. Handels- og Kontoristforeningens store Sal var glædeligvis saa tætpakket med Tilhørere, at Balkonen maatte tages til Hjælp. Og det blev en god Aften.

*

Aeronautisk Selskab og Sportsflyveklub- bens næste Mødeaften bliver Tirsdag d. 9. December Kl. 19,30 i Handels- og Kontoristforeningen.

Her vil Ebbe Munk og Grønlandsflyv- ningens ansvarshavende Flyveleder, Orlogskaptajn Overbye fortælle om Somme- rens Flyveekspedition til Pearyland, og den Film, som er blevet taget under Flyvnin- gen deroppe, vil blive vist.

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

Pallesgaard

UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhusstræde 7 - Telf. Palæ 2634

Flyvnin- gens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

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

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404

Redaktør, Kaptajn John Foltmann,

Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1295

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,

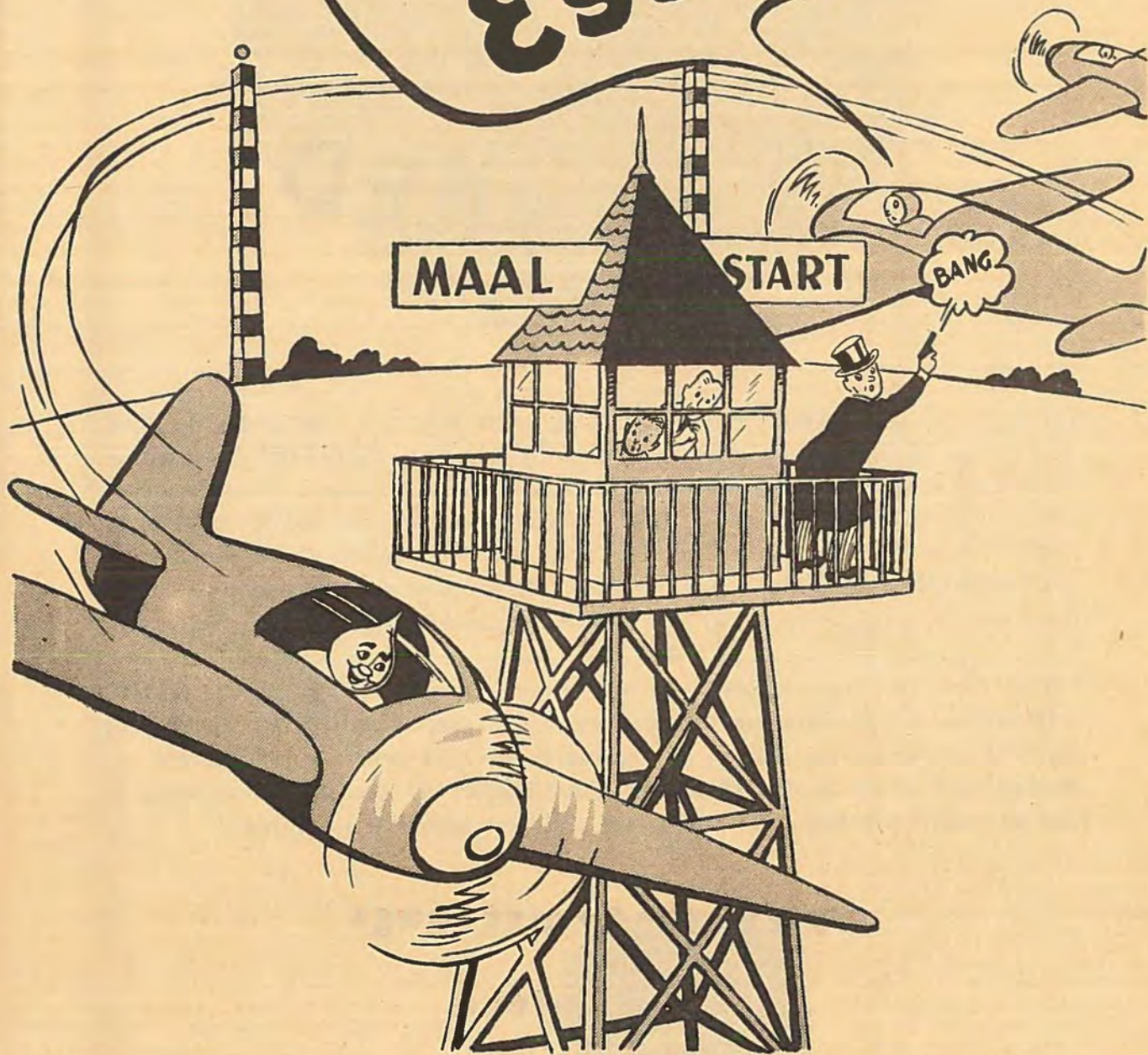
Blidah Park 6, Hellerup

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen, Gennemløbet 3*, Vanløse

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

Han har
skiftet til
Esso



AVIATION PRODUCTS
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB
Sankt Annæ Plads 13 . C. 2890



For hvert Aar bliver Navnet Vickers-Armstrong nøjere knyttet til fremragende Bedrifter med Hensyn til Konstruktion og Fremstilling af Flyvemaskiner. **SPITFIRE**-Træneren af i Dag oplærer kommende Jagerflyvere. Storbritannien har den hurtigste ensædede, stempelmotorudstyrede Jager i Verden — Typen **SPITEFUL**. Vickers Supermarine **SEAGUL** Amfibie-Flyvebaad med indstilleligt Bæreplan fortsætter denne Types Traditioner. **ATTACKER** reaktordrevne, ensædede Jager repræsenterer de først opnaaede Resultater indenfor dette nye og hurtigt fremskridende Konstruktionsomraade. Hvad Passagerbefordring angaar blev fire Vickers **VIKING** Trafikflyvemaskiner valgt blandt alle andre britiske Typer til Kongefamiliens Rejse til Sydafrika. De nye Serier vil omfatte **NENE VIKING** med 2 Reaktorer og **VISCOUNT** V.C.2, som er udstyret med fire propeldrevne Gasturbiner. Den Afdeling af Flyvemaskinevirksomheden, der har Ansvar for Fremstillingen af det kendte **VICKERS TILBEHØR**, har genoptaget Produktionen, som vil omfatte nykonstruerede Tilbehørdele til Flyvemaskiner af alle Typer.

Vickers-Armstrongs



Limited

FLYVEMASKINE AFDELING

VICKERS HOUSE, BROADWAY, LONDON, S.W. 1

SHIPBUILDERS ★ ENGINEERS ★ AIRCRAFT CONSTRUCTORS

Repræsenteret ved: **ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB**, Farvergade 15, København

PRIS
Pr. Aargang Kr. 6.00
Pr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824