

FLYV

Nr. 1

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

PEARYLAND- EKSPEDITIONEN

★

Ny

engelsk Helikopter

★

Hollands Flyvning

★

Med OY paa Vingen

★

Bølgeflyvning

★

Finske

Svævemodeller



CAPTAIN:

ULLEBUST

1ST OFFICER:

MELLOR

PURSER:

JENSEN

HOSTESS:

BERGENDAHL

GLÆDEDELIGT NYTAAR!

Det vi takker for godt Samarbejde i det svundne Aar, udtrykker vi vore bedste Ønsker om et lyst og lykkebringende Nytaar med Udvikling og Fremgang for dansk Flyvning.



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. 1

Januar 1948

21. Aargang

Ogsaa Flyvningens Minister . . .

*M*IDT i en tilsyneladende haabløs Malstrøm af Restriktioner, Nedsættelser, Forbud i Hobetal, valutabesparende Hensyn og politiske Omskiftelser søger dansk Luftfart og Flyvning at holde den kunstige Horizont saa nogenlunde i Balance. Det skal ikke nægtes, at der i Tiden fremover er Brug for erfarne Folk ved Pinden. Problemerne er legio.

Det synes i Almindelighed, som om man i daglig Tale saa helt har overset den Kendsgerning, at den nye Trafikminister og Minister for offentlige Arbejder Carl Petersen tillige er Flyvningens Minister. Flyvningen er Fremtiden ogsaa for Danmark. Det vil i sagkyndige Krese næppe blive modsagt, at Trafikminister Elgaard var dansk Flyvning en velmenende og god Minister, som med stor Indsigt søgte til Bunds i Problemerne.

Trafikminister Carl Petersen vil i det nye Aar komme til at tage Stilling til en lang Række Spørgsmaal bl. a. med Hensyn til de danske Lufthavne og Flyvepladser, som nu trænger sig paa og fordrer en Løsning.

Foruden Trafikflyvningen, der er en Del af Danmarks Flag ude i Verden, har tillige Sportsflyverne et Krav paa berettiget Opmærksomhed. Trods alt vil en veluddannet Sportsflyverstab frem i Tiden betyde meget anseelige økonomiske Besparelser, idet baade Luftforsvar og Trafikflyvning kan faa den fornødne Tilgang herfra. Sikkerhedsmomentet spiller ligeledes ind i Betragtningerne her — omen! det er indirekte.

Men alt dette viser sig meget snart i Form af Dokumenter og Skrivelser paa Trafikministerens Skrivebord. Der er blot tilbage at haabe, at Storebæltprojektet, Havnemøler og Tog ikke lægger saa voldsomt Beslag paa Kræfterne i den røde Bygnings Trafikministerium, at den fornødne Tid ikke bliver til overs for dansk Flyvning.

FLYV

FLYVNINGERNE PAA DANSK PEARYLAND-EKSPEDITION 1947

Af Lederen af Grønlandsflyvningerne, Orlogskaptajn E. J. Overbye



Mallemuk paa Brønlundsfjord. Man havde betydelige Vanskeligheder ved at holde Isflagerne væk.

DEN nordligste Del af Grønland, Pearyland, som ligger mellem 82 og 83,5 Grads nordlig Breddel eller ca. 800 km fra Nordpolen, var atter blevet Maalet for en dansk Flyveekspedition.

Sidste Gang var i 1938, da Dr. Lauge Koch startede en Ekspedition for at eftersøge de saakaldte »Fata Morgana« Øer, som formodedes at ligge NE for Grønlands NE-ligste Punkt, og samtidig foretage en Rekognoscering og Kortlægning af det indre af Pearyland, som for Størstedelen var ukendt. Marinens Flyvevæsen deltog heri med en Dornier Wal Flyvebaad, med hvilken vi fløj fra København via Norge til Spitsbergen, og herfra foretoges 2 Flyvninger over Ishavet til det nordligste Grønland, den sidste specielt over Pearyland. Begge disse Flyvninger foregik uden Mellemlandning paa Grønland.

Dansk Pearyland Ekspedition, startet og ledet af Grev Eigil Knuth og Redaktør Ebbe Munch, har som Maal at foretage en videnskabelig Udforskning af Pearyland. Til Gennemførelsen heraf kræves, at 6—8 Mand overvintre paa Pearyland i 2 Aar. Da Mulighederne for Besejling af Pearyland er yderst tvivlsom paa Grund af Isforholdene, maatte man altsaa forsøge at transportere

saavel de 6—8 Mand som al Udrustning, Proviant, Brændsel, Huse og Baade samt Hunde og Slæder derop ad Luftvejen.

Da Marinens Flyvevæsen blev stillet over for denne Opgave, som kun kunde løses med Flyvebaade, og Fotograferings-Opgaverne paa Vestgrønland, som bedst kunde løses med Landluftfartøjer, valgte man af Hensyn til Økonomi, Reservedele, Uddannelse af Personel m. m. et Amfibium, idet denne Type kunde anvendes til begge Opgaver, og her faldt Valget naturligt paa den veltjente Consolidated Vultee P. B. Y-5 A »Catalina«.

Saa snart de 2 første af de indkøbte 6 Catalina var klar med Hovedeftersyn og delvis Ombygning, blev de fløjet fra Toronto, Canada, til Jacksonville, Florida, hvor 6 Flyvere og 10 Mekanikere gennemgik et 6 Ugers Kursus paa U.S. Naval Air Base i Flyvning med og Betjening og Vedligeholdelse af disse Luftfartøjer. Dette Kursus afsluttedes den 22. Maj, og den 24. Maj afgik de 2 Catalina FM-51 og FM-52 med danske Besætninger fra Jacksonville via New York til Toronto, hvor nogle manglende Arbejder blev fuldført, medens FM-56 blev prøvefløjet og overtaget.

Den 3. Juni afgik FM-51, FM-52 og FM-56

fra Toronto over Gander (Newfoundland) og Meeks Field (Island) til København, hvor de ankom den 6. Juni efter en Flyvetid paa 34 Timer 40 Min.

Medens FM-52 med tilhørende Besætning straks gjorde klar til at afgaa til Vestgrønland for at slutte sig til Geodætisk Instituts Fotoekspedition, rejste de to andre Besætninger tilbage til Canada for at overtage de næste to Catalina. Den første, der var klar, var FM-55, som den 20. Juni afgik fra Toronto til København ad samme Rute som ovenfor nævnt. Turen gennemførtes paa 48 Timer med en effektiv Flyvetid paa 30 Timer 50 Min.

FM-55 og Besætning gjorde derefter klar til at afgaa til Østgrønland for at være til Raadighed for Dansk Pearyland Ekspedition. De to sidste Catalina FM-53 og FM-54 blev af den tredje Besætning fløjet hjem fra Toronto i Løbet af Sommeren, idet man under begge disse Flyvninger fulgte Ruten over Goose Bay (Labrador), Blue West 1 (Sydgrønland) og Meeks Field for ogsaa at faa Kendskab til denne Rute.

Den 8. Juli afgik FM-55 fra København til Island. Som Passager medfulgte foruden 2 Ekspeditionsmedlemmer Vicedirektør *Eske Brun*, som skulde transporteres til Vestgrønland. Paa Grund af ugunstige Vejrforhold for Indflyvning til B.W. 1 fandt Flyvningen Meeks Field—B.W. 1 først Sted den 11. Juli, og den 13. Juli fløj vi tilbage til Meeks Field.

Ekspeditionens 2 Skibe »Godthaab» og »Gamma» var imidlertid ankommet til Akureyri, hvor de sidste Forsyninger af Kul, Vand og Proviant blev taget ombord inden Afgang til Østgrønland, hvor Ekspeditionens Basis skulde etableres. Inden Skibene afgik, var det ønskeligt at faa et Overblik over Issituationen langs Østkysten, for at Sejladsen kunde tilrettelægges herefter, og den 15. Juli Kl. 0930 startede FM-55 fra Meeks Field og stød nordpaa mod Scoresbysund.

Isrekognoscering.

Straks efter Starten steg vi til 6000 Fod, hvor vi kom ud paa Toppen af et ubrudt Skydække, der efterhaanden løftede sig til 8000 Fod. Da vi nærmede os Scoresbysund, kom der store Huller i Skydækket, som til

sidst helt forsvandt og afløstes af lave Taagebanker over Drivisen, som vi nu var kommet ind over, medens Østgrønlands Fjeldtoppe laa klart belyst af den lave Morgensol. Vi fortsatte nordpaa i 3000 Fods Højde, idet vi holdt midt over Isbæltet, som strakte sig 70—80 Sømil ud fra Kysten. Det var Hensigten at rekognoscere op til Sabine Ø paa 75 Graders n. Br., men paa Højde med Kejser Franz Josefs Fjord lukkede den lave Taage helt, saa der ikke længere var Mulighed for at observere Isforholdene, hvorfor vi vendte om og stød sydpaa igen.

Isforholdene var alt andet end gunstige for Sejlads, idet Isbæltet overalt var meget brødt og bestod af store Ismarker og Flager, som var tæt pakket næsten overalt, saa det var ikke nogen særlig opmuntrende Rapport, vi kunde sende, da vi senere fik Radioforbindelse med »Godthaab». Kl. 1320 landede vi paa Reykjavik Lufthavn.

Den næste Dag fløj vi til Akureyri for at aflægge mundtlig Rapport til Ekspeditionslederne og vinke Farvel til Skibene, der nu var klar til at gaa nordpaa. Det blev aftalt, at Skibene skulde gaa op langs Iskanten til paa Højde med Clavering Ø og pr. Radio bestille ny Isrekognoscering, før de gik ind i Isen, og da Skibene var kommet vel af Sted, fløj vi tilbage til Reykjavik.

Den 20. Juli meldte Skibene, at de var paa Plads og ønskede Isrekognoscering, saa vi fløj straks fra Reykjavik til Meeks Field, hvor vi fyldte Brændstof, fik Vejrrapport og provianterede. Kl. 2210 startede vi fra Meeks Fields og fløj nordover i 6000 Fod. Vejret var fint, men over Havet laa der udbredt Taage, som ved NW-Island laa helt ind paa Kysten og ind i alle Fjordene. Da vi nærmede os Iskanten udfor Scoresbysund, klarede det helt af, og Observationsforholdene var gode.

Isen havde nu i væsentlig Grad ændret Karakter. Der var færre store Ismarker og mange Omraader med god Spredning mellem Skodserne, saa der var gode Sejladsmuligheder fra den af Skibene opgivne Position til Omraadet ved Clavering Ø, hvor vi havde til Hensigt at oprette Basis i første Omgang.

Vi havde allerede fra Kl. 23 haft god Radioforbindelse med »Godthaab», men lige over Midnat havarede Radiogeneratoren,

saa al Radioforbindelse var udelukket. Det lykkedes Radiotelegrafisten at faa den repareret, saa vi kunde sende Israpport og Sejladvise til Skibene, men kort efter havarede den igen, saa vi var uden Radio paa Resten af Turen. Vi vendte saa Næsen mod Island og haabede paa, at Taagen ikke var trukket ned over Meeks Field og Reykjavik, eller at Solen vilde faa den til at løfte. Dette sidste holdt Stik, og vi landede uden Vanskeligheder i Reykjavik Kl. 0940.

Den 25. Juli meldte Skibene, at Isbæltet var passeret, og at de nu befandt sig ved Zackenberg i Young Sund, hvor Basis var etableret og Fortøjningsbøjne udlagt til Luftfartøjet. Vi havde i Mellemtiden faaet repareret Radio-Generatoren og skyndte os at bryde op fra den midlertidige Basis paa Island og fløj atter nordpaa. Kl. 1720 landede vi efter 6 Timers Flyvning ved Zackenberg, hvorfra det egentlige Arbejde nu skulde begynde.

Til Pearyland.

Det første paa Programmet var at faa undersøgt, hvilke Landingsmuligheder, der var paa Pearyland. Vi havde paa Grundlag af tidligere Rejseberetninger Formodning om at finde Fjorde med saa meget aabent Vand, at Start og Landing kunde finde Sted, men det var kun Formodninger, og det hele var nyt og uprøvet, saa mange ukendte Faktorer kunde spille ind. Men vi gik straks i Gang med at gøre klar til den første Flyvning, eftersaa Motorerne, fyldte Brændstof, studerede Nøddrustningen og lagde Plan for Flyvningen. Den 27. Juli var vi klar til Start, men Vejrforholdene var ikke stabile, saa vi maatte se Tiden lidt an, men den 28. Juli Kl. 1255 startede FM-55, nu døbt »Malle-muke», fra Zackenberg med Kurs mod Nordostrundingen. Det var fint Vejr, men som sædvanlig laa der udstrakt Taage over Isbæltet, saa det var vanskeligt at faa et nøjagtigt Billede af Issituationen. Syd for Nordostrundingen viste der sig at være meget aabent Vand ligesom i Fjordene Vest herfor, og en bred aaben Rende strakte sig fra Nordostrundingen op til Kap Ejler Rasmussen paa Pearyland, hvor der var ret gode Landingsmuligheder. Nord for Kap Ejler Rasmussen laa Taagen tæt ind paa Land, saa vi opgav at undersøge Schley Fjord og gik i Stedet for ind gennem Independence Fjord til Brøn-lundsfjord. Medens Independence Fjord var helt islagt bortset fra mindre Vaager ved Elvmundinger, viste det sig, at Brøn-lundsfjord var fuldstændig isfri og frembød tilsyneladende gode Landingsmuligheder.

Efter en Runde over Brøn-lundsfjord satte Kursen over Hagens Fjord og Danmarks Fjord til Yderkysten ved Kap H. N. Andersen og derfra direkte mod Zackenberg, hvor vi landede Kl. 2310.

Der blev straks efter Landingens nedsat et Krigsraad, som drøftede Resultaterne af Rekognosceringen, og det blev fastslaaet, at der ikke var nogen Mulighed foreløbig for at flytte Basis nordover, men det blev besluttet snarest at forsøge en Landsætning af et Hold Videnskabsmænd ved Brøn-lundsfjord. Der blev udlagt et Hold paa 8 Mand, og i Løbet af Natten blev Udrustning, Proviant og Radiostation gjort klar og stuvet i Luftfartøjet, og alt var klar til Start den 29. Juli ved Middagstid, men Vejrforholdene nødvendiggjorde atter en Udsættelse.

Den 30. Juli Kl. 0715 startede »Malle-muke» fra Zackenberg med fuld Last af Brændstof og Gods, men var næppe kommet i Luften, før det viste sig, at Udstødsringen paa Bag-



Det var ikke nemt at hale Malle-muke paa Land efter Havariet, men det lykkedes.

bords Motor var rystet løs, saa Udstødsflammen stod direkte ind i Motorskærmen. Af Hensyn til Brandfare var det nødvendigt at lande igen med det samme, og heldigvis var der fri Bane fremefter bortset fra enkelte Ieskodser. Landingen forløb normalt, og vi gik tilbage til Bøjen og begyndte at udbedre Skaden.

Kl. 1005 startede vi igen og landede 4-5 Timer senere paa Brønlundsfjord, hvor vi imidlertid maatte sejle næsten en Time paa Vandet, før det lykkedes at finde et for Landing egnet Sted, udfor hvilket vi ankrede saa tæt ved Land som muligt, satte den medbragte Jolle i Vandet og etablerede Forbindelse med Land. Saa begyndte Landsætningen af Passagerer og Gods, idet Jollen benyttedes som Trækfærge. Arbejdet hermed gik hurtigt fra Haanden, og Kl. 1820 startede vi fra Brønlundsfjord og gik hjemover mod Basis. Kort efter Starten havde vi Radioforbindelse med den nyoprettede Radiostation paa Brønlundsfjord. Da vi kom ud til Yderkysten viste det sig, at Vejrsituationen var blevet daarligere. Der blæste en stiv østlig Vind, og Taagen, som normalt ligger over Isbæltet, var overalt sat ind paa Kysten og ind i Bunden af Fjordene. En senere Melding fra Zackenberg oplyste, at Young Sund ogsaa var lukket af Taage, men der var ikke andet at gøre end at holde sydpaa og haabe paa, at Forholdene vilde bedre sig, eller paa Muligheden af at finde en Fjord, der var fri for baade Taage og Is.

Havariet.

Da vi nærmede os Zackenberg, havde Taagen her løftet sig noget, og der var Huller i det lave Skydække, saa vi bestemte os for at lande ved Basis. Kl. 2315 landede vi ved Basis, men paa Grund af daarlig Belysning, blankt Vand og det lave Skydække blev Landingen daarlig, og Luftfartøjet tog Vandet for tidligt og med for høj Fart, hvilket foraarsagede, at Lemmen, der lukker for Næsehjulet, havarede og blev delvis afrevel, og der opstod en mindre Lækage i Runden. Vi kunde dog manøvrere til Bøje, og efter en Undersøgelse har besluttet vi at sætte Luftfartøjet paa Land for hurtigst at faa Skaden udbedret, og Forberedelserne hertil blev truffet med det samme. Dette Arbejde var saa omstændeligt, at det vil blive for langt at beskrive her i Detailler, men jeg skal nøjes med at fortælle, at vi, efter at Mallemuk var taget paa Land et Sted, maatte rekvirere Materialer til Reparation fra København, tage Mallemuk paa Land et andet Sted og afmontere Næsehjulet, bygge en Spantekonstruktion op, saa Brønden til Næsehjulet kunde lukkes med Plader, hvorefter Luftfartøjet vilde være flyveklar igen. Da den Catalina, der stod klar i København for Tilfældet, efter en udmærket gennemført Flyvning ankom til Zackenberg med de rekvirerede Materialer, varede det kun kort Tid at faa Arbejdet afsluttet og Mallemuk sat i Vandet igen i flyveklar Stand.

Havariet havde dog medført en Forsinkelse i Ekspeditionens Arbejde og været højst ubehagelig med Tanken paa de otte Mand, som sad paa Pearyland uden Mulighed for at komme hjem.

Den 12. August blev Mallemuk prøveflygt og var nu klar til at afhente Holdet fra Pearyland, men nu meldte dette pr. Radio, at Brønlundsfjorden var fuld af Is, saa Landing ikke var mulig. Endelig den 14. om Aftenen lød Rapporten fra Pearyland paa,



Med en Sky af Skumsprøjt bagud starter det store Amfibium fra Zackenberg paa Grønland.

at Vinden var gaaet om i Vest og Isen ved at blæse ud af Fjorden, som forventedes at være egnet til Landing den 15. Kl. 0700, saa Mallemuk startede fra Zackenberg Kl. 0230 med fuld Last af Brændstof og Gods mod Brønlundsfjord. Vejret var fint ved Starten, men fra Danmarkshavn foregik Flyvningen for det meste paa Instrumenter, indtil vi fandt et Hul over en Fjord, hvor vi kunde sløde igennem. Fjorden viste sig at være Danmarksfjord, skønt Kortet ikke gav noget stærkt Indtryk heraf, og herfra fortsattes i lav Højde til Brønlundsfjord, hvor vi landede Kl. 0935.

Det medbragte Gods blev landsat, og Lejren paa Pearyland pakkede sammen og stuvende sin Udrustning ombord, og Kl. 1255 startede Mallemuk igen fra Brønlundsfjord med 8 særlig glade Passagerer, der i Skyerne 9000 Fod over Nordostrundingen fik serveret varme bajerske Pølser og dejlig varm Kaffé. Kl. 1735 landede vi ved Basis.

Senere blev der foretaget en Flyvning for

Rekognoscering af Isforholdene ved Danmarkshavn og den 21. August endnu en Flyvning til Brønlundsfjord med Gods, og endelig blev der den 28. August gjort et Forsøg paa at gaa til Brønlundsfjord med endnu en Last, men Vejrsforholdene over Pearyland var da saa daarlige, at det vilde være uforsvarligt at naa Brønlundsfjord — specielt da der ikke mere fandtes en Radiostation til Støtte der.

Det blev da besluttet at afslutte Sommerens Arbejde, og den 30. August afgik Mallemuk fra Østgrønland direkte til København, hvor den ankom den 31. Aug. efter en Flyvning paa 12 Timer 20 Min.

Denne Sommers Arbejde paa Nordøstgrønland er kun at betragte som en Indledning, hvorunder man skulde indhøste de nødvendige Oplysninger og Erfaringer, som var nødvendige for det egentlige Fremstød mod Pearyland, som vi haaber at kunne gennemføre til næste Sommer.

SKAR.

NYE BØGER

»Bag blaa Horisonter« af Esben Aakjær; Rasmus Navers Forlag, 165 Sider. Ill.

Esben Aakjær har set sig om i Verden. I 1938 paabegyndte han en Rejse til fjerne Lande: Australien, New Zealand og U.S.A., og her var han, da Krigen kom. Han meldte sig som Frivillig i den norske Flyvelejr »Little Norway« i Canada og blev Navigator og Radiotelegrafist ved den norske Eskadrille 333 under R. A. F. Han deltog i mange spændende Togter over Nordsøen og knyttedes senere til Færgekommandoen i Montreal, hvorfra han fik Lejlighed til at deltage i talrige Overføringsflyvninger af store Bombere. Han var en gæv Gut, en god Dansker; han oplevede noget, og herom fortæller han friskt og uhøjtideligt i sin Bog. Og Esben Aakjær er en god Fortæller.

*

»Krigen 1939—1945«, som Gyldendal udgiver, er kommet med 13. Hæfte. Det omhandler »England som Hangarskib«, Kampen om Atlanterhavet, Kampene i Nordafrika, engel-

ske Luftangreb paa Tyskland og den tyske Foraarsoffensiv fra Kharkov til Kaukasus i 1942.

*

»Flygðeventyr från hela världen« samlet og kommenteret af Lennart Sundström. AB Lindqvists Forlag, Stockholm. 405 Sider.

Lennart Sundström har fra Aviser og Bøger samlet en Række Flyveoplevelser, som hører til de mest spændende. Læseren faar at høre om Nobles Redning, Lindberghs Flyvning over Atlanterhavet, Hans Bertrams Flyvning til Australien, Turen over Mount Everest, Jean Mermoz' første Postflyvning over Sydatlanten, man er med i de 30 Sekunder over Tokio sammen med Ted W. Lawson og Doolittle, man læser Saint Exupérys mesterlige Skildring af Flyverkammeraterne, om Fokkers første Jager og meget mere. Det er som sagt alt sammen Uddrag af Avisberetninger og Bøger, men da alle Oplevelserne er spændende og eventyrlige, læses Bogen med Interesse.

»Grønlandsflyveren«

Chef for Marinens Flyvevæsen

SOM et Led i Flyvevaabnets Reorganisation efter Krigen og paa Tærsklen til det nye Aar overtog Kommandørkapt. Erik Rasmussen Stillingen som Chef for Søværnets Flyvevæsen efter Kommandør Scheibel, en uhyre vanskelig Post, som i den nærmeste Tid fremover vil stille meget betydelige Krav til den nye Chefs diplomatiske og taktiske Evner Side om Side med hans faglige Kvalifikationer.



Kommandørkaptajn Erik Rasmussen.

Vort maritime Flyvevæsens nye Leder er 44 Aar gammel, en dansk Søofficer af den Type, der kan faa en Drengs Fantasi til at gaa paa Langfart. Der er mere end et Stenk af Eventyr over Kommandørkapt. Rasmussen, naar han let og adræt smøger sig ud af en Spitfire i Kastrup Lufthavn omgivet af beundrende Ungdom fra Værksteder og Hangarer. Deres Øjne glider fra Maskinens Cockpit til Flyveren, hvis markante Træk og skarpe Profil holder Blikket fangen.

Paa Luftvaabnets Omraade er Kommandørkapt. Rasmussen en Kapacitet. Allerede i 1927 erhvervede han som ung Søjltant Certifikat som Flyvebaadsfører, avancerede fire Aar efter, i 1931, til Stillingen som Chef for Luftmarinestationen i Ringsted efter nogen Tids Tjeneste i Royal Air Force i England.

Den berømmelige Undsætningsflyvning til Østgrønland.

I vide Krese er Marinens Flyvevæsens nyudnævnte Chef tillige kendt under Navnet »Grønlandsflyveren« bl. a. fra sin Deltagelse i Knud Rasmussens VII Thule-Ekspedition. Bedst kendt af Offentligheden i Forbindelse med Grønland blev Kommandørkapt. Rasmussen vel, da han i August 1935 sammen med Søjltant Riemann og Radiomekaniker Greve Rasmussen frivilligt stillede sig til Raadighed for den farefulde og berømmelige Undsætningsflyvning til fire indefrosne Nanokfolk ved Kap Berlin paa Østgrønland.

Det er trods alt ikke saa forfærdelig længe siden, at man blev henrevet til den største Spænding ved et Telegram af denne Art i Dagbladen:

— Marineministeriet meddelte i Gaar, at Dantorp-Torpedoplan Nr. 201 er blevet gjort klar til en Undsætningsflyvning København — Scoresbysund. Maskinen, der skal føres af Kaptajnløjtnant Erik Rasmussen, vil antagelig starte fra Luftmarinestationen i Eftermiddag.

Kort forinden Flyveren startede, udtalte en sagkyndig Udlænding: — Det kan godt være, at jeres Kaptajnløjtn. Rasmussen gaar lige op til Kap Berlin, lander paa Søen, tager Mændene om Bord og flyver hjem mod dem: men netop fordi denne Flyver selv kender Forholdene paa Østkysten af Grønland, finder jeg hans Flyvning beundringsværdig. Han ved hvilke Farer, der ligger og venter paa ham, og han flyver alligevel. Det er tappert. Det er virkelig mandigt gjort. Han har min Respekt, denne Flyver, han vil vinde hele Verdens Beundring, hvad enten Flyvningen vil lykkes eller ej.

Undsætningsflyvningen gennemførte en Tur under de vanskeligst tænkelige Vejrforhold over Færøerne til Island. Her forelaa imidlertid Telegram om, at Nanokfolkene var blevet hjærget af det norske Skib »Buskø«, og Ekspeditionen blev standset i Reykjavik. Historien er bragt frem i Erindringerne her, fordi den paa saa fortræffelig Maade skildrer de Egenskaber, der kendetegner Kommandørkapt. Erik Rasmussen, en Handlingens Mand og en erfaren Flyver.

Opgaverne for Marinens Flyvevæsen i Fremtiden.

Nu er det jo ikke Grønland, Kommandørkapt. Rasmussen nærmest vil komme til at beskæftige sig med i sin nye Stilling, og FLYV har derfor bedt ham selv fremsætte et Par Udtalelser om de fremtidige Opgaver.

Søværnets Flyvevæsen vil fortsætte indenfor den hidtidige Ramme, siger Kommandørkapt. Rasmussen. I Hovedtrækkene er det saaledes, at Flyveskolerne og den fælles tekniske Tjeneste for Luftvaabnene er blevet underlagt Oberst Ørum. Selve Marinens Flyvevæsen er underlagt min Stilling, men der vil naturligvis blive Tale om Samarbejde i et vist Omfang.

En Catalina splittet til Reservedele.

— Hvilket Materiel disponerer Marinens Flyvevæsen over?

— For Øjeblikket har vi de fem amerikanske Catalina-Maskiner og syv engelske Sea-otters, hvoraf vi lige har faaet de sidste hjem. Vi havde oprindelig seks Catalina-Maskiner derude, men det var hele Tiden Tanken, at den sjette skulde anvendes som Reservedele for de fem andre. Den var i en saadan Stand, at den kunde flyves direkte hjem fra Amerika, men nu er der ikke saa frygtelig meget igen af den. Det var den mest praktiske og billigste Maade at skaffe Reservedelene paa.

Videre raader Luftmarinen over et Antal Jager- og Træningsmaskiner, saasom Harvard, Oxford, Proctor og Spitfire, stationeret i et Par Hangarer i Kastrup Lufthavn. Dette Materiel skal fortrinsvis anvendes til Uddannelse af Mandskab.

— Hvormange Spitfires faar vi hjem fra de saakaldte allierede Overskudslagre?

— 38 ialt, men vi har hidtil kun modtaget tre. Resten kommer hertil efterhaanden.

— Hvor hurtigt flyver vore Spitfires?

— Hastigheden ligger omkring 640 km i Timen. Det er Maskiner, som naturligvis kan anvendes ved militære Opgaver, men Tanken er først og fremmest den, at de er velegnede som Overgangstype til de helt moderne Reaktor-Maskiner, vi haaber engang at kunne faa. Foreløbig skal vi imidlertid blot igang. w. n. h.

★

Direktør Tyge J. Rothe

70 Aar.



En af de Mænd, der har betydet saa uhyre meget for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs Trivsel og Udvikling, Direktør Tyge J. Rothe, fyldte den 3. December 70 Aar. Direktør Rothe var Formand for Selskabet fra 1927 til 1933, og hans Indsats og Initiativ skabte det solide Grundlag, hvorpaa Selskabet arbejder i Dag. Det var bl. a. paa Direktør Rothes Initiativ, at FLYV blev startet i 1928. Som Tak for sit store Arbejde for DKDAS fik Direktør Rothe ved sin Afgang som Formand overrakt Selskabets Guldplaque.

★

Kommandør P. Scheibel forlader Søværnet

Umiddelbart efter at Forsvarsministeren havde truffet Bestemmelse om den kommende Nyordning af et fælles Flyvevaaben, indsendte Chefen for Søværnets Flyvevæsen, Kommandør P. Scheibel sin Ansøgning om Afsked, og den 1. December fratraadte Kommandøren sin Tjeneste. Kommandør Scheibel blev Sekondløjtnant i 1913, to Aar senere blev han Elev paa Marinens Flyveskole, og i en Aarrække vekslede hans Tjeneste ved Flyvevæsenet med Tjeneste i Orlogsskibene og Fiskerinspektionsskibene. I 1933 blev han som Orlogskaptajn Chef for Flyveskolen, i 1937 fulgte Udnævnelsen til Kommandørkaptajn, i 1941 blev han ansat som Chef for Marinens Flyvevæsen, og senere kom Udnævnelsen til Kommandør.

Kommandør Scheibel overgaar til en Stilling i et stort dansk Eksportfirma.

D. D. L.s første Mekaniker fyldt 50 Aar

DEN 1. December fyldte Flyvemaskinist **Andreas Asmussen**, D. D. L., 50 Aar. Andreas Asmussen er ikke alene den ældste Funktionær i Det Danske Luftfartselskab, han er tillige efter Oplysninger, Hollænderne har fundet ud af, Verdens ældste aktive Flyvemekaniker eller Flyvemaskinist, som det nu hedder.

I April 1920 kom Andreas Asmussen til Luftfartselskabet og var saaledes den første Flyvemekaniker paa en dansk Rutemaskine. Det var dengang man fløj med aabne De Havilland DH9, Søflyvemaskinen Friedrichshafen FF-49 og den engelske Avro. Det var Krigsflyvemaskiner, der blev bygget om til Passagertrafik.

Flyvemaskinist Asmussen udtaler selv til FLYV, at han har fløjet ca. to og en halv Million Luftkilometer svarende til 18000 Timer i Luften.

Han er stadig en af Luftfartselskabets mest aktive Folk paa Ruterne, og det er faktisk en Tilfældighed, hvor man træffer ham i Verden. Snart er han i Nairobi og snart paa Bornholm. At Asmussen navnlig i de første Pioneraar og i de tredive Aar, der fulgte, har holdt de Maskiner, han har haft



med at gøre, i Luften paa hver eneste Tur, er vel det bedste Bevis for, at han ikke er helt uden Kendskab til Flyvning og Motorer. Den Pilot, der har Asmussen med, er ikke ilde faren. *w. n. h.*

Norge bygger Stor-Lufthavne

INDEN for norske Luftfartskrese er man stærkt optaget af Problemerne i Forbindelse med de forskellige Lufthavne og Mulighederne for Udvidelse. Skal Sola-Flyvepladsen ved Stavanger, den norske Storlufthavn, som Tyskerne anvendte ikke mindre end 400 Millioner Kr. paa under Krigen, til næste Efteraar kunne tage de store Strato-cruisere i regulær Trafik, kræves ganske betydelige Udvidelser af de eksisterende Anlæg og Bygning af nye Startbaner foruden Værksteder og Ekspeditionsbygninger. Man regner med en Udgift paa omkring 22 Millioner norske Kr.

Flere Medlemmer af den nedsatte norske Luftfartskommission var for nogen Tid siden paa et Besøg i Kastrup Lufthavn for at besigtige de danske Flyvepladsanlæg og drage Nytte af de Erfaringer, man har gjort her.

Sola bliver indrettet paa Maskiner indtil 150 Tons.

— Sola-Lufthavnen kan blive en af de bedste europæiske Lufthavne, udtalte Flyvepladskonsulent, Ingeniør **Gard** til FLYV's Medarbejder. Den nuværende Øst-Vestbane er ikke mindre end 120 Meter bred. Den er 1800 Meter lang, men vil i Henhold til ICAO blive forlænget til 2500 Meter. Det vil i Virkeligheden sige, at Sola kan tage Maskiner paa indtil 150 Tons. Endvidere bygges en ny Startbane i Nord-Sydretningen paa 2550 Meter og med en Bredde paa 90 Meter.

— Startbaneanlægene alene vil komme til at koste 9,6 Millioner Kr., fortsatte den norske Ingeniør, og vi regner med at kunne fuldføre Arbejdet paa mindre end et halvt Aar fra den Dag, Storlinget har givet sin Bevilling.

Men Startbanerne er naturligvis ikke tilstrækkeligt. Der vil ogsaa blive opført moderne Værkstedsbygninger til 8,3 Millioner Kroner.

Med Hensyn til Værkstederne mente Ingeniør **Gard** ikke, de kunde staa klar før i Slutningen af 1950. Videre har den norske Luftfartskommission foretaget en Række Undersøgelser paa Fornebu, som det er Meningen at udvide, saa den kan tage i hvert Fald DC 4-Maskiner. I Øjeblikket er det kun muligt at flyve paa Oslo-Lufthavnen med DC 3.

Udvidelserne her vil blive et ganske storlaet Ingeniørarbejde. Fornebu ligger nemlig saadan, at man for at udvide Startbanerne faktisk skal fylde et betydeligt Areal op. Udgifterne har oprindeligt været beregnet til omkring 35 Millioner Kr., men ved at tage Fyldmasse, Slam og lignende fra de omliggende Bugter antages det, at man kan spare Udgifter paa mellem 15 og 20 Millioner Kr.

Startbaner paa Opfyldning af Slam, Jord og Sand.

Paa Opfyldningen af Slam, Jord og Sand lægges store Mængder Asfalt, hvorpaa endelig Betonstartbanerne kan støbes. Foruden selve Startbaneanlægene vil naturligvis ogsaa Administrationsbygning o. l. blive udvidet og moderniseret. Naar Luftfartskommissionens Ekspertter har indgivet deres Forslag til Myndighederne, vil der saa blive truffet endelig Beslutning. Der bestaar nemlig endnu den Mulighed, at man tillige vil gøre noget ud af Gardermoen Flyveplads og anvende den sekundært sammen med Fornebu og Sola. *w. n. h.*

MØLVIGS BITTERMANDEL



Stratocruiserne vil afvekslende gaa over Sola og København og faa Endestation i Stockholm. Her er Mølvigs Opmættelse af »Premieren« i Kastrup. Den ventes at finde Sted hen paa Sommeren.

Bristol Helikopteren Type 171 MK I

Interessant ny engelsk Helikopter



Bristol 171 er en konventionel Helikopter med Hovedrotor og stabiliserende Halerotor, men har interessante Enkeltheder.

BRISTOL's Helikopter Type 171, som er konstrueret af *Racul Hafner*, er det første Luftfartøj med roterende Bæreplaner, som Bristol Aeroplane Company har bygget. Stort set ligner den andre kendte Helikoptere med en Hovedrotor og en mindre Halerotor (til Modvirkning af Kroppens Rotation). Den er beregnet at skulle anvendes som Lufttaxa, Tilbringer-Luftfartøj, Redningsarbejde eller Artilleriobservation. Den har Plads til fire Personer, heri inkluderet en eller to Flyvere.

Fra Konstruktørens Side er det tilstræbt at gøre Bristol Helikopteren saa »flyvesikker« som muligt, og et Led i disse Bestræbelser er Hovedrotorens meget store kinetiske Energi, som muliggør en sikker Landing fra en hvilken som helst Højde.

Inden Bristol Aeroplane Company naaede saa vidt, at det kunde bringe en salgssædlig Helikopter paa Markedet, har det ladet foretage en lang Række Prøver med to Forsøgstyper. Endvidere har Bristol bygget et Forsøgsskammer, hvori der har været afholdt Forsøg med Rotorer i fuld Størrelse. Rotorerne har ikke blot været prøvet paa de maksimale Hastigheder, de vil komme op

Halerotoren og den lille Stabiliseringsflade.



paa under Flyvning, men paa saa store Rotationshastigheder, at Brudgrænsen blev naaet.

Konstruktionen.

Kroppen bestaar af tre Dele: Næsepartiet, Midterpartiet og Halepartiet. Næsepartiet er en svejset Staalrørskonstruktion, beklædt med Metalplader og Triplexglas. Midterpartiet er ligeledes en Staalrørskonstruktion med Metalbeklædning, medens Halepartiet er en Skalkonstruktion af Metal. Understellet er trehjulet og affjedret; agterude findes en lang Haleslæber, der skal forhindre Halerotoren i at komme i Berøring med Jorden under Landing.

De tre Blade i Hovedrotoren er Trækonstruktions, bestaaende af en Formbjælke langs den førende Kant, med Træribber og Krydsfinerbeklædning.

Motor.

Type 171 MK I er udstyret med en Wasp Junior 9-cyl. Stjernemotor paa 50 HK, men de efterfølgende Typer, der vil faa Betegnelsen 171 MK II, vil blive udstyret med en Alvis Leonides Stjernemotor.

Motoren er anbragt paa sædvanlig Maade med Krumtapakslen vandret midt i Kroppen under Rotoren. En Ventilator tilfører den til Motorens Køling nødvendige Luft. Baade foran og bagved Motoren er anbragt et brandsikkert Skot. Motorkraften overføres gennem en Centrifugalkobling til en konisk Tandhjulsvedvæksling og derfra gennem en lodret Aksel til Hovedgearkassen lige under Rotorhovedet. Fra denne øverste Gearkasse gaar der en Aksel bagud til Halerotoren.

Rotorbladene.

Rotorbladene er hængslede til den lodrette Aksel paa en saadan Maade, at de har en vis Bevægelsesfrihed i det vandrette og lodrette Plan. Afstandsstænger med indskudte Gummibuffer holder de tre Rotorblade fra hinanden under en Vinkel paa

120°. De enkelte Rotorblade er fastgjort til en Metalrod, saaledes at de paa Jorden kan klappes tilbage langs med Kroppen. Derved kommer Luftfartøjets Bredde ned paa 2,95 Meter.

Styregrejer.

Styregrejerne i Førerrummet bestaar af den sædvanlige Styrestang til Manøvrering af Luftfartøjet omkring Længdeaksen og Tværaksen, en anden Styrestang for Betjening af Rotorbladenes Stigningsvinkel, og Pedaler for Styling af Luftfartøjet omkring den lodrette Akse. Hovedstyrestangen virker gennem Trækstænger paa Rotornavet, saaledes at en Bevægelse af Styrestangen kan faa Rotoren til at hæle fremefter, til Siderne eller bagud, og det bevirker, at Helikopteren trækkes henholdsvis fremefter, til Siderne og baglæns. Den anden Styrestang kan, ligeledes ved Hjælp af Trækstænger, variere Rotorbladenes Stigningsvinkel, og derved faa Luftfartøjet til at stige, miste Højde eller holde sin Højde over samme Sted. Pedalerne er ved Hjælp af Kabler forbundet med Halerotorens Blade; naar der trædes paa en af Pedalerne, varieres Stigningen paa tre Blade samtidig, og dette medfører, at Luftfartøjet foretager en Drejning.

Sikker Landing.

Bristol Type 171 er i Besiddelse af en særlig fordelagtig Egenskab, idet Hovedrotoren er konstrueret saaledes, at den har et stort Inertimoment og et stort Omdrejningstal. Denne Kombination giver Rotoren en meget stor kinetisk Energi, som kan udnyttes i Tilfælde af Motorstop for at sikre en ordentlig Landing. En af Helikopterens store Ulemper har nemlig været den, at Føreren i Tilfælde af Motorhavarier i lav Højde, hvor der ikke var Plads nok til at Tyngdekraften kunde naa at bibringe Rotoren den nødvendige Omdrejninger, næsten aldrig kunde undgaa at havare i Landingen. Takket være den store kinetiske Energi, som Type 171 er i Besiddelse af, vil det imidlertid altid være muligt at foretage en sikker Landing, fordi Rotorens Energi gør det muligt for Luftfartøjet at holde stille i Luften nogle faa Sekunder, før Hjulene tager Jorden.

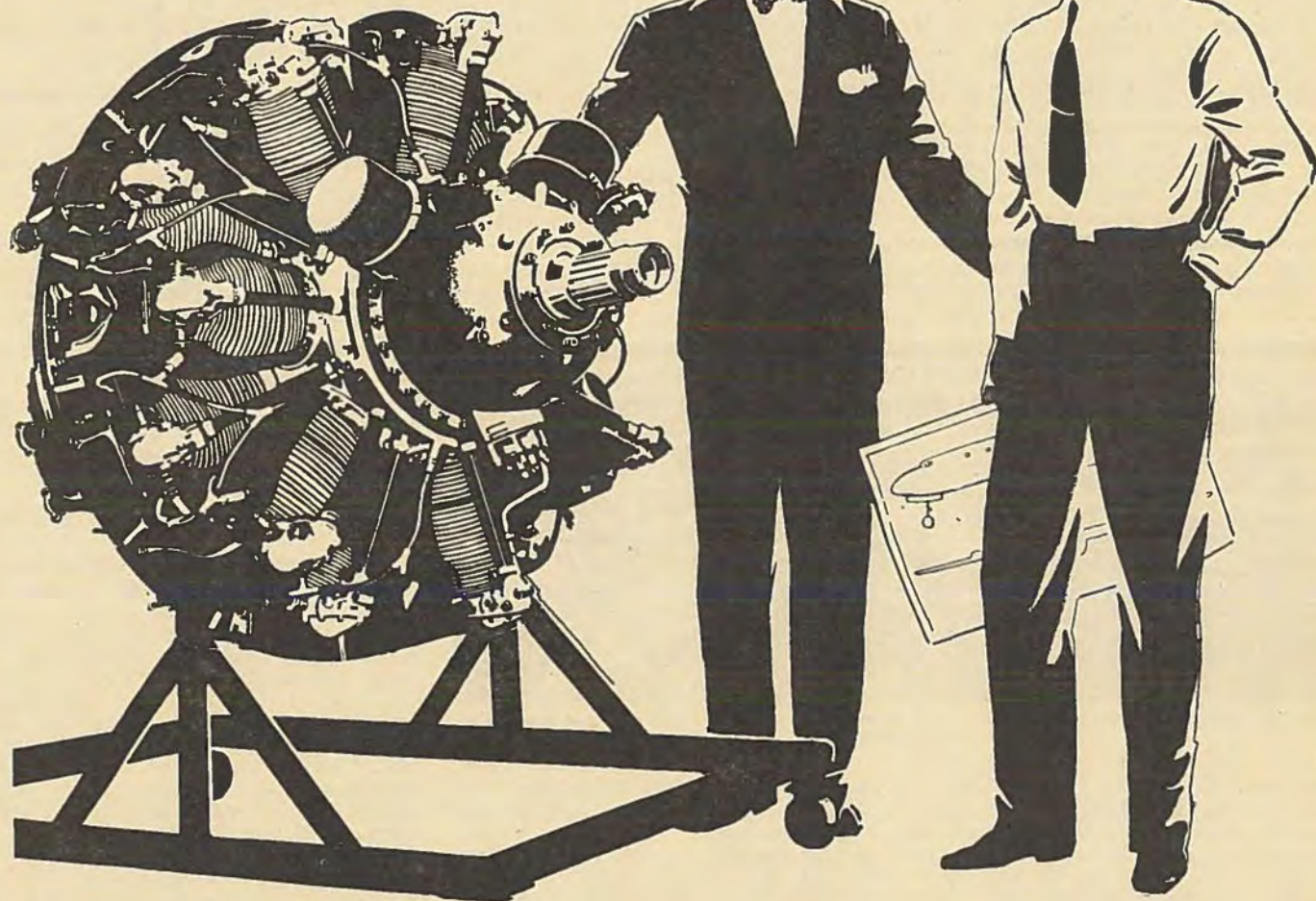
Dimensioner.

Hovedrotorens Diameter 14,45 m, Halerorens Diameter 2,93 m, Længde (med tilbagefoldede Blade) 13,87 m, Bredde (med tilbagefoldede Blade) 2,95 m, Højde 3,56 m, Sporvidde 2,74 m.

Hovedrotorens indviklede Nav er en omhyggeligt udformet Mekanisme.



Præsentation af en NY TWIN WASP



For at imødekomme Kravet til en Flyvemotor i 1650 HK-Klassen, der er lige saa robust og paalidelig som dens berømte Forgængere, præsenterer Pratt & Whitney en ny R-2180.

I denne Motor forefindes mange af de gennemprøvede Enkeltheder, som er karakteristiske for de 3500 HK Wasp Major og 2100 HK Double Wasp Motorer, foruden talrige konstruktive Forbedringer, som hjælper med til at skabe bedre økonomisk Drift og nemmere Vedligeholdelse.

Kontor i Europa:
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

UNITED AIRCRAFT
Export Corporation

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

HOLLANDS FLYVNING

(Fortsat fra Nr. 12 1947 Side 270)

Fokker arbejder energisk paa en kraftig elementær Træningstype S11 Instructor, der ligesom F25 har en 190 HK Lycoming Motor. Det er en konventionel Type med Lærer og Elev ved Siden af hinanden i en rummelig Kabine og evt. Plads til en observerende Elev bagved. Den bygges saavel med normalt Understel som med Næsehjul.

Fokker S13 er en Træningsmaskine med to 600 HK Wasp-Motorer til Brug ved Instruktions af Navigatører, Bombardører etc., som der ogsaa stod en »mock-up« af. Herudover arbejdes der paa de store Tegnestuer ogsaa paa saavel civile som militære reaktionsdrevne Typer.

Ypenburg Flyvepladsen.

Mens Schiphol er forbeholdt Lufttrafikken, holder den øvrige civile Flyvning til paa



En Koolhoven FK43 Taxamaskine i Luften over Ypenburg Flyvepladsen, der ligger ved Hovedvejen Haag—Rotterdam.

Ypenburg-Flyvepladsen mellem Haag og Delft. Den drives af *Frits Diepen Vliegtuigen NV*, som er et betydeligt Foretagende indenfor hollandsk Luftfart. Det er et Bilfirma, som har kastet sig over Flyvningen. De byggede i Hemmelighed under Krigen Diepen Difoga, som meget ligner Promotor. Man enedes derfor om at koncentrere sig om Promotor, som Diepen har Salgsretten paa, mens Difoga staar og fortæres af Vind og Vejr i Ypenburg. Diepen sælger ligeledes S11, som der er bestilt 100 af. Herudover driver Diepen som eneste hollandske Firma Taxaflyvning. Firmaet fik bygget nogle af den gamle Type Koolhoven FK43 hos Fokker. De har Plads til 3 Passagerer, men virker ikke saa vellykkede som den oprindelige Udgave — Starten er utilladelig lang. Men Opgaven er ogsaa blot at udfylde Pausen, inden F25 kommer. Yderligere flyves med den 2-motorede amerikanske Cessna Bobcat, ligesom man har 3 Fokker S9 til Reklame, Fotografering, etc.

Taxapriserne med FK43 er 1,35 Kr. pr. km for Enkelttur, 0,90 Kr. for Returrejse. Ved sidstnævnte er der 1 à 2 Timers gratis Ventetid, men herudover betales 9 Kr. i Timen om Dagen og 45 Kr. for en Nat.

Paa Pladsen, der har en tiltalende Hovedbygning med Restaurant, Hangarer og Værksteder, var der ogsaa en Helikopter, Sikorski S51, som sikkert vil være til stor Nytte paa de smaa Øer under Isvintre.

I Ypenburg findes ogsaa Hollands Statsflyveskole, *Rijksluchtvaartschool*, der paa 2

Aar giver unge Mænd en grundig Uddannelse, især teoretisk. Praktisk flyver de 40 Timer paa Tiger Moth og 80 paa Harvard. Desuden faar de grundig Link-Træner-Uddannelse. Det er en rent civil Uddannelse, efter hvilken de bedst egnede kan fortsætte paa KLMs Trafikflyverskole. KLM har nemlig maattet antage en Masse udenlandske Flyvere, men vil senere have hollandske. Mærkeligt nok er det vanskeligt at faa de 150—200 Elever, man skal bruge aarligt, til Trods for, at det hele kun koster 1800 Kr. og kun hvis man kan betale det!

Privatflyvning og Luftsport.

M. H. t. Privatflyvning er man efter Krigen ikke kommet saa vidt som i Danmark. Hovedårsagen er Mangel paa Materiel. Allerede før Krigen var al Uddannelse koncentreret i *Nationale Luchtvaartschool*, som

Flyvningen og at skaffe Tilgang til Statsflyveskolen og KLM. Paa Motorflyveomraadet har KNVvL sammen med Turistorganisationerne en Mand stationeret i Ypenburg.

Hovedkvarteret ligger i Haag, hvor der er et velbesøgt og righoldigt Flyvebibliotek med fast Bibliotekar. Her redigeres ogsaa Medlemsbladet »Avia«, der udgives af Klubben og udkommer 2 Gange om Maanednen.

Svæveflyvningen er i god Udvikling. Der er knap 100 Planer, de fleste bygget hos Fokker efter Krigen til for KNVvL meget fordelagtige Priser. Man har dog fortrudt, at der blev bygget ensædende Skoleglidere (Grunau 9), fortæller Svæveflyvechefen *Dresselhuys* — der har været alt for mange Havarier. Efter et Forsøgskursus med Begynderskoling i Kranich i Flysløb, hvorfra de gik solo paa Baby efter 15—20 Ture à 20 Min., vil man fra næste Aar koncentrere Uddannelsen til en Centralskole ved Arnhem, hvor man vil anvende Gövier. Iøvrigt har KNVvL foruden Skolegliderne 24 Grunau Baby (Bundkobling) og 6 Olympia, som udlejes til Klubberne. Disse maa ikke selv bygge. Der er 40 Certificatindehavere og kun 4 Sølv-C-Indhavere, men 20 mangler kun Varigheden. Distancerekorden er 240 km (Maalflyvning), Varigheden 24 T. 04 Min, Højden 2700 m. Der er 634 Medlemmer i 23 Klubber. Statsstøtten har i 1947 andraget ca. 100.000 Kr., men ventes at komme betydeligt højere op.

For Distanceflyvninger betales kontante Præmier efter en progressiv Skala, saaledes at man har alle Udgifter til Hjemtransport, Ophold m. m. dækket. Noget lignende er iøvrigt Tilfældet i Svejs.

Ogsaa Modelflyvningen, der ledes af *Van Hattum* som teknisk Chef, er statsstøttet — i 1947 med ca. 29.000 Kr. I KNVvL er der som i den svejtsiske Aeroklub et Forsøgsværksted, hvor nye Typer udprøves. Der udgives mange Tegninger. Der er knap 2000 Modelflyvere i Holland, som har 11 Mill. Indbyggere. Svævemodellerne er ikke præget af »nye Teorier«, mange har et tysk Præg; vi saa endda 1935-Modellen »Strolche«, som herhjemme uddøde i 1939. Der er fremskaffet lidt Motorgummi og Balsa, saa der kan bygges Gummimotormodeller igen. — Luftfartsvesenet er altid meget hjælpsomt, naar det gælder om at skaffe Valuta til sligt — og til Repræsentation i Udlandet.

I den hollandske Luftsport lægges tydelig Vægt paa Kvalitet — det er ikke som i visse Lande en statsunderstøttet overfladisk Masseuddannelse med hovedsageligt militære Formaal.

P. W.



Fokker P1 Partner til to Personer. Bemærk, hvor nemt Ind- og Udstigning kan foregaa. Projektet er dog henlagt indtil videre.



Den motorløse Mc Donnell Helikopter drives af Vædske-Raketter i Tipperne af de to Blade, Brændstofbeholderne ses nederst i Luftfartøjet.

Helikopter-Motorecyklen. Den amerikanske Hærs Luftstyrker har afholdt Forsøg med en Helikopter-Motorecykle. Det mærkelige Luftfartøj vejer kun 140 kg, men det har ikke desto mindre fløjet med en Last paa 136 kg og opnaaet en Fart paa 80 km/T. — Flyvningerne fandt Sted ved St. Louis.

Concordia ikke i Produktion

Cunliffe-Owen Concordia, som for nylig var paa Demonstrationstur i Skandinavien, bliver ikke sat i Produktion, da Verdensøkonomien ikke tillader tilstrækkeligt Salg. Men Firmaet klarer sig paa sin Produktion af Badekar, som betaler sig bedre.

Vickers Viking udstyres forsøgsvis med Reaktorer

Vickers Armstrong-Fabrikerne i Weybridge i England har nu leveret over 100 Vickers Viking Trafikmaskiner, medens man ligger inde med Ordre paa endnu 70. I Øjeblikket arbejdes paa en reaktordreven Version af samme Type. Den vil forsøgsvis blive udstyret med to Rolls Royce Nene-Reaktorer og ventes at kunne flyve med en Hastighed paa 785 km i Timen.

Udbygningen af Aalborg Lufthavn

Mens det almindelige Indtryk er, at der slet intet er gjort ud af Lufthavnsarbejderne i Provinsen, viser et Besøg i Aalborg, at der dog sker noget her, selv om alle synes, det er for lidt og for langsomt. Der er indrettet en midlertidig Administrationsbygning, som uheldigvis ligger i den NV-lige Side af Pladsen, saa Vejen dertil fra Aalborg fordobles. Der var imidlertid ingen i den østlige Side af Pladsen, der var anvendelig, saa man maa vente med tilfredsstillende Forhold, til der kan bygges. En stor Hangar nær Administrationsbygningen er ved at blive ombygget og repareret, mens en Del af de smaa rives ned for at sikre fri Indflyvning. Der lægges »Forklæde« foran Bygningen, ligesom Pladsens Belysning udbygges, bl. a. med Indflyvningsbelysning til Hovedbanen. Flyveledelse, Vejrtjeneste og Radio udbygges stadig, men endnu er der intet Instrumentlandingsystem. Det er glædeligt at konstatere, at der arbejdes i Aalborg. Forhaabentlig sker der ogsaa snart noget i Esbjerg, Odense, Aarhus og ikke mindst Rønne!

Forsøg med Faldskærmsudspring ved 800 km/T

I England har man afholdt et interessant Forsøg, idet man fra en tosædet Gloster, der fløj med en Fart af 800 km/T., har »slynget« Passageren med Sæde og Faldskærm klar af Luftfartøjet. Anordningen, som blev anvendt, er konstrueret af Mr. James Martin. Luftfartøjet fløj i 4000 Meters Højde. Umiddelbart før Udslyngningen blev Dækslet over Cockpit'et skubbet tilbage, Passageren trak en Hætte ned over Ansigtet for at beskytte det mod Luftpresset, og umiddelbart derefter blev han »skudt« til Vejrs siddende i sit Sæde. Efter at være kommet klar af Luftfartøjet, udløste han sin Faldskærm og landede uden Vanskelighed.

En Helikopter som Standardudstyr i Krigsskibe

Som Resultat af en Række Erfaringer under nogle Flaadegøvelser i Atlanterhavet har Admiral John Wilkes foreslaet, at alle større Skibe i den amerikanske Krigsmarine bør udstyres med en Helikopter. Til Forsøgene blev anvendt en Sikorsky Helikopter S-51, og det viste sig, at den kunde overtage en hel Del af de Hverv, der ellers tilfaldt Torpedobaadene, som f. Eks. Aflevering af Post, Udveksling af Personel m. m., og at den endvidere kunde anvendes til Redningsforetagender, hvortil Torpedobaadene enten maatte give op eller ikke kunde naa frem i rette Tid.



Verdens største Flyvemaskine »Hercules« er nu i Gang med Prøverne. Denne 8-motorede jätte vejer 3½ Gang saa meget som sin 12-motorede Forgænger Dornier Do X fra 1929, men Motorstyrken er ikke forholdsvis større — 24000 HK mod 7380. Hughes HK I er bygget af Træ.

Uofficiel Hastighedsrekord — 1088 km/T

Som meddelt i forrige Nummer af FLYV blev der i Slutningen af August sat ny Hastighedsrekord, idet en Douglas Sky-streak naaede op paa 1046,8 km/T. Uofficielt er denne Rekord blevet slaadt i Slutningen af Oktober, hvor den samme Maskine naaede en Flyvehastighed paa 1088 km/T. Rekorden blev sat i Overværelse af Repræsentanter for Luftvaabnet.

Nye Flyveskoler

Fra 1. December er der oprettet en ny elementær Flyveskole, hvor Optagelsesbetingelserne stort set har været de samme som ved Flyvevæsenets Skoler før Krigen. Endvidere er der oprettet en ny Flyvemekanikerskole. Uddannelsen varer 2½ Aar.

7.450 beskæftigede i skandinavisk Luftfart

SAS har nu en Personalestab paa 1031. DNL har passeret 1500, og DDL beskæftiger 2000. I Sverige har ABA og SILA tilsammen 2900 ansatte, saaledes at de tre Landes Selskaber tilsammen beskæftiger 7450 Mennesker.

Howard Hughes kæmpemæssige Flyvebaad har været i Luften. Bygningen af Luftfartøjet blev paabegyndt i 1942 for den amerikanske Regerings Regning paa et Tidspunkt, da de tyske Undervandsbaade for Alvor truede Sejladsen over Atlanterhavet. »Hercules«, som Typen blev kaldt, er en Trækonstruktion. Den kan medføre 500—700 Personer. Dimensionerne er: Spændvidde 97,5 m, Planrodens Tykkelse 3,96 m, Kroppens Længde 76,0 m og Højden 9,14 m. Fuldvægten er ca. 190 Tons. Den er udstyret med otte Motorer hver paa 3000 HK. Brændstoftankene kan rumme ca. 45.500 l.

Selv paa det øverste Dæk bag Førersædet er der rigelig Plads til Observatorer af Prøverne.



Et Størværk om Flyvning afsluttet

„Flyvebogen“s anden Del udkommet

DER tales saa ofte om den »graa« Oldtid. Læser man imidlertid de indledende Kapitler af den danske Flyvepioner Kaptajn John Foltmann's Kæmpeværk om Flyvningen og dens Historie, »Flyvebogen« kaldes den slet og ret, faar man ikke Indtryk af, at denne Oldtid har været saa forfærdelig trist. I Kaptajn Foltmann's Version er det i hvert Fald fornuftig Læsning.

— Den, der vil følge Menneskets Grublen over Flyvningens Mysticisme fra Tidernes Morgen til den Dag, Problemet blev løst, maa fordybe sig i Sagaerne og Legendernes Gaade, siger Kaptajnen et Sted. Man har Lyst at tilføje en anden Udvej, nemlig den at sætte sig i Besiddelse af Flyvebogen.

Jeg følger mig ret sikker i min Sag, naar jeg efter en Gennemgang af begge Bind af Flyvebogen, et Værk paa ikke mindre end 1200 Sider og mange Hundrede Illustrationer og Tegninger, simpelthen vil bestride, at der maatte eksistere Ting vedrørende Flyvningen og dens Historie og Udvikling lige til Strato-cruiseralderen af virkelig Interesse, som Redaktøren og hans sagkyndige Medarbejdere har overset. Det findes ikke. Det er en af Verdens mest omfattende Bøger om Flyvning, der nu foreligger paa Westermann's Forlag, og Værket repræsenterer i sin nu afsluttede Form en Indsats, der vil blive værdsat i Kæse langt udover Danmarks Grænser. Mon dette Værk ikke vil blive oversat til Verdenssprogene?

Fra Alexander den Store til Stratocruiserens Tid.

For kommende Generationer vil det være fantastisk Læsning. Beretningerne om Bal-lonerne, Flyvemaskinerne og Luftskibenes første Tid. Drama paa Drama er blevet udspillet, inden man naaede saa vidt bare at kunne flyve nogle Hundrede Meter gennem Luften. Det vil være ejendommeligt for et moderne Menneske, der sidder behageligt tilbagelænet i en Stratocruiser's Overtrykskabine seks Kilometer oppe i Luften paa nogle faa Timers Luftrejse til Amerika, Indien eller Afrika, at studere den Tid, da de amerikanske Brødre Wright eller vor egen Ellehammer blev betragtet som afsindige, naar de vilde forsøge at løfte en Maskine tungere end Luften, ja, meget tungere, op fra Jorden. Disse Pionerer blev betragtet paa samme Maade som det Sagn, Flyvebogen beretter om Alexander den Store, da han fortælles at ville foretage en Luftrejse. Han stiger til Vejrs, løftet af tamme Gribbe, for ogsaa at gøre sig til Herre over Himlen, da en Stemme raaber til ham: Alexander, hvad er det, du vil? Vil du bekæmpe Himlen, saa gaar det dig galt.

I Flyvebogen forlæses Udviklingen fremover fortalt af vore Dages Sagkyndige. Med meget stor Interesse læser man Civilingeniør Steen Ethelbergs første samlede Fremstilling paa Dansk af Reaktionsmotoren, en Flig af Sløret for Fremtidens Muligheder løftes, og det paa saare letfattelig Maade. Det sidste gælder iøvrigt for hele Værkets Tilrettelæggelse. Ordet »populært« om et Værk er saa forfærdende misbrugt; jeg ved godt, at Forlæggere ynder det, men det kan

fuldtud forsvares i dette Tilfælde. At det tillige er sagkyndigt og velunderbygget viser den Interesse, man har vist Flyvebogen i baade Luftmarinens, Hærens og private Flyveskoler. Det vil i vid Udstrækning blive anvendt af Undervisningen af de unge og nye Piloter.

Den militære Flyvning under to Krige.

At der er Tale om et yderst grundigt Op-lysningsmateriale, vil man fatte ved at høre, at 300 Sider i Flyvebogens andet Bind er forbeholdt den militære Flyvning. Materialet er her ført helt op til i Dag med nøje Gennemgang af hele Udviklingen under den sidste store Krig. Afsnittet om den militære Flyvning er et glimrende Grundlag for Forstaaelsen af de Bøger om Krigen, der er kommet frem i de sidste Par Aar.

Flyvebogen er ikke alene en Haandbog, det er sine Steder handlingsmættet Læsning. Med særlige Følelser vil Eftertiden læse Beretningen fra Luftlandeoperationen ved Arnhem, hvor Montgomery udførte sin dristige Tanke om ved et hurtigt Fremstød her at forkorte Krigens Varighed med mange Maaneder. Af Divisionens godt 10.000 Mand mistede de Allierede ved denne Operation 7605 Mand.

En officiel britisk Rapport er medtaget i Flyvebogen som et Eksempel paa Soldaternes Vilkaar i dette verdenshistoriske Slag. Major A. G. Deane-Drummond, M. C. fra Royal Signals deltog ved Arnhem med 1. Faldskærmsbrigade efter et Par Gange tidligere under Aktioner i Italien at være undsluppet Krigsfangenskab. I Spidsen for sine fyrre Mand deltog han ved Arnhem i den ulige Kamp og er til Slut alene tilbage med sin Oppasser i et forladt Hus. SS-Tropper besætter omgaaende alle Udgange, men de to engelske Faldskærmsfolk skjuler sig paa Toiletet, Døren laases med et »Optaget«. Mange af SS-Folkene var henne for at tage i Haandtaget, men som den britiske Rapport udtrykker det: »Det hænder, at Tyskerne faar Tilbagefald til gode Manerer.«

12 Dage i et Klædeskab.

Da Kampen var forbi, sneg Majoren og Oppasseren sig bort gennem nogle Frugthaver i Ly af Mørket. De aftalte at mødes paa den anden Rhinbred, men medens man aldrig saa Oppasseren igen, blev Majoren taget til Fange efter at være hoppet ned i et Granathul i Armene paa en Tysker. Han skød Tyskeren ned, men blev faa Sekunder senere selv taget. Endnu engang lykkes det vor engelske Major at undvige, og han flygter ind i et Hus, der viser sig at være den tyske Kommandostation. Han naar lige at springe ind i et Klædeskab, før nogle SS-Officerer træder ind i Stuen, og maa i 12 — tolv Dage — opholde sig i Skabet uden at faa vaadt eller tørt udover lidt Vand fra Feltflasken og en Skive Brød. Saa kommer Chansen for Flugt, endnu tre Uger er Majoren paa den »forkerte« Side af Rhinen, før det lykkes ham at svømme over til Sikkerheden.

Selv ikke den dristigste Filminstruktør eller Manuskriptforfatter vilde vel have Mod til at præsentere Publikum for en saa-

dan Beretning uden at frygte Risikoen for Betegnelsen »grov Overdrivelse og usandsynlig Romanhandling«.

Andet Bind af Flyvebogen omfatter foruden Militærflyvningen og Krigen i Luften Artikler om Sportsflyvning, Model- og Svæveflyvning, Statens Luftfartsvæsen og det internationale Luftfartssamarbejde. Det sidstnævnte er blevet behandlet af afdøde Luftfartsdirektør Knud Gregersen, der var vor største Kapacitet paa dette vanskelige Omraade herhjemme, medens Redaktør Jørgen Sandvad har taget sig af en Artikel om Verdenspressens Forhold til Flyvningen, og Redaktør Leif B. Hendil fortæller om Livet i Luften. Som et lille ekstra Krydderi har Redaktør Kaj Berg Madsen et helt Afsnit med Viser og morsomme Flyveanekdoter. Chefen for Statens Luftfartstilsyn, Overingeniør M. P. Eskildsen, skriver om det saare vigtige Problem: Luftfart og Flyvepladser; Grundlaget for Flyvemaskinens eventyrlige Hastigheder er behandlet af Viceflyvechef, Civilingeniør Bechmann; Luftkaptajn Kierkegaard skriver om Flyvernaviga-tion og Blindflyvning, og der er fortalt om Lufttrafikens Radiotjeneste, Vejrtjeneste og Sikringstjeneste paa Grundlag af I. C. A. O.s nyeste Bestemmelser.

Men tilbage staar Kaptajn Foltmann's egen helt ud jernenergiske Indsats med dette solide 2-Bindsværk. De kommende Slægtled af flyveinteresserede herhjemme vil fremtidig slaa om muligt i endnu større Taknemmelighedsgæld til ham.

w. n. h.

★

Andre Bøger

»Reaktionsflyg« af Civilingeniør Sten Langby. Forlaget Natur og Kultur, Stockholm. 246 Sider, ill. Pris. sv. Kr. 10,75. Til-sendt fra P. Haase & Søn.

Næst efter Atombomben var den reaktor-drevne Flyvemaskine den 2. Verdenskrigs mest sensationelle tekniske Nyhed. Med dette propelløse Fartvidunder er man naaet op paa Flyvehastigheder paa over 1000 km/T., og man kan uden Overdrivelse sige, at Reaktordriften har skabt en Revolution inden for den moderne Flyvning. Civilingeniør Langby er en af det svenske Luftvaabens Eksperter paa Reaktor- og Raketrift, og i den foreliggende Bog redegør han for de tekniske Forudsætninger og den hidtidige Udvikling. Der er saa at sige ikke den Ting med Hensyn til Reaktor og reaktordrevne Luftfartøjer, der ikke bliver forklaret, og det bliver gjort paa en overmaade letfattelig Maade. Det er den første Bog af denne Art, som er udkommet i Skandinavien.

»Helikopteren« af Piet Hein. Gyldendal. 82 Sider, ill. Pris Kr. 5,75.

Piet Hein fortæller begejstret om Helikopteren og dens Udviklingshistorie. Man faar at vide om Helikopterens Idé, om hvordan den flyver, og hvortil den kan anvendes, idet der dog fortrinsvis fortælles om een bestemt Helikoptertype. Dette sidste svækker dog ikke Forklaringen om, hvordan dette mærkelige Luftfartøj bærer sig ad med at flyve baade forlæns, sidelæns og baglæns og hænge stille i Luften. Helikopteren er og bliver et Luftfartøj for sig selv, og den fortjener den Begejstring, som Forfatteren lægger for Dagen, naar han skriver om den. Men Hensyn til visse Forklaringer og visse Udtryk er vi dog ikke enige med Forfatteren.

RESULTATER

»Merlin, som den benyttes i Trafikflyvningen, har fastslaaet, at den vædskekølede Motor er den mest paalidelige Motortype til kommerciel Flyvning. I dens forskellige Former er den sandsynligvis blevet installeret i flere Flyvemaskinetyper end nogen anden Motor-Enhed i Verden.«



ROLLS-ROYCE

Aero

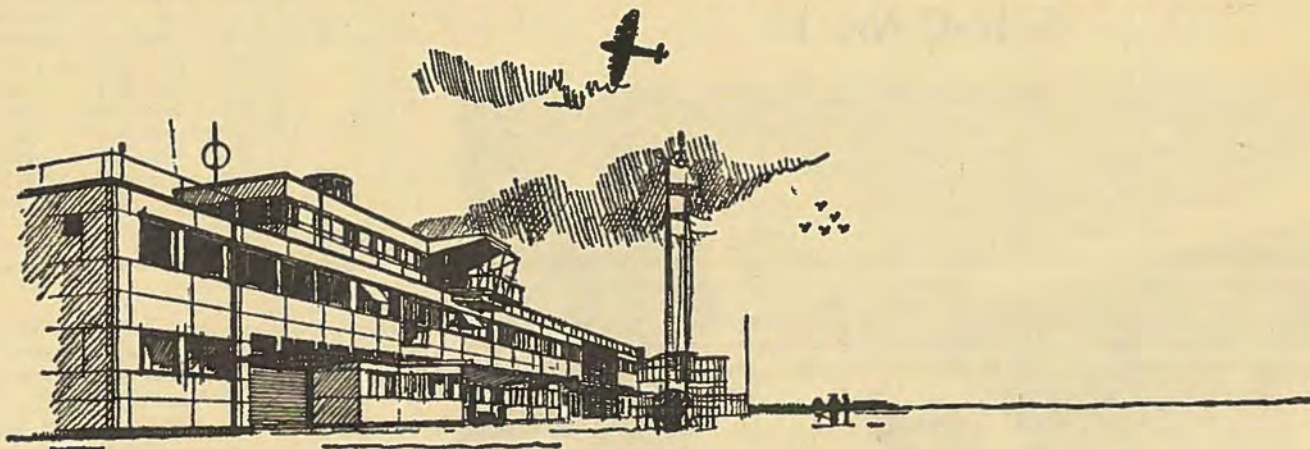
M O T O R E R

FOR FART OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPRÆSENTANT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . SYDHAVNEN . KØBENHAVN SV.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK

ETERNIT

TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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

SVÆVEFLYVER UNIONENS REPRÆSENTANTSKABSMØDE

Sympati for Reorganisationsplanerne

Paa D. Sv. U.s Repræsentantskabsmøde i Aalborg den 23. November aflagde Formanden, Dir. Dessau, en indholdsrig Beretning over Aarets Resultater, som vil være FLYV's Læsere bekendt. Herudover kan nævnes de mange Forhandlinger, der er ført med Myndighederne. Saaledes var det efter en længere Indsats lykkedes at skaffe Stamgruppen Tilladelse til at indføre en Klemm 25, som de havde faaet foræret i Sverige! Flyvepladsspørgsmaalene, især ved København, gav Anledning til meget Forhandlingsarbejde med de militære Myndigheder. Statsstøtteansøgningen blev udførligt omtalt. Den omfattede for Svæveflyvnings Vedkommende 1 Million Kr. til Nyanskaffelser over 3 Aar samt 60.000 Kr. aarlig.

I Tilslutning til Formandens Beretning gennemgik Civilingeniør Harboe Arbejdet med SM-Bladene. Civilingeniør Eckert gennemgik Statistikken, mens Redaktør Thinesen talte om Sommerlejren. Kassereren, Revisor Elvang, fik Decharge for Regnskabet, der foruden Tilskud fra DKDAS og Flyvedagen udviste et Beløb paa 2700 Kr. fra Tubborgfondet til Instrumentering af tre Baby'er. De to af disse er endnu ikke færdige p. Gr. af Mangel paa Beklædningsmateriale.

Eksklusionen af Løjtnant Aggersbøl ophevedes. Dernæst diskuteredes indgaaende Lovudvalgets Forslag til Reorganisering af hele Privatflyveorganisationen, og efter at Repræsentantskabet havde faaet nogle nærmere Oplysninger, godkendte de med 27 Stemmer mod 2 (1 blank) Formandens Forslag til en Resolution, der bemyndigede Bestyrelsen til at fortsætte Arbejdet for den

nye Organisations Gennemførelse. — Et Forslag om gensidig Forsikring blev ikke gennemført.

Bestyrelsen genvalgtes, og paa en ledig Plads indvalgte John Wetlesen, Aarhus. Under Eventuelt uddeltes Flyvedagspokalerne. Det henstilledes til Bestyrelsen at arbejde for Nedsættelse af Timetallet for erfarne Svæveflyvere, der tager Privatflyvercertifikat. Til Slut henstilledes, at der skulde Godkendelse fra Unionen, naar danske Svæveflyvere fløj i Udlandet, saaledes at en saadan Repræsentation var Landet værdig.



AVIATOR 15 AAR

I Anledning af Aalborg-Klubben »Aviator« 15 Aars Jubilæum fandt Unionens Repræsentantskabsmøde Sted i Aalborg i Forbindelse med en smuk Fest i »Kildene«, hvori deltog et lille Hundrede Mennesker, heriblandt Velyndere af Klubben. »Aviator«, der blev stiftet den 25. Oktober 1932, er den ældste af de eksisterende Svæveflyveklubber i Landet. I alle 15 Aar har C. C. Hansen med jysk Sindighed styret Skuden gennem de mange Vanskeligheder, og han og Klubben blev da ogsaa hyldet i Sang og Tale. Ved Middagen uddeltes første Nummer af Medlemsbladet »Cumulus«, der bl. a. oplyser, at Klubben har en 2 G under Bygning. Der blev danset og snakket Svæveflyvning til langt ud paa Aftenen. Det var en hyggelig Fest.

Dansk Svæveflyver Unions Aarsstatistik

Vi bringer her nogle Uddrag og Ekstrakter af Unionens Aarsstatistik (1. Okt. 1946—30. Sept. 47).

	Startantal		Flyvetid		Havarier	
	1946	1947	1946	1947	1946	1947
Glidepl.	11179	11903	190 T.	205 T.	15	12
Ovgs.pl.	4272	6276	337 T.	765 T.	5	9
Antal Distanceflyvning: 1946: 2 1947: 39						
Flyvekm.: 1946: 94 km 1947: 2315 km						
Antal Klubber			1946	1947		
Antal Medlemmer			41	34		
Glideplaner			741	687		
Overgangsplaner			30	36		
Svæveplaner			15	26		
A-Diplomer udstedt			1	5		
B-Diplomer udstedt			108	104		
C-Diplomer udstedt			61	121		
Certifikater			72	68		
Sølv-C-Diplomer			15	35		
			1	16		

Ekstrakten af Statistikkemaet giver nedenstaaende Resultater for de 5 bedste Klubber inden for hver af de 8 Grupper. Til Sammenligning er endvidere anført Gennemsnittet for samtlige Klubber samt de tilsvarende Tal fra Unionens Lejr. (Smi. foregaaende Aar i FLYV. Nr. 1/1947 S. 24).

I. Glideplaner.

Antal Starter		Samlet Flyvetid	
Herning	1237	Herning	28 T. 50 M.
Sportsflyvekl.	1233	Ringsted	26 T. 42 M.
Ringsted	1070	»Aviator«	25 T. 00 M.
Grum-Schwensen	760	Roskilde	24 T. 41 M.
Odense	739	Sportsfl.	21 T. 47 M.
Gennemsnit/Klub	330	Gennemsn.	6 T. 03 M.
Unionen	689	Unionen	30 T. 04 M.

Flyvetid pr. Start		Starter pr. Medlem	
Roskilde	2 M. 48 S.	Gr.-Schwensen	76
»Aviator«	2 M. 40 S.	Ringsted	38,2
Falster	1 M. 35 S.	Sydjylland	33,9
Silkeborg	1 M. 28 S.	Roskilde	31,2
Herning	1 M. 24 S.	Herning	28,7
Gennemsn.	1 M. 06 S.	Gennemsn.	16,4
Unionen	2 M. 36 S.	Unionen	10,6*)

*) Der er her regnet med 65 Deltagere, hvoraf mange jo slet ikke har fløjet Glider.

II. Overgangsplaner.

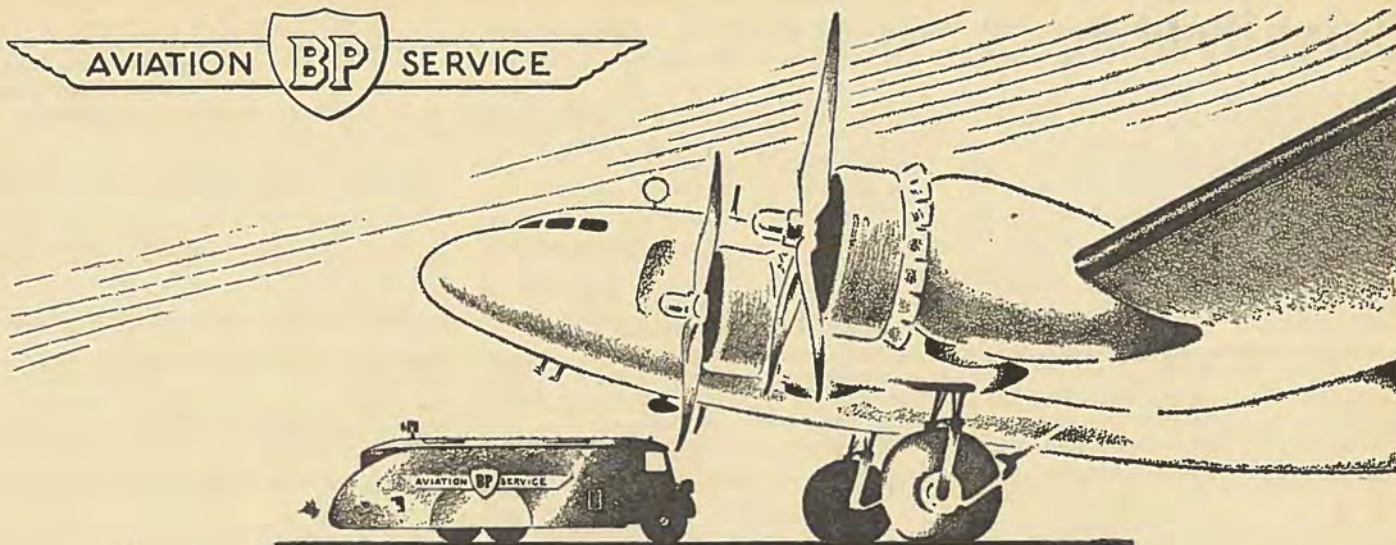
Antal Starter		Samlet Flyvetid	
Sportsflyvekl.	1000	P. G. F.	125 T. 00 M.
P. G. F.	892	Sportsfl.	122 T. 04 M.
Aarhus	764	Aarhus	102 T. 09 M.
Ringsted	511	Heden	66 T. 31 M.
Slagelse	468	Ringsted	51 T. 20 M.
Gennemsn./Klub	163	Gennemsn.	19 T. 42 M.
Unionen	758	Unionen	97 T. 02 M.

Flyvetid pr. Start		Starter pr. Medlem	
Heden	20 M. 36 S.	Heden	48
Silkeborg	12 M. 12 S.	Kolding	19,1
P. G. F.	8 M. 24 S.	Aarhus	18,6
Aarhus	8 M. 00 S.	Ringsted	18,2
Sportsfl.	7 M. 19 S.	P. G. F.	15,4
Gennemsn.	7 M. 15 S.	Gennemsn.	8,0
Unionen	7 M. 40 S.	Unionen	11,0

Sølv-C Nr. 17



Paul Tingskou, Aviator, Aalborg. Stud. techn. Tid: 5 T. 05 M., 10/8-47, Vandel—Esbjerg. Må 13. Højde: 1130 m, 18/9-47, Aalborg. Baby. Distance: 52 km, 10/8-47, Vandel—Esbjerg. Må 13. Begyndt Svæveflyvning 1946. S samme Aar. Instruktør. Tingskou ses her foran Må 13 efter Landingen i Esbjerg. Det tog ham kun 45 Min. at naa Esbjerg.



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

Flyvebogen ER 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 indtil Nutiden. FLYVEBOGEN fortæller ogsaa udførligt om Luftvaabnets Betydning under den anden Verdenskrig.

FLYVEBOGEN redigeres af Kaptajn John Foltmann, som er en af Flyvnings 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 matematiske eller tekniske Forkundskaber.

2 BIND INDB. VÆLSKB. 125,00

BESTILLINGS-KUPON

Paa sædvanlige Ratebetalings-Vilkaar bestiller Undertegnede, der er fyldt 21 Aar, herved John Foltmann: FLYVEBOGEN I/II, ib. Pris 125 Kr. Ved Modtagelsen betaler jeg 25 Kr. Restbeløbet i månedlige Rater à 10 Kr. Jeg er indforstået med, at Ejendomsretten først overgaar til mig, naar hele Beløbet er betalt.

KNUD RASMUSSENS BOGHANDEL

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 - København V.

C. 3955 - 2755

Navn: _____

Stilling: _____

Adresse: _____

Bølgeflyvning

Poul Klarskov, der tog Sølv-C i Czekoslovakiet sidste Aar, fortæller her lidt om sine Erfaringer

Svæveflyveskolen Hodkovice ligger i det nordlige Czekoslovakiet i Nærheden af Grænsen til Polen (tidl. Tyskland), der her dannes af Bjergkæden Riesengebirge. Den har en Del Lighed med Alleberg, idet Flyvepladsen ligesom den velkendte svenske ligger som et Hangarskib hævet over det omgivende Land. Ogsaa Hodkovice har kun een Startbane, og den har stort set samme Typer af Planer; lidt færre af dem og lidt flere forskellige.

Paa den anden Side af Riesengebirge i det nuværende Polen ligger Grunau, hvor Tyskerne allerede for ti Aar siden drev Bølgeflyvning systematisk. Norden- og Søndenvind er omtrent lige hyppige i disse Egne, og Hodkovice har derfor lige saa store Bølgeflyvningsmuligheder som Babyernes Fødested.

Vi var tre danske Svæveflyvere, der besøgte denne Skole i Sommer. I godt en Uges Tid havde vi kun fløjet en Smule Termik, og et Par Gange forgæves forsøgt at

blive hængende i svage Bølger. Saa endelig en Dag, da vi startede ved 8-Tiden, viste Variometeret $3\frac{1}{2}$ m Stig under Slæbet i Stedet for de sædvanlige 2 m/sek.

At ligge og kurve i Termik med jævnt 3—4 m Stig hele Omgangen rundt er en dejlig lun Fornemmelse, efter at man har kæmpet med Newtons Tyngdelov om den første halve Meter; men at ligge i en fuldkommen rolig og jævn Opvind paa et Par Meter, mens man sidder mageligt og nyder Udsigten med Armene overkors (efter at have trimmet til Ligeudflyvning), det er Rekreation for en Svæveflyver, der er haardt prøvet af Opvindens Falskhed.

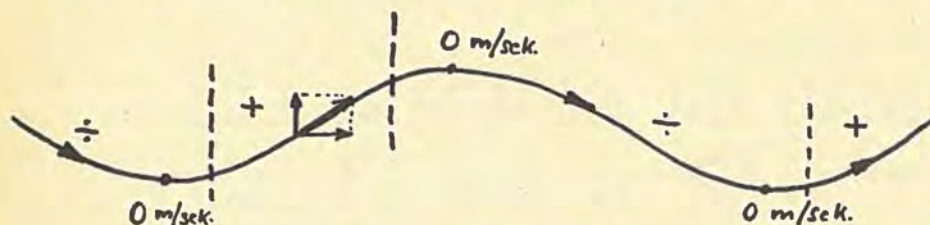
Længe faar Dovenskabene dog ikke Lov til vare, dertil er det alt for interessant med dette for os Danske saa nye Fænomen, dloha vlna, som Czecherne kalder det. Desuden kommer der ogsaa efterhaanden flere Planer op til samme Højde, saa man maa være lidt mere nærværende.

At flyve i Bølger foregaar paa omtrent

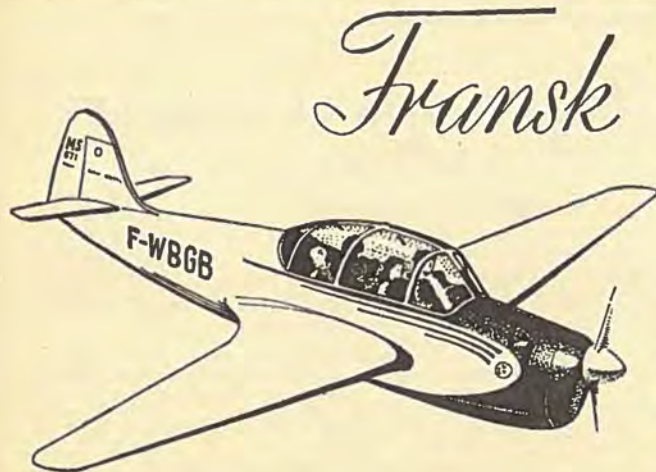
samme Maade som Skræntflyvning: Frem og tilbage i Opvinden med Næsen lidt op i Vinden for at undgaa Afdrift. Men hvor skal man flyve? Der er jo ingen Skræntkant til at bedømme Opvindens Beliggenhed i Forhold til.

Figuren viser en Bølgebevægelse, som f. Eks. i Lø af en kraftig Skrænt. Luften bevæger sig i Pilenes Retning, og man ser let, at dens Hastighed i lodret Retning er 0 m/sek. i de øverste og nederste Punkter. Det Omraade, hvor Opvinden er stærkere end Planets Synkehastighed, ligger mellem de punkterede Linier. Er man først kommet inden for dette Omraade, forsøger man sig simpelthen frem, indtil man finder det Sted, hvor der er mest Stig paa Variometeret. Dette er Fremgangsmaaden; hvor stor Højde man naar, og hvor svag en Bølge man kan blive hængende i, er dernæst kun et Spørgsmaal om Erfaring, Rutine, Følelse o. s. v.

Tophøjden denne Dag blev ca. 24—2600 Meter, og vi mente at kunne konstatere, at der i ca. 3000 Meter laa et nyt Luftlag (evt. en kraftig Inversion), som ikke deltog i Bølgebevægelsen. Det var tidligt paa Formiddagen, vi naaede denne Højde, hvor vi fløj i fint Solskin med Udsigt over Bølgeskyer (Alto cumulus lenticularis) saa langt, vi kunde se; senere daledet Tophøjden til omkring 1700 Meter, og tilsidst forsvandt Bølgebevægelsen omkring Middagstid, da Termikken blev kraftig nok til at ødelægge den. Derefter kunde man med Lethed have fløjet hele Eftermiddagen, hvis ikke Mangelen paa Middagsmad og Natpotter var ved at blive følelige.



Opvinden findes paa Bølgenes Forside som vist her skematisk.



Fransk SPORTSMASKINE til hele Familien

Denne lille, lækre NOECRIN 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

Sejrsgade 15 . København Ø . Ryvang 6888



Gode Svæveflyveudsigter for 1948

18 Uger paa Vandel planlægges

Med det forgangne Svæveflyveaar i Hu kan vi med god Grund se det kommende fortrængningsfuldt Imøde. De, der svæveflyver nu, oplever den mest interessante Tid i dansk Svæveflyvnings Historie — den store Fremgangstid, hvor Begynderstadiet lægges paa Hylden.

Selv om det kniber, og kniber stærkt, med Materiel rundt om i Klubberne, vil der i Sommer blive Lejlighed for alle danske Svæveflyvere til at komme med i Termikdansen.

Svæveflyver Unionen planerer en 18 Ugers Skole paa Vandel Flyveplads, og Programmet skulde blive 2 Instruktørkursus, 2 A, B, C-Kursus og 3 F-Kursus eller 2 F-Kursus og en Konkurrence om Danmarks mesterskabet i Svæveflyvning.

Resultaterne fra 1947's Lejr paa Vandel siger ikke saa lidt om denne Plads og dens Vælegnet til Svæveflyvning. Alligevel er det interessant at høre en Udtalelse, Birger Nilsson fremsætter i sin Rapport over den

sidste Vandellejr, hvor han fungerede som Instruktør:

»Vandel Flyveplads kan uden Tvivl betegnes som en af de mest velegnede Pladser for Svæveflyvning i Danmark. Pladsens Beliggenhed midt i Jylland gør den særdeles velegnet til 50 Kilometer-Flyvninger i alle Retninger. Termikforholdene var under Kursuset meget gunstige — betydelig gunstigere end paa Alleberg i Sverige. Pladsen kan endvidere anses for Ideal til Afholdelse af nationale eller internationale Konkurrencer. Indkvarteringsmulighederne er fortræffelige.

For næste Aar kunde jeg tænke mig at foreslaa Afholdelse af mindst 3 F-Kursus samt en national — eller helst en international — Svæveflyvekonkurrence paa Vandel Flyveplads.

En saadan Udtalelse lyder som Sølvklokker for en Svæveflyvers Øre — og med disse Ord vil vi slutte og ønske dansk Svæveflyvning en god Sæson 1948. Hartvig Jensen.

Svæveflyvning i Midnatssol

FINNERNE har i Sommer realiseret Planerne om at prøve Svæveflyvning i Midnatssolens Lapland — og med gode Resultater, beretter Redaktør Virkki fra Finlands Flygförbund.

Det var Flyveklubben i Tavastehus, som udrustede en Ekspedition bestaaende af otte Deltagere og to Glidere af Typen Harakka II. Det kan maaske undre een og anden, at det var Glidere, man valgte — men Finnerne har mindst lige saa store Vanskeligheder som vi hvad angaar Materiel, og Planerne var specielt indrettet til Varighedsflyvning.

Efter en besværlig Rejse gennem uvejssomme Terræner ankom de til Pallastunturi-Fjeldet den 15. Juni og rejste en lille Teltlejr. Da de havde sundet sig lidt oven paa Rejsen og faaet monteret Planerne, begyndte Teltlugen at slaa — der dannede sig en herlig Skræntvind.

Klokken to om Natten, med en Flok Røner som de eneste Tilskuere, gik den første Start. Et Kvarter efter landede Planet paa en lille græsbevokset Del af Skrænten — den første finske Svæveflyvning i Lapland havde fundet Sted!

Efter Tur fulgte de andre Deltagere, og paa anden Runde forlængedes Flyvetiden til to Timer pr. Start. Vinden var jævn og behagelig at flyve i — saa selve Flyvningen

voldte ingen Besvær. Med en fem Timers Prøve til Sølv-C sluttede man af og gik til en haardt tiltrængt Hvile.

Næste Dag fortsattes Flyvningerne, men man var saa uheldig at havareere — et kraftigt Vindstød rev det tomme Plan ud af Hænderne paa Svæveflyverne, saa det veltede om paa Ryggen og fik begge Plantipperne beskadiget.

Der var nu nogle Dage med stille Vejr, hvor man kunde sunde sig lidt, og derefter fortsattes Flyvningen med to Planer. Der blev gjort en Attak mod den finske Varighedsrekord paa 11 Timer og 7 Min., men Taagedannelse gjorde det nødvendigt at lande efter 9 Timer 10 Min. — Lejrens bedste Tid.

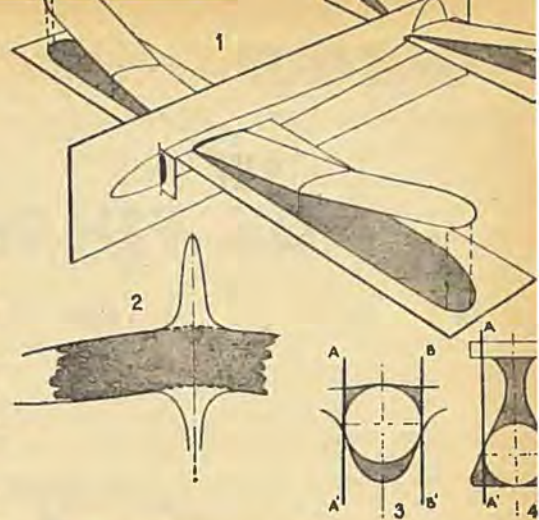
Den 2. Juli brød man op efter en samlet Flyvetid paa 50 Timer og rige paa Erfaringer. Lejrchefen anser de meteorologiske Forhold for særdeles gode — med bedre ogsaa have undersøgt Mulighederne for Varighedsflyvninger over et Døgn.

Til næste Sommer vender man tilbage, udrustet med finere Materiel, og skal da ogsaa have undersøgt Mulighederne for Flyvning i Termik og Bølgeopvinde — som Cumulus- og Moazagotlskyer røbede, der ogsaa var. O'hart.

NYT FRA STATERNE



Richard Comey vandt de internationale Konkurrencer i Texas i 1947 med denne helmetalbyggede Schweizer I-21, der var udstyret med Vandballast i Planforkanten. Comey fløj Liberator under Krigen og er nu Generalsekretær i den amerikanske Svæveflyveorganisation.



En udmærket Illustration til de nye Regler, laant fra det hollandske Tidsskrift »Aviatic».

FAI's nye Modelflyvereregler

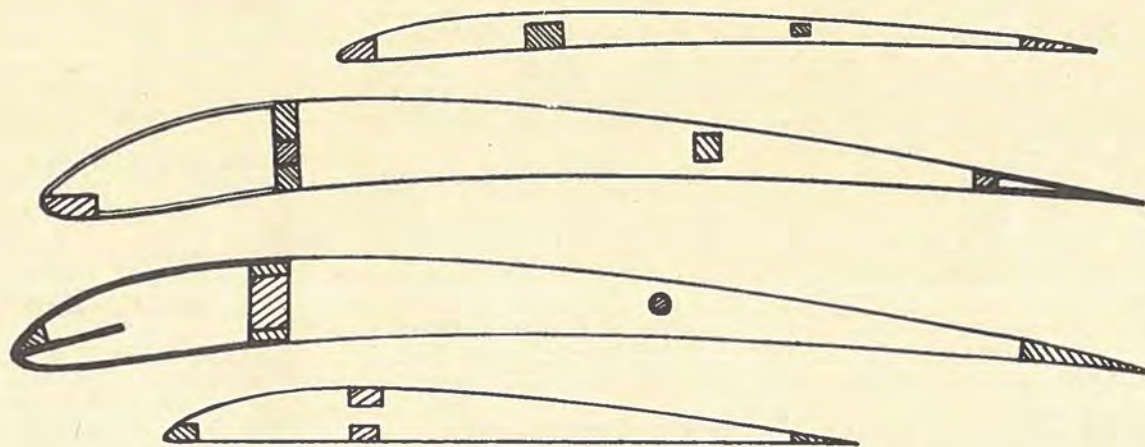
Under Krigen blev de internationale Modelflyvereregler saa forældede, at vi delvis gik bort fra dem. Derefter udarbejdedes de nordiske Modelflyvereregler, som har været i Brug i to Aar. De var fastlagt med Hensyntagen til, at man fra nordisk Side vilde søge saa meget som muligt overført til FAI-Reglerne, og en Del lykkedes ved FAI-Konferencen i London i 1946, men Resultatet blev kun et halvfærdigt Sæt Regler. Paa svensk Initiativ afholdtes i Juni i Stockholm et forberedende Møde i Modelkommissionen, og paa FAI-Konferencen i September i Geneve fastlagdes de nye Regler endeligt. Det viste sig af Betydning, at Danmark de sidste to Gange var repræsenteret.

Hovedændringerne i FAI-Reglerne ligger paa Planarealet og Kroptværsnittets Omraader. Som Planareal regnes fremtidig Summen af Plan og Haleplan (Forplan), og der sættes ingen Grænser for Haleplanets Størrelse. Endvidere regnes ikke som hidtil i Danmark de virkelige (udfoldede) Arealer, men Projektionen (Fig. 1). Det giver en lidt besværlig Udregning, men er retfærdigere, især ved Planer med Ører. Endelig regnes ved for Eks. midtvingede Modeller med Strømlinieovergange ogsaa det af Kroppen skjulte Areal med, selv om det kun er tænkt. Man forlænger Planets naturlige Konturer ind i Kroppens Symmetriplan (Fig. 2). Minimumplanbelastningen bliver 12 g/Kvdm.

Paa Kroptværsnittets Omraade har man forladt Bestemmelsen efter Modellængde, f. Eks. for Svævemodeller L x L: 200. Som alt andet baseres Minimumtværsnittet paa Planarealet og bliver for Svævemodeller F: 100, for Gummi- og Gasmotormodeller F: 80, hvor F er det totale projicerede Planareal. Det betyder, især for Motormodellerne, væsentlig tyndere Kroppe end hidtil. — Ved »tvivlsomt» Tværsnit regnes for Kroptværsnit det mellem to lodrette Tangenter til den indskrevne Cirkel liggende Areal (Fig. 3). Denne Regel kan, som Fig. 4 viser, ikke altid anvendes, men skal ogsaa kun bruges, hvor der er Tvivl. For haleløse og flyvende Vinger kræves intet Kroptværsnit.

For danske Modelflyvere vil det ved kommende internationale Konkurrencer være af stor Betydning at kunne anvende de samme Modeller som hjemme i Stedet for som hidtil at maatte ombygge dem eller bygge specielle. Man kan godt konstruere efter de

DE FINSKE SVÆVEMODELLER, der vandt den nordiske Landskamp



Profilen i fuld Størrelse til de to Modeller. Øverst Toropainens Profiler til Haleplan og Hovedplan. Nederst Santalas Profiler. Det er moderne, tynde, hvælvede Profiler. Bemærk Planernes Torsionsnøse af tyndt Finer samt den opbyggede Kasse-Hovedbjælke. Den opbyggede Bagkantliste paa Toropainens Plan og Santalas Forkant kan nok give Anledning til Eftertanke.

4 C-Diplomer

Den 16. November bestod Arne Hansen, Odense, Arne Jepsen, Vejle, og Jens Jørgen Jensen, Fredericia, C-Diplomprøve med Svævemodel. De to første brugte Selvkonstruktioner, den sidste »Diogenes«.

Den 30. November fik ogsaa Ib Rasmussen, Odense, sit C med en Selvkonstruktion.

Vi er hermed naaet op paa 21 i Løbet af to Aar. 7 af dem var gamle Eliteflyvere.

(FAI-Reglerne)

nye Regler med det samme. Om de vil indgaa i et nyt Sæt nordiske Regler eller i et specielt dansk Sæt, er endnu ikke afgjort. I hvert Fald maa der opnaas Enighed om A2-Klassen, hvor vi har foreslaaet: F = 32-34 Kvdm., Min. Vægt 400 g, Kroptværsnit F: 100. Dog foreslaas de gamle A2-Regler ogsaa gyldige i Aar.

Der er ogsaa fastsat internationale Diplomregler, og de danske Krav ændres derfor til tre Flyvninger samme Dag med samme Model paa mindst 1 Minut for A-Diplom, 2 for B og 3 for C. Det gælder alle Modeller. For at faa de internationale Diplomer, skal man dog have A og B i to Grupper og C med baade Svæve-, Gummi- og Gasmotormodel (aflagt inden for eet Aar).

1 Skoleglider

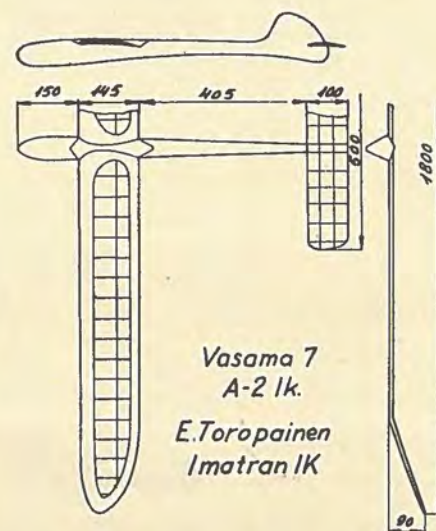
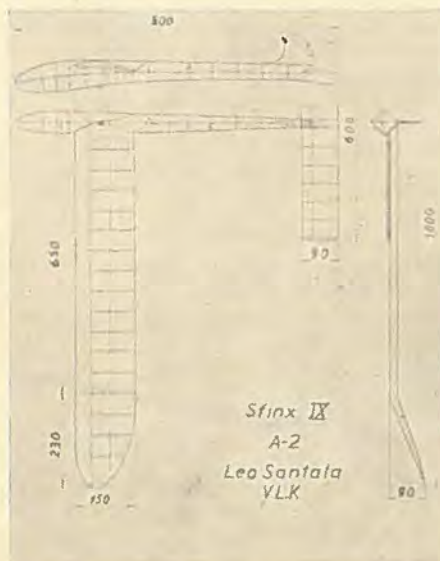
(Unionens)

klar til Opspænding, med ekstra Højde- og Sideror samt Stel, veludført Arbejde, desuden Værktøj for ca. Kr. 150,-, sælges grundet Klubs Ophør for Kr. 550,-.

Tlf. Fredericia 647 (9-17⁸⁰).

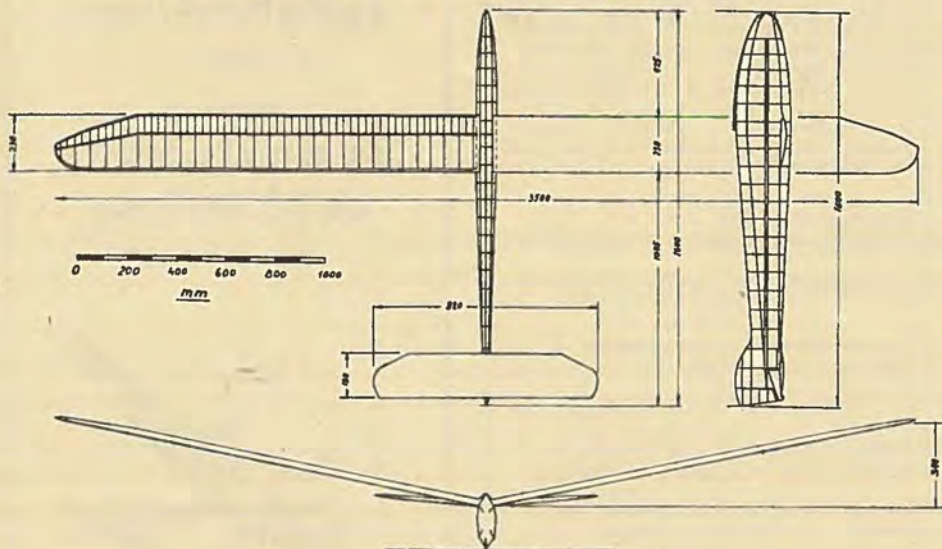
Selv om det mere var i Taktiken end i Modelkonstruktionen, at Finnerne vandt den nordiske Landskamp, er det dog interessant at studere et Par af de finske Modeller. Den individuelle Vinder, Toropainen, fløj med Vasama 7 (Vasama betyder Pil). Ved denne Konstruktion havde han lagt Hovedvægten paa Vingen og holdt Krop og Haleparti saa lille, som Stabilitetskravene tillod. Kroppen er kun 800 mm lang, Haleplanets Areal kun 4,9 dm². Beklædningen paa Planets For- og

Bagkant er 1½ m Krydsfinér. Den anden Model er konstrueret af Santala, der blev Nr. 4. Han har lagt Vægt paa at faa en Model frem, som er hurtig at bygge og reparere, men som alligevel flyvemæssigt er første Klasses. Planets Forkantliste er af 1 mm Finér med en Fyrreliste som Forstærkning, Bagkantlisten 3 × 15 mm Fyr. Hovedbjælken er en Kassebjælke af 2 × 5 mm Lister og 0,4 mm Finér. Kroppen er opbygget med Finérspanter paa 5 × 5 mm Fyrrelister.



Oversigtstegninger over de to bedste finske Modeller, der er karakteristiske ved deres korte Kroppe og smaa Haleplaner samt ved de vel udformede Hovedplaner. Disse kortkroppede Modeller opfylder ikke de nye FAI-Kroptværsnitsregler.

TO FINE SVÆVEMODELLER



Pointskonkurrencen

Modelflyvernes Pointskonkurrence, der løber hele Kalenderaaret, er nu slut for 1947, mens en ny gaar i Gang. Baade Bygning, Flyvning og Klubarbejde m. m. tildeles der Points for. Ved Redaktionens Slutning laa Jens Jørgensen, Søby, øverst med 366 P. Hans Klubkammerat Jens Jensen, havde 315. De øvrige Favoritter er Kurt Rechnagel, som vandt Sommerlejrens Pointskonkurrence, og hans Konkurrent fra Vandel, Aage Høst-Aaris, Odense. Maaske kommer der i sidste Øjeblik Outsiderer ind og vinder. Resultaterne skal være indsendt til Unionen senest 15 Januar.

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

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

NU har vi igen Lister i alle Maal.
Svenske Flyvesæt og Balsafinér haves.

Trævareforretningen

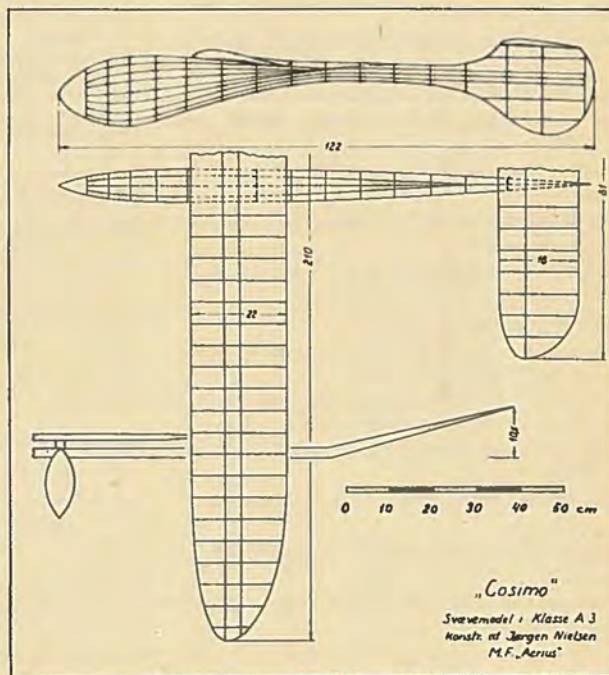
Prinsesse Mariæ Allé 1 . Vester 5341 y

Øverst ses den svejtsiske Model Glünkin G 41, som Traugott Haslach indeholder Verdensrekorden paa 2 Tim. 21 Min. med. Det er en typlisk indviklet svejtsisk Model. Hovedplanets Areal: 77,5 dm², Vægt 1950 g.

Til højre en af de bedste danske store Svævemodeller. Planareal 43,3 dm², Vægt 725 g, Planprofil SI 63008. Det er en moderne og dog velformet Type, som har opnaaet Gennemsnit over 4 1/2 Min. i stille Aftener uden Termik. Desværre ses Aerius-Modellerne sjældent i Funktion.

Sportsflyveklubben

Sportsflyveklubbens Svæveflyvesektion har nu som de andre Klubber maattet indstille Flyvningen paa Værløse. Man er dog ved at gøre Diplomskolerne færdige paa Lundtofte Flyveplads, hvorimod Medlemsflyvningen ligger stille.



"Cosimo"

Svæve model i Klasse A 3
Konst. af Jørgen Nielsen
M.F. Aerius

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

Sportflyg, Alle Typer Sportsmaskiner, rigt ill. Dybtryk 10.65.

Spitfire, Den store engelske Bog om den berømte Jagermaskine, ill. 18.00.

Hurricane, Pragfuld Bog, mange Ill. 3.00.

Helikopteren af Piet Hein. Ill. Fremstilling af Helikopteren gennem hele dens Udvikling, 5.75.

Snabbare än Ljudet, 143 S. Dybtryk 10.65.

Fallskärmar och Fallskärmstrupper, 137 S. Dybtryk 10.65.

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 af J. A. Sizer. Byg selv en Flyvebaad. 50 S. 2.40.

Airplane Model Building af Johnson, 139 S. 82 Illustrationer og 13 Arbejdstegetninger til Skalamodeller, 16.50.

Model Gliders, 95 S., mange Tegninger, 6.00.

Manual of Gliding, Design and Construction, 48 S. ill. 2.40.

Design of Wakefield Models, af S. B. Stubbs, ill. 2.40.

The Aeromodeler'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.

Modellplan konstruktion af den svenske Modelelspert 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.

Hobbyboken 1947-48, Skibe, Biler Flyve-maskiner, Tog o. s. v. 6.30.

*

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter.

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.

Flying, 1 Nr. pr. Md., Kvt. 6.00.

Model Airplane News, 1 Nr. pr. Md., Aarg. 18.00, Hft. 1.50.

Aeromodeler, 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.

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 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 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, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Mødeaften i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben.

Første Mødeaften i det nye Aar for Aeronautisk Selskabs og Sportsflyveklubbens Medlemmer bliver *Torsdag den 8. Januar* i Handels- og Kontoristforeningen Kl. 19.30. Der vil blive vist forskellige interessante Flyvefilm.

Flyvestævne i Holland

D. K. D. A. S. har fra den hollandske Aero-klub K. N. V. v. L. modtaget Indbydelsen til et stort Flyvestævne paa Ypenburg-Flyvepladsen ved Haag den 29. og 30. Maj.

»Graf« faar DDKAS's Sølvplaque

Ved Selskabets Mødeaften den 9. December overrakte Formanden, Overingeniør M. P. Eskildsen, Selskabets Sølvplaque til Gerhard Nielsen som en Anerkendelse for hans Rekordflyvning over Øresund. Det maa i denne Forbindelse ikke glemmes, at »Graf« ogsaa var den første til at betvinge Storebælt senere paa Sommeren, maaske en endnu større Bedrift.

Øresundssvæveflyvningernes Historie begyndte, da Svenskeren Sparmann fra Bulltofta blev slæbt 2500 Meter op af en Motor-maskine og gled til Kastrup i sin Grunau Baby. Turen tilbage foregik paa samme Maade.

Mens Sparmann altsaa udførte rene Glid-flyvninger, foretog Tyskeren Peter Riedel i 1936 en regulær Svæveflyvning fra Sverige til Danmark. Han blev slæbt op af en Flyve-maskine til 400 Meter fra Bulltofta i sin Rhönsperber. Han fik udbetalt »Politikens« 1000 Kr., fordi det var en regulær Svæve-flyvning, selv om den ikke, som Reglerne foreskrev, og som »Graf« gjorde det, blev foretaget efter Spilstart.

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

Politiktorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



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 15,000 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

PRIS
Fr. Afgang Kr. 6.00
Fr. Nummer 50 Øre

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 18.404 - Postgiro 23.824

FLYV



Nr. 2

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

DANSK
PRIVATFLYVNING
I 1947

★

FRANSKE
FLYVEMASKINER

★

ER DE EN
»DILBERT«?

★

SCHWEIZER-PIGE
PAA
UVEJRSFLYVNING

★

LINESTYREDE
MODELLER



I Dag Modellflyver
— I Morgen maaske Motorflyver

LØS VOR KRYDS-OG-TVÆRS

— VIND EN FLYVEREJSE TIL PARIS



Percival Prentice

Bygges til Royal Air Force

Konstrueret efter det engelske Luftfartsministeriums Forskrifter bygges Percival Prentice T, Mark I, til Brug for Royal Air Force baade hjemme og ude. Prentice er en tresædet Metalkonstruktion, udstyret med en 250 HK. De Havilland Gipsy Queen „32“ Motor. Dens Anvendelsesmuligheder omfatter Begyndertræning, Kunstflyvning, Blind- og Nat-flyvning, Navigations- og Radiotræning. Den har nemt aftagelige Afblændingsskærme til Blindflyvningsundervisning, og den er udstyret baade med Lokaltelefon og Radio.

Under de Prøver, der blev afholdt ved Royal Aircraft Establishment for at undersøge Konstruktionens Styrke, kunde en Prentice taale Belastninger, der laa betydeligt over de 10 g (eller ti Gange dens egen Vægt), som den var beregnet til.



PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED

(One of the Hunting Group of Companies)

LUTON AIRPORT, BEDFORDSHIRE, ENGLAND. ALSO AT TORONTO, CANADA

Agent for Danmark:

ERIK HOFF-HANSEN, Frederiksholms Havnevej 14, København SV. Eva 3693



FLYV



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

Nr. 2

Februar 1948

21. Aargang

Det nordiske Luftfartsimperium

VED forenede Anstrengelser skabtes Scandinavian Airlines System, der i Dag staar som Udtryk for de nordiske Landes Evne til at løse betydelige Opgaver i gensidig Forstaaelse og med Smidighed.

Det er de tre nordiske Landes Luftfartslederes Fortjeneste, at de har givet dette første Samarbejde i SAS Karakteren af andet og mere end bare en praktisk kommerciel Disposition. Det var Amerikanerne, der først kaldte SAS det nordiske Luftfartsimperium som en spøgfuld Hentydning, men nu ser det ud til, at Rammerne vil blive udvidet paa en saadan Maade, at dette Slagudtryk kommer til at dække en Kendsgerning. I Stockholm er Dispositionerne lagt for en intim, økonomisk Sammenlutning af de tre Landes Luftfartsselskaber, hvis Betydning aabner vide Perspektiver.

Gennem en Forenkling af Selskabernes Repræsentation, Koordinering af Opgaverne og Aftaler om Udnyttelse af Materiel, vil man kunne naa frem til Virkeliggørelsen af en nordisk Luftfarts-Union, der har Betingelse for at faa økonomisk Slagkraft og samtidig styrke de skandinaviske Landes Anseelse Verden over. Kun med Forsigtighed er vi vant til at sammenligne Tallene fra Stormagternes Udvikling i Efterkrigstidens Lufttrafik, men med en Kapitalinvestering paa 200 Mill. Kr., henvend et Hundrede moderne Trafikmaskiner og en Stab paa næsten 8000 Mennesker, er det klart, at Skandinavien placerer sig i forreste Linie.

Der er Grund til at hilse Initiativet med Beundring, og det viser, at baade i Danmark, Norge og Sverige sidder Luftfartsledere af et Format, som man maa haabe vil være Garanti for, at en saa dristig Opgave løses tværs over al national Forfængelighed.

FLYV

PRIVATFLYVNINGEN I 1947

DANSK PRIVATFLYVNING HAR HAFT ET STORT AAR,
MEN BEHØVER STØTTE FRA STATEN

Første Del af Oversigten over Virksomheden

OVERSIGTEN i FLYV for et Aar siden handlede om Starten af Privatflyvningen efter Krigen og om den første Uddannelse. 1947 har været et Aar, hvor man byggede videre, udvidede og gjorde Erfaringer. Disse viste, at der ikke kom slet saa mange Elever, som man kunde have uddannet, og at det var endnu dyrere at drive Flyvevirksomhed, end man havde antaget. Priserne har derfor en opadgaende Tendens. De større Udgifter ligger især i Reparationer og Eftersyn samt i Administration.

De økonomiske Problemer er saaledes i Forgrunden. Det er i denne Sammenhæng interessant at se, at Klubberne ogsaa dyrker Erhvervsflyvning. Rundflyvning kan selvfølgelig siges at høre med blandt Klubbernes Opgaver som et virksomt Middel til at gøre Befolkningen airminded. Men det er ingen Hemmelighed, at den erhvervsmæssige Flyvning er en Livsbetingelse. En Del af Klubberne driver Flyvevirksomheden selv, mens andre har overladt den til Erhvervsforetagender. Det er interessant at bemærke, at nogle af de førstnævnte Klubber paatænker at gaa over til den anden Form. De tidligere teoretiske Diskussioner om Ønskeligheden af Sammenblandingen af Klub- og Erhvervsflyvning er saaledes ved at faa Svar paa praktisk Baggrund, og nogle Mennesker kan med en vis Ret sige: »Hvad sagde vi?»

Af Betydning for Økonomien er ogsaa Udnyttelsen af Materiellet. Jo flere Timer hver Maskine flyver pr. Aar, jo mindre dyr bliver hver Time. Derfor koster det dyrt at have Maskinerne staaende uvrksomme paa Jorden. Her har Flyvepladsproblemerne især ved København øvet en hæmmende Indflydelse, hvorimod Vejret maa siges at have været meget gunstigt.

Fremtiden bedømmes i Almindelighed ret pessimistisk. Det er ingen Hemmelighed, at adskillige Klubber befinder sig i en meget prekær Situation. Eventuelle Benzinrestriktioner vil medføre en Katastrofe, idet Flyvningen paa ingen Maade kan taale at indskrænkes, tværtimod.

Der er gjort et godt Stykke Arbejde inden for den danske Privatflyvning i det forløbne Aar, og dansk Privatflyvning indtager en pæn Stilling i Europa. Trods Restriktioner er Flaget blevet vist i Udlandet paa fordelagtig

Maade. Nye Privatflyvere og en Del Erhvervsflyvere er blevet uddannet. Det betyder ikke saa lidt i et Land, som i 6 Aar har været afskaaret fra at uddanne Flyvere, og som derfor maa benytte et betydeligt Antal udenlandske Flyvere i Trafikflyvningen.

Ikke alene for Handelsluftfarten, men ogsaa for Forsvaret kan det være af stor Betydning for et Land at have en stor Mængde Privatflyvere, som den sidste halve Snes Aar tydeligt har vist.

I Stedet for Restriktioner behøver Privatflyvningen Opmuntring fra Myndighederne — Lejlighed til at flyve mere, bedre Flyvepladser og direkte Statsstøtte for at nedsætte Omkostningerne. Der er forlængst fra DKDAS indsendt Anmodning til Ministeriet for offentlige Arbejder om Statsstøtte til den private Flyvning, men hidtil er intet videre sket. Rundt om i Europa ydes der Støtte, fordi Privatflyverne er samfundsvigtige — se blot paa Holland, hvis Forhold FLYV fornylig har omtalt.

I denne Forbindelse vil vi gerne genopfriske en Udtalelse, som den nuværende Statsminister kort før Krigens Slutning fremsatte til FLYV. Hans Hedtoft udtalte dengang bl. a.:

»Jeg mener naturligvis, at den danske Stat ikke alene bør interessere sig for, men ogsaa understøtte Flyvningen i den kommende Udvikling, og Statsstøtten maa maaske i særlig Grad sættes ind der, hvor Flyvningen er i direkte Berøring med den aktivt interesserede Ungdom —

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

Nu er Udviklingen kommet, og Flyvningens Folk har selv vist Initiativ og Vilje til Indsats. Man vil — med Hans Hedtofts Udtalelser in mente — med Interesse imødesee den Stilling, Regering og Rigsdag vil indtage til Privatflyvningen.

— — —

Der foreligger ikke for Motorflyvningen en samlet Aarsberetning og Statistik, som det er Tilfældet for Svæveflyvningen og Modelflyvningen, men FLYV har henvendt sig til Landets Klubber og de Firmaer, der driver Skoleflyvning. Vi bringer paa næste Side en Oversigt fra en Del af disse og haaber at kunne bringe Resten i næste Nummer.

Fyens Flyveklub

Klubben startede Aaret med en Auster, to KZ III og en KZ II-T og fik i Oktober en KZ VII, af hvilken Type en til ventes snarest. Blandt Medlemmerne har Godsejer Darell to KZ III og en KZ VII.

Flyvelærer er stadig Pladsens Kommandant, Lt. Holger Pedersen, mens Lt. Malmose er Hjelpeinstruktør. Iøvrigt omfatter Personalet Flyvemekaniker C. G. Kristiansen og Regnskabsfører Poul Hansen. Klubben har Telf. Lunde 151.

Klubben har 336 Medlemmer. 36 af disse har Certifikat. Af disse blev der i 1947 opnaaet 13 Privat- og 5 Erhvervscertifikater. Klubben har Æren af at have uddannet den første civile Erhvervsflyver i Danmark og den første kvindelige Privatflyver efter Krigen — Kontorist Erna M. Larsen.

Der er fløjet ialt 2617 Timer i 1947, heraf 771 Timer Skoleflyvning, 1315 Timers Udlejning, 415 Timers Rundflyvning o. l. og 116 Timers Flyvning for Klubben.

Priserne er de laveste i Danmark: Skoleflyvning 60 Kr. i Timen, dog henh. 70 og 75 paa KZ II-T og KZ VII. Blind- og Natflyvning 80 Kr. Udlejning: 30 (trediv) Kr. paa KZ III og Auster, 40 paa KZ II-T og 50 paa KZ VII. Udlejning mindst ½ Time. Ved Udlejning en hel Dag betales for mindst 3 Timer.

Den til Erhvervscertifikatet nødvendige Natflyvning er blevet udført paa Beldringe Flyveplads, hvor Klubben holder til. Det er en behagelig Plads at komme til, da den er let at finde, og der er Plads nok. I den nær Pladsen liggende Bygning er der Kontor samt en udmærket Restaurant med Navn »Kabinen«, hvor der baade faas kold og varm Mad samt Spiritus. Hangaren ligger ca. 4 km SV for Pladsen.

Klubben deltog med 4 Maskiner i den store Tur til Derby, mens der desuden har været foretaget et betydeligt Antal Flyvninger til Norge, Sverige, Holland og Belgien. Paa Flyvedagen vandt Ing. Grønbæk-Laugesen 1. Pr. for Maallanding i Aalborg.

*

Fredericia Motor-Flyveklub

Flyvningen med Klubbens to KZ III'er, »6. Juli« og »Landsoldaten«, forestaas af Kapt. Chr. Viuff, der ogsaa underviser i Teorien sammen med Civiling. Chr. Bendtsen, mens Flyvemekaniker G. W. Larsen tager sig af Maskinernes Pasning. Der er 135 Medlemmer, af hvilke 7 har Certifikat. 5 Elever er under Uddannelse, og flere ventes til Foraaret. Skoleflyvningen begyndte først i August, hvorfor Skolen selv kun har uddannet 1 Privatflyver hidtil.

Der er fløjet 418 Timer i Klubben, heraf 150 Timer Skoleflyvning, 110 Timer Udlejning og 158 Timer Erhvervsflyvning. Hertil kommer 10 Timer Natflyvning og 10 Timer Blindflyvning paa fremmede Maskiner.

Skoleflyvning koster 65 Kr., Udlejning 45 Kr. pr. Time. Klubben har en interessant »Dagspris«: 135 Kr. + 6 Kr. pr. Flyvetime udover de 3 første. Rundflyvning koster 20 Kr., Børn og Medlemmer dog 15 Kr. pr. Tur.

Flyvepladsen ligger 3 km Nord for Fredericia. Den var i 1947 paa 560 × 425 m, men er nu under Udvidelse. Der forefindes Hangar til 3 Maskiner, hvor der indrettes Værksted og Klublokale. Der er Benzin paa Pladsen. Henvendelse om Benyttelse af Pladsen bedes forud ske til Telf. Fredericia 1311.

Mens der ikke har været Udlandsture, foretog en af Maskinerne en interessant 4-Dages Præcisionsflyvning, hvor der nedkastedes Reklamer over 60 danske Byer. Størst Afvigelse fra de paa Forhaand meddelte Passagetidspunkter var 5 Minutter.

Arbejdet i 1947 har været præget af mange Vanskeligheder, først med at komme i Gang, saa med Tilladelse til at opføre en Hangar. Der har været 2 Nødløsløstninger p. G. af Vejret, men ingen Havarier. Fremtidsplanerne gaar ud paa at videreføre Skole- og Udlejningsflyvningen som det primære, men med Rundflyvning som nødvendig økonomisk Basis.

*

Midtjydsk Motorflyveklub og Jydsk Luftfartselskab, Herning

Klubben har ikke selv Maskiner, men har en Aftale med Luftfartselskabet om Benyttelse af dets Maskiner. Selskabet har to Auster, mens Fabr. E. Ørum-Petersen privat har en KZ III og en KZ VII og nogle andre Medlemmer en KZ VII.

Der er 150 Medlemmer, af hvilke 5 Certifikatindehavere, der er uddannet i 1947. 6 andre er under Uddannelse. I 1947 blev der med Selskabets Maskiner fløjet ca. 800 Timer, heraf 200 Timer Skoleflyvning, 300 Timer Træningsflyvning o. l. samt 300 Timers Rundflyvning o. l.

Der flyves fra Herning Flyveplads v. Skinderholm, ca. 5½ km NNV for Herning. Der er Kontor og Administrationsbygning paa Pladsen. Telf. Herning 1402. En Hangar er under Opførelse saavel som Klublokale til Motorflyveklubben og Svæveflyveklubben. Kontrolmekanikeren, Jens Schmidt, har Bopæl paa Pladsen. Klubben deltog saavel i Konkurrencerne i Aalborg som i Turen til Derby.

Til Sommer planlægges en »Indvielsesfest«, hvor der ventes Maskiner fra de andre Klubber. Der paatænkes endvidere et snævrere Samarbejde med Svæveflyveklubben, evt. en Sæmslutning. Kommunen er meget interesseret i Flyvepladsen og vil muligvis overtage den. At der er Interesse for Flyvning i Herning ses af, at 2000 Mennesker har været paa Rundflyvning i Sommer.

Nakskov Motorflyveklub

Klubbens Bestand paa en Auster og en KZ III blev i Aarets Forløb udvidet med to KZ III og en KZ VII. Der er udstedt 20 Certifikater i 1947, men væsentlig flere Elever ventes i det nye Aar.

Takket være et energisk Arbejde af Flyvelæreren, Lt. J. P. Jensen, og Klubbens anden Flyver, J. A. Hegner, er der opnaaet et pænt økonomisk Resultat trods kun 50 Kr. for Skoleflyvning — Landets billigste Pris. Flyvemekaniker Willy Bendtsen har holdt Materiellet i Stand. Ved Rundflyvning er der benyttet forskellige Erhvervsflyvere.

Klubben opgiver ikke sit Antal af Flyvetimer.

Paa Flyvepladsen, hvis brugelige Areal endnu kun er 500 × 520 m, findes Hangar og Værksted samt Bygning med Kontor (Telefon Nakskov 1083).

Et enkelt Medlem har fløjet til Norge og Sverige. I Landskonkurrencen i Forbindelse med Flyvedagen deltog kun to Medlemmer, men de besatte til Gengæld de to første Pladser i den samlede Konkurrence.

*

Vestjydsk Flyveskole, Esbjerg.

Uddannelsen i Esbjerg foregaar hos Lt. P. Perch's Vestjydsk Flyveskole, hvis Flaade bestaar af to KZ III, en Auster, en Gipsy Moth, mens en KZ VII er bestilt. Foruden Perch selv er Lt. Sv. Sørensen ansat som Flyver, mens Mekaniker B. Petersen sørger for Vedligeholdelsen. I Teoriundervisningen assisteres Perch af Ing. H. H. Pontoppidan.

Der er i 1947 opnaaet 11 nye Certifikater samt 3 Fornyelser, mens 11 Personer er under Uddannelse.

Ialt har Firmaet fløjet 1010 Timer, af hvilke 600 er Skoletimer. Prisen er 75 Kr. for Dobbelstyring, 60 Kr. Solo.

Flyvepladsen er nu blevet overtaget af Luftfartsvæsenet og skulde til Efteraaret være paa 1000 × 1000 Meter. Hangarerne, der før kun kunde rumme en Maskine hver, kan nu rumme to hver. Ialt er der 4. I en tidligere Flygtningebygning indrettes der nu Kontor, Skolestue og Opholdsrum for Eleverne.

(Sluttes nederst næste Spalte)



HIV-O-HOJ! — Det sker af og til, især i stærk Blæst, at de smaa Privatmaskiner gaar paa Ryggen. Det er ikke alvorligt, men Smaahavarierne er med til at vanskeliggøre Økonomien.

Rekordtab for de amerikanske Luftfartsselskaber paa andet Aar

Af Max Westphall

LUFTTRAFIKEN i U. S. A. har været langt under det, man havde sat sig som Maal i 1947 — saadan ser det ihvertfald ud, naar Statistiken gøres op for Aarets første 9 Maaneder. De sidste Maaneder kan ikke bringe Budgettet paa ret Køl, navnlig ikke fordi mange af de største Selskaber i den resterende Del af Aaret har maattet lide under Tab af stor Trafik paa Grund af Forbud mod Flyvning med DC-6. Det tegner derfor til at blive et Rekord-Tabsaar for amerikansk Luftfart.

Efter de Tal, man har til Raadighed i Dag, ser det ud til, at sidste Aars Tab paa Dollars 5.500.000 vil blive mindst fordoblet og muligvis tre Gange saa stort som i 1946.

De Luftfartsselskaber, der driver indenlandsk Trafik, havde de første 9 Maaneder af 1947 et samlet Tab paa Dollars 10.593.368, medens det for den samme Periode for 1946 var Dollars 4.064.705.

Tre Selskaber med Overskud.

Kun tre af de 16 Selskaber viste ved Udgangen af Aarets første 9 Maaneder Overskud. Det var Eastern Air Lines med en Gevinst paa Doll. 2.972.289, og de sidste tre Maaneder kan ikke undgaa at blive gode, da Vintersæsonen er deres bedste, idet en af Eastern Air Lines Hovedruter er Ruten fra New York til Miami, fløjst med Contellations til 62 Passagerer. Eastern Air Lines var det Selskab, der viste det største Overskud for 1946, nemlig Doll. 13 Mill. De to andre Selskaber med Overskud er Inland Air Lines med 134.030 Dollars og Mid-Continent Airlines med 202.934 Dollars. Selskaber, der har større Tab end 1 Mill. Dollars, er bl. a. American Air Lines med 1.169.209, P. C. A. med 2.010.386 Doll., TWA med 3.115.844 og United Air Lines med 2.623.710 Dollars.

Alle Selskaber med Undtagelse af American

Air Lines og North West Air Lines har søgt Regeringen om Hjælp i Form af større Posttilskud. De fleste af Selskaberne er gaaet ind for en Forhøjelse af Billetpriiserne paa 10 %.

Trafikstigningen under Forventning.

Tallet for Passenger-Miles for de første 9 Maaneder af 1947 var 4.580.508.000 imod 4.381.207.000 i den samme Periode i 1946. Stigningen, der er paa mindre end 5 %, maa ses i Relation til den forventede Stigning i Trafikken, som de amerikanske Selskaber havde sat til 25-50 %.

International Trafik.

De amerikanske Selskaber, der driver international Trafik, viste et noget bedre Resultat end de indenlandske Befordrere.

American Overseas Airlines havde pr. 30. Sept. et Tab paa 1.516.746 Doll. TWA's internationale Trafik viste Tab paa 625.765 Doll., og North West Airlines Rute til Alaska og Orienten tabte 116.957 Dollars paa deres Rute. Pan American Airways derimod havde et Overskud paa 3.969.340 Doll. paa deres internationale Ruter, fordelt med 2.263.000 paa deres Rute over Nord-Atlanten, 2.127.000 paa deres Pacific-Rute og 181.000 Doll. paa deres Rute til Alaska; desuden et Tab paa deres Rute til Sydamerika paa 604.000 Doll.

I samme Periode i 1946 havde Pan American et Overskud paa 11.628.000 Dollars.

CAB hjælper den internationale Trafik.

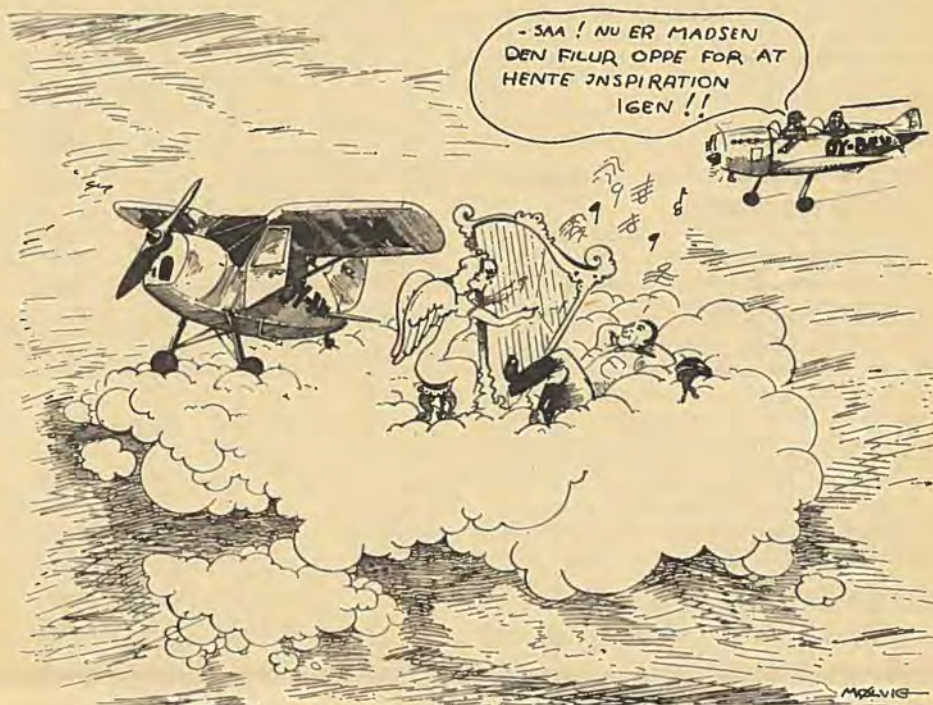
Det Overskud, som Pan American allerede havde i de første 9 Maaneder af 1947, vil blive yderligere forøget, ligesom de Tab, som American Overseas og TWA havde, vil blive bragt betydeligt ned ved Hjælp fra Civil Aeronautic Boards Side. CAB har nemlig fornylig besluttet at give de tre Selskaber en ekstra Betaling for den Post, de har befordret fra 1. Januar 1946 til 30. Juni 1947 paa ialt 6.585.000 Doll.

Grunden til disse store Tab for de amerikanske Luftfartsselskaber i 1947 maa søges i tre Aarsager. For det første har Trafikken til Dels slaaet Fejl, idet man havde kalkuleret med en Stigning paa 25-50 %, og den blev kun ca. 5 %. Desuden har Forbudet mod Flyvning med DC-6 betyder et stort Tab for de Selskaber, der havde denne Type i Trafik, og efter hvilken de havde lagt et stort Trafikprogram. Ikke mindst maa Aarsagen dog findes i de lave Billetpriiser paa de amerikanske Luftfarter. Priiserne er stort set de samme som i 1944 — nogle Priiser blev endda ganske let reduceret i 1945 og 1946. Dette er naturligvis ikke holdbart, naar man ved, at alt andet er steget, det være sig ikke mindst Lønningerne, og desuden er Reservedele til Maskinerne blevet dyrere, og alt hvad der omfattes i Jordorganisationen i det hele taget. Blot et Spørgsmaal som Maden, der serveres gratis i alle Selskabernes Maskiner, er en tungtvejende Post paa Budgettet. Sidst, men ikke mindst, er der Afskrivningerne paa de store, dyre Maskiner, som de fleste Selskaber har anskaffet sig de sidste to Aar.

Der er ingen Tvivl om, at 1948 vil vise en Stigning i Billetpriiserne for de amerikanske Luftfartsselskaber, og formodentlig vil 1948's Indtægter bøde paa de store Tab i de to foregaende Aar.

Max Westphall.

MØLVIGS BITTERMANDEL



Dage paa en Sky.

»Oppe mellem Skyerne er det, som om jeg fornemmer mine Oplevelser gennem Høresansen«, udtaler den flyvende Komponist, Godtfred Madsen, i et Interview.

Aalborg Flyveklub og G. H. Sandqvist's Flyveskole

Flyveskolen i Aalborg raader over to KZ III, en KZ VII og en Auster. Der er tre Flyvere, tre Teorilærere og en Bogholderske. Mekantikertjenesten udføres af Firmaet »Aerowork« (E. Højriis Frandsen). Blandt Medlemmerne har Skotøjshandler P. Lind og Fabrikant Langer hver en KZ III, mens Direktør C. J. Brusich har en KZ VII. Klubben har 170 Medlemmer, af hvilke 21 har Certifikat.

Der er 29 Certifikatindehavere, af hvilke 15 blev udstedt i 1947, mens yderligere 9 Elever er under Uddannelse. Der er opnaaet tre Certifikater til Erhvervsflyvning.

Flyvetiden opgaar til 1516 Timer, fordelende sig med 601 Timer Skoleflyvning, 444 Timer Udlejning og 471 Timer Rundflyvning o. l. Af disse blev 173 Timer udført paa lejede Maskiner.

Priiserne er for Skoleflyvning: KZ III 65 Kr., Auster samt Blindflyvning 75 Kr., Natflyvning 100 Kr., KZ VII 100 Kr. Udlejning: KZ III 55 Kr., Auster 65 Kr., KZ VII 85 Kr.

Der er Klubhus under Indretning i Lufthaven.

Der har været foretaget en Forretningsrejse til Belgien. Dir. Lykke Madsen vandt 1. Præmie ved Flyvedagens Orienteringsflyvning og 2. Præmie ved Aalborg Flyveklubs Orienteringskonkurrence.

NY FORMAND

for

Skandinavian Airlines System

Ingeniør Kampmann er fratruddet som Formand for SAS. Efter Bestemmelserne overtages den vigtige Post i skandinavisk Luftfart af den norske Direktør Thomas S. Falck jr.

I Overensstemmelse med de Bestemmelser, Bestyrelsen for Scandinavian Airlines System har vedtaget, skal Stillingen som Formand for SAS skiftevis besættes for et Aar ad Gangen af de tre Moderselskaber DDL, DNL og SILA. Det vil sige, at Hvervet som Formand i den nordiske Luftfartstrust ved det nye Aars Begyndelse er gaaet over fra Direktør Per Kampmann til Direktør Thomas Falck jr. i det norske Luftfartsselskab.

Ved Formandsskiftet udtalte Direktør Per Kampmann sin Tak til alle inden for SAS i den vanskelige og vigtige første Tid. Der er i denne relativt korte Periode naaet et Resultat, sagde Direktør Kampmann, som vi alle har Lov til at være stolte af. SAS har vundet sig en god Position i den interkontinentale Lufttrafik, og det Samarbejde, der er skabt mellem de tre nordiske Lande, har aftvunget Respekt, har virket opmuntrende i en Tid, hvor Verden ellers har vist saa faa Resultater af internationalt Samarbejde. Der er indenfor SAS i stigende Grad vist den »teamspirit«, der er en nødvendig Betingelse for den lykkelige Gennemførelse af den store Opgave.

Mange Vanskeligheder er løst, udtalte den afgaaende Formand videre, men der ligger mange Vanskeligheder foran os. Det gode Sammenhold og det maalbevidste Arbejde, der er præsteret indtil nu, bestyrker vor Overbevisning om, at det skal lykkes os at naa de høje Maal, der blev sat ved SAS' Stiftelse.

Maalene præciserede Direktør Kampmann sluttelig saaledes: at skabe en nordisk Virksomhed, der skal virke som en værdig Repræsentant for de tre nordiske Landes høje Traditioner saavel paa kulturelle som paa de handels-, industri- og skibsfartsmæssige Omraader, og derved bidrage til Nordens og de tre Landes Prestige ude omkring i Verden og til Fremme af Erhvervslivet i Nordens Lande og at bidrage til Sammenholdet mellem Skandinaver baade hjemme og ude.

Den ny Formand, Direktør Thomas S. Falck jr., laa paa Linie med Direktør Kampmanns Udtalelser, idet han nævnte, at 1948 sikkert ikke vilde blive noget let Aar for Luftfartsselskaberne. Valutamanglen, de mange strenge Restriktioner, den politiske Uro i Verden over maatte nødvendigvis indvirke stærkt paa Rejsetrafikken, selv om denne i Virkeligheden maatte karakteriseres som det bedste Middel til at fremme baade international Fordragelighed og valutaskabende Handel.

Thomas Falck kom ogsaa ind paa det udvidede Samarbejde mellem de skandinaviske Luftfartsselskaber. I denne Forbindelse sagde norsk Luftfarts øverste Leder: — Jeg nærer ingen Tvivl om, at de Problemer, der rejser sig, kan og vil blive løst til Fordel for alle Parter. Naar det kan ske, skyldes det i ikke ringe Grad det Eksempel, som SAS i sin korte Levetid har givet.

w. n. h.

Blindlanding med Radar

Ground Controlled Approach har vist sig at være et af de mest effektive Radarsystemer til Blindlanding. G. C. A. indførtes i Londons Lufthavn i Sommer, og siden Juli er der ved Hjælp af dette System gennemført et Tusinde Taagelandinger. I tre Tilfælde blev 4-motorede Maskiner, hvoraf en af Motorene var i Stykker, bragt ned med Held. Sigbarheden var under 650 Meter, men det er dog muligt at gennemføre Blindlandinger med G. C. A. fuldstændig sikkert, selv om Sigbarheden kun er 200 Meter og Skyhøjden 35 Meter over Lufthavnen. Blandt de Selskaber, der har benyttet G. C. A. i London, er BOAC, SABENA, K. L. M., Air France og Air Lingus.

*

Erfarne Piloter

Det er ikke saa længe siden, at det var en Begivenhed, naar en Flyver blev Luftmillionær. I British Overseas har nu 13 Piloter til sammen fløjet 20 Millioner km i 206.000 Timer. Over 100 Piloter har hver fløjet over 750.000 km. I Spidsen ligger Captain E. S. J. Alcock — en Broder til nylig afdøde Sir John Alcock, som sammen med Sir Arthur Whitten Brown var den første, som fløj over Atlanterhavet. E. S. J. Alcock har nu over 20.000 Flyvetimer i sin Logbog og har fløjet to og en halv Million km. Endnu tolv af det engelske Selskabs Piloter har hver fløjet 1,5 og 2,5 Millioner Luftkilometer.

Ny Udvidelse af DDL's Direktion

Fra den 1. Februar har Det Danske Luftfartsselskab udnævnt Ingeniør H. Kalm fra Burmeister & Wain til Underdirektør. Den nye Underdirektør, der er 36 Aar gammel, faar Selskabets tekniske Side som særligt Arbejdsomraade. DDL's Direktion bestaar her efter af Direktørerne Per Kampmann og Knud Lybye samt Underdirektørerne Viggo Rasmussen og K. Kalm.

Sammenslutning af de nordiske Luftfartsselskaber

Den 8. Januar paabegyndtes i Stockholm Forhandlinger mellem Repræsentanter for DDL, DNL og ABA, som eventuelt kan føre til en Sammenslutning mellem de tre skandinaviske Luftfartsselskaber under Fælleskonferencen SAS. Det var Trafikkomiteen, som skal forberede Samarbejdet, der mødtes. Medlemmer af denne Komité er Trafikchef Poul Beck Nielsen, DDL, med Fuldmægtig Thomassen som Assistent, Trafikchef Gløersen, DNL, Trafikchef Grønlund, ABA, og Trafikchef Carlsson fra SAS. Hovedkomiteen, der skal fastlægge Rammerne for det store Samarbejde, bestaar af Formændene for de implicerede Selskabers Bestyrelser.

Luftfart paa Gibraltar-Klippen

Paa Gibraltar-Klippen findes et af Verdens mindste Luftfartsselskaber. I Maj 1947 oprettedes Gibraltar Airways, der ejes af BEA og M. H. Blands, et gammelt anset Shippingfirma i Gibraltar. Der flyves hver Dag fire Ture mellem Gibraltar og Tanger. Flyvetiden er 30 Minutter.

Lufttrafikken over Københavns Lufthavn

Passagerer (incl. Transitpassagerer):

	1927	1946	1947
Januar	51	6002	13834
Februar	105	6367	21236
Marts	194	7469	16258
April	449	14823	21175
Maj	1095	19621	25509
Juni	1563	23496	29058
Juli	1878	31820	36138
August	1967	37001	37231
September ...	1480	30089	30237
Oktober	241	22884	22651
November	96	17636	15793
December	62	16046	13623
Ialt	9181	233254	282743

Passagerer (excl. Transitpassagerer):

	1927	1946	1947
Januar	37	5296	11720
Februar	87	5478	19068
Marts	159	6299	14115
April	362	13458	17140
Maj	851	17408	20220
Juni	1167	20942	23625
Juli	1396	29103	30575
August	1530	32985	31475
September ...	1161	25912	24239
Oktober	205	19338	17953
November	70	14650	12201
December	47	13834	11401
Ialt	7072	204703	233732

Luftfartøjer (ankomne og afgaaede):

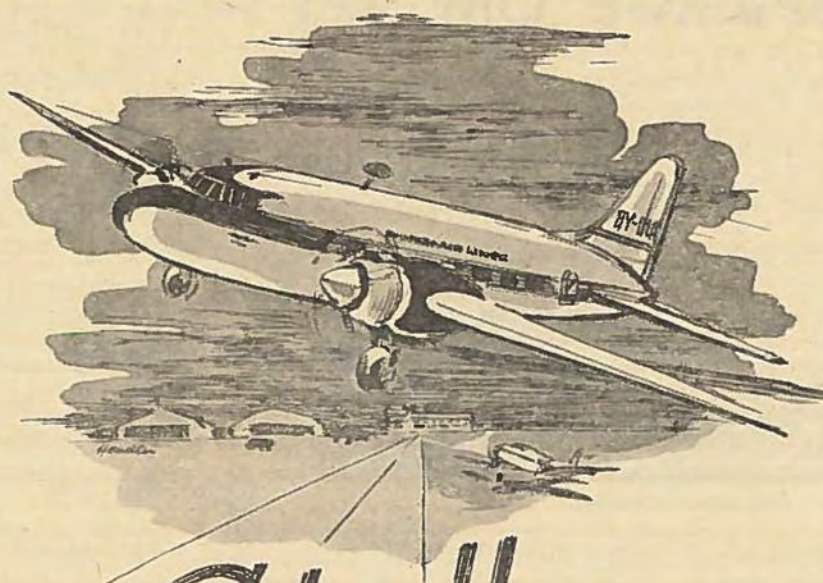
	1927	1946	1947
Januar	62	622	2024
Februar	66	580	3093
Marts	92	703	1853
April	169	1254	2719
Maj	322	1726	3165
Juni	548	1838	3255
Juli	557	2440	3423
August	561	2749	3667
September ...	483	2811	3208
Oktober	138	2691	2878
November	75	2327	2177
December	93	1822	1864
Ialt	3166	21563	33326

DDL's Virksomhed i 1947 sammenlignet med Resultaterne for 1946:

	1946	1947	Stigning
Fløjne Kilometer	3.577.000	5.720.000	60 %
Antal Passagerer	99.881	147.400	47 %
Bagage i kg	1.145.043	1.565.000	37 %
Frugt i kg	693.991	1.585.000	128 %
Post i kg	300.721	1.692.000	462 %

Til disse Oplysninger skal dog bemærkes, skriver DDL's »Vindposen«, at Tallene for 1947 er afrundede og ikke definitive.

*



Shell... Aviation Service

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL

VI GAAR NED FOR AT SPØRGE OM VEJ —



Sikorsky Helikoptere.

I stigende Grad har Luftfartselskaberne Verden over deres Opmærksomhed henledt paa Helikopteren og de meget vidtrækkende Perspektiver, dette karakteristiske Luftfartøj er Udtryk for. For det er hævet over enhver Tvivl, at den har Anvendelsesmuligheder for Civilflyvningen.

Det er derfor af ganske særlig Interesse at høre om en Helikopterflyvning foretaget for kort Tid siden tværs over England og det skotske Højland. De to Sikorsky S. 51 var i Luften ikke mindre end 6½ Time, og det er i hvert Fald den længste Helikopterflyvning, der hidtil er foretaget i Storbritannien. Maalet for Turen var Glasgow, og at Ruten netop gik henover det skotske Højland demonstrerede Helikopterens Betydning for et Højland præget af vekslende Befolkningstæthed og vanskelige geografiske Overfladeforhold.

Mr. N. E. Rowe, øverste Chef for den tekniske Forskning, der udføres paa British European Airways Laboratorier og Vicepræsident i Englands aeronautiske Selskab, var Deltager i den vellykkede Flyvning og fortæller her om den særprægede Oplevelse.

I Modvind og 300 Meters Højde.

To firesædede Sikorsky 51 deltog i Flyvningen, hvis Udgangspunkt laa udenfor den store Flyvemaskinefabrik Westland Aircraft Ltd. i Yeovil. Det var Planen at flyve tværs over England til Østkysten, fortæller Mr. Rowe. Paa Vejen gik vi ned for at tanke i Lufthavnene Elmdon ved Birmingham, Woolsington ved Newcastle, Turnhouse ved Edinburgh og Renfrew udenfor Glasgow. Hver Siddeplads i begge Maskiner var besat.

Straks fra Starten mødtes de to Helikoptere af en kraftig Modvind, som først paa de sidste Etaper vendte sig til mere gunstige Vindforhold. Af denne Grund blev de opnaaede Flyvetider ikke ret gode. Fra Startpladsen til Elmdon — ca. 160 Kilometer — tog det 1 Time og 40 Minutter; de 170 km fra Elmdon til Brough klaredes paa 1 Time og 20 Minutter, medens det tog samme Tid at flyve de knapt 80 km fra Brough til Woolsington. I det sidste Tilfælde sinkedes Flyvningen dog, fordi vi maatte gaa ned for at spørge om Vej.

Gennemsnitlig fløj vi i 300 Meters Højde hele Vejen. Paa visse Strækninger endog et godt Stykke højere. Netop paa Grund af den

relativt ringe Flyvehastighed havde vi pragtfuldt Udsyn over Landskabet. Det var muligt at studere Enkeltheder ret indgaaende, navnlig interessante gamle Borge og Bøndergaarde. Naar vi tonede frem paa Himlen, kunde man iagttage, hvorledes Kreaturerne, tilsyneladende ilde berørt ved Situationen, satte af Sted i Galop. Faarene tog det mest flegmatisk, hvorimod Fjerkræet ikke lagde mindste Skjul paa deres Ophidselse. Hønsene spredtes panikslagne til alle Verdenshjørner, naar Helikopteren sejlede hen over deres Enemærker. Og saa Markens Fugle fløj uafladeligt op fra Røderne for at komme i Sikkerhed udenfor vor Rute.

Befolkningen syntes alle Steder at være stærkt interesseret i den ejendommelige Flyvemaskine — paa Flyvepladserne, hvor kun de færreste tidligere havde været præsenteret for en Helikopter, vakte den ligefrem Sensation.

Helikopterens Fordele udnyttes i kritisk Situation.

Det var blevet Skumring, da vi nærmede os Woolsington, fortsætter Mr. Rowe. I det svinende Dagslys var det umuligt at finde frem til Flyvepladsen. Det hjalp ikke, at vi fløj bort fra Vejen for at finkæmpe Terrænet, og det blev efterhaanden et Spørgsmaal om Minutter. Men her kom Helikopterens specielle Muligheder os til Gode. Vi besluttede simpelthen at lande det første det bedste Sted for at spørge om Vej.

Piloten udvalgte en Plads, der saa ud til at være en lille Fodboldbane. Den laa i Nærheden af en Række Bygninger, hvor man kunde se en Del Mennesker. Landingens forløb glat, og i Løbet af faa Øjeblikke var vi omringet af tyske Krigsfanger. Antagelig, siger Mr. Rowe videre, var det den største Oplevelse, denne Krigsfangelejr var blevet beredt i mange Maaneder. Af en vagthavende Officer fik Helikopterpiloterne angivet Flyvepladsens Retning. Den laa kun 2—3 km borte og blev naaet paa et Øjeblik.

I en Række afsluttende Bemærkninger nævner Mr. Rowe de særlige iagttagelser, man havde Lejlighed til paa denne lange Helikopter-Flyverejse. Sandsynligvis paa Grund af Motorlarmen og Helikopterens Vibrationer bliver man frygtelig træt. Motoren i en Heli-

kopter giver meget mere Støj end almindelige Flyvemaskiner, men naar Helikopteren ad Aare gaar ind som et naturligt Led i Passagerflyvningen, er der ingen Tvivl om, at den som Maskintype vil være betydeligt forbedret. Den vil da ogsaa højst være i Luften en Timestid ad Gangen.

Fornemmelse af at have deltaget i en historisk Flyvning.

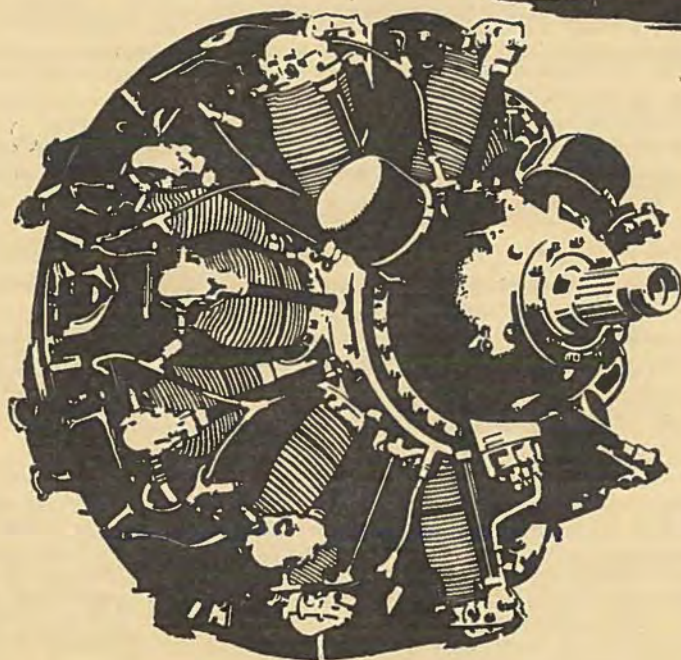
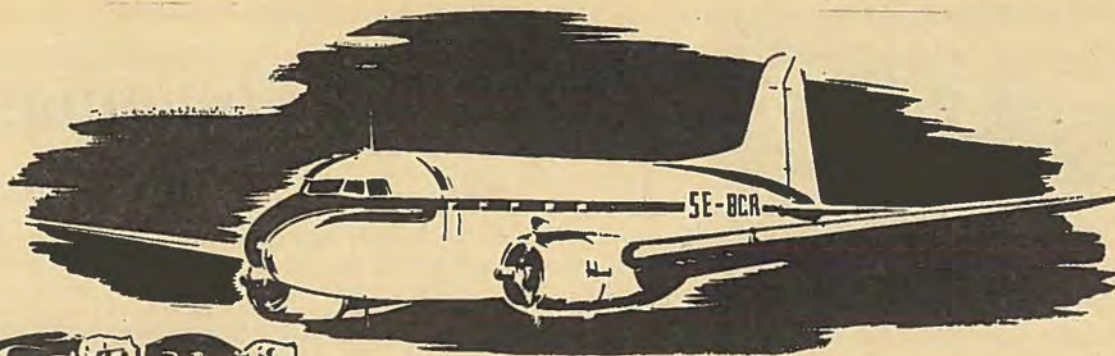
En af Fordelene ved Helikopterflyvning er den Følelse af Sikkerhed, siger Mr. Rowe. Helikopteren flyver ret langsomt, og Piloten kan lade Maskinen kredse rundt og se sig godt for, inden han foretager en ny Manøvre. Vanskelige Terræforhold ser langt mindre afskrækkende ud fra en Helikopter end fra andre Flyvemaskiner; den kan lande under Forhold, hvor en almindelig Flyvemaskine ikke har nogen Mulighed. Det er uden Tvivl en af de Faktorer, som vil bidrage mest til en fremtidig kraftig Udnyttelse af den i Passagertrafikken. Der er ikke ringeste Tvivl om, slutter BEA's tekniske Leder, at Helikopteren aabner helt nye Veje i Flyvemaskinens Æra. For Mr. Rowe gav denne Helikopterrejse en Fornemmelse af at have deltaget i en historisk Flyvning.

w. n. h.

Ingeniør G. KREBS 75 Aar



Det vilde have været imod Ing. Krebs hele Indstilling, hvis et Blad paa Forhaand havde meddelt, at den danske Ballonsportsmand fyldte Aar — ovenikøbet 75 Aar. Men da den runde Fødselsdag, der fandt Sted i December, nu er overstaaet, tør vi godt benytte os af Lejligheden til at bringe Ingeniør Krebs en Fødselsdagshilsen og en Tak for den store Interesse, som han i mange Aar har vist Luftsporten her i Danmark. Ingeniør Krebs var en af vore første Ballonsportsmænd længe før den første Verdenskrig, og da Ballonsporten genoplivedes i Slutningen af Tyverne, blev han den nystartede Ballonklubs selvskrevne Formand. Ingeniør Krebs var i mange Aar Medlem af Aeronautisk Selskabs Bestyrelse, og fra 1933 til 1936 var han Selskabets Formand. Han ledede Selskabet paa en fortræffelig Maade, han var utrættelig for dets Ve og Vel, og Selskabet er ham megen Tak skyldig.



EN NY MOTOR

konstrueret til at imødekomme

ET BEHOV ...

Den nye Pratt & Whitney R-2180 Twin Wasp Motor blev specielt konstrueret for at kunne efterkomme Behovet i 1650-HK Klassen til Anvendelse i nye Transportflyvemaskiner. Den er allerede blevet valgt til SAAB-90 Scandia, en ny

32 Passagerers, tomotoret, svensk Luftliner.

Desuden giver denne robuste, økonomiske Motor interessante Muligheder for Forbedring af mange eksisterende to- og firemotorede Flyvemaskiners Ydelser.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa:
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VOUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS



Franske Flyvemaskiner

Den franske Flyvemaskineindustri har frembragt mange interessante Typer efter Krigen

PAA Trods af den tyske Besættelse er det alligevel lykkedes for den franske Flyvemaskineindustri at fremstille nye hurtige Typer, der alle udmærker sig ved deres smukke, rene Linier. En Del af de franske Typer er forbedrede Udgaver af tidligere tyske Typer, men for største Delen er det rent franske Konstruktioner.

FLYV bringer i det efterfølgende nogle Oplysninger om en Del af de forskellige franske Typer.

»Max Holste MH-52« er utvivlsomt en af de bedste eksisterende Trainere, idet den er fortrinligt egnet til al Slags Kunstflyvning. Den paastaas at kunne flyve, overløst til 920 kg med 55 km/T med fuld Kontrol paa Styregrejerne. Spændvidde 9,77 m, Længde 7,15 m, Tomvægt 640 kg, Fuldvægt 870 kg, Maximumhastighed 230 km/T, Marchhastighed 200 km/T, Minimumhastighed med fuld Last 75 km/T.

»Guerchais-Roche T-35 og T-39« ligner Proctoren i Udseende. Prototypen blev fløjet med en Ford V-8 Motor, men saasnart der kunde faas Flyvemotorer, blev den ændrede og forstørrede T-35 bygget. T-35 er 2-sædet, og T-39 er 3-sædet. T-39 har følgende Data: Spændvidde 9,3 m, Længde 7,3 m, Tomvægt 535 kg, Fuldvægt 910 kg, Maximumhastighed 255 km/T, Marchhastighed 230 km/T.

»Morane-Saulnier MS-571« er en Sportsmaskine af Metal med Plads til 4 Personer. — Spændvidde 10,47 m, Længde 8,5 m, Tomvægt 676 kg, Fuldvægt 1051 kg, Maximumhastighed 250 km/T, Marchhastighed (70 % Motorkraft) 220 km/T.

Aerocentre's »NC-702, Martinet« er en forbedret Udgave af den tyske »Siebel Si 204« og findes i to Udgaver — enten til 8 Passagerer eller 800 kg Fragt. Spændvidde 21,28 m, Længde 12,81 m, Tomvægt 3.965 kg, Fuldvægt 5.600 kg, Maximumhastighed 350 km/T, Marchhastighed 300 km/T.

S.N.C.A.S.O.s »SO-30 R, Bellatrix« er en motoret 30 Passagerers Trafikmaskine, der skal være Dakotas Afløser i Frankrig. — Spændvidde 25,61 m, Længde 18,43 m, Tomvægt 9.870 kg, Fuldvægt 16.405 kg, Maximumhastighed 545 km/T, Marchhastighed 440 km/T.

»SO-94« er en Fragt- eller 8 Passagerers Trafikmaskine Spændvidde 16,25 m, Længde 12,38 m, Tomvægt 3.305 kg, Fuldvægt 5.430 kg, Maximumhastighed 440 km/T, Marchhastighed 390 km/T.

»SE-161, Languedoc« er en 4-motoret 33 Passagerers Trafikmaskine. Spændvidde 29,4 m, Længde 24,23 m, Tomvægt 15.180 kg, Fuldvægt 22.250 kg, Maximumhastighed 480 km/T, Marchhastighed 385 km/T.



S. U. C. 10 Courlis.

S.E.C.A.N.s »SUC-10, Courlis« har et usædvanligt Udseende med sine to Halebomme. Kroppen er konstrueret saaledes, at Motoren, der er anbragt bag Kabinen, i Tilfælde af Crash vil falde nedad og ikke ind mod Kabinen. — Spændvidde 11,5 m, Længde 8,81 m, Tomvægt 895 kg, Fuldvægt 1400 kg, Maximumhastighed 260 km/T, Marchhastighed 230 km/T.



Nord 1101 Noralpha.

S.N.C.A.N.s »Nord 1101, Noralpha« er en Udvikling af den tyske Messerschmitt Me 108 Taifun, men er forsynet med Næsehjul. — Spændvidde 11,5 m, Længde 8,85 m, Tomvægt 950 kg, Fuldvægt 1630 kg, Maximumhastighed 305 km/T, Marchhastighed 270 km/T.

S.N.C.A.N.s »Nord 1201, Norécrin« er en 3-sædet Sportsmaskine af Metal. Spændvidde 10,2 m, Længde 7,06 m, Tomvægt 619 kg, Fuldvægt 961 kg, Maximumhastighed 265 km/T, Marchhastighed 230 km/T.

Til venstre fra oven:
SE-161 Languedoc, SO-94, SO-30 R Bellatrix, NC-702 Martinet, Max Holste MH-52.
Forneden: Nord 1201 Norécrin og Guerchais-Roche T-35.



Den flyvende Paahængsvogn

Den interessante Miles M. 68



Maskinen er lige landet, Fragtrummet afmonteres og køres bort, mens Agterstykket igen sættes paa.

DEN engelske Flyvemaskinefabrik Miles Aircraft Ltd. begyndte for kort Tid siden at prøveflyve en ny interessant Flyvemaskine-type, Miles M. 68, som dens officielle Betegnelse er.

Flygtigt betragtet ligner den mange af de Fragtmaskiner, der er kommet frem lige efter Krigen. Særlig paafaldende er Ligheden med Miles Aerovan, der da ogsaa er Maskinens »Storebror«.

Ser man nærmere paa M. 68, viser det sig imidlertid, at den ikke er slet saa konventionel, som man først vilde tro. Maskinen er nemlig sammensat af tre let adskillelige Dele: 1) Kabinen, der bærer Vingerne og Halepartiet med de tre Sideror, 2) Fragtrummet og 3) Bagstykket.

Det usædvanlige er nu, at Fragtrummet kan skilles fra den øvrige Del af Maskinen — og anvendes som Paahængsvogn! Endnu mere mærkværdigt er det, at Maskinen er i Stand til at flyve igen, naar Bagstykket er fastgjort til Kabinen.

Fragtrumets Dimensioner er ca. 3,05 m × 1,37 m × 1,37 m. De nøjagtige Maal retter sig efter den Fragtype, som Fragtrummet er bygget til.

Det er kun et Øjebliks Arbejde at frigøre Fragtrummet, forsyne det med to Hjul og koble det til Slæbekrogen paa en Bil, saa det kan fungere som Paahængsvogn.

Betydningen af dette Arrangement er indlysende: Naar Flyvemaskinen har naaet sit Bestemmelsessted, fjernes Fragtrummet og køres lige til Varens Bestemmelsessted. Maskinen kan straks forsynes med et andet fuldt lastet Fragtrum og starte igen, uden at man behøver at spille Tid med at losse og laste igen. Og saafremt der intet Fragtrum skal med, starter Luftfartøjet foruden!

Ordningen muliggør, at Personer og Institutioner, der ofte benytter Flyvemaskiner, kan have deres egne Fragtrum, indrettet til specielt Brug, f. Eks. med Køleskab til Transport af Kød og Frugt, særlige Hylde og Børde til Sortering af Breve eller Pakning af Aviser, Anlæg til Sprøjtning af Frugttræer eller Pudring af Afgrøder, der er angrebet af Skadedyr. Der er Muligheder nok!

Luftfartøjets Data.

M. 68 kan med en betalende Last paa 725 kg flyve 650 km med en Marchfart paa 210 km/T. Det har 4 × 100 HK Cirrus Minor Motorer, en Spændvidde paa 15,24 m, og det er 10,98 m langt. Det kan medføre 450 l Brændstof, der giver det en maksimal Flyvestrækning paa 1300 km. Luftfartøjet har fast 3-hjulet Understel med Næsehjul.

Den nye Transportmaade.

Hidtil har det — trods alt — været ret omstændeligt at transportere Fragt ad Luftvejen: Det skal først læsses paa en Lastbil for at køres til Lufthavnen, hvor det læsses af for at blive kontrolleret, vejret og evt. fortoldet. Derefter paa Lastbil ud til Flyvemaskinen, hvor det skal lastes ret nøjagtigt, for at Maskinens Tyngdepunkt ikke skal flyttes væsentligt, — og naar Maskinen kommer til Bestemmelsesstedet, oprulles næsten hele dette Sceneri igen — bagfra.

Men nu indleder M. 68 en ny Æra i Fragtflyvningens Historie: Nu læsser man paa Afsenderstedet Varerne ind i Paahængsvognen. Kontrollen med, at Tyngdepunktet ligger rigtig, er yderst simpel: »Vognen» skal blot kunne balancere nogenlunde paa Hjulene. Og paa en Brovægt klarer man Vejningen i en Haandevending. »Paahængsvognen» kan nu køres til Maskinen og kobles til denne. Toldkontrollen kan ske paa Afsenderstedet eller ved en Toldstation paa Vejen, og hvis Fragtrummet plomberes af Tolden, kan den umiddelbart efter Ankomsten til Bestemmelseslufthavnen kobles efter en Bil og køres lige til Modtageren uden Forsinkelser af nogen Art.

De store Fordele.

Fordele ved Anvendelsen af en Maskintype som denne er mange. De vigtigste er, at Udgifterne til Transport paa Jorden vil blive yderst ringe i Forhold til de nuværende.

Risikoen for, at en Vare beskadiges under Transporten vil praktisk talt blive elimineret.

Tiden mellem Afsendelsen og Modtagelsen vil blive meget reduceret, og selv paa relativt korte Strækninger vil man kunne opnaa, at Varen transporteres med en Fart paa over 150 km/T., ikke blot fra Lufthavn til Lufthavn, men fra By til By.

P. B. Schmidt.

NYE FAI-REKORDER

Turner F. Caldwells absolutte Hastighedsrekord den 20. August blev anerkendt af FAI med 1031,178 km/T, mens Marion E. Carls den 25. August blev paa 1047,536 km/T, begge sat med Douglas Skystreak. Disse Rekorder flyves over en Bane paa 3 km. Over 100 km føres der ogsaa Rekord. Her har John Cunningham d. 31. August med en D. H. Vampire I sat Rekorden op til 799,644 km/T.

To nye Modelrekorder med Gasmotormodeller: Spanien har erobret en Højderekord fra Rusland, idet Azategui og Caballero den 2. Juli med en Model med 6,7 ccm Motor naaede 2717 Meter. Den 12. Juli forbedrede Russeren G. Lioubouchkine den absolutte Varighedsrekord med en Time til 3 Timer 48 Min. 45 Sek. Motoren var paa 9,6 ccm. Det vilde være interessant at vide, hvor lang Motortiden var heraf. Til FAI-Rekorder kræves ikke begrænset Motorløbetid.



Klar til Start uden Fragtrum. Ikke køn, men praktisk.

ER DE EN DILBERT?

Oversat fra „Skyways“ af E. C. Rydmann

BEGYNDELSEN var uskyldig nok. To Flyvere besluttede sig simpelthen for en Tur ud over Landet. Da en af dem ejede en smart tosedet Maskine, lettede de snart efter at have klareret i H. t. C. F. R.-Bestemmelserne. (Contact Flight Regulations).

Alt gik godt, indtil de stødte paa Uvejr 29 km fra deres første Kontaktpunkt. Trods Regulatorerne og trods det, at de var over Bjergene, fløj de videre. Efter to Timers Forløb og efter mange faretruende Situationer fandt de en lille Lufthavn, hvor de kunde lande. Dette var 175 km fra deres Udgangspunkt; og, hvor utroligt det end lyder, 10 Minutter efter Landingen var disse Vovehalse paa Vingerne igen, paa Vej gennem den samme Omgang. Det var blot værre nu, det regnede tæt, men der var heldigvis en belejlig Jernbane, som de kurede henad med Tømmefingeren paa Skinnen. Lykkeligvis gik den ikke gennem en Tunnel. Endelig, da Benzintanken var næsten tom, landede de i et ryddet — eller næsten ryddet — lille Stykke Jord — lille, men stor nok?

Resultatet: To aandeligt og legemligt forslaaede Undermaalere minus en Maskine.

Denne »Aandsvage-Forstilling« er et talende Bevis for, at den sikreste Flyver ikke altid er den med det største Antal Flyvetimer. Disse to Flyvere havde tilsammen 3700 Timer. Ved Undersøgelsen kom det frem, at de havde overtraadt følgende Bestemmelser og Forholdsregler for sikker Flyvning:

1. Undladt at afprøve Radioen, før de startede. Der var under hele Flyvningen ingen Radio-Kontakt.
2. Overtraadt C. A. A.s (Luftfartsmyndighederne) Bestemmelser ved at negligere fastlagte Luftruter, som de passerende undervejs, da Vejrforholdene blev kritiske.
3. Da de kom ind i et Omraade, hvor Blindflyvning (Instrumentflyvning) var nødvendig, undlod de at returnere til det Omraade, som var dem bekendt, 29 km tilbage, hvor Sigbarheden var god.
4. Fortsatte i ukendt Bjergterrain under Blindflyvning, uden Klarering og Radioforbindelse.
5. Foretog sig intet for at skaffe Oplysninger om Vejrforholdene ved deres første Landing.
6. Forsømte ligeledes at supplere Benzinbeholdningen der.
7. Undlod igen at afprøve Radioen paa denne Flyveplads.
8. Undlod at rapportere Afgang og Bestemmelsersteder samt eventuelle Ændringer i den paatænkte Flyverute.
9. Udviste total Mangel paa Dømmekraft og overtraadte Kontaktflyvningsreglerne ved at begive sig paa Vej tilbage til et Omraade, hvor de vidste, at der fandtes Uvejr. Undlod igen at vende om, da Vejret forværredes.
10. Deres endelige Landing skete nøjagtig 1½ km fra en god Landingsplads, der var tydeligt afmærket paa deres Kort.

Hvad siger Statistiken?

Luftfartstilsynet i U.S.A. har netop udsendt sin aarlige statistiske Analyse over mindre Maskiners Uheld. Mangel paa Flyvetimer

for denne Gruppe gør en direkte Sammenligning med tidligere Aar noget usikker. Alligevel indeholder den meget af Værdi for Flyvere.

I hvert Fald vil det nok overraske Dem at høre, at 31 pCt. af alle Uheld med dødelig Udgang eller svære Kvæstelser indtraf under uforsvarlig lav Flyvning, eller hvor Flyveren skulde »vise sig«. Dette gør det let at forstaa, hvorfor Luftfartstilsynet vedholdende prøver at udrydde denne *unødvendige* Gruppe af Uheld.



Der var et Hul. Han kunde se Jorden. Og afdøde Dilbert gik atter 50 m ned og blev »hængende paa Krogen«.

Beretningen viser endvidere, at stall-spin Ulykker er dem, man først og fremmest bør søge at undgaa. Selv om de kun repræsenterede 9 pCt. af alle Uheldene, kom over Halvdelen af Ulykker med dødelig Udgang ind under denne Kategori. Da Pilot-Fejl blev angivet som Aarsag til 97 pCt. af disse Ulykker, kan de fleste af dem forhindres. Husk altid de tre grundlæggende Flyve regler: Stall ikke, stall ikke, STALL IKKE!

Sammenstød med andre Genstande blev anført som en anden Hovedaarsag til Ulykker. Ledninger kom først i denne Kategori med 41 pCt., Træer som Nr. 2 med 26 pCt. Dette beviser ikke, at der er flere Ledninger end Træer, de er blot sværere at se.

Den primære Aarsag til alle Uheld blev angivet med 72 pCt. Pilot-Fejl under tre Hovedgrupper: Teknik, Dømmekraft og Mangel paa Omhu. Jeg ved nok, at denne Maade at inddele Ulykkerne paa bliver skarpt kritiseret af mange Flyvere. De hævder, at i Stedet for at dygne alting ud over den stakkels

Flyver Aar efter Aar, bør Ulykker opdeles efter de til Grund liggende Aarsager, saasom:

1. utilstrækkelig Oplæring eller Uddannelse,
2. unøjagtige Vejrberetninger,
3. forkert Cockpit-Arrangement og Fejlkonstruktioner i Maskinen.

Jeg slutter mig til dette Synspunkt, fordi man kun kan træffe fornuftige Foranstaltninger til at bøde paa Manglerne, naar man kender disse til Grund liggende Aarsager. Jeg har endog forsøgt at udarbejde en saadan Metode til Analysering af Ulykker. Den sværeste Hage ved et saadant System er imidlertid, at der ikke findes nogen nøjagtig Maade at bestemme disse Aarsager. Piloterne vilde henlede Opmærksomheden paa alt og alle andre end sig selv og gøre hver eneste Sag saa uklar, at den maa afgøres af Dommere fra Højesteret.

Der vil utvivlsomt blive udviklet en mere hensigtsmæssig Maade at analysere Flyveulykker paa, men indtil dette sker, vil Piloterne kun have faa Alibier. De vil vide, at hvis Undersøgerne, der naturligvis er Ekspertter, bestemmer, at en første Klasses Pilot kunde have undgaaet det paagældende Uheld, vil det automatisk blive anført som en Pilotfejl.

Det taler til Fordel for denne Metode, at den lægger Ansaret helt og holdent i Pilotens Haand. Den bidrager til at fastslaa, at han fra det Øjeblik, han betræder sin Maskine, og til den atter er sikret efter Flyvningen, er direkte ansvarlig for saavel sin egen Sikkerhed som for alle andre om Bord samt Maskinen. Mangel paa fuldstændig Forstaaelse heraf er den til Grund liggende Aarsag til de fleste Uheld.

Det kan ogsaa ske for Dem.

— De flyver roligt af Sted i 1000 Meters Højde i en lille Maskine og opdager pludseligt, at Motoren har tabt 300 Omdr. pr. Min. De taber langsomt Højde. Det ser ikke ud til, at De kan naa den nærmeste Nød-Landingsplads 10 Kilometer bagude. Der græsser nogle Køer paa en Mark forude. Hvad skal De gøre?

Da »Dilbert« kom i denne Situation, reagerede han med karakteristisk Fart og Præcision. Et Blik paa Køernes Græsgang overbeviste ham om, at den Mark maatte være anbragt der specielt for ham. Dilbert lagde an til Landing — tog Gashaandtaget tilbage, da han var lige over Marken i 500 Meters Højde. Han holdt sig omhyggeligt inden for Glidestand til Marken for det Tilfælde, at hans Motor skulde svigte totalt. Det hele var saa enkelt, at han endog nynnede nogle faa Strofer fra den nyeste Schlager. Han foretog en fuldkommen 3-Punkts-Landing omtrent midt paa Marken — men han fik et slemt Chock, da han kørte igennem en lille Drænings-Grøft, der klippede Understellet og den ene Vingespids af. — Kedeligt Uheld! — Sludder! »Ikke Spor kedeligt Uheld!«, som den stedlige Luftfartsinspektør sagde næste Dag. En Nødlanding var overhovedet ikke nødvendig. Motoren var i fineste Orden. Det eneste, der var i Vejen, var, at Gashaandtaget var gledet tilbage. Det kunde altsammen have været forhindret ved en simpel Haandbevægelse: Skubbe Gashaandtaget frem og spænde det fast.

(Sluttes nederst næste Spalte)

Den 3. internationale Luftfartsudstilling i København

I Dagene fra den 15. til 24. Oktober i Aar vil der blive afholdt en stor international Luftfartsudstilling i Forum i København. Udstillingen, som er den tredje af sin Art her i Landet, arrangeres af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

Denne Udstilling har været paa Tale længe, og paa et Møde i Midten af Januar blev man enige om, at den skulde gennemføres. Der vil blive nedsat en meget repræsentativ Komité, og der vil udgaa Indbydelser om Deltagelse til samtlige Flyvemaskinefabrikker, Flyvemotorfabrikker og Tilbehørsfabrikker i hele Verden, saaledes at Udstillingen virkelig kan komme til at give et Udtryk for den store Udvikling, som Flyvningen har naaet efter den sidste Verdenskrig,

og navnlig for den Del af Flyvningen, som de fleste kommer i Berøring med: Trafikken i Luften.

Foruden Forum og Pladsen foran Forum vil en Del af Københavns Lufthavn (eventuelt de nye kæmpe-mæssige Hangarer) blive taget i Brug som Udstillingsterræn.

Udstillingen i Oktober 1948 vil blive den tredje internationale Luftfartsudstilling, som arrangeres af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab. Den første fandt Sted i 1927, og den 2. internationale Luftfartsudstilling i København blev afholdt i 1934. Baade den første og anden Udstilling blev store Succes'er, og der er ingen Tvivl om, at den kommende Luftfartsudstilling vil blive det i mindst lige saa høj Grad.

NYT FRA HELE VERDEN

Indien bygger Lufthavne

Generaldirektoratet for Civilflyvningen i Indien har udarbejdet et Forslag, hvorefter Indien i nærmeste Fremtid vil oprette ikke mindre end 21 Lufthavne. Byer som Bombay, Delhi, Calcutta og Madras vil faa indrettet deres Lufthavne efter internationale Regler i Klasse I, medens endnu seks mindre Lufthavne vil blive forbeholdt Indenrigsruterne. Samtidig oprettes en Række mindre Flyvepladser som Nøddlandingsbaser.

Regeringen i Pakistan har offentliggjort Forberedelser til internationale Lufthavne i Klasse I ved Karachi og Chittagong, medens endnu otte Byer vil faa Lufthavne i Klasse II og III.

»Klima-Hangarer« i Florida

I Florida foretages for Tiden Undersøgelser i Forbindelse med Opførelsen af en klimatisk Afprøvningshangar, et helt nyt Begreb, der gør det muligt at foretage Paalidelighedsprø-

ver med Luftfartøjer uden at skulle opstøge eller afvente ugunstige Vejrforhold.

Alt Slags Vejr kan fremtrylles ad kunstig Vej i den nye Kæmpehangar; Sne, Taage, Regn og Sandstorme. Videre findes en særlig Afdeling for Højdeprøver indtil 30 km, en »Ørken-Afdeling«, hvor 144 Sollys-Lamper kunstigt frembringer en Ørkentemperatur ved Middagstid. Det vil fortsat være nødvendigt ogsaa at foretage enkelte Prøveflyvninger i naturlige Omgivelser; men den særlige Klima-hangar vil betyde meget store Penge- og Tidsbesparelser.

De amerikanske Luftstyrkers første Jager med pilformede Vinger

North American Aviation Inc. har bygget den første Reaktorjager med pilformede Vinger, som er blevet leveret til de amerikanske Luftstyrker, nemlig Typen XP-86. Man har givet den denne Pilform for at kunne naa op paa Hastigheder, der ligger i Nærheden af Lydens, og Prøveflyvninger over Mojave Ørkenen har vist, at den med Lethed kommer op paa Hastigheder over 965 km/T. Luftfartøjets Planer er bøjet tilbage under en Vinkel paa 35°, og dets Overflade er fuldstændig glat (for at reducere den skadelige Modstand til et Minimum). Luftfartøjet kan flyve en Strækning paa 1600 km, og dets Tophøjde er over 12.000 m. Dets Spændvidde er 11,28 m. Længden er ogsaa 11,28 m, og Højden er 4,27 m.. Det har forholdsvis tynde Planer.

Skibsbaseret Reaktorjager

Den amerikanske Marines nyeste hangarskibsbaserede Reaktorjager er Grumman XF9F-2 PANTHER, og den er udstyret med Verdens kraftigste Reaktor, en Rolls-Royce Nene-Reaktor, bygget af Firmaet Pratt & Whitney. Denne Nene-Reaktors statiske Trækraft er paa 2268 kg, og det svarer til 6667 HK ved en Hastighed paa 800 km/T og



XF9F-2 Panther

til 8000 HK ved 960 km/T. Reaktoren har en enkelttrins Centrifugal-Kompressor og ni Forbrændingskamre. F9F-2 PANTHER kan starte (med fuld Last) og lande paa Dækket af Hangarskibe. Dens største Hastighed er ca. 960 km/T.



Den pilformede XP-86.

Martin 2-0-2 som militær Transportflyvemaskine

Den tomotorede 2-0-2 Trafikflyvemaskine skal nu ogsaa bygges til militære Transporter og leveres til de amerikanske Luftstyrker. Hosstaende Billede viser, hvor megen Plads der er i den rummelige Krop. Dens »betalende« Nyttelast bliver paa ca. 5½ Tons, og den kan enten rumme denne Godsmængde eller 40 Soldater med fuld Udrustning eller 36 liggende Patienter plus 4 Ledsagere (Læger og/eller Sygeplejersker). De meget store Døre tillader Ind- og Udladning af Køretøjer som f. Eks. Jeeps. Med en normal Benzinbeholdning paa 4500 l kan Luftfartøjet gennemflyve en Strækning paa 2800 km. Ved Indbygning af ekstra Plantanke kan Benzinbeholdningen forøges med 4475 l. Luftfartøjets Marchhastighed ligger mellem 408 og 448 km/T.

Martin 2-0-2 som Fragtmaskine.



Mange Ulykker kan forebygges.

Naar som helst der indtræffer et Krafttab, skal man øjeblikkeligt afprøve følgende:

- a) Gashaandtag
- b) Benzinkontrol
- c) Propellen
- d) Blandingskontrollen (Højdegas)
- e) Blæseren
- f) Karburatorluften (ikke at forglemme paa KZ VII).

Hvis De er fortrolig med Deres Cockpit, kan De foretage denne Afprøvning paa faa Sekunder. En Korrektion er ofte alt, hvad der behøves for at sikre, at Motoren gaar, som den skal. E. C. Rydman.

Det vilde være interessant at faa lignende Oplysninger om Ulykker og Uheld, behandlet af vor hjemlige Luftfartsinspektør i Luftfartstilsynet. Red.

AMERIKANSKE SYNSPUNKTER paa Privatflyvningen og dens Vanskeligheder

Hvorfor sælger Folk hurtigt deres Maskiner igen?

Der kan bygges endnu bedre Maskiner



North American NAVION er af den efterlyste 4-sædede Type. Fabrikationen blev standset af Fabrikken og er nu overtaget af Ryan.

EFTERHAANDEN som Privatflyvningen udvikler sig efter Krigen, støder den i alle Lande paa mange Vanskeligheder. I Januar omtalte vi Omkostningerne, som de beregnes i England, og de svarede ret godt til Forholdene i Danmark. Denne Gang gaar vi til U.S.A., det eneste Land, hvor Privatflyvningen har udviklet sig i større Stil. Selv her er der store Problemer.

Umiddelbart efter Krigen saa man meget lyst paa det. En Mængde Fabrikker gik i Gang med at producere »personal airplanes« i store Mængder til ret billige Priser. Man talte om at have en halv Million Privatmaskiner i 1950! I 1946 blev der leveret 35.000 Maskiner (i hele Verden højst 40.000) i Privatflyveklassen. I 1947 gik Produktionen stærkt ned, og en Del nye Typer sattes helt ud af Produktionen, og en Masse nye Ejere solgte deres Maskiner.

Følgende Oplysninger og Synspunkter stammer fra Foredrag, holdt af to kendte amerikanske Flyvemaskinekonstruktører, T. P. Wright, der efter i mange Aar at have været hos Curtiss-Wright nu er Chef for de amerikanske Luftfartsmyndigheder, Civil Aeronautics Administration (CAA), samt Grover Loening.

Wright profeterede i 1945, at man i 1955 vilde naa op paa 400.000 Privatflyvemaskiner. Fremgangen i 1946, der var større end beregnet, var for voldsom, og den fulgtes af et Tilbageslag i 1947, men Wright tror stadig paa sine Beregninger for de kommende Aar.

Det har vist sig, at efter et Aars Forløb sælger en Trediedel deres Maskiner igen, fordi de er skuffede. Over hvad? Statistikken siger, at økonomiske Grunde er fremherskende (55 pCt.), Mangel paa praktiske Lufthavne og almindelig Mangel paa Nytte af en Privatmaskine var Skyld i hver 10 pCt. af Salgene, mens 5 pCt. solgte i Irritation over de alt for mange Bestemmelser, 5 pCt. paa Grund af Faren ved at flyve og 15 pCt. af andre Grunde.

De økonomiske Vanskeligheder.

Der bestaar et uheldigt Forhold mellem Flyveinteressen og Indkomsten, idet Interessen

er størst hos Folk i 20–30 Aars Alderen, mens de fleste, der har Raad til at holde Maskine, ligger i Aldersklassen 40–50 Aar. Ikke mindst af Hensyn til, at disse er Familiefædre, men ogsaa af Hensyn til den alm. Anvendbarhed maa Hovedvægten lægges paa komfortable 4-sædede Typer, og disses Pris maa komme ned fra de nuværende 8000 Dollars til 5000 Dollars Dette skulde være muligt op mod 1955 p. Gr. af den forventede større Produktion.

Loening regner med, at en normalt godt udnyttet Bil koster 1000 Dollars pr. Aar (700 Timer), og at man har Raad til den, naar man tjener 5000 Dollars pr. Aar. Der er over 1 Million Familier i U.S.A., der tjener over 7500 Dollars pr. Aar, saaledes at der er et Marked for Masseproduktion. Selv om der hver Uge produceres lige saa mange Biler i U.S.A. som Privatmaskiner i 1946 i hele Verden, er der ikke følt nogen Nedgang i Interessen paa Bilmarkedet i 1947 som paa Flyvemaskinemarkedet. Selv om man flyver 200 Timer aarligt (og det er meget for en Privatmand), vil det med de billigste Typer, der koster 2500 Dollars, løbe op til en aarlig Udgift paa 2200 Dollars, hvilket kræver en Indkomst paa 12.000 Dollars. Dem er der kun et Par Hundredetusinde af, og selv for den billigste Type er Markedet relativt lille.

For at skaffe det store Marked, der er en Forudsætning for at faa Priserne ned, maa hver Maskine flyve langt mere, helst 2000 Timer pr. Aar, og det kan man kun i Klubber eller ved Anvendelse af Maskiner inden for store Firmaer, hvor der er mange, som rejser meget.

Praktiske Vanskeligheder.

For at faa flere til at flyve, maa man gøre Privatflyvningen mere praktisk anvendelig. Naar man har lært at flyve og ret hurtigt har faaet sin første Begejstring stillet og givet sin Familie og nærmeste Venner (og Veninder) en Tur, hvad kan man maa saa bruge sin Maskine til? Er man en meget rejsende Forretningsmand, kan man have en vis Gavn af den. Men her spiller Flyvepladsspørgsmaalet ind. Selv med de mange Pladser i U.S.A. er der alt for faa, og de ligger for langt fra Byerne. For at gøre

Flyvningen nyttig, maa man bygge en Masse smaa Landingsbaner. Dette stiller tekniske Krav til Maskinerne. De maa kunne lande i Sidevind, saa man kan nøjes med een Bane. CAA arbejder i Forbindelse med forskellige Firmaer med Konstruktionen af et specielt Understel til Sidevindslandinger. Man kan foreløbig med dette udføre sikre Landinger i en Cub i en Sidevind paa 55 km/T, i større Typer op til 80 km/T. Det er værd at lægge Mærke til, at de amerikanske Luftfartsmyndigheder ikke nøjes med at udstede Forbud og skærpede Regler, men tager Initiativet til Forbedringer og i det hele taget aktivt interesserer sig for Flyvningens Fremme og Udvikling.

En anden Forudsætning for mange smaa Landingsbaner tæt ved Byerne er en stærk Formindskelse af Støjplagen, som ogsaa er et Problem i U.S.A. og medfører stærk Modvilje fra Befolkningen mod Flyvepladserne.

For at udnytte en Privatmaskine praktisk maa man ogsaa i større Grad blive uafhængig af Vejret. Sidevindsunderstellet kan hjælpe i Blæst, men til Flyvning i usigtbart Vejr kræves Radio og simple Radar-Installationer, og her er man endnu ikke ret vidt.

For at udbygge Sikkerheden maa man sørge for, at Maskinerne ikke kan gaa i Spind. De maa have tilstrækkeligt Kraftoverskud, være stabile og lette at flyve. Udsynet maa gøres bedre. Med fulde Tanke og en fuldvoksen Person i hvert Sæde og al Bagage paa Plads maa Maskinen ikke være overbelastet eller have Tyngdepunktet beliggende uden for de tilladte Grænser. En Indikator, der angiver Vægt og Balance, vil være meget ønskelig, lige saa vel som praktiske Tabeller over Start- og Landingspræstationer m. m. i forskellige Flyvepladshøjder, Temperaturer og Vindstyrker.

Danske Kommentarer.

Saa vidt de to erfarne Amerikanere. Herhjemme kender vi mange af Problemerne igen, endda i forstærket Form. Ogsaa vi har haft en kraftig Ekspansion, men staar samtidig over for økonomiske Vanskeligheder, Prisstigninger og Ejerskifte af Maskiner. Særlig praktisk anvendelig er en Privatmaskine ikke i Danmark. Enkelte Forretningsfolk rejser baade her i Landet og især paa Ture til Udlandet, men ikke mindst i Efteraars- og Vintermaanederne skal der stor Taalmodighed til, fordi man kan blive mange Dage forsinket af daarligt Vejr (»if you have time to spare, go by air«).

Flyvepladsproblemet nedsætter især Anvendeligheden indenlands i vort lille Land. Det tager i de fleste Tilfælde for lang Tid at komme ud til Pladserne. Disse er ofte primitive. Og frem for alt er der alt for faa af dem. Der er ganske vist godkendt en hel Del Pladser til private Erhvervsvirksomheder, men den alm. Klubflyver kender ikke disse Pladser. Selv om maaske kun faa kunde tillades til regelmæssig Brug, saa vilde de have Betydning som Nødladingspladser. I Tilfælde af daarligt Vejr kunde man lande paa den nærmeste

(Sluttes næste Spalte)

Danske militære Flyvemaskiner IV



Percival Proctor.

Proctor III er bygget til Træningsbrug og som Forbindelsesmaskine. Den er udstyret med en 210 HK Gipsy II Motor. Data: Tomvægt 990 kg, Fuldvægt 1475 kg, Spændvidde 12,04 m, Længde 8,03 m, Højde 2,44 m, Planareal 16,8 m², Planbelastning 87,8 kg/m². Største Fart 256 km/T, normal Marchfart 220 km/T, mest økonomiske Marchfart 185 km/T.

*

Vi har nu bragt alle de nuværende danske militære Typer med Undtagelse af KZ III. Det er ikke lykkedes os hverken fra Militæret eller fra Skandinavisk Aero Industri at faa fat i Billeder af KZ III med de danske Kokarder paa; men hvis en af Læserne har et godt Eksempel, vil vi gerne have Lov at laane det.

af disse Pladser og burde saa have Lov at starte igen uden de sædvanlige besværlige Nødlandingsformaliteter med Politi og Luftfartstilsyn. Risikoen vilde ogsaa være mindre end med en tilfældigt valgt Mark. Ogsaa Svæveflyverne vilde have Fordel af at kunne lande paa disse Pladser paa Distanceflyvninger.

Teknisk maa det vel siges, at f. Eks. KZ-Typerne opfylder Fordringerne til Start og Landing, Stigeevne, Spindsikkerhed og Stabilitet. Udsynet er ogsaa godt paa KZ VII og Auster, men kunde blive endnu bedre paa Jorden i en Maskine med Næsehjul. I Sving vilde man have bedre Udsyn fra lavvingede Typer. Derimod er man tvunget til at passe paa Belastningen. KZ III er stadig kun tilladt til 650 kg Fuldvægt, og det overskrides let paa Udgaven med Reservetank. Instruktionsbogen angiver 700 kg, og det kan den utvivlsomt ogsaa tillades til, men hvorfor bliver det ikke til noget? Auster Autocrat har en saa høj Fuldvægt (840 kg), at den ikke let overbelastes, men hvis man anbringer alt for megen Bagage der, hvor der er mest Plads til den, kan Tyngdepunktet komme for langt agterud. KZ VII er nok 4-sædet, men maa ikke samtidig rumme 4 fuldvoksne Personer og fuld Benzinlast. Iøvrigt er det en Maskine af høj Standard.

En Del Privatflyvere synes, at disse letflyvende og relativt sikre Typer er »kedelige« at flyve. Men hvis Privatflyvningen skal faa virkelig stor Udbredelse, bliver det med Typer, som er endnu sikrere og endnu lettere at flyve!

»Blinde Flyvepassagerer« til Natal

»Blinde Passagerer« paa de store Flyveruter hører endnu til Undtagelserne, men Ruten fra Lissabon til Natal synes dog i den senere Tid at være blevet særlig yndet. I Efteraaret havde en saadan flyvelysten og uformuende Passager indrettet sig i det snævre Rum over Næsehjulet. Uden at være kommet noget til klarede han Turen med en K. L. M.-Maskine frem til Natal, hvor man aabenbart fandt Mandens Bedrift saa modig, at han blev modtaget som Helt og installeret paa et Hotel uden Beregning.

Muligt tilskyndet af dette Held forsøgte en Portugiser ved Navn Julio Simoes for kort Tid siden at gentage Spøgen. Han foretrak dog at gøre Rejsen skjult i Bagagerummet, men blev opdaget, da Maskinen blev undersøgt umiddelbart efter Landing. Det kan tilføjes, at han dog ikke opnaaede saa flot en Behandling som den, der blev hans Forgænger til Del.

Flyvende Sovevogne non stop New York—Paris

Det amerikanske Luftfartselskab TWA vil i Løbet af denne Maaned modtage de første Constellation-Maskiner af en Kæmpeordre paa tolv Maskiner repræsenterende en Værdi af henved 100 Millioner Kr. Samtlige Constellations vil være afleveret inden Udgangen af Juni Maaned, oplyser Selskabets Præsident, Mr. L. T. Cohn.

De nye Constellations til TWA indrettes med 20 Køjer, der under Flyvning om Dagen kan omdannes til Lænestole. Køjerne bliver næsten et Par Meter i Længden og bredere end Køjer i en Sovevogn. Som de første Atlanterhavsmaskiner, der udelukkende er indrettet med Køjer, indsættes Maskinerne paa TWA's Rute New York—Paris. Det er Hensigten at flyve Turen til Paris uden Mellemlanding. Efter et kort Ophold i Paris skal de store Trafikmaskiner flyve videre til andre Byer i Europa.

Britiske Fragtflyvemaskiner

For mange Luftfartselskaber har 1947 ikke været noget særlig straalende Aar, og mange er af den Opfattelse, at der kun kan bødes paa Forholdene ved en bedre Afbalancering mellem Passagerbefordring og Fragtbefordring. Den britiske Flyvemaskineindustri er klar over dette Forhold, og mange af dens Transportflyvemaskintyper, lige fra de mindste til de største, bygges nu til begge For-

maal. Ialt findes der i Dag femten britiske Flyvemaskintyper, som kan benyttes til Fragtbefordring. Den mest kendte er Bristol Freighter, Miles Aerovan, Merchantman og M. 68, Handley Pages Hermes Civil Freighter, Vickers Viking Freighter, General Aircraft Universal, Ambassador Freighter, Short's Sandringham, Solent og Sealord, Airspeed Consul Convertible, Percival Prince, Portsmouth Aerocar, De Havilland Dove og Cierva W. 11 Helikopteren Air Horse. Her er noget at vælge imellem lige fra ½ Tons til ca. 10 Tons.

Den nordligste Lufthavn i Verden

Amerikanerne borer for Tiden efter Olie i Alaska. Den eneste Mulighed for Kommunikationsforbindelser til den øvrige Del af Verden er Flyvemaskinen. Man har derfor maattet indrette en Flyveplads ved Hjælp af Staalmaatter helt oppe paa den nordligste Spids af Alaska. Staalmaatter til Anlæg af Start- og Landingsbaner anvendtes i vid Udstrækning under Krigen, bl. a. paa Grønland, og viste sig at kunne tage selv de tungeste Bombemas-

Raketanordning reducerer Startbanelængden med 1400 m

I Lighed med Danmark har ogsaa Svenskerne købt flere Catalina-Flyvebaade, der vil blive anvendt som Observationsmaskiner paa de længste svenske Kyststrækninger og i Samarbejde med Redningsstationer.

De svenske Catalina-Baade er blevet udstyret med særlige Startraketter — JATO (Jet Assistance Take Off) — hvilket bl. a. vil betyde Mulighed for at reducere den benyttede Startbanes Længde fra 2000 til 600 Meter. Uden Paafyldning af Benzin kan Catalina-Flyvebaadene opholde sig i Luften i indtil 18 Timer, oplyser den amerikanske Commander William Jakeman. Det vil sige, at de svenske Kyststrækninger kan dækkes fuldt ud af tre Catalina-Baade. Hver Flyvebaad kan tage 20 Pasagerer, og en Del af dem udstyres med Radar.

De svenske Catalina-Flyvebaade opgives at have en Startvægt paa 15 Tons — Tomvægten er 8 Tons — Marchhastigheden er ikke imponerende, omkring 200 km i Timen, men til Gengæld er Landingshastigheden kun 90 km i Timen. Flyvebaaden vil derfor være i Stand til at gaa ned selv i urolig Sø.

Douglas DC-9

Douglas har givet nogle Oplysninger om den nye Trafikflyvemaskintype DC-9, som Firmaet har i Sinde at bringe paa Markedet som Afløser for DC-3. DC-9 skal have Plads til 28 Passagerer (syv Rækker á 2 Sæder paa hver Side af en Midtergang). Foreløbig er det Mening, at den skal have samme Motorer som DC-3, nemlig to Pratt & Whitney Twin Wasp, hvis Motorydelse siden Fremkomsten af DC-3 for 12 Aar siden er steget med over 50 pCt. DC-9's Nyttelast vil blive ca. 19 pCt. større end DC-3's. Alle de Rum i Kroppen, som man kan komme til under Flyvningen, indrettes tryktætte. Marchhastigheden kommer til at ligge fra 368 til 456 km/T (alt afhængig af den Motortype, der anvendes).

De nye 1/10 HK. Thorning Dieselmotorer



Samlet og prøveført .	Kr. 78.00
Samleset u. Propel. .	- 55.00
Propeller i Bøgetræ .	- 8.50
Afdrejede Svinghjul .	- 8.35
Brændstof pr. Dunk .	- 1.65
+ Porto. — Katalog .	- 0.25
GREIG - Rissingsvej 30 - Odense	



SVÆVEFLYVERSKE PAA UVEJRSFLYVNING

KLOKKEN er allerede over tolv. Paa Startpladsen venter et Dusin Svæveplaner paa at faa Lov til at føre deres Herrer op i det blaa. Vindposen studeres kritisk — skal vi flyve, eller ikke? Kan det ikke lykkes at komme op ved Muottas-Muraigl? — Vinden blæser jo næsten parallelt med Skrænten, men ingen vil øjensynlig være Forsøgskanin.

Paa een Gang begynder Vinden at aftage, samtidig med at en stærk Luftstrøm sætter ind fra Syd. Lette Skyer begynder at dække Himlen — Solstraalerne bliver blege og trods den kraftige Luftstrøm føles Luften tung og trykkende.

Efter at een af mine Svæveflyvekammerater langsomt, men sikkert har vundet Højde ved en af de nordlige Skrænter i Samedan, spænder jeg mig fast i min Moswey 3. Efterhaanden er en Time gaaet, jeg er klar til Start. Wi ren spændes som en Violinstreng — nogle Ryk i Planet og jeg flyver. Spillet trækker jævnt, jeg hører det brumme under mig. I 350 m Højde kobler jeg ud og flyver efter et snævert Venstresving mod Nord, afsted mod Skrænten, som bærer op mod Alpetta. Variometernaalen begynder at dirre, og springer op til ½ m/Sek. Stigning, nej — allerede 1 — 1½ ..

Snart er imidlertid denne Glæde forbi — nævnt mig den Glæde, som varer bestandigt — og en temmelig besværlig Flyvning begynder.

Ved Alp Muntatsch flyver jeg hid og did, forgæves søgende efter min Kammerat. Til sidst flyver jeg ind i Cho Valettas »Gryde«, men maa snarest ud igen, da Variometeret gaar under 0. Men nu — en Vibration, en svag Skælven i Planet: Termik!!! Jeg lægger mig øjeblikkelig ind i snævre Sving — og det gaar opad med 3—5 Meter i Sek. Paa fem Minutter har jeg haft 1200 Meters Højdevinding. Dybt under mig ligger Alpehytterne — forsvindende smaa, og Vejen, som snor sig opad, ligner en fin Spindelvævstraad.

Store Skyer har i Mellemtiden dannet sig og dækker nu næsten Himlen. Vestfra vælter en mørk Uvejsfront sig frem. Variometeret viser stadig Stigning, og snart ligger jeg umiddelbart ind til Skyerne. Jeg faar travlt — ud med

Styrtbremserne! — Mælkehvide Tjavsler jager forbi. Variometeret gaar ned paa 0 — men ryger pludselig igen op paa ½ m/Sek. Stigning, trods de udslaede Styrtbremses. For en Sikkerheds Skyld flyver jeg midt over Dalen, samtidigt med at jeg trykker Moswey'en op paa Maximalfart for at komme ud af »Støvsuger«-ren.

Saa snart jeg trækker Bremserne ind, ryger Variometeret op paa + 3 — naar jeg forsøger at flyve ligeud, gaar det opad som ad en usynlig Vej. Luften bliver mere rolig, og jeg gnasker et Æble i mig. Jeg holder Kurs mod Bernina — da jeg har set Sol og blaa Himmel der.

Under mig lyser Lago Bianco i en sælsom blaagrøn Farvetone, som forekommer mig falsk og haanende. Alt synes mig paa een Gang saa ejendommeligt falsk og uvirkeligt.

Grebet af Uvejret.

Pludselig flaar et Vindstød Pinden ud af Haanden paa mig og et andet vrider venstre

Vinge op. Jeg tvinges til at svinge, og bliver da igen gjort opmærksom paa Uvejret, der nærmer sig hastigt. Først nu bliver jeg rigtig klar over det ansvarslose i min Flyvning. Der findes kun een Udvej: saa hurtigt som muligt tilbage til Inn's brede Dal. Maaske har jeg stadig en Chance for at klare Situationen.

Med største Fart flyver jeg direkte hen imod Uvejret. Over Pontresina kommer jeg ind i dets Forløber. Min Fugl kastes højt op, og Variometeret springer i Vejret. Kun med største Anstrengelser lykkes det mig at faa Moswey's Næse trykket ned — og jeg, som indbildte mig, at jeg kunde naa Samedan, inden Uvejret brød løs for Alvor!

Med sammenbidte Tænder presser jeg Farten til den yderste Grænse — og endelig er jeg atter over Startpladsen. Jeg skimter svagt Vindposen, der staar fuldstændig udstrakt, som var den lavet af Blik. Der maa rase en frygtelig Storm! — Et Vindstød — værre end alle de andre, kaster mit Plan opad — nogle Sekunder viser Variometeret 10 Meters Stigning pr. Sek. Graa Taagesløv farer forbi og flyder ud i eet med Vindruden — alt bliver hvidt som Mælk, og jeg maa aabne de smaa runde Ruder, Hagl og Sne ryger ind og pisker mig i Ansigtet. Det stikker som tusind Naale. Jorden kan jeg ikke se mere — kun en vaad graahvid Streg bliver i et Glimt synlig — Landevejen? — en Bygade? — Inn? — Den rasende Storm kaster mig omkring. Snart peger Moswey's Næse lige opad — og snart direkte mod Jorden. Bange er jeg ikke — men jeg følger mig meget lille, ubetydelig og ensom.

Det river og flaar i Moswey'en, og Vingerne knager. Skarpe Lyn flammer over Himmelen, og Haglbygerne trommer paa Planet — mine Tænder klapper i Munden af Kulde, medens Minutterne bliver til Timer —.

Endelig — efter en lang og haard Kamp med Elementerne — lyser det lidt i Vest, og Engadin Søerne bliver synlige. Nogle Haglbyger drager forbi, og det bliver stadig lysere. Allerede nu jager nogle Solstraaler hen over de bortdragende Skyer, og Vanddraaberne paa Planet lyser som Guldperler.

Efter faa Minutter straalder Himlen i klareste blaat — betagende!

Jeg vilde gerne være blevet oppe længere endnu, men den kolde Luft er en ubarmhjertig Kammerat. Jeg gaar derfor ind til Landing — — —.

Jol. Tschudi.

(Efter »Schweizer Aero Revue« v. O'hart).

MOTORGLIDEREN SNART I LUFTEN

Den danske Motorglider, konstrueret af Ingeniørerne Carl Johansen og Chr. Zøpfler, og som udførligt har været omtalt i FLYV Nr. 12, 1946, nærmer sig nu sin Fuldendelse. Bortset fra Motoren har den allerede været færdig en Tid, men Motorprøverne for Luftfartstilsynet er endnu ikke afsluttet.

Dagen for dens Luftdaab skulde allerede have været for et Stykke Tid siden, men Mangelen af en brugbar Magnet har forsinket det hele i længere Tid. Magneten er imidlertid nu fremskaffet — og Motorprøverne er i fuld Gang. I Løbet af Foraaret skulde derfor alt være klart til Prøverne i Luften.

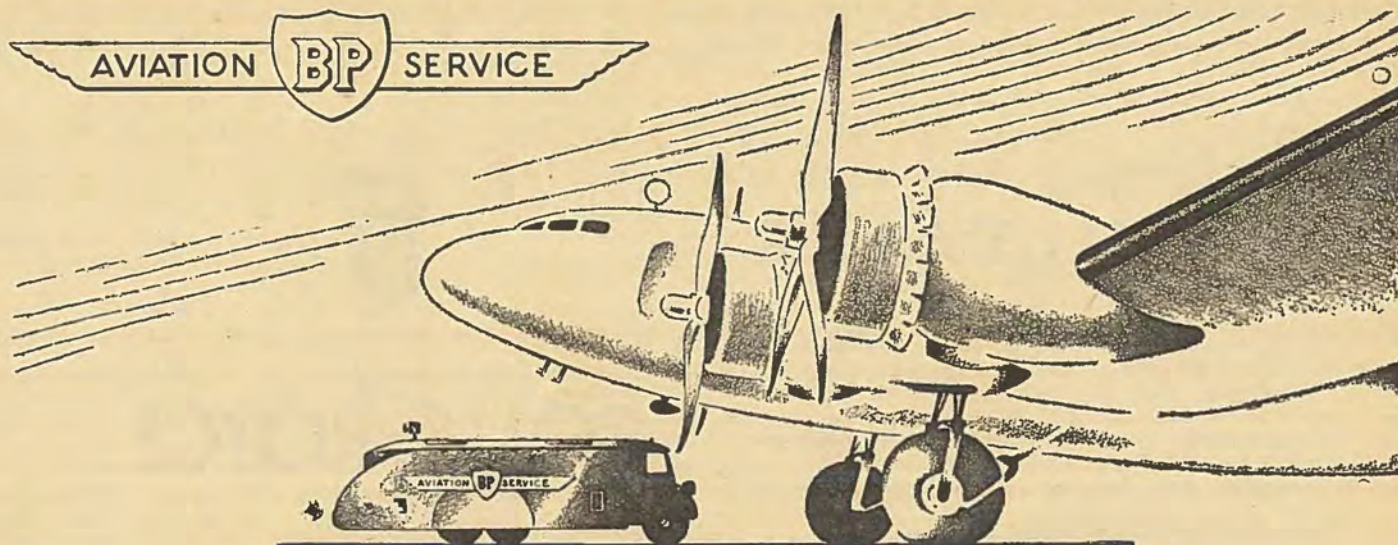
Til de interessante Ting i Motorglideren hører Betjeningen af Motoren, hvis Konstruktion ogsaa skyldes d'Herr.

Man starter Motoren paa normal Vis ved at

svinge Propellen, gaar tilvejs og søger efter Opvindene. Naar man har fundet disse, slaas Motoren fra. Endnu et Greb i et Haandtag, og Propellen gaar over til Friløb — som paa en Flyvemodel. Vil man have Motoren startet igen, kan man fra Førersædet betjene en Kompressions-Udløsningsventil i den ene af de to Cylindre — Propellen kobles til Motoren, og den springer igang. En snild Løsning af et Problem, der har været løst paa omtrent ligesaa mange Maader, som der findes Motorglidertyper.

Spændende skal det blive at se denne interessante Tilvækst til Rækken af danske Konstruktioner paa Flyvnings Omraade, som efterhaanden ikke er saa lille, Landets Størrelse taget i Betragtning.

O'hart.



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

O. F. E. M. A.

(Office Français d'Exportation de Matériel Aéronautique)

Skolemaskiner
portsmaskiner
væveplaner

Taxamaskiner
rafikmaskiner
ransportmaskiner

Generalrepræsentant

BRDR. FRIIS-HANSEN A/s

Sejrgade 15 . København Ø.
Ryvang 6888

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

RESULTATER

»Et nyt Kapitel i Flyvningens Udvikling er Indledet med den vellykkede Flyvning, som er foretaget med Englands første »flyvende Vinge«, den 14½ Tons Armstrong Whitworth reaktordrevne, haleløse Flyvemaskine.«



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.

PRÆMIE KRYDS-OG-TVÆRS

Vind en Flyvetur til Paris

Vi benytter den mørke og taagede Aarstid, hvor vi alligevel ikke kan komme i Luften, til at løse en Kryds- og Tværs-Opgave, og der er flotte Præmier til den rigtige — og heldige — Indsender.

For Løsning af Opgaven har Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab udsat følgende Præmier:

To Flyverejser København—Paris og Retur,

To Flyverejser København—Provinsen (efter frit Valg) og Retur (eller omvendt).

Saafermt der indkommer flere rigtige Løsninger afgøres Resultatet ved Lodtrækning.

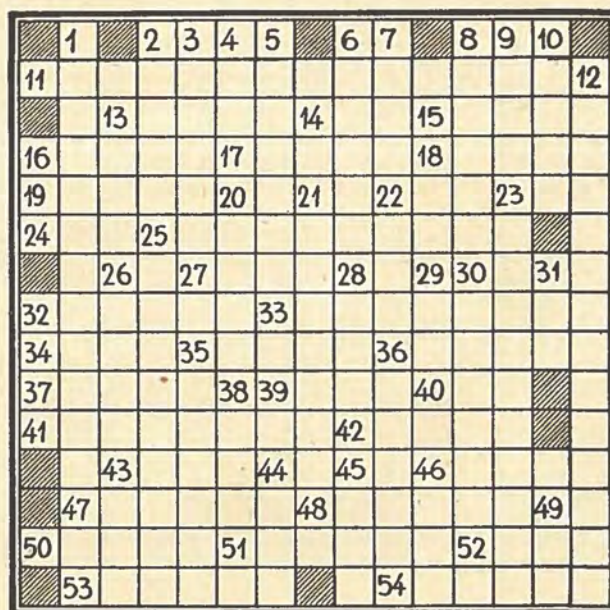
Løsningerne maa være FLYV's Redaktion (Vesterbrogade 60, København V) i Hænde senest den 14. Februar, og Vindernes Navne offentliggøres i FLYV den 1. Marts 1948.

Lodret:

1 Flyvemaskinetilbehør. 2 Dyr. 3 Stedord. 4 Træ. 5 Flyvepioner. 6 Afstedkommet. 7 Klog. 8 Forfatternavn. 9 Overkomme. 10 Betaling. 12. Start- og Landingssted. 13 Kostbar. 18 Dengang. 20 Drengnavn. 21 Give Udslag. 22 Udskænkingssted. 23 Flyvepioner. 25 Luftvej. 26 Drengnavn. 28 Pointeret Tal. 29 Pilespid. 30 Flyvemaskinedel. 31 Til. 35 Positive Elektroder. 36 Fugl. 38 Antal. 43 Syng. 44 Dansk Ø. 45 Husdyr. 46 Skæl. 49 Antal.

Vandret:

11 Sport. 13 Lufthavn. 14 Matematisk Tegn. 15 Ild. 16 Præsterer. 17 Plante. 18 Fortælling. 19 Fugl. 22 Stedord. 23 Tal. 24 Eksisterer. 25 Del af Lufthavn. 27 Pigenavn. 32 Behersket. 33 Luftfartøj. 34 Pigenavn. 35 Dyr. 36 Afkom. 37 Ø. 39 Lige. 40 Udraabsord. 41 Fortælling. 42 Ophav. 43 Flyvemaskinedel. 46 Drengnavn. 47 Bagværk. 48 Trykkende. 50 Fortælling. 51 Viser. 52 Bindeord. 53 Flyve-Pioner. 54 Hovedstad.



WACCS

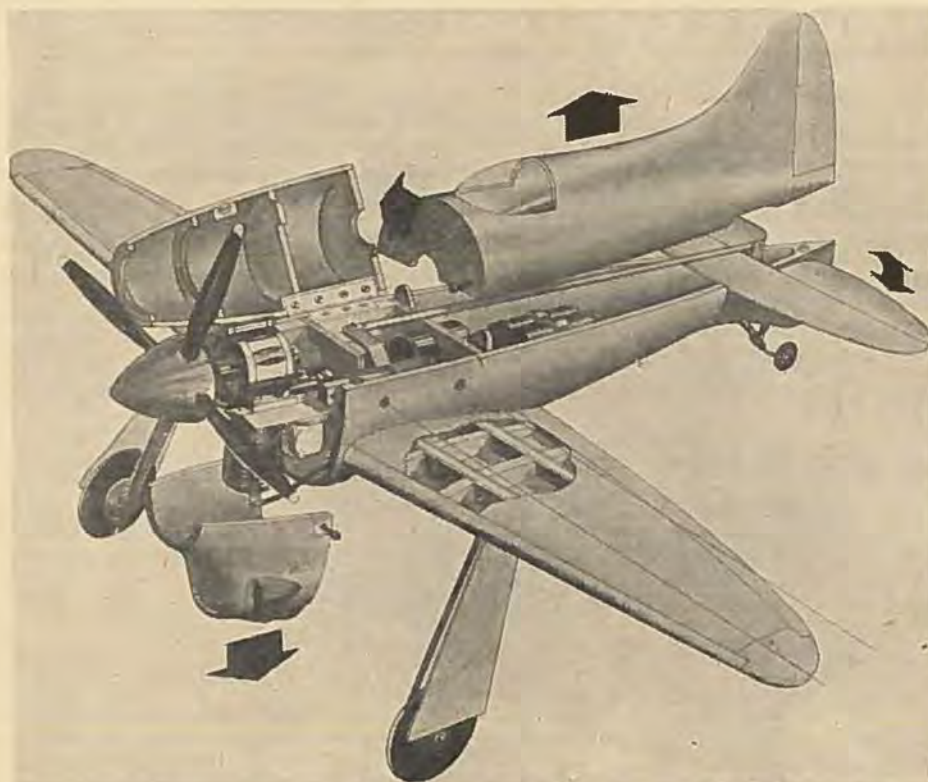
Navn:

Stilling:

Adresse:

LINESTYREDE MODELLER

— den store Lidenskab i U. S. A.



Linestyrede Modeller kan man give et mere smart Udseende end fritflyvende Modeller. Bemærk Opbygningen i flere Dele, saa man nemt kan komme til Motor og Styring.

I de sidste Aar er Flyvning med »controlliners« blevet meget populær i USA. Det er Gasmotormodeller, der flyver i Cirkel omkring Modelflyveren, som har Kontrol over Modellen med en dobbelt Line, med hvilken han kan bevæge Modellens Højderor.

I Europa er de ogsaa langsomt ved at slaa sig igennem, selv om der er nogen Modstand mod dem. Man har indvendt, at man lige saa godt kunde tage en Sten i en Snor og slynge den rundt. I de nordiske Regler defineres Flyvemodeller som »fritflyvende«, men i den nye FAI-Definition findes Ordet ikke, selv om man paa den anden Side endnu ikke har oprettet Rekorder og fastsat Regler for de line-styrede Modeller.

Det er en helt anden Form for Modelflyvning end med fritflyvende Modeller. Det er utvivlsomt langt nemmere at faa en linestyrer Gasmotormodel til at flyve ordentlig end en fritflyvende. Der er ikke nær saa mange Stabilitetsproblemer. Maalet for Flyvningen med disse Modeller er ogsaa helt andet end ellers, nemlig Hastighed i Stedet for Varighed. Fritflyvende Hastighedsmodeller er noget meget kildent noget og ses kun sjældent, men med Linestyring kan man meget lettere dyrke Flyvemaskinens fornemste Egenskab. Hastigheder paa over 150 km/T. er opnaaet. Den linesty-

rede Model faar et helt andet og mere flyvemaskinelignende Udseende end de fritflyvende.

Foruden Hastighed er der Manøvreedygtigheden. Modellen jordstarter, stiger til rigtig Flyvehøjde og kan bringes til at lande pænt igen. Desuden kan den lave Kunstflyvning, f. Eks. Looping.

En Forudsætning for Kontrollen er naturligvis, at Linerne hele Tiden er stramme. De bestaar af tynd Pianotraad eller ved smaa Modeller af Fiskesnøre. Styrken maa naturligvis være rigelig til at modstaa de ret store Centrifugalkræfter, der opstaar. I den ene Ende er Linerne fastgjort til Modelflyverens Kontrolhaandtag, i den anden Ende gaar de via et Styr paa Planet ind til en Vippearms i Modellen, hvorfra Styringen videreføres til Højderoret. Dette skal være ret lille, da Modellen ellers bliver overfølsom og svær at styre. Vippearmen sidder i Modellens Tyngepunkt.

Der skulde ikke være noget i Vejen for at bygge linestyrede Modeller med Dieselmotorer, forudsat at Modellerne er konstrueret derefter. Man maa ikke ukritisk bygge amerikanske Modeller, da disse som Regel er beregnet til kraftigere Benzinmotorer og desuden har anden Vægtfordeling p. Gr. af det elektriske Tændingsudstyr.

Lidt gode Raad.

Med vore alm. Dieselmotorer paa ca. 2 ccm maa Modellerne bygges meget smaa og med ret høj Planbelastning. Den største Linelængde bliver ca. 10–12 m. Som nogle talmæssige Udgangspunkter kan man tage en Model paa 6 Kvdm. Hovedplan med ca. 60 cm Spændvidde og en lignende Kroplængde. Med en Planbelastning omkring 50 g/Kvdm. paa Hovedplanet giver det en Vægt paa 300 g, af hvilke Motoren vejer omkring de 200, saa det bliver ingen særlig stærk Model, før Motorerne bliver lettere. Til udprægede Hastighedsmodeller bruges større Planbelastning, til Kunstflyvningsmodeller helst lettere Modeller, men med stort Motoroverskud, som vore Dieselmotoller næppe kan levere.

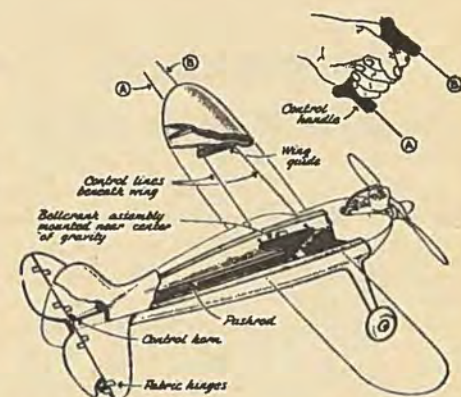
Der skal som Regel laves en anden og bedre Propel end den originale, idet man paa Gr. af Hastigheden gaar mod mindre Diameter, men større Stigning.

Af Sikkerhedsgrunde anbefales det at have Tyngepunktet langt fremme, især i Begyndelsen. En Englænder anbefaler, at det skal ligge fra 0 til 25 pCt. af Plankorden fra Forkanten. Det bliver nu ingen Vanskelighed — ved de fritflyvende Dieselmotoller er det svært at faa Tyngepunktet langt nok tilbage.

Planprofilet skal være ret tyndt med flad eller konveks Underside. Symmetriske Profiler kan anvendes. Haleplanarealet skal ikke være større end højst 25 pCt. af Hovedplanarealet.

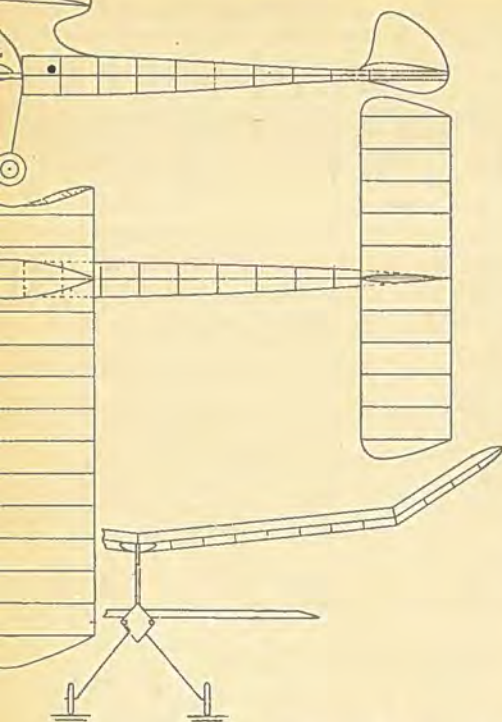
Man kan mene om de linestyrede Modeller, hvad man vil. Men der er næppe Tvivl om, at de ogsaa her i Landet efterhaanden vil blive udbredt. De har bl. a. den Fordel, at de langt bedre end fritflyvende Modeller kan bruges til Publikumsopvisninger. De behøver kun ganske lidt Plads, og man har dem hele Tiden under Kontrol, saaledes at der formodentlig vil kunne opnaas langt mere lempelige Regler for disse Modeller hos Luftfartstilsynet.

Der er allerede gjort Forsøg med disse Modeller herhjemme; men det bliver spændende at se, hvem af vore Modelflyvere, som først opnaar virkeligt gode Resultater.



Øverst til højre ses Haandtaget, Linerne er fastgjort til. De passerer gennem et Styr i Vingen ind i Kroppen og styrer Højderoret.

Prøv selv! Men gab nu ikke straks over en for stor Mundfuld. Her som ved al Modelflyvning gælder det om at gaa langsomt og systematisk frem. I første Omgang skal man hverken stræbe efter Hastighed eller Kunstflyvning, men udelukkende koncentrere sig om at faa en Model til at flyve ganske almindeligt. FLYV hører gerne nærmere Erfaringer, naar de foreligger.



Peter Christlansens nyeste Dieselmotor er en af de hidtil bedste i Danmark. Den tog A-Diplom med 1.37 i Gennemsnit efter 17 Sek. gennemsnitlig Motortid, Fløj 7 1/2 Minut efter 1 Min. Motortid. Planareal 23,5 dm², Vægt 470 g, Motor Thorning A III, Propel 280 mm Diameter, 190 mm Stigning.

Indere evakueres ad Luftvejen

I de sidste Maaneder har britiske Rutemaskiner bragt en Mængde indiske Statsborgere fra Indien og Pakistan i Sikkerhed fra de ødelagte Omraader. Midt i November var Antallet af de Indere, man havde fløjet 33.500, og Maskinerne havde tilbagelagt en Strækning svarende til en halv Million km. Evakueringen er organiseret af BOAC.



Det norske Widerøe's Flyveselskab har haft et godt Aar

Selskabets Statistik for 1947 udviser 5502 Flyvetimer, 768.000 Flyvekilometer og 7.853 Passagerer. Paa Selskabets Flyveskole har 34 Elever taget A-Certifikat, 10 B-Certifikat og 11 Elever har faaet Instruktørtilladelse af 2. Klasse.

Værkstederne ved Oslo Lufthavn, Fornebu, og ved Selskabets egen Vinterbasis Bogstad har foretaget en Række Hovedeftersyn af Flyvemaskiner for andre Selskaber og Flyveklubber foruden Vedligeholdelse og Hovedeftersyn af Selskabets egne 15 Flyvemaskiner. En 5-sædet Flyvemaskine (til Taxaflvning, Ambulancebrug og Kortlægning) af norsk Konstruktion er under Bygning paa Værkstedet ved Fornebu, og den vil være klar til Prøveflvning i Begyndelsen af indværende Aar.

Den fotogrametriske Afdeling har fotograferet over 15.000 Kvadratkilometer til Brug for Fremstilling af Kort, og desuden har den optaget flere Tusinde Skraafotografier forskellige Steder i Norge. Afdelingen har fremstillet en Række Kort til Kommuner, Skovjere og forskellige Myndigheder.

De lysende Natskyers Mystorium

Dansk Svæveflyverekspedition til Norge

EN af de kolde, blæsende Dage umiddelbart før Nytaar skete der noget usædvanligt i Københavns Lufthavn. Folk forlod deres Arbejde og stillede sig ud i Kulden for at se, hvad der var paa Færde.

Det var »Cowboys«, der var oppe at prøveflyve en Nyerhvervelse til Aarhusklubben, Svæveplanet Hütter 28, som i Slutningen af Februar Maaned skal til Norge for at svinge sig i Bølgeopvindene over Fjeldene.

Hütter 28 er et af Verdens mindste Svæveplaner med et Planareal paa 8,55 m². Det Eksemplar, Aarhusklubben har købt, er bygget af Civiling. Carl Johansen og blev allerede paabegyndt i Slutningen af 30'erne. Første Gang, den var i Luften, var i Svæveflyvelejren i Svebølle 1943. Det blev bare een Ligeudstart, og først i 1945 prøvede man for Alvor at faa det i Luften under Flyvedagsstævnet paa Lundtofte Flyveplads. Pladsen var imidlertid for lille til Hütterens relativt lange Startstrækning, og man maatte opgive at faa det i Luften derfra.

Den svenske Svæveflyver, Ing. Rudolf Abelin fra Kockums Flygindustri prøvede derefter en Start med den fra Kastrup Lufthavn næste Dag. Det var første Gang, den rigtigt fik Luft under Vingerne, men det gik ikke særlig straalende — Landingens foregik i et Gartneri ved Siden af Lufthavnen. Hütteren maatte paa Værksted og fortsætte sin for et Svæveplan saa beskæmmende Tilværelse gemt hen i en Krog.

I Slutningen af 1947 blev det saa købt af Aarhus Svæveflyveklub, — og der er vist ingen Fare for, at det herefter kommer til at hvile sig. Under de Flyvninger, »Cowboy« foretog med det, viste det sig at være i Besiddelse af endog meget fine Flyveegenskaber.

Som naturligt er for et saa lille Svæveplan, flyver det stærkt — Flyvefart ved bedste Synkehastighed er ca. 85 km/T, og det synker da

ca. 0,60 m/Sek. Dets Polardiagram er meget fint, hvilket vil sige, at om man trykker det op paa stor Fart, øges Synkehastigheden kun forholdsvis lidt. Ved 125 km/T var Synkehastigheden saaledes kun 1,3 m/Sek. Stallingshastigheden ligger omkring 65 km/T, men det staller meget blidt og er næsten umuligt at faa i Spind.

Det er Resultaterne fra Cowboys Prøver med det, og selv om Tallene kun er tilnærmelsesvis, er det et Plan, Aarhusfolkene nok skal faa Fornøjelse af, specielt til Distanceflyvninger, som det er ideelt til.

Som nævnt i Indledningen skal Hütteren med en Tur til Norge paa en »Ekspedition«, Aarhus Svæveflyveklub og Polyteknisk Flyvegruppe i København staar som Ophavsmænd til.

Det er Bølgeopvindene over de norske Fjorde, der nærmere skal udforskes. De senere Aar er svæveflyveinteresserede blevet opmærksomme paa nogle høje Skyer over de norske Fjelde, som om Natten ligefrem er lysende. Man mener, disse Skyer dannes af kraftige Bølgeopvinde, som gaar meget højt tilvejs.

Vinteren 1947 var man deroppe og »lugte« til disse Bølgeopvinde i Selskab med norske Kammerater — hvilket ogsaa bliver Tilfældet denne Gang. Under Flyvningerne da fløj en af de norske Svæveflyvere 4-5 Timer midt om Natten — og maatte saa afbryde Flyvningen paa Grund af Besværligheder med at orientere sig.

Denne Gang har man først og fremmest Erfaringerne fra sidste Aar at bygge paa, og da man agter at gaa saa videnskabeligt til Værks, som Forholdene tillader det, er der gode Chancer for et interessant Udfald af disse Undersøgelser — som har Mulighederne i sig for de helt store Resultater.

Hartvig Jensen.



En af Widerøe Selskabets Taxaflvemasiner.

HÜTTER 28

Hütter-Svæveplanerne er konstrueret af den østrigske Dr. Ulrich Hütter. Bedst kendt er H 17, der nærmest svarer i Flyveegenskaber til Grunau Baby, men som med 9,7 m Spændvidde paa 12 m, Længde 4,75 m, Tomvægt »Dværg« blandt Svæveplaner med en Spændvidde paa 12 m, Længde 4,75 m, Tomvægt 90 kg, Fuldvægt 180 kg! De andetsteds omtalte Præstationer fra Prøveflyvninger lyder lidt optimistiske, thi de oprindelige Opgivelser er: Bedste Glidetid: 27, mindste Synkehastighed 0,66 m/Sek., Synkehastighed ved 126 km/T 2 m/Sek.

Dr. Hütter har specialiseret sig paa smaa Svæveplaner, fordi de er billige, lettere at transportere, og fordi man ved et lille Plan faar mindst mulig Luftmodstand samt bliver i Stand til at flyve meget snævre Cirkler i Termikken. H 28 blev prøveflyjet første Gang i 1935.

Pallesgaard
UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhusstræde 7 - Telf. Palæ 2634

Flyvningens Forekringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

NU har vi igen Lister i alle Maal.
Svenske Flyvesæt og Balsafiner haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 - Vester 5341 y

Odense vandt over Oslo

Ved sidste Aarsskifte var fire Modellflyvere fra Odense paa Besøg i Oslo, hvor de ved en Konkurrence med meget fine Resultater blev slaaet overraskende af Nordmændene. Denne Gang, da fire Oslo-Modellflyvere var en Uge i Odense omkring Nytaar, fik Odense Revanche. Der er naturligvis altid Fordel ved at flyve hjemme. Dels lider Modellerne ikke under Transport, dels kan man lettere udvælge sine bedste Folk, end naar de selv helt eller delvis skal betale en lang Rejse, hvorved ogsaa økonomiske Forhold kommer til at spille ind.

Iøvrigt var Vejret ikke gunstigt. Højstartkonkurrencen skulde have fundet Sted Søndag d. 28. December, og i Tillid til Vejrmeldingen tog man ogsaa ud til Beldringe. Men der var næsten ingen Pause i de »enkelte Byger«, saa man maatte tage hjem igen. I Stedet blev der saa fløjet om Mandagen, hvor OM-F maatte indsætte sine to Reserver, da to fra Holdet ikke kunde faa fri. Resultatet blev, at OM-F vandt med et Holdresultat paa 2 Min. 15 Sek. mod Oslos 1 Min. 55 Sek. — pæne Resultater efter Vejrforholdene. Bedst individuelt var Mogens Erdrup med 2.41, mens Arne Simonson fra Oslo havde 2.33. Sidstnævnte vandt ogsaa Kl. A 1 med 1.16. Det norske Hold bestod desuden af Landsholddeltagerne Rune Blaker og Odd Guldbrandsen samt Ingvar Michaelsen.

Tirsdag skulde den traditionelle Skræntkonkurrence finde Sted paa Brændholt Bjerg ved Tommerup, men da man naaede derud, var det blevet Snestorm, saa det maatte opgives.

DANMARKSMESTERSKABET

for

indendørs Gummimotormodeller

Det indendørs Danmarksmeesterskab vil antagelig blive henlagt til Haslev den 4. April. Sidste Aar maatte det aflyses p. Gr. af manglende Interesse, men Unionen haaber i Aar at modtage de nødvendige 10 Tilmeldelser. Der stilles i Aar ikke Krav om, at man indehaver et Diplom. Tilmeldelse senest 8. Marts til Instruktøren.



BØGER

Krigen 1939—1945, det store Værk, som Gyldendal udgiver, er kommet med 14 Hæfter. Indholdet af dette er ret uhyggeligt, idet det skildrer alle de Rædsler, som Psykopaten Hitler og hans Bande forøvede i de besatte Lande: Rædselsregimentet i Jugoslavien, Partisanekampene i Grækenland, Jødeforfølgelser og Folkemord, Grusomheden mod russiske Fanger, Jødeforfølgelserne o. s. v.

Sportsflyg af Harald Millgård. A. B. Allhems Forlag, Malmø. 194 Sider.

»Sportsflyg før og nu« er den nyeste Bog i Serien Allhems Flygböcker, og den er skrevet lige saa interessant som sine Forgængere. Forfatteren Harald Millgård ved, hvad han skriver om, og det er lykkedes ham at give en fortræffelig Skildring af hele Sportsflyvningens Udvikling lige fra Bleriots Dage til den allernyeste Tid, hvor Sportsflyvemaskinen virkelig har vundet Udbredelse. Bogen omfatter en Mængde Typebeskrivelser, og et Kapitel om Helikopteren for Sportsflyveren er ogsaa kommet med. Bogen rummer et Væld ganske dejlige Billeder, og alene af den Grund bør man købe den. Den er virkelig dygtigt og fikt lavet.

FLYV's Redaktion

Vesterbrogade 60, København V. Centr. 13.404

Redaktør, Kaptajn John Foltmann,
Værnedamsvej 4 A, Tlf. Eva 1285

Redaktionssekretær: Ingeniør Per Weishaupt,
Blidah Park 6, Hellerup

Svæveflyvning: Redaktør Hartvig Jensen,
Grundtvigsvej 7, København F.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

AUSTER

400 Timers Flyvetid, i meget fin Stand. Har kun været i privat Eje og ikke været udlejet. — Billet mrkt. Nr. 12 modtager FLYV's Ekspedition.

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

Flying Scale Models, med detaljerede Beskrivelser og Planer til Konstruktion af 16 amerikanske militære Skalamodeller, 8.25.

Gas Models, En Samling udvalgte Modeller af alle Klasser og Typer, mange Tegninger, 11,00.

Flygäventyr från hela världen, Spændende Beretninger om Flyvebedrifter, samlet af Redaktør Sundström, 400 Sider, kart. 17.50.

Sportflyg, Alle Typer Sportsmaskiner, rigt ill. Dybtryk 10.65.

Spitfire, Den store engelske Bog om den berømte Jagermaskine, ill. 18.00.

Hurricane, Pragfuld Bog, mange Ill. 3.00.

Helikopteren af Piet Hein. Ill. Fremstilling af Helikopteren gennem hele dens Udvikling, 5.75.

Snabbare än Ljudet, 143 S. Dybtryk 10.65.

Fallskärmar och Fallskärmstrupper, 137 S. Dybtryk 10.65.

Soaring Flight, The Art of Gliding, af Terence Horsley, 303 S. ill. 19.20.

På tysta Vingar, Om Svæveflyvning, 140 S. Dybtryk 10.65.

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.

The Aeromodeller's Særtryk: Plan Fare med de bedste Flyvemodeller udvalgt af Ekspert, 3.15.

The Model Aeroplane Manual af Sparey & Rippon, 9.00.

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.

Petrol Engines for Model Aircraft, 96 S. ill. 7.20.

Hobbyboken 1947-48, Skibe, Biler Flyvemaskiner, Tog o. s. v. 6.30.

*

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter.

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.

Flying, 1 Nr. pr. Md., Kvt. 6.00.

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.

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 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, 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. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst. »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Mødeaften i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben

Mødeaftenen den 8. Januar fik et meget vellykket Forløb. Handels- og Kontoristforeningens store Sal var fyldt til sidste Plads, saa selv Balkonen maatte tages i Brug. Kaptajn **Foltmann** havde fremskaffet nogle Film, som blev set — og hørt — med megen Interesse. Den første af dem, »Tyngdekraftens Acceleration og dennes Indvirkning paa Flyveren«, var en Farvefilm, der paa en meget anskuelig Maade illustrerede de Farer, som Flyveren kan komme ud for, naar han manøvrerer med de moderne, hurtige Flyvemaskiner, og endvidere viste den nogle af de Beskyttelsesforanstaltninger, der kan tages. Kaptajn **løjtnant Herner Pedersen** indledede og kommenterede den næste Film, hvordan det kan gaa en ung Flyver, der tror han er saa uhyre klog og altvidende. Til Slut vistes en interessant Helikopterfilm.

Den næste Mødeaften bliver **Tirsdag den 10. Februar** Kl. 19,30 (ligeledes i Handels- og Kontoristforeningen). Her vil Flyverløjtnant **Knud Clauson-Kaas** fortælle om sin nylig afsluttede Biltur gennem Amerika og vise en fortræffelig Farvefilm fra Turen.

Aero Sport

Den nye Klub, Aero Sport, som vi omtalte i Decemhernummeret, har vakt betydelig Interesse og er nu blevet tilsluttet D. K. D. A. S. Som bekendt beskæftiger Klubben sig med Typekendskab og andre Omraader af Flyvningen. Der afholdes regelmæssigt Foredrag. Besøg forskellige Steder o. s. v. Klubben har faaet smigrende Omtale i det engelske Blad »The Aeroplane Spotter«. Interesserede kan henvende sig til følgende Adresser:

Formand: Jørgen C. C. Elholm, Julius Valentinersvej 15, Kbh. F.

Sekretær: Fl. Thomsen, Ryparken 66, Tlf. RY 2117.

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

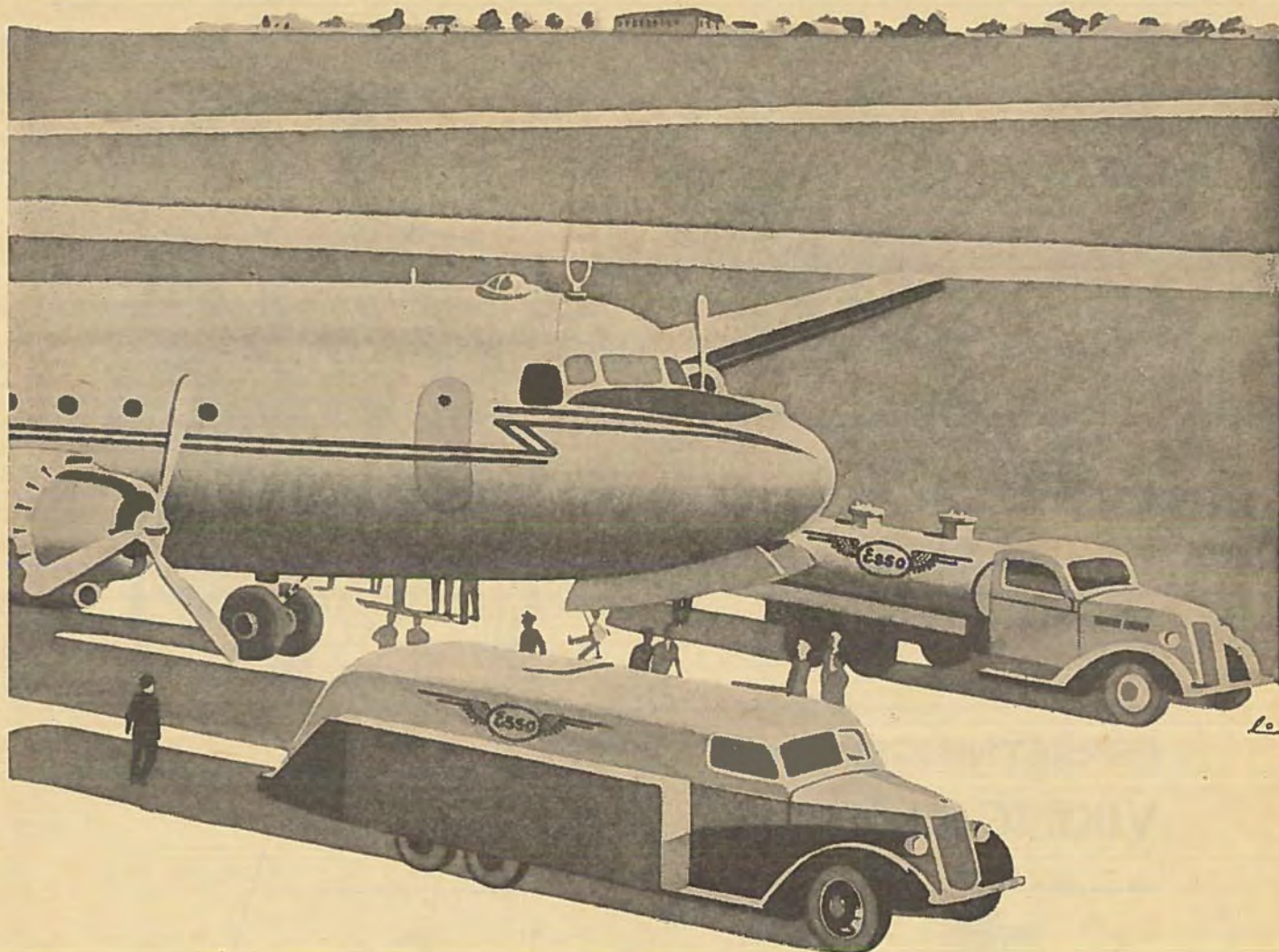
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



FORRETNINGSMÆND FØLGER VIKING-RUTERNE...



Naar Forretningsmanden skal rejse, skal det som Regel gaa hurtigt — han griber Telefonen og reserverer Plads i en »Viking« Maskine.



Paa cirka 20 inden- og udenlandske Ruter opretholder DDL's store moderne »Viking« Maskiner planmæssige Flyve-Forbindelser . . .



Paa sin komfortable Plads i den rummelige Kabine nyder Passageren Freden eller benytter Tiden til magtpaaliggende Arbejde . . .

Frisk og veloplagt til Maalet . . .



Om Rejsens Maal er London eller Nairobi, saa byder DDL den rejsende alle den moderne Flyvnings Fordele: Hurtighed, Komfort, Service. De store »Viking« Maskiner har en Marchhastighed paa mellem 270 og 340 km. Kabinerne er indrettet komfortabelt: brede, dybe Stole med indstillelig Ryg, rigelig Plads til Benene... store Ruder, der giver frit Udsyn over de skønne, skiftende Panoramaer... frisk, tempereret Luft — og Stewardesser, som har en fænomenal Øvelse i at gætte Pas-

sagerernes Ønsker, før de er udtalt. Der sørges for, at De paa alle Maader faar en behagelig Rejse. Det Danske Luftfartselskab beflyver regelmæssigt for Størsteparten dagligt ca. 20 Ruter, væsentlige Led i den internationale Lufttrafik. Over for Passagererne som over for Udlandet er det Selskabets første Opgave at opretholde en Standard, som er dansk Initiativ, dansk Paalidelighed og dansk Kultur værdig.

DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB
Parthaver Scandinavian Airlines System

FLYV



Nr. 3

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

**HVORDAN
FLYVEMASKINEN
BLEV OPFUNDET**

★

**TJEKKISKE
FLYVEMASKINER**

★

**VANDEL
Svæveflyvecentrum
i Sommer**

★

**Første Modelreaktor
prøvet i Danmark**

Blandet Formation:

En Avro Lancasterian (2 standsede Merlin, 2 Nene Reaktorer) eskorteret af 2 Gloster Meteors, en med 2 Trent Propelturbiner, en med 2 Derwent Reaktorer, samt forrest en D. H. Hornet (2 Merlin) og bagest en D. H. Vampire (1 Nene) — fra Rolls-Royce's Forsøgstation.





Percival Prentice

Bygges til Royal Air Force

Konstrueret efter det engelske Luftfartsministeriums Forskrifter bygges Percival Prentice T, Mark I, til Brug for Royal Air Force baade hjemme og ude. Prentice er en tresædet Metalkonstruktion, udstyret med en 250 HK. De Havilland Gipsy Queen „32“ Motor. Dens Anvendelsesmuligheder omfatter Begyndertræning, Kunstflyvning, Blind- og Natflyvning, Navigations- og Radiotræning. Den har nemt aftagelige Afblændingsskærme til Blindflyvningsundervisning, og den er udstyret baade med Lokaltelefon og Radio.

Under de Prøver, der blev afholdt ved Royal Aircraft Establishment for at undersøge Konstruktionens Styrke, kunde en Prentice taale Belastninger, der laa betydeligt over de 10 g (eller ti Gange dens egen Vægt), som den var beregnet til.



PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED

(One of the Hunting Group of Companies)

LUTON AIRPORT, BEDFORDSHIRE, ENGLAND. ALSO AT TORONTO, CANADA

Agent for Danmark:

ERIK HOFF-HANSEN, Frederiksholms Havnevej 14, København SV. Eva 3693



FLYV



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

Nr. 3

Marts 1948

21. Aargang

International Opmærksomhed om Danmark

FLYVEINTERESSEREDE Verden over vil i en Ugestid til Efteraaret koncentrere Opmærksomheden om Danmark med Udgangspunkt i den internationale Luftfartsudstilling i Forum, som efter alt at dømme vil faa et Format svarende til den Udvikling, Flyvningen er undergaaet, siden Danmark sidste Gang for 14 Aar siden kunde indbyde til Luftfartsudstilling.

Den Betydning ikke alene i luftfartsmæssig Henseende, Aeronautisk Selskabs Initiativ vil staa som Udtryk for, kan overhovedet ikke overvurderes. Men med de indviklede økonomiske Forhold ude i Verden, Knapthed paa Materialer, Importrestriktioner o. s. v., er det en meget krævende Opgave, den nedsatte Komité har paataget sig. Hvor vanskelig ses bedst af den Forsigtighed, man i Udlandet maa omgive Planer om internationale Udstillinger med.

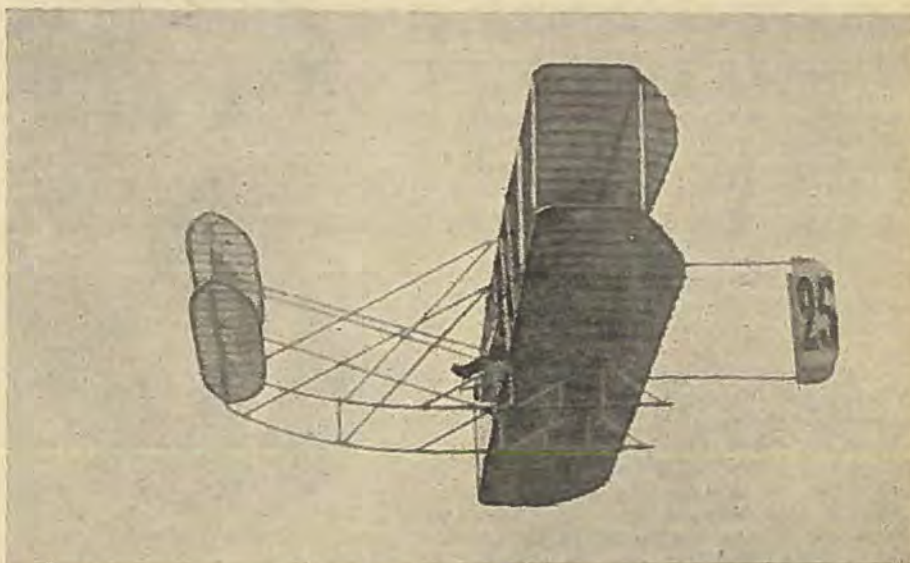
Overvejelserne, der er gaaet forud for Tankens Realisation herhjemme, har da ogsaa været legio, og der er al Grund til at hilse dens Udformning med største Begejstring. Danmark er en af de ældste Luftfartsnationer i Verden, og Udstillingen i Oktober vil blive et talende Vidnesbyrd om Indsatsen siden Ellehammers første primitive Forsøg paa at overvinde Tyngdelovens Virkninger.

Med Udnyttelsen ogsaa af de nye Kæmpehangarer i Kastrup er der skabt Mulighed for, at Udlandet kan være repræsenteret med det nyeste og mest revolutionerende paa det luftfartstekniske Omraade. Udstillingen maa ses i et Perspektiv, der rækker langt ud over de Dage, den varer.

FLYV

HVORDAN FLYVEMASKINEN BLEV OPFUNDET

Orville Wright, der foretog den første officielle Motorflyvning, død



En Wright-Flyvemaskine af den Type, hvormed Wilbur Wright i 1908 foretog Demonstrationer i Europa.

Den 30. Januar i Aar døde Orville Wright, 76 Aar gammel. Sammen med sin Broder Wilbur (som døde i 1912) byggede han den første Flyvemaskine — som kunde flyve — og den 17. December 1903 foretog han den første Flyvning i Verden med et Luftfartøj tungere end Luften. I det efterfølgende fortælles om, hvordan de to Brødre kom ind paa at beskæftige sig med Flyveproblemet, og hvordan de løste det.

FAMILIEN Wright boede i Dayton, Ohio i U. S. A., hvor Faderen var Biskop. Orville (f. 1871) og Wilbur (f. 1867) begyndte at tjene deres første Penge ved Udgivelsen af et Ugeblad; men det var imidlertid ikke Forretning nok for dem, og da Cyklen netop paa denne Tid var ved at komme frem, startede de en Cykleforretning. Saaledes var Forholdene, da Brødrene kom ind paa Problemet Flyvning.

Det skete ved en ganske bestemt Lejlighed. Orville Wright laa en Aften i 1896 i Sengen af Feber, da Broderen kom ind til ham med en Avis, der indeholdt en Beretning om Tyskeren Lillienthals Død under et af sine tal-

rige Glideforsøg. »Vi diskuterede indgaaende Lillienthals Død,« har Orville Wright fortalt, »og min Broder tog saa en Bog ned fra Boghylden. Bogen hed *Animal Mechanism*, og vi havde læst den igennem mange Gange. Den havde været vor Tilflugt paa mangel en regnfuld Helligdag, naar vi maatte holde os inden Døre — og den interesserede os særligt, fordi den beskrev Fuglenes Flugt.«

Wilbur Wright gav sig saa atter i Lag med at læse Bogen og begyndte at spekulere paa, om der ikke skulde findes nogle Bøger, der omhandlede de Flyveforsøg, som Mennesket hidtil havde foretaget. Brødrene undersøgte Sagen, men kunde ikke finde nogen Bog om dette Emne — og saa opgav de Tanken for et Stykke Tid.

En skønne Dag kom de atter ind paa Problemet, det var i 1899. De diskuterede en Bog om Fugle og var enige om, at det mest interessante hos Fuglen var dens Evne til at kunne flyve. De syntes, at det ligesom var i Modstrid med Naturen, og de kunde ikke lade være med at spekulere paa, om det ikke ogsaa var muligt for Mennesket at foretage nogle Manøvrer i Luften.

De var dog fuldkommen klar over, at Folk

i Almindelighed sagde, at det ikke kunde lade sig gøre. Men hvorfor ikke?

De blev enige om, at de vilde prøve paa at finde ud af det, og da de havde hørt, at Smithsonian Institute i Washington var interesseret i Flyvning, skrev de dertil og spurgte, om der ikke fandtes nogen Literatur om dette Emne.

Her fik de endelig fat i al den Literatur, der hidtil var blevet skrevet om Flyvning, og alt det slugte de med glubende Interesse. Hvad der forbavtede dem mest var alle de mange alvorlige Forsøg, der var blevet foretaget uden noget som helst Resultat; men een Ting stod dem klart — hvis man vilde arbejde paa Sagens Løsning, saa burde man følge den Fremgangsmaade, som Lillenthal havde anvist: at tage fat paa praktiske Glideforsøg.

Paa Værkstedet i Dayton byggede de saa deres første Glider. De valgte at bygge den efter det Princip, som den amerikanske Ingeniør Gustav Chanute havde anvist, nemlig to aflange Planer oven over hinanden, og til denne Kontruktion føjede de deres egen Opfindelse, et lille, vandret liggende Plan, anbragt et Stykke foran Bærepplanerne; det skulde tjene som Højderor og kunde bevæges fra Førerens Plads. Paa denne Maade haabede de, at de i hvert Fald i nogen Grad kunde styre deres Apparat.

Men — og det var næsten det allervigtigste — hvorledes skulde man forhindre, at et Vindstød krævede Apparatet over paa Siden, som Tilfældet havde været ved tidligere Forsøg? Ogsaa her fandt Brødrene paa Raad. De var klar over, at Vingerne skulde hjælpe til at holde Balancen — men hvorledes? Vingerne var jo ikke saadan til at bevæge op og ned. Og ved et Tilfælde kom de paa Ideen: man kunde vride den yderste, bageste Kant opad eller nedefter — i sig selv en simpel Ting, men af uhyre Betydning for hele Flyveproblemet. Det er i Virkeligheden det samme Princip, der den Dag i Dag anvendes paa enhver Flyvemaskine.

Da de var færdige med Apparatet, blev det transporteret ud til en Øvelsesplads, som de havde faaet ved Kitty Hawk, og derefter begyndte de praktiske Forsøg. Først blev Apparatet gentagne Gange sendt til Vejrs som en Drage, og det gik udmærket, og dernæst foretog de en Del — desværre kun korte — Glidninger.

Den første Sommer blev imidlertid en stor Skuffelse for dem. De havde haabet at kunne holde sig i Luften i flere Timer, men de havde kun været oppe i ialt to Minutter. Der maatte være noget galt ved Konstruktionen, men hvad det var, havde de ingen Anelse om, for de havde jo ikke haft andet at rette sig efter end de Bøger, der fandtes om videnskabelige Flyveforsøg.

Cykloforretningen skulde imidlertid ogsaa passes, og da Sommerferien var forbi, rejste de hjem til Dayton i alt andet end godt Humør.

For at faa Lejlighed til at diskutere de Erfaringer, de havde gjort, skrev de til Ingeniøren Octave Chanute, som selv nogle Aar i Forvejen havde beskæftiget sig med Glideforsøg, og ham fortalte de alt om det Arbejde, de havde udrettet i Sommerens Løb. Chanute opmuntrede dem til at fortsætte. I Løbet af Vinteren byggede de et nyt Apparat, og midt i Juli 1901 tog de igen til Kitty Hawk, hvor de genoptog deres Glideforsøg.

Men de mærkede snart, at der ogsaa var noget i Vejen med deres nye Glider. Den manglede Stabilitet i Luften, og Gang paa Gang var den ved at styrte ned med sin Fører. Apparatet blev maalt efter — jo, det svarede

til de Beregninger, som Videnskaben hidtil havde foreskrevet; men alligevel var det næsten umuligt at foretage Glidninger med det. Da de endelig hen imod Efteraaret brød op for at rejse hjem til Dayton, var de blevet klar over, hvad der var i Vejen: *alle de eksisterende videnskabelige Data var forkerte.*

Wilbur Wright var lige ved at opgive det hele, for nu var de fuldstændig sikker paa, at de maatte begynde helt forfra, og det første, der maatte gøres, var at gaa i Gang med det majsommelige videnskabelige Arbejde, der bestod i Undersøgelse af Luftens Modstand over for forskellige Legemer, Bærepplanernes Profil o. s. v., altsammen Arbejde, der saa at sige krævede et særligt Laboratorium.

De var begyndt paa deres Glideforsøg, fordi de syntes, det var Sport, og nu erfarede de pludseligt, at det hele var undersøgende Videnskab.

»Det var et strengt Arbejde for os den føl-



Orville Wright.

gende Vinter», har Orville Wright senere fortalt, »for vi havde jo ved Siden af vor Forretning at passe; men efterhaanden fik vi Interesse for det videnskabelige Arbejde.»

Hele Vinteren gik paa den Maade, og man maa beundre den uendelige Taalmodighed og Energi i Forbindelse med en virkelig videnskabelig Indsigt, som Brødrene var i Besiddelse af. De byggede bl. a. en Mængde smaa Modeller, som de anbragte paa Yderkanten af en vandret liggende, rund Flade, og naar Fladen blev bragt til at rotere som en Grammofoonplade, kunde de ved skiftende Hastigheder gøre de nødvendige Iagttagelser. Samtidig med deres Laboratorieforsøg byggede de et nyt Glidplan, og i Sommeren 1902 tog de atter fat paa det praktiske Arbejde ved Kitty Hawk.

Resultatet af Vinterens Undersøgelser svarede fuldt ud til deres Forventninger, og Glideforsøgene med det nye Plan var saa vellykkede, at de besluttede at indbygge en Motor. Da de ingen Steder kunde købe en Flyvemotor, tog de selv fat paa at bygge en lille Benzinmotor, til Trods for at de aldrig nogensinde før havde prøvet paa den Slags. Den 23. September 1903 var de naaet saa vidt, at Flyveapparat og Motor blev sendt til Øvelsespladsen ved Kitty Hawk.

Efter en Mængde Genvordigheder naaede de langt om længe saa vidt, at de den 14. De-

cember kunde prøve en virkelig Flyvning med Motor; Maskinen blev kørt op paa en Skraaning — op imod Vinden — og saa slog de Plat og Krone om, hvem der skulde være den første til at prøve. Wilbur Wright vandt; men det blev alligevel ikke ham, der kom til at foretage den første Flyvning. Da Maskinen begyndte at faa Fart paa og skulde til at slippe Jorden, krævede den over paa Siden og bo-rede Understellet i Jorden, saa det gik i Stykker.

Derefter maatte de i Gang med at reparere, og tre Dage senere — den 17. December — var Maskinen klar igen. Hvem der nu skulde prøve var oplagt; Wilbur Wright havde haft sin Chance — nu var det Broderen Orvilles Tur.

Der var ikke mange Mennesker til Stede for at overvære Begivenheden; foruden Brødrene selv var der kun fem andre, der senere kunde vidne om det, der skete paa hin mindeværdige Dag.

Det blæste stærkt — henved 40 km/T — men de regnede med, at den stærke til Gengæld vilde lette Landing. Orville Wright tog Plads i Maskinen, Motoren blev kørt varm, og saa gav han Startsignalet. Langsomt kørte Maskinen op imod Vinden, — det gik ikke hurtigere, end at Broderen Wilbur kunde løbe ved Siden af og holde fast i Vingen, indtil Maskinen var fri af Startbanen — og saa hævdede den sig i Luften, omtrent en hel Meter, og i denne Højde holdt den sig i tolv lange Sekunder.

For første Gang i Verdens Historie havde Mennesket udført en Flyvning med et Apparat tungere end Luften; for det var en Flyvning. Den Distance, som Maskinen havde tilbagelagt, var ca. 40 m.

Der blev udført endnu tre Flyvninger den Dag, og den længste varede 59 Sekunder, hvorunder der blev tilbagelagt en Strækning paa 260 Meter.

Endelig — efter Aarhundreders Forløb — var det lykkedes at løse Flyvningens Problem. Takket være to unge Brødres enestaaende Energi og Udholdenhed var Sejren blevet vundet. J. F.



De kommende militære Flyvemaskiner

En Rapport fra de svenske Luftstyrkers Hovedkvarter giver Udtryk for den Opfattelse, at Jager stadig vil være den eneste Mulighed for et effektivt Forsvar mod Robotplaner af Typen V-2, mens V-2-Bomber udelukkende maa bekæmpes ved Angreb paa Baserne.

Med Hensyn til de militære Flyvemaskiners fremtidige Udvikling oplyses det, at i Løbet af 5 Aar vil alle Jagerere være af Reaktor-Typen med Hastigheder paa mellem 1000 og 1150 km i Timen. Hovedparten af de tungere Bombere vil antagelig stadig være propeldrevne og ligge paa Hastigheder omkring 700-750 km i Timen ved en Højde af indtil 12.000 Meter.

Det tilføjes, at i Løbet af de næste ti Aar er det sandsynligt, at Jagerere til lokalt Forsvar vil være i Stand til at flyve med Hastigheder over Lydens og naa op paa 1500 km i Timen. Til den Tid vil Bombemaskinerne muligt ogsaa være reaktordrevne med Hastigheder fra 900 til 1000 km i Timen. Saavel Jagerere som Bombere vil komme til at operere i Højder paa 15.000 Meter og derover.

Kongen har overtaget Protektoratet for Luftfartsudstillingen

LIGESOM de to foregaaende internationale Luftfartsudstillinger i København, der blev afholdt henholdsvis i 1927 og 1934, arrangeres ogsaa denne Udstilling af Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, og den finder Sted i Forum fra 15.-24. Oktober.

Selskabet har haft den Glæde, at *Hans Majestæt Kongen* har overtaget Protektoratet for Udstillingen.

Udstillingen vil omfatte civile og militære Flyvemaskiner samt de Industrier, der er knyttet til Flyvning. Man tilstræber at lægge Hovedvægten paa den lufttrafikmæssige Del, ligesom man i videst mulige Grad vil gøre Udstillingen »levende«.

Udstillingsledelsen vil iøvrigt komme til at bestaa af følgende:

Ærespræsidium:

Hans kongelige Højhed *Prins Axel*.
Formanden for Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Overing. *M. P. Eskildsen*.
Statsminister *Hans Hedtoft*.
Udenrigsminister *Gustav Rasmussen*.
Forsvarsminister *Rasmus Hansen*.
Handelsminister *Jens Otto Krag*.
Trafikminister *Carl Petersen*.
Overpræsident, Greve *C. A. C. Moltke*, København.
Overborgmester *H. P. Sørensen*, København.
Borgmester *V. T. G. Fischer*, Frederiksberg.
Borgmester *Aage E. Jørgensen*, Gentofte.

Udstillingskomité:

Præsident: Civilingeniør *Per Kampmann*,
Formand for Det Danske Luftfartselskabs Bestyrelse.
Vicepræsident: Landsretssagf. *Børge Moltke-Leth*.
Oberst *Tage Andersen*, Chef for Hærens Flyvertropper.
Toldforvalter *H. L. V. Bang*.

Politikommisær *William Bentzen*.
Oberstløjtnant *K. Birksted*.
Direktør *H. P. Christensen*, Formand for Industriraadet.
Direktør *Einar Dessau*.
Generalsekretær i DKDAS *E. Falkmar*.
Kaptajn *John Foltmann*, Udstillingens Generalkommisær.
Redaktør *Leif B. Hendil*, Formand for Presens Luftfartsmedarbejder-Forening.
Direktør *Hjalmar Ibsen*.
Turistchef *Mogens Lichtenberg*.
Grosserer *Hans Lystrup*.
Trafikchef *P. Bech Nielsen*.
Oberstløjtnant *H. Pagh*, Formand for Foreningen Danske Flyvere.
Kommandørkaptajn *Erik Rasmussen*, Chef f. Søværnets Flyvevæsen.
Direktør *Tyge J. Rothe*.
Grosserer *Rudolph Schmidt*, Formand for Grosserer-Societetet.
Havnechef *Leo Sørensen*, Københavns Lufthavn.
Løjtnant *V. Sylvest Jensen*.
Direktør for Statens Luftfartsvæsen *G. Teisen*.
Oberst *T. Ørum*, Generalinspektør for Hærens Flyvertropper.

Forretningsudvalg:

Landsretssagfører *Børge Moltke-Leth*: Formd.
Kaptajn *John Foltmann*.
Generalsekretær i DKDAS *E. Falkmar*.
Direktør *Hjalmar Ibsen*.
Reklamechef *P. Kringelbach*.

Generalkommisær:

Kaptajn *John Foltmann*.

Kasserer:

Generalsekretær i DKDAS *E. Falkmar*.

Alle Forespørgsler rettes til Generalkommisæren, Raadhuspladsen 59, København V.
Telefon: Byen 8798.

Det nordiske Samarbejde udvides

LANGT den mest betydningsfulde Luftfartsaftale og vel overhovedet kommercielle Overenskomst, som paa noget Tidspunkt er truffet inden for Skandinavien, fik sin officielle Bekræftelse den 10. Februar ved en officiel Meddelelse til de tre nordiske Landes Presse.

Direktør, Civilingeniør *Per Kampmann*, DDL, ridsede ved Mødet Enkelthederne i den meget vidtrækkende Aftale op og redegjorde for det praktiske Resultat af et saa stærkt udvidet Samarbejde mellem det svenske ABA-SILA, det norske DNL og Det Danske Luftfartselskab.

Samarbejdet vil under Bevarelse af Selskabernes selvstændige Stilling bestaa i Etablering af Samtrafik efter en i Fællesskab udarbejdet Trafikplan, udtalte Direktør *Kampmann*. Ved en saadan Samtrafik vil der kunne opnaas en mere rationel og økonomisk Drift af den samlede Flaade, der udgør 90 Maskiner med en Kapitalinvestering paa over 200 Millioner Kr. Det fælles Rutenet vil tillige paa en langt mere tilfredsstillende Maade end hidtil kunne udnyttes i Forhold til de tre Landes Kommunikationsbehov.

SAS bliver Bomærke Verden over.

I Realiteten betyder den nye Luftfartsaftale, hvori DDL indgaar med en Kvota paa 2/7, DNL 2/7 og de sammensluttede svenske Selskaber ABA-SILA med 3/7, at lige meget hvor i Verden man fremtidig møder dansk, norsk eller svensk Luftfart repræsenteret, vil det ske under Scandinavian Airlines System's Auspicier. SAS bliver overalt Bomærket med de tre Selskabers Navne som Undertitel.

Overenskomsten omfatter tillige den samlede skandinaviske Fragtflyvning og faar herigennem et vidtrækkende handelsmæssigt Perspektiv. Det er Meningen at oprette en Fragtflyvningscentral i Oslo for bedre at kunne udnytte de norske Skibsrederes meget store Mægler-Net Verden over, medens Fragtflyvningen eller Størsteparten af den vil blive placeret i Kastrup med 13-14 Maskiner.

Allerede med Sommerfartplanens Ikrafttræden den 1. April føres den nordiske Luftfartsaftale ud i Livet. Den hidtidige Konkurrence paa en Række Parallelruter ophører, hvilket igen vil sige, at flere Flyvninger kan udføres samtidig med, at en væsentlig Flaade af Maskiner kan holdes i Reserve til Stadighed. Nye Ruter vil blive oprettet, og for DDL betyder det, at Ankara-Ruten, hvis Indvielse maatte opgives, da man mistede Vickers Viking-Maskinen, faar Premiere med den nye Sommerfartplan.

En Forudsætning, at Københavns Lufthavn bliver færdig i rette Tid.

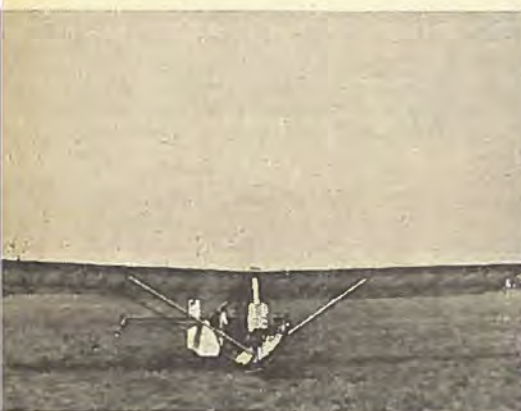
Ingeniør *Kampmann* understregede stærkt, at København med denne Overenskomst vil blive Udgangspunkt for en Del af de skandinaviske Hovedruter. Med den intensiverede Flyvning vil Kastrup blive teknisk Base i langt videre Omfang end hidtil. Det stod nu til Myndighederne, om Arbejdet paa de nye Hangarer og Værkstedbygninger kunde blive saa tidligt færdige, at vi i Praxis kunde paa tage os den krævende Opgave, den nordiske Luftfartsaftale paalagde os. Inden for DDL saa man med alvorlig Bekymring paa de Forsinkelser, Materialedispositionerne hidtil havde givet Anledning til.

w. n. h.

MØLVIGS BITTERMANDEL



Aarhus Svæveflyklub har købt et af Verdens mindste Svæveplaner.



Den tjekkiske Flyvemaskineindustri efter Krigen

EFTER at den tjekkiske Flyvemaskineindustri ved Krigen Afslutning har faaet frie Arbejdsvilkaar, har den udvist et paa-skønnelsesværdigt stort Initiativ med Hensyn til Fremstilling af gode Flyvemaskinetyper inden for den lettere Klasse. De tjekkiske Maskiners Kvalitet var velkendt før Krigen, og man har fortsat efter samme Linier, og Seriefabrikationen, som Flyvemaskinerne og Svæveplanerne nu fremstilles i, har bragt Priserne ned paa et rimeligt Niveau.

En af de interessanteste tjekkiske Typer er sikkert Nykonstruktionen *AERO 45*. Dette er en fire-Personers 2-motoret Maskine med 105 HK paa hver Motor, velegnet til Taxaflvning, Ambulancflyvning, eller til Gods- og Posttransport. Dens Rejsehastighed er 250 km/T.

SOKOL M1C er en ideel Privat- og Rejsemaskine til 3 Personer. Dens 105 HK Motor giver den en Rejsehastighed paa 210 km/T. Den er udstyret med en meget rummelig og komfortabel Kabine og kan leveres med Nat- og Blindflyvningsudstyr. Den har indtrækkeligt Understel.

AIR BABY E 114 er paa Grund af sine særdeles gode Flyveegenskaber og billige Pris fortrinlig egnet til Flyveklubber til Brug som Uddannelses- og Træningsmaskine. Maskinen tager 2 Personer og er udstyret med en 75 HK Motor. Dens Hastighed er 165 km/T.

Glide- og Svæveplaner.

Den nationale tjekkiske Flyvemaskinefabrik har ogsaa en Serieproduktion i Gang af Skole-

glidere, Overgangsplaner og Rekordplaner. I Konstruktionen ligner de alle de Typer, vi kender her hjemme og er vant til at flyve med — maaske med Undtagelse af Rekordplaner, som vi jo ikke har for mange af.

Priserne paa disse Luftfartøjer ligger omkring følgende Beløb: Skoleglidere ca. 4.800 Kr., Overgangsplaner ca. 8.500 Kr. og Rekordplaner ca. 16.500 Kr.

Skoleglideren *Zlin 23 »Honza«* er en konventionel Trækonstruktion, hvis Tomvægt ligger paa 95 kg. Dens Data er iøvrigt: Spændvidde 10,0 m, Længde 6,37 m, Højde 1,55 m, Planareal 14,60 m²; Fuldvægt 180 kg, Planbelastning 12,3 kg/m²; Glideforhold 1:10, Synkehastighed 1,2 m/Sek.

Overgangsplanet *Zlin 24 »Krajanek«* er en ensædet Trækonstruktion, hvor man har tilstræbt at kombinere Vægt med stor Styrke. Dens Data er: Spændvidde 12,12 m, Længde 6,29 m, Højde 1,55 m, Planareal 13,50 m²; Tomvægt 130 kg, Fuldvægt 220 kg, Planbelastning 16,3 kg/m²; Glideforhold 1:18, mindste Synkehastighed 0,8 m/Sek., størst tilladte Slæbehastighed 120 km/T, størst tilladte Dykhastighed 200 km/T.

Rekordplanet *Zlin 25 »Sohaj«* har en Trækrop af ovalt Tværnsnit, beklædt med Krydsfinér, den øvrige Del med Lærred. Data: Spændvidde 14,96 m, Længde 7,15 m, Højde 1,2 m, Planareal 14,0 m²; Tomvægt 165 kg, Fuldvægt 259 kg, Planbelastning 18,55 kg/m²; Glidetall 1:27, Synkehastighed 0,65 m/Sek.; størst tilladte Slæbehastighed 160 km/T, størst tilladte Dykhastighed 215 km/T.

Tyskerne flyver igen — med Modeller

TYSKERNE, der siden Nederlaget har været helt afskaaret fra at dyrke Flyvning, har nu i de vestlige Zoner faaet Lov at oprette Modellflyveklubber. Et Blad, »Modellflug-Post«, som udkommer i Göttingen, gør sine Læsere opmærksom paa, at Modellflyvningen ikke skal bruges som Dække for Svæveflyvning eller hemmelige Organisationer, men simpelthen skal være Sport — — noget, der synes at være uvant for nogle Tyskeres Tankegang.

Den første Konkurrence fandt Sted i September ved Stuttgart, arrangeret af den lokale Klub, hvis Formand er *H. Emmerich*, som vandt Rhönkonkurrencen 1937. Der deltog over 100 Modeller og mødte med Gæster over 200 Personer.

Blandt disse saas *Oskar Ursinus*, mangeaarig Redaktør af »Flugsport« og kendt som »Rhönvater«, der forbavsedes ved at være iført en normal Hat og ikke den gamle, fedtede Bør, han altid bar paa Rhön — trods alle andre Uniformer der. Ogsaa Svæveflyveren *Wolf Hirth*, der nu bygger Møbler, var til Stede, mens *Hanna Reitsch* og *Elly Beinhorn-Rosemeyer* nøjedes med at sende Telegrammer. Noget forbavset blev flere af de ogsaa

i gamle Dage mere sportsligt indstillede Modelflyvere over at se de gamle Ledere af NSFK's Modellflyvning, *Franz Alexander* og *W. Haas*.

Lørdag Em. blev Svævemodellerne højstartet med 30 m Snor — bedste Tid 2.35. Gas-motormodeller med 30 Sek. Motortid opnaaede op til 3.37. Om Søndagen var der frie Konkurrencer, hvor mange Modeller fløj bort i Termik. Iøvrigt var det kun tilladt at flyve med Svæve- og Gummimotormodeller, og Amerikanerne har totalt forbudt alle Arter af brændstofdrevne Modeller.

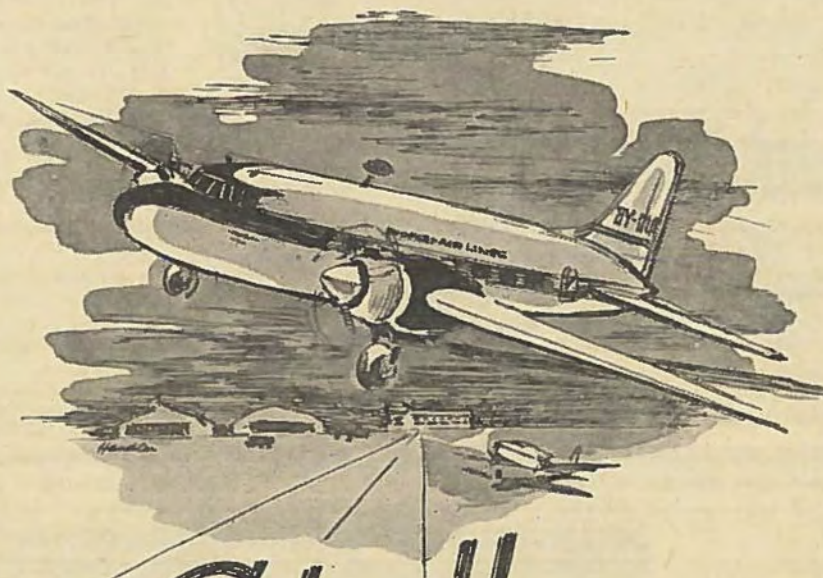
FAI følger med Opmærksomhed Spørgsmaalet om den tyske Modellflyvning, men vil ikke træffe nærmere Bestemmelser, før der er sluttet Fred.

VOLDSOM UDVIKLING I DANSK LUFTFART

Udviklingen inden for Luftfarten i det sidste Aar faar et meget karakteristisk Udtryk gennem DDL's Statistik. I 1947 fløj de danske Maskiner ikke mindre end fem Millioner syv Hundrede og tyve Tusinde Kilometer. Det er sammenlignet med Aaret forud en Stigning paa 60 Procent. Passagerantallet er steget med 47 Procent og viser for 1947 næsten 150.000.

Ogsaa Fragt- og Postforsendelser gennem Luften har taget et vældigt Opsving. Medens man i 1946 havde 300.721 kg Post, naaede Tallet for 1947 op over de halvanden Million kg eller nøjagtigere 1.692.000 kg. Det svarer til en Stigning paa ikke mindre end 462 pCt. Fragtmængden steg med 128 pCt. og var i 1947 1.585.000 kg.

Øverst ses Aero 45 (der rører Familiekræk med Siebel 204), derunder Sokol M1C, Praga Air Baby, Honza og den velformede Sokaj. Krajanek var illustreret i Nr. 11/1947, Side 248.



Shell...

Aviation Service

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



^/s DANSK SHELL

NYT UDEFRA - Ved Kaptajn John Foltmann



Den mærkelige Boeing Stratojet med 6 I-35 Reaktorer. Spændvidde 35 m, Længde 33 m, Fuldvægt 56 t. I Starten anvendes 18 Raketter, der hver i 3 Sek. yder 450 kg Trykkraft. Mundingerne skimtes over Agterhjulet.

Boeing XB-47 Stratojet

Boeing er fremkommet med en helt ny Type, der nylig har foretaget sin første Prøveflyvning. Det er Typen XB-47 Stratojet. Den ser mærkelig ud. De lange tilspidsede Bærepplaner, som er anbragt i meget stærk Pilform, er udstyret med Spalteklapper og meget store Landeklapper. Understellets fire Hovedhjul er anbragt Parvis i Tandem i Kroppen, og desuden finde der et mindre Støttehjul under hvert Plan. Luftfartøjet er udstyret med ialt 6 Reaktorer; paa hver Side af Kroppen er der to Reaktorer i een Gruppe, mens den tredje er anbragt helt ude i Nærheden af Plantippen. Tophastigheden skal ligge omkring 1050 km/T, mens der under Dyk siges at være opnaaet en Fart paa 1160 km/T.

Kæmpemæssig Helikopter

Firmaet Cierva i England har en kæmpemæssig Helikopter under Bygning. Den faar Typebetegnelsen Cierva W.11 »Air Horse«, og den kan medføre 24 Personer. Den bliver udstyret med tre Bæreskruer (Rotorer), hvis Blade har en Længde paa 7,6 m.

En fransk Reaktorjager

Det franske Luftvaaben er ved at blive udstyret med en Reaktorjager til Træningsbrug af Typen »SO-6000«. Luftfartøjet er tosedet, og Lærer og Elev sidder ved Siden af hinanden; det er udstyret med en Rolls-Royce Derwent V eller Nene Reaktor, men kan ogsaa udstyres med en Jumo 004. Luftfartøjets Data er: Spændvidde 9,16 m, Længde 10,48 m, Planareal 14,0 m², største Fuldvægt 4000 kg; Landingsfart 160 km/T, største Fart 800-900 km/T.



VAMPIRE NÆR HØJDEREKORDEN

Under en Rutineflyvning af en DH Vampire Jager, som i Stedet for den normale Goblin Reaktor var udstyret med den kraftigere Ghost, naaede De Havillands Chefpilot John Cunningham en Højde af 17.000 Meter. Han steg til denne Højde paa kun 25 Minuter, og de første 9 km op var Stigehastigheden 2000 Meter pr. Minut. Det var ikke Hensigten at slaa den 10 Aar gamle italienske Verdensrekord paa 17.083 Meter, som skal forbedres med mindst 2 %, men der er næppe nogen Tvivl om, at ogsaa denne eftertragtede Rekord nu kan slaas og vel ogsaa vil blive det, hvis der er Tid til det midt i det omfattende Prøveflyvningsprogram.

Vampire'n var fuldt manøvredygtig i denne Højde.

Da Cunningham var naaet ned i lavere Luftlag og begyndte at tænke paa at folde Understellet ned, opdagede han, at han endnu var 9 km oppe!



Den meget interessante haleløse Armstrong Whitworth AW 52, som er udstyret med 2 Rolls-Royce Nene Reaktorer, er nu godt i Gang med Prøveflyvningerne. Efter Glideplanet AW 52 G er den det næste Trin paa Vejen til en større Type med 6 Reaktorer. Englænderne gaar forsigtigt og metodisk til Værks overfor Fremtidens Flyvemaskiner.

POLEN BYGGER NU EGNE TRAFIKMASKINER

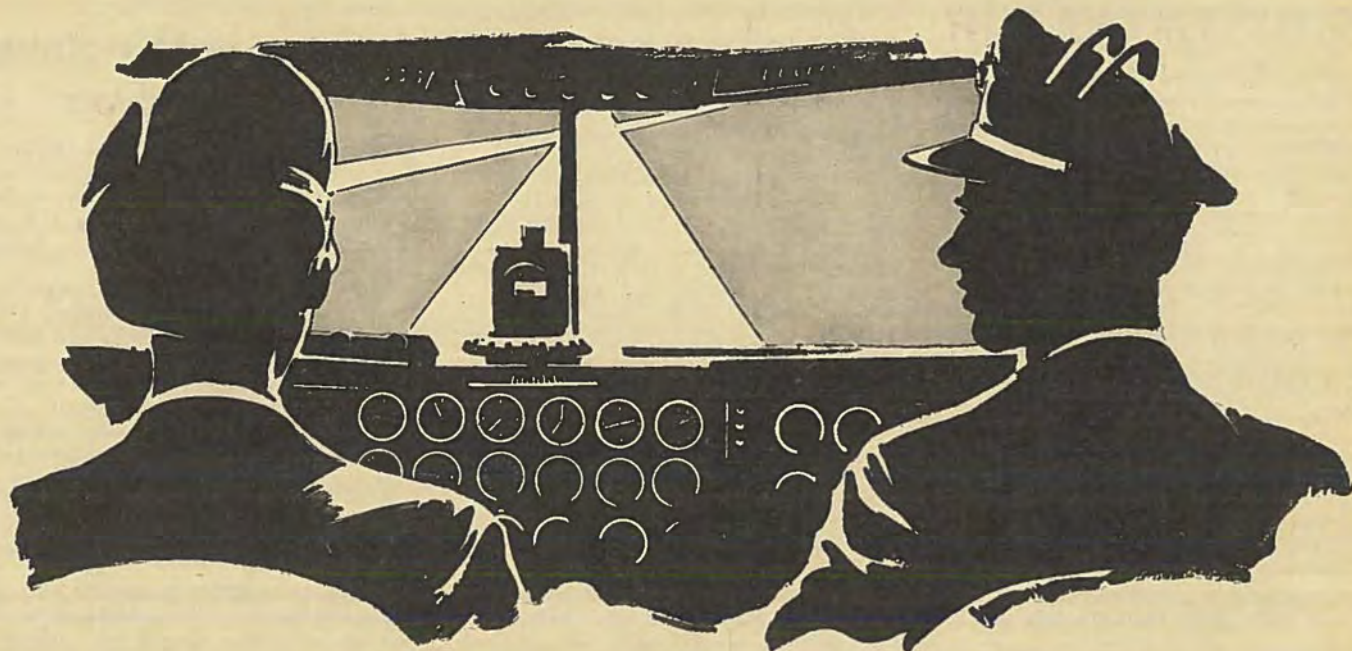
I den polske Trafikflyvning har man siden Krigens Afslutning udelukkende været henvist til at anvende Materiel af russisk, amerikansk og ogsaa i enkelte Tilfælde af fransk Oprindelse.

Det vil være bekendt, at Polen før Krigen raadede over en stærkt udviklet Flyvemaskineindustri, som Myndighederne nu gør alt for at genskabe. Hidtil har Flyvemaskineproduktionen, der helt ledes af den polske Stat, været begrænset til Sportsflyvemaskiner, lette Skoleplanstyper og Svæveplaner, men ifølge en

ABA-Meddelelse har det polske Luftfartsministerium fra den indenrigske Industri bestilt tyve Trafikflyvemaskiner i den lette Klasse til Brug paa kortere Indenrigsruter.

En ny tomotoret let Trafikflyvemaskine skal være blevet konstrueret under Ledelse af den polske Ingeniør H. Soltyk og fremstilles af »Lotnicze Warsztaty Doswiadczalne«. Maskinen, der er blevet prøvflyet fornylig og har faaet betegnelsen L. W. D. Mis, er et højvinget Monoplan med fast Næsestel, Krop i svejset Staalrørskonstruktion og Vinger i Træ. Den nye polske Trafikmaskine er forsynet med to luftkølede Motorer paa hver 240 HK. Marchhastigheden beregnes at ligge omkring 220 km i Timen.

w. n. h.



„Den Startbane ser ud til at være glat.“

„Ja. Jeg er glad for, at vi har Propeller med helt vendbare Blade.“

Hamilton Standard hydromatiske Propeller med helt vendbare Blade betyder større Sikkerhed for Piloter og Passagerer ved Landing med Flyvemaskine. Deres Bremsvirkning 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 hydromatiske Propeller med de helt vendbare Blade.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

PRATT & WHITNEY ENGINES • HAMILTON STANDARD PROPELLERS • CHANCE VUGHT AIRPLANES • SIKORSKY HELICOPTERS

Repræsentant for Danmark: CAI GASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRIVATFLYVNINGEN I 1947

SOM Supplement til Artiklen i sidste Nummer bringer vi denne Gang Beretningen fra Sportsflyveklubben, som m. H. t. Antal fløjne Timer er langt den førende i Danmark og sandsynligvis i hele Europa. Vi har i hvert Fald ikke i udenlandske Blade fundet nogen Klub med saa stort et Timeantal.

Der er i 1947 udstedt 157 nye Certifikater til Privatflyvere i Danmark. I 1947 var Tallet 67, men hertil kom et betydeligt Antal Fornyelser.

Ved Udgangen af 1947 var der 275 gyldige Førercertifikater til Privatflyvemaskiner. Der var 10 Indehavere af Koncession til Skoleflyvning.

Sportsflyveklubben.

Ved Udgangen af Aaret raadede Klubben over tre KZ III, to Auster Autocrat (den ene med Ekstratank), en Miles Magister og en KZ VII. Herudover har Klubben kunnet disponere over to private KZ III, tilhørende Medlemmer af Klubben, men som ogsaa blev udlejet til andre, naar Klubbens egne alle var optaget.

Personalet udgjorde ved Aarets Slutning 3 faste Instruktører samt en Hjelpeinstruktør, en autoriseret Mekaniker, en Hjelpe-mekaniker, en Arbejdsmand, en Trafikleder og en Bogholderske.

Medlemstallet er ca. 1400, hvoraf 150 har Certifikat og 35 er under Uddannelse. I Aarets Løb blev der udstedt 45 Certifikater.

Det totale Antal Flyvetimer opgives til 5000 fordelt med 3000 paa Skoleflyvning, 1500 paa Udlejning, 250 paa Rundflyvning og 250 paa anden Flyvning.

Priserne androg: Skoleflyvning 60 Kr., Udlejning af KZ III og Auster 40 Kr., Miles Magister, KZ VII Skoling: 75, Udlejning 55 Kr. Disse Priser har været for lave og er nu sat op til: Skoleflyvning til Certifikat 60 Kr. (ikke hævet, da det anses for samfundsvigtigt). Udlejning af KZ III: 45 Kr., Auster: 50 Kr., KZ VII og Magister: 60 Kr. Omskoling m. m. paa disse Typer: 20 Kr. ekstra. Udlandsflyvning: 5 Kr. ekstra.

Klubben har haft store Vanskeligheder med Flyvepladsspørgsmaalet. Indtil 1. April var Basis i Kastrup, men Flyvning i Lundtofte. Saa flyttede Maskinerne ogsaa til Lundtofte, hvor der er to Hangarer, Værksted og Klubhus. Midt i Sæsonen blev der paa Grund af Støjklage lukket i 3 Uger, hvorefter man fik Lov fortsat at anvende Lundtofte som Basis, men fløj Landingsøveler paa Værløse. I Efteraaret blev Værløse lukket for Civilflyvning, hvorpaa man fik en Plads godkendt ved Gjeddesdal, og da den i December blev pløjet op, traf man Aftale om at benytte Skovlunde.

Klubben har været aktiv i Konkurrencerne, og Maskinerne har været paa talrige Udlands-ture over hele Vesteuropa.

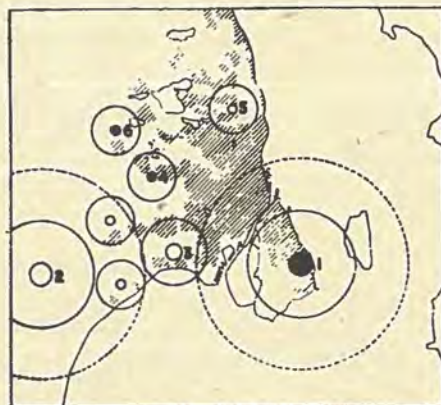
Lufthavne og Flyvepladser ved København

I det Skitseforslag, som Egnspanudvalget — med Professor Steen Eiler Rasmussen som Formand — har udarbejdet for Storkøbenhavn, forekommer følgende Forslag til Anlæg af Lufthavne og Flyvepladser ved København:

— Det vil være rimeligt paa længere Sigt ogsaa at regne med en stor Stigning i den indenlandske Rutetrafik, ligesom den hurtige tekniske Udvikling af de lettere Flyvemaskinetyper maa antages at medføre Krav om mindre Flyvepladser i ret stort Antal.

Kastrup Lufthavn betjener langt den overvejende Del af Danmarks udenlandske Lufttrafik og er med sin gode Beliggenhed og nære Tilknytning til København forudbestemt til ogsaa i Fremtiden at blive Landets og Hovedstadens vigtigste internationale Lufthavn.

En Forudsætning for at udnytte dens Udviklingsmuligheder i den Retning er, at den først og fremmest aflastes for Privatflyvningen, der tænkes henvist til den paatænkte Flyveplads ved Brøndbyvester.



1: Kastrup. 2: Roskilde-Projektet og to mindre Pladser. 3: Brøndbyvester. 4: Skovlunde. 5: Fortunen. 6: Værløse.

Sandsynligvis vil det blive nødvendigt i Fremtiden at adskille den indenlandske og udenlandske Rutetrafik, der jo vil komme til at foregaa baade med forskellige Maskintyper og med højst forskellig Frekvens, og man kan saa tænke sig, at den indenlandske Flyvning ogsaa henlægges til Brøndbyvester.

Skulde Udviklingen medføre, at Kastrup Lufthavns Kapacitet alligevel overskrides, kan den tænkes suppleret med en ny Storlufthavn formentlig placeret i Omegnen af Roskilde.

Udover Brøndbyvester-Flyvepladsen er der i hestaaende Skitse foreslaaet Landingspladser ved Skovlunde og Fortunen. Disse tre Pladser er det største Antal, der efter de gældende Sikkerhedsbestemmelser kan placeres i en Ring nærmest muligt den eksisterende By, og da de næppe vil være tilstrækkelige til at klare den fremtidige Privatflyvning, regnes der i Skitseforslaget med endnu en Ring af Landingspladser saa tæt som muligt udenfor den første. Heri indgaar den eksisterende Flyveplads ved Værløse, som næppe i det lange Løb vil være tilfredsstillende for Militærflyvning.

Ak ja — men hvornaar mon det bliver til noget? (Red. Bemærkning)

FLYVEULYKKEN VED FRANKFURT

DEN 12. FEBRUAR

DET Danske Luftfartselskabs ordinære Rutemaskine til Zürich, en Douglas DC-3 (OY-DCI »Sejr Viking«) forulykkede den 12. Februar i Nærheden af Frankfurt. Vejrforholdene var paa det paagældende Tidspunkt meget daarlige. Af en Aarsag, som ikke kendes, da disse Linier skrives, har Luftfartøjet ramt Trætoppene i en Skov i Oberwald ved Landsbyen Ulrichstein ca. 30 km Nord for Frankfurt. Sammenstødet var saa voldsomt, at Planerne og den bageste Del af Halen brækkede af, og Luftfartøjet kom næsten øjeblikkelig i Brand. Hele Besætningen og syv af Passagererne omkom, mens de øvrige ti Passagerer reddede Livet.

Den forulykkede Besætning bestod af Luftkaptajn Jørgen Malmose, Flyvemekaniker Aage Hansen, Flyveradiotelegrafist Paul Erik Paulsen og Stewardesse Fru Grete Wiborg. De omkomne Passagerer var: Danskerne, Fabrikant Carl Oppen, Grosserer M. Engelbrecht og Direktør Ansgar Mortensen, Svenskerne, Kontorchef Ernst Sundström, Fru Ebba Eggers og Fru Else Ohlsson samt Nordmanden Kontorchef Arentz.

Luftkaptajn Jørgen Malmose blev 40 Aar gammel. Han blev Elev paa Hærens Flyveskole i April 1930 og udnævntes til Militærflyver i Oktober samme Aar. I 1933 blev han ansat i Københavns Kriminalpoliti og maatte sammen med saa mange andre Politifolk dølge 8 Maaneders Strabadser i en tysk Koncentrationslejr efter Overfaldet paa det danske Politi den 19. September 1944. Den 1. Januar 1946 blev han ansat som Trafikflyver i DDL, og 1. April 1947 udnævntes han til Luftkaptajn.

Jørgen Malmose var en meget dygtig Flyver, som intet kunde bringe ud af Fatning. Han kendte sit Metier til Bunds, han gik

op i sin Gerning med hele sin Sjæl — og han forstod den.

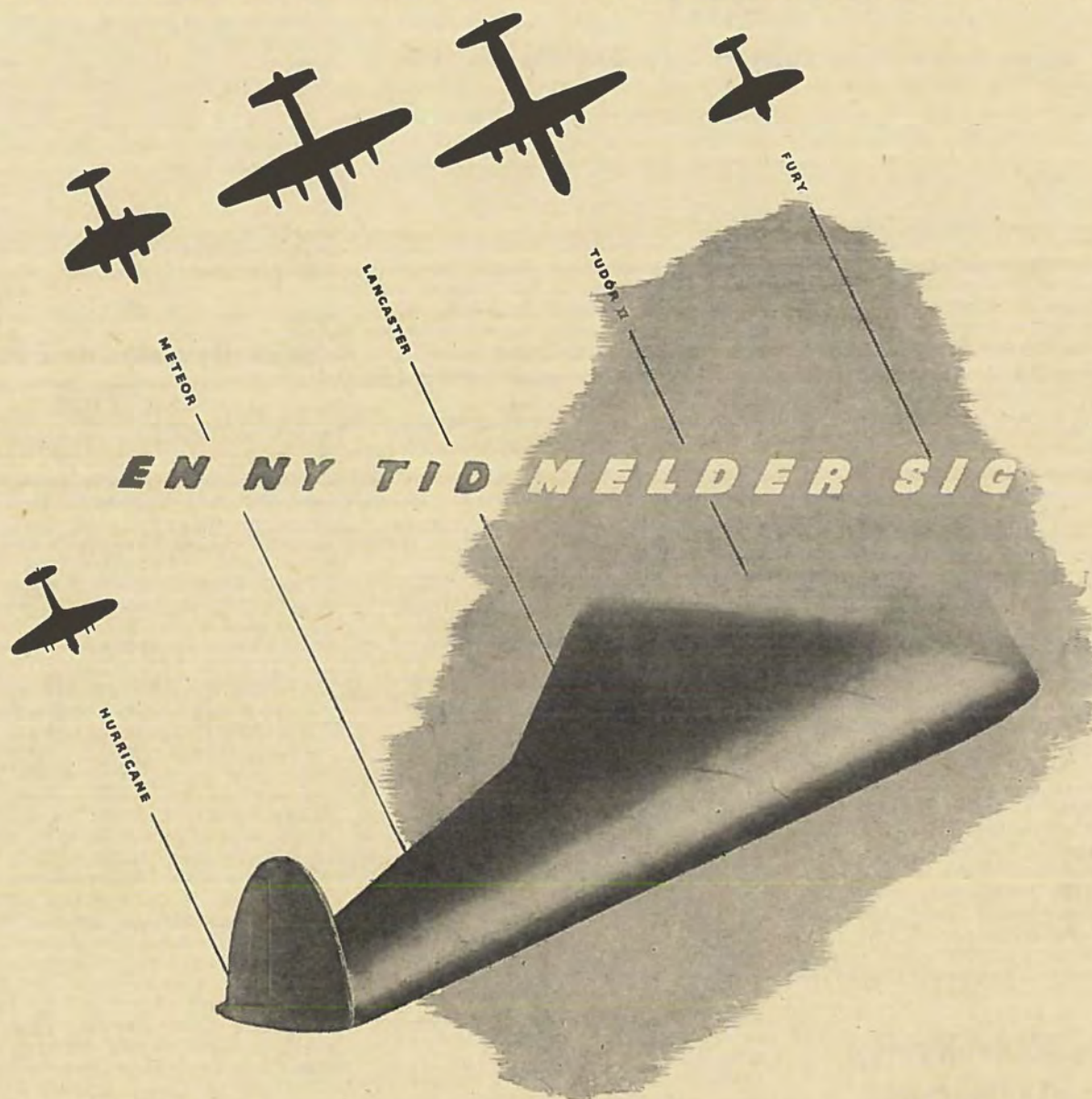
Han var et prægtigt Menneske med ganske særlige Egenskaber; besindig og behersket, rolig og beskedne, afholdt som faa i Kammeraters Kred, kort sagt, Jørgen Malmose besad alle de Dyder, der karakteriserer et virkeligt Mandfolk, og hans bratte Død vil efterlade et smerteligt Savn.

Flyvemekaniker Aage Hansen blev 46 Aar gammel. Han var en af DDL's allerældste Medarbejdere, idet han begyndte sin Tjeneste allerede i 1920. Han var den første og en af de faa Danskere, der har rundet de 2 Millioner Flyvekilometer. Han var kendt for sin Dygtighed, Ro og Paalidelighed, og han var afholdt af alle for sin beskedne og venlige Fremfærd. DDL har i Aage Hansen mistet en af sine bedste Medarbejdere.

Flyvetelegrafist Paul Erik Paulsen blev 35 Aar gammel. Fra 1932 til 1937 gjorde han Tjeneste ved Ingeniørtropperne, kom til Hærens Flyvertropper som Observatør og gik derfra til Ansættelse i Lyngby Politi. I Marts 1946 blev han ansat som Telegrafist i DDL, og blev hurtigt en meget betroet Mand indenfor sit Felt, idet han blev Lærer og Inspektør for Luftfartselskabets nyansatte Telegrafister.

Stewardesse Fru Grete Wiborg blev 31 Aar. Hun var oprindelig Sygeplejerske paa Kommunehospital, men søgte i Marts 1946 ind i DDL, hvor hendes indtagende og hjælpsomme Væsen gjorde hende ualmindelig vellidt af Kolleger og Overordnede for slet ikke at tale om de mange Flyvepassagerer.

TÆNKNINGENS MOD - HANDLEEVNENS KRAFT



Nye Tider høster, hvor Fortid saaede. Ogsaa skelsættende Opfindelser, som Armstrong Whitworths „Flyvende Vinge“, staar i Gæld til Erfaring og Forskning. Ni berømte Firmaer har samlet deres Erfaringer og deres tekniske Muligheder i the Hawker Siddeley Group for saaledes at skabe Flyvningen en rigere Fremtid.

HAWKER SIDDELEY

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. HIGH DUTY ALLOYS LTD.



HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT COMPANY LIMITED, 18 ST. JAMES'S SQUARE, LONDON, S.W.1, ENGLAND

VANDEL

bliver dansk Svæveflyvecentrum hele Sommeren 1948

DET endelige Program for Unionens Skole paa Vandel Flyveplads 1948 er nu fastlagt.

Den 16. Maj lægges der ud, og man bliver ved til den 19. September. Kursusprogrammet kommer til at omfatte følgende: Skoling til B- og C-Diplom samt til Svæveflyvercertifikatet. Endvidere F-Kursus, som egentlig betyder fortsat Flyvning og i Praksis vil sige Træning til og Forsøg paa at erobre de eftertragtede Elite-Svæveflyverprøver, Sølv- og Guld-C. Sideløbende med den praktiske Undervisning vil der blive undervist i det Teoripensum, som af Luftfartsmyndighederne kræves til de forskellige Prøver.

Op saa det store spændende — Konkurrencen om Danmarksmesterskabet i Svæveflyvning. Efter mange trange Aar for dansk Svæveflyvning er vi nu naaet dertil, at vi med fast Grund under Fødderne kan lave en saadan Konkurrence og vide, at den, som faar Titlen af Danmarksmester, virkelig har maattet kæmpe sig til den. Helt usandsynligt er det ikke, at det bliver helt andre end dem, man vil være tilbøjelig til at sætte som Favoritter, der gaar af med Sejren. Sommeren 1947 gav ialt-fald vise Fingerpeg i den Retning.

Termikflyvning, blev man klar over, er ikke noget mystisk, som kun særligt gudsbenaadede Svæveflyvere kan magte — det er Rutine, Teknik og Erfaring.

Endnu ved Redaktionens Afslutning var man i Unionens Ledelse ikke fuldt færdig med Konkurrencereglerne, da der maa tages Hensyn til en Række forskellige Forhold. Det store og altoverskyggende Problem er vort relativt lille Antal Planer, som maa flyve bort fra Flyvepladsen. Det gælder om at faa udnyttet det for Haanden værende Materiel bedst muligt.

Mest naturligt vil det derfor være at lave en Holdkonkurrence, hvor der er et Par Svæveflyvere til hvert Plan, men hvor det primære bliver de individuelle Resultater, og de endelige Regler vil sikkert ogsaa komme til at følge disse Retningslinier.

For at give Klubber, der ikke selv raader over Materiel, en Chance for at komme til at deltage i Konkurrencen, vil Unionen stille sine Planer til Raadighed for saadanne Klubber. Nærmere Meddelelse herom, Betingelser m. m. vil dog tilgaa Klubberne direkte.

Af Flyvemateriel vil der paa Vandel til Sommer være følgende:

Glideplaner: KZ-G1, OY-54, SG-38, OY-64, 2 G, OY-100. — Overgangsplaner: Grunau Baby, OY-AUX, OY-BUN og OY-CUX. — Svæveplaner: Mü-13, OY-MUX.

Sommerens Program kommer iøvrigt til at se saaledes ud:

Diplomskole (D-1): 16. Maj—30. Maj.
Instruktørkursus (I-1): 30. Maj—13. Juni.
Certifikatkursus (S-1): 13. Juni—27. Juni.
F-Kursus (F-1): 27. Juni—11. Juli.
F-Kursus (F-2): 11.—25. Juli. (Overtegnet).
Danmarksmesterskab: 25. Juli—8. August.
Certifikatkursus (S-2): 8. August—22. Aug.
Instruktørkursus (I-2): 22. Aug.—5. Septbr.
Diplomskole (D-2): 5. Septbr.—19. Septbr.

Som man vil se, ligger F-Kurserne og Danmarksmesterskabet placeret i Højsommeren, medens de af Vejret mindre afhængige Kurser er gradvist forskudt til hver Side.

Alt er lagt op til den bedste Svæveflyvesæson, vi endnu har haft, og vi hilser alle Svæveflyvere med et: Velkommen til Vandell!

Hartvig Jensen.

Første Model-Reaktor prøvet i Danmark

Rødgledende paa 15 Sekunder under enorm Støj

I U.S.A. findes der nu i Handelen smaa driftssikre Reaktorer til Modeller. En af disse seriefabrikerede »Dyna-Jets« har naaet Danmark og ejes af en Modelflyver i Aarhus, stud. med. *Ejnar Krarup Leth*.

Reaktoren fungerer efter et lignende Princip som den tyske V-1. Det er altsaa en Ventilreaktor. Luften kommer ind forfra og passerer nogle Ventiler, der kan aabnes indad. I Forbrændingskammeret blandes den med forstøvet Brændstof, alm. Benzin, som suges op af Tanken gennem en simpel »Karburator« som paa Modelmotorer. Forbrændingstrykket lukker for Ventilerne, og Gassen tvinges bagud gennem Udstrømningsrøret. Ved Reaktionen opstaar en Kraft paa ca. 1,5 kg, der kan drive en Model fremad.

Dynajet'en bestaar fortil af et Letmetalsforstykke med Køleribber. Indvendig er det venturirør-formet og her sidder »Karburatoren«. Forstykket er skruet fast paa Forbrændingsrummet, der er af rustfrit Staal, og som

overgaar i Udstrømningsrøret. Det hele er 60 cm langt og vejer — uden Benzintank — godt 400 Gram.

Reaktoren startes paa følgende Maade: Ved Hjælp af kraftig Pumpning med en Automobilmpumpe, der sættes til en Ventil i Forstykket, suges der Brændstof ind i Forbrændingsrummet, hvor det tændes ved et lille Tændrør (samme Type, som anvendes paa Benzin-Modelmotorer). Tændingen sker ved Hjælp af et Batteri og en Ford T-Spole.

Saa snart Processen er kommet i Gang, behøves ikke længere Pumpning og Tænding. Saa gaar det af sig selv. Forbrændingsfrekvensen ligger meget højt, paa ca. 270 pr. Sekund. Motoren, der jo er en hel lille Orgelpibe, giver saaledes en dyb, sireneagtig Tone fra sig.

Karakteristisk er, at denne Tone er uhyre kraftig, langt mere end man skulde vente sig af saadan en lille Tingest. Ved første Start i Klubhuset, der ligger i en Gaard mellem høje Huse, opskræmtes Folk i flere Hundrede Meters Afstand. Senere prøvede man i en dyb Kældergang, men Viceværten, der boede paa første Sal, kom farende og erklærede, at han omtrent var blevet væltet ud af Sengen!

Den første offentlige Demonstration fandt Sted i en Fritidsklub i Viby ved Aarhus i en stor Sal som Afslutning paa en Modelflyvepropagandaaften. Alle 75 unge Mennesker

holdt sig for Ørerne, og de omkringstaaende Modelflyvere, der betjente Motoren, blev halvdøde et Stykke Tid.

Naar Motoren gaar paa »Prøvestand«, bliver den utilstrækkelig kølet og maa derfor kun gaa i ca. 30 Sek. Allerede paa 15 Sek. bliver den rødgledende. Ved Demonstrationen stod der en 10—15 cm Stikflamme bagud, men det skyldtes nu, at Benzintanken laa for højt. Motoren er iøvrigt ret følsom for, at Tanken ligger i korrekt Højde.

Det er foreløbig Meningen at indbygge Motoren i en linestyret Model, hvor den anbringes over Kroppen som paa V-1. Skal den indbygges i Kroppen, volder Varmeisolationen store Problemer.

★

Svæveflyvestævne i Staten New York

I det sensationsprægede Amerika fører Svæveflyvningen, som før omtalt i *FLYV*, en fra Offentligheden ret tilbagetrukket Tilværelse. Det store amerikanske Flyvetidsskrift »Air Trails Pictorial«, som giver sig meget af med de forskellige Flyvesports-Grene, berører netop dette Forhold i sit sidste Nummer.

»Hvis Svæveflyvningen skal opnaa en større Interesse hos Amerikanerne, maa man i langt højere Grad ind paa at arrangere Svæveflyvestævner med korte Mellemrum,« skriver Bladet og henviser til de mange store Stævner i Kalifornien, som i høj Grad har bragt Svæveflyvningen der i Kontakt med Offentligheden.

Med disse Betragtninger indledede Bladet sin Omtale af »Northeastern States Soaring Meets«. Dette Stævne var det første af sin Art i den nordøstlige Del af U.S.A. og blev en stor Sukces. Stævnet blev afholdt i »Labor Day« Week-end'en i Elmira N. Y. og var arrangeret af den lokale Klub i Forstaaelse med »Soaring Society of America« — den amerikanske Svæveflyveunion.

Store Pengebeløb og eftertragtede Varer var udsat i Præmier og gav Stævnet yderligere Tiltrekning. Ialt deltog 40 Svæveflyvere, hvoraf mange var kommet langvejs fra, en enkelt helt fra Michigan.

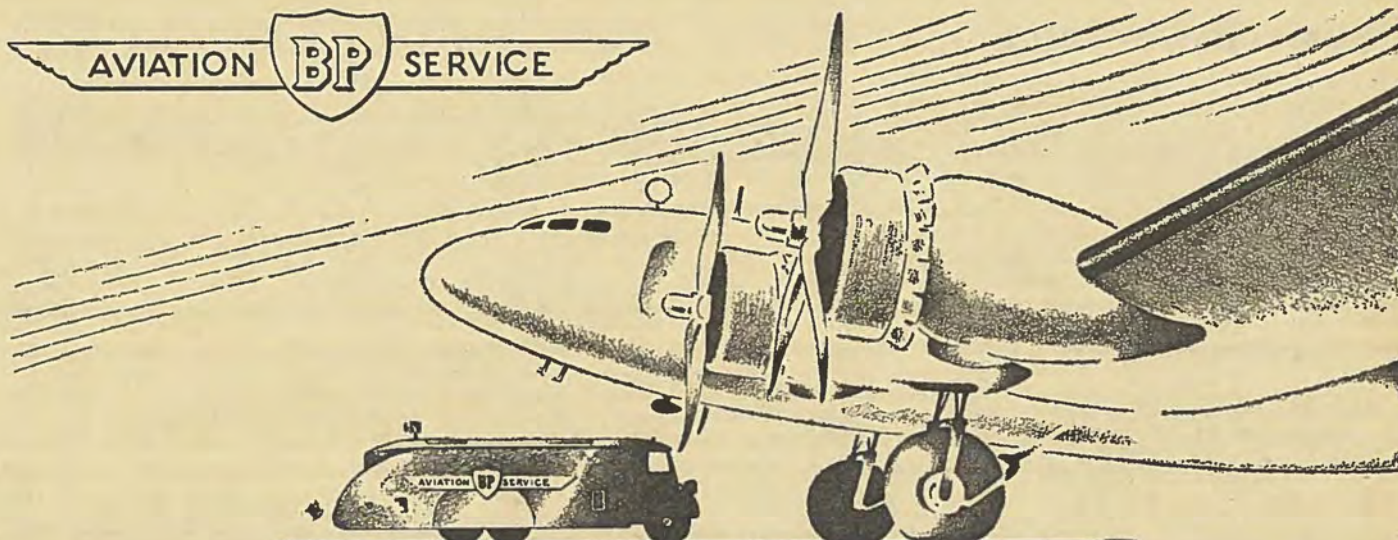
Sejrherr blev Donald H. Pollard fra Roanoke paa en 335 km lang Flyvning til Asbury Park i New Jersey. Planet, han fløj, var fransk — »AIR 100« — og udløst af den franske Ambassade i U.S.A. Præmien, han modtog, var 400 Dollar — som han sikkert har sat mere Pris paa end de herhjemme saa traditionelle Sølvbægre, der som Regel faar Lov til at staa og anløbe i Bunden af et Skab.

O'hart.

★

Olympiade-Svæveflyvningen

Den internationale Svæveflyvekonkurrence i Olympiadeaaret, som Englænderne først skulde have arrangeret, men ikke saa sig i Stand til, bliver afholdt i Schweiz. Efter nogle Vanskeligheder med at skaffe de nødvendige Midler til Veje, meddeler Aero-Club der Schweiz nu, at det er i Orden. Man ventner Hold fra en halv Snes Lande og er ogsaa interesseret i at se et Hold fra Danmark. Vi skulde jo nok have et Par kvalificerede Folk efterhaanden, men det skorter paa Materiel, Penge og Valuta. Desuden falder Olympiade-Konkurrencen delvis sammen med vore egne Danmarks-mesterskaber, idet de foregaar de sidste 14 Dage i Juli.



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

CELOSEtm
(LOVBEŠKYTTET)

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, søg 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

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvehøjer

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

Svæveflyve-Noter

Den schweiziske Aero-Clubs Generalsekretær, *Gehriger*, satte den 27. August 1947 Distancerekorden i Schweiz op til 225 km i en Weihe. Hans Maal laa 330 km borte. *Gehriger* erklærede senere, at han startede for sent — skulde være startet før Kl. 9.

*

Den schweiziske Højderekord blev sat op til 4380 m Højdevinding den 30. September af Major *Läderach*, som naaede 6280 m over Havoverfladen. Han tilbragte mere end en Time i over 5000 m uden ekstra Ilt.

*

Det er ikke alene Boy Konstmann («Ghandi»), som har benyttet Hestetart til Svæveflyvning. Ved Konkurrencerne i Texas i Sommer blev der startet Svæveplaner med to Heste spændt for.

*

Den czecko-slovakiske Varighedsrekord blev sat op fra godt 15 til 25 Timer 05 Minutter af *L. Marmol* i en *Krajanek* ved Dunstable i England. Det var den 20.—21. November. Han opholdt sig en Tid i England og fløj ogsaa en Distanceflyvning paa 56 km.

*

Det er ikke alene i Czecko-Slovakiet og i Norge, der fortælles om Flyvning i staaende Bølger. For nylig er der lignende Eksempler i Tyskland, Frankrig og England.

*

Husker de den pludselige Varmebølge den 19. eller 20. November, hvor Temperaturen steg fra Frost den ene Dag til ca. 10 Graders Varme den næste? I Frankrig naaede flere Svæveplaner op i ca. 6000 m Højde i den Anledning. I England var *Marmol* glad for Varmen paa sin 25-Timers Flyvning. Efter Varmen fulgte en ualmindelig turbulent Koldfront med saa kraftig Vind, at man startede en Olympia direkte fra en Bakke uden ydre Hjælp. Den skulde flyves paa 90 km/T i 300 m Højde for at staa stille over Jorden!

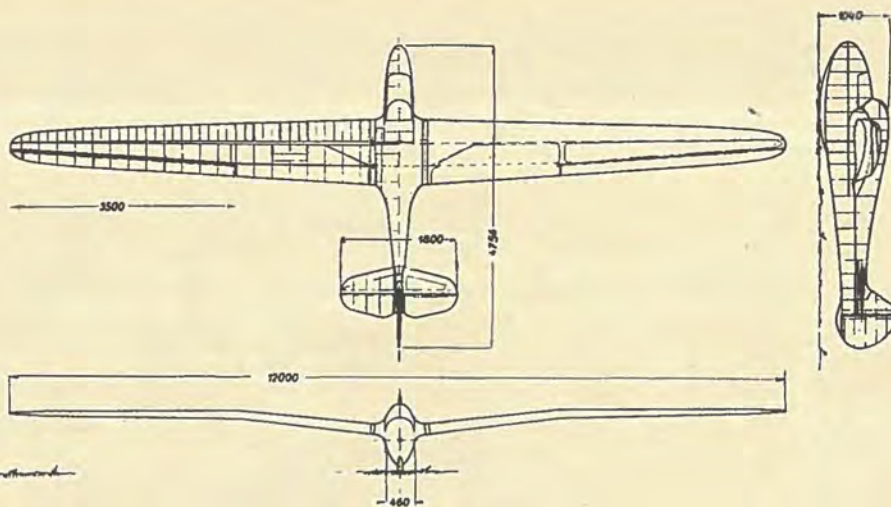
*

Mens vi i Danmark praktisk talt ikke flyver i Efteraaret og Vinteren, saa flyves der paa fuld Kraft i England, hovedsagelig Skrant-flyvning. Paa otte Dage fløj London-Klubben saaledes 147 Timer midt i November og i Julen 101 Timer. En enkelt Klub fløj en Dag i September 71 Timer.

De engelske Klubbers Aarsrapporter udvikler imponerende Tal, naar man sammenligner med de knap 1100 Timer, vi ialt fløj i Danmark sidste Beretningsaar. London Gliding Club, der holder til i Dunstable Downs, fløj 1101 Timer, Midland-Klubben 593, Surrey 562, Derby 471, mens det engelske Svæveflyvecentrum i Oerlingshausen i Tyskland fløj 1197 Timer. Prøv at sammenligne disse Tal med vore Motorflyveklubbers Tal for 1947.

*

Vi har ganske vist nogle Klubber, som venter paa Østenvind til Skrantflyvning, men gennemgaaende flyves der ikke meget. Hvorfor ikke udforske Vintertermikken? I England blev der fløjet lidt Termik selv paa Aarets korteste Dag, og at vi ogsaa af og til har Termik, ved baade Motor- og Modelflyverne. Efter Snestormen den 18./1. saas i Bagsidevejret flotte, hurtigt voksende Cumulus-taarne. Vi konstaterede selv d. 31./1. 1—2 m/Sek. Stigning under Skyerne med en til vandret Flyvning omhyggelig trimmet KZ VII.



Oversigtstegning af Hütter 28, som vi omtalte i sidste Nummer. Selv om det ikke er sidste Skrig (vi beskrev den i 1936!) er det dog noget af det bedste, vi har her i Landet.

KLUBNYT

Det gaar langsomt, men trods alle Vanskeligheder fremad med Nyanskaffelser til Klubberne. Birkerød Svæveflyveklub har saaledes købt en «Baby» hos Firmaet Dansk Aero A/S, Svæveflyveklubberne i Nykøbing S. og Slagelse har samme Sted hver købt en «Baby». Disse tre Planer er alle Nybygninger — og godkendt til udvidet Flyvning.

I Viborg er man efter faa Maaneders Arbejde snart færdig med Træarbejdet paa en nydeligt bygget 2 G. Men det kniber med de øvrige Materialer.

Slagelse venter altsaa snart en «udvidet» Baby. Man overvejer at lade Begynderskolen hvile, naar man har gjort de sidste færdige paa 2 G'en, som Klubben lejer.

Sportsflyveklubbens Svæveflyvesektion (bekvemt kort Navn) har haft et Splejsekursus for Medlemmerne, fra Begyndere til Sølv-C-Indehavere.

En Kreds af svæveflyveinteresserede i Tønder har besluttet at starte en Klub, og man staar overfor Køb af en SG-38.

Tosædede engelske Svæveplaner til KSAK?

Chefinstruktøren for den svenske Svæveflyvning *Bengt Bergman* rejste i Midten af Februar til England for at prøve et tosædet Svæveplan «B-21» fra Slingsby Fabrikkerne. Svenskerne arbejder nu intensivt frem imod at faa al Svæveflyveruddannelse lagt over paa tosædede Planer med Dobbeltstyring. I 1947 indkøbte KSAK en amerikansk Tosæder, som dannede Grunden for Forsøgskursus i Dobbeltstyring. Den stigende svenske Dollarmangel har imidlertid bremset Køb af flere amerikanske Planer, hvorfor man nu vil se, om den omtalte engelske Type egner sig for svenske Forhold.

Bengt Bergman vilde samtidig kontakte engelske Svæveflyveklubber og Organisationer.



»Hvad hedder dette Land?« spurgte den svenske Svæveflyver *Gedelius* en tilfældig Bonde — efter en »Distancflyvning« paa 6 km fra Tirstrup i 1946.

RESULTATER

Licens til at fremstille Rolls-Royce Turbo-reaktorer er blevet givet til United Aircraft Corporation. Disse Motorer vil blive fremstillet af Pratt & Whitney Aircrafts Afdeling i De Forenede Stater.



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.

DUNLOP

leverer

**HJUL * DÆK
SLANGER og
BREMSE**

til
Vickers Viking



Flittigste Modelflyver i 1947



Jens Arne (til højre) sammen med Aage Høst-
Aarls, vor mædste aktive Modelflyver,
som blev Nr. 3.

Den flittigste og resultatrigeste Modelflyver i 1947 var Vejle Modelflyveklubs Flyveleder, Jens Arne Lauridsen, som vandt DMU's all-round Pointskonkurrence med 398 Points. Jens Arne er ikke kommet sovende til sin velfortjente Præmie, en 3 Timers Flyvetur med Dansk Lufttaxa. Hele hans Fritid er gaaet med Modelflyvning.

Jens Arne er fra Landet, bor i Stubdrup, 12 km fra Vejle. Han er en beskedent 19-aarig Landmand, som taler et bramfrit rav-jysk. Han har fløjet med Modeller fra sit 12. Aar, kom ind i »Progress« og derfra snart videre til Vejleklubben i Slutningen af 1945.

Han skyr ingen Vanskeligheder, naar det gælder Modelflyvning. Da DMU's Instruktør for et Aar siden kom til Vejle for at holde Foredrag, rasede en Snestorm, saa man næppe kunde gaa i Byens Gader. Men Jens Arne kom igennem paa sin Cykle fra Stubdrup! I Aar ventede man ikke at se ham. Han var syg af Influenza. Men hvem kom cyklende ad de islagte Veje? Jens Arne! — Hans Beskedenhed er legendarisk — først i den seneste Tid lykkes det af og til hans Kammerater at faa ham med ind til en Kop Kaffe.

I 1947 opnaaede han meget fine Resultater i Sommerlejren, var bedste Dansker paa

Landsholdet og vandt alle tre Klasser ved Jyllandsslaget. Ialt naaede han 15 Førsteplads-er, 3 Andenplads-er og 3 Tredieplads-er i 1947. Han tog C-Diplom, byggede 8 Svævemodeller og 3 Gummimotormodeller.

I Sommerlejren vandt han sin første Flyvetur — i Helikopteren, da den besøgte Vejle. Dernæst fik han en Tur ved Landskampen.

Som Flyveleder er han diplomatisk. Naar et Medlem dukker op med en ny Model, siger han: »Jov, den er fin« — men derpaa kommer saa langsomt lidt Kritik: det kunde være bedre bygget — og det vilde han have lavet anderledes o. s. v. — Jens Arne er af sejgt, jysk Stof, en lignende Type som i sin Tid Boy Konstmann (»Ghandi«) eller »S.P.«, Folk af den Slags, som bærer Modelflyvningen fremad. Virkelig Modelflyvesport stiller store Krav til sine Udvøvere. Det er rart at se, at vi stadig har Folk af den rigtige Slags.

Aarets første C-Diplom

Aarets første C-Diplom kom fra Jørgen Lil-
lelund, »Star« i Nykøbing Mors, som med sin »Super II« (A2) bestod Prøven den 24. Januar. Alle Flyvninger var over 3½ Minut.

Landskamp i Norge i Marts

Den nordiske Landskamp i Modelflyvning afholdes i Aar for fjerde Gang, denne Gang i Norge. Af Hensyn til Flyvepladsvanskelighederne finder den Sted allerede den 20.—21. Marts i Hamar og udkæmpes paa Mjøsa-Søens Is.

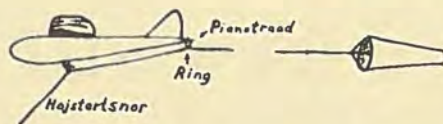
Hjælp at starte nye Klubber

Der er for nylig startet nye Modelflyveklub-ber i Assens, Præstbro, Sunds, Villestoft samt i Sundby (en Spejderpatrulje). Klubber forbedres oprettet i Kolding, paa Samsø, i Ugerløse og i Nykøbing Falster samt paa Bornholm. Interesserede de paagældende Steder bedes henvende sig til Unionen, saaledes at vi kan sætte dem i Forbindelse med de Model-flyvere, der søger Klubberne oprettet.

Det indendørs DM

Vi erindrer om, at Anmeldelsesfristen til Danmarksmesterskabet for Indendørs Gummimotormodeller den 4. April udløber den 8. Marts.

VINDPOSE- HØJSTART



Nogle jyske Klubber har i den sidste Tid optaget Højstart med en stabiliserende Vindpose. Vindposen, der f. Eks. er halvt saa lang som Modellen, anbringes et Par Meter bagude. Den fæstes med en Ring til et Stykke Pianotraad bag i Modellen og holdes paa Plads der under Starten af en Snor, der gaar hen til Højstartsnorens Ring.

Naar Modellen udløses, falder samtidig Vindposen af. Den hjælper faktisk til ved Udløsningen.

Vindposen er en god Hjælp til at faa en daarlig Model op, men vi har dog set saa ejendommelige Modeller, at selv ikke Vindposens stabiliserende Virkning hjalp dem op. Vindposen kan lette Begynderens første vanskelige Højstarter, men bør ikke udarte til en Vane, da det ikke kan betegnes som en »fin« Metode til at faa en Model op paa.

Posen medfører en betydeligt forøget Luftmodstand, og dette hindrer i nogle Tilfælde Modellen i at naa Tophøjde, men i andre Tilfælde synes den kun at genere lidt.

Vindpose ikke tilladt.

Det har været diskuteret, om Vindposen er tilladt, eftersom »ingen Del af Modellen maa frigøres under Flyvningen fra det Øjeblik, Modellen overlades til sig selv.« Efter den sidste Tilføjelse kunde det antages tilladt, men for en Sikkerheds Skyld har vi spurgt Model-flyvekommissionens Præsident, Mr. Houlberg.

Ved Redaktionens Slutning meddeler Mr. Houlberg, at hverken midlertidige Finner eller Vindpose er tilladt, da de for en Tid maa regnes som Dele af Modellen. Præsidenten tilføjer tørt: »Brug af Vindpose er kun en Metode til at faa en daarlig Konstruktion op, og det skulde ikke være nødvendigt paa en stabil Model.«

Falcks Luftflaade

Falcks Redningskorps' flyvende Ambulance, den to-motorede de Havilland har nu faaet en Lillebror. Det er en af de danske KZ. 7-»Lærke«, der er blevet indrettet, saa den er i Stand til at medføre en Patient foruden en ledsagende Læge eller Sygeplejerske.

Det er Tanken, at den mindre KZ-Maskine skal flyve paa Pladser, hvor det ikke er muligt at lande med de Havilland'en. Den nye Maskine er blevet stationeret i Aalborg, men man har Planer om hurtigt at anskaffe endnu en Maskine, der faar Station paa Beldringe ved Odense.



Falcks De Havilland DH 89 Rapide og den nye KZ VII.

Ballonparken ophævet

Hærens Ballonpark, som blev oprettet ved frivillige Bidrag i 1912, er blevet ophævet ved 1947's Udgang. Parkens Personel er overført til Flyverafdelingerne.

Glideplan til Luftvaabnet

Til den luftmilitære Flyveskole i Krarup er bestilt en Skoleglider af Typen SG-38. I første Omgang er det Meningen gennem Svæveflyvning at give interesserede Medlemmer af Jordorganisationen et Indblik i den praktiske Flyvning. Hvad det evt. kan udvikle sig til er ikke let at sige — men man har Lov at haabe.

De nye 1/10 HK. Thorning Dieselmotorer

Samlet og prøvekort .	Kr. 78.00
Samlesæt u. Propel .	- 55.00
Propeller i Bøgetræ .	- 8.50
Afdrejede Svinghjul .	- 8.35
Brændstof pr. Dunk .	- 1.65
+ Porto. — Katalog .	- 0.25
GREIG - Rilsingsvej 30 - Odense	

Pallesgaard

UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhustræde 7 - Telf. Palæ 2634

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

NU har vi igen Lister i alle Maal.

Balsafiner haves.

Trævarerforretningen

Prinsesse Mariæ Allé 1 . Vester 5341 y

ROBERT KRONFELD DØD

Ved en Flyveulykke i Februar omkom en af Verden største Svæveflyvepionerer, Robert Kronfeld, i England.

Kronfeld var oprindelig Østriger og udførte i 1929 den første Svæveflyvning over 100 km — Skrantvind. I 1930 gled han i Svæveplan over den engelske Kanal i begge Retninger. Han var den første Svæveflyver, som for Alvor benyttede sig af Instrumenter, især Variometret. Det samme gælder Faldskærmen. Han tog sammen med Wolf Hirth for første Gang i Verden Sølv-C den 15. Februar 1931.

Men snart forlod han Tyskland og tog til England, hvor han bl. a. beskæftigede sig med Motorglidere, og under Krigen tjente han i R. A. F.

Ifølge Beretningerne omkom han ved Forsøg med et haleløst Svæveplan. Det har muligvis været den ene af de to eksisterende Horten IV flyvende Vinger, idet han netop havde købt en for kort Tid siden.

Stockholm anvender nu Post-Helikopter

Helikopteren er nu taget i Brug af det svenske Postvæsen til regulær Postbesørgelse mellem Smaaøerne i den stockholmske Skærgaard.

Det er den første Posthelikoptertjeneste i Skandinavien, som hermed er indviet. Foreløbig er det Tanken, at Helikopteren skal klare Posten mellem Smaaøerne og Stockholms Center indtil April Maaned, med mindre Isen omkring Øerne er brudt op inden den Tid.

Maskinen, der anvendes, er en Bell 47 B-3 af samme Type som den Helikopter, der har været paa et Par Besøg i Danmark. Den samlede Distance, Post-Helikopteren skal gennemflyve to Gange om Ugen, er paa 110 km. For Beboerne paa Øerne, hvor man flere Steder har været isoleret fra Omverdenen i flere Uger, er det nye Luftpostbud en meget stor Lettelse.

Tidligere er Postsække blevet kastet ned fra almindelige Flyvemaskiner, men Helikopteren er i Stand til at lande paa Øerne og samtidig afhente Posten til de andre Øer. Maskinen kan ialt tage 200 Kilo.

DET KGL. DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Tirsdag d. 30. Marts Kl. 19⁰⁰ afholder Selskabet sin ordinære Generalforsamling i Nationalmuseets Foredragssal, Indgang: Ny Vestergade.

Vinderne af Kryds-og-Tværs'en

De heldige Vindere blev udtrukket af Generalsekretær E. Falkmar, og Vinderlisten ser saaledes ud:

Flyverejsen til Paris og retur for 2 Personer blev vundet af:

Henning Fiil Christensen,
Lyngbyvej 351 b, Gentofte.

Flyverejsen til en dansk Provinsby og retur for 2 Personer blev vundet af:

Tegner E. Tage Larsen,
Engelholmvej 35, Kbhvn. Brønshøj.

Desuden faar følgende 5 Indsendere en Trøstpræmie: **J. Foltmann, Flyvemaskiner fra alle Lande:**

Stud. art. Jens Ole Jensen, Strømgade 21, Hjørring. Kommunelærer Niels Søndergaard, Nøjsomhedsvej 3^a, Kbhvn. Ø. Medhjælper Aage K. Hansen, »Nørgaard«, Haunstrup pr. Herning. Overbetjent P. Chr. Abkjær, Hille-rød. Civilingeniør Jørgen Møller, Hovedgaden 38, Svinninge.

Vi takker for den store Deltagelse og haaber inden længe at kunne bringe en ny Op-gave. Herunder følger Løsningen.

S	V	Æ	V	E	F	L	Y	V	N	I	N	G
T	S	O	L	A	P	I	B	A	A	L		
Y	D	E	R	R	A	P	S	S	A	G	A	
R	Y	L	E	M	E	D	E	E	N			
E	R	S	T	A	R	T	B	A	N	E	D	
G	F	A	N	E	A							
R	O	L	I	G	A	E	R	O	P	L	A	N
E	L	Y	E	L	G	E	D	R	E	N	G	
J	A	V	A	E	N	S	O	H	S			
E	V	E	N	T	Y	R	P	A	P	A	P	
R	R	O	R	E	O	E	M	I	L			
N	U	D	E	L	K	V	A	L	M	A		
M	Y	S	T	E	R	E	R	E	N	D		
N	E	R	V	Ø	E	P	A	R	I	S		

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,
Grundtvigsvej 7^a, København F.

Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

C. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

Sportflyg, Alle Typer Sportsmaskiner, rigt ill. Dybtryk 10.65.

Spitfire, Den store engelske Bog om den berømte Jagermaskine, ill. 18.00.

Hurricane, Pragtfuld Bog, mange ill. 3.00.

Helikopteren af Piet Hein. Ill. Fremstilling af Helikopteren gennem hele dens Udvikling, 5.75.

Snabbare än Ljudet, 143 S. Dybtryk 10.65.

Fallskärmar och Fallskärmstrupper, 137 S. Dybtryk 10.65.

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 Diesels, af Dickson, Dieselmotorer i Teori, Praksis og Konstruktion. 128 S. ill. 9.00.

Reaktionsflyg, En ny epok i flygets udvikling, af den svenske Reaktionsseksper Sten Langby. 248 S. ill. 15.25.

Model Motor Manual, Haandbog i Modelmotorer for den erfarne Motormodelbygger. 226 S. ill. 16.50.

Flying Scale Models, Planer og Fotografier med Instruktion til Bygning af 16 amrk. Militærmaskiner. 103 S. 8.25.

Gas Models, med Tegning til 21 Benzin-Modeller af alle Typer. 144 S. 11.00.

Model Airplane Design, Fuldstændig Fremstilling af Aerodynamik og Tegning af Modeller, med fundamentale Regler, Formularer og Kurver. 509 S. ill. 20.75.

Scale Models, af den kendte amrk. Tegner, Book I, II and III. Bog I og II hver 62 S. 8.25 pr. Bd. Bog III 63 S. 11.00.

Navy in the Sky, af Lieut. Wallace W. Elton, ill. 104 S. 11.00.

The Model Aeroplane Manual af Sparey & Rippon, 9.00.

Modellplanokonstruktion af den svenske Modeleksper 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.

*

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter.

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.

Flying, 1 Nr. pr. Md., Kvt. 6.00.

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.

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^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. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Mødeaften i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben

Mødeaftenen den 10. Februar havde samlet stuvende fuldt Hus. Flyverløjtnant Knud Clauson-Kaas fortalte om sin nylig afsluttede Biltur gennem U.S.A., og det gjorde han paa en straalende Maade. Hans mange Oplevelser morede Tilhørerne, og en meget smuk Farvefilm, som Foredragsholderen havde optaget paa sin lange Rejse, vakte stor Begejstring. Det var en god Aften.

Næste Mødeaften bliver Tirsdag den 23. Marts Kl. 19.30 (Handels- og Kontoristforeningens Lokaler). Foredragsholderen bliver Globetrotteren Esben Aakjær, som under Krigen har gjort Tjeneste i R.A.F. Esben Aakjærs Foredrag, som handler om Rejser i Guatemala, Salvador, Mexico, Cuba m. m., er ledsaget af en ypperlig Farvefilm. Velkommen til den 23. Marts!

For enlige Modelflyvere

Vi henleder Opmærksomheden paa, at Modelflyvere, som bor langt fra Klubber, kan blive tilsluttet Dansk Modelflyver Union gennem Landsmodelflyveklubben »Progress«. — Denne optager enhver Modelflyver under 16 Aar for Kr. 3,00 pr. Aar og enhver over 16 Aar for Kr. 6,00 pr. Aar og er saaledes Landets billigste Modelflyveklub. Medlemmerne har Ret til at deltage i alle DMU's Konkurrencer, Sommerlejr etc., faar Medlemsbladet tilsendt og kan faa anerkendt Diplomer og Rekorder.

For Modelflyvere, der flyver med Gasmotor-modeller eller Specialmotor-Modeller (Raket- og reaktordrevne), kræves det iflg. Statens Luftfartstilsyns Regler, at saadan Flyvning foregaar inden for DMU, ligesom der skal være tegnet Ansvarsforsikring.

Nærmere Oplysning hos »Progress«, hvis Adresse er: Ing. P. Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup.

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

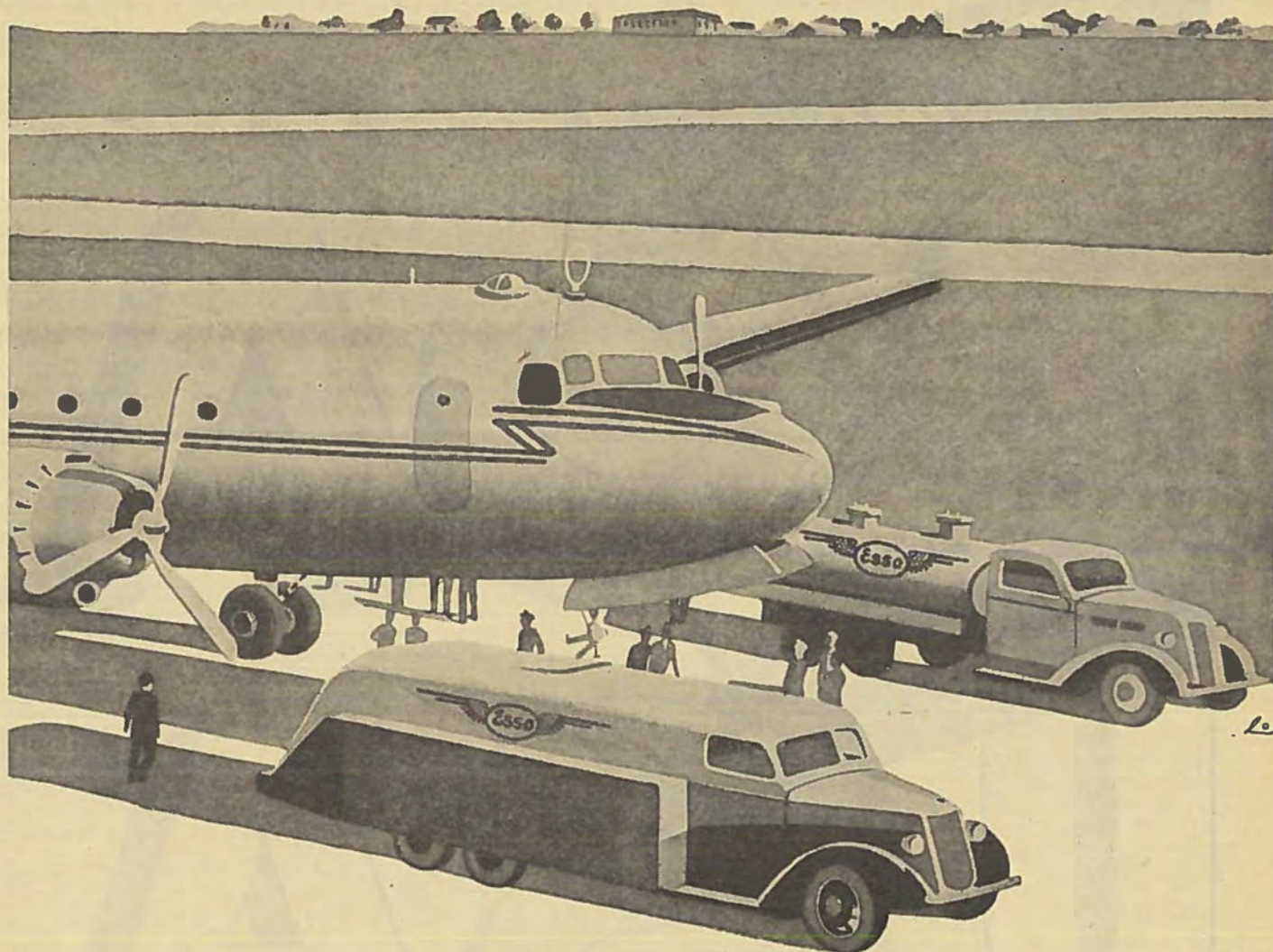
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

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 fuldent gennem over 15,400 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. 4

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

LUFTHAVNENE UDE I LANDET

★

Reaktordrevne
Trafikmaskiner først
om 10 Aar

★

SAAB Scandia og to
engelske Trænere

★

Landing i Sidevind

★

Dynamisk
Længdestabilitet
for Modeller



KZ VII starter fra Tårstrup

Typen KZ VII fik ved Redaktionens Slutning total Startforbud af Luftfartstilsynet p. Gr. af en Fejl i Benzinstilførslen. Forhaabentlig flyver de mange populære »Syver« igen ved dette Nummers Fremkomst.

(Foto: Vagn Nehr Nielsen).



Prentice staar Sundet ind

Konstrueret efter det engelske Luftfartsministeriums Forskrifter bygges Percival Prentice T, Mark I, til Brug for Royal Air Force baade hjemme og ude. Prentice er en tresædet Metalkonstruktion, udstyret med en 250 HK. De Havilland Gipsy Queen „32“ Motor. Dens Anvendelsesmuligheder omfatter Begyndertræning, Kunstflyvning, Blind- og Nat-flyvning, Navigations- og Radiotræning. Den har nemt aftagelige Afblændingsskærme til Blindflyvningsundervisning, og den er udstyret baade med Lokaltelefon og Radio.

Under de Prøver, der blev afholdt ved Royal Aircraft Establishment for at undersøge Konstruktionens Styrke, kunde en Prentice taale Belastninger, der laa betydeligt over de 10 g (eller ti Gange dens egen Vægt), som den var beregnet til.



PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED

(One of the Hunting Group of Companies)

LUTON AIRPORT, BEDFORDSHIRE, ENGLAND. ALSO AT TORONTO, CANADA

Agent for Danmark:

ERIK HOFF-HANSEN, Frederiksholms Havnevej 14, København SV. Eva 3693



FLYV



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

Nr. 4

April 1948

21. Aargang

Skat paa Benzinen

Finansminister H. C. Hansen har ved Redaktionen Slutning i Folketinget fremsat Forslag om, at kun Trafikflyvemaskiner og Statens Maskiner fremtidig vil kunne fritages for Benzinafgift. Uanset om dette Forslag vedtages eller ej, og uanset Afgiftens Størrelse, bør dog siges et Par Ord herom.

En Benzinafgift vil være en meget alvorlig Hemske for Privatflyvningen og den mindre Erhvervsflyvning, som i Forvejen har svært ved at klare sig. Skatten er ganske urimelig, idet den tilsvarende Bilskat er en Vejafgift. Luftens vedligeholdelse sig selv, og for Benyttelse af de ippvrigt alt for utilstrækkelige Flyvepladser betaler Flyverne Landingsafgifter.

For Staten vil Provenuet ikke være af finansiell Betydning, men Forslaget kan kun have politisk Baggrund. Var det imidlertid ikke bedre at oplyse Befolkningen om, at Hovedparten af Privatflyverne ikke er Velhavere med egne Maskiner, men ganske almindelige, for en stor Del unge, Mennesker, der med stor økonomisk Opofrelse flyver i Klubbernes Maskiner.

At Privatflyvningen er af samfundsmæssig Betydning, er man i mange Lande klar over, og det viste sig ikke mindst under Krigen. Den Indstilling, som kom til Udtryk i nogle af Spørgsmaalene til Finansministerens Radioudsendelse, vidner desværre om, at baade Befolkning og Myndigheder slet ikke er klar herover.

Paa et Tidspunkt, hvor Myndighederne behandler et Forslag om Støtte til Luftsporten, virker Forslaget om Benzinskat som et Slag i Ansigtet.

FLYV

LUFTHAVNENE UDE I LANDET

Situationen i Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Odense og Rønne — og Fremtidsudsigterne

MEDENS Udvidelsesarbejderne i Københavns Lufthavn skrider fremad, omend for langsomt, hvad sker der da med Provinslufthavnene? For nylig har der i Dagspressen været rejst Diskussion om Rønne, fordi Ruten dertil kun kunde beflyves med DDL's Ju 52. Naar denne — af Amtmand Stemmann benævnt »Uffe Skrælling« i Stedet for »Uffe Viking« — skulde til de foreskrevne Eftersyn, maatte Ruten ligge stille.

I FLYV's Januarnummer omtalte vi kort, at der virkelig foregik noget i Aalborg Lufthavn. Lad os nu se lidt mere detaljeret herpaa samt paa de øvrige Lufthavne ude i Landet. Det drejer sig iflg. Lov Nr. 410 af 12. 7. 1946 om Lufthavnene ved Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Odense og Rønne. Alle disse skulde efterhaanden overtages af Staten som offentlige Lufthavne.

Aalborg.

Lufthavnen anlagdes før Krigen som offentlig Flyveplads af Aalborg Kommune, men udvidedes enormt i Besættelsestiden. Da Luftfartsvæsenet overtog Pladsen den 11. Oktober 1946, var det en meget stor, men set fra et civil Standpunkt meget mangelfuldt udstyret Lufthavn. Der er tre Cementstartbaner, en 1400 og to 1800 m lange og med Bredder paa 80 til 120 m.

Efter at Havnen i Begyndelsen administreredes fra en Barak paa Sydøst-Siden, er der nu indrettet en Administrationsbygning i Nordvestsiden. Dette har kostet ca. 200.000 Kf. Bag denne Bygning findes endnu en, som skal indrettes til Restauration og Overnatningslokaler, Kontorlokaler m. m. Hertil foreligger endnu ingen Bevilling, og der er derfor indrettet en interimistisk Restaurant, nærmest i Form af en Bar, i Forhallen til Administrationsbygningen. Da Tilførslen fra Aalborg nu foregaar uden om hele Pladsen, maa man gaa ud fra, at der engang med Tiden opføres en helt ny Administrationsbygning i SØ-Enden.

Indtil Udgangen af 1946 var der bevilget 400.000 Kr. til Radioanlæg og 320.000 Kr. til Reparation af Værftshangaren, der faar løftet Taget og bliver gjort grundigt i Stand, saa den kan modtage meget store Maskiner. En hel Række Bevillinger er givet til Belysnings- og Projektør-anlæg samt til Oprydning og Indhegning. Endvidere er der bevilget 85.000 Kr. til Pladsen foran Bygningen samt nødvendige Beløb til Paalægning af Højdeservitutter for Indflyvningen. For at Havnen kan udvikles, som det er forudsat, til en Lufthavn af Klasse A ligesom Kastrup, kræves yder-

ligere Foranstaltninger, bl. a. maa Instrumentbanen forlænges til 2300 m.

Lufthavnen, der betegnes OYYT, ligger Nord for Limfjorden, Nordvest for Aalborg. Afstanden ad Landevej fra Aalborg til Administrationsbygningen er ca. 10 km. Foruden Cementbanerne er der et stort Græsareal paa 1200×1200 m i den sydøstlige Del af Pladsen. Der er Flyveledelse, Radio og Vejrtjeneste, Told og Benzin. Aalborg er Grænselufthavn. Af Belysning er der rød Begrænsnings- og Hindringsbelysning. Endvidere gule Indflyvningslys i Forlængelse af begge Ender af Hovedstartbanen, nemlig godt 2 km mod Øst og 500 m mod Vest. Desuden forefindes en Projektør. Der er intet Instrumentlandings-system, men i usigtbart Vejr kan der landes efter ZZ-Meoden.



Administrationsbygningen ligger nær Begyndelsen af Bane 22. Se Foto næste Side.

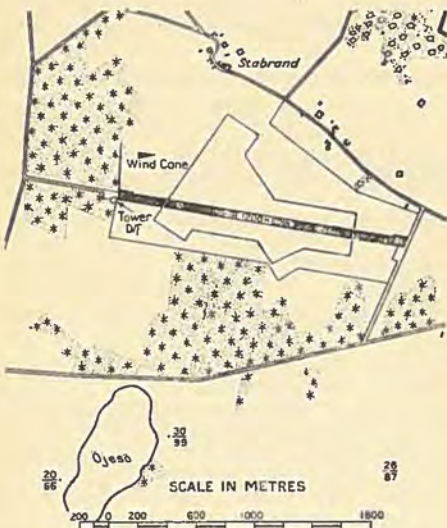
Havnen ledes af Havnechef Helmer Hansen. Der har i 1947 været Trafik paa København, Oslo, Kristianssand og Göteborg. Ialt passerede 43.234 Passagerer Pladsen.

Afgifterne for Benyttelse af Pladsen er de samme Sætser som i København, nemlig 70 og 85 øre pr. paabegyndt 100 kg Fuldvægt henholdsvis i nordisk og international Trafik. Men indtil videre er disse Sætser dog nedsat med 20 øre.

Adresse: Aalborg Lufthavn, Nørre Sundby. Telefon Aalborg 8577.

Aarhus.

Som bekendt har Aarhus ingen Lufthavn, og der er ikke truffet endelig Bestemmelse om, hvor den skal ligge. Som midlertidig Ordning har Kommunerne i Aarhus, Randers og Grenaa faaet Lov at benytte Tirstrup Flyveplads, hvorfra der drives Ruter til København, Göteborg og Oslo.



Tirstrup Flyveplads. En Hangar findes Vest for Øjess, ca. 2 km fra Kontroltaarnet.

Tirstrup (hvis Betegnelse er OYAH) ligger ude paa Djursland, godt 35 km ad Landevejen fra Aarhus, godt 20 km fra Grenaa, ca. 45 km fra Randers. Der er en 2000×60 m Betonbane, af hvilke dog kun de 1200 m, der passerer gennem Græsarealet, maa benyttes. Den gaar omtrent Øst-Vest. Endvidere kan der landes paa to 900×250 m Græsbaner. Pladsen har ingen Belysning. Der er Flyveledelse, Radio og Vejrtjeneste. Der er Told for Ruteflyvningen paa Udlandet, men Pladsen er ikke godkendt som Grænselufthavn for f. Eks. Privatflyvningen. Der er Benzin og Olie i ubegrænset Mængde.

Adresse: Aarhus Lufthavn, Tirstrup, Stabrand pr. Kolind. Tlf. Tirstrup 75.

Esbjerg.

Esbjerg havde før Krigen en nydelig lille Flyveplads, som under Besættelsen dels blev udbygget, dels derpaa ødelagt. Luftfartsvæsenet overtog Pladsen den 1. December 1946. I Øjeblikket er kun et forholdsvis lille Areal godkendt til Landing for mindre Maskiner (ca. 500×500 m). Det er saaledes nu kun en midlertidig Flyveplads af permanent Karakter, men det er Meningen, at den skal udbygges til Trafiklufthavn.

Pladsen ligger ved Gjesing, ca. 5 km Nord for Esbjerg, lidt Øst for Esbjerg-Varde-Landevejen.

Lt. Perch fører paa Luftfartsvæsenets Vegne Tilsyn med Pladsen.

Odense.

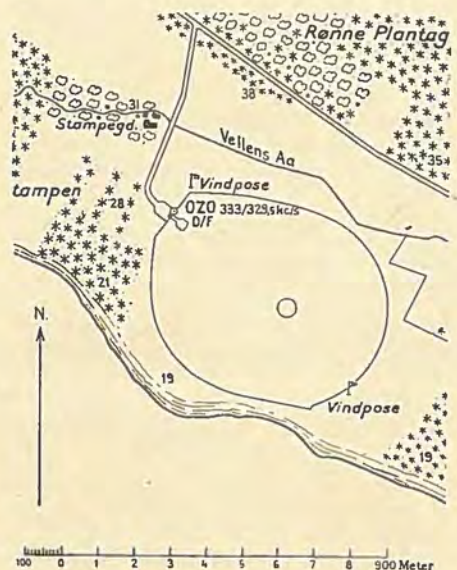
I Odense har man snart i Aartier diskuteret Anlæggelse af en Flyveplads. I Tyverne anvendtes Eksercerpladsen, og i Isvinteren 1929 anvendte man Marslev. Her blev der i Trediveerne anlagt en privat Flyveplads, som ogsaa anvendtes til Post- og Trafikflyvning i Isvintrene under Krigen. Der var Tale om at lægge en rigtig Flyveplads flere andre Steder, men i den sidste Del af Besættelsen blev der anlagt en meget stor Flyveplads Nord-Nordvest for Odense ved Beldringe og Lunde.

Flyvepladsen blev den 1. Marts 1948 overtaget af Luftfartsvæsenet, og det er Meningen, at den efterhaanden skal udbygges til Lufthavn til offentlig Trafikflyvning.

Der tages ved Dyrrkingen af Pladsen Hensyn til de planerede Udvidelser. Dyrrkingen sorterer under Statens Jordlovsudvalg. Ogsaa i Esbjerg behandles Arealet med Hensyn dertil. Der er ca. 10 km ad Landevejen derud fra Odense og kun en lille Kilometer fra Beldringe Station (Odense-Bogense-Banen). Selve Flyvepladsen er i Øjeblikket ca. 500×2000 m med en 2000×60 m Cementstartbane i Retning Nordøst-Sydvest. Pladsens Betegnelse er OYOD. Hr. Brøgger Jensen er Havneleder. Havnens Telefon: Lunde 72.

Rønne.

Rønne Lufthavn ligger 5 km Sydøst for Rønne. Det er en lille rund Græsplads paa ca. 550×650 m, hvorpaa der i adskillige Aar har været regelmæssig Lufttrafik — forudsat at man har raadet over Flyvemaskiner, der kunde lande paa Pladsen, som i sin nuværende Størrelse ikke kan modtage DC-3 og lignende.



Rønne By ligger NV for Pladsen.

Illustrationer fra »Efterretn. f. Luftfaren«.

Havnen blev overtaget af Luftfartsvæsenet den 1. Januar 1947. Der er til de nødvendige

Udvidelser af Pladsen bevilget 2.690.000 Kr. (incl. 290.000 Kr. til Paalægning af Indflyvningscervitutter).

Man regner med, at Havnen vil kunne modtage større Maskiner om ca. 1½ Aar.

Paa Havnen findes en Administrationsbygning, og der er Flyveledelse, Radio og Vejrtjeneste. Desuden er der Benzin. Derimod er der ingen Belysning.

Havnens Betegnelse er OYRN. Havneleder er Hr. Weitemeyer.

Adresse: Rønne Lufthavn, Bornholm. Tlf. Rønne 1011.

Taksterne for Landing paa disse mindre Pladser er henholdsvis 30 og 40 Øre pr. paa-begyndt 100 kg Fuldvægt i nordisk og international Trafik.

Direktør

Knud Lybye

fylder

50



Den 1. April fylder Direktør Lybye 50 Aar, og et Væld af Lykønskninger vil i den Anledning strømme til Stockholm, hvor Dagen fejres. Direktør Lybye er oprindelig Militærflyver, idet han blev Elev paa Hærens Flyveskole i 1924. To Aar senere blev han ansat som Trafikleder i Det Danske Luftfartsselskab, og da Direktør K. Krebs døde i 1934, udnævntes Lybye til Direktør for DDL. Det var i en vanskelig Periode, at Lybye overtog Ledelsen af DDL. Lufttrafikken var endnu i sin Vorden, men i de nærmest følgende Aar voksede den civile Luftfart fra nogle faa Luftruter til et verdensomspændende Net af regelmæssige Luftveje, og Direktør Lybye forstod paa en fortræffelig Maade at lade Det Danske Luftfartsselskab følge med i hele denne Udvikling.

Direktør Lybyes store Interesse for og Indsigt i Flyvningen kom ogsaa Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab til gode, idet Lybye i mange Aar som Medlem af Selskabets Bestyrelse udrettede et stort Arbejde, for hvilket Selskabet er ham megen Tak skyldig.

I 1946 udnævntes Direktør Lybye til Oberstløjtnant af Forstærkningen ved Hærens Flyvertropper, og i Slutningen af samme Aar overtog han Hvervet som Meddirektør ved Scandinavian Airlines System (SAS) i Stockholm. — FLYV følger sin Lykønskning til de mange andre, der vil strømme til i Dagens Anledning.



Aalborg Lufthavn. Den hvide Bygning skal forelsbig tjene som Administrationsbygning. Man kan bagved skimte Taget af den Bygning, der senere skal indrettes til Restauration m. m.



„Bristol“ Motorer fører

Listen over Flyvemaskiner udstyret med den berømte „Bristol“

Hercules Motor vokser stadig; dens direkte Efterkommer,

den vældige 18-cylindrede Centaurus anvendes ogsaa i mange af

vore Dages højtydende Flyvemaskiner. Theseus's Succes — den

første propeldrevne Gasturbine, som har bestaaet alle officielle

Typeprøver — er yderligere med til at fastslaa „Bristol“ som

det førende Navn med Hensyn til Konstruktion og Bygning

af Flyvemaskinens Kraftkilde.



THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED . ENGLAND

Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.

Reaktordrevne Trafikflyvemaskiner først i Drift om 10 Aar

Flyveledelsen maa lægges helt om, hvis det skal være muligt
at gennemføre regelmæssig Trafikflyvning med Reaktortyper

ME den rivende Udvikling, Flyvemaskinekonstruktionen er kommet ind i siden Reaktorernes Fremkomst under Krigen, vil mange Mennesker naturligt vente, at der snart indsættes Reaktortyper paa Luftruterne. Næsten hver Maaned fremkommer der nye militære Typer fra Jagere til tunge Bombere, og der arbejdes ogsaa paa Planer om civile Typer.

Men slet saa hurtigt vil det nok ikke gaa. Welwood E. Beall, Vicepræsident i Boeing Aircraft Company, udtaler, at man vel nok kan bygge en saadan Type i Dag, men at man maa vente, til det bliver økonomisk forsvarligt. Han regnede med at se civile Typer i mindre Antal indsat eksperimentelt i Løbet af fem Aar; men man maa afvente Videreudviklingen af Reaktorerne og de militære Typer, for hvilke Omkostningerne er mindre betydningsfulde, før man satte sig hen og konstruerede nye Transporttyper.

Reaktoren meget ufuldkommen.

Reaktoren var efter Bealls Opfattelse nu paa samme Stadium som Stempelmotoren kort efter den første Verdenskrig; men han regnede med, at man paa 15 Aar kan udvikle den til et tilsvarende Standpunkt, som Stempelmotoren har naaet paa 30 Aar, idet der flyves mere og ydes flere Penge til Forsøg og Udvikling end i Mellemligstidene. Reaktorens øjeblikkelige Ulemper er Mangel paa Paalidelighed, kort Levetid, begrænset Startydelse, kort Rækkevidde og højt Brændstofforbrug, kompliceret Brændstoffsysteem og Nødvendigheden af mange Tilbehørdeles videre Udvikling. Hertil kommer den overordentlig høje Anskaffelsespris. — Saa vidt Mr. Wellwood E. Beall fra Boeing.

Jordorganisationen ikke moden.

I et Foredrag, som Warren T. Dickinson fra Douglas Aircraft Company for nylig har holdt, og som har været gengivet i »Shell Aviation News«, fremsættes en Række interessante Synspunkter og Oplysninger, der munder ud i, at selv om man i Dag producerede en reaktordrevet Trafikflyvemaskine, saa var

Jordorganisationen slet ikke moden til at tage imod den.

Det er slet ikke nogen Hemmelighed, at det allerede nu kniber med at klare Problemerne, selv om der kun er »almindelige« Flyvemaskiner i Drift. Der regnes med at være 3200 Trafikmaskiner i Brug over hele Jorden, heraf 70 pCt. Douglastyper. Trafikken i 1948 forventes at blive 5 Gange saa stor som i 1938, mens man i 1957 ventes at være naaet op paa 17 Gange saa stor Trafik som i 1938.

Især i Vinterhalvaaret er Luftfarten udsat for talrige Aflysninger og Forsinkelser, saaledes at selv Luftfartens egne Folk ofte foretrækker at benytte Tog eller Skib, fordi de skal være sikre paa at være fremme paa rette Sted til rette Tid! Selv om man kan komme ned paa den rette Lufthavn, saa tager Indflyvning og Landing i usigtbart Vejr med de nuværende Systemer lang Tid, og paa tæt trafikerede Havne maa man derfor lade Maskinerne vente i »Lag« over hinanden, cirkelende rundt i forskellig anvist Højde, mens man tager dem ned en for en. Det kan visse Steder medføre flere Timers Ventetid. Det kan imidlertid lade sig gennemføre, selv om det er baade dyrt og irriterende. Men med det nuværende Kontrolsystem vil man ikke kunne klare reaktionsdrevne Typer paa Grund af disses særlige karakteristiske Egenskaber.

I sit Foredrag sammenligner Mr. Dickinson en DC-6 med et Projekt til en reaktordreven Transportmaskine af nogenlunde tilsvarende Størrelse. Den har en Startfuldvægt paa 35 Tons og drives af 4 Reaktorer paa hver 2250 kg Trykkraft.

Voldsomt Brændstofforbrug i lav Højde.

Mens DC-6 bruger rundt regnet lige meget Brændstof i stor Højde og ved Jorden (4 % mere i større Højde), saa falder Reaktorens Forbrug stærkt med Højden, saaledes at der er 18 % mindre i ca. 10 km's Højde end ved Jorden. At det er ganske nødvendigt at flyve højt med en reaktordreven Type for at gennemføre forsvarlig økonomisk Trafik fremgaar af hosstaaende Figur. Der vises her med denne Type Flyvning i tre Højder, ca. 3 km,

6 km samt i den gunstigste Højde, der ændres lidt under Flyvningen, men ligger omkring 10–11 km. I Tabellen angives Forbruget ved Flyvning i disse tre Højder. Ruten er tænkt over en Længde paa ca. 750 miles (1200 km), og der regnes med en svag Modvind paa 16 km/T. Det viser sig, at Brændstofforbruget i 3000 m Højde er næsten dobbelt saa stort som i Optimumhøjden.

Nu spiller ikke alene Brændstofforbruget over Rutedistancen en Rolle, men ogsaa det Reservebrændstof, der maa medføres. Der regnes med Brændstof til 320 km. (nærmeste alternative Lufthavn) samt til 45 Minutters Flyvning over denne Lufthavn. Der kræves da ogsaa betydeligt mere Reservebrændstof ved Flyvning i lav Højde. Den samlede Forskel mellem Flyvning i Optimumhøjden og i 3 km Højde svarer da til 6650 kg Brændstof.

Det kan ikke lade sig gøre at flyve lavt.

Hvis Reaktortypen fløj i sin Optimumhøjde, kunde den medføre 6300 kg betalende Last, altsaa godt 60 Passagerer med Bagage. Hvis den skal flyve i 3 km Højde, kan den ikke alene ingen betalende Last medføre, men ikke engang det nødvendige Brændstof. Paa DC-6 er der praktisk talt ingen Forskel paa betalende Last i 3 og 6 km Højde.

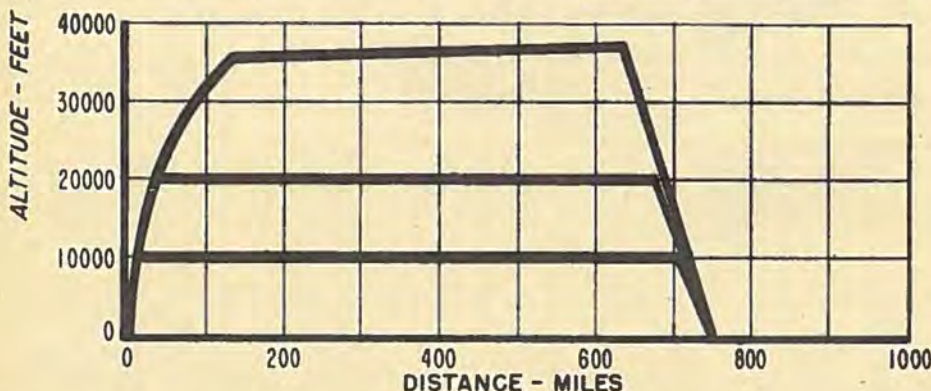
Ikke alene er man altsaa vægtmæssigt tvunget til at flyve højt med Reaktortypen, men man har simpelthen ikke nær Plads nok i Maskinen til Brændstoffet for 3 km Højde, selv om man fyldte hele Maskinen ud med Tanke.

Store Krav til Flyveledelsen.

Man ser af disse fantastiske Tal, at Reaktortyperne bliver meget følsomme. De skal flyve i den gunstigste Højde. De kan ikke sendes af Sted i forskellig Højde som de nuværende Typer, og det komplicerer naturligvis Sikkerhedsproblemerne, fordi der paa denne Maade bliver »mindre Plads« i Luften. Hertil kommer Problemer, der opstaar ved, at Flyvningen tager meget kortere Tid, idet Projektet i Optimumhøjden har en Rejsefart af 800 km/T og ogsaa flyver langt hurtigere end de nuværende Typer under Stigning og Glidning. Farten medfører yderligere, at der kræves meget stor Plads, hvis de skal ligge og vente med Kredsen over Havnen. Et Sving med 15 Grader Krængning ved 800 km/T har nemlig en Diameter paa 37 Kilometer, d. v. s. at med Centrum i Kastrup naar Maskinen ud over Dyrehaven, Lyngby og Glostrup.

Det kommer til at koste Flyveledelsen en hel Del Kvaler, før man finder et tilstrækkeligt præcist System. Paa disse kortere (inden-europæiske) Ruter maa der faktisk næsten før Afgangen fra Kastrup være gjort klar til Landing paa et ganske bestemt Tidspunkt i f. Eks. Genève. Under alle Omstændigheder maa Kaptajnen have Besked, inden han begynder at forlade sin Optimumhøjde, hvis han skal dirigeres til en anden Lufthavn.

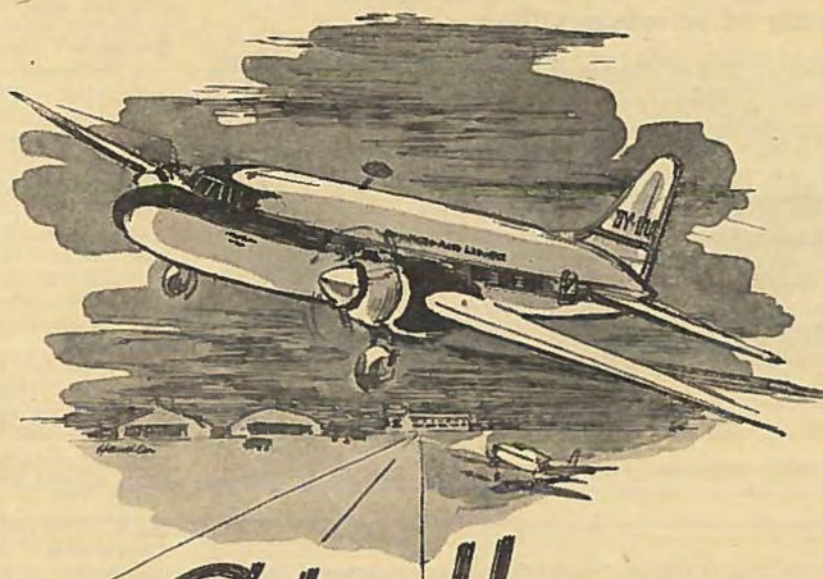
Ogsaa paa selve Flyvepladsen kommer der nye Problemer. Reaktorerne er frygteligt ueffektive ved lav Ydelse. 10 Minutters Kørsel paa Jorden vil for det gennemgaaede Projekt koste 320 kg Brændstof — eller Vægten af mere end 3 Passagerer. For en DC-6 er Forbruget kun en Femtedel heraf. Hertil kommer endnu Problemerne i Forbindelse med den stærke Varme og kraftige Luftstrøm bag Reaktorerne. Det er saaledes ikke Smaaproblemer, der rejser sig ved Overgangen til den nye Drivkrafttype. Formodentlig medfører Udviklingen dog visse Lettelser, og der kan næppe være Tvivl om, at Lufttrafikken kommer til at gennemgaa en stor og kraftig Udvikling.



De i Artiklen omtalte tre Muligheder illustreres her grafisk.

Til højre Tabel over Brændstofforbruget.

Højde m	Brændstof- forbrug kg	Reserve- brændstof kg	Ialt kg
3000	11000	5800	16800
6000	8250	4700	12950
Optimum	5900	4250	10150



Shell... Aviation Service

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til 'de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



^A/_s DANSK SHELL

SCANDIA

Svenska Aeroplan-Aktiebolagets første Trafikluftfartøj er nu færdig til Seriefremstilling



Scandia i Luften. Baae de skandinaviske og andre Luftfartsselskaber synes interesseret i Typen.

BLANDT de svenske Industrivirksomheder, der beskæftiger sig med Bygning af Flyvemaskiner og Tilbehør til Flyvemaskiner, er Svenska Aeroplan Aktiebolaget — SAAB — den største og mest kendte.

SAAB, hvis Hovedvirksomheder og tilhørende Flyveplads ligger i Linköping, men som ogsaa har Værksteder i Trollhättan, beskæftiger i travle Perioder flere Tusinde Arbejdere og Funktionærer. De store moderne Anlæg og de der anvendte Fremstillingsprincipper og Arbejdsmetoder er det nok værd at stifte nærmere Bekendtskab med og studere af Flyveteknikere, der interesserer sig for Grundighed, Orden og Systematik.

Bolaget har bygget mange militære Luftfartøjer — Bombmaskiner, Jagere og Rekognosceringsmaskiner — til det svenske Luftvaaben og enkelte civile Sportsmaskiner, hvoraf »Safir« — en tre-personers helmetal Maskine med indtrækkeligt Understel — er den mest kendte.

Efter Krigen paabegyndte Bolaget Bygningen af et mellemstort Trafikluftfartøj — »Scandia«. Dette Luftfartøj kom første Gang i Luften i Slutningen af 1946 og er nu efter at have gennemført mange lange og grundige Prøveflyvninger saa vidt fremskredet, at en Seriefremstilling kan sættes i Gang.

Da dette er det første større Helmetal-Trafikluftfartøj, der fremstilles i Skandinavien, vil det være rimeligt at omtale det her i FLYV's Spalter.

»Scandia«s Model SAAB 90 A-2 er et middelstort to-motoret Trafikluftfartøj bygget helt igennem af Metal. Det er bestemt til indenlandsk og kontinental Trafik og tænkt som en moderne Efterfølger eller Afløser af Douglas DC3.

Det er beregnet til at kunne transportere 24 Passagerer over Distancer op til 1700 km med Biholdelse af den reglementerede Brændstoffsreserve og 32 Passagerer op til Distancer ca. 1200 km under samme Forhold.

Under Udviklingen af denne Luftfartøjstype er der ofret mange gode Kræfter paa at gøre den saa sikker som muligt i enhver Henseende, at give den de bedste Flyveegenskaber, at forenkle dens Betjening og Behandling

saavel under Flyvning som under Eftersyn og Vedligeholdelse, at skabe gode Bekvemmeligheder for Passagerer og Besætning og i det hele taget paa at forlene den med de Egenskaber, der er Grundlaget for en sund Driftsøkonomi.

Den første Serie Luftfartøjer af Scandia-Typen forsynes ikke med Trykkabine, men der er vel ikke Tvivl om, at efterfølgende Typer vil faa denne Forbedring.

Motorerne i Serieluftfartøjerne bliver af Typen Pratt & Whitney Twin Wasp paa 1650 BHP uden Vandindsprøjtning og 1800 BHP med Vandindsprøjtning. Motorerne forsynes med 4-bladede Curtiss Propeller med elektrisk stilbare Blade og automatisk Synchronisering. De kan indstilles ogsaa til Bremsning og har elektrisk Afisningssystem.

Luftfartøjets Hoved-Data angives til:

Dimensioner: Spændvidde 28,00 m, Længde 21,30 m, største Højde 7,4 m, Vingereale 85,7 m².

Vægte: Tomvægt 9348 kg, Brændstof (2960 l) 2080 kg, Smørelie (105 l) 100 kg, Besætning 320 kg, forskelligt Udstyr 164 kg, Passagerer, Fragt m. v. 2688 kg. Tilladte Fuldvægt 14700 kg for Start, 14500 kg for Landing.

Præstationer: Økonomisk Rejsehastighed 360–380 km/T, Landingsfart ca. 125 km/T, Stigehøjde med 1 Motor 3000 m, Stigehøjde med 2 Motorer 8000 m, Startdistance til 15 m Højde 610 m med to Motorer, Startdistance til 15 m Højde 1050 m med een Motor, saafremt en Motor skulde falde ud i Starten. Planbelastning 172 kg/m², Hestekraftbelastning 8,1 kg/HK.

Scandia er konstrueret og bygget i Overensstemmelse med de gældende U. S. A. Civil Air Regulations (C. A. R.) for Trafikluftfartøjer og med de Krav, der stilles af Civil Aeronautics Administration (C. A. A.)

Med Hensyn til Sikkerheden vedrørende forskellige Arrangementer kan følgende fremdrages:

Alle Styreflader betjenes ved Haandkraft. Laasningen af Ror og Styreflader foretages ved en Central Laaseanordning i Førerrummet.

Der er installeret to Sæt elektriske Flyvein-

strumenter arrangeret i separate Funktionsgrupper, saaledes at Aflæsninger kan sammenlignes under Flyvningen og Variationerne derved hurtigt kan opdages.

Det elektriske System er arrangeret i to af hinanden uafhængige Sektioner, der normalt er sammenkoblet gennem en automatisk Udløsningsanordning.

Brandvarselssystemet, der omfatter Motorer, Varmerovne og Fragtrum, er baseret paa det termoelektriske Princip — Brandalarmlamperne er placeret paa Instrumentbordet i Tilslutning til den Udløsningsknap, som kontrollerer Brandslukkeren.

Brændstoftankene er anbragt i Ydervingerne. Højre Motor fødes med Benzin fra højre Vinges Tanke og venstre Motor fra venstre Vinges Tanke. Gennem et enkelt Forbindelsesrør kan der pumpes Benzin fra den ene Vinges Tanke til den anden Vinges Tanke.

Tankene kan i Nødsfald tømmes gennem Aabninger i Vingespidserne.

Til Forhindring af Isdannelse paa Vinger og Haleflader findes et særligt Opvarmningssystem. Det bestaar af tre Benzinovne, en i hver Vinge udenfor Motornacellerne og en i Halen.

Dette System, der anvendes blandt andet i Boing Stratorcruiser og i DC6 er endnu ikke gennemprøvet i Scandia, men Forsøgene ventes afholdt i de nærmeste Dage.

Vedrørende Luftfartøjets Flyveegenskaber har kendte Piloter fra forskellige Lande, som har fløjet med det, udtalt sig meget rosende. Særligt fremhæves, at Landingshastigheden er forholdsvis lille, at Stallingskarakteristikkerne er særdeles gode, og at Egenskaberne under Flyvning med een Motor stoppet er særdeles tilfredsstillende.

Ved en Gennemgang af det omhandlede Luftfartøj faar man det Indtryk, at man her staar over for et godt, solidt og velbygget Trafikluftfartøj, og et Luftfartøj, der i sikkerhedsmæssig Henseende paa den gode Side tilfredsstiller de Krav, der stilles af Luftfartsmyndighederne i ICAO Medlemsstaterne. Der er Grund til at fremhæve det Initiativ, der er taget af Svenska Aeroplan-Bolaget, og det gode Resultat, dette har naaet. Det vil utvivlsomt være af stor Værdi, ikke mindst for det Samarbejde, der er i Gang inden for de skandinaviske Landes Luftfartsselskaber, at man i Sverige har en fremragende Flyvemaskineindustri som den omhandlede. Det maa haabes, at den vil være i Stand til fremtidigt at konkurrere med tilsvarende Industrier i de store Lande ikke alene til Gavn og Glæde for Sverige, men for hele Skandinavien.

M. P. Eskildsen.

★

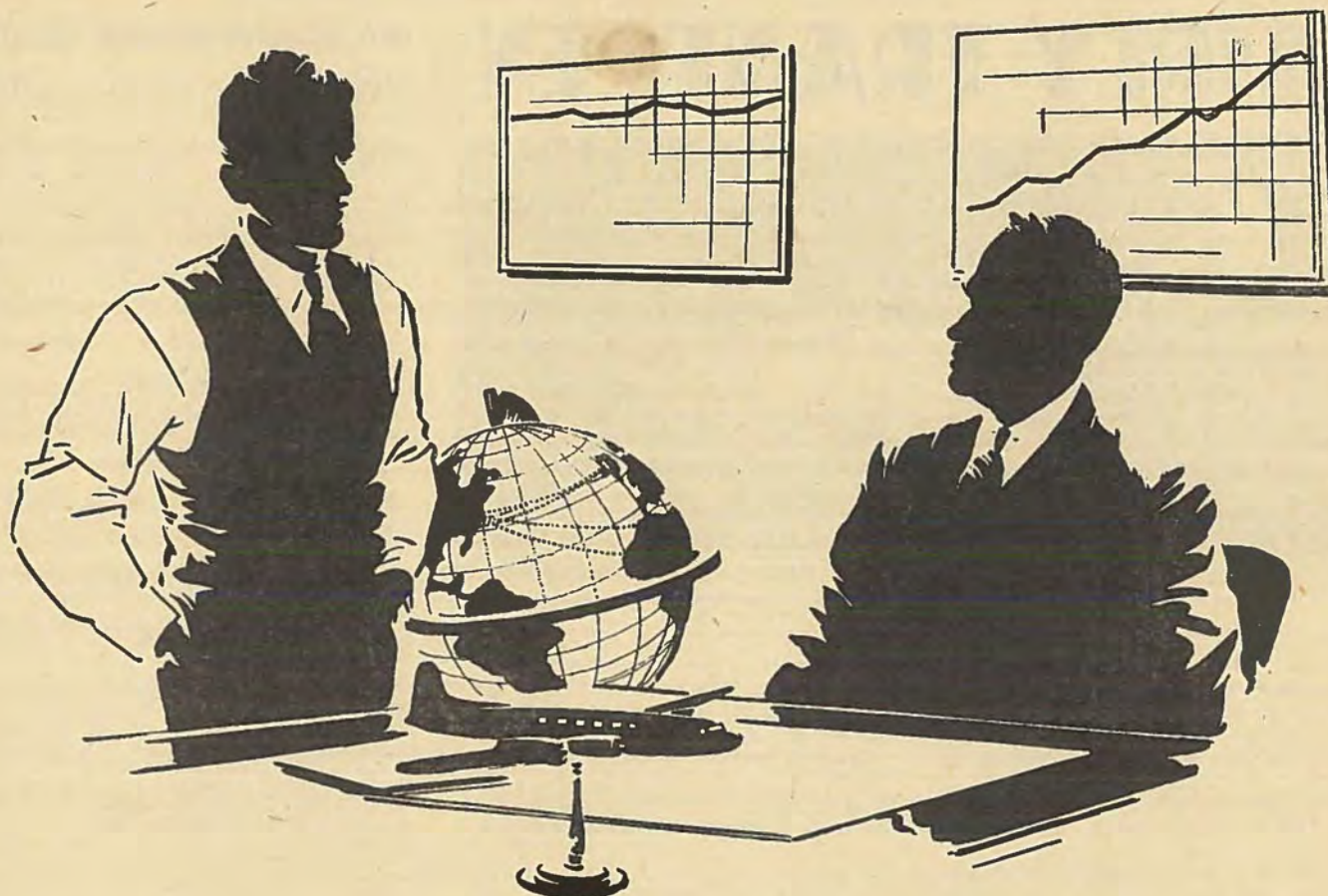
FLYVNINGEN I AUSTRALIEN

Der foregaar en meget betydelig Mængde Flyvning i Australien, mere end man i Almindelighed forestiller sig. Det hænger naturligvis sammen med, at dette store og forholdsvis tyndt befolkede Kontinent egner sig glimrende for Lufttrafik.

I Virkeligheden er Trafiktætheden paa de australske Lufthavne større end paa de største europæiske. I August-September havde de to største Lufthavne, Mascot ved Sydney og Essendon ved Melbourne, over 2400 Starter og Landinger pr. Maaned, mens de 13 travleste europæiske Havne havde godt 1350 i Gennemsnit. Iflg. en australsk Sammenligning havde i tilsvarende Periode de største europæiske Havne: Northolt ved London godt 2500, Københavns Lufthavn knap 2500 og Amsterdam ca. 2350 Starter og Landinger.

★

Iflg. en hollandsk Opgørelse har London 153 Starter og Landinger pr. Dag, Paris 79, København 76 og Amsterdam 74.



Lige fra de første Udkast til Pratt & Whitney's nye Twin Wasp Motor, Type R-2180, har Konstruktører og Ingeniører haft tre Hovedformaal for Øje: **Paalidelighed, økonomisk Drift og bekvem Vedligeholdelse.**

I Dag er alle tre Faktorer af vital Betydning for Lufttrafikken. Det er i mange Tilfælde dem, der afgør, om Resultatet bliver Gevinst eller Tab. I Forstaaelse heraf tilbyder Pratt & Whitney den robuste, økonomiske R-2180 Motor med dens interessante Muligheder for Forbedring af mange eksisterende to- og fire-motorede Luftfartøjers Ydelse.



UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa:
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VOUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

FAIREY TRÆNEREN — en engelsk-belgisk Skoleflyvemaskine med en ny Idé



Fairey Træneren i Luften. Man ser tydeligt »Hakket« i Overbygningen — strømningsteknisk ugunstigt, men praktisk for Udsynet fra bageste Sæde.

EN ny Skolemaskine for Begynderskoling er for kort Tid siden blevet præsenteret i England. D. v. s. egentlig er den ikke ny, for Prototypen, indregistreret OO-POM, blev bygget i 1938 i Fairey's belgiske Afdeling, konstrueret af E. O. Tips, og hed den Gang Tipsy M. Da Tyskerne invaderede Belgien, blev den fløjet til Moderfabrikken i England. Efter

Krigen har Hr. Tips og Sønnen Maurice Tips bygget den om. Udstyret med en Gipsy Major X Motor paa 145 HK er den i samme Klasse som vor egen KZ II-T.

Det mest bemærkelsesmæssige ved den nye Træner er Cockpit-Arrangementet. Ved de fleste Typer, hvor Sæderne er arrangeret bag hinanden, lader Udsynet fra det bageste Sæde

meget tilbage at ønske, især naar Maskinen er lukket. (Dette har nok ogsaa været medvirkende til, at KZ II-T fik to aabne Cockpits i Stedet for det lukkede »Drivhus« paa den civile Prototype). Man har paa Fairey-Træneren løst Problemet ved at bygge et »Hak« ind i Overbygningen, saaledes at der bliver lidt »Frontrude« for den bageste Flyver, hvis Udsyn fremefter derfor bliver betydeligt forbedret.

En anden interessant Detalje er, at man i Stedet for den almindelige Acetylen-Svejsning har anvendt en særlig Bronze-Svejsning, der baade er billigere og »sundere« for Staalrørene.

Iøvrigt er Maskinen af konventionel Konstruktion. Kroppen er fortil beklædt med Metal, i Midten med Krydsfinér og bagtil med Lærred. Planerne er i tre Dele, idet Centralplanet indgaar i Kroppens svejste Konstruktion. Yderplanerne er dels af Staalrør, dels af Træ med Krydsfinérforkant og Lærredbeklædning.

Maskinen er fuldt kunstflyvningsdygtig. — Data: Spændvidde: 10 m; Længde: 8,38 m; Planareal 14,35 m². Tomvægt: 560 kg; Nyttelast: 270 kg; Fuldvægt: 830 kg. Topfart 218 km/T; Rejsefart 168 km/T; Stallingsfart: 92 km/T (med Flaps). Stigehastighed ved Jorden: 5,2 m/Sek. — Rækkevidde 635 km.

Royal Air Force's nye Skoletype: Percival Prentice

DE KRAV, der stilles til moderne militære Skolemaskiner, ændres ganske naturligt med Udviklingen af de aktive militære Typer. Efterhaanden som der flyves med hurtigere og tungere Typer, bliver Skridtet fra Træningstyperne til Militærttyperne større. Englænderne har derfor nu indført en Type Træningsmaskine, som afviger i betydelig Grad fra tidligere.

Percival Prentice er med en Fuldvægt paa 1740 kg og en største Fart paa 242 km/T baade tungere og hurtigere end f. Eks. Tiger Moth og Miles Magister. Den er beregnet paa at træne Begyndere betydeligt længere frem, nemlig 110 Flyvetimer imod tidligere 65 paa Tiger Moth, inden man gaar videre paa f. Eks. Harvard. Den kan flyve i daarligt Vejr — baade i stærkere Vind og mindre Sigt. Der er fuldt Instrumentflyvnings- og Radioudstyr.

Karakteristisk for den nye Art af Træningsmaskiner er, at Lærer og Elev sidder ved Siden af hinanden, hvilket dels giver bedre Kontakt, dels vænner Eleven til ikke at sidde midt i Maskinen, hvilket gav ham Vanskeligheder ved Overgangen til større Typer. Endvidere er der Plads til en tredje Mand bagi; her kan andre Elever med Fordel følge deres Kammerater foran og lære af deres Fejl. Et lignende Arrangement har ogsaa Fokkers nye »Instructor«, som vi omtalte i December- og Januarnummeret.

Prentice er et konventionelt lavvinget Mo-

noplan med fast Normal-Understel (Englænderne er længe om at anerkende Næschjulett) og en 251 HK Gipsy Queen 32 (eller 295 Gipsy Queen 51 Motor). Det er en meget stærk Helmetalskonstruktion, der kan taale haard Behandling fra Elevernes Side.

Karakteristisk for Maskinen er, at Planerne har, hvad Modelflyverne kalder »Ører«. Dette skyldes, at den oprindelige V-Form var util-

strækkelig, og for ikke at skulle ændre alt for meget opnaaede man tiltrækkelig Stabilitet ved disse effektive, men ikke særligt skønne Plantipper.

Data: Spændvidde 14 m, Længde 9,5 m, Højde 2,6 m. Tomvægt 1390 kg, Fuldvægt 1740 kg. Max. Fart: 242 km/T, Rejsefart 230, Stallingsfart med Flaps 91 km/T. Stigeevne 280 m/Min. Maximal Rækkevidde 832 km.



Den tresædede Percival Prentice med de karakteristiske »Ører« i Plantipperne.

C H I P M U N K



The

D E H A V I L L A N D

basic trainer



Ogsaa store Tab for engelsk Lufttrafik

I FLYV Nr. 2 Side 29 bragte vi en Artikel om de store Tab, som de amerikanske Luftfartsselskaber led i 1947. Man regner med, at de store engelske Selskaber har haft et Underskud paa 10 Millioner Pd. Sterling eller ca. 200 Millioner Kroner.

De tre store engelske Selskaber er som bekendt British European Airways Corporation (BEA), der beflyver de europæiske Ruter, British Overseas Airways Corp. (BOAC), som beflyver Nordatlanten og Imperieruterne, samt British South American Airways Corp. (BSAA), der flyver paa Sydatlantehavsrueten m. m.

Af disse havde BEA 2 Millioner Pd. Sterl. i Underskud, BOAC 8 Millioner, mens BSAA viste et lille Overskud paa 32.000 Pd. Sterl. Disse Resultater omfatter Aaret op til 31. Marts 1947, men var hverken for BEA eller BSAA et fuldt Aar, da de først kom i Gang i Løbet af Aaret.

Billigere at betale hver Passagerer 1000 Kr. for ikke at flyve.

Man har regnet ud, at det havde sparet den britiske Skatteyder Penge, hvis man havde betalt hver Passager 1000 Kr. og bedt ham rejse med Tog eller Skib! For BOAC's Vedkommende er Underskudet nemlig paa 1240 Kr. pr. Passager.

Hvad er nu Grunden til disse Kæmpeunderskud? De stammer, som saa mange andre af Englands Vanskeligheder i Øjeblikket, fra den

anden Verdenskrig. Under denne enedes man som bekendt om, at U.S.A. skulde bygge Transportmaskiner, mens England byggede Jagere og Bombere. Som Følge deraf manglede England nu egnede Trafikflyvemaskiner. Man har maattet klare sig med en stor Mængde halvmilitære Typer, dels Transporttyper, dels ombyggede Bombemaskiner. Den 1. April 1946 havde BOAC 207 Maskiner af ikke mindre end 19 forskellige Typer. Alle disse Typer har været uhyre økonomiske, og bortset fra nogle faa Constellations har England ikke haft Raad til at anvende Dollars paa moderne amerikanske Trafikflyvemaskiner, ligesom man endnu ikke har faaet fremstillet tilfredsstillende engelske Typer, da det som bekendt tager adskillige Aar at fremstille nye Typer. Man regner med 5-7 Aar i Øjeblikket, men Tendensen gaar i Retning af endnu flere Aar fra det Øjeblik, man begynder at tegne en ny Type, til den er i planmæssig Drift. Saaledes begynder man at arbejde paa Lockheed Constellation i 1938, og den kom ikke i regelmæssig Drift før i 1946, og selv da var der Vanskeligheder med den.

Man regner da, siger BBC's Luftfartsmedarbejder, Charles Gardner, først med at have økonomiske britiske Typer i Drift efter 1950. Indtil da maa der flyves med Tab.

Man havde regnet med, at man i Mellemtiden kunde faa Glæde af Avro Tudor'en, der benyttede visse Dele fra Lancaster og Lincoln Bomberne. De har imidlertid ikke vist sig at svare til Forventningerne, og der

har iøvrigt rejst sig en stormende Diskussion og en stor Strid om Ansaret herfor.

BSAA og BEA

Iøvrigt har BSAA, som altsaa viste et lille Overskud, indsat en senere Tudor-Version, Tudor IV, paa sine Ruter, og man erklærede at være tilfreds med disse Maskiner. Senere er én imidlertid forsvundet paa Atlanterhavet, — dette behøver ikke at være Maskinens Skyld, men medførte alligevel, at den fik Flyveforbud indtil videre. Der blev fra Selskabets Leder, Air Vice-Marshal D. C. T. Bennett, rettet Kritik mod Ministeren herfor, og da han endvidere var uenig med Selskabets Bestyrelse, blev Resultatet, at den Mand, som havde fløjet sit Selskab med Overskud, blev afskediget. Bennett, der under Krigen var Leder af Stifinder-Styrken, som banede Vejen for Bombemaskinerne, har gentagne Gange udtalt sig skarpt om »Papirkrigen« i Administrationen og var derfor naturligvis upopulær visse Steder.

BEA havde ligesom de øvrige Selskaber haft en Masse Overgangsvanskeligheder med for mange og uegnede Typer, Vanskeligheder med Lufthavne og Reparationsplads o. s. v. Da man endelig fik en Flaade af Vickers Vikings, maatte man tage dem ud af Drift en Tid paa Grund af en Fejl ved Afslutnings-systemet. Selskabet klagede ogsaa over store Udgifter til Landingsafgifter og til den særlig store Benzinskat i England.

De store Underskud kan altsaa henføres til Overgangsvanskeligheder ved Starten af de nye Selskaber efter Krigen. Man regner med, at allerede det næste fulde Fredsaar, som nu er endt, vil vise noget mindre Underskud, naar Regnskabet engang bliver gjort op.

LANDING I SIDEVIND

Af „Kestrel“. Oversat fra „Light Plane“ af E. C. Rydmann

FRA Motorflyvningens første Dage har man prøvet at udvikle et Understel, hvor Hjulene kan dreje sig efter samme Princip som Thebordshjul for at simplificere Start og Landing. I den seneste Tid har der været Røre om Spørgsmaalet i den aeronautiske Presse i De forenede Stater paa Baggrund af de talrige Forsøg, der for Tiden anstilles med drejelige Understel af forskellige amerikanske Selskaber. Denne Udvikling kan imidlertid ikke siges at være af ny Dato, da Louis Bleriot er almindelig anerkendt som den fornemste Pioner inden for Arbejdet med det drejelige eller svingbare Understel, og forskellige Bleriot-Konstruktioner var bygget over Drejemomentet allerede i 1909. Ogsaa i England er der foretaget en Mængde Eksperimenter, hvoraf særligt fremhæves Westland Aircraft Limited's Forsøg paa at udstyre en Lysander med dette Aggregat i 1938 med Henblik paa dets mulige Anvendelse under en Krig. Fordelene ved en Maskine, som kan lande og lette paa relativt begrænsede Omraader uanset Vindretningen, er indlysende, men Eksperimenterne blev afbrudt, muligvis som Følge af Selskabets mange presserende Opgaver paa det paagældende Tidspunkt. Et britisk Eksempel af en senere Dato paa en Maskine udstyret med drejeligt Understel var Aeroglypt IV, som det desværre gik ilde, idet den knustes ved Landing i November 1946, hvilket dog ikke kan lægges Understellet til Last. Denne Ma-

skine, der var en lavvinget 2-Motorers Type, var monteret med et drejeligt Understel, konstrueret af Maskinens Konstruktor Mr. Helmy, og denne arbejder videre paa saavel Maskinen som Understellet.

Maskiner skal efter de nugældende Regler starte og lande omtrent mod den fremherskende Vind, hvilket er Aarsagen til de mange Startbaner, man ser paa de store Flyvepladser. Disse Startbaner gør det jo unødvendigt for Piloten altid at kunne lande i Modvind. Der kan saaledes kun bruges een Startbane ad Gangen — nemlig den i Vindretningen. Hvis man imidlertid kunde komme ind paa overalt at anvende drejeligt Understel, vilde Kravene til Lufthavnene kunne simplificeres betydeligt, idet der til almindelige Formaal kun behøvedes Startbaner i to Retninger, og Besparelsen i Anlægsomkostninger vil være indlysende.

To Typer paa Understel anvendes almindeligt i Dag, nemlig Næschjul-Typen og den mere almindeligt anvendte Halehjul-Type. Fælles for begge Typer er, at Hovedhjulene ikke kan gaa sideværts, medens Næse- eller Halehjulet er »Thebordshjul«. Hvis man forsøger en Landing i Sidevind med et Halehjul-Understel, er Resultatet ofte et »ground loop« — Maskinen svinger hurtigt om sig selv. Selv om man ikke er udsat for denne Risiko med Næschjul-Understellet, medfører en Sidevinds-Start nogen Vanskelighed paa Grund af den

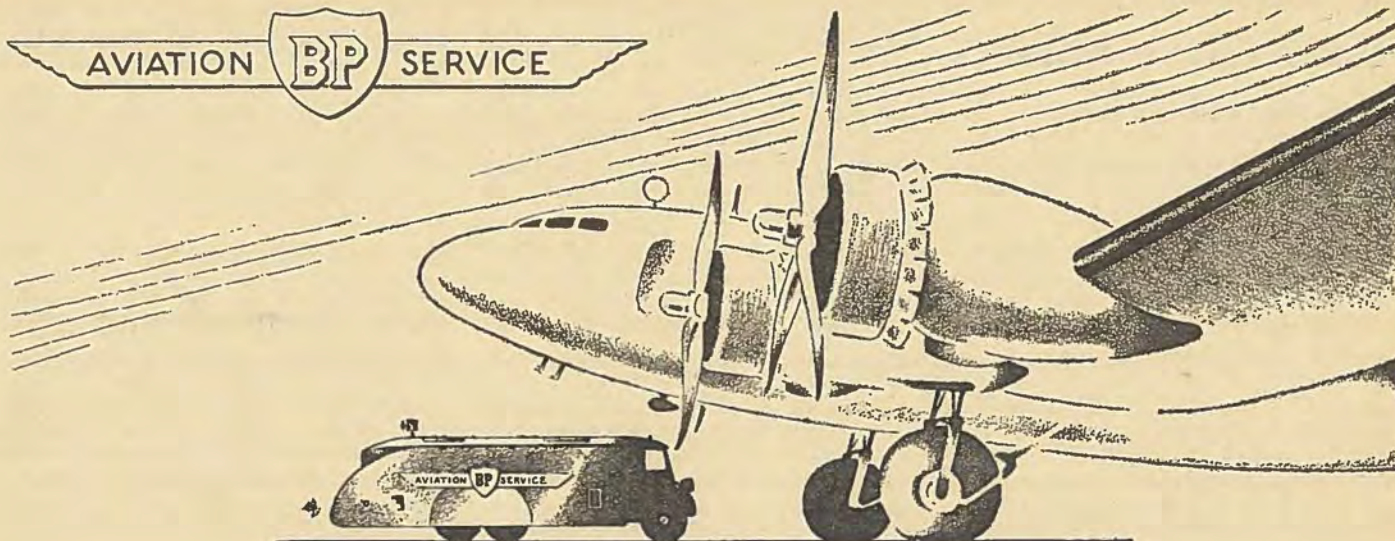
pludselige Forandring i Maskinens Stilling i det Øjeblik, den letter. Selv om Løsningen af Problemet ved Sidevinds-Flyvning synes at ligge i drejelige Hovedhjul, er der dog en Række Vanskeligheder at overvinde med Hensyn til Monteringen, der kræver yderligere Udvikling og Undersøgelse, af hvilke »Shimmy« er den vigtigste, og det ser ud til, at der vil gaa et antageligt Stykke Tid endnu, før det drejelige Understel bliver accepteret til alle Maskiner.

Eksperimenter i U. S. A. af nyere Dato.

Blandt de Ting, der er fremme i U. S. A., har Fairchild Aircraft Division udarbejdet et Aggregat, der hævdes kun at forøge Vægten med ca. 14 kg. og som med smaa Ændringer kan indrettes til Brug i lette Maskiner. Der er foretaget et betydeligt Antal Prøver med en Fairchild P.T.-26, monteret med drejelige Hovedhjul. Firestone Aircraft Corporation eksperimentere med et Gummi-Fjeder-Landingsstel i et drejeligt Næschjul-Arrangement, der paastaas at sætte Maskinen i Stand til at styre op mod Vinden, medens Hjulene løber hen ad Startbanen i en Vinkel af 30° paa Maskinens Retning. Goodyear Aircraft Corporation er ligeledes i Færd med at udvikle et lignende Aggregat, og de første Prøver har vist, at en Standard Piper Cub med dette Udstyr kan lande i en Sidevind paa indtil 50 km i Timen.

Andre Maskiner, der er blevet prøvet med denne Type Understel, gaar fra North American Navion til Douglas DC-3, og det ser saaledes ud til, at Teknikken i Sidevinds-Start og Landing ikke er begrænset til lette Maskiner alene, men i lige saa høj Grad egner sig for større Maskiner.

E. C. Rydmann.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Sct. Annæ Plads 5

København

Telf. Central 5455

ENEREPRESENTANT FOR

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY LTD

BRITISH PETROLEUM

KØBENHAVNS LUFTHAVN, TELF. KASTRUP 220

AALBORG LUFTHAVN, TELF. AALBORG 4402



*Special Number for
World Aero Buyers!*

Every aero executive, designer and technician should obtain this important issue of Britain's authoritative air monthly. It contains among other features, a survey of various aspects of British Commonwealth aviation; articles by distinguished airmen and technicians; special announcements by principal Commonwealth and Empire aircraft and aero component manufacturers; and many superb illustrations. Make sure of your copy by posting the Order Form below!

AERONAUTICS covers every phase of world aeronautical development. It is of supreme value and interest to all engaged in aviation. Why not become a regular subscriber, beginning with this special number?

Order from Indkøbs-Centralen, Nyropsgade 17-19, Copenhagen,
or direct from Subscription Manager, AERONAUTICS, Tower House,
Southampton Street, Strand, London, W.C.2., England.

Please send (1) AERONAUTICS (British Commonwealth Air Number) June issue.
(2) AERONAUTICS for one year, starting with June issue.

For June issue only send 3s. 0d.

For annual Subscription (12 issues) send £1 12s. 6d. sterling, (Kr. 34 50).

I enclose remittance value

NAME (Block Letters)

ADDRESS

Date

(F.J. 1948)

★ Containing important announcements
by leading British Commonwealth Air-
craft and component Manufacturers.

Order this BIG NUMBER NOW!

Svæveflyve-Noter

Parisisk Svæveflyverske sætter ny Højderekord.

EN vidtfavnende Pariserinde, Mlle *Elisabeth Boselli*, satte den 22. December 1947 ny international Højderekord i Svæveplan for Kvinder.

Sin Højderekord satte hun i Planet »Nord 2000«, den franske Version af »Olympia« en, ved det franske Svæveflyve-Center »Saint-Auban-sur-Durance«. I kraftig og bøvst Vind blev hun bugseret op i 1100 Meters Højde for at komme i Kontakt med Bølgeopvinden. Hun maatte dog ned i 800 Meter, før det lykkedes hende at komme i Kontakt med Opvinden. I første Omgang løftede den hende op til 2000 Meter, men den kraftige Vind førte hende tilbage til et Faldvindsområde. Ved at presse Farten op paa 110 km/T lykkedes det hende dog at komme tilbage i Opvinden, og med en gennemsnitlig Stigning paa 1 m/Sek. naaede hun op til Bølgekammen i 5300 Meters Højde.

Paa Tilbagevejen mødte hun igen nogle Lenticularis-Skyer og gik med op fra 2000 til 4000 Meters Højde. Heroppe tog Opvinden af samtidig med, at Mørket begyndte at sænke sig, saa hun besluttede sig til at gaa ned og lande. Landingen skete Kl. 17.55 — efter en Flyvetid paa ca. 4 Timer.

Nytaarsnat 1947/48 blev den franske kvindelige Varighedsrekord forbedret. Mlle *Marcelle Choisnet*, der ligeledes fløj »Nord 2000«, holdt sig i Luften i 19 Timer og var under hele Flyvningen i Forbindelse med Jorden.

Frankrig ligger i det hele taget godt til rent svæveflyvemæssigt. 282 franske Svæveflyvere har Sølvs C, heriblandt 4 Kvinder og den kendte Modellflyver Guy Borgé.

Ogsaa inden for det franske Luftvaaben skal man begynde at svæveflyve. Til en Start er stillet følgende Planer til Raadighed: 1 to-sædet Skoleplan, 2 Skoleglidere og et Svæveplan. Det lyder maaske ikke af saa meget, men maa sikkert i første Omgang betragtes som et Forsøg.

Svæveflyvningen i Frankrig har aldrig haft et saa stort Aar som 1947. Der er 1200 Planer i Brug. Med disse er udført 230.000 Starter og 38.000 Flyvetimer. Der blev taget 1100 B-Diplomer, 800 C og udført 800 Betingelsesflyvninger til Sølvs C samt 23 til Guld-C.

Stor Tilslutning til Vandel!

Som det var ventet, strømmede Tilmeldelserne til Vandellejren ind faa Dage efter, at Unionen havde sendt Indmeldelsesblanketterne ud. De to F-Kursus er forlængst overtegnet — og Svæveflyvere, der agter sig derover paa et eller andet Kursus og endnu ikke har tilmeldt sig, skal ikke betænke sig! Om der skal gives en Rettesnor for, hvilke af Kurserne der er stærkest søgt, kan det siges, at det er de tidlige.

Robert Kronfeld, hvis Død vi omtalte i sidste Nummer, omkom ved Prøveflyvning af Gildeplanet General Aircraft GAL 56, som gik i Splid. Hans Observatør reddede sig med Faldskærm.

Australsk Højderekord.

Den 4. Januar sættes ny australsk Højderekord for to-sædede Svæveplaner, idet der opnaaedes ca. 1200 m. Dette var under en Løjr, hvor der med 4 Planer opnaaedes 400 Starter. Den ikke særligt imponerende Rekord blev ikke større, fordi Besætningen var for let paa klædt og gik ned paa Grund af Kulde. Det er set før ogsaa paa denne Side Jordkloden.

Danske Svæveflyvere i Norge.

Den 29. Februar lykkedes det de danske Svæveflyvere, som vilde »bølgeflyve« i Norge, at komme afsted. Afrejsen var ikke fri for Besværligheder. *Cowboy*, *Klarskov* og *Wellesen*, som skulde mødes med »Polyteknikerne« i København, var paa Vejen ude for et Uheld med Transportvognen, idet Kuglelejet i det ene Hjul brændte sammen. De maatte banke en Mekaniker op midt om Natten, før de kunde fortsætte, — og da de naaede København, 9 Timer forsinket, tændte de sammen med en Bil. Skaden var dog ikke større, end at de kunde fortsætte efter en Time, og i Konvoj med »Polyteknikerne« rullede de uden flere Uheld til Helsingør.

Udover Aarhusfolkene, der havde deres ny-erhvervede Hütter 28 med tilhørende Bil og Transportvogn, var følgende fra »Polyteknisk Flyvegruppe« med paa Ekspeditionen: *Otto Knigh Jespersen*, *V. Askegaard* og *H. Thyregod* medbringende en Baby med lukket Førersæde og ligeledes Bil og Transportvogn. Saa vel Baby'en som Hütteren var forsynet med Ilt-apparat.

Aeronautisk Selskab støttede Rejsen med 200 Kr. og to vederlagsfrie Carnet de passage, som ellers koster 50 Kr. pr. Stk.

Naar disse Linier læses, har vi dem sikkert hjemme igen — forhaabentlig med nogle gode Resultater som en Begyndelse paa 1948-Sæsonen!

O'hart.

FLYVNING



I LYNGLIMT

Rødbyhavn nedlægges.

Fra 1. April nedlægges Nødlandingspladsen ved Rødbyhavn som Flyveplads og overtages af Statens Jordlovsudvalg. Pladsen stammer fra de gode gamle Dage, da Nødlandinger hørte til Dagens Orden. Den er for lille til at modtage Nutidens Trafikflyvemaskiner.

Abonnement paa »Efterretninger for Luftfarende«.

»Efterretninger for Luftfarende« udsendes efter Behov til Certificatindehavere med gyldigt Certificat, Koncessionsindehavere m. m. Andre interesserede kan nu tegne Abonnement til Kr. 5.— for Resten af Aaret paa alle Postkontorer. Enkeltnumre faas for 20 Øre pr. Stk. plus Porto (Frimarker modtages) hos Redaktionen, Flyveledertjenesten, Kbh.s Lufthavn, Kastrup.

Den nye Forsvarsordning.

Forsvarsminister *Rasmus Hansen* meddelte i Begyndelsen af Marts, at han havde anmodet Cheferne for de forskellige Værn om at udarbejde Forslag til en ny Forsvarsordning, hvis Udgifter til Drift og Anskaffelse ikke maatte overstige ca. 250 Millioner Kr. aarlig. Naar Forslaget foreligger hen paa Foraaret, vil Forsvarskommissionen tage fat paa Realitetsforhandlinger, saaledes at Forslaget til den nye Forsvarsordning kan forelægges Rigsdagen i Oktober. Af samme Grund vilde de militære Bemyndigelseslove antageligt kun blive forlænget til Nytaar.

Forsvarsministeren udtalte i Folketinget, at der var anskaffet Skolemaskiner til Luftvaabenet, og at vi havde Flyvere under Uddannelse. Men Antallet var ikke stort, og ingen af Flyvere vilde kunne flyve moderne Jagere før i 1949.

Vindstyrke i Knob.

I »Efterretninger for Luftfarende« af 27. Februar meddeles, at Metersystemet bruges i dansk Kontrolområde. Dernæst angives de

forskellige Enheder, men til Trods for, at vandret Hastighed (Flyvefart) angives i km/T, saa angives Vindstyrken (der ogsaa er en vandret Hastighed) i Knob. Dette ulogiske Forhold siges at stamme fra ICAO-Reglerne.

Det bidrager til at øge den alm. Forvirring, som opstaar ved, at Met. Institut anvender Beaufort's Skala, Svenskerne Meter pr. Sekund, og at Motorflyverne har vænnet sig til km/T.

Til Oplysning for dem, der har glemt det, skal vi meddele, at en Knob = 1 Spind i Timen = 1,852 km/T.

Stor Eksport af Vampires.

I Sommeren 1946 fik Schweiz et Par De Havilland Vampires, som de siden har prøvet meget grundigt. Nu er Prøverne overstaaet, og en Ordre til De Havilland paa 75 Eksemplarer af nyeste Version er Resultatet. Med Reservedele behøver Ordren sig til ca. 45 Millioner Kr.

I 1946 bestilte Sverige et Antal Vampires, som blev leveret — alle ad Luftvejen — paa halvandet Aar. I Januar i Aar fulgte en ny betydelig Ordre fra Sverige, som snart vil raade over flere Hundrede af denne Type. Man ser, at Sverige saaledes vedligeholder et meget slagkraftigt og alsidigt Luftforsvar.

Svenskerne bygger ogsaa selv Reaktorerne paa Licens og har egne Flyvemaskinetyper under Konstruktion.

For England betyder disse Ordre — ogsaa Canada har bestilt Vampires — kærkomne Beløb i »haard Valuta«.

De Havillands Afdeling i Australien har konstrueret en speciel australsk Udgave af den to-motorede D. H. Dove. Man har nemlig bygget en tredie Motor ind i Næsen, har fast Understel m. m. Den nye Type kaldes De Havilland Drover.

Argentina har hos De Havilland bestilt 50 De Havilland Dove til en samlet Værdi Incl. Reservedele af næsten 2 Millioner Pund eller 40 Mill. Kroner. Af en tidligere Ordre paa 20 Maskiner af samme Type er de fleste leveret.

TAL FRA USA

Foruden de store Luftfartselskaber er der et Utal af mindre Erhvervsvirksomheder i U. S. A. I 1947 udstedtes der Tilladelse til ikke mindre end 2000 Selskaber, som tilsammen har 4439 Flyvemaskiner og 8488 Piloter.

Efter 11.000 Svar paa Spørgeskemaer udsendt til mindre Erhvervsvirksomheder og Privatflyvere i U. S. A. har man udregnet, at de forskellige Typer har fløjet følgende Antal Timer i Gennemsnit i 1946: Skolemaskiner 261 Timer, Private 62, Forretningsmaskiner 68, Taxamaskiner 87 Timer.

Produktionen i USA.

Produktionen af mindre — op til 4-sædede — Flyvemaskinetyper i USA i 1947 omfattede ialt 16.122 Maskiner. De i størst Tal byggede Typer var: Stinson Voyager 2662, Cessna 2321, Piper Supercruiser 2158. Over 1000 Piper Cubs, Acronas, Luscombes og Beechcraft Bonanzas blev produceret. 1189 Maskiner blev eksporteret, heraf kun 176 til Europa.

Prisen paa Convair-Liner'en er sat op fra 260.000 til 360.000 Dollars.

Produktionen af det meget opreklamerede Amfibium Republic Seabee er nu afsluttet, da Republic har travlt med andre — og sikkert mere indbringende — Ordre. Flere andre Firmaer er interesseret i at producere Seabee'en. Noget lignende var Tilfældet med North American Navion, som nu fabrikeres af Ryan.

USA planer at bygge et Hangarskib paa 80.000 Tons. De hidtil største har været paa 45.000 Tons.

Holland har ialt 175 civile Flyvemaskiner. Heraf tilhører de 69 KLM, mens Regeringsflyveskolen, som vi fornylig omtalte i FLYV, har 46 og den nationale Flyveskole 19. Fritz Diepen Vliegtuigen har 16. Private ejer ialt kun 11 Maskiner, heraf har Prins Bernhard en Dakota, en Siebel 204, en Messerschmitt Taifun og en Stinson Sentinel.

Luxembourg har nu faaet et Luftfartselskab og har aabnet en Rute til Zürich. Desuden er der Ruter til Paris og Frankfurt. Der anvendes Douglas DC-3, ombygget af Scottish Aviation, som har store Interesser i det nye Selskab. Noget tilsvarende er Tilfældet med Hellinik Airlines i Grækenland.

RESULTATER

To Begivenheder

En Gloster Meteor IV, forsynet med Rolls-Royce Derwent Motorer, øgede d. 6. Februar den internationale 100 km Rekord i lukket Bane til 873,55 km i Timen.

En ny Rekord paa 909,09 km i Timen blev d. 27. Februar sat af en Vickers Supermarine »Attacker« Reaktor Jager, med fuld militær Udrustning og drevet af en enkelt Rolls-Royce »Nene« Turbo Reaktor ved normal Ydelse.

(Rekorderne er endnu ikke officielt anerkendt.)



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.

- overalt hvor det gælder...

DUNLOP

DYNAMISK LÆNGDESTABILITET

Lad os nu blive fri for Hakflyvning

DE fleste Modellflyvere er fortrolige med den statiske Længdestabilitet. De ved, at man kan øge denne ved at benytte et større Haleplan eller anbringe Haleplanet længere fra Modellens Tyngdepunkt, og at det iøvrigt kommer an paa Forskellen i Indstillingsvinkel mellem Plan og Haleplan samt paa de anvendte Profiler.

Det er imidlertid ikke nok, at Modellen reagerer for en Uro i Luften, saaledes at en Drejning omkring Tværaksen bevirker en Drejning i modsat Retning. Det kommer ogsaa an paa, *hvordan* Oprettningen sker.

Vi kender alt for godt den Situation, der f. Eks. opstaar, naar en Svævemodel udløses lidt voldsomt fra Højstartssnoren. Modellen staller, dykker og faar *Fart* paa, retter sig op til et nyt Stall o. s. v. Vi faar det, man populært kalder »Hakflyvning«.

Den dynamiske Længdestabilitet beskæftiger sig nu med Formen for disse Hak. Hvis de bliver større og større og vildere og vildere, ender Modellen hurtigt med et Brag i Jorden. Saa er Modellen dynamisk ustabil. I andre Tilfælde er Hakkene af samme Størrelse hele Tiden, indtil Modellen naar Jorden, ofte ublidt. Saa er Modellen dynamisk indifferent (ligeegyldig). Hvis derimod det andet »Hak« er mindre end det første, og det tredje er endnu mindre, d. v. s. Modellen udjævner Bevægelsen og overgaar til almindelig retlinet Flyvning, ja saa har vi, hvad vi ønsker: den dynamisk stabile Model.

Hvordan gør man sin Model dynamisk længdestabil? Det har man hidtil ikke kunnet læse meget om i Modellflyvelitteraturen, men for nylig har en hollandsk Modellflyver, *Blom*, der er Ingeniør paa Fokker-Fabrikkerne, behandlet Emnet i tre lange Artikler i det hollandske Blad »Avia«. Han støtter sig haade paa Teori og praktiske Erfaringer. Han gaar ikke nærmere ind paa, hvordan man konstruerer en Model, saa den bliver stabil; men han giver en Anvisning paa, hvorledes man

kan trimme enhver Model, saa den udjævner Hakkene. Og det har jo nok saa megen Interesse for den almindelige Modellflyver.

Naar man skal indflyve Modellen, skal man ikke anbringe Tyngdepunktet for langt bagude. Man holder saa fast ved denne Tyngdepunktstilling og trimmer Modellen ved at stille paa Planets eller Haleplanets Indstillingsvinkler. Naar man i Haandstart har opnaaet den fineste Glidning, prøver man den dynamiske Længdestabilitet i Højstart, idet man ved Udløsningsen bringer den i Hakflyvning. Er Modellen ustabil eller blot indifferent, maa man trimme den om. Og det skal man gøre paa den opsigtsvækkende Maade, at man flytter Tyngdepunktet en Smule *bagud*; man tager altsaa en lille Smule Bly af Modellens Næse. Hvis man nu haandstarter den, vil den være haletung og stalle. Man maa derfor trimme den om, idet man mindsker Planets eller øger Haleplanets Indstillingsvinkler en Smule og paany bringer Modellen til sin bedste Glidning i Haandstart. Derpaa højstartes, og nu skulde den dynamiske Længdestabilitet være bedre.

Der er naturligvis ikke Tale om større Flytninger af Tyngdepunktet eller større Vinkelændringer — det hele er absolut en Fintrimning, som skal foretages med megen Omhu. Der er imidlertid nu anvist en Vej, som Modellflyverne kan prøve at følge.

Hidtil har vi kun betragtet Modeller, der hele Tiden flyver lige ud. De fleste Modellflyvere har bemærket, at man redder en Model ud af »Hak« og kan gøre den dynamisk længdestabil paa den Maade, at den kurver. Hvis man f. Eks. har en Kurveklap paa, vil mange Modeller i Stallet glide ned over Vingen og fortsætte i en ny Retning uden at hakke mere. Men derfor behøver Modellen i og for sig ikke at være »rigtig« dynamisk længdestabil.

Forhaabentlig vil denne lille Artikel medføre lidt mindre »Hakkeri« ved Fremtidens Konkurrencer.

NORDISK LANDSKAMP

Den aarlige nordiske Landskamp afholdtes i Norge den 20.—21. Marts. Det danske Hold, der blev udvalgt paa Grundlag af Præstationer i det sidste Aars Tid samt ved en Udtageskonkurrence den 22. Februar paa Beltringe, fik følgende Sammensætning: *Arne Hansen*, OM-F, *Børge Hansen*, Sportsflyveklubben, *Aage Høst-Aaris*, OM-F, samt *Jens Jørgensen*, Sæby. Som Holdleder fungerede Unionens Førsteinstruktør.

DISTRIKTSKONKURRENCER

DMU lader i Aar afholde ikke mindre end 6 Distriktskonkurrencer, og der er udsat 5 Vandrepræmier i hvert af de 6 Distrikter.

Den første Konkurrence var berammet til 18. Januar, men udsattes i nogle Distrikter til 25. 1. og 1. 2. Vejret var paa alle tre Søndage meget daarligt og Resultaterne smaa. Konkurrencerne burde faktisk have været helt aflyst.

Til Gengæld var det glimrende Vej ved Aarets anden Konkurrence den 29. Februar, hvor alle 6 Distrikter gennemførte med udmærkede Resultater. Der var svag Vind, tildels med Dis, og der føltes flere Steder svag Termik, som hjalp godt paa Resultaterne. Der opnaaedes da ogsaa en hel Del Diplomer.

Foruden Vandrepræmierne var der udsat en Thorning Bensen Dieselmotor til det bedste Resultat for hele Landet. Den lykkelige Vinder af denne Præmie, som Fabrikanten rundhaandtet har stillet til Disposition, blev *Børge Jørgensen*, Sportsflyveklubben, der havde en stor Dag, idet han vandt 2 Klasser og tog C-Diplom.

1. Distrikt kunde ikke enes om en Flyveplads inden for Distriktet, men fløj i Roskilde. 2. Distrikt mødtes i Ringsted, mens 3. Distrikt fløj paa Beltringe, 4. Distrikt i Præstbro, 5. Distrikt i Nykøbing Mors og 6. Distrikt i Fredericia.

I hele Landet var der 93 Deltagere. Der var flest Deltagere i 5. Distrikt, hele 32. *Ruth Nielsen* fra »Star« vandt for anden Gang Klasse A 1.

Resultater: 1. Distrikt: A 1: Bj. Reich, 105, 3.52; J. Jacobsen, 105, 2.32; E. Jacobsen, 105, 2.22. — A 2: B. Jørgensen, 105, 3.30; W. Venneke, 105, 3.27; B. Hansen, 105, 3.00. — A 3: B. Jørgensen, 105, 4.06; Bj. Reich, 105, 0.38.

2. Distrikt: A 1: Erik Sørensen, 1.56; A 2: Erik Sørensen, 2.57; H. Jørgensen, 201, 2.22; Rechnagel, 201, 0.59. — A 3: V. Nielsen, 201, 3.21; Rechnagel, 3.19; J. Bauer, 210, 2.54.

3. Distrikt: A 1: Jørg. S. Petersen, 302, 0.23; A 2: Arne Hansen, 301, 3.59; B. Skou, 301, 3.22; Høst-Aaris, 301, 3.11. — A 3: Jørg. S. Petersen, 3.43.

4. Distrikt: A 1: Benny Jørgensen, 404, 2.26; Jens Jørgensen, 405, 1.37; Erik Lund, 404, 1.16. A 2: Torben Meyer, 403, 3.52; Jens Jensen, 405, 3.36; Jens Jørgensen, 405, 2.57. — A 3: Jens Jørgensen, 3.22; Jens Jensen 1.50.

5. Distrikt: A 1: Ruth Nielsen, 508, 2.20; Vagn Aage Magnus, 506, 2.07; Jørg. Vestergaard, 508, 2.01. — A 2: Egon Madsen, 506, 2.59; J. Durup, 506, 2.53; B. Josephsen, 503, 2.43. — A 3: R. Clemensen, 503, 3.20; E. Madsen, 1.47; J. Lillelund, 508, 1.24.

6. Distrikt: A 1: Jens Arne Lauridsen, 608, 2.48; Kyril Hansen, 608, 1.49. — A 2: W. Brodersen, 604, 3.08; A. Jepsen, 608, 2.58; J. A. Lauridsen, 2.39. — A 3: J. J. Jensen, 604, 3.34; P. E. Jepsen, 608, 3.17; K. Stockholm, 608, 2.02.

Første Klubinstruktørkursus

Den 2. Marts aabnedes i Overværelse af Unionens Formand, Red. *Thinesen*, det første danske Kursus for Uddannelse af Klubinstruktører. Det foregik i Sportsflyveklubben i København med Deltagelse af en halv Snes kvalificerede Modellflyvere. Dette koncentrerede Kursus ventes afsluttet først i April. Som Lærere fungerer Kommuneleerere *K. Fiensted-Jensen* og Unionens Førsteinstruktør, Ing. *Weishaupt*.

Hvem vil til England?

Den internationale Lejr paa Eaton Bray i England finder Sted fra 31. Juli til 8. August. Konkurrencerne finder nu Sted efter FAI-Regler og er blevet betydeligt mere værdifulde, end de var oprindeligt. Danske Modellflyvere, der ønsker at deltage, bedes henvende sig til Unionen.

Indendørs DM

Danmarks mesterskabet for indendørs Gummimotormodeller den 4. April er aflyst p. Gr. af for ringe Deltagelse.

WAKEFIELD-KONKURRENCE I AAR

EFTER ni Aars Pause vil den aarlige Konkurrence om Wakefieldpokalen blive genoptaget i Slutningen af August. Det er en engelsk Pokal, udsat af afdøde Lord *Wakefield* i 1928. Englænderne har opstillet Regler for en ganske bestemt Størrelse Gummimotormodel, den saakaldte Wakefieldtype, som benyttes i denne Konkurrence, der regnes for den fornemste Modellflyvekonkurrence i Verden. Der deltager Hold paa op til 6 Mand fra hvert Land. Det Land vinder, som indeholder den Modellflyver, der opnaar størst Gennemsnit af tre Flyvninger (ingen Termikbegræns-

ning). Reglerne kan næppe siges at være up-to-date, men de vil ogsaa blive ændret, hvis England vinder Pokalen. Der er ingen Tvivl om, at Englænderne vil gøre en stor Indsats herfor, men Heldet spiller jo en meget stor Rolle i denne Konkurrence. England vandt i 1928 og 29, USA i 1930 og 31, England i 1933 og 34, USA i 1935, England i 1936, Frankrig i 1937 og USA igen i 1938 og 39. Konkurrencen holdes i det Land, som sidst vandt den, og det bliver derfor i USA, antagelig i Cleveland, hvor der samtidig er FAI Kongres og National Air Races.

Hvor vidt England faar Raad til at sende et Hold, ved man ikke, men Amerikanerne er meget interesseret i europæisk Deltagelse. Iøvrigt kan man deltage ved blot at sende sin Model derover, hvor den vil blive fløjet af en amerikansk Modellflyver. Det nedsetter i Almindelighed Chancerne, naar Modellflyveren ikke selv kan trimme og flyve sin Model, men da Termikken kan blive afgørende, har man jo altid en Chance.

Desværre medfører Materialsituationen m. H. t. Gummi og Balsa, at vi ikke siden Krigen har opnaaet blot nogenlunde rimelige Præstationer med Gummimotormodellerne.

Richard Korda, Wakefieldvinder 1939; Franc Zalc, kendt Modellflyveforfatter og Formand for Wakefieldkomitéen, og til højre Jim Cahill, som vandt i 1938.



NAKSKOV MOTORFLYVEKLUB

afholdt den 28. Februar sin ordinære Generalforsamling. Formanden aflagde Beretning for det forløbne Aar. Klubben begyndte Aaret med 2 Maskiner og har i Løbet af 1947 købt yderligere 3, saaledes at man den 1. Januar raadede over 5 Maskiner (1 KZ VII, 1 Auster og 3 KZ III). Der var 20 Medlemmer, der fik Certifikat i 1947.

Til Bestyrelsen genvalgte Forp. J. E. Olsen,

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

NU har vi igen Lister i alle Maal.

Balsafinér haves.

Trævarerforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

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

Christianssæde, og nyvalgte Sparekasseass. Boel Kjær og Farvehandler P. Albertsen.

AALBORG FLYVEKLUB

Ved Klubbens Generalforsamling i Februar valgtes en Bestyrelse, der har konstitueret sig saaledes: Red. A. Schjøttz-Christensen (Form.), Civiling. Holmquist (Næstmd.), Dir. Langer

Pallesgaard

UR- OG KRONOMETERMAGER

Specialitet: FLYVEURE

Raadhustræde 7 - Telf. Palæ 2634

AERO SPORT

Ekstraordinær Generalforsamling afholdes Lørdag den 10. April Kl. 19.15 pr. i Sportsflyveklubbens Modelflyvesektions Byggelokal i Præstegade. Vigtigste Punkt paa Dagsordenen er Valg af 2 Suppleanter til Bestyrelsen.

Interesserede kan faa alle Oplysninger om Klubbens Virke hos Sekretæren: Fl. Thomsen, Ryparken 66. Tlf. RY. 2117.

(Kasserer) samt Ing. P. Hanefeld-Møller og Prokurist H. Stensbøl. - Kontingentet vil fra Januar 1949 muligvis blive forhøjet fra 15 til 24 Kr.

Klubben har nu faaet Klubhus i Lufthavnen - takket være Flyvestævne og Lotteri. Mens Klubben fik 7000 Kr. ud af Flyvestævnet, tog Staten 17.500 Kr. i Forlystelsesaftalt

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, Grundtvigsvej 7^a, København F.

Annoncepris: Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

CELOSE

(LOVBEŠKYTTET)

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



For Modelfly - Modelbaade - Modelbiler

Statisk Tryk: 2 kg
Pris: Kr. 100.00

Hastighed: over 150 km i Timen
Skriv efter Brochure

DIESELLA 1/s - Agtrupvej 200 - Kolding - Telf. Dalby 60

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

Sportflyg, Alle Typer Sportsmaskiner, rigt ill. Dybtryk 10.65.

Spitfire, Den store engelske Bog om den berømte Jagermaskine, ill. 18.00.

Hurricane, Pragfuld Bog, mange Ill. 3.00.

Helikopteren af Piet Hein. Ill. Fremstilling af Helikopteren gennem hele dens Udvikling, 5.75.

Snabbare än Ljudet, 143 S. Dybtryk 10.65.

Fallskärmar och Fallskärmstrupper, 137 S. Dybtryk 10.65.

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 Diesels, af Dickson, Dieselmotorer i Teori, Praxis og Konstruktion. 128 S. ill. 9.00.

Reaktionsflyg, En ny epok i flygets utveckling, af den svenske Reaktionseksper Sten Langby. 248 S. ill. 15.25.

Model Motor Manual, Haandbog i Modelmotorer for den erfarne Motormodelbygger. 226 S. ill. 16.50.

Flying Scale Models, Planer og Fotografier med Instruktion til Bygning af 16 amrk. Militærmaskiner. 103 S. 8.25.

Gas Models, med Tegning til 21 Benzin-Modeller af alle Typer. 144 S. 11.00.

Model Airplane Design, Fuldstændig Fremstilling af Aerodynamik og Tegning af Modeller, med fundamentale Regler, Formularer og Kurver. 509 S. ill. 20.75.

Scale Models, af den kendte amrk. Tegner Wylam. 3 Bind. Bog I og II hver 62 S. 8.25 pr. Bd. Bog III 63 S. 11.00.

Navy in the Sky, af Lieut. Wallace W. Elton, ill. 104 S. 11.00.

The Model Aeroplane Manual af Sparey & Rippon, 9.00.

Modellplankonstruktion af den svenske Modeleksper 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.

*

Tegn Abonnement paa udenl. Tidsskrifter.

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.

Flying, 1 Nr. pr. Md., Kvt. 6.00.

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.

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. Rydmann, 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. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnens Avedøre 60.

DKDAS og DSvU flyttet

Selskabets Kontor har foretaget en lille Flytning, idet man nu ikke skal gennem Automobiilklubbens Kontorer, men gaar ind ad den modsatte Dør. I denne Side af Bygningen har Selskabet nu 16 Lokaler, mens Dansk Svæveflyver Union har faaet et særskilt lille Kontor.

★

SPORTSFLYVEKLUBBEN

Det har i nogen Tid været klart for Sportsflyveklubben, at man stød overfor betydelige økonomiske Vanskeligheder. Dette fremgik ogsaa klart for Offentligheden af en trespaltet Annonce i Dagbladene i København den 2. Marts — »Sportsflyveklubben søger straks kontant Laan paa Kr. 100.000«.

Forholdet er det, at Klubben har paadraget sig en betydelig Gæld, som der dog er Dækning for i det forhaandenværende Materiel paa 6 Maskiner. (Miles Magister'en er blevet solgt.) Denne Gæld er opstaaet paa Grund af de mange Anskaffelser af Materiel, som har været nødvendige, og Gælden blev naturligvis ikke mindre ved den daværende Forsvarsministers meningsløse 3 Ugers Forbud mod Flyvning paa Lundtofte midt i Højsæsonen. Endvidere mener man nu, at der er fløjet for billigt samt administreret for dyrt.

Paa den anden Side haaber man at kunne rette Sagen betydeligt op ved en ny god Sæson, idet Priserne er blevet sat noget op. Det er derfor, at man søger dette Laan for at kunne tilfredsstille Kreditorerne.

*

Sportsflyveklubben afholder sin ordinære Generalforsamling Fredag den 30. April Kl. 19,30 i Festsalen i Polyteknisk Lærestanstalt, Sølvgade 83. Dagsorden iflg. Lovene.

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

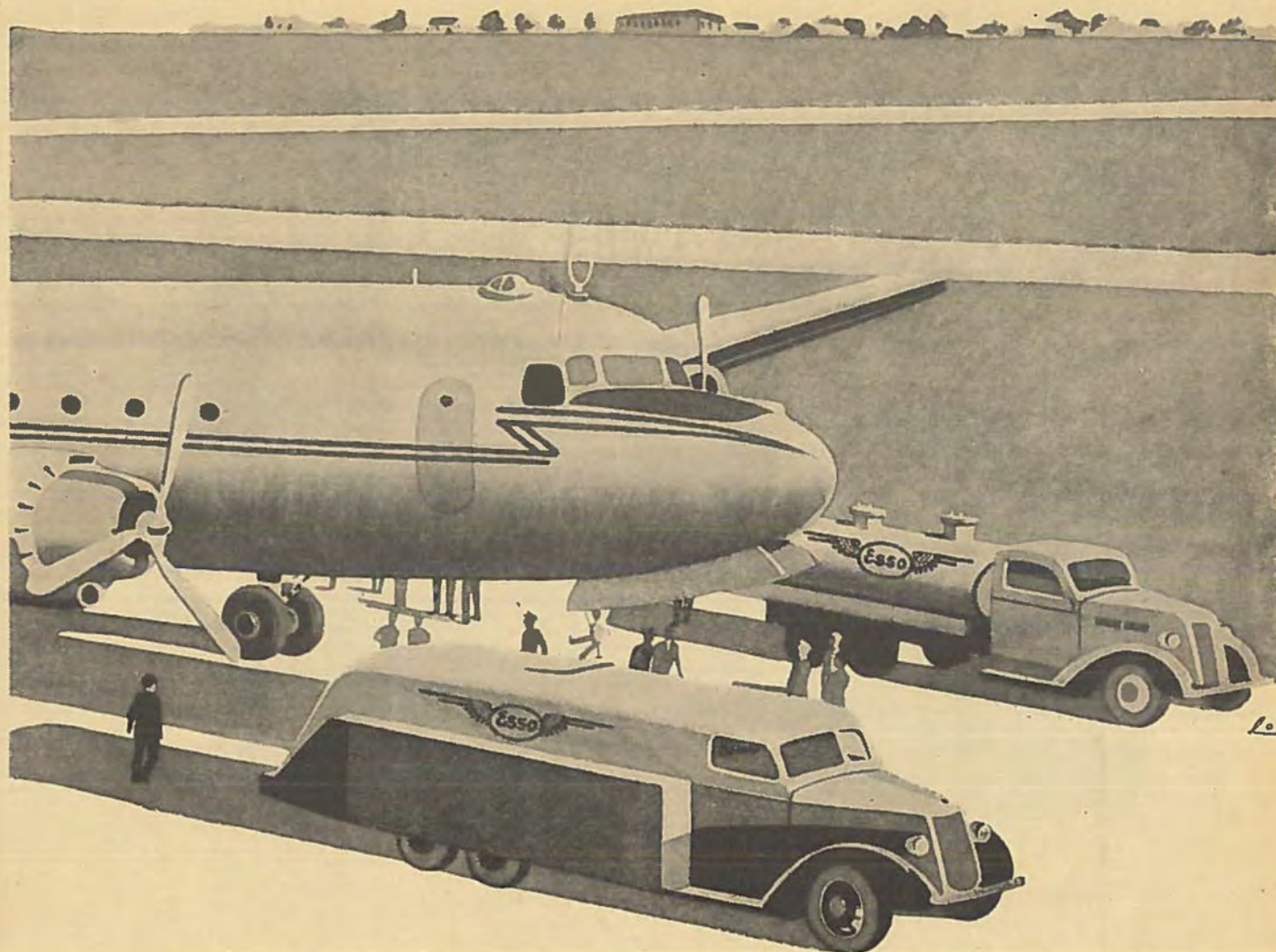
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Hvorhen gælder Rejsen?

Fra Lufthavnen i Kastrup udgaar Det Danske Luftfartselskabs Ruter i alle Vindrosens Retninger. Til Norges Fjelde og Fjorde, til det blaa Middelhav, til de store Hovedstæder og de vigtigste Forretningsbyer føres de paa faa Timer af de moderne, komfortable „Viking“ Maskiner. Med 23 Byer i 16 Lande har DDL regelmæssige, for Størsteparten daglige, Forbindelser. Spar Tid, rejs behagelig - flyv med DDL. Alle Oplysninger og Billetter faar De i Rejsebureauerne og hos

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB

DDL
PARTHAVER I **SAS**



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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 · Postgiro 23.824

FLYV



Nr. 5

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

FLYVNINGEN I NORGE

★

Fotoekspeditionen
i Vestgrønland

★

Kvindelist
er uden Ende

★

Den danske Svæve-
flyveekspedition
i Norge

★

Nordisk Landskamp
i Modelflyvning



PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED

præsenterer



Percival „Prentice“ T. Mark I,

er bygget efter det engelske Luftfartsministeriums Specifikation T 23/43 som en ny Skole-maskine til Royal Air Force. Det er et tresædet lavvinget Monoplan med en 250 HK De Havilland Gipsy Queen 32 Motor og komplet Instrumentflyvningsudstyr, Radio og anden Udrustning til Undervisning.

Lærer og Elev er anbragt ved Siden af hinanden med Dobbeltstyring, mens endnu en Elev uden Styregrejser har Plads umiddelbart bagved i Maskinens Midte.

Queen 32 Motor giver Prentice en maximal Rejsefart paa 233 km/T i 600 m Højde og en Stigehastighed paa 215 Meter pr. Minut ved Jorden. Fuldvægten med tre Personer ombord er 1790 kg.



Alle Oplysninger fra

NORTHERN TRADING COMPANY

Vestre Boulevard 20
(Rådhuspladsen)
København V.

AGENT FOR DANMARK

Tlf. Byen 608

Tlf.



FLYV



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

Nr. 5

Maj 1948

21. Aargang

BENZINSKATTEN

DEN private erhvervsmæssige og sportslige Flyvning betaler nu Vejafgift!

Finansministerens Forslag blev vedtaget, efter at kun een Rigsdagsmand, nemlig Knud Tholstrup (Retsforbundet) havde beskæftiget sig hermed. Han refererede først Statsministerens Ord til FLYV, men vilde iøvrigt ikke som denne være med til at give Flyvningen Tilskud, hvorimod han vilde frede den mod Finansministerens Anslag. Tholstrup forklarede derpaa paa meget saglig Maade, hvorfor Skatten var urimelig.

Ministeren svarede, at han havde faaet mange Henvendelser, men alligevel fandt Forslaget rigtigt. Tholstrup forsøgte saa at faa Skatten begrænset til den rene Skats 15 Øre, idet han fandt Vejafgiften urimelig, men Ministeren fandt stadig uden nærmere Kommentarer Beskatningen rigtig.

Foruden de Prisstigninger, som Forholdene har medført, er altsaa nu kommet en Forhøjelse af Benzinprisen med 34 Øre eller 92 pCt., hvilket betyder en halv Snes Kroner i Timen. Mange af de mindre velstillede, der hidtil har fløjet, maa nu opgive det. En i Sandhed udemokratisk Ordning!

Efter at Danmark i alle Krigens Aar ikke har kunnet uddanne Flyvere og stadig kun uddanner et latterligt lille Antal militære Flyvere, og medens vi stadig maa betale store Beløb i fremmed Valuta til de udenlandske Trafikflyvere, DDL har maattet ansætte, gøres det altsaa endnu mere uoverkommeligt at uddanne sig til Flyver.

I Erindring om den Betydning, Englands Privatflyvere viste sig at have ved at frigøre de faa fuldt uddannede Militærflyvere, som frelste England i 1940, maa man blot haabe, at Verdenssituationen ikke udvikler sig saadan, at Rigsdagen bittert maa fortryde sin negative Holdning.

FLYV

FLYVNINGEN I NORGE

Om DNL og andre Firmaer, nye norske Flyvemaskintyper og Norsk Aero Klubbs energiske Arbejde for Luftsporten i Norge



En Short Sandringham, paa Europas længste indenlandske Flyverute, er mellemlandet i Oslo. Passagerer og Post bringes om Bord.

NORGES Flyvning er præget af, at Landet har været i Krig, og at man derfor paa mange Omraader har maattet begynde forfra med Genopbygningen.

I Modsætning til Danmark har Norge Eskadriller med aktive Militærmaskiner, saasom Spitfires og Mosquitos, idet det norske Luftvaaben, som uddannedes i »Little Norway« i Kanada og som kæmpede sammen med RAF, efter Krigen blev ført hjem til Norge. Men der uddannes i Øjeblikket ikke mange nye Flyvere, og meget teknisk Mandskab m. m. er overgaaet til civil Virksomhed.

En Spitfire er heller ingen første Linies Jager i Dag. Norge har derfor købt 4 D. H. Vampire til Prøve — samme Fremgangsmaade, som Schweiz anvendte, inden Landet nu har bestilt 75.

Det norske Luftfartsselskab.

Det gamle DNL ophørte med at fungere ved Norges Besættelse. Men allerede den norske Regering i London arbejdede med Planerne til et nyt Selskab, som begyndte Flyvningerne 1. April 1946. Aktiekapitalen er 25 Mill. Kr., af hvilke Staten indehaver 20 %, mens 49 % indehaves af forskellige Rederier. Det er da ogsaa en Skibsreder, Ths. S. Falck jr., der er DNL's Formand. Den daglige Drift ledes af Bernt Balchen og Per M. Backe.

DNL samarbejder med de øvrige nordiske Selskaber inden for SAS paa de oversøiske og europæiske Ruter og har desuden et udstrakt indenlandsk Net, som maa omtales, da det spiller en stor Rolle. Det omfatter den »flyvende Hurtigrute«, hvis Hovedstamme gaar fra Stavanger via Bergen, Oslo, Trondheim op til Tromsø, og som beflyves med Short Sandringham Flyvebaade, af hvilke DNL har 3, idet en ny er leveret som Erstatning for den, man mistede sidste Aar. Ruten flyves hver Dag i begge Retninger og er med sine 1850 km Europas længste indenlandske Flyverute; Distancen er længere end fra Kbh. til Rom. Mens det ellers tager 4 Døgn at komme fra Oslo til Tromsø, gøres det ad Luftvejen paa 8 Timer (heraf 5 Flyvetimer). Billetpriisen holdes lavt, kun godt Halvdelen af alm. Flyvebilletpriser, da det er en saa vigtig Rute, og det er da ingenlunde eksklusivt at flyve i Norge. I Forbindelse med Hurtigruten findes andre Ruter, f. Eks. fra Tromsø videre op over Hammerfest til Kirkenes. Paa disse mindre Ruter anvender man Junkers Ju 52 paa Pontoner og finder disse gamle Maskiner ualmindelig velegnede, selv om de er noget økonomiske. Hurtigruten beflyves kun om Sommeren, men man begynder lidt tidligere og slutter lidt senere hvert Aar. I Vinter har man anvendt Sandringhambaadene til Træ-

ning, men man overvejer at lade dem flyve udenlands næste Vinter. Til yderligere Sikring af Ruten er der iøvrigt nu installeret Radarfyrt langs Kysten.

Blandt de indenlandske Ruter maa ogsaa nævnes den populære Vinterrute til Lillehammer, iøvrigt en dansk Idé af Redaktør Jørgen Sandvad.

I Samtrafikken inden for SAS vil Nordmændene specielt tage sig af Fragtflyvningen, da de med deres Skibsrederforbindelser og Kontorer Verden over har særlig Mulighed herfor.

Mens der var Balance paa Regnskabet i 1946, var der p. Gr. af de store Udvidelser Underskud i 1947. Der ydes ikke Statssubvention. DNL fløj i 1947 5,2 Mill. km (61 Mill. Passagerkm og 6,4 Mill. tonkm). Der blev befordret 99.486 Passagerer, 598 t Post og 675 t Fragt.

Flyvepladser.

DNL har Hovedkvarter paa Fornebu, der ligger tæt ved Oslo. Her ser ud som paa de fleste Lufthavne: Der bygges. Iøvrigt var Pladsen før Krigen en af de kostbareste at anlægge i Europa, men den er desværre med sine kun 1200 m Startbaner for lille, kan kun tage Maskiner op til DC3-Størrelse. Den interkontinentale Trafik afvikles over Gardermoen, der ligger lidt længere fra Byen. Endvidere findes der som bekendt Stavangers store Lufthavn, Sola, der som tidligere omtalt i FLYV nu udvides stærkt. Ogsaa enkelte andre Byer har Flyvepladser, men ellers beflyves de norske Byer med Søfly.

For Erhvervs-, Privat-, Svæve- og Modelflyvningen er Manglen paa Flyvepladser meget alvorlig. Kun i Vintermaanederne kan man udfolde sig, naar man har de mange frosne Søer at lande paa. Benyttelse af Ski, der hurtigt og nemt kan paamonteres i Stedet for Hjul, er en Selvfølge i Norge.

Anden civil Erhvervsflyvning.

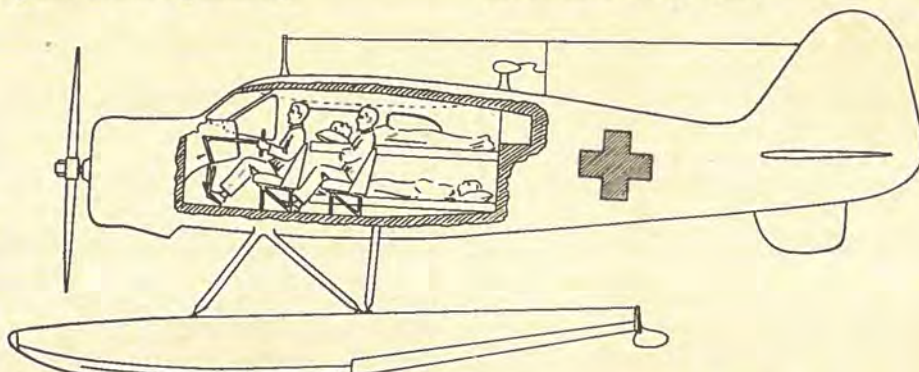
I et Land, der har saa stort Behov for Flyvning — og saa store Skibsfartraditioner — som Norge, findes naturligvis en hel Del andre Firmaer end det officielle Luftfartsselskab. Der findes saaledes Braathens South-American & Fast East Airtransport A/S, som ledes af Skibsreder Braathen og flyver Trampflyvning og Charterflyvning til Kina, Sydafrika og Sydamerika. SAFE har tre Douglas DC4 og en DC3.

Saa er der Widerøes Flyveselskab A/S, det ældste i Norge. Det beskæftiger sig med baade Taxa- og Charterflyvning, Skoleflyvning, Ambulancflyvning, Rundflyvning og ikke mindst Luftfotografering og Kortlægning. Vi omtalte i Nr. 2 S. 44 Virksomheden i 1947. Widerøe har i Øjeblikket en noget broget Flaade (Fairchild Cornell og Argus, Luscombe Silvaire, Piper Cub, Me 108, Avro Anson,

Seabee og KZ III). Man er meget tilfreds med KZ III, hvorimod Seabee i Norge synes at være noget af en Skuffelse.

Saa snart som muligt skal Flaaden standardiseres paa 2-3 Typer. Det er meget vanskeligt at finde Maskiner, der tilfredsstiller de specielle norske Forhold, hvorfor Widerøe har en egen Type under Bygning som nedenfor omtalt. Widerøe har Værksteder paa Fornebu, men opererer om Vinteren fra Bogstadvannet, en frossen Sø nedenfor Holmenkollen lige ved Oslo. Kortlægningen er en væsentlig Side af Firmaets Virksomhed, men det er jo kun faa Dage om Aaret, der tilfredsstiller Luftfotografernes Krav, hvorfor man maa kunne udnytte Materiellet paa anden Maade ogsaa.

Der findes en hel Del andre Erhvervsfirmaer, som hovedsagelig dyrker Taxa- og Rundflyvning, ikke mindst i Vintersæsonen. Nogle af disse er i Færd med at konsolidere sig ved at slutte sig sammen.



Et Snit gennem Widerøes C 5, der viser dens Indretning som Flyveambulance.

To Prototyper under Bygning.

Der er i Øjeblikket to helnorske Typer under Bygning. Den ene er Widerøes C 5, et højvinget 6-Sædet Monoplan, som kan udstyres med Hjul, Ski eller Pontoner og som kan bruges ogsaa til Ambulancflyvning og Fotografering. Den udstyres med en 320 HK Wright eller 450 HK Pratt & Whitney Motor. Data: Spændvidde 13,7 m, Længde 9 m, Tomvægt 1160 kg, Fuldvægt 1885 kg. Rejsefart (formodentlig med 320 HK) 210 km/T, Rækkevidde 1000 km, Tophøjde 4600 m.

C 5, der snart er færdig, blev paabegyndt allerede før Krigen og er konstrueret af Ing. Birger Hønningstad. Denne er i Øjeblikket i Gang med en endnu større Maskine, nemlig Amfibiet 5 A, som bygges af Firmaet Norsk Flyindustri paa Fornebu. Ing. Hønningstad har tidligere arbejdet i Amerika (Sikorsky). 5 A er en tomotors Helmetalkonstruktion, bygget til Ambulance- og Passagerflyvning med Plads til op til 10 Passagerer og 3 Mands Besætning. Den er specielt beregnet for norske Forhold, idet den uden Ændringer kan operere fra baade Land, Vand og Sne! Det er en Flyvebaad med Støttepontoner inde paa Kroppen (a la Dornier). I disse sidder et optrækkeligt Ski/Hjul-Understel. I Norge kan man nemlig godt komme ud for om Vinteren at starte fra Vandet paa Vestkysten, komme ind og lande paa Fornebus Startbaner og fortsætte op paa snedækkede frosne Søer i Højfjeldet. 5 A's Dele er byggede, men mangler endnu alle Installationer. Bygningen understøttes af den norske Stat.

Det meget grundige Konstruktionsarbejde omfatter indgaaende Vindkanalundersøgelser

i Stockholm og Vandkanalprøver i Trondheim.

Iøvrigt bygger Norsk Flyindustri Pontoner, som anvendes af mange Typer paa op til 1400 kg Fuldvægt. En af de sidste Typer, man har leveret til, er den svenske SAAB Safir. Pontonerne er meget enkle at montere. Det er iøvrigt en udbredt Misforstaaelse, at man mister megen Nyttelast ved at montere Pontoner paa. Da der tillades en større Fuldvægt paa Pontoner, er Tabet kun paa 3-5 %.

Link-Instituttet.

I Oslo findes en privat Link-Træner Skole, som indehaves af Lt. Endresen. Her kommer Braathens Flyvere og træner Indflyvning paa Cairo og Hongkong, her kommer Luftforsvarets Oslo-Personale for at vedligeholde Flyvetræningen. Oslo Flyveklub kræver 5 Timers Link-Træner-Flyvning, før man maa begynde at flyve rigtigt. Viderekomne Privat- og Svæveflyvere kan faa et Instrumentflyvningskursus til 150 Kr. for 10 Timer.

For Tiden har man i Samarbejde med Aero Klubben en anden Link-Træner paa Turné ude i Landet hos Klubberne. Da man hørte, hvor vi herhjemme savner en Link til Privat- og Svæveflyvning, blev man interesseret i at undersøge Mulighederne for at udstrække denne Tur til Danmark ogsaa.

Norsk Aero Klubb viser Initiativ.

NAK mistede under Besættelsen for over 100.000 Kr. Materiel og Penge og har maattet begynde forfra. Generalsekretær Helge Jacobsen, selv aktiv Flyver, og Modelflyvechefen Mölbach arbejder med deres danske Kontordame i et uselt Kælderlokale i Stortingsgatan, hvor ogsaa Link-Instituttet bor.

Trods de vanskelige Forhold arbejdes her med Initiativ og Energi, og man maa indrømme, at NAK, hvis Formand er Bernt Balchen, virkelig faar udrettet noget.

Her gøres virkelig noget for Motorflyverne i Modsætning til, hvad Tilfældet er i Danmark. NAK har selv to Interstate Cadets, nærmest en forbedret Cub-Type, og har trods stort Besvær skaffet 50 Piper Cubs til Norge, hvor Klubberne efter endt Hovedeftersyn køber dem for kun 10.000 Kr. Herudover findes 15 private Cubs, saa det vrimer af dem. Der er i Øjeblikket 50 Klubber under NAK, de fleste »Enhedsklubber». I Modsætning til Hovedparten af de danske Motorflyveklubber viser de norske Klubber stor Forstaaelse for Modelflyvnings grundlæggende Betydning. NAK har udarbejdet en grundig Instruktion for Cub-Vedligeholdelse, for Uddannelse m. m. Mens Norge først efter Krigen fløj efter de gamle lempelige Regler, forlanges nu som i

KZ III paa Ski; N. A. K.s Næstformand Sindre Hesstvedt ejer bl. a. en KZ III, som om Vinteren lander paa Ski.



De to tidligere Luftfartsudstillinger

Mens Efteraarets store Udstilling forberedes,
er det værd at kaste et Blik tilbage

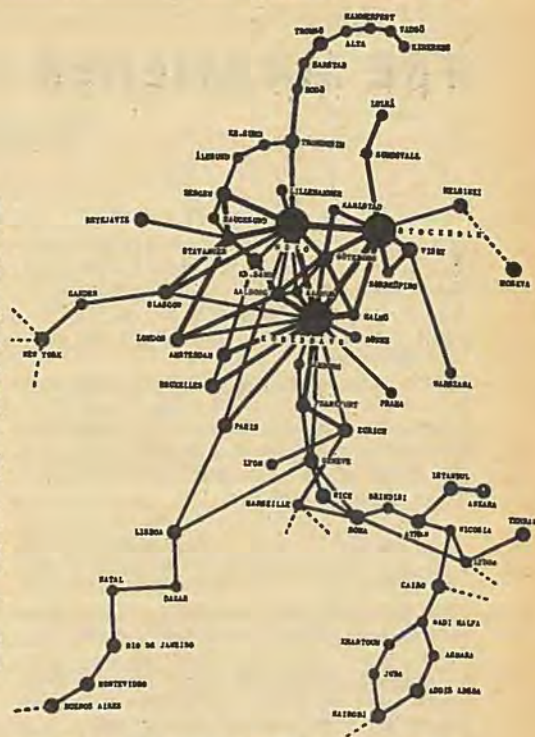
DEN 1. internationale Luftfartsudstilling i København fandt Sted fra 17. August til 2. September 1927 i Forum og gav Selskabet et Nettooverskud paa over 24.000 Kr., mange Penge paa den Tid. I de foregaaende Aar havde Selskabet ligget næsten stille, men i 1926 var man begyndt at arbejde med Udstillingsplaner paa Initiativ af Kaptajnerne *Ussing* og *Krause-Jensen*. Bestyrelsen var dog meget betænkelig ved at indlade sig paa dette Eksperiment. Dir. *Willie Wulff* fungerede som Generalsekretær og foretog Rejser til Udlandet for at skaffe Udstillere; men dette var vanskeligt, og i Marts vedtog man at aflyse Udstillingen.

Da fremkom Kapt. *Krause-Jensen* paa et Konsortiums Vegne med et nyt Tilbud, som var uden økonomisk Risiko for Selskabet, og der nedsattes da en Udstillingskomité med Dir. *Tyge J. Rothe* som Formand for Selskabet. Trods den korte Forberedelsestid lykkedes det dog at gennemføre en særdeles vellykket Udstilling og i Forbindelse hermed et skandinavisk Flyvestævne i Kastrup. Dæverende Kronprins *Frederik* var Protektor.

Den 2. internationale Udstilling fandt Sted præcis 7 Aar senere, fra 17. August til 2. September 1934. Der var over 100.000 Besøgende, og Selskabet, der denne Gang alene stod for Arrangementet, tjente over 50.000 Kr. Dir. *Rothe* var atter ledende Kraft, assisteret af Dir. *Gihm* og Kaptajn *Fürstnow*. Sidstnævnte rejste rundt i Europa og sikrede sig Deltagelse i Udstillingen, mens Dir. *Rothe* selv var i Moskva og skaffede Udstillingens Sensation: den sovjetrussiske Deltagelse, der især koncentrerede sig om »Tjeluskin«-Ekspeditionen og dens Redning med Flyvemaskine. Iøvrigt var der en stor engelsk Afdeling, hvor der bl. a. udstilledes en Cierva Autogiro og en Armstrong Whitworth Scimitar-Jager. Frankrig deltog med den lille Caudron 450 Racermaskine, et Schreck-Amfibium og en Breguet. Kronprins *Frederik* var igen Protektor.

I Forbindelse med Udstillingen afholdtes Konkurrencen om den nordiske Flyverpokal med 39, hovedsagelig militære, Deltagere.

★



Det er et ganske imponerende Rutenet, som SAS beflyver i og uden for Europa.

Danmark 30 Timer for Privatcertifikatet. I Norge kan man i større Grad udnytte sin Maskine end i Danmark, idet man maa lande, hvor man vil, og specielt i Vintertiden giver det gode Muligheder.

Da der ogsaa i stor Grad bruges Søflyvemaskiner i Norge, har NAK taget Initiativet til Anlæggelse af provisoriske Søflyvepladser overalt i Landet. Man er i Gang med et Samarbejde med Hjemmeværnet, idet man mener, at Privatmaskinerne i givet Fald kan faa stor Betydning til Observation og Forbindelsestjeneste, og der vil ogsaa maaltbevidst blive arrangeret Orienteringskonkurrencer m. m.

Svæveflyvningen kommer langsomt i Gang. Der findes en halv Snes Glide- og Svæveplaner, og 15 er under Bygning. Man forhandler nu med Finnerne om at bygge Hrakka og PIK-5. Af Tyskernes Efterladenskaber findes kun een Olympia, som Staten har beslagnet. Der flyves næsten kun om Vinteren, ikke mindst paa Steinsfjorden, da der savnes Flyvepladser.

Modelflyvningen er som tidligere nævnt anerkendt som et vigtigt Led. Man er begyndt med Kursus i nogle Skoler, men lider iøvrigt Størstedelen af Aaret under Mangel paa Flyvepladser. Endvidere savnes Instruktører. Der gøres i Øjeblikket Forsøg paa at skaffe Motor-gummi til Landet.

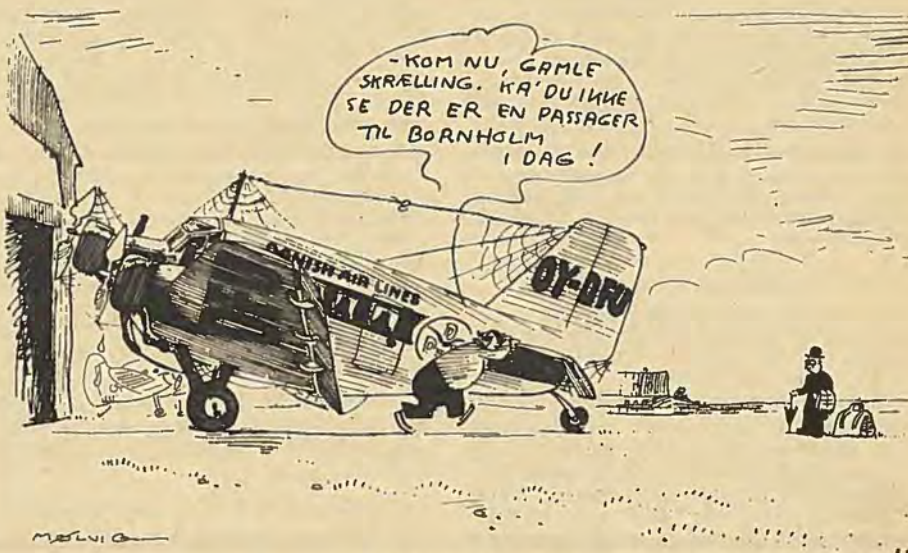
For i nogen Grad at afhjælpe Flyvepladsmangelen og at skaffe et centralt Sted til Instruktørkursus for alle tre Grene, haaber man at kunne faa Rygge Flyveplads stillet til Raadighed. Her findes ogsaa gode Indkvarteringsmuligheder. — Der arbejdes med Planer om en Flyveuge, en Flyvedag og Lotteri og Udstilling. Iøvrigt er der netop søgt om en aarlig Statsstøtte paa 150.000 Kr. til Løsning af Klubbens mange Opgaver.

Som Helhedsindtryk af norsk Flyvning idag maa man sige, at der arbejdes energisk paa at faa Flyvningen bragt frem til den Stilling, man mener, den bør indtage i dette Land, som kan faa saa megen Gavn heraf.

P. W.

Søndag den 18. April var en historisk Dag i skandinavisk Luftfart. Paa denne Dato begyndte Samtrafikken mellem de nordiske Luftfartsselskaber paa hele Rutenettet over fire Verdensdele med de ialt 72 Trafikmaskiner, SAS raader over. Den Indbyrdes Konkurrence undgaas, Driften rationaliseres og Norden udgør paa Luftfartens Omraade en Enhed af betydeligt Omfang.

MØLVIGS BITTERMANDEL



Flyveruten til Bornholm har trange Tider —

Mølvig maatte p. Gr. af Pladsmangel udgaa i Nr. 4. Selv om Tegningen ikke er helt saa akuel nu, syntes vi dog, at Læserne skulde se den.

TRE MAANEDER MED ERIK DEN RØDE SOM GENBO

Geodætisk Instituts Fotoekspedition 1947

Af W. Lonsdale

EN halv Times Sejlads med Flyvevæsenets Motorbaad Nr. 13 skiller os fra Erik den Rødes gamle Boplads ved Krassarssuak. Vi — det er Geodætisk Instituts Fotoekspedition, som i 1947 havde taget Ophold paa den amerikanske Flyveplads B. W. 1.

At vi har valgt B. W. 1, ligger meget nær for, da Hovedopgaven for Fotograferingen er Julianehaabdistriktet, og B. W. 1's Placering i Bunden af Skovfjorden (Tunugdliarfik) gør den derfor til en naturlig Base for Aarets Fotoarbejde paa Grønland.

Det kunde maaske ogsaa være af Interesse at se, hvorfor Amerikanerne har valgt dette Sted (jeg ser helt bort fra de militære Grunde). Den største Vanskelighed ved Anlægget af en Flyveplads paa Grønland er at finde et Plateau med den tilstrækkelige Udstrækning, uden alt for store Hindringer og med gode Indflyvningsmuligheder. Har man endelig fundet et saadant Sted, saa skal man til at se paa de lokale Vejforhold og Besejlingsmulighederne.

For Sydgrønlands Vedkommende er Vejforholdene paa Østkysten langt de bedste, men til Gengæld er der ingen Steder, hvor en Flyveplads kan anlægges. Vestkysten rummer derimod flere Pladsmuligheder, men bliver angrebet af saa mange Lavtryk og er jævnligen indkredset af Kysttaage, at man ved første Øjekast vil vægre sig ved at anlægge en Flyveplads. Imidlertid finder man, at i Bunden af de dybe Fjorde ligger man godt garanteret mod Kysttaagen, der næsten aldrig naar at trænge helt ind. Endvidere ser man, at Lavtrykkene sjældent kravler op over Indlandsisen, men stopper umiddelbart før Isranden og kører langs denne Syd om Grønland.

B. W. 1 har med disse Faktorer taget i Betragtning en god Beliggenhed. Inde i Bunden af Fjorden, beskyttet mod Kysttaagen, er den anlagt paa en Slette dannet af en Gletcher, som nu ligger ca. 15 km oppe i Dalen. Sletten var tidligere skovbevokset, men Skoven maatte vige for Flyvepladsen, og Resterne af den ses nu kun op langs Fjeldsiderne, som paa Nord- og Sydsiden strækker sig 3—400 m til Vejrs. Beliggenheden nær Isranden (kun 25 km væk) gør, at man, naar et Lavtrykscentrum befinder sig i Julianehaabbugten, og Skyformationen ligger over Pladsen, som oftest ser en skyfri Himmel mod Øst (d. v. s. inde over Indlandsisen), saaledes at Indflyvning kan finde Sted med Jordsigt.

Moderne Forhold.

Der var altsaa for os kun Grund til at være glade for B. W. 1 som Hovedkvarter for Sommerens Opgaver. Ikke blot var vi indkvarteret under yderst moderne Former, Oliefyring, varmt og koldt Vand, Træk og Slip og Bio-grafforestilling hver Aften; men hvad der var endnu bedre for os, vi kunne drage Nytte af amerikansk Sikkerhedssystem under Flyvningen, et System væsentligt baseret paa de Vejrmedlingsrapporter, som hver 3' Time indgaar fra de danske Vejrmedlingsstationer, som stadig forøges, og snart vil danne et fuldkomment Net langs det meste af Grønlands Kyst.

Disse Vejrrapporter kom navnlig til at betyde en Lettelse for Fotoarbejdet. Al Skraa-

fotograferingen foregaar fra en Højde af 4000 m, og det er et absolut Krav, for at Billederne kan bruges til Udtegnning, at der ikke findes Skyer under Flyvehøjden. I tidligere Tid (før Krigen) maatte Luftfartøjerne med Fotografer om Bord selv tage ud og lede efter det gode Vejr; men i Aar kunde vi nøjes med at gaa ned paa Meteorologikontoret og hente de sidste Informationer om Vejrforholdene og paa Basis af dem tage Bestemmelse om, hvorvidt man skulde starte, og hvor man skulde lægge sine Fotoruter den paagældende Dag. Herved opnaaedes en Besparelse af saavel Brændstof som Flyvetid.

Naar Dagens Flyverute var fastlagt, blev der gjort klar til Start, saasnart Belysningen var tilstrækkelig og Skyggerne fra Bjergene ikke var for lange. Ruterne var i Forvejen indtegnede paa Kortet, saaledes at de nærliggende nord- og sydgaaende Ruter blev fløjede om Formiddagen og de øst-vestgaaende om Eftermiddagen. Aarsagen til, at disse to Hovedretninger er valgt, er den, at man herved undgaar at fotografere mod Solen.

Fotoapparaterne (2 ialt) er i Catalinaen anbragt i hver sin Side af Rummet foran Blister-rummet. Herfra har Fotograferne let ved og god Plads til at rette paa Indstillingen af Apparaterne (der rettes for Afdriften) og til at udskifte Kassetterne. Fotografen staar i konstant Telefonforbindelse med Flyveren, saaledes at Kursændringer, Afdriftsrettelser, Standsnings af Fotograferingen o. s. v. hurtigt kan meddeles fra den ene til den anden. Flyveren bliver varskoet 5 Sekunder før hver Billedoptagelse ved automatisk Tænding af en rød Lampe, der er anbragt foran Flyveren. Hans Opgave er saa at ligge fuldstændig støt og vandret mens Billedet tages.

Skraafotograferingen af Julianehaabdistriktet blev gjort helt færdig, og der blev taget nogle af Ruterne mellem Ivigut og Frederikshaab Isblink og paa Østkysten enkelte Ruter mellem Kap Farvel og Mogens Heinesens Fjord, og dette til Trods for, at der under 3 Maaneders Ophold kun var 12 Dage, hvori det var muligt at fotografere fra 4000 Meters Højde.

Skraafotograferingen indeholder kun eet interessant Problem for Flyveren, og det er at finde det rigtige Begyndelsespunkt for den paagældende Flyverute.

De Kort, hvor Ruterne er indtegnede, er nemlig ikke helt korrekte. Den første Rute fastlægger man saa godt, som det er muligt ved Observationer paa Jorden, men Afstanden til de paralleltløbende Ruter maa man kontrollere Placeringen af ved Hjælp af Bestikregning, da den korrekte Ruteafstand skal overholdes for at faa den rigtige Billedovergribning. Man maa derfor jævnligen tage Afdriftsbestemmelser, selvom Højdevindens Retning og Styrke er opgivet fra Meteorologerne inden Starten.

Erik den Røde's Ruiner fotograferes.

Et oplivende Moment i Fotoflyvningen var Optagelserne af Kolonier, Udsteder, Boplads og Ruiner. Flere af Bopladsene bestaar kun af 3—10 Huse bygget af Sten og Græstørv og er i nogle Tilfælde placeret forkert i Kortet. Det er derfor noget af et Puslespil at finde

disse glimrende camouflerede Steder, og i nogle Tilfælde maatte vi overflyve dem flere Gange, inden Flyvere og Fotografer naaede til Enighed om, hvorvidt det nu var Granitblokke eller Huse.

Den her nævnte Fotoflyvning foregik i en Højde af 250 m, og alle Optagelserne var lodret Fotografering fra Bundlugen i Halerummet.

Optagelserne gjaldt selvfølgelig ogsaa Erik den Rødes Ruiner. Samme Erik den Røde, som slog sig ned paa Grønland i Slutningen af det 10' Aarhundrede efter at være blevet landsforvist fra Island, har opnaaet en uhyre Popularitet hos Amerikanerne, hvoraf flere har kastet sig over Studiet af disse gamle Nordboere, som koloniserede Grønland.

Erik den Rødes Boplads er nu Centrum for Sydgrønlands rigeste Faareavl. Der findes her ca. 10.000 Faar paa de efter grønlandske Forhold rige Græsgange. Tilsynet med Faarene foregaar efter bedste Cowboymanerer paa Ryggen af smaa Islændere. Interessant er det ogsaa at høre, at Faareavlens et rent grønlandsk Foretagende, startet af Grønlændere og fortsat ledet af dem. De transporterede i Aar 3000 Lam til Slagteriet i Julianehaab, en Transport, som for første Gang blev forsøgt over Land, med Undtagelse af korte Færgetur. Fotoekspeditionen fik Lejlighed til at assistere ved at udtegne Kort over den bedste Rute paa Basis af vore Fotooptagelser.

Naar Sneen falder paa Bjergsiderne, og Solen ikke længere formaar at smelte den væk, saa er Tiden inde, hvor Fotoarbejdet maa op-høre. Nysneen skjuler Konturerne af den evige Sne og de smaa Bjergsøer, som tidligt fryser til. Denne Periode indtræffer nogenlunde konstant omkring Midten af September, og Tiden er saa inde, hvor man kan pakke sammen og rejse hjem for at forberede et nyt Togt, endnu bedre forberedt paa Grundlag af de Erfaringer, man høstede.

W. Lonsdale.



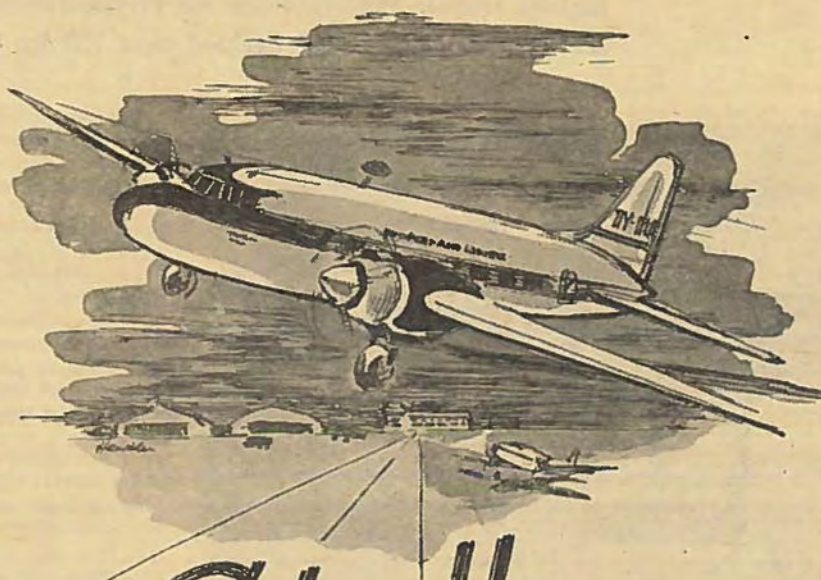
BØGER

»Krigen 1939—45«, det nordiske Samlingsværk, som i Danmark udgives af Gyldendal, har udsendt 16' og 17' Hefte. Skildringen af Krigens Forløb er her naaet til de allierede Sejre i Nordafrika, Vendepunktet ved Stalingrad samt den engelsk-amerikanske Luftoffensiv. Der er ogsaa et meget interessant Afsnit om »Forhandlinger og Brydninger mellem de Allierede«, hvor der omtales en lang Række af Krigens ledende Personligheder, de Gaulle, de polske Generaler Anders og Sikorski m. fl. Hæfterne er rigt illustreret, og der er en Mængde instruktive Kort.

Dansk Tidsskrift-Index, udgivet af Statens Bibliotekstilsyn. I Kommission hos Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck.

Dansk Tidsskrift-Index, som bringer en systematisk Fortegnelse over Indholdet af ca. 300 danske og en Del andre nordiske Tidsskrifter, er udkommet for toogtredivte Gang, omfattende Aaret 1946. Det er paa ca. 400 Sider, og det er et fortærfeligt Opslagsværk for den, der søger Tidsskriftslitteratur om et bestemt Emne, og som ikke til Hverdag har Lejlighed til at følge den store Mængde af Tidsskrifter, der udkommer.





Shell... Aviation Service

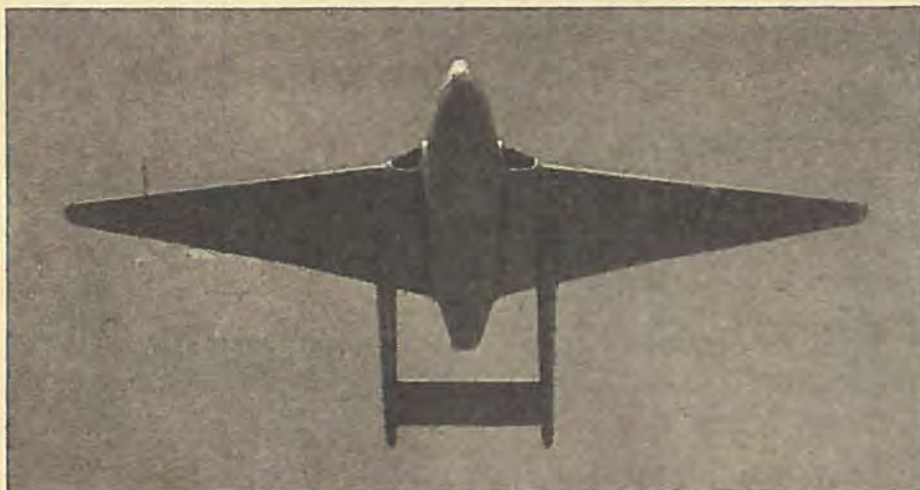
For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til 'de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL

Rekorderne falder:

England erobrer Højderekorden for Flyvemaskiner og forbedrer 4 Gange den internationale Hastighedsrekord over 100 km Bane



Den specielle De Havilland Vampire, som naaede op i 18.133 Meters Højde, fotograferet under Starten til Rekordflyvningen. Bemærk den forøgede Spændvidde (omtrent fra Pitotrøret og ud). Vampire'n her er udstyret med en DH Ghost Reaktor.

Som omtalt i FLYV Nr. 3 tangerede en De Havilland Vampire fornylig den italienske Højderekord paa 17.083 Meter. Den 22. Marts generobrede John Cunningham efter 10 Aars Forløb den internationale Højderekord for Flyvemaskiner for England, idet han naaede 18.133 m (forudsat Godkendelse af FAI). Den absolutte Højderekord indehaves af en Ballon med 22.066 m.

Der anvendes en Forsøgs-Vampire, som har til Opgave at gennemprøve Ghost-Reaktoren med Henblik paa den haleløse Atlanterhavsmaskine, DH 106 Comet, som er under Forberedelse. Til Højdeflyvningen var Spændvidden forøget med 2,4 Meter, hvilket betyder ca. 700 m ekstra Højde. Malingen var skrabet af, og disse 11 kg betyder 15 m. Radio, Bevæbning og noget af Ballasten var ligeledes fjernet. Rekordmaskinen vejede 3800 kg ved Starten. Den steg kun med halv Stigefart, for at Instrumenterne skulde kunne følge med! Hele Flyvningen varede kun 47 Minutter. Mens Flyverne under de sidste Højderekorder før Krigen var iført besværlige »Dykkerdragter«, klarer Trykkabinen nu Opgaven. I Tophøjden svarede Trykket i Kabinen til ca. 11 km.s Højde, mens Piloten kunde taale det lave Tryk i 12 km uden Besvær.

Fire Reaktortyper overgaar hinanden paa 100 km lukket Bane.

Fra 800 til 974 km/T.

England har paa en slaaende Maade demonstreret sine tre reaktordrevne Jageres Hastighed ved Hjælp af FAI's Hastighedsrekord over en 100 km Bane. Næst efter den absolutte Rekord, som flyves over en 3 km lige Bane, er denne vel nok den mest eftertragtede Hastighedsrekord.

I Nr. 2 meddelte vi, at J. Cunningham havde fløjet 799,6 km/T over 100 km i August. Den 6. Februar fløj W. A. Waterton i en Gloster Meteor IV 873,786 km/T, og den 27. i samme Maaned tog M. J. Lithgow Rekorden med en Vickers Supermarine Attacker, som efter nogle Forsøg naaede op paa 909,091 km/T.



Den fjerde Rekord.

Efter Redaktionens Slutning er der indløbet Meddelelse om, at 100 km-Rekorden er blevet slaaet af en fjerde engelsk Reaktortype, nemlig den haleløse DH 108 Forsøgsmaskine, som har opnaaet 973,815 km/T.



Den kvindelige 100 km Rekord forbedret med 60 %.

Den kvindelige Hastighedsrekord over 100 km er af den kendte amerikanske Flyverske Jacqueline Cochran sat op til 755,7 km/T d. 10. Decbr. 1947 med en North American P-51 Mustang. Hun havde den selv i Forvejen med 471 km/T, saa det var en klækkelig Forbedring.



Vickers Supermarine Attacker, der endnu ikke er i Eskadrilletjeneste, er Englands hurtigste Jager. DH 108, der flyver væsentligt hurtigere, er Ingen Jager, men kun en Forsøgstype med Henblik paa en haleløs Trafikmaskine.

Perssons Rekord anerkendt.

Efter en længere Papirkrig, som sliges alvorligt at have skærpet Papirknapheden i Sverige, er Per Axel Perssons Højderekord for Svæveplaner blevet anerkendt af FAI med 8050 m. Samtidig er Amerikaneren P. B. MacCreedy Jr.s Maalflyvning med Tilbagevenden til Startstedet paa 368,844 km blevet anerkendt. Han slog dermed i Juli ifjor en 8 Aar gammel russisk Rekord.



Mile. Boselli's Højderekord i Svæveplan er af FAI blevet anerkendt med 3.973 m. Saa tog Frankrig en af Russernes niange Rekorder.

Reorganisation af Modelrekorderne.

Efter Ændringerne i FAI-Reglerne er Rekorderne ogsaa undergaaet Ændringer. Der føres nu absolutte Verdensrekorder, som alle indehaves af Rusland, nemlig Varighed 3 Timer 48 Min. 45 Sek., Distance 210,62 km, Højde 4152 m og Hastighed 107,080 km/T. De tre første er sat med Gasmotormodeller, den sidste med Gummimotormodel. Der er ikke begrænset Løbetid for Motorerne ved FAI-Rekorderne.

Af de internationale Klasserekorder for Gummimotormodeller (Jordstart og Spøstart), Gasmotormodeller (do.) sgmt Svævemodeller har Rusland 10 af de 16 anerkendte Rekorder.

SYMBOLET PAA PAALIDELIGHED



findes paa Flyvemotorer fra 450 til 3500 Hestekræfter

Pratt & Whitneys paalidelige Wasp Motorer yder de Hestekræfter, som kræves af alle moderne civile og militære Flyvemaskiner. Fra den 450 HK Wasp Junior til Træningsmaskiner og private Flyvemaskiner til den vældige 3500 HK Wasp Major bygget til de største kommercielle Luftlinere og de hurtigste militære Flyvemaskiner, er samtlige Motorer i Wasp Serierne kendt over hele Verden for deres Paalidelighed, Kraft og økonomiske Drift.

Kontor i Europa:
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

UNITED AIRCRAFT
Export Corporation

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VOUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

NYT FRA HELE VERDIEN

De to engelske Luftkæmper godt paa Vej

ENGLANDS STØRSTE FLYVEBAAD

I FLYV Nr. 2/1947 S. 46 omtalte vi den store engelske Flyvebaad, som Saunders-Roe bygger. Den betegnes SR/45 (ikke SR/A1, som vi skrev dengang). Arbejdet paa tre Eksemplarer skrider fremad. Man haaber at kunne prøveflyve den første af Baadene i 1950.

SR/45 er ikke saa stor som Hughes Hercules, men dog af betydelige Dimensioner. Man regner med en Fuldvægt paa op imod 140 Tons. Der kan blive Plads til 140 Passagerer over kortere Strækninger, men Prototyperne indrettes til Atlanterhavsruten og vil faa Plads til 85 Pasagerer plus 14 Mands Besætning. Kroppen har Ottetals-Tværsnit ligesom Stratocruiseren, men har desuden en Køl med 16 vandtætte Rum. Den har Trykkabine, idet Baaden skal kunne flyve i 10-12 km Højde med et indvendigt Lufttryk svarende til ca. 2½ km Højde.

Trækraften kommer ikke fra seks, men hele 10 Propelturbiner af Bristol Proteus-Typen. De yder hver 3500 HK. De arrangeres paa den lidt usædvanlige Maade, at de 8 Turbiner kobles sammen i 4 Naceller, saaledes at hvert Par tilsammen driver et Par modsat-roterende Propeller. De to resterende Turbiner anbringes i hver sin Nacelle længere ude, saaledes at Flyvebaaden overfladisk set synes at være 6-motoret.

Selv om Flyvebaadene bliver mere og mere sjældne, har Englænderne dog i Sinde at undersøge, om de ikke stadig kan konkurrere med Landflyvemaskinerne. Det er ikke udelukket, at Flyvebaade af disse meget store Typer vil have visse Fordele frem for de land-baserede Typer, især paa Grund af Flyve-pladsproblemer for disse.



Selv om man er godt i Gang med Kroppene til SR/45, forestiller dette Billede ikke en »rigtig« Flyvebaad, men er kun en Model, en saakaldt »mock-up«, der især tjener til at arrangere de indre Installationer, hvis kolossale Omfang ikke kan overses paa en Tegnestue.

AIR FRANCE's RUTENET

AIR FRANCE har Verdens længste Rutenet, 215.000 km over fire Verdensdele. Hertil kommer det udstrakte europæiske Rutenet. I 1948 udgaar de mange Ju 52, som er benyttet efter Krigen. Paa Hovedruterne indsættes efterhaanden 40 SE-161 Languedocs, mens DC 3'erne sættes ind paa de sekundære Ruter.

I 1947 befordredes 428.000 Passagerer mod 297.317 i 1946. Endnu er en betydelig Statsstøtte nødvendig (800 Millioner Francs), men den bliver forholdsvis mindre og mindre, og man haaber i Frankrig, at den snart kan undværes.

NY FRANSK TRAFIKTYPE

I Løbet af Sommeren regner man med at kunne prøveflyve en 40 Tons fransk Transportmaskine, NC 211 »Cormorane«. Det er en højvinget 4-motoret Type, der kan bære en Nytte-last paa 13 t over 1000 km. Den kan rumme indtil 150 Passagerer.

★

Automatisk Kantstilling.

Consolidated Vultee har konstrueret en Mechanisme, som automatisk kantstiller Propellen paa en Motor, der gaar i Staa, saaledes at Propellen omgaende gør mindst mulig Modstand. Dette er særligt vigtigt, hvis Motorstopet indtræder under Starten, hvor Piloten ogsaa er oplagt af mange andre Ting. Mekanismen forhindrer paa ingen Maade Piloten i selv at kantstille Propellen, hvis det passer ham. Den installeres paa de nye Convair-Liners, der er under Bygning.

★

BRISTOL BRABAZON TAGER FORM

Den engelske Bristol Brabazon I, der med op mod 130 Tons Vægt bliver en af Verdens største Landflyvemaskiner, er noget videre fremskreden end sin maritime Kollega.

I Slutningen af 1947 blev den flyttet over i en nyopført Kæmpehangar, og i den Forbindelse blev det første Eksempel af Bristol 167 døbt »Brabazon« efter Lord Brabazon of Tara (Præsidenten for F. A. I. og Englands Flyver Nr. 1), som var Formand for den Kommission, der under Krigen planlagde Englands nye civile Typer.

Maskinen faar Plads til 120 Passagerer plus 12 Mands Besætning. Rejsfart 400 km/T.

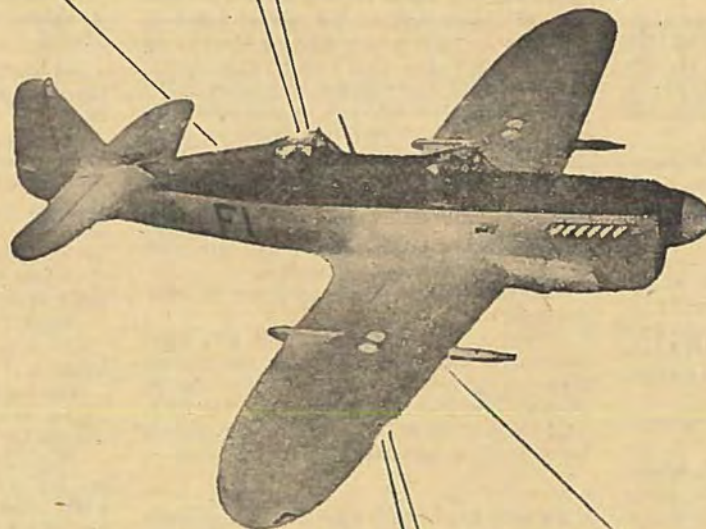


Bristol 167 Brabazon døbes og flyttes til den enorme Montagehangar. Arbejderne overvårer det højtidelige Øjeblik.

FAIREY MILITÆRE TRÆNINGSMASKINE



Det
sikre
Grundlag for
en militær
Luftstyrke



FAIREY MILITÆRE
TRÆNINGSMASKINE
er allerede i Brug i
The Royal Navy,
Royal Canadian Navy
og Royal Netherlands Navy



Kvindelist er uden Ende -

Af Portia Ward

(Oversat af Harriet Førslev)

Harde Bill altid husket sit »sidste Eftersyn« før hver Start og automatisk kontrolleret Magneter og Benzintilførsel m. m., da Motoren stoppede, var han blevet sparet for denne Ydmygelse.

En baade charmerende og lærerig Historie, som enhver Privatflyver bør erindre.

PAS Du hellere Dit Køkken«, sagde min Mand, idet han skar sig en ordentlig Humpel af min hjemmebagte Kage. Jeg tog et fast Tag i Bordkanten og et do. i Nakken paa mig selv og sagde: »Vi Kvinder trænger virkelig ogsaa til Adspredelse!« — »Saa spil Bridge«, mumlede han. »Men jeg vil flyve!« fastholdt jeg stædigt. Han grinede bare dumt og gik løs paa Kagen.

»Husk paa, jeg har fløjet Solo een Gang«, sagde jeg. »Naa, og hvad saa?« Joe vilde ikke lade mig faa en Maskine igen. Joe var den lokale Flyvelærer. Jeg kunde ikke lide Joe, og Joe kunde ikke lide mig. Joe kunde ikke lide kvindelige Flyvere.

Jeg lavede i hvert Fald 3 gode Landinger, vil jeg bare gøre dig opmærksom paa!«

»2!« sagde Bill, »og Du skræmte 9 Maskiner saa langt væk fra Pladsen, at kun de 6 fandt tilbage igen.«

»Den Dag i Dag«, fortsatte min Mand, »spørger de mig derude, om Portia er i Luftten, eller om de andre kan risikere at gaa op.«

»Kvinder kan blive udmærkede Flyvere« surmulede jeg. »Se f. Eks. de kvindelige Hjelpeflyvere under Krigen.«

»Tak, dem har jeg set«, sagde han og rejste sig, idet han grinede spydigt.

Jeg blev rasende og krammede min Serviet sammen. Han tog sin Hat og skulde til at gaa ud af Døren. »Vil Du ikke engang hjælpe mig med at tørre af?« spurgte jeg.

»Jeg skal ud at prøves af i Joes nye firse-dede«, svarede han, idet han aabnede Døren. »Du skal nok faa en Tur en Dag«, — og Døren knaldede i.

Jeg drak min Kaffe færdig, tog ud af Bordet og vaskede op. Jeg tabte en pæn Tallerken og sparkede Stumperne over i en Krog. Jeg skulde lige til at lade Viskestykket gaa samme Vej, da jeg fik en lys Idé: Kusine Dorothy!

Jeg smed Viskestykket og fo'r hen til Telefonen. Dotty var ikke min rigtige Kusine, men paa den Egn, hvor jeg er fra, kaldte vi hinanden Kusiner, blot vore Forældre var gamle Venner. Dotty boede i Roseville tæt ved det Sted, hvor jeg er født. Min Mand havde aldrig truffet hende. Det havde jeg omhyggeligt sørget for!

Hun var en af disse bedaarende smaa Porcelænsdukker, der aldrig havde vejet et Gram over 100 Pund. Hun var lille og sart og fin og havde store, brune Øjne. Hun saa henrivende ud. Jeg husker saa tydeligt, hvordan det var, naar hun traadte ind i Salen til Lørdag-Aftens-Ballerne. Straks styrtede alle vi andre Piger ud og fik noget mere Pudder paa Næsen og mere rødt paa Læberne. Hun var slank og havde en Skikkelse som en pin-up-girl. Hun saa saa sart ud, at man skulde tro, at fem Mi-

nutters haardt Arbejde med en Hæklenaal vilde gøre det af med hende.

Men det var netop det fine ved det. Man tog helt fejl af hende. Det bedste, hun vidste, var at komme op paa Toppen af et Høllæs og tage imod alt det Hø, hendes Far og Bror kunde stikke op til hende. Jeg har set hende krybe ned fra en Traktor efter en hel Dags Slid i Marken, koble Harven fra, trække den over til Laden, gaa til Bal samme Aften og Kl. 2 om Morgenen være lige saa klarøjet og sprælsk som et Føl. Hun kunde rydde Stubbe med et Spand Heste en hel Dag, uden at det rørte hende. Hun svor paa, at hun ikke vilde gifte sig med en Mand, hun kunde ordne i Jiu Jitsu. Hun var stadig ugift.

Under Krigen gik hun ind i det kvindelige Hjelpekorps, og hen imod Slutningen af Krigen fløj hun C-54'er over alle mulige farlige og fjerne Strækninger. Engang var hun nødt til at springe ud med Faldskærm.

»Giv mig Roseville 212«, sagde jeg til Telefonanden.

»Hallo-o-o«, sagde en sød, lille, blid Røst. Det var Dorothy. Det var Søndag, saa hun var ikke ude at pløje. »Goddag, Dotty, det er Portia.« »Ih, Portia, hvordan har Du det?« — »Ad Hækkelfelt til. Nu skal du høre. Jeg vil be' Dig om at gøre mig en stor Tjeneste —

— — —

Da min Mand kom hjem fra Flyvepladsen den Aften, modtog jeg ham med et Kys. Han saa noget mistænksomt paa mig. Jeg ventede, indtil han havde faaet sig anbragt i sin Stol, saa satte jeg mig paa Skødet af ham.

»Vi faar Fremmede i Aften«, sagde jeg og følte, hvordan han stivnede af Rædsel. »Det er vel ikke« »Nej«, afbrød jeg, »det er ikke Mor.« Han aandede lettet op. »Det er en af mine gamle Klassekammerater«, sagde jeg. »Dorothy MacIntyre.« — »Kender jeg hende?« spurgte han. Jeg rystede paa Hovedet. »Hun er fra Roseville — og forresten vældig sød. Hun er meget sky og tilbageholdende. Du maa være venlig mod hende.« Han nikkede. Jeg havde ondt af ham. Jeg vidste, hvad han gik ind til. Jeg legede lidt med hans Haar. — »Er der mer Kage?« spurgte han og skubbede mig til Side og vandrede ud i Køkkenet.

— — —

»Og Dotty«, sagde jeg, »det er Bill, min Mand!«

»Det er vel nok en Kraftkarl«, sagde Dotty og rakte ham genert sin lille, fine Haand. Bill trak Maven ind og rettede sig op i en Fart og rødmede stolt. Hun saa vanvittig smart ud. Et Øjeblik havde jeg den samme Fornemmelse som i gamle Dage hjemme i Balsalen, men Tanken om, hvad der vilde komme, trøstede mig. Jeg lod hende endog sidde imellem os paa Vejen hjem fra Stationen. Da vi kom

op i Soveværelset den Aften, var Bill stadig helt væk. »Hvor er hun en sart lille Skabning!« sagde han for 10. Gang. Han saa kritisk paa mig. »Aah, ved Du nu hvad! Ganske vist vejer jeg 15 Pund mere end hun, men saa er jeg ogsaa 10 cm højere!« — »Ja, Du er meget sød«, sagde han og slentrede af Sted efter sin Tandbørste.

Jeg blev saa gal, at jeg sprang i Seng uden at børste Tænder. Gid det dog snart var i Morgen

Det var Lørdag, og Vejret var straalende. Om Morgenen stillede vi Fælden for ham. Dotty var forøvrigt lige ved at springe fra. »Han er saa flink og rar!« paastod hun. Jeg mindede hende om, hvad han havde sagt om det kvindelige Hjelpekorps. Hun blev rigtig godt gal paa ham igen, og da Bill kom hjem til Frokost, var Fælden sat op, og han gik lige paa Hovedet i den.

»Portia har fortalt mig, at De er Flyver«, sagde Dotty beundrende.

»Naah, ja —« sagde Bill.

»Ih, hvor maa De være modig!« fortsatte hun.

»Naah, ja —« sagde Bill.

»Jeg tror nu ikke, at jeg vilde blive bange, dersom De tog mig med op en Tur.«

»Naah —« sagde Bill, og saa stoppede han op. Jeg sværger paa, at han havde et Glimt i Øjet, den Slyngel. »Mener De det virkelig? Nu i Eftermiddag?« fortsatte han fuld af Begejstring. Hun nikkede, og han styrtede til Telefonen, »men kun, hvis Portia ogsaa maa komme med!« raabte hun efter ham.

Han sagtnede Farten en lille Smule. »OK«, sagde han noget skuffet. »Jeg tager den Firse-dede.«

— — —

Da vi kom ud paa Flyvepladsen, var Maskinen klar. Jeg klatrede op og satte mig alene i Bagsædet, mens Bill og Dotty satte sig foran. Jeg var ikke rigtig klar over, hvad der nu skulde ske, og var lidt nervøs, men Tanken om de tre tykke Flyvebøger, Dotty havde vist mig den foregaaende Aften, virkede beroligende.

Bill fumlede ved en hel Masse Ting, trykkede paa Startknappen, og Motoren sprang i Gang. Dotty hvinede. Bill straalende henrykt og skulde lige til at række Haanden over og klappe hende beroligende, men kom saa i Tanker om mig deromme bagi.

Vi begyndte at rulle ned ad Startbanen. Bill vendte sig om for at se, om der var nogen, der var ved at lande. Dotty traadte paa den højre Bremse, og vi løb ud i Græsset. Jeg saa, han var rød helt ned i Nakken, mens vi kørte tilbage til Cementen igen. Jeg saa ogsaa, at Dotty ubemærket rakte Armen op og drejede Trimmingshaandtaget i Bund. Altsaa

vilde han aldrig faa Halen op, saa meget vidste jeg da.

Vi lattede lige akkurat og hønsede ned og op og ned igen nogle Gange. Endelig tog Bill Gassen, og vi blev nede. Han svedte! Han standsede for Enden af Startbanen og gik ud for at se paa Halen. Da han kom tilbage, pegede Dotty paa Trimmingshaandtaget: — »Lukker man Vinduet op med det?« spurgte hun sukkersødt. »De har det saa varmt.«

Bill drejede arrigt Haandtaget tilbage. »Den Satans Joe«, mumlede han, »det kunde han ogsaa godt have set efter.«

Vi kørte tilbage og prøvede igen. Denne Gang lykkedes det. Vi var ude i Græsset igen, men op kom vi da.

Vi steg langsomt til ca. 1000 m, og Bill begyndte at falde til Ro. Han gik over til at flyve vandret og trimmede Maskinen. »Se«, sagde han, og med den ledige Haand præsenterede han med en flot Gestus hele Horisonten for os, »er det ikke pragtfuldt?«

»Hvornaar begynder vi egentlig?« spurgte Dotty.

»Begynder?« sagde Bill let desorienteret.

»Ja, skal vi ikke lave looping the loop eller saadan noget, hvad det nu er, det hedder?« Han rystede paa Hovedet.

»Skal vi bare sidde heroppe og køre rundt i det uendelige?«

Han nikkede, lidt spagt, og saa vovede han sig tappert ud i et skarpt Sving.

»De skred godt i det Sving«, sagde hun. Til Trods for Selen hoppede han en halv Alen op fra Sædet. »De tabte ogsaa lige ved 100 m.«

Han var højrodt om Ørene!

»De forstaar ikke at stemme Ror og Klapper af efter hinanden. Er der aldrig nogen, der har aabenbare for Dem, at De skal holde Næsen oppe paa den i et Sving?« Han sank sammen i Sædet og bare fløj.

»Den højre Vingehænger—« og hun pegede ud paa den. Han rettede op.

»Har De ikke noget Sideror?« — Han svarede ikke.

»Flyv der over!« sagde hun. Han gjorde, som hun sagde.

»Aah, der røg der igen en 20—30 m«, sagde hun beklagende.

Det varede ikke længe, før vi var lige over Gaarden. Der var en stor Mark lige bag ved Haven. Dotty og jeg havde været derude om Formiddagen, efter at vi havde sat Bill af paa Kontoret. Dotty havde skridtet Marken af og undersøgt den for Grøfter og Sten.

»Selvfølgelig maa De lande her«, sagde den venlige Gaardmand, »lige saa meget, De har Lyst.«

Dotty rakte en Haand ned og lukkede for Benzinen. Bill saa det ikke, han var fuldkommen aandsfraværende. Motoren standsede pludselig. Marken var nu lige under os. Da Propellen gik i Staa, fo'r min stakkels Mand op med et saadant Sæt, at hans Hat røg af. Han spejdede rundt og til højre og venstre, bare ikke lige ned. Han begyndte et Sving. Han opgav det igen og prøvede til den anden Side. Hans Skjorte var drivvaad paa Ryggen. Selv jeg begyndte at blive lidt betænkelig. Vi gled ned i en stor Spiral. Han havde endnu ikke bestemt sig til, hvor han vilde nødlande. Den gode Mark var hele Tiden omtrent lige under os. I 250 m Højde troede jeg, at Bill var ved at faa et Stagtufælde... »Nu! Dotty!« bad jeg.

»Jeg tager den!« sagde hun barsk. Det var ikke længer hendes lille-Pige-Stemme. Det var den, hun omhyggeligt reserverede for sin Andenpilot, naar Planerne var dækkede af Is, Radioen havde svigtet, og 6 japanske Jagere fyldte Luften omkring hendes Maskine med

Projektiler. Hun svingede skarpt til venstre, gled roligt et Øjeblik langs med Begrænsningen af Marken, som nu pludselig kom ind i Synsfeltet, og drejede saa jævnt og roligt ind til Landing.

»Træerne — — —« stønnede Bill.

»Hold Mund!« svarede hun.

Det var en flot Landing. Hun standsede Maskinen og steg ud, løftede Motorhætten og lod, som om hun skruede paa noget.

Hun vinkede til Gaardmanden, som var lige ved at falde ned fra Gærdet af lutter Iver efter at vinke til hende, og kravlede op i Maskinen igen.

Hun lukkede op for Benzinen. »Se saa, nu er den i Orden«, sagde hun, satte Motoren i Gang og startede.

Paa Vejen tilbage til Joes Flyveplads var der ingen, der sagde eet Ord, især ikke Bill!

Joe stod parat til at hjælpe hende ud. Det store Fjols stod med et maabende dumt Udtryk i Ansigtet og havde for første Gang i den Tid, jeg havde kendt ham, sin snavsede Kasket i Haanden. Den sad ellers som limet fast til Hovedet paa ham.

Dotty sprang ned uden hans Hjælp.

»Deres Omdrejningstæller viser for lidt«, bemærkede hun, og der er en lille Smule Vibration i den højre Klap. Det maa De hellere faa rettet!« Joe gloede paa hende med aaben Mund og blev staaende med Haanden udstrakt for at hjælpe. Ogsaa jeg sprang forbi ham.

»Hjælp Bill!« sagde jeg til ham og fulgte efter Dotty.

Da vi alle var kommet ind paa Kontoret, betalte Bill med dystre Miner for Flyvningen. Jeg har kun set hans Ansigt i de Folder een Gang før i mit Liv, nemlig da jeg havde været ude for et mindre Uheld med vores splinternye Vogn og kom hjem med en af Skærmene raslende efter mig.

»Joe«, sagde han spagt, »jeg har bestilt en Maskine til Klokken 2 i Morgen.« — Joe var ogsaa noget langt nede. Han nikkede kun. »Lad min Kone faa den!« sagde Bill.

Vi gik ud til Vognen. Ved Døren standsede han et Øjeblik: »Piger«, sagde han, »der er en grusom Trafik paa Vejen i Dag, og han klatrede op paa Bagsædet, »det er vist bedre, at en af Jer kører....«



Instrumentflyvning.

Luftfotograf Jørgen Mortensen, i sin Tid kendt for sine Modelflyvefliduser i FLYV, demonstrerer her en Fidus for Motorflyvere: en billig Hætte til Instrumentflyvning, fremstillet af Pap.

Sommerflyveskole paa Rømø

Under Forudsætning af tilstrækkelig Tilslutning vil Vestjysk Flyveskole fra 29. 5. til 3. 7. oprette en Flyveskole paa Røms kilometerbrede Sandstrand. Man kan baade faa fuldstændig teoretisk og praktisk Uddannelse til Privatflyvercertifikat og Specialuddannelser.

Prisen for Uddannelse paa KZ III er Kr. 80 pr. Time for Dobbeltstyring og Kr. 70 for Solotimerne. Fuldt Teorikursus koster 75 Kr. Omskoling til Auster og Moth koster 80 Kr. pr. Time, Instrumentflyvning 85 Kr. og Kunstflyvning 100 Kr. i Timen.

Kost og Logi faas i Flyvelejren til 8 Kr. eller paa Badehotel til 13.50 Kr. pr. Dag. Bor man i Lejr, maa man selv medbringe Sengetøj og Splsegrejer.

Nærmere Oplysning faas paa Tlf. Esbjerg 2785 før Kl. 9 Morgen eller skriftligt til Vestjysk Flyveskole ved P. Perch, Lufthavnen, Esbjerg. Indmeldelse ledsaget af Lægeattest og andre Papirer, der udleveres fra Flyveskolen, skal være indsendt senest 15. 5.

Det er en udmærket Idé at genoplive den Tanke om en kombineret Flyveskole og Sommerferie ved Røms dejlige Vesterhavsstrand, som allerede var paa Tale før Krigen.



Luftfoto fra Rømø hvor Vestjysk Flyveskole afholder sin Sommer-Flyvelejr.

Fine Resultater af de danske Svæveflyveres

FORSKNINGSEKSPEDITION I NORGE

130 Timers Svæveflyvning — Bølgeflyvninger — Første Distanceflyvninger i Norge
Aarets første Sølv-C

RESULTATERNE er saa gode, som man med Rimelighed kan forlange, naar man ikke har et Motorfly til Raadighed, udtalte den danske Svæveflyveekspeditionens Ophavsmand, *Harald Wermuth Jensen*, bedre kendt som »Cowboy«, da FLYV i Paasken aflagde Besøg paa Steinsfjorden.

Cowboy besøgte som bekendt i 1947 et norsk Instruktørkursus paa Steinsfjorden (FLYV Nr. 6/1947). I Sommerens Løb fik han da den Idé at faa en dansk Ekspedition derop i Aar, specielt med den Opgave at undersøge, om det var muligt praktisk at udnytte de Bølgeopvinde, han observerede deroppe. Efter at baade Aarhusfolk og Polyteknikere havde gjort Erfaringer i Bølgeflyvning i Tjebkø, var det naturligt, at de to ledende danske Svæveflyveklubber, Aarhus Svæveflyveklub og Polyteknisk Flyvegruppe, slog sig sammen om Opgaven.

I to Biler med hver en Transportvogn med et Svæveplan paa Sleb drog man som omtalt i sidste Nummer til Norge, hvor Ekspeditionen i 4 Uger opholdt sig ved Steinsfjorden.

Denne er en Gren af Tyrifjorden og ligger i Luftlinie ca. 30 km NV for Oslo. Fjorden er ca. 10 km lang og 3-4 km bred. Der ligger enkelte Smaøer ude i den, men der er rigelig Plads paa den store Isflade, som i disse Maaned er et Centrum for Svæveflyvningen i Norge, og hvor ialt en halv Snos Klubber fløj. Paa Østsiden af Fjorden ligger en fin 4-500 m høj Skrånt, der fortsætter ned gennem Landet og ved vestlige Vinde giver god Skråntvind. Fjordens Overflade er 63 m over Havet.

Der var livligt paa Steinsfjorden, da vi besøgte den. Skoleglidere, Overgangsplaner og enkelte Rekordplaner startede paa Kryds og tværs. Talrige Cub'ere og andre Motormaski-

ner kom og gik med Paaskerejsende eller fløj Rundflyvning. Og mange Mennesker nød det herlige stille Solskinsvejr. For Svæveflyverne i den højere Klasse betød Højtryksvejret imidlertid, at det ikke var Flyvevejr. Der var ingen Opvind, og det var svært at faa Planerne slæbt i Luften.

Ekspeditionen var indkvarteret i en lille Hytte ved Bunden af Fjorden. Her boede *Jesper, Thyregod og Askegaard* fra Polyteknisk Flyveklub sammen med *Cowboy, Wellesen og Klarshov*. Og Aarhusfolkene havde naturligvis *Alice* med, for at ingen skulde dø af Sult.

Mange andre danske Svæveflyvere kom paa Besøg og blev gæstfrit modtaget. Halvdelen af de danske Sølv-C-Indehavere har været deroppe. Vi løb straks paa »Unionen«, d. v. s. *Eckert*, som stegede sig frem paa Ski over Isen. Han var blevet fløjet derop af *Thinesen* i en Auster. Vi løb paa den solbrændte *Otto Spenssen*, paa *Juul-Thomsen*, som fløj 7 Timer deroppe, og der var i Paasken et helt ekstra Hold Polyteknikere med Meteorologispecialisten *Hans Harboe* og *Karlheinz Rasmussen* i Spidsen.

Og saa var der naturligvis *Birger Nilsson*. Det var Meningen, han skulde have deltaget i Ekspeditionen med sin Tiger Moth, men den var desværre ikke blevet klar. Savnet af en Motormaskine umuliggjorde de helt store Resultater. I Norge findes endnu kun een Maskine med Skæbeanordning, en KZ III. Al Start foregaar paa Steinsfjorden i Autosleb.

130 Timer.

Da vi bad om Tal, fik vi at vide, at Hutter 28 OY-DOX havde fløjet i 58 Timer, Bahyen OY-XAX havde fløjet 51 Timer, og endelig havde man fløjet 19 Timer med en tosedet



Kortskitse over Flyveområdet med Skrånterne angivet. Der blev fløjet Distanceflyvninger fra Steinsfjorden til Drammen (45 km) og Sande (64 km).

Schweizer TG-3A, som v. d. Lippe fra Tjebkø Flyveklub havde stillet til Raadighed. Det er en udmærket lavt-midtvintet Type med en Fuldvægt paa 550 kg og Glideegenskaber ikke saa forferdelig langt fra Kranich. Den er lidt tung i det og benævnes til daglig »Dakotaen«. Den siges at ligge fint i Sving og er udmærket til Undervisning i Termikflyvning og Instrumentflyvning. Der er godt Haab om at faa den med til Vandel til Sommer.

De staaende Bølger.

Hovedparten af Flyvningen havde været Skråntflyvning, iblandet lidt Termik og diverse Former for Bølgeflyvning. Ofte var det svært at skelne, hvad der var hvad. Ekspeditionen skal nu efter Hjemkomsten til at bearbejde Resultaterne; men man har i hvert Fald konstateret, at der kan flyves Bølgeflyvning i Skandinavien, og at man kan naa Bølgerne fra rimelige Højder. Askegaard havde saaledes fløjet i Time 40 Minutter i en saakaldt lav Bølge. Man saa mange Eksempler paa Bølgeskyer baade ved Dag og Nat. Forøvrigt fløj man ogsaa om Natten, baade med og uden Maanelys, og det faldt ikke svært at orientere sig.

De betydeligste Bølgeflyvninger fandt Sted den 23. Marts, hvor Wellesen og Eckert i Schweizeren naaede op til 2400 m i Bølger efter at have naaet 10-1200 m i Skråntvind.



Den tosedede Schweizer TG-3A fotograferet paa Steinsfjorden. Den kommer antagelig til Vandel til Sommer. — Afstandene paa Fjordene er betydeligt større, end de virker paa Billedet.

Eckert fortæller, at man intet mærker i Bølgevinden. Der er ganske stille Luft, og Højde-
maaleren stiger jævnt og roligt. Samme Dag
naaede Nordmanden Nyrød 3600 m i en
Olympia.

Svæveflyvning i Orkan.

Der var en hel Del kraftig Vestenvind, som
blev udnyttet paa Skrænten. Man fløj endog,
medens Motorflyverne under en kraftig Storm
bekymret klamrede sig til deres Maskiner paa
Jorden. Svæveplanerne maatte trykkes helt op
til 110 km/T for at holde sig paa samme Sted.

De danske Svæveflyvere udførte de første
Distancesvæveflyvninger i Norge, og Harald
Thyregod tog det første Sølv-C deroppe, da
han afsluttede sine Prøver ved den 22. Marts
at flyve fra Steinsfjorden til Sande, en Distan-
ce paa 64 km, hovedsagelig Skråntflyvning,
men ogsaa i Termik og Bølger. Thyregod er
kendt som Indehaver af »Verdensrekorden« i
Udkoblingshøjde paa 1020 m, en Rekord, som
iøvrigt blev tangeret deroppe, og som ogsaa er
tangeret af Englænderne i Tyskland for nylig.
Dagen efter forsøgte Otto Jespersen forgæves
at gøre sit Sølv-C færdig, men naaede kun til
Drammen, en Distance paa 45 km. Selve Flyv-
ningen af denne Distance tog kun 20 Minut-
ter!

Wetlesen havde længste Flyvning paa 6 Ti-
mer 45 Min., en ren Træning i Udholdenhed.
Selv om man fløj lukkede Planer, fandt man
det dog svært at holde Varmen trods kraftig
Paaklædning. Man kan aldrig faa et Svæve-
plan tæt nok.

Som Helhed maa man nok være tilfreds
med Ekspeditionens Resultater. Nu er det

ikke længere saadan, at vi ikke selv kan klare
os, men tager til Udlandet or at komme til at
flyve. I Aar har man snarere »eksporteret«
dansk Svæveflyvning og vist et betydeligt Ini-
tiativ. Det er glædeligt med Samarbejdet med
Nordmændene, et Samarbejde, som sikkert
kan udvides betydeligt til Gavn for begge Par-
ter.

Sølv-C Nr. 18



Harald Thyregod.

Polyteknisk Flyvegruppe, stud. polyt.
Tid: 6 T. 40 M., 10. Marts.
Højde: 1500 m, 10. Marts.
Distance: 64 km, 22. Marts,
Steinsfjorden—Sande.

Danmarksmeisterskabet paa VANDEL

Tilslutningen til de forskellige Vandel-Kur-
sus har været stor, og kun faa Pladser er
tilbage ved Red. Slutning. Da Tilstrømningen
til F-Kurserne har været meget stor, har man
i Unionen besluttet sig til at ændre det ene S-
Kursus til et S-F Kursus (8.—22. 8.) for C-Fly-
vere, som staar umiddelbart foran deres S —
det vil give dem Chancer for straks efter Cer-
tifikatet at lave Distanceflyvninger.

Propositionerne for Danmarksmeisterskabet i
Svæveflyvning paa Vandel Flyveplads i Tiden
fra 25. Juli til 8. August 1948 er nu endelig
fastlagt.

Konkurrencen gennemføres i to Klasser, A
og B. I Klasse A konkurreres med Svæveplaner
af valgfri Type, i Klasse B med Baby.

Man er enedes om at gennemføre Konkurren-
cen som individuel Konkurrence, men af Hen-
syn til Udnyttelsen af Materiellet samt for at
faa størst mulig Repræsentation af vore bedste
Svæveflyvere og endelig for at nedbringe Om-
kostningerne for Deltagerne mest muligt, er det
blevet besluttet, at hvert Plan skal flyves skif-
tevis af to Piloter, der anmeldes som Hold
sammen med Planet til Konkurrencen.

Paa Grundlag af de Erfaringer, man har fra
andre Lande, er der kompenseret for Tilfældig-
hedernes Indflydelse mest muligt, og der er
taget skyldige Hensyn til de specielle Forhold,
vi har at flyve under. Interessant skal det
blive at se, hvorledes dette første danske Svæ-
veflyvemesterskab vil komme til at forløbe.

Hartvig Jensen.



Bundkoblingen godkendt i Sverige!

Skønt det holdt haardt paa at faa godkendt
Bundkoblingen i Svæveplaner herhjemme, har
vi dog været et Hestehoved foran vore svenske
Kammerater. Først nu er den endelige Godken-
delse kommet, og KSAK har udsendt Tegninger
og Beskrivelser paa Indmontering og Benyttelse.

- overalt hvor det gælder...

DUNLOP

FLYVNING



I LYNGLIMT

Ny Luftfartsinspektør.

Ved kgl. Resolution af 13. April er Materiel-inspektør under Luftfartsvæsenet C. H. Frederiksen udnævnt til Luftfartsinspektør.

KZ VII flyver atter.

Vort Ønske paa sidste Nummers Forside om, at Startforbudet for Typen KZ VII hurtigt maatte blive ophævet, gik i Opfyldelse. Efter at der er sat Benzinslanger med større Diameter i, skulde der ikke længere være Vanskeligheder med Benzintilførslen i Højden.

»Stig Viking« atter militær.

DDL har nu solgt sin »flyvende Fæstning« til Krigsministeriet. Det er Meningen, at den skal anvendes dels til Uddannelse, dels til Flyvninger til Grønland af de militære Flyvevaaben. Oprindelig nødhjælp den under Krigen i Sverige og blev af SAAB ombygget til civil Brug, hvortil den dog er alt for upraktisk.

Frederikshavn Flyveplads.

Frederikshavn Kommune har købt Knivholt Flyveplads, der ligger 2 km Vest for Frederikshavn, for 220.000 Kr. Det forventes, at Dansk Lufttaxa vil stationere en Maskine der i Sommer.

Belysning paa Tirstrup.

Aarhus Kommune har besluttet at installere Anlæg til Belysning og Radiovejledning paa Tirstrup Flyveplads til Efteraaret.

Svæveflyve-Nyt

Startspil med ny Idé.

Svæveflyver-Unionen er ved at lægge sidste Haand paa et nyt Startspil, saa den ikke i samme Grad som tidligere skal være henvist til at laane sig frem hos Klubberne — der ikke alle har været lige store hvad Leje angaar.

Det er en ombygget 100 HK Buick Ambulance med to af hinanden uafhængige Wiretromler saaledes, at medens man starter et Plan med den ene, kan Wiren fra den anden trækkes ud og bruges straks efter, at det startende Plan har koblet ud. Om det i Praksis fungerer lige saa godt som i Teorien, hvad alt tyder paa, vil det paa det nærmeste kunne gøre det ud for to Spil, og ved Wireprængninger skal man ikke afbryde Starterne i halve Timer. Et nyt Eksempel paa, at det ikke er Idéer og Initiativ, dansk Svæveflyvning savner.

O'hart.

Konkurrencer i Polen og Frankrig.

Foruden FAI's officielle Olympia-Konkurrence i Schweiz arrangeres der i Sommer internationale Svæveflyvekonkurrencer i Polen fra 8. til 18. Juli og i Frankrig fra 8. til 22. August. Aéro-Club de France arrangerer ogsaa fra 14.—16. August en international Modelflyvekonkurrence.

Store Tal.

I Schweiz blev der i 1947 svæveflyet 16280 Timer, heraf 1200 Timer i Samaden. Man regner med, at Englænderne ialt svæveflyede mellem 5000 og 6000 Timer. Danmark fløj som bekendt godt 1000 Timer.

International Svæveflyvekongres.

Der har hidtil meldt sig 5 Lande til Olympia-Konkurrencen i Schweiz. Der mangler saaledes 3, før Konkurrencen er sikret. Samtidig afholdes en Kongres, idet man vil have dannet en Efterfølger til »Istus«-Kommissionen, der før Krigen var international Svæveflyveorganisation i Samarbejde med FAI. Forhaabentlig kan Danmark i hvert Fald blive repræsenteret ved Kongressen.

»Tosædet Baby« til Sverige.

Som omtalt i Nr. 3, S. 62, har den svenske Chefinstruktør, Bengt Bergman, været i England for at se paa et tosædet Svæveplan.

Det viste sig fuldt ud at opfylde de Krav, der kan stilles, og K. S. A. K. bestilte foreløbig et Eksempel til Levering i Maj. Planet, der har Typebetegnelsen Slingsby T 21 B, minder meget om Grunau Baby saavel i Udseende som Opbygning og Flyveegenskaber. Sæderne er anbragt Side om Side, og Førersæderne er som i Babyen aabne. Spændvidden er 18 Meter og Vægten 267 kg. Bedste Glidetal 1:21 ved godt 65 km/T, Stallinggrænsen ligger ved 45 km/T og Synkehastigheden ved 60 km/T er 0,85 m/Sek.

Slingsby T 21 B's store Fordel fremfor SGU 2-22 er, at Eleverne fra førstnævnte kan gaa direkte paa Baby, medens de fra SGU 2-22'en først skulde over SGU 1-19, som var »Lillebroderen« med de samme Flyveegenskaber.

Sin Ilddaab skal T 21 B have ved et Kursus for Lærere til Uddannelse i tosædede Svæveplaner, som skal løbe af Stabelen paa Alleberg i Maj Maaned.

Var engelsk Valuta bare ligesaa blød i Danmark — som den lader til at være i Sverige!

O'hart.

AERONAUTISK SELSKABS GENERALFORSAMLING

Diskussion om Udstillingen og Lovforslaget

IKKE engang 50 af DKDAS's 6458 direkte og indirekte Medlemmer var til Stede paa Generalforsamlingen d. 30. Marts. Om man skal forstaa dette som manglende Interesse eller en saadan Tilfredshed med Forholdene, at man ikke anser det for nødvendigt at møde op, kan diskuteres.

Medlemstallet var ved Slutningen af 1947 691 (6 Æresmedl., 28 livsvarige, 48 Firmamedl. og 612 direkte Medl.). Motorflyver Unionen var gaaet ned til 4557, Svæveflyver Unionen til 687, mens Modelflyver Unionen havde 500 Medlemmer.

Dette omtalte Formanden, Overingenør M. P. Eskildsen, i Aarsberetningen. Han mindedes de afdøde Medlemmer, specielt Dir. Knud Gregersen. — Der var afholdt 4 Foredrag i 1947. Flyvedagen 1946 gav et samlet Overskud paa 16.500 Kr., mens man regnede med 90.000 for 1947. Af disse var 20.000 udbetalt til Klubberne til godkendte Formaal.

Statstøttesagen var endnu ikke afgjort.

M. H. t. Lovændringer meddelte Formanden, at Bestyrelsen mente at maatte henlægge Lovudvalgets Forslag, da Statstøtte maatte være en Forudsætning for Gennemførelsen af de nye Love, idet Selskabets Økonomi ikke kunde bære de forøgede Administrationsomkostninger.

Formanden gennemgik derpaa Unionernes Arbejde og omtalte de vanskelige Vilkaar, FLYV nu arbejder under p. Gr. af Papirrationaliseringer. Til Slut omtalte Luftfartsudstillingen.

Debat om Beretningen.

Paa et Spørgsmaal fra Dir. A. C. Normann, om Selskabet ikke ogsaa kunde arbejde for Hjælp til Uddannelse af danske Erhvervsflyvere, oplyste Formanden, at dette Punkt udgjorde en vigtig Del af Statstøtteansøgningen og havde vakt Interesse.

Civilingeniørerne Eckert og Harboe diskuterede Udstillingens evt. Overskud med Formanden, som oplyste, at dette skulde deles lige mellem DKDAS og Sportsflyveklubben, som ogsaa stillede lige store Beløb til Garantikapitalen. Sportsflyveklubben havde taget Initiativet og lejet Forum. Eckert mente, at det evt.

Overskud burde komme Helheden til Gode, og Harboe syntes, at Klubberne burde underrettes om Forholdet. Kaptajn Foltmann oplyste, at Grunden til, at Sportsflyveklubbens Navn ikke var nævnt, var den, at man ikke vilde løbe nogen Risiko for at skade Udstillingen, hvis det havde vist sig, at Klubben ikke havde kunnet overvinde den Krise, den befandt sig i, da Planerne blev forelagt Offentligheden.

Ing. Weishaupt imødegik i et længere Indlæg Bestyrelsens Henlæggen af Lovforslaget. Han oplyste, at der var kommet et demokratisk Lovkompleks ud af det, og at de aktive Flyvere vilde faa større Indflydelse end efter de nugældende Regler. Han paaviste, at der ogsaa i Øjeblikket er en betydelig Forskel mellem Kontingentindtægter og Administrationsudgifter, og at denne bl. a. dækkedes af Flyvedagens Penge. Det var snarere en Forudsætning for Statstøtten, at man omorganiserede det hele, end omvendt. Selskabet arbejdede iøvrigt med Overskud, men det var et Spørgsmaal, om det var klogt at henlægge Penge under de herskende økonomiske Forhold. Weishaupt gennemgik Forholdene i forskellige smaa Landes Aeroklubber og paaviste, at de klarede Situationen ved at vise Initiativ og skaffe sig Penge. Han mente, at Bestyrelsen ikke burde have begravet Forslaget.

Formanden var betænkelig ved Økonomien, men udtalte, at Forslaget ikke var blevet syltet, og at DKDAS faktisk gerne saa det gennemført, hvis det var muligt.

Dir. Dessau, der er Formand for Lovudvalget, var glad for, at Sagen kom til Debat. Man havde i Udvalget opnaaet større Enighed mellem de forskellige Synspunkter end ved tidligere Lejligheder. Han udtalte, at Udvalget vilde tage Sagen op igen.

Kassereren, Civiling. L. Prytz, fik Decharge for Regnskabet, der balancerede med godt 41.000 Kr. og udviste et Overskud paa ca. 16.000 Kr.

De fire afgaaende Bestyrelsesmedlemmer saavel som Revisorerne genvalgte.

Generalforsamlingen, der varede 75 Min., sluttede med, at Formanden takkede Selskabets Æresmedlem, Dir. Tyge Rothe, der havde fungeret som Dirigent.

»JUMPING«

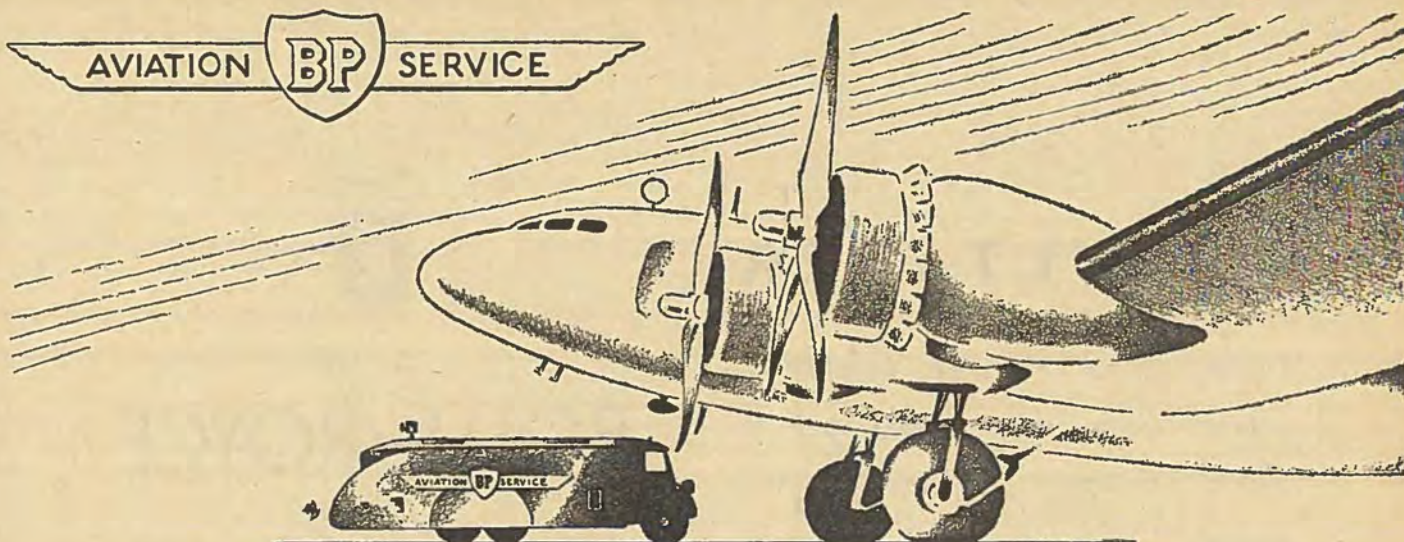
I enhver Klub kender man ham, som kan alt og ved alt meget bedre end alle andre. Hans Valgsprog er »Lad mig —«. Selv om det ikke er saa sjældent, at han »brænder« sig, nyder Resten det hver Gang. Det er dog sikkert kun faa af hans Type, der i den Grad er blevet »hængt ud«, som det gik Staklen i følgende — iøvrigt autentiske — Beretning:

En polsk Flyvesportsmand var i Midten af Trediveerne en Tur i U.S.A. Under sit Ophold blev han præsenteret for en ny Sport — »Jumping«, som var lidt ud over det sædvanlige. Redskabet var en Ballon, hvis Bærekraft svarede til lidt under en Persons Vægt. Via en Faldskærmssele spændte man sig fast til Ballonen — og ens Vægt var reduceret til en Ubetydelighed. Uden Besvær kunde man hoppe over et firetagers Hus — og med lidt Fantasi kan man forestille sig nogle af de Muligheder, Sporten indebar.

Polakken blev meget begejstret over dette Stykke Legetøj og købte en »Jumpingballon« med sig hjem. Da han viste den frem i Klubben, vakte det naturligvis stor Opsigt, — og deres »Altfavnende« forlangte straks at faa den spændt paa.

Nu var det en lille, spinkel Fyr, og faa Minutter efter hang han i fire Hundrede Meters Højde — uden at kunne komme hverken op eller ned. Kammeraterne udnyttede Lejligheden efter alle Kunstens Regler. De startede i Motormaskinerne og lavede Rundflyvning med ham som Centrum; de vinkede til ham og morede sig fortræffeligt. Selv saa han ikke ud til at more sig særligt — men har sikkert til Gengæld lært et og andet af Turen! Om han ikke hænger deroppe endnu —!

O'hart.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/s

Sct. Annæ Plads 5

København

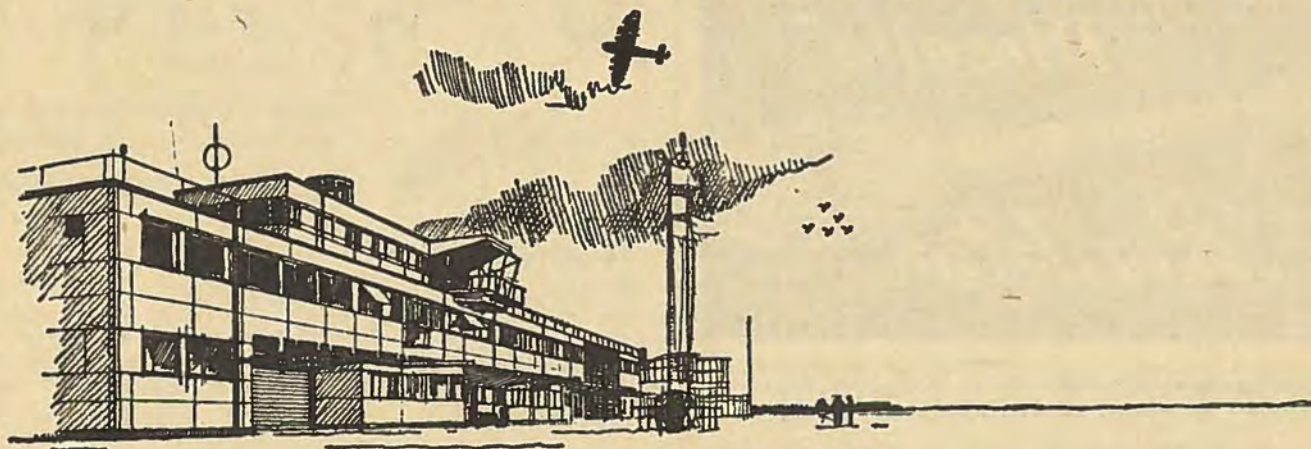
Telf. Central 5455

ENEREPRESENTANT FOR
ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY LTD
BRITISH PETROLEUM

KØBENHAVNS LUFTHAVN, TELF. KASTRUP 220

AALBORG LUFTHAVN, TELF. AALBORG 4402

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK
ETERNIT
TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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

RESULTATER

Licens til at fremstille Rolls-Royce „Nene“ (Gas Turbine Reaktorer) er blevet overdraget den australske Regering.



ROLLS-ROYCE
Aero

MOTORER

FOR FART OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPRÆSENTANT: SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S . SLUSEHOLMEN . SYDHAVNEN . KØBENHAVN SV.

NYHEDER FRA DANSK MODELFLYVE INDUSTRI



Diesella-Reaktor starter let ved Hjælp af en Automobil-pumpe og en „Ford-T“ Induktionsspole.

Diesella-Reaktor forbedrer nemt de bestaaende Rekorder for Model-Fly, -Biler og -Baade, idet Hastigheder paa over 150 km i Timen kan opnaas.

Diesella-Reaktor kan desværre kun leveres i et begrænset Antal; men vi haaber at kunne klare Efterspørgslen.

Pris Kr. 125.—

Eneforhandling:



„7-9-13“

Spændvidde 65 cm.

Den bedste Begyndermodel til Dato.
Kan bygges paa et Par Aftener.

Komplet Samlesæt m. Tegn. Kr. 3.85.

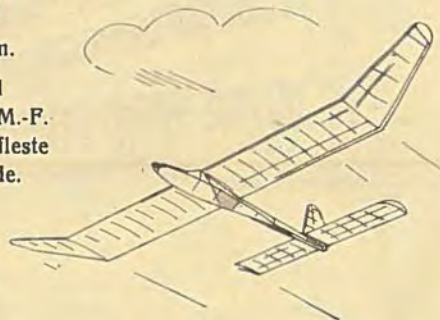
Calle-10

Spændvidde 145 cm.

En ny Elitemodel
af C. J. Petersen, O. M.-F.
Nem at samle, da de fleste
Dele er færdiglavede.

Komplet Samlesæt
m. Tegn. Kr. 9.75.

Tegning alene
Kr. 1.75.



Mod 30 Øre i Frimærker sendes det nye store
1948-Katalog fra

DANSK MODELFLYVE INDUSTRI

Brogade 6-8 . Telf. 10 400 . Odense

SVERIGE VANDT DEN FJERDE NORDISKE MODELFLYVERLANDSKAMP

Aage Høst-Aaris, Danmark, individuel Vinder

EFTER at der de foregaaende Aar har været afholdt nordiske Modelflyverlandskampe i Sverige, Finland og Danmark, kom Turen nu til Norge. Af Mangel paa Flyvepladser om Sommeren afholdtes Konkurrencen paa Mjøsens Is ud for Hamar. Det er en Flyveplads paa maaske 50 Kvadratkilometer, saa for en Gangs Skyld var der Plads nok!

Torsdag den 18. Marts kom de udenlandske Deltagere med Baad og Tog til Oslo i Slud og Sne. Her kom med en enkelt Ændring de samme Finner, som sejrede i August i Odense, anført af *Kalervo* og ledsaget af Chefredaktør *Virkki* fra *Ilmailu*. Her kom det svenske Hold — tre gamle Kendinge med *»Bananen»* i Spidsen plus en ny Mand. Holdlederen Ing. *Dérantz* kom næste Dag. Og her kom det danske Hold sejrende fra København og Frederikshavn, idet DKDAS som sædvanlig financierede Deltagelsen i dette eneste officielle Luftsportsarrangement i Norden. Alle blev modtaget af den norske Modelflyvechef, Ing. *Thor Mölback*, og ekspederet videre paa en 4 Timers Togrejse gennem smukke solbelyste Snelandskaber til Hamar, hvor man blev modtaget af den lokale Flyveklubs Formand, Ing. *Hagen*, og indkvarteret dels privat dels paa Hoteller.

For en Gangs Skyld var der ved en Landskamp baade Tid til at blive udhivilet efter Rejsen og til at trimme. Man vænnede sig hurtigt til Isen Fredag Fm., men maatte saa slutte paa Grund af Slud.

Lørdag oprandt ogsaa i Blæst og Slud, men da Deltagerne — inklusive det nu ankomne norske Hold, der som Landshold var næsten nyt, men af hvilket tre havde fløjet mod OM-F i Julen i Odense — kom ud paa Isen, blev det stille Solskinsvejr, som man havde ventet, det altid var i Norge paa denne Aarstid. Modellerne blev i det gode Vejr trimmet til det yderste og opnaaede fine Præstationer i svag Termik over Isen.

Pludseligt Vejromslag: Vind paa 40 km/T.

Ved 13-Tiden, da Startsnorene blev kontrolleret, ændrede Vejret sig imidlertid katastrofalt. En bidende kold Vind blæste op fra NV til en Styrke paa 10–12 m/Sek. ved Jorden og væsentligt mere i de op mod 100 m Højde, Modellerne kunde naa under Højstarten.

Dramatiske Scener udspillede paa Isen, som efterhaanden var dækket af et Lag koldt Vand. Startsnorene brast i den haarde Vind, Modellerne knækkede endog til Tider eller slog haardt i Isen. Der var ikke noget med at bevæge sig ud mod Vinden for at faa Modellerne op, nej, selv fuld Fart med Vinden gav ofte for store Paavirkninger.

I første Periode laa Nordmændene til alles Forbavselse i Spidsen med 403 Sek. foran Sverige, Finland og Danmark. Nordmændene brugte 0,4 mm Pianotraad til Startsnor, da man ikke kan faa tyndere i Norge. Det blev

ne havde deres Snore i stor Forvirring. Periodens bedste Flyvning var Svenskeren *Carl-Erik Carlssons* paa 2 Min. 38 Sek.

Anden Periode gav gennemgaaende endnu daarlige Resultater — kun 1.03 i Gennemderes store Fordel nu. Svenskerne og Dansker-



De to bedste:
Høst-Aaris fra Odense med sin nyeste Model
og Rune *»Bananen»* Andersson fra Stockholm
med sit sidste Mesterværk,
som KSAK nu udgiver.

snit for samtlige 16 Deltagere! Danmark var bedst, fulgt af Finland, Sverige og Norge. Det medførte, at man begyndte den sidste Periode med flg. Stilling: Norge 620 Sek., Danmark 564, Sverige 556 og Finland 515.

Sidste Periode var den bedste. Modelflyverne havde vænnet sig lidt til det haarde Vejr, havde udviklet Startteknikken o. s. v. Den gav 1.36 i Gennemsnit til Trods for, at baade en Nordmand og en Dansker ikke fløj, da de havde havareret alt. Sverige var langt bedst nu og vandt dermed for 3. Gang den nordiske Landskamp med et Gennemsnitsresultat for de tre bedste paa 1 Min. 43 Sek. Nr. 2 blev Norge med 1.32, Nr. 3 Danmark med 1.30 og Nr. 4 Finland med 1.21.

Modelflyvning er noget uberegneligt noget, en af de uretfærdigste Sportsgrene, som Ing. *Dérantz* sagde, fordi mange Tilfældigheder spiller ind. De bedste paa baade det svenske og norske Hold fik daarlige Resultater. Finerne, som tabte, fløj maaske bedst. De havarerede ikke en af deres 14 Modeller og fløj kun een bort. De startede pænt, men Modellerne fløj for hurtigt ud af Syne, deres Farve var ikke god.

Pragtfuld Præstation af Høst-Aaris.

Det havde været vanskeligt at udtage det danske Hold, fordi alle 8 bedste syntes lige gode, og alle havde deres Svagheder. Man havde regnet med godt Vejr, og der havde de 4 udvalgte sikkert ogsaa fløjet fint. Nu blev det daarlige. Kun een var Situationen voksen, vor *»grand old man»*, den 57-aarige *Aage Høst-Aaris* fra Odense Model-Flyveklub, der viste sig alle de unge nordiske Modelflyvere langt overlegen. Det var ikke nemt for en Mand i hans Alder at klare den Situation paa vaad glat Is. Men han løb for fuld Fart mod Vinden og lod Modellen selv trække Startsnoren ud af Spillet; og da hans gl. Veteranmodel, som var med til sin 3. Landskamp, var i Top og vanskelig at udløse i sidste Start, slyngede Høst-Aaris Spillet højt op i Luften. Modellen udløstes fint, men Spillet, som Høst ellers er meget øm overfor, blev beskadiget.

Høst blev med 2.39 i Gennemsnit en fin Nr. 1 individuelt. Nr. 2 blev den lige saa rutinerede Svensker, *Rune Andersson*, kaldet *»Bananen»*, med 1.52. Nr. 3 *K.-E. Carlsson* med 1.51.

Søndag var det atter fint Fm.-Vejr, og der var Opvisning for Byens Indbyggere. Ogsaa en stor Benzinmotormodel, en linestyrket Diesel og en Gummimotormodel blev forevist. Aeroklubbens Generalsekretær, *Helge Jacobsen*, kom paa Besøg i Klubbens Interstate Cadet. Tidligt paa Eftermiddagen blev det atter haard Vind.

Søndag Aften uddeltes Vandrepokalen og en Række andre smukke Præmier ved en Afslutningsfest paa Hotel *»Victoria»*.

Mandag gik Turen til Oslo, hvor Norsk Aero Klub gav Frokost. Generalsekretæren bragte en Hilsen fra Formanden, Dir. *Bernt Balchen*, som var forhindret i at være til Stede, og der blev talt og takket for Gæstfriheden af Holdlederne. Tirsdag rejste Finerne hjem som sidste Hold.

Efter at man nu har været en Runde igen, er det egentlig Sveriges Tur at arrangere Konkurrencen i 1949, men af Hensyn til KSAK's 50-Aars Jubilæum i 1950 har man bedt om at maatte vente et Aar. Finland paatog sig da at søge Landskampen gennemført i 1949.

Det sejrende svenske Hold:
Holdlederen Ing. *Dérantz* med *Carlsson*,
Sandberg, *»Bananen»* og *»Termik-Johan»*.



FRA MODELFLYVERNES VERDEN

Nordisk Modelflyvekonference.

Mens den nordiske Privatflyvekomité synes alt for hurtigt at være døet hen, fører Modelflyverne, som paabegyndte det nordiske Samarbejde, stadig dette planmæssigt fremad. Den 5. nordiske Modelflyvekonference afholdtes Lørdag d. 20. Marts i Hamar i Norge. Der deltog den finske Modelflyvnings »Udenrigsminister« Lasse Kalervo og de 3 Modelflyvechefer Dérantz (Sverige), Mölbach (Norge) og Wels-haupt (Danmark). Man naaede til Enighed om det danske Forslag til A 2-Regler baseret paa de nye FAI-Regler, ligesom man ogsaa blev enig om de øvrige Klassers nye Grænser. Resultaterne vil snarest blive meddelt Modelflyverne, kun skal A 2-Reglerne meddeles her: Total projekteret Planareal: 32 til 34 Kvdm., Kropsværtsnit mindst F:100, hvor F er det totale Planareal, og Minimumvægt 410 Gram. Model-ler efter de gamle Regler vil antagelig kunne benyttes Aaret ud.

Aarsrekord og C-Diplomater.

Paasken bragte en Fordobling af Aarsrekor-den for Svævemodellers Tid, som Valther Niel-son, Haslev, satte op til 39 Min. 36 Sek.

En Masse C-Diplomer blev taget i det gode Vejr. Foruden Lillelund har flg. bestaaet Prø-ven i Aar: Jens Jensen, Søby, R. Clemensen, Skive, B. Jørgensen, Kbh., Aage Madson, Aar-hus, Henry Petersen, Fredericia, J. Bauer, Ringsted, T. Meyer, Aalborg, J. Nielsen, Ran-ders, H. Kunckel, Aarhus, S. Bach, Aarhus, H. Christophersen, Als, Bent Skou, Odense, og P. Bruun, Randers. Kun de to sidstnævnte vilde have bestaaet Prøven efter de gamle Krav med 3x3½ Minut.

DM for Motormodeller.

Danmarksmesterskabet for Gummi- og Gas-motormodeller afholdes i Aar den 15. August. Stedet vil senere blive meddelt. Der er Planer om at henlægge det til Fredericia og samtidig holde DMU's Generalforsamling der.

Nyt fra Finland

FFF arrangerer 40 Flyvestævner

Den tidligere Modelflyvechef Lennart Poppius er nu administrerende Direktør for Finlands Flygforbund, der ialt har 20 Personer ansat, 12 paa Hovedkontoret i Helsingfors og 8 paa Svæveflyveskolen i Jämsiljärvi. For at skaffe Penge til Driften samt gøre Propaganda for Flyvningen arrangerer FFF ialt 40 Flyveopvis-ninger i Aar rundt i Finland. Budgettet er ialt paa ca. 400.000 Kr. FFF har 400 direkte Medlemmer og 2000 i Underorganisationerne. Man regner med ialt 20.000 Modelflyvere i Finland paa Grundlag af Salget fra FFF's store Model-flyvefabrik. Paa Svæveflyvnings Omraade arbejdes der videre med Præstationssvæveplan-et PIK 6, som dog først ventes færdigt i 1949. Prototypen kommer paa over 30.000 Kr. Alt dette fortæller Chefredaktør Virkki fra FFF's Blad »Ilmailu«, det smukke 32-sidede Dybtryksblad, som nu kommer i 16.000 Eksem-plarer. Virkki var fornylig paa Lynvisit i Kø-benhavn, da den finske Luftrute hertil aabne-des. Det fremgaar løvrigt af »Ilmailu«, at Fin-nerne har 124 Glide- eller Svæveplaner fly-vende eller under Bygning, og at de i 1947 fløj 1800 Timer og tog ialt 609 Diplomer. For før-ste Gang maa Eleverne i Aar betale for at flyve paa Jämsil. Priserne ligger omkring 200 Kr. for de forskellige Kursus, men Klubmedlemmer faar Rabat.

Iøvrigt fremgaar det af udenlandske Blade, at der bygges et ensædet Amfiblum i Finland som Forløber for en 4-sædet Type.

Officiel engelsk Anerkendelse af Modelflyvnings Betydning.

En Komité, som har været nedsat for at undersøge Privatflyvnings og Luftsportens Forhold i England, udtaler i sin Rapport føl-gende om Modelflyvningen: »Det er Komiteens stærke Overbevisning, at Modelflyvning, Svæ-veflyvning og Motorflyvningen bør koordineres nationalt. — Det har gjort stort Indtryk paa os at høre om Modelflyvernes Virksomhed fra Society of Model Aeronautical Engineers. Den-ne Bevægelse har stor Omfatning og er klart af national Betydning.«

I Argentina er der oprettet en officiel Model-flyveskole med Plads til 200 Elever. Hovedfor-maalet er at uddanne Instruktører, men Ama-tører har ogsaa Adgang. Der er teknisk Biblio-tek, Forsøgsværksted og moderne Udstyr for Undervisning i Aerodynamik. Materialer stilles gratis til Raadighed.

Amerikanerne har nu ogsaa efter skandina-visk Forbillede indført Termikbegrænsning. Medens vi har 6 Minutter og Englænderne 5, tæller Amerikanerne dog op til 10 Minutter, hvilket forekommer urimeligt, da ingen Model kan flyve blot tilnærmelsesvis saa længe uden Termik. Fejlstartgrænsen er ogsaa sat rigeligt højt — til 40 Sekunder, hvor vi har 20.

I Lighed med den aarlige nordiske Lands-kamp afholder »Benelux« landene, Belgien, Hol-land og Luxembourg, nu ogsaa en aarlig Kon-kurrence.

Aerosport

I det halve Aar, »Aerosport« har eksisteret, har Klubben afholdt 6 Møder, blandt hvilke Besøg paa Kastrup med Forevisning af DDL's Maskiner, Besøg hos Svæveflyveklubben »Stam-gruppen«, Besøg paa Teknologisk Instituts fly-ve tekniske Afdeling samt Besøg i »Sportsflyve-klubben« Modelflyvesektion. Endvidere har Klubben Medlemmer Adgang til DKDAS's Mø-der, og dens Modelflyvere har nogle Gange del-taget i Sportsflyveklubben Modelflyvesektions Møder. Flere Studiekredse er blevet oprettet. Disse beskæftiger sig i udstrakt Grad med Typekendskab og har den Glæde, at mange udenlandske Flyvemaskinefabrikker forsyner dem med Fotos og Oplysninger om de forskel-lige Typer.

Fra Begyndelsen af Februar Maaned har Medlemmerne haft Adgang til billige Rund-flyvninger, hvilket ogsaa er blevet udnyttet af adskillige.

I Sommermaanederne vil flere af Klubben Medlemmer faa Lejlighed til at besøge engelske og svenske Klubber.

Til Forskel fra øvrige danske Klubber har »Aerosport« ikke Planer om at forhøje sit Kontingent, som er paa 10 Kr. aarligt!

Interesserede kan faa alle Oplysninger om Klubben Virke hos Sekretæren: Fl. Thomsen, Ryparken 66. Tlf. RY 2117.

Byg en Reaktionsmotor

med Turbinesystem som i moderne Flyvemaskiner. Længde 45 cm, Reaktionstryk 2,2 kg ved 75000 Omdr. i Min.



(Svarer til ca. 5 HK.) Kom-plette Ar-bejdstegning-er i fuld Størrelse samt Vejledning, kan leveres for kun Kr. 8,50 + Porto. »Diesella« Reaktorer Kr. 125,-. GREIG, Rissingsvej, Odense, Tlf. 6148

VESTJYSK FLYVESKOLE's

Sommer-Flyvelejr

fra 29. Maj—3. Juli

★

Indmeldelse senest 15. Maj

★

Se løvrigt den udførlige

Omtale i FLYV Side 101

★

VESTJYSK FLYVESKOLE

v. P. Perch

Lufthavnen . Esbjerg . Telf. 2785



MIKRO II

Vægt: 125 g

Pris Kr. 98.— med Propel

Tegning af Model passende for Motoren Pris Kr. 2,50

KAI NIELSEN
MEKANISK ETABLISSEMENT

Kronprinsensgade 8, K.

Palæ 6628

Statsaut. Flyvemekaniker

med Certifikat for KZ og Auster antages omgaende.

Skriftlig Henvendelse til

Sønderjyllands Flyveselskab A/S — Sdr. Chausse 24 — Aabenraa

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

Flyver med Erhvervsflyvercertifikat

til AUSTER og KZ, helst ogsaa MOTH,
søges til Rundflyvning.

Tiltrædelse straks.

VESTJYSK FLYVESKOLE v. P. Perch

Permanente Magneter ALNICA MAGNETSTAAL

Har De et Magnet-Problem, søg 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

„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

Du kan endnu naa at tage C-Diplom med
A 3-Modellen

KR-21 „DIOGENES“

(Svp. 2250 mm)

Tegning i fuld Størrelse mod Forud-
betaling Kr. 3,25 eller pr. Efterkrav

HASLEV ORGELFABRIK - HASLEV
Giro Nr. 10657

Abonnér paa FLYV!

Pris pr. Aargang Kr. 6.00.

FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Husk Navn og Adresse.

Ved alle Forespørgsler, der kræver di-
rekte Svar, maa Indsenderens Navn og
Adresse samt frankeret Konvolut altid
vedlægges, da vi ellers ikke besvarer eller
viderebefordre Henvendelserne.

Husk derfor: *Navn og Adresse.*

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,
Grundtvigsvej 7^a, København F.

Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

NU har vi igen Lister i alle Maal.
Balsafiner haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

Westland Aircraft, stort Format, ill. 100 Sider 15.00.

Miles Aircraft, stort Format, ill. 96 S. 12.60.

Camouflage 14-18 aircraft, forr. Verdenskrigs camouflerede Krigsmaskiner, 77 S. 4.20.

Flygbragder och Bragdflygare, nyt Bind af Allhems Flygböcker. Om Flyvehelte og deres Bedrifter. 126 S. 10.65.

Aircsrews for the Aeromodeller, 63 S. 2.40.

Flight Handbook, omfatter alt indenfor Flyvning, 200 S. 9.00.

Design & Construction of Flying Model Aircraft, praktisk Haandbog for Modelbyggeren, 250 S. 12.80.

Sportflyg, Alle Typer Sportsmaskiner, rigt ill. Dybtryk 10.65.

Spitfire, Den store engelske Bog om den berømte Jagermaskine, ill. 18.00.

Hurricane, Pragfuld Bog, mange Ill. 3.00.

Helikopteren af Piet Hein. Ill. Fremstilling af Helikopteren gennem hele dens Udvikling, 5.75.

Snabbare än Ljudet, 143 S. Dybtryk 10.65.

Fallskärmar och Fallskärmstrupper, 137 S. Dybtryk 10.65.

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 Diesels, af Dickson, Dieselmotorer i Teori, Praksis og Konstruktion. 128 S. ill. 9.00.

Reaktionsflyg, En ny epok i flygets udvikling, af den svenske Reaktionseksper Sten Langby. 248 S. ill. 15.25.

Model Motor Manual, Haandbog i Modelmotorer for den erfarne Motormodelbygger. 226 S. ill. 16.50.

Flying Scale Models, Planer og Fotografier med Instruktion til Bygning af 16 amrk. Millitermaskiner. 103 S. 8.25.

Gas Models, med Tegning til 21 Benzin-Modeller af alle Typer. 144 S. 11.00.

Model Airplane Design, Fuldstændig Fremstilling af Aerodynamik og Tegning af Modeller, med fundamentale Regler, Formularer og Kurver. 509 S. ill. 20.75.

Scale Models, af den kendte amrk. Tegner Wylam. 3 Bind. Bog I og II hver 62 S. 8.25 pr. Bd. Bog III 63 S. 11.00.

Navy in the Sky, af Lieut. Wallace W. Elton, ill. 104 S. 11.00.

The Model Aeroplane Manual af Sparey & Rippon. 9.00.

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.

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 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, Normasvej 14, Tlf. Valby 5673.
Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydman, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS Ørum-Jensen.
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. Telf. Odense 5401.
Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Den hollandske Aeroklub 40 Aar.

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart fejrede i April sit 40 Aars Jubilæum. I Anledning af Jubilæet holdes den 29. og 30. Maj et internationalt Sportsflyvestævne paa Ypenburg-Flyvepladsen ved Haag.

Danske Flyveres Generalforsamling.

Foreningen »Danske Flyvere« afholdt sin ordinære Generalforsamling den 16. Marts. Til Bestyrelsen nyvalgte Kaptajn Gøtz-Behrends og Luftkaptajn Wegener. Den ganske korte Generalforsamling blev ledet af LRS. Falkmar, der fejrede et ret enestaaende Jubilæum, idet han var Dirigent for 25. Gang.

Motorflyver Unionens Repræsentantskabsmøde.

Dansk Motorflyver Union afholdt d. 4. 4. Repræsentantskabsmøde i Odense.

Ing. Korsgaard aflagde Beretningen, da Formanden, LRS. Moltke-Leth var paa Flyvning til Sydafrika. Efter en lang Diskussion om Unionens Fremtid blev det med 45 Stemmer mod 28 vedtaget at arbejde videre for en snævrere Tilslutning til DKDAS. LRS. Ørum-Jensen blev valgt til Formand for den nye Bestyrelse og repræsenterer sammen med Kommunerører William Nielsen Unionen i DKDAS's Bestyrelse. Ing. Korsgaard blev valgt til Unionens Repræsentant i Dansk Lufttaxa.

Sportsflyveklubben over Krisen.

Sportsflyveklubben har nu overstaaet Krisen, idet man har solgt de to Auster-Maskiner til to Medlemmer, dog saaledes at de stadig kan lejes af Klubbens Medlemmer, naar Ejerne ikke skal anvende dem. Yderligere har en Kreds af Venner af Klubben hjulpet med et saa stort Beløb, at man har kunnet betale Hovedkreditoren og faaet en Ordning med de øvrige. Foruden Prisforhøjelserne til Nytaar er der lagt 10 Kr./Time paa alle Priser — og hertil kommer altsaa siden Benzinskatten.

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

Trykløftværktøj

anvendes overalt i

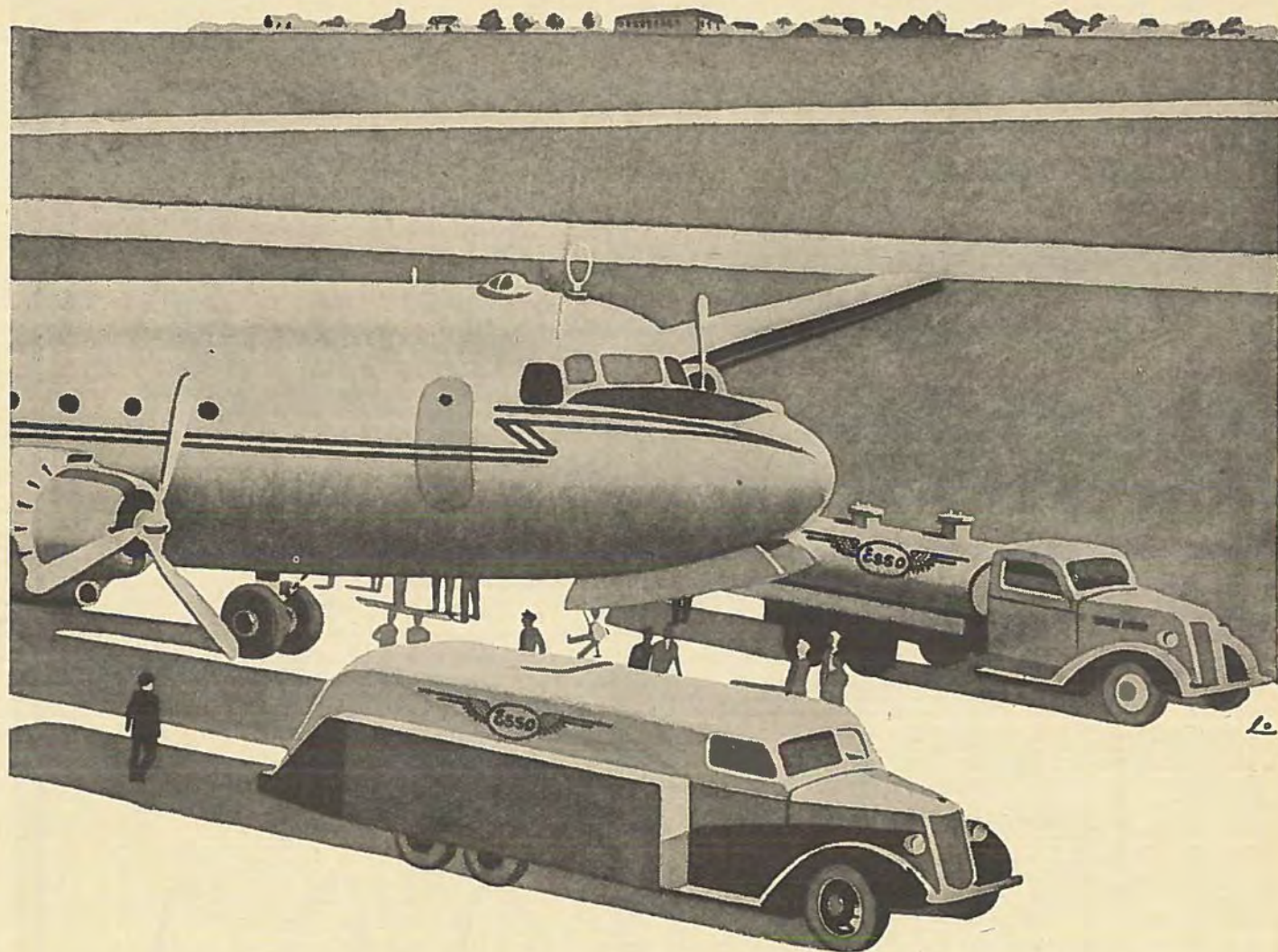
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



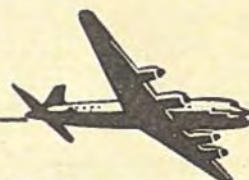
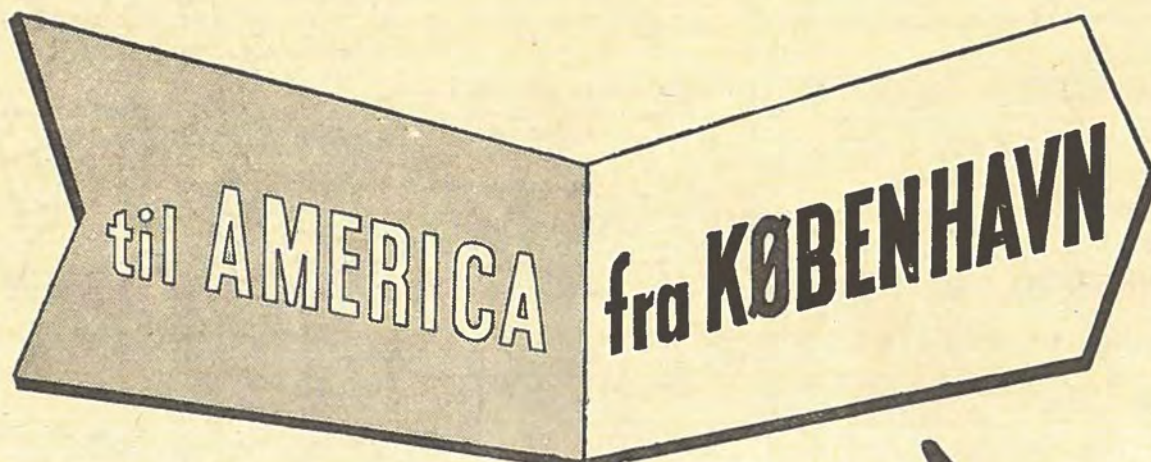
I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



AOA sidder inde med Erfaringer fra over 15.900 transatlantiske Flyvninger og har en regelmæssig Rute fra København til over 70 vigtige Byer . USA, Canada og Mexico. De vil nyde denne komfortable Tur i et moderne 4-Motorers Flagskib — den venlige, gæstfri Betjening... samt den gode Mad og de amerikanske Drinks, som er inkluderet i Billetten Der er en speciel Fragtkabine i hver Maskine.

Alle Oplysninger fås hos Deres Rejsebureau eller American Overseas Airlines, Dagmarhus, Vestre Boulevard 12, Kbhvn., Tlf. Fulæ 5982 — 6392.

AOA
TIL
USA

FLYV



Nr. 6

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

Den skandinaviske
Enhedsfront i Luften

★

Zonens Aarsberetning

★

Udtalelser af
Minister Carl Petersen

★

Statistik over dansk
Flyvning i 1947

★

Danske militære
Flyvemaskiner V



Et slaaende Billede af USA's hurtigste
Bomber Boeing XB-47 under Start.
Efter at være lettet fra Jorden ved
Hjælp af sine seks Reaktorer stiger
den tunge Bomber (der er i samme
Klasse som Super-Fastningen) brat ved
18 Raketter. Den samlede
Kraft er 19 Tons!

PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED

præsenterer



Percival „Prentice“ T. Mark I,

er bygget efter det engelske Luftfartsministeriums Specifikation T 23/43 som en ny Skolemaskine til Royal Air Force. Det er et tresædet lavvinget Monoplan med en 250 HK De Havilland Gipsy Queen 32 Motor og komplet Instrumentflyvningsudstyr, Radio og anden Udrustning til Undervisning.

Lærer og Elev er anbragt ved Siden af hinanden med Dobbeltstyring, mens endnu en Elev uden Styregrejser har Plads umiddelbart bagved i Maskinens Midte.

Queen 32 Motor giver Prentice en maximal Rejsefart paa 233 km/T i 600 m Højde og en Stigehastighed paa 215 Meter pr. Minut ved Jorden. Fuldvægten med tre Personer ombord er 1790 kg.



Alle Oplysninger fra

NORTHERN TRADING COMPANY

Vestre Boulevard 20
(Raadhuspladsen)
København V.

AGENT FOR DANMARK

Tlf. Byen 6085 - 6045
Tlgr.-Adr. Poseidon



FLYV



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

Nr. 6

Juni 1948

21. Aargang

Tyve Aar

FOR 20 Aar siden udkom det første Nummer af FLYV, idet 1. Aargang begyndte Juni 1928. Siden da er FLYV udkommet hver eneste Maaned, selv under Typografstrejken sidste Aar, hvor de fleste andre Blade ikke udkom.

Hvor vanskeligt det er at udgive et Tidsskrift om Flyvning i Norden, ses bedst af det betydelige Antal Blade, der er dukket op i disse 20 Aar. De er udkommet mere eller mindre regelmæssigt i en kortere eller længere Tid og er saa atter gaaet ind eller blevet slaaet sammen med andre Blade. I Øjeblikket findes der kun to regelmæssigt udkommende Flyvetidsskrifter i de fem nordiske Lande.

FLYV's Indhold og Udseende har ikke altid været og er stadig ikke tilfredsstillende, hverken for Læserne eller for os, der laver Bladet. For godt 1½ Aar siden udvidede vi betydeligt og haabede paa en lysere Fremtid. Papirrestriktionerne har umuliggjort den. Situationen er særlig vanskelig for FLYV, idet vort Oplag siden det Aar, paa hvilket Rationen baseres, er steget meget stærkt. Vi havde haabet paa bedre Forhold som Resultat af en Ansøgning, der velvilligst blev anbefalet af de interesserede Myndigheder, men blev afslaaet af de Myndigheder, der bevilger Papiret.

Vi er da tvunget til at klare os bedst muligt under de foreliggende Forhold, og selv om det ikke pynter paa Bladet, formoder vi, at Læserne er enige med os i, at det gælder om at udnytte Pladsen bedst muligt, saaledes at vi i videst Omfang kan følge Udviklingen af Flyvningens forskellige Grene.

FLYV

DEN SKANDINAVISKE ENHEDSFRONT I LUFTEN

De nordiske Luftfartselskaber flyver under SAS-Navnet paa alle Ruterne

MED megen skepsis, baade inden for og uden for luftfartskredse, startede de tre skandinaviske luftfartselskaber i 1946 ruten paa Amerika under fælles flag — SAS.

Godt halvandet aar er gaaet siden da — og idag er dette samarbejde udvidet til at omfatte al flyvning under DNL, ABA og DDL — indenrigs som udenrigs og oversøisk!

Flyvning er fart — og farten har ogsaa i høj grad præget dens udvikling. Mellemkrigstiden blev trafikflyvningens barndom og udvikling frem til konfirmations-stadiet. Og saa — netop som ungdomskræfterne skulle staa sin prøve, kom verdenskrig nr. to og lagde den i lænker. Men den tekniske udvikling standsede ikke, og da krigen sluttede, stod man over hele verden paa spring for at erobre de førende stillinger inden for verdens-luftfarten.

Hvor fattig og forarmet verden end var blevet, investeredes overalt store summer i luftfarten; her havde ingen raad til at holde sig tilbage!

Pessimister ansaa de skandinaviske landes chancer i dette kapløb for yderst smaa, ialt fald hvad de store ruter angik. ABA havde klaret sig nogenlunde gennem krigsaarene, DDL havde lige holdt hovedet oven vande, og DNL havde ligget helt stille.

For alle de skandinaviske luftfartselskabers vedkommende blev aktiekapitalen sat meget betydeligt i vejret, og flaaen af trafikflyvemaskiner øgedes hastigt. Det gjorde konkurrencen imidlertid ogsaa — og tanken om et skandinavisk luftfarts-samarbejde meldte sig. Jo mere man tænkte over de fordele, et saadant samarbejde ville indebære, des klarere stod det, at det maatte være løsningen.

I 1946 startede man saa et selvstændigt selskab — Scandinavian Airlines System — ejt af de skandinaviske luftfartselskaber, men med sin egen ledelse. Opgaven for dette nye selskab skulle være at beflyve Syd- og Nordamerika-ruterne, og SAS kom til at raade over 7 stk. Douglas DC-4 — det første slag i kampen om atlantehavstrafikken var vundet!

Eksperimentet med SAS viste sig fuldt ud at opfylde de forventninger, man havde stillet — og tanken om et udvidet samarbejde trængte sig mere og mere paa. Man sad ikke med hænderne i skødet i bestyrelserne!

I slutningen af 1947 blev de første forslag til en fuldstændig sammensmeltning af DNL, ABA og DDL's ruter og repræsentation fremsat, og med en hurtighed, som siger et og andet om de mænds initiativ og handlekraft, der staaar bag, blev tanken den 18. april 1948 til en realitet!

Inden vi gaar videre med omtalen af SAS, skal vi bringe nogle uddrag af et gammelt forslag, som viser, at samarbejdstanken ikke er nær saa epokegørende, som mange tror; forslaget stammer fra aar 1924!

»Det turde efter de erfaringer, man i de forløbne aar har indhøstet ved civil lufttrafik i Europa, være de fleste klart, at ingen luftfart-drivende stat, selv den største og mest kapitalkraftige, formaar at drive international luftfart ganske uafhængigt af andre stater...

De smaa og kapitalsvage stater vil være de første, der maa komme til denne erkendelse, og de første, der vil styrke deres interesser ved et intimt samarbejde...

At smaa lande som Danmark, Norge og Sverige ikke kan komme til at gøre sig selvstæn-

Der er endnu lange Udsigter med Leverancerne af de 4 Stratocruisere, hvorimod DC-6'erne er ved at ankomme.



digt gældende paa de store gennemgaaende ruter til London, Paris og over Berlin videre mod syd, maa man derfor straks gøre sig klart. En konkurrence baade fra nord og syd vil intet nok saa stærkt dansk luftfartsselskab i længden være tjent med, hvorimod et samarbejde vil være meget naturligt...

Det vil derfor blot være at overveje, hvilken form for et saadant samarbejde, der vil være det mest formaalstjenlige...

Grundbetingelsen for et samarbejde mellem Danmark, Norge og Sverige maa utvivlsomt blive, at man paa de fælles ruter flyver med Junkers maskiner...

Grundtanken for et saadant maa være at udelukke indbyrdes konkurrence og at staa samlet imod konkurrence udefra...

Om en sammenslutning i ordets egentlige forstand af de forskellige luftfartsselskaber bliver her dog ikke tale. Aftalerne kommer kun til at dreje sig om samtrafik paa de fælles luftruter og om fælles optræden i fælles interesser...

Det skal her anføres at selve »Unions-tanken« som den her er fremsat, ikke er ny og uprøvet. Allerede i et par aar har ca. 12 forskellige luftfartsselskaber i Østeuropa arbejdet i union sammen efter at have opgivet Pool-systemet... 11. Saalangt stemmen fra 1924.

Skønt disse synspunkter er et kvart aarhundrede gamle, er mange af deres paroler blevet fulgt ved det SAS, som er en kendsgerning i dag.

Det selvstændige selskab Scandinavian Airlines System bestaar uforandret og skal staa for de oversøiske ruter, og de tre selskaber DNL, ABA og DDL bestaar ligeledes som tre økonomiske enheder, men i snævert samarbejde om ruter og repræsentation — udadtil er det eet — SAS!

Fordelene ved sammenslutningen er indlysende. Medens man før havde hver sin maskine paa de samme ruter, og belægningen maaske kun var 50 %, kan man idag tage den ene maskine ud — og alligevel vise flaget paa ruten. Man kan paa denne maade disponere efter passagerfrekvensen paa langt mere økonomisk vis og faa frigjort maskiner til flere og nye opgaver. Repræsentationen i udlandet bliver ogsaa langt billigere med eet kontor istedet for forhen tre i landene, man beflyver.

Nu er hele spørgsmaalet jo ikke løst med et tillokkende forslag, vanskelighederne har været mange og store, hvert af de tre lande maatte naturnødvendigt, i mange af de opstaaede spørgsmaal, hale hver sin vej for at faa mest muligt ud af det for sig selv; men intet øjeblik har man været i tvivl om, at vejen, man var inde paa, var den rigtige.

Operations-Centralen lagt i København

Under hensyn til at Københavns lufthavn bliver knudepunktet i SAS-trafikken og vil faa en omfattende transittrafik, er operationscentralen, som skal lede den daglige trafik paa samtlige ruter og træffe dispositioner ved alle uregelmæssigheder, lagt i København.

Denne central følger samtlige SAS-maskiner paa ruterne og ved altid, hvor reservemaskiner befinder sig, og kan dirigere dem til behovsstationer ved doubleringer eller forsinkelser. For at dette store apparat kan fungere saa effektivt som muligt, er der under operationscentralen oprettet en fjernskrivercentral, der har forbindelse til samtlige stationer i udlandet, og som til stadighed giver meddelelse til Oslo og Stockholm om alle maskinbevægelser, hvilket har stor betydning for oplysningstjenesten i de to hovedstæder.

Til tjeneste ved operationscentralen er ca. 40 personer, deriblandt en stab af flyveklare-



Mændene bag SAS: Fra venstre Prins Axel, DDL, Thomas S. Falck, DNL, Per Kampmann, DDL, Marcus Wallenberg, ABA/SILA, Ths. Olsen jr., DNL og Carl Flormann, ABA/SILA.

rere, der alle har en flyvemæssig uddannelse og ved deres kendskab til rutenettet, radiotjenesten, meteorologi m.v. skal virke som en støtte for de flyvende besætninger.

Udover Kastrup som det naturlige centrum for SAS trafikken er Aalborg Lufthavn ved at vinde sig en nøglestilling. Som lufthavn betragtet er den ideal, dens geografiske beliggenhed er første klasses, og man regner med, at den vil udvikle sig til centrum for en stor del af den kontinentale trafik!

Maskiner og Ruter Jorden rundt 3 1/2 Gange dagligt!

Ved samflyvningens ikrafttræden raader SAS over følgende maskinpark: 9 Douglas DC-4, 4 Vickers Viking, 3 Short Sandringham flyvebaade, 39 Douglas DC-3, 4 Junkers Ju-52 sømaskiner og 1 landmaskine, 12 Douglas C-47 (hovedsagelig fragtmaskiner), ialt 72 maskiner. Inden sommerfartplanens ikrafttræden den 4. juli raader man desuden, om alt gaar efter beregningerne, over 10 Douglas DC-6, der tager 52 passagerer og flyver 450 km/t, 100 km hurtigere end Skymasteren. Udover disse 10 er der bestilt 7 til, saaledes at SAS vil komme til at raade over 17 af disse maskiner ialt. Endvidere er der i ordre 4 Boeing Stratocruiser til 85 passagerer; men leveringsfristen af disse maskiner bliver stadig udskudt, og de kan tidligst ventes hertil om halvandet-to aar. Endelig er der bestilt 10 SAAB Scandia, der ventes i Slutningen af 1949 og sættes ind paa ruterne i begyndelsen af 1950.

Samtlige SAS maskiner bliver ens bemalet, dog kommer det nationale selskabs navn til at figurere paa næsen, medens ordet Scandinavian males paa sideroret.

Rutenettet strækker sig fra Kirkenes i det nordligste Norge til Nairobi i Afrika og fra Helsingfors til New York i USA, og Buenos Ayres i Sydamerika og har en længde paa 149.000 km — d.v.s., at SAS-maskiner daglig flyver en strækning, der svarer til 3 1/2 gang jorden rundt ved Ækvator!

Antallet af starter og landinger af SAS-maskiner i Københavns lufthavn vil i april kvartal i aar komme til at ligge paa ca. 6.500, hvilket modsvare lufthavnens samlede frekvens for april kvartal 1947.

Ved sammenslutningen under Scandinavian Airlines System er skandinavisk luftfart gaaet ind i en ny epoke. Stillingen er nu den, at

man bedre kan tage konkurrencen op med de store landes luftfartsselskaber og paatage sig selv meget store opgaver.

Løsningen ser meget ligetil ud — men kast et blik ud i verden og se den fortvivlede situation, der er skabt, fordi man ikke har kunnet finde hinanden i et fornuftigt samarbejde; ingen har villet slaa en tøndel af paa egne krav, og det er en fornuftig resignation fra egne krav, der er samarbejdets første lov!

Derfor er Scandinavian Airlines System andet og mere end en sammenslutning af nogle luftfartsselskaber, det er en manifestation af samarbejdets idé- og en pegefinger til verden om skandinavernes indstilling!

Hartvig Jensen.



BØGER

»Krigen 1939—1945«, det fællesnordiske Værk, der i Danmark udgives af Gyldendal, vil i færdig Stand udgøre tre Bind. Med Udsendelsen af Hæfte 18 er de to første afsluttet, og Værket nærmer sig saaledes sin Fuldendelse. I Hæfte 18 er Indholdet Artikler dels om de russiske Foraars- og Sommeroffensiver 1943, dels om Invasionen i Italien og Mussolinis Fald. I Hæfte 19, som indleder tredje Bind, skildres, hvordan »Fæstningen Europa« angribes fra tre Sider.

»Flygbragder och Bragdflygare« af Harald Victorin, udgivet af Allhems Forlag som et Led i Forlagets udmærkede Serie »Flygbøger«. 125 Sider. Rigt illustreret.

I en udmærket, kortfattet Form har Harald Victorin givet en Skildring af en Mængde af de mest berømte Flyverbedrifter. Man læser med megen Interesse om de Flyvernavne, som er kendt Verden over, og man beundrer den store slaaede Indsats, som disse Pionerer har gjort for Flyvningens Sag. En Righed af fortræffelige Illustrationer ledsager Beretningerne. Det er en underholdende Bog — og en værdifuld Haandbog.

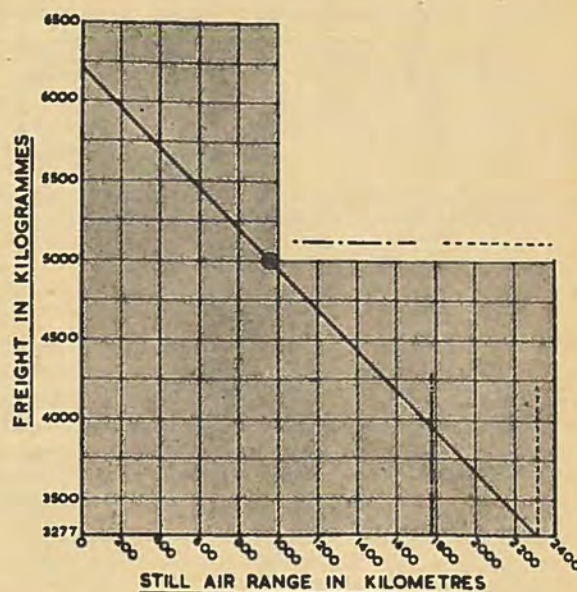
»Air Pilot Training« af Bert A. Shields, McGraw-Hill Publishing Co. Ltd., London. 719 Sider. Ill.

Bert A. Shields har været Leder af den civile Flyveruddannelse ved Brooklyns polytekniske Institut, og i Bogen »Air Pilot Training« har han sammenfattet et Væld af Erfaringer fra sit Arbejde som Flyvelærer. Bogen fortæller om Flyvningens Teori, og hvordan man flyver, om Flyvemotorer og deres Pasning, Flyvernavigation og Meteorologi. Bogen behandler de enkelte Emner meget indgaaende, men den er dog ikke mere teknisk, end at enhver flyveinteresseret Læser har Udbytte af den. En Mængde udmærkede Illustrationer ledsager de enkelte Afsnit.



Forøget Rækkevidde - Fart - betalende Last - Udbytte

Som et Resultat af enestaaende Erfaring i Befordring af Fragt ad Luftvejen i næsten alle Verdens Lande gør de Forbedringer, der nu er skabt med Hensyn til Luftfartøjets Konstruktion og Motorer — og som er blevet gennemprøvet og afsluttet med Held — „Bristol“ Nye Type 170 til en af de bedste kommercielle Flyvemaskiner, der i Dag staar til Raadighed for større Luftfragter eller Passagerbefordring. 50 Procent Forøgelse af Rækkevidden, forøget Marchhastighed og en meget betydelig Forøgelse af den betalende Last med tilsvarende forøget økonomisk Udbytte for Luftfartselskaberne er de Hovedfordele, som er blevet opnaaet ved en Ændring i Konstruktionen, der tillige forbedrer Luftfartøjets Udseende. Brochure med detaillerede Oplysninger udleveres paa Forlangende til alle interesserede.



THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED . ENGLAND
 Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.

Zonens Flyve-Tjeneste i 1947

Zonen har 10 Maskiner og faar bygget en ny KZ IV



Avro Anson V er en kanadisk Version af den berømte Typs. Dens Krop er en »bagt« Trækonstruktion. Motorerne er 450 HK Pratt & Whitney Wasp Junior. Med en Topfart over 300 km/T er det Zonens hurtigste Maskine.

NAAR jeg kaster Blikket tilbage paa Aaret, der svandt, falder Tanken naturligt paa Zonens Ambulanceflyver, der har betydet saa meget for mit Arbejde og for hele Befolkningen. Ikke mindre end 9 Gange i Løbet af trekvart Aar har jeg rekvireret Flyveambulancen, og naar jeg tænker paa den fortræffelige Service, der er ydet disse Patienter, forstaar jeg til fulde, hvilken kolossal Betydning det er for Øen, at Beboerne under akutte Sygdomstilfælde har praktisk talt lige saa let Adgang til Hospital som alle andre Indbyggere i Landet. Ved Flyvningen spares kostbar Tid, og Sygetransport i speciel Ambulanceflyvemaskine er yderst bekvem og ikke som tidligere i Baad i sig selv et risikabelt Foretagende. Det er absolut ikke for meget sagt, at Flyve-Tjenesten i flere Tilfælde har været direkte livsreddende.

Denne Udtalelse fra Læge Holst paa Anholt genspejler tydeligt Ambulanceflyvningens Betydning for Beboerne paa Danmarks mange smaa Øer. Iøvrigt bruges Flyveambulancerne ogsaa af Folk paa de store Øer eller i Jylland. Ikke saa faa Ambulanceflyvninger er udført gratis eller til nedsat Betaling, og alle Flyvninger for ubemidlede og for Patienter paa Smaaøerne er udført uden Beregning.

Til de rene Ambulanceflyvninger slutter sig Kighosteflyvninger, hvis Betydning man endnu ikke er ganske paa det rene med, Flyvninger til Syge- og Dødslejer, især under Isvinteren, Eftersøgningsflyvninger og Isflyvninger.

Herudover har Zonen ogsaa udført Flyvning af mere almindelig Art, herunder Passagerflyvning til Bornholm, som drives regelmæssigt i Øjeblikket, da DDL mangler Materiel.

Disse Flyvninger paatager Zonen sig i det Omfang, det er muligt, for at skabe en økonomisk Basis for de øvrige Flyvninger.

Kun 3 Øer kan ikke betjenes.

Zonens Flyvere har rekognosceret Landingspladser overalt i Landet og kortlagt ialt ca. 150 Pladser. Det vil nu være muligt at betjene 97 % af Befolkningen paa Smaaøerne (udover Jylland, Fyn, Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm) med en rigtig Ambulancemaskine (KZ IV), medens de resterende 3 %, som især bor paa Smaaøer omkring Fyn, kan betjenes af KZ III med Baarelem. Kun Hirschholmene, Lindholm og Christiansø har man endnu ikke skabt Landingsmuligheder paa.

Zonen har foretaget en lang Række Udlandsflyvninger til 10 forskellige Lande, hovedsagelig for Røde Kors. Det drejer sig her om Transport af Tuberkulosevaccine, der kun har begrænset Holdbarhed, samt om Medikamenter til Røde Kors' Arbejde i Østeuropa og til Transport og Udskiftning af Personel. Hertil er benyttet De Havilland Rapide-Maskinen.

Ny KZ IV under Bygning.

I 1947 har der været udstationeret KZ III-Ambulancer i Odense og Esbjerg, medens Monospar'en i Oktober blev udstationeret i Aalborg. Maskinerne flyves af Flyvere, som i Forvejen har fast Station disse Steder.

Foruden Monospar'en, de Havilland Rapide'n og KZ IV har Korpsen af den amerikanske Millionøse Mrs. Spencer Auguste faaet foræret en Avro Anson V, saaledes at man ialt raader over 4 tomotors Maskiner. Hertil kommer fire KZ III U-1 med Baarelem samt

en nyanskaffet KZ VII, der ikke er udstyret med Baare, men som anvendes til Kighosteflyvninger, Rekognosceringsflyvninger o. lign. Endelig er Materiellet blevet forøget med en Stinson, som ejes af Dansk Røde Kors.

For at have en fuldt tilfredsstillende Materialpark maa man imidlertid have endnu en speciel Ambulance. Allerede i 1944 blev der bestilt en KZ IV, men da den i Begyndelsen af 1947 endelig var næsten færdig, brændte den sammen med Fabrikken. Skandinavisk Aero Industri saa sig ikke i Stand til at bygge en ny, men efter at Fabrikationen er gaaet i Staa, har man faaet en Aftale med Ingeniør K. G. Zeuthen om at bygge en, idet det ikke har vist sig muligt at faa en Maskine med samme fine Egenskaber i Udlandet. Den nye KZ IV vil komme til at koste mellem 200.000 og 250.000 Kr.

Zonens faste Personel bestaar af tre Flyvere, to Radiotelegrafister, to Mekanikere og en Arbejdsmand, hvortil kommer Reservepersonel.

Statistik.

Der har været foretaget 261 Ture paa ialt 1009 Timer inden for Zonens specielle Felt samt 191 Ture paa 414 Timers anden Flyvning. Ialt er der befordret 1577 Passagerer og tilbagelagt 218.000 km. Der er fløjet mest med de tomotors Typer, nemlig 569 Timer med de Havilland'en og 477 med KZ IV. Der har kun været foretaget to Nødlandinger, der blev gennemført uden Uheld.

Selv om man har søgt at udnytte Materiellet bedst muligt viser Aarets Driftsregnskab et Underskud, som maa ses paa Basis af de mange gratis og billige Flyvninger samt den betydelige Udvidelse af Flyvemaskineparken med deraf følgende større Vedligeholdelsesudgifter.

★

Benzinprisen atter steget!

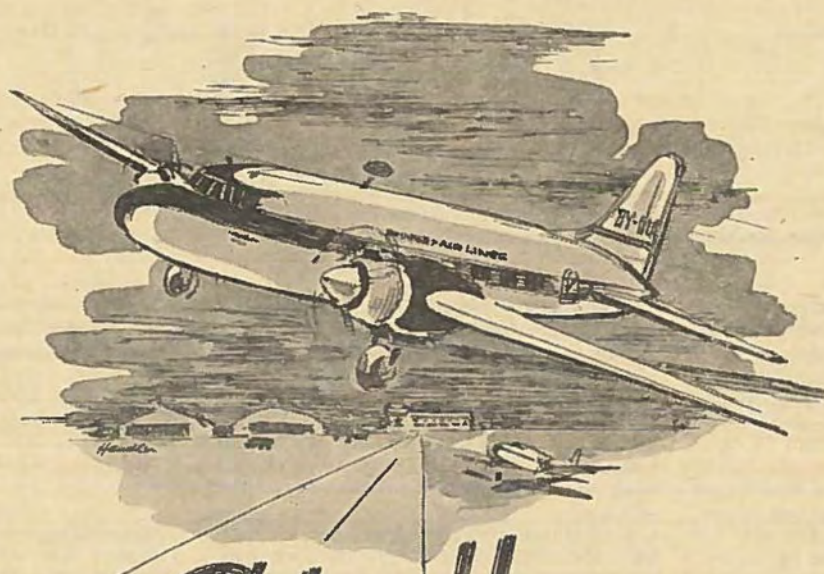
Flyverne følger nu med, hver Gang Priser og Skatter paa Benzinen faar en Tak opad. I Begyndelsen af Maj vedtog Rigsdagen en Forøgelse af Benzinskatten med 13 Øre. Det vil sige, at Flyverbenzinen paa faa Maaneder er steget med ikke mindre end 127 %. Saadan støtter Staten Flyvningen i Danmark. Det er heller ikke saa sært, at der gør sig inflatoriske Tendenser gældende, naar Staten selv gaar i Spidsen.

Ved Folketingets Behandling af Skatten den 4. Maj gjorde Knud Tholstrup (Retsforbundet) igen opmærksom paa det urimelige i disse Skatter, medens ogsaa Axel Spørensens (Radikal) gjorde sig til Talsmand for, at Taxaflyvningen i hvert Fald ikke kunde betegnes som ren Lüksus, og at de forhøjede Afgifter betød, at den ikke kunde konkurrere med udenlandske Taxaselskaber. Finansministeren lovede at undersøge Problemet vedrørende Taxaflyvningen.

— Hertil er siden kommet en Forhøjelse paa to Øre paa selve Benzinen.

En Del af Zonens Flaade: DH 89 »Caritas I«, KZ IV »Folke Bernadotte«, den gamle Monospar og fire KZ III-Ambulancer. Hertil kommer foruden Avro'en en KZ VII og en Stinson Sentinel samt den nye KZ IV.





Shell...

Aviation Service

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL

STATISTIK OVER DANSK FLYVNING I 1947

Regelmæssig offentlig Lufttrafik	17.330	Timer	4.599.906	km	14.120	Starter	10	Havarier	2	Nødlandinger
Ikke regelmæssig offentlig Lufttrafik	1.724	"	256.316	"	1.462	"	3	"	1	"
Rundflyvning	4.515	"	622.809	"	24.538	"	2	"	2	"
Skole- og Træningsflyvning	12.826	"	1.647.915	"	64.408	"	32	"	9	"
Anden erhvervsmæssig Flyvning	8.693	"	1.703.378	"	5.248	"	6	"	8	"
Privat- og forretningsmæssig Flyvning	5.934	"	832.259	"	7.358	"	19	"	27	"
Ialt	51.022	"	9.662.583	"	115.134	"	72	"	49	"

DDL's samlede Antal Passagerkilometer er 59.901.838, medens den ikke regelmæssige Lufttrafik omfatter 719.546 Pass.-km. Ialt altsaa 59.901.838 Pass.-km. — Paa Rundflyvninger er der ialt befordret 37.044 Passagerer.

V i har tidligere anket over Manglen paa Statistik over dansk Motorflyvning, som det for Privatflyvnings Vedkommende havde været Motorflyver Unionens Opgave at sørge for. Vi kan i den Forbindelse paapege, at man f. Eks. i Schweiz Maaned for Maaned offentlig kan følge Udviklingen i Form af Aero-klubbens Statistik.

Nu har Statens Luftfartstilsyn opstillet en Statistik over dansk Flyvning, ligesom alle andre Medlemsstater af ICAO gør det, og vi har faaet Lov at kigge lidt i Tallene og i Aarsagerne til Havarier og Nødlandinger.

Det er interessant at lægge Mærke til, at der er fløjet lige saa mange Timer Skole- og Privatflyvning som offentlig Lufttrafik, men i Kilometer løber det naturligvis ikke op til saa meget med de langsomme Maskiner.

Havarierne.

Havari er en meget omfattende Betegnelse, idet det dækker ganske smaa Uheld som knækkede Propeller o. lign., men ogsaa Totalhavarier. Aarets eneste Ulykke med dødelig Udgang indtraf inden for Privatflyvningen, hvorved 3 Personer blev dræbt.

Den offentlige Lufttrafik havde 10 Havarier fra Smaating op til to Totalhavarier, nemlig DC-3'en, der om Natten fløj i Isen paa Øresund, og Viking'en, som landede ude i Sundet i Stedet for paa Landingsbanen.

Ellers falder Hovedparten af Havarierne paa Flyvning med smaa Maskiner, altsaa Skole-, Privat- og Taxa-flyvning o. lign. Nogle ganske faa af disse skyldes Nødlandinger paa uegnede Steder som Følge af Motorvrøvl o. lign. I to Tilfælde er et Begrænsningshegn blevet ramt i Starten. I en Del Tilfælde er tilsvarende Maskinen løbet for langt efter Starten og endt i et Hegn eller en Grøft. Saa kommer der en betydelig Gruppe, som skyldes daarlige Landinger, hovedsaglig under Skoleflyvning, hvad man næppe kan undre sig over, men ogsaa hos mere erfarne Flyvere. Et heller ikke ringe Antal Havarier foregaar under Kørsel paa Jorden. I Sidevind og stærk Vind er de anvendte højvingede Typer som bekendt ret vanskelige at køre paa Jorden, og det forekommer da hyppigt, at Maskinen kipper om paa Vingen eller gaar helt rundt paa Ryggen. Men der har ogsaa fundet en Del Sammenstød Sted saavel med andre Maskiner som med Biler og enkelte Personer, af hvilke een med Nød og næppe undgik at blive dræbt af Propellen, som han heldigvis kun kom i periferisk Berøring med.

Kun faa Havarier kan føres tilbage til Materiellet, som f. Eks. et Understel, der bryder sammen under Kørslen. Langt de fleste faar Flyveren Skylden for. Der foreligger Tilfælde, hvor denne ikke har overholdt Forskrifterne. Saaledes havde en Flyver ikke fjernet Dob-

beltstyringen; Passageren generede et nødvendigt kraftigt Udslag med det Resultat, at Maskinen vippede over paa Vingen, og Flyveren fik en Reprimande. Et mere alvorligt Tilfælde angik en Flyver, der opgav forkert Bestemmelssedst og ankom hertil efter Mørkets Frembrud, hvor han ved en Nødlanding ramte nogle Træer og havarede svært. Foruden et stort Erstatningskrav har det medført Politisag.

Af 62 Havarier i Flyvningen udenfor offentlig Lufttrafik skyldes 18 Piloten (4 Bedømmelsesfejl, 8 daarlig Teknik, 6 Skødesløshed), 5 skyldes Materiel og 39 andre Aarsager (16 Vejret, 5 Mørke, 10 Havneterrænet o. lign. og 8 diverse Grunde).

Flyveren faar Skylden, men — —

Hvis der ikke ligefrem foreligger Materialefejl eller andre tydelige Aarsager, faar Flyveren, som den ansvarlige, altid Skylden. Flyve-maskinekonstruktøren, der ofte er medansvarlig, gaar imidlertid fri. De mange Sammenstød paa Jorden skyldes i de fleste Tilfælde, at der fra de smaa Maskiner med Halehjul er et forbiget daarligt Udsyn frem over Motoren, naar man kører med Halen nede. Landingsuheld for viderekommne Flyvere skyldes ofte manglende Træning, som atter kan føres tilbage til to Aarsager: Dels Hensyn til den

klagende omboende Befolkning ved Flyvepladsen, dels Landingsafgifterne. Selv om sidstnævnte maaske kun drejer sig om 50 Øre eller 1 Kr., saa er de dog medvirkende til at afholde Folk fra at tage en halv Times Landingsøvelser med Mellemrum for at vedligeholde Træningen. Det er i Forvejen dyrt nok at flyve.

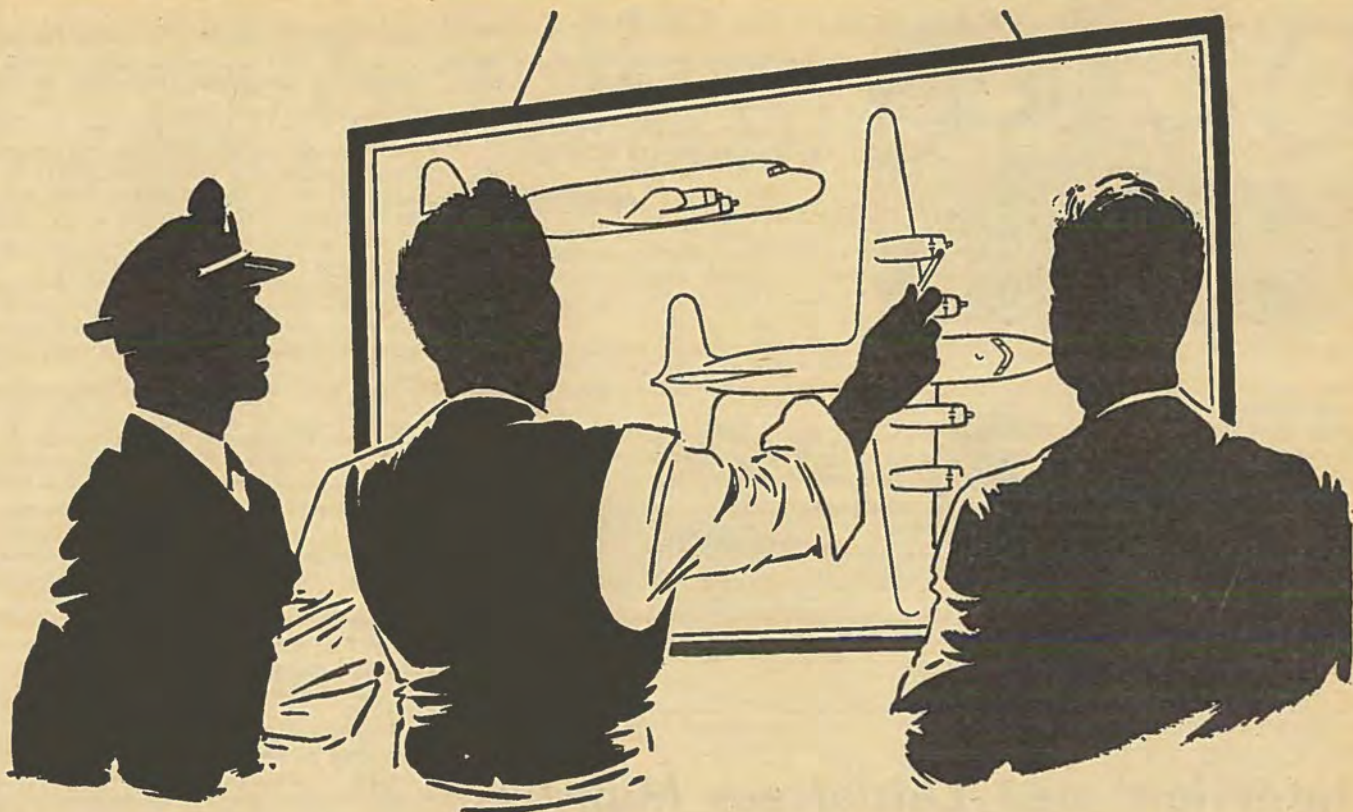
Nødlandinger.

Nødlandinger er noget ganske specielt for Danmark, idet enhver Landing uden for en anerkendt Flyveplads, naar den da ikke foretages med Svæveplan, betragtes som Nødlanding og skal meldes til Luftfartstilsynet, som skal give Tilladelse til evt. ny Start. Nødlandinger, som medførte Havarier, er opført derunder. Af de heldigt gennemførte Landinger uden for Flyvepladser skyldes af 45 de 36, eller 80 %, daarligt Vejrs, især i Efteraars- og Vintermaanederne. I nogle Tilfælde har Flyveren undladt at indhente Vejrmedejling før Starten. I andre Tilfælde har Udsigten ikke vist sig at stemme. De 9 andre skyldes Motorvrøvl o. lign., en Fugl i Propellen, et mærkeligt Knald i Kabinen (viste sig efter Landingen at stamme fra en eksploderet Soda-vandsflaske) og i et enkelt Tilfælde, at Flyveren glemte at skifte over paa den anden Benzintank.

MØLVIGS BITTERMANDEL

Et Dagblad hævder, at Luftfartstilsynet slet ikke kan følge med i Udviklingen.





Pratt & Whitney's nye Twin Wasp, R-2180, giver interessante Muligheder for en Forbedring af mange nuværende to- og firemotorede Flyvemaskiners Ydeevne.

Som Eksempel kan nævnes, at Douglas allerede har truffet Forberedelser til at kunne indbygge denne Motor i sin berømte DC-4, hvorefter Luftfartøjet vil faa en meget betydelig Forøgelse af sin Lasteevne, Flyvestrækning, Højde og Fart. Den forbedrede Twin Wasp, som yder 1650 HK, giver økonomisk Drift, nemmere Vedligeholdelsesmuligheder og den Garanti, som er anerkendt Verden over — Pratt & Whitney Paalideligheden.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VOUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS



Fra Privatflyvningen i U. S. A.

Amerikanerne gør mere ud af det indre Udstyr paa deres Privatfly end de fleste europæiske Fabrikker. Se f. Eks. Instrumentbrættet paa Globe Swift. Selve Maskinen ses nedenfor til højre.

Sportsflyveren I. Lorenzen besøgte i Februar New Orleans Lufthavn og tog en Del Billeder, af hvilke vi her bringer et Par.



Interview med Luftfartens Minister

Ved Luftfartsmedarbejdernes Fest den 14. Maj 1948 interviewedes Ministeren for offentlige Arbejder, Carl Petersen, i Radioen af Redaktør Leif B. Hendil. Vi bringer her Interviewet i sin Helhed.

Hendil: Vil Ministeren fortælle os lidt om Det Danske Luftfartsvæsens Stilling i Dag?

Ministeren: Statens Luftfartsvæsen er ligesom Skelskaberne stærkt præget af den rivede Udvikling efter Krigen. Vi har overtaget Lufthavnene ved Aalborg, Esbjerg, Odense og Rønne og har store Bygge- og Anlægsarbejder i Gang paa Københavns Lufthavn og paa Lufthavnene ved Aalborg og Rønne.

Jeg tror, jeg maa have Lov at sige, at det danske Samfund har kendt sin Besørgelsestid og omgaaende efter Krigen har paabegyndt de efter danske Forhold meget betydelige Arbejder, som var nødvendige for at sikre Danmarks Stilling i den internationale Lufttrafik.

Hendil: Det vilde være interessant at høre nogle Tal, der illustrerer, hvad der sker f. Eks. paa Københavns Lufthavn?

Ministeren: Da Krigen sluttede var der investeret 22 Millioner Kroner i Københavns Lufthavn; nu 3 Aar efter er dette Beløb steget til 45 Millioner Kroner, og der er yderligere store Arbejder i Gang, saaledes at der, naar disse Arbejder er afsluttet, vil være anvendt i alt 70-75 Millioner Kroner paa Københavns Lufthavn. Foreløbig lægger vi Hovedvægten paa at faa alle de tekniske Bygninger og Anlæg færdige, og der er for Tiden 3 Hangarer med tilhørende Værksteder under Opførelse.

Hendil: Saadan nogle Hangarer er vel drabelig store?

Ministeren: Ja, de 3 nye Hangarer paa Københavns Lufthavn med tilhørende Værksteder og Kontorer dækker i alt et Areal af over 5½ Tdr. Land, eller mere end 5 Gange saa meget som Forum i København. Inde i den største vilde der let kunne anlægges en

Fodboldbane, og Loftshøjden vilde sikkert ogsaa være tilstrækkelig til, at man spillede Fodbold derinde.

Hendil: Er man saa færdig med at bygge paa Lufthavnene, naar de igangværende Anlæg er afsluttede?

Ministeren: Nej, vi maa se i Øjnene, at der endnu maa investeres store Beløb i de danske Lufthavne. I Københavns Lufthavn vil der i Løbet af det kommende halve Aar blive foretaget en Udvidelse af den nuværende Hovedbygning, saaledes at Ekspeditionsforholdene lettes, men selv denne Udvidelse maa man regne med ikke er tilstrækkelig, hvis Stigningen i Lufttrafikken fortsætter. Med Tiden maa der sikkert ogsaa skaffes endnu større Hangarplads, end vi faar, naar de 3 Hangarer, som er under Opførelse, er færdige, og der maa skaffes mere Plads til Administrationen og til de tekniske Tjenester. Mange venter jo ogsaa, at Godstrafikken i Luften vil stige meget stærkt, specielt hvis de internationale Handelsforhold igen kommer ind under mere frie Former, og hvis det sker, maa der bygges Pakhuse m. v. Som jeg nævnte, har vi store Arbejder i Gang i Aalborg og Rønne, men ogsaa der vil der være meget at foretage endnu, inden vi naar til Vejs Ende, og saa er der endda Lufthavnene ved Aarhus, Esbjerg og Odense at tænke paa.

Hendil: Fra nogle Sider er man betænkelig ved de store Summer, som maa investeres i Lufthavnebyggeriet. Mener De, at det vil blive en god Forretning or Staten?

Ministeren: Jeg tror ikke, at det er de dårligste Penge, Staten har givet ud. For Københavns Lufthavn er der budgetteret et Driftsoverskud i indeværende Finansaar paa 1,7 Millioner Kroner, hvilket vil sige, at Lufthavnen foruden at give Dækning for de løbende Udgifter delvis forrenter og afskriver den i Lufthavnen investerede Kapital. Men i øvrigt vil jeg fremhæve, at det slet ikke er det afgørende, om Lufthavnens Økonomi direkte kan hvile i sig selv. Det, der

maa lægges Vægt paa, er den store indirekte Nytte det har for det danske Samfund og specielt for det danske Erhvervsliv, at Danmark indtager en gunstig Position i den internationale Luftfart, og selv om Danmark efter sin geografiske Beliggenhed og store Udenrigshandel har gode Muligheder for at skabe sig en saadan Position, kommer vi ikke sovende til den, men maa være parat til at ofre, hvad det koster, og saa stole paa, at vort nationaløkonomiske Udbytte af Pengeanbringelsen nok skal blive tilfredsstillende.

Hendil: Fra vort Hovederhverv Landbruget lyder somme Tider Røster, som hævder, at det er urimeligt at inddrage saa megen god Landbrugsjord til Flyvepladser.

Ministeren: Ja, — det er vel forstaaeligt, at en Landmand ser saadan paa det, og jeg er enig i den Betragtning, at det, man bør gøre, er, saa vidt muligt, at søge til den dårligst anvendelige Landbrugsjord til disse Formaal — selv om Pladsen skulde komme til at ligge et Par Kilometer længere fra Byen, men paa den anden Side vil disse offentlige anlagte Landingspladser være en Nødvendighed, hvis man ønsker en Udvikling af Flyvevæsenet.

Det kan jo lyde noget drabeligt, naar der nævnes Arealer paa i alt 4-5000 ha, som vil medgaa til disse Pladser, men sammenligner man det med de Arealer, som Jernbanerne har beslaglagt, er det kun ca. Halvdelen og kun 1/10 af, hvad der anvendes til Landets Vejnet, og saa maa man jo ogsaa gøre sig klart, at her er Tale om store samlede Arealer i Mod sætning til Baner og Veje, som jeg nævnte, og det er dog en landbrugsmæssig Fordel.

Jeg tror derfor, at Landbruget vil se disse Arealerhvervelser som et Led i en naturlig Udvikling — naar blot det bliver gjort forstandigt.

Hendil: Hvorledes ser Ministeren paa de danske Lufthavnens Fremtid?

Ministeren: Der er for mig ingen Tvivl om, at Københavns Lufthavn vil hævde sig fint i den internationale Konkurrence. Og det glæder mig meget, at der allerede nu saa kort efter Krigen ogsaa er en betydelig international Trafik fra Aalborg Lufthavn og fra den af Aarhus Kommune benyttede Flyveplads ved Tirstrup. Disse internationale Luftruter vil kunne faa stor Betydning for Provinsbyerne, og jeg haaber, at de maa blive saa flittigt benyttet, at de vil blive opretholdt og maaske endda udvidet i de kommende Aar.

Svæveflyvere —

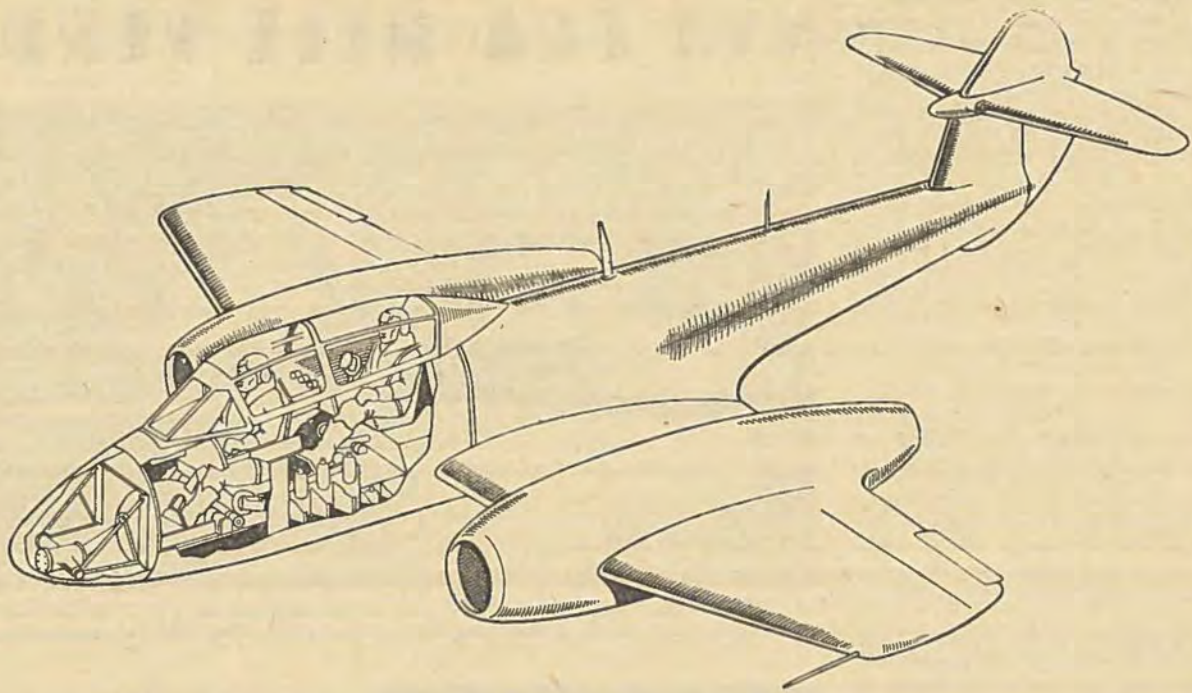
Følgende kan tilbydes til omg. Lev.:

- 5 Byggesæt til SG 38.
- 1 Stk. velholdt SG-38 Skoleglider — evt. m. Baad.
- 1 Stk. velh. Zögling 12 Skoleglider m. fast Baad.
- 1 Stk. Rhönbuzzard - ny - forv. til udvidet Flyvning.
- 1 Stk. Startwire - ca. 1000 m, 3mm.
- Komplette Beslag til Grunau Baby IIb.
- 3 Sæt Stræbere til Grunau Baby IIb.
- 1 Stk. nyt Gummitov.

Til Levering o. 1. Juli: 1 Stk. Grunau Baby IIb — til overland Flyvninger. Mellemsalg forbeholdt.

Dansk Aero A/S

Christoffers Alle 81-83 . Søborg



TÆNKNINGENS MOD - HANDLEEVNENS KRAFT

Gloster Meteor er et slaaende Eksempel paa dristige Planer og dygtig Udførelse af dem. Det er indlysende, at den kan bruges paa mange Maader. Denne fremragende eensædede Jager er allerede — som det ses ovenfor — blevet fulgt af en tosædet til Brug under Øvelser med stor Hastighed. Den er saa velegnet, at den uvilkaarligt fremkalder Forslag om

andre Anvendelser, saaledes om Indbygning af særlig Udrustning til Natkamp.

Disse Maskiner er solidt Vidnesbyrd om den tekniske Ydeevne i The Hawker Siddeley Group — et samarbejdende Hold af Virksomheder, som i international Flyvnings Interesse raader over den samlede Erfaring og Produktionsevne i ni berømte Firmaer.

HAWKER SIDDELEY

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 HIGH DUTY ALLOYS LTD



HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT COMPANY LIMITED, 18 ST. JAMES' SQUARE, LONDON, S.W.1

100 km paa mindre end 7 Minutter.

I sidste Nummer omtalte vi kort, at den haleløse Forsøgstype DH 108 som den fjerde engelske Type havde erobret Hastighedsrekorden over en lukket Bane paa 100 km med en Fart af 974,0259 km/T — 64 km/T mere end Attacker'ens Rekord d. 27. 2. Dette er imponerende i Betragtning af, at Goblin-Motoren — selv om det var en stærkere Version end nogen anden Goblin — dog har mindre Styrke end den 2200 kg Trykkraft Nene Reaktor, der sidder i Attacker. Hastigheden over en lukket Bane bliver naturligvis altid noget mindre end over en kort lige Bane, da man flyver mere end 100 km for at komme »om Hjørnerne« med saa stor Fart. Rekordflyvningen blev foretaget af John Derry den 12. April. Man regner med, at DH 108 kan flyve ca. 1030 km/T over en lige Bane. Det er dog ikke sikkert, at Englænderne foreløbig vil stræbe efter den absolutte Rekord, da det er vigtigere at fortsætte Forsøgsprogrammet. — Som bekendt blev Geoffrey de Havilland dræbt under Forsøg med den første Prototype. Der er siden bygget to Prototyper til, af hvilke den ene specielt undersøger Forholdene ved store og den anden ved smaa Hastigheder. De største Vanskeligheder ligger isøvrigt ved de smaa Hastigheder ved denne haleløse Type. De eneste Data, der foreligger, er: Spændvidde 11,89 m, Længde 7,47 m. Planbelastningen skal være relativ lav, hvilket er medvirkende til den store Manøvreedygtighed, der spiller en stor Rolle paa lukket Bane.

★

5 Meters Staalpropel.

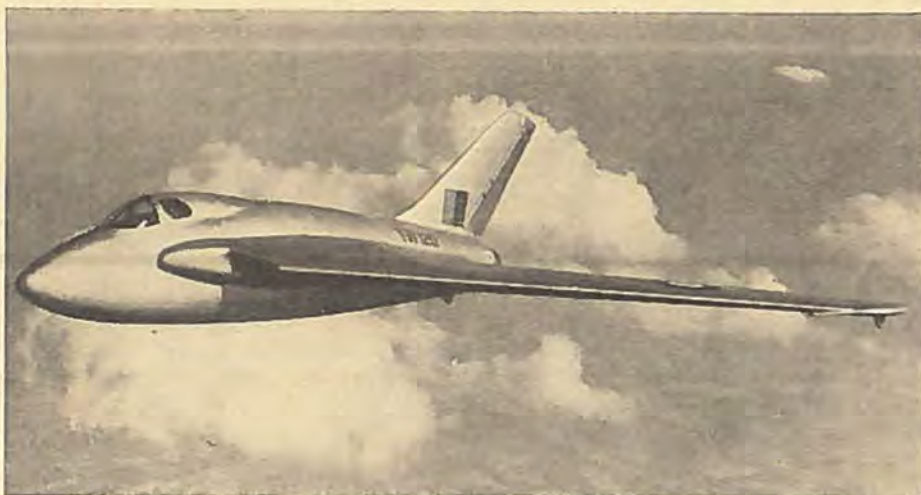
Hamilton Standard har fremstillet en 4-bladet Propel med en Diameter paa lige over 5 Meter til Brug paa 36 af de 55 Stratocruisere, der er under Bygning. Den nye Hydromatic-Propel har hule Staalblade og er næsten 100 kg lettere end en tilsvarende Propel med massive Duraluminiumblade. Propellen har automatisk Synkroniseringsanordning, hurtig Kantslilling, indvendig elektrisk Afisningsanlæg og kan paa 3 Sekunder stilles om til at bremse. Der anvendes et Hastighedsprofil i Bladene, som har afskaarne Tipper.

★

To Cierva Helikoptere.

Cierva arbejder for Tiden paa to Helikoptere, en meget stor og en ganske lille. Den store, W 10 Air Horse, er specielt bygget til at besprøjte Landbrugsarealer, men kan ogsaa anvendes til at transportere op til 36 Passagerer. Den har tre Rotorer paa hver 14 Meter i Diameter, der drives af en Rolls-Royce Merlin Motor. Desuden bygges en lille tosedet Helikopter med en Fuldvægt paa kun godt 550 kg, som skulde være meget simpel at flyve.

NYT FRA HELE VERDEN



En af Verdens hurtigste Flyvemaskiner er de Havilland DH 108. Den er haleløs med stærkt pilformet Plan og tilbagehænet Finne. Motoren er en DH Goblin af nyeste Udgave.



Hamilton Standards nye 5 Meters Staalpropel.

Ny engelsk Reaktorjager.

Gloster har bygget en Forsøgsjager E1/44 med en Rolls-Royce Nene Reaktor i Kroppen. Den er midtvinget med et meget tyndt Plan og ligner en Del Glosters første E28/39 — den første engelske Reaktorflyvemaskine. Maskinen er blevet en Del forsinket som Følge af et Uheld under Landevejstransport og ventes ikke at ville blive produceret. Den er stort set i samme Klasse som Vickers Attacker.

BØGER

Et Danmarkskort, D. D. P. A. (Essø) har udsendt et Danmarkskort, som har specielt Bud til Flyvere. Det er udarbejdet i Manlestokken 1:500.000, og det er let haandterligt at have med i Maskinen.

»Theory of Propellers« af Theodore Theodorsen, McGraw-Hill Publishing Co. Ltd., London. 164 Sider. Ill.

En Bog om Propelteori hører ikke til de mest almindelige. Emnet er specielt, og kun et Faatal har Brug for en mere teknisk Behandling af dette, men for disse enkelte har den foreliggende Bog Interesse.

FRANSK FLYVEBAAD

Hosstaaende Fotografi forestiller den franske Kampflyvebaad Latécoère 631, der bygges af Société Industrielle d'Aviation Latécoère.

Prototypen fik sin Luftdaab 4/11 1942, men Tyskerne konfiskerede Maskinen og førte den til Friedrichshafen.

Efter Krigen er der bygget flere Maskiner af den Type, og de er indsat paa de franske Syd-atlant-Ruter. Det var en Maskine af denne Type, der fornylig forsvandt under en Prøveflyvning i daarligt Vejr ved den franske Atlanterhavskyst.

Maskinen har usædvanlig rene Linier, og Støttepontonerne trækkes under Flyvning op i Fortsættelse af de yderste Motorgondoler.

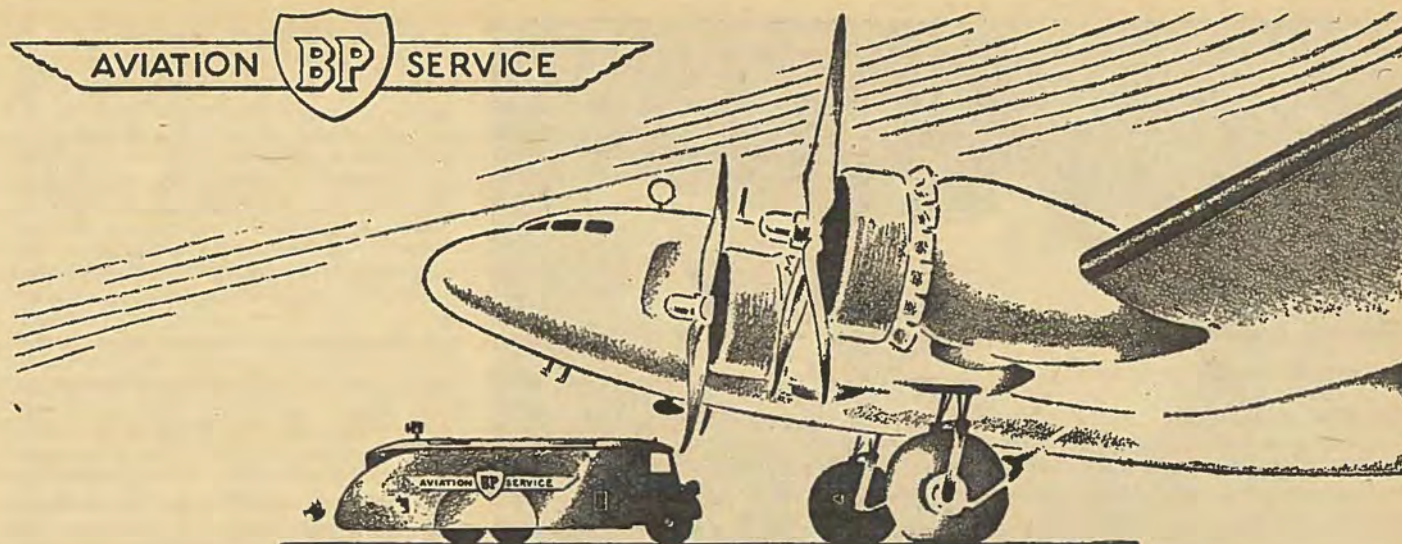
Den kan transportere 40 Passagerer over en Distance paa 6000 km.

Dens Data er: Spændvidde 57,43 m, Længde 43,46 m, Højde 10,35 m, Planareal 350 m², største Hastighed 395 km/T, Marchhastighed 300 km/T, Landingshastighed 135 km/T, Tomvægt 32.400 kg, Fuldvægt 71.500 kg.

Maskinen udstyres med 6 Stk. 1622 HK Wright Cyclone 14-cylindrede luftkølede Stjernemotorer, hvoraf tre drejer til højre og tre til venstre, og Maskinen kan med en Fuldvægt paa 45 Tons flyve med 3 Motorer stoppet i samme Side.



Latécoère 631 og SE 200 er store franske Flyvebaade, som paabegyndtes før Krigen.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Sct. Annæ Plads 5

København

Telf. Central 5455

ENEREPRESENTANT FOR

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY LTD

BRITISH PETROLEUM

KØBENHAVNS LUFTHAVN, TELF. KASTRUP 220

AALBORG LUFTHAVN, TELF. AALBORG 4402

Luftfartøjsregistret

Tilføjelser og Ændringer pr. 10. Maj.

(Sidste Liste i FLYV Nr. 1, Side 12).

Nyindregistrerede:

OY-	Type	Ejer:
DZI	Avro Anson V	Zone-Redningskorpset, København.
ABM	KZ VII	S. Ingemann, Kappendrup.
AAB	Douglas DC 3	DDL.
AAF	Douglas DC 6	DDL.
AAE	Douglas DC 6	DDL.
AAT	KZ III	V. Sylvest Jensen, Hillerød.

Ejerskifte:

Ny Ejer:

ECR	KZ III	A. Strange-Hansen, København.
DHI	KZ III	C. E. Lyngholm-Nielsen, Vejle.
ABK	KZ VII	Falck's Redningskorps, København.
DAA	KZ III	Preben Darel, Otterup.
ABB	KZ VII	Herning Luftfart A/S.
DGI	Auster Autocrat ..	Holstebro Motorflyveklub.
DNI	Miles Hawk III ..	B. E. T. de Voss, Hillerød.
DEE	KZ III	Mogens Bank, København.
DGU	Auster Autocrat ..	W. Greulich, København.
DPA	Auster Autocrat ..	Sønderjyllands Flyveselskab, Aabenraa.
DRA	Auster Autocrat ..	Carl J. S. Dam, København.
DUA	KZ III	Eigil Boserup, Herning.
ABI	Miles Hawk III ..	V. Sylvest Jensen, Hillerød.
DGO	Auster Autocrat ..	Dansk Lufttaxa, København.

Udgaaet: AEB, DHA, DNE, DGI og DLI.

„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



En Model af det norske Amfiblum 5A, som vi omtalte i sidste Nummer.
Det er en Flyvebaad med kombineret Hjul- og Skilunderstel, som trækkes ind i Støttepontonerne.

Hærens og Søværnets Flyverledelse.

Under Hærens og Søværnets fælles Flyverledelse, der oprettedes i Efteraaret, er saavel Uddannelsen som den tekniske Tjeneste fra 1. Maj kommet under fælles Ledelse. Oberst C. C. Larsen, tidligere Luftattaché i Moskva, er fra denne Dato ansat som Chef for de to Værns fælles Flyveskoler paa Agnø og i Karup, medens tidligere Afdelingsingeniør ved Søværnets Flyvevæsen P. Orm Hansen ansættes som Chef for den fælles flyvetekniske Ledelse.

Under sidstnævnte ansættes Kaptajn Brandt-Møller som Chef for Flyvemekanikerskolen. Oberstløjtnant H. J. Pagh, hidtil Chef for Sjællandske Flyverafdeling, og Kaptajn E. C. T. Jensen, hidtil ved Flyvertroppernes tekniske Tjeneste, ansættes begge til Raadighed for Flyverledelsen. Endelig overgaar Oberstløjtnant Bjarkov fra Flyvertroppernes tekniske Tjeneste til at blive Chef for Sjællandske Flyverafdeling.

★

Uddannelsen af militære Flyvere.

I et Interview har Oberst Ørum givet nogle Tal for Uddannelsen af militære Flyvere efter Krigen. Af det Hold paa 22, der begyndte paa Elementærskolen i 1946, er der 8 tilbage. Af 1947-Holdet er der 15 af 26 tilbage, medens 1948-Holdet er begyndt med 30 Elever. Først ved Udgangen af dette Aar har vi 15 fuldt uddannede og trænede Jagerflyvere.

— Det maa dog i denne Forbindelse nævnes, at disse hidtil kun har kunnet trænes op til Spitfire-Standard, saaledes at Anskaffelsen af moderne, reaktordrevne Typer, i hvert Fald til Træningsbrug, nu maa siges at være aktuelt.

★

Flyveulykken den 11. Maj.

Ved en ejendommelig Ulykke dræbtes Militærflyveren Sekondløjtnant H. P. C. Rasmussen, idet hans Harvard styrtede ned fra stor Højde i Nærheden af Skanderborg og splittedes i flere Stykker i Luften.

Kolding Luftfart.

Ingeniør Kaj Borch, Kolding, har med nogle andre flyveinteresserede startet Selskabet »Kolding Luftfart«, som foreløbig raader over to KZ III, og som vil drive Erhvervsflyvning fra Vandel Flyveplads.

★

DDL begynder Rundflyvning.

Lufttaxa har nu faaet alvorlig Konkurrence til Rundflyvningerne i Københavns Lufthavn, idet DDL i Pinsen begyndte at flyve Rundflyvning.

★

1,5 Million Kr. i Underskud hos DDL.

DDL havde i 1947 et samlet Underskud paa 1.502.590 Kr., som er overført til det nye Aars Regnskab. Af Underskuddet hidrører 88.937 Kr. fra SAS.

★

SABENA 25 Aar.

Det belgiske Luftfartselskab SABENA fyldte den 23. Maj 25 Aar.

Danske militære Flyvemaskiner V



Flere Læsere har været saa venlige at Indsende Fotografier af KZ III i militær Bemaling. Her er den ene af de to militære KZ III'er fotograferet af P. W. Franzen, Randers. FLYV har nu bragt Billeder af samtlige militære Typer i Danmark.

RESULTATER

Licens til at fremstille Rolls-Royce
Gas Turbine Reaktorer er blevet over-
draget Societe Hispano Suiza i Frankrig.



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.

1948
48 AARS UDVIKLING

- overalt hvor det gælder...

SCANDINAVIA

DUNLOP

DUNLOP

SVÆVEFLYVNING

Spansk Rekord.

Den spanske Distancerekord for Svæveplaner blev den 27. April sat op til 330 km af Miguel Ara, der fløj fra Svæveflyvecentret Huesca til Madrids Lufthavn. Den gamle Rekord var paa 225 km.

★

Lejren i Vandel begyndt.

I april maaned havarede det i øjeblikket eneste eksemplar af den tosedede glider 2 G under en soloflyvning paa Roskilde Eksercerplads. Havariet er bedømt til 75 %, og det var umuligt at faa den klar til det planlagte diplomkursus paa Vandel.

Unionen forsøgte forgæves at leje en Gö 4, men maatte bide i det sure Æble og flyve første Kursus med ensædede Skoleglidere, som var uforsikrede, hvorfor man kun tog Folk med, som havde A.

O'hart

★

2 G til Hæren

Firmaet Dansk Aero A/S, som efterhaanden har nogle aar paa bagen indenfor svæveflyveindustrien, er i øjeblikket ved at lægge sidste haand paa en 2 G-glider til Hærens Flyvertropper.

Chefen for firmaet, Viggo Sørensen, fortæller iøvrigt, at han har søgt at faa en eksport i gang af typen, men at det frembyder meget store vanskeligheder.

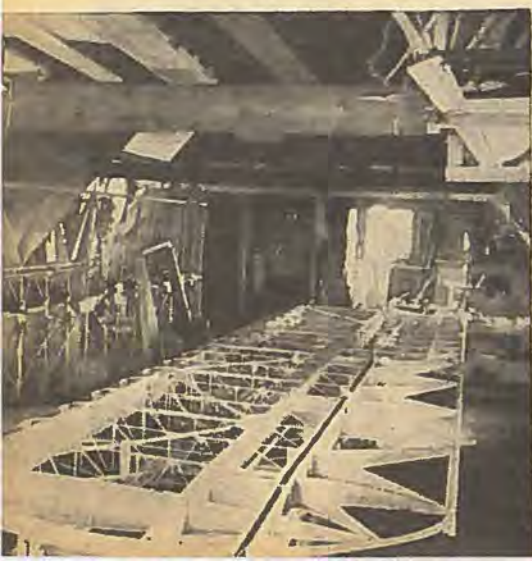
Viggo Sørensen, der har forsøgt paa alle mulige maader at faa rekordplaner hertil fra udlandet, bl. a. Schweiz og England, men hidtil er blevet bremset af Bramsnæs, nævnte samtidig, at han paatænkte at bygge nogle stykker af Mü 13 E, som han regner med at kunne faa tegninger til.

Mü 13 E er en forbedret udgave af den M: 13, Unionen har. Distanceflyvningssegenskaberne er bedre, og typen er som bekendt uovertruffen i svag-termik. Mü 13 er i det hele taget fortræffelig til danske forhold, med vore relativt smaa afstande har vi mest brug for et plan, der kan »hænges ud« i svag-termik, og de afstande, der bliver tale om herhjemme, kan den sagtens klare. O'hart.

★

Den nyoprettede Svæveflyveklub i Tønder har hos Dansk Aero købt en SG-38 og hos Bent Halling en Hütter 17.

2 G under Bygning hos Dansk Aero.



Olympia-Konkurrencen i Schweiz.

Der siges at være anmeldt følgende Lande til Deltagelse i FAI's internationale Svæveflyvekonkurrence i Samedan: Schweiz, Frankrig, Sverige, Polen, USA, Czechoslovakiet, Italien, Belgien, England, Sydafrika, Ceylon og Ægypten.

Det engelske Hold ledes af den berømte Svæveflyver Philip Wills, der under en Træningsflyvning i April fløj 255 km paa 4 Timer. Holdet vil flyve Slingsby Gull IV, Olympia og Weihe. De faar alle Ilt-Udstyr. Den engelske Svæveflyve-Organisation har travlt med at skrabte Penge sammen til Holdet. Efter at have faaet en Del, manglede de for nylig endnu 30.000 Kr. De skal være to Uger i Samedan for at vænne sig til Forholdene inden Konkurrencens Begyndelse.

C. I. Wingfield fløj en ud- og hjem-Flyvning paa ialt 180 km paa 5 1/4 Time.

★

Svifter Svæveflyverne Danmarks-mesterskabet?

Efter den meget vellykkede sæson 1947, hvor dansk svæveflyvning fik sit gennembrud, planlagde man at afholde en konkurrence i 1948 paa Vandel om danmarksmesterskabet i svæveflyvning.

Denne konkurrence blev meget nøje forberedt, et kæmpearbejde blev lagt i udarbejdelsen af retfærdige konkurrenceregler — og tidspunktet blev fastlagt. Og saa sker der det mærkelige, at klubberne viser dette virkelige favntag en meget ringe interesse. Ganske vist er der endnu frist for tilmeldelse til 1. juli, men klubberne — med faa undtagelser — er meget valne.

Vil man nødig afse planerne de 14 dage, hvor kun to klubkammerater kan muntre sig i dem? Har man ikke transportmateriellet i orden? Eller er det økonomien, det er galt med?

Hvilke aarsager der end kan være, bør alle klubber, der har et »udvidet« plan, gøre alt for at komme med til denne konkurrence! For det første læres der ikke saa lidt, og for det andet vil dette mesterskab være med til at give dansk svæveflyvning en haardt tiltænkt reklame. O'hart.

AEROSPORT

Aerosport afholder Møde Søndag den 6. Juni paa Skovlunde Flyveplads.

Klubben er nu i fuld Gang med sit Sommerprogram. I de to sidste Maaneder har der været afholdt fem Møder (Besøg paa Luftmarinestationen, hos Polyteknisk Flyvegruppe, paa Lundtofte, Værløse og Bulltofta Flyveplads ved Malmö).

Klubbens Svæveflyvere har som en Videreførelse af deres Studiekredse startet en lille — naturligvis ikke aktiv — Svæveflyvesektion og har den Glæde, at Medlemmer fra Polyteknisk Flyvegruppe har givet Tilsagn om Støtte gennem Teoriforedrag.

Aerosport har ogsaa vakt Opmærksomhed ude i Landet, og det paatænkes at oprette en mindre Afdeling i Jylland, hvor Interessen synes størst.

I Pinsen har et Par af Klubbens Medlemmer besøgt forskellige svenske klubber og Flyvepladser.

★

»LUFTPOSTEN«

Foreningen af Personale under Statens Luftfartsvæsen, der hidtil har udgivet et duplikeret Medlemsblad, er nu fra 2. Aargang Nr. 5 gaaet over til at udsende »Luftposten« trykt, foreløbig paa Grund af Papirsituationen begrænset til 4 Sider.

MODELFLYVNING

3. Distriktskonkurrence.

Ruth Nielsen vinder for 3. Gang.

MODELFLYVERNE fortsatte den 25. April den store Serie af Distriktskonkurrencer, og alle Distrikter gennemførte undtagen 1, som standsede og udsatte paa Grund af for stærk Vind i Roskilde. Der deltog ialt 86 Modelflyvere med 110 Modeller. Resultaterne var gennemgaaende gode. De endelige Vindere af Vandrepokalene bliver i hvert Distrikt og Klasse de Modelflyvere, som opnaar størst sammenlagt Flyvetid i Aarets 6 Konkurrencer. Den eneste, som har holdt sin Førsteplads gennem alle Konkurrencer hidtil, er Nykøbing Mors-Pigen Ruth Nielsen — der oven i Købet kun har fløjet med Modeller faa Maaneder.

1. Distrikt (2/5): A1: E. Jacobsen (105) 1.47. — H. Ekelund (105) 1.20. — A. Ekelund (105) 0.46. — A2: R. Frederiksen (106) 1.47. — (25/4): C: B. Jørgensen (105) 1.21. — P. Kuniss (105) 0.57. — D. Aa. Petersen (001): 0.48. — H. Jönsson (105) 0.38.

2. Distrikt fløj i Slagelse, men generedes af, at Byen ligger saa tæt ved Pladsen. 22 Deltagere fra 6 klubber.

A1: K. G. Petersen (207) 1.27. — Erik Sørensen (207) 0.43. — Bent Olsen (205) 0.41. — A2: H. Jørgensen (201) 3.02. — H. Christiansen (201) 1.49. — Rechnagel (201) 1.42. — A3: Rechnagel 3.14. — B. Christiansen 2.18. — H. Christiansen 2.15.

3. Distrikt fløj ved Ringe af Hensyn til Svendborg-Klubben. Der var haard Konkurrence i A2.

A1: T. B. Hansen (304) 2.48. — J. Rosenkjær (301) 1.03. — K. Lorenz (301) 0.58. — A2: B. Skou (301) 2.47. — E. Larsen (301) 2.45. — Arne Hansen (301) 2.43.

4. og 5. Distrikt mødtes til en velorganiseret Konkurrence i Randers. Af Hensyn til den løbende Konkurrence opgives Resultaterne for hvert Distrikt for sig:

4. Distrikt: A1: J. Jørgensen (405) 1.56. — E. Lund (404) 1.47. — J. Jensen (405) 1.27. — A2: S. Dybbro (403) 2.06. — P. Bruun (411) 2.06. — K. Rasmussen (411) 1.51. — A3: P. Bruun 3.41. — J. Nielsen (411) 3.22. — J. Jørgensen (405) 3.21.

5. Distrikt: A1: Ruth Nielsen (508) 2.42. — H. H. Simonsen (510) 2.04. — V. Aa. Magnus (506) 1.52. — A2: Aa. Madsen (506) 3.04. — Chr. Mosgaard Jensen (510) 2.49. — Sv. Bay (506) 2.42. — A3: Egon Madsen (506) 2.15. — H. H. Simonsen 1.54.

6. Distrikt fløj i Sønderborg. Der var ingen Termik. A1: D. Thestrup (611) 1.59. — E. Lund (606) 1.03. — G. Jørgensen (606) 0.56. — A2: H. H. Jørgensen (604) 1.52. — N. Nissen (610) 1.15. — O. Nielsen (610) 1.07. — A3: H. Christophersen (606) 2.07. — G. Jørgensen (606) 1.44. — Eig. Jensen (606) 1.20.

★

Ungarn tager 2 Verdensrekorder.

Man hører ikke meget til ungarsk Modelflyvning ellers, men nu meddeler FAI, at der er anerkendt to Rekorder. Den ene er for Distance med Gummimotormodeller og er paa 50.26 km og er sat 20.-8. 47. (Den foregaaende er en engelsk paa 29.4 km, sat en Maaned før.) Den anden er Varigheden for Søm modeller med Gummimotor, som Ungarn d. 7. 9. 47 har erobret fra Rusland med 23 Min. 30 Sek. Den gamle fra 15. 8. 47 var paa 5.55.8.

★

Usædvanlig stærk Modelflyveaktivitet.

Hvis Modelflyverne fortsætter Aaret ud med samme Aktivitet som hidtil, bliver det et flint Aar. I Aarets første tre Maaneder blev der anerkendt over tre Gange saa mange Diplomer som i samme Tidsrum sidste Aar. Ogsaa Konkurrencevirksomheden er betydeligt forøget.

14 Klubinstruktører uddannet.

Paa Unionens to første Kursus for Uddannelse af Klubinstruktører til Modelflyveklubberne deltog 17 Modelflyvere fra København, Haslev, Odense og Nyborg. 14 bestod Prøven, som en deltagende Motor- og Svæveflyver ansaa for sværere end de skriftlige Prøver i de to andre Flyvegrene. Et nyt Kursus søges arrangeret i Sommerlejren, som afholdes fra 4. til 10. Juli i Vandel.

Endnu 4 C-Diplomater.

Endnu 4 C-Diplomater.

Knud E. Christensen og Jørgen Durup fra Agaton i Aarhus samt Karl G. Petersen og Kaj Vendelbo Nielsen fra Roskilde har taget C-Diplom med Svævemodel.

KZ III møder Model i 800 m Højde.

Paaskedag gik en Model tilhørende Arne Jepsen, Vejle, i Termik fra Vandel. Med Stopur saas den »kun« godt 39 Minutter, men Arne og Jens Arne Lauridsen forfulgte den til Landingen, der fandt Sted i Time 13 Minutter senere iflg. Armbaandsurene. Den var til Tider svær at se, saa højt var den oppe. En KZ III-Flyver fortalte bagefter, at han havde fløjet forbi den i 800 Meters Højde. — 14 Dage senere fløj en af Jens Arnes Modeller bort fra Stubdrup og blev senere fundet nær Randbøl — 16,25 km borte. Da man kender Start- og Landingsstidspunktet, kan man konstatere Flyvningens Værdighed: 1 Time 35 Minutter.

Flere Distanceflyvninger.

Et af Unionens yngste Medlemmer, Bent B. Christensen, »Ørneng, Næstved, fløj den 14. April en Distance paa 11,2 km med sin Diogenes, som han kort efter tog B-Diplom med. Han fylder 13 Aar i Juni og indehaver Aarets Modelflyverkort Nr. 1.

Under Distriktskonkurrencen i Randers fløj to Modeller bort fra Poul Bruun. De blev begge fundet, den ene 7, den anden 16,2 km borte.

★

Sportsflyveklubben 10 Aar.

Sportsflyveklubben fylder den 10. Juni ti Aar. Det har været en begivenhedsrig Tid med en kraftig Opblomstring før Krigen, Stillstand for aktiv Flyvning under denne, efterfulgt af en voldsom Udvidelse i de sidste Aar, som nok har givet Anledning til Vanskeligheder, men som i Omfang og Flyvetid har

bragt Klubben frem i forreste Række i Europa.

Paa Udstillingen »Ny Slægt« i Forum i Maj Maaned havde Klubben en fremtrædende Stand sammen med SAS. Klubben viste en Cirrus Minor Motor, Svæveplanet OY-DXO, forskelligt Svæveflyvemateriel og havde desuden et arbejdende Modelflyveværksted. Der var endda Flyvedemonstrationer, hvor Modelflyverne fik en Gasmotormodel til at starte fra Jorden med en Svævemodel paa Sløb — de var dog begge tøjrede.

Klubben har paabegyndt en Serie Fællesflyvninger ud til danske Flyvepladser.

En KZ VII med Bjerre Petersen og Otto Thomsen har deltaget i en Konkurrence arrangeret af Flyveklubben i Cannes. De startede fra Stockholm, mellemlandede ved Skelshøj og naaede efter ialt 2150 km Flyvning Cannes paa det forud fastsatte nøjagtige Tidspunkt, hvormed de blev Nr. 3 af 70 Deltagere, der som i et MonteCarlo Løb kom fra alle Retninger.

★

Kvindelig Erhvervsflyver.

Den 22-aarige Erna Larsen fra Fyens Flyveklub, som var den første Kvinde der fik Privatflyvercertifikat efter Krigen, tog den 9. Maj som første Kvinde i Danmark Erhvervsflyvercertifikat. Den luftfartskyndige, der prøvede Frk. Larsen, udtalte, at hun f. Eks. i Instrumentflyvning ikke alene fløj pænt, men endda var i Topklassen. — Meddelelser om, at Erna Larsen er den første kvindelige Erhvervsflyver i Norden er urigtige, idet der i adskillige Aar har været mindst en i Sverige.

★

Fællesflyvninger.

Fyens Flyveklub havde i April sin Luftflaade ude paa en flere Dages Flyvning rundt i hele Danmark, og kort Tid derefter blev der foretaget en Fællesflyvning til England.

I Slutningen af Maj Maaned foretog Aalborg Flyveklub en 1660 km lang Flyvning Danmark rundt. Disse Flyvninger har stor Betydning som Øvelse i Navigation m. m.

Aalborg Flyveklub har beregnet, at det nu koster mindst 2595 Kr. at faa Privatcertifikat i Aalborg og 675 Kr. aarligt at vedligeholde det.

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

NU

har vi igen Lister i alle Maal.

Balsafinér haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Abonnenter paa FLYV

erindres om Indbetaling af Aarsabonnementet, Kr. 6,00. Ved rettidig Indbetaling undgaar De Standsning i Forsendelsen og sparer Opkrævningsporto.

FLYV's Forlag

Vesterbrogade 60 . København V.



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364

mellem Kl. 8—13

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,
Grundtvigsvej 7*, København F.

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm



MIKRO II

Vægt: 125 g

Pris Kr. 98.— med Propel

Tegning af Model passende for Motoren Pris Kr. 2,50

KAI NIELSEN

Mekanisk Etablissement

KRONPRINSENSGADE 8, K.

Palæ 6628

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

War Planes of all Nations, 117 Fotografier og 105 Diagrammer, 400 S. 6.50.

Model Petrol Engines, atter paa Lager i ny Udgave. 225 S. ill. 9.00.

Control Liners — How to Build and Fly Them, 160 Billeder og Diagrammer, 6.00.

Spitfire Piloten, dansk Udgave. En usmykket første Haands Beretning om en engelsk Jager Pilot. Kart. 4.00.

Model Aircraft Handbook, af Indholdet: Radio Control, G-Line Flying, 18 nye Byggemodeller. 345 S. ill. 13.75.

Gas Models and Engines. Nyhed, Fuldstændig Vejledning i Bygning af Motormodeller. 183 S. 16.50.

Flygbragder och Bragdflygare, nyt Bind af Allhems Flygböcker. Om Flyvehelte og deres Bedrifter. 126 S. 10.65.

Flight Handbook, omfatter alt indenfor Flyvning, 200 S. 9.00.

Design & Construction of Flying Model Aircraft, praktisk Haandbog for Modelbyggeren, 250 S. 12.80.

Sportflyg, Alle Typer Sportsmaskiner, rigt ill. Dybtryk 10.65.

Spitfire, Den store engelske Bog om den berømte Jagermaskine, ill. 18.00.

Hurricane, Pragtfuld Bog, mange Ill. 3.00.

Snabbare än Ljudet, 143 S. Dybtryk 10.65.

Fallskärmar och Fallskärmstrupper, 137 S. Dybtryk 10.65.

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 Arbejdstegetninger til Skalamodeller, 16.50.

Model Diesels, af Dickson, Dieselmotorer i Teori, Praksis og Konstruktion. 128 S. ill. 9.00.

Reaktionsflyg, En ny epok i flygets udvikling, af den svenske Reaktions ekspert Sten Langby. 248 S. ill. 15.25.

Model Motor Manual, Haandbog i Modelmotorer for den erfarne Motormodelbygger. 226 S. ill. 16.50.

Flying Scale Models, Planer og Fotografier med Instruktion til Bygning af 16 amrk. Militærmaskiner. 103 S. 8.25.

Model Airplane Design, Fuldstændig Fremstilling af Aerodynamik og Tegning af Modeller, med fundamentale Regler, Formularer og Kurver. 509 S. ill. 20.75.

Scale Models, af den kendte amrk. Tegner Wylam. 3 Bind. Bog I og II hver 62 S. 8.25 pr. Bd. Bog III 63 S. 11.00.

The Model Aeroplane Manual af Sparey & Rippon, 9.00.

Modellplankonstruktion af den svenske Modekspert 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.

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 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. Rydman, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS Ørum-Jensen.
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. Telf. Odense 5401.
Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Nr. 6/1948

Ny Bestyrelse i Sportsflyveklubben

SPORTSFLYVEKLUBBEN afholdt den 30. April sin aarlige Generalforsamling med LRS. Kromann Thomsen som Dirigent. Da Formanden, LRS. Moltke-Leth, endnu ikke var vendt hjem fra sin Flyvning til Sydafrika, af lagde Kaptajn John Foltmann Aarsberetningen, assisteret af Sektionsformændene, som gik nærmere ind paa Detaljerne. Det fremgik iøvrigt heraf, at det nøjagtige Antal Flyvetimer i 1947 havde været 4792. Efter Beretningen, som blev godkendt uden Diskussion, fremlagde Assurandør Otto Thomsen Regnskabet og gennemgik i denne Forbindelse den økonomiske Udvikling i de 10 Aar, Klubben har eksisteret. Han redegjorde for de Vanskeligheder, som viste sig i Efteraaret, og forklarede, hvordan de var blevet løst. Det gode Vejr i Aar havde betydet megen Flyvning, og med de nuværende Priser skulde man med en god Sæson kunne komme helt paa ret Køl igen. For Regnskabet blev der uden Diskussion givet Decharge med næsten alle Stemmer mod tre.

Da Bestyrelsen ikke havde Forslag til Valg af Bestyrelse, blev der fra et Medlem af Forsamlingen foreslaaet Valg af en Bestyrelse, hvis Medlemmer dog kun vilde vælges under eet. Efter nogle korte Bemærkninger valgtes den nye Bestyrelse med Akklamation.

Et Forslag om at forhøje Kontingentet til 20 Kr. aarlig, dog saaledes at Modelflyvesektionens Medlemmer fremtidig alle kun skulde betale 5 Kr. til Hovedklubben, blev ligeledes vedtaget med næsten alle Stemmer mod een, men skal dog endnu vedtages af en ekstraordinær Generalforsamling.

Efter at man havde takket den gamle Bestyrelse og ønsket den nye Held og Lykke, hævedes Generalforsamlingen.

Den nye Bestyrelse konstituerede sig saaledes:

Kapt. John Foltmann (Formand), Dir. Thomas (Kasserer), Kommunelærer William Nielsen (Sekretær), Civiling. Aage Gade, LRS. Kromann Thomsen, Max Westphall, Vognmand C. Dam (Motorsektionen), Ing. O. Fastner (Svæveflyvesekt.) og Assistent Jørgen Gamst (Modelflyvesektion).

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

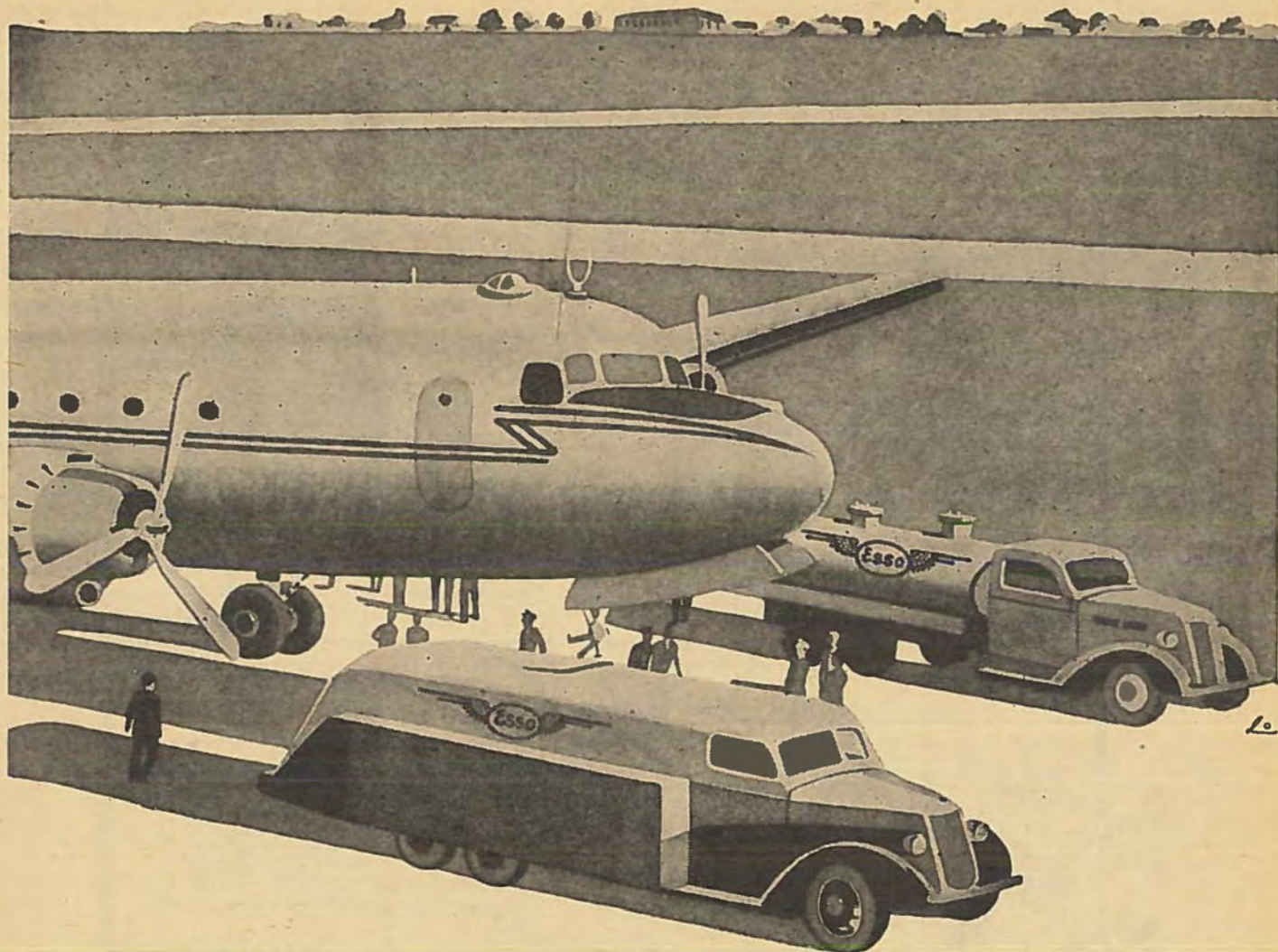
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



FLYV, hvorhen De ønsker med vore egne Luftruter...

Fragt og Post over hele Jorden.

Udenlandske Kunder forventer i Dagen tidssvarende Betjening. Hertil hører Anvendelse af Luftfragt og Luftpost. Luftfragt sparer Tid, Emballage, Formaliteter, Omladning, Assurance. SAS er *vore egne* direkte Flyveforbindelser til mange af de vigtigste Pladser paa Kloden — 26 Timer til New York, 32 Timer til Dakar, 58 Timer til Buenos Aires — med Tilslutning til andre Verdensruter. SAS flyver 5 Grams Breve over Nordatlanten uden Tillægspor. Oplysninger om Luftfragt hos DDL's Fragtagenturer og hos DDL's Fragtafdeling, Ny Kongensgade 15, København K, Byen 6115.

Nordisk Samarbejde er et af Tidens Feltraab. Paa Trafikflyvningens Omraade er det nu blevet en Realitet. Lykkeligvis. En Luftflaade paa 72 Maskiner med tilsammen over 200.000 Hestekræfter flyver Skandinaviens Navn ud over Verden — et Bevis paa fælles Vilje og Indsats i Fremskridtets og Fredens Tjeneste. Med berettiget Stolthed kan Norske, Svenske og Danske tale om — og flyve med — vore egne Luftruter til U. S. A., Sydamerika, Afrika, det nære Østen, foruden snesevis af Storbyer i Europa. Oplysninger og Billetter hos Rejsebureauerne og SAS-DDL, Dagmarhus, København V., Central 8800.

SCANDINAVIAN
AIRLINES SYSTEM · ABA DDL DNL



FLYV



Nr. 7

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

20 Aar siden Syd-
atlanterhavsrutens
Aabning

★

Moderne Uddannelse
af Militærflyvere

★

Paa Weekend-Tur
til Holland

★

Svæveflyvesæsonen
begyndt

★

Nyere danske
Svævemodeller



Verdens hurtigste Skoleflyvemaskine
er den toæmmede Gloster Meteor MK.
VII med to Rolls-Royce Derwent Re-
aktorer. Spændvidde 11,3 m. Længde
13,2 m. Fuldvægt m. udvendig Faldtank
7,150 kg. Topfare u. Faldtank 960 km/T.
Stigeevne ved Jorden 2400 m/Min.!

PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED

præsenterer



Percival „Prentice“ T. Mark I,

er bygget efter det engelske Luftfartsministeriums Specifikation T 23/43 som en ny Skole-maskine til Royal Air Force. Det er et tresædet lavvinget Monoplan med en 250 HK De Havilland Gipsy Queen 32 Motor og komplet Instrumentflyvningsudstyr, Radio og anden Udrustning til Undervisning.

Lærer og Elev er anbragt ved Siden af hinanden med Dobbeltstyring, mens endnu en Elev uden Styregrejser har Plads umiddelbart bagved i Maskinens Midte.

Queen 32 Motor giver Prentice en maximal Rejsefart paa 233 km/T i 600 m Højde og en Stigehastighed paa 215 Meter pr. Minut ved Jorden. Fuldvægten med tre Personer ombord er 1790 kg.



Alle Oplysninger fra

NORTHERN TRADING COMPANY

Vestre Boulevard 20
(Raadhuspladsen)
København V.

AGENT FOR DANMARK

Tlf. Byen 6085 - 6045
Tlgr.-Adr. Poseidon



FLYV



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

Nr. 7

Juli 1948

21. Aargang

Hjemmeværn og Privatflyvning

Den sidst afsluttede Krig viste med al ønskelig Tydelighed den Betydning, saavel Privatflyverne som deres Flyvemaskiner kan have i Krigstid. Mange Privatflyvere blev enten selv aktive Militærflyvere eller frigjorde ved Tjeneste som »Færgesflyvere« og Instruktører Militærflyvere til aktiv Tjeneste. Flyvemaskinerne anvendtes til Forbindelsesflyvning, Patruljering, Maalflyvning og lignende.

I Forbindelse med Oprettelsen af et officielt dansk Hjemmeværn kan en Forbindelse mellem dette og Privatflyvning blive aktuel. I Norge arbejder Norsk Aero Klubb allerede sammen med Hjemmeværnet, og der kan ikke herske Tvivl om, at Privatflyvemaskinerne, som kan starte og lande overalt i Danmark (selv om man som alm. Privatflyver efter de nugældende Regler kun maa benytte anerkendte Flyvepladser), vil kunne spille en betydelig Rolle, hvor Hjemmeværnet maa træde i aktiv Funktion, hovedsagelig i Forbindelsestjenesten, naar Telefonlinier bliver afbrudt o.s.v.

I D.K.D.A.S.'s Ansøgning om Statsstøtte til den private Flyvning har man udelukkende angivet civile Baggrunde, som i sig selv udmærket motiverer en Statsstøtte og ogsaa har medført en saadan i Holland, hvor Forholdene minder meget om Danmark. Saaledes som Verdenssituationen imidlertid har udviklet sig, kan man ikke komme uden om, at ogsaa militære Grunde kan motivere en Statsstøtte, og vore Privatflyverorganisationer gør sikkert klogt i at tage denne Sag op til Undersøgelse.

FLYV.

FOR 20 AAR SIDEN aabnedes den første Flyverute over Sydatlanten



»Croix du Sud«, Flyvebaaden med hvilken Mermoz forsvandt paa en Flyvning paa Sydatlantruten i 1936.

AIR France fejrer i år mindet om den første postflyveforbindelse mellem Frankrig og Sydamerika. I marts 1928 gennemførte de franske flyvepionerer Mermoz, Doley, Paris, Négrin og Beauregard strækningen Toulouse—Buenos Aires i etaper. De franske flyveruter havde på den tid udstrakt sig til Dakar på Afrikas vestkyst, og i Sydamerika gik der en fransk rute fra Buenos Aires over Rio til Natal på kontinentets østligste spids. Tiden var altså inde til at forbinde disse to langdistanceruter.

Den aktionsradius, datidens maskiner havde, var imidlertid ikke tilstrækkelig til at muliggøre en flyvning over Atlanten. Her måtte altså indsættes dampere. Men trods dette regnede det franske selskab Latécoère — et navn, som går igen i Air France' nyeste transatlantiske luftkæmper — med på strækningen Toulouse—Buenos Aires med denne rute, »ruten« som man simpelthen kaldte den, at kunne opnå en tidsbesparelse på 7 dage i sammenligning med skibstrafikken, som behøvede mindst 14 dage. Tidsbesparelsen beroede først og fremmest på de dristige natflyvninger, som de franske Flyvere udførte på begge sider af Atlanten, disse nat-

flyvninger som *Antoine de Saint-Exupéry* så gribende har skildret i sin bog »Vol de Nuit«.

Forberedelserne krævede mange års intensivt arbejde fra det øjeblik planen til en flyverute modnedes og til denne kunne føres ud i livet. Dristige prøveflyvninger foretoges på begge sider af Atlanten, og tiderne beregnedes nøjagtigt. To avisodampere, som bebagelagde strækningen over Atlanten på 80 timer, blev indkøbt hos den franske marine. En kontrakt med Argentina om monopol på posttrafikken mellem de to lande var det sidste skridt i forberedelserne. Endelig besluttede det franske selskab at forsøge det, som alle andre have stræbt efter, men som ingen endnu havde turdet vove.

Den 1. marts 1928 i daggrønt starter *Jean Mermoz* fra Buenos Aires med sin Laté 26 og en last på 3215 kg. Maskinens gennemsnitshastighed er 160 km/t, og den har 1 motor. Hans første mellemlanding er Montevideo, hvor jordpersonalet gør alt hvad der står i menneskelig magt for at betjene maskinen så hurtigt som muligt. Da Mermoz nogle timer senere skimter byen Jaguaró i Brasilien, tænker han på en skæbnens til-

skikkelse, som ved en forsøgsflyvning havde tvunget ham til at gå ned netop her. Men i dag går alt programmessigt. Motoren holder.

Den følgende middag lander han i Rio, hvor Deley venter. Så snart jordpersonalet har fået øje på maskinen, sætter de afløsningsmaskinens motor i gang. Deley starter kun få minutter efter mermoz har landet. Også hans tur går programmessigt, og i Recife venter damperen »Pérone« med den franske post, som var afgået fra Toulouse den 2. marts. Postsekkene byttes i hast, og damperen afgår umiddelbart efter til Afrika. Da Deley på tilbagevejen lander i Bahia, opdager han til sin forbitrelse, at posten fra Frankrig til denne by mangler i hans lastrum. Et telegram bekræfter hans mistanke: en af mandskabet på »Peronne« havde i den almindelige ophidselse ved omladningen glemt Bahiaposten om bord på damperen...

Imidlertid er »ruten« blevet åbnet i modsat retning. Négrin forlader Toulouse den 2. marts om morgenen med en Laté 26. I Barcelona tager han Marseilleposten, som Vanier overlader ham, om bord. Samme aften er han i Casablanca og senere i Agadir uden uheld.

Bauregard afløser. Men han har ikke samme held. Et motorstop tvinger ham til at gå ned i Rio de Oro, 100 km nord for floden Oro. Han får hjælp fra en maskine fra Agadir, men dyrebare tid er gået tabt. Han fortsætter trods tågen, som breder sig over Mauretanien, lander i Villa Cisneros og derefter i Port-Etienne. St. Louis, det endelige mål, når han den 6. marts.

Det er kaptajnen i flåden, Paris, som med en flyvebåd Cams 51 viderebefordrer posten fra St. Louis. Han ankommer lykkeligt og vel til Porto Praia på Kap Verdeøerne nat-ten til den 7. marts.

I Porto Praia overlades posten til damp-

ren »Luneville«, men derefter må Paris, ligesom Deley i Natal, afvente »Peronne«, inden han kan flyve tilbage. Efter en dags venten kommer »Peronne«, og denne gang glemmes ingen postsekke. Flyvebåden afgår straks til St. Louis, og Bauregard og Négrin tilbage-lægger de resterende etaper uden uheld.

Efter at være startet i dagryet, ankom posten til Toulouse 2 dage senere om aftenen. Togforbindelsen til Paris glippede, men med flyvemaskine kom posten dog frem til Paris den følgende morgen.

*

Sådan var historien om de to første flyveforbindelser mellem Frankrig og Sydamerika.

For de mænd, som gennemførte disse flyvninger, var det hele en fiasko. Ganske vist, sagde de, var det den første forbindelse, ganske vist var omstændighederne ugunstige, men een ting stod fast: den aftalte tidstabel havde ikke kunnet følges.

— »Ruten« er fortabt, sagde de.

Men som det ofte er tilfældet med mennesker med store krav til sig selv, undervurderede de deres eget værd. Nu, 20 år senere, kan vi bedre end de indse den betydning, disse to flyvninger fik for den videre udvikling og værdsætte deres indsats i flyvningens historie.

»Ruten« blev virkelig åbnet fra og med flyvningerne i marts 1928. Man kunde i den følgende tid notere stadige forbedringer i flyvetider og punktlighed.

Den 12. maj 1930 gennemførte Mermoz, Draby og Gimie den første hundredeprocent flyvetur på denne rute. 1933 markerede den nationale drifts påbegyndelse, idet Air France åbnede regulær trafik på ruten.

Vejen lå åben, afmærket og ryddet for vore dages kraftige 4-motors maskiner, som på 30 flyvetimer 2 gange om ugen forbind-der de tre kontinenter.

SABENA gennem 25 Aar.

Som kort omtalt i sidste Nummer fyldte det belgiske Luftfartsselskab Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne den 23. Maj 25 Aar. I 1923 blev SABENA dannet af det i 1919 stiftede SNETA, der har Halvdelen af Kapitalen, medens Staten har den anden Halvdel. Finansielt er SABENA et fint Foretagende, idet det er et af de få Luftfartsselskaber i Verden, som baade gav Overskud i 1946 og 1947.

Foruden sit europæiske Rutenet til en Snes forskellige Byer beflyver SABENA et 12.000 km stort Rutenet i belgisk Kongo med Forbindelse til Johannesburg. Dette Rutenet blev især udbygget under Krigen, hvor Virksomheden i Europa maatte indstilles. Forbindelsen mellem Europa og Kongo aabnedes i 1935. Nu er der en daglig Forbindelse, og SABENA flyver ligeledes til New York, det nære Østen og Nildalen. Rutenettet er paa ialt 55.000 km, og Luftflaaden tæller omtrent 50 Flyvemaskiner, heriblandt DC-6'er. 6 Convair-Liners vil snart blive indsat paa europæiske Ruter.

*

New York—København paa 17 timer med »Cloudmaster«.

Fra den 16. juli til 1. august vil SAS-beflyvningen af Nordatlanten, foruden de daglige ture med DC-4 blive udvidet til ogsaa at omfatte to ugentlige ture med DC-6.

Fra 1. august til 30. september bliver der daglig trafik over Nordatlanten med DC-6, og desuden to ekstra ugentlige ture med DC-4, der skal udgaa og ende i København. Hele sommeren har SAS saaledes 9 ugentlige forbindelser hver vej mellem Skandinavien og Amerika. Efter 1. oktober vil Nordamerika ruterne udelukkende blive beflyjet med DC-6.

Ved indsættelse af DC-6 er turen København—New York bragt ned til ca. 20 timers varighed, mens flyvningen New York—København kun tager ca. 17 timer paa grund af de om sommeren og efteraaret fremherskende vestlige vinde over Nordatlanten.

Fra og med 8. juni har SAS to ugentlige ruter til Sydamerika. To gange ugentlig krydser SAS maskiner saaledes Ækvator paa vej til Rio de Janeiro, Montevideo og Buenos Aires.

O'hart.

*

Det norske Braathens SAFE kommer godt i Gang.

Braathens South-American & Far East Airtransport A.S., som vi omtalte i Nr. 2/1947 er nu kommet igennem den første spændende Tid, og man kan nu med ret stor Sikkerhed sige, at Skibsreder Braathens Initiativ er slaaet godt an. Norge har et Luftrederi, som driver Transflyvning Verden over med tre Douglas DC-4, »Norse Skyfarer«, »Norse Explorer« og »Norse Trader«. Endnu en DC-4 ventes indsat i Aar. Desuden har SAFE en DC-3. Hidtil har der været fløjet en halv-regelmæssig rute til det nære og fjerne Østen, paa hvilken Rute følgende Steder anløbes: Oslo, København, Amsterdam, Geneve, Rom, Athen, Lydda, (Cairo), Basra, (Teheran), Karachi, Bombay, Calcutta, Bangkok og Hongkong. Der har været op til fire Afgange pr. Maaned til Hongkong.

Desuden er der hyppigt blevet fløjet fra Sola til Johannesburg, og det er nu Meningen at paabegynde Flyvning til Sydamerika paa samme Maade.

Selskabet flyver baade Passagerer og Fragt. Det har fløjet Søfolk fra Skandinavien til Amerika, Missionærer fra Kina til Portugal, Negre fra Afrika til Arabien, Reservedele fra Skandinavien til Skibe i den Persiske Golf, Guld fra Amsterdam til Bangkok og har desuden foretaget en Mængde Evakueringsture i Indien, hvor Tusinder af Mennesker blev transporteret bort fra Religionsforfølgelse og den sikre Død.

Det er maaske ikke saa mærkeligt, at de store Luftfartsselskaber fra Begyndelsen saa paa Braathens SAFE med Mistro og Skepsis. Foretagendet maatte af mange Grunde mislykkes. For det første var Afstanden for store. Der er dobbelt saa langt fra Oslo til Hongkong som til New York. Hvad behøvedes der ikke af Vedligeholdelsesorganisation og Jordorganisation langs Ruterne? Men nu er den oprindelige lidt nedladende og afvisende Holdning fra de gamle Selskabers Side blevet totalt forandret. Et intimt Samarbejde med flere store Selskaber er kommet i Gang og har vist sig at være en Fordel for alle Parter.

I 1947 (9 Maaneders Drift) fløj Selskabets Maskiner ialt 1.576.000 km og befordrede 10.600 Passagerer samt 340 Tons Post og Fragt.

Rom faar ny lufthavn.

Man er i øjeblikket igang med at udarbejde planer for anlægningen af en ny interkontinental lufthavn ved Rom, der skal kunne tages i brug allerede i slutningen af 1949.

I mellemtiden foretages flere nødvendige forbedringer paa den allerede eksisterende Ciampino-lufthavn, hvor netop er begyndt bygningen af en ny 2400 m startbane.

Idlewild — New Yorks internationale lufthavn aabner 1. juli.

En maaned tidligere end beregnet aabnes New Yorks store nye lufthavn den 1. Juli. Kun tre af de 7 startbaner kan dog tages i brug straks, de resterende er dog godt igang, og en speciel »Instrument-startbane« paabegyndes i Juli maaned.

O'hart.

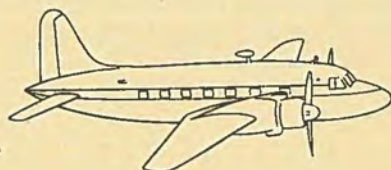
En af Braathens SAFE's Douglas DC-4 paa Vej til Kina.





Skabere af Flyvningens Historie

Under to Verdenskrige, og i Fredsaarene ind imellem, har Vickers-Armstrongs Konstruktørers Fremsynethed og deres Ingeniørers Dygtighed været ansvarlig for mange af Flyvningens betydningsfulde Fremskridt. Den høje Standard i Konstruktion og Udførelse, som er fastlagt ved Flyvemaskiner som „Vimy“ — den første Maskine, der fløj over Atlanten — „Wellington“ Bombe-maskinen, og den berømte „Spitfire“ Jager, opretholdes i Dag af nye Krigsflyvemaskiner og Trafikflyvemaskiner, indbefattende:



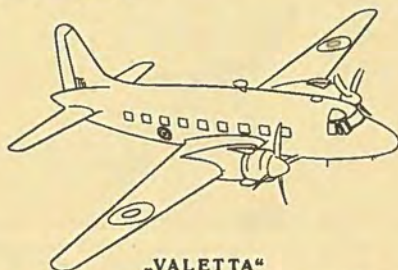
„VIKING“

Englands første Efterkrigs Trafikflyvemaskine . . . og stadig den sikreste, mest økonomiske dobbelt-motorede Passager Flyvemaskine. Benyttet af 14 berømte Luftfartsselskaber . . . enestaaende populær blandt Passagererne for sin Komfort og jævne Flyvning.



„ATTACKER“

Englands hurtigste og mest manøvredegytte enkeltmotorede Reaktor Jager . . . har med Held landet paa Hangarskibe . . . vandt i Februar 1938 den internationale 100 km Rekord for lukket Bane med 908,89 km i Timen.



„VALETTA“

En militær Transportmaskine specielt konstrueret til Brug for Tropper, Fragt, Faldskærmsjægere, Slæbemaskine for Svæveplaner, Forsyningsmaskine eller Ambulance. Kan tage 36 Soldater over en Distance af 485 km . . . 20 Faldskærmsjægere og ni 160 kg Beholdere over 650 km . . . eller 2475 kg Fragt mere end 2400 km.



„SPITFIRE“ ØVELSESMASKINE

Denne Maskine, som viderefører „Spitfire“s store Traditioner og forsyner Piloterne af i Morgen med den mest effektive trainer med to Pladser, gjort fuldkommen gennem 10 Aars Udvikling og mange Tusinde Timers aktiv Flyvning over hele Verden.

Vickers-Armstrongs



Limited

AVIATION SECTION . VICKERS HOUSE . BROADWAY . LONDON . ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København

Englands Problemer, naar Reaktorflyvemaskinerne sættes ind paa Luftruterne

Staterne maa enes om de nye Trafikproblemer, som opstaar

I FLYV Nr. 4 omtalte vi Vanskelighederne ved at sætte reaktordrevne Trafikmaskiner ind paa Ruterne paa Grund af deres enorme Brændstofforbrug ved Flyvning i lav Højde. Man venter ikke Trafikmaskiner med rene Reaktorer i regelmæssig Drift de første 10 Aar, men Typer med Propelturbiner kan ventes inden længe, og de samme Problemer vil komme til at gælde dem i et vist Omfang. BBC's Luftfartsmedarbejder Charles Gardner kommer i en Artikel ind paa disse Problemer, som er særlig store for England, da Landet ligger i Spidsen paa dette Omraade. Naar de engelske Typer begynder at flyve ud i Verden, maa Flyvelederne paa Lufthavnene være forberedt paa at tage sig af disse Typers særlige Krav. Hvis man ikke enes om fælles Regler, kan Udviklingen blive sinket fem eller ti Aar.

Vanskelighederne ligger i, at saavel de rene Reaktorer som Propelturbinerne bruger meget Brændstof. I nogen Grad modvirkes dette Forhold imidlertid ved Flyvning med stor Hastighed i stor Højde. Turbinerne bruger meget Brændstof pr. Time, men Flyvemaskinerne behøver ikke at være saa mange Timer i Luften for at naa frem. Men hvis der er QBI ved Lufthavnen, og Maskinerne maa ligge i ret lav Højde og køre rundt i en Time eller mere, saa stiger Forbruget alt for stærkt. Disse Maskiner maa derfor have Ret til at lande før Maskiner med almindelige Stempelmotorer.

Der er to Løsninger paa Problemet — at nedsætte Brændstofforbruget og at løse Flyveledelsens Problemer. Da det vil tage mange Aar endnu at faa Brændstofforbruget væsentligt ned, er man nødt til at tage fat paa den anden Løsning.

Spørgsmaalet er nu at faa truffet internationale Aftaler om Forret for de nye Typer. Paa mange Ruter — til Østen eller Sydafrika f. Eks. — hvor Trafikken ikke er saa tæt og Vejret ikke saa daarligt, bliver det nok ikke saa svært. Men i Europa og paa Atlanterhavsruten, især i Vinterhalvaaret, maa der gøres noget. Atlanterhavsbaade har visse Forrettigheder i Havnene, og noget tilsvarende maa gælde de nye Flyvemaskintyper. Da andre Lande efterhaanden ogsaa vil anskaffe saadanne Typer, kommer Problemerne ogsaa til dem, saaledes at de maa være interesserede i at faa dem løst snarest. Men for England er Spørgsmaalet naturligvis mest brændende. Det er naturligvis en Opgave for ICAO.

Iøvrigt viser disse Overvejelser ogsaa, at det, som Trafikflyvningen Verden over savner mest i Øjeblikket, er virkelig paalidelige Landingsystemer til Brug i daarligt Vejr. Alle Forsinkelser, Aflysninger og Irritationsmomenter, for slet ikke at tale om de fleste Ulykker, skyldes Manglen paa et saadant System. Både England og USA arbejder paa Løsningen af Problemet og giver hinanden Oplysning om Udviklingen. Men selv om man

fik et saadant System, saa vil der maaske alligevel blive Ventetid, fordi der simpelthen ikke er Lufthavne nok til den tætte Trafik.

Det haster, siger Charles Gardner. I Aar vil England demonstrere tre-fire nye Typer af Trafikmaskiner med Propelturbiner eller Reaktorer. To af Propelturbinerne har bestaaet deres Typeprøve.

Det vilde være latterligt, hvis Verden maatte sige: »De er vidunderlige, men vi kan ikke bruge dem, fordi vi ikke kan blive enige om Trafikreglerne.«



Nye russiske Trafikflyvemaskiner

I forbindelse med industrimessen i Helsingfors har russerne udstillet deres nyeste civile flyvemaskintyper, to tomotors trafikflyvemaskiner, som ikke tidligere har været omtalt uden for Rusland.

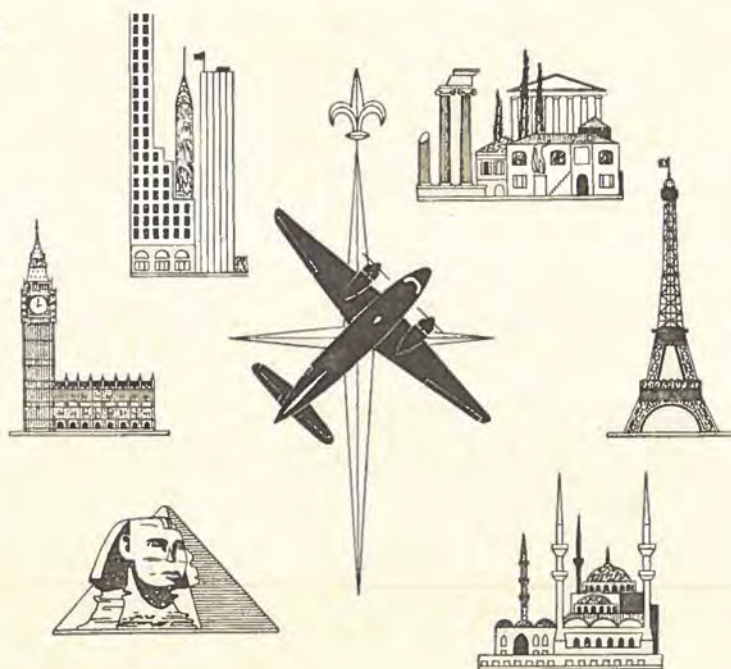
Den ene, IL-12, er beregnet til 27—34 passagerer, og forsynet med to 1600 hk. stjernemotorer, der giver den en marchhastighed paa 360 km/t og en tophastighed paa 407. Maskinen har næsehjul og minder en del om SAAB's »Scandia«.

IL-12 er i stor udstrækning sat ind som afløser af IL-2, den russisk byggede DC-3, som Aeroflot og de østeuropæiske luftfartselskaber har anvendt efter krigen, den demonstreres i brug allerede i slutningen af 1949.

Den anden JAK-10, minder en del om DC-3, men er betydelig mindre med plads til kun 10 passagerer. Den har to 750 hk. stjernemotorer, marchfarten er 280 km/t og maksimumsfarten 325. Ved denne type har man bibeholdt halehjulet.

Rejs overalt i Verden med British Airlines

British Airlines kan bringe Dem til eller i umiddelbar Nærhed af saa at sige enhver Storby Verden over. London er Knudepunkt for det europæiske Rutenet — og fra London udgaar komfortable Hurtigruter til alle fem Verdensdele. Maskinerne føres af Piloter, der er kendt for deres Dygtighed Verden over. Rejs til London med BEA — og fra London til Nordamerika og Det britiske Imperium med BOAC, og til Sydamerika med BSAA.

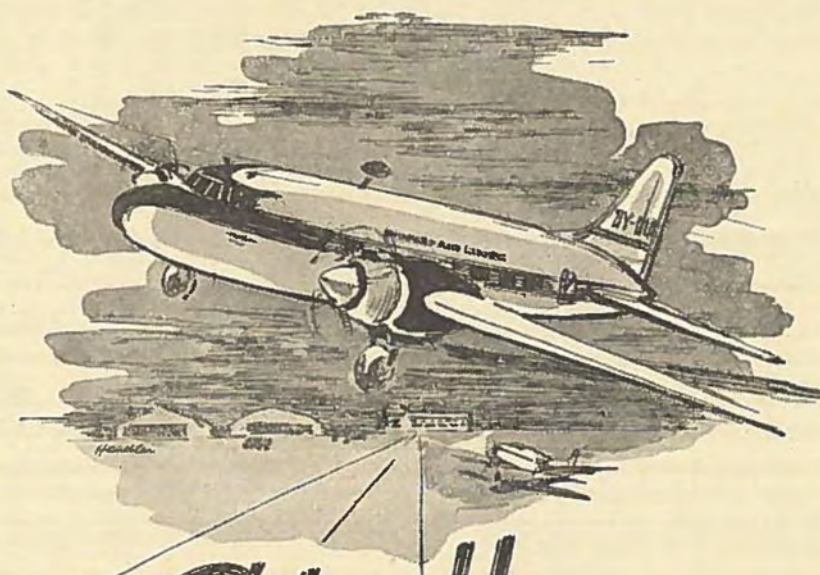


THE BRITISH
AIRWAYS



BEA • BOAC • BSAA

Billetbestilling: Alle anerkendte Rejsbureauer (intet Bestillingsgebyr). • B.E.A. DAGMARHUS, KØBENHAVN V. PALÆ 63 II



Shell...

Aviation Service

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til 'de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL

Paa Weekendtur til Holland

Som tidligere omtalt i FLYV afholdtes i Forbindelse med Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart's 40 Aars Jubilæum et Rally i Haag. Heri deltog bl. a. 4 Flyvemaskiner fra Sportsflyveklubben og en fra Nakskov, og ogsaa to Maskiner fra Flyens Flyveklub var i Holland.

I Sportsflyveklubben blev man først i sidste Øjeblik opmærksom paa Sagen, men til Trods for, at man Onsdag Morgen modtog et Cirkulære om at melde sig senest Kl. 12 samme Dag, meldte der sig dog 8 Medlemmer. En af Deltagerne fortæller her om Turen.

DELTAGERNE mødtes Lørdag den 29. Maj, friske og morgenduelige, Kl. 0400 paa Lundtofte, og efter at have indhentet Vejrmeldingen og drøftet Ruten og Kurserne startede Maskinerne af Kl. 0500 og landede paa Beldringe Kl. 0600, hvor Maskinerne skulde udklarer.

Her led vi imidlertid en stor Skuffelse, idet en ny Vejrmelding var os ugunstig og ikke tillod at tage af. Der var ingen Skyhøjde, og visse Fronter var paa Vej over Nordtyskland netop paa den Rute, vi skulde passere.

Vi havde derfor ikke andet at gøre end at sende Politi og Toldvæsen tilbage og selv tage ind til Odense, hvor Morgenkaffen bekom os herligt paa Grand Hotel.

Kl. 1100 tog vi tilbage til Beldringe, hvor vi fik Tiden til at gaa med at spise vor medbragte Mad. Endelig Kl. 1200 kom vor udvalgte »Vejrmeldechef« straalende over hele Ansigtet og berettede, at nu kunde vi tage af. Humøret havde hele Tiden været upaaklageligt, men nu steg det til uanede Højder, og Frokostresterne blev pakket sammen i en rivende Fart.

Politi og Toldvæsen blev atter rekvireret, Formaliteterne ordnet, og efter et ufrivilligt Ophold paa ca. 7 Timer tog vi af fra Beldringe Kl. 1310.

Efter 1 T. 50 M. landede vi i Eelde (8 km S. for Groningen), hvor vi indklarerede og tankede baade benzin-, mad- og ølmæssigt.

Kl. 1636 startede vi igen med Kurs mod Ypenburg (6 km SE for Haag) hvor vi landede, flot og elegant, Kl. 1840.

Ved Ankomsten blev vi modtaget af Sekretæren for KNVvL, der bød os velkommen og overrakte hver Deltager en Flaske BOLS Gin (6 cl.) og straks førte os videre til Stævnets Kontor, hvor vi fik udleveret Programmet for Stævnet (dog kun for den selskabelige Side, idet Konkurrencen var aflyst grundet manglende Tilslutning paa Grund af daarligt Vejr over bl. a. England). Endvidere fik vi Kuponer, der gav os gratis Adgang til Mad og Drikke paa forskellige Restauranter og et Knaphulsmærke med vort Navn paa. I Mellemtiden havde Stævnets Personale taget sig af Maskinerne, og inden vi fik set os om, sad vi i Biler paa Vej til Haag's fornemste Hotel »Terminus«, hvor Værelser stod til vor Disposition. Der var ogsaa ankommet en 6 tons Lastbil til vor Bagage, men da ingen af os medbragte mere end en Tandbørste og en Madpakke med sørgelige Rester fra Beldringe, maatte Lastbilen køre tom hjem igen.

Kl. 1900 deltog vi i Festmiddagen paa Hotel Wittebrug; hvor vi foruden selve Middagen fik serveret Aperitifs. Vi var Stævnets Gæster fra det Øjeblik vi landede, til vi tog af igen. Selve Middagen vil jeg ikke beskrive, for at Læserne ikke skal blive mere misundelige paa os heldige, end de sikkert allerede er.

Som alle taabelige Turister endte vi efter Middagen i en Natklub »STORK CLUB«. Livet her formede sig som i alle andre Natklubber, men vi morede os pragtfuldt. Hen ad de smaa Timer listede vi tilbage til Hotellet, hvor en vidunderlig Seng ventede os, hvilket vi ogsaa trængte til, eftersom vi nu havde været oppe i mere end 24 Timer, men selv om vi var trætte, var vi lykkelige og glade for den skønne Modtagelse, vi havde faaet.

Søndag Kl. 1100 blev vi hentet paa Hotellet i store Turistbiler, som kørte os til Leyden for at gaa om Bord i Lystdamperen »SUCCESS«, der førte os en Rundtur paa

Brasemermeer og Kagerplassen, et i Holland meget anerkendt og yndet Sejlsportsdistrikt. Vejret kunde ikke være bedre, Solen højt paa Himlen og en let Brise, der satte tilpas Vind til alle de smukke Sejlere, der netop den Dag var ude at sejle. I Luften var der Flyvere, der lavede Kunstflyvning, og langs hele Fjordbredden laa det ene svømmende Sommerhus efter det andet.

Denne Rundtur varede ca. 4 Timer og blev afsluttet med en Te-dans i den yndige Restaurant »Meerrust« i Warmond. Stadig mødte vi nye Mennesker, og stadig viste de ikke alt det gode, de skulde gøre for os. Private Mennesker, der ikke havde Tilknnytning til Stævnet, inviterede os om Bord i deres Baade, hvor man trakterede os med »Mors Hjemmebag« o.s.v. Men Tiden iler af Sted og altid hurtigst, naar man befinder sig godt, og pludselig sad vi igen i Turistbilerne paa Vej til den næste Oplevelse i Wassenaar. Her gentog Spøgen sig med Aperitifs, staaende Buffet og Dans. Kl. 2330 var vi alle i Seng.

Mandag Morgen Kl. 0530 drak vi Morgenkaffe paa Hotellet og kørte i Bil til Flyvepladsen, hvor vi tog af Kl. 0749.

Hjemturen gik programmæssigt, vi udklærede i Eelde, indklærede i Beldringe og landede Kl. 1515 paa Lundtofte.

Nu vil De sikkert spørge: »Saa De ingen Flyvning under Stævnet?« Hertil maa vi svare, at den eneste Flyvning, vi saa paa Turen — fra regnet førnævnte Kunstflyvning — var den Flyvning, vi selv præsterede. Konkurrencen var som allerede nævnt aflyst, men vi saa mange dejlige Sportsmaskiner, som vi godt kunde ønske at have i Danmark, og vi saa ogsaa en enkelt Helikopter.

Turen er endtl. Vi, der deltog, er en lykkelig Oplevelse rigere, og nu, medens jeg skriver disse Linier og lader hele Turen passere Revy, kan jeg ikke undgaa at tænke paa alle de dejlige Mennesker, vi mødte, tænke paa den enestaaende Gæstfrihed, der blev vist os fra alle Sider, paa den Imødekommenhed fra Myndigheder og Embedsmænd, der fik alting til at glide let, baade i Holland og herhjemme, og glemme kan jeg aldrig det gode Humør og det gode Kammeratskab, der prægede hele Turen for os Deltagere.

Jal — jeg vilde ønske, jeg kendte alle Sprogets Superlativer til Bunds og forstod at anvende disse i heromhandlede Forbindelse, for Turen formede sig, det var vi alle enige om, som den største og lykkeligste Oplevelse, vi nogensinde har haft.

Jeg skynder mig at melde mig til den næste Tur!

En Deltager.

★

Med KZ VII til Sydafrika.

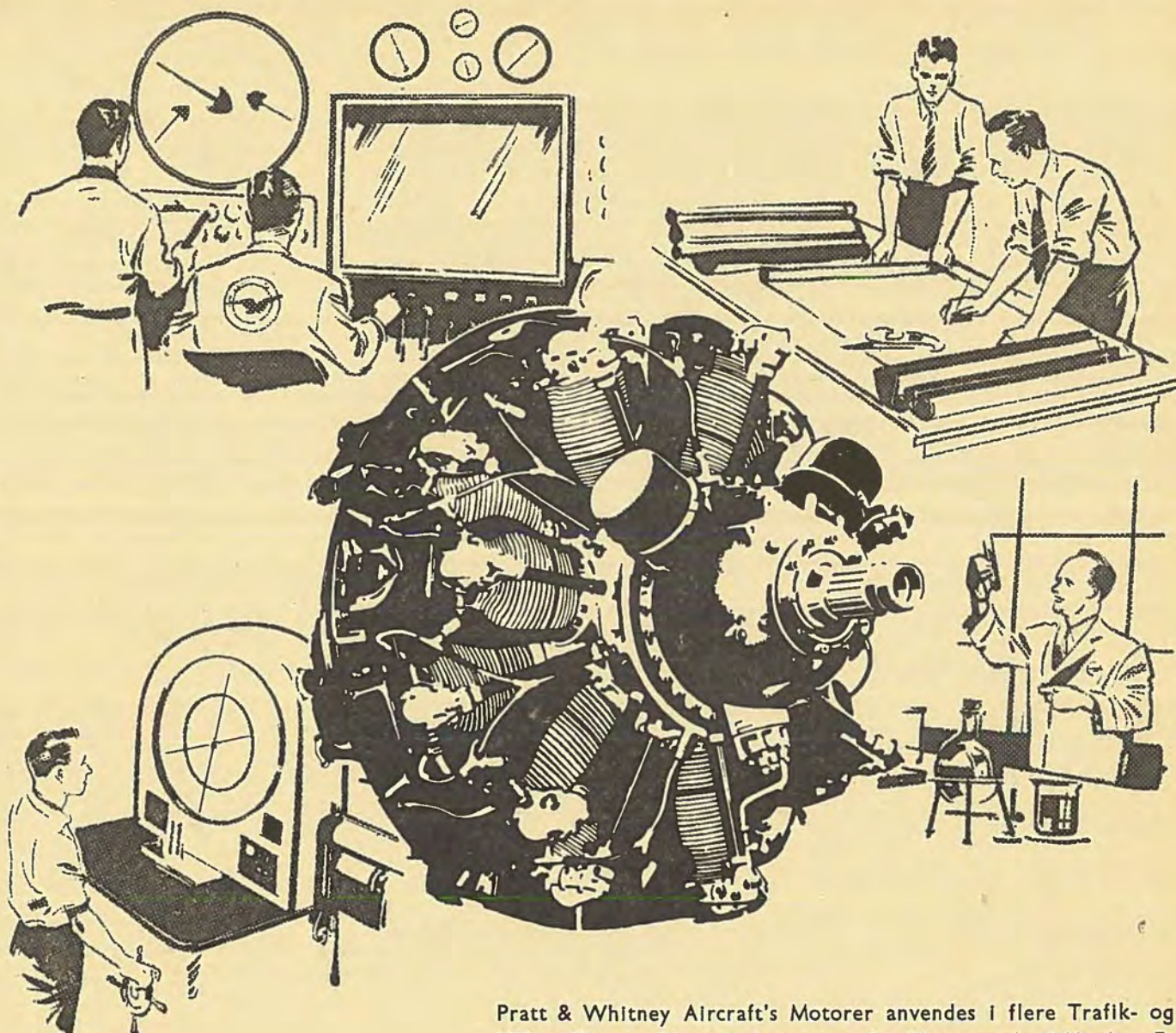
I April Maaned blev en KZ VII fløjet til Sydafrika, hvor Godsejer Ingemann, Egebjerggaard paa Fyn, for Tiden opholder sig som særlig Landbrugsattaché i Pretoria. For lettere at kunne komme rundt lod Godsejer Ingemann sin KZ VII flyve derved af Kaptajn Leif Kaare Pay og LRS. Børge Moltke-Leth.

Sidstnævnte fortæller til FLYV, at det var en Navigationstur noget udover det sædvanlige, nemlig paa 16.000 km. Efter at have maattet vende tilbage fra Frankrig for at faa Benzinpumpen til Reservetanken til at fungere tilfredsstillende, startede de igen den 27. Marts og fløj via Belgien, Frankrig, Italien og Nordafrika til Cairo. Derfra gik det videre langs Nilen til Victoria Søen og Nairobi og Mombasa, og derfra langs det indiske Ocean til Capetown, hvor Ankomsten fandt Sted den 30. April efter en Flyvetid paa 111 Timer 23 Minutter.

Iøvrigt har LRS. Moltke-Leth lovet senere at fortælle om den lange Tur i en Artikel til FLYV.



En moderne engelsk Privatflyvemaskine er den fire-sædte Christea Super Ace med en ny Styreanordning, hvorved alle tre Ror berøres hver for sig med samme Rat. Med en 145 HK Gipsy Motor har den en højeste Rejsefart paa 185 km/T. Fuldvægten er 1065 kg.



Pratt & Whitney Aircraft's Motorer anvendes i flere Trafik- og Militærflyvemaskiner end noget andet Motormærke i Verden. Et saadant Førerskab er det direkte Resultat af overlegent Forsknings- og Udviklingsarbejde. — Hos Pratt & Whitney Aircraft helliger ca. 3000 Mand alle deres Kræfter til Forbedring af eksisterende Motorer og til Konstruktion og Udvikling af nye og endnu kraftigere Motorer, saavel Turbine- som Stempelmotortyper.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

NY AUSTER



Auster Avis er en 4-sædet Videreudvikling af de tidligere kendte Austertyper. Tomvægt 672 kg, Fuldvægt 1157 kg, højeste Rejsehastighed 182 km/T med en 145 HK Gipsy Motor.

KZ VII SLAAR DC-3

Ærefuld dansk Placering i stor international Konkurrence

SOM kort omtalt i sidste Nummer blev Civilingeniør Bjerre-Petersen og Assurandør Otto Thomsen Nr. 3 i en stor international Konkurrence, som var arrangeret af International Air-Club de Cannes. Konkurrencen hed Rallye Aérien Internationale »Vers le Soleil« og var tilrettelagt paa en Maade, der minder om Bilernes Monte Carlo Løb. Det gjaldt om at gennemflyve størst mulig Distance ad en opgiven Rute paa Konkurrencedagen, der var den 15. Maj, samt om at ankomme nøjagtigt paa sit opgivne Tidspunkt. Man fik 10 Points pr. km og fik fradraget 10 Points for hvert Sekunds Afvigelse fra Ankomsttiden.

Om Fredagen fløj de danske Deltagere i Bjerre-Petersens KZ VII »Mads« til Stockholm og gik meget tidligt i Seng, men stod til Gengæld ogsaa meget tidligt op. Starten foregik med speciel Tilladelse Kl. 02,20 sv. Tid fra Bromma — snart efter var det helt lyst. Ruten paa 2139 km var lagt med Mellemlanding i Skelskør og Strassbourg. Der var nemlig for langt fra Kastrup til Strassbourg. (I den Forbindelse maa man paapege Manglen af en mere praktisk beliggende Toldflyveplads for Flyvninger til Vesteuropa end Kastrup og Aalborg er det).

Myndighederne havde velvilligst givet Tilladelse til undtagelsesvis Klarering fra Skelskør, hvor Told og Politi ogsaa var parat. Da »Mads« imidlertid befandt sig over Sjælland, blev den kaldt i Radioen af Kastrup, der meddelte, at der var Taage ved Skelskør. Man besluttede at flyve videre og se paa Forholdene, idet der var klart i Omegnen, men netop foran Skelskør stod en 200 m høj tæt Taagemur. Heldigvis lettede den hurtigt, og Klareringen blev foretaget i Eksprestempo, medens der blev fyldt Benzin paa.

Saa gik det videre til Strassbourg, hvor man var ved Middagstid og saa gennem daarligt Vejr med Tordendis over Bjergene med Passage af Lyon og videre gennem Rhonedalen til Middelhavet. Indflyvningen

var nøje forudberegnet, men Vejrforholdene tvang til Afvigelse og en anden Rute. »Mads« var ved at komme for tidligt, saa man fordrev Tiden med en Maaleflyvning for at beregne Vinden, indtil det pludselig blev sidste Øjeblik, og KZ VII'en med Fuldgas tilbagelagde det sidste Stykke og passerende Maalet kun 34 Sek. før Tidspunktet

Kl. 17,58. — Besætningens Ure havde angivet Tiden som et Par Sekunder over. Den samlede Flyvetid var 14 Timer 25 Minutter.

Af Konkurrencens 70 Deltagere kom kun 43 ind, mens Dommerkomitéen var i Arbejde. Vinder blev en tomotors SO 95, som har en Rejsefart, der er dobbelt saa stor som KZ VII'ens, saaledes at den let kan naa en meget større Distance. Nr. 2 blev en Guerchais Roche T 39 med en Rejsefart paa 230 km. De havde henholdsvis 23050 og 22928 Points, mens Danskerne havde 21050. Nr. 43 havde ÷ 105300.

I Betragtning af, at KZ VII har en højeste Rejsehastighed paa 175 km/T, maa det siges at være en overordentlig smuk Præstation af det danske Hold, som slog de mest moderne amerikanske Typer som Beechcraft Bonanza og Ryan Navion og mange andre Typer, endog en DC-3.

Konkurrencen viser imidlertid, at ikke blot Hestekræfter og Hastighed (samt Vejret) er afgørende, men at det ogsaa spiller en stor Rolle med præcis og velberegnet Navigation, og netop heri ligger Værdien af en saadan Flyvning.



Lært at flyve om Natten.

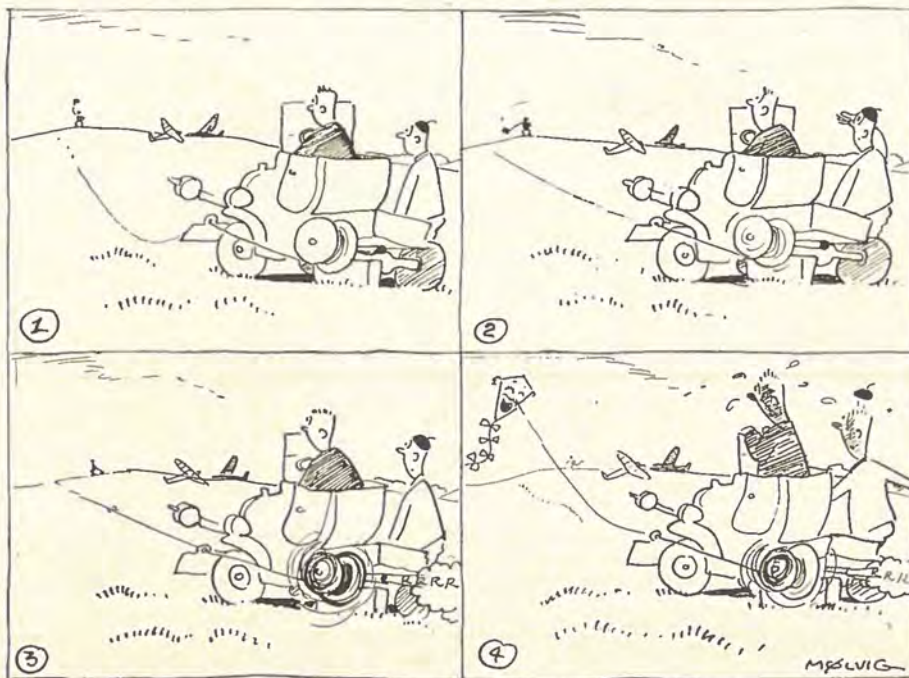
En Englænder, som ikke havde Tid til at flyve om Dagen, har lært at flyve om Natten. Luftfartsmyndighederne bemærkede, at det jo var noget usædvanligt, men fandt intet at indvende imod det.



Engelsk Sølv-C-Svæveflyver paa Lynvisit.

Den kendte Væddeløbskører, Slameseren Prins Bira, som bor i Cornwall i England, passerede for nylig Kastrup i sin egen Miles Gemini paa Vej til Stockholm. Han viste sig ogsaa at være Sølv-C-Indehaver og havde været meget nær ved at opnaa Betingelserne til Guld-C.

MØLVIGS BITTERMANDEL



Hr. Bittermandel holder Sommerferie i Svæveflyvelejren, hvor man kan opleve lidt af hvert.



Into production -

**FAIREY 'PRIMER' AB INITIO
TRAINER**

[De Havilland GIPSY MAJOR — or Blackburn CIRRUS MAJOR]

*KONSTRUERET SOM SKOLEMASKINE
USÆDVANLIG GODE MANØVREEGENSKABER
ROBUST KONSTRUKTION
LAVESTE PRIS
MINIMUM VEDLIGEHOJDELSE
UNDER FREMSTILLING I ENGLAND*



THE FAIREY AVIATION COMPANY LIMITED, HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

London Office: 24 Bruton Street, W.1. Telephone: Mayfair 8791



Harry Nielsen lykønskes efter Hjemkomsten til Kastrup af lobbetrotteren og Svæveflyversken Fru Sonja Blomberg.



Cowboy instruerer en af sine mange Brødre, Knud, som for nylig fløj 108 km.

OGSAA EN DISTANCEFLYVNING

Svæveflyvemedarbejder, O'hart, indledte forleden Sænen med en imponerende Distanceflyvning. Efter en spændende Kamp med Vejrguderne lykkedes det ham at lande i Eremitagen, nøjagtig 1996,378 m fra Startpladsen i Lundebø. Gennemsnitsfart 4,46 km/T. Her har Janich efter Langelgen fotograferet Strækflyveren, omgivet af beundrende Børn. Oh Hart, oh Hart!



Svæveflyvesæsonen i fuld Gang:

Overtraf Danmarksrekorden — og fik Karantæne

Storebælt overfløjet fra Vest til Øst

Med sommersæsonens begyndelse fortsatte de danske svæveflyvere fremgangen fra 1947, baade fra centret i Vandel og paa Sjælland. Søndag den 23. maj naaede John Wetlesen som den første fra Vandel over baade Lille- og Storebælt til Sjælland, og lidt senere samme dag landede Harry Nielsen fra Stamgruppen langt inde i Sverige efter en lidt længere flyvning paa 180 km. Det er dog sandsynligt, at Wetlesen faar rekorden med 172 km, idet Harry Nielsen ikke menes at have slaaet Wetlesens med tilstrækkelig margin. Endelig fløj Knud Wermuth Jensen 108 km fra Vandel til Nyborg.

Jylland—Sjælland.

I sidste aars usædvanlige vejr med meget lidt svæveflyvevejr med vestenvind tænkte mange naturligvis paa at komme fra Vandel mod øst. Faktisk har Cowboy i al stilhed dengang udført en flyvning fra Vandel til Gribsvad paa Fyn, en distance paa ca. 60 km. Tanken har imidlertid været at komme videre og faa æren af den første storebælt-flyvning fra vest til øst, en flyvning, som ogsaa Odense-svæveflyverne har ligget og drømt om. Den 23. maj indviede »den kendte« John Wetlesen unionens nye fine spil kl. 11,25 og gik i det fine vejr mod øst. Lillebælt blev overfløjet, derpaa Fyn, og saa gik det ud over Storebælt og ind over Sjælland. Efter præcis 5 timers flyvning landede han »Hvor Fensmark hæver sit kirketelt med den røde top imod sky og smiler over til Gissel-feldt og Vester-Egede by« ved Næstved.

Wetlesen, som sidste sommer fik guld-c-højden i Tjekkiet og saaledes »kun« mangler distancen paa de 300 km, fløj i den lille Hütter 28, som derved har foretaget sin hidtil længste flyvning. Længere flyvninger vil sikkert følge efter, for nu gælder det om at foretage den første flyvning Vandel—Sverige! Dette er omtrent den eneste vej, som aabner os muligheder for de helt store flyvninger. Den største højde under flyvningen, som vi ikke har kunnet fravriste Wetlesen nærmere enkeltheder om, var 2000 m.

Roskilde—Blekinge.

Harry Nielsen startede kl. 12,30 i klubbens »Olympia« OY-DEX, som nu er forsynet med bundkobling, paa eksercerpladsen ved Roskilde uden egentlige tanker om at gaa paa »stræk«. — Grundet et endog meget fint svæveflyvevejr var den højst tilladte flyvetid sat til en halv time. Han var ikke længe om at komme i kontakt med termikken og skruede sig op til en højde af 1400 meter. Den lille djævel, der bor i enhver rigtig svæveflyver, hviskede ham straks i øret, at han skulle stikke af. Næh, sagde han — det gaar ikke. »Jamen kan du da ikke se de fantastiske skygader, der rækker ligesaa langt som øjet.« — Jo, du, men det er synd for de andre, der ogsaa gerne vil tilvejs. Men djævelen blev ved — »Det er den mest oplagte chance, du endnu har faaet; tror du ikke, hvis det havde været en af de andre, at han saa havde taget den? — du er tosset, om

du ikke stikker af!« Saadan blev han ved med at friste, og efter at have ligget over Roskilde og betænkt sig en time, faldt Harry for fristelsen og satte kurs mod København.

Det varede kun 20 minutter under en skygade, saa havde han kongens by liggende under sig, og skruede sig her op til 1600 meter. Saa kom næste etape — Øresund; han stak over mellem Saltholm og Hveen og naaede svenskekysten i 800 meters højde. Over Sverige fik han først lidt stigning, saa han kom op i 1000 meter og klarede sig et stykke vej paa det. Men saa begyndte det at blive svært, og over en sø i Skaane maatte han helt ned i 250 meters højde, før han fangede termikken igen. Den bragte ham imidlertid op til 1600 meter under en skygade, og han kunne i ro og mag fortsætte turen.

Men tiden gik, og solen begyndte at kigge ned under skyerne, kl. 19,10 dansk tid gik den ikke længere, og han landede ved Lister-Mjelby, en by i Blekinge, efter at have fløjet en distance paa 180 km, og været i luften i 6 timer og 40 minutter. Det overtraf baade distancerekorden og varighederekorden i termik.

Rygtet om, at et svæveplan er landet, løber stærkt — og kort tid efter mødte nogle svæveflyvere fra den nærliggende by Kristiansstad op. De havde »netop flyveudstilling i byen og ville partout have »Olympiaen« stillet op paa torvet som reklame. Han maatte desværre sige fra, da det gjaldt om at komme hjem igen. Han ringede hjem, og Kurt Nielsen mødte op med en KZ III til at bugserer; de naaede dog ikke længere end til Bulltofta, saa var klokken blevet for mange — og Kurt Nielsen fløj hjem alene. Om tirsdagen blev han saa bugseret til Kastrup af en Klemm 35 fra Aeroklubben i Malmø — hjem til et startforbud paa 5 flyvedage!

Tro nu ikke, vi kritiserer nogle interne klubbestemmelser, der blev overtraadt ved flyvningen. Vi ser i startforbudet et tegn paa, at dansk svæveflyvning efterhaanden er naaet et saa højt stadi, at man ikke længere betragter en distanceflyvning som noget chokerende og af den grund glemmer de bestaaende regler!

»Cowboy«s bror flyver Vandel—Nyborg — og deres mor vil svæveflyve!

Flyvning nr. tre den dag blev udført af Knud Wermuth Jensen — Cowboy's bror — han fløj i Baby OY-DUX til Nyborg, en distance paa 108 km.

Cowboy er den lykkelige indehaver af 5 brødre, som alle svæveflyver, og da vi skrev og bad Knud berette om sin flyvning, fik vi et brev fra hans moder, der fortalte, at han var rejst til Finland; vi tillader os at citere et stykke af brevet, der viser, at ikke alle svæveflyvemødre er lige uforstaaende over for deres afkoms flyvelyst:

»Jeg haaber bestemt at faa en tur med Harald (Cowboy) i sommer, det har vi aftalt; jeg synes det kunne være rart at prøve

den fornemmelse, det maa være at svæve lydløst oppe under skyerne, og som kan gøre sin indflydelse gældende paa 6 brødre. Jeg er jo alligevel, trods det at de fleste mennesker selvfølgelig synes, det er noget pjat — lidt stolt af dem. (Min mand tør ikke, siger han!).

Vandelskolerne.

Ogsaa det mere stille liv paa Vandel gaar udmærket. Det første kursus medførte 7 b- og 7 c-diplomer. 2-G'en, der nu er genopbygget efter sit havari, har været i funktion paa det første instruktørkursus. I juni kom Birger Nilsson med en Tiger Moth til slæb, ligesom den norske tosedede Schweizer TG-3A er kommet. Takket være sidstnævnte har unionen aabnet for ekstra elever i tiden 13.6. til 11.7. Store begivenheder haaber man paa fra 27.6., naar det første f-kursus begynder og især naturligvis til danmarksmesterskaberne.

Hartvig Jensen.



Ny Svæveflyvefilm.

For 4 aar siden begyndte en københavnsk svæveflyver, E. Janich, fra Sportsflyveklubben, at optage en svæveflyvefilm. Denne Film er nu færdig og kan lejes ud til klubberne.

I Filmen har Janich faaet træk med fra alle de former, der svæveflyves under i Danmark. Der er optagelser fra jorden, og kameraet har selv været med tilvejs, baade i Baby, Gø 4, og 2 G — specielt optagelserne fra 2 G'en er morsomme; man ser ude fra vingen læreren herse med eleven, medens landskabet drejer rundt nede under een. Ogsaa nogle optagelser af et flyvemaskineslæb, taget fra en KZ III, kan fremhæves.

Da filmen er optaget under dansk svæveflyvnings gennembrud, har den samtidigt faaet lidt retrospektivt over sig.

O'hart.

TO SVÆVEFLYVEULYKKER

I slutningen af maj maaned indtraf to alvorlige svæveflyveulykker, en i Sverige, hvorved en dansk svæveflyver mistede livet, og en i Nykøbing S., hvor en svæveflyver fik brud paa begge ben og en alvorlig hjernerytelse.

Vi anser det for uklogt at forsøge at dysse disse ulykker ned, det maa tjene alle parter bedst at blive paa det rene med, hvad der er foregaaet, saa lignende ulykker kan undgaaes i fremtiden.

Ulykken i Sverige skete under en træningsflyvning i SG-38. Eleven havde dansk B-diplom og skulle have fløjet Baby kort efter. Flyvningen var baseret paa en stillingsøvelse, som skulle udføres efter, at han først havde svinget 180° rundt efter udløsningen.

Til og med selve stillingen gik alt programmessigt, men istedet for at overgaa til normal flyvning fortsatte han dykket i en vinkel paa 45°, herpaa gjorde han, mod instruktionen, et nyt forsøg paa at stalle. Den store overskudshastighed planet havde faaet i forbindelse med en meget haard opretning, resulterede i et meget kraftigt stall, hvorved planet kom ud for en haleglidning. Ved afslutningen af denne glidning kippede planet over i halv rygstilling. Højden, der ved det første stall havde været 250 m, var nu reduceret til ca. 60, og han naaede ikke fra denne højde at faa den i normal flyvestilling, men ramte jorden under en vinkel paa 45°, hvorved planet fuldstændig blev slaet i stykker — og han dræbt paa stedet.

Ulykke nummer to indtraf under A-skoling, ligeledes med en SG38. Eleven skulle udføre en ligeud-flyvning, efter udløsning i en snes meters højde.

Indtil han fik tegn til udløsning, gik alt normalt, men før udløsningen trykkede han kraftigt over, og da han udløste »fyldtes« wirefaldskærmen, hvorved den slyngedes tilvejs og greb fat over den ene vinge, og wiren trak derefter planet haardt i jorden med havari og den omtalte alvorlige personskade tilfølgte.

Umiddelbart efter at ulykken blev kendt af Statens Luftfartstilsyn, nedlagde denne forbud mod at benytte wirefaldskærm i forbin-

delse med ligeudstarter, saa gentagelser forhindres.

Svæveflyvningen har en saa forsvindende lille ulykkesprocent, at der hist og her har været tilløb til at gaa lidt for let hen over sikkerhedsforskrifter og bestemmelser — »for det gaar jo alligevel aldrig saa galt.«

De to omtalte sørgelige ulykker skyldes ikke sløseri, men de understreger sikkerhedsbestemmelsernes berettigelse.

O'hart.

Da der ogsaa er forekommet Havarier under Brug af Bundkobling paa Grunau Baby, fordi Startwiren efter at være blevet slap under Ryk ved Starten har grebet ind bag om Meden, er der Grund til at gøre opmærksom paa en simpel Sikkerhedsforanstaltning, som Stamgruppen har indført. Den bestaar af en lille, buet Plade, som forbinder Bagkanten af Meden med Underlisten i Kroppen og umuliggør for en Wire at gribe fat.



Værløseklubbernes Skæbne.

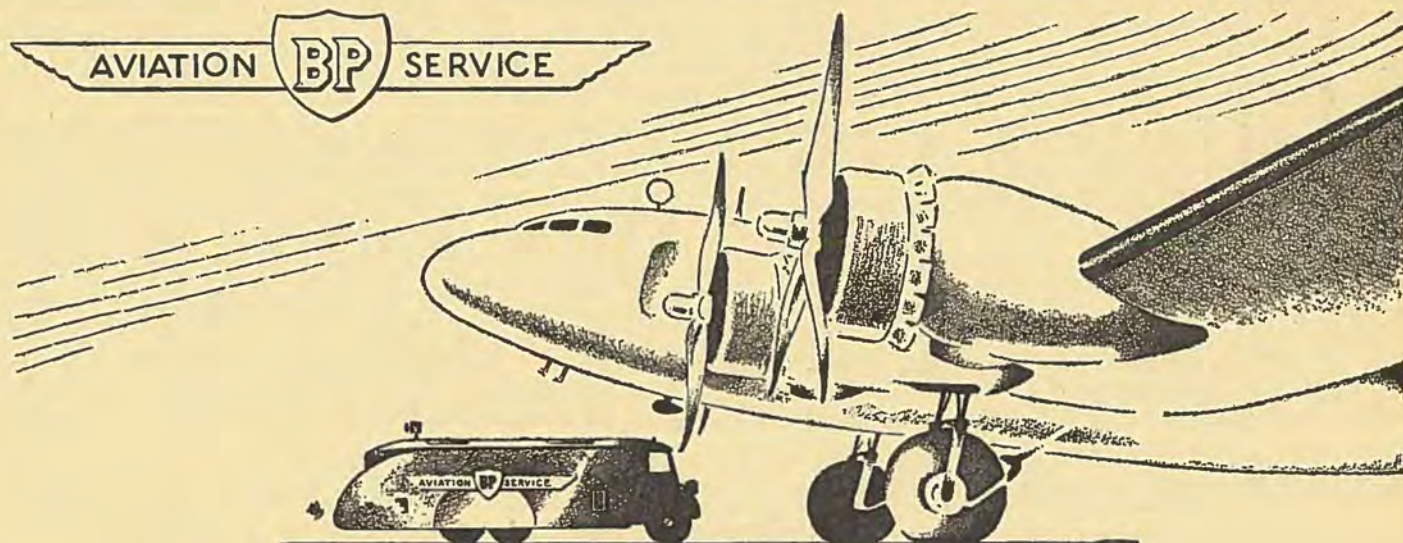
Efter at alle Forsøg paa at faa Værløse genaabnet for Svæveflyverne har været forgæves, befinder man sig i den Situation, at de sjællandske Svæveflyvere ikke har en eneste Plads, hvor der kan trænes Flyvemaskineslæb.

Stamgruppen og Heden flyver i Roskilde, hvor Forholdene giver nogenlunde Muligheder for at naa Termik fra Spilstart, mens Sportsflyveklubben er henvist til den haabløse Lundtofte-Plads, og Birkerød efter nogle Forsøg paa den lige saa haabløse Plads i Høvelte har opgivet Ævret.



Termikudsigter i Radioen.

I den svenske Morgenvejrmelding efter Presen Kl. 9 DST gives der i Sommertiden Udsigter for Termikken samt andre Oplysninger af særlig Interesse for Svæveflyverne. Hollænderne har, saavidt vi ved, et lignende System, som ogsaa er i høj Grad paakrævet i Danmark. En Opgave for Unionen at faa indført.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Sct. Annæ Plads 5

København

Telf. Central 5455

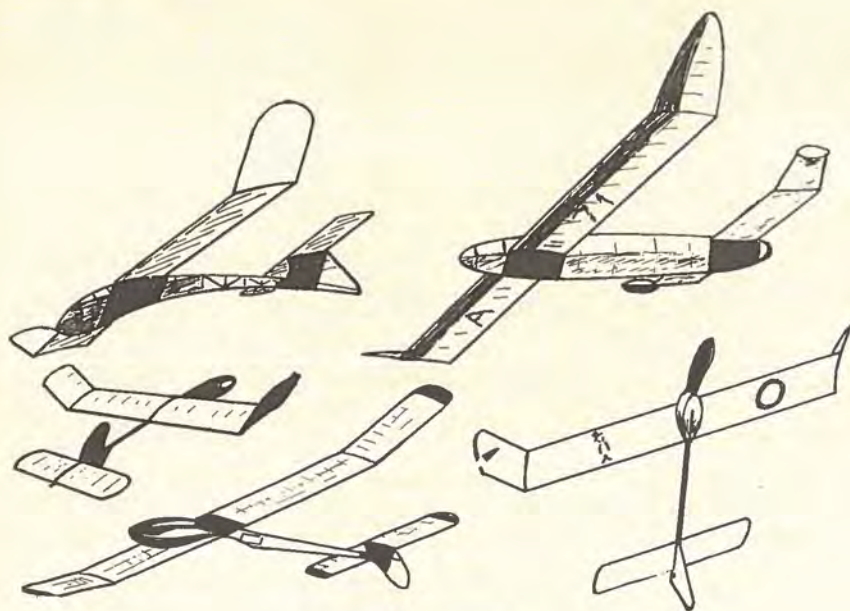
ENEREPRÆSENTANT FOR

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY LTD

BRITISH PETROLEUM

KØBENHAVNS LUFTHAVN, TELF. KASTRUP 220

AALBORG LUFTHAVN, TELF. AALBORG 4402



5 danske Svævemodeller.

Nyere danske Svævemodeller

Hosstaaende Tegning viser fem nyere danske Svævemodeller. Øverst til venstre Henning Kunkels C-Diplommodel »Hajen« i A2. Planet har let Pålform. Data: Planareal: 25,75 dm², Spændvidde 1470 mm, Længde 920 mm, Kroptværsnit 0,43 dm², Haleplan 6 dm², Vægt 420 g. Planprofil SI 53507, Haleplanprofil SI 43506.

Under Kunkels ses »Jokum«, en Begyndermodel af Henning Jönsson; den har været anvendt i Byggesetform i Sportsflyveklubben og er bygget i over 75 Eksemplarer. Planareal 14,8 dm², Haleplan 33 pCt., Spændvidde 920 mm, Længde 730 mm, Vægt godt 200 g.

Nederst til venstre ses den Model, som Flensted-Jensen tog Danmarksmeesterskab med i 1917. Øverst til højre har vi en C-Diplommodel fra Als, konstrueret af Herbert Christophersen. HC-12 er i Klasse med A3 med et Planareal paa 46 dm² og et Haleplan paa 15 dm². Kroppen er usædvanlig kort, 980 mm (Tværsnit 0,36 dm²), medens Spændvidden er 2310 mm. Vægten er 1000 g, Profiler hjemmestrikkede.

Til Slut har vi nederst til højre Aarsrekordmodellen »PIP«, hvormed Jørgen Durup fra Agaton den 10. August i Fjor fløj næsten 60 km fra Aarhus til Vejle. Senere har han taget C-Diplom med den. Om det er Gens noget mærkelige Kroppform, der har givet Anledning til Navnet, er uvidt. PIP har Saloni-Profil i Planet, som er paa 24,2 dm², medens Haleplanet paa 7,2 dm² har hjemmestrikket Profil. Spændvidde 1410 mm, Længde 1000 mm, Tværsnit 0,34 dm², Vægt 432 g.

4. Distriktskonkurrence.

Med Konkurrencen den 6. Juni, der blev gennemført i blandet Vejr, har vi nu maet 4 af Aarets 6 Konkurrencer og holder Pause til de to sidste i Oktober og November, hvor det endelig skal afgøres, hvem de mange Præmier skal tilfalde. Her er Resultaterne fra 6. Juni:

1. Distrikt fløj i Roskilde. A1: H. Ekelund (105) 2.00; L. Frelby (105) 1.53; B. Reich (105) 1.36. — A2: R. Frederiksen (106) 3.10; W. Vennike (105) 2.56; S. W. Bang (105) 2.48. — A3: H. Jönsson (105) 4.09; J. Jacobsen (105) 4.06; B. Jørgensen (105) 3.10. — D: H. Jönsson 2.02; L. Frelby 0.42. — C: B. Jørgensen 1.18.

2. Distrikt fløj ogsaa i Roskilde. A1: K. V. Nielsen (207) 1.30. — A2: H. Christiansen (201) 2.51; K. V. Nielsen 2.11; Rechnagel (201) 2.03. — A3: H. Christiansen 3.32; H. Jørgensen (201) 2.34; W. Simonsen (210) 2.33.

3. Distrikt fløj i Odense Lufthavn som Led i Fynsmesterskaberne. A1: J. Hansen (301) 1.39; J. S. Petersen (302) 1.16; T. B. Hansen (304) 1.09. — A2: A. Hansen (301) 2.34; Aa. Høst-Aaris (301) 2.28; SP (302) 1.31. — A3: Høst-Aaris 3.07; SP: 2.53; Ev. Hansen (302) 2.34.

4. Distrikt fløj i Brønderslev. A1: Jens Jørgensen (405) 0.55; E. Lund (404) 0.43. — A2: E. Lund 1.21; S. Dybbro (403) 1.05. — C: Jens Jørgensen 0.31.

5. Distrikt fløj ved Viborg. A1: K. Fisker (512) 0.56; P. Pedersen (502) 0.54; J. H. Jensen (510) 0.42. — A2: J. Christensen (502) 2.44; P. Pedersen 2.13; J. Sindens (502) 1.28. — A3: H. H. Simonsen (510) 4.25; S. Bay (506) 2.12; J. Nielsen (512) 1.22.

6. Distrikt fløj i Vandel. A1: Thestrup (611) 2.00; L. M. Nielsen (611) 1.10; J. A. Lauridsen (608) 0.49. — A2: K. Hansen (608) 3.09; J. A. Lauridsen 2.53; A. Jepsen (608) 1.31. — A3: J. A. Lauridsen 4.12; P. E. Jepsen (608) 1.58. — C: J. A. Lauridsen 0.27.

*

Modelflyver-Sommerlejr paa Vandel.

I Ugen 4.—10. Juli bliver der Storinvasjon paa Vandel, idet ikke mindre end ca. 75 Modelflyvere i Aar deltager i Modelflyver Unionens Sommerlejr. Lejren omfatter ogsaa Gæster fra Schweiz, Holland og de nordiske Lande.

*

DM for Svævemodeller.

Danmarksmeesterskabet for Svævemodeller afholdes den 19. September, antagelig i Odense Lufthavn. Tilmeldelse med Opgivelse af de nødvendige Kvalifikationer skal være Førsteinstruktøren i Hænde senest 1. September.

FINT OPVISNINGSDRIFT

UNDER Udstillingen »Ny Slægt« i Forum forlystede nogle af Sportsflyveklubbens Medlemmer Publikum med en hidtil ukendt Form for Modelflyvning, nemlig Flyvemaskineslæb som Polflyvning, udført med en normal fritflyvende Dieselmotor og en A-1 Model. Det foregik paa følgende Maade: Paa begge Modeller var der anbragt en Snor lidt foran Tyngdepunktet i Kroppen. Snorene, der var godt 5 m lange, var ogsaa fastgjort ved Plantippen ca. 1/3 fra Forkanten. Som Slæbeline havde vi en 2 m lang Snor, der var fastgjort i Halefinnen paa Motormodellen og i den anden Ende forsynet med en Ring, der anbragtes paa en nedad bagudvendende Krog i Snuden paa Svævemodellen.

Motormodellen skulde trimmes temmelig haletung, medens Svævemodellen fik en Millimeter under Bagkanten af Planet. Propellen havde meget lille Stigning, 7 cm, hvilket giver et sejt Træk. Til den Slags Opvisninger er det nødvendigt at have en

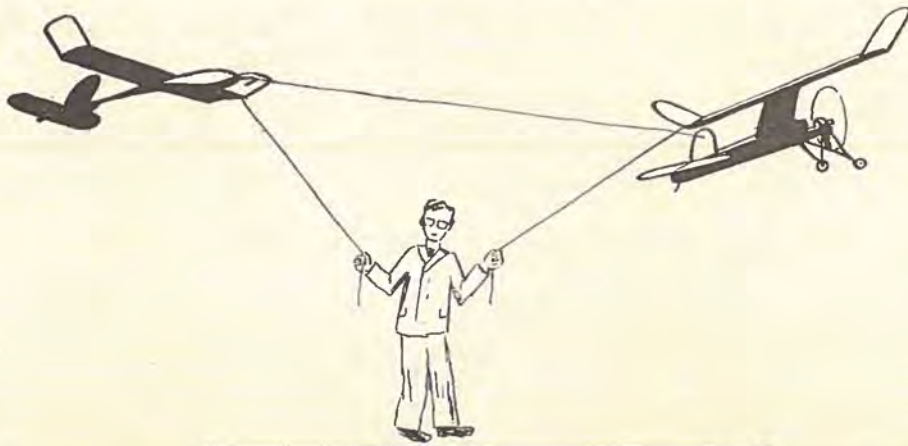
driftssikker Motor, som starter øjeblikkelig, ellers bliver det en Fiasko; vi klarede os fint med en gammel Mikrodiesel.

Starten foregik som Jordstart. En Modelflyver holder Snorene i Midten af Banen. Naar Motormodellen er startet, sætter den sig langsomt igang; naar Farten stiger, løftes Svævemodellen og derefter Motormodellen.

Svævemodellen skal helst ligge en halv Meter højere end Motormodellen, dette kan delvis reguleres ved at give den kortere eller længere Snor; længere Snor giver større Fart og omvendt, kortere Snor langsommere Fart.

Naar Motoren stopper, landes Motormodellen, medens Svævemodellen flyver videre ved et let Træk i Snoren. Det saa temmelig elegant ud og vakte ogsaa stor Opmærksomhed. Det er glimrende til Opvisningsbrug og kræver kun en aaben Plads med ca. 10—12 m i Diameter.

Som et Skridt videre har vi tænkt os at forsøge med en linestyret Svævemodel bugseret af en Controlliner. H. Jönsson.



Gasmotormodellen slæber en Svævemodel.

RESULTATER

Licens til at fremstille Rolls-Royce „Derwent“ Gas Turbine Motorer er blevet givet til Argentinas Regering.



ROLLS-ROYCE

Aero

MOTORER

FOR FART OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPRÆSENTANT: MOGENS HARTUNG . DANAVIA A/S . POUL ANKERSGADE 2 . KØBENHAVN K.

1948

48 AARS UDVIKLING

- overalt hvor det gælder...

SCANDINA

DUNLOP

DUNLOP



Aalborg Flyveklub har nu faaet indrettet et nydeligt lille Klubhus Øst for Administrationsbygningen i Lufthavnen.

Et Skridt fremad i Brøndbyvester.

Det gaar fremad med Planerne for Brøndbyvesterflyvepladsen, omend langsomt. Det er nu bestemt, at der skal eksproprieres et Areal paa 240 ha, altsaa noget mindre end de 400 ha, der var Tale om paa et tidligere Stadium (FLYV Nr. 10/1947, S. 234). Der kan dog alligevel blive en god Lufthavn ud af det, og det er planlagt at gøre Havnen til en Lufthavn af Klasse E efter ICAO-Inddelingen, hvilket vil sige, at der bliver Start og Landingsplads i en Udstrækning af 1280 m.

Man haaber at faa Sagen forelagt til Bevilling i Borgerrepræsentationen efter Sommerferien, saaledes at Ekspropriationerne kan foretages i Tide til, at Pladsen kan gøres klar til næste Sommer. Endnu mangler dog Landbrugsministeriets Tilladelse til at ekspropriere Jorden, og man maa haabe, at dette ikke varer for længe.

Det er glædeligt at konstatere, at der er Haab om at faa løst et væsentligt Punkt i den storkøbenhavnske Flyvepladskrise; men med det Tempo, der hidtil har været udvist i Sagen, vil vi blive meget overrasket (men naturligvis glædeligt overrasket), hvis Pladsen kan tages i Brug i 1949.

Ny Reaktortype til Modeller.

Englenderne har konstrueret nogle nye interessante Reaktoraggregater til Modelbrug. Det er nærmest en Art Raketter med et fast, langsomtbrændende Brændstof af en Art, som svarer til de Patroner, der bruges under Krigen til Opstartning af Motorer.

»Jetex« 100 består af en Patronholder med Sikring mod Eksplosioner. Den vejer med Patron 21 Gram, er knap 60 mm lang og 25 mm i Diameter og koster 27½ Shilling. Den giver en Trykkraft paa op til 35 g i 15 Sekunder. En større Type vejer 35 Gram, yder 55 g i 30 Sekunder og koster 37½ Shilling. en endnu større Type vil blive fremstillet. Den vejer 110 g og har en Trykkraft af samme Styrke. Raketten tændes med en Lunte. Nye Patroner koster ca. 25 Øre Stykket.

Det nye Fremdrivningsmiddel har mange Fordele og er f. Eks. glimrende egnet til Skalamodeller af reaktordrevne Flyvemaskiner.

*

Modelflyvningen i Tyskland.

Der hersker noget kaotiske Forhold i den tyske genopvaagnende Modelflyvning, efter at Russerne i Kontrolraadet havde skredet ind herimod. Allerede for nogen Tid siden kom der Forbud mod Gasmotormodeller i den amerikanske Zone, og nu blev en Del af Klubberne opløst. Ligeledes blev Tilladelsen til Udgivelsen af Tidsskriftet »Modellflug« trukket tilbage. Det menes dog, at Forbudene atter vil blive ophævet. I den russiske Zone havde det tyske Polit i faaet udtrykkelig Besked paa ikke at forstyrre Modelflyverne i deres Virksomhed.

Tyskerne kan fra en af Klubberne faa de nye FAI-Regler mod Indsendelse af 7 Ark Skrivemaskinepapir, 1 frankeret Konvolut samt 2 Mark.

Der er startet et lille Blad »Thermik« som hovedsagelig i Uddrag fra udenlandske Kilder — giver Oplysning om Svæveflyvning og ogsaa i nogen Grad om Model-, Ballon- og Motorflyvning m. m.

Louis Breguet i København.

Den kendte franske Pioner og Flyvemaskinefabrikant Louis Breguet holdt den 1. Juni et Foredrag paa Danmarks tekniske Højskole om Trafikflyvemaskinens Udvikling og Fremtid og kom ogsaa lidt ind paa Helikopteren, som han tidligere har beskæftiget sig med. Selv om Foredraget udmærket belyste Udviklingen, var der dog ikke særlige Nyheder deri.

*

Bølger og Rotorer.

Den kendte svenske Svæveflyver Karl-Erik Övgård holdt den 17. Juni et interessant Foredrag med Lysbilleder og Films om Bølgeflyvning, som han specielt har studeret ved Ekspeditioner i de svenske Fjelde og i Tjeckoslovakiet. Foredraget afholdtes af Polyteknisk Flyvegruppe, der havde inviteret en Del andre Klubber, og det blev fulgt med stor Interesse. Övgård mente, at en Del Trafikflyveulykker kunde tilbageføres til de Rotorer, der dannes i Forbindelse med Bølgerne. Han slog til Lyd for Tilskud til Svæveflyveforskningen, som ved en Indsats her maaske kunde redde adskillige Flyvemaskiner og Menneskeliv. De fleste Trafikflyvere var uhyggeligt uvidende paa dette Punkt, som vi til Efteraaret haaber at kunne gaa nærmere ind paa.

*

Flyveulykken den 15. Juni.

En Auster Autocrat fra Nakskov havarede umiddelbart efter Starten paa en Taxaflvning fra Langeland den 15. Juni, hvorved Restauratør J. Christensen Løvenhøj, København, blev dræbt, og en anden Passager saaret. Føreren, Løjtnant Hegner, slap næsten uskadt. Ifølge Pressereferater skete Ulykken ved, at Passageren greb fat i Førerens Arm efter Starten, hvorved Motoren kom pludseligt ned i Omdrejninger og Flyvemaskinen stallede. Iøvrigt behøvedes et retsligt Efterspil fra Luftfartsmyndighederne, idet Pladsen ikke var godkendt til Taxaflvning.

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

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

CELOSE™
(LOVSEKYYTET)

ASP DOPE

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

KLAR DOPE

ALUMINIUM DOPE

RØD DOPE

Fortyndingsvædske samt

Identificeringsfarver og Specialfarver

ENEFABRIKANTER

A/s O. F. ASP

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

BØGER

»Aircraft Basic Science« skrevet af Northrop Aeronautical Institute. McGraw-Hill Publishing Co., Ltd., London. Kvartformat, 440 Sider, illustreret.

Northrop Aeronautical Institute's tekniske Stab har arbejdet paa Udgivelsen af en Serie Lærebøger om Konstruktion, Eftersyn, Drift, Vedligeholdelse samt Reparation af Flyvemaskiner og Motorer, som man mener vil faa stor Værdi for det tekniske Personel, der er beskæftiget med Vedligeholdelse, Tilsyn og Reparation af Flyvemateriel.

Aircraft Basic Science er den første af disse Lærebøger, og den omhandler selve Flyvningens Teori, Flyvemaskinens Konstruktion, Motoren og den elektriske Installation. Sidstnævnte Emne optager over Halvdelen af Bogen, der slet ikke er noget videnskabeligt Værk — som Titlen maaske antyder — men derimod en populær Bog, som enhver kan forstaa. Den er rigt illustreret, og i Forhold til sin Størrelse er den ikke dyr; den koster 33 shillings.

»Teaching Aeronautics in High Schools« udarbejdet af Civil Aeronautics Administration (USA) og American Council on Education. McGraw-Hill Book Company, Inc. New York og London. 419 Sider.

De civile Luftfartsmyndigheder i USA har ladet udarbejde et Værk paa over 400 Sider, der meget detaljeret redegør for Undervisning i Flyvningens Teori i 15 amerikanske Højskoler. Undervisningen omfattede Aerodynamik, Motorlære, Meteorologi, Navigation samt Forelæsninger over Problemer vedrørende Civilluftfart, og Formaålet var

at finde ud af, hvordan man bedst og mest praktisk skal tilrettelægge Undervisningen for de Unge, som gerne vil hellige sig Civilflyvning eller den militære Flyvning. Baade Lærere og Elever har været interesseret i at finde det rette Grundlag, og Resultatet synes ogsaa at kunne give værdifuld Vejledning for andre, som beskæftiger sig med lignende Problemer.

»Krigen 1939—45«. Det store fællesnordiske Værk »Krigen 1939—45« nærmer sig Afslutningen. Gyldendal har udsendt 20. Hæfte, der fører Fremstillingen op til Landgangen i Normandiet og Roms Befrielse. Baade Billede og Tekst viser tydeligt, hvilken enorm Indsats af Mænd og Materiel Invasionen betød og hvor grundigt den blev forberedt. Igen faar Navne som Caen, Cotentin, Falaise, Orne og mange andre noget af den Klang, de havde i disse skæbnsvangre Dage.

»Interavia«. Ligesom sine Forgængere indeholder Maj Nummeret af det store, smukke Maanedssblad »Interavia« en Række interessante Artikler, bl. a. om Start og Landing paa Hangarskibe, NACA's store Forsøgsvirksomhed, Armstrong Siddeley Reaktoren »Mamba«, Reaktordrevne Privatflyvemaskiner, Elektropulten, Moderne Privatflyvemaskiner, Den nye Lockheed Reaktor Træningsjager o.m.a.

Ny International Luftfartplan, IATA Air Guide. Denne nye Fartplan, der udgives af IATA gennem Interavia's Forlag, vil blive udsendt 8 Gange aarligt. Et Aarsabonnement koster 32 danske Kroner. Det er en fælles Fartplan for alle i IATA sammensluttede Luftfartsselskaber, og den har Bud til alle, der har Brug for fyldestgørende Oplysninger om Luftrejser.

★

Nyt fra Militæret.

Det forlyder, at de resterende ca. 15 Eksemplarer af KZ VII er blevet overtaget af de militære Flyvevaaben.

Den i sidste Nummer omtalte Ulykke skyldes utvivlsomt Iltmangel. Ved et paafølgende Dyk med Motor i Gang menes Motoren at være kommet op paa et for stort Omdrejningstal med paafølgende Ødelæggelse af Motor og Flyvemaskine.

Havdrup Solrød Svæveflyveklub sælger
1000 Meter 3^m/m ny Staalwire
for højeste Bud

E. Nielsen
Vinkelvej 9, Havdrup - Tlf. Havdrup 121



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8—13

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,
Grundtvigsvej 7^a, København F.

Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm



MIKRO II

Vægt: 125 g

Pris Kr. 98.— med Propel

Tegning af Model passende for Motoren Pris Kr. 2,50

KAI NIELSEN

Mekanisk Etablissement
KRONPRINSENSGADE 8, K.
Palæ 6628

Svæveplan til Salg

Min Rhønussard med Transportvogn
og øvrige komplette Udstyr, alt i fineste
Stand, sælges for højeste Bud.

Henri Fugl
Vordingborg . Telefon 173

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/s - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

Flyvningens Bøger

War Planes of all Nations, 117 Fotografier og 105 Diagrammer, 400 S. 6.50.

Model Petrol Engines, atter paa Lager i ny Udgave. 225 S. ill. 9.00.

Spitfire Piloten, dansk Udgave. En usmykket første Haands Beretning om en engelsk Jager Pilot. Kart. 4.00.

Model Aircraft Handbook, af Indholdet: Radio Control, G-Line Flying, 18 nye Byggemodeller. 345 S. ill. 13.75.

Gas Models and Engines. Nyhed, Fuldstændig Vejledning i Bygning af Motormodeller. 183 S. 16.50.

Flygbragder och Bragdflygare, nyt Bind af Allhems Flygböcker. Om Flyvehelte og deres Bedrifter. 126 S. 10.65.

Design & Construction of Flying Model Aircraft, praktisk Haandbog for Modelbyggeren, 250 S. 12.80.

Sportflyg, Alle Typer Sportsmaskiner, rigt ill. Dybtryk 10.65.

Spitfire, Den store engelske Bog om den berømte Jagermaskine, ill. 18.00.

Hurricane, Pragtfuld Bog, mange Ill. 3.00.

Snabbare än Ljudet, 143 S. Dybtryk 10.65.

Fallskärmar och Fallskärmstrupper, 137 S. Dybtryk 10.65.

Soaring Flight, The Art of Gliding, af Terence Horsley, 303 S. ill. 19.20.

På tysta Vingar, Om Svæveflyvning, 140 S. Dybtryk 10.65.

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 Diesels, af Dickson, Dieselmotorer i Teori, Praksis og Konstruktion. 128 S. ill. 9.00.

Reaktionsflyg, En ny epok i flygets udvikling, af den svenske Reaktions ekspert Sten Langby. 248 S. ill. 15.25.

Model Motor Manual, Haandbog i Modelmotorer for den erfarne Motormodelbygger. 226 S. ill. 16.50.

Flying Scale Models, Planer og Fotografier med Instruktion til Bygning af 16 amrk. Militærmaskiner. 103 S. 8.25.

Model Airplane Design, Fuldstændig Fremstilling af Aerodynamik og Tegning af Modeller, med fundamentale Regler, Formularer og Kurver. 509 S. ill. 20.75.

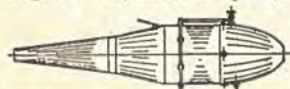
Scale Models, af den kendte amrk. Tegner Wylam. 3 Bind. Bog I og II hver 62 S. 8.25 pr. Bd. Bog III 63 S. 11.00.

Knud Rasmussens Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur.

Vesterbrogade 60 . Kbhvn. V.
Telf. C. 2755 - 3955

Byg en Reaktionsmotor

med Turbinesystem som i moderne Flyvemaskiner.
Længde 45 cm, Reaktionstryk 2,2 kg ved 75000



Omdr. i Min.
(Svarer til ca. 5 HK.) Komplette Arbejdstegninger i fuld
Størrelse samt Vejledning, kan leveres for kun
Kr. 8,50 + Porto. "Diesella" Reaktorer Kr. 125,-
GREIG, Riisingsvej, Odense, Tlf. 6148



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 Luftsportsskole: 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 Ørum-Jensen.
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. Telf. Odense 5401.
Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidapark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, "Paradisgaarden", Glostrup. Telf. Omegnens Avedøre 60.

Nye Medlemmer i DKDAS.

Automobilforhandler Ric. S. Jensen. Fabrikant Erik Ørum-Petersen. Bagermester Leo van Hauen. Direktør Espen Boel. Autohandler Ludvig Hansen. Overassistent Sv. Ove Madsen. Løjtnant Erik Møller. Premierløjtnant G. H. Schauenburg. Komponist Godtfred Madsen. Translatør K. Blicher-Jensen. Læge L. M. Jakobsen. Automobilforhandler Carl Hansen. Maskinarbejder Elix Andreassen. Flyvemekaniker Ejvind Thomsen. Grosserer Mogens Rokkjær. Grosserer Jørgen Rokkjær. Direktør G. Telsen. Brygmester Jørn Christoffersen. Ingeniør E. Bjerre-Petersen. Anders Bjørnvad. Fabrikant G. Juul Thomsen. Kontorchef V. Lauritzen. Godsejer S. Ingemann. Direktør H. Regeur. Vognmand Carl I. Dam.

*

Midtjydsk Motorflyveklub.

Paa et den 10. Maj 1948 afholdt Repræsentantskabsmøde i Midtjydsk Motorflyveklub blev valgt følgende Bestyrelse: Direktør Falk Børgesen, Torvegade 3, Herning (Formand). Direktør A. Flensborg, Vesterholm pr. Herning (Næstformand). Fabrikant Mads Eg Damgaard, Østre Kirkevej 12, Herning (Kasserer). Direktør Bent Werlauff Jørgensen, Smedegade 6, Herning (Sekretær). Forretningsfører Chr. Sander Pedersen, Bredgade 19, Herning.

Alle Breve og Cirkulærer bedes herefter sendt til Sekretæren og alle Opkrævninger m. m. til Kassereren.

*

Priserne i Sportsflyveklubben.

Efter at Klubben selv to Gange har hævet sine Priser, og Benzinskatterne er blevet lagt ovenpaa, koster det nu 80 Kr. pr. Time at lære at flyve i Klubben, medens Udlejning af KZ III og Auster for nylig er nedsat til 60 og for KZ VII til 80 Kr. i Timen. Benzinskatterne har medført en betydelig Nedgang i Flyvningen, fordi mange — som tidligere paapeget i FLYV — nu ikke længere har Raad.

NU

har vi igen Lister i alle Maal.
Balsafiner haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

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

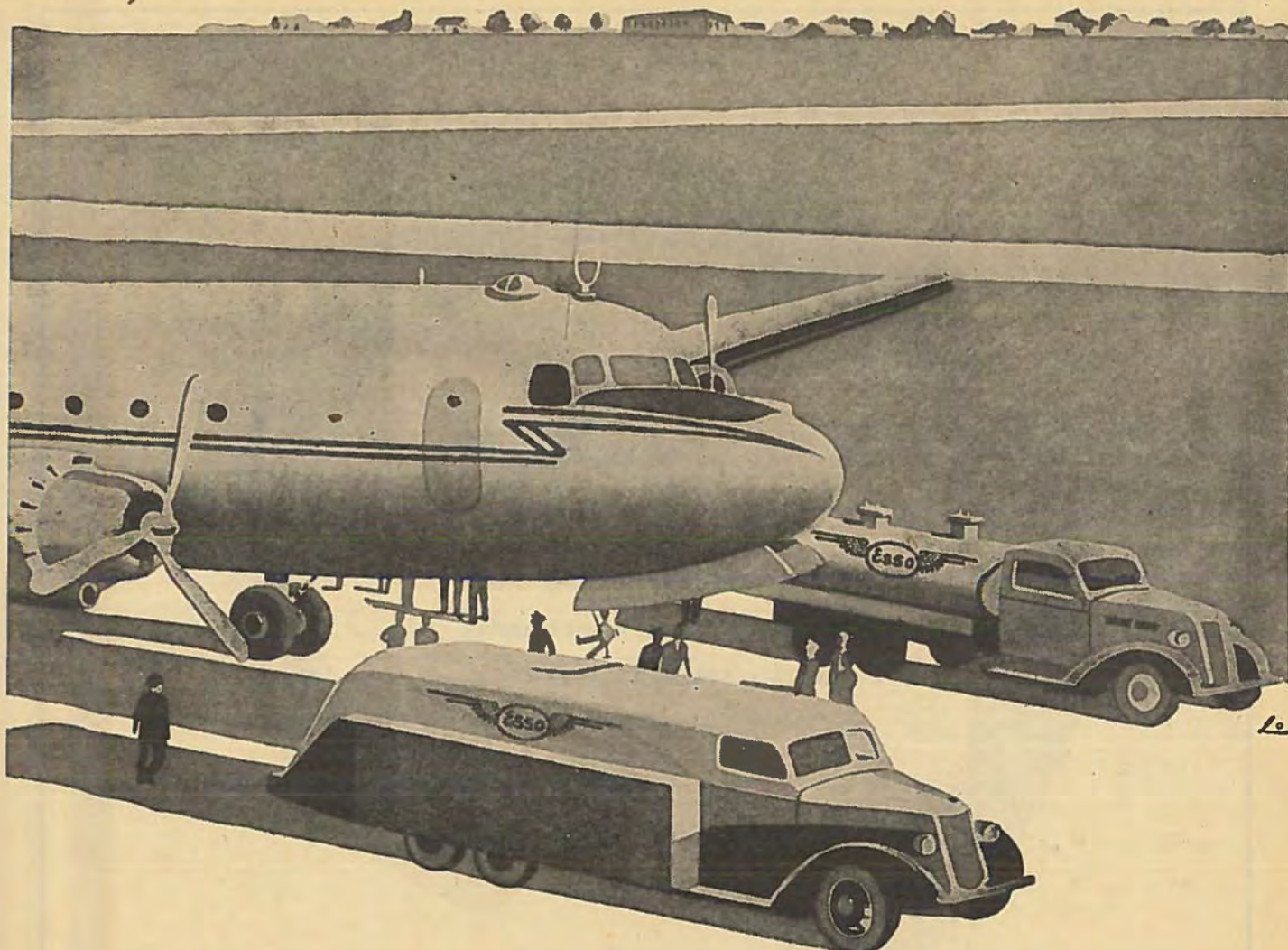
anvendes overalt i
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUFF SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



**Flere Passagerer og flere
Kilometer end noget andet
Luftfartselskab i Verden**



**AMERICAN AIRLINES
AMERICAN OVERSEAS AIRLINES**

Der er mange gode Grunde til, at A. O. A. fører, f. Eks. Erfaring, Paalidelighed og 1ste Klasses Service. A. O. A. foretager hver Uge 22 Flyvninger fra europæiske Hovedstæder til de vigtigste Byer i Amerika og Mexico — 3 Gange om Ugen fra København. Bestil Plads paa Deres Rejsebureau eller hos American Overseas Airlines, V. Boulevard 12, — Dagmarhus. Telf. Palæ 5982 — 6392.

FLYV

Nr. 8

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE



FLYVEDAGEN 1948

★

Moderne Uddannelse
af Militærflyvere

★

Danske militære
Flyvemaskiner VI

★

Jorden rundt
i Piper Cub

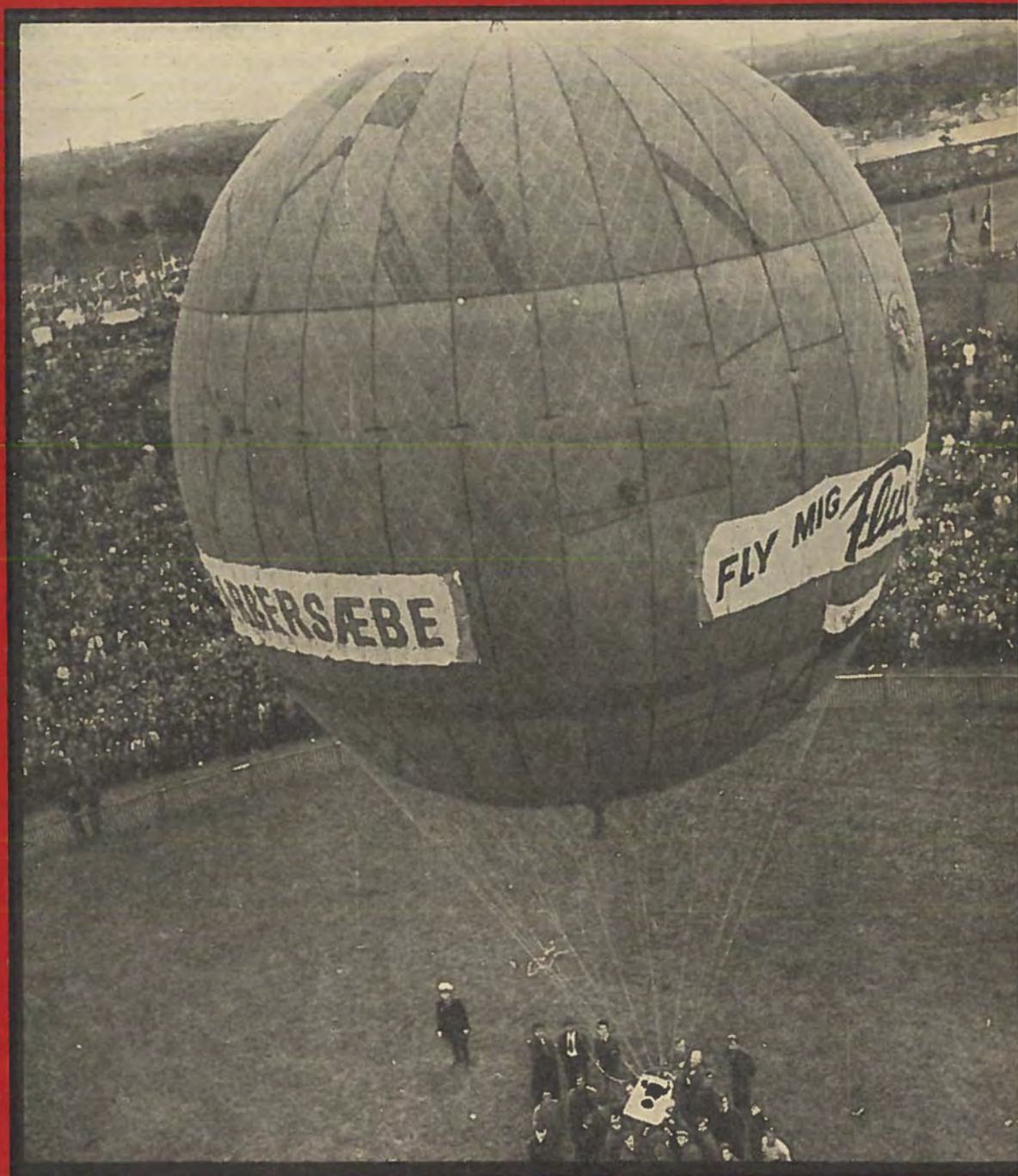
★

Cowboy sætter ny
Højderekord

★

74 Modelflyvere
i Sommerlejr

Efter mange Aars Forløb atter Ballon-
opstigning i Danmark. Et Glimt af den
ædle gamle Ballonsport fik man, da
denne hollandske Ballon steg op fra
Ballahøj. Billedet er taget fra Helikopteren,
som ogsaa demonstreredes
derude.



PERCIVAL AIRCRAFT LIMITED

præsenterer



Percival „Prentice“ T. Mark I,

er bygget efter det engelske Luftfartsministeriums Specifikation T 23/43 som en ny Skole-maskine til Royal Air Force. Det er et tresædet lavvinget Monoplan med en 250 HK De Havilland Gipsy Queen 32 Motor og komplet Instrumentflyvningsudstyr, Radio og anden Udrustning til Undervisning.

Lærer og Elev er anbragt ved Siden af hinanden med Dobbeltstyring, mens endnu en Elev uden Styregrejer har Plads umiddelbart bagved i Maskinens Midte.

Queen 32 Motor giver Prentice en maximal Rejsefart paa 233 km/T i 600 m Højde og en Stigehastighed paa 215 Meter pr. Minut ved Jorden. Fuldvægten med tre Personer ombord er 1790 kg.

Alle Oplysninger fra

NORTHERN TRADING COMPANY

Vestre Boulevard 20
(Raadhuspladsen)
København V.

AGENT FOR DANMARK

Tlf. Byen 6085 - 6045
Tlgr.-Adr. Poseidon





FLYV



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

Nr. 8

August 1948

21. Aargang

Optimisme trods Aflysninger

LUFTFARTS-UDSTILLINGEN er blevet aflyst. Svæveflyvernes Danmarks mesterskab er blevet aflyst. Motorflyvernes »Tour de France« er blevet aflyst. Flyvningen er inde i en vanskelig Tid, hvor ikke alle planlagte Arrangementer lykkes. Udstillingens Aflysning er et hårdt Slag, ikke alene fordi der intet Overskud kommer til Flyvningen, men især fordi den kraftige Propaganda, som hele Flyvningen til Stadighed trænger til, nu udebliver.

Disse Aflysninger og de dermed følgende skuffede Forventninger maa imidlertid ikke medføre Pessimisme og Surhed. Intet er farligere for Flyvningen. Vore Flyveorganisationer, fra den mindste Modelflyveklub til Hovedorganisationen, maa finde andre Fronter at vinde Slaget paa.

Der maa stadig udvises Initiativ, igen gennemføres Foranstaltninger, som viser Publikum og Medlemmerne, at Flyvningens Folk ikke taber Modet. Modelflyverne arbejder paa Højtryk. Svæveflyverne skal nok opnaa Resultater, selv om der ikke var Raad til DM. Motorflyverne er ogsaa i Luften, naar Tegnebogen tillader det. I Forbindelse med Motorflyvningen er der Grund til at efterlyse ogsaa Motorflyvernes Flyvedagskonkurrencer.

Paa et ret sent Tidspunkt er Bevilningen til Aarets Flyvelotteri fremkommet, saa Arbejdet kan begynde. Nu gælder det om at tage fat igen. Mange Klubmedlemmer gjorde en fin Indsats sidste Aar, men alle maa være med nu, og Klubberne maa nøje overholde Kontorets Frister, saa der ikke paa et for sent Tidspunkt indkommer Masser af usolgte Lodsedler, som det erved bliver for sent at sælge.

Vi maa have solgt alle 200.000 Sedler helt ud i Aar!

FLYV

FLYVEDAGEN 1948

22. August bliver Flyvedag i Aar — Flyvestævne i Odense
Rundflyvninger — 200.000 Lodsedler skal sælges i Aar

AUGUST Maaned kommer atter i Aar til at staa i »Flyvedagen«s Tegn. Klubberne Landet over faar travlt med Tilrettelæggelse og Afholdelse af Stævner og Konkurrencer — og med Salget af Lodsedler for det store Flyvelotteri, som gerne skulde indbringe mange Penge til Klubbernes og Unionernes Arbejde.

Selve »Flyvedagen« bliver Søndag den 22. August. Ønskeligt var det, om der paa denne Dag kunde afholdes en Række store Flyvestævner forskellige Steder i Landet — men det maa vente. Foreløbig maa vi klare os med Konkurrencerne om de smukke Vandrepokaler inden for henholdsvis Motor-, Svæve- og Modelflyver-Unionerne; men forhaabentlig bliver Deltagelsen i disse Konkurrencer saa stor, at de i nogen Grad vil afhjælpe Savnet af større Flyvestævner.

Det tilstræbes i Aar at skabe en stor Flyveopvisning paa selve »Flyvedagen«. Fyens Flyveklub har paataget sig Opgaven, og alle Kræfter bør samles for at gøre dette Stævne til den helt store Begivenhed.

Paa »Flyvedagen« den 22. August vil der ogsaa i Aar blive foretaget Rundflyvninger fra alle de store Flyvepladser; takket være DDL's Imødekommenhed vil der denne Dag blive Lejlighed til at faa en Flyvetur med en af de store, moderne Luftlinere.

Og endelig er der Flyvelotteriet, som i Aar bliver paa 200.000 Lodsedler à 1 Kr. Klubberne har allerede faaet skriftlig Meddelelse herom, og naar dette Nummer af »Flyv« kommer Læserne i Hænde, har samtlige Landets Flyveklubber forhaabentlig travlt med at tilrettelægge Salget af Lodsedler, saaledes at der inden alt for mange Uger kan meldes udsolgt.

Lodsedler sælger imidlertid ikke sig selv — til Trods for, at Gevinsterne er mange og gode. Der skal gøres et Arbejde fra hver enkelt Klubs Side. Salget maa lægges til Rette i god Tid; der maa i Forvejen gøres al den Propaganda, som overhovedet er tænkelig. Og alle maa være med, ikke blot Klubmedlemmerne, men ogsaa andre uden for Klubberne. Lad os vise, at »Flyvedagen« og Flyvelotteriet kan komme til at præge hele Landet — og det er muligt, naar alle hjælper til.

Salget af Lodsedler begynder
Mandag den 16. August

Af praktiske Grunde har Flyvelotteriet etableret eget Kontor i hele den Periode,

Lodseddelsalget finder Sted. Adressen er: Flyvelotteriet, Skindergade 23, København K, Telefon Byen 5348. Hertil bedes alle Henvendelser vedrørende Flyvelotteriet og »Flyvedagen« rettet.

Flyvelotteriets mange Gevinster er i Aar af en særlig Art. De karakteriserer Luftfartens Forgrening over hele Verden. Hovedgevinsterne er: Køb hvad De vil for 20.000 Kr. — og vi betaler. Desuden er der Flyverejser Tur/Retur for 2 Personer til London, Paris, Stockholm, Oslo; amerikanske Nylon-Strømper, belgiske Glas, engelske Cykler, finsk Fajance, franske Parfumer, hollandske Likører, italiensk Vermouth, portugisiske Sardiner, russisk Kaviar, skotsk Whisky, svejtsiske Ure, svensk Punch, sydamerikansk Ananas, tjekiske Bluser, Havanna Cigarer, »Flyvebogen« og andre Bøger om Flyvning m. m. til en samlet Værdi af ca. 40.000 Kr.

★

Aflysningen af Luftfartsudstillingen.

Desværre har Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab set sig nødsaget til at aflyse den store internationale Luftfartsudstilling, der skulde have fundet Sted i København i Slutningen af Oktober. Aarsagerne til Aflysningen fremgaar klart og tydeligt af følgende Meddelelse, som Bestyrelsen har udsendt:

Paa et Bestyrelsesmøde i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, som blev afholdt den 22. Juni d. A., blev det bestemt at aflyse »Den 3. Internationale Luftfartsudstilling i København«, som skulde have fundet Sted i Dagene 15.—24. Oktober d. A. Til Trods for, at der var skabt meget stor Interesse for Udstillingen, saavel i europæiske som i oversøiske Lande, bevirkede de herskende strenge Bestemmelser for international Samhandel og de dermed følgende Valutavanskeligheder samt den spændte politiske Situation, at det ikke var muligt at tilvejebringe kvalificeret Materiel og tekniske Nyheder i tiltrækkeligt Omfang, hvorfor Bestyrelsen saa sig nødsaget til at aflyse Udstillingen.

Moderne Uddannelse af Militærflyvere

Af Roger Blitz

Oversat fra Fransk efter en Artikel i »Espaces« af Fritz W. v. Linstow



Boulton Paul Balliol T1 Træneren er en af de nyeste engelske videregående Uddannelsesflyvemaskiner, som man maaske vil gaa over til at skole paa fra Begyndelsen. Med en Armstrong Siddeley Mamba Propelturbine flyver den næsten 500 km/T. Den oprindelige Prototype var udstyret med Bristol Mercury, men den vil blive produceret med Rolls-Royce Merlin 35 vædskekslet Motor ligesom Avro Athena, der er bygget efter samme Specifikation.

Flyveundervisningen staar paa Dagsordenen mange Steder. Vi omtalte for nylig, at man i USA skoler Begyndere paa Harvard. Ogsaa i Frankrig er Problemerne aktuelle, og vi bringer her et Uddrag af en længere fransk Artikel. En Del heraf, specielt angaaende Flyvelærerne, har ogsaa Bud til vore civile Flyveskoler.

Valg af Flyvemaskiner.

To højst forskellige Skolings-Metoder lader til at gøre sig gældende i Øjeblikket. Den ene, der sædvanligvis anvendes, bestaar i, indtil Certifikatet opnaas, at give nøjagtigt den samme Undervisning paa den samme Maskine for Flyvere, der skal føre enmotorede Maskiner, som for Flyvere, der skal føre flermotorede Maskiner. Den anden er Brugen af en eller to Maskiner af den saakaldte moderne Type, d. v. s. tung, af Metalkonstruktion, med optrækkeligt Understel og Flaps, til Begynderundervisningen. Vi forlader her fuldstændigt den Tradition, der bestod i at lade Eleven begynde med en Maskine som BÜCKER JUNGSMANN eller TIGER MOTH for derefter at gaa over for forskellige tungere Typer til Jagertræningsmaskiner af HARVARD, MASTER eller MORANE-TYPEN.

Anvendelsen af en eneste Type Flyvemaskine og som Følge deraf af en ens Træningsmetode for Flyvere til enmotorede og flermotorede Maskiner har store Fordele: Ensartethed i Produktionen af Maskinerne, stor Besparelse paa Materiale og Personale, Forenkling af Organisationen, Træningen etc. Erfaringen har vist, at det er meget let paa nogle faa Timer med Læreren ved Siden af at gøre en Jagerpilot til Flyver paa en tomotors Kampmaskine, idet hans Ydeevne hurtigt vil være lig — hvis ikke større — end en Elevs, der er blevet øvet op paa en tomotors.

I Virkeligheden er Problemerne de samme — bortset fra Flyvning med standsede Motorer ved flermotors Typer; Blindflyvning, Natflyvning, Telefonforbindelse og Baake-Landing kan lige saa godt udføres paa en

enmotors Træningsmaskine. Derimod har Jagerpiloten en mere udstrakt Skala af Flyveøvelser. Det er i Virkeligheden umuligt at udføre en effektiv Demonstration af »High-speed-Stall« og Spin for ikke at tale om Kunstflyvning med en tomotors Træningsmaskine.

Lad os nu undersøge det andet Spørgsmaal. — Er en moderne Flyvemaskine vanskeligere at flyve end den gamle Todækker? Visselig ikke vanskeligere, men mere kompliceret. Derfor skal der meget længere Tid til at lære at flyve med denne, men naar Eleven engang er sluppet løs f. Eks. med en HARVARD og aldrig har fløjet andre Maskiner, vil han have naaet det samme Standpunkt, som om han havde fløjet 50 Timer med en TIGER MOTH + 5 Timer med en HARVARD. Flyvningsproblemer er i den Grad forskellige, at jeg ikke kan indse Nødvendigheden af at lade en Elev begynde med en let Maskine, hvor han faar Vaner, som han senere skal aflægge igen, naar han skal flyve en HARVARD. Man maa ikke glemme, at Eleven er blevet opøvet i de komplicerede Operationer, som han skal udføre, ved Timer i Klasseværelset og ved Undervisning paa Link-Træner, og han har faaet Kendskab til de aerodynamiske Problemer, som han stilles overfor ved Flyvning med en moderne Flyvemaskine. Lad mig for at støtte mit Argument tilføje, at Erfaringen har vist, Elev fra Starten kan nøjes med 20 til 25 Timers Dobbelt-Styring, før de slippes løs.

Valg og Instruktion af Flyvelærere.

Naar man almindeligvis indrømmer, at det ikke er nok at være en god Matematiker for at være en god Matematiklærer, saa lader det desværre til at være underordnet, om en Flyvelærer har pædagogiske Evner. Jeg har ofte hørt sige: »Den og den er en god Jagerflyver, han har saa og saa mange Flyvetimer, han maa være en god Flyvelærer.« Og han bliver ansat uden Tøven i en Skole uden forudgaaende Træning. Principet er forkert og farligt.

En Flyvelærer skal være en god Flyver og samtidig forstaa at undervise, d. v. s. have

Kærlighed til sin Gerning, en uopslidelig Taalmodighed og de sædvanlige pædagogiske Egenskaber.

Før man blev Flyvelærer, burde man gennemgaa et Kursus paa ca. 120 Timer, i hvilken Tid man skulde lære at udføre og at undervise i de Øvelser, som Eleverne skal udføre. Der kan ikke mere være Tale om at udføre Demonstrationer uden Telefon, det er meningsløs Tidsspilde. Flyvelærerelevs skal altsaa lære at tale i en Mikrofon og lære at vænne sig til at udføre en Demonstration, idet han samtidig taler og fører sine Bevægelser, en Kunst der er meget sværere, end man almindeligvis vil antage. Han skal studere Psykologi som Helhed og særligt de psykotekniske Problemer, som interesserer Eleverne, for en Elev skal hos sin Lærer kunne finde den størst mulige Forstaaelse. Undervisning ved Puf paa Armen eller Hovedet er definitivt forældet. Den moderne Maskine er saa kompliceret at føre, at den forudsætter en fuldstændig moralsk Ligevegt, og de Hæmninger, om opstaar ved at en Lærer undertiden kan udøve en direkte Skræk paa Eleven, virker ødelæggende paa deres fælles Anstrengelser.

Vi kommer nu til det væsentlige Spørgsmaal: FLYVEUNDERVISNINGEN.

Undervisningsprogrammet skal gøres til Genstand for minutiøs og detaljeret Overvejelse. Det skal strængt overholdes ved alle Skoler. Der er ingen Grund til, at en Skole har en Flyvestandard, der er daarligere end de andres. Hvis dette en Tilfælde, bør Aarsagerne findes og Forholdsregler træffes. Hvis en Skole opnaar en meget højere Standard end de andre, skal det ogsaa straks undersøges, hvad Grunden hertil kan være, og et Grundlag skaffes, for at de andre Skoler kan opnaa lignende Resultater. Undervisningsmetoderne skal være i stadig Udvikling, en Stab af Specialister maa stadig arbejde paa at forbedre Undervisningsmetoderne saaledes, at disse er paa Højde med Flyvnings Udvikling.

Eleven maa have fløjet mindst 225 Timer for at opnaa en normal Standard, som kræves for at faa Certifikatet (i 1938 blev det militære Certifikat udstedt efter ca. 50 Flyvetimer).

Før Eleven foretager sin første Flyvning med Dobbelt-Styring i en HARVARD eller MASTER, skal han være sat grundigt ind i, hvor de forskellige Ting i Cockpittet er anbragt, hvorledes de fungerer og skal bruges, saasom Haandtag, Kontakter, Instrumenter etc. Under Lærers Vejledning lærer han Cockpittet at kende og vænner sig til at udføre de forskellige Manøvrer, der kræves ved en almindelig Flyvning: Opstartning af Motoren, Kørsel til Startstedet, Foranstaltninger før Starten, Start, Stigning, Forberedelse til Landing, Foranstaltninger efter Landing og Standsning af Motoren. Han skal kunne udføre dette med Bind for Øjnene, og Grunden hertil er, at Eleven altid i Begyndelsen er tilbøjelig til at blive forvirret, naar han skal holde en bestemt Retning og samtidig lede efter et eller andet Haandtag.

De færdige Formler, der gælder for alle moderne Flyvemaskiner, er en udmærket Vej-



Et Udspring ved R. A. F.s Skole.

ledning og sætter Eleven saa vel som den øvede Pilot i Stand til at udføre de »Vitale Aktioner«, følgende en samvittighedsfuld og perfekt Fremgangsmaade.

Det hed i R.A.F.: T.M.P.F.F.G.G. tabs-mixture-propeller-fuel-flaps-gills-gyro (d.v.s.: Trim, Højdegas, Propel, Brændstof, Flaps, Kølegæller og Gyro skal kontrolleres og indstilles) før Starten og U.M.P.F. (undercarriage-mixture-propeller-flaps — Understel, Højdegas, Propel, Flaps) efter Starten samt U.M.P.F.F.T. ved Landing. Disse Formler siges højt af Eleven og Læreren under Læretiden. Eleven og Læreren siger ligeledes: Understel ude, grønt Lys. — Dette er for at forhindre en Elev i at lande med Hjulene oppe, de røde Lys synes i dette Øjeblik at miste al Betydning.

Inden Eleven slippes løs, lærer han at udføre alle Øvelsesflyvninger i alle tænkelige Former, med Motor, uden Motor, med Flaps og uden Flaps. Han maa ikke gaa Solo, før han kan tage Maskinen ud af et Spin, samt »skyde forbi«.

Efter sin første Solo-Flyvning maa Eleven igen flyve med Lærer. Det bemærkes, at de Timer, hvor der flyves med Lærer, er mindst 60 pCt. af Træningstimerne. For at begrænse Forklaringer i Luften lærer Eleven, før han tages op med Lærer, gennem Undervisning ved Tavlen og Tegninger de første Instruktioner etc. Under Flyvningen demonstrerer Læreren Øvelserne, idet han forklarer enhver af sine Bevægelser. Eleven gentager. Ved Hjemkomsten kritiserer Læreren mere indgaaende Elevens Arbejde og noterer sin Kritik ned, saaledes at han ved at læse denne kan følge Elevens Udvikling.

En halv Mill. Faldskærmsudspring

SIDEN R. A. F.'s Faldskærmstræningsskole blev oprettet i 1940 er der nu udført 500.000 Hop. I den Tid er Teknikken blevet meget kraftigt udviklet, saaledes at Risikoen snart kan siges at være ubetydelig.

Faren for, at Skærmen ikke skal udfolde sig, er næsten lig Nul. Kun ét Dødsfald i Skolens Historie kan henføres til denne Aarsag. Der er iøvrigt et betydeligt Antal Kvinder fra WAAF blandt Pakkerne.

Op til Slutningen af 1945 var der et Dødsfald for hver 8800 Udspring, men siden da er der udført næsten 80.000 Udspring uden et eneste Dødsfald, og der er kun blevet saaret halvt saa mange i Forhold til Antallet af Spring som i Skolens første Aar.

Denne Forøgelse af Sikkerheden kan føres tilbage til, at man meget nøje har studeret Forholdene, bl. a. ved Fotografier i meget hurtig Rækkefølge. Man har nu lært den helt rigtige Metode at forlade Flyvemaskinen paa, og man har lært, hvordan man kan styre Faldskærmens Afdrift og forhindre gyngende Bevægelse, ligesom især Landing er grundigt undersøgt. Ogsaa Faldskærmen selv, dens Hylster og især Pakningen af Faldskærmslinerne har undergaaet Forbedringer.

Group Captain T. W. G. Eady, som har været Chef for Skolen de sidste 2½ Aar, har selv udført syv Udspring, idet han syntes, at han maatte have praktiske Erfaringer, naar han skulde være Kommandant. Imidlertid er han tidligere blevet saaret i Benene ved en Flyveulykke, saa for at nedsætte Risikoen for Benene foretog han sine Udspring over Vand.

„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

Flyveulykken ved Northolt

Skandinavisk og britisk Luftfart blev den 4. Juli ramt af en Katastrofe, da en svensk DC-6 (SE-BDA) paa SAS's Rute Stockholm—København—London Kl. ca. 17,15 paa Vej fra Kastrup til London, paa Grund af Taage, kolliderede i Luften med en RAF »York« ca. 5 km Nord for Northolt Lufthavn. Begge Maskiner styrtede ned og brændte. Alle ombordværende ialt 39 Mennesker omkom. SAS's Maskine førtes af Luftkaptajn Bruno Kullgren. Blandt Passagererne var 8 Danske og deriblandt Luftfartsinspektør Carl Erik Lykke.

Carl Erik Lykke

Luftfartsinspektør Lykkes bratte Død er et Sorgens Budskab for alle inden for Luftfarten, hvor den 46-aarige Luftfartsinspektør var meget respekteret og afholdt. Lykke har i over en Snes Aar været knyttet til dansk Luftfart. Han begyndte som Telegrafist, gik derefter over i Flyvevejrtjenesten, og hans fremragende Dygtighed gjorde ham til Chef for Flyvevejrtjenesten i hele Danmark. Han kendte sit Metier til Bunds, og han var i Besiddelse af netop de Egenskaber, som forstod at sigte og vurdere de mange Oplysninger, som kræves for en paalidelig Forudsigelse af Vejrforholdene. Hans fortærfelige menneskelige Egenskaber gjorde ham afholdt af alle, han kom i Berøring med, og hans Død er derfor et smerteligt Tab.

Æret være denne gode Mands Mindel

Skoler for Begyndere og Eksperter:

ET AMERIKANSK FLYVEUNIVERSITET

Mange unge Danskere vilde sikkert gerne have Lejlighed til en Uddannelse som den, man kan faa hos Parks College of Aeronautical Technology i U.S.A.

I de store Lande er der unægtelig større Muligheder for at faa en god Uddannelse specielt med Stillinger inden for Luftfarten for Øje. »Shell Aviation News« bragte fornylig en interessant Artikel om en amerikansk Uddannelsesanstalt og dens friske og praktiske Metoder, som sikkert ogsaa vil interessere danske Læsere, hvorfor vi bringer nogle Uddrag heraf.

PARKS College of Aeronautical Technology of St. Louis University nedstammer fra det i 1927 stiftede Parks Air College, som efter at være kommet gennem de vanskelige Aar naaede op paa en betydelig Standard før Krigen. I 1939 blev det overladt de private Flyveskoler at give Hærens militære Flyvere deres Grund-Uddannelse, og Parks uddannede hver 10. af Piloterne i U.S. Army Air Corps.

I Dag er Parks ikke en Flyveskole i den Forstand, men en Blanding af dette og af en Ingeniørskole m. m. Der er normalt 475 Studenter, som kan vælges mellem tre Retninger: Flyvemaskinekonstruktion, Vedligeholdelse af Flyvemaskiner samt Drift af Luftruter (de sidste kan fortsætte med et Flyveklarerkursus, som efter tre Maaneders Praksis kan føre dem til Luftfartsmyndighedernes Eksamen).

100 Timers legemligt Arbejde.

Uanset om man er Milionærssøn eller hvad, maa man først udføre 100 Timers alminde-

ligt legemligt Arbejde saasom at slaa Græsplæne, klippe Hæk, vaske Flyvemaskiner etc. Det er ikke saa meget for at lære dette som for at udskille eventuelle »Mors Dreng« og stille alle Elever lige uanset Samfundsklasser.

Et Kursus varer 2½ Aar, og da man her skal naa lige saa meget som paa et 4 Aars Universitetskursus, er der godt Tempo paa: Undervisning fra 8 Morgen til 16½ Em., kun to Ugers Sommerferie og to Ugers Juleferie.

Alle faar en vis fundamental Undervisning i Matematik, Fysik, Tegning og Maskinskrivning. Iøvrigt lægges der ikke blot Vægt paa den teoretiske Uddannelse, men ogsaa paa Praksis.

Alle lærer at flyve og efterse Maskiner.

Saaledes lærer alle, som kan bestaa Lægeprøverne, at flyve, idet de faar de krævede 40 Timer til Privatflyvercertifikatet. Endvidere faar de alle Uddannelse i Eftersyn af Flyvemaskiner og Motorer og maa tage deres Mekanikercertifikat.

For iøvrigt at give Studenterne Lejlighed til at arbejde under virkeligt praktiske Forhold, opretholder Skolen i tre Maaneders hvert Aar sin egen Luftrute paa næsten 2000 km, over hvilken man daglig flyver en Stinson med Radioudstyr. Alle Poster bliver besat med Studenter, som skifter, saaledes at enhver faar prøvet alle Sider af Sagen og derved faar

et nøje Kendskab til, hvad enhver Mand har at lave i et Luftfartsselskab.

Der bliver udstedt »flight plan«s, som Eleverne selv udfylder, medens Flyveren paa Bagsiden efterhaanden noterer op, hvordan Flyvningen er skredet frem i Praksis. Der er en Flyveleder, som bestemmer, om der skal flyves eller aflyses, som paaser, at Maskinen bliver rigtigt belastet o. s. v. Studenter, som har gennemgaaet et 9 Maaneders Meteorologikursus, passer Vejrtjenesten, ligesom Radiofolk sørger for Forbindelsen med Maskinen. Der er Studenter, som fungerer som Trafikfolk og endog som Passagerer, der faar udstedt de sædvanlige Billetter og Papirer og betaler alt for det inklusive 3 % Skat paa Bagagen! Det eneste, som ikke er rigtigt, er de Penge, de betaler med.

Foruden Uddannelsen til Privatflyver kan man ogsaa blive uddannet til Erhvervsflyver eller Flyveklarer. Skolen har foruden Stinson ogsaa Ercoupe, Stearman og Rearwin-Maskiner, og til Brug for Studier er der en flyvende Fæstning og en Bell Airacomet, som de dog ikke flyver med. Endvidere naturligvis alle mulige Motorer og Instrumenter.

Uddannelsen koster omkring 5000 Dollars, altsaa op imod 25.000 Kr., hvis man regner lige over, og den inkluderer Kost og Logi i de 2½ Aar.

STRATOCRUISER-SKOLEN I SEATTLE

Medens Luftfartsselskaberne venter paa Stratocruiserne, uddanner de deres Personale i Betjeningen af disse nye Luftlinere paa Boeing's specielle Skole herfor

MAN skulde synes, at det var en mærkelig Opgave for en Flyvemaskinefabrik at holde Skole, indtil man tænker nærmere over det. I gamle Dage var Flyvemaskiner nogle ret simple Mekanismer, som Køberen efter en ganske kort Instruktions kunde overtage.

Men Flyvemaskinerne er blevet stadig mere og mere indviklede af Hensyn til Sikkerheden, Bekvemmeligheden og Paalideligheden. Inden i en Flyvemaskine findes et større Udvalg af Præcisionsmaskiner, end man vil finde det i den største Oceandamper.

At holde en ny, moderne Trafikflyvemaskine i Drift paa økonomisk Vis, at passe og efterse den, det er ikke noget, man lærer paa et Øjeblik, selv om man er en Ekspert, som er vant til den Slags. Der skal en grundig Undervisning til.

Boeing Aircraft Company oprettede allerede under Krigen Skoler for Undervisning af det Personel, som skulde flyve og efterse de flyvende Fæstninger og Superfæstninger. Ikke mindre end 40.000 Mand fik Instruktions her. Som Resultat heraf har Boeing overført sine Erfaringer til den civile Luftfart, idet der

bogstavelig talt er oprettet en Stratocruiser Skole ved Fabrikkerne i Seattle.

Boeing nøjedes dog ikke med at stole paa sine egne Erfaringer, men spurgte først Kunderne, de store Luftfartsselskaber, til Raads. De bad baade om Specialist-Kursus og om mere almene Kursus for det Personale, som skulde have det store Overblik.

Der blev derfor oprettet 3-Ugers-Kursus af to Typer. Flyvemaskinister, Kontrollanter, Mestre, Luftfartsselskabernes Instruktører og andre, som skal kende alle Dele i Flyvemaskinen, kommer paa et Kursus, hvor alle tre Uger gaar med at sætte sig ind i hele Maskinens Indretning. Specialister bruger den første af de tre Uger til at faa et alment Kendskab og de to næste til at blive oplært i deres Specialitet, af hvilke der er fire Hovedgrupper, selve Flyvemaskinen og dens Styregrejer, Motorerne, den elektriske Installation og de forskellige indre Systemer.

25 Modeller eller Tavler med virkelige Dele fra Stratocruiseren, anbragt paa en saadan Maade, at man baade kan overse dem og selv prøve at skille dem ad og montere dem paany, bliver benyttet ved Undervisningen. Hertil

kommer Film og Lysbilleder, over Hundrede Vægtavler, og endelig faar hver Mand to tykke »Murstensbind«, der udgør Instruktionsbogen.

De 12 Lærere paa Skolen kender naturligvis deres respektive Omraader ud og ind; men man har ikke udvalgt dem, fordi de blot havde et fint Kendskab. Man har ogsaa i høj Grad taget Hensyn til, om de egnede sig til at undervise.

Hvert Kursus slutter med en formelig Eksamen, som dog former sig paa følgende praktiske Maade: Først faar Eleverne stillet nogle Spørgsmaal, som de besvarer. Derpaa gennemgaaer Læreren Spørgsmaalene og kommer med de rigtige Svar, saa Eleverne selv i den 11. Time kan naa at lære noget. Denne Proces gentages hele Dagen paa forskellige Omraader. For hver Elev føres Bog over hans Eksamensresultater, saa Luftfartsselskaberne kan se, hvordan deres Personale har artet sig.

Mange Selskabers Personale har allerede gennemgaaet Stratocruiser-Skolen, saa nu maa man haabe, at det snart lykkes at faa Flyvemaskinerne færdige og afleveret til Selskaberne.

PROPELLER PROGRES
1935 — 1948

The larger of these two propellers (indicated in white) was designed in 1935 to absorb 910 horse-power. Superimposed upon it is the directly comparable 1,000 horse-power Hydromatic propeller of to-day, suitable for piston or turbine application. In thirteen years the weight has been reduced by 37 per cent and the hub frontal area by 43 per cent, while a two-pitch mechanism of 20 degrees' range has given place to constant-speed, feathering and braking operation with a pitch range of 120 degrees. From current development in materials, in blade form and in refinements of actuation, equally valuable progress may be expected in the next decade

DE HAVILLAND
PROPELLERS



General Representative for Denmark:

C. Thielst - 118, St. Kongensgade - Copenhagen

NYT FRA HELE VERDEN

GOODYEAR DUCK



Den 21. Juni demonstrerede det amerikanske Firma Goodyear et lille trædet Metal-Amfibium med Typebetegnelsen »Duck« i Københavns Lufthavn. Det er udstyret med et af de »Sidevindsunderstel«, vi omtalte i Nr. 4, Side 80. Her er »Anden« i Mølvigs Opfattelse.

THE Goodyear Tire & Rubber Company i Amerika, som under Krigen bl. a. byggede Jageren »Corsair« til den amerikanske Luftmarine, fremstillede ogsaa Enkeltdele til mange andre Flyvemaskinetyper. Da Krigen sluttede, søgte Firmaets Konstruktionsafdeling at nyttiggøre deres Erfaringer paa Flyvemaskinebygningens Omraade ved at slaa ind paa Bygningen af lette Privatflyvemaskiner, og Resultatet af disse Bestræbelser blev Amfibietypen »Duck«.

Det særligt karakteristiske ved »Duck«-en er dette, at Understelshjulene er indrettet til Sidevindslanding.

De fleste moderne Flyvepladser og Lufthavne er jo nutildags forsynede med cementerede Baner for Start og Landing, og det er ikke altid, at Vindretningen er parallel med den Start- eller Landingsbane, der skal benyttes. For de store Luftliners Vedkommende gaar det ikke ud over Understellet, saafremt de skal starte og lande i lidt Sidevind, men de smaa, lette Privatflyvemaskiner taaler ikke saa godt denne sideværts Paaavirkning paa Understellet. Derfor er man nu begyndt at anvende særlige Understelshjul, der kan drejes et vist Stykke, og »Duck«-en er netop udstyret med saadanne Understelshjul, specielt indrettede til Sidevindslanding.

Goodyear udstyrede naturligvis »Duck«-en med Firmaets egne Understelshjul til Sidevindslanding. Hjulene er forsynet med en enkelt Bremseskive, og derved bliver der saa megen Plads til Raadighed i Hjulet, at Mekanismen for Sidevindslanding kan anbringes inden i selve Hjulet. Hjulene kan drejes indtil 50 Grader, og det vil sige, at der kan foretages Landinger 25 Grader paa tværs af Vindretningen, uden at der opstaar nogen sideværts Paaavirkning paa Understellet eller nogen Tendens til »Ground-Loop«.

I Amerika har Goodyear allerede færdig-

udviklet et Understel til Sidevindslanding til Luftfartøjer af DC's Størrelse, og dette er i Øjeblikket anbragt paa en Dakota, hvormed der foretages en Række grundige Flyveøvelser.

Med Hensyn til »Duck«-s Konstruktion skal bemærkes, at den 150 HK Franklin-Motor med 6 liggende Cylindre er anbragt paa en Buk paa Kroppens Overside, og at den driver en Trykpropel.

Luftfartøjets Dimensioner er følgende:

Spændvidde 9.4 m, Planareal 18.1 m², Længde 8.2 m, Højde 3.5 m, Afstand fra Køl til Vandlinie 0.4 m, Understellets Sporvidde 2.7 m.



Det to-motors Amfibium Short Sealand, der ogsaa kan leveres som ren Flyvebaad. Med to Gipsy Queen Motorer er højeste Marchfart 280 km/T.

Russisk Ballonrekord

To russiske Luftsportskvinder har opstillet en ny Varighedsrekord for Kvinder i Ballon. Fra 22.—24. April fløj de i Ballonen SSSR VR-73 fra det aerologiske Observatorium i Dolgoprudnaia til Barachevo paa en Tid af 34 Timer 21 Minutter 36 Sekunder. De hedder L. Ivanova og S. Tonkova.

*

Ballonopstigning fra Bellahøj

Lørdag den 3. Juli fandt der en Ballonopstigning Sted fra Dyrskepladsen ved Bellahøj i København. Den 650 Kubikmeter store Ballon tilhørte Ballonklubben i Haag, og den førtes af den hollandske Ballonsportsmand J. Boesmann; som Passager medfulgte Fru Boesmann (der selv har Certifikat som Ballonfører) og Disponent Svend Frederiksen fra Malmø. Efter ca. 1½ Times Forløb landede Ballonen glat ved Skurup mellem Trälleborg og Lund — ca. 15 km fra Kysten.

*

SHORT SEALAND

SHORT »Sealand« er et nyt engelsk 2-motors Helmetal-Amfibium, bygget for »Feeder«-Linjerne og den kræse Privatflyver, men kan tillige anvendes som Ambulanceflyvemaskine og ved Uddannelsen af Piloter til Flyvebaade.

Sealand kan ogsaa leveres fra Fabrikken som Flyvebaad. Dette bevirker, at Mængden af betalende Last kan forøges yderligere: Amfibie-maskinen, hvor Understellet er fjernet, kan tage 227 kg Last mere end den egentlige Amfibieversion, og ved Flyvebaaden er den betalende Last ialt 785 kg, naar Brændselstankene er fulde.

Sealand kan endnu ikke leveres med Ski-understel, men paa Fabrikken arbejder man med Konstruktion af et saadant.

I Standardversion har Sealand Plads til 5 Passagerer, 3 i forreste og 2 i bageste Kabine, men kan udstyres med op til 3 ekstra Sæder, saa den ialt kan tage 8 Passagerer.

Sealand har to de Havilland Gipsy Queen 70 Motorer, højeste Marchhastighed er 280 km/T, og mest økonomiske Marchhastighed 200 km/T. Rækkevidden er med fulde Tanke og 420 kg Last 970 km ved 275 km/T og 1250 km ved 205 km/T. Med 245 l Benzin og 635 kg Last (7 Passagerer med Bagage) er den henholdsvis 370 og 490 km. Spændvidden er 17,98 m, Længden 12,85 m og Højden — med Understellet ude — 4,27 m.



Der er sikkert intet andet Flyvemaskinetilbehør, der bliver saa meget anvendt Verden over som Hamilton Standard Propeller. Et saadant Verdensry og udbredt Anvendelse er et direkte Resultat af det energiske Forsøgsarbejde, og den tekniske Indsats, som ligger bag hver eneste Propel, der fremstilles. Over 600 Mænd og Kvinder i Hamilton Standard's Tjeneste helliger sig Forbedringer af eksisterende Propeller samt Udviklingen og Konstruktionen af nye forbedrede Typer.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN, Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VOUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS



Sverlige følger lige i Hælene paa Stormagterne m. H. t. moderne Flyvemaskine-Konstruktioner. SAAB 29 ventes at flyve 1000 km/T.

SAAB-29

Svenska Aeroplan Aktiebolaget, bedst kendt under Navnet SAAB, paabegyndte for 2½ Aar siden Bygningen af en Reaktorjager, som nu er ved at være klar til Prøveflyvning. Dens Typebetegnelse er SAAB-29. Efter Samraad med det svenske Luftvaaben vedtog man i sin Tid at bygge en ensædet, enmotoret Jager med en Hastighed af over 1000 km/T; Luftfartøjet skulde udstyres med en engelsk Reaktor af Typen De Havilland »Ghost« med en Trykkraft paa ca. 2200 kg.

Mens Arbejdet har staaet paa, har der været foretaget en lang Række Prøver i den flyvetekniske Forsøgsanstalts Vindkanal. SAAB-29 har en temmelig fyldig Krop og meget tynde pilformede Bæreplaner. Reaktorens Luftindsugning er anbragt midt i Kroppens Næse, og herfra gaar en Række cirkulære Kanaler til Motoren i Kroppens bageste Del. Denne Udformning har allerede fra Begyndelsen givet Luftfartøjet Øgenavnet »Tønden«.

Luftfartøjet er udstyret med Trykkabine, og til det øvrige moderne Udstyr hører ogsaa et Katapultsæde. Med dette kan Føreren slyn- ges 15 m op i Luften, og dette er nødvendigt for at han skal kunne gaa fri af Luftfartøjets Haleparti, naar Udslyngningen sker ved højeste Fart. Kabinetaget slyn- ges bort ved Hjælp af en Krudtladning. Som Byggemateriale er helt og holdent anvendt Letmetal.

Der forestaar en lang Række praktiske Prø- ver, som afsluttes med nogle Hastighedsprø- ver, og man er overbevist om, at SAAB-29 nok skal passere de 1000 km/T.



Fairey Gyrodyne sætter Verdensrekord med 200 km/T

DEN Helikopter, som Fairey har bygget, afviger ikke saa lidt fra andre kendte Helikoptertyper, bl. a. derved at den ikke har nogen Halerotor. Den Funktion, som Halerotoren normalt har med at forhindre en Drejning af Kroppen, varetages af en almindelig Propel, anbragt paa en lille styrbords Vinge. Halepartiet minder om en Flyvemaskines. Den særprægede Konstruktion skal kunne give større Sikkerhed og større Fart. Rotoren er trebladet, Kabinen er indrettet til fire Personer, Motoren er en 500 HK Alvis »Leonides«, Luftfartøjets Tophøjde er ca. 5000 m, Tomvægten er 1483 kg og Nyttelasten 568 kg. Fairey Helikopterens Hastighed er ret stor; Marchhastigheden er godt og vel 150 km/T, og i Slutningen af Juni satte Luftfartøjet Hastighedsrekord for Helikoptere over en 3 km lang Bane ved at opnaa 200 km/T.



Da Focke Fw 61 Helikopteren før Krigen slog Helikopterrekorderne, indvendte man, at den havde en lille trækkende Propel, som iflg. Ty- skerne kun anvendtes til at køle Motoren. Fairey Gyrodyne er imidlertid under vandret Flyvning mere et Gyroplan end en Helikopter, da der an- vendes mindst mulig Kraft til Opdrift i Rotoren og mest muligt til Fremdrift i Propellen. Man venter, at Rekordene kan forbedres.



Nye kvindelige Højderekor i Svæveplan

Mademoiselle *Boselli*, som i December satte den kvindelige Højderekor op til 3973 m, har den 6. April paany slaaet Rekordene, idet hun i en Olympia naaede en Højdevinding af 4880 Meter.

Den 21. Januar slog Fruerne *Mathé* og *Gaudry* Højderekorde for to-sædede Svæveplaner med en Kranich, i hvilken de naaede 2885 Me- ters Højdevinding. Bemærk: Midt om Vinte- ren — Svæveflyvning er ikke begrænset til Sommeren.

Danske militære Flyvemaskiner IV

Som omtalt i sidste Nummer af FLYV er et Antal KZ VII'er overtaget af Mili- tæret. Her ses den fortræffelige danske Flyvemaskine i fuld Krigsmaling. Den vil sikkert gøre god Fyldest som Forbindel- sesflyvemaskine og lignende.



Atter militær.

Danmarks eneste 4-motors Militærflyve- maskine er denne flyvende Fæstning, der dog ikke optræder som vor strategiske Luftflaade, men anvendes til Transport og Fotografering, især paa Grønland. Oprin- delig nødlandede den under Krigen i Sve- rige, blev af SAAB ombygget til Trafik- flyvemaskine, fløj nogle Aar hos DDL, for hvem den dog kun fandt Anvendelse som en Overgang, da den er uøkonomisk, og nu er den altsaa atter kommet i militære Klæder.



Shell...

Aviation Service

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til 'de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL



De to unge Amerikanere og deres rigt udstyrede Cub'er. Yderst til højre kan man skimte Ventilene for hurtigt Udtømning af Tankene.

SOM De vil forstaa, er en Jordomflyvning ikke ensbetydende med bare at sætte sig ind i Førersædet og give Gas. Vore Forberedelser varede det meste af et Aar fra September 1946 til August 1947. Forberedelserne paa selve Flyvemaskinerne var det vigtigste. Først og fremmest maatte vi se at forøge Standard Super-Cruiserens normale Rækkevidde fra 965 km til mindst 3700 km, idet vi havde en Etape paa 2900 km over Stillehavet og maatte have mindst 800 km ekstra som Sikkerhedsmargin. Dernæst maatte vi sørge for Navigationsudstyret. Det indbefattede Bygningen af et Instrumentbræt, hvis Mage ingen anden lille Flyvemaskine nogensinde havde kendt, saavel som Bygningen af en særlig Afdriftsmaal og Installation af Radioudstyr med tilstrækkelig Rækkevidde.

Indbygning af Brændstoftanke.

Før George Truman og jeg fremsatte vore Planer for Piper Fabrikken, havde vi beregnet, hvor meget ekstra Brændstof der kunde være i Bagsædet, som normalt rummer to velvoksne Personer. Jeg maalte Rummet op og fandt ud af, at der kunde presses Tanke med en Kapacitet af 360 Liter derind. Da vi fortalte Piper-Folkene, hvor megen Benzin vi vilde have med, sagde en af dem: »Hvorfor ikke gøre hele Kabinen tæt, fylde den med Benzin og anbringe Flyveren i en Dykkerdragt?« Ikke desto mindre blev to 197 Liter Tanke bygget ind i hver Maskine, saa vi var glade, idet det skulde give os ialt 530 Liter eller en Varighed paa 24 Timer ved en Rejsesfart af 160 km/T, og det fandt vi tilstrækkeligt.

Saa snart vi kom til at tænke paa, at vi skulde sidde lige foran næsten 400 Liter Flyvebenzin, begyndte vi at spekulere paa, hvordan den skulde udtømmes i en Nødssituation. Alle store Flyvemaskiner har naturligvis Ventiler til hurtigt Tømning af Tankene, men dels vejede disse Typer alt for meget, dels var de alt for dyre.

Efter lang Tids forgæves Søgen efter en anden Løsning fandt en ung Ingeniør paa Fabrikken paa en genial enkel Løsning. Han foreslog at skære Gevind paa et tykt (5 cm Diameter) Aluminiumrør, som skulde føre fra Tankens Bund til Ydersiden af Kroppen. Herpaa kunde vi skrue en almindelig Kølerkapsel fra en Ford Model A. Med en god Pakning skulde det være tæt nok, og vi kunde stikke Haanden ud af Vinduet, skrue dem løse og tømme Benzinen ud. For at de

Med to Piper Cubs Jorden rundt

Af Clifford V. Evans

Piper Cub er utvivlsomt Verdens mest udbredte Privatflyvemaskine. En af Efterkrigsudgaverne er Super-Cruiser, der er tresædet og har en 104 HK Lycoming Motor. Med to Eksemplarer af denne Type fløj to unge amerikanske Militærflyvere, Clifford Evans og George Truman, i Slutningen af sidste Aar Jorden rundt, uden at det vakte nogen Opsigt.

Det er imidlertid en Sportsbedrift af høj Rang, og den viser den praktiske Anvendelighed af smaa Privatflyvemaskiner, selv om der naturligvis til Formaalet blev lavet en Del om paa Udstyret. Fra »Esso Air World« har vi laant følgende interessante Beretning om de grundige Forberedelser og om selv den lange Flyvning.

ikke skulde blive væk, blev de gjort fast med en lille Kæde. I Tilfælde af en Nødlanding paa Havet kunde vi i Tide tømme Tankene og lukke dem igen, hvorpaa de tomme Tanke kunde holde hele Luftfartøjet flydende.

George prøvede Udstyret med mere og mere Vand i Ekstratankene, øvede sig i at tømme dem ud i Luften og at skrue Laaget paa igen. Med fulde Tanke varede det hele kun 1½ Minut. Heldigvis fik vi ikke Brug for dem.

Instrumentbrættet.

Vort Instrumentbræt er en Privatflyvers Drøm, saadan som han vil have det efter at have prøvet at navigere efter et lille Kompas, som ikke vil opføre sig ordentlig. Foruden Kollsmans bedste Instrumenter, saasom Finhøjdemaal, Variometer, Fartmaal og Motorinstrumenter, fik vi indbygget to af Sperrys nyeste Instrumenter, en lille elektrisk dreven kunstig Horisont og Gyrosyn-Kompasset. Kollsmann anbragte ogsaa en Retningsgyro. Saa vi vilde i hvert Fald ikke kunne sige, at vi ikke vidste, hvad Retning vi fløj i! Kabinen saa nu ud som en lille Drengs Legetøj. Alt var der, men Spørgsmaal var at finde ud af, hvor det var. Der var Haner, Brændstofledninger, en ekstra Olie-tank, Omformere til de elektriske Instrumenter, Instrumentbelysning og Kontakter paa hvert ledigt Sted.

Han gjorde det umulige.

Da Flyvemaskinerne var kommet saa vidt, fløj vi dem til en Radioinstallatør. Chefen for Værkstedet spurgte, hvad vi ønskede. Jeg svarede, at vi gerne vilde have en Modtager, en Kortbølgesender, en Ultrakortbølgesender, en Pejleantenne og en indtrækkelig Slæbeantenne. Han kiggede ind i Førerrummet og sagde: »Det kan ikke lade sig gøre. Men jeg skal nok gøre det alligevel!« Han gjorde det, og Radioen fungerede fint paa hele Turen. En Gang sendte vi over næsten 1000 km.

Jeg skulde tage mig af Afdriftsmaaleren, for George havde aldrig anvendt saadan en før. Vi skulde kunne anvende den, mens vi fløj Maskinen, saa alle de Typer, jeg kendte, kunde ikke anvendes, fordi dem skal man kigge nedad paa, og imens gaar Flyvemaskinen ud af Kursen, og saa hjælper det jo ikke noget. Jeg konstruerede derfor selv en Afdriftsmaal, som ganske vist endnu ikke er fuldt patenteret, men om hvilken jeg dog kan sige, at Flyveren kan aflæse den uden at bevæge Hovedet. Det kan indstilles til at aflæse Afdrift med én Grads Nøjagtighed. Den

er lille og let at installere og vejer betydeligt under ½ kg.

Vore sidste Problemer var lettere at løse. Vi skulde have Nødudstyr, Gummibaade, Svømmeveste, Signallys og Nødrationer. U.S. Coast Guard havde alt, hvad vi ønskede, samt forskellige Ting, vi aldrig havde hørt om, og var meget hjælpsom.

Jeg har ikke fortalt meget om, hvordan vi fik alt dette dyre Udstyr. Vi er bare to Flyvere, som er blevet til overs efter Krigen, to Stykker fra et Overskudslager, som Myndighederne ikke forsøgte at sælge. Saa maatte vi prøve selv. Flyveindustrien var næsten paa Grund. Vi fik endnu flere »Nej«, end selv Russerne kan fremkomme med. Alle vilde gerne sælge til nedsat Pris, men da vi ikke kunde trykke vore Penge selv, hjalp det os ikke noget.

Til sidst gik det op for Piper, Lycoming, Sperry og Bendix, at vi vilde slaa Lejr paa deres respektive Dørtærskler. Saa for at blive fri for os, gav de sig efterhaanden. Andre, saasom Kollsmann og McCauley, som forsynede os med Propeller, indsaa Værdien i vor Flyvning og var med paa at tage en Chance. Esso kunde ikke give os Benzin og Olie gratis, men udstedte Kredit-Kort — og desuden fik vi mere Hjælp og Service, end vore Benzinudgifter berettigede os til at modtage.

Starten.

George udførte Størstedelen af Prøverne og fandt ud af, at de smaa Flyvemaskiner let kunde bære alt det, vi havde puttet i dem, endda uden større Mindskelse af Hastigheden. Den 9. August sad George og jeg i vore Førersæder. Vi var blevet fotograferet lige saa mange Gange som en politisk Kandidat, var blevet ganske immune overfor Blitzlysene, havde kysset vore Koner Farvel og ventede paa Startsignal fra Taarnet.

Vi fik det og gav Gas. I de næsten fire Maaneder kom vi ud for mere Modvind, baade bogstaveligt og i overført Betydning, mere Hovedpine og flere Skuffelser, end vi havde mødt under Forberedelserne. Vejr, Sygdom, Burekratisme og endnu engang Vejret var Skyld i 74 af ialt 123 Dage. Vi fløj 44 Dage, og i de resterende fem hvilede vi eller var Turister.

Det mest imponerende ved Turen er ikke, at vi gennemførte den uden Uheld, men at Flyvemaskine og Udstyr fungerede perfekt i alle 270 Timer. Vi maatte stole helt eller delvis paa Instrumenterne i Halvdelen af denne Tid. Vi lod Motoren gaa næsten paa Fuldgas hele Turen. Vi mødte Temperaturer fra minus 32 til plus 55 Grader. Maskinerne stod ubeskyttede paa Jorden i en to

Dages Sandstorm og i en tre Dages Tyfon. Alligevel vilde Vedligeholdelsen ikke have kostet os over 50 Dollars hver, hvis vi havde maattet betale selv.

Selv om vi var heldige, tror jeg ikke, at Flyvningens gode Resultat skyldtes Held. Det var paa Grund af vort Udstyrs Kvalitet, George's Beslutsomhed med Hensyn til at holde den gaende trods alle Skuffelser og vort Kendskab til vor egen Dygtighed eller Mangel herpaa. Vi tog ingen Chancer, som ikke var absolut nødvendige.

Over Atlanten.

Turen over Atlanterhavet fløj vi i korte Distancer over Labrador, Grønland og Island til Irland, Strækninger paa ca. 1300 km. Hver Etape havde sine spændende Øjeblikke. Vi fløj ind i Munden af Fjorden, som fører ind til Blue West 1 paa Grønland, i arktisk Mørke. Fjorden snor sig mellem høje Bjerger og er smallere end mange Floder i Amerika. Risikoen var dog lille, fordi vi kunde være fløjet tilbage til Labrador, men vi kom ned og var glade over det. Island var næsten lukket, da vi ankom. Vi gled forbi Sydkysten, som vi ikke kunde se, men fandt ind ved Hjælp af Radioen og vandt med en halv Time over Vejret. I Sammenligning med denne Strækning var Turen til Irland en Fornøjelse. Vi startede om Natten for at kunne lande i Dagslys, havde to Timers Instrumentflyvning, men var nu saa øvede, at vi kunde holde sammen, saa vi kom ud og havde hinanden i Syne straks efter.

Vejret ned gennem Europa var usædvanligt fint for Aarstiden, saa selv paa de over 2000 km over Middelhavet gik det nemt.

Vanskeligheder i Saudi-Arabien.

Vor Humørkurve naaede et Minimum i Saudi-Arabien. Vi fik at vide, da vi vilde starte, at vi maatte blive paa ubestemt Tid, indtil vor Stilling var blevet opklaret. Toldvæsenets Bog med Regulatorer indeholdt alt muligt for militære og kommercielle Flyvemaskiner og deres Besætninger, men intet om Piper Cubs. De sagde, at vi maatte vente, indtil der blev skrevet en ny Bog! Vi spekulerede paa, om vi blev nødt til at tage arabisk Borgerskab, blive Muhammedanere og besøge Mekka, før vi kunde faa Lov at tage af Sted. Men heldigvis greb Kong Ibn Saud ind og skar den gordiske Knude over.

De næste 11 Dage gik det bedre og bedre. Vi nærmede os efterhaanden Japan, men i Hongkong maatte vi vente i seks Dage, mens en Tyfon forsøgte at finde ud af, om den skulde ramme den kinesiske Kyst eller følge sin normale Vej over Stillehavet. Netop som den syntes at have besluttet sig til at lade os i Fred, skiftede den Mening, ligesom en Kvinde. Vi kom ind i Modvinds-Siden og stod næsten stille. Da Farten over Jorden naaede ned paa 80 km/T, besluttede vi at nødlande i Amoy, hvilket forløb glat.

Stillehavet, det længste Hop.

Vi havde tidligere afgjort, at hvis vi kunde naa Nordjapan midt i Oktober, saa vilde vi have en god Chance for at kunne flyve over Havet til Aleuterne. Vi ankom den 28., alt-saa lidt for sent. Men Vejret klarede op og med en Boeing B-17 som Eskorte startede vi paa den mest nervepirrende Etape.

Der var ikke en Sky for Maanen, da vi begyndte. Natten var saa klar som Kildevand. Medvind gav os over 240 km/T Fart. Alt gik

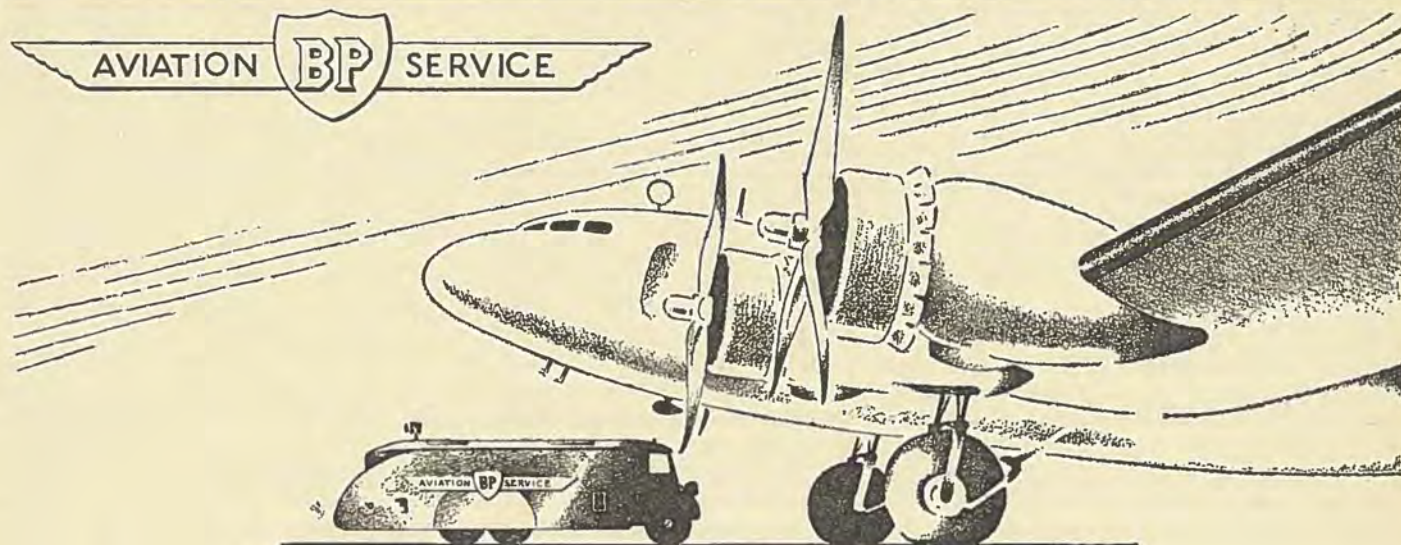
fint. En mindre Koldfront skulde ligge paa vor Vej, og efter fem Timer mente vi, at nu var vi der. Men efter at vi havde fløjet over seks Timer i den, gik det op for os, at det ikke var en mindre Koldfront, men større Varmfront.

I den Tid skete alt det, vi havde frygtet. I Timevis kunde vi ikke se længere end til Instrumentbrættet. George kom ud for Isdannelser, som tvang ham fra 1400 til 150 m, før varm Regn smeltede Isen. Min Motor gav op og efterlod mig i kold Sved. Men det var naturligvis en Cockpit-Fejl, og den gik i Gang igen, da jeg skiftede Tank. Vi kom ud af Skyerne ved Morgengry og opdagede, at vi var drevet 22 Grader til venstre af en Vind, som Meteorologerne ikke havde fortalt os om. Vi var tæt ved russisk Territorium.

Det mest opmuntrende Syn paa Turen var den lille Klippeø Shemya, hvis 3 km Startbane syntes at smile til os. Aleuterne, Alaska, Nord-Kanada og vore egne Rocky Mountains syntes trods deres Farer ganske harmløse efter Stillehavsturen. Men vi fløj alligevel forsigtigt, for vi vidste, at vi lige saa godt kunde blive dræbt i vor egen Gade som i Himalaya.

Da vi kom hjem efter fire Maaneders Jordomflyvning, blev vi spurgt, hvad Flyvningen havde vist.

Udover at bevise, at George og jeg var i Stand til at flyve over 40.000 km Jorden rundt i en Piper Cub, er vi fast overbeviste om, at den beviste, at Privatflyvemaskiner ligesom store Flyvemaskiner kan flyve alle Steder hen, hvis de bliver behandlet rigtigt. Vi haaber, at det stimulerer Flyvningen som Helhed.



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



Deltagerne i et af Sommerens mange Kursus paa Vandel transporterer en af Unionens Grunau Baby'er paa en af de nye »Vandel-Hunde«, der som selve Flyvepladsen er af et noget større Format, end man ellers er vant til. De tillader hurtigt Transport til os fra den fjernt beliggende Hangar.

MED Sommerens Begyndelse startede Dansk Svæveflyver Union det første af Aarets tre F-Kursus, d. v. s. Kursus i udvidet Svæveflyvning, paa Vandel. Det tredje bliver indsat i Stedet for Danmarksmesterskaberne, som har maattet aflyses paa Grund af manglende Deltagelse. Det er nu ikke Interessen, det har skortet paa, men Materiel og især Penge. Man haaber dog paa det tredje F-Kursus at kunne holde mindre Konkurrencer.

Efter de straalende Resultater ved Unionens første F-Kursus, der afholdtes i August sidste Aar, havde Deltagerne spændt Forventningerne højt, og de fleste havde vel et ret begrundet Haab om at komme hjem med Sølv-C. Men det blev det ikke til, kun til nogle ganske enkelte Betingelser. Saa de fleste vendte skuffede hjem. Nu kan man vel ikke forvente, at ethvert F-Kursus skal give saa gode Resultater som sidste, men Resultaterne her ligger (forhaabentlig) under, hvad der bliver Gennemsnittet.

Hvad er Aarsagerne? Vejret faar en stor Del af Skylden, idet det især i den første Uge var ret daarligt, men til Gengæld var det fint de sidste Dage, selv om nogle Deltagere mente, at det ikke var »Idiottermik« som sidste Aar. Stort set maa man sige, at der var flere gode Flyvedage end sidste Aar.

M. H. t. Materiellet saa havde man Unionens tre Babyer, AUX, BUX og CUX, medens MUX, Mü 13, stadig var til Reparation, hvilket var et Savn, specielt til 5 Timers Prøver. Unionens Spil var nu blevet hovedrepareret i Motoren og fungerede, og nogle Dage havde man ogsaa Birger Nilsson og hans Tiger Moth. Til Dobbeltstyring stod den tosedede norskejede Schweizer TG 3A til Disposition.

Det var ikke fordi Deltagerne ikke gjorde Forsøg paa at opnaa de Sølv-C-Betingelser, de var ude paa, men der var mange af disse Forsøg, som af en eller anden Grund mislykkedes. Foruden de Flyvninger, hvor Deltagerne skulde være gaaet paa Distanceflyvning men atter landede paa Pladsen, var der hele 6 Forsøg paa Distanceflyvninger, som kun gav fra 5 til 20 km, og Deltagerne blev nedtrykte transporteret hjem fra Vorbasse o. lign. Steder.

Den 6. Juli lykkedes de to eneste »rigtige« Flyvninger. *Svend Skou*, Odense, som i Forvejen havde Distancen, blev sendt mod Skrydstrup med det Formaal at tage de to andre Betingelser, som ikke kunde tages over Pladsen. Han havde de 1000 m Højdevinding, men desværre var Barografen ikke sat

i Gang. Flyvningen varede ca. 4 Timer, saa var det forbi. *Helge Gamst*, Sportsflyveklubben, gik samme Vej og landede lidt Syd for Skrydstrup, en Distance paa 57 km, idet Uvejr hindrede ham i at komme til selve Pladsen. Flyvningen var paa 2 Timer 20 Minutter og gav ham desuden Højden. De mangler altsaa nu begge kun Tiden.

Den sidste Dag, Lørdag d. 10. August, laa der pragtfulde Skygader sydpaa, som det ikke lykkedes at udnytte. Derimod blev der om Eftermiddagen en ualmindelig kraftig Tørtermik, som Skou nu fik sin Højde i, og det samme var Tilfældet for *Jørgen Raarup*, Odense, og *Signe Shafte-Møller*, Lillerød. Hun var ialt 4 Kursus paa Vandel. Kom uden at have fløjet Baby og sluttede med at have fløjet Mü 13 og altsaa med Sølv-C-Højden. Tørtermikken naaede helt op til 2250 m, hvortil baade Cowboy i Hütter'en og *Klarskov* i en Baby naaede, mens adskillige andre naaede 2000 m.

Kursus havde ialt 11 faste Deltagere, af hvilke de 6 ikke havde S, da de kom. Disse fik alle S og desuden Prøven i Flyvemaskineslæb, som kun een havde i Forvejen. Saa nogle Resultater var der da.

Personalet paa Danmarks stadig noget intermistiske centrale Svæveflyveskole bestaar af Unionens Sekretær, *Eckert*, der iøvrigt har taget hele Unionens Kontor med, inklusive Fru *Engblom*. Cowboy er Chefinstruktør, og Materiellet passes af *Henning Nielsen* fra Rødby. Han var sidste Aar i en lignende Stilling paa Alleberg, hvor han har udført over 1000 Timer Svæveflyvearbejde. Der er en hel Del, som er bedre paa Vandel i Aar og kun een Ting, der er daarligere, nemlig Maden paa Kroen. Bedre er — trods Afbrydelsen — Spilforholdet. Endvidere har Unionen faaet nogle usædvanlig store »Hunde«, Vogne til at transportere Planerne i Hangar paa. Og som Helhed er der mere Plan over Uddannelsen. Der er dog stadig meget at forbedre. Mere Materiel af forskellig Art savnes. Indkvarteringsforholdene er ogsaa primitive, men her maa det siges, at mange Svæveflyvere intet gør for at forbedre dem, men bor i et forfærdeligt Rod og Snavs. Der er dog Undertagelser; specielt de kvindelige Deltagere eller de Svæveflyverhustruer, som var med, forstod med smaa Midler at gøre det mere hyggeligt og ordentligt.

Noget mere Kontakt med Vejret og dets Udvikling kunde der ogsaa godt være, især paa et F-Kursus, hvor Deltagerne burde have Lejlighed og direkte sættes til at følge Udvik-

Første F-Kursus lidt af en Skuffelse

Men Cowboy forbedrede sin Højderecord til 3200 m

lingen under hele Perioden. Selv om der endnu ikke er specielle Svæveflyvejrsmeldinger, kan de alm. godt bruges, evt. suppleret med specielle Oplysninger fra Flyvejrtjenersten.

Cowboy sætter Højderecord

Cowboy har været paa adskillige Højdeflyvninger i Aar. Paa fire Flyvninger har han haft ialt 11 km Højdevinding! I Schweizeren var han den 18. Juni oppe i 3300 m Højde med *Karin Terndrup* fra Odense. Desværre var der paa denne og en anden af Højdeflyvningerne ikke Barograf med. Men den 6. Juli, da Eleverne var gaaet ud paa Distanceflyvninger, besteg Cowboy hen paa Eftermiddagen den lille Hütter 28 og steg paa en Flyvning, der varede en Time, op til 3500 m Højde, hvilket har givet en Højdevinding paa mindst 3200 Meter. Dette er ny Danmarksrekord og har desuden givet Cowboy den ene Guld-C-Betingelse, som han flere Gange har været ved at faa. Det er den første Guld-C-Betingelse i Danmark. *John Wellesen* tog en tilsvarende i Tjekkiet sidste Aar. Begge skulde en Dag have Mulighed for at tage ogsaa den vanskelige Distance paa 300 km med Hütteren, der har fine Distanceflyvningsegenskaber. I Tørtermikken den 10. Juli spadserede den paa et Øjeblik til Vejle og hurtigt tilbage igen. Den flyver mellem Boblerne 130 km/T uden særlig stor Synkehastighed. — I Forbindelse med Højdereorden er det iøvrigt morsomt at lægge Mærke til, hvor meget ringere Opmærksomhed en saadan Flyvning nu vækker i en Svæveflyvelejr i Sammenligning med, hvad Tilfældet var i 1946 eller 47. Men Cowboy gik rundt med et stort, lykkeligt Smil Resten af Dagen. Iøvrigt haaber han snart at faa lidt Konkurrence. Det er i Længden trivielt at blive ved at slaas sine egne Rekorder.

S-Kursus uden S

Paa Unionens S-Kursus i sidste Halvdel af Juni var der 14 Deltagere, heraf 3 Nordmænd (den ene af disse var *Bror von der Lippe*, Ejermanen til Schweizeren). Desværre medførte daarligt Vejr, at ingen af disse fik deres Certifikat, men der blev da ialt aflagt 27 Betingelser hertil. Der blev fløjet 10 af de 14 Dage, men nogle af dem kun enkelte Starter. Naar det endelig var Flyvevejr, hæmmedes Virksomheden af Vrøvl med Spillene. Unionens nye Spil viste sig nemlig at have en Motorreparation behov. Iøvrigt fungerer det udmærket. Desværre havareerede ogsaa Mü 13 under en Start, hvorved den ene Plan tip tog Jorden. Bl. a. blev 3-4 Rør trykket ind i Staalrørskroppen, og da det ikke kan repareres paa Stedet, udgik MUX'en af Vandel-Programmet i flere Uger.

Trods Manglen paa synlige Resultater af dette Kursus mener man dog paa kompetent Sted i Gaard 84, at Deltagerne havde meget Udbytte rent flyvemæssigt, idet de fik lært at flyve ordentligt. Mange af dem fløj forbløf-

(Fortsættes Side 168)

Flere Fakta om Fairey „Primer“

Konstruktionsmæssigt set har Fairey „Primer“ særlig Interesse — og den er velegnet under alle klimatiske Forhold. Materialet, der er brugt, er blevet valgt med særlig Hensyn-tagen til Bygningen af en Flyvemaskine, der er billig i Indkøb. Bæreplaner og Krop er Rørkonstruktioner, hvortil der er anvendt

Slaglodning — Fordelene ved dette er, at Reparation og Vedligeholdelse af Rørene kan ske ved Lodning, uden at det gaar ud over Kvaliteten, og Arbejdet kræver ikke special-uddannet Personel.

Det er en Fornøjelse at flyve en „Primer“, og den kan udføre alle Kunstflyvningsmanøvrer.



LÆRERENS COCKPIT

I det bageste Cockpit er der, som Billedet viser, installeret alle nødvendige Flyve- og Navigationsinstrumenter. Af det underste Billede faar man et Indtryk af, hvor godt Udsynet er fra Maskinen.



**FAIREY 'PRIMER' AB INITIO
TRAINER**

[De Havilland GIPSY MAJOR — or Blackburn CIRRUS MAJOR]

THE FAIREY AVIATION CO. LTD., HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

fende daarligt ved Ankomsten, hvilket tildels kan hænge sammen med, at de ingen Flyvetræning har saa tidligt paa Sæsonen.

Forud for S-Kursus'et var gaaet et meget vellykket Instruktørkursus med 13 Mand, af hvilke antagelig 8-9 vil vise sig at have bestaaet. Det har været et af de hidtil bedste Kursus i Danmark, bl. a. var der meget indgaaende Teoriundervisning.



For ikke vedblivende at slide Motorcykler op med at slæbe Wire har Kolding Svæveflyveklub bygget dette lille praktiske Køretøj, der fungerer udmærket.

Mange Klubber paa Vandel

Det er ikke bare Unionen, der flyver paa Vandel, men ogsaa mange Klubber. Saaledes kommer naturligvis Kolding og Vejle som de lokale Klubber, men ogsaa Aarhus har været der hele Sommeren, hvor Deltagerne dels bringer deres Sommerferie, dels kommer paa Weekendbesøg. Polyteknisk Flyvegruppe har ogsaa afholdt en stærkt besøgt Sommerlejr. Esbjerg flyver her ogsaa, og saa langt væk fra som Birkerød er man kommet med hele Klubben og Materiellet, fordi der jo er katastrofal Flyvepladsmangel paa Sjælland.

★

Verdensmesterskabet i svæveflyvning

Naar disse linier læses, er Olympia-konkurrencen, verdensmesterskabet i svæveflyvning, just afsluttet.

Til konkurrencen, som afholdtes i Schweiz i Samedan-Engadin fra 19. til 31. juli, var ialt tilmeldt 36 svæveflyvere fra 9 nationer, fordelt saaledes:

Ægypten 1, England 6, Finland 2, Frankrig 6, Polen 4, Sverige 2, Spanien 3, Tjekslovakiet 6, Schweiz 6.

Blandt deltagerne var ljt. Per-Axel Persson fra Sverige, som sidste aar fik verdensrekorden i højdeflyvning, fulgt af ljt. Magnusson — begge fløj de »Weihe«.

Mellem deltagerne paa det engelske hold befandt sig Philip Wills, som har internationalt guld-C nr. 3.

Fra Finland mødte Kalle Temmes, konstruktøren af »PIK-5«, sammen med Jorma Haltia. Finnerne kunne ikke faa svæveplaner med til Schweiz og fløj derfor i to stk. »Olympia«, som var stillet til rådighed af den schweiziske institution »Pro Aero«.

Den største overraskelse var vel det spanske hold, det er ikke meget, man før har hørt fra den kant. Een af deltagerne har imidlertid siden 1945 haft verdensrekorden i højde i tostedet svæveplan, en anden gennemførte fornylig en maalflyvning paa 330 km, som var ny spansk rekord. Det spanske svæveflyvecentrum hedder Huesca og ligger for foden af Pyrenæerne, saa de spanske svæveflyvere er erfarne bjergflyvere.

Mange af Deltagerne ankom flere Uger før Konkurrencen for at venne sig til Forholdene, men fik paa Grund af daarligt Vejr ikke meget ud heraf.

AARHUS-SVÆVEFLYVERE I FINLAND

Sølv-C Nr. 19

I 1947 var to finske svæveflyvere gæster i aarhusklubben sommerlejr, og som en tak modtog klubben iaar indbydelse til at sende to mand til Finland.

To af »Cowboy«s brødre, Knud og Ebbe Wermuth Jensen, blev de heldige og rejste i begyndelsen af juni maaned afsted til Jämsjärvi, som var det første maal.

Nu er Finland jo skovenes og søernes land, det er saa som saa med transportmulighederne, og distanceflyvning er i Finland kun for særdeles rutinerede svæveflyvere. Jämsjärvi er en aaben plads i et skovomraade; i nordlig retning er der »kun« 7 km til nærmeste sted, der kan landes; i alle andre retninger skal man mindst flyve 10-12 km, før man kan komme ned paa en bare nogenlunde plads.

Finnerne var imidlertid meget gæstfrie, og Knud fik lov at stikke af i en »Olympia«, men det var nærmest den manglende 5 timers prøve til sølv C'et, der trak, og han landede paa pladsen igen efter en flyvetid paa 5 timer og 54 min. Flyvningen foregik dog ikke over selve pladsen hele tiden, og to gange var han nede over en sø i 300 meters højde, før han fangede termikken igen. Hans største højde paa flyvningen var 2100 m, som var skybasis!!

En anden fin flyvning paa 2 timer 40 min. fik han i en Baby, som iøvrigt hverken var forsynet med bremseklapper eller drejningsviser. Da han naaede skybasis i 2000 meter med en stige-hastighed paa 5 meter i sekundet, maatte han gaa ind i en voldsom sideglidning for at undgaa skyen.

De to brødre fik ogsaa prøvet »Harakka 1« og »2« samt »PIK-5«. »Harakka 1« imponerede ikke i luften, men konstruktionen er ogsaa nærmest baseret paa at være hurtig at bygge — den skal efter sigende kunne bygges af to mand paa 500 timer. »Harakka 2« derimod

var de meget begejstrede over. Den svæver bedre end SG-38 og er mere levende paa rorene.

»PIK-5« havde de kun lovord over; det er et meget fint termikplan; bl. a. kan det ligge i mere snævre kurver end Baby — og i flyve-maskineslæb er det uforligneligt; man kan ligesom under starter med bundkobling slippe »pinden«.

»PIK-5« er et overgangsplan, men man er ogsaa igang med et eliteplan, »PIK-6«, hvis projecterede data lyder lovende. For Finnerne er disse nye svæveplankonstruktioner af meget stor betydning, idet svæveplaner af tysk konstruktion ikke længer maa bygges i Finland.

Efter et ni dages ophold paa Jämsjärvi tog brødrene videre til flyveklubben i Tavastehus, hvis gæster de var i 6 dage.

Pladsen i Tavastehus er en gammel militærflyveplads og ret velegnet til svæveflyvning. Den lokale klub, hvorfra de to medlemmer var, som havde været aarhusklubben gæster, raader over en »Harakka 1«, en »Harakka 2« og en »Baby«, men vejret var daarligt, medens de to brødre var der.

Om opholdet i Finland havde de iøvrigt kun lovord tilovers; de mødte en enestaaende gæstfrihed, blev inviteret paa bilture i omegnen og udtalte ved hjemkomsten, at danske svæveflyvers behandling af udenlandske gæster havde en del tilbage at ønske, naar man ser den gæstfrihed, danske svæveflyvere næsten altid møder i udlandet.

Det direkte resultat af turen blev for Knuds vedkommende, at han fik de to sidste prøver til sit sølv C. Distanceflyvningen tog han i forsommeren ved en flyvning Vandel-Nyborg (108 km). Varigheden blev som nævnt 5 timer 54 min. og højdeflyvningen 1600 meter.

Knud blev dermed den 19' Dansker, som fik sølv C'et.

TO RASKE SVÆVEFLYVEPIGER

— og saa kan de flyve!



Signe og Karin studerer barogrammet.

Det har altid været en gængse opfattelse, at piger ikke egnede sig til at svæveflyve, og man har udmøgtelig ogsaa set en del eksempler, som støtter denne teori. Men der er ialtfald to danske piger, som ikke alene bringer teorien til at vakle — men som ogsaa i en konkurrence med deres mandlige kammerater vil kunne hævde sig frit.

Det er Karin Terndrup fra Odense og Signe Skafte Møller fra Grum-Schwensens flyveklub i Lillerød. Begge tog de deres S-certifikat i Vandel i juli maaned.

Karin Terndrup begyndte at svæveflyve i 1944 i Slagelse, da der paa den tid ikke maatte flyves paa Fyn, og hun tog sit A i juni. Samme aar var hun med i Unionens lejr i Bøtø,

hvor hun fik B. Hun begyndte samtidig at interessere sig for modellflyvningen, og opnaaede her at faa C-diplom. Sit svæveflyve-C fik hun i oktober 1947 og tog saa iaar til Vandel for at opnaa S'et. Under sin første S-prøve opnaaede hun en tid af 1 time og 50 min., og en største højde paa 1400 meter — saa hun maa siges at have fortjent sit S. Det er dog ikke den største højde, hun har været i med svæveplan — under en flyvning med »Cowboy« i den tostedede »Schweizer TG-3A«, var de oppe i en højde af 3300 meter.

Signe Skafte Møller, der er ansat paa kontoret hos Grum-Schwensen, saa et svæveplan for første gang i 1945, da firma-klubben der blev startet — hun maatte imidlertid ikke komme med i klubben, »for piger kan ikke flyve ordentligt«. Efter et par aar lykkedes det hende dog at komme med alligevel, og hun tog sit A i oktober 1947. B'et fik hun i April iaar, og C'et i maj. Den største tid hun opnaaede under sine S-prøver, var 1 time og 11 min. Signe er en ualmindelig praktisk anlagt pige, og hun haaber nu foruden S'et at komme hjem med et udvidet flyveleder-bevis.

Hatten af for pigerne!

★

Mere Fart over Flyvedagskonkurrencerne!

Klubberne synes ikke at vise den Interesse for Flyvedagskonkurrencerne, som de fortjener. Selv om der er foretaget mange gode Flyvninger, gaar det yderst tragt med at indsende Resultater. De maa ind omgaende, saa man bedre kan følge Konkurrencens Udvikling. Specielt nu, vi intet DM faar, er disse Konkurrencer jo vore eneste. Aarhus fører i Højde med ca. 6000 m paa to anmeldte Flyvninger og 285 km Distance paa to Flyvninger.

Især nu, vi skal til at sælge Lodsedler, maa der gøres saa stærk Propaganda for Flyvedags-Konkurrencerne som muligt.

VIKING



KONSTRUERET OG BYGGET TIL VERDENS-LUFTRUTERNE

Englands første Efterkrigs-Luftliner, Vickers „Viking“, er stadig den mest driftssikre og mest økonomiske to-motorede Trafikflyvemaskine, og den er overordentlig populær blandt Passagererne paa Grund af dens Komfort og støtte Flyvning. Det er værd at bemærke, at mange af Verdens Luftfartselskaber benytter Vickers Viking.

VICKERS BENYTTES AF
DANISH AIRLINES
BRITISH EUROPEAN AIRWAYS
INDIAN NATIONAL AIRWAYS
CENTRAL AFRICAN AIRWAYS
AIR INDIA LTD. TATA
SOUTH AFRICAN AIRWAYS
IRAQI AIRWAYS
SUIDAIR INTERNAT. AIRWAYS
F. A. M. A. ARGENTINE
AIR WORK LTD.
HUNTING AIR TRAVEL
BRITISH SOUTH AMERICAN
AIRWAYS

Vickers-Armstrongs



Limited

AIRCRAFT SECTION,
VICKERS HOUSE,
BROADWAY, LONDON, ENGLAND.

O. A. 36

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København

74 MODELFLYVERE FRA SEKS LANDE PAA SOMMERLEJR I VANDEL

Modelflyverne fløj flere Distanceflyvninger end Svæveflyverne — Unionens 3. Instruktørkursus
Henning Jönsson og Sportsflyveklubben vandt Pointskonkurrencerne

MEDENS det kneb for det første F-Kursus at opnaa ordentlige Distanceflyvninger, lykkedes dette imidlertid for Modelflyverne, som slet ikke gjorde sig nogen Umage herfor. Næsten 30 Modeller fløj bort; heraf forsvandt Halvdelen i Termik i god Højde. En fløj næsten til Eshjerg, en anden til Bramminge, en tredje i modsat Retning til Børkop, Distancer paa 45, 40 og 30 km. Intet Under, at de uheldige »Vorbasse-Svæveflyvere« blev lidt forbavsed, hver Gang der kom telefoniske eller skriftlige Landingsmeddelelser til Modelflyverne, men ikke til dem.

Vejret var ikke saa godt som sidste Aar, men den danske Sommer er heldigvis saa lunefuld, at der daarligt kan undgaa i en hel Uge at blive noget Flyvevejr, og naar man bor hele Ugen umiddelbart ved Flyvepladsen og ikke har andet at bestille, kan man jo fuldtud udnytte det.

Det var med 74 Deltagere den hidtil største Sommerlejr, Unionen har arrangeret, idet den slaar Fuglsølejren i 1942, hvor der var 66. De 10 var imidlertid Udlændinge, som kom fra de tre nordiske Lande samt fra Holland og Schweiz. Modelflyverne søger paa denne Maade at gengælde den megen Gæstfrihed, danske Modelflyvere har modtaget i Udlandet, og isvrigt er det forfriskende og stimulerende at være sammen med Modelflyvere fra andre Lande.

Lejrens Deltagere var indkvarteret dels paa Gaard 84, hvor ogsaa Svæveflyverne bor, og hvor Hovedkvarteret laa, dels paa en anden Gaard, 80, som stod helt til deres Disposition. Vandels Kommandant, Ritmester K. Zeilau viste atter i Aar stor Imødekommenhed og hjalp foruden med Gaardene ogsaa med at skaffe Halm og Vand — to Problemer i Vandel. Over Halmen bredtes Presenninger, som Zone-Redningskorpsen venligst havde udlånt for at forøge Komforten.

Maden blev som sidst indtaget paa Vandel Kro, hvor Deltagerne skiftedes til at udføre Køkkentjeneste, men Forholdene var ikke saa gode som ønskeligt. Dog, for en Uge spiller det jo ikke større Rolle.

Byggekonkurrence og Teori

Traditionelt indledtes Lejren, som varede fra 4.—10. Juli, med Kaaringen af Lejrens smukkeste byggede Model, som belønnedes med KLM-Pokalen. Af 22 indleverede Modeller udvalgte den bedste af Dommerne, der bestod af den hollandske Deltager *van den Bos* (som kom herop paa en Præmiatur, han havde vundet som Leder af Hollands resultattrigste Modelflyveklub i 1947), af Unionens Sekretær, *Jørgen Gamst*, af *Svend Skou* fra Dansk Modelflyveindustri samt af Lejrchefen, Ing. *Per Weishaupt*. Det blev sidste Aars Vinder, *Kurt Rechnagel*, som med en ny midtvinget A2-Model, der desværre fløj bort, atter vandt Pokalen, som han fik overrakt af Direktør *Regeur* fra KLM.

Ogsaa Teorikonkurrencen vandtes af sidste Aars Vinder, *P. Chr. Andersen*, fra Sportsflyveklubben, mens *van den Bos* blev Nr. 2.

Teorien blev isvrigt dyrket grundigere end nogensinde i en Sommerlejr, idet Unionen samtidig afholdt sit tredje Klubinstruktør-

kursus, som havde 15 Deltagere fra 10 Klubber, heriblandt 2 Nordmænd. De sled i det nogle Timer hver Dag og havde deres private skrappe Teoriprøve samt praktiske Prøver. Ialt fik 12 af dem udstedt Instruktørdiplom.

Konkurrence for Svævemodeller

Der blev i Aar kun fløjet Højstart, idet der dels ikke var Tid til den traditionelle Skråntkonkurrence, og Modellerne dels ikke egner sig til Skråntflyvning. Iøvrigt var Deltagelsen usædvanlig stor. Ialt deltog i Lejren 270 Flyvemodeller af alle mulige Sorter. I den nordiske Konkurrenceklasse var der tilmeldt 61 Deltagere. Men efterhaanden som Modellerne flyver bort eller havarerer, falder Antallet jo.

Al Konkurrencen blev fløjet først, idet man fløj første Periode Mandag Aften og Resten Tirsdag Formiddag i roligt Termikvejr. *Ach-tur Ekelund* fra Sportsflyveklubben vandt med 4.03. Der var 34 Deltagere.

A2 paabegyndtes Tirsdag Eftermiddag, hvor det imidlertid blev ret kraftig Vind. *Jens Jørgensen*, Søby, lagde sig i Spidsen med 5.43.



Ejnar Krarup Leth med sin reaktordrevne linestyrte Model, der kunde høres flere Kilometer borte.

I anden Periode Onsdag Formiddag vekslede Vejret mellem Regn og Blæst og roligt Termikvejr. Tre Modeller fløj over 6 og tre over 5 Minutter. Tirsdag Formiddag blev sidste Periode fløjet, og *Jens Jørgensen* vandt med 4.23 i Gennemsnit.

De store Svævemodeller fløj Tirsdag Eftermiddag og Fredag Formiddag. I første Periode havde ikke mindre end fem over seks Minutter. Efter anden Periode førte *Henning Jönsson* fra Sportsflyveklubben, men blev i tredje slaat af *Finnen Lars Morelius*, der fik et Gennemsnit paa 3.40.

Beskedne Resultater for Motormodeller

Der var for en Gangs Skyld tilmeldt en 15—20 Deltagere baade med Gas- og Gummi-

motormodeller, saa man havde ventet en haard Konkurrence med gode Resultater. Her blev man imidlertid skuffet, og det var ikke Vejrets Skyld. Kun tre startede til Slut i Gas-motormodelkonkurrencen, idet Resten enten var havareret, ikke kunde faa Motoren i Gang, havde solgt deres Motorer eller havde andre Undskyldninger. *Jönsson* vandt med 1.03 i Gennemsnit.

Med Gummimotormodellerne gik det ikke meget bedre. Tirsdag Aften, da man skulde flyve, blev det fint stille Vejr, men kun 6 af 19 tilmeldte gennemførte. *Børge Jørgensen*, Sportsflyveklubben, vandt med 1.03.

Linestyring

Der blev ogsaa fløjet en Del Linestyring af *Jönsson* og af *Finnen Morelius*. Sidstnævnte havde et lækker lille Biplan med Benzinmotor. Ogsaa Flyvning med reaktordrevne Model blev forsøgt, dog uden større Resultat. Larm og Fart var der dog nok af. Beboerne oppe i Byen flere Kilometer væk troede, det var en Sirene.

International Konkurrence

Fredag Eftermiddag afholdtes en lille Landskamp med to Deltagere fra hvert Land, dog havde Norge og Holland indgaaet en Alliance. Der blev fløjet med 50 m Snor og uden Reservemodeller, da de fleste ikke havde nogle mere. For Danmark fløj *Jönsson* og *Jens Jørgensen*. Det vindende schweiziske Hold, bestaaende af *Hans Rusterholz* og *Hans Fröhlich*, fløj med haleløse Modeller, som de udelukkende havde med i Lejren.

Pointskonkurrencerne

Som sædvanlig var der haard Kamp om, hvem der i Aar skulde vinde Fuglsøpokalen for bedste individuelle Lejrpræstation, beregnet efter DMU.s almindelige Pointsskala, hvortil kom ekstra Lejrpoints for Køkkentjeneste etc. *Kurt Rechnagel* forsøgte forgæves at holde Stillingen, men snart kom flere af Sportsflyveklubbens Medlemmer ovenpaa — enkelte andre ogsaa. Deltagerne søgte paa alle Maader at skaffe sig Points, bl. a. ved at flyve Flyvedagskonkurrencer, sætte Aarsrekorder o. s. v. *Henning Jönsson* gik til sidst af med Sejren, fulgt af *Jens Arne Lauridsen* og *Børge Jørgensen*.

Ogsaa holdvis blev der kæmpet haardt. Haslevholdet havde forberedt sig godt, men var saa uheldig, at en af deres Modelkasser med en Masse fine Modeller forsvandt paa Jernbaneturen. Sportsflyveklubben gjorde en stor Indsats, idet ikke mindre end 12 Mand, fordelt paa tre Hold, var med. *Jönssons* Hold, der foruden ham bestod af *Flyger, E. Jacobsen* og *Ole Olesen*, vandt, fulgt af *Vejle* og endnu et *København*erhold.

Som sædvanlig udkom Lejravisen, *Vandel-Flyveposten* med saavel sagligt som mere muntret lokalpræget Stof.

Lejrchefen assisteredes af *Svend Terp* og *Ejnar Krarup Leth*, der klarede bl. a. hele Konkurrenceledelsen. *Jens Christensen* fra Viborg var Kommandant paa Gaard 80.



Schweizerne Hans Fröhlich og Hans Rusterholz, der kun fløj med haleløse Modeller, vandt den internationale Konkurrence. Deres Modeller var meget omhyggeligt beregnede og byggede og fløj flint.

Præmieuddelingen

Som sædvanlig var der ved stor Velvilje fra forskellige Firmaers, Institutioners og Privatpersoners Side udsat en lang Række flotte Præmier, som Unionen har bedt os bringe dens bedste Tak for. Præmierne blev uddelt Lørdag Eftm. af Unionens Sekretær, Jørgen Gamst. Sportsflyveklubbens Deltagere lod vente længe paa sig, men skred saa til Musik af et Redekamorkester højtideligt ind paa Pladsen i et herligt Optog som »Kejserens ny Klæder«. Helt i den gode gamle Sommerlejrstil.

Resultat- og Præmieliste

Bedste Enkeltmandspræstation: Henning Jönsson, Sportsflyveklubben, 113 Points (Fuglsøparken fra Bendt Rom).

Bedste Klubhold: Sportsflyveklubben Hold II 253 Points (100 Kr. til Rejser fra Unionen).

Byggekonkurrence: Kurt Rechnagel, Haslev, (KLM-Pokalen). 2. Aage Høst-Aaris, Odense, (Bog fra FLYV). 3. Jens Jørgensen, Søby, (Bog fra FLYV).

Teortkonkurrence: P. Chr. Andersen, Sportsflyveklubben, (Bog fra Lejrchefen). 2. van den Bos, Holland, (Svæveflyvetur fra Dansk Svæveflyver Union). 3. Børge Jørgensen, Spilkl., (Bog fra FLYV).

Gasmotormodeller: H. Jönsson, Spflkl., 1.03, (Reaktor fra Dansk Modellflyveindustri). 2. L. Pedersen, Søby, 0.43 (Bog fra FLYV). 3. Carl Høst-Aaris, OM-F, 0.41 (Bog fra Hasselbalch).

Gummimotormodeller: B. Jørgensen, Spflkl., 1.03 (Flyvetur med Lynholm Nielsen). 2. H. Jørgensen, Haslev, 1.00 (Bog fra Hasselbalch). 3. Arne Friberg, Sverige, 0.50 (Bog fra Lejrchefen).

Svævemodeller A1: A. Ekelund, Spflkl., 4.03 (Thorning Bensen Motor, udsat af Fabrikken). 2. Martin Paulsen, Aarhus, 3.24 (Flyvetur med Lynholm Nielsen). 3. Rechnagel, Haslev, 2.41 (Svæveflyvetur med DSvU). 4. Sv. Aage Pedersen, Pandrup, 2.24 (Suomi-Byggesæt).

Svævemodeller A2: Jens Jørgensen, Søby, 4.23 (Diesella-Reaktor, udsat af Fabrikken). 2. Rechnagel, Haslev, 4.13 (Thorning Bensen Motor). 3. Lars Söderström, Sverige, 3.50 (Flyvetur med Lynholm Nielsen). 4. Bent Jacobsen, Odense, 3.29 (Bog fra FLYV).

Svævemodeller A3: 1. Lars Morelius, Finland, 3.40 (Mikro II Motor udsat af Fabrikant Kai Nielsen). 2. H. Jönsson, Spflkl., 3.27 (Svæveflyvetur med D. Sv. U.). 3. H. Petersen, Fredericia, 2.42 (Bog fra FLYV).

International Konkurrence: 1. Schweiz 165,5 (2 Bægre fra DKDAS). 2. Finland 140,9 (To Bøger fra Hasselbalch). 3. Danmark (To Bøger fra Hirschsprung).



Ungarske Sjømodelrekorder

Ungarerne, som sidste Aar tog Varighedsrekorden for Sjømodeller fra Russerne, har nu sat den op til 29 Minutter 10 Sekunder med en Gummimotormodel BM1. Samtidig tog de Distancerekorden fra Italien, idet Georges Benedeks Model blev fundet 10,45 km borte. Saa nu er nogle af de sidste Rekorder sat saa højt op, at de kun kan slaas ved Termik, d.v.s. Held.



DMU's Generalforsamling

Dansk Modellflyver Unions Generalforsamling afholdes den 15. August i Aarhus, hvor samtidig Danmarksmesterskaberne for Gumi- og Gasmotormodeller gennemføres.

AEROSPORT OG AIR BRITAIN

Snævert Samarbejde med ny britisk Verdensorganisation

EFTER et ret upaaagtet liv har nu endelig »spotterne« og flyveentusiastene fået deres egen organisation. Naturligvis var det i England, ophavslandet til »aircraft recognition«-bevægelsen, at denne organisation så dagens lys. Trods sit navn — Air Britain — er den allerede en verdensorganisation, og det er meningen, at alle »spotter-klubber« verden over skal tilsluttes den. Foreløbig er der dog foruden de mange engelske klubber kun 5 udenlandske medlemmer. De fire af disse er hollandske klubber og den femte var egen Aerosport.

Air-Britain er oprettet af entusiaster for at tage sig af disses interesser. Den er kommet i stand, fordi de eksisterende aeronautiske organisationer ikke kan opfylde disses ønsker. Air-Britain håber at kunne oprette en verdensomspændende organisation, hvor andre ikke har kunnet det. Et heldigt resultat må derfor kræve sin fulde indsats af ethvert medlem.

Air-Britains formål er som følger:

1. At bringe flyveentusiaster sammen og i kontakt med praktisk flyvning.
2. At lade enhver få en mulighed for en »aktie« i flyvningen.
3. At bevare en oversigt over aeronautisk udvikling og historie.
4. At hjælpe og opmuntre ved dannelsen af lokale afdelinger.
5. At hjælpe ethvert medlem til at prøve at flyve.

Air-Britain administreres af et sekretariat med en generalsekretær, som er direkte ansvarlig for hele bevægelsens virksomhed. Iøvrigt er Air-Britains flyveplads' hovedkvarter på Woodley noget for sig selv, idet det består af en gammel Junkers Ju-52/3m.

De forskellige afdelinger vil fortsat drives som uafhængige klubber, men de vil nu kunne påregne en større hjælp fra Air-Britain og får bistand med råd og råd. Let, middelsvar og svær typekendskabsprøve vil blive afholdt, og der vil blive tilstillet de medlemmer, som består, certifikater. Iøvrigt vil ethvert medlem få bistand til sine specielle interesser.

Nogle særlige afdelinger er oprettet. Disse er bl. a.: 1) Flyvemaskine data (a. historiske, b. moderne). 2) flyvemaskinefabriker. 3) lufttrafikelskaber. 4) engelske flyvepladser. 5) R. A. F.- og eskadrille-historie. 6) indregistreringer (a. engelske civile, b. øvrige civile, c. engelske militære, d. øvrige militære).

Flere vil efter behov komme til.

Den såkaldte Photopool vil forsyne medlemmerne med fotos, og det kan allerede nu siges, at der står en samling negativer af meget høj klasse til rådighed.

Ved siden af Photopool eksisterer Infopool, som vil udsende regelmæssige meddelelser til medlemmerne. Denne vil overtage det af de særlige afdelinger indsamlede stof og betjene medlemmerne med oplysninger efter ønske.

Air-Britains tidsskrift er »The Skywriter«, som er sammensluttet af BAAC's Skywriter og SEAC's Southern Flying.

Bag scenen vil man finde nogle af de kendteste navne inden for engelsk flyvning. Dette vil tydeligst ses af listen over bestyrelsesmedlemmerne: Charles W. Cain (før redaktør af The Aeroplane Spotter), Alan M. Gardener (sekretær i BAAC, redaktør af Skywriter), Dennis I. Punnett (SEAC, redaktør af Southern Flying), F. Gordon Swanborough (redak-

tør ved The Aeroplane Spotter), Miss Beryl Vaughan (sekretær i BAAC), Roger P. Whitehead, Derek H. Wood (sekretær af SEAC og redaktør af Southern Flying).

For de medlemmer, som ikke er i stand til at være medlem i en af de tilsluttede klubber, er der oprettet en central klub med Miss June Pogmore som leder. Denne afdeling optager alle, som ikke bor i nærheden af nogen klub og giver disse samme fordele som øvrige medlemmer.

Alle medlemmer har ret til at deltage i enhver af de tilsluttede klubbers møde mod forrevisning af medlemskort. Yderligere er der truffet aftaler, saaledes at medlemskortet giver adgang til forskellige flyvepladser etc.

Medlemsskab i Aerosport gælder fremtidig som medlemsskab i Air-Britain, og kontingentet er stadig kun 10 kr. aarligt.

Yderligere oplysninger kan sendes efter ønske. *Aerosport.*



Aerosport og Air Service Training

Som allerede omtalt i dagspressen har Aerosport fra Englands førende, private flyveskole — Air Service Training i Southampton — modtaget tilbud paa flyveuddannelse for danskere. AST ejes som bekendt af den store Hawker-Siddeley koncern og uddannede under krigen en stor del af RAF's personel. Den har nu genoptaget sin frestidsvirksomhed og drives med støtte af RAF og Air Ministry. I 1939 havde skolen haft elever fra 39 forskellige lande, og siden krigens slutning har 31 nationaliteter været repræsenteret. AST har således nogen erfaring med udlændinge. AST kaldes også Britain's Air University, da man der kan få alle former for uddannelse, det være sig til privat-, erhvervs- og trafikflyvecertifikat som i navigation, radiotelegrafi og dårligt-vejr-flyvning. Også mekaniker-uddannelse kan fås — selv så specielle områder som radar-mekaniker-kursus er åbne for danskere. Et privatflyvecertifikat vil kunne opnås på ca. 2 måneder. Man bør dog helst være noget inde engelsk, da ellers sprogsvækkigheder let engelsk, da ellers sprogsvækkigheder let kan virke hæmmende. Prisen vil blive ca. 3000 kr., hvori rejsen er indkalkuleret. Opholdet, som kan fås i skolens annekse, hvor priserne er meget moderate, må dog betales særskilt. Skolen er indrettet som et feriepalads, og der er bl. a. svømmebassin til elevernes afbenyttelse.

Det kan nævnes, at medlemmer af Aerosport allerede i år vil deltage i nogle af de af AST tilbudte kurser.

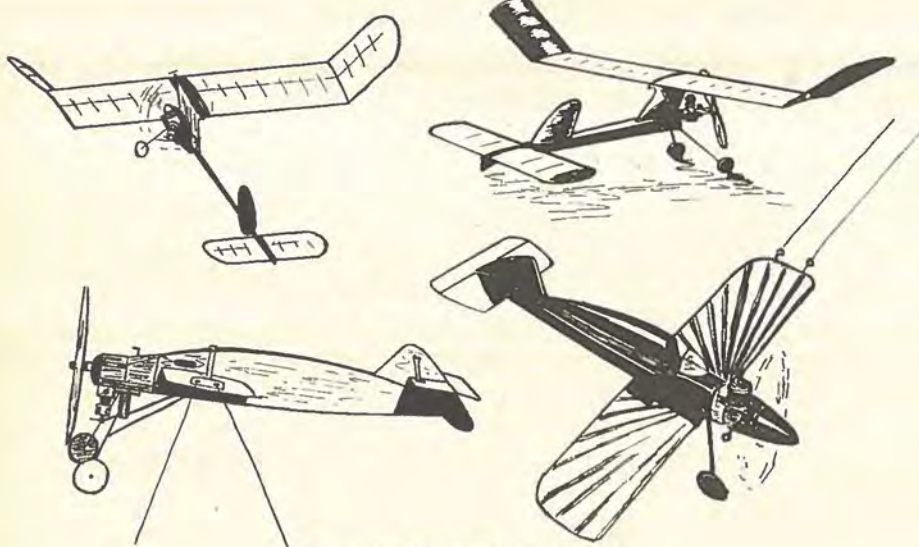
Aerosport.

Formand: Jørgen C. C. Elholm, Julius Valentinersvej 15, København F.

Sekretær: Fl. Thomsen, Ryparken 66, Tlf. RY 2117.

Sommerlejrens svenske Gæster var Arne Friberg, Trelleborg, og Lars Söderström, Malmö, der blev Nr. 3 med henholdsvis Gummimotormodeller og A 2 Svævemodeller.





Fire nyere Jönsson-Konstruktioner.

Med og uden Liniestyring

Her ses fire nyere Dieselmotormodeller. Øverst til venstre ses Jönsson-Konstruktionen h-10 »Dynamo«, hvormed Kaj Borchert Madsen fra Sportsflyveklubben tog A-Diplom. Planareal 20 dm², Haleplan 6,5 dm², Profiler henholdsvis Windy Diesel Special og SI 33006. Spændvidde 1200 mm, Længde 750 mm, Vægt 490 g. Motoren var en Thorning III forsynet med en Propel med 200 mm Stigning og 280 mm Diameter.

Til højre ses Jönssons B-Diplommodel h-12 Mikrolet, der er blevet udgivet som Tegning. Forsynet med den nye Mikro Diesel paa kun 125 g vejer hele Modellen 300 g. Planareal 16 dm², Haleplan 5,33 dm². Profiler som h-10. Spændvidde 10,20, Længde 685. Propel 190 mm Stigning, 240 mm Diameter.

Nederst ses to af Jönssons Liniestyrede Modeller. Til venstre h-45 »Dynamik«, som med en Mikro Diesel 1945 og Propel med Stigning 230 mm og Diameter 260 mm har opnaaet en Fart paa 65 km/T. Vægten er 500 g. Til højre den nyeste, h-50 »Mikrolyn«, hvis Data endnu er paa den hemmelige Liste.

Toldforvalter Bang død

Den 16. Juli døde Toldforvalter Holger Bang, Københavns Lufthavn, pludselig under et Ferieophold. Bang havde været Chef for Toldvæsenet i Lufthavnen siden 1942 og var almindelig afholdt og respekteret, fordi han paa en smidig og fornuftig Maade bestred sit Hverv. Toldvæsenet i Lufthavnen kommer ud for mange Problemer og Tvivls-spørgsmaal, hvor de sædvanlige gamle Reglementer ikke altid giver Besked, men Toldforvalter Bang forstod i de alt for faa Aar, han virkede i Lufthavnen, at tilpasse sig den nye Æras Krav; han forstod at skære gennem Bureautiet og var aldrig bange for at tage et Standpunkt. Han blev kun 57 Aar gammel.

Indholdsfortegnelse til FLYV

Titelblade og Indholdsfortegnelse til FLYV for Aargangene 1945, 1946 og 1947 kan nu faas ved Henvendelse til Bladets Ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbh. V. Det er praktisk at have Indholdsfortegnelsen, naar man hurtigt skal finde et eller andet i de ældre Aargange.

Indbydelse til Holland

Haagsche Luchtvaart Club har atter i Aar indbudt fire danske Modellflyvere til sammen med andre Udlændinge at deltage i Konkurrencen om Residentie-Cup i Haag. Klubben har ikke angivet Tidspunktet, der dog ligesom sidste Aar formodentlig er en Gang i Oktober. Interesserede kan henvende sig til Førsteinstruktøren.

Points og Præmier for Lodseddelsalg

Dansk Modellflyver Unions Bestyrelse har besluttet i Lighed med de sidste Aar at tildele Points i Pointskonkurrencen for Lodseddelsalg efter samme Skala som i 1947. End-

videre er der udsat tre Premier paa henholdsvis 50, 25 og 15 Kr. til de tre Modellflyvere, der sælger flest Lodsedler. I Aar skulde vi gerne naa op over de 32.000, vi solgte det første Aar. Det kan vi, hvis Provinsklubberne er lige saa energiske, som Københavnerne var sidste Aar. Ved Lodseddelsalget er du med til at sikre betydelige Tilskud til saavel din egen Klub som Unionen. Disse Tilskud er en Forudsætning for Videreførelsen af det nuværende Arbejde.

Nye Aarsrekorder

I det nye Rekordaar er der efter Sommerlejrens anmeldt Rekorder paa 8 Min. 43 Sek. og ca. 45 km for Svævemodeller, 1,58,6 for Gummimotormodeller, 1,02 for Wakefieldmodeller og 2,58 for Gasmotormodeller. Hver anerkendt Aarsrekord giver 15 Points.

Modellflyvernes Flyvedagskonkurrencer

Vi nærmer os nu stærkt Slutspurten i Flyvedagskonkurrencerne, og den skulde gerne blive lige saa fin som sidste Aar. Sidste Konkurrencedag er Søndag den 15. August, saaledes at Resultatet kan foreligge til Flyvedagen.

Ved Redaktionens Slutning var Stillingen den, at i den lille Klasse førte Ole Olesens

Hold fra Sportsflyveklubben efter tre Konkurrencer med 1.22 i Gennemsnit. I A2 var Høst-Aaris's Hold fra Odense færdig med 2.32 i Gennemsnit, men man har jo Lov at flyve videre og forbedre Resultaterne. A3 laa længst bagude; her førte Vejle med kun 1.31.

»Aeroplane Spotter« gaet ind

Det lille engelske Blad »The Aeroplane Spotter«, der blev startet under Krigen for at lære Folk at kende Typer, er gaet ind. Da det ikke maatte have Annoncer, har det givet et stort Underskud.

Flere C-Diplomer

Det vælter ind med C-Diplomer i Aar. Sidst har følgende erobret dette vort højeste Diplom: H. Krogh, Skjolddelev, Paul Jepsen, Vejle, Kurt Rønnow Petersen, Vejle, Willy Simonsen, Ringsted, H. Jönsson, Ole Olesen, Erik Jacobsen og Hans Kløve Lassen, alle København.

Ostermanns Helikopter gæster Danmark

Under Dyrskuet paa Bellahøj (1.—4. Juli) og det store Fællesdyrskue i Odense (9.—11. Juli) foretog den svenske Bell Helikopter en Række straalende Demonstrationsflyvninger. De første Dage blev den fløjet af Lenart Ostermann og derefter af Sune Waltmann.



Catalina som Trafikflyvemaskine. Air France anvender Consolidated Catalina-Amfibier som Trafikflyvemaskiner paa Ruterne over det karibiske Hav.

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

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

ENESTAAENDE RESULTAT

„METEOR IV“s Kampkraft: Alle R. A. F.s Fighter Command's Eskadriller, som er udstyret med Nærjagere, faar efterhaanden deres Materiel ombyttet med den nyeste Type af Gloster Meteor Reaktorjager, Mark IV, med hvilken Storbritannien i 1945 og 1946 satte Hastighedsrekorder paa over 960 km i Timen. Meteor IV, som er udstyret med to Rolls-Royce Derwent V Reaktorer, hver paa 1590 kg Trækkraft, er den hurtigste Jager, der indtil Dato nogetsteds i Verden har været anvendt til praktisk Tjeneste i en Eskadrille.

„The Times“ 2. 4. 48.



ROLLS-ROYCE

Aero

MOTORER

FOR FART OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPRÆSENTANT: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . POUL ANKERSGADE 2 . KØBENHAVN K.

- overalt hvor det gælder...

DUNLOP

Abonnenter paa FLYV

erindres om Indbetaling af Aarsabonnementet, Kr. 6,00. Ved rettidig Indbetaling undgaar De Standsning i Forsendelsen og sparer Opkrævningsporto.

FLYV's Forlag

Vesterbrogade 60 . København V.



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8—13

De nye 1/10 HK. Thorning Dieselmotorer



Samlet og prøvekort . Kr. 78.00
Samlesæt u. Propel . . . 55.00
Propeller i Bøgetræ . . . 8.50
Afdrejede Svinghjul . . . 8.35
Brændstof pr. Dunk . . . 1.65
+ Porto. — Katalog . . . 0.25
GREIG - Rilsingsvej 30 - Odense

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

NU har vi igen Lister i alle Maal.

Balsafiner *haves.*

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

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

SKOLEGLIDER

med fast Baad, brugt, men velholdt, sælges billigt kontant eller byttes med andet Materiel.

Dansk Aero A/S, Christoffers Alle 81—83, Søborg.

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. K. Ørum-Jensen, Aalborg, Tlf. 4070.
Sekreter: William Nielsen, Tlf. Ryvang 5615, midl. Kontor: Henrik Ibsensvej 31 A St. V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.
Formand: Direktør Ejnar Dessau.
Sekreter: Civilingeniør E. Eckert.
Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29, Odense. Telf. Odense 5401.
Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekreter: Jørgen Gamst, »Paradisgaarden«, Glostrup. Telf. Omegnen Avedøre 60.

Danske Flyveres Skovtur

Foreningen Danske Flyveres Skovtur, som plejer at finde Sted i Begyndelsen af Juli, er i Aar blevet udsat til Slutningen af August (21. eller 28.). Nærmere Meddelelse om den fastlagte Dato vil tilgaa Medlemmerne skriftligt.

*

Tour de France aflyst

Den store Motorflyverkonkurrence »Tour de France aérien«, som skulde have fundet Sted fra 27. August til 7. September, kan paa Grund af administrative Vanskeligheder ikke gennemføres i Aar. Der skulde have deltaget Hold fra forskellige Lande, og et dansk Hold paa 5 Flyvemaskiner var godt i Gang med Forberedelserne til denne meget krævende og lærerige Konkurrence.

*

Svæveflyvning er dyrt

Aar for Aar stiger Priserne for Svæveflyvningen, ikke alene fordi Priserne paa Svæveplaner og Priserne paa Benzin m. m. stiger, men ogsaa fordi man efterhaanden har faaet regnet ud, hvad det i Virkeligheden koster, naar alt skal medregnes.

Sportsflyveklubbens Svæveflyvesektion har efter nogle Undersøgelser sat Aarets Priser for Skolerne til 200 Kr. for B-Diplom (op til 25 Starter) og 300 Kr. for C-Diplom (do.). Sektionsmedlemmerne, der alle skal have mindst C, betaler 20 Kr. pr. Maaned, 3 Kr. pr. Start og 20 Øre pr. Flyveminit.

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

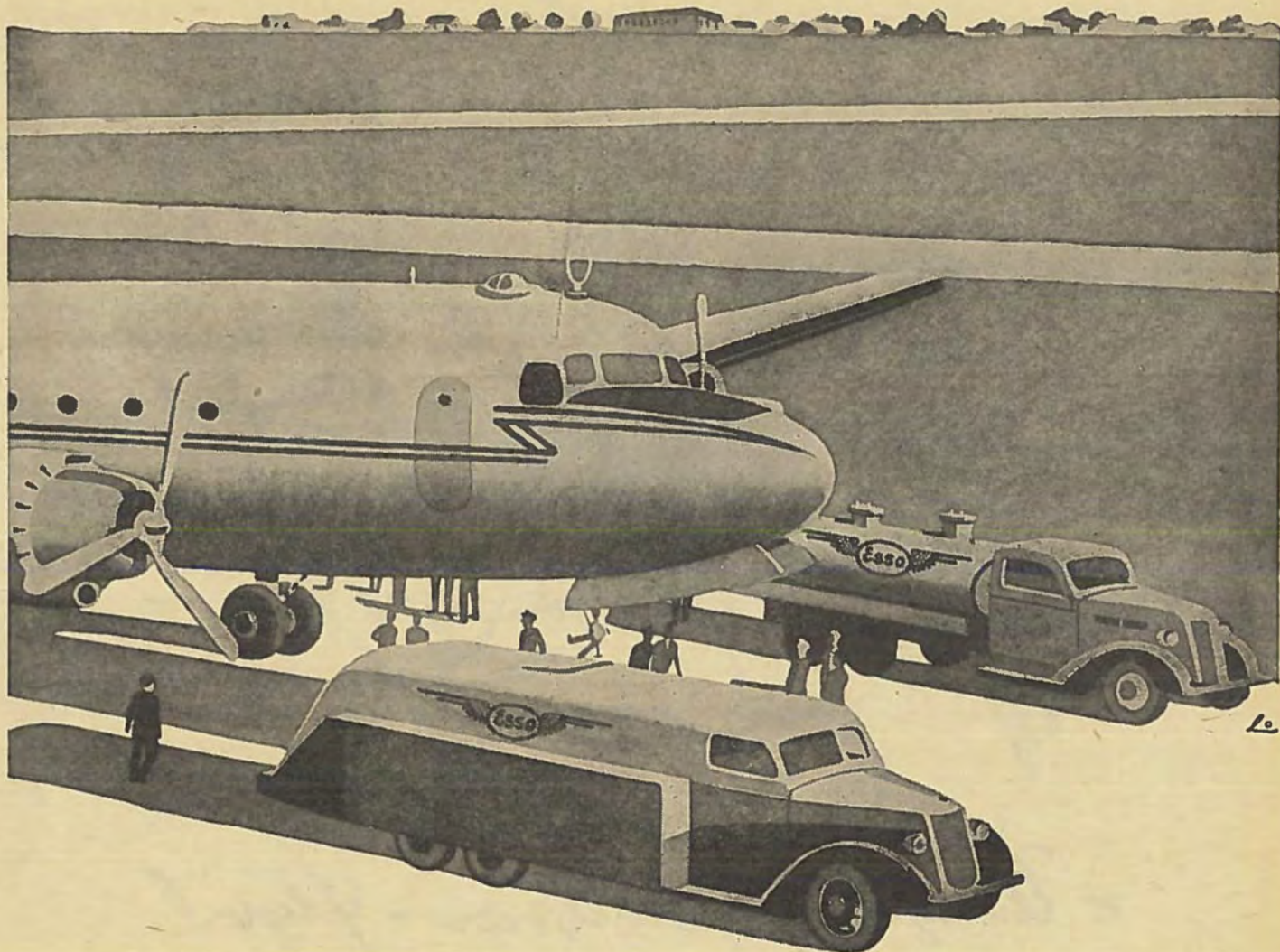
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Undgå rejsebesvær - flyv!

Ofte er rejser besværlige, langvarige og trættende. Men med SCANDINAVIAN er rejsen en fornøjelsestur på timer. Med sin store flåde af moderne maskiner har Scandinavian et net af ruter, der omspænder det meste af kloden. Selv den længste rejse er næsten en svitetur. Maskinerne byder på en gennemført rejseleksus — behagelige, dybe lænestole, god plads med frit udsyn, frisk tempereret luft og stewardesser, der sørger for netop Deres velbefindende. Tidsbesparende, behageligt, luksuøst — veloplagt til målet: flyv med Scandinavian.



SCANDINAVIAN **AIRLINES SYSTEM**

SEKTION DDL



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

EJVIND CHRISTENSEN
BOGTRYKKERI & FORLAG
Telf. 13.404 - Postgiro 23.824

FLYV

Nr. 9

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE



Taktiske
Lufttransporter

★

Svæveflyve-
konkurrencerne
i Samaden

★

Flyvedagen

★

Nye
Flyvemaskinetyper

★

Rekorder i Vandel

★

„Jokum“



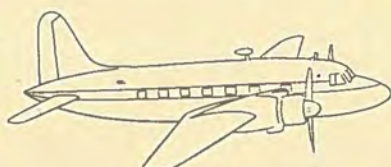
Klar til Start:

Franskmanden Branciard i sin Air 101
ved Starten i det skønne Landskab ved
Samaden i Schweiz.



Skabere af Flyvningens Historie

Under to Verdenskrige, og i Fredsaarene ind imellem, har Vickers-Armstrongs Konstruktørers Fremsynethed og deres Ingeniørers Dygtighed været ansvarlig for mange af Flyvningens betydningsfulde Fremskridt. Den høje Standard i Konstruktion og Udførelse, som er fastlagt ved Flyvemaskiner som „Vimy“ — den første Maskine, der fløj over Atlanten — „Wellington“ Bombemaskinen, og den berømte „Spitfire“ Jager, opretholdes i Dag af nye Krigsflyvemaskiner og Trafikflyvemaskiner, indbefattende:



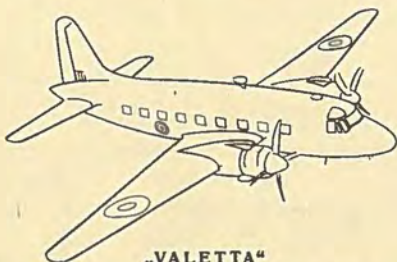
„VIKING“

Englands første Efterkrigs-Trafikflyvemaskine . . . og stadig den sikreste, mest økonomiske tomotorede Passagerflyvemaskine. Benyttet af 14 berømte Luftfartsselskaber . . . enestaaende populær blandt Passagererne for sin Komfort og støtte Flyvning.



„ATTACKER“

Englands hurtigste og mest manøvreedygtige enkeltmotorede Reaktor Jager . . . har med Held landet paa Hangarskibe . . . vandt i Februar 1948 den internationale 100 km Rekord for lukket Bane med 908,89 km i Timen.



„VALETTA“

En militær Transportmaskine specielt konstrueret til Brug for Tropper, Fragt, Faldskærmsjægere, Slæbemaskiner for Svæveplaner, Forsyningsmaskine eller Ambulance. Kan tage 36 Soldater over en Distance af 485 km . . . 20 Faldskærmsjægere og ni 160 kg Beholdere over 650 km . . . eller 2475 kg Fragt mere end 2400 km.



„SPITFIRE“ ØVELSESMASKINE

Denne Maskine, som viderefører „Spitfire“s store Traditioner og forsyner Piloterne af i Morgen med den mest effektive to-sædede trainer, er gjort fuldkommen gennem 10 Aars Udvikling og mange Tusinde Timers aktiv Flyvning over hele Verden.

Vickers-Armstrongs

Limited

AVIATION SECTION . VICKERS HOUSE . BROADWAY . LONDON . ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København



FLYV



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

Nr. 9

September 1948

21. Aargang

Arbejdet for Privat-Motorflyvningen

UDENLANDSKE Privatsflyvere har flere Gange slaaet Telt op og overnattet i Kastrup. Det er i og for sig ingen Fejl, men fører ind paa Betragtninger angaaende vor Privatsflyvning.

Det centrale Arbejde for Motorflyverne har hidtil ladet noget tilbage at ønske. Dansk Motorflyver Union har ikke opfyldt sin Mission, og ved sidste Repræsentantskabsmøde var der da ogsaa Flertal for at søge en nærmere Tilknytning til Selskabet. Dette skulde kunne passe ind i de Reorganisationsplaner, som man antagelig nu efter Ferietiden genoptager Arbejdet paa.

Danske Privatsflyvere har nydt udstrakt Gæstfrihed i mange Lande, men har hidtil ikke kunnet gøre Gengæld i større Omfang. Næste Aar maa vi arrangere noget.

Det vilde være ønskeligt, om vi herhjemme paa lignende Maade som mange Steder i Udlandet kunde gøre noget mere for udenlandske Sportsflyvere, men dette kræver bl. a. en Flyveplads, hvor Selskabet har Repræsentanter til Stede — og maaske ogsaa nogle Lokaler. Forhaabentlig lykkes det ogsaa at faa dette gennemført i en ikke alt for fjern Fremtid. Naar først den rigtige Sportsflyveplads er blevet til Virkelighed, og Sportsflyvningens Organisationsforhold har fundet den rette Form, skulde det ogsaa være muligt at etablere en Service, som vil kunne tilfredsstille alle Parter.

FLYV

Betragtninger over taktiske Lufttransporter



Fairchild C-82 Packet er specielt konstrueret som Transportflyvemaskine. Med to 2100 HK Pratt & Whitney Motorer og en Fuldvægt paa 22 Tons kan den bære 8 Tons over 800 km eller 6,2 Tons over 2400 km med en Rejsefart paa 350 km/T.

En af de forenede Staters mest erfarne Officerer med Hensyn til luftbaarne Tropper, Chefen for 9' Luftstyrke Generalmajor Old, har i det amerikanske Tidsskrift »The Pegasus« skrevet en Artikel om dette Emne, som »Flyv« herved bringer i Uddrag.

JEG tror ikke, at strategiske Luftangreb med Atombomber eller langtrækkende Rakethomber kommer til at vinde den næste Krig. Jeg tror heller ikke, at det vil være muligt at transportere en luftbaaret Hærstyrke dybt ind i Fjendeland i Løbet af M plus 3 Maaneder og ødelægge Fjendens Muligheder for Gennemførelse af Krigen. Begge Dele vil blive Faser i Krigen, og de vil sikkert ogsaa blive forsøgt. Paa et tidligt Tidspunkt af en Krig vil vi i hvert Fald ikke kunne gennemføre nogen luftbaaret Operation af større Betydning, fordi vi mangler det tilstrækkelige Materiel. Krigen i Luften maa vindes, inden det bliver muligt at gennemføre luftbaarne Operationer i større Stil.

Vi er selvfølgelig i høj Grad interesseret i at forberede os til Fremtidens Krige. Vi maa se frem i Tiden, men saa usikre, som Ver-

denssituationen er i Dag, er vi mest interesseret i at være klar til at kunne tage en Krig, som maatte komme i næste Uge eller næste Aar. Vi maa være realistiske og objektive i vore Forberedelser. Vi har ikke Raad til at tro, at en Krig ikke vil udbryde de første fem Aar; vi maa ikke basere vore Planer paa denne Antagelse, og vi maa heller ikke regne med at kunne udnytte Materiel og Udstyr, som vi haaber at have til den Tid.

* * *

Transportluftfartøjer er meget mobile. Under den sidste Krig var deres Mobilitet saa stor, at vore Kommandomyndigheders Organisation slet ikke var i Stand til at udnytte deres særlige Egenskaber. Transportluftfartøjer kan hurtigt samles for at blive sat ind paa en eller anden særlig Opgave og derefter returnere til deres oprindelige Hjemsteder, men det kræver, at de nødvendige Organisationsled er til Stede.

Jordstyrkerne har hidtil fulgt den Politik at lade fremstille Materiel uden Hensyn til, om det kan transporteres ad Luftvejen, og

saa har de regnet med, at Luftstyrkerne anskaffede det flyvende Materiel, som skulde bruges til Transporterne. Det er først fornylig, at Jordstyrkerne har haft deres Opmærksomhed henvendt paa Nødvendigheden af at tage Lufttransportmulighederne med i Betragtning ved Konstruktionen af deres Materiel. Alt for mange af Jordstyrkernes Officerer er endnu ikke klar over, at det vil være umuligt for Luftfartsindustrien at fremstille alle de tunge Transportluftfartøjer, som de mener at faa Brug for i Tilfælde af Krig.

* * *

Alle de luftbaarne Operationer, som blev gennemført under den 2^{de} Verdenskrig, var handicappet af Manglen paa tilstrækkelig Ildkraft, fordi alt Skyts større end den 105 mm Haubits var alt for tungt til at blive landsat pr. Faldskærm eller pr. Glideplan.

Den tyske 88 mm Kanon kunde skyde gennem Pansret paa alle de Kampvogne, der blev anvendt under sidste Krig. Det vil sige, at vi maatte slæbe rundt med en Masse unødvendigt Panser i vore tunge Kampvogne. Hvorfor kan vi ikke konstruere en lille, mobil, hurtiggaaende Kampvogn paa 10 Tons eller derunder, udstyret med en 76 mm Kanon og lige tilstrækkelig pansret til at beskytte Besætningen mod Beskydning fra Haandskydevaaben og Granatsplinter? Den Slags Materiel vilde med Lethed kunne transporteres ad Luftvejen til et Brohoved, og det vilde kunne yde den Ildkraft og Beskyttelse mod Kampvognsangreb, som vi har savnet.

Jeg synes, at det er mere logisk og fornuftigt at konstruere det Materiel, der skal bruges paa Jorden, saaledes at det egner sig til at blive transporteret ad Luftvejen, fremfor at bygge nogle kæmpenæssige Luftfartøjer, som skal transportere Jordstyrkernes Materiel, der slet ikke er fremstillet med Mulighederne for Lufttransport for Øje.

Paa en enkelt Undtagelse nær er alle de Transportluftfartøjer, der med Fordel kan benyttes, bygget som luksuøse Luftlinere til civil Lufttrafik, og senere er de blevet tilpasset de militære Krav. De har ganske vist den nødvendige Bæreevne, men det militære Materiel, som de kan transportere, er begrænset af Kroppens Konstruktion. Desuden er Løstning og Losning noget vanskelig paa Grund af Kroppens ret store Højde over Jorden. For at have den nødvendige Transportluftflaade i Beredskab til militære Formaal er det efter min Mening nødvendigt, at mindst 50 pCt. af alle civile Ruteflyvemaskiner i første Række bør konstrueres efter det militære Behov for derefter at blive tilpasset Anvendelsen paa de civile Lufruter.

Med Hensyn til Luftfartøjernes Størrelse er der en Grænse for, hvor store de bør være, naar de skal kunne anvendes til taktiske Operationer. Naar man tænker paa Transportluftfartøjernes Anvendelse i Kampzonen, er der flere Faktorer, der maa tages Hensyn til, bl. a. Saarbarheden over for fjendtlige Jagere og Luftværnsild, Fremstillingsomkostningerne baade med Hensyn til Antal Arbejdstimer og Materialer, Driftsomkostningerne pr. Ton-Kilometer og Jordorganisationer. Det bedst egnede Luftfartøj til taktiske Transporter bør kunne medføre en største Nyttelast paa ca. 12.500 kg.

De amerikanske Luftstyrker koncentrerer sig i Øjeblikket om to Størrelser af Trans-

portluftfartøjer til taktisk Brug: et i 8 til 10 Tons Klassen og et i 25 Tons Klassen. I førstnævnte Tilfælde er Typen C-119, som Fairchild bygger, og som vil være i Serieproduktion i Slutningen af indeværende Aar, det mest praktiske. Det kan medføre en Last paa 10 Tons, og dets Flyvestrækning er 2400 km. Andre Firmaer er i Gang med at konstruere militære Transportluftfartøjer i 25 Tons Klassen.

Til strategiske Transporter skal bruges endnu større Luftfartøjer, og hertil er Typen C-99 velegnet. Det har en Fuldvægt paa ca. 135 Tons, og dets Lastevne er ca. 72 Tons.

* * *

Anskaffelsen af Transportluftfartøjer til militær Brug maa foretages i god Tid. Hvis vi skulde blive indviklet i en Krig, maa vi først og fremmest tilstræbe at vinde Krigen i Luften. Vi maa tilkæmpe os og vedligeholde Overlegenheden i Luften. Baade vor og vore Allieredes Flyvemaskineindustrier vil blive spændt haardt for, og de vil faa nok at bestille med at tilfredsstille vort Behov af Jagere, Bombere og Transportluftfartøjer. I Begyndelsen maa alt sættes ind paa at producere Jagere og Bombere, for at vi kan vinde Krigen i Luften, og naar saa man kan øjne denne Sejr, kan Industrien hellige sig Bygningen af Transportluftfartøjer.

* * *

Naar der lægges Planer for en fremtidig Krig, maa man regne med, at en Angriber raader over Atombomber og Raketbomber, og at han vil anvende begge Dele for at nedkæmpe et eventuelt Luft-Brohoved i eget Territorium, selv om det skulde koste Tusinder af hans egne Landsmænd Livet.

Hvilken Opgave vil en luftbaaret Operation nu kunne faa i en fremtidig Krig? Da luftbaarne Operationer ikke kan gennemføres i større Stil, førend Krigen i Luften er blevet vundet, fordi man simpelthen mangler det nødvendige Materiel, vil saadanne

Operationer først finde Sted paa et Tidspunkt, hvor Fjenden er ved at være slaaet ud. Opgaven kan saa bestaa i at etablere et Luft-Brohoved for herfra at demoralisere Fjenden og fremtvinge Krigens Afslutning. Paa dette Stadium af Krigen vil de fjendtlige Luftfartøjer praktisk talt være ude af Sagen, og det skulde være muligt at trænge saa dybt ind i Fjendeland, som Transportluftfartøjernes Rækkevidde tillader. Luft-Brohovedet maa imidlertid sikres mod tilfældige Angreb, og der bør helst ogsaa stationeres Jagere inden for Brohovedets Omraade. Dette bør derfor være saa stort, at der kan stationeres en Jagerstyrke i Omraadet.

Man maa regne med, at Sprængbomber, Brantlbomber og Atombomber kan ødelægge ethvert industrielt Anlæg, som er anbragt oven over Jorden. Derfor kan man gaa ud fra, at fjendtlige krigsindustrielle Anlæg, Fabrikker til Fremstilling af Atombomber, Startanlæg for Raketbomber og mange andre vigtige Installationer vil blive indrettet under Jorden. Det vil være muligt at indsætte mobile Kampstyrker ad Luftvejen i disse Omraader med den Opgave at ødelægge de underjordiske Anlæg.

* * *

Troppetransportluftfartøjer kan operere i meget koldt Vejr; men der maa træffes Foranstaltninger baade med Hensyn til Motorer og Mandskab. Det første er ikke saa svært at iværksætte, det er værre med Personellet. Erfaringen har vist, at en Faldskærmsoldat eller en Luftinfanterist ikke er meget værd, naar Temperaturen er under + 35 Grader Celsius. Han kan heller ikke klare den ret længe, med mindre han kommer under Tag og faar noget varmt Mad. Det vil sige, at en luftbaaret Styrke i meget koldt Vejr først og fremmest maa tilkæmpe sig Ly for alt det lufttransporterede Mandskab. Hos os foretages hver Vinter Øvelser under arktiske Vejrforhold for derved at opnaa de nødvendige Erfaringer med Hensyn til Udstyr og Materiel.



Packet er meget praktisk indrettet til sit Formaal, saaledes at Lasten nemt kan køres ind i den rummelige Krop. Den kan ogsaa bruges til at transportere 42 Faldskærmsoldater eller 34 Patienter paa Baarer, som kan installeres paa 20 Minutter.

THE NEW TYPE 170 FREIGHTER



De Forbedringer i Konstruktion og Hestekraftydelse, som nu er indført, sætter „Bristol“

NYE Type 170 i Stand til at bære mere Fragt ... længere ... hurtigere og billigere.

I Dag kan der bydes Erhvervsflyvningen en største betalende Last paa omtrent 5 Tons —

og en største Rækkevidde paa 2400 km.

Disse Fordele med deres direkte og gunstige Indflydelse paa Luftfartøjets Indtjeningsevne gør „Bristol“ NYE Type 170

til den bedste kommercielle Flyvemaskine Konstruktion, som eksisterer i Dag.

En Brochure med alle detaljerede Oplysninger vil paa Opfordring blive sendt til enhver interesseret.

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND
 Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.



FAI's internationale Konkurrence i Samaden

Svenskeren Per Axel Persson blev Nr. 1

Samaden 1948 var en Oplevelse, selv for en Tilskuer. Det var den største og mest krævende internationale Svæveflyvekonkurrence, der nogensinde har været afholdt. Oprindelig skulde Svæveflyvningen optages paa Programmet ved Olympiaden i Finland 1940, og hertil blev den tyske Meise udtaget og omdøbt til Olympia. Men 1940-Olympiaden blev ikke til noget. Man forsøgte nu at faa Svæveflyvningen med i England i 1948, men stødte paa Vanskeligheder. Dels var Svæveflyverne ikke meget for at flyve paa samme Type, dels var de olympiske Amatørregler ganske umulige at overføre til Svæveflyvningen, og derfor besluttede FAI at lade afholde en international Svæveflyvekonkurrence uafhængigt af Olympiaden, men paa samme Tid og Sted. Englænderne maatte imidlertid opgive det omfattende Arrangement, som Sverige og Schweiz saa tilbød at paatage sig. Schweiz, der allerede havde gode Erfaringer fra en mindre international Konkurrence sidste Aar, løb af med Sejren, og FAI-Konkurrencen fandt derfor Sted de sidste to Uger af Juli fra Flyvepladsen ved Samaden, kun et Par Kilometer fra St. Moritz, hvor Vinterolympiaden fandt Sted.

Organisation.

Aero-Club der Schweiz, som er berømt for sin fænomenale Organisation, havde sat alle Sejl til for at gennemføre dette store Arrangement, hvis Budget laa paa væsentligt over 100.000 Kr. Den energiske unge Generalsekretær A. Gehrig havde sat hele sit dygtige Personale ind, uanset om de ellers beskæftigede sig med Model- eller Motorflyvning, og han blev hjulpet af en stor Stab af frivillige Hjælper. Alt klappede da ogsaa perfekt. I den aarle Morgen startede en gammel militær C 35, en Udvikling af Fokker C-V, og klatrede med sine meteorologiske Instrumenter fra den 1700 m højt beliggende Flyveplads op til 7000 m Højde. Samtidig indløb pr. Telefon, Radio og Fjernskriver Meldinger til Konkurrencens Meteorologer, som ved Konferencen med Flyverne ved 9-Tiden kunde give netop de Oplysninger, som Svæveflyvere har Brug for. — Starterne foregik gerne fra Kl. 10. Der anvendtes to franske Ford-Dobbeltspil og to Jeeps, som hver med fuld Fart samtidig trak to Wirer fra et Spil tilbage. Kapaciteten var 40 Starter i Timen, hvis Deltagerne var hurtige nok til at bringe Planerne frem. Det schweiziske Militær, som ellers ikke støtter Svæveflyvningen, havde ialt stillet 6 Jeeps og to Fieseler Storch til Disposition.

Jerntæppet over Tærerne.

Konkurrencen blev ikke helt saa international som ventet. Jerntæppet generede. Af de fire polske Deltagere naaede kun een frem og uden Plan. Schweizerne laante ham dog et, men saa kom der Telegram fra Polen, at han ikke maatte flyve! De seks tjekkiske Deltagere havde været ganske klar til Start, men havde til Slut ikke kunnet faa Valuta, sagde de. Nogle Stykker kom dog frem som Observatører. En Italiener deltog et Par Dage med en gammel Type og uden meget Held. Da hans Schweizerfrancs slap op, rej-

Øverst en Moswey III, dernæst en Storch, der slæber Svæveplan over Bjergtoppen, Lamberts Air 100 i Start, Philip Willis' Slingsby Kirby Gull IV, Svæveplaner paa Pladsen om Morgenen (forrest en WLM-1) og nederst et Kig paa Samaden taget 600 m oppe fra Muottas Muragl.

ste han hjem, selv om han havde kunnet blive som Gæst. Tilbage blev da følgende:

1 Ægypter, 3 Spaniere, 2 Finner, 6 Fransk-mænd, 6 Englændere, 2 Svenskere og 6 Schweizere, ialt altsaa 26.

Amerikanerne kom ikke. Der kom dog en privat Observatør, Mr. Serafin, som kom direkte fra de meget vellykkede (og økonomisk indbringende) Konkurrencer i Elmira. Han var i Samaden tre Dage efter at have forladt Elmira! Paa vort Spørgsmaal om, hvorfor USA ikke deltog, svarede han, at det var et fornuftigt Spørgsmaal, hvorpaa der ikke kunde gives et fornuftigt Svar.

Der havde maaske været et fornuftigt Svar paa, at Danmark ikke deltog, f. Eks. at vi ikke havde haft Raad. Men der er ingen Undskyldning for, at vi ikke af alle Kræfter har gjort et hæderligt Forsøg paa at faa et Par af vore bedste Svæveflyvere med. Vi har Folk, der er tilstrækkeligt kvalificerede, og vi burde have forsøgt at vise Flaget og at vinde Erfaringer og Bekendtskaber.

Typer.

Hvilke Typer anvendtes? Den tyske Weihe blev anvendt af Spanien, England, Sverige i ialt 6 Eksemplarer, mens den næsten ens ud-sende franske Air 100 ogsaa blev anvendt i 6 Eksemplarer af Ægypten, Frankrig og Schweiz. Endvidere var der af Olympia-Ty-pen to engelske samt en schweizisk, der blev fløjet af en Finne. Franskmandene havde to Nord 2000, der er nogenlunde i samme Klasse, Spanierne havde en Kranich, Englæn-derne to af den nye Slingsby Gull IV, og endvidere fløj tre Schweizere Moswey III og to Schweizere og en Finne den nye schweiziske WLM-1.

Uvante Forhold.

Inden vi gaar over til den desværre kun kortfattede Omtale af Konkurrencerne, som vi kan faa Plads til, skal der lige siges et Par Ord om Flyveforholdene, der jo i et Bjerg-land som Schweiz afviger betydeligt fra vore og de fleste andre Landes. Det viste sig iøvrigt, at kun Franskmandene og Schweizerne havde virkelige Bjergertaringer.

Starten foregik som nævnt ved Spilstart til 2-400 m Højde, hvorfra Flyverne i de fleste Tilfælde svingede fra Flyvepladsen hen mod en af Bjergskraaningerne, hvor der var Skræntopvind, naar Malojavinden blæste. Malojavinden opstaar ved, at kølig Luft fra Ita-lien suges op gennem Dalen, naar Termikken er begyndt, og den oprindelige Luft stiger til Vejrs. Paa Grund af de mange Bjerge og Dale er Skræntvindforholdene ofte meget vanskelige. Fra Skræntvinden, i hvilken man kan komme op mod 1000 m til Vejrs, naar Forholdene er gode, kan man saa fortsætte paa termisk Flyvning. Iøvrigt følger man da i de fleste Tilfælde stort set Dalene, men Krydsninger af Bjergene kan ogsaa til Tider finde Sted.

Konkurrencen aabnes.

Mandag den 19. Juli var officiel Aabningsdag, men mange af Holdene havde været der en Uge eller to før for at sætte sig ind i Forholdene, og de fik trods daarligt Vejr dog noget ud af det — saaledes fløj Englænderne ialt 110 Timer. Deltagerne blev budt velkom-men bl. a. af FAI's Præsident, Lord Brabazon. Tirsdag gik det saa løs for første Gang. Man begyndte forsigtigt med en Maalflyv-

ning til Davos (33 km) og retur kombineret med Højde. Af 28 Deltagere naaede 26 frem og 23 tilbage. Franskmanden *Branciard* landede først igen i Samaden, men blev placeret langt nede, da han ikke havde vundet meget Højde. Det havde derimod hans Landsmand Lambert, der havde vundet 4710 m, d.v.s. været næsten 7000 m over Havet. Guld-C-Flyver Nr. 3, Englenderen *Philip Wills* havde naaet næsten lige saa meget, men



Per Axel Persson.

havde en Fejl i Barografen, som han mod Sædvane kun medførte een af, saa han blev placeret langt nede, men tog det flegmatisk og flyttede bare Piben over i den anden Mundvig, da han opdagede det. Verdensrekordindehaveren i Højde, Svenskeren *Per Axel Persson*, blev Nr. 2 med 3930 m Højdevinding, Englenderen *Welch* Nr. 3 og den unge Finne *Haltiala* Nr. 4.

100 km Maalflyvning paa korteste Tid.

Onsdag fulgte et veritabelt Væddeløb i Svæveplan. FAI har som bekendt oprettet en ny international Rekordklasse af denne Art. Maalet var den 109 km mod Nord beliggende Flyveplads Altenrhein ved Bodensøen. 18 Flyvere naaede trods ret vanskeligt Vejr frem i Tider, der varierede fra 1 Time 40 Min. for Vinderen, der igen blev Lambert, Frankrig, til lige over 5 Timer for Nr. 18, Englenderen *Nicholson*. Nr. 2 blev den kendte Schweizer *Siegbert Maurer*, kun 64 Sekunder langsommere end Lambert. Svenskerne *Magnusson* og *Persson* fulgte derefter. Lamberts Rejsefart blev saa høj som 65 km/T, hvilket er en virkelig Præstation.

100 km Trekantflyvning.

Torsdag fulgte endnu et 100 km Væddeløb, men paa Trekantbane — ogsaa en ny FAI-Rekord. Startpunktet var afmærket paa Toppen af Bjerget Muottas Muragl (2451 m), som ligger lige ved Pladsen, og Vendepunkterne var Weissfluhjoch (2693 m) ved Davos og Piz Curvér (2752 m), der ligger godt 30 km VNV for Samaden. Man kunde flyve hvilken Vej rundt, man vilde, og det var tilfaldt at flyve flere Gange. 25 naaede rundt første Gang, mens af 13 startende kun een naaede rundt anden Gang, da Vejret blev daarligere. Det var *Maurer*, der vandt med 1 Time 26 Min., 6 Min. hurtigere end i første Omgang. Det giver en Hastighed af 70 km/T. Nr. 2 blev Franskmanden *Nottéghem*, Nr. 3 *Schachenmann*, Schweiz, og Nr. 4 *Valette*, Frankrig — alle Folk med Erfaring i Bjergflyvning. *Persson* brugte en Time til at finde et af Vendepunkterne og blev Nr. sidst.

Efter disse tre Dages Konkurrencer førte i den samlede Konkurrence Lambert med over 15.000 Points. *Persson* laa trods alt som Nr. 2 med godt 13.000. Herefter fulgte Englenderen *Welch*, Schweizeren *Kuhn*, Spanieren *Juez*, *Haltiala* og *Magnusson*.

Højdeflyvning i Skræntvind og Bølger.

Fredag skulde der være ren Højdeflyvning, men Vejret var meget daarligt uden Termik. Ved Udnyttelsen af Skræntvinden naaede de fleste lidt over 1000 m op, men kun et Par gik i Blindflyvning under Udnyttelse af en

Bølge lidt højere oppe. *Schachenmann* naaede 1710 m, *Kuhn* 1670 og Franskmanden *Lethoré* 1160, mens *Persson* blev Nr. 4 med 1475 m. Det gav kun meget faa Points og ændrede ikke Placeringen af de første 16.

Rundflyvning med Højde og Hastighed.

Lørdag blev en svær Dag. Deltagerne skulde flyve en 55 km Bane med fire Vendepunkter igennem to Gange med Landing i Samaden efter hver Gang. Første Gang talte Højden, anden Gang Hastigheden. 16 naaede første Omgang, men kun 4 naaede rundt den anden Gang. *Schachenmann* vandt. Han kom rundt paa 1 Time 22 Min. Nr. 2 blev *Magnusson*, Nr. 3 *Alwin Kuhn* og 4 *Valette*. Størst Højdevinding havde Spanieren *G. Juez* med 2850 m.

I den samlede Konkurrence førte herefter *Kuhn* (den første, der besejrede Matterhorn i Svæveplan), *Magnusson*, *Lambert*, *Persson* og *Juez*.

3 Dages Maalflyvning.

Søndag den 25. var Hviledag, hvilket bl. a. var nødvendigt, da alle Lørdag Aften havde været til et sent Bal i St. Moritz! Iøvrigt var Vejret ogsaa daarligt, saa det passede godt.

Mandag, Tirsdag og Onsdag foregik saa Distanceflyvningskonkurrencen, til et angivet Maal. Hver Deltager kunde starte saa ofte, han vilde, og hans bedste Resultat talte til Slut. Der blev givet Points for Distance med 30 pCt. ekstra, hvis man landede paa Maalet. Der var 80 Maalflyvepladser at vælge mellem i Schweiz, Frankrig og Italien. Der var Højtryksvejr med svag sydøstlig Luftstrøm. Som Maalflyvepladser angaves Pladser baade i Nordschweiz, Vestschweiz og Italien. *Maloja*-vinden svigtede, men ved Middagstid kom de fleste væk i Termik. Det varede dog ikke længe, inden Landingsmeldingerne strømmede ind, de fleste under 100 km, nogle under 50. Vejrforholdene havde været svære. Efterhaanden steg Spændingen, man blev endog lidt urolig, fordi de sidste ikke meldte sig. Men saa kom de: Spanieren *Ara Torrell* landede som eneste Mand i Maalet Sion, 200 km borte. *Schachenmann* og Franskmanden *Fontailles* kom begge længere, henholdsvis 235 og 225 km, men ikke til Maalet. Ægypt-



Schachenmann (i sin Air 100) snakker med *Kuhn* før Starten. Bemærk Startwiren, der befæstes i begge Kropsider i Højde med Tyngdepunktet.

teren *Kamil*, som har Guld-C Nr. 35 og er meget populær, naaede næsten sit Maal Altenrhein (105 km), og *Persson* fløj 103 km.

Tirsdag var en daarlig Dag. *Maloja*-vinden begyndte først Kl. 14. Næsten alle opgav og landede paa Pladsen. Kun *Kuhn*, der havde fløjet 63 km den første Dag forbedrede sin Stilling ved at flyve 88 km mod Nord.

Saa kom Onsdag, den største, bedste, men mest skæbnesvangre Dag. Flertallet meldte sig ret hurtigt efter den gode Start om Formiddagen og kom under 100 km. Langsomt steg Præstationerne. Dog kun to naaede deres Maal: *Persson* landede i Genève, 295 km borte. Han havde rigelig Højde og kunde let have faaet sit Guld-C, men Konkurrencen var vigtigere. *Schachenmann* landede paa Maalet i Lausanne (252 km). *Kuhn*, *Valette*, *Maurer* og *Magnusson* fløj ligeledes over 200 km. Ved Aftenstid maalede imidlertid Melding fra to Englændere, der som deres Landsmænd var gaaet mod Italien. Sent paa Aftenen kom der Meddelelse om, at *Christopher Nicholson* under Skyflyvning var fløjet mod en Bjergvæg og havde brækket et Ben. 4 Timer senere døde han. Flagene vajede paa halv næste Morgen, som var Hviledag. Stemningen var mat. En stor Eftersøgningsaktion var ved at blive sat i Gang efter *Donald Greig*, da der indløb Efterretning om, at ogsaa han var blevet dræbt efter at være fløjet mod et Staalkabel, der var spændt ud over en Dal.

Efter Maalflyvningskonkurrencen var *Persson* kommet over *Kuhn* og *Schachenmann*, mens *Magnusson* var Nr. 4.

Man talte om at aflyse Konkurrencerne paa Grund af Ulykkerne, men baade Svenskerne, der havde Føringen, og ogsaa Englænderne holdt paa, at der skulde flyves videre.

Fredag den 30. blev der derfor udskrevet en Returmaalflyvning kombineret med Højde. Da Maalet imidlertid var indhyllet i Skyer, naaede ingen frem dertil, men Højden talte. *Schachenmann* vandt med 3940 m, *Persson*, *Kuhn* og *Phillip Wills* fulgte.

Slutresultatet blev dermed:

P. A. Persson, Sverige, Weihe	27086 P.
M. Schachenmann, Schweiz, Air 100	26258
Alwin Kuhn, Schweiz, Moswey III	25970
A. Magnusson, Sverige, Weihe	22319
T. Ara, Spanien, Weihe	22169
H. Lambert, Frankrig, Air 100	21111
R. Fontailles, Frankr., Nord 2000	18428
S. Maurer, Schweiz, Moswey III	18034

Lørdag Aften uddeltes den imponerende Præmiesamling af Aero-Club's Præsident, *Devaud*, paa Palace Hotellet i St. Moritz, hvorefter der (paa Englændernes udtrykelige Ønske) som planlagt blev danset til den lyse Morgen.

Som Helhed maa man betegne FAI's første Konkurrence som vellykket. Konkurrencerne gennemførtes i en langt mere olympisk sportslig Aand, end det f. Eks. var Tilfældet med Vinterolympiaden. Svæveflyvere fra langt flere Lande end de deltagende mødtes her, idet mange kom som Tilskuere eller som Deltagere i FAI's Svæveflyvekommissions Møde eller i den stiftende Kongres af den nye tekniske og videnskabelige Organisation, OSTIV. Gamle Bekendtskaber blev genopfrisket, mange nye stiftet.

Desværre er Deltagelsen i en saadan Konkurrence saa kostbar, at de fleste Lande kun med større Mellemrum kan tillade sig at deltage, men man haaber paa at mødes i Sverige i 1950 og ved Olympiaden i 1952 i Finland.

p. w.

FLYVEDAGEN EN SUCCES TRODS VEJRET

8 Mand og 2 Piger sprang ud med Faldskærm



Tre af de franske Faldskærmspringere har netop forladt DC-3'en over Beldringe.

SØNDAG den 22. August kulminerede Flyvedagsarrangementerne med Flyvestævnet i Odense Lufthavn (Beldringe). Vejrguderne gjorde alt for at give Fynboerne endnu en Fiasko, idet en Regnfront Søndag Morgen gjorde al Flyvning meget vanskelig. Meteorologerne lovede imidlertid, at det vilde blive Bagsidevejrs senere paa Dagen, saa Flyveledelsen tog Chansen og undlod at aflyse. Det viste sig at være rigtigt, og et fint Flyvestævne blev gennemført for en lille halv Sned Tusind modige Tilskuere.

Vi siger nok i vor Leder, at der bliver gjort for lidt for Motorflyverne. Men Arrangementet i Odense var en af de glædeligste Undtagelser. Fyens Flyveklub havde lavet et helt »Rally« ud af det — ikke i den store Stil, det var heller ikke muligt med det korte Varsel, men alligevel kunde vi nok være det bekendt.

Omkring Lørdag Middag begyndte det at strømme ind fra hele Danmark samt fra Udlandet med Flyvemaskiner — ialt var der over 30 om Søndagen.

Fra Udlandet kom Odenseanernes gode gamle Bekendt, Kaptajn Siphes, i en Cub, som blev ledsaget af endnu en Cub, en Fairchild og en lækker Ercoupe. Sent paa Eftermiddagen kom Svenskerne med svensk Sportsflyvnings grand old man, Gösta Fraenckel, i Spidsen i en SAAB Safir, samt de Herrer Oltufsson i en GV 38. Fra Danmark kom der den sædvanlige Skare af KZ III og VII, Auster Autocrat m. m.

Konkurrencer med mange Diskvalifikationer.

Lørdag Eftermiddag fandt første Del af Konkurrencerne Sted, nemlig Mærkelandingerne. Propositionerne for Konkurrencerne findes iøvrigt i deres fulde Ordlyd andet Steds i Bladet. Det kneb for mange af Deltagerne at lade være at røre Jorden før »Grøften«, og iøvrigt saa det ud til, at mange ikke var rigtigt i Træning med Landinger. Det er ikke saa mærkeligt med de Forhold, man maa flyve under. Paa mange Flyvepladser bliver der Vrøvl med Beboerne, hvis man laver for mange Landingsøvelser, og desuden sætter mange Landinger Flyveprisen yderligere op. Der er ingen Tvivl om, at disse Konkurrencer har deres Beretigelse.

Landingskonkurrencen blev vundet af Otto Thomsen, Sportsflyveklubben, med 79 Points. Nr. 2 blev van Hauen med 90, Nr. 3 Sven Krusaa, Odense, (427), Nr. 4 Ludvig Hansson, Kbh., (277) og Nr. 5 Herluf Henriksen, Odense (300 Points).

Faktisk vilde kun fire have faaet Lov at fortsætte Konkurrencen, hvis man havde holdt sig strengt til Reglerne, men man foretog nogle Ændringer, saaledes at alle ogsaa kunde starte i Søndagens Orienteringsflyvning. Ialt havde Konkurrencerne 23 Deltagere.

Svær Orienteringskonkurrence.

Deltagerne fik Opgaven udleveret i Time før det fastsatte Starttidspunkt, foretog de nødvendige Beregninger, startede Motoren og kørte ud til Startlinien, hvor Starteren, Løjtnant L. M. S. Jacobsen, gav Startsignalet. Og saa gik det ud paa den 100 km lange Strækning med tre Vendepunkter og eventuelle udlagte Mærker paa Vejen.

Vejret var slemt. Der var lovet 300 m Skyhøjde og evt. 200 i Bygerne, men der var sjældent over 150 m og ofte mindre. Sigbarheden var i Regnvejret meget ringe. Som Følge deraf blev det en svær Konkurrence, og det er kun godt, men Vejrforholdene blev til sidst saa daarlige, at ikke alle fik startet.

Det var ikke mange, som fandt de tre Vendepunkter og overfløj dem paa angivet Maade. Kun 3 af de 13, der deltog, blev saaledes ikke diskvalificeret. Bedst Resultat havde Dir. Bay, Fyens Flyveklub, med 773 Points. De to andre blev henholdsvis Nr. 1 og 2 i den samlede Konkurrence: Sven Krusaa havde 1439 Points i Orienteringskonkurrencen og 1686 samlet, et fint Resultat for en forholdsvis uerfaren Flyver, mens E. Boserup, Herning, havde henholdsvis 4738 og 5074 Points.

Flyvestævnet.

Det saa trist og regnfuldt ud endnu Kl. 15, da Stævnet skulde begynde, men snart blev det Tørvejr, og efterhaanden klarede det op, saa selv om det hele blev lidt improviseret, saa blev de Tilskuere, som var kommet derud, ikke snydt. Det var faktisk et godt Flyvestævne, der med ret smaa Midler kom ud af det. Man havde jo med Beklagelse og en vis

Undren konstateret, at vore Militærflyvere heller ikke denne Gang kunde eller vilde hjælpe den sportslige Flyvning ved et saadant Arrangement, men det gik endda.

Hollænderen Siphes gjorde en stor Indsats. Han fløj sin berømte »tossedede Flyvning« i en Cub, og han fløj blændende fin Kunstflyvning i KZ II Træner. Saa fløj han Hækeløb sammen med Holger Pedersen. De fløj hver en KZ III, og det blev HP, der vandt. Iøvrigt fløj HP og Ing. Grønbaek Laugesen en meget fin Formationsflyvning trods det urolige Vejr i hver en KZ III. De fløj næsten uhyggeligt tæt sammen.

Selv om Fyens Flyveklub til nogen Undren for Odense Svæveflyveklub og Odense Model-Flyveklub ikke var traadt i noget Samarbejde med disse Klubber til Trods for, at Flyvedagen dog er for alle tre Sportsgræne, saa kom der dog Svæveflyvning paa Programmet, idet Cowboy trods Vejret lod sig slæbe fra Vandel til Beldringe af Birger Nilsson, og to Gange gav han Opvisning i Unionens Baby og lønnes af Publikum med kraftigt Bifald. Mens vi er ved det ikke fuldkomne Samarbejde, der visse Steder i Landet er mellem Motorflyverne paa den ene Side og Svæve- og Modellflyverne paa den anden, er det ogsaa nødvendigt at nævne, at man her igen saa det Udslag af Snæversyn, som vi paatalte sidste Aar, nemlig, at der blev set skævt til Model- og Svæveflyverne, fordi de gjorde en Indsats for Lødseddelsalget. Det er forhaabentlig sidste Gang, det er sket. Flyvelotteriet er en fælles Sag, som vi alle maa gøre vort yderste for uden Smaalighed.

Af det righoldige Program kan iøvrigt nævnes, at Zone-Redningskorpset demonstrerede Ambulanceflyvning baade med KZ IV og tre KZ III'er. Desuden var der Demonstration af Pudring fra Luften af Løjtnant Erik Malmose fra Nordfynsk Luftfart, Skydning fra en Piper Cub af tre Balloner paa Jorden o. s. v.

10 Faldskærmspring.

Men Stævnets Trækplaster og Sensation var de franske Luftspejdes Faldskærmsudspring fra en DC-3. Det var ganske unge Mennesker af begge Køn og flere Racer, idet der var en Neger imellem. Først blev der foretaget et Prøvespring. Derefter sprang tre ud lige efter hinanden, nemlig en mandlig og to 18-19-aarige kvindelige Spejdere. Ogsaa det gik fint, selv om de i den stærke Vind landede uden for Begrænsningen. I næste Runde sprang hele fem Mand og til Slut blev der fra større Højde foretaget et forsinket Udspring, hvor Spejderen lod sig falde 12 Sekunder, før han udløste Skærmen.

Alle Landinger foregik uden Uheld, og de friske unge franske Sportsmænd blev naturligvis stærkt hyldet.

Klokken blev over 18, før Ingeniør Korsgaard, som sammen med Ing. Laugesen var Stævneledere, kunde slutte af. Stævnet var iøvrigt blevet indledt med en Tale af Borgmester Werner. Det tunge Hverv med at faa de hele til at glide under disse vanskelige Forhold klarede Flyvestævne-Eksperter, Kaptajn John Foltmann, som sædvanlig med Glans. Dommerkomiteen ved Konkurrencerne bestod af Luftfartsinspektør A. Bendtsen, Civilingeniør Vagn Prytz og Dir. A. Fehr. Iøvrigt havde Fyens Flyveklubs mange Medlemmer gjort et godt Stykke Arbejde. Beldringe var helt i den internationale Stil med mange Nationers Flag, fin Organisation paa de fleste Omraader — om det saa var en Motorcykel med Skiltet »Follow me« til at vejlede Gæsterne, naar de landede, saa manglede det ikke.



Sikorsky Aircraft er anerkendt Verden over for sit Førerskab i Helicopterens Udvikling og Produktion. En saadan universal Anerkendelse og Anvendelse af de robuste og paalidelige Sikorsky Helicoptere er et direkte Resultat af det fremragende Forsøgsarbejde og den Udvikling, som danner Baggrund for hver eneste Helicopter der fremstilles. Næsten et Hundrede Mænd og Kvinder hos Sikorsky Aircraft arbejder intenst paa Forbedringer af eksisterende Typer samt Udviklingen og Konstruktionen af nye og forbedrede Typer.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation* EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

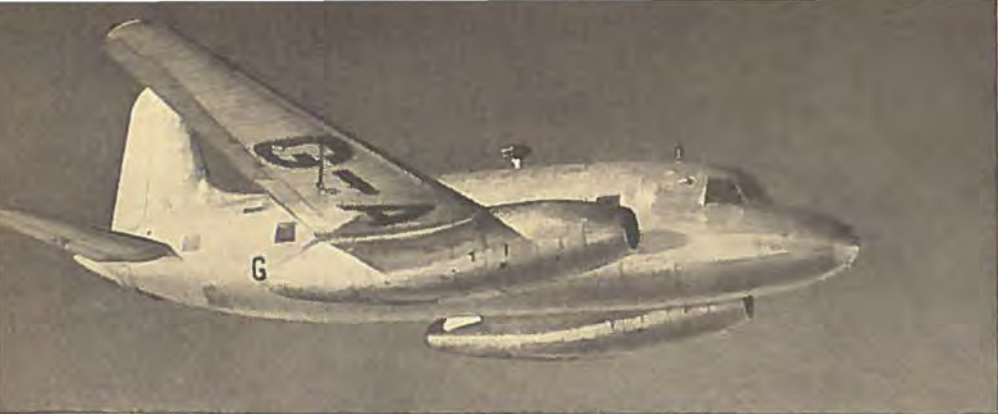
Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN. Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS



Reaktordreven Viking. Vickers har til Forsøg bygget en Viking med to Rolls-Royce Nene Reaktorer. Paa 39-Aarsdagen for Blerlots Kanalflyvning fløj den paa 34 Minutter fra London til Paris.

Nye britiske Flyvemaskinetyper

Den britiske Flyvemaskineindustri arbejder ihærdigt paa at skabe nye og bedre Flyvemaskiner, og det gælder saa at sige for alle Typer Vedkommende. For de store Luftliners Vedkommende ser man med Interesse hen til de første Prøveflyvninger med den nye Saunders Roe Flyvebaad. Der er tre under Bygning, og de skal hver udstyres med 10 Propel-Gasturbiner.

Der er to Brabazon Luftkæmper under Bygning. Den første skal udstyres med Centaurus Motorer, og man venter, den skal kunne komme i Luften i indeværende Aar. Den anden bliver udstyret med otte Propel-Gasturbiner. Der bliver god Plads i disse vældige Landflyvemaskiner. Den bageste Kabine faar Plads til 32 Passagerer, der alle har Front imod et Filmskærm. Naar Kabinen ikke benyttes som Biografteater, erstattes Lærredet af en bevægelig Globus, hvorpaa Passagererne hele Tiden kan følge Luftfartøjets Position. Den midterste Kabine, som findes paa det øverste Dæk, rummer ogsaa 32 Passagerer, og de forreste Kabiner har Plads til andre 36 Passagerer. Endvidere er der oven over Kabinerne indrettet et Antal Køjepladser.

Den Kraft, der skal til for at betjene Rorene i et saa kæmpemæssigt Luftfartøj, er langt større, end et Menneske formaar at yde, og derfor er det udstyret med en særlig Hjælpemekanisme til Rorbetjeningen. Dette Anlæg er paa 30 Hestekræfter; saa meget skal der nemlig til for at kunne manøvrere denne 130 Tons Luftkæmpe. Af sikkerheds-

mæssige Grunde er der to Sæt Hjælpemekanismer, et i hver Vinge, og hvert af dem betjenes af fire hydrauliske Pumper, der drives af Luftfartøjets Motorer.



Vickers har ogsaa bygget Verdens første Trafikflyvemaskine med Propelturbiner (4 Rolls-Royce Dart).

Udstillingen paa Farnborough i Sept.

Paa den Udstilling, som Society of British Aircraft Constructors arrangerer i Begyndelsen af September paa Farnborough Flyveplads, vil der blive vist en Række nye Typer. Blandt disse vil være nogle af Vickers Armstrongs Nykonstruktioner.

Nene Viking er den første civile Trafik-

flyvemaskine i Verden, som udelukkende er udstyret med Reaktorer. Den har to Rolls Royce Nene Reaktorer, der hver har en Trykkraft paa 2500 kg. Luftfartøjet er en Vide reudvikling af Standardtypen Vickers Viking Mk. IB, og de Erfaringer, som er blevet indhøstet efter at et større Antal af denne Luftfartøjstype har været anvendt i Rutetrafik i et Par Aar, er kommet den nye Type til Gode. Anvendelsen af Reaktorer har nødvendiggjort Indbygningen af nye Motorceller; Understølsbenene har faaet Dobbeltthjul, og der er foretaget visse Ændringer i Brændstot- og Oliesystemet, Motorreguleringen og Instrumentudstyret. Luftfartøjet har Plads til 24 Passagerer; men den udstillede Maskine, som har været anvendt til Forsøg, har Kroppen fyldt med Prøveinstallationer og Vandballasttanke. Dimensioner svarer omtrent til Standardtypens.

Den 25. Juli 1948 satte en Vickers Nene Viking Rekord for Flyvning fra London til Paris. Paa Udturen blev Distancen paa ca. 350 km tilbagelagt paa 34 Min. 7 Sek., og Hjemturen varede 36,5 Min. Dens maksimalt tilladte Hastighed i Forhold til Luften er 660 km/T, i urolig Luft dog kun 540 km/T,

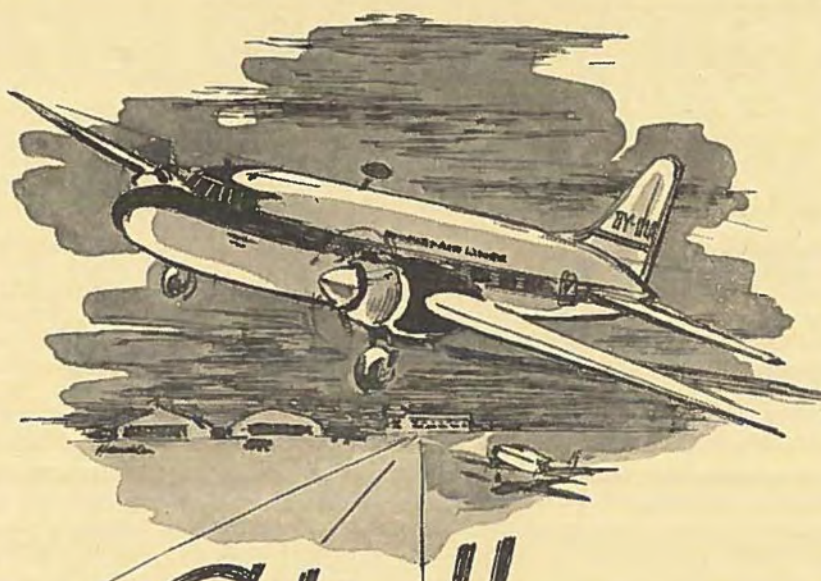
begge i 3 km Højde, hvor højeste Rejsefart er 630 km/T. Den stiger til 3 km paa 3 Minutter! Tophøjden er godt 13 km. Typen er kun beregnet til Forsøg.

Vickers Viscount er den første fleremotorerede Maskine i Verden, som flyver med Propel-Gasturbiner. Den er et lavvinget Metalmonoplan, og den første Prototype var udstyret med Rolls Royce Darts. Som en af de første Vickers Passagertyper med Turbineudstyr er den indrettet med Trykkabine. Den har indtrækkeligt, trehjulet Understel med Dobbeltthjul. Den har normalt Plads til 32 Passagerer, men kan indrettes med Plads til 36 Passagerer. Det er første Gang, denne Type præsenteres for Offentligheden.

Vickers Seagull er den nyeste af en lang Række berømte Supermarine Flyvebaade. Den er et Amfibie-Monoplan, udstyret med en Rolls-Royce Griffin Motor, som driver to modsatrettede Propeller. Største Hastighed er over 400 km/T. Luftfartøjet omfatter flere interessante Nyheder, bl. a. Bærepplaner med variabel Indfaldsvinkel, som vil blive demonstreret under Udstillingen. Seagull har et hydraulisk betjent og indtrækkeligt Understel til Brug for Start og Landing paa Hangarskibe. Planerne kan klappes tilbage langs med Kroppen.



Vickers Supermarine Seagull er en moderne Efterfølger til Sea-Otter.



Shell... Aviation Service

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL



To norske Sportsflyvere, der ikke havde Raad til at bo paa Hotel, fik speciel Tilladelse til at overnatte i Telt i Kastrup Lufthavn.

IDLEWILD —

Verdens største Lufthavn

DA New Yorks Lufthavn, La Guardia — tidligere kendt under Navnet North Beach — var færdig i 1939, var det den største Lufthavn i Verden.

Imidlertid var det allerede dengang klart, at denne Lufthavn ikke kunde klare den stadig tiltagende Lufttrafik, og derfor begyndte Autoriteterne allerede i 1940 at ud-kaste Planer for en ny Lufthavn, som til sin Tid kunde afløse den gamle. Den største Vanskelighed var imidlertid at finde en passende Grund, som var tilstrækkelig stor og alligevel ikke laa for langt fra New Yorks Centrum, og den maatte heller ikke ligge for nær ved La Guardia Lufthavnen.

I 1941 blev det bestemt at opkøbe et større Antal Grunde nær Jamaica-Bugten Øst for Hovedstaden og 21 km fra Byens Centrum. Saa begyndte et stort Arbejde med at planere og underbygge Grunden. Hertil anvendtes 61.000.000 Kubikmeter Sand. Desuden skulde 1100 Bygninger fjernes for at opnaa fri Indflyvning.

Af ialt 50 forskellige indkomne Udkast valgtes der et, der bragte noget helt nyt med Hensyn til fuldkommen Kontrol over indkommende og afgaaende Flyvemaskiner. Anlægget af alle Startbanerne er baseret paa det saakaldte tangentielle Princip. Alle Lufthavnens vigtigste Bygninger er placeret midt paa Flyvepladsen i en Oval; herfra udgaar alle Startbaner, hver 60 Grader fra den anden med de to overfor hinanden liggende i Parallel, saaledes at Flyvemaskiner kan lande og starte samtidig. En yderligere For-del ved dette System er, at den Strækning, Flyvemaskinerne maa tilbagelægge paa Jorden, reduceres til et Minimum, da en landende Flyve-maskine kører op i Nærheden af

Platformen og starter fra den modsatte Side uden at være nødt til at køre ud til Grænsen af Pladsen for at komme til Start. I Mellemrummene mellem Startbanerne er der Plads til Hangarer, tekniske Værksteder etc.

Udførelse i Etaper.

Den første Etape, Anlæg af 3 Startbaner, er allerede færdig, og anden Etape, de næste 3 Startbaner, er nu godt paa Vej. Programmet for de følgende Etaper er endnu ikke fastlagt, men der skal sandsynligvis anlægges en ny Instrumentlandingsbane. Foruden Arbejdet paa Startbanerne er adskillige Bygninger og Hangarer allerede rejst paa Central-Øen; ialt er der planlagt 48 Hangarer, hvilket er et meget betydeligt Antal, selv i Sammenligning med La Guardia, hvor der kun er 8.

Længden af samtlige Startbaner beløber sig til 31 km, hvorimod La Guardias kun udgør 10 km. Den længste Startbane paa La Guardia svarer til den korteste paa Idlewild, idet Længden er 1800 Meter. De 3 Startbaner, som allerede benyttes, maaler 1800, 2400 og 2460 Meter; hver følgende Startbane vil blive forøget i Længde, og den, der bygges sidst, bliver paa 3400 Meter.

Der er gjort alt for at skabe den størst mulige Komfort for Passagererne, en første Klasses Restaurant, Bar, Aviskiosk, Bank-Afdeling, talrige Butikker, et Hotel, en Biograf, Tennisbaner og alle Tidens øvrige moderne Bekvemmeligheder.

40.000 Passagerer om Dagen.

Autoriteterne for New Yorks Lufthavn venter at opleve en Trafik paa 40.000 Passagerer om Dagen, og Arbejdet i Forbindelse

hermed vil kræve en Stab paa 25.000 Mennesker. Man venter, at Lufthavnen i 1960 vil have en Trafik paa 14—15 Millioner Mennesker om Aaret. Den nye Lufthavn bliver 8 Gange saa stor som La Guardia, og New York vil stadig kunne rose sig af at have den største Lufthavn i Verden. For at have en saa god Forbindelse med Hovedstaden som muligt er der anlagt en ny Automobilvej, der vil koste den nette Sum af 14 Millioner Dollars; det vil tage 40 Minutter at befordre Passagererne til Lufthavnen fra Manhattan.

De fleste udenlandske Luftfartsselskaber — saasom SABENA, SAS, AIR FRANCE og KLM — benytter allerede Idlewild Flyvepladsen for at aflaste La Guardia; i Løbet af 18 Maaneder vil de amerikanske transatlantiske Ruter følge efter, og denne nye Lufthavn vil saa betjene hele den transcontinentale Trafik.

★

BØGER

»Verden får Vinger« af Jon Tvedte, Prent Forlag, Oslo. 264 Sider (tilsendt fra Knud Rasmussens Boghandel).

Forfatteren, Major Jon Tvedte, er en af de norske Flyvere, som har gjort hele Krigen med. Tvedte blev Militærflyver i 1935. Da Krigen brød ind over Norge, kæmpede han mod Tyskerne, indtil han sammen med en Del andre Flyverofficerer slap over Nordspen til England. Derfra gik Vejen videre til Canada, hvor han i to Aar var Instruktør i »Little Norway«. Senere kom han til en engelsk Spitfire-Eskadrille, som deltog i Angreb over Frankrig, Belgien og Holland, og umiddelbart efter Invasionen overførtes han til den berømte norske 332 Jagereskadrille, som han senere blev Chef for. Efter Krigen overgik Jon Tvedte til det nydannede norske Luftvaaben og er i Dag Chef for Uddannelsesafdelingen i Luftforsvarets Overkommando. Tvedte ved derfor, hvad han skriver, naar han snakker om Flyvning.

Hans første Bog udkom for et Par Aar siden. Den hedder »Opp med Spitfire«, og det er en spændende og lærerig Bog, hvori der fortælles om den engelske Flyvemaskinekonstruktør Mitchell og Spitfire-Jageren, om Forsvaret af England under kampen om Storbritannien i Efteraaret 1940 og om den Periode, hvor de engelske Flyvere gaar til Angreb. Navnlige det sidste Afsnit rummer mange interessante og uhyre spændende Episoder.

I »Verden får Vinger« fortæller Jon Tvedte i 18 Kapitler om den vældige Udvikling, der har fundet Sted inden for Flyvningen, efter at Videnskabsmand og Teknikere er kommet Flyveren til Hjælp. Det mest interessante i denne Bog er vel nok alt det nye, der begynder med Verdenskrigen og fortsætter med Tyskernes hemmelige Vaaben, de reaktordrevne Luftfartøjs Udvikling, de vældige Hastigheder og Kampen for at trænge igennem Lydbarrieren, Radiosens Sejrs-gang — og de store Muligheder, som Fremtiden indebærer, ikke mindst for Trafikken i Luften.

I Bogens Forord siger Bernt Bulchen: »Vore Traditioner fra Spen maa følges i Luften, det norske Flag skal vises overalt paa Jorden. I fredelig Færd skal vi gæste andre Lande, og vi skal tage imod Udlændinge som Venner. Men hvis Fjenden kommer hertil for at undertrykke vor Frihed, maa vi kunne vise Tænder og holde vort Luftrum rent.

Dette maa hele Befolkningen hjælpe med til at virkeliggøre. Flyvningens Folk maa derfor tage andre med, gøre dem delagtige i den eventyrlige Udvikling, der er sket, og faa dem til at staa sammen baade om vor civile Luftfart og vort militære Beredskab.

»Verden får Vinger« bidrager til at vække Interessen for Flyvning i vide Kredse. Den er interessant og velskrevet — og den skildrer et af de store tekniske Eventyr, som Mennesket har oplevet.

»Krigen 1939—1945«, det store fællesnordiske Værk (for Danmark Gyldendal), behandler i Hæfte 22 dels Finlands Forsøg paa at opnaa Vaabenstilstand, dels Rusland i Krigens første Aar og de røde Armeers Fremrykning til Balkan, Ungarn og Østpreussen samt paa begynder et Afsnit om Kampe paa Vestfronten i Efteraaret 1944.

Flere Fakta om Fairey „Primer“

Konstruktionsmæssigt set har Fairey „Primer“ særlig Interesse — og den er velegnet under alle klimatiske Forhold. Materialet, der er brugt, er blevet valgt med særlig Hensyn- tagen til Bygningen af en Flyvemaskine, der er billig i Indkøb. Bæreplaner og Krop er Rørkonstruktioner, hvortil der er anvendt

Slaglodning — Fordelene ved dette er, at Reparation og Vedligeholdelse af Rørene kan ske ved Lodning, uden at det gaar ud over Kvaliteten, og Arbejdet kræver ikke special- uddannet Personel.

Det er en Fornøjelse at flyve en „Primer“, og den kan udføre alle Kunstflyvningsmanøvrer.



LUKKET COCKPIT

Nærbillede af de helt lukkede Cockpits, som viser det udmærkede Sigt, der er fremefter fra det bageste Cockpit. Skærmene kan let tilpasses til Undervisning i Dag- eller Natflyvning.



FAIREY 'PRIMER' AB INITIO TRAINER

[De Havilland GIPSY MAJOR — or Blackburn CIRRUS MAJOR]



REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND:

CARL KONOW . KOLLEGIEHAVEN 39 . CHARLOTTENLUND . DANMARK

THE FAIREY AVIATION CO. LTD., HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

CONVAIR LINER PAA RUTERNE



Consolidated Vultee's Convair Liner er en af de Typer, der nu erstatter Douglas DC3.

EN af de Trafikflyvemaskiner, som er mest kendt Verden over, er vel nok DC-3'en. Den har efter Krigen fløjet paa de fleste eksisterende kontinentale Luftruter. Udviklingen er imidlertid løbet fra den, baade med Hensyn til Rummelighed og Fart, og derfor er nye Typer dukket op. En af disse er Consolidated Vultee's Convair Liner, som vi kort omtalte i Nr. 12/1947. Det er en tomotoret Trafikflyvemaskine til 40 Passagerer, med Trykkabine, med en Fart paa omkring 500 km/T og i Stand til at opfylde ICAO's Krav: Start paa een Motor.

Det store amerikanske Luftfartselskab American Airlines har fornylig taget et større Antal — Selskabet har ialt bestilt 75 — i Brug paa sine Ruter i USA; men inden man naaede saa vidt, maatte Convair'en igennem en Række Prøveflyvninger. Disse begyndte i Slutningen af Marts og fortsattes i nogle Maaned, og de strakte sig over hele Nordamerika. Den nye Maskine blev sat ind som Fragtmaskine efter en særlig udarbejdet Fartplan, og Uge efter Uge foretoges derpaa Flyvninger med Fragt fra By til By i Canada og de forenede Stater. Maskinerne medførte baade flyvende Personel og Mekanikerpersonel, som fik Undervisning i Betjeningen og Behandlingen af Convair-Typen, og i talrige Byer blev der gjort flere Timers — eller flere Dages — Ophold for at man kunde demonstrere Luftfartøjet for Publikum. Alt blev omhyggeligt gennemprøvet paa Ruterne under de mest forskellige klimatiske Forhold, og Convair klarede alle Prøverne med Glans, saaledes at Selskabet i Juni Maaned kunde sætte den ind i Rutetrafikken med Passagerer. Typen havde paa det Tidspunkt bestaaet alle de Prøver, som de civile Luftfartsmyndigheder havde krævet, og over 2000 af Selskabets Folk var blevet trænet op til at flyve og vedligeholde Convair'en.

Convair Flagship, som American Airlines kalder sit nye Luftfartøj, er udstyret med to Pratt & Whitney R-2800-CA-18 Motorer hver paa 2100 HK (efter at Motorerne er blevet indrettet til Vandindsprøjtning, vil disse kunne yde 2400 HK). Propellerne er af den nye Type med lige afskaarne Ender.

Luftfartøjets Data er: Fuldvægt 17.700 kg, betalende Last 3.858 kg; Passagerer 40; Besætning 3; Spændvidde 27,98 m; Længde 22,36 m; Højde 8,23 m. Største Hastighed i

3.500 m (1675 HK pr. Motor) 537 km/T; Marchhastighed i 4.880 m (1200 HK pr. Motor) 483 km/T; Tophøjde 9.500 m; Tophøjde paa een Motor (med en Fuldvægt paa 16.620 kg) er 4575 m. Normal Flyvestrækning (med 3.858 kg betalende Last og en Modvind paa 16 km/T) 1280 km.

★

Det danske Luftvaaben aabner ny Flyvemekanikerskole

Hærens og Søværnets tekniske Tjeneste paaibegynder her i September en ny Flyvemekanikerskole i Værløselejren, og denne Gang er Skolens Elevantal helt oppe paa 150. Paa de to Skoler, der har været afholdt siden Befrielsen, er der kun blevet uddannet 30 Mand paa hver.

For hurtigst muligt at kunne skaffe Luftvaabnet det nødvendige Antal Flyvemekanikere, skal Skolen afsluttes paa eet Aar — i Stedet for som tidligere paa to Aar.

Flyveulykken ved Breisach

den 27. Juli

DANSK Sportsflyvning rantes d. 27. Juli af en sørgelig Ulykke, idet en KZ.III, som førtes af Tandlæge Niels Møller med Salgschef Max Elm Hansen som Observatør, forulykkede og begge ombordværende dræbtes. Den forulykkede Maskine, som tilhørte Sportsflyveklubben i København, havde sammen med 6 andre Sportsflyvemaskiner været paa Tur til Lausanne, og paa Vejen hjem skete Ulykken. I Rhindalen, ikke langt fra Strassbourg, mødte Maskinerne lokal Taage; det lykkedes de seks at slippe ud af Taagen og lande velbeholdent, mens Maskinen, som førtes af Tandlæge Møller, ikke vendte tilbage. Den blev ved Eftersøgningen senere fundet i en Skov ved Breisach; Maskinen var fløjet lige imod Træerne og var totalt haveret. Begge ombordværende var dræbt øjeblikkeligt. Takket være de franske Myndigheders storslaaede Hjælp og Imødekommenhed lykkedes det at faa begge de omkomne transporteret hjem i en af Zonens Ambulancflyvemaskiner.

De nærmere Enkeltheder om Ulykken kan endnu ikke fastslås, da de franske Myndigheders Rapporter endnu ikke er kommet de danske Luftfartsmyndigheder i Hænde.

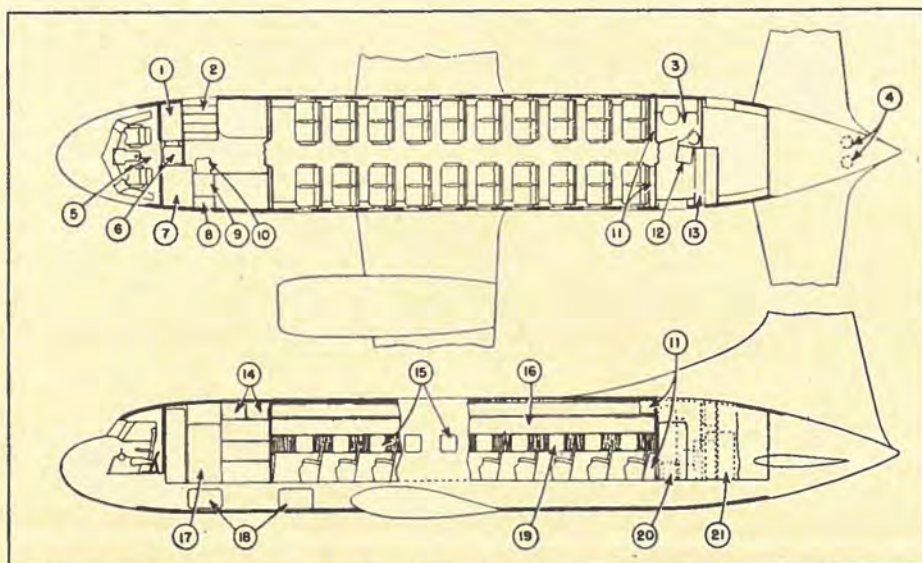
Tandlæge Niels Møller begyndte at flyve i September 1947 og fik sit Certifikat i April i Aar. Salgschef Max Elm Hansen havde været Sportsflyver siden 1946. Begge var afholdte Medlemmer af Sportsflyveklubben i København og var kendt for deres gode Sportsaand og Kammeratskab. Dansk Sportsflyvning har mistet to gode Mænd. Æret være deres Minde!

★

En Tak.

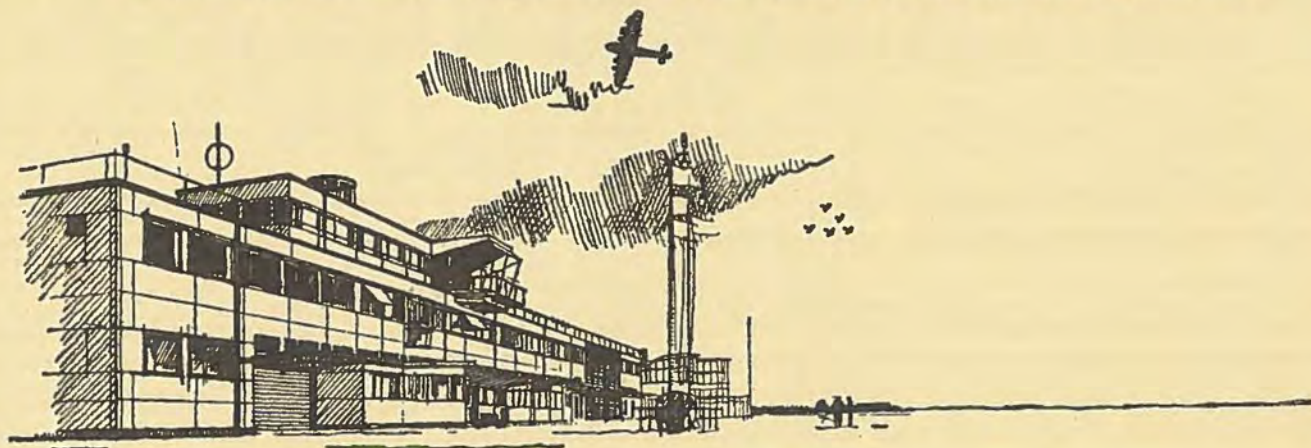
En inderlig Tak til alle Max' Kammerater for den store Deltagelse, de har vist mig, samt for de mange Blomster og Breve, jeg har modtaget i Anledning af hans Død ved Flyveulykken den 27. Juli.

Inger Elm Hansen.



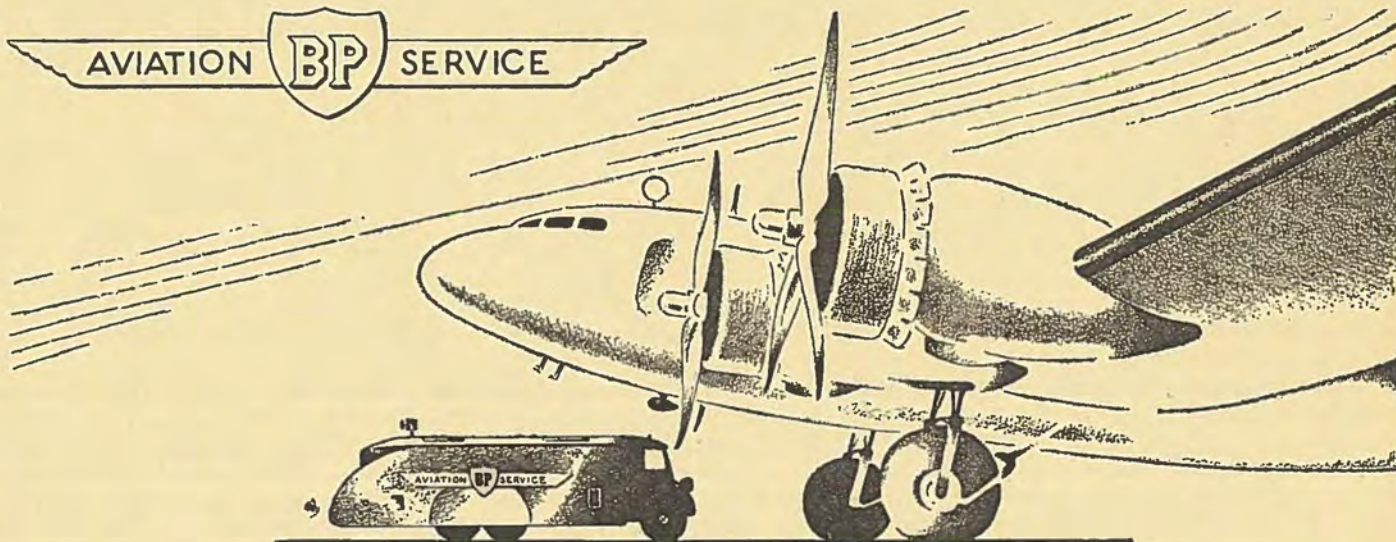
1. Garderobe for Besætning. 2. Indgang. 3. Toilet. 4. Faldskærmslys. 5. Førerrum. 6. Navigator. 7. Radioudstyr. 8.—9. Garderobe. 10. Stewardess. 11. Garderobe. 12. Stewardess. 13. Buffet. 14. Bagage etc. 15. Nødudgange. 16. Bagagenet. 17. Indgang. 18. Døre til Bagagerum. 19. Nødudgange. 20. Nødudgang. 21. Dør til bageste Bagagerum.

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER



DANSK
ETERNIT
TAG OG VÆGBEKLÆDNING

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



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

Propositioner for Flyvedagskonkurrencerne 1948

Motorflyvekonkurrencer i Forbindelse med

Flyvestævnet paa Beldringe den 22. August 1948

og Flyvedagens Pokalkonkurrence paa Beldringe den 5. September 1948

1. **Deltagere:** Deltagerne til Pokalkonkurrencen d. 5. September skal være i Besiddelse af gyldigt dansk Førercertifikat til Privatflyvemaskine, medens Deltagerne til Konkurrencen d. 22. August skal være i Besiddelse af gyldigt Førercertifikat til Privatflyvemaskine (altsaa ogsaa udenlandske Certifikater er gyldige). Ingen Deltager maa have eller have haft højere Certifikat (Erhvervs-, Militærcertifikat el. lign.), dog maa Deltagere, som er i Besiddelse af Erhvervs-certifikat, deltage, saafremt dette Certifikat aldrig har været erhvervsmæssigt udnyttet.

Der kan medføres en Observatør/Navigator.

2. **Materiel:** Konkurrencen er aaben for alle Typer af Privatflyvemaskiner.
3. **Tidspunkt:** Flyvedagskonkurrencen afholdes Lørdag d. 21. og Søndag d. 22. August til nærmere fastsatte Tider paa Beldringe Flyveplads ved Odense.
Pokalkonkurrencen afholdes Søndag d. 5. September til nærmere fastsat Tid paa Beldringe Flyveplads ved Odense.
4. **Anmeldelse:** Anmeldelse om Deltagelse i Flyvedagskonkurrencen d. 21. og 22. Aug. maa være tilsendt senest den Aug. 1948, Kl. 12.00.

Anmeldelse om Deltagelse i Pokalkonkurrencen d. 5. Sept. 1948 maa være tilsendt »Dansk Motorflyver Union«s Sekreter, Borthigsgade 4, Kbhvn. Ø, senest d. 23. Aug. 1948, Kl. 12.00.

Anmeldelserne maa indeholde Oplysninger om Pilotens og evt. Navigatørens Navn og Adresse, Klubbens Navn, Maskinens Type og Indregistreringsbogstaver.

5. **Konkurrencen** bestaar af to Dele: Orienteringsflyvning og Maallandingskonkurrence. I begge Konkurrencer gives Strafpunkter. Vinder bliver den Pilot, som har færrest Points. Staar to eller flere lige, er Pointstallet i Orienteringsflyvningen afgørende. Staar to eller flere lige her, foretages nye Mærkelandinge, som er afgørende.
6. **Orienteringsflyvningen** foregaar ad en ca. 100 km lang Rute med 3 Vendepunkter. Ved disse Vendepunkter er anbragt Kontrollører, og paa Jorden er udlagt en tydeligt afmærket Markeringslinje, der skal overflyves under en ret Vinkel. Overflyvningen skal foregaa i 100 m' Højde. Paa et eller flere Steder af Ruten vil der være udlagt Kontrollører, hvis Overflyvningssted og -tid ved Hjemkomsten skal noteres paa Konkurrencekortet.
Dansk Motorflyver Union udarbejder Opgaven, der tilstilles Konkurrenceledelsen i tilstrækkelig Tid til, at der kan udstationeres Kontrollører. Konkurrenceledelsen og evt. Funktionærer har Tavshedspligt m. H. t. Konkurrencens Enkelt-heder.
En Time før Starten faar Deltagerne udleveret en Opgave, der er stillet efter følgende Mønster:
»De skal gennemflyve følgende Rute:
Fra Flyvepladsen flyves ? km med R.B.K.
? Grader til Punkt A. Fra Punkt A flyves ? km med R.B.K. ? Grader til Punkt B. Fra Punkt B flyves ? km med R.B.K.

? Grader til Punkt C. Fra Punkt C flyves hjem til Flyvepladsen, hvor Maallinien, der er tydeligt markeret, skal overflyves i 100 m' Højde, og Overflyvningen skal fra en Afstand af mindst 200 m fra Markeringslinjen ske under et ret Vinkel paa denne.

Vendepunkterne, der udgøres af tydelige Markeringslinier som paa hosstaaende Skitse, skal overflyves i 100 m' Højde og under en ret Vinkel i den af Pilen angivne Retning. Flyvehøjden er paa de enkelte Etaper 200 m, og Ruten enkelte Etaper skal gennemflyves ad den korteste Vej. Et eller flere Steder paa Ruten vil der være udlagt Kontrollører, som paa hosstaaende Skitse, og disse Flagers Overflyvningssted og -tid skal noteres og indføres paa Konkurrencekortet ved Hjemkomsten. De opgivne Kurser og Distancer er udmaalt i Geodetisk Kort 1:500 000. Det nøjagtige Starttidspunkt markeres ved Senkning af et Startflag i Startretningen.

Inden Starten skal Piloten paa Konkurrencekortet notere den beregnede Flyvetid til de enkelte Vendepunkter og til Overflyvningen af Maallinien.

Tiderne opgives i hele Sekunder fra Startøjeblikket, og som Passagetid ved Vendepunkter og Maallinie regnes Overflyvningsøjeblikket over Markeringslinierne. Der maa saavel ved Forudberegningen som i Maskinen anvendes alle navigatoriske Hjælpe midler.

Friske Oplysninger om Vejr, Vindstyrke og -retning er til Raadighed for Deltagerne.

Efter Landingen noteres paa Konkurrencekortet de af Deltageren nedskrevne virkelige Passageklokkeslet over samtlige Punkter.

Kontrollør vil være anbragt ved Punkterne.

Husk før Starten at faa stillet Urene efter Kontrolkronometret.

7. **Orienteringsflyvningens Pointberegning.** Saafremt de enkelte Vendepunkter ikke passeres som angivet diskvalificeres Deltageren.
For hvert fulde Sekunds Afvigelse fra den inden Starten beregnede Passagetid gives 1 Strafpunkt saavel ved Vendepunkterne som ved Maallinien. For hver forkert eller ikke angivet Kontrolløge gives 100 Strafpunkter.
8. **Maallandingskonkurrencen** omfatter to Landinger:
a) Motoren stoppes i 300 m' Højde lige ud for Maallinien og med Flyveretning med Vinden, saaledes at der skal foretages et Drej paa 180° inden Landing (se hosstaaende Skitse). Opgaven er at lande Maskinen uden Brug af Motor i normal Landingstilling og med det bageste Hjul (eller Hjulset) at tage Jorden saa nær som muligt den imod Pladsen vendende Side af en 25 m lang Markeringslinje.
b) Motoren stoppes i 200 m' Højde paa samme Sted som under a) anført, idet det dog ikke er tilladt at benytte Vingeglidning, medens det er tilladt at støtte med Motoren.

Under Landingens Forløb, d. v. s. senest 100 m fra Markeringslinjen og hele den resterende Del af Landing, skal Maskinen være rettet vinkelret paa Markeringslinjen. Begge Hovedhjulene skal passere indenfor Markeringsliniens to Yderpunkter, og ingen Del af Maskinen maa berøre Jorden paa den forkerte Side af Markeringslinjen.

9. **Maallandingskonkurrencens Pointsberegning:** For hver Meter, det bageste Hjul (eller Hjulset) i Berøringsøjeblikket er fjernet fra den angivne Linie, gives 1 Strafpunkt indtil 100 m' Afstand, medens større Afstand giver 200 Strafpunkter.
10. **Diskvalifikation:** Konkurrencen skal bedømmes af en Dommerkomité bestaaende af tre sagkyndige Personer, godkendt af Unionen. Dommerkomitéens Afgørelser er inappellable. Overtrædelser af ovenstaaende Konkurrencebestemmelser medfører Diskvalifikation. Endvidere kan Dommerkomitéen diskvalificere enhver, der iøvrigt under nogen Form udviser uforsvarlig Flyvning.

★

Resultaterne af Modelflyvernes Flyvedagskonkurrencer

Af de tre Unioners saakaldte Flyvedagskonkurrencer forelaa kun Modelflyvernes til selve Flyvedagen, idet Konkurrencen sluttede den 15. Aug.

Zone-Redningskorpsets Pokal for A1-Svævemodeller vandtes af Sportsflyveklubben med 1 Minut 14,8 Sek., mens Næstved blev Nr. 2.

DKDAS's Pokal for A2 blev atter vundet af Odense Model-Flyveklub med 2 Min. 32,4 Sek. Nr. 2 blev Vejle.

DDL's Pokal for A3 Modellerne vandt Vejle Modelflyveklub med 45,8 Sekunder.

Svæveflyvernes Konkurrencer afsluttes senere, og Motorflyvernes afholdes som nævnt den 5. September.

★

BØGER

»Interavia«, det store og smukke svejtsiske Tidsskrift, bringer i sit August-Nummer en Række interessante Artikler, bl. a. om New Yorks nye Lufthavn Idlewild, om Dykbombere, Fragtluftplaner, militære Rekognosceringsluftfartøjer, Starthænder paa Lufthavne, Radar og en længere Beretning om »Verdens Lufttrafik«.

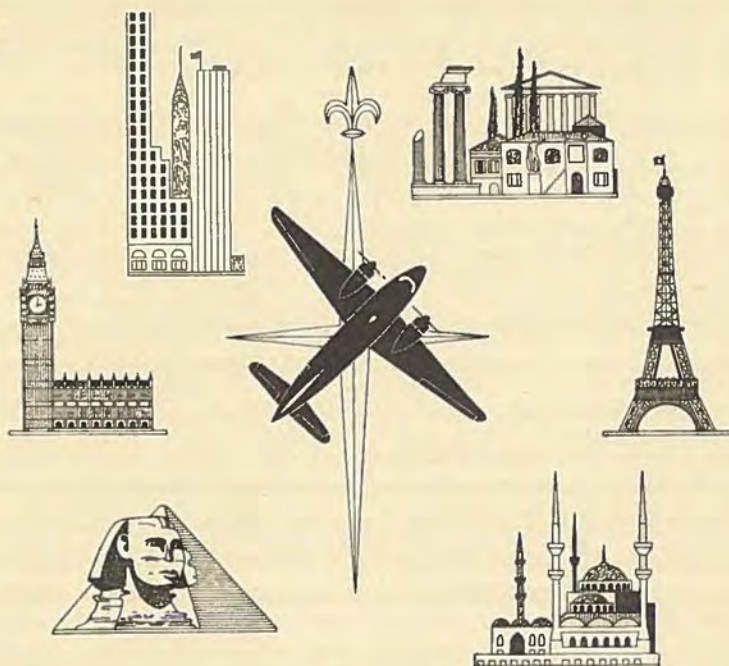
»Principles of Servomechanisms« af Gordon S. Brown og Donald P. Campbell. John Wiley & Sons, New York. 400 Sider. Dollars 3,75.
Flyvemaskinen, som efterhaanden er blevet et teknisk Vidunder, kræver bl. a. en ikke ringe Mængde elektriske Hjælpe mekanismer, og det er om disse, at Bogen handler. Det er dog ikke nogen populær Fremstilling, beregnet for Lægmand, men derimod en Lærebog for tekniske Højskoler, og som saadan er den en værdifuld Hjælp for den tekniske uddannede Flugmand — for Flyveingeniøren.

»Aircraft Instrument Maintenance« af Earl F. Werner. McGraw-Hill Book Company Inc., New York og London. 466 Sider.

Med denne Bog har Forfatteren tilstræbt at skabe et Værk, som er let læseligt for Begyndere, instruktivt for den, der skal lære noget om Flyvning, og en praktisk Raadgiver for Flyveren og det tekniske Personale paa Jorden. Og det synes ogsaa at være lykkedes. Det Væld af Instrumenter, som hører med til en moderne Flyvemaskines Udstyr, er beskrevet og forklaret paa en letforstaaelig Maade, idet Hovedvægten er lagt paa at fortælle, hvordan de forskellige Instrumenter virker, og hvordan de skal passes og holdes vedlige. Omtrent 400 Fotografier og Tegninger letter i høj Grad Læsningen af Bogen.

Rejs overalt i Verden med British Airways

British Airways kan bringe Dem til eller i umiddelbar Nærhed af saa at sige enhver Storby Verden over. London er Knudepunkt for det europæiske Rutenet — og fra London udgaar komfortable Hurtigruter til alle fem Verdensdele. Maskinerne føres af Piloter, der er kendt for deres Dygtighed Verden over. Rejs til London med BEA — og fra London til Nordamerika og Det britiske Imperium med BOAC, og til Sydamerika med BSAA.

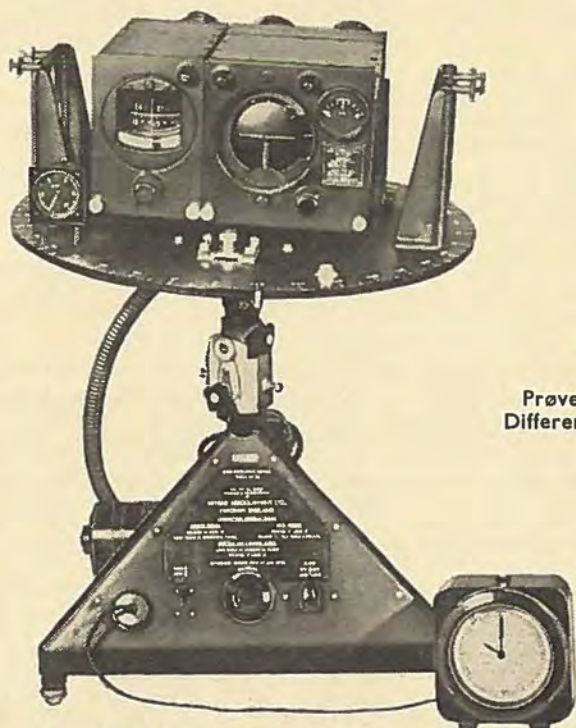


THE BRITISH
AIRWAYS



BEA • BOAC • BSAA

Billetbestilling : Alle anerkendte Rejsebureauer (intet Bestillingsgebyr). • B.E.A. DAGMARHUS, KØBENHAVN V. PALÆ 6311



Mark III Svingapparat for Gyro-Instrumenter



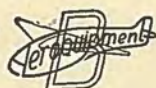
Prøveapparat for
Differenstrykmaalere



Transportabel Lavtryksskammer
og Reguleringspanel



Vægtbelastet Trykprøveapparat



Konstruktører og Fabrikanter af alle Arter Prøveudstyr
BRYANS AEROEQUIPMENT LTD.

Willow Lane, Mitcham Junction, Surrey, England, Cables: Bryquip, Phone, London
Repræsentant: DANAVIA A/S, Poul Ankersgade 2, København K. Telf. Centr. 4242

NYE DANSKE OG NORSKE REKORDER I VANDEL

K. A. Rasmussen sætter Højderekorden op til 3800 m

VANDEL-Sæsonen kulminerede i Aar med F-Kursus II og III, der afholdtes henholdsvis fra 11. til 24. Juli og fra 25. Juli til 7. August. Som omtalt i sidste Nummer blev FI lidt af en Skuffelse, og det samme gælder FII, mens FIII var en Kende bedre. Men Resultater som sidste Aar blev der ikke opnaaet, hvis man vil maale disse med Antal af Sølv-C. Imidlertid er Svæveflyvning trods alt i en vis Grad underkastet Tilfældigheder, og slet saa utilfredsstillende har Resultaterne nu ikke været.

Ialt 16 Svæveflyvere deltog i større eller mindre Grad paa FII, heraf to Nordmænd, en Svensker og en Finne. Foruden en 5-6 mindre Distanceflyvninger paa under de eftertragtede 50 km (og to af disse var paa over 40), opnaaede to kendte gamle Svæveflyvere at faa Sølv-C-Distancen. Det var først Harry Nielsen fra Slagelse, som den 18. Juli fløj en Distance paa 70 km til Lemming ved Aarhus, medens Hugo Holm fra Esbjerg den 22. Juli fløj til Skanderborg, ca. 55 km.

Foruden disse Distanceflyvninger blev der opnaaet en 5-6 Højdebetingelser til Sølv-C, men det er altsaa 5 Timers Prøven, det kniber med i Aar.

Vandel—Beldringe.

Lørdag den 24. Juli blev der foretaget to interessante Flyvninger fra Vandel, dog ikke af Deltagere i Unionens Kursus. Bjørn Thøgersen fra Polyteknisk Flyvegruppe foretog den første Flyvning til Odense Lufthavn fra Vandel, en Distance paa 75 km. Thøgersen blev derved ogsaa den første af de fra Odense udgaede Svæve- og Modelflyvere, der fløj denne Strækning; det var jo rart, at det var en »lokal« Mand.

Aarhus-Svæveflyveren Poul Larsen, bedre kendt som »Polar«, skulde ogsaa have været paa Distanceflyvning, men fandt Forholdene bedre egnet til Varighed og fik 5 Timers Prøven med en Flyvning paa 6 Timer 50 Minutter i OY-DUX. Han landede igen paa Vandel og sparede derved Tilbagetransporten efter den hidtil længste termiske Flyvning i Danmark. Harry Nielsens Øresundsflyvning varede som tidligere omtalt 6 Timer 40 Minutter.

Rekorder paa FIII.

Det sidste F-Kursus, der erstattede Danmarks mesterskaberne, havde kun 10 Deltagere, af hvilke flere fik et fint Udbytte. Den første større Begivenhed indtraf, da Signe Skafte Møller fik sin Sølv-C-Distance ved en Flyvning paa 82 km til Madum ved Ulfborg den 28. Juli. Herved satte hun samtidig Danmarksrekord i Distanceflyvning for Kvinder.

Signe manglede nu kun 5-Timers Prøven i Sølv-C'et, men den fik hun desværre ikke. Hun forsøgte den 1. August og kom herunder paa endnu en Distanceflyvning, som førte hende 69 km til Faarvang ved Silkeborg, men de fem Timer blev det ikke til paa dette Kursus og vel dermed ikke i Aar, men Signe dukker nok op igen for at sikre sig det første kvindelige danske Sølv-C.

Karin Terndrup var forøvrigt ogsaa lige ved at faa Distancen — hun var endda uden for 50 km-Cirklen, men landede 48 km fra Vandel.

Den 31. Juli fik den norske Deltager, Curt James Haydn fra Bærum Flyklubb, saavel Distancen som Højden ved at flyve til Roslev paa Salling. Det er 112 km og den længste Distance, der er udført paa noget af Unionens Kursus. Det er samtidig norsk Distance-rekord, idet Rekorderne jo altid følger Personen, der udfører dem — uanset Stedet. Haydn vilde ogsaa gerne have haft de fem Timer, men dem kan han utvivlsomt opnaa i Norge til Vinter, og det er da trods alt morsommere at have taget en af Betingelserne hjemme. Paa en ganske lille Skrant ved Steinsfjorden fløj Haydn i Paasken i en aaben SG-38 en Flyvning paa 1 Time 02 Minutter.

Cowboys Højderekord slaaet.

Den Højderekord, som Cowboy opnaaede paa 3200 m, fik ikke Lov at staa længe. Cowboy fik nu den Konkurrence, han havde udbedt sig, og den kom fra den Kant, man ventede det. K. A. Rasmussen fra Polyteknisk Flyvegruppe deltog i Unionens Kursus og fløj den 1. August paa Mü 13, der en Uge tidligere var vendt hjem efter Reparation, en ny dansk Højderekord. Flyvningen varede 1 Time 41 Minutter, og den nye danske Højderekord bliver paa ca. 3800 Meter. Rasmussen var oppe i en absolut Højde af ca. 4300 Meter. Han har dermed som den tredje Dansker sikret sig Højdebetingelsen til Guld-C.

En af de mest tilfredse Deltagere paa Vandel i Aar var Palle Terndrup fra Sportsflyveklubben. Han fik ialt 11 Timers Flyvetid med to Sølv-C-Betingelser. Den 1. August fløj han til Boller NV for Viborg, en Distance i lige Linie paa 88 km. Flyvningen, som varede godt 3 Timer, var imidlertid meget længere. Det var Terndrups Hensigt at søge at naa Aalborg, og han var da ogsaa helt oppe ved Løgstør, men det var paa Grund af klar Himmel umuligt at trænge østpaa. Han gik da atter noget tilbage for at spare Transportomkostningerne. Det blev imidlertid trods alt en dyr Hjemtransport, omend ikke for ham. I en taaget Nattetime blev

Transportvognen paakørt af en uforsigtig Bilist, og AUX blev derved noget beskadiget. Terndrup fik iøvrigt med en 1900 m Højdevinding fra 200 til 2100 m rigeligt sin Sølv-C-Højde. Han er ikke saa ked af at mangle Varigheden, for Hovedsagen var dog at faa nogle gode Flyvninger. Hans 11 Timer kostede i Flyvning og Transport ca. 340 Kr.

Efter at Aarets tre udvidede Kursus er afsluttede, maa man indrømme, at der ikke kom det ud af dem, som mange ventede. Men selv om der ingen Sølv-C blev opnaaet, saa blev der dog trods alt fløjet mange Betingelser dertil, og i Løbet af August og September skulde der ogsaa kunne flyves noget, visse Steder i Landet bedre end hidtil paa Grund af bedre Muligheder for at faa Pladser at flyve fra.

Aarsagen til, at en Del vender hjem fra Vandel med skuffede Forventninger, maa dels søges i, at de simpelthen kom med urimeligt store Forventninger, dels i, at de ikke havde tilstrækkelige Kvalifikationer eller Træning. Vejret var ikke altid godt, men der var paa alle tre Kursus mange fine Dage.

★

Guld-C.

Sverige, som trods sine ret gode Forhold hidtil kun har haft tre Guld-C-Indehavere, har fordoblet Tallet i Aar. Først fik den kendte Fred Nordholm, som har vundet flere af de store svenske Konkurrencer, sit Guld-C, og den 7. Juli kom ogsaa Børge Centergren med. Distancen tog han i Fjor — 413 km, svensk Distance-rekord. Mens vi er ved Distance-rekorden, kan det nævnes, at den svenske kvindelige Rekord er sat op til 160 km af Gun-Britt Ullberg, som aspirerer til det andet kvindelige Sølv-C i Sverige. Foruden de to Guld-Flyvere troede man, at Bertil Ståhl havde faaet det, men hans Højde blev ikke anerkendt i denne Omgang.

Derimod har Alf Hedmann med en 400 km Flyvning faaet det sjette svenske Guld-C.

Trods sine mange fine Svæveflyvere har Schweiz indtil fornylig ingen Guld-C haft (men der er over 100 Sølv-C-Indehavere). En Grund hertil kan naturligvis søges i Landets ringe Udstrækning og særlige Forhold. Men kort før FAI-Konkurrencen tog to af Deltagerne Guld-C i Frankrig, nemlig Schachenmann og Maurer.

Ogsaa Tjecoslovakiet har faaet et Guld-C, nemlig Karel Dlouhy, Konstrukøren af L 107 Lunak, et nyt interessant Svæveplan.



Den diminutive Hütter 28, som Cowboy og Wetlesen har sat Rekorder med. Ved en Skæbnens Ironi minder dens Indregistreringsbogstaver om den gamle Kampflyvebaad Do X's Typebetegnelse.

WAR PLANES OF ALL NATIONS

Straalende Billedværk
med 117 Fotografier og 105 Diagrammer

Indeholder Kendsgerninger
om Krigsmaskiner fra hele Verden

Indb. i Helshirting kun Kr. 6.50

Skriv eller ring til os, vi giver Dem 8 Dages Returret

Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 3955 - 2755

Udtalelse for Sammenslutningsplanerne ved DMUs Generalforsamling.

DMU afholdt sin ordinære Generalforsamling den 15. August i Aarhus med *Svend Terp*, Vejle, som Dirigent.

Formanden, *Johs. Thinesen*, aflagde Beretning, af hvilken det fremgik, at det havde været et tilfredsstillende Aar med en vis Fremgang i Medlemstallet og gode flyvemæssige Resultater. Foruden Aarsrekordpokalerne uddeltes Prinsessepokalen, som i Aar tilfaldt *Carl Høst-Aarls*, Odense.

Medens Modelflyverne for nogle Aar siden gik stærkt imod de dengang fremsatte Sammenslutningstanker, specielt mod Enhedsklubideen, blev der nu vedtaget følgende Resolution:

»Dansk Modelflyver Unions Generalforsamling den 15. August 1948 i Aarhus har modtaget Beretning om det hidtidige Arbejde, der er udført af det af DKDAS nedsatte Lovudvalg, og godkendt den positive Stilling. Unionens Repræsentanter har indtaget hertil.

Generalforsamlingen henstiller til Unionens



„Roll“ Kortmaaler-Pencil

Grosserer *R. Langhorn* har fremstillet en kombineret Blyant og Kortmaaler, som sikkert vil kunne være til stor Hjælp for alle, der skal maale Afstande ud paa et Kort. I den ene Ende af Blyanten findes et lille takket Hjul, og naar dette føres hen over Kortet, kan man paa en Skala paa Blyanten direkte aflæse Kilometer-tallet. Kortmaaleren har 5 Skalaer: 1:200.000, 1:150.000, 1:100.000, 1:40.000 og 1:20.000.

Skal man anvende Kort i Maalestok 1:500.000, bruges Skala 1:100.000, hvorpaa man ganger med 5. Blyanten faas ogsaa med miles-Skala.

Den kan købes hos Boghandlere og Instrumentmagere og koster 25 Kr.

Bestyrelse snarest at søge dette Arbejde videreført, saaledes at den planlagte Reorganisation og Samling af den danske Privatflyvning ved første Lejlighed kan blive til Virkelighed.

Lovene blev ændret, saaledes at Beretnings-, Flyve- og Regnskabsaaret fremtidig bliver Kalenderaaret, ligesom Tilfældet er for DKDAS.

Det vedtoges at udarbejde nærmere Regler for linestyrede Modeller. Flyvedagskonkurrencerne og andre tekniske Spørgsmaal var under længere Debat.

Bestyrelsesvalget var Genvalg med Undtagelse af, at *Kurt Rechnagel*, Haslev, afløste *Elgil Nissen*, Frederikssund. Til nye Distriktsledere valgtes for 1. Distrikt *Leo Frelby Christensen*, Kbh., for 3. *Jørgen S. Petersen*, Nyborg, og for 5. *Jens Christensen*, Viborg.

Generalforsamlingen varede 4½ Time og havde et livligere Forløb end i de sidste Par Aar.

★

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

Dansk Svæveflyver Unions

autoriserede Journaler og Flyvebøger

anbefales til Anvendelse i
Svæveflyveklubberne

Kontrolbog for Startpil	Kr. 4 75
Fartøj-Journal	6.00
Flyve-Journal (i Foderal)	2.50
Arbejdsbog	0,85

Ekspederes fra

FLYV's FORLAG

EJVIND CHRISTENSEN

Vesterbrogade 60 . Kbh. V. . C. 13.404

„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

ENEFABRIKANTEN

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

(Specialfabrik for Nitrocellulose-Lakker)

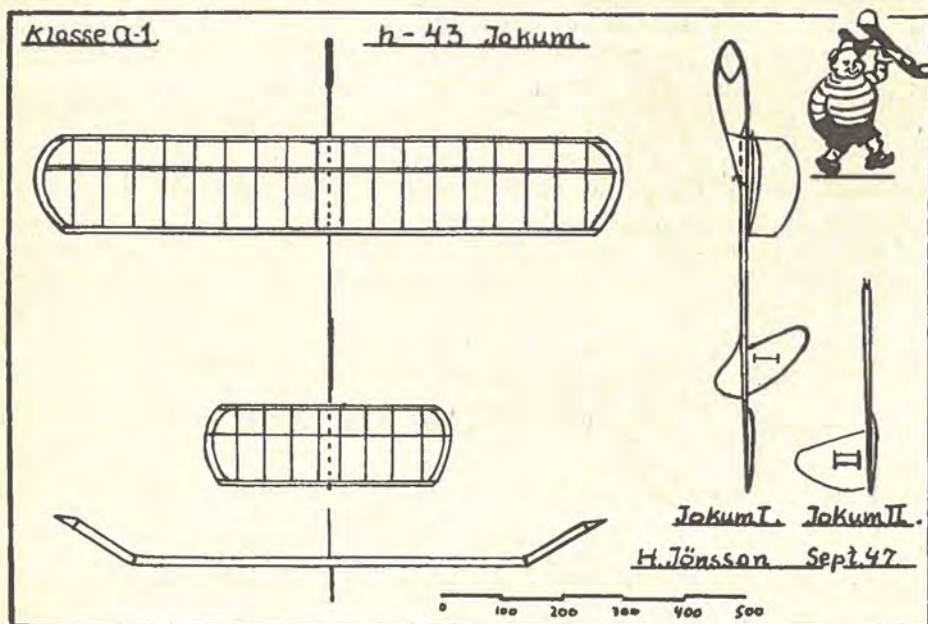
PRAGS BOULEVARD 37

KØBENHAVN S.

TELEFON C. 65, LOKAL 12 og 22

JOKUM

— for Begyndere og Viderekomne



»Jokum« er en Svævemodel i Klasse A1, oprindelig konstrueret som Begyndermodel for Sportsflyveklubbens Modelflyvesektion af Henning Jönsson og som saadan med Held bygget i ca. 100 Eksemplarer, men den har ogsaa vist sig at være en god Konkurrence- og Diplommodel. Der er endog taget to C-Diplomer med den. De vigtigste Data: Planareal 14,8 dm², Spændvidde 920 mm, Længde 730 mm, Haleplan 4,7 dm², Vægt ca. 200 g. Planprofil Windy Special hj 74007, Haleplanprofil SI 32506. Jokum I havde Finnen foran

Haleplanet, men dette har vist sig uheldigt for Begyndere, idet daarlige Højstarter med paafølgende haarde Landinger kan medføre Brud paa Haleplanet, som trænger ind i Finnen. Derfor laves Jokum II med Hængefinne, hvilket absolut ikke har forringet Flyveegenskaberne.

Kroplisterne er 5 x 10 mm. Forkant i Plan og Haleplan 2 x 5, Planhovedliste 3 x 8, Bagkant 2 x 10 i Plan og 2 x 8 i Haleplan. Hovedliste i Haleplan 2 x 5. Randbuer 1,2 til 1,5 mm Krydsfinér, Finne 1 mm Krydsfinér.

Profiltabel for Windy Special:

0,0	0,25	0,5	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0	10,0
2,7	3,0	4,6	6,9	9,5	10,5	10,5	9,8	8,6	6,8	4,7	2,5	0,0
0,7	0,0	0,3	1,2	2,7	3,7	4,0	3,8	3,3	2,8	2,0	1,0	0,0

Ny Danmarksrekord.

I Sommerlejren slog Jens Arne Lauridsen, Vejle, den 9 Aar gamle Distancerekord for store Svævemodeler, idet hans A 3 Model, JAL-49, fløj fra Vandel til Solbjerg ved Tjæreborg, en Distance paa 45,2 km, den 7. Juli. Den gamle Rekord havde Jørgen Dommergaard med 32,3 km.

Konkurrencen i Holland.

Modelflyvekonkurrencen i Haag finder Sted den 10. Oktober, men Klubben regner med, at dens udenlandske Gæster ankommer Fredag og bliver til Mandag eller Tirsdag. De Modelflyvere, som deltog sidste Aar, kan i høj Grad anbefale andre at tage til Holland. Nærmere Oplysninger hos Førsteinstruktøren.

Danmarksmesterskaberne.

DM for Motormodeller afholdtes den 15. August i Aarhus. Paa Grund af stærk Blæst om Formiddagen henlagdes de til sent paa Eftermiddagen.

For Gasmotormodeller blev det en overvældende Sejr for Odense Model-Flyveklub, som besatte de fire første Pladser. Carl Johan Petersen blev Mester med 1.29 i Gennemsnit, fulgt af Carl Høst-Aarås med 1.25, Valdemar Petersen med 1.09 og sidste Aars Vinder Flemming Poulsen med 0.58. Calles Model steg imponerende, og Timer'en stoppede Motoren præcis paa 29 Sekunder hver Gang. Glidningen var ikke saa overvældende.

Med Hensyn til Gummimotormodellerne blev Resultatet meget ringe. Modellerne saa slet ikke ud til at være trimmet ordentligt. Det blev Jørgen S. Petersen, der vandt med kun 29 Sekunder i Gennemsnit. Ingen af de øvrige Deltagere naaede over Fejlstartsgrensen i Gennemsnit.

Danmarksmesterskabet for Svævemodeller afholdes den 19. September ved Odense.

★

Vinderne af Aarsrekordpokalerne.

Ved Dansk Modelflyver Unions Generalforsamling den 15. August i Aarhus uddeltes DKDAS's Vandrepokaler for Rekordåret 1947-48 til følgende:

Svævemodeller Tid: Valther Nielsen, Haslev, 39 Minutter 36 Sekunder.

Svævemodeller Distance: Jørgen Durup, Aarhus, 59,4 km.

Gummimotormodeller Tid: Jørgen S. Petersen, Nyborg, 2 Minutter 27 Sekunder.

Wakefieldmodeller: Kurt Rechnagel, Haslev, 1 Min. 08 Sek.

Ny engelsk Flyverdragt

sælges

Kruchov . Borgergade 87 . Byen 297

Lige udkommet!

Den berømte Flyvemajor John Tvedte, D.F.C., Forfatter til »Opp med Spitfire«, skildrer i sin nye Bog:

Verden får Vinger

Flyvningens Historie og behandler udførligt sidste Etape i Udviklingen indenfor Flyvningen.

Over 170 Illustrationer, smukt indb. med Lærredsryg Kr. 16.30

Skriv eller ring til os, vi tilbyder Dem 8 Dages Returret

Knud Rasmussen . Boghandel
Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.
Central 3955 - 2755

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395

SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS LUFTFART-UDSTILLING

FARNBOROUGH
7.—11. SEPTEMBER

STAND
„Y“



„A“ SECTION
WEST

ROLLS-ROYCE

FLYVEMASKINEMOTORER, ETC.

TIL CIVIL LUFTFART OG MILITÆRFLYVNING

ROLLS-ROYCE LTD., DERBY

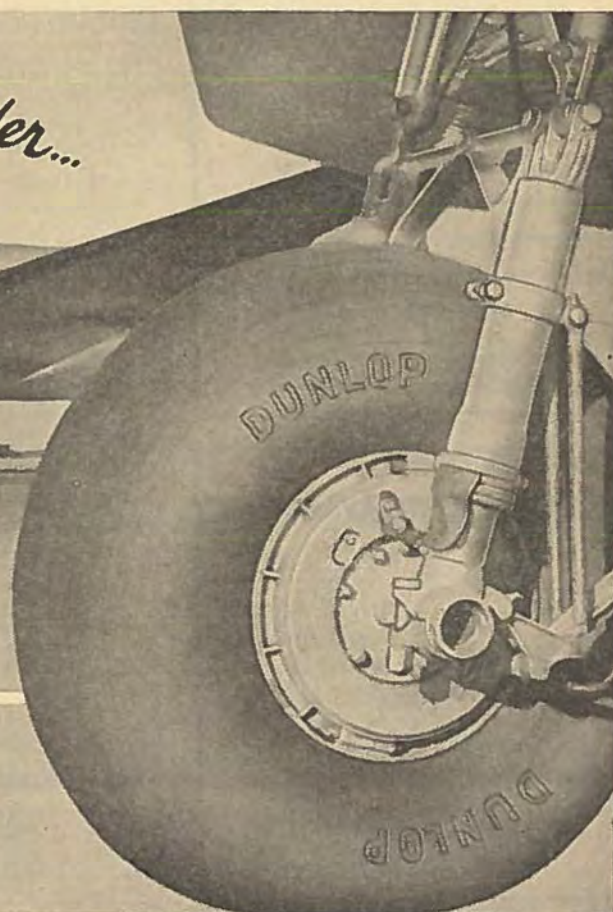
London-Kontor: Conduit Street, W. 1



-overalt hvor det gælder...



DUNLOP



Aircraft of the United States

Vol. I/II

Beretning om U.S.A.s Helikoptere, Luftskibe, Flyvebaade, Svæveflyvere, Jet-Plans m. m.

Særligt Afsnit om Flyvemotorer

Indb. med Shirtingsryg

pr. Bind Kr. 6.00

8 Dages Returret — skriv eller ring til

Knud Rasmussen . Boghandel

Afdeling for Flyvelitteratur

Vesterbrogade 60 . København V.

Central 3955 - 2755



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

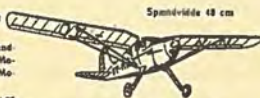
Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364

mellem Kl. 8—13

KZ-VII-Lærke

Alle Ribber er udsavede. Spænder, Rædder, m. m. er trykt paa let Plastr. Højgummi og Chassisbøjler medfølger. Modelen er egnet til Højflyvning.

Komplet Samlesæt m. Tegning Kr. 4,85
Tegning alene Kr. 0,25



Fløjvæde Skælmådel — Størrelse 1:20

GREIG - Rilsingsvej 30 - Odense

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen

Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

NU har vi igen Lister i alle Maal.

Balsafinér haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Mariæ Allé 1 . Vester 5341 y

Nye Impulser

som kan blive af uvurderlig Betydning for Deres Arbejde og Karriere, faar De ved Læsningen af udenlandske Fagblade. Send 20 Øre i Frimærker for udførlige Oplysninger om, hvordan De kan abonnere paa de berømte amerikanske Mac Graw Hill-Fagblade: Aviation Week, Science Illustrated, Engineering News Record, Mac Graw Hill Digest m. fl.

Dansk Post Service

Hestehaven, Skanderborg

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. Rydmann, Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. K. Ørum-Jensen, Aalborg, Tlf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, Tlf. Ryvang 5615, midl. Kontor: Henrik Ibsensvej 31 A St. V.

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. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6, Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.

Sekretær: Jørgen Gamst, Militærstationen, pr. Valby.

Aerosport.

Som en Forsmag paa Vintersæsonen har Aerosport forsøgsvis afholdt et Par Typekendskabsprøver. Formanden har fra England som Gave fra forskellige Spottere (blandt hvilke Charles W. Cain, John Stroud og D. H. Wood) hjembragt et stort Materiale, ligesom det er lykkedes at formaa Air Ministry til at bevilge nogle Eksemplarer af Luftbeskyttelsens Tidsskrift »Aircraft Recognition«. Det er Meningen at anvende dette til forskellige Prøver Vintren igennem, og yderligere vil Air Britains »type tests« naturligtvis blive anvendt. Disse Prøver vil ogsaa have Interesse for Medlemmer ude i Landet.

Hurtig Dame.

Den kendte amerikanske Flyverske Jacqueline Cochran har sat endnu nogle internationale Hastighedsrekorder med sin North American P-51 Mustang. Den 22. Maj fløj hun over 2000 km med en Gennemsnitshastighed paa 720,154 km/T, hvilket desuden var ny kvindelig Rekord, og den 24. Maj fløj hun over 1000 km med en Gennemsnitshastighed af 693,780 km/T. Squadron-Leader Basil Henry Arkell's Rekord i Hastighed med Fairey Gyrodyne, som vi omtalte i sidste Nummer, er blevet anerkendt med 200,0657 km/T.

Den kvindelige Højderekord i Svæveplan er endnu en Gang blevet slaaet, denne Gang af Madame J. Mathé, som i en Olympia naaede en Højdevinding den 4. Juni paa 6730 Meter.

Abonnér paa FLYV!

Pris pr. Aargang Kr. 6.00.

FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

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, Hellerup

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“

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

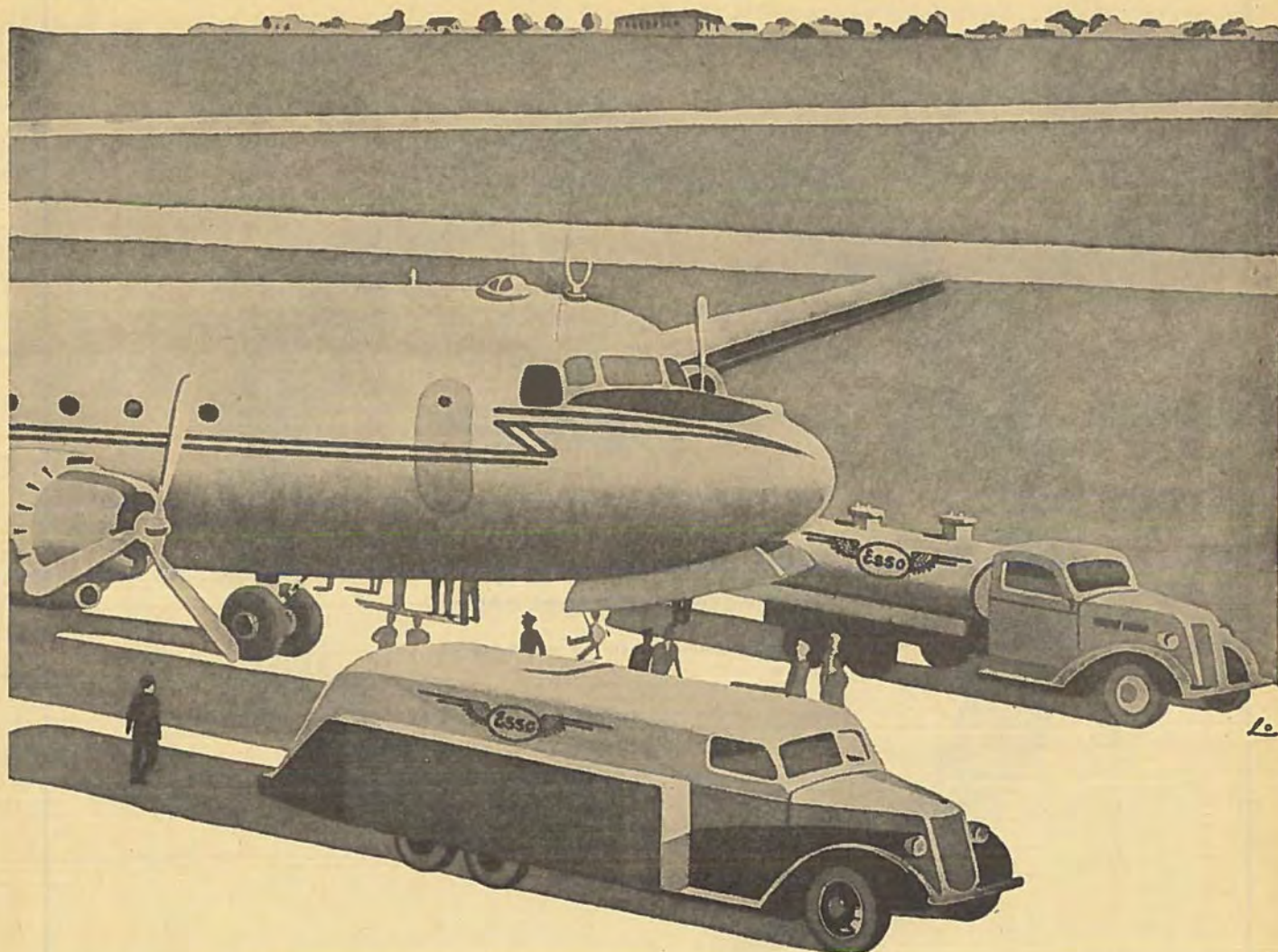
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



**Flere Passagerer og flere
Kilometer end noget andet
Luftfartselskab i Verden**



Der er mange gode Grunde til, at A. O. A. fører, f. Eks. Erfaring, Paalidelighed og 1ste Klasses Service. A. O. A. foretager hver Uge 22 Flyvninger fra europæiske Hovedstæder til de vigtigste Byer i Amerika og Mexico — 3 Gange om Ugen fra København. Bestil Plads paa Deres Rejsebureau eller hos American Overseas Airlines, V. Boulevard 12, — Dagmarhus. Telf. Palæ 5982 — 6392.

AMERICAN AIRLINES
AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

FLYV



Nr. 10

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

Den engelske
luftfartsudstilling
1948

★

Flyvedags-
konkurrencerne
på Beldringe

★

Radiotelefoni
i sportsflyvemaskiner

★

Et moderne
tjecko-slovakisk
svæveplan, Lunák

★

183,6 km/t
i Fælledparken



Fra den engelske luftfartsudstilling i Farnborough: Ministeren for civilflyvning, Lord Pakenham (tv.), og præsidenten for SBAC, Sir Roy Dobson, foran en Avro Tudor 8.

THE SUPERMARINE „ATTACKER“

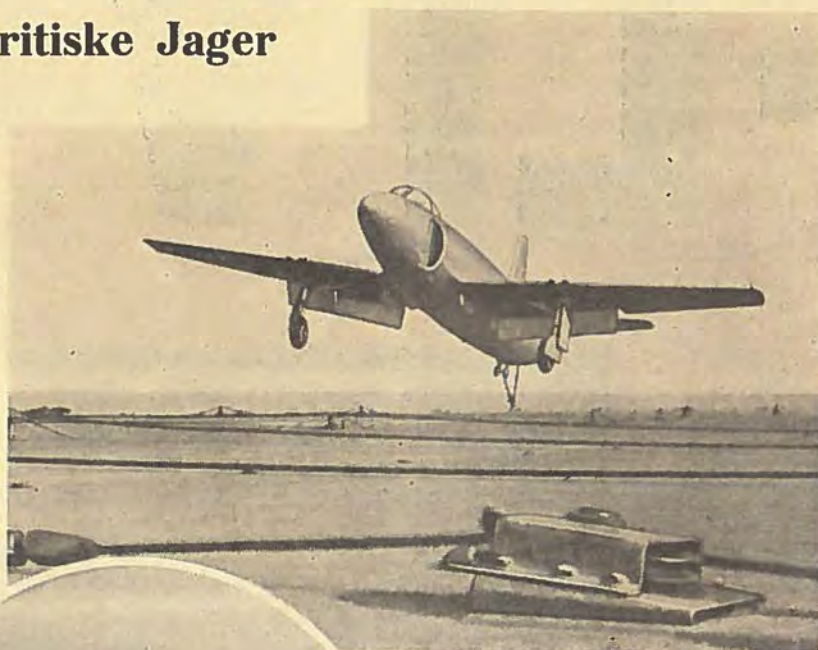
Den fremragende britiske Jager

Flyvninger, der for nylig er gennemført med Vickers Supermarine „Attacker“, har bekræftet, at denne Type er Verdens mest fremragende Reaktorjager. „Attacker“s Hastighed og Manøvreedygtighed blev paa eklatant Maade demonstreret den 27. Februar i Aar, da den, fuldt lastet med militært Udstyr, gennemføj den internationale 100 km lukkede Bane med en Gennemsnitsfart af 908,89 km i Timen. Tidligere havde „Attacker“ udført en Række glimrende Landingsøvelser paa Hangarskibet H.M.S. „Illustrious“. Disse Prøver bekræftede, at den er fuldtud manøvreedygtig under de Forhold, der gør sig gældende ved den lave Landingshastighed, der kræver langsom Fart, naar der skal landes paa et Hangarskib. En Ting af særlig Interesse for Piloter, der maa manøvrere ved store Hastigheder, er det glimrende Udsyn fra Førersædet.

I LUFTEN

Enestaaende Manøvreedygtighed, hurtig Acceleration og Stigeevne er Egenskaber, som gør, at Vickers-Armstrongs „Attacker“ er uden Sidestykke som Jager. Med fire 20 mm Hispano Kanoner som Standard Bevæbning svarer „Attacker“ helt til sit Navn.

O A 39

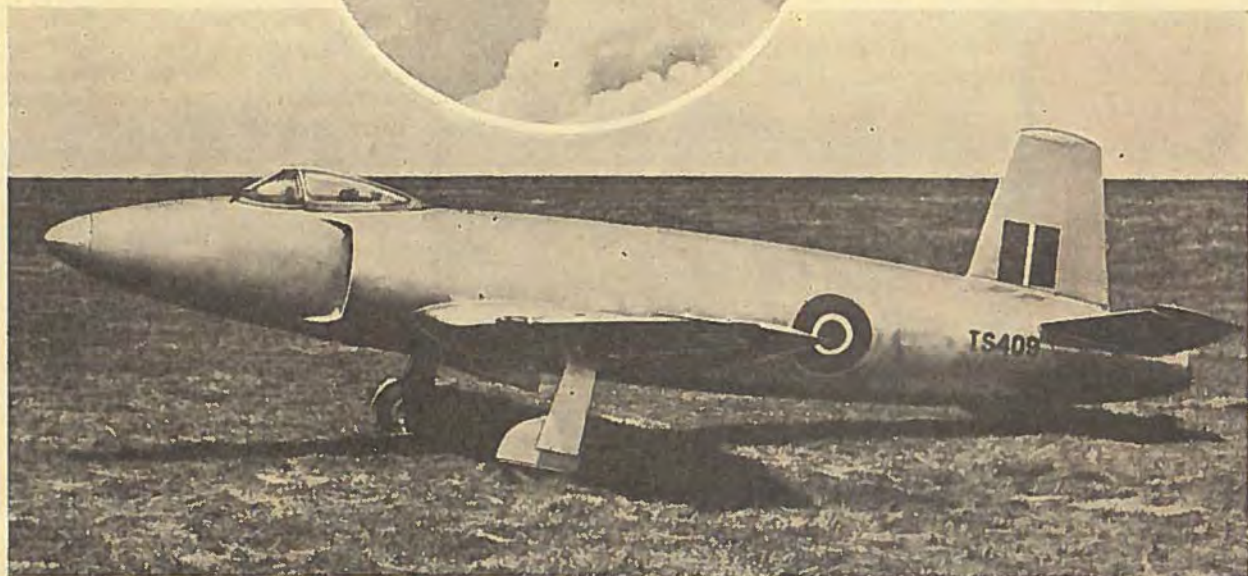


LANDING

Vickers Supermarine „Attacker“ Reaktorjagerens overlegne Flyveegenskaber gør det muligt for denne berømte Maskine at starte fra og lande fuldkommen sikkert paa et Hangarskib. Med sine udmærkede Manøvreegenskaber ved lav Hastighed, og med glimrende Udsyn fra Førersædet er „Attacker“ ideel til maritime Formaal.

REKORD MASKINE

Den 27. Februar satte en „Attacker“ Reaktorjager — fuldt lastet — ny Rekord for den lukkede Bane med 908,89 km i Timen. Dette var endnu et overbevisende Argument for Vickers-Armstrongs rosende Udtalelser om denne fremragende Reaktorjager.



VICKERS-ARMSTRONGS LTD. - VICKERS HOUSE - BROADWAY - LONDON - ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København



FLYV



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

Nr. 10

Oktober 1948

21. Aargang

En sjællandsk svæveflyveplads

GANG på gang har vi gjort opmærksom på den misère, Sjællands flyvepladsspørgsmål befinder sig i. Også svæveflyverne har her et stort problem.

De sidste år er opnået gode resultater på Værløse, som imidlertid i år har været totalt lukket. Alle forhandlinger om en åbning af pladsen om søndagen, hvor den som regel ligger øde hen, har været resultatløse.

De københavnske svæveflyvere har hutlet sig gennem sommeren 1948. — Nogle har fløjet på Avedøre, hvor termikforholdene er dårlige, og som næppe vil kunne bruges, når Brøndbyvesterpladsen kommer. Andre har fløjet på Lundtofte, som er alt for lille. Atter andre er taget til Roskilde, der heller ikke er for god.

Skal Københavns og Sjællands svæveflyvere virkelig nøjes med at svæveflyve i deres ferie i Jylland — hvortil de så kommer uden træning og derfor ikke får udbytte nok?

Forholdene for danske svæveflyvere forekommer os væsentligt dårligere end i udlandet, og der synes ikke at være udsigt til bedring, før der bliver skaffet en egnet plads. Den må ligge mindst 10 km fra vandet og være stor nok til flyvemaskinaslæb og til opnåelse af termiktilslutning fra spilstart.

I de planer til sjællandske flyvepladser, som er projekteret for fremtiden, har man øjensynligt glemt svæveflyverne. Det er for dårligt!

FLYV.

Imponerende engelsk luftfarts- udstilling på Farborough



Den hidtil største og tungeste helikopter er Cierva W.11 Air Horse. En 1650 hk Rolls-Royce Merlin motor driver 3 rotoror. Fuldvægten er 7900 kg.

I Dagene fra 7.—12. september afholdt Society of British Aircraft Constructors sin store udstilling i forbindelse med demonstrationsflyvninger af de fleste af de udstillede luftfartøystyper, og alle kræfter var sat ind på at give denne begivenhed et virkeligt format. Hele den britiske flyvemaskineindustri var repræsenteret, henvend 4000 gæster fra 69 forskellige lande havde efterkommet indbydelsen til at overvære åbningen af udstillingen, mange var kommet rejsende langvejs fra, men ingen har sikkert fortrudt besøget i London.

Flyvepladsen ved Farnborough, der ligger ca. 40 km vest for London, dannede rammen omkring udstillingen. Det var på denne plads, at de første flyvninger i England blev foretaget for ca. 40 år siden; træet, hvortil oberst Cody tøjrede sit biplan for at måle motorens trækraft, står der endnu. Farnborough blev hjemstedet for Royal Aircraft Establishment — den engelske stats forsøgsanstalt for luftfartøjer — og her, hvor i længst forsvundne dage balloner, drager og luftskibe havde til huse, var nu udstillet alt det nye, som den engelske flyvemaskineindustri formår at præstere, og det er ikke så lidt.

Selve udstillingen, der omfattede ca. 200 britiske firmaer inden for flyvemaskineindustrien, var indrettet i to store hangarer med tilsammen ca. 6000 kvadratmeter gulvareal. Her var udstillet arbejdende reaktorer og

stempelmotorer, store modeller af flyvemaskiner, en komplet helikopterkabine med styregejer, en udskydningsanordning for flyvere, der skal springe med faldskærm fra meget hurtige maskiner (Martin Baker), redningsgrej, faldskærme, radio og radionavigations-systemer, tilbehørde af enhver art, kort sagt alt hvad der fremstilles af den engelske flyvemaskineindustri.

Ude paa flyvepladsen var opstillet nogle og halvtreds forskellige flyvemaskinetyper (og Helikoptere); der var adgang for de besøgende til de udstillede maskiner, og paa enkelte undtagelser nær blev de alle demonstreret i luften af fabrikkernes indflyvere. Der var flyvemaskiner af alle mulige typer, lige fra små, spinkle privatmaskiner til store, firemotorede luftlinere; der var træningsmaskiner med propel-turboreaktorer (Boulton Paul »Balliol T.1« med Armstrong Siddeley »Mamba« turboreaktor og A. V. Roe »Athena 1« også med »Mamba« turboreaktor), reaktorjagere (D. H. »Vampire« med D. H. »Goblin« reaktor, Gloster »Meteor 4« med to Rolls-Royce »Derwent« reaktorer og Hawker P. 1040« med Rolls-Royce »Nene« reaktor), Armstrongs flyvende vinge »AW 52« med to »Nene« reaktorer, en Avro Lancaster med to stempelmotorer (Rolls-Royce Merlin) og to Rolls-Royce »Avon« turboreaktorer (ydermotorer), en Avro Lincoln med to Rolls-Royce »Merlin« motorer og to Bristol »Theseus«



Armstrong Whitworth AW 52 ved at lande. Der findes to eksemplarer af denne forsøgstype, en med Derwent og en med Nene reaktorer.

propel-turboreaktorer (ydermotorer), en Avro Lincoln med en ekstra Napier »Naiad« propel-turboreaktor i næsen, to store reaktordrevne trafikflyvemaskiner: en Avro »Tudor 8« med fire Rolls-Royce »Nene« turboreaktorer og en »Nene-Viking« med to »Nene« turboreaktorer, den 32-sædede Vickers »Viscount« med fire Rolls-Royce »Dart« propel-turboreaktorer, Bristol »Freighters«, den nye Airspeed »Ambassador« (to motorer og 40 passagerer), en to-sædet Spitfire, en to-sædet Meteor og mange andre typer. Der var fem helikoptertyper: Bristol, Cierva »W. 11 Air Horse« (til 24 personer), Cierva »W. 14« (to-sædet), Fairey Gyrodyne og Westland-Sikorsky S. 51. Den mest interessante af helikoptererne var Cierva's »Air Horse«. Den har en aflang krop, hvori der er plads til 24 passagerer eller ca. 4 tons betalende last, og den er udstyret med en Rolls-Royce »Merlin« motor og tre store bæreskruer. Typen er som sagt interessant, men hvor vidt den kan flyve vides endnu ikke.

Skal man i korte træk karakterisere udstillingen, kan man sige, at den klart og tydeligt viser, at den engelske flyvemaskineindustri ikke blot tilstræber at bevare førerskabet på de reaktordrevne flyvemaskiners område, men at den også er nået meget langt med konstruktionen og anvendelsen af propel-turboreaktorer. De engelske reaktorejagere er et faktum, som ingen kan bestride, og ved anvendelsen af reaktorer og propel-turboreaktorer i meget store flyvemaskiner har den engelske flyvemaskineindustri vist, at den også på dette område har fundet nye og brugbare veje.

Følgende seks firmaer viste deres reaktorer: Armstrong Siddeley (»Mamba« reaktor), Bristol (»Proteus« propel-turboreaktor), De Havilland (»Ghost« og »Goblin« reaktor), Napier (»Naiad« propel-turboreaktor), Rolls-Royce (»Derwent«, »Nene« og »Avon« reaktorer) og Metropolitan-Vickers (»Beryl« Reaktor).

Flyveopvisningerne under udstillingen viste dette fuldt ud. Det var de reaktordrevne luftfartøjer, som gjorde størst indtryk på de mange prominente gæster, som var kommet til stede. De store reaktordrevne og propel-turbinedrevne luftfartøjer Nene-Viking, Avro Tudor 8 og Vickers Viscount virkede majestætiske og fremmedartede, navnlig de propel-løse Nene-Viking og Tudor 8, uden at imponere særligt med hensyn til fart, hvorimod den reaktordrevne flyvebåd Saunders-Roe »SR(A. 1«) to Metropolitan-Vickers »Beryl« reaktorer) og reaktorejagere Meteor,

egenskaber. Meteor'en nåede lige at komme med i verdenskrigens sidste måneder, og i løbet af de sidste tre år har den to gange været indehaver af verdensrekorden for hastighedsflyvning. Vampire'n, der har en reaktor, har nylig sat verdensrekord for højdeflyvning ved at nå op til 18.133 m. Den nyeste udgave er udstyret med en Goblin reaktor, og dens flyvestrækning er kommet op på ca. 1920 km.

På udstillingens første dag kunne reaktorejagere ikke rigtig vise, hvad de formåede, fordi der lå et tæt skydække i forholdsvis lav højde, men dagen efter, da himlen var blå, kunne de boltre sig, som de ville. Da fik man ikke alene farten, men også stigeevnen og manøvrevenen rigtig at se. De fo'r i få meters højde hen over jorden, så det pek i ørene på tilskuerne, de steg lodret til vejrs, drejede rundt om deres egen akse, indtil de var ude



En af de sidste Spitfire-typer er Spitfire Trainer med plads til to personer og rejsehastighed 370 km/t.

Vampire og P. 1040 fuldstændig tog pippet fra tilskuerne på grund af deres fart, stigeevne og manøvreven. De drøede i lav højde forbi tilskuerpladserne med en fart på 900—1000 km/t. Man så dem — hørte dem — og så var de væk.

Meteor'en og Vampire'n er »gamle« Kendinge, og begge luftfartøjer har fremragende

af syne mod den klare himmel som baggrund. Og så kom de farende i lodrette dyk, rettede op i lav højde — og begyndte forfra igen. Det så blændende ud. Størst indtryk gjorde vistnok Vampire'n paa grund af sin fænomenale manøvreedygtighed. Men 800—900 kilometers fart — eller måske var det mere — blev den i lav højde lagt op på højkant, og så foretog den

De udstillede flyvemaskiner på flyvepladsen ved Farnborough. I forreste række ses fra venstre: Handley Page Hastings, Handley Page Marathon (tidligere Miles) og den splinternye Handley Page Hermes 4 med næsehjul. Umiddelbart bag ved Hermes 4 ses Armstrong-Whitworth's »flyvende vinge« det ser ud, som om den udgør Haleplanet paa Hermes 4). Bagved denne igen staar den smukke Airspeed Ambassador. Bagved H. P. Hastings staar Bristol Freightner. Aller bagest kan skimtes Helikopterne med den store Cierva Air Horse i Midten.





Hawker P.1040, som i flåden hedder N 7/46, er udstyret med Rolls-Royce Nene med udstødsrør på hver side af kroppen.

de nydeligste ottetaller inde over selve flyvepladsen. Der var ingen slingren, når den blev lagt op på højkant, eller når den derfra gik om på ryggen. Det skete som på kommando. Det så godt ud; — men der må også have sidet en dygtig flyver ved pinden.

Det var svært at hævde sig for den maskine, der skulle op efter Vampire'n. Det var Hawker reaktorjageren P-1040, som vistnok blev vist for publikum for første gang. Men den klarede sig stolt, både med hensyn til fart, stigeevne og manøvreduktighed — og i særdeleshed hvad det sidste angår.

Mange af de indbudte spurgte efter De Havillands »Swallow«, det ensædede reaktorluftfartøj med pilformede vinger og ingen hale,

som efter sigende skal have passeret grænsen for lydens hastighed. Hvor hurtigt D. H. Swallow kan flyve, vides ikke med sikkerhed, men den har sat international rekord over en bane på 100 km (lukket bane) ved at flyve 970 km/t, og over kortere strækninger har den været oppe på 1022 km/t, uden at flyveren endnu har givet fuld gas. Det hævdes, at Swallow under gunstige temperaturforhold vil være i stand til at slå den amerikanske Douglas Skystreak's verdensrekord.

Swallow blev ikke demonstreret i de fire dage, udstillingen udelukkende var åben for officielle gæster, men om lørdagen, da publikum havde adgang, kom den. Og den kunde både flyve, stige og manøvrere — og den var

hurtigere — skal vi sige et halvt hundrede kilometer — end alle de andre.

Det var interessant at få at vide, at D. H. Swallow ikke er bygget som en forsøgsjager til militær brug, men derimod som forsøgstype for en trafikflyvemaskine (D. H. 106), der i øjeblikket er under bygning i England. Denne luftliner skal udstyres med fire reaktorer, som skal give den en marchhastighed på ca. 800 km/t, og der stilles de forventninger til den, at den skal kunne give England førerskabet på lufttransportens område. Enkelt-hederne er foreløbig en hemmelighed; man ved kun, at British Overseas Airways Corporation har bestilt nogle stykker, og der menes, at den vil kunne foretage sine første prøveflyvninger i 1950 eller 1951.

Om de talrige flyvninger under udstillingen er endnu at sige, at mange af maskinerne vakte udelst beundring, og det gjaldt både søluftfartøjerne, amfibieflugtfartøjerne og alle de øvrige. Et af dem skal dog særlig fremhæves: Airspeed Ambassador; det er en af de smukkeste trafikflyvemaskiner, der eksisterer.

Udstillingen var godt arrangeret, alt klappe som det skulle, og flyvningerne forløb programmæssigt med fart og tempo over sig. Der var mange danske besøgende: chefen for søværnets flyvevæsen, kommandørkaptajn E. Rasmussen, overingeniør Sv. Hansen (DDL), ingeniør i søværnet Leif Prytz, direktør C. Thielst (De Havilland), ingeniør Lidang Sørensen (Bristol), flyvechef, luftkapt. E. Damm (DDL), chefen for hærens og søværnets fælles flyvetekniske tjeneste, ing. P. Orm Hansen, civilingeniør M. Harttung (Hawker-Siddeley), luftfartsingeniør E. Møller Hansen (statens luftfartstilsyn), oberstløjtnant K. Birksted, flyverløjtnant Sylvest Jensen (Luftfoto), kaptajn Birkhede og Gerh. Rasmussen (Esso).

J. F.

En Tur med Chrislea Super Ace — en af Englands nyeste privatflyvemaskiner

EN af de nyeste engelske sportsflyvemaskiner, Chrislea Super Ace, som vi bragte et billede af i nr. 7, side 140, var i slutningen af august i København, hvor FLYV's medarbejder havde lejlighed til at prøve at flyve den.

Det er en højvinget 4-sædet flyvemaskine af metalkonstruktion. Planer og krop er lærredsklædt, haleparti, ror, flaps og oversiden af bagkroppen er metalklædt. Med fire voksne personer og fuld benzinlast til 650 km rækkevidde er der endnu plads til 45 kg bagage i fuld vægten på 1061 kg, så det er ikke alene en 4-sædet, men også en virkelig 4-personers maskine. En 145 hk Gipsy Major 10 motor giver den en højeste rejsefart på 180 km/t.

Gennem en stor dør i hver side stiger man nemt ind i kabinen, hvorfra der er meget fint udsyn til alle sider. Pladsen i kabinen synes lidt lille, men er meget omhyggeligt udnyttet, så personer af normal størrelse sidder udmærket. Der er to velformede stole fortil, som man ikke bliver radbrækket på, og en bred sofa bagi. Typen virker vel gennemtænkt, og der er en masse små interessante detaljer. Udførelsen er også førsteklasses og ligger på højde med gode amerikanske typer.

Takket være næsehjul-understellet, der er gummistrop-affjedret, har man på jorden godt udsyn fremover. Kørslen er såre enkel;

man styrer med de hydrauliske plade-hjulbremses ved hjælp af siderørspedalerne. Næsehjulet er frit drejende og centererer sig selv.

I starten, hvor der anvendes 25 grader flap, løftes næsehjulet snart op, hvorpå maskinen hurtigt kommer fra jorden og stiger under en kraftig vinkel. Fuldtlastet stiger den 230 meter pr. minut. Udsynet ligefrem er naturligvis ikke godt her, men det er også den eneste undtagelse. Ellers ser man glimrende.

Styregrejerne var oprindeligt indrettet på den måde, at man styrede alle tre ror med et rat, hvis drejning som normalt betjener krængningsrøret, medens højderøret løftes ved at sænke rattet og omvendt, og siderøret bevæges ved at føre rattet fra side til side. Det faldt de fleste for uvant, således at siderørene, der forøvrigt virker lidt svagt, nu betjenes normalt. Man vænner sig ret hurtigt til den lidt uvante højderørsbetjening, især hvis man holder foroven på rattet.

I betragtning af, at der ikke er slots, er stall'et ualmindelig blidt, omend man savner et forudgående varsel, og overfor spin-ror reagerer Super Ace som vore hjemlige KZ III og VII ved blot at udføre en spiral nedad.

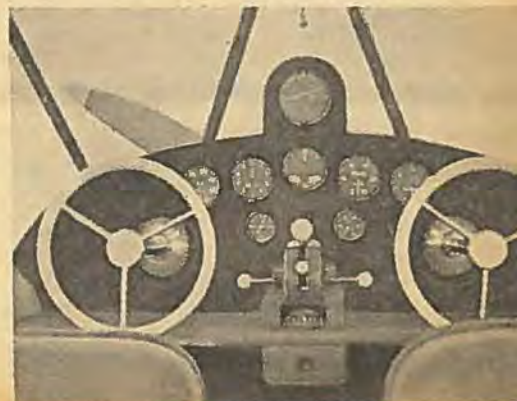
I landingen demonstrerede maskinen næsehjul-understellets udmærkede egenskaber. Jeg lavede nemlig en ualmindelig dårlig landing, som muligvis skyldtes uvantheden med rattet;

medens visse andre typer med normalunderstel vilde have foretaget de velkendte »lange elegante hop« eller noget endnu værre, snækkede maskinen blot over på næsehjulet og blev bragt i ro ved et blidt indgreb af mr. D. Lowry, der demonstrerede den.

Med standardudstyr omfattende dobbeltstyring, kunstig horisont og retningsgyro (der dog sidder lidt upraktisk) koster Super Ace i England 2000 pund sterling.

Data: Spændvidde 10,97 m, længde 6,55 m, højde 2,32 m, planareal 16,47 m², tomvægt 612 kg, fuldvægt 1061 kg. Præstationer: Tophastighed 203 km/t, rejsehastighed 180 km/t, stallingshast. 69 km/t, landingshast. 80 km/t, startdistance (vind 8 km/t) 170 m, landingsdistance 90 m, brændstofforbrug v. 2300 o/min 29,5 l/t, tophøjde 4900 m.

Instrumentbrættet i Super Ace med gashåndtag og trim i midten, kunstig horisont for oven og retningsgyro for neden.



Flyvedagskonkurrencerne i Beldringe den 5. september

Morsomme og lærerige flyvninger



Johannes Thinesen er en af vore ivrigste luftsportsfolk på alle tre felter. Han er formand for modelflyverne og sidder i såvel D. Sv. U.s som DKDAS's bestyrelser. Foruden sin indsats her går han også i spidsen i lodseddsalget. Har i år solgt over 1500 — endda uden at have fået et flyvedagsstipendium.

De »rigtige« konkurrencer om flyvedagens pokaler fandt sted søndag den 5. september på Odense lufthavn, Beldringe, hvortil en hel del privatflyvemaskiner ankom om morgenen.

Efter at nogle lave skytjavsere var blevet fejret lidt væk, og Dansk Motorflyver Unions sekretær, *William Nielsen*, havde instrueret deltagerne, begyndte landingskonkurrencen. Læserne kender fra sidste nummer propositionerne, i hvilke der dog var gjort en ændring, således at man ikke diskvalificeredes, hvis man i landingen uden motor kom ned før markeringslinien, men blot fik meget strenge strafpoints (0–10 m før: 200 points, 10–20 m: 300 og over 20 m: 500 points). Men i landingen med motorhjælp var det strengt forbudt. Blev man diskvalificeret her, kunne man dog godt deltage i orienteringsflyvningen alligevel, da den delvis var en selvstændig konkurrence.

Nogle deltagere landede forbavsende fint, mens visse »store kanoner« enten kom alt for kort eller alt for langt. Det betalte sig nu bedre at komme for langt end for kort. 4 af de 20 deltagere blev diskvalificeret.

Landingerne blev atter en sejr for Sportsflyveklubben, som måske har dårligst mulige forhold at træne under.

Nr. 1 blev *Ludvig Hansson* med 30,5 strafpoints (9 + 21,5), Nr. 2 *Einar Dessau* med 59,5 og Nr. 3 *Per Weishaupt* med 123. Først som nr. 4 kom en fynbo, den nybagte erhvervsflyver *Johs. Thinesen* med 138, mens *Bent Michelsen*, Sportsflyveklubben, havde 207.

Orienteringskonkurrencen.

Efter at *Sir William* atter havde givet instruktion, fik deltagerne med fem minutters

mellemrum opgaven udleveret nøjagtig en time før deres starttidspunkt, og så gik fører og navigatører i gang med beregningerne, som denne gang skulle foretages ud fra opgivne rejschastigheder på 125 km/t for KZ III og Autocrat og 140 km/t for KZ VII. Ruten viste sig at gå ned til Helnæs-bugten, derfra til Wedellsborg, op til et punkt på Fyns nordvestkyst og tilbage til Beldringe. Det var nu solskinsvejr, men ret diset og efterhånden med mange tjavsede skyer i 100–200 m højde, så opgaven blev passende svær. Desuden skulle man flyve meget præcist for straks at finde de små passagepunkter, og mistede man f. eks. nogle minutter ved det første punkt, var det svært at indvinde, hvis ikke man havde afsat tid til det også. Også i selve starten kunne man blive straffet, hvis man ikke var startet senest 10 sekunder efter, at »Jacob« havde sænket flaget. Kun 8 af de 18 deltagere gjorde det, en enkelt var endog 12 minutter for sent!

På ruten skulle man igen holde udkig efter flager. Der var kun en, og den lå i nærheden af Assens. 8 så den ikke. Det må siges, at hvis man flyver nøjagtig på ruten ind over et mærke, vil man lettest kunne overse det. Det bør udlægges f. eks. 200 m ved siden af ruten. Nogle deltagere så flere flager, end der var udlagt!

Vinder af orienteringskonkurrencen blev *E. Bjerre-Petersen* i sin KZ VII »Mads«. Han fik kun 51 strafpoints. Som et eksempel på, hvor nøjagtigt man kan navigere, kan nævnes, at *Bjerre-Petersen* ved det første kontrolsted kom kun 8 sekunder for sent, ved det andet 30, ved det tredje 10, og han passerede mållinien kun 3 sekunder efter sin opgivne tid! Efter sit eget stopur havde han fløjet endnu nøjagtigere. Nr. 2 blev *Michelsen* med 157, nr. 3 *Thinesen* med 187, nr. 4 *Kruså* fra Fyens Flyveklub og nr. 5 *E. Boserup* fra Herning.

Resultaterne af den samlede konkurrence.

Bjerre-Petersen vandt Skandinavisk Aero Industris vandrepokal for orientering, men i sin første mållanding var han kommet for kort og fik — trods forsøg på at holde maskinen oppe ved at give lidt flap — 300 strafpoints, hvilket kostede ham stillingen i den sammenlagte konkurrence. Vinder af Den nordiske Pool for Luftfartsforsikrings vandrepokal blev *Johs. Thinesen*, der for nylig er blevet erhvervsflyver, men endnu ikke havde udnyttet certifikatet, hvorfor han kunne deltage. For overtroiske kan nævnes, at han gik rundt med et firkløver i knaphullet.

Iøvrigt vil det sikkert være en idé til næste år at indlægge en klasse for vore snart mange erhvervsflyvere. Der er sikkert også mange, der gerne ville se deres flyvelærere blamere sig lidt!

Her er de første fem i den samlede konkurrence:

1. *Johs. Thinesen*, Fyens Flyveklub, 325 p.
2. *Bent Michelsen*, Sportsflyveklubben, 364 p.
3. *Bjerre-Petersen*, Sportsflyveklubben, 381 p.
4. *Sven Kruså*, Fyens Flyveklub, 445 p.
5. *E. Boserup*, Midtjysk Motorflyvekl., 499 p.

Foruden at rose vinderne for de fine resultater, må vi også erindre om den navigatør, de fleste medførte, og som i mange tilfælde havde en stor andel i resultatet.

Dommerkomitén bestod af luftfartsinspektør *Bendtsen* (der kunne konstatere, at mange ville være dumpet ved landingsprøven, hvis det havde været til certifikat), generalsekretær *Falkmar* og civilingeniør *Vagn Prytz*.

Deltagerne var enige om, at det havde været en mægtig morsom og spændende — samt sund og lærerig — konkurrence, og vi ser gerne mere af den slags. Man har langt mere ud af at deltage i en sådan konkurrence end af blot at flyve fra A til B — hvilket ofte kan være direkte kedeligt. Konkurrencer stimulerer til bedre flyvning og har derved en stor betydning.

★

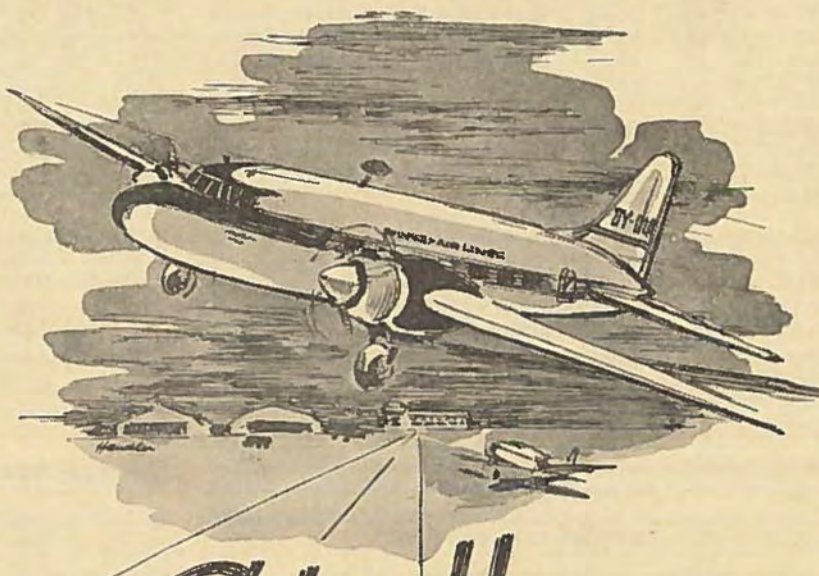
På europatur

Torsdag den 26. august lettede Det Danske Petroleumskas Aktieselskabs flyvemaskine — en firepersoners KZ-VII — fra Københavns lufthavn på en europatur med overassistent *Gert Rasmussen* fra Selskabets flyveafdeling som pilot. Maskinen skal besøge lufthavne i Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig, England, Irland og Skotland, hvor hr. *Gert Rasmussen* sammen med hr. *A. J. Lunder* fra det norske Esso-selskab skal studere salg og service på de fremmede flyvepladser.

★

Støjende flyvemaskiner.

Klager over støjen fra flyvemaskiner er en alvorlig hæmning for flyvningen mange steder. Der er derfor al mulig grund for alle flyvere til at tage hensyn, hvor det er muligt, og det bliver da også gjort af hovedparten af vore flyvere. Imidlertid forekommer der undtagelser, og det er naturligvis især ved landingsøvelser og rundflyvninger, at støjen kan genere mest. Det har derfor været beklageligt at bemærke, hvorledes rundflyverne ved nogle af vore bødsteder mange gange i timen dagen igennem efter starten har fløjet lavt hen over klitrækkerne og derved irriteret mange mennesker, når ruten lige så vel kunne være lagt et par hundrede meter længere ude over kystlinien. Det er muligvis interessantere både for flyver og passagerer at flyve over klitterne, men det skaber modvilje mod flyvningen, og det har vi ikke råd til. Husk at vise lidt mere hensyn i næste sæson!



Shell...

Aviation Service

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL

DET ØSTRIGSKE „HELIOFLY“



»Heliofly« i funktion.

Den østrigske flyvemaskinekonstruktør, ing. Paul Baumgartl, som under krigen arbejdede hos Messerschmitt, har frembragt et rotorluftfartøj, som han kalder »Heliofly«. Det er ikke en egentlig helikopter, men en motordreven skrueligler, men luftfartøjet kan betegnes om et første trin til »folkhelikopteren«.

Baumgartl's Heliofly har en rotor med 6 m diameter, som drives af en italiensk to-takts Garelli-motor på 4,2 hk ved 6000 o/min. Hele apparatet vejer 15 kg, men kan bygges lettere ved anvendelse af letmetaller, som for tiden ikke er til at få i Østrig. Heliofly er monteret på en art rygsæk-stativ.

Det lykkedes Baumgartl at udføre spring med luftfartøjet. Så snart motoren er kommet i fart, og rotoren løber med 500 o/min., stiller han rotorbladene på stor stigning og kobler motoren fra. Han springer derved op fra jorden, og foregår det fra en klippe eller et

andet højtliggende punkt, glider han som gyroplan til jorden. Rotorens drejningsmoment, som ikke er udlignet, kan under startforberedelserne kompenseres af flyveren. Under spring og glidning er det ringe, da motoren er koblet fra. Styling under flyvningen opnår Baumgartl ved en periodisk indstilling af rotorbladene. Ved selve springet er bladvinklen 6 grader og rotoromdrejningstallet 320 o/min.

Baumgartl er overbevist om, at han med sit Heliofly er på vej til en simpel og billig helikopter. Foreløbig er det blot en art sportsredskab til udspil. Ved anvendelse af en kraftigere, men meget let motor regner han med at kunne opnå lodrette starter. Hvorledes han vil løse styringsproblemet og udligningen af drejningsmomentet, vil han ikke oplyse i dag.

Baumgartl har forberedt sig på at rejse til Sydamerika og skulle nu være i Rio de Janeiro, hvor han håber at kunne arbejde i ro og uden risiko. I Wien er det blevet ham for usikkert p. gr. af rygter om tvangsenkagement af teknikere til østeuropa. FLS.

★

FLYVELOTTERIET

Når dette nummer kommer læserne i hænde, har klubberne forhåbentlig foretaget deres afregning med lotteriets kontor — ellers gør det aldeles omgænde.

I nogle uger i oktober vil der endnu foregå et ekstrasalg, specielt i København, for at få solgt de returnerede lodsedler. Lotteriets kontor vil være teknemmelig for at få tilbud om assistance, specielt fra damer, som vil tage en tårn med salg fra drosker o. lign. På en tidligere udsendt opfordring til samtlige Sportsflyveklubbens 1500 medlemmer indkom ikke et eneste svar. Når man tager i betragtning, hvor forholdsvis store tilskud klubben har fået af lotteriets midler de tidligere år, og hvor mange medlemmer der f. eks. har fået stipendier til motorflyvning, er denne indstilling højst beskæmmende for medlemmerne. Men der er endnu tid til at rehabilitere sig. Ring straks til BY 5348.

★

Flyvedagen

FLYV har fra læge Harald Harpøth modtaget følgende indlæg:

Flyvedag — skuffelse —

Der var mange mennesker — og måske mest af dem, der var medlem af en klub — der var skuffede over dagen og med god grund: Hvorfor arrangeres der ikke flyveopvisninger på Skovlunde, Lundtofte o. fl. a. steder, så vi interesserede kunne få en oplevelse? Der burde være faldskærmsudspring, kunstflyvning med »stallinge«, dykning, looping, imelmanvendinger, rygflyvning o. m. m. — og så burde der engang imellem være demonstration for de passive medlemmer, således at de kunne få flyvture nu og da for en billig penge. Kan vi ikke være passagerer i klutture mod, at vi tager vor del af udgifterne?

Deres ærbødige

Harald Harpøth.

Det er med glæde, vi læser læge Harpøths indlæg, fordi det vidner om en levende interesse for flyvningen. De betragtninger, der fremsættes, er os ikke fremmede, og der var i virkeligheden intet, vi hellere vilde, end at afholde nogle flere flyveopvisninger på flyvedagen, ligesom Sportsflyveklubben sikkert gerne ville give sine passive medlemmer lejlighed til at få en rundflyvning for en billig

penge. Men desværre er sagen ikke så ligetil, bl. a. af følgende grunde:

Der findes ingen flyvepladser ved Københavns umiddelbare nærhed, hvor der kan arrangeres flyveopvisning — Københavns lufthavn, Kastrup, indbefattet. Der findes heller ikke tilstrækkelig meget flyvemateriel her i landet, som er egnet til flyveopvisninger, og man kan ikke påregne hjælp udefra. Vi så det ved det flyvestævne, som Fyens Flyveklub arrangerede ved Odense på flyvedagen den 22. august i år. Man havde gjort forsøg på at skaffe deltagelse af engelske, amerikanske, svenske maskiner og fra det danske luftvåben, men alle anstrengelser var forgæves. Flyvestævnet i Odense, som skulle være flyvedagens store stævne, måtte gennemføres med sportsflyvemaskiner suppleret med en enkelt KZ-II træner til kunstflyvning.

Rundflyvning med Sportsflyveklubbens maskiner for klubbeas passive medlemmer kan desværre heller ikke gennemføres i øjeblikket, fordi det er forbudt at foretage sådanne flyvninger fra klubbens hjemsted på Lundtofte flyveplads.

Dansk privatflyvning må i øjeblikket kæmpe med mange vanskeligheder, men forhåbentlig er den dag ikke fjern, hvor et sådant arrangement, som læge Harpøth skitserer, kan føres ud i livet.

Den danske flyvedag.

★

Nakskov flyveplads

Nakskov er blevet anerkendt som »midlertidig offentlig landingsplads« af luftfartsmyndighederne. Den ligger umiddelbart syd for byen og er 465×490 m. Den ejes af Nakskov kommune og drives af erhvervsflyver J. P. Jensen, Nakskov. Pladsen er godkendt til flyveopvisning, faldskærmsudspring, skole-, rund-, privat- og taxa-flyvning. Den er åben fra solopgang til solnedgang og godkendt for luftfartøjer, hvis start- og landingsdistance ikke overstiger 200 m ved vindstille. Der er havneleder og autoriseret kontrolmekaniker, men ingen flyvedeelse på pladsen. Der er hangar, vindpose, rød-hvide markeringsbrædder og telefon (Nakskov 1083).



Nakskov flyveplads.

★

Flyvestævne i Nakskov

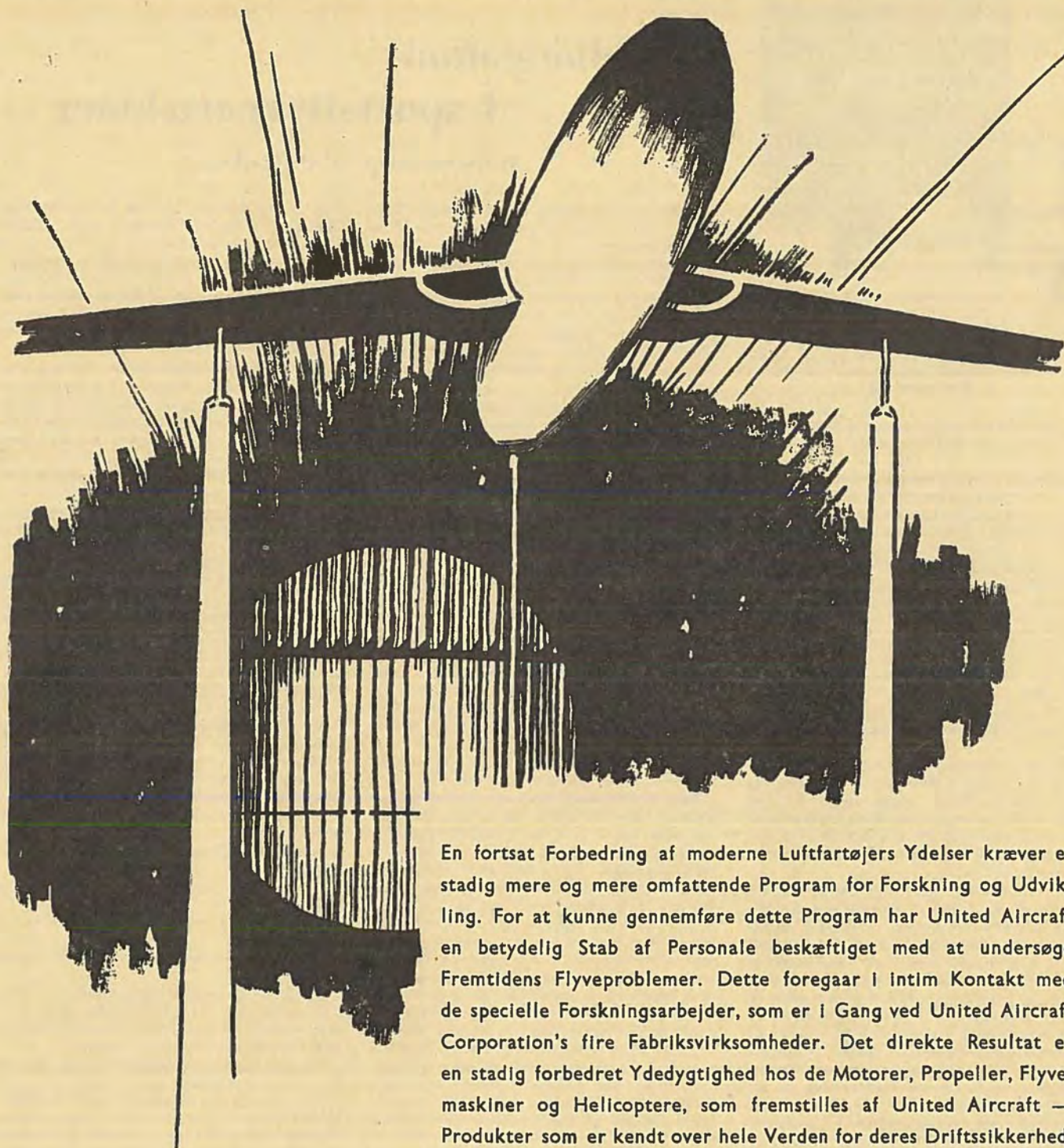
Nakskov svæveflyveklub assisteret af svæveflyveklubben i Rødby og modellflyveklubben »Glentene« i Nakskov afholdt den 12. september et flyvestævne på Nakskov flyveplads. Desværre blev det regn kort efter stævnets begyndelse, så tilstrømningen var ikke stor, men et lille overskud blev der da ud af det.

Nakskov flyveklub viste formationsflyvning. Zone-Redningskorpset demonstrerede ambulancflyvning, ligesom flyvepladsens chef, J. P. Jensen, fløj kunstflyvning i lt. Perchs Gipsy Moth.

Svæveflyverne demonstrerede ind mellem regnen svæveflyveskolingens faser med SG-38, Zögling og Grunau Baby, ligesom der var modellflyvekoneurrence mellem Nakskov og Nykøbing F.



Konstruktøren med påmonteret Luftfartøj.



En fortsat Forbedring af moderne Luftfartøjers Ydelser kræver et stadig mere og mere omfattende Program for Forskning og Udvikling. For at kunne gennemføre dette Program har United Aircraft en betydelig Stab af Personale beskæftiget med at undersøge Fremtidens Flyveproblemer. Dette foregaar i intim Kontakt med de specielle Forskningsarbejder, som er i Gang ved United Aircraft Corporation's fire Fabriksvirksomheder. Det direkte Resultat er en stadig forbedret Ydeevne hos de Motorer, Propeller, Flyvemaskiner og Helicoptere, som fremstilles af United Aircraft — Produkter som er kendt over hele Verden for deres Driftssikkerhed.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation* EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VOUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS



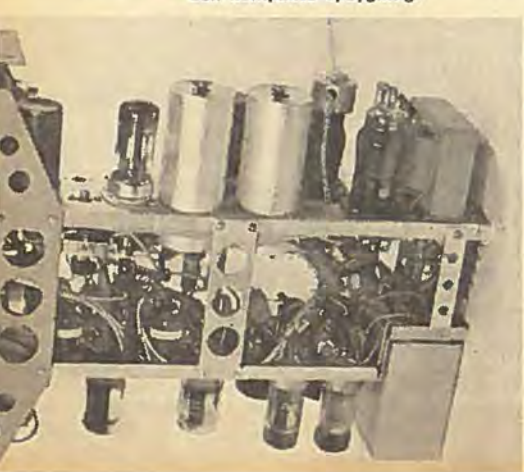
VHF-Telefonianlæg af typen »Walco 4« omfattede apparatkasse, manøvrebox, mikrofon og hovedtelefon.

ALLEREDE før århundredeskiftet begyndte man at eksperimentere med radio i luftfartøjer. Man var fuldt ud klar over, at udviklingen af et kommunikationsmiddel mellem luftfartøjer og jorden kunne få vidtrækkende betydning for sikkerheden i luften. Forskellige steder i udlandet, bl. a. i Tyskland og Frankrig, lykkedes det endog at tilvejebringe visse orienteringsmuligheder ved hjælp af radiosendestationer opstillet på jorden med en passende afstand og i et bestemt forhold til hverandre. Udsendelserne var ikke retningsbestemte og kunne heller ikke retningsbestemmes fra luften ved de nu gængse metoder. Man gik simpelthen ud fra, at den station, der hørtes kraftigst, måtte være den nærmeste, og på basis af lydstyrkeforholdet mellem en gruppe stationer fandt man frem til en position.

Var alt dette end kun de første forsøg på at udnytte radioen i flyvnings tjeneste, var det dog begyndelsen. Ingen anede vel den gang, hvilken rivende udvikling radioteknikken skulle undergå i de følgende år — en udvikling, som selv af teknikkens egne må forkomme fantastisk.

Her i landet begyndte den civile luftfart for alvor at drage fordel af radioen som meddelelsesmiddel efter åbningen af radiostationen i Københavns lufthavn i Kastrup den 19. april 1927. Korrespondancen med luftfartøjerne foregik da på telefoni på bølgelængde 900 m (333 kc/s). I slutningen af året påbegyndtes de første forsøg med en rammepejler. Piloterne satte stor pris på denne nye service, idet der nu var skabt mulighed for under flyvningen ikke alene at erholde oplysninger om vejforholdene i bestemmelseslufthavnen og på ruten, men også at afgive og modtage positionsmeldinger, højdeangivelser, underretninger om andre luftfartøjers bevægelser samt meldinger iøvrigt af sikkerhedsmæssig betydning. Især den af rammepejleren mu-

Billedet viser apparatkassens indre med senderen øverst og modtageren nederst. Man bemærker den kompakte opbygning.



Radiotelefoni i sportsflyvemaskiner

Af overassistent S. O. Madsen

liggjorte navigatoriske bistand under flyvning i skyer eller usigtbart vejr betød et stort fremskridt.

Blandt andet på grund af sprogvanskeligheder gik man imidlertid ret hurtigt bort fra anvendelsen af telefoni til fordel for telegrafi. Indtil begyndelsen af den anden verdenskrig var telegrafen derefter eneherkende i den europæiske luftfarts kommunikationstjeneste, medens telefonien allerede da fandt udstrakt anvendelse i Amerika.

Efter krigens afslutning har billedet imidlertid helt ændret sig. Uden at vi herhjemme under besættelsen havde haft rigtig lejlighed til at følge med i, hvad der skete, var udviklingen gået i retning af større anvendelse af radiotelefoni som forbindelsesmiddel mellem luftfartøjer og jorden. Årsagen hertil må i første række tilskrives et stærkt uddybet kendskab til og forståelse af de såkaldte VHF-frekvenser, d. v. s. frekvenser mellem 30 og 300 mc/s (bølgelængder mellem 10 og 1 m). Måske har dog også andre forhold, såsom ønsket om en forenklet betjening, påvirket udviklingen. Endelig må tages i betragtning krigens umættelige krav til stadig nyt og bedre radiomateriel, der atter havde en større modtager- og senderteknisk fuldkommenhed til følge, end vi kendte før krigen. Den nok så bekendte »Walkie-Talkie« er, som et typisk barn af krigens år, et eksempel på, af hvor ringe vægt og dimensioner det var lykkedes at bringe et sende/modtageanlæg ned på.

Tilsvarende anlæg var i stort tal blevet installeret i såvel militære som civile luftfartøjer og er nu, for så vidt angår trafikluftfartøjerne, standardiserede verden over indenfor frekvensområderne VHF, HF (3—30 mc/s eller 100—10 m) og MF (300—3000 kc/s eller 1000—100 m). Medens det hovedsagelig er telegrafen, i hvert fald for Europas vedkommende, der finder anvendelse ved korrespondance over større afstande, d. v. s. uden for lufthavnens kontrolzoner, og af forskellige grunde også endnu er at foretrække til dette formål, har telefonien helt taget føringen, hvor det drejer sig om korrespondance med luftfartøjer i lufthavnens umiddelbare nærhed. Fordelen er øjensynlig derved, at piloten uden mellemled kan komme i direkte kontakt med kontroltårnet og på denne måde afgive og modtage meldinger af sikkerhedsmæssig betydning under starter, landinger og ved overflyvninger.

Endnu er telefonianlæg ikke obligatorisk i sportsmaskiner og normalt heller ikke ved taxa- eller anden erhvervsflyvning. Om myndighederne på et senere tidspunkt ud fra ønsket om »større færdselssikkerhed«, især ved starter og landinger, vil forlange telefonianlæg installeret i alle luftfartøjer, for f. eks. at erholde tilladelse til at lande i eller starte fra mere trafikerede lufthavne, er et spørgsmål, der endnu står åbent.

Imidlertid står det enhver sportsflyver frit at lade et VHF-anlæg installere i sin maskine, for så vidt anlægget er godkendt af myndighederne, og den fornødne tilladelse til stationens oprettelse og drift foreligger. Der findes for tiden ikke særlige radiotelefonistcertifikater til betjening af sådanne stationer.

Dog er det nødvendigt ved en overfor sagkyndige fra Statens Luftfartsvæsen afholdt prøve at kunne dokumentere kendskab til og rutine i udveksling af telefonikorrespondance med anvendelse af den af ICAO vedtagne fraseologi og terminologi, ligesom det er nødvendigt at besidde en vis elementær forståelse af apparaternes virkemåde og deres begrænsning.

Fra luftfartsmyndighedernes side må man forlange disse krav opfyldte for at sikre en hurtig og reglementeret afvikling af korrespondancen. En uvøjet telefonist uden kendskab til foreskrevet procedure ville let kunne komme til at optræde som »en hund i et spil kegler« til mere skade for andre end for sig selv.

At tilstedeværelsen af telefonianlæg også i sportsmaskiner har sin berettigelse turde være hævet over enhver tvivl. For jordorganisationerne letter det kontrollen med trafikken over havnene, og for sportsflyverne selv betyder det et sikkerhedsmoment, som næppe kan overvurderes. Det sætter ham i stand til umiddelbart før landingen at modtage oplysninger om landingsforholdene i den pågældende lufthavn, såsom sigtbarhed, skyhøjde, vindretning og -styrke og barometerstand, ligesom han i en given situation med uventet indtrædende sigtbarhedsforringelse kan modtage radiopejlinger til hjælp ved orienteringen.

I Københavns lufthavn i Kastrup er for tiden følgende telefonianlæg i drift med de af ICAO standardiserede frekvenser:

Frekvens 3270 kc/s — kaldesignal: »Copenhagens radio«.

Frekvens 119,7 mc/s — kaldesignal »Copenhagens radio«.

Frekvens 3255 kc/s — kaldesignal: »Kastrup tower«.

Frekvens 118,1 mc/s — kaldesignal »Kastrup tower«.

På disse frekvenser sendes og lyttes døgnet rundt.

I Alborg lufthavn er ligeledes installeret et VHF-anlæg for 118,1 mc/s, kaldesignal »Aalborg tower«. Et lignende anlæg er netop opført i Århus lufthavn ved Tirstrup.

Til et luftfartøjs radiotelefonianlæg må stilles visse ufravigelige krav, såsom sammenhængende opbygning, ringe vægt samt driftssikkerhed under alle forhold. Apparaternes funktion må ikke kunne påvirkes af vibrationer, store temperaturstigninger eller varierende fugtighedsgrad eller lufttryk. Ganske særlig må alle hensyn tages til en absolut frekvensstabilitet. Betjeningen skal være så enkel som overhovedet muligt, ligesom betjeningsaggregatet må være anbragt bekvemt tilgængeligt. Der er nok endda for piloten at koncentrere sig om. Anlægget må altid være konstrueret med det ene formål for øje at forenkle og lette pilotens opgaver og skal af denne grund ikke være udstyret med måske interessante men nyttige detaljer.

Hosstående fotografier viser et radiotelefonianlæg, en såkaldt pilotradio (konstrueret af »Dansk Luftfartradio«, Kastrup) af typen »Walco 4«, beregnet til installation i mindre luftfartøjer. Vægten er yderst ringe — ca. 16 kg — og dimensionerne ligeså, hvilket man

„Fly er min Hobby“

»Fly er min Hobby« af Per Weishaupt. Flenstedts forlag. 181 sider, ill. Pris kr. 14,25.

Den opgave, der har været stillet forfatteren: at skulle skrive en Bog på små to hundrede sider, hvoraf halvdelen er illustrationer, og samtidig give læseren et lille indblik i flyvningens udvikling og væsen, har ikke været helt let at løse; men ikke desto mindre har Per Weishaupt klaret opgaven på en udmærket måde. Det er lykkedes forfatteren at finde en form, der giver læseren en klar og let læselig oversigt over flyvningens mangesidede væsen samtidig med, at den tilfredsstiller den læser, der vil lære de mange vidt forskellige flyvemaskinetyper at kende.

Stoffet i Bogen er delt i to Afsnit. I det første afsnit får man lidt at vide om flyvningens historie, hvordan man flyver, hvordan en flyvemaskine er bygget, problemerne ved de store hastigheder, stempelmotoren og reaktoren, helikopteren, lufthavne og lufttrafik, uddannelse af luftfartspersonale, flyvemaskinens mangeartede anvendelse, model-flyvning, svæveflyvning o. m. m.

Andet afsnit omfatter flyvemaskineindustrien, og her er givet en udmærket oversigt over de forskellige landes flyvemaskinefabrikker og de typer, som fremstilles.

Kronen på værket er de mange fortræffelige illustrationer, som viser de sidste nye flyvemaskinetyper, der er kommet frem.

Det er en bog, som fortjener at komme ud i vide kredse.

J. F.

kan få et begreb om ved sammenligning med hovedtelefonen på samme billede. Sættet består af en apparatkasse med sender og modtager. Denne apparatkasse, der kan anbringes hvor som helst i luftfartøjet, fjernstyres fra en manøvrebox i pilotens umiddelbare nærhed. Desuden omfatter anlægget en kasse indeholdende omformere, filter og sikringer.

Såvel sender som modtager er krystalstyret på frekvenserne 118,1 og 119,7 mc/s. Betjeningen sker gennem manøvreboxen hvad angår lydstyrke og frekvensvalg, medens der skiftes fra sending til modtagning ved at trykke på en knap på mikrofonen. Det pågældende anlæg er installeret i såvel Auster Autocrat som KZ VII. Suppleret med en 12 volts akkumulator ville anlægget også kunne installeres i KZ III, da der i denne type ikke i forvejen findes elektrisk installation. Antennesystemet er en lodret dipolstav monteret på fuselagens overside.

For blandt andet at drage fordel af radio-range stationerne til understøttelse af navigationen kan anlægget suppleres med et MF-område. Endelig skal omtales, at pilotradio type »Walco 4« giver mulighed for indendørs samtale, f. eks. mellem lærer og elev, uden at lytningen på den destinerede frekvens derfor afbrydes. I lufthavne udstyret med G.C.A. (Ground Controlled Approach) viser en særlig fordel ved tilstedeværelsen af telefoni i luftfartøjet sig derved, at landing muliggøres selv under meget dårlige vejrforhold. Som bekendt fordrer denne landingsprocedure ikke anden installation i luftfartøjet end et radiotelefonanlæg.

Med de relativt ringe omkostninger, omkring et par tusinde kroner, der er forbundet med installeringen af små, driftssikre VHF-anlæg, er der sikkert ingen tvivl om, at sports- og erhvervsflyvere i stigende grad vil interessere sig for dette spørgsmål.

S. O. Madsen.

Besøg af udenlandske militærflyvemaskiner — officielt og uofficielt

Den Italienske general *Raniero Cupini* kom i begyndelsen af september til Danmark i en tremotors Fiat G 212 med 25 mands besætning og elever ombord for at stifte bekendtskab med dansk militær flyvning. Oberst *Ørum* m. fl. modtog italienerne i Københavns lufthavn; de var på en længere rundrejse i Europa.

Den 9. september kom 39 flyvemaskiner fra Flygvapnet til Karup, hvor de blev modtaget af oberst *Tage Andersen*. Dagen efter fortsatte de til Værlose og gav inden landingen en 20 minutters opvisning over hovedstaden. Det var et show, som ikke stod tilbage for andre efterkrigsbesøg, vi har haft. Københavnerne blev holdt i ånde af vekslende formationer af de 20 North American Mustangs og de 16 North American Harvards, bl. a. dannede de kongeparrets initialer F og I. Kunstflyvning over byen forekom også.

Maskinerne kom fra flyvekadetskolen under ledelse af oberstl. *Peyron* og var ledsaget af tre Ju 86 transportmaskiner. Efter landingen på Værlose blev de budt velkommen af oberstløjtnant *Bjarkov*. Søndag den 12. fløj de efter nogle sving over København atter til Sverige.

Russiske flyvemaskiner overfløj den 9. og 10. september gentagne gange Bornholm i både høj og lav højde og i både dårligt og godt vejr. Udenrigsministeriet har henledt russernes opmærksomhed på, at der til overflyvning af dansk territorium kræves særlig forud indhentet tilladelse. Russiske blade og radio påstår, at de ikke har været over dansk område.

I forbindelse med den britiske udstillings åbning i København ankom 6 Gloster Meteor jagere den 17. september til København for at medvirke ved åbningen af udstillingen den 18. og give opvisning langs vandstrandvejen den 19. De var ledsaget af to Handley Page Halifax bombere med hjælpemandskab og bagage. — Englænderne, der stod under kommando af groupcaptain *Lewis*, blev bl. a. modtaget af orlogskaptajnerne *Erik Rasmussen* og *Grønbech*.

Samme dag ankom iøvrigt Hertugen af Gloucester i en af den engelske konges Vickers Vikings.

SAAB Scandia i København

I DAGENE fredag d. 27. og lørdag d. 28. august blev den svenske trafikmaskine SAAB Scandia, som vi beskrev i nr. 4, side 76, demonstreret for DDL og pressen. Allerede kort efter landingen på Kastrup samlede den en skare beundrere om sig. — Næppe var maskinen kørt frem foran administrationsbygningen, før den automatiske halestøtte med en svag summen skød sig frem fra halen. Det var måske denne, som i de første minutter samlede størst interesse.

De fleste vil uden tøven erklære Scandia for en smuk type, og det skulle vise sig, at det ydre svarede til et lige så smukt indre samt udmærkede flyveegenskaber. Kabinens indretning er smukkere og bekvemmere end DC-3'ens. Ligeledes er besætningspladserne bedre. Ganske vist erklærede DDL's stewardesse køkkenet for lille, men blev bragt til tavs ved tegninger og udkast til det køkken, serieversionen skal få.

For de passagerer, som deltog i demonstrationsflyvningerne, blev turen en oplevelse. Det var en begivenhed at sidde i en maskine, hvor støj ikke overdøver samtalen. Vibrationer var også et ukendt begreb. En bemærkelsesværdig og interessant finesse var de 7 materede, cirkulære vinduer i loftet; disse tillod lyset at komme ind uden at virke blændende. De øvrige vinduer synes også større end vanligt, og hele kabinen er lysere end i en DC 3. Nødudgange savnedes. Ganske vist erklærede fabrikken Scandia for den sikreste trafikflyvemaskine i verden, men det synes dog unødigt optimisme at undlade nødudgange.

Såvel DDL's piloter som det tekniske personale udtrykte sin tilfredshed med maskinen. Næsehjulet gjorde sikkert sit til berømmelserne.

C. C.



Indenfor SAS har der været nogen uenighed angående bemaling af siderene.

OSTIV — den nye tekniske og videnskabelige svæveflyveorganisation

SOM nævnt i sidste nummer blev der samtidig med svæveflyvekurrencerne i Samaden afholdt en kongres for svæveflyvnings videnskabelige og tekniske sider. Her blev OSTIV — organisation scientifique et technique internationale du vol sans moteur — stiftet som en efterfølger til ISTUS, der blev ødelagt af krigen.

ISTUS — internationale Studienkommission für den Segelflug — blev stiftet i 1930 og havde ved krigens udbrud 21 stater som medlemmer. Den afholdt årligt kongres, hvor der blev holdt en lang række betydelige tekniske og videnskabelige foredrag af interesse for svæveflyvningen. ISTUS samlede det internationale arbejde på disse områder og offentliggjorde resultaterne i sine årbøger.

ISTUS var en selvstændig organisation, men havde samme præsident som FAI's svæveflyvekommission, der varetog de sportslige interesser. Det var den tyske professor W. Georgii (fader til svæveflyve-meteorologien), som nu opholder sig i Argentina efter et par år i Frankrig. Ved den sidste ISTUS-kongres, der fandt sted i Warszawa i 1939, måtte han ikke deltage for Hitler, men blev alligevel genvalgt til præsident. OSTIV udnævnte ham enstemmigt til ærespræsident.

Iøvrigt er ledelsen nu kommet på franske hænder, og Frankrig synes jo også at stræbe efter Tysklands gamle stilling som førende svæveflyvenation. Efter at genoprettelsen af organisationen havde været diskutert af FAI i 1946 og 1947, overdrog man til franskmændene at fremsætte forslag, og møderne ledtes derfor af R. Jarlaud (konstruktøren af svæveplanet Air 100), og han blev også valgt til præsident for OSTIV, der foreløbig får stilling som en underkommission af FAI's svæveflyvekommission. OSTIV er atter delt i to

den franske svæveplankonstruktor, R. Jarlaud, fra Arsenal-fabrikkerne var den ledende kraft ved stiftelsen af OSTIV og blev valgt til første præsident.



Den franske svæveplankonstruktor, R. Jarlaud, fra Arsenal-fabrikkerne var den ledende kraft ved stiftelsen af OSTIV og blev valgt til første præsident.



Et moderne czecho-slovakisk svæveplan L 107 Lunák

SVÆVEPLANERNE nåede før krigen et meget højt udviklet stade, således at man vanskeligt kan konstruere nye svæveplaner med væsentligt bedre præstationer. Man så da også ved konkurrencerne i Samaden, at førkrigstyper eller direkte udviklinger af disse dominerede. Der er dog rundt omkring ved at fremkomme efterkrigstyper, som afviger fra de gamle. Som nogle eksempler på disse mest moderne typer, som endnu kun flyver i et begrænset antal, vil vi nævne den amerikanske Schweizer 1-21 (FLYV 1/48 S. 18), den schweiziske WLM-1 samt den czecho-slovakiske L 107 Lunák. Også Polen har et eller flere svæveplaner efter den moderne formel. Fælles for disse er, at man giver afkald på at pine det største glidetæl eller den mindste synkehastighed til det yderste og i stedet søger at holde en tålelig synkehastighed ved høje flyvehastigheder. Thi kun ved at flyve hurtigt kan man nå de virkelig store distancer i det tidsrum, der er termik.

Bortset fra 1-21, der anvender vandballast, opnås den ønskede virkning ved anvendelse af flaps, krumningsklapper, ved hjælp af hvilke man kan ændre profilet. Imidlertid kan disse typer kun udnyttes af meget dygtige piloter, der sætter sig grundigt ind i anvendelsen af disse flaps og får en indgående træning i deres anvendelse. Polakkerne var utilfredse med resultaterne, men udvalgte så fem af deres bedste piloter med over 1000

svæveflyvetimer hver og endnu flere motorflyvetimer. Efter nogle dages systematiske undersøgelser på masser af flyvninger fandt de »melodien«. Planerne skulle bogstaveligt talt flyves med flaps'ene, hvis stilling skulle varieres ustandselig efter opvindens styrke.

Lunák er konstrueret i 1948 på de statslige czecho-slovakiske fabrikker, afdeling Letov, og er konstrueret af guld-C-svæveflyveren Karel Dlouhy og Vladimír Stross. Det er et forholdsvis lille, midtvinget svæveplan med trapezformet plan med v-form. Konstruktionen er en sædvanlig trækonstruktion. Planet består af to dele, som samles på kroppen og er gjort fast i fire punkter. Der er et hjul under kroppen.

Hele bagkanten fungerer som en flap, idet også krængningsrorene følger delvis med — som på KZ-typerne. Endvidere er der normale bremseklapper. Lunák er fuldt kunstflyvningsdygtig med en brudlastfaktor på 12,5, og den højeste dykhastighed er 350 km/t, ved hvilken der ikke optræder vibrationer eller større deformationer.

Data: Spændvidde 14,00 m, længde 6,65 m, højde 1,5 m, planareal 13 m², tomvægt 195 kg, fuldvægt 295 kg, planbelastning 22,7 kg/m².

Præstationer: Bedste glidetæl 24 ved 80 km/t. Mindste synkehastighed 0,85 m/sek. ved 72 km/t. Synkehastighed ved 110 km/t 1,53 m/sek., landingshastighed 55 km/t, største dykhastighed 350 km/t uden brems, 250 km/t med brems, største hastighed med flaps 120 km/t, største hastighed i slæb 200 km/t.



Lunák ser med sine rene linier stærk og hurtig ud. Desværre fik den ikke lejlighed til at præsentere sig ved konkurrencerne i Samaden.

afdelinger, af hvilke den ene behandler de meteorologiske og aerologiske spørgsmål, medens den anden behandler de tekniske, aerodynamiske og praktiske spørgsmål. Lederne af de to afdelinger, schweizeren dr. Eichenberger (der ledede meteorologitjenesten ved konkurrencerne) og hollenderen L. A. de Lange, er vicepræsidenter i OSTIV.

En stor del af møderne gik med at diskutere selve organisationen, men der blev også tid til beretninger og foredrag i de fire dage, kongressen varede. 15 nationer deltog. Kun 8 af disse blev der aflagt beretninger fra, deriblandt fra Danmark, som ikke har været medlem af Istus. Af beretningerne fik man det indtryk, at Frankrig har overtaget Tysklands førstilling, og at Polen er godt på vej til at genvinde sin nr. 2-stilling.

Iøvrigt holdt hollenderne foredrag om spilstart, den schweiziske luftfartsinspektør Ledermann fortalte om erfaringerne med tscdet skoling, dr. Eichenberger om meteorologiske undersøgelser, ing. Kasprzyk, Polen, om beregninger af gunstigst rejsehastighed ved distanceflyvninger, ing. Weber om det nye schweiziske svæveplan WLM-1 og en af konstruktørerne af Hütter-typerne, ing. Wolfgang Hütter, om fremtidig udvikling af højtydende svæveplaner.



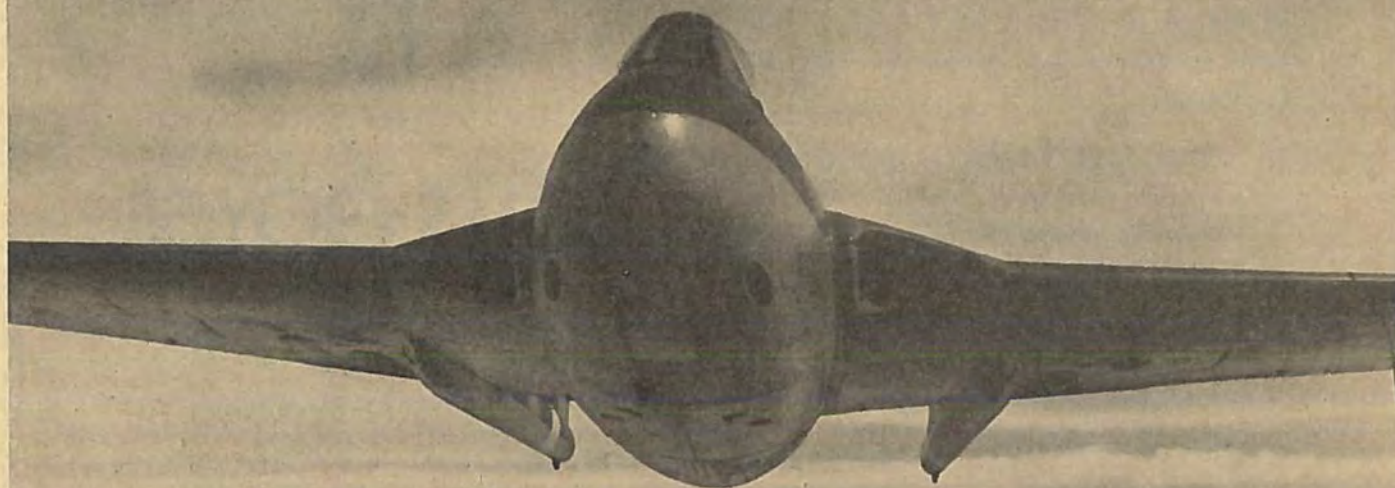
BØGER

»Airline Traffic and Operations« af Morris B. Baker. McGraw-Hill Publishing Co., Ltd., London. 416 Sider. Dollars 4,50.

Morris Baker er Ingeniør i det store, amerikanske Luftfartsselskab Transcontinental and Western Air, Inc., og hans Bog har Bud til alle, der har — eller pantanker at ville have — noget med Lufttrafik at gøre. Man kan godt kalde den en Slags Lærebog — men den er alligevel skrevet paa en mere fornøjelig Maade end de fleste Lærebøger. Han siger selv, at Bogen hovedsagelig henvender sig til følgende tre Grupper af Læsere: Luftfartsselskabernes Personale, hjemsendte Militærpersoner, som gerne vil lære noget om et Luftfartsselskabs Arbejde, og endelig de Mennesker, som agter at søge Stillinger inden for den civile Lufttrafik. Og sidstnevnte Gruppe er sikkert ikke den mindste, for Morris Baker regner med, at der i USA i 1955 vil være beskæftiget et Personale paa over 200.000 Mænd og Kvinder inden for den civile Luftfart.

Af Bogens Indhold skal nævnes de mange værdifulde Data, den giver om Billetsystemer, Luftfragt, Lastning af Flyvemaskiner, Udarbejdelse af Fartplaner, Luftfartsreklame m. m.

INSTALLED EFFICIENCY



The de Havilland Goblin engine in the de Havilland Vampire fighter has a higher installed efficiency* than any other jet engine in the world. This is due to the fundamental design principle of the single-sided impeller

de Havilland aircraft with de Havilland jet engines hold the world's height record and the world's closed-circuit speed record

DE HAVILLAND JET ENGINES



★Installed efficiency: The proportion of the thrust, as measured under ideal conditions on the test-bed, which is actually delivered to the aircraft in which the engine is installed

EN BEDRIFT ...

En Vickers Nene/Viking Jet Passagermaskine satte ny Rekord paa en Tur fra Paris til London den 25. Juli.

„Det er en Triumf for britiske Motorkonstruktører, som nu indtager en førende Position i Verden.“

„Motorerne er perfekte. Vi er overordentlig stolte og tror, at Jet-Passagermaskiner fremtidig vil indtage Førstepladsen.“



ROLLS-ROYCE

Aero

M O T O R E R

FOR FART OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPRÆSENTANT: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . POUL ANKERSGADE 2 . KØBENHAVN K.

1948
8. AUGUST
8. AUGUST

- overalt hvor det gælder...

DUNLOP

183,6 km/t i Fælledparken — med linestyrret reaktormodel

EN afspærret cirkulær plads på 60 m i diameter i fælledparken i København. Uden for tæt med københavnere, som har lagt søndagsturen den vej omkring.

Indenfor tovene demonstreres i øjeblikket en gasmotormodel i linestyring. Rundt og rundt flyver den. Manden i midten viser sin magt over maskinen ved at lade den dykke med påfølgende hårde opretninger. En elegant svævemodel glider efter håndstart fladt henover det jævne græstæppe og lander silkeblødt.

Vi er til opvisning hos de københavnske modellflyvere, som laver fremstød for Flyve-lotteriet. Publikum tager det som en kærkommen afveksling fra de traditionelle fodboldkampe, Fælledparken ellers har at byde på.



Opvisningens arrangør, Jørgen Gamst (nederst til venstre), holder fast, mens Jönsson sveder ved Pumpen.

Men ude i siden lurer sensationen. Mellem diverse af de dele, som er mest iøjefaldende på et menneske, som ligger på hug, skimtes foruden noget af en flyvemodell nogle ting, hvis tilstedeværelse blandt modellflyvere synes usædvanlige: En stor automobilpumpe og et do. induktionsapparat, batterier m. m. Det er en model med reaktionsmotor, der gøres klar til start!

Ringene bliver nu ryddet for omstørfende elementer, modellen sat i startstilling, og linerne, der skal holde den under kontrol, trukket ind til manden i centrum. Publikum følger nysgerrigt de mange forberedelser. På inderbanen råder en forholdsvis stor skepsis — endnu har man nemlig ikke været vidne til nogle resultater med uhyret —.

Det synes nu, som der skal til at ske noget! Automobilpumpen er sat i forbindelse med reaktoren, ledninger fra »kraftstationen« forbundet med tændrørret. Induktionsspølen summer, og en ihærdig modellflyver pumper som en gal —. Der lyder en eksplosion og et drøn, som dog umiddelbart forstummer. Der høres ikke en lyd fra publikum — men en hund gør for fuld hals. Den lille skare omkring modellen ligger over den med dødsforagt og arbej-

der febrilsk. Nu — igen en eksplosion, og denne gang en vedholdende brølen. Pumpe og ledninger fjernes med feberagtig hast, og modellens indehaver hjælper den igang henad startbanen. Den accelererer fantastisk hurtigt, strejfer lige græsset for enden af den udlagte startbane og er i luften.

At sige, den brøler afsted, er at underkende den! Dens fart — i forbindelse med en fantastisk lyd af fortøttet kraft — giver tilskuerne en følelse af begejstring iblandet rædsel, som gør dem stumme. Alle øjne er klæbet til uhyret, som farer rundt.

Efter de første par omgange har manden i midten forvundet chok'et over, at den flyver, og fundet ind til dens sjæl; han har den nu i sin hule hånd — det tog ham fem sekunder. Han lader den dykke til en halv meter over jorden — og trækker den næsten lodret iverjret, det generer den ikke! Han lader den nu flyve i snævre cirkler højt over sit hoved, linerne danner en vinkel på 70° med horisonten — farten og lyden er eventyrlig. Og nu, et vanvittigt dyk ned mod jorden — vil den blive splintret? — Nej, tilvejs igen. Og så en gang vandret flyvning i en meters højde — folk er målløse.

Med et forstummer den og glider som en kluntet svævemodell fladt, meget fladt, ned mod jorden. Et par sekunder hviler der en dødsstillehed over pladsen — så bryder jublen løs, og klapsalverne brager — så en kanonkonge ville flyve til himmels af fryd.

For første gang fløj en reaktionsmodell »rigtigt« i Danmark (uofficiel hastighed: 183,6 km/t). Det var Henning Jönsson, som havde æren af modellen, og Kaj Borchert Madsen, som tæmmede den i luften — vi andre gik hjem til eftermiddagskaffen. O'hart.

Møde i FAI's svæveflyvekommission

UNDER konkurrencerne i Samaden blev der afholdt møder i FAI's svæveflyvekommission. Under ledelse af generalsekretær A. Gehrigler deltog repræsentanter fra 10 lande i møderne. Fra Dansk Svæveflyver Union mødte ing. Weishaupt.

De af Schweizerne udarbejdede forslag til en absolut højderrekord og til hastighedsrekord over 100 km trekantbane samt over måldistancer på 100, 200, 300, 400 og 500 km blev vedtaget. Den absolutte højderrekord kommer ved siden af den hidtidige rekord for største højdevinding, men der skal gå en højdevinding på mindst 5000 m forud. Meningen med rekorden er, at det har såvel sportslig som videnskabelig interesse, hvilken højde over havet man kan nå ved de høje bølger, selv om en sådan flyvning måske ikke giver så stor højdevinding som den nuværende rekord. Hastighedsflyvningerne skal stimulere svæveflyvningen, hvis rekorder igrigt er så høje, at de både er vanskelige og kostbare at slå. Det har også propagandamæssig betydning at få ny fart i kampen om rekorderne. D. Sv. U. vil formodentlig tage hensyn til de nye rekorder i vore nationale rekordregler.

En anden vigtig ting var ophævelsen af den forældede regel om, at landing ved varighedsrekorder skal ske på startstedet. Det vil nu være muligt at flyve termik så længe som muligt, »overnattes« på en skrænt og at fortsætte næste dag, så nye varighedsrekorder skulle blive væsentlig morsommere.

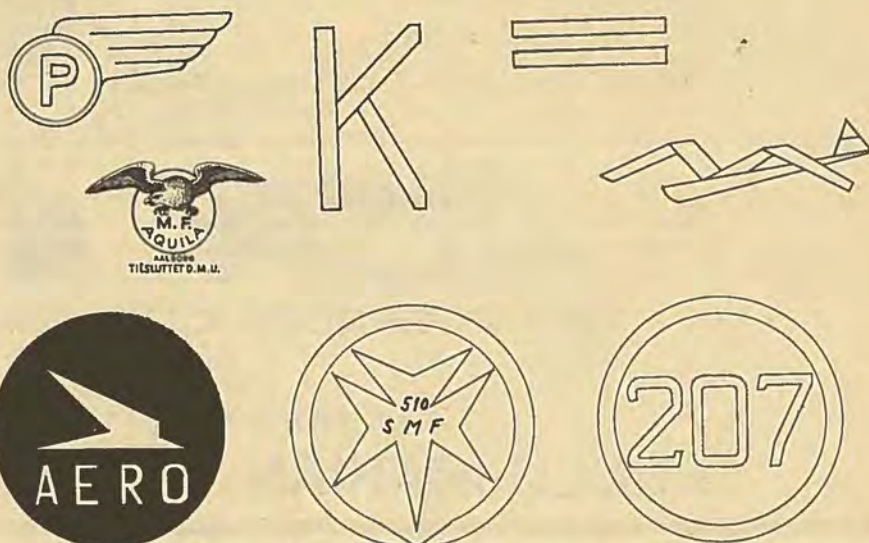
Man sagde nej tak til et forslag fra Polen om at arrangere FAI-svæveflyvekonkurrence i 1949, idet man højst har råd til disse kostbare konkurrencer hvert andet, muligvis kun hvert fjerde år. Der er dog tale om en FAI-konkurrence i Sverige i 1950 i forbindelse med KSAK's 50-års jubilæum.

Det vedtoges at lade finnerne forsøge at få svæveflyvningen med på 1952-olympiaden, men svæveflyverne vil have alle svæveflyvere med, også militære og flyvelærere, ligesom man ikke vil flyve på enhedstype og slet ikke på »Olympia«, som er forældet i 1952.

Til præsident for svæveflyvekommissionen valgtes Pierre Massenet, Frankrig, til vicepræsidenter Philip Wills, England, samt Adolf Gehrigler, Schweiz.

Kommissionens beslutninger er antagelig blevet godkendt på det »store« FAI-møde i Paris i slutningen af september.

KLUBMÆRKER III



I tilslutning til de 18 klubmærker, vi har bragt i nr. 2 og nr. 12 i 1947, bringer vi her endnu 8. De tilhører følgende modellflyveklubber: Øverst til venstre 416 Præstebro, 409 Aquila i Ålborg, 611 Kolding (K'et efterfølges af modellens nummer), 513 Grenaa og 109 Albatros i Brønshøj. Nederst: 210 Aero i Ringsted, 510 Sunds og 207 Roskilde.



Scandinavian Airlines System har nu indsat Douglas DC6 på mange af sine ruter. DDL har to af dem, OY-AAE og AAF.

De svenske mesterskaber.

SM afholdtes i over 30 graders varme i begyndelsen af august på militærflyvepladsen Tullinge ved Stockholm med assistance af Flygvapnet.

Vinderne var alle gamle rotter: Med svæve-model vandt Rune Johansson med 6 min. flyvninger og en på 1.56. Sune Stark vandt med Wakefieldmodel med 3.22 i gennemsnit, og Börje Börjeson vandt gasmotormodellerne med 3.02. Begge sidstnævnte havde hver en 6 min. flyvning. Holdkonkurrencen vandtes af Vingarna, Stockholm.

England vandt Wakefield.

Efter 10 års pause blev konkurrencen om Wakefieldpokalen genoptaget d. 26.—27. august i Cleveland i USA. Ved redaktionens slutning foreligger der ikke nærmere enkeltheder udover resultatlisten, af hvilken det fremgår, at englænderen R. B. Chesterton vandt denne berømteste modelflyvekonkurrence med et gennemsnit på 6.27,3 (der er ingen 6 minutters regel). Nr. 2 blev B. B. Marsh, Ny Zealand, med 5.52,5, nr. 3 R. Holland, USA, med 4.29,7. Der var 29 deltagere fra England, USA, Ny Zealand, Australien, Canada og Belgien.

Ulykken på Bøtø.

Søndag den 12. september dræbtes den 27-årige Albert Krøger fra Nykøbing Falster svæveflyveklub ved en prøveflyvning af klubbens SG-38 på Bøtø. Ulykken skyldtes, at højderorshardunerne var byttet om, således at roret virkede omvendt. Krøger udløste i lav højde, stallede glideren og døde kort efter nedstyrtningen. Han var flyveleder, og ulykken skete under kontrolstarten.

Det er ikke første flyveulykke p. gr. a. ombyttede styreliner. Ved normal demontering af SG-38 kan ombytning ikke forekomme, men i dette tilfælde var linerne taget af ude på selve højderoret. Ulykken viser imidlertid det rigtige i under alle omstændigheder at se, om rørene bevæger sig rigtigt.

*

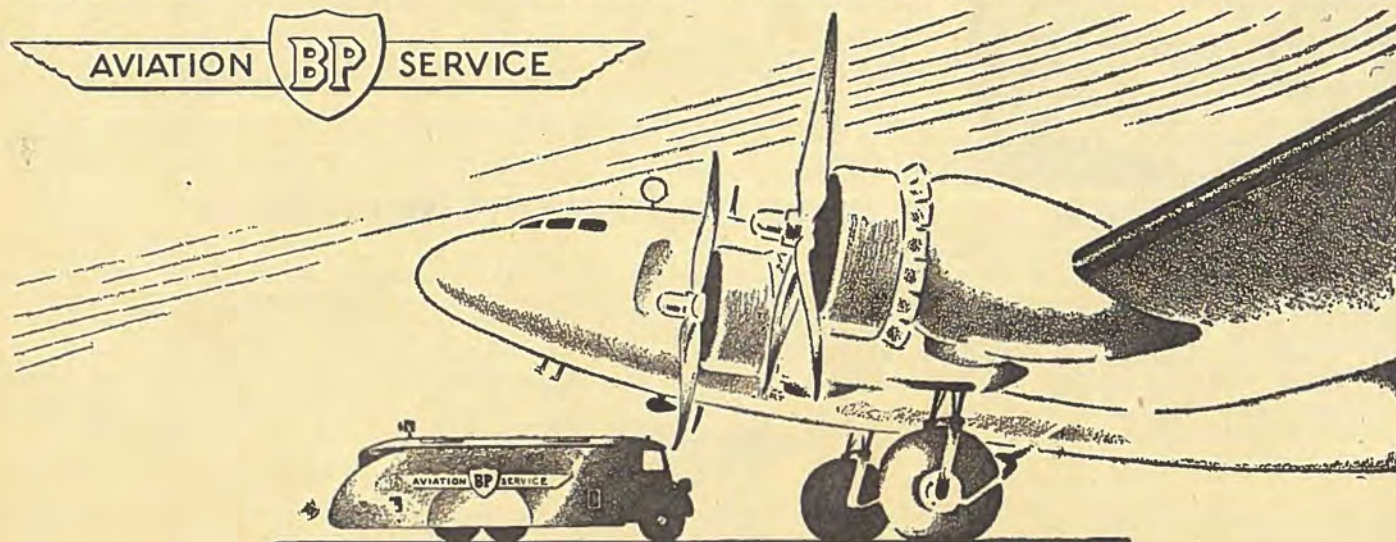
Slutspurten i distriktskonkurrencerne.

Unionens distriktskonkurrencer, som for første gang i år har været sammenhængende i en kamp om en serie pokaler, fortsættes nu efter en sommerpause den 17. oktober og 28. november. Kampen om, hvem der skal vinde pokalerne til ejendom, vil sikkert blive hård. De, der fører efter de første fire konkurrencer, er ikke mere sikre, end at de ret let vil kunne slås.

*

Tage Hansen i Schweiz.

Forhenværende distriktsleder Tage Hansen, Nyborg, har i begyndelsen af september været i Arosa i Schweiz til skrantkonkurrencer og en uges byggelederkursus som gæst hos Aero-Club der Schweiz. Tage er en af de få modelflyvere, der udnytter mulighederne for at komme ud at se sig om på denne måde. I 1946 var han i den internationale lejr på Eaton Bray i England. I 1947 erobrede han sig en fin tredjeplads ved den internationale konkurrence i Schweiz, og i oktober var han til konkurrence i Haag. I år mente Tage ikke, der kunne blive råd, men efter at have været sammen med udlændingene i sommerleiren besluttede han alligevel at tage af sted. De fleste modelflyvere mener nok, at de ikke har råd til at rejse, men i betragtning af, at Tage — der i privatlivet er murersvend — kan gøre det, må der nok være en hel del, der kunne, og som i virkeligheden snyder sig selv for nogle gode oplevelser.



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

Sot. Annæ Plads 5

København

Telf. Central 5455

ENEREPRESENTANT FOR

ANGLO-IRANIAN OIL COMPANY LTD

BRITISH PETROLEUM

KØBENHAVNS LUFTHAVN, TELF. KASTRUP 220

AALBORG LUFTHAVN, TELF. AALBORG 4402

Masser af termik til malmökamp og jyllandsslag

VEJRET har ikke i år været så fint som i 1947, men i week-end'en 28.—29. august, hvor flere store modellflyvekonkurrencer blev udkæmpet, var det fint med svag vind og en del termik.

Syd for statsfængslet i Vridsløselille udkæmpedes den årlige konkurrence mellem Sportsflyveklubben og modellflyveklubberne fra Malmö og Limhamn. Ca. 35 svenskere var kommet herover, mens københavnernes var lidt færre. Svenskerne vandt A1 og de to motormodelgrupper, medens københavnernes vandt A2 og A3. Førstepladserne for svæve-modeller lå alle omkring 3½ minut i gennemsnit, og også svenskernes tider for motor-modeller var fine. Unionens næstformand, ing. *Sven Wiel Bang*, vandt A2 med sin »Sven Tveskæg«. *Jørgen Gamst* var konkurrenceleder. Efter konkurrencen var svenskerne klubbens gæster ved en lille middag inden hjemrejsen.

Søndagens anden store begivenhed var jyllandsslaget i Århus med 27 deltagere med 46 modeller og fra 7 klubber. Resultaterne var fine: I A2 fik jyllandsmesteren *Børge Hansen*, p. t. Hobro, 4.59,7 i gennemsnit. Det hidtil højeste gennemsnit i klassen var 4.53, som *Arne Hansen* i Odense havde, men som om lørdagen af klubkammeraten *Bent Skou* var sat op til 4.59,3. De første 9 havde over 2 min., de første 14 over 1 min. i gennemsnit.

Årsrekorder slået.

Den indtil nu meget lave årsrekord for svævemodeller på 8.43 blev slået mange gange i denne week-end. I Århus fløj *Leif Jensen*, Hobro, 10.48, ved Vridsløse fløj *Sven Wiel Bang*, Kbh., 13.26.

Ved en konkurrence i Ringsted slugte en stor sort sky en Diogenes, tilhørende *Jørgen Bauer*. Den blev set i godt 26 minutter og blev senere fundet 6,1 km borte, hvor den var landet ca. 55 min. efter starten. Iøvrigt har *Sv. Dyppel* den 24. og 25. juli mistet først en Holger Danske, som fløj 10 min., og derpå en Suomi, som fløj 35 min. Men dagens største officielle tid opnåede dog unionens nye bestyrelsesmedlem *Kurt Rechnagel*, hvis KR 44 Gnom fløj 45 min. 56,7 sek. og landede 500 m fra startstedet. Så havde Rechnagel fået nok for den dag! *Henning Christiansen* havde en flyvning på »kun« 16 min.

Også årsrekorden for gasmotormodeller fik en tand opad, idet danmarksmesteren *Calle* ved en lokal konkurrence havde en flyvning på 4.06 og i øvrigt tog B-diplom. Ved Vridsløse var både årsrekord og fire danmarkssrekorder nær gået, idet *Kaj Borchers Madsen* model fløj ca. en halv time og 5 km — men motortiden var nogle sekunder for stor.

Resultater.

Jyllandsslaget: A1: Lillelund (508) 2.29, Jens Arne Lauridsen (608) 2.28, Chr. Mosgaard (510) 1.32. — A2: Børge Hansen (406) 5.00, Frede Mosgaard (510) 4.12, Lillelund 3.48. — A3: Jens H. Jensen (510) 3.25, Chr. Mosgaard 3.05, Jens Arne Lauridsen 2.57.

København—Malmö: A1: Sv. E. Hylén, M., 3.39, Ib Ankjær, Kbh., 3.06, Erik Jacobsen, Kbh., 2.54. — A2: Sven Wiel Bang, Kbh., 3.28, Aksel Nielsen, Kbh., 3.05, L. Söderström, M., 2.38. — A3: Erik Jacobsen, Kbh., 3.37, P. C. Andersen, Kbh., 2.02, D. Andersson, M., 1.32. — C: L. Hansson, M., 1.45, A. Håkansson, M., 1.20, G. Rosengren, M., 1.14. — D: Ulf Assarsson, M., 2.12, A. Håkansson, M., 1.03, H. Jönsson, Kbh., 0.57.

UDSTILLING AF FLYVELITTERATUR

I Dagene 11.—19. Oktober (Søndag undt.) afholdes Udstilling af flyvetekniske Bøger, Svæve- og Modellflyvehaandbøger, Bøger om Motorflyvning, Motorer, Navigation, Meteorologi etc.

Udstillingen, som er arrangeret i Bogladen, er åben Hverdag fra Kl. 10⁰⁰—17³⁰, og det skulde glæde os, om vore »air-minded« Kunder vilde aflægge os Besøg.

Forlang Katalog tilsendt gratis.

KNUD RASMUSSEN — BOGHANDEL

Afdeling for Flyvelitteratur

VESTERBROGADE 60 — KØBENHAVN V.

(vis a vis Den kgl. Skydebane)

CENTRAL 3955 - 2755

ENESTE BOGHANDEL I DANMARK
MED FLYVELITTERATUR SOM SPECIALE



„CELOSE“
(LOVBEŠKYTTET)

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

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
 Annoncepris:
 Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

BEGRÆNSET BABY II B

købes kontant. Oplysninger og Pris
 bedes opgivet. Bill. mrk. Baby II B-10
 modtager FLYV, Vesterbrogade 60,
 København V.



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
 mellem Kl. 8—13

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører
 N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

KZ-VII-Lærke

Alle Rbber er udsædte. Spæder, Rødt
 boer m. m. er trykt paa let Pløde. Hø-
 lingsmønt og Glemmebøl modeler. Hø-
 delles er egnet til Polityrning
 Komplet Samlet m. Tegning Kr. 4,85
 Tegning alene Kr. 0,25



Fløvede Skalamodel - Størrelse 1:20

GREIG - Riisingsvej 30 - Odense

MODEL AIRPLANE NEWS

Aarlig Kr. 30.00
 Halvaarlig „ 15.00
 Kvartal „ 7.50
 Pr. Maaned „ 2.50
 frit tilsendt. Indbet. paa Postkto. 37178

SVEND MONDRUP
 Østbanegade 21
 Kbhvn. Ø. - Øbro 5246



DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
 Tlf.: C. 7260 A. Postgiro: 25680.
 Kontoret er saebent fra Kl. 12—17. Lørdag
 Kl. 12—14.
 Generalsekretæren træffes i Kontortiden.
 Dansk Luftportsraad: Aadr. 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. Rydman,
 Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. K. Ørum-Jensen, Aalborg,
 Tlf. 4070.
 Sekretær: William Nielsen, Tlf. Ryvang 5615,
 midl. Kontor: Henrik Ibsensvej 31 A St. V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
 Telf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.
 Formand: Direktør Einar Dessau.
 Sekretær: Civilingeniør E. Eckert.
 Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29,
 Odense. Telf. Odense 5401.
 Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6,
 Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.
 Sekretær: Jørgen Gamst, Militærstationen,
 pr. Valby.

Foredrag i Det Kongelige Danske Aero- nautiske Selskab og Sportsflyveklubben.

Den kommende foredragssæson for medlem-
 merne indledes fredag den 22. oktober kl. 20
 i nationalmusæets foredragssal.

Luftfartsinspektør Sv. Aage Dalbro vil tale
 om »Luftfartens sikringstjeneste«. Foredraget
 ledsages af lysbilleder.



Udstilling af gammel luftfartslitteratur.

I sidste måned har kustode Mortensen i Det
 kongelige Biblioteks forhal haft arrangeret en
 interessant udstilling af gammel luftfartslitte-
 ratur. Udstillingen omfattede dansk og uden-
 landsk litteratur om luftfarten op til flyve-
 maskinens fremkomst og var således specielt
 indstillet på faldskærme, balloner og luft-
 skibe. Det er rart at se, at der er nogen, som
 interesserer sig for den slags ting endnu.



Udnævnelser.

Luftfartsvæsenet. Vejrtjenesteleder J. H. G.
 Crone er fra 1. september udnævnt til luft-
 fartsinspektør under luftfartsvæsenet.

Ny toldforvalter i lufthavnen. Overtoldkon-
 troller C. G. F. A. Thomsen er blevet udnævnt
 til toldforvalter i Københavns lufthavn.

NU har vi igen Lister i alle Maal.

Balsafiner haves.

Trævareforretningen

Prinsesse Maries Allé 1 . Vester 5341 y

Luftfartsforsikringer

Af enhver Art

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartsforsikring

Central 12.793



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

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLUF T SERVICE A/S

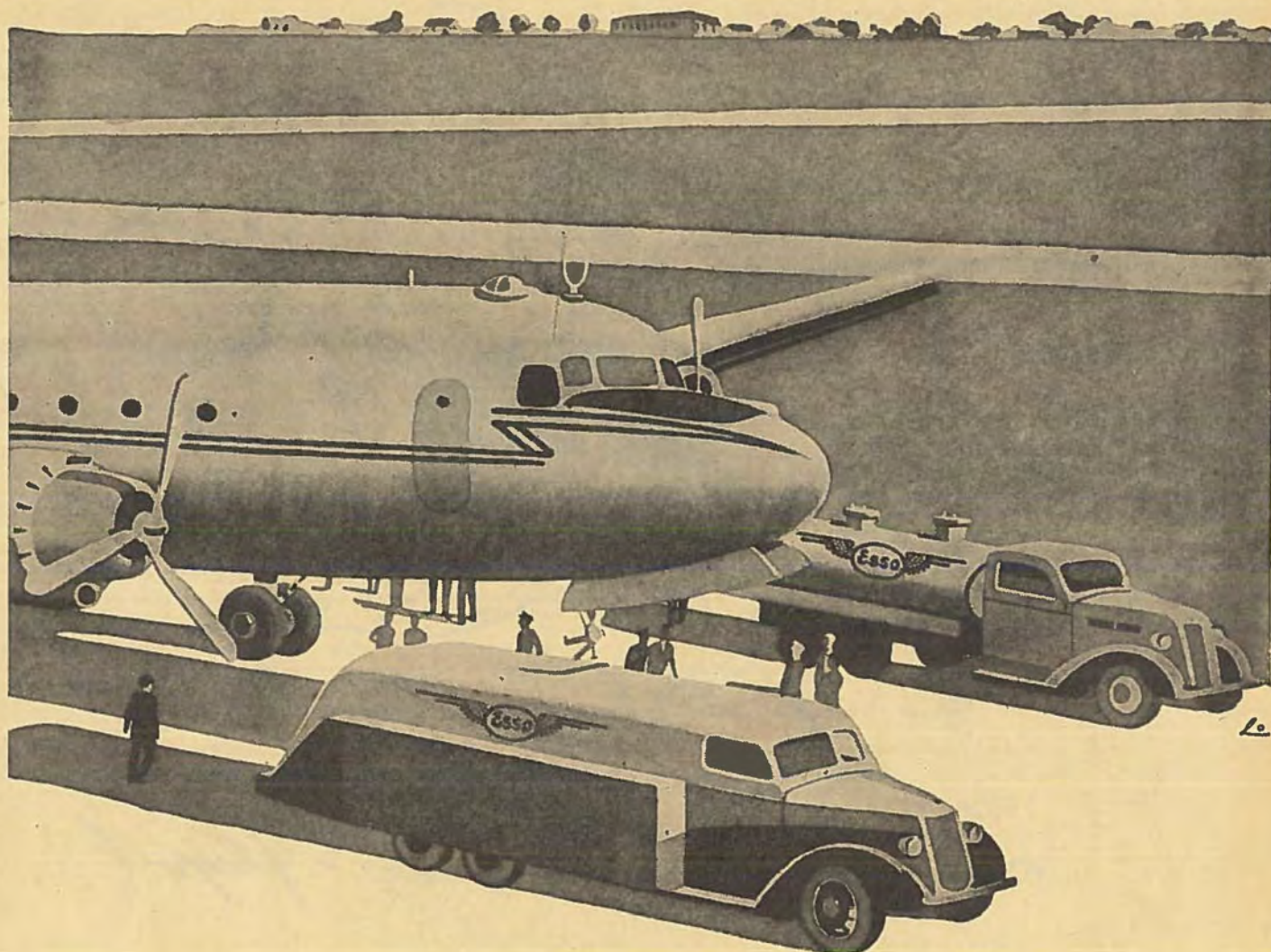
Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

NYE „2 G“ GLIDERE

2 Byggesæt eller færdige Glidere kan leveres. Nærmere ved
 Henvendelse til

DANSK AERO A/S, Christoffers Alle 81—83, Søborg



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Undgå rejsebesvær - flyv!

Ofte er rejser besværlige, langvarige og trættende. Men med *Scandinavian* er rejsen en fornøjelsestur på timer. Med sin store flåde af moderne maskiner har *Scandinavian* et net af ruter, der omspænder det meste af kloden. Selv den længste rejse er næsten en sviptur. Maskinerne byder på en gennemført rejseluksus — behagelige, dybe lænestole, god plads med frit udsyn, frisk tempereret luft og stewardesser, der sørger for netop Deres velbefindende. Spar tid og besvær, når De rejser — flyv med *Scandinavian*.



SCANDINAVIAN

AIRLINES SYSTEM

SEKTION DDL



FLYV



Nr. 11

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

Flyvningen i Schweiz
og Australien

★

Aero 25 år

★

En flyvemaskine
af magnesium

★

Århus sejrede i
svæveflyvernes flyve-
dagskonkurrencer

★

Fiduser
til gummimotor-
modeller

Haren og skildpadden

En skematisk oversigt over det inter-
essante forsøg London-Paris på 47
minutter. Se side 230.



THE SUPERMARINE „ATTACKER“

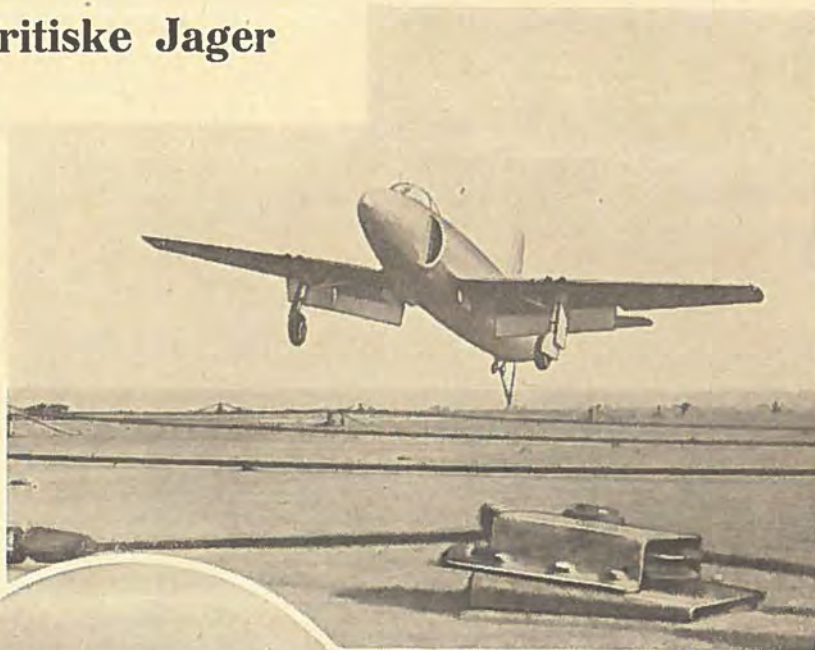
Den fremragende britiske Jager

Flyvninger, der for nylig er gennemført med Vickers Supermarine „Attacker“, har bekræftet, at denne Type er Verdens mest fremragende Reaktorjager. „Attacker“s Hastighed og Manøvreedygtighed blev paa eklatant Maade demonstreret den 27. Februar i Aar, da den, fuldt lastet med militært Udstyr, gennemføj den internationale 100 km lukkede Bane med en Gennemsnitsfart af 908,89 km i Timen. Tidligere havde „Attacker“ udført en Række glimrende Landingsøvelser paa Hangarskibet H.M.S. „Illustrious“. Disse Prøver bekræftede, at den er fuldtud manøvreedygtig under de Forhold, der gør sig gældende ved den lave Landingshastighed, der kræver langsom Fart, naar der skal landes paa et Hangarskib. En Ting af særlig Interesse for Piloter, der maa manøvrere ved store Hastigheder, er det glimrende Udsyn fra Førersædet.

I LUFTEN

Enestaaende Manøvreedygtighed, hurtig Acceleration og Stigeevne er Egenskaber, som gør, at Vickers-Armstrongs „Attacker“ er uden Sidestykke som Jager. Med fire 20 mm Hispano Kanoner som Standard Bevæbning svarer „Attacker“ helt til sit Navn.

O.A. 39

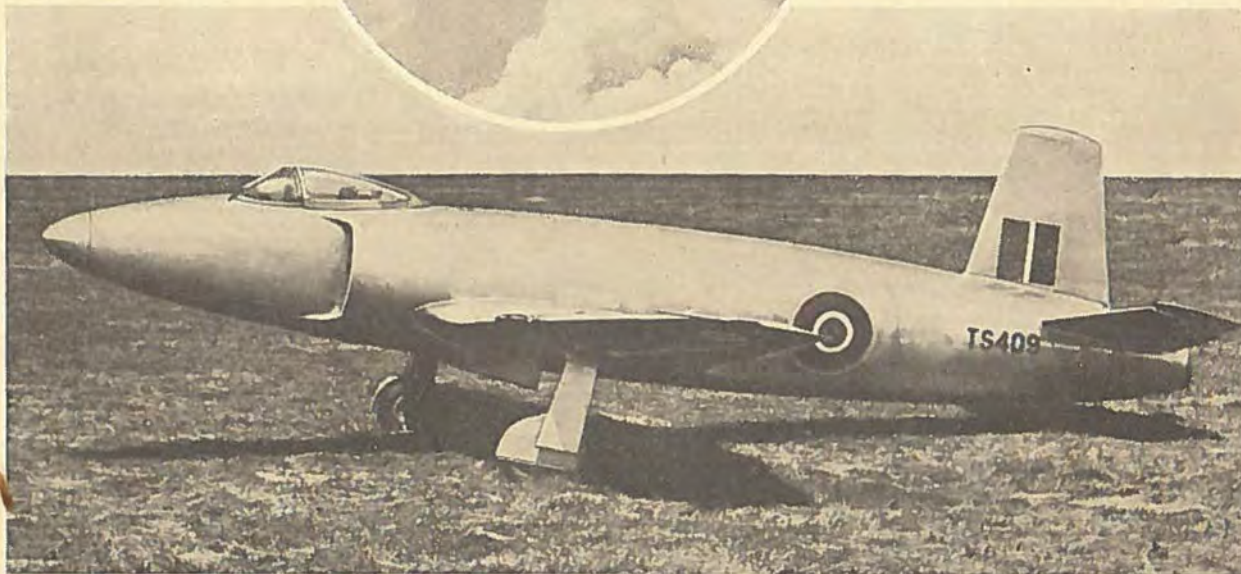


LANDING

Vickers Supermarine „Attacker“ Reaktorjagerens overlegne Flyveegenskaber gør det muligt for denne berømte Maskine at starte fra og lande fuldkommen sikkert paa et Hangarskib. Med sine udmærkede Manøvreegenskaber ved lav Hastighed, og med glimrende Udsyn fra Førersædet er „Attacker“ Ideel til maritime Formaal.

REKORD MASKINE

Den 27. Februar satte en „Attacker“ Reaktorjager — fuldt lastet — ny Rekord for den lukkede Bane med 908,89 km i Timen. Dette var endnu et overbevisende Argument for Vickers-Armstrongs rosende Udtalelser om denne fremragende Reaktorjager.



VICKERS-ARMSTRONGS LTD. - VICKERS HOUSE - BROADWAY - LONDON - ENGLAND

Repræsenteret ved: ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København



FLYV



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

Nr. 11

November 1948

21. Aargang

Stat og kommune støtter DDL

DET kom i grunden ikke som en overraskelse, at DDL ville få et større underskud i løbet af året 1948. På enkelte undtagelser nær kæmper alverdens luftfartselskaber for at få det til at løbe rundt uden at sætte alt for mange penge til. De gyldne tider, der kom lige efter krigen, er pludselig hørt op, landegrænserne er spærret, vareudvekslingen er for luftfragtens vedkommende svundet uhyggeligt ind, rejselivet er hæmmet, det er svært at komme fra land til land, de jordbundne trafikmidler er igen begyndt at tage sin del af passagerer, post og gods — og sidst, men ikke mindst: Efterkrigstiden krævede en betydelig indsats af nyt og kostbart flyvemateriel med tilhørende vældigt forøgede sikringstjeneste. Alt det koster penge — mange penge.

Nogle ville måske mene, at det under sådanne forhold var lettest — og billigst at give op. Men mon det ville være rigtigt? Det er ganske givet, at lufttrafikken igen vil tage til, den vil vokse sig større og stærkere, end den nogen sinde har været, og hvis man så skal begynde på omtrent bar bund, ja, så kommer det til at koste endnu flere penge, end der i øjeblikket skal bruges for at holde det hele i gang. Derfor tror vi ikke, at det tilskud paa 2,5 millioner kroner i fire år, som staten har givet DDL, og det forøgede årlige tilskud fra 100.000 til 500.000 kr., som Københavns kommune skyder til, er givet dårligt ud. De sikrer Danmark den smukke plads i verdenslufttrafikken, som landet har tilkæmpet sig, og det skaber mulighed for at den danske lufttrafik igen vil kunne give et ordentlig økonomisk udbytte — når alle gode, positive kræfter sættes ind for sagen.

FLYV

FLYVNINGEN I SCHWEIZ



Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen har bygget C 36 til det schweiziske flyvevåben. Med en 1250 hk motor er topfarten 560 km/t i 5800 m højde.

I vor serie af koncentrerede artikler om flyvningen i de forskellige mindre lande (se FLYV nr. 12/1947 og 1/1948 om Holland og 5/1948 om Norge) kommer vi denne gang til Schweiz, som på mange måder er et uhyre interessant flyverland.

I størrelse og befolkningstal svarer Schweiz næsten til Danmark, hvilket letter sammenligninger, men selve landets natur er jo helt anderledes.

Militærflyvning.

Schweizerne spekulerer ikke på, om »det kan nytte« eller ikke, men har altid haft en stærk forsvarsvilje. Flyvevåbnet er en selvstændig gren under militærdepartementet og omfatter både flyvemaskiner og luftskyts. Til træning anvendes den schweiziske Pilatus PE-2 med 465 hk Argus motor, Bücker Jungmann og Jungmeister samt Messerschmitt Taifun. Af rekognoscerings- og lignende typer findes endnu nogle gamle udviklinger af Fokker C-V (C-35), men hovedsagelig anvendes den schweiziske C-36, ligesom man har Fieseler Storch. Af jagere har Schweiz tidligere anvendt udviklinger af den franske Morane-Saulnier og Messerschmitt Me 109, der nu erstattes af N. A. Mustangs, men hovedstyrken skal nu udgøres af 75 De Havilland Vampire jagere, der har vist sig godt egnede selv i det vanskeligste bjergland.

Trafikflyvning.

Trafikflyvningen stammer fra 1922, og i 1931 blev Swissair stiftet. Det har nu forøget aktiekapitalen til 20 millioner francs, af hvilke stat, kantonen og kommuner har en trediedel. Swissair har som andre selskaber udvidet stærkt efter krigen, men har f. eks. ikke som de nordiske lande kunnet komme ind på det helt store, da der ikke er muligheder for statsstøtte, og driften altså skal kunne svare sig. På grund af landets lille størrelse og fine togforbindelser er der ikke indenlandske ruter, men hovedvægten lægges på de store europæiske ruter og ruterne til det nære østen. Derimod har man udover enkelte prøveflyvninger til Nord- og Sydamerika og periodiske flyvninger til Sydafrika ikke vovet sig ind på storruterne af økonomiske grunde. Der er ca. 1400 mennesker ansat i Swissair.

Schweizerne var nogle af de første til at indføre de moderne amerikanske trafiktyper, såsom Lockheed Orion og Douglas DC-2. Flåden består nu af 14 DC-3, hvoraf to til fragt, fire DC-4, ligesom man efter snart et års forsinkelse venter fire Convair-Liners.

Til ekstra-, rund- og fotoflyvninger haves to DC-2, tre DH-89 og en Fieseler Storch. I 1949 regner man med at have 50 fuldt uddannede schweiziske besætninger.

Foruden Swissair findes der andre firmaer, som driver charter- og fragtflyvning, taxa-

flyvning, rund-, skole-, foto- og anden flyvning, og som har op til 25 maskiner hver. Den schweiziske flyvemaskinepark er overordentlig interessant og rigdhellig med en blanding af gamle og hypermoderne typer. Og der er mange af dem – ialt over 400 civilflyvemaskiner, af hvilke over 360 er sports-, privat- eller taxatyper på under 200 HK.

Lufthavne og flyvepladser.

Selv om det lille hjergland ikke egner sig alt for godt til anlæggelse af flyvepladser, står der dog et større antal til rådighed for civilflyvningen i Danmark, og der findes også en del militære pladser. Mange af flyvepladserne ligger i smalle dale og består af en enkelt startbane, idet der kun er to vindretninger.

De mest moderne luthavne er Genève-Cointrin og Zürich-Kloten. Sidstnævnte, der lige er taget i brug og endnu ikke er færdig, skal afløse Dübendorf, der også er en vigtig militærflyveplads. I alt findes der ca. 30 flyvepladser åben for civil trafik samt op imod 20 sæveflyveterren'er.

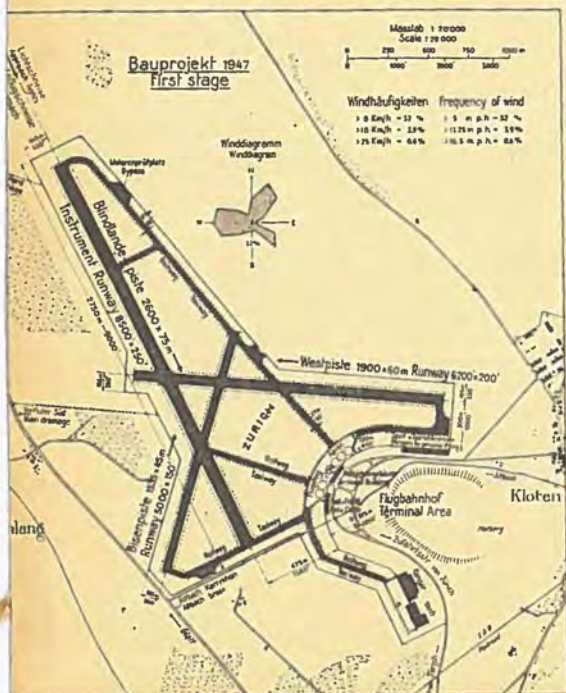
Industri.

Man skulle tro, at det ret store schweiziske marked og den høje industrielle standard i Schweiz havde givet anledning til en betydelig civil flyveindustri, men af de over 400 maskiner er ikke engang 20 af indenlandsk konstruktion. Det drejer sig mest om Farner og Comte-typerne. Desuden er der konstrueret en del interessante prototyper, af hvilke de nyste er sådanne som Pilatus SB-2 Pelican, en 4—6-sædet enmotors højvinget type med næsehjul og negativ pilform, samt den lavvingede træner P-2 og den højvingede rejsemaskine P-4.

Efter den første verdenskrig oprettede den tyske Dornier-fabrik bl. a. en afdeling i Schweiz, hvor den ligger i Altenrhein ved Bodensøen — over for Friedrichshafen. Her blev DoX og mange andre Dorniertyper bygget, og her er også bygget maskiner til det schweiziske militær, bl. a. Bucker-typerne.

Endvidere bygger Eidg. Flugzeugwerk Emmen militærmaskiner. Således er C 3604 a tosedet rekognoscerings-type, mens jageren D 3802A med en 1250 hk Saurer Hispano motor opnår 640 km/t i 6,5 km højde. Med blikket rettet videre frem i tiden udføres i øjeblikket forsøg med en haleløs glider N-20 med finne og næsehjulunderstel og 7,6 m spændvidde.

Kloten nord for Zürich er taget i brug, men er endnu ikke fuldt udbygget.



Privat- og sportsflyvning.

Schweiz har 24 motorflyvegrupper under Aero-Club der Schweiz. Pr. 1. januar 1948 var der 1606 motorflyvere på forskellige stadier. Der blev foretaget 164.515 starter og fløjet 34854 timer i 1947. Selv om der findes mange moderne typer af sports- og privatflyvemaskiner, herunder f. eks. Beechcraft Bonanza, så er hovedstammen dog den trofaste Piper Cub, som i 1946 blev indført i et antal af 135 fra de amerikanske overskudslagre, og som giver forholdsvis billig flyvning.

Der er ingen statsstøtte til flyvningen i Schweiz, men luftfartsmyndighederne (Luftamt) ser dog positivt på flyvningen og yder en vis støtte. Således bliver der afholdt kursus for uddannelse af flyvelærere og betalt små præmier for at fremme flyvedygtigheden ved f. eks. en flyvning til udlandet eller over alperne.

Schweiz er et af de lande, der udsteder flest carnets til udenlandsflyvninger, og det viser sig, at 70 pct. af maskinerne foretager ture til udlandet. De forskellige krav synes heller ikke så strenge. Man kan lettere få tilladelse til at slæbe på svæveplaner end herhjemme, ligesom der under visse omstændigheder gives privatflyvere tilladelse til at flyve rundflyvninger o. lign. for sin klub, således at han får flyvetid og klubben penge. For at opretholde et certifikat kræves årligt 12 timer og 50 landinger.

Aero-Club der Schweiz er som bekendt en af de mest aktive i Europa, og den opnår betydelige resultater for ret små penge. Udover nogle mindre bidrag fra luftfartsmyndighederne m.m. er der ingen officiel støtte. Det totale antal medlemmer er mindre end i de danske organisationer, men omfatter i større grad aktive luftsportsfolk (ca. 5500 medlemmer). For motorflyveklubberne er oprettet en turistcentral, hvor de kan få kortmateriale og alle oplysninger om flyvepladser o. lign. for flyveture i Europa og Nordafrika. Der arrangeres også konkurrencer, bl. a. et årligt kunstflyvningsmesterskab.

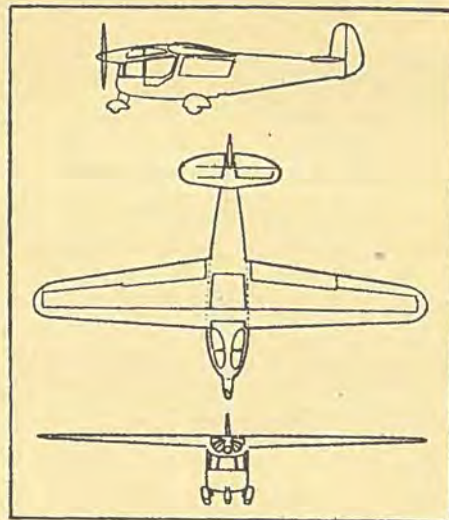
Den schweiziske svæveflyvning har vi jo tidligere beskæftiget os en del med. Der er ingen central uddannelse, men det er overladt til klubberne. Luftfartsmyndighederne tager sig af uddannelsen af svæveflyvelærere, arrangerer kursus i instrumentflyvning og kan give understøttelse til forskning og lignende. Der er små 2000 aktive svæveflyvere, hvoraf 400 har certifikat og 100 sølv-C. Der er ca. 350 glide- og svæveplaner, hvoraf den forbavsende stor del, nemlig næsten halvdelen er virkelige *svæveplaner*, for en stor del af schweizisk konstruktion. I 1947 blev der foretaget 22.000 starter og fløjet 6.300 timer.

Der finder en vis formiliter uddannelse sted af 17-18 årige unge mænd i såvel motor- som svæveflyvning med henblik på rekrutteringen til den militære flyvning, og denne uddannelse foregår igennem flyvegrupperne under Aero-Club'en.

Også modellflyvningen står højt. Der er over 1100 aktive modellflyvere, og Aero-Club'en har eget forsøgsværksted. — De schweiziske modellflyvere står på et højt teknisk stadi.

Endog ballonflyvning dyrkes endnu i Schweiz. Der er 4 balloner, som i 1947 fløj 54 timer og 1500 km på 14 starter.

Aero-Club'en udgiver selv tidsskrifter Schweizer Aero-Revue og en udmærket indholdsrig almanak, bl. a. med oplysninger om alle flyvepladser, samt et flyverkort over Schweiz, som jo er et noget sværere land at flyve i end vort eget flade land. Endvidere



Farner WF-12 er en lidt ejendommelig type, som kun blev bygget i eet eksemplar.

har Schweiz de berømte internationale Interavia-publikationer, både det smukke månedsblad og en nyhedstjeneste, der kommer fem gange ugentlig.

Pro Aero.

Sit store arbejde udfører Aero-Club der Schweiz med kun to faglige kræfter, en generalsekretær og en modellflyvechef, samt 4-5 damer. Men der ydes sikkert også et større frivilligt arbejde end visse andre steder, både i det daglige arbejde og ved de store internationale foranstaltninger, som Schweiz har arrangeret.

Medlemsbidragene, der gennemgående er lidt større end i Danmark, og bidragene fra luftfartsmyndighederne kan ikke dække de store omkostninger, Aero-Club'en har ved sit arbejde. I 1938 startedes stiftelsen *Pro Aero*, hvis opgave det er at gøre folket air-minded og at skaffe penge til flyvesporten. I årene 1938—43 foretoges en række store indsamlinger, og igen i 1946 blev der ved en postflyvning med særlige frimærker indsamlet over 200.000 francs, som i disse år støtter flyvesporten.

Man ser, at Schweiz, især på den private og sportslige flyvnings område, er et land, som vi kan lære en hel del af.

★

En pioner gået bort

Sir Arthur Whitten Brown, som i juni 1919 sammen med Captain John Alcock foretog den første direkte flyvning over Atlanterhavet fra New Foundland til Irland, døde for nylig 62 år gammel. Denne første direkte flyvning, som i skygge af verdenskrigen ikke opnåede tilnærmelsesvis samme omtale som Lindberghs New York-Paris flyvning i 1927, blev foretaget i en Vickers Vimy med to Rolls-Royce Eagle-motorer på hver 350 hk.

Abonnér paa FLYV!

Pris pr. Aargang Kr. 6.00.

FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60, Kbh. V.

Nogle glimt fra flyvningen i AUSTRALIEN

Model- og svæveflyveren
Finn Broch Nielsen fra Es-
bjerg har været en tur på
den anden side af kloden
og fortæller her lidt fra
Australien.



DA jeg opholdt mig i Melbourne sidst i maj måned, havde jeg lejlighed til at overvære det årlige »aviation rally«. Efter at militærflyvepladser og forskellige foretagender med forbindelse til flyvning havde været åbne for publikum i en uge, fandt en kombineret udstilling og opvisning sted på flyvepladsen Fisherman's Bend nogle få km uden for Melbourne. Dette arrangement strakte sig over lørdag og søndag. Fisherman's Bend er en plads, der hovedsagelig bruges til prøveflyvning af de på de der liggende fabrikker byggede maskiner. Desuden har R. A. A. F. en stor forsøgsstation med vindtunnel o. s. v. derude.

Udstillingen var arrangeret i to store samlehaller, og desuden var der adgang til Commonwealth Aircraft Corporation's motorfabrik, hvor man så fremstillingen af enkelt- og dobbeltrækkede Pratt & Whitney Wasp og Rolls-Royce Merlin og Nene. Det var størstedelen af de hele det maskineri, der skal til for at bygge stempel-motorer, og afdelingen for reaktionsmotorer var ikke mindre interessant. Tilsidst så man fabrikkens afprøvningsafdeling.

Ved siden af motorfabrikken fandtes samme firmas samlehall for Mustangjagere. Her var vist hele opbygningen af flyet. Rundgangen begyndte, hvor planbjælker og andre grundelementer endnu lå i beddingerne, og herfra så man så hele opbygningen af Mustang'en, til den stod flyveklar i den anden ende af hallen. Man så, hvordan lakeringen blev tørret med infrarødt lys, hvordan teardropkabinens plexiglas blev presset i facon, hvordan våben blev monteret. Der var bygget et komplet førersæde, man så gennemskårne tanke, demonterede understel, propeller, radiosender, raketskiner o. s. v. o. s. v.

Udenfor hallen stod Commonwealth Aircraft's nyeste hjemmekonstruerede type, C. A. 15, en lavvinget, enkelt-sædet jager forsynet med en Rolls-Royce Griffon 61. Dens udseende var meget lig Mustang; men den så mere »fortættet« ud med mindre kabine, men ellers overalt kraftigere i linierne. Køleren under bugen var større, mere klodset og kantet end Mustang's. Alle data angående typen er hemmelige.

I næste hal viste »Beauford Division« bygningen af Lincoln bombere, idet der ialt var ca. 15 bombere i forskellige bygningsstadier. I det sidste eksemplar blev det hydrauliske system vist i brug, idet bombedøre, flaps og understel uafbrudt blev bevæget. Man så desuden bygning af dele samt en færdig krop til



De Havillands afdeling i Australien har fremstillet en DH Drovér, der på mange måder minder om Dove, men er lidt mindre og lettere. Den har tre 145 hk motorer og fast understel og er specielt bygget for australske forhold. Nyttelasten er 1000 kg, største rejsehastighed 220 km/t og rækkevidden 800 km.

Tudor, kanontårne i forskellige bygningsstadier, kæmpemæssige skærme med infrarødt lys, punkt-svejsesapparater i funktion, prøveapparater til magneter.

De forskellige firmaer udstillede propeller og anden flyvemaskinudrustning, og de store australske luftfartsselskaber havde hver sin stand med modeller af deres maskintyper, passagerstole (med indbyggede radioer). Også stewardesser var yndede udstillingsgenstande.

Inden for radioafdelingen fandtes en mængde interessante ting, bl. a. en transportabel radarstation beregnet til kontrol af indflyvningen til større lufthavne.

Der fandtes en del modeller af lufthavne. Der var en model af »utopia« lufthavn, et ønskeprojekt udstyret med runwaylys, hindringslys og luftfyrr, som publikum kunne betjene fra et kontroltårn i fuld størrelse. Desuden fandtes en model af en påbegyndt lufthavn ved Essendon, en afløser af Melbourne's ældre lufthavn.

Royal Australian Air Force udstillede en strålende samling billeder fra sin indsats i krigen, redningsmateriel, bl. a. en luftbåren redningsbåd, iltapparat, G-dragter, fotogeværer o. s. v.

Royal Victorian Aeroclub fremviste 3 Link-trainere. Man kunne her prøve sine evner som flyver. Der blev hver dag udtaget de ti bedste »flyveaspiranter«, disse fik så hver 2 timers flyvning, og de 2 bedste fik gratis uddannelse til sportsflyver.

The Gliding Club of Victoria udstillede forskelligt billedmateriale og en ubekendt Olympia bygget af 2 af klubbens medlemmer. Det var meget fint arbejde; men det undrede mig som svæveflyver, at alle samlinger og lasker var stærkt forsynet med blå søm! Klubben viste desuden en del 16 mm farvefilm af arbejdet i marken.

I to biografteatre vist uafbrudt flyvefilms, og forskellige modelforretninger havde stande, hvor der solgtes modelflyvematerialer.

Uden for hallen havde man rullet en del typer frem. Der var bl. a. Mosquito, Mustang

CA15, Dakota, Catalina, de Havilland Drovér, Lincoln, Sikorsky S-51, Stinson Reliant, Ryan St-M, Vampire I, Viking, Wackett Trainer og Wirraway. Desuden fandtes en stor manege, i hvilken Victorian Model Aero Club uafbrudt fremviste sine linestyrede modeller i fint skoleridt.

Flyvestævnet.

Selve flyvestævnet begyndte med formationsflyvning af 4 sportsmaskiner, derefter en dygtigt udført opvisning af 2 R. A. A. F. Wirraways, og derefter gik det slag i slag med formationsflyvning af 4 Mustangs, forsynede med røgudlægningsapparater, bugserstart og spilstart af to Grunau II a. Jeg kan ikke forestille mig, hvad der ville ske med planernes førere, hvis det var foregået herhjemme, det var den mest brutale flyvning, jeg nogensinde har set, hele kunstflyvningsprogrammet fra A til Z, de sidste øvelser udført i trætophøjde, nå, begge førerne var gamle spitfirepiloter, jeg havde lejlighed til at tale med dem senere. Så var der faldskærmsudspring fra 2 Dakotas, luftkampe mellem Mustangjagere og præsentation af Catalina og Drovér. Derefter kom præsentationen af Vampire; det var imponerende at se den dykke nede over pladsen og så blive trukket op i en stigende rulling. Også »langsom« flyvning blev vist af dem med understel og bremseklapper ude. Efter denne opvisning kom formationsflyvning af 3 Lincolnbombere, og en af disse viste desuden langsom flyvning med åbne bombedøre og klapper og understel ude. Den sluttede af med at flyve forbi med de to venstremotorer stoppede. Hele stævnet sluttede af med en smuk opvisning af Sikorsky helikopteren; den »reddede« bl. a. en druknende mand og udførte de øvrige numre, som man er vant til at se helikoptere udføre.

Hele rally'et var en imponerende oplevelse, og det viser tydeligt, at australierne ikke står tilbage for de store nationer i Europa, når det gælder om at være air-minded.

Broch.

AERO O/Y

— det finske luftfartselskab — fylder 25 år

ENDNU et luftfartselskab har passeret de 25 år. Denne gang er det det lidet på- agtede finske luftfartselskab Aero O/Y, som blev grundlagt 1. november 1923 af *Bruno Lucander*, der også blev selskabets første leder og direktør.

Den første rute åbnedes den 20. marts 1924 mellem Helsingfors og Tallin. Den 2. juli samme år kom yderligere ruten mellem Helsingfors og Stockholm i gang. Denne blev be- fløjet i samarbejde med ABA. Senere for- længedes ruten til Tallin og Königsberg, og Åbo kom med ind i rutenettet som et stop på vejen til Stockholm. Helt op til 1936 forblev disse ruter at være de eneste — hovedsagelig på grund af mangel på egnede flyvepladser.

I 1937 åbnedes trafikken på de to inden- landske ruter Helsingfors—Viborg og Hel- singfors—Tammerfors. Langsomt men sikkert åd Tammerforsruten sig nordover og forlæn- gedes til byerne Vasa, Oulu, Kemi, Rovanie- mi, Ivalo og helt op til Petsamo. Denne rute fik stor betydning og var gennem lang tid den nordligste europæiske flyverute.

Under den finsk-russiske vinterkrig blev trafikken naturligvis noget forstyrret, men en livlig trafik sattes dog igang på ruterne Åbo — Stockholm og Vasa—Sundsvall—Stockholm. Ad denne rute kom bl. a. mange frivillige til Finland.

Under krigen 1940—44 så det endnu værre ud. Alligevel lykkedes det at holde nogle ru- ter i gang. Stockholmsruten vedblev at være den vigtigste, nu med konkurrence af en Berlin-rute. (Man har kunnet aflæse meget af de finske udenrigske flyverutere. Nu er det en rute til Moskva opereret af Aeroflot, som tager den vigtigste plads). Den eneste inden- rigske rute i drift under krigen var ruten til Rovaniemi.

Straks efter krigens afslutning så det tem- melig mørkt ud for Aero O/Y. Flere af flyve- pladserne var mere eller mindre ødelagt. Malmi ved Helsingfors var besat og lukket. Der var mangel på egnede luftfartøjer. Der- for blev det heller ikke Aero, som åbnede

den første rute på Finland. Det var ABA, og ruten var naturligvis Stockholm—Helsingfors. Man var imidlertid henvist til at benytte flyvepladsen Hyvinkää hele 70 km fra Hel- singfors. I August 1945 begyndte Aero O/Y igen. Man lagde ud med indenrigsruterne og grundlagde et net med Hyvinkää som cen- trum. Daglige forbindelser til Jyväskylä og på ruten Hyvinkää—Vasa—Kemi gennemfør- tes.

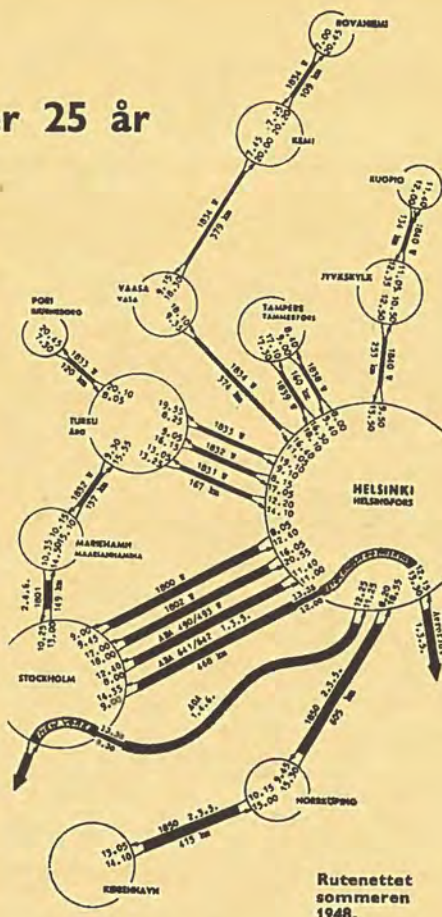
I januar 1947 frigaves endelig Malmi, og man kunne atter begynde at tænke på udvi- delser af rutenettet. I november samme år fik Aero O/Y tilladelse til at genåbne ruten til Stockholm, og man indledte nu med to daglige ture.

I dag beflyver O/Y følgende ruter: Helsingfors—Åbo—Mariehamn daglig (hver- dage). Helsingfors—Åbo—Björneborg daglig (hverdage). Helsingfors—Åbo daglig (hver- dage). Helsingfors—Vasa—Kemi—Rovaniemi daglig (hverdage). Helsingfors—Tammerfors to gange daglig (hverdage). Helsingfors—Jy- väskylä—Kuopio daglig (hverdage). Helsing- fors—Stockholm to gange daglig (hverdage). Helsingfors—Norrköping—København to gan- ge ugentlig. Mariehamn—Stockholm daglig (hverdage).

(Yderligere flyves ruten til Stockholm to gange daglig af ABA, og en rute til Moskva drives, som ovenfor nævnt, i samarbejde med Aeroflot, som alene beflyver denne. Desuden har AOA tre gange ugentlig en tilslutning til sin New York—Stockholm-rute).

Alene flyver Aero O/Y's maskiner ca. 7500 km daglig. Det er det samme som en ugent- lig jordomflyvning. Antagelig vil cifrene for 1948 komme til at ligge på ca. 55.000 passag- rerer.

Aero O/Y har anvendt både land- og sø- flyvemaskiner. Indtil 1937 benyttedes ude- lukkende søflyvemaskiner begyndende med en firesædet Junkers F.13 i 1923. I 1925 kom en Junkers G.31 og i 1932 en Junkers Ju 52. Alle disse var pontonfly. Da det i 1937 ende- lig lykkedes at få anvendelige flyvepladser til



Rutenettet sommeren 1948.

rådighed, skiftede man over til landmaskiner, og to DH Dragon Rapides blev købt. Disse er endnu i brug som reservemaskiner. I 1939 bestiltes to Focke-Wulf Condorer, som på gr. af krigen aldrig blev leveret. Senere købtes nogle Ju 52'er og DC-2'er. I øjeblikket be- står parken af to Ju 52/3m, to DC-2 og seks DC-3. (En af disse sidste anvendes som fragt- maskine). Man har tænkt på at købe Convair- Liner, men intet er afgjort endnu.

C. C.

MØLVIGS BITTERMANDEL



Sikkerheden paa USA-Luftruterne.

På de amerikanske luftruter forefaldt der i første kvartal af 1948 ialt 16 flyveulykker, hvoraf 3 med dødelig udgang, 11 passagerer og 7 besætningsmedlemmer blev dræbt under ialt 146.870.440 fløjne kilometer. Der blev ialt fløjet 2.797.946 passagerer og 2.640.402.650 passagerkilometer. Dødeligheden var 0,43 % pr. 100 millioner passagerkilometer. Det til- svarende tal for første kvartal i 1947 var 0,56 %. I første kvartal af 1948 fløj de ame- rikanske selskaber på internationale ruter ialt 317.639 passagerer eller 639.529.730 passager- kilometer uden uheld med dødelig udgang.

★

Nye radiofyrr.

For at tillade op til 10—20 landinger i dår- ligt vejr i Københavns lufthavn har finansud- valget bevilget 45.000 kr. til nye radiofyrr på Flakfortet, på sydsiden af Amager samt ved Roskilde såvel som en pejlstation ved luftma- rinestationen.

← Man vil nu forsøge at få lidt mere fart over landingerne i Københavns lufthavn.



Consolidated Vultee's nye Convair-Liner skal anvendes af 12 store Luftfartselskaber, der saa at sige beflyver hele Jordkloden. Med bekvem Plads til 40 Passagerer og en Fart paa 480 km/T er den en af de mest moderne af Efterkrigstidens Luftlinere. I Lighed med de fleste Flyvemaskiner Verden over bruger Convair-Liner'ne United Aircraft Udstyr. Alle Luftfartselskaberne benytter Pratt & Whitney Double Wasp Motorer — og de fleste af dem anvender ogsaa Hamilton Standard Hydromatic Propellers.

UNITED AIRCRAFT Export Corporation

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

American Airlines	O
Continental Air Lines	O✓
Central Air Transport Corp.	O
FAMA	O✓
KLM	O✓
Northeast Airlines	O✓
Orient Air	O✓
Pan American World Airways	O✓
Sabena	O✓
Swiss Air	O
Trans-Australian Airways	O✓
Western Air Lines	O✓

O=PRATT & WHITNEY engines
✓=HAMILTON STANDARD propellers

Kontor i Europa
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VOUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

En flyvemaskine af magnesium

På Society of British Aircraft Constructors udstilling i Farnborough i september vakte Planet Aircraft Company's flyvemaskinetype Satellite særlig interesse blandt de mange flyvekyndige besøgende, og det var ikke uden grund. For det første var det nye luftfartøj helt og holdent bygget af magnesium, og desuden omfattede det en mængde nye konstruktive enkeltheder.

Konstruktøren, mr. J. N. D. Heenan, gjorde nærmere rede for luftfartøjets tilblivelse og fortalte, at formålet med dets bygning havde været at skabe en 4-sædet privatflyvemaskine, som skulle kunne leveres til en rimelig pris; som skulle være lige så let at flyve som at køre en bil; der skulle være lige så bekvemt indrettet som en bil; hvor der ikke var mere støj, end at passagererne uden vanskelighed skulle kunne tale sammen; og som var drift-sikker, hurtig og økonomisk i drift og vedligeholdelse.

For at gøre det billigere end andre luftfartøjer i samme klasse måtte der anvendes andre konstruktionsmetoder, og det opnåedes bl. a. ved benyttelse af det mindst mulige antal konstruktionsdele. De fleste flyvemaskiner bygges af et større antal smådele, men til Satellite er anvendt et mindre antal større dele, og det gør hele fremstillingen billigere.

Det samlede antal tegninger, som var nødvendigt til bygning af prototypen, var kun 150, og når serieproduktionen sættes i gang, regner man med 400 tegninger. Det normale antal til en lignende flyvemaskine af ortodoks konstruktion ligger mellem 2500-3000.

Ved at udelade sider og halefinne er betjeningen af luftfartøjets styregrej blevet forenklet; det har jo været prøvet på andre typer. Kabinen forude i kroppens næse er blevet stor og rummelig ved at anbringe motoren midt i kroppen og propellen helt agterude i halespidsen. Derved er det også lykkedes at formindske støjplagen i kabinen. Ved at anvende magnesium til hele konstruktionen er det endelig lykkedes at reducere fuldvægten ret betydeligt. Mange har været imod anvendelsen af magnesium til flyvemaskinebygning, fordi man hævdede, at det var mere brandfarligt og mindre modstandsdygtigt overfor vejrets og navnlig saltvandets påvirkning, men konstruktøren hævder, at langvarige forsøg har vist, at disse påstande ikke holder stik.

Kabinen har plads til 4 personer med en afstand på 1,25 m mellem ryggene på de to forreste og de to bageste sæder. Bagved de to bageste sæder er der et bagagerum på 1,75 m³. Luftfartøjet har dobbeltstyring og instrumenter til blindflyvning.

Motoren, der som før nævnt er anbragt midt i kroppen, er på 250 hk (Gipsy Queen 31). For motoreftersyn og reparationer kan den bageste halvdel af kroppen lukkes op (den drejer sig på hængsler i kroppens styrbords side), efter at man ved en lidt kompliceret anordning har frigjort propelaksen fra motoren og adskilt trækstangerne til højderoret. Der er to brændstoftanke i hver planhalvdel.

Luftfartøjets data er iøvrigt: spændvidde 10,25 m, længde 8,01 m, højde 2,82 m. Tomvægt 725 kg, betalende last 300 kg, fuldvægt 1320 kg, motorens startydelse 250 hk, økonomisk marchydelse 181 hk; største hastighed ved jorden 336 km/t; længste flyvestrækning med fuld betalende last 1609 km.

NYT FRA HELE VERDEN

Ved kaptajn John Foltmann



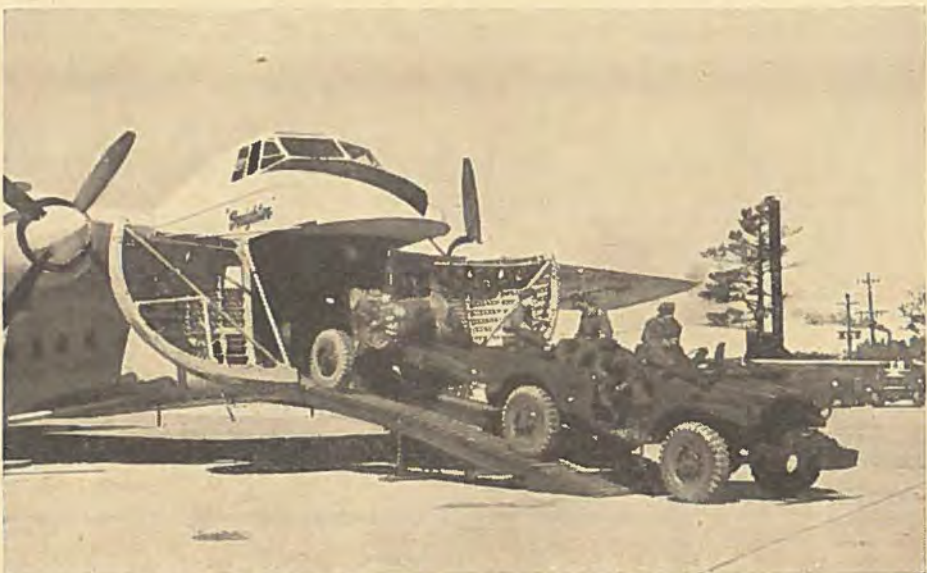
Man siger nok, at englænderne er konservative, men Planet Satellite er såvel i den ydre udformning som i den indre konstruktion en undtagelse fra reglen. Det bliver interessant at se, om den opfylder forventningerne.

»Bristol's nye type 170 besøger Skandinavien

I oktober måned havde Finland, Norge og Sverige besøg af en »Bristol« ny type 170, der blev demonstreret for de civile og militære luftfartsmyndigheder i de tre lande. Den nye type 170 er en videreudvikling af den tidligere type 170, som har foretaget demonstrationsflyvninger flere steder i verden. Dens spændvidde er blevet forøget, der er anvendt propeller med større diameter, og der er installeret en ny afskærmning af motorerne, og

alt dette har givet større nyttelast, større rækkevidde og betydeligt bedre flyveegenskaber på een motor.

Det nye demonstrationsluftfartøj er udstyret med to »Bristol« Hercules 674 14-cylindrede, dobbelttrækkede, ventilløse, luftkølede motorer, hver med en startydelse på 1690 hk. Dimensioner m. m. er: spændvidde 32,9 m, længde 20,8 m, højde 6,5 m, planareal (inklusive balanceklapper) 138 m²; planbelastning 131,3 kg/m²; hestekraftbelastning 5,3 kg/hk; max. brændstofbeholdning 4095 l, oliebeholdning 177 l.



Bristol 170 tager også i den ny type alle mulige laster og har transporteret kanoner, omnibusser, ja endog jagerflyvemaskiner i sit rummelige indre.

Verdens største flyvebåd i regelmæssig tjeneste

Martin JRM-2 »Carolina Mars« er den største flyvebåd, som anvendes til praktisk brug i dag. Den foretog sin første prøveflyvning den 3. juli 1946, og den blev afleveret til den amerikanske marines flyvevæsen i juli 1947.

Carolina Mars er i ordets egentlige betydning en luftkæmpe. Den indeholder $7\frac{1}{2}$ tons elektrisk ledning, 3 millioner nitter, og den samlede længde af dens rørledninger er 30,5 km. Hvis den blev stillet på den ene plantip, ville den være lige så høj som en 20-etages bygning. Bærepplanerne er så tykke, at besætningen kan gå derinde under flyvningen.

Kommandobroen — d. v. s. førerrummet m. m. — er større end hele det indvendige af en 21-passagerers luftliner. Der er installeret over tyve telefoner rundt om i den kæmpemæssige flyvebåd. Kubikindholdet af planer og krop svarer til rumindholdet af et 16-værelses hus. Dens største rækkevidde er 10,800 km.

Den har to dæk, som strækker sig i hele kroppens længde. Den er udstyret med vandtætte skodder, og under det nederste dæk er anbragt seks store brændstoftankbeholdere. To andre brændstoftanke er anbragt i de kæmpestore bærepplaner. Den kan ialt rumme en brændstoftankbeholdning på 50.000 l eller samme mængde, som en jernbane-tankvogn rummer.

Carolina Mars er 36,64 m lang, 13,58 m høj, og dens spændvidde er 60,96 m. Den har en fuldvægt på 74,8 tons. På en flyvning mellem Alameda (Californien) og Pearl Harbour kan den medføre en betalende last på 16 tons. På kortere strækninger, som f. eks. luftbroen til Berlin, kan Martin JRM-2 transportere over 30,5 tons betalende last eller betydeligt mere end noget andet luftfartøj, som i øjeblikket benyttes. På flyvninger, der overstiger 1930 km, kan der medføres en militær last på 27 tons. Carolina Mars er en veritabel flyvende lastdamper, hvis lasteluger og døre er store nok til indladning af så store genstande som 20-tons kampvogne, jeeps o. s. v.

Flyvebåden er også udstyret med grejer til lastning af meget tunge genstande. Fra hovedlastelugen er der en løbeskinne hen under bærepplanen for en elektrisk kran, som kan løfte indtil $2\frac{1}{2}$ tons; bl. a. kan denne kran tage last op fra både og lægtere på vandet og transportere godset ind i kroppen.

Carolina Mars er udstyret med fire Pratt & Whitney R 4360 motorer. Hver motor har en ydelse i starten på 3000 hk, og den driver en propel (Curtiss elektrisk 4-bladet) med en diameter på 5,08 m. Luftfartøjet har en marchfart på 278 km/t og en største fart på 382 km/t.

Såfremt Carolina Mars skal anvendes som en kombineret passager-, post- og fragtflyvebåd, kan den indrettes derefter. Hvis den skal anvendes til troppetransport, kan den med lethed rumme 133 mand med fuld udrustning. Som ambulanceflyvemaskine kan den indrettes til at kunne medføre 84 bårer foruden 25 siddepladser og alt nødvendigt ambulanceudstyr.



Efter i adskillige år at have anvendt fire JRM-1 Mars flyvebåde (fuldvægt 65,8 t) har U.S. Navy også indsat JRM-2 på ruten mellem USA og Honolulu, hvor de kæmpemæssige flyvebåde frigør en mængde Skymasters, der i stedet anvendes i Berlin-luftbroen. — Dens sidste prøveflyvning gik fra Honolulu til Chik-go, 7600 km, med en last på 6,4 tons.

Hurtigere end lyden

I september foretoges for første gang i England en flyvning med en bemanded flyvemaskine, hvorunder man nåede op over lydens hastighed. Det var en reaktordrevet de Havilland D. H. 108, ført af mr. John Derry, og den nåede — for at bruge Ministry of Supply's eget udtryk — »op over Mach-tallet 1«. (Mach-tallet efter den wienske fysiker dr. Ernst Mach, angiver forholdet mellem flyvehastighed og lydhastighed. Sættes lydens hastighed ved jorden til ca. 1200 km/t, svarer en flyvehastighed ved jorden på 600 km/t til Mach-tallet 0,5, 720 km/t til Mach-tallet 0,6 o. s. v.).

Om morgenen den 6. september startede mr. Derry fra Hatfield til en flyvning, som varede 40 minutter. Flyvningen var et led i nogle prøver, som D. H. 108 havde foretaget under stadigt stigende Mach-tal. I ugen forud havde flyvningerne vist en stigning i Mach-tallet fra 0,91 til 0,95. Ved denne lejlighed, hvor der blev fløjet mellem Farnborough og Windsor, blev luftfartøjet sat i en dykning i ca. 12.200 m. Inden flyveren rettede op i ca. 7.620 m, havde han passeret Mach-tallet 1,0. Hvor meget han var nået op over dette tal kan ikke siges med sikkerhed, fordi instrumentets inddelinger sluttede med tallet 1,0. Viseren passerede imidlertid dette tal, så derfor er det givet, at han nåede op på en hastighed, der ligger over lydens.

Til trods for, at luftfartøjet var udstyret med en hjælpe-bremsanordning til brug for opretningen, skulle der anvendes en ret stor fysisk kraft for at få luftfartøjet ud af dykket, men mr. Derry hævder, at der ikke føltes nogen særlige ubehagelige fornemmelser i dette øjeblik. Han mærkede intet til black-out, og han var hele tiden i stand til at kunne aflæse machmeteret.

Luftfartøjet var ikke forsynet med trykkabine, men flyveren var udstyret med en speciel »tryk-vest«. Reaktoren, der var en forbedret de Havilland Goblin, var den samme, som blev anvendt til den vellykkede flyvning over en 100 km lukket bane i april dette år, hvor der opnåedes en hastighed på 974,0259 km/t.

Flyvningens Terminologi.

Det er stadig galt med terminologien inden for flyvningen — og det vil der sikkert også blive ved med at være, så længe udviklingen skrider frem. Denne gang er det det engelske ord *jet* og dets forbindelser *jet-fighter*, *jet-propulsion* o. s. v., som man ikke rigtig kan blive enige om at oversætte på den rigtige måde.

I mangfoldige tilfælde anvendes på dansk ordet reaktions-jager, eller man bibeholder simpelt hen det engelske ord *jet* og siger *jet-jager*, *jet-motor* o. s. v. Begge dele er imidlertid ikke korrekt og i hvert fald ikke i overensstemmelse med de udtryk, som er vedtaget indenfor flyvetekniske kredse herhjemme. Her har man vedtaget at anvende ordet *reaktor* for det engelske *jet-engine*, og ordet *reaktor-jager* anvendes på dansk for det engelske *jet-fighter*. Kombinationen af turbine og propel, der på engelsk hedder *turbo-jet*, kaldes på dansk *turbo-reaktor*. Endelig er der endnu et sammensat engelsk ord i forbindelse med *jet*, nemlig *ram-jet*; den danske oversættelse er *kanal-reaktor*.



DH-108.

FLYVEREKSPRESSAMTALER

MANGE har sikkert i det daglige liv gjort den erfaring, at ventetiden på telefonsamtaler over blot nogenlunde afstande ofte er løbet op til timer, selvom man har strakt sig så vidt, at man har betalt det dobbelte gebyr og fået samtalen gennemført som ekspressamtale. For motorflyvere har denne ventetid ofte gjort det nødvendigt at gøre brug af lynsamtaler, hvilket har medført en øget udgift, idet disse samtaler som bekendt betales med 5-dobbelt takst.

Det har ofte været således, at motorflyvere, der har befundet sig på en eller anden mindre landingsplads, og som har skullet afgå til en større lufthavn eller offentlig landingsplads, har måttet vente i timevis for at få oplysning om vejrmeldinger eller andre for den pågældende flyvnings gennemførelse nødvendige oplysninger.

Dansk Motorflyver Union har derfor gennem hovedbestyrelsen taget initiativet til ved en forhandling med generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet at søge gennemført en samtaleform under titlen »pilotsamtaler«, hvorefter man, ligegyldigt hvor man befinder sig i landet, for en fast takst af 2 kr. skulle kunne få en samtale gennemført til nærmeste med vejrtjeneste og flyveledelse udstyret lufthavn eller bestemmelseslufthavnen på samme vilkår som lynsamtaler, altså forud for al anden telefontrafik.

Tanken blev egentlig mødt med velvilje i generaldirektoratet, men man beklagede ikke at kunne imødekomme forslaget af takstmæssige og telefontrafikmæssige grunde og henvisede til, at der i de allerede gældende regler for afvikling af rigstelefonamtaler var mulighed for en hurtig gennemførelse af så-

danne for flyvningen nødvendige samtaler, idet det i det gældende reglement om såkaldte »flyverekspressamtaler« hedder: »Flyverekspressamtaler nyder fortrinnsret fremfor andre ekspressamtaler med undtagelse af stats ekspressamtaler (og selvfølgelig lynsamtaler) og kan i tilfælde af nødlanding (udhævelsen foretages her) føres af luftfartøjets fører med en lufthavn eller med det pågældende luftfarts-driftsselskab«. Det siger sig selv, at dette resultat ikke var tilfredsstillende, idet det jo kun var muligt at gøre brug af flyverekspressamtaler i tilfælde af nødlanding (et ord, der egentlig burde forsvinde af sprogbogen og kun anvendes, når der virkelig var tale om nødlanding), og en fornyet henvendelse til generaldirektoratet gav da til resultat, at reglerne for føring af rigstelefonamtaler og flyverekspressamtaler fra og med 1/10 d. å. er ændret således: »Flyverekspressamtaler nyder fortrinnsret fremfor andre ekspressamtaler og kan i tilfælde af nødlanding, eller når nødvendig, hastende oplysning — herunder vejrmeldinger — til sikring af en påtænkt eller igangværende flyvning ønskes, føres af luftfartøjets fører med en lufthavn eller med det pågældende luftfarts-driftsselskab«.

Det lykkedes altså herefter at få flyverekspressamtalebegrebet udvidet til at omfatte al operational traffic, men derimod ikke at få en enhedspris; vi må håbe, dette kommer i næste omgang. K. Ørum Jensen.

— Vi har ofte kritiseret Motorflyver Unionen, fordi den intet udrettede for motorflyverne, så det er os en glæde at bringe en meddelelse om dette lille positive resultat.

Red.

Uddrag af »Efterretninger for luftfarende«.

For taxaflvning til og fra Nakskov flyveplads og andre midlertidige offentlige landingspladser gælder indtil videre følgende bestemmelser:

- 1) Forinden Start fra flyvepladser, på hvilke Statens Luftfartsvæsen ikke har etableret flyvevejrtjeneste og flyveledelse, skal føreren af et luftfartøj indhente oplysninger om vejrforholdene på ruten fra flyvevejrtjenesten samt erholde flyvetilladelse fra flyveledelsen på nærmeste lufthavn.
- 2) Sådan flyvetilladelse meddeles på grundlag af en indgivet flyvemeddelelse, som skal omfatte:
 - a) Kendingsbogstaver og luftfartøjstype.
 - b) Navnet på luftfartøjets fører og antal ombordværende ialt.
 - c) Startsted, forventet startklokkeslet.
 - d) Rute, bestemmelsessted.
 - e) Forventet ankomstklokkeslet.
 - f) Såfremt det skønnes hensigtsmæssigt det seneste tidspunkt, på hvilket landingsmeddelelse kan forventes at nå den flyveledelse, som har modtaget flyvemeddelelsen.

Denne oplysning er påkrævet, såfremt flyvningen foregår til et bestemmelsessted, hvorfra det kan tage nogen tid at få forbindelse med pågældende flyveledelse.

Anm. En af flyveledelsen meddelt flyvetilladelse berettiger ikke føreren af et luftfartøj til at overtræde nogen af de for flyvning gældende bestemmelser, ligesom den ikke fritager ham for ansvaret for, at en flyvning kun gennemføres, når vejrforholdene berettiger dertil.

Såfremt der foretages afvigelse fra den indgivne flyvemeddelelse, skal føreren af luftfartøjet meddele afvigelsen til nærmeste flyveledelse så hurtigt som muligt.

3) Flyvevejrtjeneste og flyveledelse er p. t. etableret på følgende lufthavne: København, Ålborg, Århus, Rønne og Odense.

4) Umiddelbart efter landingen skal føreren af et luftfartøj meddele flyveledelsen på nærmeste lufthavn, at landing har fundet sted.

5) Forinden starten skal føreren af et luftfartøj opgive passagerernes navne og adresser samt fartøjets fuldvægt til flyvepladslederen (havnelederen).

BØGER

»Krigen 1939—1945«. Der er igen kommet et hæfte, det 23de, af det store fællesnordiske værk om krigen 1939—45, der i Danmark udgives af Gyldendal Den periode, der skildres, er fuld af modgang for tyskerne: på vestfronten rykker de allierede hære uimodståeligt frem, i de besatte lande rejser befolkningerne sig mere og mere, sådan som det viser sig i nordmændenes kamp mod tvangsudskrivning, og i Danmark trådte frihedsrådet ud i livet.

»Flyvemotorer« af civilingeniør G. Gudmundson, oversat fra svensk af Det Danske Luftfartsselskab. Teknologisk Instituts Forlag. 400 sider.

Bogen er udgivet i samarbejde med DDL for at afhjælpe savnet af en tidssvarende lærebog i flyvemotorer til brug hovedsagelig ved uddannelsen af selskabets flyveteknikere og ved Dansk Flyveteknikerskoles forberedelseskursus for kontrolmekanikere.

De første afsnit omhandler den elementære motorlære, herunder effekt og virkningsgrad, afbremning, trykdiagrammer, ventildiagrammer m. m.

Derefter følger en grundlig redegørelse for de vigtigste typer af flyvemotorer og disses forskellige hjælpeaggregater såsom karburatorer, indsprøjtningsskruer, kompressorer, centrifugalblæsere, brændstofsyste-mer, tændingssystemet, startanordninger, propeller m. m. foruden at den giver vejledning angående justeringer og forskellige andre vedligeholdelsesarbejder.

Bogen, der er gennemillustreret med mangfoldige snittegninger, er selvfølgelig ikke alene som lærebog, men ogsaa som opslagsbog til vejledning for mekanikere, flyvere og alle flyveinteresserede.

Bogen er på 400 sider; den indeholder 283 illustrationer; den er trykt i offset; og den koster indbundet 27 kroner.

FAI's årlige generalkonference

FÉDÉRATION Aéronautique Internationale afholdt i år generalkonference i Paris i tiden fra den 26. september til den 1. oktober.

20 lande var repræsenteret, og desuden havde ICAO sendt en repræsentant.

D. K. D. A. S. var repræsenteret af generalsekretær Falkmar.

Der behandlede ansøgninger om optagelse i F. A. I. fra Australien, Bolivia, Estland, Letland og Rumænien. Australien blev optaget; men de øvrige lande blev ikke optaget, da formaliteterne ikke var i orden.

Rusland krævede Spanien ekskluderet af F. A. I. og russisk indført som officielt sprog, ligesillet med fransk og engelsk; begge forslag blev forkastet.

Den ægyptiske aeroklubs tilbud om at oprette en afdeling af F. A. I. i Kairo blev modtaget.

Det vedtoges at udvide samarbejdet med I. C. A. O. og at søge forbindelse med andre internationale sports- og turistorganisationer.

Det vedtoges at genoptage udgivelsen af F. A. I.'s officielle bulletin.

Kommissionerne for luftsport, turistflyvning, svæveflyvning, modelflyvning og ballon-sport aflagde rapporter om deres arbejde, og kommissionernes indstillinger godkendtes af generalkonferencen.

Til ny præsident valgtes Mr. W. R. Enyart, U. S. A., og det vedtoges at afholde generalkonference i 1949 i Cleveland, Ohio, idet Amerika atter indbød F. A. I. dertil.

»Haren og skildpadden«

London—Paris på 46 3/4 minut.

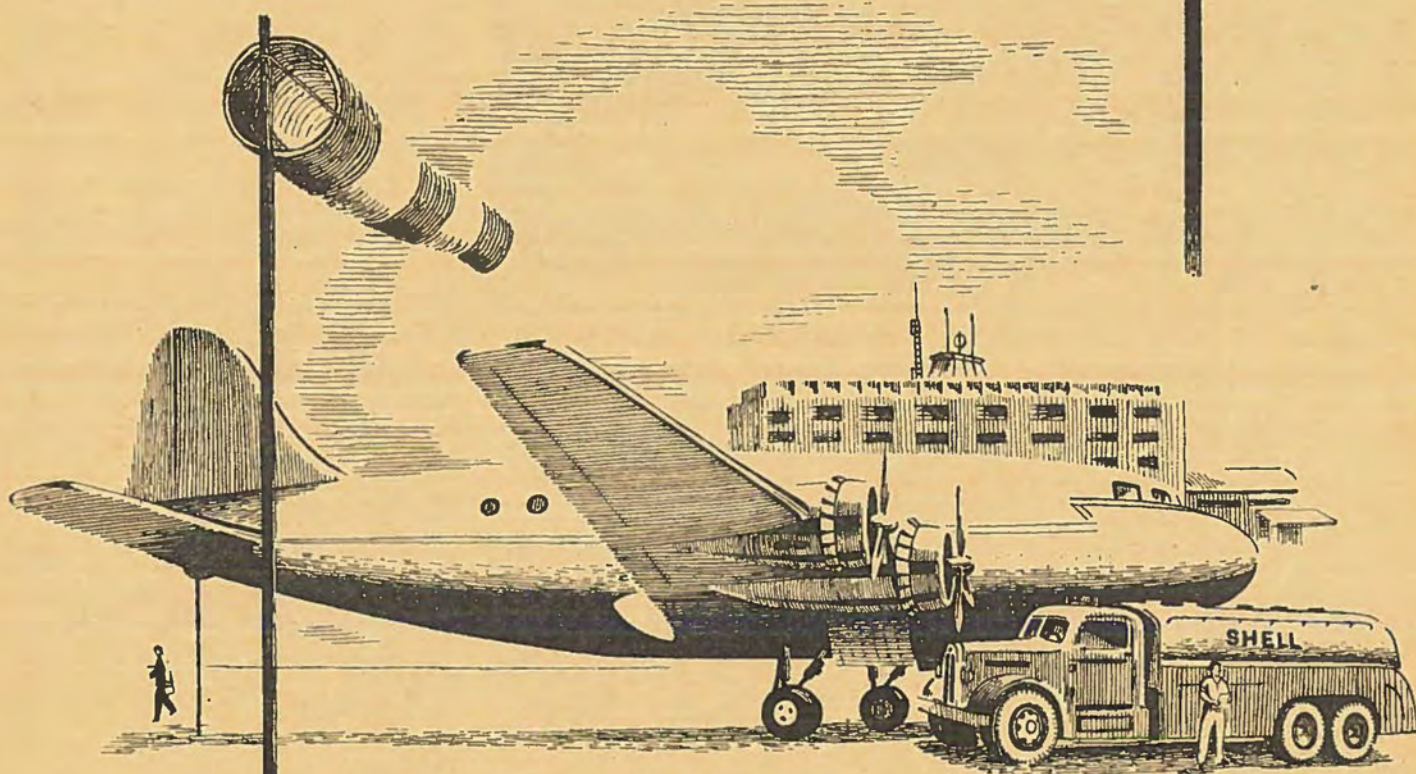
Den 3. september 1948 blev der i England på en meget overbevisende måde demonstreret de muligheder, der ligger i et samarbejde mellem helikoptere og moderne reaktordrevne luftfartøjer, når det drejer sig om den hurtigst mulige befordring af post eller passagerer mellem to byer. Syv og fyre minutter efter at Londons Lord Mayor Sir Frederick Wells havde afleveret et brev, blev dette åbnet på Invalidpladsen af overborgmesteren i Paris M. Pierre de Gaulle.

De medvirkende i denne »operation«, der var arrangeret på initiativ af tidsskrifter »The Aeroplane«, og som blev kaldt »haren og skildpadden«, var to helikoptere og en Gloster Meteor 7 tosedet træner.

På en parkeringsplads foran St. Paul domkirken i London holdt en Bristol 171 helikopter klar til start, ført af mr. C. A. Swiss. Passageren ombord fik overrakt brevet til overborgmesteren i Paris, helikopteren startede, og efter en flyvning på 9 1/2 minut landede den ved siden af en Gloster Meteor 7, der stod startklar på den historiske flyveplads Biggin Hill i udkanten af London.

Straks efter, at brevet var blevet afleveret til passageren i Meteor'en, Eric Greenwood, startede luftfartøjet med Paris som mål, og 27 min. 38 sek. senere blev brevet bragt videre til en Westland Sikorsky S-51 helikopter, som ventede på Orly flyvepladsen ved Paris.

Den sidste etape fra Orly til Place des Invalides blev gennemfløjet på ca. 9 1/4 minut af mr. Bristol i Westland Sikorsky helikopteren, og således kunne m. Pierre de Gaulle læse sin london-kollegas brev 46 3/4 minut efter afsendelsen fra England.



Shell

AVIATION SERVICE

For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL

Den schweiziske WLM-1



Rolf Isler klar til start i en af de tre WLM-1, som deltog i FAI-konkurrencen i Samaden.

I tilslutning til vor beskrivelse af den tjecho-slovakiske Lunák i nr. 10 skal vi denne gang beskrive en tilsvarende schweizisk type, WLM-1. WLM er initialerne på konstruktørerne Weber, Landolf og Münch. Den førstnævnte berettede på OSTIV-kongressen om denne interessante type.

Hensigten har været at fremskaffe et svæveplan med stort hastighedsområde og stor styrke, idet der vist foruden sportslige hensyn også er skelet til militære muligheder som træningstype for førere af reaktorflyvemaskiner. Tyskerne brugte jo deres »Habicht« til dette formål.

Det store hastighedsområde opnås ved anvendelse af profiler af NACA 230-serien, nemlig 23013 ved roden og 23007 ved tippen, altså profiler, som anvendes i motorflyvemaskiner. For også at få gode langsomtflyvningsmuligheder er planet forsynet med flaps, hvormed man kan forøge profilhævelningen. Også krævningsstorene følger med det første stykke. Uden anvendelse af flaps opnås ret stor rejsehastighed, både i god termik og i medvindsområder, som man hurtigt kan komme igennem. Synkehastigheden ved 110 km/t er 1,5 m/sek., ved 100 km/t 1,25 m/sek. Med 5 og 10 grader flap-udslag opnås henholdsvis bedste glidetal 25 (ved 80 km/t) og mindste synkehastighed 0,8 m/sek. (ved 65 km/t). Med større flapudslag kan der flyves langsomt og snævert i opvind, og landingshastigheden er 45 km/t.

WLM-1 blev konstrueret til at modstå store påvirkninger under skyflyvning, hvilket også har medført fuld kunstflyvningstilladelse og mulighed for høje hastigheder i slæb.

Planet er nærmest højvinget, trapezformet med v-form. Det har to bjælker og er til agterbjælken klædt med diagonal-krydsfiner. Bremsklapper af letmetal, anbragt bag agterbjælken. Planet er i to dele og fæstnet til kroppen med tre bolte. Kroppen er en alm. skalkonstruktion med et stort rummeligt fø-

resæde. Planet er helt igennem meget praktisk, således kan haleplan og højderor klappes op langs finnen ved transport.

WLM-1 kom frem ved den internationale konkurrence i Samaden i 1947 og blev i 1948 fløjet i tre eksemplarer ved konkurrencerne. Ingen blev særlig godt placeret, hvilket ikke behøver at være typens skyld, men snarere skyldes, at disse moderne svæveplaner stiller overmåde store krav til førerne, for at deres egenskaber fuld ud kan udnyttes. Det er svært at lære at udnytte flaps'ene rigtigt.

Der var 12.000 ingeniørtimer på konstruktionen og 4600 arbejdstimer på prototypen, så noget billigt svæveplan bliver det næppe.

Data: Spændvidde 14,0 m, længde 7,0 m, planareal 14,0 m², tomvægt 185 kg, fuldvægt 285 kg, planbelastning 20 kg/m².

★

Overlegen Århus-sejr i flyvedags-konkurrencerne

SVÆVEFLYVERNES flyvedagskonkurrencer sluttede den 15. september efter at have løbet hele sommeren og har således udover navnet ikke meget med flyvedagen at gøre.

Det er imidlertid — så længe man ikke kan få råd til at gennemføre danmarksmesterskabskonkurrencer — vor eneste svæveflyvekonkurrence, og det er en billig form, som alle kan deltage i.

Sidste år — dansk svæveflyvnings gennembrudsår — var der hård kamp mellem klubberne om vandrepokalene. I år deltog imidlertid hverken Sportsflyveklubben, Polyteknisk Flyvegruppe eller »Heden«, enten fordi de intet har kunnet opnå på grund af flyvepladsmisérén, eller — for »Heden«s vedkom mende — med den begrundelse, at de kun flyver for deres fornøjelses skyld, ikke for konkurrencer! Det er naturligvis et standpunkt, men ikke et der fremmer fælles sports- og propagandainteresser.

Glædeligt er det imidlertid at konstatere, at trods den manglende konkurrence, så er resultaterne for vinderklubben gennemgående højere end sidste år, for varighed således næsten 3 timer i gennemsnit mod under 2 i 1947, for højdevinding over 1800 mod 1400 m. Og så er flyvningerne fordelt på 5-6 forskellige svæveflyvere, og endnu flere har deltaget.

Distancerne ligger svagest, men Århus har her mere end sidst, omend mindre end de 448 km, som Polyteknisk vandt med. Ringsted og Odense er kommet glædeligt med, og Stamgruppen hævder sig stadig. Her er resultaterne:

Varighed (sum af op til 10 flyvninger):

1. Århus svæveflyveklub 29 t. 48 m.
2. Ringsted svæveflyveklub 12 t. 46 m.
3. Stamgruppen 7 t. 50 m.
4. Odense svæveflyveklub 6 t. 01 m.

Højdevinding (sum af op til 10 flyvninger):

1. Århus svæveflyveklub 18640 m.
2. Odense svæveflyveklub 7710 m.
3. Stamgruppen 1450 m.

Distance (sum af op til 5 flyvninger):

1. Århus svæveflyveklub 426 km.
2. Stamgruppen 232 km.
3. Odense svæveflyveklub 121 km.

Det kneb stærkt med at få resultaterne indberettet løbende, og ikke alle klubber har indsendt alle deres præstationer, det gælder f. eks. Odense. Næste år bør man stramme reglerne for rapporteringen for at kunne skabe konkurrencestemning og propaganda.

★

De tre sidste Vandel-kursus.

På S-2 (8.—22. 8.) var der 17 deltagere, og der blev foretaget 323 starter, heraf 63 i flyve-maskineslæb, og fløjet 50 timer. Der opnåedes 45 betingelser til S, men kun 5 »hele« S-certifikater, 10 slæbeprøver og 9 sølv-C-højder.

På I-2 i de næste 14 dage blev der p. g. r. a regn kun fløjet de 8. De 12 deltagere fik 10 slæbeprøver, 1 B, 1 C og 1 S trods ialt 25 S-betingelser.

Fra 5.—19. 9. sluttedes med D-2, hvor der kun var 7 flyvedage. Der blev opnået 2 B og 9 C.

Samlet Vandel-statistik.

I Vandel 1948 blev der foretaget 2134 starter, heraf 337 efter flyvemaskine, fløjet 340 timer på 89 flyvedage (71 pct. af det samlede antal dage) af 116 deltagere.

Der opnåedes 10 B-diplomer, 23 C, 15 S (133 betingelser), 31 slæbeprøver, 26 distanceflyvninger, heraf 8 sølv-C-betingelser, 48 sølv-C-højder.

Motorglideren brændt.

Den af Chr. Zøpfler og Carl Johansen konstruerede motorglider (se FLYV nr. 12/1946), som har været færdig over et år og nu, efter at motoren var klar, skulle til at prøveflyves, er iflg. avismeddelelser brændt, mens den stod på en jernbanevogn på Rødset ved Ålborg, hvorfra den skulle være sendt til Værløse for prøveflyvning.

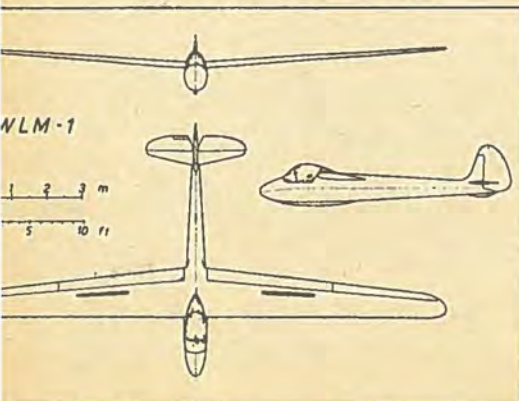
Over 1000 timer på Jämsjörvi.

Den finske centrale flyveskole på Jämsjörvi opnåede i sommersæsonen 1948 en samlet flyvetid på 1081 timer fordelt på 8695 starter, oplyste redaktør Pärtillyt Virkkil, der forleden var på gennemrejse i Danmark. Der blev udstedt 109 A-, 28 B- og 65 C-diplomer, 37 certifikater og 5 sølv-C-diplomer.

Konkurrencerne i Beynes.

I det franske svæveflyvecentrum Beynes i nærheden af Paris blev der fra 7.—22. august afholdt en international konkurrence, som blandt deltagerne talte flere af de svæveflyvere, der havde været i Samaden. Trods dårligt vejr blev der fløjet 450 timer og 14.150 km. Konkurrencen bedømtes efter et pointssystem, der tog hensyn til højde og distance. Sejrherrer blev Mazoyer, som er lærer på Beynes-skolen, der især tager sig af højere uddannelse. Nr. 2 blev schweizeren Alwin Kuhn, som havde lånt generalsekretær Gehrigers Welhe og i den opnåede at sætte ny schweizisk højderekord på 4614 m samt at tage det tredje schweiziske guld-C, idet han fløj en distance på 310 km. Nr. 3 og 4 blev franskmændene Pierre og Lepanse, nr. 5 Schachenmann (Schweiz) og nr. 6 Ara (Spanien).

Oversigtstegning af WLM-1.



BETRAGTNINGER OVER VANDELLEJREN 1948

Lejrchefen giver her en nøgtern redegørelse for lejrens forløb og resultater

DET er vist ingen hemmelighed, at svæveflyvesæsonen 1948 i sin helhed har forekommet de fleste at være noget mat. De store resultater, som mange havde sat næsen op efter med det strålende gennembrud fra 1947 i frisk erindring, udeblev tilsyneladende ganske. Den »produktion af sølv-C'er på samleband«, som så at sige var planlagt, glippede totalt. De første guld-C'er, som man uden at føle sig dristig bestemt havde ventet, kom heller ikke. Den regn af rekorder, som pressen badede sig i i 1947, forekom i år at være noget spredt og tilfældig. Flyvedagskonkurrencen, der i fjor virkelig blev en spændende kappestrid, har i år praktisk talt været interesseløs. Det planlagte danmarksmesterskab, som skulle have været sæsonens clou og store reklameshow, måtte opgives på grund af manglende tilslutning. Således som situationen i det store og hele tilsyneladende tegner sig mørk og trøstesløs, har mange også opfattet Vandellejren og dens resultater 1948.

Det er imidlertid et stort spørgsmål, om al denne pessimisme er på sin plads for Vandellejrens vedkommende, når henses til det svæveflyvemæssige alene (økonomien er et kapitel for sig og skal ikke behandles på dette sted).

Lad os derfor uden at diske op med ked-sommelige undskyldninger i titusindvis forsøge at fremdrage nogle kendsgerninger, der

kan tjene til at give et reelt billede af de faktiske forhold.

God kvalitet på uddannelsen.

Lejren strakte sig over et tidsrum af ialt 18 uger, hvoraf kun de 6 var reserveret de såkaldte F-kursus; altså kun i disse 6 uger var der mulighed for at opnå resultater, der var værdige til presseomtale, som jo trods alt er det, der kaster den ydre glans over en sådan lejr. I den øvrige tid har der været afholdt to diplomskoler, to certifikatkursus og to instruktørkursus. Af disse skal navnlig fremhæves D-1, I-1, S-2 og D-2, hvor resultaterne fuldt ud har stået på højde med, hvad man på forhånd havde kunnet vente. Det skal derimod ikke nægtes, at S-1 vist både for deltagere og instruktører var en skuffelse, og bedre blev det ikke af, at vanskeligheder med spillet umuliggjorde udnyttelsen af nogle af de bedste termikdage. I-2 druknede så at sige i regn, hvad der var dobbelt kedeligt, da det var et ualmindeligt godt hold at arbejde med. Men det er hævet over enhver tvivl, at kvaliteten af uddannelsen på disse kursus lå væsentligt over kvaliteten af de tilsvarende kursus i 1947, og det må ikke glemmes, at de fremskridt, der er gjort på disse områder, er af langt større betydning for en sund og bred udvikling af sporten end en række top-præstationer udført af en enkelt eller nogle få »stjerner«.

Men lad os vende tilbage til vort smertens barn: F-kursus'ene. I 1947 erhvervede 7 deltagere sølv-C inden for et tidsrum af 14 dage, og selve dette faktum har sikkert bibragt mange den opfattelse, at Vandel blot var et sted, hvor man tog over for at hente sin sølv-C-knap, så snart man havde erhvervet sit »S«. Det skal indrømmes, at instruktørerne ved det første F-kursus' begyndelse var af omtrent samme opfattelse, men at denne dog hurtigt ændrede sig. Det, der i 1947 havde været det letteste at arrangere, viste sig nu at være det allervanskeligste. En deltager, der i 1947 fik besked på at flyve 50 km, han fløj 50 km (mindst), og kiksede han endelig en chance for »tilslutning«, så sørgede han i det mindste for at lande på startstedet. Der var ikke i 47 en så udbredt tendens til at »gå fra pladsen« med en dårlig chance som i år, hvilket også fremgår af det faktum, at 50 % af de i år foretagne distanceflyvninger var på mindre end 20 km og heraf de fleste mellem 5 og 10. Det kunne tyde på, at en del enten ikke har formået at vurdere deres chancer rigtigt eller simpelt hen har manglet træning til at udnytte dem iagtigt. Der er således ingen tvivl om, at de forudfattede meninger, som folk af ovennævnte grunde mødte op med, har været til ubodelig skade og i høj grad har præget resultaterne. For københavnernes vedkommende er der heller ingen tvivl om, at den tidligere her i bladet omtalte svæveflyvepladsmangel har spillet en afgørende rolle, idet de praktisk talt har været afskåret fra at komme i luften inden deres deltagelse i Vandel og således faktisk har skullet begynde fra bar bund.

Glem ikke de gode præstationer.

Iøvrigt har der også været gode resultater på Vandel i år. Bortset fra, at Cowboy og Rasmussen begge har erhvervet guld-C-højde og slået hinandens højderekorder et par gange, har mange deltagere erhvervet sølv-C-højde, og der er foretaget 8 distanceflyvninger på over 50 km. Det er 5-timersprøverne, det har knebet med, og her må ansvaret hovedsagelig lægges på vejret.

Men selv om F-kursus'ene nu ikke har givet så kraftig genklang i pressen, så har der, til trods for at M-13 måtte undværes både under F-1 og F-2, været fløjet et anseeligt timeantal (F-3: 64 timer, dvs: ca. 6½ time pr. deltager).

Selv om Vandellejren måske udadtil ikke har vakt så megen furor som sidste år, så er der vist ingen tvivl om, at tanken om en fast centralskole er ved at vinde mere og mere indpas, og det er givet, at lejren i år i meget høj grad har bidraget hertil. Det synes også hævet over enhver tvivl, at der svæveflyvemæssigt kun er een vej fremad: nemlig at videreudbygge den gennem de sidste to sommerlejr påbegyndte centrale skolingsvirksomhed. At dette imidlertid kræver økonomiske midler i et større omfang, end de der kan tilvejebringes ved kontingenter og lodseddel-salg, er vel også klart for enhver, der har den ringeste indsigts i svæveflyvningens økonomi, men det er nu, udviklingen foregår, og det er nu, indsatsen skal gøres, dersom kontinuiteten skal bevares, ja, dersom de to sidste års slid og slæb ikke skal være spildt til ingen verdens nytte.

Erik Eckert.

UDSTILLING AF FLYVELITTERATUR



Den 11. - 19. oktober arrangerede Knud Rasmussen's boghandel udstilling af flyvelitteratur. Som oprindeligt planlagt, skulle denne have fundet sted i Forum, samtidig med den store flyve-udstilling, men da denne ikke blev realiseret, besluttede Knud Rasmussen selv at lave udstilling på Vesterbro.

Det er glædeligt at se det initiativ og den interesse, hvormed vor eneste flyveboghandler omfatter aeronautisk litteratur. Udstillingen var

ubetinget succes; i hyggelige omgivelser, med ca. 500 udstillede bind, fik de besøgende, små som store, et blik ind i flyvningens slæfeland, og glemte fuldstændig tid og sted.

Lad os få udstilling en anden gang, og lad det blive Forum. For nægtes kan det ikke, vi trænger til instruktive bøger om flyvning.

På billedet ser man hvor righoldig udstillingen har været, og vi gør opmærksom på, at bøgerne stadig findes i bogladen.

FLYVNING I LYNGLIMT

Billigere over Atlanten.

I vinterhalvåret har SAS i lighed med visse andre luftfartselskaber indført 35 pct. returabat på ruten til USA.

Reaktorjagere over Atlanten.

En stor ulempe ved reaktordrevne flyvemaskiner er deres korte rækkevidde som følge af det store brændstofforbrug. Betydelige forbedringer er dog opnået i de år, disse typer har været i tjeneste, og i juli har reaktorjagere fløjet over Atlanterhavet.

Først fløj 6 DH Vampire 3 over i den vanskeligste retning fra øst til vest. Ruten gik via Skotland, Island, Grønland og Labrador. Sidstnævnte etape på 1450 km var den længste. Med 2350 liter brændstof, tildels i ekstratanke under planerne, havde de en rækkevidde på 1750 km i 9 km højde. Hvis modvinden oversteg 60 km/t, kunne de ikke klare det længste hop, hvorfor en Mosquito fløj i forvejen for nøjagtigt at undersøge vindstyrken. Da Vampire naturligvis ikke er udrustet til større navigation, blev formationen ledet af en navigations-mosquito.

Få dage senere fløj 16 Lockheed F-80 Shooting Stars over i modsat retning. De klarede turen på ialt 4 timer 40 min., mens Vampirene brugte 8 timer 18 min. flyvetid. Begge typer rejste på ca. 550 km/t, så man ser vindens store indflydelse.

Til sikring mod alle eventualiteter var der truffet forberedelser til redningstjeneste med Lancasters fra Irland og Boeing B-17 fra Island, begge med redningsbåde ombord. Endvidere var såvel Kanadierne som den danske luftmarine på Grønland klar til at komme til undsætning.

Luftvæddeløb England—New Zealand?

Der er planer om at arrangere et internationalt luftvæddeløb i 1953 fra England til New Zealand i lighed med det epokegørende race fra England til Australien i 1934.

Decca-kæden taget i brug.

Den danske kæde af Decca-navigationsstationer til brug for luftfart og skibsfart blev taget i brug den 15. oktober.

Ny hastighedsrekord: 1080 km/t.

Efter nogle forgæves forsøg på at slå hastighedsrekorden i fuld offentlighed ved de amerikanske National Air Races i Cleveland lykkedes det major Richard Johnson i september at sætte rekorden op til 1079,61 km/t. (under forudsætning af godkendelse af FAI). Mens den sidste rekord på 1047 km/t. var sat af den specielle Douglas D-558, blev den nye rekord sat af standardjageren North American F-86 (se FLYV nr. 2/1948 s. 37).

North American F-86, der har slået den absolutte hastighedsrekord.



Yngste motorflyver.

Danmarks yngste motorflyver er for tiden den 18-årige Leif Rasmussen, Sportsflyveklubben, som den 8. oktober — efter at have opnået dispensation fra 19-års-aldersgrænsen — bestod sin endelige prøve, som ellers var klubbens 100. certifikat. Leif Rasmussen var i forvejen svæveflyver.

Bliver det endelig til noget?

På finanslovsforslaget er opført 15 mill. kr. som første rate til anskaffelse af reaktorjagere, af hvilke tre skal være til uddannelse.

Sammenstød med fugle.

Faren ved sammenstød mellem fugle og flyvemaskiner ved flyvning i lav højde er ikke ganske ubetydelig. Den koster RAF op imod ½ million kr. årlig og var i 1945 oppe på 2½ mill. kr. Den Chrislea Super Ace, der fornylig blev demonstreret i Danmark, havde også været ude for at få vindskærmen knust af en fugl. For at nedsætte faren er man begyndt at holde jagtfalke på lufthavnene for at skræmme fuglene væk. — Også ved konstruktionen af nye flyvemaskiner tager man hensyn til faren. Således er den kæmpemæssige Bristol Brabazon I forsynet med en meget omhyggeligt konstrueret vindskærm i førerkabinen, som tåler sammenstød med fugle under stigningen op fra jorden. I større højder regnes faren for ubetydelig. Der er blevet foretaget en masse forsøg, hvor man slyngede tunge legemer med stor hastighed mod glassærterne, indtil man endelig fandt en sammenstøtning, som var stærk nok.

General Spaatz's regnestykke.

En moderne Boeing B-29 = 4 Boeing B-17. En B-29 med atombombe = 220 B-29 med spræng- og brandbomber. Altså: de 90 B-29, der nu er stationeret i Vesteuropa = 79.200 af de B-17, der foretog dagangrebene i sidste krig.

Martin 2-0-2 »grounded«.

Det hører snart til dagens orden, at nye typer af trafikflyvemaskiner for en tid må tages ud af trafikken. Eksempler i det sidste års tid er DC-6 og Tudor IV, og nu har skæbnen også ramt Martin 2-0-2 efter en ulykke. Disse afbrydelser på grund af nødvendige småændringer er med til at skabe millionunderskudene i luftfartselskaberne.

10 Chrislea Super Ace til Danmark?

Iflg. »The Aeroplane« har Chrislea Aircraft fået en ordre på 10 eksemplarer af sin Super Ace, der for nylig blev demonstreret her, og man arbejder på at få importtilladelse. — Det vil vel nok støde på visse vanskeligheder, så længe de resterende eksemplarer af KZ-VII ikke må blive solgt til danske kunder, men forhåbentlig kommer der en løsning på vanskelighederne.

DDL 30 år.

Verdens ældste luftfartselskab, Det Danske Luftfartselskab A/S, fyldte den 29. oktober 30 år.

60 mand på elementærskole.

I et radiointerview den 30. september udtalte oberst C. C. Larsen, at der på næste elementærskole skulle uddannes 60 mand, hvilket er betydeligt mere end de sidste år. Man ville begynde skoling på KZ-VII og derfra gå over på Harvard og Oxford samt Spitfire. Uddannelsen indtil Spitfireskolen skulle vare 15 måneder, heraf 2 måneder alin. soldateruddannelse. Uddannelsen skal foregå på Værløse og Karup.

Oxford til Lufttaxa.

Dansk lufttaxa er ved at få ombygget en Airspeed Oxford, som man har overtaget fra militæret og vil anvende til større taxaflyvninger.

Aabenraa flyveplads.

Også Aabenraa flyveplads, som ligger 2 km vest for Røde Kro, er nu blevet godkendt som midlertidig offentlig landingsplads til opvisning, skole-, rund-, privat- og taxaflyvning. Det er en lille græsflyveplads på ca. 450 × 550 m, som ejes af Sønderjyllands Flyveselskab A/S, Aabenraa. Der er hangar, vindpose, vimpel på hangaren, telefon (Røde Kro 6218 og Aabenraa 2404) samt rød-hvide markeringsskilt.

Det er glædeligt med disse små fremskridt i vor flyvepladssituation, og forhåbentlig kommer der snart flere af disse lyspunkter.



Flyvepladsens beliggenhed ved Røde Kro.

Kul og mælk ad luftvejen.

Det har været et dårligt år for fragtflyvningen, men en del af de engelske selskaber har dog reddet sig dels ved at deltage i luftbroen til Berlin, hvor de bl. a. har fløjet med kul, dels ved at flyve mælk fra Nordirland til Liverpool og Blackpool. Der skal daglig leveres over 200.000 liter.

★

BØGER

»Mellem Jord og Himmels« af Auguste Piccard. J. H. Schultz Forlag. 126 sider, ill.

For enhver luftfartsinteressert står der glans om Piccards navn som den mand, der først af alle nåede op i stratosfæren. Begivenheden fandt sted i 1931, og to gange senere — i 1932 og 1934 — var Piccard atter på ballonfærd i de højere luftlag. Langt de fleste har vist været af den opfattelse, at ballonfarterne drejede sig om at sætte højdercord, og kun de færreste var klar over, at det drejede sig om videnskabelige forskningsrejser i stratosfæren. Hvad ville Piccard i disse store højder? Ja — hans bog »Mellem Jord og Himmels«, som nylig er udkommet på dansk, giver svaret. Piccard ville selv undersøge de luftlag, hvor hidtil kun ubemandede balloner havde været, og om de resultater, han opnåede, fortæller han på en meget letforståelig måde i sin bog. Samtidig giver han læseren et indblik i den »mystiske«, der hersker om forholdene i stratosfæren: om dens fysik, fugtighedsrolle i atmosfæren, den selektive udstråling, aerologiske lagtagelser, om luftbevægelser og deres meteorologiske følger og meget mere. Man læser med spænding beskrivelserne af selve opstigningerne, og til slut giver Piccard sine læsere et lille indblik i atomenergiens væsen og dens mulighed for at kunne tillade rejser til planeterne og stjernerne.

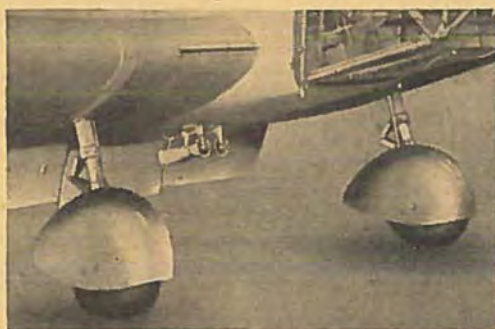
Det er en god og lærerig bog, som burde have været fremme på dansk for længe siden.

Flere Fakta om Fairey „Primer“

Konstruktionsmæssigt set har Fairey „Primer“ særlig Interesse — og den er velegnet under alle klimatiske Forhold. Materialet, der er brugt, er blevet valgt med særlig Hensyn- tagen til Bygningen af en Flyvemaskine, der er billig i Indkøb. Bæreplaner og Krop er Rørkonstruktioner, hvortil der er anvendt

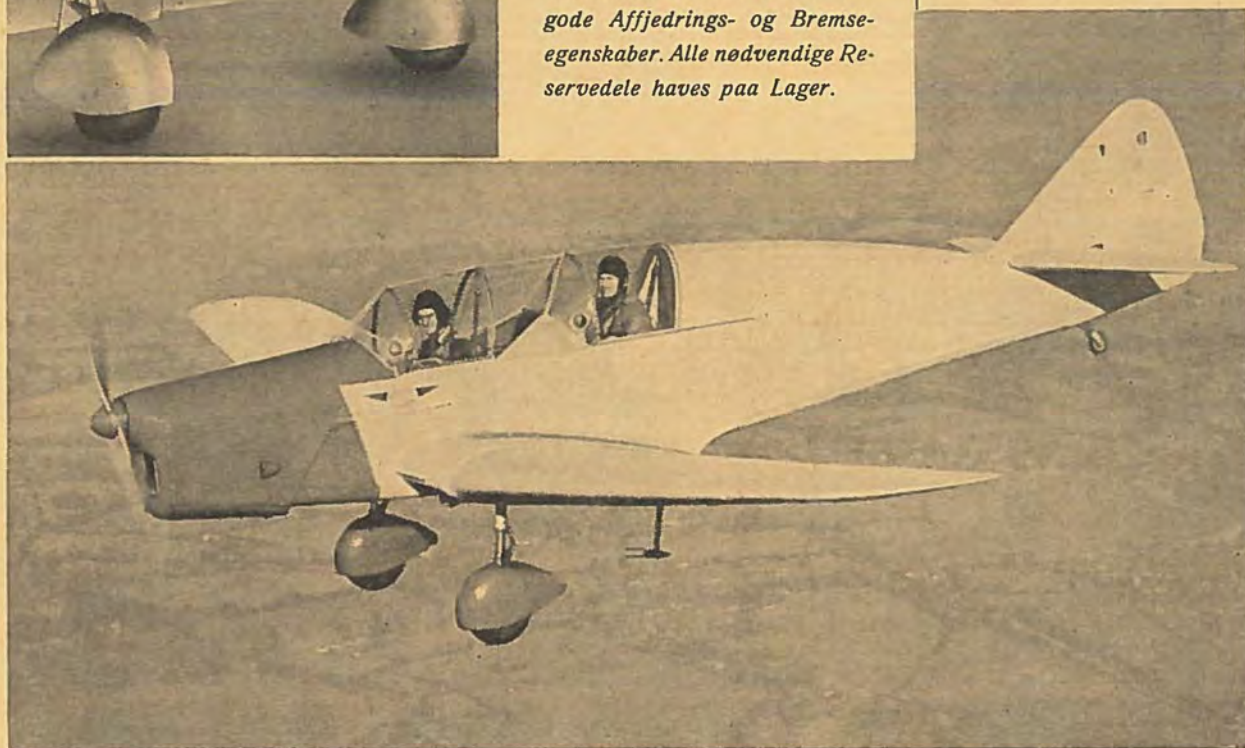
Slaglodning — Fordelene ved dette er, at Reparation og Vedligeholdelse af Rørene kan ske ved Lodning, uden at det gaar ud over Kvaliteten, og Arbejdet kræver ikke special- uddannet Personel.

Det er en Fornøjelse at flyve en „Primer“, og den kan udføre alle Kunstflyvningsmanøvrer.



UNDERSTEL

Nærbillede af det bredsporede Enkeltbens-Understel, som har gode Affjedrings- og Bremse- egenskaber. Alle nødvendige Re- servedele haves paa Lager.



FAIREY 'PRIMER' AB INITIO TRAINER

[De Havilland GIPSY MAJOR — or Blackburn CIRRUS MAJOR]



REPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND:

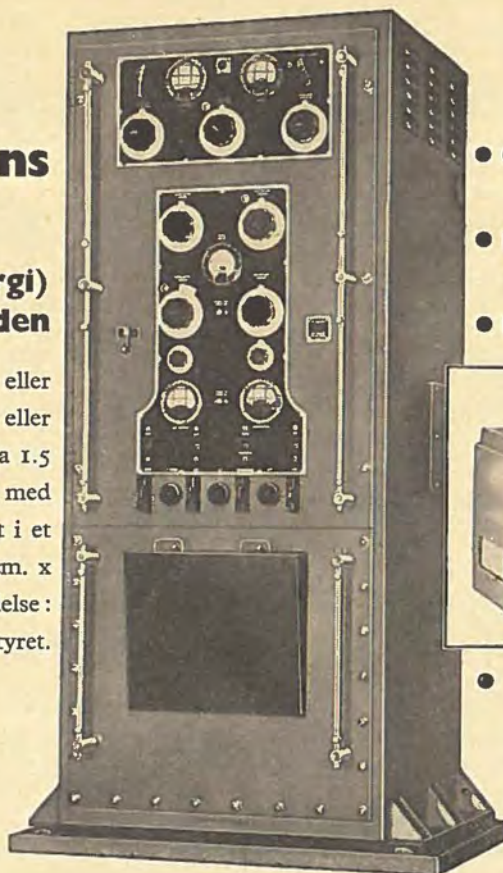
CARL KONOW . KOLLEGIEHAVEN 39 . CHARLOTTENLUND . DANMARK

THE FAIREY AVIATION CO. LTD., HAYES, MIDDLESEX, ENGLAND

Cossor Universal Højfrekvens Radiosender (H.F.)

**300 Watt (Antenneenergi)
Rækker over hele Verden**

Denne kraftige Sender er konstrueret for faste eller bevægelige Jordstationer. Den er forsynet med Krystal- eller temperaturkompenseret Styresender. Frekvensomraade fra 1.5 til 20 Mc/s. Kan benyttes til Radiotelefoni og Telegrafi med C.W. eller M.C.W. Senderen er monteret let tilgængeligt i et stærkt Staalskab. Vægt 365 kg., Størrelse 74 cm. x 57 cm. x 151 cm. Fødestrøm 180-250 V. Vekselstrøm, 50 Per. Ydelse: 300 Watt paa alle Omraader. Modulation 100%, automatiskstyret.



- C.W.
- M.C.W.
- RADIOTELEFONI

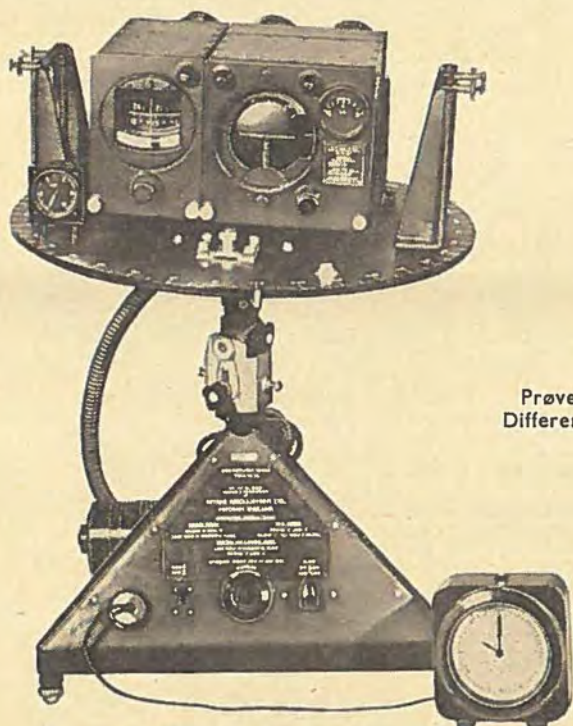


● **FJERNSTYRINGSAPPARAT**

Dette kan benyttes fra en passende Afstand som komplet Senderstyring. Det vælger den rigtige Indstilling og tilkobler selv Senderens Højspændings-effekt. Apparets Manøvre-strøm er 100-140 V. eller 200-240 V. Vekselstrøm, 50 Per. eller 24 V. Jævnstrøm.

Skriv efter nærmere Oplysninger til T. Mikkelsen & Co., Bredgade 45. A, København K., eller Cossor Radar Ltd., London, N.5, England.

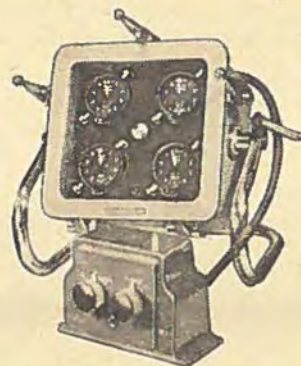
CC1



Mark III Svingapparat for Gyro-Instrumenter



Prøveapparat for
Differenstrykmaalere



Transportabel Lavtryksskammer
og Reguleringspanel



Vægtbelastet Trykprøveapparat



Konstruktører og Fabrikanter af alle Arter Prøveudstyr
BRYANS AEROEQUIPMENT LTD.

Willow Lane, Mitcham Junction, Surrey, England, Cables: Bryquip, Phone, London
Repræsentant: DANAVIA A/S, Poul Ankersgade 2, København K. Telf. Centr. 4242

Da Jens Arne blev danmarksmester med hidtil højeste danske gennemsnit

PÅ grundlag af en meget dårlig vejrmelding fra flyvevejtjenesten blev DM for svæveflyvere aflyst kl. 6 om morgenen den 19. sept. Den 26. var vejrguderne bedre stemt, og deltagerne strømmede til Odense lufthavn, hvor årets vigtigste nationale konkurrence begyndte kl. 12.

Af de oprindeligt tilmeldte 21 deltagere, der opfyldte de meget strenge kvalifikationskrav for deltagelse, fløj de 16. Vejret var næsten stille, og modellerne fløj bogstaveligt talt til alle verdenshjørner, men ikke ret langt væk, således at konkurrencen afvikledes meget hurtigt under OM-F's erfarne ledelse med Carl Høst-Aris som konkurrenceleder og Calle og Erdrup som skrappe kontrollanter af snore og modeller. Såvel deltagerne som det lille antal sagkyndige fik et sjældent godt udbytte af denne fine konkurrence. Det var næsten overskyet hele tiden med et enkelt solstreg eller en smule støvregn, og den smule termik, der var, fik ikke større indflydelse paa placeringen.

Allerede i første periode lagde Jens Arne Lauridsen fra Vejle sig i spidsen med en flyvning på 5 min. 06 sek., idet han fangede lidt svag termik. Børge Hansen havde 4.01. I anden periode fik Jens Arne igen lidt termik og fløj 5.53, mens Børge fløj 3.04 og Odense-

folkene Arne Hansen 3.30 og Bent Skou 3.36. I sidste periode var termikken mere folbar. Jens Arne og Age Høst-Aris startede samtidig og fik begge noteret maksimaltid 6 min., idet de fløj henholdsvis 7.15 og 7.24, mens Arne Hansen fik 5.53.

5.39,5 — fantastisk resultat.

Selv om der var noget held med i spillet, var alle dog enige om, at Jens Arnes sejr var i høj grad velfortjent. Han slog både Børge Hansens gennemsnit fra jyllandsslaget på 4.59,7 og A3-resultaterne på godt 5 min. og nåede langt det højeste gennemsnit, vi har set. Hvad enten man regner uden termikbegrænsende regler, eller man anvender en 6 min.-regel, en 5- eller 4-min.-regel eller det hollandske logaritmestystem, så ville han have vundet. Høst-Aris ville kun røkke ved 4-min.-reglen, som også bedst ville belønne Børge Hansens ualmindelig nydelige resultat. Selv om der altid spiller tilfældigheder ind ved modelflyvekonkurrencer, så var de meget få denne gang, og det gjorde konkurrencen til en oplevelse. Det er også morsomt at lægge mærke til, at af de 8, som det var svært at udtage landsholdet af, placerede de 3 udtagne, der deltog, sig på 2., 3. og 4. pladsen.

Af de, som ikke kom med til Norge, blev Jens Arne placeret, mens to andre kom ret langt nede.

200 måger og et par modeller i termik.

Ved og efter konkurrencens slutning var termikken noget kraftigere. Pludselig hørtes mågeskrik, og et par mægtige mågeflokke markerede tydeligt opdriftslejerne, som gik ret lavt ned. En model blev startet og lå først uden for flokken. En måge ville hen og prøve, om modellen havde fundet noget bedre, men gav sig til at baske vildt med vingerne og vendte om, da den var nået halvt derhen! Efterhånden nåede flere modeller ind i mågeflokkene, og en forsvandt med mange måger ind i en lavhængende sort sky. En halv time senere kom mågerne baskende tilbage i store formationer, da termikken var hørt op.

Ronald Frederiksen fik C-diplom, og Sven Wiel Bang var endelig lige ved det, men havde kun een tidtager på en af flyvningerne og kunne bagefter ikke få modellen, der havde fået en flænge, over de 3 min.

I restaurant »Kabinen« uddelte Bang som unionens næstformand DKDAS's vandrepærmier, dels til Jens Arne og de to tidligere DM-vindere, dels til to af flyvedagsholdene.

RESULTATER:

J. A. Lauridsen, ...	608:	5.06-5.53-6.00	: 5.40
A. Høst-Aris, ...	301:	3.28-2.55-6.00	: 4.08
Arne Hansen, ...	301:	2.03-3.30-5.53	: 3.43
Børge Hansen, ...	105:	4.01-3.04-3.49	: 3.38
R. Frederiksen, ...	106:	3.17-2.42-4.09	: 3.23
H. Christiansen, ...	201:	3.19-1.39-4.57	: 3.15
H. Petersen, ...	604:	3.37-2.36-3.18	: 3.10
Sven Wiel Bang, ...	105:	2.24-2.43-4.13	: 3.07

3 SP-fiduser om gummimotormodeller

VI har fået nye regler for tværsnit af kroppen i C-1 og C-2, og wakefieldklassen vil sandsynligvis snart følge trop. I dag skal vi altså bruge en krop, der er så tynd som muligt og dog så rummelig, at motoren kan bevæge sig fuldstændig frit. En C-1 kan f. eks. have en 70 cm lang krop, der måler 4 × 4 cm på det tykkeste sted.

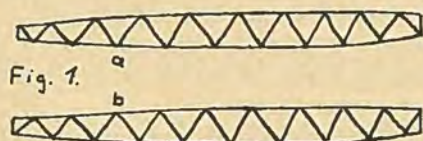
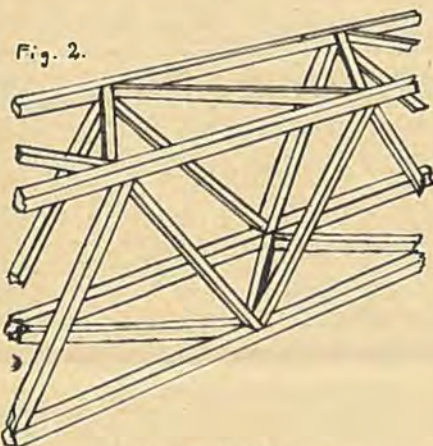


Fig. 2.



Illustrationer af den nye kropkonstruktion.

Men kroppen skal være vridningsstiv, og det kan den blive på følgende måde:

Byg to kropsider med modsat warrengitter (fig. 1a og 1b). Kroppen skal helst være lige bred på et stykke (f. eks. en trediedel eller en fjerdedel længde inde på midten). Læg en af siderne på bordet og lim 4 balsapinde ind i yderpunkterne af det lige stykke, således at den får tykkelsen. Lim den anden side ovenpå, støt det af og lad det tørre et par timer. Lim warrengitter i over- og underside midt på, så at kroppen kommer til at se ud som fig. 2, altså fra knudepunkt til knudepunkt. Saml derefter kroppens ender og lad tørre. Til sidst limes de to yderste trediedele gitter i, og de fire vinkelrette støtter pilles ud. Nu har vi en krop, der er meget vridningsstiv.

De fleste har kun silkepapir til beklædning, og det bliver jo p. gr. a. motorolien hurtigt mørt på en krop. Man får en betydeligt stærkere beklædning på følgende måde. Klip et

stykke papir tilrette. Tag en pensel og smør hurtigt et godt lag dope på længdelister og tværlister. Smør hurtigt dope på papiret og læg det på med den dopede side indad. I på den måde vil det være betydeligt længere, inden beklædningen på kroppen bliver mørt.

Gummien er knap. Og vi har ikke råd til at flyve med modellen. Hvad gør vi? Jo, gå hen og køb en æske sortbrune elastikker nr. 18. De har et tværsnit på allernæppest 3 mm², og deres længde er 8 cm. Vi har en motorlængde på 80 cm og et tværsnit på 50 mm². Det giver 18 elastiksnore på hver 10 elastikker. Den motor kan tage 500–550 omdr., når den er smurt i amrk. olie. Da omdrejningerne pr. cm kun er ca. 60 pct. af rigtigt gummi, er det en fordel at bruge snoet gummi på dobbelt længde. De to enkeltmotorer skal have ca. 1 foromdrejning pr. cm. På den måde kan vores eksempel (der bliver på 160 cm usnoet) tage 1000–1100 omdr. ÷ 160. For at være på den sikre side giver vi den kun 850 omdrejninger.

Det var et par små råd om motormodeller. Jeg håber, der er nogle, der kan drage nytte af dem.

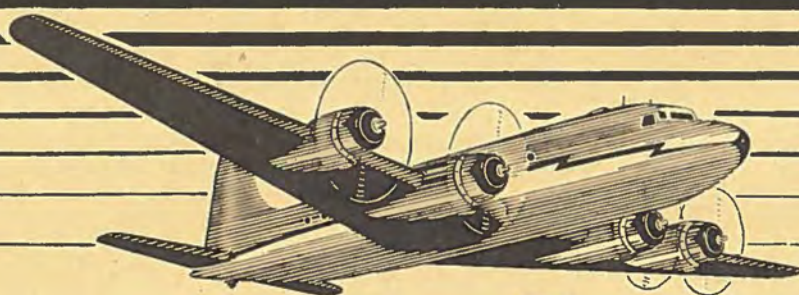
S. P.



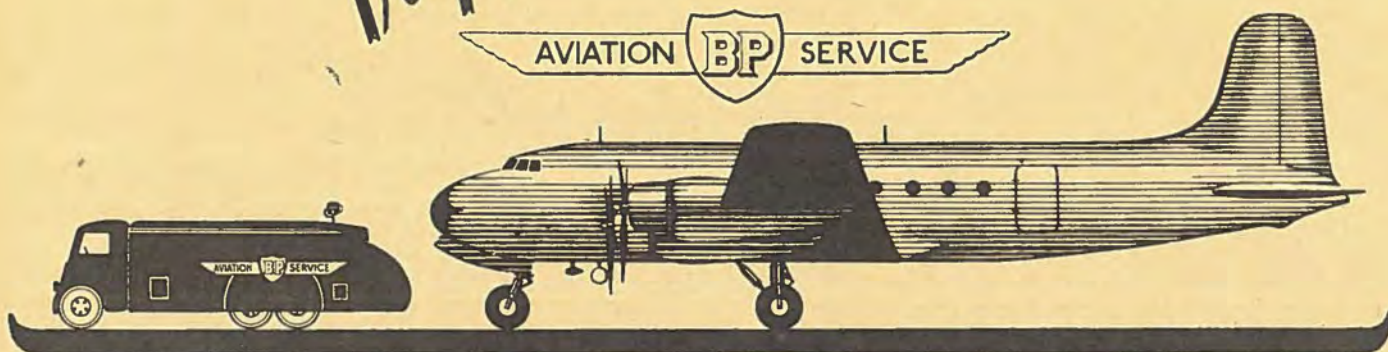
Fløj over 180 km/T.
i Fældparken

Pris Kr. 125.—

Nærmere Oplysninger hos:
**DANSK
MODELFYVE INDUSTRI**
Brogade 6—8, Odense



Tryghed hos Flyveren
gennem



Permanente Magneter ALNICA MAGNETSTAAL

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



PEERLESS FABRIKKERNE

*Vi fremstiller Magne-
ter til ethvert Formaat*

LAPLANDSGADE 2
KØBENHAVN S
TELEFON CENTRAL 12445

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

„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

Skræntflyvning

AROSA

Af Tage Hansen

Den 4. og 5. sept. mødtes schweiziske modelflyvere for at udkæmpe den nationale konkurrence i skråntflyvning. Konkurrencen var i Arosa, en lille by i den sydøstlige del af landet, beliggende i 1800 m højde, omgivet af høje bjergtoppe.

Lørdag eftermiddag blev der fløjet målflyvning med ikke styrede modeller. Modellerne til denne konkurrence var alle meget tunge og fantastisk retningsstabile; således var den nærmeste landing kun 36 m fra målet og flyvedistancen ca. 700 m!

Om søndagen blev den store skråntkonkurrence fløjet. Startpladsen var i 2200 m højde. Her deltog ca. 200 modeller, og der vist meget pæn flyvning; men skønt skråntflyvning er meget udbredt, savnede mange modeller den fornødne retningsstabilitet.

Konkurrencen var dog ikke mere på skrånt, end at resultatet blev afgjort med termik. De kursstyrede modeller startede samme sted, disse var alle kompasstyrede og holdt fin kurs over distancer på helt op til 2,5-3 km.

Ved hele konkurrencen var der fem tidtagerhold, og der blev udført næsten 100 starter i timen. Efter konkurrencen var der præmieuddeling; der var guld-, sølv- og bronzemedaille til de tre første i individuel og ligeledes til klubholdene samt store, dejlige vandrepokaler. Jeg blev nr. 22 af 76 deltagere.

I den følgende uge var der byggelederkursus med 10 deltagere, der arbejdede i skolens sløjdekale, der helt var stillet til modelflyvernes disposition. Leder var førstelininstruktør A. Degen. Arbejdet var lagt meget frit an, og det stod enhver frit, hvad han ville bygge; men man enedes om at arbejde sammen to og to, og der blev bygget 3 gummi-motor-modeller, 1 svævemodel og 1 linestyreret. Arbejdet var lagt an på, at den enkeltes dårlige vaner blev afrettet, og hånd i hånd med det praktiske fulgte en teoretisk uddannelse i lighed med vore instruktørkursus. En praktisk undervisning i indflyvning og håndstart på skrånt manglede heller ikke, ligesom alle deltagerne konstruerede en model; jeg tegnede en haleløs og fik en masse gode tips, som jeg herved lader gå videre til enhver, som har lyst at prøve disse.

Pilform omkring 20-25°; denne reguleres efter lateralcentrets beliggenhed, og der anvendes ikke noget som helst af krop eller tipplader, og højstartskrogene sættes direkte på den midterste ribbe. Der anvendes enkelt v-form på 3°, og v-formen beregnes i trykcenter-linien. Profilets indstillingsvinkel aftager 9°.

En engelsk modelflyver, der var på ferie i Schweiz, havde lagt turen om Arosa og gav nogle opvisninger i kunstflyvning med linestyreret model. Det var en fornøjelse at se, hvilken kontrol han havde over modellen; han udførte helt op til 12-15 loops og lige så mange omgange rygflyvning!

Trods det omfattende program var der tid til et par bjergture i omegnen, bl. a. til Weisshorn (2650 m). Den 12. sept. var programmet udtømt, og vi forlod Arosa en stor oplevelse rigere.

T. H.



Fra en tidligere konkurrence i Arosa, hvor der også flyves om vinteren.

Benelux-konkurrence.

Den 28.-29. august afholdtes i lighed med den nordiske landskamp en konkurrence mellem Holland og Belgien (Luxembourg udeblev). Holland vandt både med svæve- og wakefieldmodel, men så var også de bedste belgiske motormodelflyvere i USA.

Samtidig var der engelsk-hollandsk konkurrence, som hollænderne også vandt.

Dødsfald.

Modelflyveren Wolmer Linder, Sportsflyveklubben, døde den 2. oktober af et hjerteslag, 49 år gammel. Linder har været medlem under unionen siden 1941 og blev i 1943 eliteflyver nr. S 27.

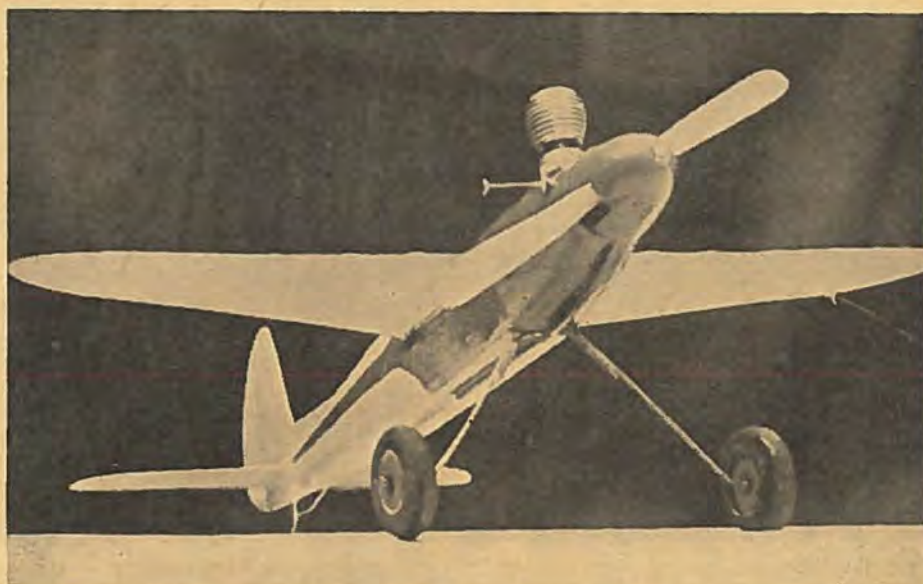
MODEL AIRPLANE NEWS

Aarlig	Kr. 22.80
Halvaarlig	" 11.40
Kvartal	" 5.70
Pr. Maaned	" 1.90

frit tilsendt. Indbet. paa Postkto. 37178

SVEND MONDRUP
Østbanegade 21
Kbhvn. Ø. - Øbro 5246

Linestyreret racermodel



Ved Sportsflyveklubbens vellykkede modelopvisninger i Fælledparken i forbindelse med flyvelotteriet fløj adjunkt Holm Jørgensen med sin JH-12 »Atom« med Mikro II-motor. Modellens vægt er 300 g, hastighed op mod 75 km/t.

RESULTATER

opnaaet med Rolls-Royce Motor

»Som Resultaterne fra de sidste Uger viser, har Vickers-Armstrongs opnaaet to bemærkelsesværdige »Førstepladser« for sig selv. De har gennemført Flyvning med den første Rutemaskine med Propeller-Gasturbiner i Verden og har opnaaet den hurtigste Tid for en Rutemaskine mellem London og Paris med den eksperimentale reaktordrevne Nene-Viking. I Sandhed en Retfærdiggørelse af det frie Initiativ«.

The Aeroplane.



ROLLS-ROYCE

Aero

MOTORS

FOR HASTIGHED OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . 2, POUL ANKERS GADE . COPENHAGEN K.

- overalt hvor det gælder...

DUNLOP

Da England generobrede Wakefieldpokalen

WAKEFIELDKONKURRENCEN, den betydeligste nationale modelflyvekonkurrence, hvis resultat vi kort bragte i sidste nummer, og som vi omtalte nøjere i nr. 4 side 84, blev fløjet i brændende varmt vejr — termometret nåede helt op på 39 grader! Det var ikke sundt for motorgummiet, selv om der stod marinesoldater og skyggede for det under optrækningen. Det gik især ud over Kana-dierne og Belgierne, men også en australsk model, fløjet af en neger fra Los Angeles, fik en hård omgang. Ikke mindre end 4 gange måtte negeren helt genopbygge modellens næse. I det hele taget gjorde de amerikanere, der fløj tilsendte modeller fra Australien, New Zealand og Belgien, en meget fin sports-lig indsats, og en af dem fløj en New Zealand-model til andenpladsen.

Især i anden periode var der en del termik, som gav flyvninger op til 12 minutter. Konkurrencen adskilte sig fra vore konkurrencer ved ikke at have en termikbegrænsende 6-min-regel og ved ikke at tillade reservemodeller. I det hele var der dog kun 8 flyvninger over 6 min., og der var 31 deltagere ialt. Kun een, *Cahill*, der vandt i 38, mistede sin tredje flyvning ved ikke at genfinde modellen i tide. Første periode blev fløjet på lige over en time, men så havde også hver mand sit tidtagerhold. Desuden var der modelhøntingstjeneste med jeeps.

Vinderen, englænderen *Chesterton*, var fint den bedste i første start med 4.47, mens kun hans landsmand *Copland* ellers kom over 4 min. I 2. periode fløj *Chesterton* 6.02 og i tredje fløj modellen ud af syne på 8.33. Hans model, *Jaguar*, var en af de få, som ikke havde fældbar propel. Det var en lidt særpræget, men iøvrigt nøje gennemtænkt model, konstrueret af Wakefield-specialisten *E. W. Evans*. Den udmærker sig ved en ret slank krop, som opnår tværsnittet ved en mavefinne, hvorpå det faste understel er monteret. Næsten halvdelen af modellen er gummi, og motorløbetiden er ca. 1½ minut, således at modellen normalt flyver lidt over 4 minutter uden termik. Modellen er udstyret med luntestyret bremseklapmekanisme.

Det gode engelske Dunlop-gummi viste sig faktisk bedst under de hårde omstændigheder. England, USA og Canada var de eneste nationer, som sendte et fuldt hold på 6 mand, men Belgien sendte 4 plus en model. New Zealand sendte 6 og Australien 2 modeller. Oprindeligt var det meningen, at amerikanerne ville have fløjet de europæiske hold fra

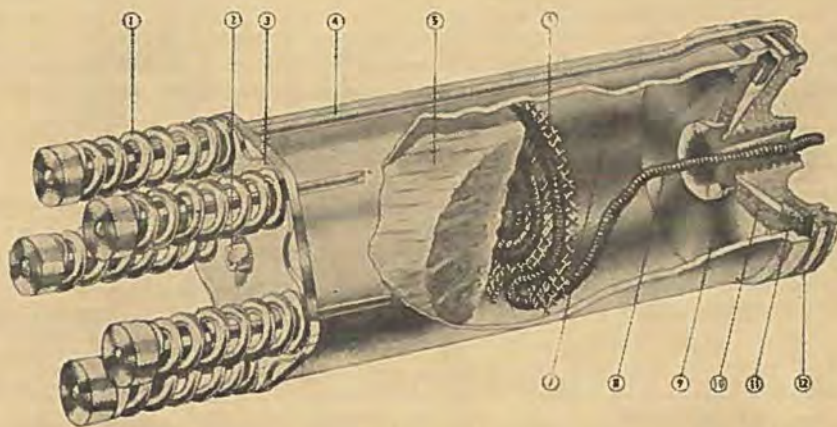
England til USA, men det glippede i sidste øjeblik. På ganske kort tid måtte englænderne samle ikke mindre end 20.000 kr. sammen for at kunne deltage.

Det lykkedes takket være en velvillig indstilling fra flyveindustrien, modelindustrien m. fl., og alene modelflyveklubberne indsamlede på kort tid over 2000 kr.

Konkurrencen fandt sted i Akron lufthavn

i Ohio med assistance fra flådens luftvåben, som også befordrede de europæiske deltagere de 800 km fra New York til Akron og retur i henholdsvis en Dakota og en Catalina. Flåden sørgede også for tidtagere. Iøvrigt var kvindeafdelingerne i de lokale flyveklubber værter.

Næste år flyves der Wakefieldkonkurrence i England, og forhåbentlig kan Danmark for første gang deltage i denne fine konkurrence. Det kræver imidlertid ikke alene balsa og motorgummi samt japanpapir, som vi stadig savner, men først og fremmest en lang og intensiv træning fra deltagerne.



Jetex-reaktoren

Vi bringer her en princip-tegning af den engelske Jetex-reaktor til flyvmodeller, som vi omtalte i nr. 7 side 148.

(1) er fjedre for sikkerhedsklemmer, (2) gevindhul for fastgørelsesbolt, (3) fjederplade, (4) sikkerhedsklemme, (5) brændstof i fast form, (6) net til fastholdelse af lunt, (7) kompressionsrummet, (8) plastisk tændingslunte, (9) den meget nøjagtigt udformede udstødsmunding af reaktoren, (10) bagplade, (11) asbestpakning og (12) hætte.

Brændstofpatronen, som kan skæres i mindre stykker til kortere flyvninger, tændes ved lunt, der er rullet op og presses ind mod brændstoffet. Forbrændingsgassen komprimeres ved forbrændingen og presses med stor hastighed ud gennem udstødsmundingen, og reaktionen af denne hurtigt strømmende gasstråle bevirker fremdriften. Den bageste hætte holdes fast med sikkerhedsklemmerne og fungerer som sikkerhedsventil, hvis munding skulle blive tilstoppet, således at reaktoren skulle være ganske ufarlig. Der er heller ikke meget, som kan gå i stykker eller blive slidt, så Jetex'en, som vi forhåbentlig får at se i Danmark, skulle være billig i drift.

Per

WEISHAUPT

Fly —

er min Hobby.

184 Sider, c. 200 Ill. Kartonneret,
Pris 14,25. Ved Indsendelse af
Beløbet sendes Bogen franko.

HEMPESKE BOGHANDEL

WEISHAUPT

ODENSE . Giro No. 8221

FLYVEMASKINER

REDNINGSUDSTYR

INSTRUMENTER

G. Q. FALDSKÆRME

LUFTFOTOGRAFIAPPARATER

FLYVEMASKINELÆRRED

UNDERSTEL

K. L. G. TÆNDRØR

ILTAPPARATER

ALFRED RAFFEL A/S - KØBENHAVN

FARVERGADE 15 . CENTRAL 6395



FLYVELITTERATUR

JANE'S ALL THE WORLDS AIRCRAFT 1948

lige udkommet.

Fotografier og facts vedrørende de nyeste Flyvemaskinetypen fra hele Verden, selv fra Rusland.

600 Sider indb. Kr. 72.45

Knud Rasmussen . Boghandel
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8-13

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596



Reaktor „Diesella“ m. Tændrør Kr. 125,00
Reaktor Arbejdstegninger 1,65
+ Porto. — Hobbykatalog 0,25

GREIG . Riisingsvej . Odense . Telf. 6148

„Teknik er min Hobby“

Bladet der skriver alt om de nyeste Biler og alt indenfor Modelbranchen. Prøveeksemplar sendes overalt mod Tilsendelse af 6 Øre i Frimærker. Skriv i Dag og De har en Chance for at blive Læser. Vi raader kun over et ringe Ekstra-Oplag.

„Teknik er min Hobby“

Gudme — Fyn

DIESELLA REAKTOR

i god stand, kun lidt brugt, sælges Pris 100 kr.
Tage Hansen, Kronprinsensgade 8, Nyborg

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

Annoncepris:
Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm



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, Normas-
vej 14, Tlf. Valby 5673.
Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rydmann,
Kongevej 153, Kgs. Lyngby, Tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. K. Ørum-Jensen, Aalborg,
Tlf. 4070.
Sekretær: William Nielsen, Tlf. Ryvang 5615,
midl. Kontor: Henrik Ibsensvej 31 A St. V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. C. 7260 A. Kun Kl. 11-13. Postgiro: 25521.
Formand: Direktør Einar Dessau.
Sekretær: Civilingeniør E. Eckert.
Kasserer: Revisor B. Elvang.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29,
Odense. Tlf. Odense 5401.
Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6,
Hellerup. Tlf. Helrup 5652 u.
Sekretær: Jørgen Gamst, Militærstationen,
pr. Valby.

Foredrag i DKDAS og Sportsflyve- klubben.

Vintersæsonens 2. foredrag afholdes tirsdag
den 23. november kl. 20,00 i Nationalmuseets
festsal. Ingeniør Per Weishaupt vil på bag-
grund af konkurrencerne i Schweiz i sommer
tale om »International svæveflyvning«. Fore-
draget ledsages af lysbilleder og såvidt muligt
også af film.

★

Optagelsesfest i Danske Flyvere.

Lørdag den 13. november afholder For-
eningen Danske Flyvere sin optagelsesfest i
Officersforeningens selskabslokaler, V. Boule-
vard.

★

Aalborg flyveklub.

10 års fødselsdagen den 31. august fik et
yderst festligt og hyggeligt forløb i officers-
messen hos løjtnant Sandqvist i lufthavnen.
Af svenske gæster var der direktør Nils Olof-
son med frue og direktør Uno Ranch, der var
kommet fra Göteborg i egne maskiner. Ved
festen var man dejlig fri for lange taler. For-
manden, redaktør Alf Schiøttz-Christensen,
talte kort om sportsflyvnings vilkår, der
ikke tegnede alt for lyst, og udtrykte håbet
om lettere og billigere adgang for klubbens
medlemmer til at komme i luften. Og så dan-
sede man til den lyse morgen.

Ved Göteborg lufthavns Torslandas 25 års
jubileum den 12. september var Aalborg fly-
veklub repræsenteret ved Ingeniør Peter Hane-
feld-Møller og manufakturhandler Gunnar
Larsen. De fløj til Göteborg i en K.Z.-VII,
men deltog ikke i privatflyverstevnets kon-
kurrencer.

★

Aerosport

vil fra november hver måned afholde en type-
konkurrence for sine medlemmer. Vinderen vil
hver gang blive belønnet med en 30 min. flyve-
tur eller — om ønskes — en bog.

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

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-
hvert Forsikringselskab, der er tilknyt-
tet Poolen, samt DDL's Billetkontorer.

„BROOMWADE“

Luftkompressorer

og

Trykluftværktøj

anvendes overalt i

Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLIFT SERVICE A/S

Polititorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926

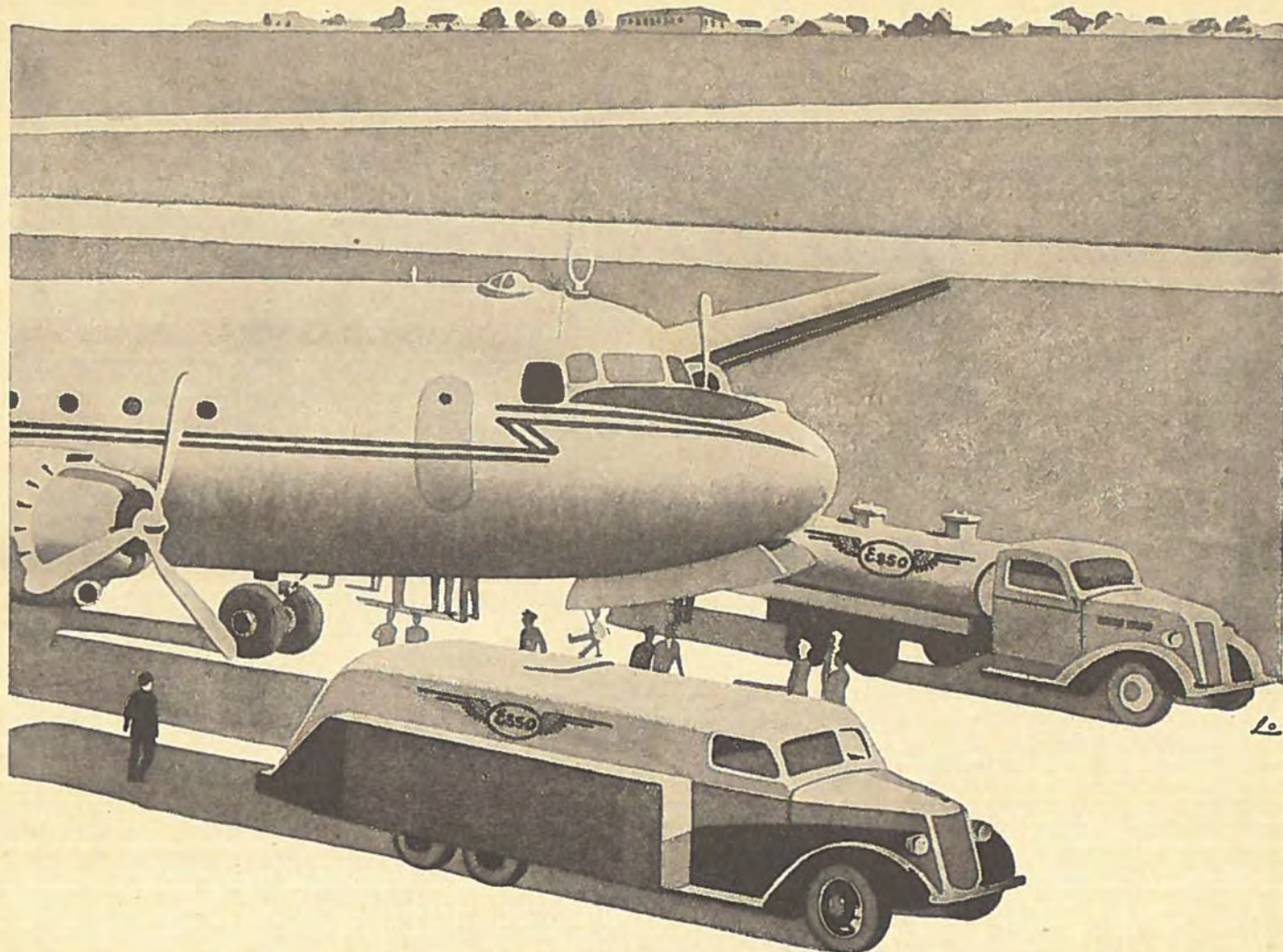


**Flere Passagerer og flere
Kilometer end noget andet
Luftfartselskab i Verden**



AMERICAN AIRLINES
AMERICAN OVERSEAS AIRLINES

Der er mange gode Grunde til, at A. O. A. fører, f. Eks. Erfaring, Paalidelighed og 1ste Klasses Service. A. O. A. foretager hver Uge 22 Flyvninger fra europæiske Hovedstæder til de vigtigste Byer i Amerika og Mexico — 3 Gange om Ugen fra København. Bestil Plads paa Deres Rejsebureau eller hos American Overseas Airlines, V. Boulevard 12, — Dagmarhus. Telf. Palæ 5982 — 6392.



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.



AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

FLYV

Nr. 12

1948 - 21. Aarg.

PRIS 50 ØRE

Engelske motorer
og reaktorer

★

Italienske
flyvemaskiner

★

Consol radiofyret

★

Brændstofpåfyldning
i luften

★

Svæveflyvning
i England

★

Første danske line-
styringskonkurrence



Fra luftfoto til model

Ved hjælp af stereoskopiske luftfotos
fremstiller den unge dame en detal-
jeret model af landskabet



EN HYLDEST TIL „VIKING“S PAALIDELIGHED

Foruden at lede en verdensomspændende organisation for service og eftersyn af nogle af verdens mest berømte flyvemaskinetyper foretager Airwork Ltd. på kontraktbasis fragtflyvninger i Europa, det mellemste østen og Afrika. Airwork har således enestående muligheder for at vurdere flyvemaskinens luftdygtighed og deres almindelige serviceforhold. Her er deres rosende udtalelse om Vickers „Viking“s pålidelighed: „Når man tager gennemsnittet for 6 „Viking“er, får vi pr. uge ialt 8.000 km pr. maskine, så at vi med sand-

hed kan sige, at vore „Viking“er tilbagelægger ca. 50.000 km om ugen på ture mellem London og Khartoum og London og Geneve.“

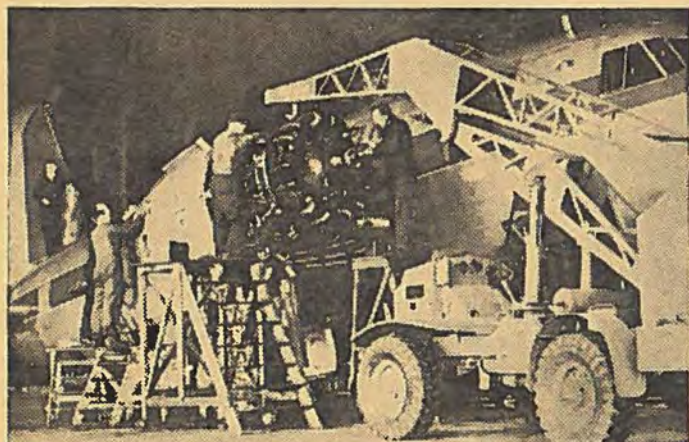
Vickers-Armstrongs



Limited

VICKERS HOUSE, BROADWAY, LONDON, ENGLAND

O.A.43



(Til venstre) en „Viking“ er ved at få et eftersyn i en af Airwork Ltd.s hangarer i Blackbushe. For „Viking“ er et sådant eftersyn kun nødvendigt efter hver 600 timers flyvetid. (Til højre) et dagligt syn i Airwork's afdeling i Gatwick lufthavn, hvor der findes hjælpemidler til selv de mest omfattende eftersyn af luftfartøjer.

Repræsenteret ved: **ALFRED RAFFEL AKTIESELSKAB, Farvergade 15, København**



FLYV



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

Nr. 12

December 1948

21. Aargang

170.000 kr. til staten

FLYV har ved adskillige lejligheder påpeget den manglende bevågenhed fra statens side overfor privatflyvningen; men en god gerning kan ikke gøres for ofte. I de fleste andre lande støttes privatflyvningen af staten under den ene eller anden form, fordi man ser en fordel fra statens side ved at gøre dette; men her i Danmark er det lige omvendt: Her må privatflyvningen støtte statskassen.

Da den sidste nye benzinskat blev indført, kom den også til at gælde privatflyvningen — guderne må vide hvorfor; flyvemaskinerne slider jo ikke på vejene, og fra myndighedernes side ydes der ikke engang start- og landingsmuligheder som vederlag for skatten. Der tænkes i denne forbindelse på de mange flyvepladser for privatflyvere — som mangler. Den nye benzinskat har direkte skadet privatflyvningen; siden dens indførelse er antallet af flyvetimer rundt om i klubberne gået ned med halvdelen eller endnu mere.

Statskassen har også en anden indtægtskilde ved privatflyvningen, nemlig flyvelotteriet, og den er ovenikøbet meget fed. Af hver lodseddel, med undtagelse af de første 15.000, skal statskassen have 30 øre i afgift, og det bliver til mange penge efterhånden. I de fire år, flyvelotteriet har eksisteret, har det til statskassen indbragt ialt ca. 170.000 kroner.

Det ville unægtelig have været bedre — set med flyverøjne — om staten havde ydet privatflyvningen et tilskud af samme størrelse.

FLYV

Engelske flyvemotorer og reaktorer

DEN engelske flyvemotorindustri har altid indtaget et meget højt stade, og engelske flyvemotorer har i mange år været berømt over hele verden. Dette gælder både de luftkølede og vandkølede flyvemotorer. Da flyvemaskinens nye fremdrivningsmiddel, reaktoren, kom frem, var England ikke længe om at gribe chancen, flyvemotorindustrien var ikke bange for at følge nye veje, og England blev ubestridt det førende land på dette nye område. Og det samme er nu tilfældet med propel-turboreaktorerne; man så det tydeligt på Society of British Aircraft Constructors udstilling i Farnborough i begyndelsen af september, hvor Armstrong, Bristol og Napier viste deres nye typer. Intet andet land er i øjeblikket nået så vidt med fremstillingen af propel-turboreaktorer som England.

Fremtidens motortype?

Der var en periode for ikke så længe siden, hvor man i England diskuterede, hvilken motortype, der burde udvikles med henblik på fremtidens civile lufttrafik, og flere var af den opfattelse, at den engelske flyvemaskineindustri burde ofre sig for en videreudvikling af de eksisterende store stempelmotorer; men det blev tilhængerne af reaktorerne, som gik af med sejren.

Fra 1939 til 1945 måtte hele den engelske

flyvemaskineindustri koncentrere sig om bygningen af militære flyvemaskiner, mens det blev overladt til USA at levere de transportluftfartøjer, som RAF skulle bruge, og som følge deraf måtte flyvemotorindustrien følge den samme kurs og hellige sig udviklingen af militære motorer. Indtil for ganske nylig var man af den overbevisning, at de militære motortyper skulle udvikles til anvendelse i civile transportflyvemaskiner.

I dag råder den britiske civilflyvning både over luftkølede og vædskekølede stempelmotorer (og under førstnævnte kategori både over almindelige ventilmotorer og ventilløse stempelmotorer) med ydelser fra 1700 hk til 2730 hk. Een stor luftkølet, ventilløs stjernemotor (Bristol Centaurus) vil kunne udvikles til en ydelse på over 3000 hk, og en vædskekølet, ventilløs H-motor på 3500 hk (Rolls-Royce Eagle) kan udvikles til en ydelse på ca. 4000 hk. Det er de to største engelske stempelmotorer.

Fra visse kredse har man nu spurgt, hvorfor den engelske flyvemotorindustri ikke henimod slutningen af krigen tog fat på bygningen af stempelmotorer på 4000, 5000 og 6000 hk til brug for den civile flyvning. Ministeriet for flyvemaskineproduktion tog det også under overvejelse, men endte alligevel med at opgive tanken.



Englands kraftigste propel-turboreaktor, Armstrong-Siddeley Python I yder 3670 hk plus 521 hk trykkraft. Diameter 122 cm.

Hvorfor man fortrinsvis ville bygge reaktorer.

For det første var det tvingende nødvendigt at fortsætte udviklingen af gasturbinen til militære formål, idet man ikke mente, at der ville blive anvendelse for den meget store stempelmotor i civile trafikflyvemaskiner.

Og for det andet: Da der tilsyneladende ikke var noget militært behov for den meget store stempelmotor, tog man de civile muligheder i betragtning og kom til det resultat, at de eksisterende motortyper udmærket godt kunne udvikles til at tilfredsstille de krav, som civilluftfarten måtte stille. Men med hensyn til fremtidens motortyper af størrelse over 3500 hk måtte man også tage bestemmelse, og her gjorde følgende resonnement sig gældende:

Da turboreaktorens udvikling skal fremmes af hensyn til det militære behov, vil civilluftfartøjer, som benytter denne motortype, altid være sikker på at få det nyeste og bedst mulige. Udviklingen af en meget stor stempelmotor vil tage seks eller syv år, inden den kan siges at være tilfredsstillende til civil brug, og til den tid vil man sikkert have fået tydelige beviser for, at gasturbinen er den bedst egnede til store ydelser. Derfor vil en så stor stempelmotor få en forholdsvis kort levetid, fordi den vil blive fortrængt af gasturbinen.

Alle disse overvejelser bevirkede, at man fra statens side vedtog at ofre pengene på en fortsat udvikling af turboreaktoren og propel-turboreaktoren, fordi disse motortyper er at foretrække, når det drejer sig om store ydelser. Ganske vist er nogle af de nuværende engelske turboreaktorer forholdsvis små og kan i hestekraftydelse ikke måle sig med stempelmotorerne, men man må tænke på, at de endnu er på de første udviklingsstadier, og at den daglige brug giver erfaringer, som kommer de nye og større typer til gode.

Propel-turboreaktorer i Farnborough.

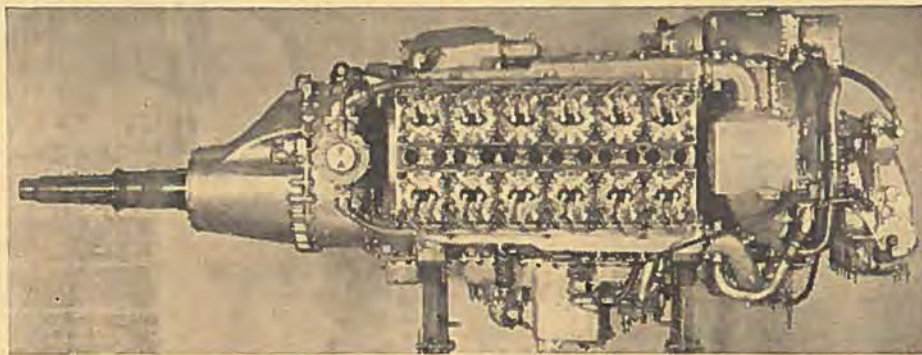
Udstillingen i Farnborough viste med tilstrækkelig tydelighed, at den engelske flyvemotorindustri havde overvundet begynder-vanskelighederne med propel-turboreaktorerne. Det var ikke forsøgsmodeller, som var udstillet, men færdige og gennemprøvede ting, og man havde indtrykket af, at fabrikkerne var klar til at kunne efterkomme mulige ordrer med forholdsvis kort varsel.

Og hvilke propel-turboreaktorer råder englænderne så over i øjeblikket?

Den første propel-turboreaktor i klassen under 1500 hk, som har nået produktionsstadiet, er Armstrong Siddeley Motors Mamba. Den findes i to typer på henholdsvis 1010 hk og 1270 hk. Mamba har været prøvet som femte motor i næsen på en firemotorers Avro Lancaster; den har haft sin 150-timers civile og militære typeprøve, og den har været prøvet i Boulton & Paul Balliol I og Avro Athena I overgangsmaskiner. Under udstillingen blev den demonstreret under flyvning i de to sidstnævnte flyvemaskintyper.

En anden propel-turboreaktor i samme klasse er Rolls-Royce Dart, som har været prøvet i en Avro Lancaster og i Vickers Viscount. Den første flyvning fandt sted den 16. juli i år, og under udstillingen var en Viscount (en 32-sædet trafikflyvemaskine) i luften, udstyret med fire Dart propel-turboreaktorer.

D. Napier & Son Ltd. har bygget en større type propel-turboreaktor, nemlig Naiad, som yder 1500 hk. Den er forsynet med aksialkompressor, der giver den en forholdsvis ringe



Den 24-cylindrede 3500 hk Rolls-Royce Eagle.

diameter, og den blev demonstreret i luften, monteret i næsen på en Avro Lincoln.

Af endnu større typer propel-turboreaktorer har englænderne i øjeblikket tre: Bristols Theseus og Proteus samt Armstrongs Python I. Theseus ligger i 2000 hk-klassen, og den har forlængst gennemført sin 150 timers typeprøve. Allerede under SBAC's udstilling på Radlett i 1947 blev der fløjet med en Avro Lincoln, hvis to ydermotorer var blevet erstattet med to Theseus, og det samme var tilfældet i år. Med samme motorinstallation har der bl. a. været foretaget en flyvning fra England til Cairo og retur. Mellem den 19. juni og 13. juli i år blev Theseus underkastet en serie prøver på prøvebuk, som ialt varede 500 timer uden noget eftersyn imellem prøverne. Disse bestod af 33 »langflyvninger« hver på 10 timer og 34 »flyvninger« hver på 5 timer.

Bristol Proteus, som er på 3200 hk, er beregnet at skulle anvendes i de luftkæmper, som er under bygning, nemlig Bristol Brabazon I og Saro SR 45 flyvebåd. På udstillingen blev vist en model i kvart størrelse.

Den største af de eksisterende engelske propel-turboreaktorer er Armstrong Siddeleys Python I. Den har været kendt i et par år, og

dens ydelse ligger på ca. 3700 hk, og inklusive trykkraften skal den ved ca. 500 km's hastighed kunne yde ca. 5000 hk.

Spørgsmålet om, hvorvidt man vil foretrække turboreaktorer og propel-turboreaktorer med centrifugalkompressorer eller anvende aksialkompressorer, som foretrakkes i USA, synes endnu ikke at have fundet sin endelige løsning i England. Overfor aksialkompressorers aerodynamiske og thermodynamiske fordele står dens mere komplicerede og mindre robuste konstruktion samt dens større følsomhed overfor isdannelse og støvpartikler. Mens de britiske turboreaktorer, med undtagelse af Metrovick Beryl, har centrifugalkompressorer, er de fleste propel-turboreaktorer udstyret med aksialkompressorer. I reaktorens udseende er der en ret stor væsensforskel på de to konstruktioner; anvendelse af centrifugalkompressoren giver en større diameter og en mere kompakt bygning, mens aksialkompressoren giver en mindre diameter og en større længde af hele reaktoren.

Nedenstående oversigter viser, hvilke færdige propel-turboreaktorer og turboreaktorer, der i øjeblikket findes i England.

Propel-Turboreaktorer.

Firma	Typebetegnelse	Kompressor-type	Tomvægt i kg	Trykkraft i kg	Hk	O/m
Armstrong Siddeley	Mamba 1	Aksial	344,7	139	1010	15000
	Mamba 2	"	353,7	174	1270	15000
	Python 1	"	1428,6	521	3670	8000
Bristol	Theseus	Aksial og centrifugal	844,1	267	2200	8200
	Proteus		1315,4	362	3200	10000
Napier	Naiad 1	Aksial	496	108	1500	18250
Rolls-Royce	Dart	—	—	—	ca. 1200	—

Følgende andre har været eller er under arbejde: de Havilland H3 (i 500 hk-klassen) og Rolls-Royce Clyde 2.

Turboreaktorer.

Firma	Typebetegnelse	Kompressor-type	Tomvægt i kg	Trykkraft i kg	Hk	O/m
de Havilland	Goblin 2	Centrifugal	703	1360	—	10200
	Goblin 3	"	713	1496	—	10750
	Ghost	"	1012	2268	—	10000
Metropolitan Vickers	Beryl 1	Aksial	810	1746	—	7750
Rolls-Royce	Derwent 5	Centrifugal	567	1632	—	14600
	Nene 2	"	793	2268	—	12300

Følgende andre rene turboreaktorer er under arbejde: Bristol Phoebe, Bristol Janus og Rolls-Royce Avon.

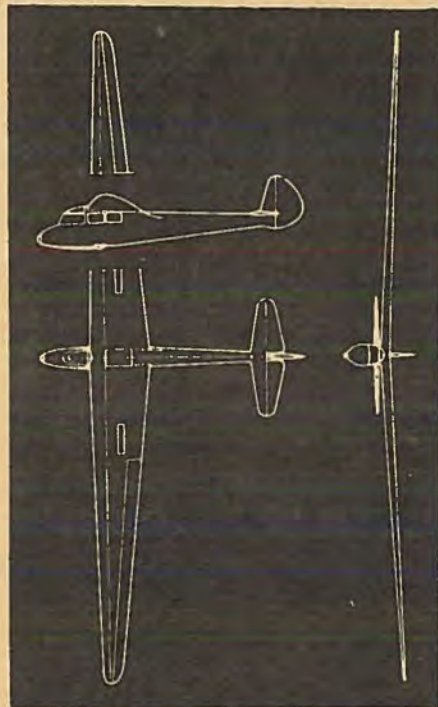
Endelig skal til slut gives en oversigt over de stempelmotorer, som engelske firmaer fremstillede i 1948.

(Sluttes nederst side 249)

ITALIENSKE FLYVEMASKINER

Italiens flyveindustri godt igang igen efter krigen

Den italienske flyvemaskineindustri er nu for alvor ved at komme igang igen efter krigen. Nogle af de typer, der fabrikeres, er konstrueret under krigen og bygges tildels nu med engelske motorer i stedet for tyske, mens andre er nye konstruktioner.



CVV 6 Canguro.

På trafikflyvningens område er der især tre typer, der er af interesse, nemlig FIAT 212, SIAI-Marchetti SM 95 samt Breda BZ 308.

Luftkølede.

Firma	Typebetegnelse	Ant. Cyl.	Max. Hk.
Alvis.....	Leonides	9	540
Armstrong Siddeley..	Cheetah 15	7	385
Blackburn..	CirrusBombadier	4	180
	Cirrus Grenadier	6	307
	Cirrus Minor 2	4	100
	Cirrus Major 3	4	155
Bristol.....	Hercules 230	14	1925
	Hercules 634	14	1780
	Hercules 763	14	2100
	Centaurus 18	18	2550
	Centaurus 661	18	2820
de Havilland	Gipsy Major	4	145
	Gipsy Queen 30	6	250
	Gipsy Queen 70	6	345
Jameson ...	F.F.-1	4	106

Vædskekoølede.

Napier.....	Sabre	24	3050
Rolls-Royce.	Merlin 35	12	1245
	Merlin 624	12	1810
	Griffon 57	12	2005
	Griffon 88	12	2350
	Eagle 22	24	3500

J. F.

Fiat G 212, der som passagermaskine hedder Monterosa og som fragtudgave Monbiso, er en af de få moderne flyvemaskiner med tre motorer (Pratt & Whitney Twin Wasp på hver 1215 hk). Den tager 26—38 passagerer. Data: Spændvidde 29,3 m, længde 23,1 m, m, tomvægt 13,5 t, fuldvægt 21,5 t, rejsehastighed 310 km/t, rækkevidde 1920—1030 km.

SIAI-Marchetti SM 95 har fire motorer omkring 1000 hk. Den er oprindelig bygget af træ og stålør, men en helmetal-udgave er projekteret. Spændvidde 34,3 m, længde 24,8 m, tomvægt 13,5 t, fuldvægt 21,5 t, rejsehastighed 315 km/t. Største rækkevidde 3400 km.

Breda BZ 308 er den mest moderne og kan betegnes som en italiensk Constellation. Konstruktionen, for hvilken ing. Zappata er ansvarlig, påbegyndtes i 1943. Der er tale om at bygge en version BZ 408 på pontoner, så det bliver utvivlsomt verdens største pontonflyvemaskine. Den er udstyret med fire 2470 hk Bristol Centaurus motorer med fembladede propeller. Spændvidde 42,1 m, længde 33,5 m, tomvægt 26 t, fuldvægt 46 t. Den flyver 5000 km ved 420 km/t og 6000 km ved 310 km/t. Den rummer op til 55 passagerer.

SM 101 er en 1-motors lavvinget type til fire passagerer, udstyret med 235 hk motor og optrækkeligt understel. Spændvidde 16,5 m, længde 10,2 m, fuldvægt 2190 kg, rejsehastighed 225 km/t.

SM 105 er et projekt til en passager- og fragttpe med fire Pratt & Whitney motorer à 1215 hk eller to 1975 hk Bristol Hercules. Fuldvægt henh. 22 og 20 tons. 40 passagerer. Rejsefart 340—300 km/t. Rækkevidde 1200 km.

Til militært brug er der ikke kommet noget virkeligt moderne frem, da der formodentlig ikke er givet tilladelse hertil. Derimod findes jageren Fiat G 55, der tidligere var udstyret med Daimler Benz motor, nu med Rolls-Royce Merlin. Den findes såvel ensædet som to sædet til træning. Topfarten ligger på 585 km/t i 6000 m højde.

En moderne træner er Fiat G 46 med 250 hk Gipsy Queen motor og optrækkeligt understel. Spændvidde 10,4 m, planareal 16 m², tomvægt 950 kg, fuldvægt 1280 kg, tophastighed 325 km/t, rækkevidde 800 km.

Der er fremkommet flere sports- og privatflyvemaskiner. Således laver Macchi en højvinget MB 308 med næsehjul og 65—85 hk Continental motor. Fuldvægt 620 kg. — En SAI-Ambrosini Grifo lavvinget type med Gipsy Major motor har sat rekord ved at flyve 4550 km non-stop i lige linie på 24 timer fra Udine ved Triest til Massaua i Eritrea. — En fiks lille type er den to sædede Avia FL-5, der har optrækkeligt understel, og som bl. a. er eksporteret til Schweiz.

Svæveplaner bygges også igen, bl. a. Asiago 2, en type, vi også kender her i landet, samt den nye to sædede CVV 6 Canguro. Spændvidde 19,2 m, længde 8,0 m, planareal 21,6 m². Tomvægt 280 kg, nyttelast 180 kg. Bedste synkehastighed 0,6 m/sek, bedste glidetid 30.

Fra oven: Fiat G 212, SIAI-Marchetti SM 95, SM 105 og SM 101, Fiat G 46 og G 55 samt Avia FL 5.





Projektet Piasecki XH-16.

EN KÆMPEHELIKOPTER

Hosstående tegning viser en ny amerikansk helikopter af hidtil uset størrelse, som man venter at have to flyvende prototyper af om to år. Det er Piasecki Helicopter Corp., kendt fra tandemhelikopteren HRP-1 Rescuer («den flyvende banan»), som har den store XH-16 under bygning. Kroppen får samme størrelse som kroppen på en Douglas DC-4. Den nederste «etage» kan hurtigt frigøres fra resten af luftfartøjet, hvilket vil fremme ekspeditionen. I mellemtiden er der bygget en mindre udgave i form af helikopteren XHJP-1, som allerede har fløjet.

Piasecki har iøvrigt udvidet virksomhedsfeltet for sine Rescuers, som der er bygget 20 af, idet man kan udvide den ret ringe aktionsradius ved at tage helikopteren på skæb efter en almindelig flyvemaskine. F. eks. i tilfælde af

en flyvekatastrofe i en utilgængelig bjergegn kan helikopteren bringe hjælp. Den starter først for egen motor, hængende efter f. eks. en Fairchild C-119, som slæber den til ulykkesstedet. Under slæbet autorotterer bladene, så det hele i virkeligheden kan betragtes som et gyroplan, hvor motoren blot er anbragt i den forreste maskine. Over ulykkesstedet sættes helikopterens motor atter i gang, den frigøres og lander, tager de sårede om bord, starter påny og tages på slæb af motormaskinen, mens den er i luften. Den slæbes så til bestemmelsesstedet. Foreløbig har man kun udført slæbeforsøgene med en alm. 1-rotorhelikopter, men på grund af bedre længdestabilitet anser man Rescuer for endnu bedre egnet hertil.

sager i fire rækker. Sæderne er bekvemme, vinduerne forholdsvis store, og der er adskillige nødudgange. Kabinen er indrettet som trykkabine, hvilket mange passagerer, der ellers får smerter i ørerne ved hurtig nedstigning, vil sætte pris på. Starten var lidt ud over det sædvanlige for en maskine med fuldt belagt kabine, selv om den måske ikke har været på fuld vægt. Efter et ret kort løb trak de to 2100 hk motorer, som med vandindspøjtning kan yde 2400 hk hver, maskinen op i en stejl stigning. Convair-Liner opfylder de meget strenge ICAO krav til start med en svigtende motor. Under den korte flyvning over hovedstadsområdet i den vibrationsfrie og lyddæmpede kabine kunne man nok mærke, at man kom hurtigere frem end normalt. Rejsehastigheden ligger ca. 150 km/t højere end for DC-3, nemlig på ca. 440 km/t. I landingen bemærkede man den betydelige bremsvirkning af såvel hjulbremsene på næsehjulunderstellet, der overalt er udstyret med dobbelte hjul, som af de reversible, kantede stålpropeller.

Noget for ingenting.

En af de interessanteste tekniske detaljer på Convair Liner er udnyttelsen af energien i udstødsgassen. Normalt går en trediedel af energien i brændstoffet uudnyttet ud af udstødsrørene. På Convair Liner samler man udstødsrørene fra de forskellige cylindre til to rør ved siden af hinanden, udmundende i særlige mundstykker B, hvorfra gassen strømmer ud med en hastighed af 2000 km/t og føres ind i de tykkere rør C, hvor udstødsgassen blandes med luft udefra og udvides kraftigt for til slut at stødes bag ud gennem de to munding E med stor kraft. Reaktionen af denne udstøds kraft giver de sidste 18 km/t af rejsehastigheden og 25 km/t af tophastigheden på 540 km/t. Luften udefra suges ind gennem den smalle munding D ved propelspinneren og køler motoren A effektivt, selv om maskinen står stille på jorden. Suget fremkommer p. gr. af hastigheden ved udstødet gennem B. Man har foruden at få en særdeles effektiv køling sparet «sklegaller» og derved luftmodstand, og endelig benyttes varmen fra udstødsgassen til kabineopvarmning og til et meget effektivt afisningssystem ved opvarmning af især forkanterne på bæreplaner og haleflader.

★

Aero 45 i Danmark.

Ifølge meddelelser i dagspressen skal den lille czecho-slovakiske taxaflyvemaskine Aero 45 (FLYV nr. 3/1948 s. 54) være blevet demonstreret i København i begyndelsen af november.

CONVAIR LINER'en demonstreret i Danmark

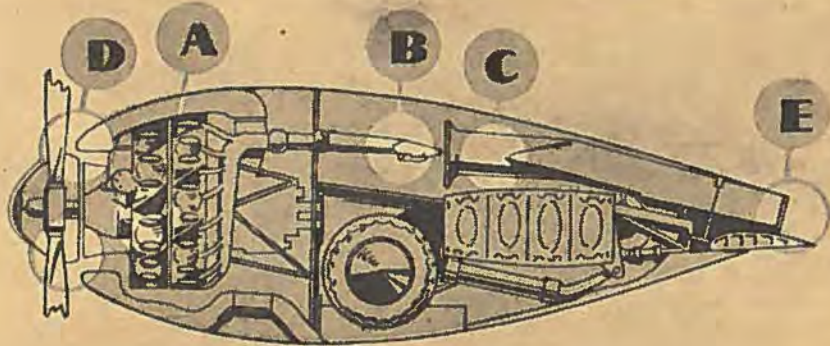
Mest moderne maskine på europæiske ruter i 1949

DE kendteste bejlere til stillingen som den navnkundige Douglas DC-3's efterfølger er Martin 2-0-2, som der i øjeblikket ikke er udsigt til at få at se i Europa, SAAB Scandia, der fornylig blev demonstreret i København, men som vi nok ellers må vente et år eller to på, Airspeed Ambassador, der heller ikke kommer de første år, samt endelig Convair Liner'en, idet vi betragter en type som Vickers Viking som en overgangstype. Vi har tidligere beskrevet Convair Liner'en (nr. 9 side 190). Den 26. oktober blev den præsenteret i København af George de Sonchen fra Convair, ledsaget af repræsentanter for Pratt & Whitney og Hamilton Standard Propellers. Convair havde chartret en af de første af de maskiner, KLM er ved at få leveret, og KLM stod for det lokale arrangement. Foruden KLM vil også SABENA og Swissair flyve med Convair-Liner'en og derved i 1949 have det mest moderne materiel på mellemruterne i Europa.

Med sit jævnt tilspidsende plan, sin lange næse og spidse halefinne er Convair Liner ret let at kende. Det første, man lagde mærke til, når man kom ud til maskinen, var, at den havde normal indstigning i halen i venstre side via den sædvanlige lufthavnstrappe og ikke indbygget trappe i højre side foran motoren. Den kan iøvrigt leveres med dette arrangement, som vi nu ikke ynder, da man

derved får passagererne hen foran propellen. Endelig leveres den med indbygget trappe i undersiden af halen ligesom Martin 2-0-2. Sådan benyttes den i Australien. De indbyggede trapper fremmer naturligvis ekspeditionstiden, men på den anden side koster de nytte, hvilket sikkert er grunden til, at KLM har holdt sig til det normale arrangement.

Man imponeres over, at der i kabinen på denne tomotorers maskine er plads til 40 pas-



Hvordan udstødsenergien udnyttes. Se iøvrigt teksten.

THE NEW TYPE 170 FREIGHTER



De Forbedringer i Konstruktion og Hestekraftydelse, som nu er indført, sætter „Bristol“

NYE Type 170 i Stand til at bære mere Fragt ... længere ... hurtigere og billigere.

I Dag kan der bydes Erhvervsflyvningen en største betalende Last paa omtrent 5 Tons —

og en største Rækkevidde paa 2400 km.

Disse Fordele med deres direkte og gunstige Indflydelse paa Luftfartøjets Indtjeningsevne gør „Bristol“ NYE Type 170

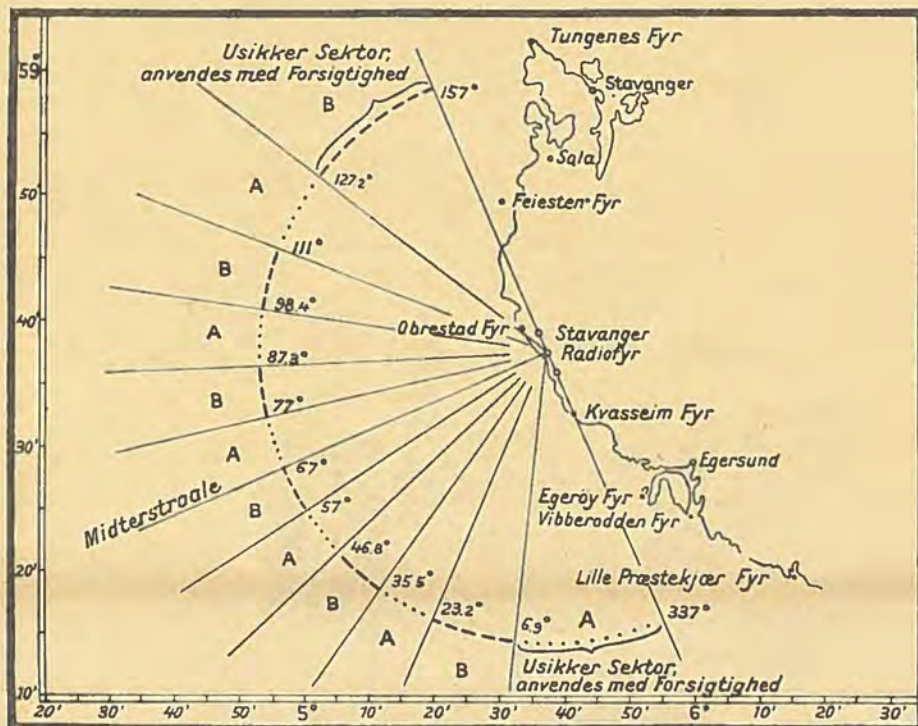
til den bedste kommercielle Flyvemaskine Konstruktion, som eksisterer i Dag.

En Brochure med alle detaljerede Oplysninger vil paa Opfordring blive sendt til enhver interesseret.

THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED · ENGLAND
 Repræsentant: A. B. C. Hansen Comp. A/S - Industribygningen - København V.

CONSOL RADIOFYRET

Af overassistent Sv. O. Madsen



Det af tyskerne indrettede radiofyr ved Stavanger.

CONSOL radiofyret er et udpræget long-distance-navigationshjælpemiddel. Under navnet Sonne oprettede tyskerne under krigen flere sådanne stationer, der især spillede en vis rolle som orienteringsmiddel for de tyske luftfartøjer og marineenheder over og på Nordatlanten. Imidlertid blev englænderne ret hurtigt ikke alene klar over Sonestationernes tilstedeværelse, men lærte også selv at drage fordel af dem, hvorefter de blev til lige glæde for begge parter.

Systemet muliggør under gode forhold pejltagning på afstande op til 2400 km over vand og ca. 1600 km over land. Forstyrrelser hidrørende fra luftpåvirkning, ugunstige udbredelsesforhold på grund af nordlys, solpletaktivitet eller lignende forhold kan dog bidrage til at reducere den effektive afstand. Desuden kan pejlingernes nøjagtighed om natten påvirkes i uheldig retning, når modtagerantennen rammes af en direkte bølge og en ved refleksion fra det såkaldte »Heavisidellag« fremkaldt indirekte bølge. Men herom senere.

De tyske Sonestationer arbejdede på frekvenser mellem 260 kc/s og 500 kc/s. De blev alle nedlagt ved krigens ophør med undtagelse af en station ved Stavanger på 319 kc/s. Denne blev videreført under allieret kontrol, men er nu norsk ejendom. Desuden er to Consol radiofyr stadig i drift i Spanien, den ene ved Lugo (303 kc/s), den anden ved Sevilla (311 kc/s). Efter krigen har englænderne yderligere oprettet et Consol radiofyr ved Bushmills i Nord-Irland (263 kc/s). Dette fyr er oprettet med henblik på lufttrafikken på Midt- og Nordatlanten. Ved samtidig pejlmotagning fra Stavanger giver dette fyr desuden gode muligheder for stedbestemmelse over de britiske øer og det sydvestlige Europa.

I det følgende skal gives en kortfattet beskrivelse af fyret ved Stavanger, men iøvrigt er princippet hvad angår såvel virkemåde som benyttelse det samme for de forskellige stationer, der i alt væsentligt kun adskiller sig fra hinanden ved sektorenes fordeling, signalets varighed samt den benyttede frekvens.

Antenneanlægget består af tre 50 meter høje master anbragt på linie i retning 157°–337° med en indbyrdes afstand på ca. 2700 meter. Udsendelsen kan deles i 2 dele, en almindelig udsendelse og en retningsbestemt udsendelse. Den første indledes med kaldesignalet LEC i 6 sek. efterfulgt af en lang streg på 50 sek. Efter en pause på 3 sek. følger en 60 sekunders retningsbestemt udsendelse bestående dels af prikker, dels af streger. Prikkernes varighed er $\frac{1}{4}$ sek., stregerne $\frac{1}{2}$ sek. med eet signal pr. sek. Om man hører prikker eller streger er afhængig af, i hvilken sektor man befinder sig. Efter den retningsbestemte udsendelse følger en pause på 1 sek. Hele udsendelsen har således varet 2 minutter.

Den førstnævnte almindelige udsendelse finder sted fra den midterste antennemast og udstråles ligeligt i alle retninger som ved et normalt cirkulært radiofyr. Dette signal er beregnet til at kunne grovpejles på gængs måde ved hjælp af en rammepejler, hvorved luftfartøjet kan bestemme, i hvilken sektor det befinder sig.

Den retningsbestemte udsendelse tjener til med stor nøjagtighed at få en pejling af fyret. Som det fremgår af udstrålingsdiagrammet, udgår ialt 12 sektorer fra midtermasten. Skillelinierne benævnes »stråler«, den midterste stråle »midterstrålen«. Af disse 12 sektorer er imidlertid kun de 5 på hver side af midter-

strålen, ialt 10, fuldt anvendelige til radiopejling. De to yderste sektorer er usikre og må kun anvendes med forsigtighed.

Som allerede nævnt varer retningsudsendelsen 1 minut. I løbet af dette minut udsendes altså dels 60 prikker, dels 60 streger, med prikker i A-sektorerne og streger i B-sektorerne. I selve strålen høres en lang streg. I det øjeblik, udsendelsen tager sin begyndelse, begynder systemet samtidig at rotere med uret, således at hver sektor efter 1 minuts forløb dækker den nærmest følgende sektor. Hvor man ved udsendelsens begyndelse hørte prikker, vil man ved udsendelsens slutning høre streger og omvendt.

Fremgangsmåden ved retningsbestemmelsen er herefter den:

Man bestemmer, i hvilken sektor man befinder sig. Dette kan, som allerede nævnt, eventuelt ske ved en normal radiopejling. Befinder luftfartøjet sig nu i en A-sektor, tæller man det antal prikker, der høres fra udsendelsens begyndelsestøjeblik, indtil strålen passerer, d. v. s. til det øjeblik, hvor signalet høres som en ubrudt tone, inden det går over til at blive streger. Med det fundne antal prikker, der altså svarer til tidsforløbet i sekunder, går man derefter ind på et diagram og aflæser direkte den nøjagtige pejling i grader. Havde luftfartøjet befundet sig i en B-sektor, ville fremgangsmåden have været den samme, idet man i så fald blot havde talt streger i stedet for prikker.

Pejlingens teoretiske nøjagtighed er forskellig for de forskellige sektorer. Den findes let ved at dividere bredden i grader af den pågældende sektor med 60. For de to sektorer nærmest midterstrålen bliver nøjagtigheden således $\frac{2}{60}$ eller $\frac{1}{30}$.

Strålen er ikke så skarpt afgrænset, som det kunne ønskes. Dette giver sig til kende ved, at flere prikker eller streger enten høres uklart eller slet ikke, d. v. s., de »flyder« over i strålen. I praksis står man sig derfor ved at tælle både prikker og streger i hele perioden. Har man f. eks. talt ialt 54 prikker og streger, ved man, at der mangler 6 tegn — eller 3 af hver slags. Man lægger derfor 3 til det først fundne antal prikker, henholdsvis streger.

Som tidligere omtalt er nøjagtigheden undertiden mindre om natten, når modtagerantennen rammes både af en direkte og en indirekte bølge. Følgende 3 faktorer spiller her ind:

1. Afstanden mellem modtager og senderstation.
2. Omfanget af reflekterede bølger.
3. Sektorens beliggenhed.

I nærheden af midterlinien er nøjagtigheden almindeligvis minimal d. v. s. mindre end $\frac{1}{40}$, i alle afstande. Nøjagtigheden aftager ud efter og er mindst i de yderste sektorer. Selv her når fejlen dog næppe op på 1 grad i afstande ud til 300 miles, men kan nå op på omkring 4 grader på afstande mellem 300 og 500 miles — stadig forudsat, at antennen rammes både af direkte og indirekte bølger. På afstande over 500 miles bliver fejlen atter mindre, og nøjagtigheden øges ved yderligere tiltagende afstand, da den indirekte bølge herefter bliver fremherskende. På disse afstande vil fejlen igen være at finde omkring 1 grad. Imidlertid kan det ske, at modtagerantennen ikke alene rammes af en gang reflekteret bølge, men også af en to gange reflekteret bølge. Sådanne mere komplicerede tilfælde har man endnu kun lidt kendskab til.

Som det vil forstås, fordrer systemet ikke nogen speciel installation i luftfartøjet udover en almindelig radiomodtager for CW-modtagning. Så vidt vides, arbejdes der imid-



Den nye tremotors North American XAJ-1.

700 civile flyvemaskiner i Australien.

For første gang i historien kan det australske luftfartøjsregister notere over 700 indregistrerede flyvemaskiner. Siden 1939 har tallene på civile flyvemaskiner været følgende: 1939 336, 1940 252, 1941 235, 1942 189, 1943 189, 1944 192, 1945 236, 1946 515, 1947 585, juli 1948 701.

Den mest populære flyvemaskine i Australien er stadigvæk de Havilland Tiger Moth, idet der findes 258 af denne type. Som nummer to i antal følger Douglas DC-3 med ialt 78, og derefter Avro Anson med 65, Wackett Trainer med 22 og Moth Minor med 20. De største flyvemaskiner i registret er Qantas Empire Airways fire Constellation; desuden er der 11 DC-4.

Hver tredje af samtlige passagerer over atlanten benytter luftvejen.

Air France meddeler, at flyvemaskinen i sommer har spillet en stor rolle for trafikken over nordatlanten. Fra 4. januar til 11. september i år blev 161.615 passagerer transporteret ad søvejen fra Nordamerika til Europa; i samme periode befordrede lufttrafikken 71.205, d. v. s. 46 pct. I modsat retning var tallene 178.694 passagerer med skib og 98.483 med flyvemaskine, d. v. s. 55 pct. ad luftvejen. På visse tidspunkter har tilstrømningen til luft-ruter og skibsruter været lige store; i perioden 15. august til 11. september havde lufttruterne gennemsnitlig 740 passagerer om dagen, eller 48 pct. af den samlede trafik.

SAS har på ruterne over atlanten fløjet 14 gange tur/retur jorden—månen.

På ruterne over Nord- og Sydatlanten har SAS siden starten d. 1. august 1946 fløjet ialt 10.786.000 km, eller ligeså meget som 270 gange jorden rundt ved Ækvator, eller som 14 gange frem og tilbage mellem jorden og månen.

Den 1. oktober i år havde SAS foretaget 1195 enkeltture over Nordatlanten og 213 over Syd-

atlanten, og på disse ture tilsammen befordret 40.068 passagerer — eller lige så mange, som der er indbyggere i Esbjerg. Af fragt er der på de to ruter transporteret 345.095 kg og af post 264.374 kg.

Vi arbejder sammen!

Fornylig sad tre SAS-folk ved et bord i den allierede messe »Manor House« ved Frankfurt. Det var herrerne Urbye, Larsson og Lauritsen. De fulgte med interesse en »Quiz«-speaker, der med sin mikrofon gik rundt i salen og stillede gæsterne spørgsmål. Pludselig kom han hen til det skandinaviske bord og spurgte: »Hvem er De?« »Urbye, nordmand«, Larsson, svensker, »Lauritsen, dansker«, faldt de prompte svar. »Og hvad bestiller De her?« — »Arbejder sammen,« kom svaret i kor, hilst af klapsalver fra hele salen. Så kom spørgsmålet: »Hvornår blev det amerikanske luftvåben en selvstændig del af Amerikas forsvar?« Men næsten med det samme svarede speakeren selv over mikrofonen, idet han fortalte forsamlingen: »Det kan vi ikke vente, at vore skandinaviske gæster skal vide, men jeg foreslår, at vi alligevel giver dem præmien som belønning for det eksempel på godt samarbejde, de har vist os.« Hvorpå de to udsatte flasker champagne fandt vej til SAS-bordet.

Hangarskibsbaseret bomber med stempelmotorer og supplerende turboreaktor.

Den amerikanske marines nyeste bomber, North American Aviation XAJ-1, har fuldstændt sine prøvflyvninger og skal nu indgå i tjenesten om bord i hangarskibe. XAJ-1, som er meget hurtigere og kan medføre en større bombelast end alle tidligere typer i samme klasse, er udstyret med to Pratt & Whitney Double Wasp stempelmotorer samt en Electric-Allison turboreaktor agterude i halen. Meningen med denne turboreaktor er, at den skal anvendes for at give luftfartøjet større hastighed under kampforhold. Det nye bombeluftfartøj har trykket kabine; besætningen består af tre mand; det har trehjulet understel, og yderplaner samt den vandrette del af halepartiet kan klappes op efter, for at luftfartøjet ikke skal tage for megen plads om bord i hangarskibet.

Et underskud på over 200 millioner kr.

Det engelske blad News Chronicle opgiver det underskud, som de tre statsjede engelske luftfartsselskaber har haft for året, der sluttede den 31. marts 1948, til ca. 11 millioner pund sterling. Mod dette tal blegner vore egne tab i det forløbne år fuldstændig.

29.921 passagerer gennem Københavns lufthavn i oktober.

I oktober måned d. å. er der af SAS i lufthavnen i Kastrup ekspederet ialt 29.921 passagerer med bedste dag på 1.431 og dårligste dag på 108 passagerer. Gennemsnit pr. dag lå på 933 passagerer.

Af ovenstående passagerer har SAS befordret 25.742 eller 86 pct.

Til sammenligning kan anføres de tilsvarende tal for oktober måned 1947, nemlig ialt 21.619 passagerer med bedste dag på 1.136 og dårligste dag på 380 passagerer. Gennemsnitlig 698 passagerer pr. dag.

Abonnenter paa FLYV

erindres om Indbetaling af Aarsabonnementet, Kr. 6,00. Ved rettidig Indbetaling undgaar De Standsning i Forsendelsen og sparer Opkrævningsporto.

FLYV's Forlag

Vesterbrogade 60 . København V.

MØLVIGS BITTERMANDEL

Overborgmester H. P. Sørensen har lovet at tage imod SAS-julemaskinen fra Amerika.

lertid på en videreudvikling af systemet, hvorved det blandt andet skulle blive muligt automatisk at tælle prikker og streger. Desuden er tilhængere af systemet interesseret i at konstruere en slags rekorder, der fuldautomatisk overfører slutresultatet på et kort.

Om systemet fremover vil kunne hamle op med de forskellige impuls-systemer er et andet spørgsmål, men indtil videre synes det at finde udstrakt anvendelse, ikke mindst på de transatlantiske ruter.

Svend Ove Madsen.



HVAD GJORDE DE OG DERES KLUB FOR FLYVELOTTERIET 1948?

LAD det være sagt med det samme: Flyvelotteriet blev ikke den succes, som man havde ventet — tværtimod. Resultatet er nærmest nedslående, og det er synd for hele sagens skyld. Af de 200.000 lodsedler blev kun solgt de 102.656. Nu kan grundene til dette dårlige resultat selvfølgelig diskuteres — og disse grunde er måske mange — *men en stor grund*, og sikkert den største, er manglende hjælp fra klubmedlemmernes side i salgsarbejdet. Når klubberne i Århus og København er nede på et absolut minimum, skyldes det først og fremmest manglende hjælpere til salget af lodsedler. Dette virker så meget desto mere grelt, når man tænker på, at justitsministeriet er af den opfattelse, at samtlige lodsedler til et lotteri som flyvelotteriet bør kunne sælges udelukkende ved medlemmernes foranstaltning, og at det under ingen omstændighed må finde sted gennem lønnede sælgere.

Når vi skriver, at det var særlig slemt for de københavnske klubbers vedkommende, så er dette med god grund. Trods indtrængende henvendelse til ca. 2500 klubmedlemmer i København om at assistere ved salget i de første dage, hvor propagandaen blev sat ind, meldte der sig — *ikke en eneste hjælper*. Der var ofret den reklame, som justitsministeriet kunne tillade, pressen havde støttet sagen ved bladomtale, og der var bl. a. forberedt et salg fra drosker; men til bemanning af disse drosker var det umuligt at fremtrylle et eneste klubmedlem. For ikke at skulle sende disse drosker hjem uden at have benyttet dem — dels betød dette nemlig unødvendige udgifter, og dels virker salg fra drosker som en ypperlig salgsreklame, af hvilken grund det havde betydning at få dem benyttet — måtte lotteriets ledelse besætte dem med damer af deres familie og nærmeste bekendtskabskreds, som ikke var uvillige til at yde en hårdt tiltrængt håndsrekning. Men denne fremgangsmåde er ikke den rigtige. Der er så mange inden for klubberne, der nyder godt af lotteriets midler, at det burde være muligt at få de nødvendige hjælpere blandt klubbernes egne medlemmer.

Flere af de alt for få sælgere, der efterhånden assisterede deres klub, har klaget over, at det var vanskeligt at sælge lodsedlerne. Ja, det er selvfølgelig rigtigt; flyvelotteriet måtte konkurrere med flere andre store lotterier, og det vanskeliggør naturligvis salget, men nogle få enkeltpersoner, bl. a. *Johs. Thinesen* i Odense, viste, at lodsedlerne kunne sælges, når bare man var ihærdig. Hr. Thinesen fik personlig solgt ca. 2500 lodsedler, eller mere end samtlige klubber i Århus, Silkeborg, Svendborg, Holbæk og Vordingborg tilsammen!

Takket være den hjælp til salgsarbejdet, som vederlagsfrit blev ydet af samtlige boglader og kiosker hele landet over, lykkedes det at slippe nogenlunde helskindet igennem med lotteriet, idet disse to kategorier af forretningsmænd solgte omtrent lige så meget som samtlige klubber i hele landet.

En samlet opgørelse over hvordan salget fordeler sig, ser således ud:

Motorflyveklubber	17.201	
Svæveflyveklubber	15.534	
Modelflyveklubber	12.365	
Klubber ialt		45.100
Boghandlere i København ..	3.869	
» i provinsen	9.098	
Boghandlere ialt		12.967
Kiosker i København	6.993	
» i provinsen	18.259	
Kiosker ialt		25.252
Løssalg i København		19.337
Samlet salg		102.656

En oversigt over fordelingen af salget på de forskellige byer ser således ud:

Salget af lodsedler i de byer, hvor der findes flyveklubber.

By	Klubber har solgt	Kiosker og boglader har solgt	Samlet Sum
Åbybro	101	50	151
Ålborg	2113	1107	3220
Århus	1232	1120	2352
Assens	152	208	360
Brønderslev ..	100	110	210
Esbjerg	1125	380	1505
Fredericia	679	816	1495
Frederikssund ..	51	191	242
Grenå	800	155	955
Haderslev	256	362	618
Haslev	227	111	338
Havdrup-Solrød ..	550	0	550
Hillerød	1281	221	1502
Holbæk	100	344	444
Holstebro	500	207	707
Hobro	58	150	208
Herning	850	286	1136
Hinnerup	150	0	150
Kalundborg ..	1220	188	1408
Kolding	829	594	1423
Køge	69	399	468
Nakskov	2005	53	2058
Nykøbing F.	1748	707	2455
Nykøbing S.	205	227	432
Nykøbing M.	200	125	325
Nyborg	175	393	568
Næstved	416	238	654
Odense	12120	2294	14414
Randers	730	613	1343
Ribe	249	77	326
Ringsted	1212	93	1305
Roskilde	525	879	1404
Rødby	345	89	434
Rønne	1114	167	1281
Skanderborg ..	116	100	216
Silkeborg	300	268	568
Skive	156	105	261
Slagelse	1234	236	1470
Slangørup	327	0	327
Svendborg	330	407	737
Struer	300	77	377
Stubbekøbing ..	86	64	150
Sunds	40	0	40
Sæby	83	100	183
Thisted	593	172	765
Tranebjerg	450	25	475
Vejle	1020	541	1561
Viborg	653	67	720
Vordingborg ..	300	181	481
København ..	5625	10862	16487
	45100	26159	71259

Til foranstående liste må knyttes den bemærkning at kioskers og bogladers salg er opført med 26.159 solgte lodsedler mens total-salget for kiosker og boglader for hele landet andetsteds er opført med ialt 38.169, men det skyldes, at kiosker og boglader i andre byer end der, hvor der findes klubber, også har solgt lodsedler.

Er resultatet fra i år således mindre gunstigt, bør dette dog ikke virke nedslående. Når man kender nogle af årsagerne hertil, er der kun al mulig grund til at gøre det bedre næste gang — og så sætte alle kræfter ind på at opnå et godt resultat. J. F.

★

Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs 40-års stiftelsesfest den 20. januar 1949

I anledning af selskabets 40-års stiftelsesfest afholdes en festlighed i hotel d'Angleterre torsdag den 20. januar 1949 med middag, underholdning og dans.

Alle direkte og indirekte medlemmer (med ledsagere) kan deltage i middagen, der er fastsat til kl. 18.30, for en pris af 25 kr. pr kuvert.

Påklædning: smoking eller mørkt tøj.

Medlemmer, der ikke ønsker at deltage i middagen, kan for en pris af 5 kr. pro persona deltage i dansen og underholdningen fra kl. 22.00, hvor der serveres kaffe m. m. i hotellets palmehave.

Anmeldelse om deltagelse bedes indsendt snarest muligt til selskabets kontor, og adgangsbilletten må være afhentet på kontoret, Nørre Farimagsgade 3, senest den 10. januar 1949. Kontoret er åbent daglig fra kl. 12.00—17.00; lørdag dog kun fra kl. 12.00—14.00.

★

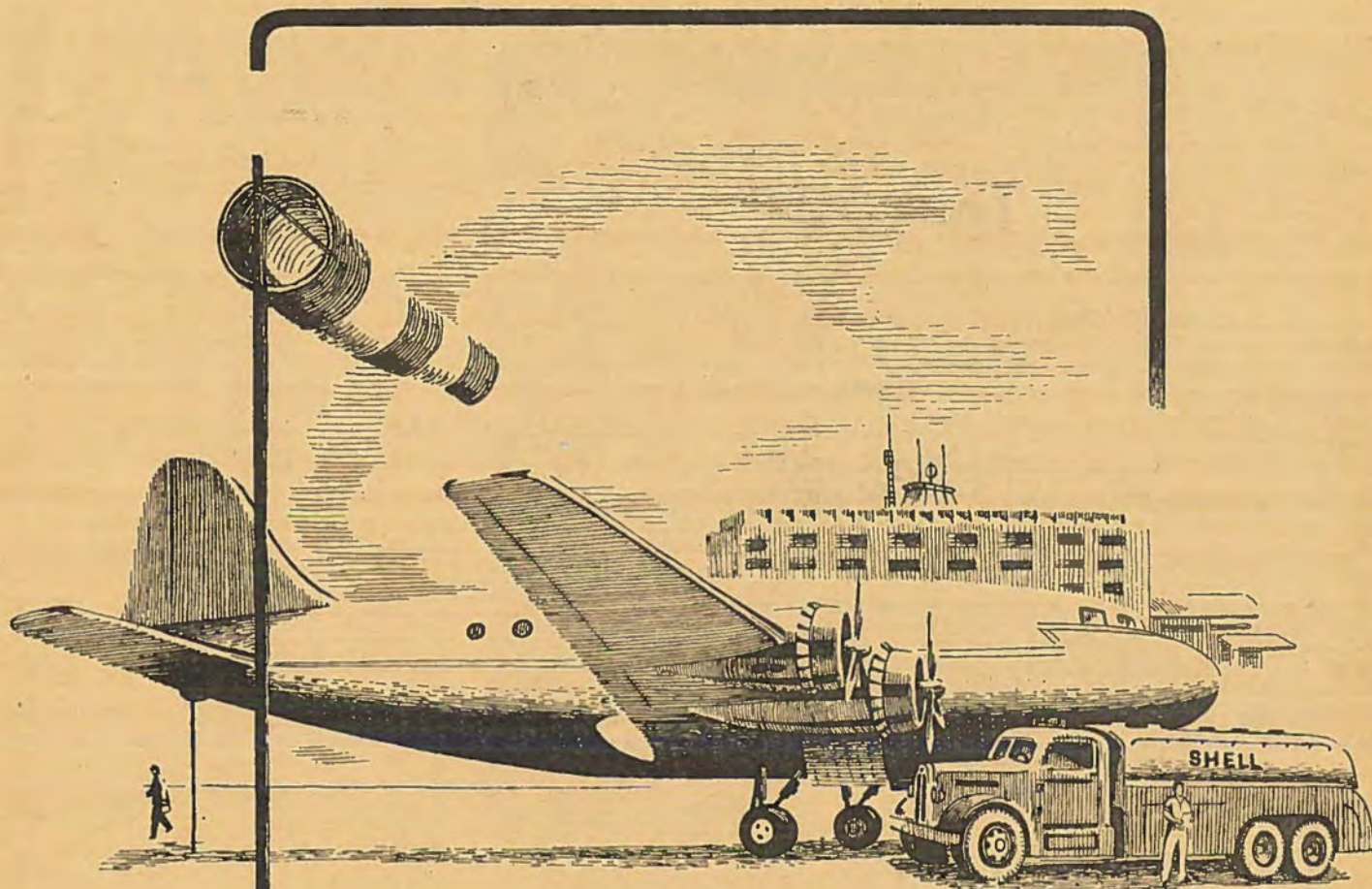
Forbudte zoner ved militære flyvepladser.

Iflg. »Efterretninger for luftfarende« af 27. oktober 1948 er landing forbudt på Karup, Værlose og Avnø flyvepladser for civile luftfartøjer undtagen i nødstilfælde. Flyvepladskommandanten (stationschefen) kan i ganske særlige livsvigtige eller tjenesten vedkommende tilfælde give civile luftfartøjer tilladelse til landing.

Overflyvning er forbudt i et luftrum med centrum i flyvepladsens midtpunkt, radius 5 km og højde 700 m.

Det drejer sig altså ikke om forbudte zoner i militær forstand, som vi jo heldigvis er fri for her i landet, men om rent trafikmæssigt forbudte zoner. Medens Karup og Avnø let kan undgås, ligger Værlose-zonen meget generende for trafikken, hvilket fremgår af, at Skovlunde kun ligger 7—8 km fra Værlose. Den forbudte zone går imidlertid her til Ballerup, som i forvejen er en privat »hensynszone« for skovlunde-flyverne. Kommer man fra Lundtofte og skal til Odense lufthavn, må man se at få de 700 m på eller gå syd om, hvorved man må holde udlig efter trafikken om Skovlunde.

Selv om de nye bestemmelser er forståelige og ikke katastrofale, så letter de ikke de dårlige flyvepladsforhold, som hovedstaden byder på.



Shell

AVIATION SERVICE

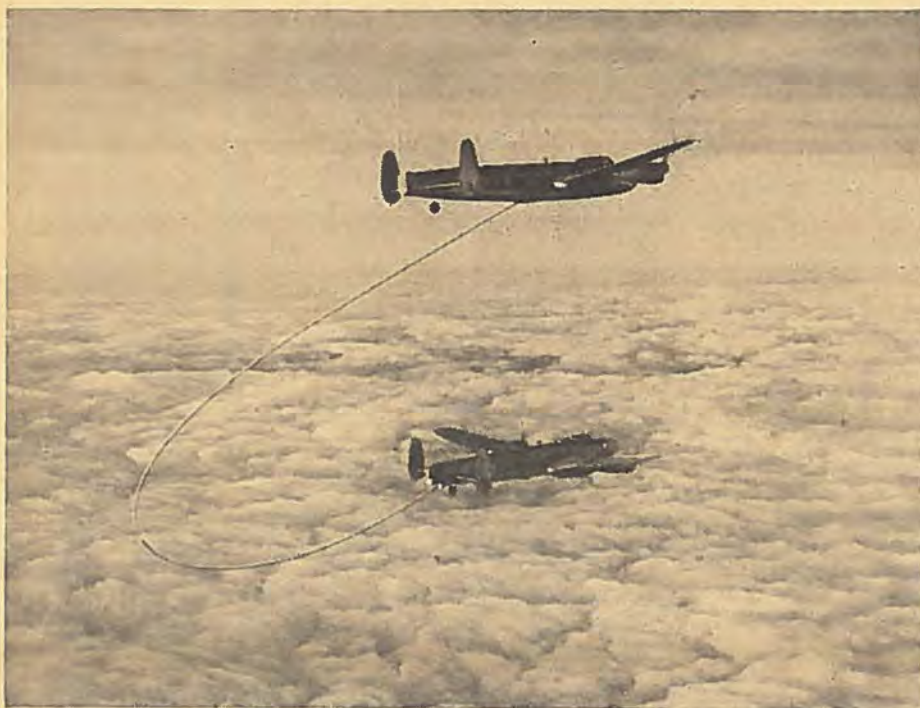
For alle Flyvemaskiner, fra de største Air-Liners og ned til de mindste Moth, er Shell Aviation Service et Led i de mange Sikkerhedsforanstaltninger.



A/s DANSK SHELL

BRÆNDSTOFPÅFYLDNING I LUFTEN

Et system, der kan forbedre trafikflyvningens økonomi



»Hvor meget skulle det være?« — »Tak, 3500 liter er nok idag.« To Avro Lancasters under tankning højt over Atlanterhavet.

VED udholdenhedsflyvninger af sportslig art har man allerede for mange år siden benyttet sig af benzinpåfyldning i luften og dermed holdt sig oppe i ugevis. I begyndelsen af trediverne tog den engelske flyvepioner, Sir Alan Cobham problemet op til nærmere overvejelse, og efter de første forsøg blev der i 1935 stiftet et selskab til videreføring af forsøgene, kaldet Flight Refuelling Ltd. Både det daværende Imperial Airways og det engelske luftministerium viste interesse for forsøgene, som fortsattes og udvikledes med forskellige typer af flyvemaskiner og materiel. I 1939 blev der udført 16 forsøgsflyvninger over Nordatlanten, hvor en Short Empire flyvebåd »Cambria« umiddelbart efter starten fik påfyldt 3½ tons brændstof, hvorved den blev i stand til at foretage forsøgsflyvningerne med betalende last. Tankeren var en Handley Page Harrow.

Under krigen fortsattes arbejdet bl.a. i USA, og i 1944 blev der givet ordre til at indrette en luftflåde på 1250 Lancasters og Lincolns til påfyldning i luften, idet de skulle bombe Japan fra Burma. Imidlertid fik man i mellemtiden baser nærmere Japan, og krigen sluttede, uden der blev brug for tankning i luften.

Efter krigen er der gjort forsøgsflyvninger under regelmæssige flyvninger over Nordatlanten såvel om sommeren som om vinteren, og det har vist sig, at brændstoftilførsel i luften er fuldt ud praktisk gennemførlig inden for trafikflyvningen, og at den her kan få stor økonomisk og sikkerhedsmæssig betydning.

Tankningen.

For at udnytte systemet er det bedst, hvis trafikmaskinen får brændstoffet efter at have fløjet et stykke af vejen, og man har således i sommeren 1947 på ruten London—Bermuda

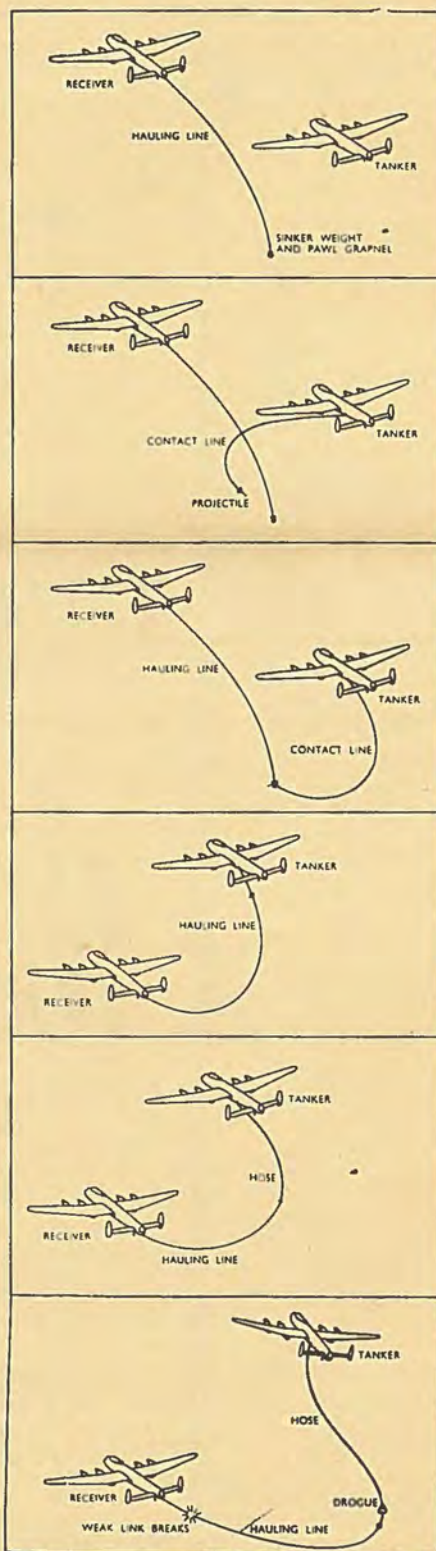
påfyldt fra tankmaskiner, der var stationeret på Azorerne. Rutemaskinen flyver under hele operationen, der varer fra 15 til 30 minutter, uforstyrret videre på sin vej. Pr. radio meddeler kaptajnen, hvor han ønsker benzinen fyldt på, et eller andet sted ude over havet, på en bestemt tid, måske i bælgrørke. Tankeren flyver ud og er i nærheden af mødestedet i god tid. De to maskiner er i radioforbindelse med hinanden, og fra ca. 150 km afstand kan tankeren på sin Rebecca-indikator, der er et radar-system, som svarer på et Eureka-fyr i trafikmaskinen, se hvor langt borte den er. Ved hjælp af radar'en og radiokompasset flyver tankeren til trafikmaskinen, og til sidst kan de se hinanden.

Hvordan tankningen foregår, ses af illustrationerne. Modtageren lader en wire med en vægt hænge bagud i en bue. Fra tankeren, der flyver lidt lavere til højre, udskydes med en art harpun en kontaktslange, og to sekunder efter er der kontakt. Tankeren går lidt højere op, haler wiren ind og fæstner slangen dertil. Den trækkes ind af modtageren og fastgøres i en speciel kobling. Slangen er ca. 75 m lang og 5 cm i diameter. Tankeren flyver ca. 20 m højere end modtageren. Inden tankningen foregår, fyldes hele den del af forbindelsessystemet og tankene, der indeholder luft, i stedet med kvælstof for at hindre brandfare. Dernæst åbnes for hanerne, og i hvert minut løber der 50 liter ned til modtageren.

Når denne har fået det ønskede kvantum, lukkes for benzinen, systemet fyldes med kvælstof, og modtageren lader slangen glide ud med en særlig line, der indeholder et sprængstykke; tankmaskinen svinger bort, så stykket sprænges, hvorefter slangen ruller ind, og maskinen vender tilbage til sin basis, mens trafikmaskinen fortsætter sin kurs. Hele processen tager kun ¼ time ved overførsel af godt 10.000 liter.

Der skal naturligvis en del specialudstyr til. De forskellige wiver og slanger er anbragt på hydraulisk drevne spil.

I vinteren 1948 foretoges en række forsøg



De fem øverste billeder viser, hvorledes der opnås kontakt, så slangen kan sænkes ned. Sidste billede viser frigørelsen.

på en fragtrute med Liberator-maskiner, der fløj mellem London og Montreal og fik påfyldning af Lancastrians fra henholdsvis Shannon på Irland og Gander på New Foundland. Forsøgene foregik både om dagen og natten og både i stærk kulde og stor højde. I to tilfælde blev forsøgene, der udførtes to gange om ugen, ikke gennemført, den ene gang fordi Liberator-flyveren anså forholdene for for dårlige, den anden gang på grund af fejl i radaranlægget. I intet tilfælde — heller ikke ved sommerforsøgene — mislykkedes selve operationen.

Fordelene ved systemet.

Før krigen, hvor det var vanskeligt alene at flyve over Atlanten uden betalende last, var fordelene lette at indse. Men i dag, hvor trafikflymaskiner med stadig større rækkevidde beflyver ruterne, kan det da betale sig?

Fordelene er 1) Formindsket startvægt, 2) forøget rækkevidde og 3) forøget betalende last.

Den formindskede startvægt vil gøre starten, hvor luftfartøjet er lastet til sin fuldvægt, og hvor starten derfor er lang og fyldt med en vis risiko, mindre kritisk, ligesom kravene til lufthavnsstyrrelsen mindskes.

Den forøgede rækkevidde sparer mellem-landinger, og da landinger dels koster tid, dels mange penge til store landingsafgifter, slid på understel, motorer o. s. v., til brændstof i ventetiden og ved den nye start, til ekstra forsikringer o. s. v., har det en ikke uvæsentlig betydning. Man kommer hurtigere fra sted til sted, og man undgår landinger, der ikke blot koster tid og penge, men også betyder en vis risiko, idet som bekendt de fleste ulykker sker under landing.

Hvad den forøgede betalende last angår, da er det med verdensluftfartens nuværende økonomi umiddelbart indlysende, hvad dette kan betyde. På den anden side koster installationerne og selve tankningen naturligvis også mange penge — man regner med ca. 5000 kr. pr. påfyldning —, men alligevel skulle indførelse af systemet give stor gevinst, idet man rundt regnet anser det for muligt at anvende dobbelt betalende last og at starte med 10 pct. mindre startvægt.

Konkrete eksempler.

En Constellation med 46 tons startvægt kan om vinteren flyve non-stop fra London til New York med kun 6 passagerer. Med Mellemlanding i Gander tager den 30 passagerer og 2 t fragt. Med brændstofpåfyldning i stedet for landing ved Gander sparer man landingen. Ved brændstofpåfyldning to gange kan man udnytte maskinen til maximum betalende last, nemlig 30 passagerer og 5,3 t fragt. Den gamle L49 Constellation-udgave kan man ved brændstofpåfyldning i luften øge nyttelasten med 300 pct. på.

For en endnu mere moderne type, Strato-cruiseren, er forholdet, at den i vintertiden (hvor benzinreserverne må være større end om sommeren) ikke kan flyve non-stop mellem London og New York. Den kan imidlertid med en landing ved Gander medføre 36 og med landing både ved Shannon og Gander 63 passagerer. Startvægt 61,5 tons. Ved to tankninger i luften kan den klare turen uden mellemlanding med en startvægt på knap 58 t og med fuld last af 114 passagerer.

På tilbageturen, hvor vindforholdene er gunstigere, kan den flyve non-stop på normal vis, men kun med 33 passagerer, hvorimod en enkel tankning i luften tillader den at medføre 114 passagerer — en forøgelse af den betalende last på 250 pct.

Og for at se frem i tiden: Bristol Brabazon, der er specielt konstrueret til London—New York-ruten. Set i luft-tankningens lys er der sat mange penge unyttigt ind på dette kæmpeprojekt. For at transportere de 18 tons nyttelast, den var beregnet til oprindelig (50 passagerer om natten eller 100 om dagen + bagage, post og fragt), behøver man nemlig ingen Brabazon på 115 tons startvægt, men kan ved at bygge en maskine specielt beregnet til at udnytte mulighederne ved tankning i luften klare opgaven med en fuldvægt på kun 55 tons. D. v. s. såvel i anskaffelse som i drift (brændstofforbrug f. eks.) halveres omkostningerne, og man kunne have klaret sig med de eksisterende lufthavne, mens man nu må udbygge havnene for at tage Brabazon, som heller ikke får mange alternative landingspladser.

Skulle man udnytte Brabazon af den størrelse, den får, kunne man i stedet for de 72 natpassagerer for fuldvægt 130 tons, som den i mellemtiden har udviklet sig til, transportere 144 natpassagerer med luft-tankning, men det ville kræve en helt ny, to-dækket krop for at skaffe den nødvendige plads.

Man ser således, at en udnyttelse af brændstofpåfyldningen i luften, som nu er fuldt ud praktisk gennemførlig på faste ruter, skulle kunne hjælpe betydeligt på luftfartens hårdt betrængte økonomi, og det skal blive interessant at se, om man vil tage systemet i brug i praksis.

★

RAF GENTAGER FØRSØGENE MED FALKE

30 flyveulykker i 1947 skyldtes sammenstød med fugle.

I dette efterår har man som nævnt i november-nummeret i RAF igen gjort forsøg med falke som fugleskræmsler. Dette særdeles afskrekkelige fugleskræmsel forhindrer fugle i at slå sig ned på eller i nærheden af flyvepladser. Forsøgene er også denne gang faldet ud til stor tilfredshed, og man vil formentlig oprette en lille hær af disse ornitoptere (den første virkningsfulde ornitopter anvendt i noget luftvåben og som sådan en milepæl i flyvningens historie — således udtaler en af RAF-humoristerne sig). Foreløbig vil forsøgene blive fortsat til foråret, og det vil så blive afgjort, hvorledes falkenes stilling i RAF skal være.

Det er et ikke ubetydeligt problem, som hermed tages op. I løbet af 1947 skyldtes ialt 30 flyveuheld (hvoraf 13 i England) sammenstød med fugle.

Sidste års eksperimenter, som fandt sted på RAF-stationen ved Shawbury i Shropshire, beviste, at nogle få korte, daglige flyvture — udførte af vandrefalke — var tilstrækkeligt til at holde brokfugle (bekendt fra vore heder under navnet hjejlen. En fugl, som volder engelske flyvere stort besvær) fra flyvepladserne. RAF har nu 15 pegerne falcons (vandrefalke), og med disse er opstået en ny rang indenfor RAF, idet nemlig 6 personer er blevet uddannet og udnævnt til falconerer. Uddannelsen er foregået hos den engelske falconer mr. Ronald Stevens. Denne er for tiden beskæftiget med at undersøge mulighederne for at finde et effektivt middel mod søfuglene på forskellige RAF-flyvepladser i kystområderne. Det menes, at falke også her vil kunne klare sagen.

Som det vil være bekendt, har man også påtænkt at lade korridoren til Berlin rense af falke. C. C.

Ålborg får instrumentlandingsudstyr.

I vor lufthavnsartikel i april-nummeret omtalte vi, at Ålborg intet instrumentlandings-system havde. Dette er nu rettet. Foruden at man kan lande efter ZZ-metoden på bane 15, kan man nu benytte SBA-systemet på bane 09/27. Det er det alm. bakesystem, som har været anvendt i Kastrup i mange år. — Der gives nu ikke længere rabat i landingsafgifterne. På Tirstrup ved Århus kan nu udføres landinger efter ZZ-systemet.

Lufttaxa er parat.

Efter at SAS/DDL har indstillet trafikken på ruterne fra Ålborg og Århus til Kristianssand og Göteborg har Dansk Lufttaxa meddelt, at det efter behov (p. gr. af koncessionsbestemmelser) kan flyve de pågældende strækninger, hvor man bl. a. vil benytte Alrspeed Oxford til 5 passagerer.

Flere Piper Cubs.

Medens en mængde andre lande benyttede sig af mulighederne for at købe ind i hundredevis af Piper Cubs fra overskudslagrene efter krigen, fik vi som bekendt ikke lov. De to enlige, der kom ind, er nu blevet forstærket med 3—4 af de gamle 50 hk Cubs, der blev samlet før krigen på Cub-fabrikken i Lundtofte, og som siden har været opmagasineret.

Også strengere certifikatkrav i England.

Medens Danmark var et af de første lande til at skærpe sine krav for opnåelse af certifikater, er nu mange andre lande fulgt efter i overensstemmelse med de internationale aftaler.

De engelske regler, som har vakt stor modstand, går ud på, at man for at få privatflyvercertifikat skal have fløjet 40 t, hvoraf 15 solo. Så snart man har bestået soloprøven, hvortil man skal være 17 år gammel, kan man flyve overalt i England. Herhjemme skal man være 19 år og må med solocertifikat kun flyve 5 km fra flyvepladsen, men få endeligt certifikat efter 30 timer. De engelske certifikater er gyldige 2 år for flyvere under 35 år, et år for flyvere mellem 35 og 50 og et halvt år for flyvere over 50. Herhjemme kræves for alle et årligt lægeeftersyn for fornyelse. For lettere flyvemaskiner kræves ikke som hos os påtegning af hver enkelt type.

En pioner vender hjem.

Brødrene Wright's biplan, der som den første motordrevne flyvemaskine fløj den 17. december 1903, altså for 45 år siden, har i mange år kunnet ses i luftfartsafdelingen i Science Museum i London. Det amerikanske museum, der oprindeligt skulle have haft den, ville nemlig ikke anerkende brødrene Wright som de første, men antog, at denne ære tilkom Langley. Siden har man skiftet mening, og biplanet er nu ført til det amerikanske luftfartsmuseum i Smithsonian Institution i Washington, mens englenderne har erstattet den originale flyvemaskine med en kopi, bygget af de Havillands tekniske skole.

Tab for KLM.

Ved flyveulykken ved Prestwick den 21. oktober, hvor en Constellation forulykkede og brændte op, hvorved 30 mennesker omkom, mistede KLM to af sine kendteste personligheder, nemlig sin tekniske chef, Hendrik Veenendaal, der havde været i KLM's tjeneste i over 25 år, og som i høj grad var medvirkende til at genopbygge KLM så fantastisk hurtigt efter krigen, samt K. D. Parmentier, der var en af de mest erfarne flyvere. Bedst kendt af offentligheden var han for sin flyvning i Australien-løbet 1934, hvor han blev nr. 2 i hastighedsløbet og nr. 1 i handicapafdelingen med en almindelig trafikflyvemaskine, den dengang ganske nye Douglas DC-2, i konkurrence med mange specielle racertyper.

Navnene på vore DC-6.

De to danske Douglas DC-6 hedder henholdsvis Skjold (AAE) og Skjalm (AAF) Viking.

Flyvemaskiner for Marshall-penge.

De fire Douglas DC-6, som DDL og DNL har fået, er betalt med penge fra Marshall-hjælpen, idet man forventer, at de vil sætte landene i stand til at indtjene dollars på atlantehavsruterne.

Pennevenner i Irland.

Vi har modtaget et postkort fra Vernon R. Crowley, 17, Clarinda Park, East, Dun Laoghaire, Dublin, Irland, fra korrespondenceklubben »The Hibernian Links«, som interesse-rede kan henvende sig til.

Odd og Bjarne solgt til Irland.

DDL har solgt to af sine fragtflyvemaskiner, OY-AUB »Bjarne Viking« og OY-DDO »Odd Viking« til et irsk luftfartsselskab.



En Gull I i Dunstable med en del af skranten i baggrunden.

UD fra en almindelig trang til at se og prøve noget nyt har en del danske svæveflyvere i det sidste par år besøgt udenlandske svæveflyveklubber og -skoler og dér erhvervet sig et kendskab til svæveflyvningsudøvelse i de respektive lande, hvorved klubberne herhjemme tilføres nye og værdifulde impulser.

Imidlertid er der endnu lande, om hvis svæveflyvevirksomhed vi kun ved meget lidt. Således er engelsk svæveflyvning et temmelig ukendt begreb for danske svæveflyvere. For at høre, hvad man kunne byde på i England, satte jeg mig i juni måned i forbindelse med London Gliding Club. De oplysninger, jeg tidligere havde fået og nu fik derovrefra, var sparsomme, men lød egentlig ret lovende, så jeg besluttede at acceptere klubbens tilbud om et par ugers ophold på dens flyveplads i Dunstable. London Gliding Club er den ældste svæveflyveklub i England og tæller i dag 150-200 medlemmer. Klubben har egen flyveplads med hangar og klubhus beliggende ved foden af en skrant. Pladsen er imidlertid kun på størrelse med Lundtofte og langt mere kuperet, men spilstarterne giver trods alt tilstrækkelig højde, til at skrantvinden kan nås. Skranten er 5-6 km lang og 70 m høj og er brugbar ved vestlige vinde, der er fremherskende (5 dage om ugen, påstodes det!). Klubbens instruktør og mekaniker er fast ansatte, og i week-end'en samt hele sommeren er der tillige køkkenpersonale og bartender(!), så på den service, der ydes medlemmerne, kan ikke klages.

De engelske Svæveplaner.

Et vigtigt formål med mit besøg var at studere de engelske svæveplantyper. Der var rig lejlighed til dette i Dunstable, idet ca. 25 svæveplaner af 14 forskellige typer var stationeret her. Godt halvdelen af disse planer var dog privatejede. Under krigen var al privat svæveflyvning indstillet i England, og kun RAF opretholdt træningsskoler. Til dette formål opkøbte regeringen den overvejende del af de eksisterende svæveplaner, af hvilke de fleste led en sørgelig skæbne, så da det efter krigen atter blev tilladt frit at dyrke svæveflyvning, måtte en planpark opbygges fra grunden. Dette betød, at man først i 1947 for alvor kunne tage fat igen. De planer, der nu

»The master of light-wind-soaring«, Mr. Reed, gøres klar til start i Tutor.



ENGELSK SVÆVEFLYVNING

i almindelighed —

THE LONDON GLIDING CLUB i særdeleshed

Af stud. polyt. Bjørn Thøgersen

er i brug, er så godt som alle bygget på fabrikker. Slingsby Sailplanes har koncentreret sig om typerne Cadet, Tutor, Gull IV og den to-sædede T 21 og arbejder med en forbedret udgave af Gr. Baby, Prefect, der imødeses med stor interesse. EON Aircraft bygger to gamle tyske konstruktioner med forskellige småforbedringer: EON Primary (SG-38) og Olympia EON (DFS-Olympia), som er godkendt til lettere kunstflyvning.

Priserne på disse svæveplaner er forholdsvis rimelige. Olympia EON kan således fås for 650 £ (ca. 13.000 d. kr.). Fabrikken ligger inde med ca. 50 eksemplarer, der ikke i øjeblikket kan sælges i England. Man er fra engelsk side interesseret i at eksportere!

Også hvad angår hjælpemateriellet er man ganske godt stillet, idet klubberne har kunnet erhverve en del materiel fra RAF's surplus-lagre til en billig penge (bl. a. faldskærme, lastvogne og spil).

Mange flyvetimer.

Af det nævnte forstås, at London Gliding Club arbejder under forhold, der er betydelig bedre, end vi er vant til her, til trods for, at den enkelte stat ikke er mere rundhåndet end den danske. Tilstedeværelsen af skranten i Dunstable gør, at der er forholdsvis let adgang til flyvning hele året rundt, og selv om man derfor ikke føler trang til at udnytte hver flyvedags muligheder til det yderste, bliver der alligevel fløjet meget. I 1947 nåede man da også ialt 1100 flyvetimer, og på de første 6 måneder af 1948 præsteredes et lignende antal. Blandt klubbens medlemmer finder man en del med 2-300 flyvetimer, og et medlem havde endog på det sidste år fløjet 150 timer.

Medens jeg opholdt mig i Dunstable, gennemførtes et begynder-kursus, hvorved jeg havde mulighed for at stifte bekendtskab med de anvendte skolingsmetoder på alle stadier. Og hvad jeg så, var ikke særlig opmuntrende. Chef-instruktøren, der som nævnt var fast ansat, havde den opfattelse, at det gjaldt om at få produceret så mange diplomater som muligt, hvilket han søgte at opnå ved at gå meget hurtigt frem i skoling. Eleverne blev stillet over for opgaver, som kun få af dem kunne klare med det resultat, at et par af de heldige erhvervede »C« (en flyvning på 5 min. uden højdetab) inden deres 20. start, mens en alt for stor del af deltagerne end ikke nåede at få et »A« på de 12 dage, kursus et varede. Så godt som hver flyvedag måtte en skoleglider bæres ind på værkstedet for en mindre reparation.

Jeg prøver de engelske typer.

Og hvad får man så rent flyvemæssigt ud af et ophold i Dunstable? Jeg var heldig med vejret og fik mere flyvning, end jeg havde turdet regne med. Straks ved min ankomst lod man mig flyve en tur i den to-sædede »Slingsby T 21« sammen med et ældre medlem, for at jeg kunne lære skranten at kende. Det to-sædede plan blev her ikke benyttet til begynder-skoling; det mente man at have dårlige erfaringer med, men chef-instruktøren brugte som en kontrolforanstaltning at lade eleverne

flyve ham en tur på forskellige stadier af deres uddannelse.

Instruktøren ønskede åbenbart at føle mig på tænderne i ganske særlig grad, for han lod mig den følgende dag først prøve en ligeud-flyvning i Dagling (der indtil forveksling minder om den gamle tyske Stamer-Lippisch) og dernæst en 1-min.-flyvning i Cadet, før han tillod mig at »gå på skranten« i Tutor og senere i Gr. Baby. Cadet må nærmest siges at være en skoleglider; den har dog en krop om trent som Gr. Baby, men dens planer er rektangulære. Tutor er fremkommet ved, at der er sat et par bedre planer på en Cadet-krop. På denne måde har man fået en type, der er meget simplere og billigere at bygge end Gr. Baby, og som alligevel ikke flyver meget dårligere end denne.

Efter at have vænnet mig lidt til flyvning på skranten i Gr. Baby fik jeg endelig lov at prøve et plan, som var lidt mere spændende at flyve, nemlig Slingsby-konstruktionen Gull I (glideforhold 1:23) fra 1938. Denne type er nu forældet, både hvad angår flyveegenskaber og konstruktion, idet den bl. a. har dårlige stall-egenskaber og ikke er så tværstabil, som det kunne ønskes. Med store forventninger havde jeg set hen til det øjeblik, hvor man turde lade mig flyve Slingsby's nyeste konstruktion, Gull IV, hvormed England deltog i Schweiz. Desværre kom der nogle dage uden skrantvind, da jeg var indfløjet på Gull I, så først den sidste dag fik jeg lejlighed til at prøve Gull IV. Dette plan er i samme klasse som Olympia (15 m spv.) og har flyveegenskaber, der måske er en tand bedre end dennes. Alt i alt blev det til 16 timers flyvning for mit vedkommende i de godt to uger, besøget varede.

Det var mig ikke muligt før min ankomst at få at vide, hvad flyvningerne ville koste, så jeg var forberedt på lidt af hvert. Det viste sig imidlertid, at det var billigere at flyve Gull IV i Dunstable end Gr. Baby i Vandel på unionens kursus!

Det er mit indtryk, at vi vil kunne lære en del af engelsk svæveflyvning, ikke mindst i teknisk henseende, og man må derfor håbe, at det også i de kommende år må blive os muligt at sende repræsentanter til de forskellige engelske klubber. Flyveforholdene er flere steder bedre end i Dunstable.

Bjørn Thøgersen.

★

Ballonsport.

At den ædle ballonsport endnu ikke er helt uddød, så vi i sommer ved den hollandske ballonopstigning på Bellahøj. I august gennemførtes i Holland en international ballonkonkurrence med deltagelse fra Belgien, Frankrig, Holland og Schweiz. Der startedes om eftermiddagen den 22. august og kort efter midnat landede sejrherrene Eberhardt og Schärli med den schweiziske ballon »Mung« i Westfalen efter en flyvning på 233 km. Franskmændene Jaquet landede lige i nærheden (231,5 km), de Vos (Holland) 95 km, Fru Boesmann (Holland), som var med fra Bellahøj, nåede 85 km, og den berømte gamle franske luftskipper Charles Dollfus nåede 55 km.

Der er igtvrigt nu planer om at søge de berømte internationale konkurrencer om Gordon-Bennett-pokalen genoptaget.



Luftfartselskaber over hele Verden præskønner og stoler paa den gennemførte Service, der ydes Brugere af Motorer, Propeller og Flyvemaskiner, bygget af United Aircraft Corporation.

For det første er fabriksuddannede Repræsentanter, som er stationeret paa strategiske Steder over hele Jorden, til Raadighed for med kort Varsel at yde Raad og Bistand ved trafikale Problemer.

For det andet haves originale Reservedele og Værktøj til alle gangbare Modeller af United Aircrafts Udstyr paa Lager paa Fabrikken, og Levering kan ske omgaaende. I givet Fald kan disse Reservedele leveres ad Luftvejen i Løbet af et Par Dage til et hvilket som helst Sted paa Jorden.

Denne kombinerede Service hjælper et Luftfartselskab til at opnaa Maksimum med Hensyn til sikker, regelmæssig og økonomisk Drift.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

Kontor i Europa
4 rue Montagne du Parc
Bryssel, Belgien

Repræsentant for Danmark: CAI CASPERSEN . Bredgade 78 . København K

PRATT & WHITNEY
ENGINES

HAMILTON STANDARD
PROPELLERS

CHANCE VUGHT
AIRPLANES

SIKORSKY
HELICOPTERS

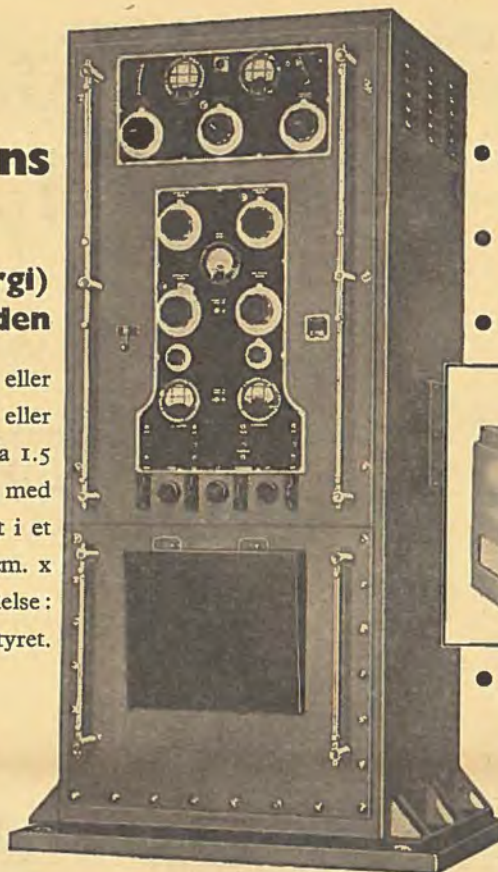
Cossor Universal Højfrekvens Radiosender (H.F.)

**300 Watt (Antenneenergi)
Rækker over hele Verden**

Denne kraftige Sender er konstrueret for faste eller bevægelige Jordstationer. Den er forsynet med Krystal- eller temperaturkompenseret Styresender. Frekvensomraade fra 1,5 til 20 Mc/s. Kan benyttes til Radiotelefoni og Telegrafi med C.W. eller M.C.W. Senderen er monteret let tilgængeligt i et stærkt Staalskab. Vægt 365 kg., Størrelse 74 cm. x 57 cm. x 151 cm. Fødestrøm 180-250 V. Vekselstrøm, 50 Per. Ydelse: 300 Watt paa alle Omraader. Modulation 100%, automatisk styret.



Skriv efter nærmere Oplysninger til T. Mikkelsen & Co., Bredgade 45. A, København K., eller Cossor Radar Ltd., London, N.5, England.



● C.W.

● M.C.W.

● RADIOTELEFONI



● FJERNSTYRINGSAPPARAT

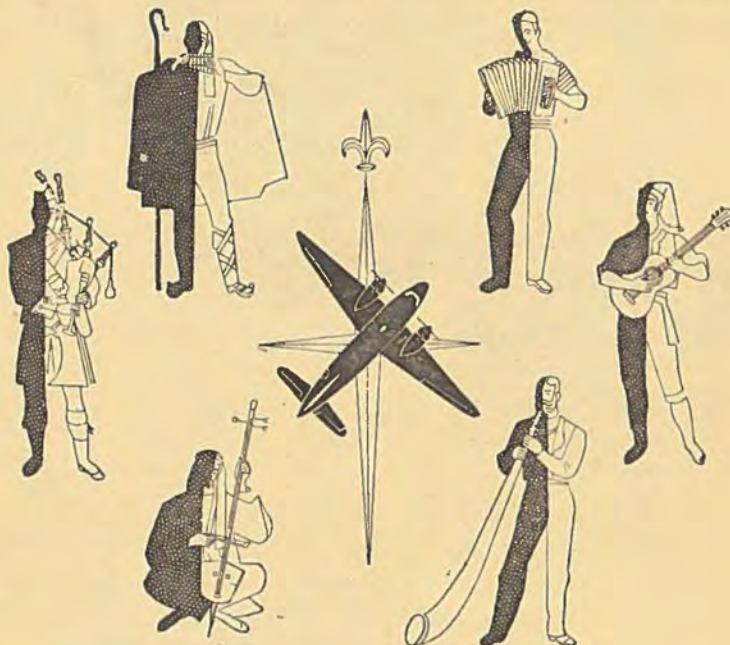
Dette kan benyttes fra en passende Afstand som komplet Senderstyring. Det vælger den rigtige Indstilling og tilkobler selv Senderens Højspændings-effekt. Apparets Manøvrestrøm er 100-140 V. eller 200-240 V. Vekselstrøm, 50 Per. eller 24 V. Jævnstrøm.

CC1

Rejs overalt i Verden

med British Airways

Fra Europas Storstæder til London — fra London til Verdens Storstæder. Med British Airways gøres Rejsen hurtigt og sikkert og under komfortable Former. British Airways' Piloter er kendt over hele Jorden for deres Dygtighed og som Mandfolk, der klarer enhver Situation. Rejs til London med BEA — og fra London til Nordamerika og Det britiske Imperium med BOAC, og til Sydamerika med BSAA.



BEA • BOAC • BSAA

THE BRITISH AIRWAYS

BILLETBESTILLING: ALLE ANERKENDTE REJSEBUREAUER (intet Bestillingsgebyr) B.E.A. DAGMARHUS, KØBENHAVN V. PALÆ 63 II

BØRGE HANSEN TIL BYKAMP I HAAG

Den internationale bykamp i Haag havde i år samlet udenlandske deltagere fra Antwerpen, København og Skotland. I holdkonkurrencen havde de få udlændinge ingen chancer. Den vandtes af Haarlem for sveve-modeller og af Haag for gummimotormodelernes vedkommende.

Den danske deltager, *Børge Hansen* fra Sportsflyveklubben havde to nye modeller med, som overholdt de nye FAI-regler. I den individuelle konkurrence blev hans to modeller placeret som nr. 26 og 60 af ialt 121 deltagere.

Der blev fløjet på samme dårlige plads som sidste år. Organisationen var ikke for god, og 1400 tilskuere generede deltagerne en del, fortæller Børge. Der var som sidste år fint vejr, men med en svag brise ud mod Nord-søen. Efter trimningsflyvninger om lørdagen fløj Børge søndag fm. under trim 5 min., og modellen nåede helt ud til stranden. Under konkurrencerne blæste det op, så modellerne efter ca. 2 minutters flyvning gik i vandet. Børge mistede sin ene, og ca. 10 andre gjorde den selskab, deriblandt Wakefield- og diesel-motormodeller.

Der var for få tidtagere, kun tre hold, og

ventetiden var op til en time. To gange måtte Børge udløse sin model før tophøjde p. gr. af tilskuere, der var i vejen. Med 50 m snor opnåede Pjerri 59 tiderne 1.22, 2.22 og 0.33 — ialt 257 points, mens Pjerri 58 fik noteret 1.43, 0.49 og 0.41, ialt 193 points. I virkeligheden må sidstnævnte på sidste start skulle have haft 1.41, da den fløj ud af syne. Hollænderne brugte i år ikke logaritmestystemet, men regnede således: flyvninger op til 3 min. regnes fuldt ud; ved flyvninger mellem tre og fem minutter reduceres sekunderne, således at 5 min. regnes for 4; flyvninger over 5 min. regnes også for kun 4. Reglen forekommer os unødvendigt indviklet, da man roligt kan regne med, at tider over 3 min. med 50 m snor er termiktider.

Aftenen før konkurrencen var der filmsforvisning og international fest i samarbejde med KLM. — De udenlandske deltagere var privat indkvarteret og mødte stor gæstfrihed. Børge fik en 14 dages tur ud af det, idet han af en belgisk deltager blev inviteret til Belgien, hvor han var i Antwerpen og Brüssel, for derefter atter at vende tilbage til Haag med udflugt til Amsterdam og Delft. Nu er Børge vendt tilbage til hverdagen og trukket i soldateruniformen.

Første danske linestyringskonkurrence — og de første rekorder i gruppe F

MODELFLYVEKLUBBEN »Falkene«, der forøvrigt fra 1. januar går ind i Sportsflyveklubben som en Amager-afdeling af denne, havde æren af at arrangere den første konkurrence i Danmark for linestyrrede modeller, den 7. november.

Man var heldig med vejret, som var næsten stille, men meget koldt. Flyvningerne foregik på et af Zonen afspærret område i Sundby idrætspark.

Da reglerne for den nyoprettede gruppe F endnu ikke var offentliggjort i deres helhed, og da man aldrig havde prøvet et sådant arrangement før, fik det hele et lidt improviseret præg. Der var tilmeldt 8 modeller fra 105 og 3 fra »Condor« i Helsingør. Mange deltagere havde vanskeligheder med motorerne i det kolde vejr, og en del havarier forekom naturligvis også før konkurrencen. Der skulle flyves fem omgange med 12,75 m radius, men man nedsatte kravet til 3 gange og kun en start pr. mand. Kun fire deltagere gennemførte efter disse krav. Vinder blev *Axel Lund* fra Helsingør med hastigheden 54,2 km/t (hans line viste sig at være 1 m for lang, så den virkelige hastighed var større). Han erklærede en af sine motorer for opslidt og vandt meget passende en ny Thorning Bensen

motor. Nr. 2 blev kommunelærer *J. Holm Jørgensen* med 48,8 km/t — han vandt en flyvetur med Zonen. — Endelig gennemførte *Henning Jönsson* med 46,2 og *Peter Christiansen* med 43,9 km/t.

Helsingørfolkene demonstrerede også, at de er nået frem til kunstflyvningsstadiet, men konkurrencedeltagelse på dette felt blev ikke til. Både Lund og Peter Christiansen udførte loops, wing-over og endog rygflyvning, idet de anvender en særlig vandret liggende tank, der også giver tilførsel under rygflyvning.

Første danmarkrekorder.

Efter konkurrencen den 7. november opstillede *J. Holm Jørgensen* de første rekorder i klasse F og gruppe F. Han fløj over den foreskrevne minimumsbane på 400 m (nøjagtig 414 m med 13,15 m line) på 26,7 s med 55,8 km/t i gennemsnit. Rekordens skal slås med 5 km/t. Det viste sig ikke vanskeligt at tage tid nøjagtigt — tidtagerne havde under hele konkurrencen højst 0,1 sekund forskel. Endnu inden denne rekord var anerkendt, forøgede Holm Jørgensen den betydeligt, idet han den 14. med sin JH-12, hvis Billede vi bragte i nr. 11, fik noteret 74,1 km/t.

Danmarksmester slår danmarkrekorder.

Under konkurrencerne den 10. oktober slog *Carl Johan Petersen*, OM-F, endelig klubkammeraten *Carl Høst-Aris'* distancerekorder for gasmotormodeller, idet han fløj 1900 m. Alle redde ugen efter forbedrede han imidlertid rekorden til 3000 m. Begge rekorder er godkendt både i gruppe D og klasse D1 og har altså indbragt *Calle* 100 points, hvortil kommer årsrekorden. Den anvendte model var *Calle 15 D*, hvis data er: Hovedplanareal 25 dm², haleplan 8 dm², vægt 600 g, spændvidde 1410 mm, længde 780 mm, kropstversnit 0,495 dm². Planprofil *Calle 33810*, haleplan 43208. Motor *Thorning 3*, propel 200 mm stigning, 290 mm diameter.

Årsrekorderne.

I Årsrekorderne om DKDAS's vandrepokaler, hvor rekordåret for første gang slutter med kalenderåret, fører *Rechnagel* for svævemodeller tid med 45 min. 57 sek. og *Jens Arne Lauridsen* i distance med 45,2 km — begge er næppe til at slå i december. Gummimotormodeller fører *P. Kuniss* i med 1.59 og *Henning Jørgensen* med Wakefield-modeller med 1.02, som må kunne forbedres. *Calle* har nylig sat sin årsrekord op til 4.47 for gasmotormodeller.

5. distriktskonkurrence

VEJRUDSIGTERNE passede ikke rigtig den 17. oktober, da man efter sommerpausen genoptog distriktskonkurrencerne. Et område med regn og blæst kom tidligere end ventet ind over landet. Da de udenbys deltagere tildels var ankommet om lørdagen, gennemførte man i Sunds konkurrencen for 5. distrikt med meget små resultater, mens nord- og sydtyderne aflyste. Østpå var vejret ikke helt så slemt, så man fløj i Beldringe og ved Haslev, mens københavnernes aflyste, da de kom ud og så, at blæsten bar lige ind mod frengslet ved Vridsløselille. Efter vor mening havde det været fuldt berettiget (og pænere mod modellerne) at aflyse overalt denne dag. Meningen er jo netop, at de to følgende søndage danner reserve.

Den 24. aflyste københavnernes igen, mens nordtyderne gennemførte, idet det først klarede op vestpå.

Den 31. gennemførte 6. distrikt i Vandel med fine resultater, mens københavnernes på grund af vind kun fløj med 50 m snor.

I den samlede konkurrence ændredes ikke meget. 5. distrikt var helt uændret i placeringen. Det samme gælder 4. til trods for, at ingen af de først placerede deltog. På Fyn haledes forskellige lidt ind på de førende, og i 2. distrikt var det omtrent uændret, idet *Kaj V. Nielsen* dog haledes godt ind på *Erik Sørensen* i A1. I 6. distrikt udbyggede *Jens Arne* sin stilling i A2 stærkt og kom over *P. E. Jepsen* i A3. I 1. distrikt kom *H. Ekelund* op på 2. pladsen i A1, mens *Ronald Frederiksen* nåede førstepladsen i A2.

Når disse linier læses, skulle den samlede konkurrence være afgjort ved den 6. og sidste konkurrence den 28. november, hvis ikke vejret har tvunget til udsættelse. Udsæt helere i tvivlstilfælde og skån modellerne!

Resultater:

1. distrikt: A1: *H. Ekelund* (105) 1.20; *E. Jacobsen* (105) 1.14, *P. Jørgensen* (105) 0.41. — A2: *Ib Glindemann* (105) 1.30, *R. Frederiksen* (106) 1.19, *Bølling* (105) 1.12. — D: *Sv. Olsen* (105) 0.33.

2. distrikt: A1: *K. Nielsen* (207) 1.23, *C. Zacho* (213) 1.12, *O. M. Larsen* (208) 0.48. — A2: *B. Schmidt* (201) 1.31, *K. Nielsen* (207) 1.16, *H. Jørgensen* (201) 0.43. — A3: *Rechnagel* (201) 0.41, *N. Ploug* (204) 0.30.

3. distrikt: A1: *Jørn Hansen* (301) 1.48, *T. Hansen* (304) 0.45. — A2: *B. Skou* (301) 1.20, *A. Høst-Aris* (301) 1.17, *A. Hansen* (301) 1.14. A3: *A. Høst-Aris* 1.10, *J. S. Petersen* (302) 0.21. — C: *SP* 0.29. — D: *Calle Petersen* (301) 2.04, *V. Petersen* (301) 1.18.

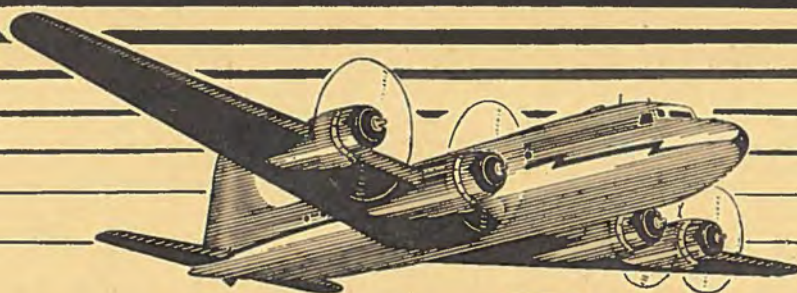
4. distrikt: A1: *L. Pedersen* (405) 0.53. — A2: *J. Jensen* (405) 2.04, *L. Pedersen* 0.53. — A3: *L. Pedersen* (405) 0.58.

5. distrikt: A2: *H. Simonsen* (510) 0.39, *P. Pedersen* (502) 0.29, *F. Rasmussen* (502) 0.23.

6. distrikt: A1: *D. Thestrup* (611) 2.07, *J. A. Lauridsen* (608) 2.06, *K. Hansen* (611) 1.28. — A2: *J. A. Lauridsen* 4.44, *K. Hansen* 3.01, *T. Mathiesen* (611) 1.22. — A3: *J. A. Lauridsen* 4.12, *P. E. Jepsen* (608) 2.46, *H. Lyng* (608) 1.47. — C: *J. A. Lauridsen* 0.23.

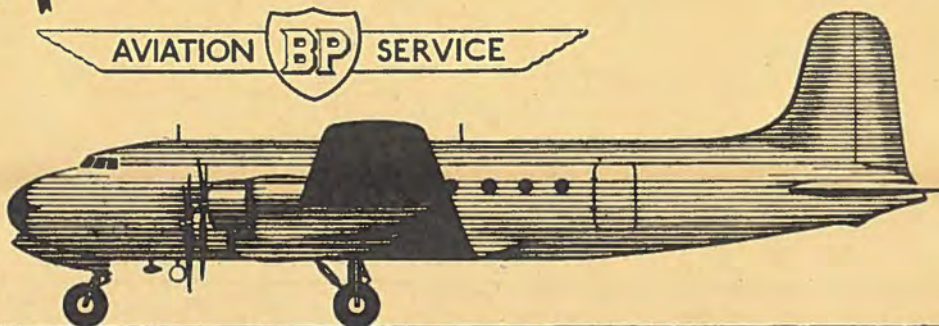
KLM inviterer Rechnagel til Holland.

Vinderen af KLM-pokalen i de sidste to år, den kendte Haslev-modelflyver *Kurt Rechnagel*, der også er medlem af DMU's bestyrelse, fik fornylig den glædelige overraskelse at blive inviteret på en flyvetur til Amsterdam med et par dages ophold dernede af KLM. KLM-pokalen uddelles hvert år i sommerferien til byggeren af den smukkeste byggede model, som deltagere i konkurrencerne. I fjor vandt *Rechnagel* med sin store A3-model »Super-Diogenes« og i år med A2-modellen »Ganymedes«, der forøvrigt fløj bort under konkurrencerne, men nu er fundet igen. Hvis *Rechnagel* også vinder pokalen næste år, bliver den hans ejendom, men der har to gange tidligere været samme vinder to år i træk, uden at det lykkedes tredje gang.



Tryghed hos Flyveren
gennem

AVIATION  SERVICE



Permanente Magneter ALNICA MAGNETSTAAL

Har De et Magnet-Problem, søg 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

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

„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

SØLV-C-INDEHAVERE



Knud Wermuth Jensen. Chr. E. Kjeldsen.

VI kan desværre ikke i år bringe en sådan samling sølv-C-diplomer efter sæsonen som sidste år. Forhåbentlig bliver 1949 bedre — en del har da bestået en eller to af betingelserne og klarer forhåbentlig den sidste ved førstkommande lejlighed.

I nr. 5 bragte vi billede og omtale af nr. 18, Harald Thyregod, der bestod alle prøver i Norge. I nr. 8 meddelte vi, at Knud Wermuth Jensen, en af Cowboys brødre, havde bestået sin sidste prøve i Finland. Det eneste heldanske sølv-C i år er således i al stilhed blevet taget af Chr. Kjeldsen fra Århus. Han er født den 3. januar 1929 og er Danmarks yngste sølv-C-diplomat. Hans erfaring omfatter ca. 150 starter, hvoraf halvdelen på Baby, og en flyvetid på 25 timer. — Her følger i sædvanlig form de to århusianeres data:

19. Knud Wermuth Jensen, Århus svæveflyveklub. Maskinarbejder.

Tid: 5 timer 54 min. 12.-6.-48, Jämsjärvi. Olympia.

Højde: 1500 m. 11.-6.-48, Jämsjärvi. Baby. Distance: 112 km. Vandel—Nyborg. Baby. 23. maj 1948.

Beg. svævefl. 1945. S. 1947.

20. Chr. E. Kjeldsen (»Kaner«), Århus svæveflyveklub. Maskinlærling.

Tid: 5 timer 20 min. 9. febr. 1947, Bogensholm. Baby.

Højde: 1250 m. 18. aug. 1947. Vandel. Baby. Distance: 75 km. 22. juli 1948. Vandel—Langballe. Baby.

Gl. modelflyver. Begyndt svæveflyvning i 1945. S. 1947.

★

5 timers prøver i oktober

MENS mange klubber var gået i vinterdvale, i hvert fald bortset fra uddannelsesflyvning, startede en lille ekspedition fra Polyteknisk flyvegruppe sidst i oktober med en Baby til Lønstrup for at flyve lidt skrantflyvning til en afveksling, idet man havde et samarbejde med Aviator i Ålborg. Nu ville skæbnen naturligvis, at det netop efter stormene fra V og NV gav sig til at blive højtryksvejr, så der i det meste af den uge, ekspeditionen varede, blæste vind fra øst. Imidlertid fik man så den idé at flytte over på den anden side af Vendsyssel og flyve på skrænterne ved Frederikshavn. Efter at have sonderet terrænet den ene dag foregik flytningen i morgenens mulm og mørke med afgang fra Lønstrup kl. 4, således at der kunne flyves tidligt på østskrænterne. Hele ekspeditionens flyvninger omfattede kun 8 starter, hvoraf de 5 i Lønstrup, men de gav tilsammen 17½ times flyvning, således at Kjemtrup og Harry Nielsen (ikke at forveksle med Stam-

gruppe- og Slagelse-flyverne af samme navn) hver fik deres 5 timers prøve. Karl Rasmussen ledede den lille friske ekspeditionsstyrke, og såvel deltagerne som Baby'en, der foruden billede af forbundet person med krykker bærer påskriften »Enhver landing, man kan gå bort fra, er en god landing«, kom hjem i god behold.

Der er næppe tvivl om efter vanskelighederne med at få 5-timers prøver i termik i sommer, at man må tage den i nogle år næsten foragtede skrantflyvning op igen. Den har også den fordel, at man dermed kan flyve også om vinteren og således ikke holde de kedelige lange pauser på denne årstid.

★

Danske svæveflyvere i England.

Flere danske svæveflyvere har for første gang efter krigen genoptaget forbindelsen med England. Fra Polyteknisk flyvegruppe var bl. a. Bjørn Thøgersen, som vi andetsteds bringer en beretning af, derovre. Flemming Lorch fra Sportsflyveklubben fik sit C-diplom i Dunstable.

★

Sportsflyveklubbens certifikatfest.

Efter et foredrag i motorflyvesektionen af luftkaptajn Kierkegaard om instrumentflyvning den 19. november uddeltes klubbens »gyldne ving« til 34 nye certifikatagere, deriblandt fru Infeldt, der som klubbens første kvindelige flyver efter krigen endog får en guldvinge.

Uddelingen foretoges af luftfartsinspektør Bendtsen, der i en tale gav udtryk for, at det var hårde tider for sportsflyvningen med alt for høje priser, hvilket gjorde flyvernes gennemsnitsalder for høj. Den meningsløse benzinskatt var en medvirkende årsag. Endvidere var den voldsomme udvidelse af materielparken efter krigen blevet fulgt af et lige så unaturligt stop; der var mangel på flyvepladser og klubbuse, og ingen klub kunne klare sig uden erhvervsflyvning, hvilket ikke burde være nødvendigt, ligeså lidt som man forventer, at kgl. dansk Yachtklub skal udføre rundsejls i Øresund! Men flyvningen havde alligevel også sine gode sider. Trods alle love og paragraffer, sluttede luftfartsinspektøren, var den gode, sunde fornøft alligevel den vigtigste passage at have med.

Blandt de øvrige taler vakte lt. H. C. Jacobsens beskrivelse af sportsflyverprøverne i gamle dage stor jubel.

★

Dansk Svæveflyver Unions repræsentantskabsmøde

Den 21. november afholdt svæveflyverne deres årlige repræsentantskabsmøde i Århus med Sjørup, Esbjerg, som dirigent. Med en god times frokostpause varede mødet 8 timer. Der var repræsenteret 21 klubber med 34 stemmer, men ialt var der 60—70 svæveflyvere tilstede.

I sin beretning mindedes formanden, dir. Einar Dessau, den afdøde svæveflyver Albert Krøger. Statistikken viste fremgang i antal klubber fra 34 til 38, men nogenlunde samme medlemstal, 678. Trods de håbløse flyvepladsforhold på Sjælland var der fremgang i flyvningen fra 1065 til 1432 timer, i begge tilfælde fordelt på godt 18.000 starter. En væsentlig del af timerne var fløjet af unionens lejr samt af store klubber som Århus og Polyteknisk flgr. på Vandel. Der var tilbagegang i antal af nybygninger. Formanden gennemgik detaljeret anstrengelserne for atter at få tilladelse til flyvning fra Værlose, men hidtil var det ikke lykkedes. — På grund af personlige og økonomiske forhold havde sekretæren, civiling. Eckert taget sin afsked, men dog fungeret på frivillig basis indtil mødet. Eckert gennemgik statistikken, herunder ret grundigt de alt for mange havarier. Af 28 var de seks foregået på jorden, og af de resterende 22 skyldtes de 11 sving i for lav højde.

Efter en lang og noget spredt diskussion bl. a. også om forholdene i Vandel samt om to sædet skoling, blev beretningen godkendt, idet forsamlungen stillede og vedtog følgende henstillinger til bestyrelsen:

»Repræsentantskabet beder unionens besty-

relse fortsat foretage de yderste anstrengelser for at søge en ordning gennemført, således at de danske svæveflyveklubbers kamp for at tilfredsstille ungdommens flyveinteresser kan få økonomisk støtte, hvilket vil være en betingelse for, at dansk svæveflyvning kan udvikle sig videre fremover.«

»Repræsentantskabet beder unionens bestyrelse fortsætte og yderligere forstærke sine anstrengelser for at tilvejebringe en god svæveflyveplads med egnet beliggenhed på Sjælland, fra hvilken der kan dyrkes udvidet svæveflyvning.«

I kassererens fravær aflagde Eckert regnskabet, hvis betydelige underskud blev kritiseret af C. C. Hansen (Ålborg). Efter at der var givet en del detailoplysninger, blev der givet decharge med 24 stemmer mod 0, idet repræsentanterne åbenbart havde fuld tillid til, at bestyrelsen kunne finde en vej ud af denne meget vanskelige situation uden retningsskift fra repræsentantskabsmødet.

Formanden gav beretning om det videre forløb af sammenslutningsplanerne, hvorom der blev givet en del yderligere oplysninger. Herefter vedtoges med 28 stemmer mod 4 at fortsætte bestrebelserne. Utilfredsheden, der flød udtryk i de fire stemmer, synes efter diskussionen at skyldes, at de pågældende mener, at forslaget ikke giver den aktive flyvning indflydelse nok i aeroklubben.

Det vedtoges at ændre forretningsåret til kalenderåret, som nu både selskab, unioner, FAI og luftfartsmyndigheder følger. Oprettelsen af en landssvæveflyveklub i la modelflyvernes blev diskuteret. Ligeledes OSTIV. Der uddeltes tre flyvedagspokaler og tre af DRDAS's pokaler fra 1947.

I bestyrelsen var dr. Grut erstattet af Welschaupt, der sammen med Elvang trak sig tilbage. Til ny bestyrelse valgtes: dir. Dessau, kap. A. H. Jørgensen, Høgsund, Wellesen, Hugo Holm, Oluf Jensen og Petersen (Viborg) (alle genvalg) samt nyvalgte Thøgersen, Eckert, Harald W. Jensen (Cowboy) og Nielsen (Havdrup). Høgsund og Thøgersen valgtes til bestyrelsesmedlemmer i DRDAS.

★

BØGER

Sundström: Hobbyboken (P. Haase & Søn).

Som sædvanlig redigeret af Lennart Sundström foreligger nu årets hobbybok, af hvis 160 sider halvdelen omfatter modelflyvning. Der er omtale, billeder og byggeplaner fra Rusland, Sverige, England, Norge, Italien, Czechoslovakiet, Finland og Holland, men derimod ikke et ord fra Danmark, hvilket nærmest er forbløffende. Ganske vist har tidligere danske medarbejdere ikke været tilfredse med arbejdsforholdene, men at man nu slet intet dansk stof har med i en bog, der skal sælges i Danmark, gavner næppe. Endvidere savnes omtale af den nordiske landskamp, hvorimod Wakefieldkonkurrencen er med. Der er også en halv snes af Bjørn Karlströms berømte skalamodeltegninger af gamle og nye typer. — Hobbyboken 1949 koster 7,75 kr. i Danmark.

KP FLYVELITTERATUR

HUSK!

den bedste Julegave
er en Flyvebog
fra Knud Rasmussen

Forlang vor Fortegnelse over Flyvelitteratur — hvis De ikke allerede har den.

Knud Rasmussen . Boghandel
Vesterbrogade 60 . København V.
Central 2755 - 3955

ACHIEVEMENT

3 historiske førstepladser

Den første »all-jet« rutemaskine i verden, Nene-Viking, har Rolls-Royce motorer.

Den første »prop-jet« rutemaskine i verden, Vickers »Viscount«, er udstyret med 4 Rolls-Royce »Dart« motorer;

og den første 4-motorede jet rutemaskine i verden, Avro Tudor VIII, har også Rolls-Royce Nene motorer.



ROLLS-ROYCE

Aero

M O T O R E R

FOR HASTIGHED OG PAALIDELIGHED

ROLLS-ROYCE LTD. . DERBY . ENGLAND

REPR.: MOGENS HARTTUNG . DANAVIA A/S . 2, POUL ANKERS GADE . KØBENHAVN K.

1948
48 AARS UDVIKLING

- overalt hvor det gælder...

DUNLOP

Dele til Union-skoleglider til salg

1 sæt bæreplaner + 2 sæt haleplaner,
halefiner og ror + 2 kroppe + 2 hale-
dragere, færdigbygget + styregrej og
-wire + beslag, afhændes under eet for
højeste bud. Bill. mrk. 111 modt. FLYV's
ekspedition, Vesterbrogade 60, Kbhvn. V.



RICHARDT JENSEN'S KØRESKOLE

Finsensvej 65 . Tlf. Go. 7364
mellem Kl. 8-13

Flyvningens Forsikringer - Alle Forsikringer

A. JESSEN & CO.s Eftf.

Assurandører

N. Thomsen Otto Thomsen

VESTERPORT

C. 9189 - 9596

Stilfuld optagelsesfest i foreningen Danske Flyvere.

Lørdag den 13. november afholdt foreningen Danske Flyvere sin årlige optagelsesfest i officersforeningens selskabslokaler. Festen, som havde samlet over 100 af foreningens medlemmer, fik et meget stilfuldt forløb. Formanden, oberstløjtnant H. Pagh, bød velkommen; oberst C. C. Larsen holdt talen for de nye medlemmer; foreningens æresmedlem, kaptajn John Foltmann, overrakte Danske Flyvers emblem til de nye medlemmer, og på deres vegne takkede søløjtnant P. B. Nissen og civilingeniør Erik Bjerre-Petersen.

De nye medlemmer, der blev optaget i foreningen, var følgende militære flyvere: søløjtnant P. B. Nissen, premierløjtnant Niels Holst-Sørensen, løjtnant S. J. Darket, løjtnant Svend Thorkildsen, sekondløjtnant Niels Henning Sejfr, sekondløjtnant Arne S. Lygum, sekondløjtnant H. S. Nilsson, flyverløjtnant Jørgen Ib Rasmussen, løjtnant A. Limskov-Jørgensen, søløjtnant Steen Glarborg Petersen og sekondløjtnant Niels Kjeldgård Dansing samt følgende civile flyvere:

Civilingeniør Erik Bjerre-Petersen, fabrikant E. Boserup, erhvervsflyver, løjtnant E. Malmose, prokurist Henning Otzen, fuldmægtig Axel Faurschou, vognmand Carl Ingv. Dam, trafikflyver Ole G. Grønning, afdelingschef C. O. Dueholm, direktør A. C. Normann, fabrikant Erik Ørum-Petersen, skøjlsbandler Jørgen Frederiksen og kemigraf P. A. Fischer Rasmussen.

Endvidere blev følgende, som var forhindret i at være til stede, optaget i foreningen: lands-

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

Annoncepris:

Rubrikannoncer 40 Øre pr. mm

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf.: Byen 5348 Postgiro: 25680.
Kontoret er åbent 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, Normas-
vej 14, Tlf. Valby 5673

Generalsekretær: Fabrikant E. C. Rvdmann,
Kongevej 153, Kgs. Lyngby, tlf. Fr.dal 7474.

DANSK MOTORFLYVER UNION

Formand: LRS. K. Ørum-Jensen, Ålborg,
tlf. 4070.

Sekretær: William Nielsen, tlf. Ryvang 5615,
midl. kontor: Henrik Ihsensvej 31 A st. V.

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Kontor: Nørre Farimagsgade 3, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 9852, kl. 10-15 Postgiro: 25521.

Formand: Direktør Finer Dessau.

DANSK MODELFLYVER UNION

Formand: Johs. Thinesen, Finsens Alle 29,
Odense. Telf. Odense 5401.

Førsteinstruktør Per Weishaupt, Blidahpark 6,
Hellerup Tlf. Hellerup 5652 n.

Sekretær: Jørgen Gamst, Militærstationen,
pr. Valby.

retssagfører Børge Moltke-Leth, ingeniør Karl
Emil Danielsen, overassistent Carl Gert Ras-
mussen og erhvervsflyver Arne Schjoldt-Jensen.

Under festen afsendtes en telegrafisk hilsen
til foreningens protektor, Hans Majestet Kon-
gen, og der indløb senere på aftenen et tele-
gram fra kongen, som sendte en hjertelig hil-
sen til foreningens nye medlemmer. Forenin-
gen havde også den glæde at modtage en tele-
grafisk hilsen fra den danske militær- og
luftattaché i Washington, generalmajor C.
Forslev og frue.

★

Mødeaften i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab og Sportsflyveklubben

Den næste Mødeaften bliver torsdag den 16.
december kl. 20.00 i Nationalmuseets fore-
dragssal, hvor der vil blive vist nogle meget
spændende films fra luftkrigen i Stillehavet.

Nye telefoner for DKDAS og DSU

Såvel selskabet som svæveflyverunionen har
nu fået egne telefoner, nemlig henholdsvis
Byen 5348 og Palæ 9852.

Luftfartsinspektør Dalbro's foredrag.

Alt for få medlemmer — knap 100 — fra
DKDAS, Sportsflyveklubben og tilsluttede or-
ganisationer mødte op til sæsonens første fore-
drag den 22. oktober, hvor luftfartsinspektør
Dalbro holdt et velopbygget, klart og overskue-
ligt foredrag, ledsaget af lysbilleder, om luft-
fartens sikringstjeneste. Det var et virkeligt
kvalitetsforedrag om et højaktuelt emne, så
de mange fraværende medlemmer gik glip af
noget.

Foruden foredraget var der uddeling af mo-
torflyvernes flyvedagspokaler til Johs. Thine-
sen og E. Bjerre Petersen samt af en af model-
flyvernes pokaler til et hold fra Sportsflyve-
klubben.

Udnævnelse i lufthavnen.

Til vejrtjenesteleder i Københavns lufthavn,
Kastrup, i stedet for nuværende luftfarts-
inspektør Crone er udnævnt tidligere overassi-
stent ved flyvevejrtjenesten A. O. Jakobsen.

Ålborg flyveklub.

Den 2. november holdt propagandalederen i
SAS, redaktør Gunnar Knutsson, Stockholm,
(tidligere redaktør af »Flyg«) foredrag om
SAS's organisation og foreviste SAS's nye film
om Sydamerikaruten samt filmen »Weekend
i Nice«. — Den 17. november holdt luftfarts-
inspektør Dalbro sit foredrag om luftfartens
sikringstjeneste.

Luftfartforsikringer

af enhver Art

overtages af

Dansk Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af et-
hvert Forsikringselskab, der er tilknyt-
tet Poolen, samt DDL's Billetkontorer.

„BROOMWADE“

Luftkompressor

og

Trykløftværktøj

anvendes overalt i

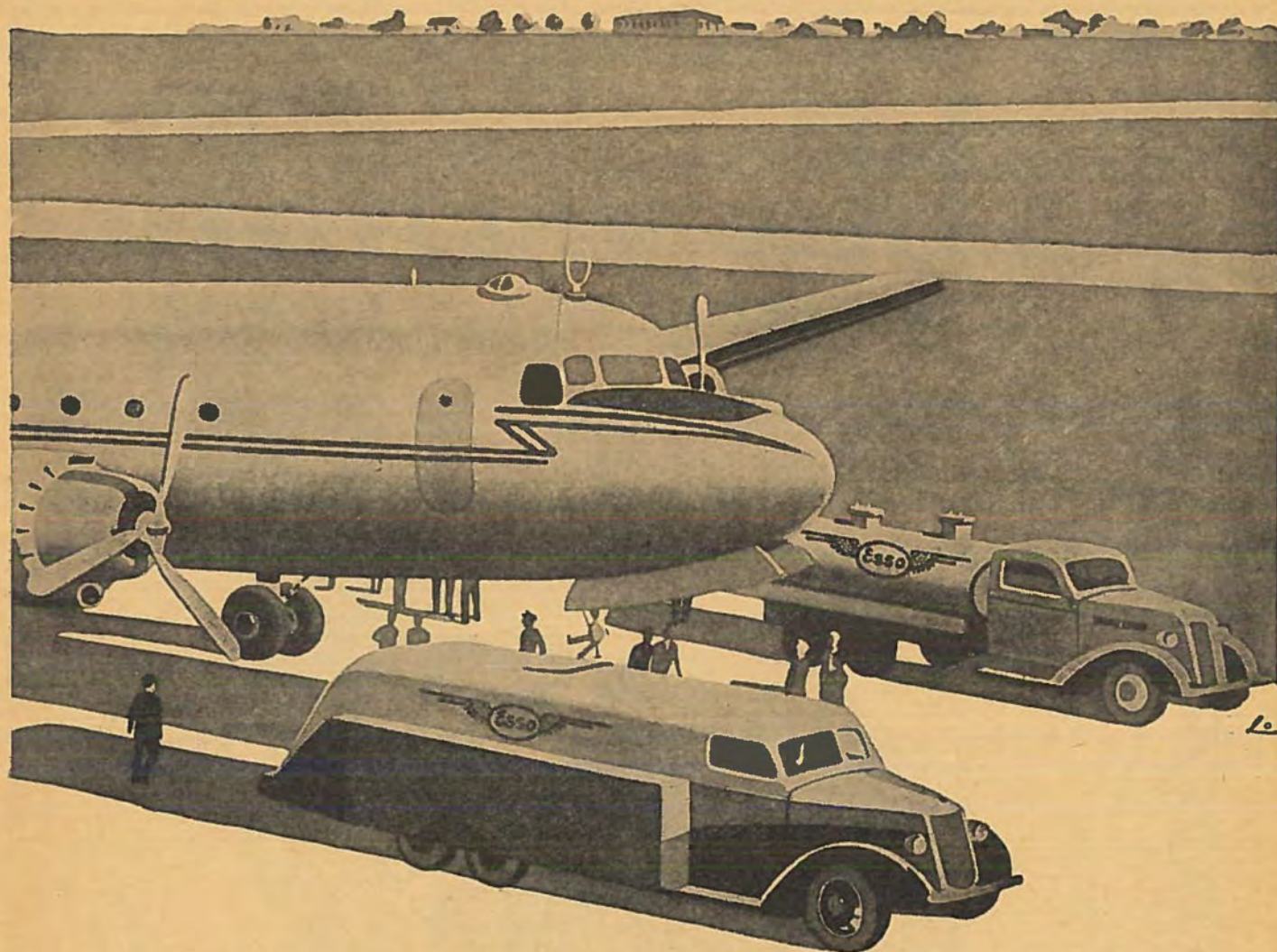
Flyvemaskineindustrien



KØBENHAVNS TRYKLØFT SERVICE A/S

Politortorvet 12 . København V.

Telefon: C. *9110 og C. 13926



I Flyvningens Tjeneste —

Uden Mad og Drikke duer Helten ikke, og uden Drivkraft og Smøring er Luftens stolte Betvingere kun jordbundne Kolosser. ESSO Aviation er den Organisation, som drager Omsorg for, at denne vigtige Del af Luftfarten fungerer rigtigt og sikkert.

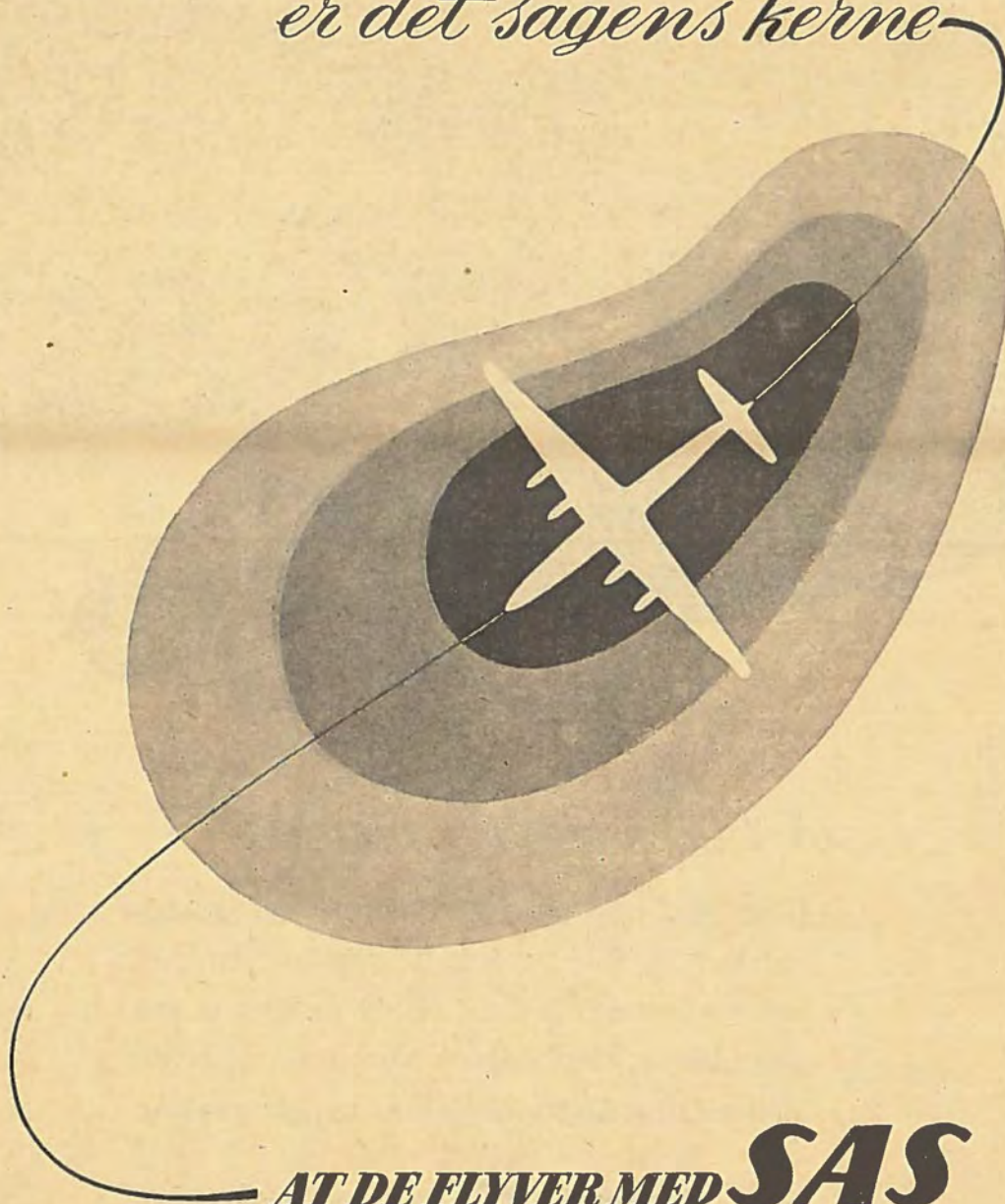


AVIATION PRODUCTS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

NÅR *DE SKAL FLYVE*
er det sagens kerne



AT DE FLYVER MED SAS



MAN KAN IKKE REJSE BEDRE...